

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

DEVELOPMENT GUIDELINE OF THONBURE AREA FOR
RIVER TOURISM

กนกอร อาสาแข็ง
KANOKORN ASAKEANG

ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของภารกิจของศูนย์วิจัยและพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ
ศูนย์วิจัยและพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ

พ.ศ. 2549

ISBN 974-15-2609-1

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

**DEVELOPMENT GUIDELINE OF THONBURE AREA FOR
RIVER TOURISM**

กนกอร อาสาแข็ง

KANOKORN ASAKEANG

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2549

ISBN 974-15-2609-1

**DEVELOPMENT GUIDELINE OF THONBURE AREA FOR
RIVER TOURISM**

KANOKORN ASAKEANG

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF INDUSTRIAL EDUCATION IN ARCHITECTURE
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2006

ISBN 974-15-2609-1

COPYRIGHT 2006

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

| | |
|---------------------------------|---|
| หัวข้อวิทยานิพนธ์ | แนวทางการพัฒนาพื้นที่ชุมชนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ |
| นักศึกษา | นางสาวกนกอร อาสาแข็ง |
| รหัสประจำตัว | 44064038 |
| ปริญญา | ครุศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารการโรงแรม |
| สาขาวิชา | สถาปัตยกรรม |
| พ.ศ. | 2549 |
| อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ | ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมพล ดำรงเสถียร |
| อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม | ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุรศักดิ์ กังขาว ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม |

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพปัจจุบันของแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ความคิดเห็นและความต้องการพัฒนาแม่น้ำและคลองให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ และเสนอแนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำในพื้นที่ดังกล่าวที่โอบล้อมด้วยแม่น้ำเจ้าพระยา และ คลองสายหลักได้แก่ คลองบางกอกน้อย และ คลองบางกอกใหญ่ มีคลองมอญเป็นคลองสายรอง ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความความคิดเห็นโดยคัดเลือกอย่างเจาะจงจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ จำนวน 150 คน ซึ่งผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลโดยอาศัยเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ ข้อมูลภาคเอกสาร แบบสอบถามความคิดเห็นและความต้องการในการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ โดยพบว่าปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีสภาพของลำน้ำที่ขาดความต่อเนื่องในย่านประวัติศาสตร์ การเข้าถึงโบราณสถาน สภาพปัญหาของคลองคูเมืองเดิมมีการรुक้ำพื้นที่ริมฝั่งสองฝั่งคลอง การตื้นเขินของคลอง ระดับน้ำไม่คงที่ การบดบังทัศนียภาพของเขื่อนริมฝั่ง เพราะทรัพยากรการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ตั้งอยู่เรียงรายบริเวณริมฝั่ง ซึ่งมีผลดึงดูดใจต่อการท่องเที่ยว ปัญหาสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวของท่าเทียบเรือ บริการเรือเช่าเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ ระบบความปลอดภัย แหล่งบริการด้านอาหารและบริการการท่องเที่ยวรองรับในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

ปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพดังกล่าว ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนวทางการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้มีลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนา ลักษณะทางกายภาพของแหล่งท่องเที่ยวและภูมิทัศน์ริมฝั่ง เสนอเส้นทางและรูปแบบการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มีความเชื่อมโยงต่อกันระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่งคลอง เพื่อให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนต่อไป

| | |
|---------------------------|---|
| Thesis Title | Development Guideline to Thonbure Area for River Tourism |
| Student | MissKanokorn Asakeang |
| Student ID. | 44064038 |
| Degree | Master of Industrial Education |
| Program | Architecture |
| Year | 2006 |
| Thesis Advisor | Assistant Professor Sompol Damrongsatean |
| Thesis Co- advisor | Assistant Professor Surasak Kangkao Assistant Professor Dr.Lertlak Klinhom |

ABSTRACT

The objectives of this research were to studying the physical attributes of Chaopraya River and canals in Thonbure area, gathering opinions and requirements for the development of the waterscape, then proposing guidelines in implementing the project for river tourism. The target areas are those surrounded by the Chaopraya River and the main canals(Klong),i.e. Klong Bangkok Noi and Klong Bangkok Yai, including the secondary Klong Mon. The researcher has been searching for relevant information and gathering opinions from a selected sample group of 150 prospective river tourists by means of reference documents and questionnaires. It has been found that the physical characteristics of the waterways of the River and canals in Thonbure area are mostly disconnected in the terms of historical boundary, thus makes many of archaeological sites difficult to access. Other problems include; the appropriation of the city moat by local people , shallowing of canals, fluctuation of water level and the embankments that obstruct the view of riverside monument, affecting the touristic values, the lack of tourist facilities such as ferry stops, boat rent service, accessibility to all river tourism attraction, security issue, restaurants and accommodations to serve the needs of coming visitors.

Considering those physical aspects, the researcher proposes the possible guidelines for development of the attractions and waterscape of the target area in order to support and respond to the requirements of river tourism in the area. In addition, it to also proposed the suggested routes and different modes of visiting trip in order to create the connectedness of the community on both side of the canals as well as promoting the participation of local people in building a sustainable tourism of their own neighborhood

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยของผู้วิจัยครั้งนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดี ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณ ผ.ศ.สมพล คำรังเสถียร อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผ.ศ.สุรศักดิ์ กังขาว ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม อาจารย์ ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม รศ.ดร.ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์ อาจารย์สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ด้วยความเคารพที่ได้ให้ความอนุเคราะห์และคำแนะนำในการทำวิจัยนี้

ขอขอบคุณทุกกำลังใจจากครอบครัว เพื่อน รุ่นน้องและรุ่นพี่ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งคนใกล้ชิดทุกท่าน ที่ให้ข้อมูลและมีส่วนร่วมในการศึกษาวิจัยนี้ รวมถึงหน่วยงานที่ทำงานที่ให้โอกาสได้ศึกษาในครั้งนี้

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษาครั้งนี้หากมีความผิดพลาดและความบกพร่องที่อาจเกิดขึ้นได้ไม่มากนักน้อย และหากมีข้อแนะนำประการใด ผู้วิจัยยินดีน้อมรับไว้ทุกประการเพื่อนำมาปรับปรุงให้การวิจัยนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในโอกาสต่อไป

กนกอร อาสาแจ้ง

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | I |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | II |
| กิตติกรรมประกาศ..... | III |
| สารบัญ..... | IV |
| สารบัญตาราง..... | VII |
| สารบัญภาพ..... | VIII |
| บทที่ 1 บทนำ..... | 1 |
| 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย..... | 4 |
| 1.3 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย..... | 4 |
| 1.4 ขอบเขตการวิจัย..... | 5 |
| 1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย..... | 5 |
| บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... | 7 |
| 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว..... | 7 |
| 2.1.1 ความหมายของการท่องเที่ยว..... | 7 |
| 2.1.2 วัตถุประสงค์การท่องเที่ยว..... | 8 |
| 2.1.3 องค์ประกอบของการท่องเที่ยว..... | 10 |
| 2.1.4 ผลกระทบอันเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยว..... | 13 |
| 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 16 |
| 2.2.1 ความหมายการท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 16 |
| 2.2.2 องค์ประกอบการท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 17 |
| 2.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 17 |
| 2.2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 19 |
| 2.2.5 สถิติการท่องเที่ยว..... | 20 |
| 2.2.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง..... | 23 |
| 2.3 สภาพทางกายภาพของพื้นที่กรุงเทพมหานคร..... | 26 |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|--|------|
| 2.3.1 ที่ตั้งและอาณาเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร..... | 30 |
| 2.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน..... | 31 |
| 2.3.3 การคมนาคมขนส่ง..... | 32 |
| 2.3.4 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ..... | 38 |
| 2.3.5 ลักษณะทางสังคม..... | 40 |
| 2.4 ลักษณะทางการท่องเที่ยวทางน้ำในพื้นที่กรุงเทพมหานครปัจจุบัน..... | 42 |
| 2.4.1 ทรัพยากรการท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานคร..... | 42 |
| 2.4.2 เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำพื้นที่กรุงเทพมหานครปัจจุบัน..... | 62 |
| 2.4.3 เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำพื้นที่กรุงเทพมหานครปัจจุบัน..... | 67 |
| 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... | 73 |
| บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย..... | 77 |
| 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง..... | 77 |
| 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย..... | 77 |
| 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล..... | 79 |
| 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล..... | 79 |
| บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล..... | 80 |
| 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามความคิดเห็น..... | 80 |
| 4.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม..... | 80 |
| 4.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลอง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 82 |
| 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม..... | 84 |
| 4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพของพื้นที่..... | 84 |
| 4.2.2 วิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพของลำน้ำ..... | 96 |
| 4.2.3 วิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 100 |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|--|------|
| บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ..... | 126 |
| 5.1 สรุปผลการวิจัย..... | 126 |
| 5.2 การอภิปรายผล..... | 129 |
| 5.3 ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้..... | 133 |
| 5.4 แนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 136 |
| | |
| บรรณานุกรม..... | 168 |
| | |
| ภาคผนวก..... | 170 |
| ภาคผนวก ก เอกสารทางราชการ..... | 170 |
| ภาคผนวก ข แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย..... | 177 |
| | |
| ประวัติผู้เขียน..... | 181 |

สารบัญตาราง

| ตารางที่ | หน้า |
|--|------|
| 2.1 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามวัตถุประสงค์ การท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2545..... | 9 |
| 2.2 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2545..... | 11 |
| 2.3 แสดงแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมของชาวต่างชาติสูงสุดในกรุงเทพมหานคร 2545..... | 12 |
| 2.4 แสดงการประมาณการตัวเลขนักท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ปี 2544, 2550 และ 2555..... | 22 |
| 2.5 ลักษณะการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวปี พ.ศ.2545..... | 22 |
| 2.6 แสดงคลองในพื้นที่เขตบางกอกน้อยและเขตบางกอกใหญ่..... | 34 |
| 2.7 ค่าระดับออกแบบคั้นป้องกันน้ำท่วม..... | 39 |
| 2.8 ประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา..... | 64 |
| 2.9 ประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่คลองบางกอกใหญ่..... | 65 |
| 2.10 ประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่คลองชักพระและคลองบางกอกน้อย..... | 66 |
| 4.1 การจำแนก ข้อมูลทั่วไปด้านสภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม..... | 80 |
| 4.2 การจำแนกข้อมูลความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 82 |
| 4.3 แสดงระยะเวลาในการปล่อยเรือออกจากท่าเทียบเรือ..... | 88 |
| 4.4 ลักษณะเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา..... | 88 |
| 4.5 เรือท่องเที่ยวในคลอง..... | 90 |
| 4.6 คุณภาพน้ำในแม่น้ำ คลองสายหลักและสายรอง..... | 98 |
| 4.7 รายชื่อสถานที่สำคัญในกำแพงเมืองธนบุรี | 102 |
| 4.8 รายชื่อสถานที่สำคัญนอกกำแพงเมืองธนบุรี | 103 |
| 4.9 การวิเคราะห์ประเมินสภาพแหล่งท่องเที่ยวและอาคาร โบราณสถาน..... | 107 |
| 4.10 แสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา..... | 111 |
| 4.11 แสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือสภาพดีในพื้นที่ศึกษา..... | 113 |

สารบัญภาพ

| ภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| 1.1 แสดงแผนที่กรุงธนบุรีสมัยสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี..... | 2 |
| 1.2 แสดงที่ตั้งคลองรอบกรุงธนบุรี..... | 3 |
| 2.1 แผนภูมิแสดงองค์ประกอบของการท่องเที่ยว..... | 13 |
| 2.2 แผนที่แสดงคลองที่ขุดลัดทางเดินเดิมของแม่น้ำเจ้าพระยา..... | 27 |
| 2.3 ลักษณะเส้นทางทางขุดคลองลัดบางกอกในสมัยพระไชยราชาธิราช..... | 28 |
| 2.4 ลักษณะปากคลองบางกอก..... | 29 |
| 2.5 ทศนียภาพฝั่งธนบุรี..... | 30 |
| 2.6 แสดงพื้นที่กรุงธนบุรีฝั่งธนบุรีในปัจจุบัน..... | 31 |
| 2.7 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน..... | 32 |
| 2.8 แสดงโครงข่ายคมนาคมทางบก..... | 33 |
| 2.9 แสดงโครงข่ายคลองในพื้นที่กรุงธนบุรี..... | 36 |
| 2.10 แสดงเส้นทางเดินเรือโดยสาร..... | 37 |
| 2.11 แสดงเส้นทางเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา..... | 38 |
| 2.12 แสดงชุมชนที่สำคัญ..... | 42 |
| 2.13 วัดอรุณราชวรมหาวิหารหรือวัดแจ้ง..... | 43 |
| 2.14 วัดโมลีโลกยาราม..... | 44 |
| 2.15 วัดอินทารามวรวิหาร..... | 45 |
| 2.16 วัดราชฤทธิ..... | 46 |
| 2.17 วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร..... | 46 |
| 2.18 วัดระฆังโฆสิตาราม..... | 47 |
| 2.19 วัดจันทารามวรวิหาร..... | 48 |
| 2.20 ทศนียภาพวัดหงส์รัตนาราม..... | 48 |
| 2.21 วัดกัลยาณมิตรวรวิหาร..... | 49 |
| 2.22 วัดคูสิดารามวรวิหาร..... | 50 |
| 2.23 มัสยิดคั่นสน..... | 51 |
| 2.24 มัสยิดเจริญพาสณ์..... | 51 |
| 2.25 พระราชวังเดิม..... | 53 |

สารบัญญภาพ (ต่อ)

| ภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| 2.26 พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี..... | 54 |
| 2.27 ทศนียภาพบริเวณป้อมวิไชยประสิทธิ์..... | 54 |
| 2.28 วังหลัง..... | 55 |
| 2.29 ภายในพิพิธภัณฑ์ศิริราช..... | 56 |
| 2.30 การทำขันลงหิน..... | 58 |
| 2.31 บ้านลานมะเกลือ..... | 59 |
| 2.32 ที่นอนบางกอกน้อย..... | 59 |
| 2.33 เส้นทางท่องเที่ยวพื้นที่กรุงธนบุรี..... | 67 |
| 2.34 แสดงแผนที่เส้นทางท่องเที่ยวคลองบางหลวง-คลองบางกอกใหญ่..... | 68 |
| 2.35 แสดงตัวอย่างเส้นทางท่องเที่ยวคลองบางกอกน้อย..... | 69 |
| 2.36 ศูนย์เครื่องปั้นดินเผาอยุธยาโบราณ..... | 70 |
| 2.37 แสดงตัวอย่างเส้นทางท่องเที่ยวเกาะเกร็ด..... | 71 |
| 2.38 แสดงบ้านไทยริมคลองหันตรา จ.พระนครศรีอยุธยา..... | 71 |
| 2.39 บ้านหัตถกรรมบางแม่หม้าย..... | 72 |
| 2.40 แสดงตัวอย่างเส้นทางท่องเที่ยวกรุงเทพฯ-อยุธยา..... | 73 |
| 4.1 ที่ตั้งแม่น้ำและคลองในพื้นที่รอบกรุงธนบุรี | 84 |
| 4.2 ที่หมายตาบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา-ปากคลองบางกอกใหญ่..... | 93 |
| 4.3 ที่หมายตาบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา-ปากคลองบางกอกน้อย..... | 93 |
| 4.4 ขบวนเรือประเพณีชักพระ..... | 95 |
| 4.5 รั้วกระบวนเรือพระราชพิธีทางชลมารค..... | 96 |
| 4.6 คุณภาพน้ำในแม่น้ำและคลอง..... | 100 |
| 4.7 สถานที่สำคัญตามแนวริมแม่น้ำเจ้าพระยา..... | 104 |
| 4.8 สถานที่สำคัญริมคลองบางกอกใหญ่ | 105 |
| 4.9 สถานที่สำคัญริมคลองบางกอกน้อย-คลองชักพระ..... | 106 |
| 4.10 สภาพท่าเรือแออัด..... | 110 |
| 4.11 ทางเดินก่อนเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวบริเวณวัดระฆังฯ และมีซิดตันสน..... | 110 |
| 4.12 การขาดการจัดระเบียบทำน้ำวัดระฆัง..... | 110 |
| 4.13 ทางเดินก่อนเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวบริเวณวัดระฆังฯและ มีซิดตันสน..... | 111 |

สารบัญภาพ (ต่อ)

| ภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| 4.14 สภาพท่าเรือขาดการบำรุงรักษา..... | 112 |
| 4.15 สภาพท่าเรือ/ท่าหน้าไม่ปลอดภัย..... | 112 |
| 4.16 ท่าเรือบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา (Zone A)..... | 114 |
| 4.17 ท่าเรือ/ท่าหน้าริมคลองบางกอกใหญ่ (Zone B)..... | 115 |
| 4.18 ท่าเรือ/ท่าหน้าในคลองซีกพระ คลองมอญ (Zone C) และคลองบางกอกใหญ่ (Zone D)..... | 116 |
| 4.19 ปัญหาบริการร้านอาหาร..... | 117 |
| 4.20 ที่จำหน่ายบัตรและจุดประชาสัมพันธ์..... | 117 |
| 4.21 ลักษณะที่นั่งพักผ่อน..... | 118 |
| 4.22 การตั้งวางถังขยะ..... | 118 |
| 4.23 ลานโล่ง ค.ส.ล. หน้าวัดกัลยาณมิตร และลานหน้าวัดอรุณ ฯ..... | 119 |
| 4.24 ป้ายประชาสัมพันธ์..... | 119 |
| 4.25 ที่ฝากสัมภาระ..... | 120 |
| 4.26 ลานจอดรถของสถานีรถไฟธนบุรีและวัดอมรินทราราม..... | 120 |
| 4.27 ปัญหาท่าคลองต้นเงิน การทิ้งขยะลงคลอง..... | 121 |
| 5.1 การควบคุมการใช้ที่ดินไม่ให้มีกิจกรรมการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสม..... | 137 |
| 5.2 การจัดที่จอดรถให้เป็นระเบียบห่างจากโบราณสถาน..... | 137 |
| 5.3 การควบคุมมวลของอาคาร..... | 137 |
| 5.4 ควบคุมรูปทรงวัสดุและสีของอาคาร..... | 138 |
| 5.5 การควบคุมการติดตั้งป้ายโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ..... | 138 |
| 5.6 โครงสร้างทางจินตภาพของโบราณสถานกลุ่มวัดอรุณราชวราราม..... | 148 |
| 5.7 ทศนียภาพริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดอรุณราชวรารามและบริเวณป้อมวิไชยประสิทธิ์..... | 149 |
| 5.8 ปัญหาความแออัดพื้นที่จุดอับของชุมชน..... | 152 |
| 5.9 ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่สำหรับการเรียนรู้และการนันทนาการ..... | 152 |
| 5.10 ปัญหาการขาดแคลนถนนความเชื่อมโยงของพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์..... | 152 |
| 5.11 การวิเคราะห์ปัญหาการขาดความต่อเนื่องในย่านสำคัญ..... | 153 |
| 5.12 การวิเคราะห์ปัญหาการขาดทัศนียภาพและการปิดกั้นมุมมอง..... | 153 |
| 5.13 แนวความคิดเสนอแนะการปรับปรุงสภาพแวดล้อม และการเปิดมุมมอง..... | 154 |
| 5.14 แนวความคิดการออกแบบพัฒนาพื้นที่กลุ่มวัดอรุณราชวราราม..... | 155 |

สารบัญญภาพ (ต่อ)

| ภาพที่ | หน้า |
|---|------|
| 5.15 แนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางกายภาพ..... | 156 |
| 5.16 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำเจ้าพระยา (Zone A)..... | 157 |
| 5.17 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวตามแนวคลองบางกอกใหญ่ (Zone B)..... | 158 |
| 5.18 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวคลองบางกอกน้อย (Zone D)..... | 159 |
| 5.19 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวคลองชักพระ (Zone C)..... | 159 |
| 5.20 แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ..... | 160 |
| 5.21 แนวทางการปรับปรุงจุดอ่อนน้ำท่วม..... | 160 |
| 5.22 แนวทางการปรับปรุงชุมชนชั่วคราวสำหรับประชาสัมพันธ์/ขายบัตร..... | 161 |
| 5.23 แนวทางการออกแบบที่นั่งพักผ่อนและภาชนะรองรับขยะ..... | 161 |
| 5.24 แนวทางการปรับปรุงทางเดินริมน้ำ..... | 162 |
| 5.25 แนวทางการปรับปรุงร้านจำหน่ายของที่ระลึก/อาหารว่าง..... | 162 |
| 5.26 รูปแบบการท่องเที่ยวและกลุ่มเป้าหมาย..... | 163 |
| 5.27 พาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว..... | 164 |
| 5.28 อุปกรณ์ความปลอดภัยก่อนการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 165 |
| 5.29 อุปกรณ์ความปลอดภัยขณะเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ..... | 165 |

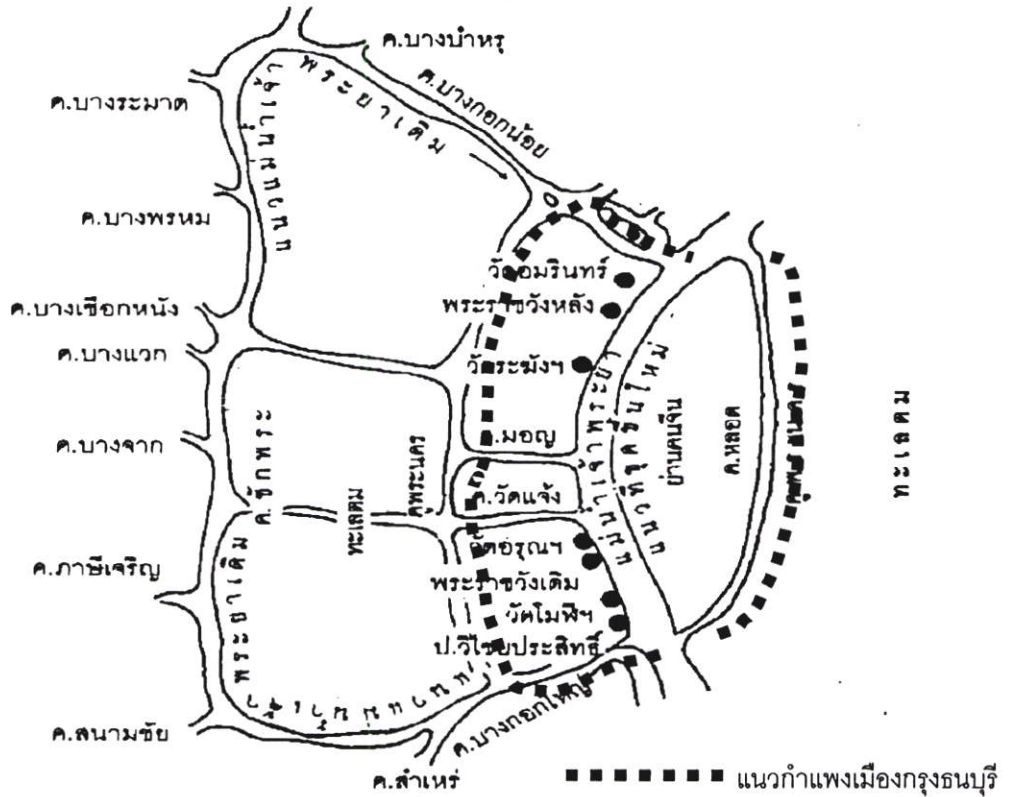
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมืองธนบุรี หรือ บางกอกในอดีต คือ ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีในปัจจุบัน ซึ่งเคยเป็นแผ่นดินเดียวกันมาก่อน เป็นที่ราบสามเหลี่ยมปากน้ำเจ้าพระยาที่อุดมสมบูรณ์มีแม่น้ำ ลำคลองต่างๆ ที่กระจายอยู่ทั่วบริเวณ ดังนั้นจึงมีข้อสันนิษฐานว่าคำว่า "บางกอก" นั้นอาจจะเพี้ยนมาจากเดิมว่า "บางเกาะ" ด้วยความที่พื้นที่ดังกล่าวมีลักษณะเป็นเกาะเล็กเกาะน้อยจากแม่น้ำลำคลองต่างๆ เดิมแม่น้ำเจ้าพระยาไหลคดเคี้ยวมากตั้งแต่นนทบุรี ลงมายังพระนคร กล่าวคือ แม่น้ำเจ้าพระยาจะไหลจากทางเหนือ ผ่านเขตเมืองนนทบุรีลงมาถึงสะพานปิ่นเกล้า แล้วไหลวกไปทางตะวันตกเข้ามาทางคลองบางกอกน้อย อ้อมผ่านคลังชั้น บางระมาดแล้ววกกลับเข้าคลองบางกอกใหญ่ (หรือคลองบางหลวง) แล้วไหลลงทางใต้ไปออกทะเลอ่าวไทย เป็นลักษณะรูปเกือกม้า ซึ่งความคดเคี้ยวของแม่น้ำนี้ทำให้สองฟากฝั่งของแม่น้ำกลายเป็นที่ดอนซึ่งเหมาะแก่การตั้งบ้านเรือน และกลายเป็นชุมชนขนาดใหญ่ ซึ่งเรียกกันภายหลังว่า "ย่านบางกอก" แต่ในเวลาเดียวกัน ก็ทำให้เสียเวลาในการเดินทางไปมา ระหว่างกรุงศรีอยุธยากับหัวเมืองชายทะเลตะวันออก (แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรี. 2542 : 1)

ดังนั้นในสมัยของสมเด็จพระไชยราชาธิราช (พ.ศ. 2077 - 2089) จึงโปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกขึ้น เพื่อเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม ที่ไหลอ้อมเข้าไปทางคลองบางกอกน้อย ออกคลองบางกอกใหญ่ (คือขุดตั้งแต่หน้าสถานีรถไฟบางกอกน้อย จนถึงหน้าวัดอรุณราชวรารามในปัจจุบัน) การขุดคลองลัดดังกล่าวทำให้กระแสน้ำเปลี่ยนทางเดิน น้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนใหญ่ จึงไหลไปทางคลองขุดใหม่ และเซาะตลิ่งสองข้างจนกว้างขึ้น กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาใหม่ (บริเวณที่ผ่านหน้าโรงพยาบาลศิริราช และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทุกวันนี้) ส่วนลำน้ำเดิมก็ค่อยๆ ตื้นเขินขึ้นลดขนาดลงเป็นลำคลอง ได้แก่ คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ (คลองคลังชั้น) คลองบางขุนศรี คลองบางเชือกหนัง คลองวัดประดู่ และคลองบางกอกใหญ่ ดังที่เห็นในปัจจุบันยังปรากฏโบราณสถานที่สำคัญในสมัยกรุงธนบุรีคือพระราชวังเดิม ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของกองบัญชาการทหารเรือ นอกจากนี้ยังมีโบราณสถานอีกหลายแห่งที่มีการบูรณปฏิสังขรณ์ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ เช่น วัดอรุณราชวราราม วัดระฆังโฆสิตาราม วัดกัลยาณมิตร ป้อมวิไชยประสิทธิ์ กำแพงเมืองเดิม โบราณสถานเหล่านี้ปัจจุบันได้รับการบูรณปฏิสังขรณ์ให้อยู่ในสภาพดีและสวยงาม



ภาพที่ 1.1 แสดงแผนที่กรุงธนบุรีสมัยสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี

สถิตินักท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ปี 2545 โดยมีสมมติฐานการเติบโตของนักท่องเที่ยว เป็น 3 ระดับ คือ ระดับต่ำสุด(MIN) คือมีอัตราการเพิ่มประมาณร้อยละ 5 ทุกปี ระดับเฉลี่ย (MEAN) คือมีอัตราเพิ่มประมาณร้อยละ 6 ทุกปี และระดับสูงสุด(MAX) คือ มีอัตราเพิ่มประมาณ ร้อยละ 10 ทุกปี จะพบว่าในปี พ.ศ.2550 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวรวม ประมาณ 32 ล้านคน และ ในปี พ.ศ.2555 จะมีนักท่องเที่ยวรวม ประมาณ 42 ล้านคน ทั้งนี้จะเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ประมาณร้อยละ 64 และ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประมาณร้อยละ 34 ดังนั้นในกรุงเทพมหานครมี แหล่งท่องเที่ยวมากมาย โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์สูงมากประมาณ 75% และ ศิลปวัฒนธรรมประมาณ 20% และมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประมาณ 5% เท่านั้น (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2546 : 3)

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) มีนโยบายส่งเสริม อนุรักษ์ และเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมในลักษณะต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น การบูรณะซ่อมแซม โบราณสถานและพื้นที่ประวัติศาสตร์ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการสัญจร ทางวัฒนธรรม เพื่อสร้างจิตสำนึก ความรู้ความเข้าใจ ในวัฒนธรรมท้องถิ่นและวิถีชีวิตดั้งเดิมของ ตนเองและท้องถิ่น (ชิป ศรีสกุลไชยรักษ์. 2543 : 1) ผนวกกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวกรุงเทพและ ปริมณฑล พ.ศ.2546 ที่มีแนวนโยบายการท่องเที่ยวด้านการฟื้นฟูมรดกและสินทรัพย์ทางวัฒนธรรม ทั้งในเขตเมืองและนอกเมืองเพื่อให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวใหม่ เพิ่มความหลากหลายของการท่องเที่ยว

รูปแบบต่างๆ ทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ โดยเน้นการท่องเที่ยวในเขต กรุงเทพมหานคร ให้เป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เพื่อให้ศิลปวัฒนธรรมพื้นที่ประวัติศาสตร์ ยังคงคุณค่าอยู่และเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับท้องถิ่นด้วย



ภาพที่ 1.2 แสดงที่ตั้งคลองรอบกรุงธนบุรี

จากความเป็นมาและความสำคัญของพื้นที่ดังกล่าว การศึกษาวิจัยนี้จึงมุ่งหวังที่จะนำเสนอ ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม โดยใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อเชื่อมโยงในการท่องเที่ยว และมีแนวโน้มที่จะสามารถ พัฒนาให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำในรูปแบบที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาลักษณะทางกายภาพปัจจุบันของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาความคิดเห็นและความต้องการพัฒนาแม่น้ำและคลองเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ
3. เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

1.3 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้นำหลักการที่สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการทำวิจัยนี้เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกรอบทฤษฎีในการวิจัยนี้

1. กรอบแนวคิดในการศึกษาลักษณะทางกายภาพของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองในพื้นที่เมืองธนบุรีเดิม ประกอบด้วย คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ และ คลองบางกอกใหญ่ ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แนวคิดของ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์แห่งประเทศไทย (2533 : 1/4-10) เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยเพื่อนำมาใช้ในการศึกษาค้างนี้

1.1 ศักยภาพของลำน้ำ

สภาพของลำน้ำ คือ เส้นทางของคลองบางกอกน้อย คลองชักพระ และคลองบางกอกใหญ่ คุณค่าและความสำคัญของลำน้ำ การใช้ประโยชน์ของลำน้ำ ระดับน้ำ ทิศทางการไหลของน้ำ ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทางน้ำที่ต่อเนื่อง สภาพทางกายภาพและกิจกรรมของพื้นที่ริมสองฝั่งคลอง

1.2 ทรัพยากรการท่องเที่ยวทางน้ำ

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (Natural Attractions) หมายถึง สภาพทางกายภาพของธรรมชาติที่มีความสวยงามหรือความน่าสนใจต่อการเดินทางไปชม ได้แก่ แหล่งน้ำ ทิวทัศน์ทางธรรมชาติ

2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น(Manufactured Attractions)สิ่งต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้สร้างสรรค์ขึ้น ตามวัตถุประสงค์และเพื่อประโยชน์ของมนุษย์ ปรากฏอยู่ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง แต่มีผลดึงดูดใจต่อการท่องเที่ยว เช่น พระราชวัง ศาสนสถาน ปราสาทหิน อนุสรณ์สถาน และอาคารหรือกลุ่มอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม ด้านใดด้านหนึ่ง

1.3 โครงสร้างพื้นฐาน

สิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสรรพสิ่งทีรองรับในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวกสบายและปลอดภัย เช่น ท่าเทียบเรือ บริการเรือเช่า เส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบความปลอดภัย แหล่งบริการด้านอาหารและบริการการท่องเที่ยวอื่นๆ

2. กรอบแนวคิดด้านความคิดเห็นและความต้องการในการพัฒนาแม่น้ำ และคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แนวคิดของ ปิยนาค บุณนาค และคณะ(2535 : 2) เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยเพื่อนำมาใช้ในการศึกษาประกอบด้วย

2.1 ความสามารถของแม่น้ำและคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่จะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว

2.2 องค์ประกอบของการท่องเที่ยวทางน้ำ

2.3 ผลกระทบจากการพัฒนาคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยว

2.4 รูปแบบพาหนะที่เหมาะสมต่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

2.5 หน่วยงานที่ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง

1.4 ขอบเขตการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองในพื้นที่เมืองธนบุรีเดิม ได้แก่ คลองสายหลักประกอบด้วย คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เขตบางกอกน้อย และคลองบางกอกใหญ่ ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตบางกอกใหญ่

1.4.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

1.4.2.1 ประชากร ได้แก่ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ที่ต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ

1.4.2.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักท่องเที่ยว ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาติจำนวน 150 คน โดยคัดเลือกอย่างเจาะจงจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ

1.4.3 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1.4.3.1 ลักษณะทางกายภาพปัจจุบันของคลองรอบพื้นที่เมืองธนบุรีเดิม

1.4.3.2 พฤติกรรมความต้องการต่อการพัฒนาคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

คลองในพื้นที่ธนบุรี หมายถึง แม่น้ำเจ้าพระยาสายเดิมที่ต้นเงินจากการขุดคลองลัดบางกอก และกลายเป็นคลองประกอบด้วยคลองบางกอกน้อย คลองชักพระ คลองสายรอง ได้แก่ คลองมอญ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เขตบางกอกน้อย และคลองบางกอกใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เขตบางกอกใหญ่

เมืองธนบุรี หมายถึง พื้นที่เขตบางกอกใหญ่และเขตบางกอกน้อย ตั้งอยู่ทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณตรงข้ามกับกรุงรัตนโกสินทร์ เขตพระนคร โอบล้อมด้วยแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อยและคลองชักพระ

ลักษณะทางกายภาพ หมายถึง องค์ประกอบการท่องเที่ยวทางน้ำ ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ศักยภาพของลำน้ำ แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ และโครงสร้างพื้นฐาน

ศักยภาพของลำน้ำ หมายถึง สภาพของลำน้ำ เส้นทางของคลองบางกอกน้อย คลองชักพระ และคลองบางกอกใหญ่ คุณค่าและความสำคัญของลำน้ำ การใช้ประโยชน์ของลำน้ำ ระดับน้ำ ทิศทางการไหลของน้ำ ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทางน้ำที่ต่อเนื่อง สภาพทางกายภาพและ กิจกรรมของพื้นที่ริมสองฝั่งคลอง

การท่องเที่ยวทางน้ำ หมายถึง รูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อกลาง เป็นการท่องเที่ยวแบบเพลินทางและจัดกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวมีความสุขสนุกสนานเพลิดเพลิน

แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ หมายถึง ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้นตาม ธรรมชาติและจากมนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งตั้งอยู่ในลำน้ำหรือบนสองฟากฝั่งของลำน้ำ หรือมองเห็นได้จากเรือ

ทรัพยากรการท่องเที่ยวตามธรรมชาติ หมายถึง สภาพทางกายภาพของธรรมชาติที่มีความสวยงามหรือความน่าสนใจต่อการเดินทางไปชม ได้แก่ แหล่งน้ำ ทิวทัศน์ทางธรรมชาติ

ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น หมายถึง สิ่งต่างๆ ที่มนุษย์ได้สร้างขึ้นที่ปรากฏอยู่ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง แต่มีผลดึงดูดใจต่อการท่องเที่ยว แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

- ประเภทประวัติศาสตร์ คือ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศาสนสถาน สถาปัตยกรรม ประเภทอื่นที่มีอยู่ตามท้องถิ่นนั้น

- ประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม คือ งานประเพณี พิธีกรรม วิถีชีวิตของชุมชน เอกลักษณ์ของชุมชน

โครงสร้างพื้นฐาน หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสรรพสิ่งที่ยอมรับในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวกสบายและปลอดภัย เช่น ท่าเทียบเรือ บริการเรือเช่า เส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบความปลอดภัย แหล่งบริการด้านอาหารและบริการการท่องเที่ยวอื่นๆ

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษานี้ ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่จะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชนบทเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำที่เหมาะสม ประกอบด้วย

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางน้ำ
- 2.3 สภาพทางกายภาพของพื้นที่ชนบทปัจจุบัน
- 2.4 ลักษณะทางการท่องเที่ยวทางน้ำในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

2.1.1 ความหมายของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวไว้ว่า เป็นการเดินทางภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้เป็นสากล 3 ประการ คือ

- 1) เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
- 2) เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
- 3) เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตาม ที่มีค่าใช้จ่ายเพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วท.) 2540 ได้กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นการนันทนาการ (Recreation) รูปแบบหนึ่งที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาว่าง (Leisure time) ที่มีการเดินทาง (Travel) เข้ามาเกี่ยวข้อง โดยการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งที่มีจุดหมายที่อยู่อาศัยไปยังอีกที่หนึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเปลี่ยนบรรยากาศและสิ่งแวดล้อม โดยมีแรงกระตุ้น (Motivator) จากความต้องการด้านสัคยภาพ ด้านวัฒนธรรม ด้านการปฏิสัมพันธ์และด้านสถานะ

ในพจนานุกรม Webster's third International Dictionary (1968) ได้ให้ความหมายคำว่า tourism ไว้ว่า หมายถึง การเดินทาง การเดินทางเพื่อหาความสำราญ และการบริหารธุรกิจการท่องเที่ยว

ภราเดช พัทฒนิเชียร (2543 : 5) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนไว้ว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวให้มีความยั่งยืนนั้น จำเป็นต้องพิจารณาทั้งมิติด้านเศรษฐศาสตร์ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ควบคู่ขนานกันไปโดยตลอด ในรูปแบบของการท่องเที่ยวขึ้นเป็นการใช้ประโยชน์จากธรรมชาติและวัฒนธรรมอย่างต่อเนื่อง ไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย เสื่อมโทรมต่อทรัพยากร

จากการให้ความหมาย “การท่องเที่ยว” ของผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ สามารถเห็นถึงวิวัฒนาการของความหมายการท่องเที่ยวได้ว่ามีขอบเขตที่กว้างขึ้น และครอบคลุมสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในแง่ต่าง ๆ มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในแง่ของเศรษฐกิจ สังคม หรือนโยบายการจัดการ รวมไปถึงการเชื่อมความหมายของการท่องเที่ยวกับแนวคิดต่าง ๆ เช่น การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นต้น ดังนั้น ในปัจจุบันเมื่อพูดถึงการท่องเที่ยวจึงต้องพิจารณาถึงแนวคิดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย และกำหนดประเภทหรือรูปแบบให้ชัดเจนว่าเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใด เพราะการท่องเที่ยว มิได้หมายถึงการเดินทางเพื่อหาความสำราญ หรือเป็นความสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวแต่เพียงเท่านั้น

2.1.2 วัตถุประสงค์การท่องเที่ยว

ชิป ศรีสกุลไชยรัก (2543 : 9) ได้ศึกษาเกี่ยวกับวัตถุประสงค์การท่องเที่ยวสามารถแบ่งได้ 7 ประเภท ดังนี้

1. การท่องเที่ยวเพื่อความสุขสนานและความบันเทิง นักท่องเที่ยวเพื่อจะใช้เวลาหยุดงานหรือยามว่างเพื่อเปลี่ยนบรรยากาศ เพื่อสนองความอยากรู้อยากเห็น เพื่อพบเห็นสิ่งใหม่ ๆ เพื่อชมทิวทัศน์ที่งดงาม เพื่อพบเห็นขนบธรรมเนียมประเพณีต่างถิ่น เพื่อสนุกสนานกับความอีกทีกครึกโครม กับความใหญ่โตของเมือง ศูนย์กลางการท่องเที่ยวและอื่น ๆ ซึ่งมีผลเพื่อความสนุกสนานและความบันเทิง
2. การท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน นักท่องเที่ยวจำพวกนี้จะใช้วันหยุดเพื่อการพักผ่อน โดยไม่ทำอะไรเลย เพื่อขจัดความเมื่อยล้าทั้งหลายทั้งปวง ทั้งทางกายและจิตใจให้หมดสิ้นไป เพื่อพักผ่อนสมองและพร้อมที่จะกลับมาทำงานใหม่ หรือบางคนอาจจะไปพักผ่อนเนื่องจากอาการป่วยไข้ นักท่องเที่ยวประเภทนี้มักจะพัก ณ ที่ใดที่หนึ่งนานที่สุดเท่าที่จะทำได้ และมักจะเป็นสถานที่ที่ให้ความมั่นใจได้ว่าสงบจริง ๆ
3. การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม นักท่องเที่ยวที่มีความปรารถนาที่จะเรียนรู้ศิลปวิทยาการที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมของชาติต่าง ๆ และเดินทางไปพื้นที่นั้น ๆ เพื่อศึกษาวิถีชีวิต การแต่งกาย รูปแบบความเป็นอยู่ วัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น เพื่อเข้าชมโบราณสถาน ศิลปกรรม
4. การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา วรรณฯ วงษ์วานิช ได้แบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้
 - การท่องเที่ยวเพื่อเข้าชมการแข่งขันกีฬาที่ตนสนใจหรือชื่นชอบ เช่น โอลิมปิก ฟุตบอลโลก เอเชียนเกมส์ ถึงแม้การแข่งขันกีฬาจะเปลี่ยนเจ้าภาพและประเทศที่จัดทุกครั้งแต่ผู้ชมก็จะติดตามไปชมอยู่เสมอ
 - เป็นการท่องเที่ยวเพื่อเล่นกีฬาหรือออกกำลังกาย ซึ่งการท่องเที่ยวประเภทนี้ สถานที่และฤดูกาลจะเป็นตัวกำหนดและดึงดูดใจให้เกิดการท่องเที่ยว เช่น ในฤดูหนาวประเทศที่

มีหิมะตกมากก็จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเพื่อไปเล่นสกี ดันฤดูมรสุมก็เป็นเทศกาลเล่นเรือใบ ในฤดูร้อนก็เป็นฤดูปีนเขา ซึ่งนอกจากสถานที่และฤดูกาลจะมีผลต่อการท่องเที่ยวเพื่อการกีฬาแล้ว เศรษฐศาสตร์ก็มีผลต่อการท่องเที่ยวประเภทนี้เช่นกัน เช่น ชาวญี่ปุ่นมักนิยมเดินทางมาเล่นกอล์ฟที่ประเทศไทยเนื่องจากค่าเช่าสนามออกรอบ มีราคาถูกกว่าในประเทศญี่ปุ่นหลายเท่าและยังสามารถจับจ่ายสินค้าราคาถูกได้ในเวลาเดียวกัน

5. การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ โดยมากนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจมักจะจัดสรรเวลาว่างจากการปฏิบัติเพื่อธุรกิจไว้สำหรับการท่องเที่ยวด้วย ซึ่งอาจจะเป็นเวลาว่างจากการปฏิบัติธุรกิจประจำวัน หรือถือโอกาสอยู่ท่องเที่ยวต่อเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้ว แม้นักท่องเที่ยวประเภทนี้จะขาดคุณสมบัติที่การท่องเที่ยวต้องเป็นการกระทำโดยเสรี จึงไม่น่านับเป็นการท่องเที่ยวที่จริง แต่นักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจก็ได้นำเงินตราต่างประเทศเข้ามาในประเทศเจ้าบ้านมากพอๆ กับการท่องเที่ยวประเภทอื่นๆ ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพื่อทำธุรกิจเป็นอันดับ 3 รองจากการท่องเที่ยวเพื่อความสนุกสนานและพักผ่อน (ที่มา : ททท. ข้อมูลสถิติ จำนวนผู้มาเยือน จำแนกตามวัตถุประสงค์หลักในการท่องเที่ยว ปี 2541 กรุงเทพมหานคร) จึงน่าจะถือเป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบหนึ่งได้เช่นกัน

6. การท่องเที่ยวเพื่อประชุม-สัมมนา เมืองใดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอยู่แล้ว ก็มักจะได้รับเลือกให้เป็นที่ประชุม สัมมนา ผู้ร่วมประชุมสัมมนาจึงกลายเป็นนักท่องเที่ยวโดยอัตโนมัติ เช่น พัทยา ภูเก็ต เชียงใหม่ และโรงแรมในเมืองนั้นก็จะมีการแข่งขันปรับปรุงและสร้างห้องประชุม สัมมนา ให้มีความสะดวกสบาย และมีขนาดที่เหมาะสมกับความต้องการไว้ต้อนรับการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้

7. การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา บุคคลที่เดินทางไปต่างประเทศเพื่อทำการวิจัย ศึกษาต่อ หรือเพื่อดูงาน และอยู่ในประเทศนั้น ๆ เป็นเวลานานนับเดือนหรือปี การท่องเที่ยวประเภทนี้รวมถึงการท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาภายในประเทศด้วย จัดว่าเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศอย่างหนึ่ง

ตารางที่ 2.1 จำนวนนักท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานครจำแนกตามวัตถุประสงค์ ปี พ.ศ. 2545

| วัตถุประสงค์ | ชาวไทย | ร้อยละ | ชาวต่างประเทศ | ร้อยละ |
|----------------------|------------|--------|---------------|--------|
| ท่องเที่ยว / พักผ่อน | 4,073,464 | 39.22 | 7,959,927 | 87.28 |
| ธุรกิจ | 1,224,539 | 11.79 | 625,340 | 6.86 |
| ปฏิบัติราชการ | 348,333 | 3.35 | 199,755 | 2.19 |
| ประชุม / สัมมนา | 337,243 | 3.25 | 38,652 | 0.42 |
| ทัศนศึกษา | 508,189 | 4.89 | 38,259 | 0.42 |
| อื่นๆ | 3,894,758 | 37.50 | 258,386 | 2.83 |
| รวม | 10,386,526 | 100.00 | 9,120,319 | 100.00 |

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษารูปแบบการท่องเที่ยวที่ผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ ได้กำหนดไว้ สามารถตั้งข้อสังเกตและสรุปได้ว่าในการท่องเที่ยวในแต่ละครั้งนั้น นักท่องเที่ยวอาจจะมีวัตถุประสงค์และกำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวได้หลายรูปแบบในเวลาเดียวกัน โดยอาจจะแยกเป็นวัตถุประสงค์หลัก/รอง ไม่จำเป็นที่จะท่องเที่ยวเพื่อวัตถุประสงค์เดียว เช่น การท่องเที่ยวในรูปแบบประชุมสัมมนา ก็จะมีการท่องเที่ยวเพื่อความสุขสนทนาและจับจ่ายสินค้าไปพร้อม ๆ กัน หรือท่องเที่ยวเพื่อความสุขสนทนาจับจ่ายสินค้าท้องถิ่น ศึกษาวัฒนธรรม และจาริกแสวงบุญในเวลาเดียวกันก็สามารถเป็นไปได้ เป็นต้น

2.1.3 องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย(วท.) 2540 ได้สรุปสาระสำคัญขององค์ประกอบของการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกระบวนการทางสังคมและเศรษฐกิจของแต่ละองค์ประกอบย่อยๆ ที่มีความสัมพันธ์เป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกัน ความแตกต่างของแต่ละรูปแบบการท่องเที่ยวย่อมแตกต่างกัน โครงการศึกษาวิจัยการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมและสถาบันดำรงราชานุภาพ (2541 : 2-5) ได้สรุปว่า การท่องเที่ยวประกอบกันขึ้นจากองค์ประกอบสำคัญ 5 ประการ ซึ่งต่างมีความสัมพันธ์กัน ดังนี้

1) นักท่องเที่ยว สามารถแบ่งได้ 3 ประเภทดังนี้

1.1) แบ่งตามระยะเวลาการมาท่องเที่ยวของผู้มาเที่ยว สามารถแบ่งกลุ่มของผู้มาท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

- ผู้มาเที่ยวที่พักค้างคืน เรียกว่า นักท่องเที่ยว (Tourist)
- ผู้มาเที่ยวที่ไม่ได้พักค้างคืน เรียกว่า นักทัศนจร (Excursion)

1.2) แบ่งตามเชื้อชาติของผู้มาท่องเที่ยว สามารถแบ่งกลุ่มของผู้มาท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

- ผู้มาท่องเที่ยวชาวไทย ส่วนมากท่องเที่ยวเพื่อวัตถุประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าอย่างอื่น มีความสนใจซื้อของที่ระลึกไม่สูงนัก และไม่ค่อยคาดหวังในเรื่องเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวมากนัก (สุนิสา โพร้เต็ย. 2535 : 10)

- ผู้มาท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนมากท่องเที่ยวเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความสำคัญและความสนใจต่อศิลปวัฒนธรรมอย่างมาก มีความสนใจซื้อของที่ระลึกมีความคาดหวังเรื่องเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว (สุนิสา โพร้เต็ย. 2535 : 10)

1.3) แบ่งตามพฤติกรรมการมาท่องเที่ยวของผู้มาเที่ยว สามารถแบ่งกลุ่มของผู้มาท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

- ผู้มาท่องเที่ยวโดยลำพัง ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวที่มีได้ใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว แต่มาด้วยตนเองซึ่งอาจได้รับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว

- ผู้มาท่องเที่ยวโดยหมู่คณะ ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวที่ใช้บริการบริษัทนำเที่ยว มักต้องการการรวมกลุ่ม และได้รับการบอกเล่าเกี่ยวกับรายละเอียดการท่องเที่ยว

ตารางที่ 2.2 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2545

| จำนวนนักท่องเที่ยว | ชาวไทย | ร้อยละ | ชาวต่างชาติ | ร้อยละ |
|--------------------|------------|--------|-------------|--------|
| เพศ | 10,386,526 | 100.00 | 9,120,319 | 100.00 |
| ชาย | 4,664,486 | 44.91 | 5,028,211 | 55.13 |
| หญิง | 5,722,040 | 55.09 | 4,092,108 | 44.87 |

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร

2) การตลาดท่องเที่ยว หมายถึง ความพยายามที่จะทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวของตน แล้วใช้สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวและบริการการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้น โดยการตลาดท่องเที่ยวอาจทำได้ 2 วิธี คือ การให้บริการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวและการโฆษณาประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

3) การขนส่ง หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวด้านยานพาหนะประเภทต่างๆ จากภูมิลำเนาไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องการและกลับสู่ภูมิลำเนา โดยการขนส่งแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ การขนส่งทางบก ได้แก่ รถยนต์ รถไฟ การขนส่งทางน้ำโดยเรือ แพ และการขนส่งทางอากาศโดยเครื่องบิน

4) ทรัพยากรการท่องเที่ยว หมายถึง สิ่งดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวให้เกิดการเดินทางไปเยือนหรือไปท่องเที่ยว โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้แบ่งทรัพยากรการท่องเที่ยวออกเป็น 3 ประเภท คือ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์โบราณสถาน โบราณวัตถุและศาสนา และ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม

วรรณา วงษ์วานิช (2539 : 58-61) ได้ให้ความหมายของทรัพยากรการท่องเที่ยว คือ สถานที่ท่องเที่ยวซึ่งรวมถึงสถานที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรมที่สะท้อนให้เห็นถึงวัฒนธรรมของแต่ละท้องถิ่นที่มีลักษณะเด่นดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว อาจแบ่งได้ 2 ประเภท คือ

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (Natural Attractions) หมายถึง สภาพทางกายภาพของธรรมชาติที่มีความสวยงามหรือความน่าสนใจต่อการเดินทางไปชม ได้แก่ ภูเขา ป่าไม้ น้ำตก ลำธาร ชายทะเล ภูมิทัศน์ และสภาพภูมิศาสตร์อื่น ๆ นอกจากนั้นยังรวมถึงบริเวณที่มนุษย์ได้เข้าไปปรับปรุง ตกแต่งเพิ่มเติมจากธรรมชาติด้วย เช่น อ่างเก็บน้ำ เขื่อน เป็นต้น

2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น(Manufactured Attractions) สิ่งต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้สร้างสรรค์ขึ้น ตามวัตถุประสงค์และเพื่อประโยชน์ของมนุษย์เอง ซึ่งเป็นมรดกตกทอดมาตั้งแต่อดีต และยังคงปรากฏอยู่ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งจนถึงปัจจุบัน แต่มีผลดึงดูดใจต่อการท่องเที่ยว เช่น พระราชวัง ศาสนสถาน ปราสาทหิน อนุสรณ์สถาน และอาคารหรือกลุ่มอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ด้านใดด้านหนึ่ง

ยูพตี เสดบรรณ (2539 :189-191) ได้ให้ความหมายของทรัพยากรการท่องเที่ยว คือ สถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรม วัฒนธรรม ประเพณี ที่สะท้อนให้เห็นถึงอารยธรรมของท้องถิ่น มีความเด่นเป็นเอกลักษณ์ที่สามารถดึงดูดความสนใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน แบ่งได้ 3 ประเภท คือ

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ เช่น ภูเขา ทะเล เกาะ น้ำพุร้อน เขตสงวนพันธุ์สัตว์ป่า อุทยานแห่งชาติ เขื่อน อ่างเก็บน้ำ ปะการังและธรรมชาติใต้ทะเล

2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์โบราณสถาน โบราณวัตถุ และศาสนา ได้แก่ วัด โบราณสถาน อุทยานประวัติศาสตร์ ชุมชนโบราณ พิพิธภัณฑสถาน ศาสนสถาน กำแพงเมือง คูเมือง อนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน

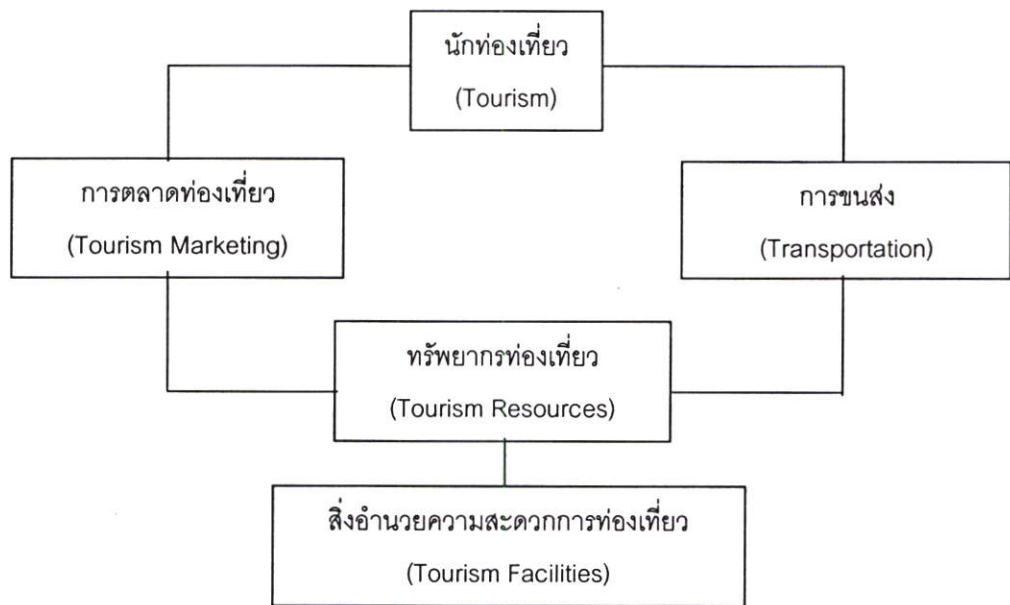
3. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม เป็นรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนในกลุ่มสังคมและการประพฤติปฏิบัติที่ยึดถือและสืบทอดต่อมาตลอดจนกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีผลต่อการดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว ได้แก่ งานประเพณี วิถีชีวิตชุมชน สวนสนุก สวนน้ำ ไร่ นา สวน แหล่งบันเทิง โรงละคร โรงภาพยนตร์ ศูนย์วัฒนธรรม

จากการสำรวจของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สิงหาคม พ.ศ. 2546 พบว่ามีแหล่งท่องเที่ยว 10 แห่ง ที่ได้รับความนิยมของชาวต่างชาติสูงสุด

ตารางที่ 2.3 แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมของชาวต่างชาติสูงสุดในกรุงเทพมหานคร 2545

| ลำดับ | สถานที่ | สัดส่วนความนิยม (%) |
|-------|---------------------|---------------------|
| 1 | พระบรมมหาราชวัง | 23.16 |
| 2 | ตลาดน้ำ | 16.1 |
| 3 | ล่องแม่น้ำเจ้าพระยา | 12.43 |
| 4 | จตุจักร | 11.02 |
| 5 | วัดอรุณราชวราราม | 9.6 |
| 6 | ฟาร์มจระเข้ | 6.78 |
| 7 | มวยไทย | 6.5 |
| 8 | ครีมเวลาด์ | 4.52 |
| 9 | โบหยกทาวเวอร์ | 3.67 |
| 10 | อื่นๆ | 2.54 |

5) สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว เป็นสรรพสิ่งทีรองรับในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวกสบายและปลอดภัย เช่น เส้นทางเดินทางเที่ยวชม เช่น ทางเดินเท้า เส้นทางจักรยาน ถนนและที่จอดรถ เช่น ถนนสายหลักและสายรอง ที่จอดรถตามจุดต่างๆ บริการห้องน้ำ-ส้วม ป้ายบอกสิ่งต่างๆ คู่มือเยี่ยมชมสถานที่ ข้อควรระวังต่างๆ รวมทั้งกฎระเบียบข้อห้ามต่างๆ เกี่ยวกับสถานที่ประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมของพื้นที่ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการเข้าชม โบราณสถานส่วนใหญ่ในประเทศไทยจะสร้างเพื่อเป็นศาสนสถานของศาสนาพราหมณ์หรือไมก็ศาสนาพุทธ มีความสำคัญทางจิตและวิญญาณ การแกะสลักหิน ลายปูนปั้น ภาพวาดจิตรกรรมฝาผนังที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่องราวทางศาสนานั้น ๆ



ภาพที่ 2.1 แผนภูมิแสดงองค์ประกอบของการท่องเที่ยว

ที่มา : โครงการศึกษาวิจัยการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมและสถาบันดำรงราชานุภาพ. 2541

2.1.4 ผลกระทบอันเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยว

จากความสัมพันธ์ระหว่างวัฒนธรรมกับการท่องเที่ยว ถึงแม้การท่องเที่ยวจะสามารถทำรายได้อย่างมหาศาล แต่การท่องเที่ยวมิได้ส่งผลด้านบวกเสมอไป โดยเฉพาะทางด้านสังคม วัฒนธรรม ประเทศที่ยากจนสามารถนำทุกอย่างออกมาขายได้ ไม่ว่าจะเป็น วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม วิถีชีวิตของผู้คน สินค้าของที่ระลึก รวมถึงการสร้างภาพฉากแห่งวิถีชีวิต ซึ่งในปัจจุบันไม่หลงเหลือความเป็นจริง (Authenticity) อีกแล้ว เพียงเพราะต้องการรายได้จากการท่องเที่ยว

ดังนั้นจึงเป็นการรวบรวมเฉพาะผลกระทบทางด้านลบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลเสียทางด้านสังคม วัฒนธรรมเพื่อจะได้นำผลเสียที่รวบรวมได้นั้น มาเป็นหัวข้อศึกษาหรือสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงในการอนุรักษ์ว่าจะต้องทำการอนุรักษ์เพื่อการท่องเที่ยวในหัวข้อใดบ้าง

2.1.4.1 ผลกระทบทางด้านวัฒนธรรม

1) ปัญหาค่าครองชีพและแรงงานท้องถิ่น ในพื้นที่ที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวมักจะประสบปัญหาค่าครองชีพสูง ราคาของสินค้าอุปโภคและบริโภค การคมนาคมค่าบริการต่าง ๆ จะมีราคาแพงเนื่องจากประชาชนในพื้นที่ต่างคิดว่านักท่องเที่ยวทุกคนมีเงิน แต่เมื่อราคาของสินค้าต่าง ๆ สูงขึ้น ย่อมมีผลกระทบต่อคนในพื้นที่ หรือคนในประเทศเดียวกันซึ่งต่างก็ต้องซื้อสินค้าเหล่านั้นด้วยเช่นกัน และผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงก็คือคนในท้องถิ่นที่มีรายได้น้อยนั่นเอง มิเช่นนั้นนักท่องเที่ยว รายได้ส่วนใหญ่มักจะตกอยู่ที่เจ้าของโรงแรมและบริษัท คนในพื้นที่กลับได้รับประโยชน์น้อยมาก และเมื่อเกิดปัญหาเช่นนี้ขึ้น ปัญหาที่ติดตามมาก็คือ การเข้ามาแทรกแซงหรือยึดครองพื้นที่โดยบุคคลากรภายนอกพื้นที่ และคนในพื้นที่อาจจะไม่มีงบประมาณเพียงพอต่อการต่อสู้ทางเศรษฐกิจ และเป็นสาเหตุให้สูญเสียแรงงานท้องถิ่นไป

2) การที่ท้องถิ่นพึ่งพาเศรษฐกิจจากท่องเที่ยวเพียงด้านเดียว เช่น การท่องเที่ยวบนเกาะบาหลี่ ในประเทศอินโดนีเซีย ผู้คนบนเกาะพึ่งพาเศรษฐกิจ และรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นหลักเมื่อได้รับผลกระทบจากการสงครามติมอร์ (ในปี ค.ศ. 2000) ไม่มีนักท่องเที่ยวไปเยือนเนื่องจากกังวลเรื่องความปลอดภัย รายได้คนในพื้นที่กลับลดลงจนถึงขนาดลดราคาธุรกิจการท่องเที่ยวอย่างมาก เพื่อดึงนักท่องเที่ยวให้มาเยือนและจะได้รายได้จากการขายบริการให้นักท่องเที่ยวเป็นต้น ปัญหาดังกล่าวเกิดจากคนในพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่ได้อาศัยรายได้จากการประกอบธุรกิจภายในท้องถิ่นเองเป็นหลัก หากแต่หวังพึ่งพารายได้จากนักท่องเที่ยวมากเกินไปโดยมิได้คำนึงถึงผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่อาจจะเกิดขึ้น

3) จำนวนนักท่องเที่ยวกับการสูญเสียความเป็นส่วนตัวของคนในพื้นที่ การมีนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในฤดูกาลท่องเที่ยว ปริมาณนักท่องเที่ยวไม่สอดคล้องกับพื้นที่ท่องเที่ยว จึงทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้คนในพื้นที่ เช่น การเดินเกะกะ ส่งเสียงดังรบกวนผู้อยู่อาศัย การละเมิดความเป็นส่วนตัว จนเกิดลักษณะวัฒนธรรมกรงสัตว์ หรือ Culture Zoo (ชยาภรณ์ ชื่นรุ่งโรจน์. 2538 : 50) ดังเช่น การท่องเที่ยวที่ Tsumago เมือง Nagano ในประเทศญี่ปุ่น แม้จะประสบความสำเร็จมากด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว แต่ทางด้านสังคมวัฒนธรรมนั้นกลับได้รับผลกระทบอย่างหนัก เนื่องจากพื้นที่ในแหล่งท่องเที่ยวไม่สามารถรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้ (Carrying capacity) บรรยากาศที่จอแจ ผู้คนเดินขวักไขว่ ย่อมเป็นผลเสียต่อคนในพื้นที่เอง และเป็นสาเหตุให้คนในท้องถิ่นขาดความรักและความหวงแหนในพื้นที่ ซึ่งคนรุ่นใหม่ที่มีที่ Tsumago มีแนวโน้มที่จะย้ายออกเป็นจำนวนมาก

4) การสูญเสียคุณค่าความเที่ยงแท้ของศิลปวัฒนธรรม เกิดจากการที่ต้องรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากแบบ Mass Tourism และความเห็นแก่ได้ของผู้ผลิตและผู้จำหน่ายมาตรฐานของงานศิลปหัตถกรรมของที่ระลึก หรือแม้แต่การจัดการแสดง จึงมีมาตรฐานที่ลดลงเพื่อให้ได้กำไรมาก มีการลอกเลียนแบบงานศิลปหัตถกรรม ของที่ระลึก โดยไม่คำนึงถึงความประณีตหรือคุณภาพสินค้า ทำให้คุณค่าของศิลปวัฒนธรรมลดลงจนหมดความนิยมไปในที่สุด

5) ปัญหาค่านิยมกับการสูญเสียวัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นการรับวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวและพยายามเปลี่ยนแปลง หรือลอกเลียนแบบนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะในด้านภาษา การแต่งกาย ศาสนา หรือรูปแบบพฤติกรรม เกิดการบริโภคนิยมที่หยาบๆ ฟุ่มเฟือยตามอย่างนักท่องเที่ยว

6) สร้างทัศนคติการรับใช้เยี่ยงทาส ในระดับลูกจ้างของธุรกิจการท่องเที่ยว โดยปราศจากความเคารพในวัฒนธรรมและศักดิ์ศรีของตนเอง เกิดการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตของท้องถิ่นอย่างรวดเร็ววัฒนธรรมชุมชนถูกรุกราน (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. 2540 : 7)

7) ความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับนักท่องเที่ยว การแสดงพฤติกรรมบางอย่างของนักท่องเที่ยวที่ขัดแย้งกับวัฒนธรรมท้องถิ่น พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ขัดแย้งกับวัฒนธรรม เช่น การเปลือยกายอาบแดด การแต่งกายไม่สุภาพเข้าสถานที่สำคัญทางศาสนา หรือปูชนียสถาน การกอดจูบกันในที่สาธารณะ การกระทำที่รู้เท่าไม่ถึงการณ์ของนักท่องเที่ยวเหล่านี้มักก่อให้เกิดความขัดแย้งของคนในท้องถิ่น จนบางครั้งอาจจะเกิดการต่อต้านไม่ต้อนรับนักท่องเที่ยวอีกต่อไป

2.1.4.2 ผลกระทบทางด้านสังคม

เพื่อตอบสนองความของนักท่องเที่ยวบางกลุ่ม จึงเกิดปัญหาทางสังคมขึ้น ได้แก่ ปัญหาเสพติด สิ่งมีเงินเมา และโสเภณี ซึ่งมีปัญหาทางสังคมที่ตามมาอีกมากมาย ปัญหาโรคเอดส์ ปัญหาการล่อลวงผู้หญิงมาค้าประเวณี การขายลูกเพื่อมาค้าประเวณี เช่น งาน Full moon Party ที่เกาะสมุย หรือที่เมืองพัทยาที่ได้รับความนิยมเป็นพิเศษจากกลุ่ม Sex tour ผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยวต่อสภาพแวดล้อม

ผลกระทบของแหล่งท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ นั้น เมื่อแหล่งท่องเที่ยวได้รับความนิยม มีการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวในบริเวณนั้นมากขึ้น อาจเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ (ธีระ เชียงวิศวรร. 2542 : 40-41) ดังนี้

1) Architectural Pollution เกิดจากความพยายามในการจัดสร้างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ให้มีแหล่งบริการต่างๆ เช่น โรงแรมต่างๆ ที่ใหญ่โตโดดเด่นแตกต่างกัน รวมทั้งเกิดปัญหาที่บรรดาสาธารณูปโภคต่างๆ ไม่สอดคล้องกัน เพราะเกิดทัศนยะอุจาด (Visual Pollution) ความไม่คงงามสอดคล้องกันทางสถาปัตยกรรม

2) Ribbon Development and Sprawl การพัฒนาและขยายตัวในลักษณะเป็นเส้น เกิดความพยายามในการจัดสร้างแหล่งท่องเที่ยวให้ได้รับผลประโยชน์จากแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ให้มากที่สุด จะไม่เกิดการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

3) Overloading of Infrastructures แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งไม่สามารถบริการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการแก่นักท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยวได้เพียงพอจะเกิดปัญหาภาวะใน สิ่งแวดล้อมและปัญหาสุขภาพผู้อยู่อาศัย

4) Segregation of Local Residents การแบ่งแยกของผู้ที่อยู่อาศัยดั้งเดิม ซึ่งอยู่ใน ท้องถิ่นกับนักท่องเที่ยว เพราะการเข้ามาใช้บริการในสถานบริการ หรือสาธารณูปโภคหรือ สาธารณูปการในเขตแหล่งท่องเที่ยว มักมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าปกติเพื่อนักท่องเที่ยว ซึ่งไม่เหมาะกับ คนท้องถิ่น คนท้องถิ่นจึงเลือกสรรที่จะใช้บริการที่สะดวกและประหยัดมาใช้จ่ายมากกว่า อีกทั้ง สภาพทางกายภาพของเขตท่องเที่ยวกับเขตที่อยู่อาศัยของคนในท้องถิ่นจะมีความแตกต่างกันอย่าง ชัดเจน จุดแบ่งแยกมักจะเป็นโรงแรมขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นการแบ่งแยกทางเศรษฐกิจ ผลทางอ้อมที่ ตามมาคือ จะเกิดการแบ่งแยกทางกายภาพด้วย

5) Traffic Congestion การจราจรติดขัด มักเกิดขึ้นเมื่อมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เดินทางมาใช้บริการจากแหล่งท่องเที่ยวด้วยเส้นทางเดียวกัน

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางน้ำ

2.2.1 ความหมายของการท่องเที่ยวทางน้ำ

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2533 : 4-6) ให้ความหมายว่า การท่องเที่ยวทางน้ำเป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อกลางการท่องเที่ยว ซึ่งอาจเป็นเส้นทางคมนาคม หรือเป็นการท่องเที่ยวแบบเพลินทาง จัดให้มีกิจกรรมท่องเที่ยว นั้น เป็นความสนุกสนานเพลิดเพลินและพักผ่อนอยู่ในการเดินทางนั้น แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ คือ แหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ซึ่งตั้งอยู่ในลำน้ำหรือบนสองฟากฝั่งของลำน้ำ หรือมองเห็นได้จากเรือ เช่น บ้าน วัด วัง เป็นต้น รูปแบบการท่องเที่ยวทางน้ำสามารถจำแนกออกตามเงื่อนไขต่างๆ ได้ ดังนี้

1. การท่องเที่ยวที่กำหนดตามคาบเวลาการท่องเที่ยว ได้แก่ การท่องเที่ยวตามคาบ เวลายาวและการท่องเที่ยวตามคาบเวลาสั้น และการท่องเที่ยวแบบไปเช้ากลับเย็น หรือที่เรียกว่า ทักนัจร การพักผ่อนอาจพักผ่อนเรือ แพ หรือแวะขึ้นบกระหว่างทาง
2. การท่องเที่ยวที่กำหนดตามลักษณะของการเดินทางน้ำซึ่งต่อเนื่องกับการเดินทาง โดยวิธีอื่นๆ

3. การท่องเที่ยวที่กำหนดตามลักษณะของพาหนะ ได้แก่ การเดินทางโดยเรือหางยาว เรือเร็ว เรือสำราญ แพลาก เป็นต้น ซึ่งลักษณะพาหนะแต่ละอย่างจะสนองวัตถุประสงค์ และให้บรรยากาศที่แตกต่างกันด้วย

2.2.2 องค์ประกอบของการท่องเที่ยวทางน้ำ

กุลภัทร วนิกสัมบรรณ (2541 : 33-36) กล่าวถึง องค์ประกอบสำคัญของการท่องเที่ยว ประกอบด้วยอุปสงค์และอุปทานในด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวคือการพัฒนาอุปสงค์และอุปทาน

2.2.2.1 อุปสงค์การท่องเที่ยว

แนวความคิดการพัฒนาโดยการชักจูง สร้างความดึงดูดใจ แรงจูงใจ ให้นักท่องเที่ยวพื้นที่นั้นในรูปของการสร้างจินตภาพการท่องเที่ยว (Tourism Image) ที่ดีของสถานที่นั้นจินตภาพการท่องเที่ยว (Tourism Image) ราชบัณฑิตยสถานได้ให้ความหมายว่า คือ ภาพที่นึกขึ้นโดยอาศัยประสบการณ์เป็นหลัก โดยผู้วิจัยประยุกต์ใช้แนวคิดของกุลภัทร วนิกสัมบรรณ (2541 : 33-36) ประกอบด้วย

1. จินตภาพทางกายภาพ ได้แก่ ลักษณะภูมิประเทศ
2. จินตภาพทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ ได้แก่ ลักษณะทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ประเพณี วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชน
3. จินตภาพทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ลักษณะฐานะทางเศรษฐกิจ การประกอบอาชีพของคนในพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์ทำให้เป็นที่รู้จักสถานที่นั้น
4. จินตภาพทางสถาปัตยกรรม ได้แก่ ลักษณะสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญ อาจเป็นในแง่ความสวยงาม ความใหญ่โต หรือมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี อาจเป็นสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นด้านใดด้านหนึ่ง
5. จินตภาพทางพันธุ์พืชและสัตว์ ได้แก่ ลักษณะของพันธุ์พืช และสัตว์ที่เด่นทำให้เป็นที่รู้จักสถานที่นั้นด้วยความสะดวกสบายและปลอดภัย

2.2.2.2 อุปทานการท่องเที่ยว

แนวความคิดการพัฒนาโดยการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้สามารถรองรับและให้บริการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอ โดยการพัฒนาปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจ การเข้าถึง สิ่งอำนวยความสะดวก การต้อนรับ

2.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

กุลภัทร วนิกสัมบรรณ(2541 : 26-28) กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการท่องเที่ยวทางน้ำ มีรายละเอียดเป็นข้อๆดังนี้

1. สิ่งดึงดูดใจ (Attractions) ประเทศไทยนับได้ว่าเป็นประเทศหนึ่งที่มีสิ่งดึงดูดใจต่อนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก ซึ่งหมายถึงสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรม และวัฒนธรรมประเพณีที่สะท้อนให้เห็นถึงอารยธรรมท้องถิ่นที่มีลักษณะเด่นอาจแตกต่างกันไปตามประเภททรัพยากรการท่องเที่ยวได้ 3 ประเภท คือ

- สิ่งดึงดูดใจประเภทธรรมชาติ (Natural Attractions) เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสวยงามซึ่งเกิดขึ้นตามธรรมชาติที่มีความสวยงาม หรือความน่าสนใจต่อการเดินทางไปเที่ยวชม ได้แก่ ภูเขา ป่าไม้ หาดทราย-ชายทะเล เกาะแก่ง ภูมิทัศน์ และสภาพภูมิศาสตร์อื่น ๆ นอกจากนี้ยังรวมบริเวณที่มนุษย์เข้าไปปรับปรุง ตกแต่ง เพิ่มเติมในบางส่วนเสริมให้กับความสวยงามของธรรมชาติเด่นชัดยิ่งขึ้น เช่น อ่างเก็บน้ำ เขื่อน และสถานที่ตากอากาศต่าง ๆ

- สิ่งดึงดูดใจประเภทประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม (Cultural Attractions) โบราณสถาน โบราณวัตถุ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ได้แก่ ปราสาทหิน อุทยานประวัติศาสตร์ พิพิธภัณฑสถาน ศาสนสถาน ประเพณี วิถีชีวิตชาวบ้าน หมู่บ้านชาวเขา ชีวิตริมน้ำ เป็นต้น นอกจากนี้ ความเป็นมิตรของเจ้าบ้าน ก็เป็นหนึ่งในสิ่งดึงดูดใจทางวัฒนธรรมด้วย

- สิ่งดึงดูดใจประเภทพิเศษ (Special Type of Attractions) ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจประเภทความสนุกสนาน และความบันเทิง เช่น สวนสนุกดิสนีย์แลนด์ โอเชียนปาร์ค การจับจ่ายสินค้า (shopping) รวมไปถึงการพนันเสี่ยงโชคด้วย เช่น สถานเสี่ยงโชคที่ลาสเวกัส หรือที่เกาะมาเก๊า เป็นต้น

นอกจากนี้ยังให้พิจารณาถึงสิ่งดึงดูดใจด้านอื่น ๆ เพิ่มเติมอีกด้วย (Other Attraction Considerations) ได้แก่ ศาสนาการจาริกแสวงบุญ (Religious), ชาติพันธุ์ (Ethnic) การเยี่ยมชมจิตรกรรมฝาผนัง, หรือการค้นหาวรรยากาศเก่า ๆ ที่เคยสร้างความประทับใจ (nostalgic)

2. การเข้าถึง (Accessibility) หมายถึงการมีเส้นทางคมนาคมขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกและมีหลายรูปแบบ คือ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ถ้าแหล่งท่องเที่ยวใดสามารถเข้าถึงได้ทั้งสามทาง แหล่งท่องเที่ยวนั้นจะได้รับความนิยมและได้รับการพัฒนาสูง

3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) เป็นสถานที่หรือบริการที่ส่วนใหญ่ผู้เยี่ยมชมจะเป็นผู้จัดสร้างและจัดหาไว้สำหรับบริการนักท่องเที่ยว ในรูปของการประกอบทางธุรกิจ แต่รัฐก็ต้องให้ความช่วยเหลือในบางส่วนด้วย ได้แก่ พิธีการเข้าเมืองและการบริการข้อมูลข่าวสาร ที่พักร้านอาหาร และการบริการนำเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา การคมนาคม ระบบสื่อสาร เป็นต้น ซึ่งรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเป็นผู้ลงทุนจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกสบายของนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น รวมทั้งด้านความปลอดภัย ในการตัดสินใจเลือกจุดหมายการเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจะคำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นประการสำคัญ มาตรการรักษาความปลอดภัยจึงต้องมีประสิทธิภาพและทั่วถึงทุกแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

4. การโฆษณาเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ เป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เป็นกรรมวิธีที่จะทำให้แหล่งท่องเที่ยวเป็นที่รู้จักและสนใจของนักท่องเที่ยวทั้งจากภายนอกและภายในประเทศ

5. ภาพลักษณ์ของประเทศ เป็นอีกหัวข้อหนึ่งที่เป็นตัวกำหนดนักท่องเที่ยว หากมีภาพลักษณ์ว่าเป็นดินแดนแห่งพศพานิชย์ นักท่องเที่ยวที่สนใจก็จะเป็นกลุ่มชายรักสนุก หรือ ถ้าหากประเทศนั้นมีภาพลักษณ์ทางด้านศิลปวัฒนธรรมประวัติศาสตร์ กลุ่มนักท่องเที่ยว จะเป็นกลุ่มนักศึกษา และผู้ที่สนใจทางด้านวัฒนธรรม

2.2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยว

แนวความคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย มีแนวทางและมาตรการดังต่อไปนี้

- 1) วัดผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ที่มาจากการท่องเที่ยว
- 2) พัฒนาและอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวเพื่อกำหนดเขตท่องเที่ยว (Tourism zone) และให้องค์กรท้องถิ่นพัฒนาและกำกับแหล่งท่องเที่ยวให้ยั่งยืน กำหนดและแจกแจงอำนาจและหน้าที่ของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และให้อำนาจองค์กรที่ประสานงานและติดตามปัญหาการท่องเที่ยว กำหนดค่าธรรมเนียมท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมขึ้นเกาะ ค่าธรรมเนียมเข้าเขต พัฒนาอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยว สิทธิการพัฒนาที่โอนได้ (Transferable development right) แลกเปลี่ยนที่ดินเพื่อการใช้ประโยชน์จัด ทำแผนกายภาพการท่องเที่ยวยั่งยืนในระดับประเทศ ซึ่งเป็นการประสานแผนลงทุนด้านการท่องเที่ยวระดับจังหวัด เป็นแผนที่ประชาชนมีส่วนร่วม และอยู่บนพื้นฐานของความรู้อย่างลึกซึ้งซึ่งเกี่ยวกับความเป็นมาและศักยภาพของท้องถิ่น

- 3) จัดงบประมาณเฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืน ซึ่งมีวงเงินงบประมาณไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของรายได้จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เพื่อดำเนินการตามแผนดังกล่าว และให้มีแผนงานด้านการท่องเที่ยวในงบประมาณ ซึ่งประมาณกึ่งหนึ่งของงบประมาณนี้จะกระจายรายได้ไปสู่องค์กรท้องถิ่น

- 4) จัดตั้งสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการอำนวยการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งชาติ (สกอ.พสท.) ภายใต้คณะกรรมการอำนวยการ พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งชาติ (กอ.พสท.) เพื่อแก้ไขอุปสรรคในการจัดการ สะสางปัญหาการท่องเที่ยว และประสานงานกับกระทรวงต่างๆ และองค์การปกครองท้องถิ่นด้านการท่องเที่ยวในลักษณะของทางด่วนท่องเที่ยว (Tourism Fast Track) ให้เกิดประสิทธิภาพและความยั่งยืน

- 5) ร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การท่องเที่ยว ซึ่งจะกำหนดบทบาทหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ชัดเจน รวมทั้งข้อเสนอที่ (1)-(4) (5) ร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การท่องเที่ยว ซึ่งจะกำหนดบทบาทหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ชัดเจนรวมทั้งข้อเสนอที่ (1) - (4)

6) ปรับปรุงกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น พ.ร.บ.โรงแรม พ.ร.บ.ธุรกิจท่องเที่ยวและมัคคุเทศก์ เป็นต้น ให้สอดคล้อง กับการเปลี่ยนแปลงด้านภาวะเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและการพัฒนาเทคโนโลยี และให้เปิดโอกาสให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการ ชี้นำจัดการการท่องเที่ยวและเป็นมัคคุเทศก์ท้องถิ่น

7) จัดตั้งสมัชชาขององค์กรบริหารการท่องเที่ยวระดับท้องถิ่น เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยน ความรู้และประสบการณ์ขององค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น ที่มีภารกิจสำคัญด้านการท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริม สมรรถนะการบริหารการท่องเที่ยวระดับจังหวัดและท้องถิ่น

นอกจากประเด็นดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีความเปลี่ยนแปลงในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ ความสัมพันธ์กับทุกฝ่ายที่ต้องเข้ามามีส่วนร่วม สนับสนุน และเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวกันมาก ขึ้น จึงจะช่วยขจัดความขัดแย้งและทำให้เกิดการท่องเที่ยวพัฒนาอย่างยั่งยืนได้ ต่างจากรูปแบบเดิมที่ ทุกฝ่ายไม่ได้ร่วมมือกันอย่างเป็นรูปธรรมเพียงแต่รู้ว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างกันเท่านั้น

กุลภัทร วนิกสัมบรรณ (2541 : 26-28) ได้กล่าวว่า การท่องเที่ยวได้รับการยอมรับ ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถเพิ่มพูนรายได้ให้แก่ประเทศชาติเป็นอย่างดี ยังมีแรงกระตุ้นให้เกิด การลงทุนในทางอุตสาหกรรม และพาณิชย์กรรม ซึ่งจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและยัง ได้กล่าว แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำย่อมมีปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนา คือ

1. สิ่งดึงดูดใจ (Attractions) ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในเส้นทาง
2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ได้แก่ สิ่งต่างๆ ที่ทำให้การเดินทางท่องเที่ยว ได้รับความสะดวกปลอดภัย
3. การเข้าถึง (Accessibility) ได้แก่ การเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่ ท่องเที่ยวนั้น
4. การต้อนรับ (Hospitality) ได้แก่ อธิปไตยไมตรีอันดีของผู้คนในพื้นที่ท่องเที่ยว หรือสถานที่ท่องเที่ยว เจ้าของธุรกิจ มัคคุเทศก์

สำนักบริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2533 : 4/109) ได้กล่าวว่า กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่าน และจากสภาพพื้นที่ยังประกอบไปด้วยลำคลองที่สำคัญ ต่างๆ มากมาย บริเวณสองฝั่งแม่น้ำและคลองต่างๆ หลายสายที่เป็นแหล่งโบราณสถาน วัด และ สถาปัตยกรรมที่น่าชมอยู่มามายซึ่งเหมาะแก่การท่องเที่ยวอย่างยิ่ง

2.2.5 สถิติการท่องเที่ยว

2.2.5.1 จำนวนและประมาณการนักท่องเที่ยว

ประเทศไทยเป็นประเทศแนวหน้าในด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย จะเป็นรอง ก็เพียงจีนเท่านั้น การท่องเที่ยวก่อให้เกิดรายได้ ที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนกว่า 300,000 ล้านบาทต่อปี จากนักท่องเที่ยวนานาชาติประมาณ 9.5 ล้านคน และเป็น ภาคเศรษฐกิจที่สามารถ โอบอุ้มและเกื้อหนุนประเทศไทยไว้ได้ในยามเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ในปีสุดท้ายของแผนพัฒนา

เศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติฉบับที่ 9 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างประเทศมาประเทศไทยไม่น้อยกว่า 14 ล้านคน อัตราเฉลี่ยการขยายตัวของ นักท่องเที่ยวนานาชาติคาดว่าจะมีถึงร้อยละ 7 ต่อปี ส่วนการท่องเที่ยวของคนไทยนั้นในปี พ.ศ. 2549 ประเมินว่าจะสูงถึง 59 ล้านคนครั้งต่อปี

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย(2540 : 3) ได้กล่าวว่า องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : WTO) ได้ประมาณอัตราการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยวของโลกระหว่างปี พ.ศ. 2543 ถึง 2553 เท่ากับร้อยละ 4.2 และได้คาดคะเนอัตราการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยว ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เท่ากับร้อยละ 7.7 สำหรับประเทศไทย WTO คาดว่าจะมีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 7.8 ในช่วงแผน พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ปัจจัยภายนอกที่สำคัญที่สุดน่าจะเป็นการชะลอตัวของเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา และการทรุดตัวลงอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจญี่ปุ่น ซึ่งจะมีผลต่อเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ซึ่งกำลังอยู่ในระยะฟื้นตัว ผลที่เกิดขึ้นตามมาก็คือ ความต้องการท่องเที่ยวนานาชาติจะลดลง ในขณะที่การแข่งขันเพื่อแย่งชิงนักท่องเที่ยวจะรุนแรงมากขึ้น ถึงแม้ว่าประเทศคู่แข่งของไทยในภูมิภาค ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย ต่างก็มีปัญหาด้านการเมือง และสังคม ทำให้ความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวลดลง แต่ก็อาจมีการแข่งขัน กันสูงขึ้นในตลาดราคาต่ำ

ในสหัสวรรษที่ 2000 โลกตะวันตกได้เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจใหม่ (New Economy หรือ Digital Economy) นักท่องเที่ยว ที่มาเยือนไทยเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-tourists) มากขึ้น และต้องการสินค้าบริการที่มีส่วนประกอบของสาระและความรู้ บริการที่ยืดหยุ่น และบริการที่เหมาะสมกับความต้องการรายบุคคล (personalized service) มากขึ้น ในขณะเดียวกัน ไทยก็ยังมีลูกค้านจากระบบเศรษฐกิจดั้งเดิมอยู่ส่วนหนึ่ง ความสามารถที่ไทยจะรักษาความเป็นประเทศผู้นำด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค เอเชีย ขึ้นอยู่กับการปรับ โครงสร้างการจัดการที่เหมาะสม

จากผลการสำรวจข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวข้างต้นพบว่า มีนักท่องเที่ยวในปี 2544 ที่มาเที่ยวกรุงเทพมหานคร จำนวน 24.5 ล้านคน (73% เป็นผู้ค้างคืน และ 27% เป็นนักท่องเที่ยว) ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ 8.9 ล้านคน นักท่องเที่ยวชาวไทย 15.6 ล้านคน มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 0.57 ล้านคน และนักท่องเที่ยวชาวไทย 5.89 ล้านคน

จากตัวเลขนักท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ปี 2544 โดยมีสมมติฐานการเติบโตของนักท่องเที่ยวเป็น 3 ระดับ คือ ระดับต่ำสุด(MIN) คือ มีอัตราการเพิ่มประมาณร้อยละ 5 ทุกปี ระดับเฉลี่ย(MEAN) คือ มีอัตราเพิ่มประมาณร้อยละ 6 ทุกปี และ ระดับสูงสุด(MAX) คือ มีอัตราเพิ่มประมาณร้อยละ 10 ทุกปี จะพบว่าในปี พ.ศ.2550 จะมีนักท่องเที่ยวรวม ประมาณ 32 ล้านคน และในปี พ.ศ.2555 จะมีนักท่องเที่ยวรวม ประมาณ 42 ล้านคน ทั้งนี้จะเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ประมาณร้อยละ 64 และ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประมาณร้อยละ 34

ตารางที่ 2.4 การประมาณการตัวเลขนักท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ปี 2544, 2550 และ 2555

| ประเภทนักท่องเที่ยว | ปี 2544 | การเปลี่ยนแปลง | คิดเป็นร้อยละ | ปี 2550 | ปี 2555 |
|-----------------------|------------|----------------|---------------|------------|------------|
| นักท่องเที่ยวชาวไทย | 15,596,826 | MIN | 6.16% | 22,325,525 | 30,102,754 |
| | | MEAN | 6.62% | 22,912,279 | 31,569,063 |
| | | MAX | 10.00% | 27,630,729 | 44,499,565 |
| นักท่องเที่ยวต่างชาติ | 8,916,986 | MIN | 3.10% | 10,709,522 | 12,475,656 |
| | | MEAN | 7.10% | 13,457,206 | 18,962,791 |
| | | MAX | 10.00% | 15,796,985 | 25,441,202 |
| รวม | 24,513,812 | MIN | 5.05% | 32,944,824 | 42,147,078 |
| | | MEAN | 6.76% | 36,296,290 | 50,339,056 |
| | | MAX | 10.00% | 43,427,713 | 69,940,767 |

ที่มา : แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. 2546 : 6 - 3

2.2.5.2 รายได้การท่องเที่ยวและรายจ่ายของนักท่องเที่ยว

จากรายงานของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2546 คาดว่ารายได้การท่องเที่ยวและรายจ่ายของนักท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานคร มีรายได้ต่อคนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ 4,188 บาท/คน/วัน ชาวไทย 2,790 บาท/คน/วัน มีอัตราการเติบโตรายได้รวมจำนวน 204,989 ล้านบาทต่อปี และพบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้จ่ายสูงสุดได้แก่ อาฟริกา(6,023.3 บาท/วัน) อันดับรองสองคือ เอเชียใต้ เอเชียตะวันออก อเมริกา ต่ำสุด คือ ยุโรป(3,174 บาท/วัน)

ตารางที่ 2.5 ลักษณะการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวปี พ.ศ.2545

| ประเภทค่าใช้จ่าย | ทั้งประเทศ (%) | กรุงเทพมหานคร (%) |
|------------------------------------|----------------|-------------------|
| ซื้อสินค้าของที่ระลึก | 34.70% | 39.70% |
| ที่พัก | 24.20% | 17.90% |
| อาหารและเครื่องดื่ม | 15.20% | 14.18% |
| บันเทิง | 10.50% | 14.14% |
| บริการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ | 7.40% | 10.33% |
| อื่นๆ | 8% | 3.75% |
| รวม | 100% | 100% |

ที่มา : แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. 2546 : 8-10

ลักษณะการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวทั้งสิ้นแยกได้เป็น ชื่อสินค้าของที่ระลึก ที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม บันเทิง บริการการท่องเที่ยว และอื่นๆ โดยเฉพาะการพัฒนาสินค้า (Product) ในด้านการท่องเที่ยวมีอัตราการเพิ่มขึ้น จึงต้องมีการปรับปรุงและเน้นตัวสินค้าที่แตกต่างกันตาม ลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่ในแต่ละชุมชนให้โดดเด่นเป็นที่สนใจมากยิ่งขึ้น

2.2.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ระเบียบและข้อบังคับเกี่ยวกับเรือโดยสารและการเดินเรือในแม่น้ำลำคลอง โดยผู้วิจัย ได้เน้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎข้อบังคับของผู้ประกอบกิจการเดินเรือ ความปลอดภัยของผู้โดยสาร และความเป็นระเบียบในการสัญจรทางน้ำ

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

มาตรา 3* ในพระราชบัญญัตินี้

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสาร ลากจูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน

"เรือโดยสาร" หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

"ตันกรอสส์" หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163

"แพ" หมายความว่า รวมตลอดถึง โป๊ะ อู่ลอย และสิ่งลอยน้ำอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

"แพคนอยู่" หมายความว่า เรือที่ปลุกอยู่บนแพ และลอยอยู่ในลำแม่น้ำ หรือลำคลอง

"น่านน้ำไทย" หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตย ของราชอาณาจักรไทย

มาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 ให้หมายความรวมถึง น่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย

"นายเรือ" หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

"คนประจำเรือ" หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

"ลูกเรือ" หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

"คนโดยสาร" หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่

(1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น

(2) เด็กที่มีอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

"เจ้าท่า" หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมาย

"เจ้าพนักงานออกใบอนุญาต" หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่า มอบหมายให้ทำการออกใบอนุญาต

"เจ้าพนักงานตรวจเรือ" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ภาค 1 ข้อบังคับทั่วไป

หมวดที่ 1 การเดินเรือ เขตท่าเรือ และเขตจอดเรือ

(1) กำหนดแนวแม่น้ำลำคลองหรือทะเลสาบเขตแห่งใดเป็นเขตท่าเรือ และเขตจอดเรือ

(2) กำหนดทางเดินเรือทั่วไปและทางเดินเรือในเขตท่าเรือนอกจากทางเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ

หมวดที่ 3 ว่าด้วยท่าเลทอดจอดเรือ

มาตรา 44 ตามลำแม่น้ำเล็กและในคลองต่าง ๆ นั้นอนุญาตให้จอดเรือต่าง ๆ ทั้งสองฝาก แต่อย่าให้เป็นที่กีดขวางเรือขึ้นล่องที่กลางลำน้ำ และห้ามไม่ให้จอดซ้อนลำหรือจอดขวางหรือตรงกลางลำน้ำ ลำคลอง เป็นอันขาด

มาตรา 46 ทวิ* ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้ และให้แก้ไขท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ และแพในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชน หรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ซึ่งมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชน หรือแก่การเดินเรือ โดยแจ้งให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองทราบเป็นหนังสือ ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือผู้ครอบครองให้ปิดคำสั่งไว้ ณ ท่ารับส่งคนโดยสารท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพนั้นและให้ถือว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้รับคำสั่งนั้นแล้ว

เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งได้รับคำสั่งจากเจ้าท่าตามความในวรรคหนึ่ง มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับ คำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีเป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมีคำชี้ขาด คำสั่งห้ามใช้นั้นมีผลบังคับได้ ในกรณีไม่มีอุทธรณ์ คำสั่ง หรือมีอุทธรณ์แต่รัฐมนตรีสั่งให้ยกอุทธรณ์ และเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หรือภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับทราบคำวินิจฉัยอุทธรณ์ให้เจ้าท่ามีอำนาจจัดการแก้ไขให้เป็นไปตามคำสั่งโดยคิดค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครอง

เมื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยตามคำสั่งแล้ว ให้เจ้าท่าเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ ในกรณีที่เจ้าท่าจัดการแก้ไขเอง จะรอกการเพิกถอนคำสั่งห้ามใช้ไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะชำระค่าใช้จ่ายให้เจ้าท่าก็ได้

*เจ้าของหรือผู้ครอบครองคนใดใช้เอง หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ หรือแพ ซึ่งเจ้าท่า มีคำสั่งห้ามใช้ และยังไม่ได้เพิกถอนคำสั่งนั้น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สามพันบาทถึงสามหมื่นบาท และปรับเป็นรายวันวันละหนึ่งพันบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

หมวดที่ 4 ว่าด้วยทางเดินเรือในลำแม่น้ำ

มาตรา 68* ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่า บรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังกล่าวมานี้ ให้เดินกลางร่องน้ำและให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่น ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการ

เดินเรือในลำแม่น้ำหรือคลองนั้น ๆ ด้วย

หมวด 5 ว่าด้วยแพไม้ แพคนอยู่ ฯลฯ

มาตรา 74* ในคลอง ห้ามไม่ให้ล่องแพไม้ที่มีซุงผูกเทียบกันเกินกว่าสี่ต้นและที่ผูกติดต่อกันยาวเกินกว่าสองซั้งซุง และส่วนแพไม้ไผ่นั้นไม่ให้ยาวเกินกว่าสิบหกเมตรและกว้างเกินกว่าที่พอจะให้แพนั้นเดินในคลองได้โดยไม่กีดแก่การเดินเรือ

แต่ถ้าข้าหลวงประจำจังหวัดได้พิจารณาเห็นว่า ในคลองใด หรือในคลองตอนใดซึ่งใช้เรือกลไฟ หรือเรือยนต์ลากจูงแพเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ในวรรคก่อนโดยไม่เป็นภัยแก่การจราจรทางน้ำ ก็อาจผ่อนผันให้ผูกติดต่อกันได้ไม่เกิน 30 เมตร

เมื่อข้าหลวงประจำจังหวัดได้ผ่อนผันให้ตามวรรคก่อนแล้ว ภายหลังปรากฏว่าเป็นภัยแก่การจราจรทางน้ำ จะถอนเสียก็ได้

มาตรา 79 ภายใต้เขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้แพคนอยู่แพใดมีขนาดกว้างหรือยาวเกินกว่าสิบหกเมตร นับรวมทั้งซางและแพเล็กที่เป็นส่วนติดต่อกับแพนั้นด้วย

มาตรา 80 ตามลำคลอง ห้ามมิให้แพคนอยู่แพใดมีขนาดกว้างเกินกว่าสิบสองเมตร และห้ามมิให้แพใดที่ผูกจอดกับฝั่งยื่นล้ำออกมาจนอาจเป็นที่กีดขวางแก่การเดินเรือ

มาตรา 81 ห้ามมิให้จูงแพคนอยู่ขึ้นล่องในตอนใต้หลักเขตเหนือของท่ากรุงเทพฯ ในระหว่างตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น

ภาคที่ 2 ข้อบังคับสำหรับออกใบอนุญาตการใช้และการควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็กต่าง ๆ

หมวดที่ 1 ว่าด้วยข้อบังคับทั่วไป

มาตรา 137* เรื่องราวขอรับใบอนุญาตหรือขอต่ออายุใบอนุญาตนั้นให้ยื่นต่อเจ้าท่าเจ้าพนักงาน ซึ่งได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อการจดทะเบียนและต้องเขียนด้วยกระดาษแบบพิมพ์ของราชการ เวลาที่ยื่นเรื่องราวของผู้ขอใบอนุญาตต้องนำเงินไม่ต่ำกว่ากึ่งจำนวนเงินค่าธรรมเนียมสำหรับออกใบอนุญาตนั้นมาวางไว้ด้วย

มาตรา 138 เมื่อเจ้าพนักงานออกใบอนุญาตวินิจฉัยโดยเหตุอันสมควรเห็นว่า เรือกำปั่นและเรือเล็กลำใดมีความพิทักษ์รักษา และความสะอาดเรียบร้อยไม่พอเพียงสำหรับการที่ใช้กันอยู่ หรือที่คิดจะใช้นั้นก็ดี หรือว่าผู้ที่ได้รับอนุญาตหรือคนประจำเรือลำใดได้ประพฤติไม่เรียบร้อยอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าถ้าเป็นเรือที่ยังไม่มีใบอนุญาตเจ้าพนักงานผู้นั้นมีอำนาจที่จะไม่ยอมออกใบอนุญาตให้ ถ้าเป็นเรือที่มีใบอนุญาตแล้วเจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะเรียกคืนและริบใบอนุญาต นั้นได้

มาตรา 142* ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดแบบใบอนุญาตใช้เรือ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตใช้เรือและการออกใบอนุญาตใช้เรือ

มาตรา 145* ใบอนุญาตนั้นจะสับเปลี่ยนกันใช้ไม่ได้ แต่ถ้าในระหว่างที่ใบอนุญาตยังไม่หมดอายุเรือนั้นได้เปลี่ยนเจ้าของกันไปแล้วก็ให้จัดการ โอนกรรมสิทธิ์กันได้ แต่ต้องแจ้งความให้เจ้าท่าทราบด้วย เพื่อเจ้าท่าจะได้แก้ไขใบอนุญาตเปลี่ยนชื่อบัญชีในทะเบียนไว้เป็นสำคัญ โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ถ้าเป็นเรือเล็ก เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือเป็ดทะเล ฯลฯ เป็นเงินสองบาท ถ้าเป็นเรือนอกจากที่ว่ามานี้เป็นเงินยี่สิบบาท

มาตรา 149* การออกสำเนาใบอนุญาต ให้เรียกค่าธรรมเนียมกึ่งอัตราค่าธรรมเนียมออกใบอนุญาต แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท

หมวดที่ 3 ว่าด้วยเรือกลไฟทุกอย่าง

มาตรา 169 เนื้อที่ในเรือสำหรับให้คนโดยสารคนหนึ่ง ๆ จะต้องมีขนาดเท่าไรนั้นจะได้อำหนดไว้โดยชัดในกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และเรือลำใดจะยอมให้บรรทุกคนโดยสารได้กี่คนนั้นจะได้อำหนดไว้ในใบอนุญาตสำหรับเรือ

มาตรา 175* ผู้ใดใช้เรือผิดจากเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในใบอนุญาตใช้เรือ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท

หมวดที่ 5 ว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ

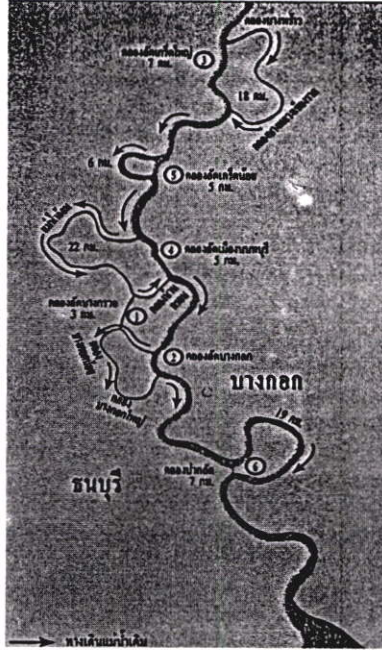
มาตรา 185 ในใบอนุญาตสำหรับเรือเล็กต่าง ๆ ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ต้องชี้แจงจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้เรือนั้นบรรทุกได้ ถ้าเป็นเรือที่ใช้ทั้งสำหรับบรรทุกสินค้าและรับจ้างบรรทุกคนโดยสารฉะนั้น ในใบอนุญาตต้องชี้แจงขนาดกว้างยาวและลึกของลำเรือและกำลังของเรือที่บรรทุกของหนักได้เพียงใด และจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นด้วย

มาตรา 186 เรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ ทุกลำ ที่ใช้สำหรับให้เช่าหรือรับจ้าง และได้รับใบอนุญาตสำหรับเรือแล้วนั้น ต้องมีเลขลำดับของใบอนุญาตเป็นเลขไทยที่เขียนด้วยสีอ่านได้ชัดไว้ที่หัวเรือทั้งสองแคม ห้ามไม่ให้มีเลขอย่างอื่นเขียนไว้ในที่นั้นเป็นอันขาด และต้องสลักเลขลำดับนั้นลงไว้ ในที่แลเห็นได้ง่ายในลำเรือนั้น ๆ ด้วย ถ้าเป็นเรือสำหรับรับจ้างบรรทุกคนโดยสารต้องเขียนจำนวนคนโดยสารที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้นด้วยสีลงไว้ในที่แลเห็นได้ง่ายในลำเรือนั้นเป็นอักษรเลขไทยและเลขฝรั่ง และที่เขียนไว้เช่นนี้ห้ามมิให้เอาสิ่งใดปิดบังไว้เป็นอันขาด

2.3 สภาพทางกายภาพของพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ในอดีตพบว่าเมืองธนบุรีมีความสำคัญในฐานะราชธานีของไทยในระหว่างปี พ.ศ. 2310 - 2325 แม้ว่าจะเป็นเพียงระยะเวลาสั้นๆ เพียง 15 ปี แต่ก็นับว่ามีความสำคัญต่อประวัติศาสตร์ของชาติไทยเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งยังปรากฏโบราณสถานที่สำคัญในสมัยธนบุรี คือ พระราชวังเดิม (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของกองบัญชาการกองทัพเรือ) รวมทั้งวัดวาอารามต่างๆ เป็นจำนวนมาก ดังนั้นในปัจจุบันเมืองธนบุรีจึงได้รับการอนุรักษ์และพัฒนาควบคู่กันไป เมืองธนบุรี หรือ บางกอกในอดีต คือ ฟังพระนครและฝั่งธนบุรีในปัจจุบัน ซึ่งเคยเป็นแผ่นดินเดียวกันมาก่อน ๆ เป็นที่ราบ

สามเหลี่ยมปากน้ำเจ้าพระยาที่อุดมสมบูรณ์ มีแม่น้ำเจ้าพระยา และลำคลองต่างๆ ที่กระจายอยู่ทั่วบริเวณ ดังนั้นจึงมีข้อสันนิษฐานว่าคำว่า "บางกอก" นั้นอาจจะเพี้ยนมาจากเดิมว่า "บางเกาะ" ด้วยความที่พื้นที่ดังกล่าวมีลักษณะเป็นเกาะเล็กเกาะน้อยจากแม่น้ำลำคลองต่างๆ



ภาพที่ 2.2 แผนที่แสดงคลองที่ขุดตัดทางเดินเดิมของแม่น้ำเจ้าพระยา

เดิมแม่น้ำเจ้าพระยาไหลคดเคี้ยวมากตั้งแต่ถนนทพรี ลงมายังพระนคร กล่าวคือ แม่น้ำเจ้าพระยาจะไหลจากทางเหนือ ผ่านเขตเมืองนนทบุรีลงมาถึงสะพานปิ่นเกล้า แล้วไหลวกไปทางตะวันตกเข้ามาทางคลองบางกอกน้อย อ้อมผ่านตลิ่งชัน บางระมาดแล้ววกกลับเข้าคลองบางกอกใหญ่ แล้วไหลลงทางใต้ไปออกทะเลอ่าวไทย เป็นลักษณะรูปเกือกม้า ซึ่งความคดเคี้ยวของแม่น้ำนี้ทำให้สองฟากฝั่งของแม่น้ำกลายเป็นที่ดอนซึ่งเหมาะแก่การตั้งบ้านเรือน และกลายเป็นชุมชนขนาดใหญ่ ซึ่งเรียกกันภายหลังว่า "ย่านบางกอก" แต่ในเวลาเดียวกัน ก็ทำให้เสียเวลาในการเดินทางไปมา ระหว่างกรุงศรีอยุธยากับหัวเมืองชายทะเลตะวันออก

ดังนั้นในสมัยของสมเด็จพระไชยราชาธิราช (พ.ศ. 2077 - 2089) จึงโปรดให้ขุดคลองตัดบางกอกขึ้น เพื่อเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม ที่ไหลอ้อมเข้าไปทางคลองบางกอกน้อย ออกคลองบางกอกใหญ่ (คือขุดตั้งแต่หน้าสถานีรถไฟบางกอกน้อย จนถึงหน้าวัดอรุณราชวรารามในปัจจุบัน) การขุดคลองลัดดังกล่าวทำให้กระแสน้ำเปลี่ยนทางเดิน น้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนใหญ่ จึงไหลไปทางคลองขุดใหม่ และเซาะตลิ่งสองข้างจนกว้างขึ้น กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาใหม่ ส่วนลำน้ำเดิมก็ค่อยๆ คืบเขินขึ้นลดขนาดลงเป็นลำคลอง ได้แก่ คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ คลองบางขุนศรี คลองบางเชือกหนัง คลองวัดประดู่ และคลองบางกอกใหญ่ ดังที่เห็นในปัจจุบัน



แม่น้ำเจ้าพระยาสายเดิม



แม่น้ำเจ้าพระยาหลังการขุดคลองลัด

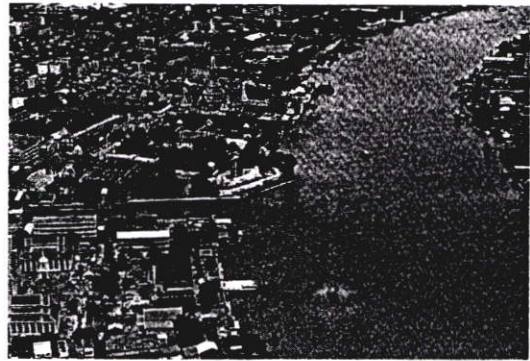
ภาพที่ 2.3 ลักษณะเส้นทางการขุดคลองลัดบางกอกในสมัยพระไชยราชาธิราช

เมื่อขุดคลองลัดสำเร็จ เมืองบางกอกหรือเมืองธนบุรีจึงถือกำเนิดขึ้น ทางฝั่งตะวันตก หัวมุมคลองบางกอกใหญ่ กลายเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ และได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นเมืองหน้าด่านทางทะเล ทำหน้าที่ป้องกันศัตรูที่จะเข้ามาทางใต้ของกรุงศรีอยุธยา พร้อมทั้งตรวจตราจัดเก็บภาษีสินค้าที่ผ่านเข้าออก โดยปรากฏชื่อครั้งแรกในพระราชพงศาวดาร ในสมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ (พ.ศ. 2091 - 2111) ว่า "เมืองธนบุรีศรีมหาสมุทร" แต่โดยทั่วไปนิยมเรียกกันสั้นๆ เพียง "ธนบุรี" ส่วนชื่อ "เมืองบางกอก" นั้นคงเป็นชื่อสามัญ ที่ชาวบ้านและชาวต่างประเทศนิยมเรียก ดังปรากฏชื่อบางกอกในแผนที่และเอกสารของชาวต่างชาติ

เมืองธนบุรีมีความสำคัญเพิ่มขึ้นในฐานะเมืองหน้าด่านทางทะเล โดยเฉพาะเมื่อการค้ากับต่างประเทศ เจริญรุ่งเรืองขึ้นถึงขีดสุด ในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (พ.ศ. 2199 - 2231) เนื่องจากเป็นเมืองท่าพักเรือต่างชาติ ที่เดินทางขึ้นล่องระหว่างกรุงศรีอยุธยา สมเด็จพระนารายณ์ฯ จึงโปรดให้กองทหารฝรั่งเศส ขึ้นมาสร้างป้อมขึ้นทั้งสองฝั่งของแม่น้ำเพื่อป้องกันข้าศึกซึ่งมาทางทะเล โดยเจ้าพระยาวิชาเยนทร์ (คอนสแตนติน ฟอลคอน) เป็นผู้กำกับการสร้าง เมื่อสร้างป้อมเสร็จจึงพระราชทานนามว่า "ป้อมวิไชยเยนทร์" และโปรดเกล้าฯ ให้ทหารต่างชาติทั้งโปรตุเกสและฝรั่งเศสมาประจำที่ป้อม ภายหลังที่สมเด็จพระนารายณ์ฯ สวรรคต ป้อมทั้งสองของเมืองธนบุรี (ป้อมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก) กลายเป็นสมรภูมิรบระหว่างฝ่ายไทย กับกองทหารฝรั่งเศสที่ประจำป้อม ซึ่งในท้ายที่สุดฝรั่งเศสเป็นฝ่ายที่ต้องยอมแพ้ และถอนกำลังออกจากราชอาณาจักรไทย จากนั้นสมเด็จพระเพทราชาโปรดเกล้าฯ ให้รื้อป้อมบางกอกทางฝั่งตะวันออก โดยให้คงเหลือแต่ป้อมทางฝั่งตะวันตก (ป้อมวิไชยเยนทร์) ไว้



ปากคลองบางกอกน้อย



ปากคลองบางกอกใหญ่

ภาพที่ 2.4 บริเวณคลองลัดบางกอก

หลังจากสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชกอบกู้เอกราชสำเร็จในปี พ.ศ. 2310 ทรงมีพระราชดำริว่ากรุง ศรีอยุธยา มีสภาพทรุดโทรมมาก ไม่สามารถซ่อมแซมฟื้นฟูให้กลับคืนสภาพเดิมได้ จึงทรงตัดสินพระทัยสร้าง ราชธานีใหม่ขึ้นที่เมืองธนบุรี เนื่องจากเมืองธนบุรีมีชัยภูมิที่ดี เป็นเมืองหน้าด่านชายทะเล ควบคุมเส้นทางเดินเรือเข้าออก ประกอบกับเป็นเมืองที่มีป้อมปราการ และวัดวาอารามอยู่เป็นจำนวนมาก ไม่จำเป็นต้องเสียเวลาก่อสร้างขึ้นมาใหม่ เป็นเมืองขนาดย่อมซึ่งพอเหมาะกับกำลังที่จะรักษาไว้ได้ และอยู่ปากแม่น้ำ หากเพลิงพล้ำไม่สามารถรักษาเมืองไว้ได้จริงๆ ก็สามารถหลบหลีกศัตรูออกสู่ทะเล กลับ ไปตั้งมั่นที่จันทบุรีได้โดยสะดวก อีกทั้งตั้งอยู่บริเวณที่มีลำน้ำลึกใกล้ทะเล ถ้าข้าศึกไม่มีทัพเรือที่เข้มแข็งแล้วก็ยากที่จะตีเมืองธนบุรีได้

สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงโปรดเกล้าฯ ให้ขยายเมืองไปทางทิศเหนือจนจรดคลองบางกอกน้อย พร้อมกับสร้างกำแพงเมืองตามแนวคลองขุดใหม่มีชื่อเรียกเป็นตอนๆ ว่า คลองบ้านขมิ้น คลองบ้านช่างหล่อ คลองบ้านหม้อ คลองวัดท้ายตลาด ส่วนทางทิศตะวันออกขยายไปจรดคลองคูเมืองที่ขุดขึ้นใหม่ (ปัจจุบันเรียกว่า "คลองหลอด") ทำให้แม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านกลางเมืองแล้วสร้างกำแพงเมืองขึ้นตามแนวคลองคูเมือง (กำแพงเมืองนี้ต่อมาได้ถูกรื้อลง โดยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชทรงขยายแนวกำแพงเมืองออกไปตามแนวคลองโองอ่าง และคลองบางลำพู) ส่วนป้อมวิไชยเขนทร์ได้เปลี่ยนชื่อใหม่เป็น "ป้อมวิไชยประสิทธิ์" พร้อมทั้งให้ขุดที่สวนเดิมเปลี่ยนเป็นท้องนาออกคูเมืองทั้ง 2 ฟากซึ่งเรียกว่า "ทะเลตม" ไว้สำหรับเป็นที่นาใกล้พระนคร

ขอบเขตของราชธานี ครอบคลุมสองฝั่งน้ำ โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาดัดผ่านกลางเมือง พื้นที่ในกำแพงเมือง ฝั่งตะวันตกเริ่มตั้งแต่เขตเมืองธนบุรี เดิมริมคลองบางกอกใหญ่ ไปจนถึงบริเวณหลังวัดอินทาราม ส่วนฝั่งตะวันออกเริ่มตั้งแต่เชิงสะพานพระปิ่นเกล้าฝั่งพระนคร เลียบตามแนวคูเมือง ไปจรดแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองตลาด โดยภายในกำแพงเมืองธนบุรีเดิม เป็นที่ตั้งของพระราชวังกรุงธนบุรีกรุงธนบุรีเป็นราชธานีเพียง 15 ปี



ภาพที่ 2.5 ทศนียภาพฝั่งธนบุรีตรงข้ามเกาะรัตนโกสินทร์

หลังจากที่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชสวรรคต พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ทรงปราบดาภิเษก ขึ้นเป็นปฐมบรมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี และทรงย้ายราชธานีจากฝั่งตะวันตก มายังฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้พระราชวังกรุงธนบุรีว่างลง ได้กลายเป็นที่ประทับของพระบรมวงศานุวงศ์ จนถึงในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พระราชทานให้กองทัพเรือ ใช้เป็นที่ตั้งของโรงเรียนนายเรือ และภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้เป็นที่ตั้งของกองบัญชาการกองทัพเรือ กรุงธนบุรีจึงถูกลดความสำคัญ และกลายเป็นส่วนหนึ่งของกรุงรัตนโกสินทร์จนถึงปัจจุบัน

2.3.1 ที่ตั้งและอาณาเขตพื้นที่

ตั้งอยู่ทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณตรงข้ามกับกรุงรัตนโกสินทร์ พื้นที่กรุงธนบุรีเป็นพื้นที่ราบลุ่มริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่ถูกโอบล้อมด้วยคลองบางกอกใหญ่(หรือคลองบางหลวง) คลองบางกอกน้อยและคลองชักพระ โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

| | | |
|-------------|-----|---|
| ทิศเหนือ | จรด | เขตบางพลัด |
| ทิศใต้ | จรด | เขตธนบุรี |
| ทิศตะวันออก | จรด | แม่น้ำเจ้าพระยา เขตพระนคร(เกาะรัตนโกสินทร์) |
| ทิศตะวันตก | จรด | เขตภาษีเจริญ เขตดลิ่งชัน |

กรุงธนบุรี ฝั่งธนบุรีอยู่ภายใต้การบริหารการปกครองของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 2 เขตหลัก คือ พื้นที่ที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตบางกอกน้อย ประกอบด้วย พื้นที่แขวงบางขุนนนท์ แขวงบางขุนศรี แขวงศิริราช และแขวงบ้านช่างหล่อ รวมทั้งพื้นที่ แขวงวัดอรุณ และแขวงท่าพระที่ตั้งอยู่ในเขตบางกอกใหญ่ทั้งเขต



ภาพที่ 2.7 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.3.3 การคมนาคมขนส่ง

1) โครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทางบก มีโครงข่ายระบบถนนที่สำคัญสามารถแยกได้เป็น 3 ประเภท คือ

1.1) ถนนสายหลัก 3 สาย เป็นถนนที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตใกล้เคียง ทุกสายเป็นถนนคอนกรีต ได้แก่

- ถนนจรรัสนิทวงศ์ เป็นสายหลักที่เข้าสู่ซอยต่างๆ ในพื้นที่ มีความกว้างผิวจราจร 6 ช่องจราจร และมีเกาะกลางถนน เริ่มต้นจากสะพานพระราม 7 ไปถึงจุดตัดระหว่างถนนบรมราชชนนีกับถนนพระปิ่นเกล้า

- ถนนเพชรเกษม เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ที่มุ่งสู่ภาคใต้ โดยเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเขตบางกอกใหญ่และเขตภาษีเจริญ และเป็นเส้นทางในการขยายตัวของพื้นที่เมืองออกไปทางทิศตะวันตก

- ถนนรัชดาภิเษก เป็นเส้นทางหลักที่ตัดขึ้นเพื่อเป็นการขยายพื้นที่ทางตอนใต้ของฝั่งธนบุรีเป็นย่านธุรกิจที่เกิดขึ้นใหม่ เชื่อมต่อกับถนนจรรัสนิทวงศ์



ภาพที่ 2.8 โครงข่ายคมนาคมทางบก

1.2) ถนนสายรอง เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักเพื่อนำเข้าสู่ย่านสำคัญในพื้นที่ เป็นเส้นทางที่ตัดขึ้นใหม่ตามแนวถนนเดิมในสมัยกรุงธนบุรี ได้แก่ ถนนอิสราภาพ ถนนพรานนก ถนนอรุณอมรินทร์ ถนนวังเดิม ถนนสุทธาวาส ถนนบางกอกน้อย-คลังชั้น

1.3) ถนนซอย เป็นถนนที่แยกจากถนนสายหลักและถนนสายรอง เพื่อใช้ติดต่อระหว่างชุมชนที่อาศัยด้านในมีอยู่จำนวนมากและกระจายอยู่ทั่วไปพื้นที่ มีผิวจราจรกว้าง 1 เมตร ถึง 12 เมตร พื้นผิวถนนเป็นทั้งคอนกรีต แอสฟัลต์ ดินและหินคลุก ทางส่วนใหญ่จะเป็นซอยสั้น ๆ มีความยาวไม่เกิน 1,000 เมตร เป็นส่วนใหญ่

2) โครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ในพื้นที่มีคลองที่สำคัญหลายสาย โดยคลองในพื้นที่ใช้ประโยชน์เป็นคลองเพื่อการสัญจร และคลองเพื่อการระบายน้ำและคลองเพื่อการเกษตรกรรมด้วย

ตารางที่ 2.6 คลองในพื้นที่ศึกษา

| คลองในเขตบางกอกน้อย | ความยาว (ม.) | คลองในเขตบางกอกใหญ่ | ความยาว (ม.) |
|-------------------------------|--------------|----------------------------|--------------|
| 1. คลองชักพระ (คลองบางขุนศรี) | 5,450 | 1. คลองบางกอกใหญ่ | 6,150 |
| 2. คลองบางบำหรุ | 840 | 2. คลองมอญ | 2,950 |
| 3. คลองบ้านขมิ้น | 1,050 | 3. คลองวัดเจ้ามูล | 750 |
| 4. คลองวัดไชยทิศ | 700 | 4. คลองวัดคีติคุณ | 1,300 |
| 5. คลองกระทอนแถว | 1,480 | 5. คลองวัดราชสีหราชราม | 1,500 |
| 6. คลองจักรทอง | 1,600 | 6. คลองข้างวัดราชสีหราชราม | 4,000 |
| 7. คลองบางขุนนนท์ | 2,350 | 7. คลองวัดอรุณ | 725 |
| 8. คลองภาวนา | 850 | 8. คลองคันตาล(เกษจำเริญ) | 500 |
| 9. คลองวัดระฆัง | 700 | 9. คลองวัดท่าพระ | 1,250 |
| 10. คลองวัดเจ้าอาม | 800 | 11. คลองวัดประดู่ | 1,500 |
| 11. คลองผักหนาม | 1,200 | 12. คลองโรงสี | 450 |
| 12. คลองมอญ | 3,000 | 13. คลองบางลำเจียก | 1,000 |
| 13. คลองพิบูล | 600 | 14. คลองบางลำเจียกน้อย | 220 |
| 15. คลองทรงเทวดา | 1,435 | 15. คลองวัดสังข์กระจาย | 855 |
| 16. คลองวัดครุฑ | 500 | 16. คลองบ้านแขก | 450 |
| 17. คลองวัดมะลิ | 1,050 | 17. คลองวัดหงส์รัตนาราม | 1,400 |
| 18. คลองวัดยางสุทธาราม | 1,200 | 18. คลองคันตาล(ชอยเจริญฯ1) | 800 |
| 19. คลองวัดรวกสุทธาราม | 880 | 19. คลองหน้าวัดหนัง | 800 |
| 20. คลองวัดโพธิ์เรียง | 750 | 20. คลองชอยกิตติมงคล | 500 |
| 21. คลองพินพาทย | 740 | 21. คลองชอยอภิชาติ | 500 |
| 22. คลองคราม | 910 | 22. คลองวัดเค็มทหารเรือ | 1,500 |
| 23. คลองวัดยาง (ฝั่งตะวันออก) | 520 | 23. คลองบ้านขาว | 390 |
| 24. คลองขนมจีน | 700 | 24. คลองคันไทร | 710 |
| 25. คลองวัดคงมุลเหล็ก | 1,500 | 25. คลองบ้านหม้อ | 1,423 |
| 26. คลองน้ำดอกไม้ | 1,000 | 26. คลองศาลเจ้า | 670 |
| 27. คลองพริกป่น | 650 | | |
| 28. คลองขุนคลัง | 1,360 | | |
| 29. คลองตราฐ | 700 | | |
| 30. คลองวัดฉิมทาบิกาวาส | 450 | | |
| 31. คลองแกลบ | 400 | | |
| 32. คลองวัดเพลงวิปัสสนา | 1,200 | | |
| 33. คลองเจ้าคุณ | 700 | | |
| 34. คลองสวนหอม | 250 | | |
| 35. คลองขวาง | 460 | | |
| 36. คลองน้ำตาล | 900 | | |
| 37. คลองน้ำอ้อย | 980 | | |
| 39. คลองวัดช่างเหล็ก | 1,300 | | |

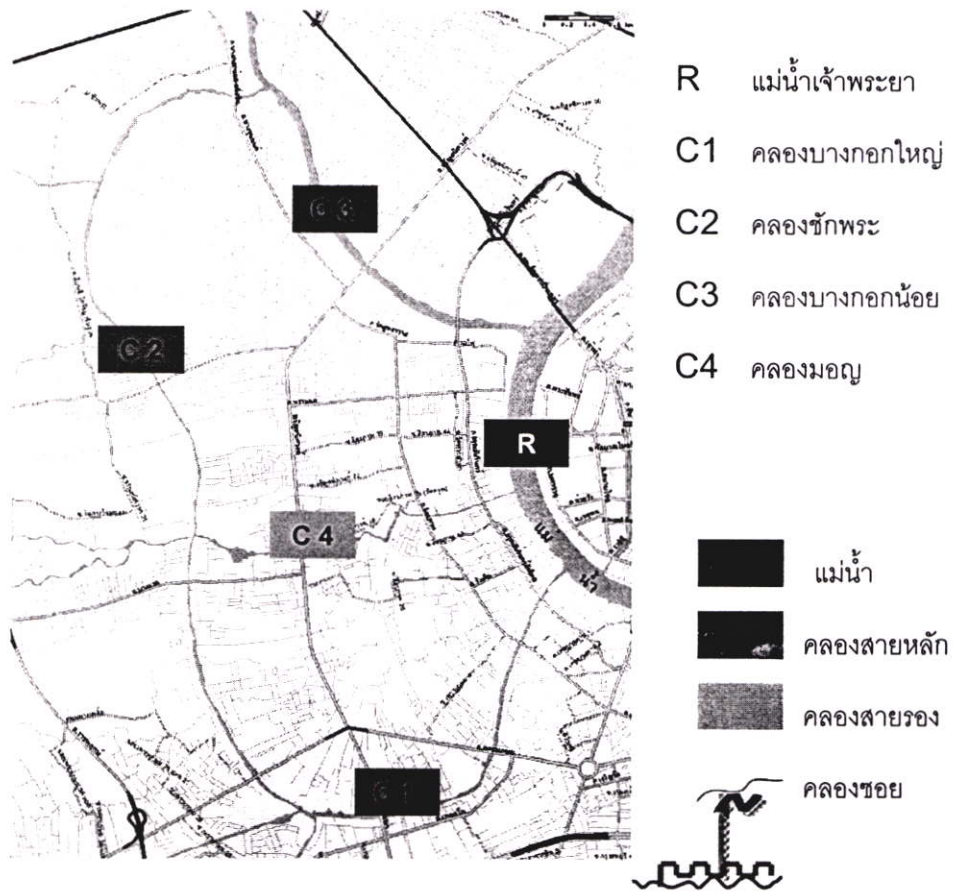
ความเชื่อมโยงของโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นโครงข่ายของระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Water Transportation) สายหลักที่ผ่านศูนย์กลางกรุงเทพมหานครตลอดแนวลำน้ำเจ้าพระยา จากอำเภอเมืองสมุทรปราการ จนถึงอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ที่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนทั้งชุมชนชนบทและชุมชนเมืองบนพื้นที่เฉลี่ยลำน้ำ (River Corridor) ที่มีท่าเรือทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยารวมทั้งสิ้น 85 ท่า ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณศูนย์กลางกรุงเทพมหานครตั้งแต่ตอนเหนือของสะพานกรุงธนบุรี ไปจนถึงสะพานพระราม 6 ส่วนในพื้นที่นั้น

- คลองบางกอกน้อย เป็นเส้นทางที่แยกจากแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสถานีรถไฟบางกอกน้อย บรรจบกับคลองชักพระและเชื่อมต่อกับคลองแม่น้ำอ้อม โดยในเส้นทางดังกล่าวมีเรือยนต์ และเรือหางยาวเล่นรับส่งบริการผู้โดยสาร จากอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ผู้ทำช่างฝั่งพระนคร

- คลองบางกอกใหญ่ เป็นเส้นทางที่แยกจากแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณป้อมวิไชยประสิทธิ์ บรรจบกับคลองภาษีเจริญ และขึ้นไปบรรจบกับคลองชักพระและคลองบางกอกน้อย(แนวลำน้ำเจ้าพระยาเดิม) โดยในเส้นทางดังกล่าวมีเรือยนต์ และเรือหางยาวเล่นรับส่งบริการผู้โดยสาร จากบางแวก เขตภาษีเจริญ ผู้ทำปากคลองตลาด และทำสะพานพุทธฯ ฝั่งพระนคร

- คลองมอญ เป็นเส้นทางที่แยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดเครือวัลย์และกรมพลธิการ บรรจบกับคลองบางเชือกหนังและคลองบางกอกใหญ่ กว้างประมาณ 15.00-20.00 ม. โดยเส้นทางนี้เป็นเส้นทางคลองสายรองนำไปสู่ภายในพื้นที่

- คลองบางขุนศรี (คลองชักพระ) เป็นเส้นทางที่เริ่มจากคลองบางกอกน้อยเชื่อมต่อกับคลองบางกอกใหญ่ กว้างประมาณ 10.00-15.00 ม. โดยเชื่อมคลองสายอื่นด้วย เช่น คลองบางเชือกหนัง คลองบางหลวง ยังไม่มีเรือยนต์โดยสารมีเฉพาะเรือของชาวบ้านในพื้นที่เท่านั้น



ภาพที่ 2.9 แสดงโครงข่ายคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2.1) ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

2.1.1) การขนส่งโดยเรือหางยาว เป็นการเดินทางระหว่างชุมชน และพื้นที่ใกล้เคียงตามเส้นทางคลองสายหลัก โดยมีเส้นทางเดินเรือ 5 เส้นทาง ประกอบด้วย

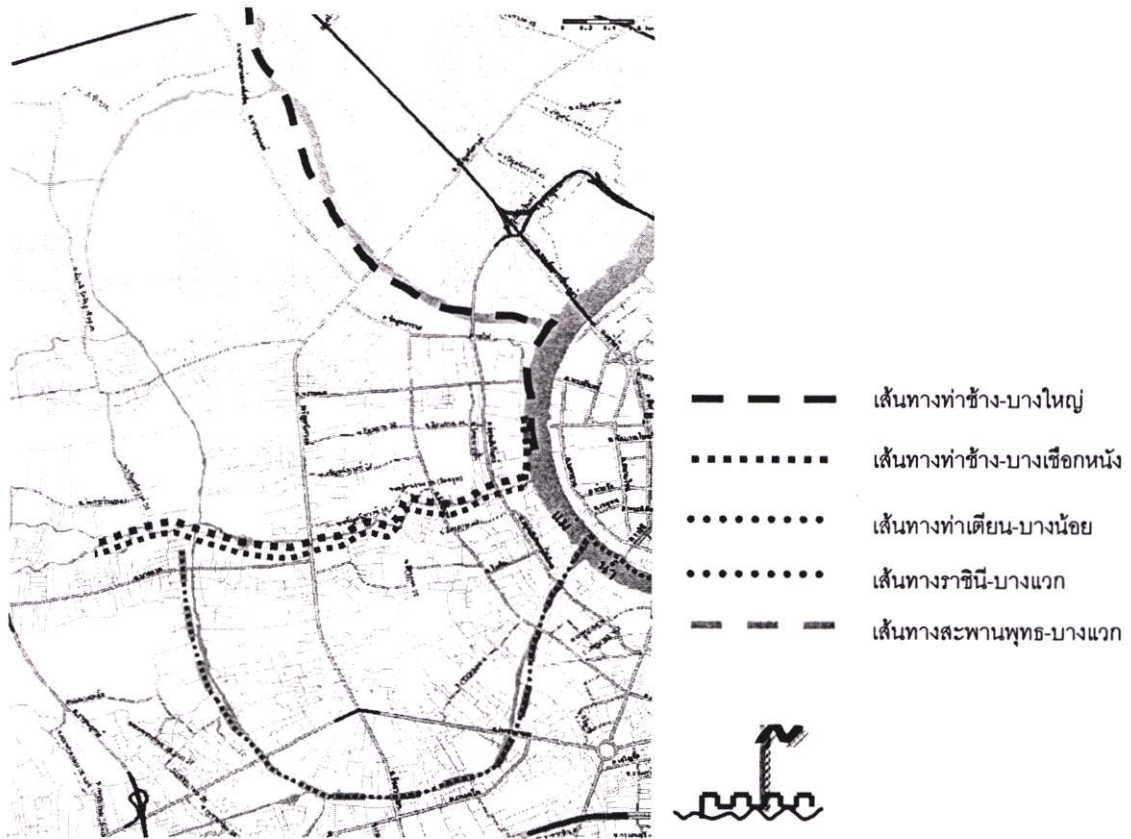
- เส้นทางท่าช้าง-บางใหญ่ จุดเริ่มต้นบริเวณอำเภอบางใหญ่ โดยใช้เส้นทางคลองอ้อมนนทบุรี จากบางใหญ่สู่บางกอกน้อย บริเวณอำเภอบางกรวย ออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา สุดทางที่ท่าช้าง ใช้เวลาเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 45 นาที

- เส้นทางท่าช้าง-บางเชือกหนัง จุดเริ่มต้นบริเวณวัดมะพร้าวเตี้ย เขตภาษีเจริญ เข้าตามแนวคลองบางเชือกหนัง คลองมอญ ออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา สุดทางที่ท่าช้าง ใช้เวลาเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 25 นาที

- เส้นทางท่าเตียน-บางน้อย จุดเริ่มต้นบริเวณบางน้อย เขตภาษีเจริญ เข้าตามคลองบางกอกน้อย คลองมอญ ออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา สุดทางที่ท่าเตียน ใช้เวลาเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 30 นาที

- เส้นทางราชินี-บางแวก จุดเริ่มต้นบริเวณบางแวก(ช.จรัลสนิทวงศ์ 13) เข้าตามคลองบางกอกใหญ่ ออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา สุดทางที่ท่าราชินี ปากคลองตลาด ใช้เวลาเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 30 นาที

- เส้นทางสะพานพุทธฯ-บางแวก จุดเริ่มต้นบริเวณบางแวก
(ช.จรัลสนิทวงศ์ 13) เข้าตามคลองบางกอกใหญ่ ออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา สุดทางที่ท่าสะพานพุทธฯ
ใช้เวลาเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 45 นาที



ภาพที่ 2.10 แสดงเส้นทางเดินเรือโดยสารในคลอง

2.1.2) การขนส่งโดยเรือข้ามฟาก เป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างเขตพื้นที่ฝั่งธนบุรีกับพื้นที่ฝั่งพระนคร โดยจำนวนท่าเรือข้ามฟากในบริเวณฝั่งธนบุรีมีทั้งหมด 11 ท่า เชื่อมต่อกับฝั่งพระนคร 9 ท่า โดยท่าเรือส่วนใหญ่เป็นจุดจอดรับส่งผู้โดยสารร่วมกันทั้งท่าเรือหางยาว ท่าเรือข้ามฟาก ท่าเรือควนเจ้าพระยา และท่าเรือทัศนจักร และยังเป็นจุดสับเปลี่ยนการเดินทาง (Transition) และเป็นศูนย์รวมของท่าจอดรถประจำทาง ท่าจอดรถสามล้อเครื่อง ศูนย์รวมของย่านสถานที่ต่างๆ

2.2.3) การขนส่งโดยเรือควนเจ้าพระยา ระบบเรือควน เชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆ ของกรุงเทพมหานครกับปริมณฑล ประกอบด้วย เรือควนเจ้าพระยา เส้นทาง ท่าวัชรราชสิงขร ถึง ท่านนทนนทบุรี เรือควนแหลมทอง เส้นทาง ท่าปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ถึง ท่าถนนตกเขตบางคอแหลม เรือควน บขส.ขนส่ง เส้นทาง เส้นทางคลองบางกอกน้อยสู่สายใต้ใหม่ นนทบุรี ปากเกร็ด



ภาพที่ 2.11 แสดงเส้นทางเดินเรือโดยสารแม่น้ำเจ้าพระยา

2.3.4 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

1) ระบบไฟฟ้า

พื้นที่ศึกษา อยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวงและเขตรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวงธนบุรี ให้บริการครอบคลุมเขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ เขตตลิ่งชัน เขตหนองแขม เขตภาษีเจริญ และท้องที่แขวงบางยี่ขัน และแขวงบางบำหรุ เขตบางพลัด และ อยู่ในพื้นที่ให้บริการของการไฟฟ้านครหลวงเขตบางใหญ่ให้บริการครอบคลุมอำเภอบางใหญ่ อำเภอบางกรวย อำเภอบางบัวทอง และอำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี และท้องที่แขวงบางอ้อและแขวงบางพลัด เขตบางพลัด

2) ระบบประปา

การให้บริการด้านการประปาในพื้นที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการประปานครหลวงโดยสำนักงานประปาสาขาบางกอกน้อย ที่มีพื้นที่ให้บริการในเขตบางพลัด เขตบางกอกน้อยและเขตตลิ่งชัน โดยในปี พ.ศ.2544 มีปริมาณน้ำที่ขายหรือปริมาณน้ำใช้ในรอบปีมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 11,447,962 ลูกบาศก์เมตรจำแนกเป็นผู้ใช้น้ำที่เป็นอาคารที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 77.31 ของจำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด รองลงมาเป็นผู้ใช้น้ำที่เป็นอาคารสถานประกอบการและธุรกิจคิดเป็นร้อยละ 22.58 ของจำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด ที่เหลือเป็นผู้ใช้น้ำของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและสถาบันการศึกษาคิดเป็นร้อยละ 0.14 ของจำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด

3) ระบบโทรศัพท์และการสื่อสาร

การให้บริการโทรศัพท์ในพื้นที่ อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานบริการโทรศัพท์บางพลัด ชุมสายโทรศัพท์บางพลัดตั้งอยู่ในท้องที่แขวงบางบำหรุที่ให้บริการครอบคลุม

พื้นที่เขตบางพลัด เขตตลิ่งชัน และท้องที่แขวงอรุณอมรินทร์และแขวงบางขุนนนท์ เขตบางกอกน้อย โดยในปี พ.ศ.2544 มีผู้ใช้บริการที่เป็นอาคารที่อยู่อาศัย สถานประกอบการและธุรกิจ สถานที่ราชการและรัฐวิสาหกิจและโทรศัพท์สาธารณะคิดเป็นร้อยละ 73.34, 16.98, 5.16 และ 3.52 ของผู้ใช้บริการทั้งหมด 36,587 เลขหมายตามลำดับ

4) ระบบการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

4.1) ระบบคู คลอง เป็นทางระบายน้ำหลักที่ใช้ลำเลียง ระบายน้ำออกจากพื้นที่ รวมทั้งเป็นที่รองรับน้ำฝน เพื่อให้ระบบคลองต่าง ๆ ทำหน้าที่ระบายน้ำ รองรับน้ำได้ดี สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร ได้กำหนดแผนการดำเนินการเพื่อบำรุงรักษา คู คลอง ให้มีความสะอาด เป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม ปราศจากขยะ วัชพืช และปรับปรุงระบบคู คลอง ให้สามารถระบายน้ำได้สะดวก โดยการก่อสร้างเขื่อนริมคลอง การขุดลอกคลอง และเปิดทางน้ำไหล เป็นประจำ ทุกปี โดยในปี 2548 สำนักการระบายน้ำได้กำหนดแผนปฏิบัติการเกี่ยวกับการบำรุงรักษาคู คลอง เช่น การเปิดทางน้ำไหล ช่วงที่ 1 ระหว่างเดือนตุลาคม-เดือนธันวาคม จำนวน 27 คลอง และช่วงที่ 2 ระหว่างเดือนมีนาคม-เดือนกันยายน จำนวน 58 คลอง

4.2) ระบบป้องกันน้ำท่วม เป็นพื้นที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขัง เช่น บริเวณพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทางกรุงเทพมหานครจึงได้ทำการก่อสร้างเขื่อนและระบบป้องกันน้ำท่วม เพื่อเป็นแนวกันกั้นน้ำตลอดแนวถาวรตลอดแนวริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งธนบุรี ในพื้นที่ศึกษามีจุดอ่อนน้ำท่วม เช่น วัดระฆังโฆสิตารามบริเวณติดถนนอรุณอมรินทร์ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือพระราชพิธีตอนลงคลองบางกอกน้อย บริเวณตรอกวังหลังริมแม่น้ำเจ้าพระยาซอยศาลาดันจันทร์ อยู่ในความรับผิดชอบของเขตบางกอกน้อย ส่วนบริเวณลานหน้าวัดอรุณราชวรารามเป็นจุดอ่อนน้ำท่วมเช่นกันซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของเขตบางกอกใหญ่ ในกรณีที่ระดับแม่น้ำเจ้าพระยาไม่เท่ากันจากสาเหตุน้ำเหนือมีปริมาณมากและน้ำทะเลหนุนสูง โดยเฉพาะช่วงเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาจะสูงกว่าปกติ แผนหลักในการป้องกันน้ำท่วมกำหนดให้ใช้ค่าระดับออกแบบของคันป้องกันน้ำท่วม โดยใช้ค่าระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาดังนี้

ตารางที่ 2.7 ค่าระดับออกแบบของคันป้องกันน้ำท่วม ปี 2548 โดยสำนักการระบายน้ำ

| แม่น้ำเจ้าพระยา | ระดับน้ำ (เมตร) ระดับน้ำทะเลปานกลาง |
|---|--|
| บริเวณเหนือของกรุงเทพมหานคร (ที่คลองบางเขนและคลองบางซื่อ) | +2.50 |
| บริเวณกลางของกรุงเทพมหานคร (ที่สะพานพุทธยอดฟ้า) | +2.30 |
| บริเวณใต้ของกรุงเทพมหานคร (ที่คลองพระโขนงและคลองบางนา) | +1.90 |

หมายเหตุ ระดับความสูงของคันป้องกันน้ำท่วมที่ก่อสร้างริมแม่น้ำเจ้าพระยา จะเพิ่มระยะเพื่อบังคับ

(Free Board) จากค่าระดับออกแบบอีก +50 เซนติเมตร

ที่มา : สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร 2548

2.3.5 ลักษณะทางสังคม

2.3.5.1 การนับถือศาสนา

ในพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ประกอบด้วย วัด 31 แห่ง มัสยิด 2 แห่ง ศาลเจ้า 2 แห่ง และโบสถ์คริสต์ 1 แห่ง ส่วนพื้นที่ตอนล่างประกอบด้วย วัด 13 แห่ง มัสยิด 3 แห่ง ศาลเจ้า 1 แห่ง

2.3.5.2 ย่านชุมชน

ลักษณะทางชุมชนของพื้นที่ สามารถแบ่งตามลักษณะเฉพาะตัวได้ 2 ลักษณะ ประกอบด้วย

1) ชุมชนที่มีความสำคัญในอดีตที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ ได้แก่

1.1) ชุมชนกรุงธนบุรีเดิม เป็นที่ตั้งถิ่นฐานของคนไทยตั้งแต่โบราณ โดยกระจายตัวตามแนวคูเมืองเดิมจนถึงริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งปัจจุบันยังปรากฏชุมชนดั้งเดิมให้เห็นอยู่ เช่น ชุมชนวัดเครือวัลย์ โดยสภาพบ้านเรือนส่วนใหญ่มีลักษณะทรุดโทรมขาดการดูแล และกลายเป็นบ้านเช่าสำหรับผู้ที่มาพักอาศัยในบริเวณดังกล่าว โดยเฉพาะบริเวณชุมชนวัดระฆังและศาลาดันจันทร์ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้กับแหล่งงานและมีการคมนาคมที่สะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ รวมถึงสามารถเชื่อมไปยังย่านพาณิชย์กรรมค้าขายได้ง่าย บริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของโบราณสถานที่ยังคงเหลืออยู่ นอกจากรวมทั้งยังเป็นสถานที่ตั้งของพระราชวังเดิมในสมัยกรุงธนบุรี และวังเจ้านายในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยสถานที่ดังกล่าวกลายเป็นสถานที่ราชการ

1.2) ชุมชนริมคลองบางกอกน้อย-คลองบางกอกใหญ่ เป็นชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานโดยยึดตามแนวลำน้ำเป็นหลัก ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ที่แสดงถึงการดำรงชีวิตของชาวไทยโบราณที่มีความผูกพันกับสายน้ำ มีการอยู่อาศัยและสืบทอดมาหลายชั่วอายุคน ลักษณะบ้านเรือนเป็นบ้านริมน้ำ วัดที่เป็นโบราณสถานที่ตั้งอยู่ริมคลองที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เช่น วัดคูหาสวรรค์ วัดสุวรรณาราม วัดศรีสุดาราม เป็นต้น นอกจากนี้เอกลักษณ์ที่ยังคงหลงเหลือของวัดริมน้ำคือ ศาลาริมน้ำ และการบิณฑบาตทางน้ำ

1.3) ชุมชนศูนย์กลางเดิมของเมืองธนบุรี(ชุมชนวัดคูหาสวรรค์) ซึ่งสันนิษฐานว่าในอดีตเป็นศูนย์กลางเดิมของเมืองธนบุรี ก่อนที่จะมีการขุดคลองลัดบางกอก มีการตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นในลักษณะของชุมชนริมน้ำ ลักษณะบ้านเรือนมีเค้าของเรือนแพในสมัยก่อนและเคยเป็นตลาดน้ำที่สำคัญ โดยมีวัดโบราณที่สำคัญตั้งเรียงอยู่ 3 วัด คือ วัดคูหาสวรรค์ วัดกำแพง และวัดโบสถ์อินทราสารเพชร บริเวณดังกล่าวเคยเป็นอยู่จุดเรือของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชครั้งมาบำเพ็ญวิปัสสนาที่วัดอินทราสารในคลองบางกอกใหญ่

1.4) ชุมชนศิลปหัตถกรรมดั้งเดิม

-บ้านช่างหล่อ เป็นชุมชนศิลปหัตถกรรมหล่อสำริด พระพุทธรูป ระฆัง ตั้งอยู่บริเวณถนนพรานนก เป็นชุมชนที่หล่อพระพุทธรูปทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ได้อย่างงดงาม ปัจจุบันยังคงปรากฏบ้านหล่อพระพุทธรูปและร้านขายพระพุทธรูปในบริเวณดังกล่าว

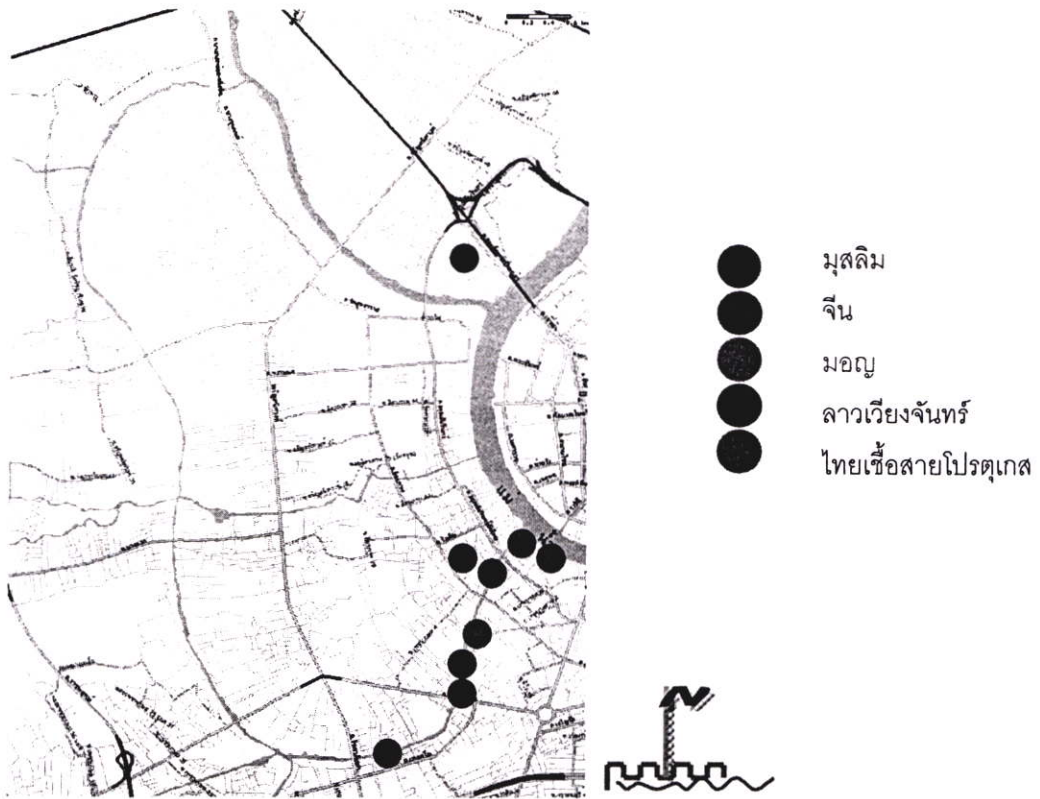
-บ้านขมิ้น เป็นชุมชนศิลปหัตถกรรมในการทำขมิ้นผงสำหรับใช้ในการย้อมสี แต่ปัจจุบันเริ่มมีอาชีพใหม่มาทดแทน คือ การทำเปลือกส้มโอแช่อิ่ม และมะตูมเชื่อม ชุมชนดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณถนนอิสรภาพ ปัจจุบันรู้จักในนามของตรอกมะตูม มากกว่าบ้านขมิ้น

-บ้านบุ เป็นชุมชนศิลปหัตถกรรมในการประกอบอาชีพทำภาชนะสำริดประเภทขันน้ำ ฟานรอง ถาด ซึ่งมักเรียกว่า ขันบุหรือขันลงหิน ชุมชนบ้านบุตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งคลองบางกอกน้อยด้านทิศใต้ติดกับด้านหลังของสถานีรถไฟธนบุรี และกระจายตัวตามแนวริมคลองบางกอกน้อยไปจนถึงวัดสุวรรณาราม ส่วนบ้านเนิน เป็นชุมชนศิลปหัตถกรรมที่ประกอบอาชีพทำเครื่องดนตรีสำริด ประเภท ฆ้อง ฉิ่ง ฉาบ ซึ่งเป็นกรรมวิธีการทำด้วยการตีโลหะเช่นเดียวกับบ้านบุ ปัจจุบันบ้านบุและบ้านเนินยังคงเหลือบ้านที่ทำเครื่องขันลงหินเพียงไม่กี่หลังคาเรือน ชื่อของชุมชนบ้านบุ บ้านเนิน เป็นที่รู้จักในฐานะของหมู่บ้านศิลปหัตถกรรมที่กำลังจะถูกกลืนเลื่อนไป

1.5) ชุมชนชาวต่างประเทศ

- ชุมชนศาสนาอิสลาม มัสยิดต้นสน เป็นชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี โดยตั้งอยู่ทางตอนใต้ของพระราชวังเดิม ซึ่งลักษณะของบ้านเรือนในปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรมแต่ไม่ถึงกับเป็นชุมชนแออัด มัสยิดต้นสนเป็นศูนย์กลางของชุมชนและเป็นที่ยึดเหนี่ยวทางด้านจิตใจของชุมชนแห่งนี้

- ชุมชนชาวโปรตุเกส เป็นชุมชนเชื้อสายโปรตุเกสที่ตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี และเคยเป็นที่พักอาศัยของมิชชันนารีที่เข้ามาเผยแพร่งานศาสนา และพ่อค้าชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น



ภาพที่ 2.12 ชุมชนชาวต่างชาติ

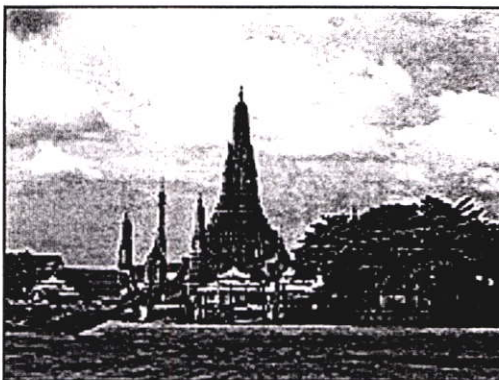
2.4 ลักษณะทางการท่องเที่ยวทางน้ำพื้นที่กรุงเทพมหานครปัจจุบัน

2.4.1 ทรัพยากรการท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2.4.1.1 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์และโบราณสถาน ทรัพยากรการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ได้ขึ้นทะเบียนแล้วส่วนใหญ่ มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ การก่อตั้งกรุงเทพมหานคร ได้แก่ พระราชวัง ศาสนสถาน สถานที่ราชการ ดังนี้

1) วัดอรุณราชวราราม

วัดอรุณราชวราราม เป็นวัดโบราณสร้างมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เดิมเรียกว่า "วัดมะกอก" ตามชื่อดาบหลวงมะกอก ต่อมาใน พ.ศ. 2310 เมื่อสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีพระราชประสงค์จะย้ายราชธานีมาตั้ง ณ กรุงเทพมหานคร จึงเสด็จกรีธาทัพลงมาทางชลมารคถึงหน้าวัดมะกอกนอกนี้เมื่อเวลารุ่งอรุณพอดี จึงทรงเปลี่ยนชื่อวัดมะกอกนอกเป็น "วัดแจ้ง" เพื่อเป็นอนุสรณ์แห่งนิมิตที่ได้เสด็จมาถึงวัด นี้เมื่อเวลารุ่งอรุณรุ่ง



ภาพที่ 2.13 วัดอรุณราชวรมหาวิหารหรือวัดแจ้ง

เมื่อพระเจ้าตากสินมหาราชโปรดให้ย้ายราชธานีจากกรุงศรีอยุธยามาตั้ง ณ กรุงเทพมหานคร และได้ทรงสร้างพระราชวังใหม่ มีการขยายเขตพระราชฐาน เป็นเหตุให้วัดแจ้งตั้งอยู่กลาง พระราชวัง จึงไม่โปรดให้มีพระสงฆ์จำพรรษา ถือกันว่าวัดแจ้งเป็นวัดคู่บ้าน คู่เมือง เนื่องจากเป็นวัดที่ประดิษฐาน พระแก้วมรกตและพระบาง ซึ่งสมเด็จพระยามหากษัตริย์ศึก (พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช) ได้ อัญเชิญพระพุทธรูปสำคัญ 2 องค์นี้มาจากลาวในคราวที่เสด็จตีเมืองเวียงจันทน์ ได้ใน พ.ศ.2322 โดยโปรดให้อัญเชิญ พระแก้วมรกตและพระบางขึ้นประดิษฐาน

เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก มหาราช รัชกาลที่ 1 เสด็จเถลิงถวัลราชสมบัติ ได้โปรดให้สร้างพระนครใหม่ฝั่งตะวันออก ของแม่น้ำเจ้าพระยา และรื้อกำแพงพระราชวังกรุงธนบุรีออก วัดแจ้งจึงไม่ได้อยู่ในเขตพระราชวังอีกต่อไป พระองค์จึงโปรดให้วัดแจ้งเป็นวัดที่มีพระสงฆ์จำพรรษาอีกครั้งหนึ่ง

ต่อมาในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 พระองค์ทรงดำเนินการปฏิสังขรณ์ต่อจนเสร็จ ทั้งได้ทรงปั้นหุ่นพระพุทธรูปด้วยฝีพระหัตถ์ และโปรดให้หล่อขึ้นประดิษฐานเป็นพระประธาน ในพระอุโบสถ และโปรดให้มีมหรสพสมโภชฉลองวัดในปี พ.ศ. 2363 แล้วโปรดพระราชทาน พระนามวัดว่า "วัดอรุณราชอาราม"

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 ได้ทรงปฏิสังขรณ์วัดอรุณฯ ใหม่หมดทั้งวัด พร้อมทั้งโปรดให้ลงมือก่อสร้างพระปรางค์ตามแบบที่ทรงคิดขึ้น จนสำเร็จเป็นพระเจดีย์สูง 1 เส้น 13 วา 1 สอก 1 กีบ กับ 1 นิ้ว ฐานกลมวัดโดยรอบได้ 5 เส้น 37 วา ซึ่งการก่อสร้างและปฏิสังขรณ์สิ่งต่าง ๆ ภายในวัดอรุณฯ นี้สำเร็จลงแล้ว แต่ยังไม่ทันมีงานฉลองก็สิ้นรัชกาลที่ 3 ในปี พ.ศ. 2394

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 เสด็จเถลิงถวัลราชสมบัติ พระองค์ได้โปรดให้สร้างและปฏิสังขรณ์ สิ่งต่าง ๆ เพิ่มเติมอีกหลายอย่าง ทั้งยังได้อัญเชิญพระบรมอัฐิของพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย มาบรรจุไว้ที่พระพุทธอาสน์ของ พระประธานในพระอุโบสถที่พระองค์ ทรงพระราชทานนามว่า "พระพุทธธรรมมิศรราชโลกธาตุคิลน" และเมื่อได้ทรง

ปฏิสังขรณ์เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงได้พระราชทานนาม วัดเสียใหม่ว่า "วัดอรุณราชวราราม" ดังที่เรียกกันมาจนถึงปัจจุบัน

2) วัดโมลีโลกยาราม

วัดโมลีโลกยาราม หรือ วัดท้ายตลาด เป็นพระอารามหลวงชั้นโท ชนิดราชวรวิหาร เป็นวัดที่สร้างในสมัยอยุธยา แต่ไม่ปรากฏนามผู้สร้าง และเหตุที่เรียกว่า วัดท้ายตลาด เนื่องจากอยู่ต่อจากตลาดเมืองธนบุรี ปัจจุบันชาวบ้านยังนิยมเรียกชื่อนี้อยู่

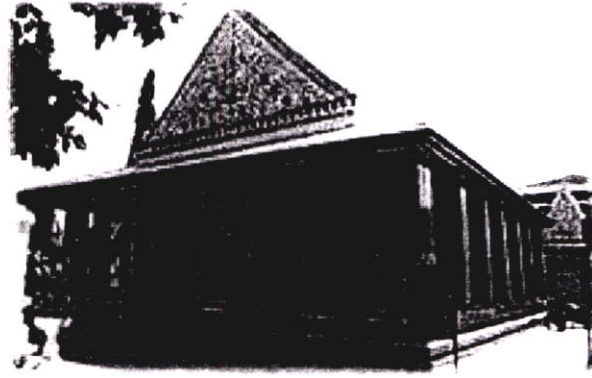
ในสมัยธนบุรี วัดนี้เป็นวัดในเขตพระราชฐาน จึงไม่มีพระสงฆ์จำพรรษาพระวิหาร สันนิษฐานว่าได้ใช้เป็นฉากหลังของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ภายในพระวิหารกันเป็น 2 ตอน ปัจจุบัน ตอนหน้าที่หันออกคลองบางกอกใหญ่ ประดิษฐานพระพุทธรูปเป็นหมุ่บนฐานชุกชี ส่วนตอนหลังเป็นพื้นที่ค่อนข้างแคบ ประดิษฐานพระพุทธรูปปูนปั้นขนาดใหญ่ ในรัชกาลที่ 3 ได้รับการปฏิสังขรณ์ใหม่ทั่วทั้งพระอาราม และทรงเปลี่ยนนามใหม่ว่า "วัดโมลีโลกสุธาราม" ภายหลังมาเรียกกันว่า "วัดโมลีโลกยาราม"



ภาพที่ 2.14 วัดโมลีโลกยาราม

3) วัดอินทารามวรวิหาร

วัดอินทารามวรวิหาร เป็นวัดโบราณที่มีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ชาวบ้านเรียกว่า "วัดบางยี่เรือนอก" หรือ "บางยี่เรือไทย" หรือ "วัดสวนพลู" (ที่เรียกว่าวัดสวนพลู เนื่องจากแต่เดิมที่ดินใกล้เคียงกับวัดเป็นสวนปลูกพลู) เพราะหากล่องเรือมาจากอยุธยา จะถึงวัดอินทารามหลังสุด ในบรรดาวัดที่ตั้งเรียงกันอยู่ 3 วัด ขณะที่จะเรียกวัดราชคฤห์ว่า "บางยี่เรือใน" และวัดจันทารามว่า "บางยี่เรือกลาง"



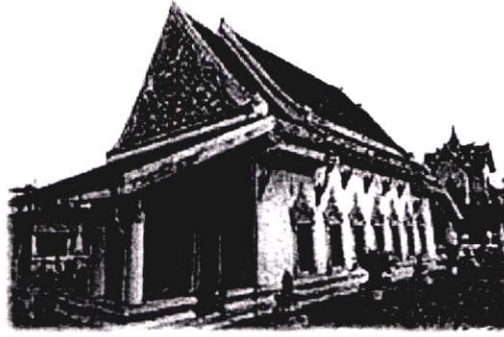
ภาพที่ 2.15 วัดอินทารามวรวิหาร

วัดอินทารามเป็นวัดหลวงสำคัญอันดับหนึ่ง ในแผ่นดินกรุงธนบุรี จัดว่าเป็นวัดประจำรัชกาล ของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งได้ทรงบูรณะเป็นพระอารามหลวงชั้นหนึ่ง ทรงสร้างหมุกุฎีและถวายเป็นที่ดิน ให้เป็นธรณีสงฆ์เป็นจำนวนมาก แล้วโปรดให้นิมนต์พระเถระ ฝ่ายวิปัสสนา มาจำพรรษา เพราะมีพระราชประสงค์ จะให้เป็นศูนย์กลางฝึกสมาธิทางวิปัสสนากรรมฐานของประเทศ และใช้ประกอบงานพระราชพิธีสำคัญๆ ต่างๆ มีพระเจดีย์คู่ชาติคู่หนึ่ง ตั้งอยู่หน้าพระอุโบสถหลังเก่า ภายในเชื่อกันว่าบรรจุพระบรมอัฐิ ของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชและพระอัครมเหสี ส่วนพระอุโบสถหลังเก่า มีพระพุทธรูปปางตรัสรู้เป็นพระประธานของพระอุโบสถบรรจุพระบรมราชสรีรังคาร หรือ เถ้ากระดูกของพระองค์

4) วัดราชคฤห์

วัดราชคฤห์ หรือ วัดบางยี่เรือใน มีฐานะเป็นพระอารามหลวงชั้นตรี ชนิดวรวิหาร ฝ่ายมหานิกาย เป็นวัดที่สร้างโดยนายกองมอญในสมัยอยุธยาตอนปลาย ดังนั้นบางคราวจึงเรียก "วัดบางยี่เรือมอญ" หรือ "วัดมอญ" นอกเหนือไปจากชื่อ "บางยี่เรือใน" หรือ "บางยี่เรือเหนือ"

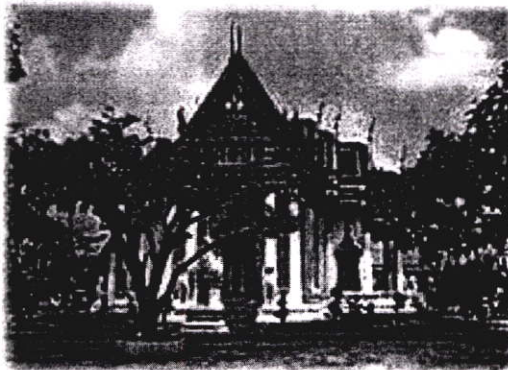
ในสมัยกรุงธนบุรี เข้าใจว่าสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ได้โปรดฯ ให้มีการบูรณะซ่อมแซม เพราะเชื่อกันว่าพระยาพิชัยดาบหัก ทหารเอกและแม่ทัพคนสำคัญในแผ่นดินกรุงธนบุรี เป็นผู้สร้างพระอุโบสถ ซึ่งปัจจุบันคือพระวิหารใหญ่ และพระเจดีย์ที่ตั้งอยู่ด้านหน้า ส่วนกุฎาจำลองสร้างขึ้นในรัชกาลที่ 1 ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของพระมณฑป ประดิษฐานพระพุทธรูปจำลองสำหรับให้ประชาชนได้สักการะเป็นงานประจำปีของวัด พระมณฑปนี้สร้างขึ้นภายหลังในช่วงปลายรัชกาลที่ 3 โดยเริ่มที่วัดนี้เป็นแห่งแรก และได้เป็นที่นิยมสร้างกันต่อมา



ภาพที่ 2.16 วัดราชคฤห์

5) วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร

วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร หรือ วัดบางหัวน้อย เป็นพระอารามหลวงชั้นตรี ชนิดราชวรวิหาร ในสมัยกรุงธนบุรี สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โปรดฯ ให้บูรณปฏิสังขรณ์ แล้วจึงทรงสถาปนาให้เป็นพระอารามหลวง ต่อมากรมพระราชวังบวรสถานพิมุข (วังหลัง) หรือ พระยาสุริย-อภัยในช่วงกรุงธนบุรี ได้เป็นผู้สถาปนาขึ้นใหม่หมดทั้งพระอาราม และพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ได้พระราชทานนามว่า "วัดอมรินทราราม" คู่กับวัดบางว่าใหญ่ ที่เปลี่ยนชื่อเป็นวัดระฆังโฆสิตาราม

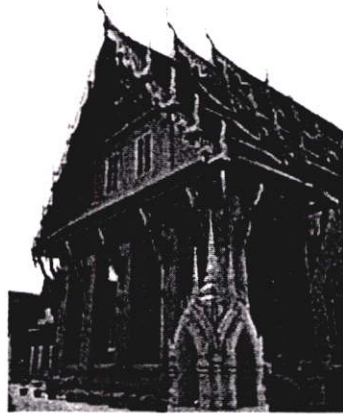


ภาพที่ 2.17 วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร

6) วัดระฆังโฆสิตาราม

วัดระฆังโฆสิตาราม หรือ วัดบางว่าใหญ่ เป็นพระอารามหลวงชั้นโท ชนิดกรมหลวง เป็นวัดโบราณที่มีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา เมื่อสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โปรดให้อาราธนา พระอาจารย์ศรีขึ้นมาจากนครศรีธรรมราช ทรงสถาปนาให้เป็นสมเด็จพระสังฆราช และประจำที่ วัดนี้ รวมทั้งมีการเสาะหาพระไตรปิฎกจากภาคใต้ และที่อื่นๆ มากระทำสังคายนาตรวจทาน เพื่อ

ใช้เป็นฉบับหลวงที่วัดนี้ แต่ยังไม่ทันได้สำเร็จก็สิ้นรัชกาลเสียก่อน อย่างไรก็ตาม การครั้งนี้ก็ได้เป็นประโยชน์ต่อการสังคายนาพระไตรปิฎกในรัชกาลต่อมา



ภาพที่ 2.18 วัดระฆังโฆสิตาราม

เมื่อพระเจ้าตากสินมหาราชสวรรคตแล้ว พระดำหนักทอง ที่ประทับของพระองค์ ในพระราชวังเดิม ได้ถูกรื้อมาปลูกเป็นพระตำหนักที่ประทับของสมเด็จพระสังฆราช (ศรี) ที่วัดแห่งนี้ ตามประเพณีที่ถือปฏิบัติกันมาแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา แต่ได้ถูกไฟไหม้ไปในรัชกาลที่ 3 พร้อมกับ พระอุโบสถหลังเดิมและหมู่กุฏิสงฆ์ ส่วนพระตำหนักแดงซึ่งเจ้าฟ้ากรมหลวงอนุรักษ์เทเวศน์ พระโอรสในกรมพระยาเทพสุดาวดี ทรงถวายให้กับวัดนี้ แต่เดิมที่ฝาประจันของพระตำหนัก มีภาพชาดกศัพและภิกษุเจริญกรรมฐานเขียนอยู่ ซึ่งขณะนี้ได้เลื่อนไปหมดแล้ว สมเด็จพระยาเจ้าตากสินมหาราชนาภาพได้สันนิษฐานไว้ว่า น่าจะเคยเป็นที่ประทับทรงกรรมฐาน ของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมาก่อน

7) วัดจันทารามวรวิหาร

วัดจันทารามวรวิหาร เป็นพระอารามหลวงชั้นตรี ชนิดวรวิหาร ตั้งอยู่ปากคลองบางยี่เรือ เขตธนบุรี เป็นวัดโบราณมาแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา เดิมเรียกว่าวัดบางยี่เรือกลาง พระยาสุรเสนา (ขุนเณร) บุรณะใหม่ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว แล้วได้รับพระราชทานนามวัดใหม่ว่า วัดจันทาราม



ภาพที่ 2.19 วัดจันทารามวรวิหาร

8) วัดหงส์รัตนาราม

วัดหงส์รัตนาราม เดิมเรียกกันว่าวัดเจ็สวัง สร้างโดยเศรษฐีชาวจีนในสมัยอยุธยา ในสมัยกรุงธนบุรีสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ได้ทรงรับไว้ในพระบรมราชูปถัมภ์ ทรงสถาปนา พระอุโบสถ ศาลาการเปรียญ และกุฏิ ในคราวเดียวกับที่ทรงบูรณะปฏิสังขรณ์วัดจันทารามวรวิหาร (วัดบางยี่เรือนอก)



ภาพที่ 2.20 ทศนียภาพวัดหงส์รัตนาราม

เมื่อสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชสวรรคตแล้ว ประชาชนผู้เคารพนับถือพระองค์ ได้พร้อมใจกันสร้างศาลขึ้น เรียกกันว่า ศาลเจ้าพ่อตากสินวัดหงส์ เป็นที่สักการะบูชาของประชาชน โดยทั่วไป ต่อมาสมเด็จพระศรีสุริเยนทราธิบดี พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวพระบาท สมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงปฏิสังขรณ์เพิ่มเติมจน สำเร็จบริบูรณ์

9) วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร

วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร (วัดกัลยา) ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่งธนบุรี บริเวณปากคลองบางกอกใหญ่ เจ้าพระยานิกรบดินทร์ (โต กัลยาณมิตร) ได้อุทิศบ้านและซื้อที่ดินข้างเคียงเพิ่มเติม สร้างเป็นวัดขึ้นเมื่อ พ.ศ.2368 แล้วน้อมเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 พระราชทานนามว่า วัดกัลยาณมิตร และ ทรงสร้างพระวิหารหลวงและพระประธานสำหรับพระวิหารหลวง คือ หลวงพ่อโตหรือพระพุทธไตรรัตนนายก โดยทรงมีพระราชประสงค์ให้เป็นพระพุทธรูปใหญ่อยู่ริมแม่น้ำแบบเดียวกับที่วัดพนัญเชิง กรุงเก่า หลวงพ่อโตเป็นที่เคารพสักการะอย่างสูงโดยเฉพาะในหมู่ชาวจีน เรียกชื่อแบบจีนว่า ซำปอสุดกง หรือ ซำปอกง ภายในพระอุโบสถซึ่งมีขนาดเล็กกว่าพระวิหาร มีจิตรกรรมฝาผนังเรื่อง พุทธประวัติที่แทรกเรื่องราวชีวิตชาวบ้านชาวเมืองสมัยรัชกาลที่ 3 ซึ่งนอกจากจะมีคุณค่าทางวัฒนธรรมแล้ว ยังมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์สังคมอย่างยิ่งอีกด้วย นอกจากนั้นยังมี หอมมณฑิยธรรมเฉลิมพระเกียรติ เป็นที่เก็บประไตรปิฎกสมัยรัชกาลที่ 4 หน้าพระวิหารหลวงยังมีหอรบฝังมีคอนกรีตใหม่ สำหรับไว้ระฆังยักษ์ มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ทางเข้าวัดมีเจดีย์หิน ทำมาจากเมืองจีน เรียกว่า ละ เป็นศิลปะจีนที่งดงามมาก

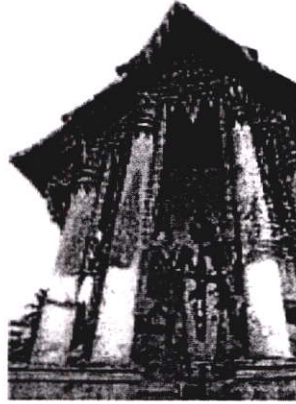


ภาพที่ 2.21 วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร

10) วัดคูสิตารามวรวิหาร

วัดคูสิตารามวรวิหาร (วัดคูสิต) ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้ปากคลองบางกอกน้อย ฝั่งธนบุรี เป็นวัดโบราณ เดิมชื่อวัดเสาประโคน สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมหลวงศรีสุนทรเทพ พระเจ้าลูกเธอในรัชกาลที่ 1 ทรงสถาปนาใหม่ทั้งวัด กรมพระราชวังบวร มหาเสนานุรักษ์ ทรงปฏิสังขรณ์และพระราชทานนามใหม่ว่าวัดคูสิตาราม เมื่อ พ.ศ. 2456 โดยให้รวมวัดภุมรินราชปักษีซึ่งเป็นวัดร้างขนาดเล็ก ที่อยู่ติดกันเข้าไว้ด้วย

ภายในพระอุโบสถมีภาพเขียนฝีมือช่างสมัยรัชกาลที่ 1 รอบผนังทั้งสี่ด้านเป็นเรื่องพุทธประวัติ เบื้องหน้าพระประธานเป็นภาพมารผจญ ที่ได้รับยกย่องมากคือ ภาพนรกภูมิในไตรภูมิที่วาดอยู่บนผนังด้านหลังพระประธาน กล่าวกันว่าเขียนได้งามราวกับมีชีวิตจริง



ภาพที่ 2.22 วัดคูสิดารามวรวิหาร

สิ่งที่น่าสนใจอื่น ๆ ได้แก่ พระระเบียงรอบพระอุโบสถ ซึ่งเจาะเป็นซุ้มจรณะ นำเข้าไปผนัง 64 ช่อง มีพระพุทธรูปยืนปางถวายเนตร ประดิษฐานอยู่ทุกช่อง เดิมมีภาพจิตรกรรมฝาผนังบนพระระเบียงนี้ด้วย แต่ปัจจุบันลบเลือนไปหมดแล้ว นอกกำแพงพระระเบียงออกไปเป็นพระเจดีย์เหลี่ยมย่อมุมไม้สิบสอง ที่ฐานมีปูนปั้นรูปปลา เจือกและช้างน้ำติดประดับโดยรอบ เรียกกันว่า พระเจดีย์ปลา นอกจากนี้ยังมีพระอุโบสถเก่าของวัดกุฎุมรินราชปักษี ที่แม้มีขนาดเล็กแต่ก็มีรูปทรงงดงาม หน้าบันเป็นลายปูนปั้นรูปนารายณ์ทรงครุฑและมยุรารำแพนปิดกระຈกสี ก็มีพระวิหารเก่าเป็นวิหารขนาดเล็กฐานโค้งเป็นทรงสำเภาสวยงามอีกหลังหนึ่ง

11) มัสยิดต้นสน

กุฎีใหญ่ เป็นชื่อที่ข้อมาจาก "กุฎีบางกอกใหญ่" บางทีก็เรียกกันว่า "กุฎีต้นสน" เป็นชุมชนมุสลิมที่ปฏิบัติตามแนวทางนิกายสุนหนี่ที่อพยพมาจากหัวแหลม หัวรอ หรือ คลองตะเคียนพระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีอาชีพค้าขายแป๊ะกระเจาะ น้ำมันรำ น้ำมันหอม เสื้อผ้า เครื่องเทศ รวมทั้งเครื่องใช้ประจำวันต่างๆ โดยออกเรือขายทางเรือ จึงมีที่พักเป็นแบบเรือนแพปักหลักผูกลอยอยู่ในน้ำ

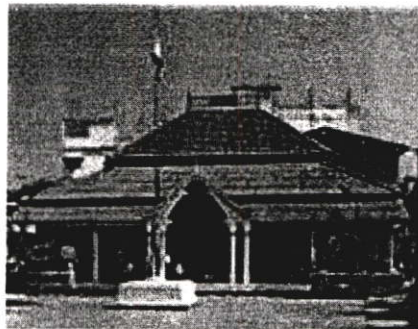
เมื่อกรุงศรีอยุธยาเสียแก่พม่า ได้อพยพล่องมาตามลำน้ำเจ้าพระยา และแวะเข้าจอดตามลำคลองบางกอกใหญ่ เต็มสองฟากฝั่งและลึกลงไปจนถึงตลาดพลู ต่อมาจึงได้มีมุสลิมจากภูมิลำเนาอื่นอพยพมาสมทบ แต่ก็พอมืออยู่บ้างที่ปลูกสร้างบ้านเรือนรอบๆ บริเวณนั้น จึงเรียกผู้คนในชุมชนนี้ว่า "แขกแพ" ครั้นภายหลังมีอิสลามิกชนมารวมตัวอยู่จำนวนมากไม่สามารถขับขยายได้ จึงได้มีการสร้าง มัสยิดบางหลวง หรือ กุฎีขาว ขึ้นที่ปากตรงข้ามบริเวณซอยบางหลวงในปัจจุบัน



ภาพที่ 2.23 มัสยิดดั้นสน

12) มัสยิดเจริญพาสณ์

ภายหลังกรุงศรีอยุธยาแตกในปี 2310 ชาวมุสลิมที่ถือนิกายชีอะห์ หรือสังคมไทย เรียกว่า "เจ้าเซ็น" ได้อพยพหนีพม่าลงมาทางใต้ โดยล่องลงตามแม่น้ำเจ้าพระยา และได้มาพักพิง บริเวณคลองบางกอกใหญ่ โดยอาศัยอยู่ในเรือนแพและเมื่อรัชกาลที่ 1 ขึ้นครองราชย์ ได้พระราชทาน ที่ดินแปลงหนึ่งบริเวณปากคลองมอญ ระหว่างคลองมอญกับคลองวัดอรุณราชวราราม ให้แก่ ท่านก้อนแก้ว ซึ่งได้รับพระราชทานตำแหน่ง เป็นพระยาจุฬาราชมนตรี เพื่อสร้างศาสนสถานและ เป็นที่อยู่อาศัย โดยชาวบ้านทั่วไป เรียกว่า กุฎีเจ้าเซ็น หรือ กุฎีหลวง ชาวมุสลิมที่ปฏิบัติตามแนวทาง ชีอะห์จึงมีที่อยู่ใหม่ อย่างไรก็ตาม ชาวมุสลิมชีอะห์ บางส่วนมิได้เคลื่อนย้ายตามไปด้วย ยังคงอยู่ที่เดิม



ภาพที่ 2.24 มัสยิดเจริญพาสณ์

ท่านอากาหยี น้องชายของท่านก้อนแก้ว เป็นบุคคลหนึ่งที่มีได้ย้ายไปอยู่ในที่ดิน พระราชทาน เนื่องจากได้จับจองที่ดินไว้ผืนหนึ่ง ในบริเวณที่เรียกว่า เจริญพาสณ์ ในปัจจุบัน เมื่อ ท่านก้อนแก้วได้ถึงแก่กรรม ท่านอากาหยีจึงได้รับพระราชทาน ให้ดำรงตำแหน่งจุฬาราชมนตรี แทน และได้สร้างศาสนสถาน สำหรับชีอะห์อีกแห่งหนึ่งในที่ดินดังกล่าว ชาวบ้านเรียกกุฎีเจ้าเซ็น ของท่านก้อนแก้วว่า กุฎีบน และเรียกกุฎีเจ้าเซ็นของท่านอากาหยีว่า กุฎีล่าง ที่เรียกว่ากุฎีบน กุฎีล่าง

สันนิษฐานว่าคงใช้พระราชวังเดิมเป็นเกณฑ์ ถ้าอยู่ด้านเหนือของพระราชวังเดิมเรียกว่า กุฎีบน ถ้าอยู่ใต้พระราชวังเดิมลงมาเรียกว่า กุฎีล่าง ทุกวันนี้ชุมชนกุฎีบน ได้ย้ายไปอยู่ที่พรานนก บางกอกน้อย เนื่องจากมีการเวนคืนที่ดิน เพื่อใช้ในราชการกองทัพเรือ ซึ่งต่อมาเป็นที่ตั้งของกรมสารวัตรทหารเรือจนถึงทุกวันนี้

ปัจจุบันเป็นศูนย์รวมของการประกอบศาสนกิจของมุสลิมชื้อะห์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การประกอบพิธีกรรมทางศาสนาเพื่อรำลึกถึงมรณกรรมของท่านอิมามฮุเซน (หลานของท่านศาสดามุฮัมมัด) ซึ่งจัดขึ้นในช่วง 11 วันแรกของเดือนมูฮัรรัม (เดือนแรกของปีตามปฏิทินอิสลาม) การประกอบพิธีดังกล่าว จะมีการกล่าวบทกลอนซึ่งพรรณาด้วยความเศร้าโศก รันทด สะท้อนเหตุการณ์ครั้งที่ท่านอิมามฮุเซน ได้รับความทารุณจนต้องเสียชีวิตในที่สุด ทั่วโลกจะจัดให้มีพิธีดังกล่าวพร้อมกัน แต่มีรูปแบบของพิธีกรรม แตกต่างกันไปตามวัฒนธรรมของท้องถิ่นนั้น ๆ

13) มัสยิดหลวงอันวาริสซุนนะห์

บรรดามุสลิมที่อาศัยอยู่ในกรุงศรีอยุธยาเมื่อครั้งเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 ได้ล่องแพล่องเรือลงไปตามลำน้ำเจ้าพระยา มาตั้งหลักแหล่งอาศัยอยู่บริเวณตลาดแก้ว บางอ้อ บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางลำภูบ้าง โดยเฉพาะบรรพบุรุษของชาวบางกอกน้อย ได้มาตั้งหลักแหล่งและสร้างมัสยิดอยู่ที่บริเวณคันมะกอก (ปากคลองบางกอกน้อย) ตรงพื้นที่ที่เป็นสถานีรถไฟธนบุรีในปัจจุบัน ต่อมาจนถึงสมัยพระบาท

สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชการที่ 5 ทรงมีพระราชดำริจะสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดเพชรบุรี ทรงมีพระราชประสงค์ว่าตรงปากคลองบางกอกน้อยเหมาะสมที่จะเป็นที่ตั้งสถานีรถไฟ ปรากฏว่าตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟนั้นเป็นที่ตั้งของมัสยิดของพวกนับถือศาสนาอิสลาม พระองค์ทรงรับสั่งให้ที่ดินฝั่งตรงข้ามโรงเก็บเรือหลวงที่ซำรุค ให้เป็นที่ตั้งของมัสยิดแห่งใหม่ และพระราชทานที่ดินให้มากกว่าเดิม และได้พระราชทานทรัพย์เป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างมัสยิดอีกด้วย ตามประกาศพระบรมราชูทิศไว้ ตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2451) เป็นวันที่ 11978 ในรัชกาล ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ตามที่ปรากฏในพระราชโองการสร้างมัสยิด สำหรับพวกที่นับถือศาสนาอิสลามฝ่ายสุนหนี่

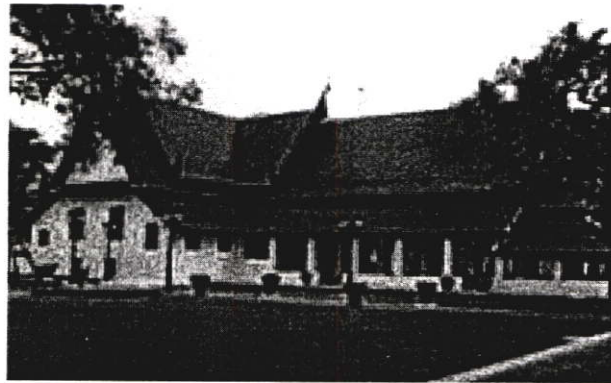


ภาพที่ 2.24 มัสยิดหลวงอันวาริสซุนนะห์

ต่อมาในสงครามมหาเอเชียบูรพา มัสยิด โรงเรียนและหมู่บ้านมุสลิมบางกอกน้อย ทั้งหมด ถูกระเบิดทำลายเสียหายหมดสิ้นเหลือแต่เพียงสุสานของมัสยิดเท่านั้น บรรดาสามีปुरुชของ มัสยิดบางกอกน้อยจึงได้ร่วมกับตระกูลศรีบุญ และบริษัทเพชรทองคำบริษัททรัพย์ และวัสดุ ก่อสร้าง ทำการก่อสร้างมัสยิดหลังใหม่ ได้สร้างเมื่อ พ.ศ.2492 ตอนอับดุลเราะห์มาน หะซัน กรีมี่ อิหม่ามมัสยิดได้เสนอชื่อมัสยิดโดยได้ชื่อว่า "มัสยิดหลวงอันวาริสซุนนะห์" ในปีพ.ศ. 2499

14) พระราชวังเดิม

ตั้งอยู่ใกล้กับป้อมวิไชยประสิทธิ์ สมเด็จพระเจ้า กรุงธนบุรี ทรงสร้างเมื่อสถาปนา กรุงธนบุรีเป็นราชธานีใน พ.ศ.2311 โดยใช้พื้นที่ในบริเวณกำแพงป้อมวิไชยเชนทร์ ทางฝั่งตะวันตก ของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ตั้งของพระราชวัง ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 1 ได้ทรงย้ายพระนคร มาตั้ง ทางฝั่งตะวันออก จึงทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้รื้อกำแพงพระนครฝั่งตะวันตก และกำหนด เขตพระราชวังเดิมให้แคบลง เพื่อใช้เป็นที่ประทับ ของพระราชวงศ์ชั้นสูง



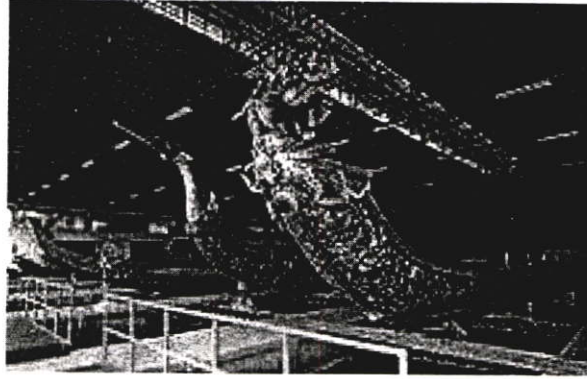
ภาพที่ 2.25 พระราชวังเดิม

ครั้นถึงสมัยรัชกาลที่ 5 เมื่อสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมพระจักรพรรดิพงษ์ ซึ่งได้ประทับเป็นพระองค์สุดท้ายสิ้นพระชนม์ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึง พระราชทาน พระราชวังเดิมให้แก่กรมทหารเรือเพื่อจัดตั้งโรงเรียนนายเรือ โดยมีพระประสงค์ให้ รักษาอาคารที่สำคัญบางแห่งไว้ ได้แก่ ท้องพระโรง ตำหนักแก่งคู่อหลังใหญ่ ตำหนักแก่งคู่อหลังเล็ก ตำหนักแก่งพระบาทสมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

15) พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี

ตั้งอยู่ริมคลองบางกอกน้อยสร้างขึ้นมาตั้งแต่สมัย สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เพื่อใช้เก็บเรือพระราชพิธี กระบวนพยุหยาตราทางชลมารค เดิมอยู่ในการดูแลของกองทัพเรือ ปัจจุบัน ได้รับอนุเมตยในฐานะเป็นพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ โรงเรียนเรือพระราชพิธีเรือพระราชพิธีที่เก็บอยู่ ได้แก่ เรือพระที่นั่ง สุพรรณหงษ์ เรือพระที่นั่งอนันตนาคราช เรือพระที่นั่งเอนกชาติภุชงค์ และเรือสำคัญ

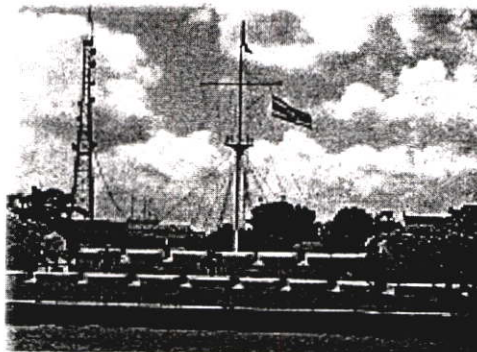
อื่น ๆ อีกหลายลำ นอกจากนี้ ยังมีเรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ ซึ่งเป็นเรือพระราชพิธี ลำล่าสุด ที่กองทัพเรือ น้อมเกล้าถวายแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลปัจจุบัน เปิดทุกวันเวลา 09.00 - 17.00 น. โทร. 0-2424-0004 ค่าเข้าชมคนไทยคนละ 10 บาท ชาวต่างชาติคนละ 30 บาท พิพิธภัณฑ์ ตั้งอยู่ในซอย อยู่เรือพระราชพิธีแยกจากถนน อรุณอมรินทร์ สถานีรถไฟฟ้า บริเวณซอย ใกล้พิพิธภัณฑ์



ภาพที่ 2.26 พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี

16) ป้อมวิไชยประสิทธิ์

ป้อมวิไชยประสิทธิ์ หรือเดิมเรียกว่า "ป้อมวิไชยเขนทร์" สร้างขึ้นใน สมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เพื่อใช้เป็นป้อมปราการ ของเมืองบางกอก อันเป็นเมืองหน้าด่านสำคัญ เมื่อสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงสถาปนา กรุงธนบุรีเป็นราชธานี ได้ทรงสร้างพระราชวังขึ้น บริเวณปากคลองบางกอกใหญ่ พร้อมกับปรับปรุงป้อมแห่งนี้และพระราชทานว่า "ป้อมวิไชยประสิทธิ์" ปัจจุบันป้อมนี้ใช้เป็นที่ยิงสลุด ในพระราชพิธีสำคัญต่างๆและติดตั้งเสาธง เพื่อชักธงราชนาวีและธงผู้บัญชาการทหารเรือ



ภาพที่ 2.27 ทศนียภาพบริเวณป้อมวิไชยประสิทธิ์

17) วังหลัง (พิพิธภัณฑน์ รพ.ศิริราช)

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ผู้ที่ ดำรงตำแหน่ง กรมพระราชวังบวรสถานพิมุข หรือ กรมพระราชวังหลัง ซึ่งเป็นองค์แรกและองค์เดียวแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ก็คือ สมเด็จพระเจ้าหลานเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงอนุรักษ์เทเวศร์ โดยทรงประทับอยู่ ณ พระราชวังหลังจนทิวงคต ในตอนปลายรัชกาลที่ 1 มีหลักฐานกล่าวว่า เนื้อที่ที่สร้างพระราชวังหลังแห่งยุครัตนโกสินทร์ คือ บริเวณที่ตั้ง โรงพยาบาลศิริราชในปัจจุบัน

ครั้นในสมัยรัชกาลที่ 1 เมื่อกรมพระราชวังหลังได้เสด็จทิวงคตแล้ว รัชกาลที่ 1 ทรงยกเลิกตำแหน่งวังหลังซึ่งทำให้กรุงรัตนโกสินทร์มีวังหลังเพียงองค์เดียว ส่วนบริเวณที่เป็นพระราชวังหลัง ได้แบ่งเป็น 4 ส่วน และได้สร้างเป็นวังขึ้น 4 แห่ง คือ วังเดิม อันเป็นตอนพระราชมณเฑียรของกรมพระราชวังหลังนั้น พระอัครชายากรมพระราชวังบวรสถานพิมุขคงประทับพร้อมด้วยพระโอรสและพระธิดาด้วยกัน 3 พระองค์ คือ พระองค์เจ้าปฐมวงศ์ ซึ่งต่อมาผนวชอยู่วัดระฆัง กับพระองค์เจ้าหญิงกระจับและพระองค์เจ้าหญิงจกกล วังที่ 2 เรียกว่า วังน้อย ซึ่งอยู่ทางด้านเหนือเป็นที่ประทับของกรมหลวงเสนีบริรักษ์ วังที่ 3 เรียกว่า วังกลาง เป็นที่ประทับของกรมหมื่นนเรศวร์โยธา และวังที่ 4 เรียกว่า วังใหญ่ ซึ่งอยู่ทางใต้เป็นที่ประทับของกรมหมื่นนราเทเวศร์ ครั้นสืบต่อมาเจ้าปฐมวงศ์ซึ่งได้ผนวชที่วัดระฆังและเจ้า ต่างกรมพระองค์อื่นๆ ที่ประทับอยู่วังทั้งสามคั้งที่ได้กล่าวมานี้ ได้สิ้นพระชนม์ลงในปลายรัชกาลที่ 3 วังต่าง ๆ ที่ปลูกในบริเวณเนื้อที่ของพระราชวังหลังนั้น ได้มีหม่อมเจ้าหม่อมราชวงศ์ชั้นรองๆ ลงมาประทับกันอยู่ได้อีกไม่นานเท่าไรก็ปล่อยให้วังต่างๆ ว่างเปล่าและรกร้างหญ้าและเถาวัลย์ขึ้นปกคลุมจนดูน่ากลัว สืบมาจวบจนกระทั่งรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงเห็นว่า สถานที่ภายในพระราชวังหลังแห่งนี้เงียบเหงาและอยู่ในทำเลที่ดี ก็ตั้งอยู่ใกล้ริมแม่น้ำเจ้าพระยา จึงโปรดให้สร้างโรงพยาบาลศิริราช ขึ้น ทั้งนี้เพื่อมิให้สถานที่นี้เป็นการสูญเปล่าประโยชน์ของสังคมอีกต่อไป



ภาพที่ 2.28 วังหลัง

พิพิธภัณฑ์ศิริราช

นอกจากจะเป็นโรงพยาบาลหลวงแห่งแรกของไทยแล้ว ศิริราชยังเป็นสถาบันผลิตแพทย์แห่งแรกอีกด้วย จากการที่เป็นแหล่งรวบรวมข้อมูล ความรู้ ตัวอย่างเกี่ยวกับการศึกษาด้านวิชาการแพทย์มากมาย จึงมีการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์ต่างๆ ขึ้นภายในโรงพยาบาล เพื่อให้นักศึกษาแพทย์เรียนรู้ด้วยตนเอง ทั้งยังสามารถนำไปวิเคราะห์และปฏิบัติในการเรียนทางการแพทย์ได้ด้วย

พิพิธภัณฑ์กายวิภาคศาสตร์คองคอน (ชั้น ๓ ตึกกายวิภาคศาสตร์) ก่อตั้งโดย ศ.เอ็ดการ์ เดวิดสัน คองคอน ผู้ซึ่งมูลนิธิรีร็อกกีเฟลเลอร์ส่งเข้ามาช่วยปรับปรุงการศึกษาแพทย์ของไทยเมื่อปี ๒๔๙๐ สิ่งของที่รวบรวมและนำมาจัดแสดงมีมากกว่า ๒,๐๐๐ ชนิด อาทิเช่น การกำเนิดและการพัฒนาตัวอ่อนของมนุษย์ อวัยวะต่างๆ โครงกระดูก ร่างกายที่ผิดปกติมาแต่กำเนิด เด็กแฝดที่ผิดปกติจากการที่ร่างกายส่วนใดส่วนหนึ่งติดกัน ฯลฯ

พิพิธภัณฑ์ก่อนประวัติศาสตร์และห้องปฏิบัติการ สูด แสง วิเชียร (ชั้น ๑ ตึกกายวิภาคศาสตร์) จัดแสดงวิวัฒนาการของมนุษย์ วิวัฒนาการสิ่งมีชีวิตในโลกโดยเริ่มตั้งแต่ ๕๐๐ ล้านปีมาแล้วจนถึงสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเมื่อ ๓๐ ล้านปี ฯลฯ

พิพิธภัณฑ์นิติเวชศาสตร์ สงกรานต์ นิชมเสน (ชั้น ๒ ตึกอศุลยเวชวิกรม) จัดแสดงเกี่ยวกับคดีฆาตกรรม เครื่องมือที่ใช้ในการชันสูตร วัตถุพยานจากคดีสำคัญในอดีต ฯลฯ

พิพิธภัณฑ์ปรสิตวิทยา (ชั้น ๓ ตึกอศุลยเวชวิกรม) จัดแสดงสัตว์มีพิษและพยาธิที่เกี่ยวข้องกับทางการแพทย์ เช่น ตัวงจรชีวิตของพยาธิ พยาธิไส้เดือน หุ่นจำลอง ฯลฯ

พิพิธภัณฑ์พยาธิวิทยาเอลลิส (ชั้น ๔ ตึกอศุลยเวชวิกรม) จัดแสดงวิวัฒนาการทางการแพทย์สาขาพยาธิวิทยา อวัยวะที่เป็นโรคต่างๆ ซึ่งเป็นปัญหาในอดีตและปัจจุบัน ฯลฯ



ภาพที่ 2.29 ภายในพิพิธภัณฑ์ศิริราช

พิพิธภัณฑ์ประวัติการแพทย์ไทย อวย เกตุสิงห์ (ชั้น ๑ ตึกศิริศาสตร์) จัดแสดงประวัติและวิวัฒนาการทางการแพทย์แผนไทย หุ่นแสดงชุดการเกิด แก่ เจ็บ ตาย อุปกรณ์การปรุงยาสมุนไพรและการนวดแผนโบราณ

พิพิธภัณฑ์โรคระบบทางเดินอาหาร วีกิจ วีรานูวัตต์ (ชั้น ๑ ตึกผะอบ) จัดแสดงเครื่องมือเครื่องใช้ ผลงานและตำราที่เกี่ยวข้องกว่า ๔๐ ปีของศ.นพ. วีกิจซึ่งเป็นผู้ก่อตั้งสมาคมโรคทางเดินอาหารแห่งประเทศไทย

2.4.1.2 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตชุมชน

เมืองกรุงธนบุรีมีวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานมายาวนาน รูปแบบการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงของเมืองปัจจุบันทำให้กรุงธนบุรีโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นในตั้งแต่แนวริมแม่น้ำเจ้าพระยามาจนถึงถนนอิสรภาพ ถนนจรัลสนิทวงศ์ และตามแนวคลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย ได้แก่ ตลาดศาลาน้ำร้อน ภัทราวดีเรียเตอร์ ตรอกมะตูม บ้านช่างหล่อ บ้านบุขันลงหิน/บ้านเนินซ้อวง ตลาดน้ำตลิ่งชัน ที่นอนบางกอกน้อย และตรอกข้าวเม่า

ชุมชนริมน้ำ ตามคลองสายต่างๆ ในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง เช่น คลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ ตลาดน้ำตลิ่งชัน บรรยากาศสองฝั่งคลองยังคงสภาพวิถีชีวิตของชุมชนริมน้ำมีเอกลักษณ์การตั้งถิ่นฐาน

1) บ้านบุขันลงหิน

แหล่งทำขันลงหินในประเทศไทยนั้น มีอยู่แห่งเดียว บริเวณข้างวัดสุวรรณาราม ริมคลองบางกอกน้อย หลักที่ว่าการเขตบางกอกน้อย การทำขันลงหินเป็นอุตสาหกรรมในครัวเรือนอย่างหนึ่ง ครอบครัวทำขันลงหินนี้ต้นตระกูลสืบมาจากอยุธยา เมื่อกรุงแตกก็อพยพกันเป็นหมู่มาอยู่ที่บางลำพูเป็นแหล่งแรก แล้วย้ายมายังบ้านบุจนปัจจุบัน

พระพุทธเจ้าหลวงเคยเสด็จประพาสบ้านบุตรัสว่า "พวกนี้ดี อยู่กับไฟ แต่ไม่เคยมีไฟใหม่ " ด้วยการหลอมเนื้อขันนั้นต้องใช้ไฟจากเตาสูบซึ่งลูกโหลงอยู่ตลอดเวลา เขาปลูกเป็นโรงหลังคาสูง มีเตาสูบ 1-3 เตา ใช้คนชักสูบให้ไฟแรงสม่ำเสมอ ช่างหลอม และ ช่างตีนั้นต้องนั่งล้อมวงอยู่ข้างกองไฟตลอดเวลา ช่างพวกนี้จึงแทบจะไม่มีรู้จักร้อน หนาว และทั้งที่โรงเรือนสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ จะเป็นเชื้อไฟได้อย่างดี แต่ก็ไม่เคยปรากฏว่าไฟจะสร้างความเดือดร้อนให้กับพวกเขาเลย เข้าทำนองอยู่กับไฟก็ต้องรู้จักเล่นกับไฟ

ชาวบ้านบุนั้นภูมิใจในวิชาชีพของเขา เขาถือว่าเครื่องมือในการทำขันลงหินตลอดทั้งฝีมือของพวกเขาเป็นสืบทอดมาแต่บรรพบุรุษ ล้วนเป็นของมีครู ถึงวันพระเขาจะหยุดทำงานบ้างมีการนำมาลัยไปคล้องไว้กับพระมอญ เพื่อเป็นเครื่องรำลึกถึงพระคุณครูที่ทำให้พวกเขามีวิชาชีพเลี้ยงตัวมาได้จนทุกวันนี้



ภาพที่ 2.30 การทำขันลงหิน

3) ครอบบ้านข้าวเม่า

ครอบบ้านข้าวเม่าหรือถนนอิสรภาพ 49 ตั้งอยู่บริเวณถนนอิสรภาพ ช่วงที่ติดกับทางรถไฟย่านพรานนก เป็นชุมชนโบราณที่อพยพมาจากกรุงศรีอยุธยาเมื่อครั้ง กรุงธนบุรีเป็นราชธานี เดิมทีนี้เป็นหมู่บ้านในสวน เรียกกันว่า “บ้านข้าวเม่า” เพราะเกือบทุกหลังคาเรือนทำข้าวเม่าขาย โดยสั่งซื้อข้าวจากทางบางขุนศรีซึ่งจะบรรทุกเรือมาส่งถึงบ้าน

การทำข้าวเม่า

การทำข้าวเม่าสมัยก่อนมีกรรมวิธีหลายขั้นตอนและต้องอาศัยคนเยอะ ปัจจุบันบ้านข้าวเม่าเหลือทำอยู่เพียงเจ้าเดียว และทำแค่ข้าวเม่าวางไม่ได้ทำครบวงจรเหมือนสมัยก่อน เพราะขาดกำลังคนที่จะทำ ในครอบนั้นนอกจากทำข้าวเม่าแล้วยังมีบ้านทำข้าวเหนียวแดง และขนมกวนต่าง ๆ มีกล้วยกวน สับปะรดกวน ฯลฯ แต่ต่อมาข้าวเม่ากับขนมกวนขายยากขึ้น จึงทำกะละแมและข้าวเหนียวแดงขายเพียงสองอย่างจนถึงปัจจุบัน

4) การย้อมผ้าด้วยมะเกลือที่ย่านวัดระฆัง

ประวัติความเป็นมาของการย้อมผ้าด้วยมะเกลือย่านวัดระฆังการย้อมผ้าด้วยมะเกลือที่ย่านวัดระฆัง คงมีมาไม่ต่ำกว่า 70 ปีมาแล้ว และเลิกไปเมื่อ พ.ศ. 2503 โดยเป็นกิจการ ซึ่งมีเจ้าของเป็นชาวจีน และจ้างแรงงานในแถบนั้น ซึ่งมีทั้งชาวไทยและชาวจีน พื้นที่ที่เคยเป็นโรงงานคือ ส่วนที่เป็นลานจอดรถของวัดระฆังในปัจจุบันรวมไปถึงพื้นที่ส่วนหนึ่งที่เป็นอาคารบ้านเรือนหลังโรงเรียนสุภัทราจนถึงภัทราวดีเรียเตอร์กิจการย้อมผ้าด้วยมะเกลือ ชาวบ้านเรียกกันว่า ลานมะเกลือ ในบริเวณใกล้เคียงกับย่านวัดระฆังมีส่วน ที่สวนอนันต์ เรียก ลานเรือบินตก และย่านวัดสุวรรณารามด้วย



ภาพที่ 2.31 บ้านลานมะเกลือ

5) ที่นอนบางกอกน้อย

ภาพอดีตเมื่อราวร้อยปีก่อนคลองบางกอกน้อยย่านฝั่งธนบุรี ก็จะต้องมีแพผูกเรียงตามแนวคลองให้เห็นอย่างหนาแน่น เจ้าของแพเหล่านั้นส่วนใหญ่เป็นชาวไทยมุสลิมที่เดินทางจากอยุธยามาปักหลักที่นี่ เพราะความพร้อมพร้อมสมบูรณ์จึงทำให้ทำมาหากินได้คล่อง สะดวกขึ้น

อาชีพหลักที่พวกเขาประกอบกันในตอนนั้น นอกจากค้าขายของสวนแล้ว ก็ยังผลิตสินค้าอื่น ๆ ขายอีกหลายอย่าง แต่ที่ขึ้นชื่อหาใครเทียบได้ยาก ก็คือ งานตัดเย็บฟูกหรือที่นอนยัดนุ่นที่ใช้ฝีมือนั่งเย็บละเอียดอ่อนและมีเอกลักษณ์เฉพาะที่ไม่เหมือนที่ไหน สำคัญไปกว่านั้น ถ้าคลองสายนี้เป็นต้นตำรับที่แท้จริงของงานตัดเย็บที่นอนยัดนุ่น ซึ่งว่ากันว่าเริ่มต้นก่อนที่นอนโพธารามและราชบุรีมาช้านานนัก

ที่นอนบางกอกน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับที่นอนสมัยใหม่แล้ว ก็ต้องยอมรับคุณค่า เพราะสามารถใช้นอนกันไปจนถึงรุ่นลูกหลาน ไม่บั่นทอนสุขภาพร่างกาย หากรวมถึงวิธีการตัดเย็บอันเต็มไปดด้วยขั้นตอนและรายละเอียดมากมาย ที่นอนบางกอกน้อยก็ควรมีคุณค่าที่ยกให้เป็น "ของดีบางกอกน้อย" ได้อีกอย่างหนึ่ง และเป็นความภาคภูมิใจของคนบางกอกน้อยที่น่าจะได้รับการอนุรักษ์ต่อไป



ภาพที่ 2.32 ที่นอนบางกอกน้อย

2.4.1.3 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ

ตลอดลำคลองในพื้นที่ประกอบด้วย คลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ ซึ่งเป็นคลองสายประวัติศาสตร์ได้อนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ.2510 ชุมชนริมน้ำ ตามคลองสายต่างๆ ในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง เช่น ตลาดน้ำตลิ่งชัน บรรยากาศสองฝั่งคลองยังคงสภาพวิถีชีวิตของชุมชนริมน้ำมีเอกลักษณ์การตั้งถิ่นฐาน โดยเฉพาะบริเวณคลองซังพระยังปรากฏให้เห็นสวนผลไม้ และพื้นที่เกษตรกรรมอยู่บ้าง ความคดเคี้ยวของลำคลองตามธรรมชาติจากการขุดคลองลัดทำให้น้ำเปลี่ยนทิศทางก็เป็นบรรยากาศที่ทำให้ลำคลองมีความน่าสนใจกว่าคลองที่มีลักษณะลำคลองตรง ด้วยมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีเกี่ยวกับเส้นทางของลำน้ำเจ้าพระยา อีกทั้งเป็นคลองสำคัญที่เชื่อมโยงกับลำคลองอื่นๆ นับแต่อดีตจวบจนปัจจุบันในวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ.2485 รัฐบาลจึงได้ตราพระราชกฤษฎีการักษาคลอง ร.ศ.121 ขึ้นเพื่อสงวนรักษาสภาพ

แม่น้ำเจ้าพระยาดั้งเดิม กรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงมีพระอธิบายว่า ลำน้ำเจ้าพระยาเดิมตั้งแต่ปากน้ำเจ้าพระยาเดิมขึ้นมาตามแม่น้ำทุกวันนี้ จนถึงคลองบางกอกใหญ่ (หรือที่เรียกกันว่า คลองบางหลวง) ในระหว่างวัดอรุณ ฯ กับวัดกัลยาณ์ ฯ ที่วัดกัลยาณ์เองเป็นตัวแม่น้ำตลิ่งอยู่ที่กุฎีจีน ลำแม่น้ำเดิมเข้าทางบางกอกใหญ่ไปเลี้ยวบางระมาด ตลิ่งชัน วกมาออกคลองบางกอกน้อย ขึ้นทางสามเสน (พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา ภาคต้น 2505 หน้า 487)

"ตำบลบางกอก" อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใกล้อ่าวไทย เป็นบริเวณที่ลำแม่น้ำเจ้าพระยาไหลคดเป็นรูปโค้งเกือกม้า (OXBOW LAKE) กล่าวคือเมื่อแม่น้ำไหลมาจากทิศเหนือผ่านเขตจังหวัดนนทบุรี มาถึงสถานีรถไฟบางกอกน้อย ก็ไหลวกไปทางทิศตะวันตก กลายเป็นคลองบางกอกน้อย พอถึงบางระมาดก็ไหลวกลงใต้ กลายเป็นคลองบางระมาดมาถึงวัดนवलนรดิศแล้ววกมาทางตะวันออกเป็นคลองบางกอกใหญ่ เมื่อมาถึงวัดอรุณราชวรารามก็วกไหลเรื่อยลงไปทางทิศใต้จนออกทะเลที่ปากแม่น้ำ

การที่ลำแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมไหลคดเคี้ยวเป็นรูปโค้งเกือกม้านั้นเอง เป็นเหตุให้สองปากแม่น้ำคดโค้งนี้กลายเป็นที่ดอนขึ้นมา อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากแม่น้ำนำตะกอนจากที่ต่าง ๆ ทางเหนือมาทับถมทุกปีในฤดูน้ำหลาก จึงเหมาะแก่การตั้งบ้านเรือนอยู่อาศัย

ในบรรดาบ้านเมืองสำคัญ ๆ ในแถบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ 18-19 ด้วยกันแล้ว จะเห็นว่าพระนครศรีอยุธยาอันเป็นราชธานีของไทยในช่วงพุทธศตวรรษที่ 19 ลงมานี้ จำเป็นต้องอาศัยลำน้ำเจ้าพระยานี้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุด ดังนั้นการเดินทางเรือจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อจะเข้าไปยังพระนครศรีอยุธยาจึงต้องผ่านชุมชนที่เป็นบ้านเมืองขึ้นไปเป็นระยะ ๆ

เมื่อเดินทางเข้าปากแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาแล้ว ก็จะถึงชุมชนย่านบางกอก เป็นแหล่งพักสินค้าได้ดีที่สุด เพราะเส้นทางน้ำที่จะเดินทางต่อไปไม่สะดวกเนื่องจากลักษณะคดและโค้งของแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมดังกล่าวมาแล้วจะต้องเสียเวลาอีกมากนักเพราะฉะนั้นจึงต้องจอดพักกันที่ย่าน

บางกอกกันก่อน ในที่สุดย่านบางกอกก็ยิ่งทวีความสำคัญมากขึ้น และชุมชนก็ยิ่งขยายใหญ่มากขึ้นตามไปด้วย

ความสนใจที่พระนครศรีอยุธยามีต่อ บางกอก นั้น มีหลักฐานปรากฏอยู่ในพระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ตรงกันเกือบทุกฉบับว่า.....

"ศักราช 884 ปีมะโรง จัตวาศก ครั้งแผ่นดินสมเด็จพระไชยราชาธิราชเจ้านั้น ก็ได้ขุดคลองบางกอกใหญ่ตำบลหนึ่ง" (พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับสมเด็จพระพนรัตน์ 2515 หน้า 580)

ข้อความในพระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยามีเพียงเท่านี้เอง ซึ่งดูแล้วไม่น่าจะมีสาระสำคัญใด ๆ แต่ในความเป็นจริงแล้วเรื่องนี้มีความสำคัญต่อความเจริญก้าวหน้าของบ้านเมืองในยุคดังกล่าวมาก และโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะมีความสำคัญต่อฐานะความก้าวหน้าของตำบลบ้านย่านบางกอก

สมเด็จพระไชยราชาธิราชแห่งกรุงศรีอยุธยา โปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกใหญ่ตรงส่วนที่แคบที่สุด ที่ทุกวันนี้เรียก ปากคลองบางกอกน้อยไปถึงคลองบางกอกใหญ่ และปัจจุบันนี้กลายเป็นลำแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงตั้งแต่หน้ามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หรือหน้าสถานีรถไฟในบางกอกน้อย ไปจนถึงวัดอรุณราชวราราม ส่วนแม่น้ำเจ้าพระยาสายดั้งเดิม ที่ย่านย่านบอกกอกก็แคบลง กลายเป็นคลองคังที่เรียกกันทุกวันนี้ว่า "คลองบางกอกน้อย" และ "คลองบางกอกใหญ่"

แม้พระราชพงศาวดารจะระบุปีที่ขุดคลองลัดนี้ว่า "ศักราช 884 ปีมะโรง จัตวาศก" ซึ่งเทียบได้ตรงกับ พ.ศ.2065 แต่จะเอาแน่นอนนั้นก็ไม่ได้ เพราะโอกาสคลาดเคลื่อนย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ ส่วนที่แน่ ๆ คือ การขุดนี้เกิดขึ้นในแผ่นดินสมเด็จพระไชยราชาธิราช ที่ทรงครองราชสมบัติอยู่ในกรุงศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ.2077-2089

สาเหตุที่สมเด็จพระไชยราชาธิราช โปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกใหญ่ขึ้นนี้ ในสมัยนั้น การติดต่อกับต่างประเทศ เช่น จีน และ โปรตุเกส มีความสม่ำเสมอมากขึ้น ราชสำนักกรุงศรีอยุธยา จึงให้ความสำคัญในการอำนวยความสะดวกในเรื่องการคมนาคมเป็นอย่างมาก

ดังนั้นจึงโปรดให้ขุดคลองลัดที่ย่านบางกอก เริ่มตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อย แล้วผ่านหน้าโรงพยาบาลศิริราชไปจนถึงคลองบางกอกใหญ่ ข้างวัดอรุณราชวราราม เมื่อกระแสน้ำมีร่องให้พุ่งตรง ซึ่งจะไหลล่องกว่าการเลี้ยวลัดคดโค้งไปตามเส้นทางเดิม กระแสน้ำจึงมีกำลังแรงสามารถทำให้คลองลัดขยายกว้างขึ้นด้วยการทำลายสองฟากคั้ง จนกลายเป็นลำแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาแทนสายเก่า ส่วนลำแม่น้ำเดิมก็แคบเข้างเหลือเป็นคลอง คังที่เห็นอยู่ทุกวันนี้

การขุดคลองลัดที่ย่านบางกอกนั้น ช่วยย่นระยะทางคมนาคมมากทีเดียว เพราะแทนที่จะเสียเวลาพายเรือทั้งวันเพื่ออ้อมไปตามแม่น้ำเจ้าพระยาสายเก่า ก็จะเหลือเพียงชั่วไปทันตั้งหม้อข้าวเดือดผลที่ตามมาอย่างรวดเร็วก็คือ ย่านดังกล่าวกลายเป็นเกาะ และขยายชุมชนใหญ่ขึ้นเป็นบ้านเรือนและเรือสวนมากมาย ในที่สุดก็กลายเป็น "เมือง" อยู่บริเวณสองฟากฝั่งคลองลัดที่กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา

ในสมัยกรุงศรีอยุธยา สมเด็จพระไชยราชาธิราชทรงขุดคลองเพื่อให้ประชาชน
ได้รับความสะดวกในการคมนาคม จนเกิด "คลองบางกอกน้อย"

คลองบางกอกน้อย เป็นเส้นทางร่วมในงานชักพระ วัฒนธรรม วัดนางชี การชักพระวัดนางชี
นั้นเมื่ออัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุประดิษฐานยังบุษบกแล้ว ชักแห่ไปทางเรือ จากหน้าวัดนางชี
ไปทางคลองบางกอกน้อย ถึงวัดไก่อี๊เขตตลิ่งชัน ก่อนเพล เลี้ยงพระกันที่วัดไก่อี๊ แล้ววกขวบวน
ไปที่ปากคลองบางกอกน้อย มาตามแม่น้ำเจ้าพระยา เข้าคลองบางกอกใหญ่ และวกเข้าคลองด่าน
กลับไปยังวัดนางชี งานนี้มีขึ้นในวันแรม 2 ค่ำ เดือน 12 ของทุกปี เป็นงานประจำปี มีการละเล่น
ต่าง ๆ เช่น แข่งเรือ เพลงเรือ แห่ขบวนเรือบุปผชาติ เป็นต้น

2.4.2 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวโบราณสถานและสถานที่สำคัญ

การประเมินคุณค่าความสำคัญของสถาปัตยกรรมในพื้นที่ศึกษาจากการศึกษา ค้นคว้า
ทางด้านวิชาการ และกายภาพ เป็นส่วนที่จะนำไปสู่การพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่เพื่อพัฒนา
เป็นแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสม จะต้องมีการวิเคราะห์แยกแยะระดับความสำคัญของกลุ่ม
สถาปัตยกรรมในบริเวณ ประกอบกับเนื้อหาส่วนอื่น ๆ ให้ได้พื้นที่ที่มีความสำคัญโดยผู้วิจัยได้ใช้
แนวทางของสำนักการนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
2542 มีหัวข้อการพิจารณาด้านต่าง ๆ 5 หัวข้อ ดังนี้

1) คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์

เป็นการพิจารณาคุณค่าของสถาปัตยกรรมดังกล่าว ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญ
หรือบุคคลสำคัญในประวัติศาสตร์ของเมือง เช่น การบูรณะโดยพระมหากษัตริย์ หรือขุนนาง
หรือเป็นหลักฐานแสดงวิวัฒนาการของเมือง เป็นต้น หากเกี่ยวเนื่องกับบุคคลสำคัญมากค่าคะแนน
จะมากตามลำดับโดยมีค่าคะแนนสูงสุดที่ 3 คะแนน สำคัญปานกลางที่ 2 คะแนน และ สำคัญน้อย
ที่ 1 คะแนน

2) คุณค่าทางด้านอายุ

เป็นการพิจารณาคุณค่าโบราณสถานและสถานที่สำคัญนั้น ๆ มีอายุเก่าแก่มากน้อย
เพียงใด โดยหากสถาปัตยกรรมตั้งอยู่เป็นกลุ่มเป็นบริเวณ ก็จะต้องคำนึงถึงโบราณสถานและ
สถานที่สำคัญเก่าแก่ที่สุดในกลุ่มบริเวณนั้น ซึ่งถ้ามีอายุมากย่อมมีคุณค่ามากตามกัน การกำหนดค่า
คะแนนจะมีการแบ่งช่วงตามสมัยของประวัติศาสตร์ดังนี้

- | | | |
|--|-----|-------|
| 2.1) ช่วงก่อนสมัยธนบุรี (อยุธยา) | 3 | คะแนน |
| 2.2) ช่วงสมัยธนบุรีและรัตนโกสินทร์ตอนต้น (รัชสมัยสมเด็จพระเจ้าตากสิน-รัชกาลที่ 3) | 2 | คะแนน |
| 2.3) ช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนกลาง (รัชกาลที่ 4-รัชกาลที่ 6) | 1.5 | คะแนน |

2.4) ช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ปัจจุบัน

1 คะแนน

(รัชกาลที่ 7-รัชกาลปัจจุบัน)

3) คุณค่าทางด้านสถาปัตยกรรมและศิลปกรรม

เป็นการพิจารณาคุณค่าโบราณสถานและสถานที่สำคัญนั้น ๆ มีลักษณะรูปทรงทางสถาปัตยกรรม การประดับตกแต่งอาคารด้วยลวดลายปูนปั้นและการแกะสลักไม้ การประดับกระจกสี หรือมีภาพจิตรกรรมฝาผนังที่งดงามเป็นเอกลักษณ์ของสถานที่นั้น เป็นลักษณะเฉพาะทางสถาปัตยกรรมของพื้นที่นั้น ๆ ที่หาไม่ได้ในที่อื่นในระดับชาติ หรือมีลักษณะโครงสร้างการก่อสร้างเฉพาะอย่างพิเศษ ซึ่งจะได้รับค่าคะแนนมากที่สุด 3 คะแนน สำคัญปานกลาง 2 คะแนน และสำคัญน้อย 1 คะแนน

4) คุณค่าทางด้านองค์ประกอบของเมือง

เป็นการประเมินคุณค่าทางด้านที่ตั้งโดยถือว่าตัวสถาปัตยกรรมหรือกลุ่มสถาปัตยกรรมนั้น ๆ มีความสัมพันธ์ต่อส่วนอื่น ๆ ของเมืองมากน้อยไม่เท่ากัน เช่น ลักษณะของการเป็นจุดหมายตา (Landmark) ในระดับต่าง ๆ จากระดับเมืองถึงระดับบริเวณ เป็นต้น การพิจารณาดังกล่าวจะต้องสัมพันธ์กับเส้นทางสัญจรหลักและรองในปัจจุบันของบริเวณฝั่งธนบุรี หรืออาจเป็นโบราณสถานที่เป็นองค์ประกอบสำคัญส่วนหนึ่งของถนนหลักหรือทำให้เห็นร่องรอยรูปแบบผังเมืองเก่า หรือแสดงถึงการใช้พื้นที่ขนาดสัดส่วนที่วางเฉพาะอย่างภายในเมืองเก่า เป็นต้น โดยให้ค่าคะแนนสำคัญสูงสุดเท่ากับ 3 คะแนน สำคัญปานกลาง 2 คะแนน และสำคัญน้อย 1 คะแนน

5) คุณค่าทางด้านสภาพอาคารโบราณสถาน

เป็นการประเมินคุณค่าของสภาพอาคารโบราณสถานและสถานที่สำคัญ การดูแลรักษาอาคารให้อยู่ในสภาพดี มั่นคงแข็งแรง การประดับตกแต่งยังคงความงดงาม และมีคุณค่าการรักษาความสะอาดเป็นระเบียบเรียบร้อย หรืออาจเป็นการดัดแปลงทางกายภาพที่ยังคงรูปแบบดั้งเดิมอยู่ในปริมาณมากพอสมควร และอยู่ในสภาพที่ดีจะได้รับค่าคะแนนน้อยตามลักษณะทางกายภาพที่ปรากฏโดยมีค่าคะแนนสูงสุดเท่ากับ 3 คะแนน สำคัญปานกลาง 2 คะแนน และสำคัญน้อย 1 คะแนน

หลังจากการวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินศักยภาพแล้ว ผู้วิจัยได้นำเสนอในตารางให้คุณค่าศักยภาพด้านต่าง ๆ เป็นตัวเลขและนำมาคูณกับค่าน้ำหนัก และนำตัวเลขมารวมกัน ผลรวมคือ ศักยภาพของโบราณสถานหรือสถานที่สำคัญนั้น ได้รับค่าคะแนนศักยภาพแล้วนำมาพิจารณาคะแนนรวม สามารถแบ่งกลุ่มออกได้เป็น

| | | | |
|--------------------------------------|---|------------|-----------|
| แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงมาก มี | 1 | ค่าคะแนน | 35.5 – 45 |
| แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง | 2 | มีค่าคะแนน | 25.5 - 35 |
| แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพปานกลาง | 3 | มีค่าคะแนน | 15.5 - 25 |
| แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพต่ำ | 4 | มีค่าคะแนน | 5.5 - 15 |

ตารางที่ 2.8 ประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

| | สถานที่ ZONE A (Chao Phraya River) | การประเมินคุณค่าความสำคัญ | | | | | | | | | | รวม | ศักยภาพ |
|----|--|---------------------------|----|-------------|-----|-----------------------------|----|---------------------------|---|---------------------------|-----|------|---------|
| | | 1. ด้านประวัติศาสตร์ | | 2. ด้านอายุ | | 3. ด้านสถาปัตยกรรม/ศิลปกรรม | | 4. ด้านองค์ประกอบของเมือง | | 5. ด้านสภาพอาคารโบราณสถาน | | | |
| | ค่าน้ำหนัก | 5 | 1 | 4 | 2 | 3 | 45 | | | | | | |
| 1 | สถานีรถไฟธนบุรี | 2 | 10 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 6 | 3 | 6 | 2.5 | 7.5 | 33.5 | 2 |
| 2 | ตลาดศาลาน้ำร้อน | 0 | 0 | 1.5 | 1.5 | 0 | 0 | 3 | 6 | 0 | 0 | 7.5 | 4 |
| 3 | วัดอมรินทราราม | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 1 | 2 | 1 | 3 | 26 | 3 |
| 4 | โรงพยาบาลศิริราช | 3 | 15 | 1.5 | 1.5 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2.5 | 7.5 | 36 | 2 |
| 5 | วัดระฆังโฆสิตาราม | 2 | 10 | 3 | 3 | 3 | 12 | 2 | 4 | 2.5 | 7.5 | 39.5 | 1 |
| 6 | ภัทราวดีเทียเตอร์ | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 3 | 6 | 2 | 6 | 16 | 4 |
| 7 | กรมอุทหาเรื่อ | 3 | 15 | 2 | 2 | 2 | 8 | 1 | 2 | 3 | 9 | 36 | 2 |
| 8 | วัดเครือวัลย์วรวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 3 | 12 | 2 | 4 | 2 | 6 | 35 | 2 |
| 9 | วัดอรุณราชวราราม | 3 | 15 | 3 | 3 | 3 | 12 | 3 | 6 | 2.5 | 7.5 | 43.5 | 1 |
| 10 | พระราชวังเดิม | 3 | 15 | 2 | 2 | 2 | 8 | 2 | 4 | 3 | 9 | 38 | 2 |
| 11 | ป้อมวิไชยประสิทธิ์ | 3 | 15 | 2 | 2 | 2 | 8 | 2 | 2 | 2 | 6 | 33 | 2 |
| 12 | ตรอกมะตูม | 1 | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 6 | 16 | 3 |
| 13 | บ้านช่างหล่อ | 1 | 5 | 3 | 3 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 6 | 22 | 3 |

จากตารางที่ 2.8 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีศักยภาพสูงมาก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดอรุณราชวรวิหาร วัดระฆังโฆสิตารามวรวิหาร ศักยภาพสูง จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟธนบุรี โรงพยาบาลศิริราช กรมอุทหาเรื่อ วัดเครือวัลย์วรวิหาร พระราชวังเดิมและป้อมวิไชยประสิทธิ์ ศักยภาพปานกลาง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดอมรินทราราม ราชวรวิหาร ตรอกมะตูม และบ้านช่างหล่อ ส่วนภัทราวดีเทียเตอร์และตลาดศาลาน้ำร้อน ยังมี ศักยภาพทางการท่องเที่ยวต่ำ

ตารางที่ 2.9 ประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่คลองบางกอกใหญ่

| | สถานที่ ZONE B (Klong Bangkok Yai) | การประเมินคุณค่าความสำคัญ | | | | | | | | | | รวม | ศักยภาพ |
|----|--|---------------------------|-----|-------------|-----|-----------------------------|----|---------------------------|---|---------------------------|-----|------|---------|
| | | 1. ด้านประวัติศาสตร์ | | 2. ด้านอายุ | | 3. ด้านสถาปัตยกรรม/ศิลปกรรม | | 4. ด้านองค์ประกอบของเมือง | | 5. ด้านสภาพอาคารโบราณสถาน | | | |
| | ค่าน้ำหนัก | 5 | | 1 | | 4 | | 2 | | 3 | | 45 | |
| 1 | วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร | 3 | 15 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2.5 | 5 | 2.5 | 7.5 | 38.5 | 1 |
| 2 | วัดหงส์รัตนาราม | 3 | 15 | 3 | 3 | 2 | 8 | 1.5 | 3 | 2 | 6 | 35 | 2 |
| 3 | วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร | 2 | 10 | 2 | 2 | 3 | 12 | 3 | 6 | 2.5 | 7.5 | 38.5 | 1 |
| 4 | มัสยิดคั่นสน | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 1 | 2 | 1.5 | 4.5 | 27.5 | 2 |
| 5 | วัดราชสิทธิาราม | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2.5 | 7.5 | 32.5 | 2 |
| 6 | วัดสังข์กระจายวรวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2 | 4 | 1 | 3 | 28 | 3 |
| 7 | โรงเรียนฤทธิณรงค์รอน | 1.5 | 7.5 | 1 | 1 | 2 | 8 | 1 | 2 | 2.5 | 7.5 | 35.5 | 3 |
| 8 | ชุมชนตลาดโพธิ์สามต้น | 1 | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 6 | 14 | 4 |
| 9 | วัดราชฤทธิวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 3 | 12 | 2 | 4 | 1 | 3 | 33 | 2 |
| 10 | วัดจันทารามวรวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2 | 4 | 3 | 9 | 34 | 2 |
| 11 | วัดอินทารามวรวิหาร | 3 | 15 | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 10 | 3 | 6 | 2 | 6 | 39.5 | 1 |
| 12 | วัดเวฬุราชิน | 2 | 10 | 2 | 2 | 2 | 8 | 3 | 6 | 1 | 3 | 29 | 2 |
| 13 | กุฎิเจริญพาสน์(กุฎิขาว) | 2 | 10 | 2 | 2 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2 | 2 | 26 | 2 |
| 14 | วัดประดู่ฉิมพลี | 2 | 10 | 2 | 2 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2.5 | 7.5 | 31.5 | 2 |
| 15 | วัดนวลนรดิศวรวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2 | 6 | 30 | 2 |
| 16 | วัดคูหาสวรรค์ | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 3 | 6 | 2 | 6 | 32 | 2 |
| 17 | ตลาดพลู | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 6 | 0 | 0 | 7 | 4 |

จากตารางที่ 2.9 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่คลองบางกอกใหญ่ที่มีศักยภาพสูงมาก จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร วัดอินทารามวรวิหาร ศักยภาพสูงจำนวน 10 แห่ง ได้แก่ วัดหงส์รัตนาราม มัสยิดคั่นสน วัดราชสิทธิาราม วัดราชฤทธิวิหาร วัดจันทารามวรวิหาร วัดเวฬุราชิน กุฎิเจริญพาสน์(กุฎิขาว) วัดประดู่ฉิมพลี วัดนวลนรดิศวรวิหาร วัดคูหาสวรรค์ ศักยภาพปานกลาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนฤทธิณรงค์รอน วัดสังข์กระจายวรวิหาร ส่วนชุมชนตลาดโพธิ์สามต้นตลาดพลู ยังมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวต่ำ

ตารางที่ 2.10 ประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่คลองชักพระและคลองบางกอกน้อย

| | สถานที่ คลองชักพระ ZONE C (Klong Chakphra) | การประเมินคุณค่าความสำคัญ | | | | | | | | | | รวม | ศักยภาพ |
|----|---|---------------------------|----|-------------|-----|-----------------------------|----|---------------------------|-----|---------------------------|-----|------|---------|
| | | 1. ด้านประวัติศาสตร์ | | 2. ด้านอายุ | | 3. ด้านสถาปัตยกรรม/ศิลปกรรม | | 4. ด้านองค์ประกอบของเมือง | | 5. ด้านสภาพอาคารโบราณสถาน | | | |
| | ค่าน้ำหนัก | 5 | | 1 | | 4 | | 2 | | 3 | | 45 | |
| 1 | วัดคลังชั้น | 1 | 5 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2.5 | 5 | 2 | 6 | 27 | 2 |
| 2 | ตลาดน้ำคลังชั้น | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 6 | 0 | 0 | 7 | 4 |
| 3 | วัดช่างเหล็ก | 1 | 5 | 2.5 | 2.5 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 6 | 21.5 | 3 |
| 4 | วัดเรไร | 1 | 5 | 2 | 2 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2 | 6 | 25 | 3 |
| 5 | วัดเชิงเลน | 1 | 5 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2.5 | 7.5 | 2 | 6 | 29.5 | 2 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | คลองบางกอกน้อย ZONE D (Klong Bangkok Noi) | | | | | | | | | | | | |
| 1 | พ.ช. เรือพระราชพิธี | 3 | 15 | 2.5 | 2.5 | 3 | 12 | 1 | 2 | 2.5 | 7.5 | 42 | 1 |
| 2 | มัสยิดบางหลวงอันซอร์ริชสุนนะห์ | 2 | 10 | 1.5 | 1.5 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2 | 6 | 29.5 | 2 |
| 3 | ที่นอนบางกอกน้อย | 0 | 0 | 2.5 | 2.5 | 0 | 0 | 2.5 | 5 | 0 | 0 | 7.5 | 4 |
| 4 | วัดคูสิดารามวรวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 3 | 12 | 2 | 4 | 3 | 9 | 38 | 1 |
| 5 | วัดสุวรรณารามราชวรวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 3 | 12 | 2 | 4 | 2 | 6 | 35 | 2 |
| 6 | วัดศรีสุคารามวรวิหาร | 2 | 10 | 2 | 2 | 2 | 8 | 2 | 4 | 2 | 6 | 30 | 2 |
| 7 | วัดศรีสุคารามวรวิหาร | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2 | 4 | 1 | 3 | 28 | 2 |
| 8 | วัดกวางนภิรตาราม | 2 | 10 | 1.5 | 1.5 | 2 | 8 | 2 | 4 | 1.5 | 4.5 | 25 | 3 |
| 9 | วัดสุวรรณคีรี | 2 | 10 | 3 | 3 | 2 | 8 | 2 | 4 | 1.5 | 4.5 | 29.5 | 2 |
| 10 | บ้านบุขันลงหิน | 0 | 0 | 3 | 3 | 2 | 12 | 2 | 4 | 0 | 3 | 22 | 3 |
| 11 | บ้านเนินฆ้อวง | 0 | 0 | 3 | 3 | 2 | 12 | 2 | 4 | 0 | 3 | 22 | 3 |

จากตารางที่ 2.10 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ริมคลองชักพระ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงมาก มีเพียงแหล่งท่องเที่ยวศักยภาพสูงจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดคลังชั้น วัดเชิงเลน ศักยภาพปานกลาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดช่างเหล็ก วัดเรไร ส่วนตลาดน้ำคลังชั้น ยังมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวต่ำ แต่มีความโดดเด่นด้านกิจกรรมของชุมชน

ส่วนแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ริมคลองบางกอกน้อยที่มีศักยภาพสูงมาก จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี วัดคูสิดารามวรวิหาร ศักยภาพสูงจำนวน 5 แห่ง

ได้แก่ มัสยิดบางหลวงอันซอริชชุนนะห์ วัดสุวรรณารามราชวรวิหาร วัดศรีสุदारามวรวิหาร วัดศรีสุदारามวรวิหาร วัดสุวรรณคีรี ศักยภาพปานกลาง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดภาวนาภิรตาราม บ้านบุขัน ลงหิน บ้านเนินฆ้องวงส่วนที่ที่นอนบางกอกน้อย ยังมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวต่ำ

2.4.3 เส้นทางการท่องเที่ยวทางน้ำพื้นที่ธนบุรีปัจจุบัน

จากสภาพของพื้นที่ที่มีลำคลองมากมาย บริเวณสองฝั่งคลองรอบกำแพงเมืองธนบุรี โดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำมีวัดและสถานที่ต่างๆ ที่เหมาะแก่การท่องเที่ยวทางน้ำ บริเวณริมคลองสายหลักและสายรองได้แก่ คลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ คลองมอญ มีวัดและสถานที่ที่น่าชมอยู่เป็นจำนวนมากตลอดสายน้ำ เหมาะแก่การท่องเที่ยวทางน้ำ



ภาพที่ 2.33 เส้นทางท่องเที่ยวพื้นที่กรุงธนบุรี

1) เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา

ช่วงจากท่อเรือโอเรียนเต็ลถึงท่าบ้านนนทบุรี ประกอบด้วย สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ดังนี้คือ ศูนย์การค้าริเวอร์ซิตี้ วัดปทุมคงคา วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม วัดดุสิตาราม วัดปทุมคงคาราชวรวิหาร วัดอรุณราชวราราม วัดพระศรีรัตนศาสดาราม วัดสังเวชวิศยาราม วัดคฤหบดี วัดเขมาภิรตาราม วัดทองนพคุณ วัดกัลยาณมิตร วัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์ วัดดาวดึงษาราม วัดประยุรวงศาวาส วัดระฆังโฆสิตาราม วัดชนะสงครามราชวรวิหาร ป้อมพระสุเมรุ วัดราชาธิวาสวรวิหาร ศาลากลางจังหวัดนนทบุรี

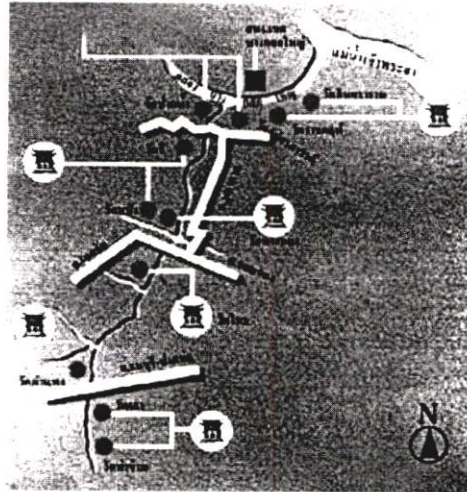
2) เส้นทางคลองชักพระ ถึงคลองบางกอกใหญ่

มีสถานที่ที่น่าสนใจดังนี้คือ ตลาดน้ำคลังชั้น วัดเรไร วัดปากน้ำฝั่งเหนือ วัดวิจิตรการนิมิตร วัดช่างเหล็ก วัดแก้ว วัดบางเสาธง วัดคลังชั้น วัดรัชฎาธิษฐานราชวรวิหาร วัดเกาะวัดบางแวก วัดกาญจนสิงหาสน์วิหาร วัดปากน้ำฝั่งใต้ วัดนก

3) เส้นทางคลองบางหลวง เชื่อมต่อกับคลองบางกอกใหญ่

เป็นคลองสำคัญซึ่งจะต้องอนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พุทธศักราช 2510 ปากคลองแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาทางฝั่งขวาของป้อมวิชัยประสิทธิ์ ไปบรรจบกับคลองบางขุนศรีที่บริเวณปากคลองภาษีเจริญมารวมกันยาวประมาณ 3.5 กิโลเมตร มีคลองสำคัญที่ไหลเชื่อมต่อกันคือ คลองบ้านสมเด็จ คลองบางไส้ไก่ คลองสำเหร่ คลองบางน้ำชน คลองบางสะแก และคลองด่าน

ย้อนสู่อดีตเมื่อครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยากับลำน้ำ ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ การสู้รบของไทยมาหลายครั้ง สองฝั่งน้ำไม่เพียงเรียงรายอยู่ด้วยเรื่องราวครั้งอดีต หากแต่ยังเป็นลำน้ำที่เรียงรายไปด้วย วัดวาอารามมากมาย จนผู้นิยมการเที่ยววัดเก่าโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัฒนธรรม ย้อนรอยตามเสด็จพระเจ้าเสือที่คลองบางหลวง



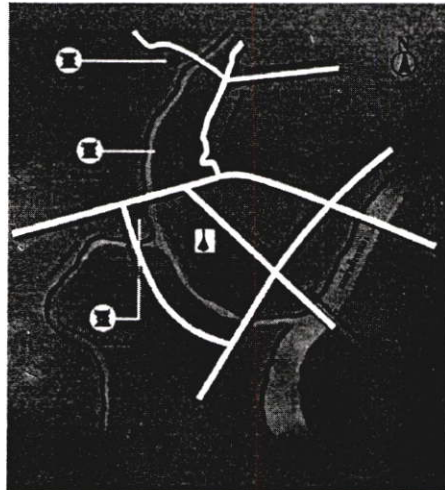
ภาพที่ 2.34 แสดงแผนที่เส้นทางท่องเที่ยวคลองบางหลวง-คลองบางกอกใหญ่

เริ่มที่ท่าหน้าวังหน้า ล่องเรือลัดตัดแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านวัดอรุณราชวราราม วัดหงษ์รัตนาราม ป้อมวิชัยประสิทธิ์ เข้าสู่คลองบางหลวงหยุดเรือ เทียบท่าวัดอินทารามวรวิหาร ไปไหว้พระบรมรูปสมเด็จพระเจ้าตากสิน แล้วต่อไปยังวัดจันทาราม วัดราชคฤห์ วัดปากน้ำ วัดอัปสรสวรรค์ วัดขุนจันทร์ วัดนางชีโชติการาม สวนงู และวัดหนัง แวะขึ้นฝั่งวัดนางนอง ชมเรื่องราวจากจิตรกรรมฝาผนัง ชื่นชมกับอุโบสถ ศิลปะจีนในสมัยรัชกาลที่ 3 ที่วัดราชโอรสาราม ผ่านวัดประทุนนอก ขึ้นฝั่งวัดไทโร ไปชมตำหนักทอง ตำหนักพระเจ้าเสือ แล้วลัดเลาะสู่คลองบางขุนเทียน หรือ คลองสนาม

ไชย ผ่านวัดสิงห์ วัดกำแพง วัดกก วัดเลา วัดท่าข้าม วัดหัวกระบือ เทียบท่าชมศูนย์ศิลปวัฒนธรรม
ที่วัดบางกระดี ก่อนเทียบท่าที่ปากคลองโคกขาม

4) เส้นทางคลองบางกอกน้อย

เป็นคลองสำคัญซึ่งจะต้องอนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน
พุทธศักราช 2510 เป็นคลองเพื่อการระบายน้ำ เริ่มปากคลองตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาทางเหนือ
สถานีรถไฟธนบุรี ไหลไปเชื่อมกับคลองบางขุนศรีที่บริเวณตรงข้ามวัดสุวรรณคีรี (วัดชีเหล็ก)
กว้างประมาณ 40 เมตร ยาวประมาณ 3.3 กิโลเมตร เดิมเมื่อแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านสามเสนแล้ว
จะไหลเข้าคลองบางกอกน้อย คลองบางขุนศรี หรือคลองชักพระไปออกคลองบางกอกใหญ่ มีสถานที่
สำคัญทางศิลปวัฒนธรรม มีวัดสำคัญริมฝั่งคลองคือ วัดสุวรรณาราม วัดศรีสุदारาม วัดนายโรง วัด
ใหม่ยายเป็น วัดภาวนาภิตาราม และวัดสุวรรณคีรี สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจได้แก่ พิพิธภัณฑ์
สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี วัดสุวรรณาราม วัดภาวนาภิตาราม วัดนายโรง วัดศรีสุदारาม
วัดสุวรรณคีรี บ้านบุ ชุมชนบ้านช่างหล่อ ซอยมะตูม พิพิธภัณฑ์ศิริราช ตรอกข้าวเม่า สถานีรถไฟ
บางกอกน้อย ตลาดน้ำตลิ่งชัน ปัจจุบันการท่องเที่ยวคลองบางกอกน้อยที่จัดให้นักท่องเที่ยวที่
สนใจชมบรรยากาศมีหลากหลายมากขึ้น



ภาพที่ 2.35 แสดงตัวอย่างเส้นทางท่องเที่ยวคลองบางกอกน้อย

จุดแรก แวะชมความงดงามของเรือพระที่นั่ง ที่เรือพระราชพิธี แล้วล่องต่อไปชมความวิจิตร
ของภาพฝาผนังที่วัดสุวรรณาราม จากนั้นแวะไหว้แม่กวนอิม ทำบุญให้อาหารปลาสวย ชื่นชม
ดำหนักแดง ศาลาการเปรียญที่สวยงามที่วัดชีปะขาว เลขต่อไปจะเข้าคลองชักพระขึ้นบกไป
เที่ยวตลาดน้ำตลิ่งชัน รับประทานอาหารมือเที่ยงบนแพริมน้ำ ลงเรือต่อไปดูพระอุโบสถลอยน้ำกับ
หน้าบันกระจกสีที่วัดพิบูลทองก่อนกลับแวะชมพระอุโบสถเรือสำเภาสมขุโขทัยที่วัดชะลอ ปิดท้าย

นอกจากนี้ศูนย์บริการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครมีโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ได้จัดเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยว และเส้นทางอื่นของไว้ในพื้นที่ ในส่วนของพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องที่น่าสนใจ

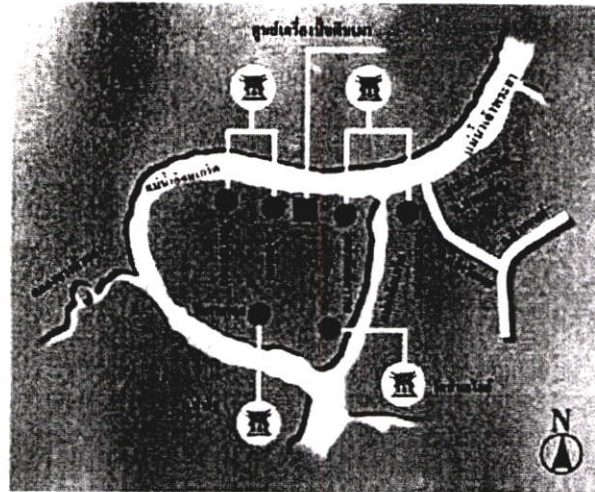
1. เกาะเกร็ด

เกาะขนาด 2,000 กว่าไร่ อยู่ใกล้กรุงเทพฯ แต่เมืองนนท์นี่เอง ตามที่ท่านสุนทรภู่กล่าวไว้ว่า "ถึงเกร็ดขานมอญแต่ก่อนเก่า" ที่นี่เป็นถิ่นของชาวมอญที่อพยพมาตั้งแต่สมัยพระเจ้าตากสินว่ากันว่า ชาวมอญเป็นเลิศในทางเครื่องปั้นดินเผา สืบทอดงานปั้นจนตั้งเป็นหมู่บ้านเรียกว่า "กวางอาม่าน" และหากใครที่มาเยือนเกาะเกร็ดแล้ว ไม่ได้มาเห็นหม้อลายวิจิตร ถือว่ายังไม่ถึง สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น ศูนย์เครื่องปั้นดินเผาอมญโบราณ ชื่นชมกับหม้อลายวิจิตร แก้วน้ำลายสลักดั้งเดิม ไปดูโบสถ์หลังงามวัดไผ่ล้อม, หอสวดมนต์ และหมู่กุฏิ วัดเสาชงทองวัดปรมัยยิกาวาส อายุกว่า 200 ปี ไปไหว้พระพุทธรูปไสยาสน์ ชมภาพจิตรกรรมฝาผนัง เครื่องสังเค็ดโบราณ และโอ่งดินเผาใหญ่ที่สุดในประเทศ และที่ห้ามพลาดคือ ไปดมกลิ่นหอมของดอกจันทน์กะพ้อบานสะพรั่ง



ภาพที่ 2.36 ศูนย์เครื่องปั้นดินเผาอมญโบราณ

การเดินทางโดยสารเรือเพียง 45 นาที จากเรือควนท่าช้าง มาสุดที่ปากเกร็ด แล้วเดินย้อนมาที่วัดสนามเหนือเพื่อลงเรือข้ามฟาก หรือซื้อตั๋วเรือ "วันเดียว เที่ยวเมืองนนท์" ตามเส้นทางบางกรวย - บางใหญ่ - ปากเกร็ด เฉพาะเสาร์ - อาทิตย์ ที่ ททท. นนทบุรี จัดขึ้น รถยนต์ ส่วนเส้นทางรถโดยสาร ที่ท่าปากเกร็ด มีรถสาย ปอ. 5, ปอ. 6, ปอ. 104, ปอ. 32 ผ่าน หรือกค 184 ถ้ามเส้นทางมาทำน้ำปากเกร็ด

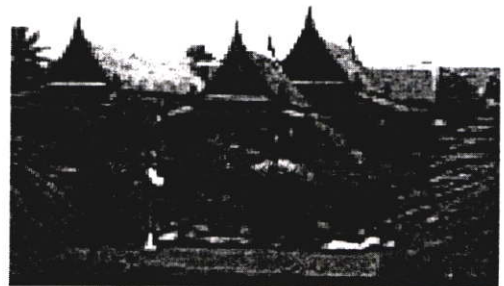


ภาพที่ 2.37 แสดงตัวอย่างเส้นทางท่องเที่ยวเกาะเกร็ด

2. ล่องแม่น้ำเทียวกรุงศรีอยุธยา

นักนิยมบ้านไทย ทั้งทรงไทยจั่วแบน หรือป้านลม จะได้สัมผัส อิ่มใจกับบ้านไทยริมน้ำ ที่เรียงรายกันให้ชมไม่รู้เบื่อ ตลอดการเที่ยวครั้งนี้

ชมบ้านไทยที่อยุธยา ก่อน ช่วงเช้าก่อน 9 โมง ไปลงเรือที่ทำเรือหลังตลาดหัวรอ หรือที่ท่าเรือตลาดเจ้าพรหมก็ได้ แล่นเรือขึ้นไปทางเหนือผ่านวัดมณฑป วัดแค โรงเลื่อย วิทยาลัยการต่อเรือ แล้วเข้าคลองหันตรา จากคลองหันตราต้องย้อนกลับมาที่ท่าตลาดหัวรอ แล้วผ่านตลาดเจ้าพรหมไปออกแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านวัดพนัญเชิงสองข้างทางมีบ้านสลับกับวัด โรงเลื่อย โรงสี ก่อนกลับมาท่าเรือหาก้วยเตี้ยวรอยกินเป็นอาหารมื้อเที่ยง เพิ่มบรรยากาศในการนั่งเรือเทียว



ภาพที่ 2.38 แสดงบ้านไทยริมคลองหันตรา จ.พระนครศรีอยุธยา

ช่วงบ่ายไปชมบ้านไทยนอกเกาะเมือง ที่บ้านต้นยาง ต.ปากกราน ออกจากเกาะเมืองข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านวัดไชยวัฒนาราม (เส้นทางหลวง 3263) ผ่านวัดไชยวัฒนาราม แล้วเลี้ยวซ้ายไปทางหมู่บ้านโปรตุเกส เห็นวัดช้าง อยู่ทางขวามือ เลี้ยวซ้าย เข้าถนนลูกรังเล็ก ๆ ด้านในเป็น

หมู่บ้านต้นยาง ถนนลูกรังจะวนผ่านบ้านมอญ บ้านอิสลามและมัสยิดเก็ย มีบ้านไทยเก่า ๆ ให้ดูหลายหลัง ถ้ายังมีเวลาให้ไปดูบ้านไทยต่อที่บ้านปากกราน และบ้านพลู ซึ่งอยู่ใกล้ ๆ กัน

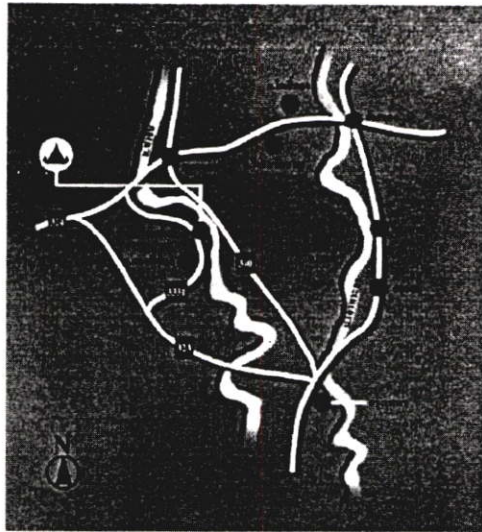
ชมบ้านไทยในอ่างทอง ใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 309 ก่อนเข้าอ่างทองจะผ่าน อ.บางปะหัน ที่นี้จะมีโรงงานปรุ้งเรือ (สร้างเรือ) หลายแห่ง เข้าไปดูขั้นตอนการปรุ้งเรือได้ เมื่อเข้ามาในตัวเมืองอ่างทองแล้ว ให้ตรงไปยัง อ.วิเศษชัยชาญ ที่บ้านหัวตะพานยังมีบ้านไทยอยู่หลายหลัง แต่บ้านไทยที่นี่จะต่างกับที่อยู่ตรงบ้านลม บ้านไทยที่อยู่ตรงจะมีเหงา แต่วิเศษชัยชาญจะเป็นทางปลา ออกจากวิเศษชัยชาญเข้าสู่พรรณฯ กิ่งกั้นในสุพรรณฯ ก่อยเดินทางชมบ้านไทยต่อวันรุ่งขึ้น

เส้นทางนี้จะมีทุ่งนาและสระบัวขนาบไปตลอดจนเข้าเขตบ้านบางแม่หม้าย ให้เลี้ยวขวาตรงป้าย "บ้านหัตถกรรมบางแม่หม้าย" มีกลุ่มเรือนไทยมีชานเชื่อมถึงกันให้เห็นอยู่ 3-4 หลัง มาถึงแล้วจะซื้อไม้กวาดไซมะพร้าวติดมือกลับไปก็ไม่หนักหนาอะไร คุณภาพดีแถมราคาถูกเพราะเป็นแหล่งผลิต ออกจากหมู่บ้านบางแม่หม้ายมาตามทางหลวง 3351 เหมือนเดิม เข้าสู่ อ.สองพี่น้อง เข้าเส้นทางไปวัดไผ่โรงวัว มาออกเส้นทางหลวง 340 เพื่อกลับกรุงเทพฯ



ภาพที่ 2.39 บ้านหัตถกรรมบางแม่หม้าย

อีกเส้นทางหนึ่งใน อ.บางปลาม้า น่าสนใจไม่แพ้กัน จากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวง 340 เลี้ยวซ้ายเข้า อ.บางปลาม้า ผ่านร้านแม่บัวสลีเจ้าดังของสุพรรณฯ เลี้ยวขวาไปตามทางเลียบบแม่น้ำท่าจีน ผ่านที่ว่าการอำเภอฯ เลี้ยวขวาไปตามถนนลาดยางเล็ก ๆ เลี้ยวซ้ายเข้าถนน รพช. ดอนโพธิ์-โคกคราม ตลอดเส้นทางนี้ จะผ่านทุ่งนาใกล้ มีบ้านไทยให้เดินตามมากมาย แต่ถ้ามีเวลาเพียง 1 วัน แนะนำให้ไปตามเส้นทาง อ. สองพี่น้องและ อ.บางปลาม้า สุพรรณฯ จะมีบ้านไทยมากที่สุด การเดินทางโดยเรือ ลงเรือที่ตลาดหัวรอ หรือที่ทำเรือตลาดเจ้าพรหม ราคาครึ่งวัน ราว 500-600 บาท



ภาพที่ 2.40 แสดงตัวอย่างเส้นทางท่องเที่ยวกรุงเทพฯ-อยุธยา

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สาทร ทองคำแท้ (2546 : 15) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาคลองผดุงกรุงเกษมเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ จากการวิจัยพบว่า

การพัฒนาคลองผดุงกรุงเกษมเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ ผู้วิจัยมีแนวคิดในการพัฒนาแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ สักยภาพของลำน้ำ แหล่งท่องเที่ยว และ โครงสร้างพื้นฐาน

1. แนวคิดในการพัฒนาสภาพของลำน้ำโดยรอบที่อยู่ริมคลองส่วนที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ การมองเห็นในขณะที่นั่งบนเรือหรือเดินอยู่ริมฟุตบาท การสร้างขอบเขตทางสายตาในรูปแบบต่างๆ การจัดภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าและริมอาคาร

2. แนวคิดในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยวขึ้นมาใหม่ที่อยู่ริมคลองเพื่อเตรียมพร้อมรับนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมชมหรือผู้มาเยือน การหาพื้นที่สีเขียวที่อยู่ริมคลอง การจัดเตรียมที่พักผ่อน แพนผังเส้นทาง ทำน้ำหรือท่าเทียบเรือ บุคคลากรที่ให้ความรู้ในสถานที่นั้นๆ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ที่พึงมีแก่นักท่องเที่ยว

3. แนวคิดในการพัฒนาส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่ยังขาดให้ครบสมบูรณ์ตามองค์ประกอบทำการปรับปรุงทำน้ำและท่าเรือของเดิม ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์บริการด้านความปลอดภัยที่จอดรถ ท่าเรือ แหล่งบริการให้เช่าที่จอดเรือ

พรรณทิพย์ เปี่ยมพุทธานุกุล (2537 : 113) ได้วิจัยเกี่ยวกับวิวัฒนาการชุมชนและตลาดน้ำดำเนินสะดวก จังหวัดราชบุรี เป็นการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการอนุรักษ์ชุมชนและตลาดน้ำดำเนินสะดวก โดยมีวัตถุประสงค์

- เพื่อดำรงไว้ซึ่งรูปแบบและวิถีชีวิตของชุมชนน้ำที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะ
- เสนอแนะมาตรการด้านกฎหมายและแผนงานเพื่อให้การอนุรักษ์และพัฒนาชุมชนและตลาดน้ำดำเนินสะดวกให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ให้กับหน่วยงานราชการ และประชาชนในท้องถิ่นตระหนักถึงคุณค่าในการอนุรักษ์

วิธีดำเนินการ

1. อนุรักษ์รูปแบบชุมชนริมน้ำ การอนุรักษ์รูปแบบชุมชนน้ำเป็นส่วนสัมพันธ์ในทุกด้าน ๆ ที่ก่อให้เกิดเอกลักษณ์วัฒนธรรมเฉพาะท้องถิ่น อันได้แก่ ชุมชนชาวสวน เมืองริมน้ำ ตลาดน้ำ วิถีชีวิตและกิจกรรมต่าง ๆ ทางน้ำ ด้วยขั้นตอนดังนี้

ก. กำหนดขอบเขตพื้นที่อนุรักษ์

การกำหนดขอบเขตพื้นที่อนุรักษ์พิจารณาจากลักษณะทางกายภาพซึ่งมีชุมชนชาวสวนเป็นปัจจัยหลัก และยังพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของแหล่งที่อยู่อาศัยในกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าที่มาค้าขายยังตลาดน้ำ พิจารณาถึง สภาพปัจจุบันจาก

- 1) การวางอาคาร กับลำคลอง
- 2) รูปแบบการใช้ที่ดิน
- 3) ระบบถนน โครงข่ายของถนนปัจจุบันที่เข้าถึงพื้นที่
- 4) ระบบสาธารณูปโภค

ข. กำหนดแนวทางพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์รูปแบบชุมชนน้ำ

1) การจัดระบบโครงข่ายคมนาคม ความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบชุมชนน้ำคือการมีระบบโครงข่ายทางน้ำเป็นโครงสร้างหลักของชุมชน แต่ปัจจุบันอิทธิพลของการคมนาคมทางบกมีความสำคัญขึ้นมาแทนที่ทางน้ำ ทำให้ชุมชนพึ่งพาทางน้ำในการคมนาคมขนส่งน้อยลง ผลต่อเนื่องคือการละทิ้งความหมายของเส้นทางน้ำ การจัดระบบโครงข่ายคมนาคมจึงมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนากระบวนทางถนนและทางน้ำให้สอดคล้องกัน

1.1) มาตรฐานการจัดระบบโครงข่ายทางน้ำ

- จัดระบบคมนาคมทางน้ำให้เป็นทางสัญจรหลักภายในชุมชน โดยส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำควบคู่กับการคมนาคมทางบก ด้วยการพัฒนาลองแยกคลองซอยต่าง ๆ เป็นเส้นทางย่อยเชื่อมต่อกับเส้นทางรถยนต์ เพื่อใช้เส้นทางน้ำเหล่านี้เป็นทางสัญจรภายในชุมชน การพัฒนาลำคลองต่างๆ นั้น ต้องมีการบำรุงดูแลรักษาคลองอย่างสม่ำเสมอ ด้วยการขุดลอกลำคลองที่ตื้นเขิน และกำจัดสวะที่เป็นอุปสรรคในการสัญจร

- จัดระบบขนส่งสนับสนุนให้ชาวสวนขนส่งผลผลิตทางการเกษตรทางน้ำไปยังตลาดกลางในจังหวัดและกรุงเทพฯ โดยใช้คลองดำเนินสะดวกเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งผลผลิตไปกรุงเทพมหานครแทนการขนส่งทางรถยนต์ เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัด

- จัดระบบการจราจรการจราจรทางน้ำในปัจจุบันมีเพียงเรือหางยาววิ่งรับส่งผู้โดยสารเฉพาะคลองดำเนินสะดวกเท่านั้น จึงควรได้รับการปรับปรุงระบบการจราจรทางน้ำเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำและให้บริการชุมชนที่อยู่ลึกเข้าไปตามคลองย่อย โดยจัดให้มีเรือประจำทางวิ่งรับส่งผู้โดยสารในคลองแยกที่สำคัญ ๆ

1.2) มาตรการจัดการระบบโครงข่ายถนน

- ระบบโครงสร้างถนน ถนนที่สร้างตัดผ่านลำคลองทุกสายต้องยกพื้นสูงเป็นสะพานข้ามคลอง เพื่อให้เรือแล่นผ่านไปมาได้โดยสะดวก

- แนวถนนที่สร้างใหม่ไม่ควรสร้างประชิดคลองในแนวขนานทั้งนี้เป็น การลดความสำคัญทางน้ำลง

- พัฒนาระบบถนนให้ส่งเสริมกับการคมนาคมทางน้ำ

2) การจัดระเบียบการใช้ที่ดิน

- สนับสนุนให้มีการจัดทำผังเมืองรวม เพื่อกำหนดการใช้ที่ดิน และอนุรักษ์สภาพชุมชนเกษตรกรรมดั้งเดิมและรักษาความสัมพันธ์ของตลาดน้ำไว้

- ควบคุมการใช้พื้นที่ริมน้ำเพื่อการอนุรักษ์เมืองริมน้ำ

- พัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักริมถนนหลักริมถนน เนื่องจากรองรับการเติบโตของเมืองตามถนนทางหลวงสายหลัก เพื่อให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างเหมาะสมและรบกวนรูปแบบชุมชนน้ำให้น้อยที่สุด

3) สนับสนุนชุมชนชาวสวน

- สนับสนุนด้านการเงินและเผยแพร่ข่าวสาร ความรู้แก่ชาวสวน

- ส่งเสริมอาชีพด้านการเกษตรแก่คนหนุ่มสาวในท้องถิ่น

- ส่งเสริมให้ชาวสวนใช้วิธีการเกษตรแบบธรรมชาติ

- ประชาสัมพันธ์ผลผลิตของสวน ให้มีชื่อเสียงหรือจัดการประกวดผลผลิตขึ้น

4) อนุรักษ์สภาพน้ำ และสภาพแวดล้อม

5) จัดทำศูนย์ศึกษาทางน้ำ เช่น โครงการล่องเรือในคลองที่มีประวัติศาสตร์ในอดีต

2. อนุรักษ์เมืองริมน้ำ

ก. กำหนดขอบเขตพื้นที่อนุรักษ์

- พิจารณาจากลักษณะเฉพาะของการวางอาคารเมืองริมน้ำที่ยาวต่อเนื่องกัน โดยตลอด เพื่อการรักษาสภาพเดิมของชุมชนที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และชีวิต เศรษฐกิจของชุมชนน้ำ

- พิจารณาสภาพปัจจุบันของรูปแบบอาคาร เช่น ความสูง จำนวนชั้น วัสดุโครงสร้างของอาคาร กิจกรรมการใช้ที่ดิน เป็นต้น

ข. กำหนดแนวทางพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์

มาตรการส่งเสริม

1) ส่งเสริมกิจกรรมการใช้อาคารเพื่อการค้า ที่เป็นกิจกรรมเหลือเพียงแห่งเดียวของพื้นที่ต้องส่งเสริมด้วยมาตรการทางด้านบวก เช่น ลดภาษีโรงเรือน เพื่อเป็นแรงจูงใจไม่ให้ละทิ้งกิจกรรมน้ำ

2) ส่งเสริมกิจกรรมการใช้อาคารเพื่อพักอาศัย สถาปเมืองริมน้ำเขียวเหงาบ้านเรือนมีสภาพทรุดโทรมขาดคนดูแล ต้องส่งเสริมไม่ให้ละทิ้งบ้านเรือน เช่น การยกเว้นภาษีบำรุงท้องที่ การสร้างอาชีพท้องถิ่น

มาตรการควบคุม

1) ควบคุมความสูงของอาคารและลักษณะอาคาร โดยให้อาคารมีความสูงไม่เกิน 2 ชั้น และลักษณะอาคารควรมีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเรือนไทย

2) กำหนดพื้นที่ริมน้ำเป็นทางสาธารณะ ควรมีมาตรการกำหนดห้ามรุกล้ำพื้นที่สาธารณะและสร้างสิ่งกีดขวางทางเดินหน้าบ้าน เพื่อเป็นพื้นที่เปิดโล่งพักผ่อน

3) กำหนดการใช้ที่ดินริมน้ำ ห้ามการใช้ที่ดินที่ก่อเกิดมลภาวะ

4) กำหนดห้ามทิ้งขยะมูลฝอย ซากสัตว์และสิ่งปฏิกูลลงคลอง

5) จัดแผนป้องกันอัคคีภัย เนื่องจากชุมชนเป็นเรือนไม้ส่วนใหญ่ปลูกติดๆ กัน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่ชนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยการวิจัยภาคสนาม (Field Research) และการศึกษาวิจัยภาคเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามความคิดเห็น เป็นส่วนประกอบเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ที่ต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ในการวิจัย ผู้วิจัยได้สุ่มตัวอย่างจาก นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ

- นักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จำนวน 150 คน โดยคัดเลือกอย่างเจาะจงจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ

3.1.3 คลองที่ศึกษา คือ คลองรอบพื้นที่เมืองธนบุรี ตั้งอยู่ในเขตบางกอกน้อยและเขตบางกอกใหญ่

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1.1 ข้อมูลภาคเอกสาร (Document Study) ศึกษาด้านประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ทฤษฎี เอกสาร ที่เกี่ยวกับการพัฒนาทางกายภาพด้านการท่องเที่ยวคลองรอบกรุงธนบุรีเดิม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.2.1.2 แบบสอบถามความคิดเห็นและความต้องการในการพัฒนาแม่น้ำและคลอง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ แบ่งเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 แบบสอบถามด้านสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นและความต้องการในการพัฒนา

แม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำของนักท่องเที่ยว ที่มีลักษณะเป็นปลายปิด

3.2.1.3 แบบสำรวจภาคสนาม ประกอบด้วย การสำรวจศักยภาพของลำน้ำ แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำและ โครงสร้างพื้นฐานของแม่น้ำและคลองในพื้นที่ธนบุรี โดยใช้อุปกรณ์ในการสำรวจดังนี้

1. กล้องถ่ายภาพ
2. กล้องถ่ายภาพวิดีโอ
3. แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ

3.2.2 การสร้างเครื่องมือ ผู้วิจัยยึดหลักในการสร้างเครื่องมือในการวิจัยดังนี้

3.2.2.1 ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับวิธีการทำแบบสอบถาม

3.2.2.2 ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ

3.2.2.3 ร่างเครื่องมือ 1 ชุดประกอบด้วยแบบสอบถาม(ภาคภาษาไทยและภาษาอังกฤษ)

3.2.2.4 ผู้วิจัยได้นำแบบสัมภาษณ์ ที่สร้างเสร็จเสนอต่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมตรวจสอบเนื้อหาของเครื่องมือ และความเที่ยงตรง ก่อนนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบอีกครั้ง

3.2.2.5 ผู้วิจัยดำเนินการแก้ไขเครื่องมือตามที่อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมเพื่อตรวจสอบแล้ว จากนั้นผู้วิจัยนำเครื่องมือไปขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิ 4 ท่าน พิจารณาตรวจสอบเนื้อหาที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. นางสาวสุรีพร พงศ์พาณิชย์ | งานประสานงานองค์กรสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย |
| 2. นางสาวสุวิมล ปัญจะ | กองวางแผนและพัฒนาเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร |
| 3. นายวัชรานนท์ พยัคฆนันท์ | หัวหน้ากลุ่มสถาปัตยกรรม สำนักสถาปัตยกรรม กรมศิลปากร |
| 4. นายสตะวัน สุ่มซ้าย | ภูมิสถาปนิก สำนักสถาปัตยกรรม กรมศิลปากร |

3.2.2.6 นำข้อมูลที่ได้จากผู้ทรงคุณวุฒิได้ตรวจสอบเครื่องมือ ผู้วิจัยดำเนินการแก้ไขปรับปรุงเครื่องมือร่วมกับอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมตรวจสอบเพื่อแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสมในการเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนนำเครื่องมือไปใช้จริง

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ผู้วิจัยติดต่อทำหนังสือจากงานบัณฑิตศึกษา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง ทำหนังสือขอความร่วมมือในการทำวิจัยไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ธนบุรีเดิม เพื่อขอความอนุเคราะห์ข้อมูลในการทำวิจัย

3.3.2 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม

3.3.3 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจ

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.4.1 แบบสอบถาม เป็นข้อมูลที่มีลักษณะเชิงนับได้ใช้ค่าความถี่และค่าร้อยละ การสังเคราะห์เสนอเป็นตาราง แผนภูมิ พร้อมประกอบเป็นคำบรรยาย

3.4.2 แบบสำรวจ เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพโดยวิธีการสังเคราะห์และสรุปผลเป็น ตารางแผนภูมิ พร้อมภาพประกอบและคำบรรยาย

เมื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดแล้วนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จะนำมาใช้ประกอบกับหลักการรวมทั้งทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัย เพื่อเสนอรูปแบบและแนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพพื้นที่ชนบุรีโดยการวิจัยภาคสนาม (Field Research) และการศึกษาวิจัยภาคเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามความคิดเห็น และได้นำมาวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามความคิดเห็น

4.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

4.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่

4.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับศักยภาพของลำน้ำ

4.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

4.2.4 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามความคิดเห็น

4.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลด้านสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 การจำแนกข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยว

| ข้อมูลทั่วไป | จำนวน | ร้อยละ |
|------------------|------------|------------|
| 1. เพศ | 150 | 100 |
| 1) ชาย | 94 | 62.7 |
| 2) หญิง | 56 | 37.3 |
| 2. อายุ | 150 | 100 |
| 1) ต่ำกว่า 18 ปี | - | - |
| 2) 18 – 25 ปี | 6 | 4.0 |
| 3) 26 – 35 ปี | 72 | 48.0 |
| 4) 36 – 45 ปี | 36 | 24.0 |
| 5) 46 – 55 ปี | 24 | 16.0 |
| 6) มากกว่า 55 ปี | 12 | 8.0 |

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

| ข้อมูลทั่วไป | จำนวน | ร้อยละ |
|------------------------------------|------------|------------|
| 3. อาชีพ | 150 | 100 |
| 1) ประกอบธุรกิจส่วนตัว | 12 | 8.0 |
| 2) พนักงาน/รับจ้าง/ลูกจ้าง | 42 | 28.0 |
| 3) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ | 80 | 53.3 |
| 4) รับบำนาญ | 6 | 4.0 |
| 5) อื่น ๆ | 10 | 6.7 |
| 4. ระดับการศึกษา | 150 | 100 |
| 1) ประถมศึกษาหรือต่ำกว่าประถมศึกษา | 4 | 2.7 |
| 2) มัธยมศึกษา | 7 | 4.7 |
| 3) มัธยมปลาย | 24 | 16 |
| 4) อนุปริญญา | 36 | 24 |
| 5)ปริญญาตรี | 62 | 41.3 |
| 6)ปริญญาตรีขึ้นไป | 17 | 11.3 |
| 5. รายได้ | 150 | 100 |
| 1) ไม่มีรายได้ | 6 | 4.0 |
| 2) ต่ำกว่า 3,000 บาท | 10 | 6.7 |
| 3) 3,001 – 6,000 บาท | 20 | 13.3 |
| 4) 6,001 – 9,000 บาท | 30 | 20.0 |
| 5) 9,001 – 12,000 บาท | 29 | 19.3 |
| 6) 12,001 – 15,000 บาท | 27 | 18.0 |
| 7) มากกว่า 15,001 บาท | 28 | 18.7 |

จากตารางที่ 4.1 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 62.7 มีอายุ 26 – 35 ปี ร้อยละ 48 วุฒิการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรีร้อยละ 41.3 ส่วนใหญ่มีอาชีพรับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 53.3 รองลงมา ร้อยละ 28 มีอาชีพรับจ้างหรือลูกจ้าง โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ร้อยละ 20 มีรายได้ 6,001 – 9,000 บาท รองลงมามีรายได้ 9,001 – 12,000 บาท ร้อยละ 19.3 และรายได้มากกว่า 15,001 ขึ้นไป ร้อยละ 18.7

4.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ
ตอนที่ 2 ข้อมูลความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

ตารางที่ 4.2 การจำแนกข้อมูลความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

| ความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ | จำนวน | ร้อยละ |
|---|------------|------------|
| 1. ลักษณะแหล่งท่องเที่ยว | 252 | 100 |
| 1) แหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ | 78 | 30.95 |
| 2) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ | 84 | 33.33 |
| 3) แหล่งท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรม ประเพณี | 90 | 35.71 |
| 2. องค์ประกอบที่สำคัญต่อการท่องเที่ยวทางน้ำ | 333 | 100 |
| 1) แหล่งท่องเที่ยวริมสองฝั่งคลอง | 54 | 16.22 |
| 2) ทักษะภาพและบรรยากาศของลำน้ำ | 66 | 19.82 |
| 3) ศักยภาพของลำน้ำ | 33 | 9.91 |
| 4) กิจกรรมการท่องเที่ยวตลอดการเดินทาง | 18 | 5.40 |
| 5) ระยะเวลาที่เหมาะสมในการท่องเที่ยว | 30 | 9.00 |
| 6) พาหนะที่เหมาะสมที่ใช้ในการท่องเที่ยว | 39 | 11.72 |
| 7) การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ | 12 | 3.60 |
| 8) การบริการด้านความปลอดภัย การให้ข้อมูล ข่าวสารประชาสัมพันธ์ | 33 | 9.90 |
| 9) การมีส่วนร่วมของชุมชนที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยว | 42 | 12.62 |
| 10) อื่น ๆ | 6 | 1.80 |
| 3. สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการท่องเที่ยว | 276 | 100 |
| 1) การเข้าถึง | 48 | 17.40 |
| 2) ทำจอดเรือ | 38 | 13.77 |
| 3) บริการเรือเช่า | 18 | 6.52 |
| 4) ที่จอดรถ | 36 | 13.04 |
| 5) ร้านอาหาร | 39 | 14.13 |
| 6) ร้านจำหน่ายของที่ระลึก | 3 | 1.08 |
| 7) ห้องน้ำ-ส้วม | 43 | 15.58 |
| 8) การจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยว | 48 | 17.40 |
| 9) อื่น ๆ | 3 | 1.08 |

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

| ความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ | จำนวน | ร้อยละ |
|---|------------|------------|
| 4. รูปแบบการท่องเที่ยว | 150 | 100 |
| 1) ไปรถยนต์ - ล่องเรือกลับ | 10 | 6.66 |
| 2) ไปเรือ - กลับเรือ | 96 | 64.0 |
| 3) ไปเรือ - กลับรถยนต์ | 42 | 28.0 |
| 4) อื่น ๆ | 2 | 1.33 |
| 5. ระยะเวลาที่เหมาะสม | 150 | 100 |
| 1) ไม่เกิน 1 ชม. | - | - |
| 2) ไม่เกิน 2 ชม. | 6 | 4.00 |
| 3) ไม่เกิน 3 ชม. | 30 | 20.00 |
| 4) ครึ่งวันช่วงเช้า | 48 | 32.00 |
| 5) ครึ่งวันช่วงบ่าย | 12 | 8.00 |
| 6) เต็มวัน | 54 | 36.00 |

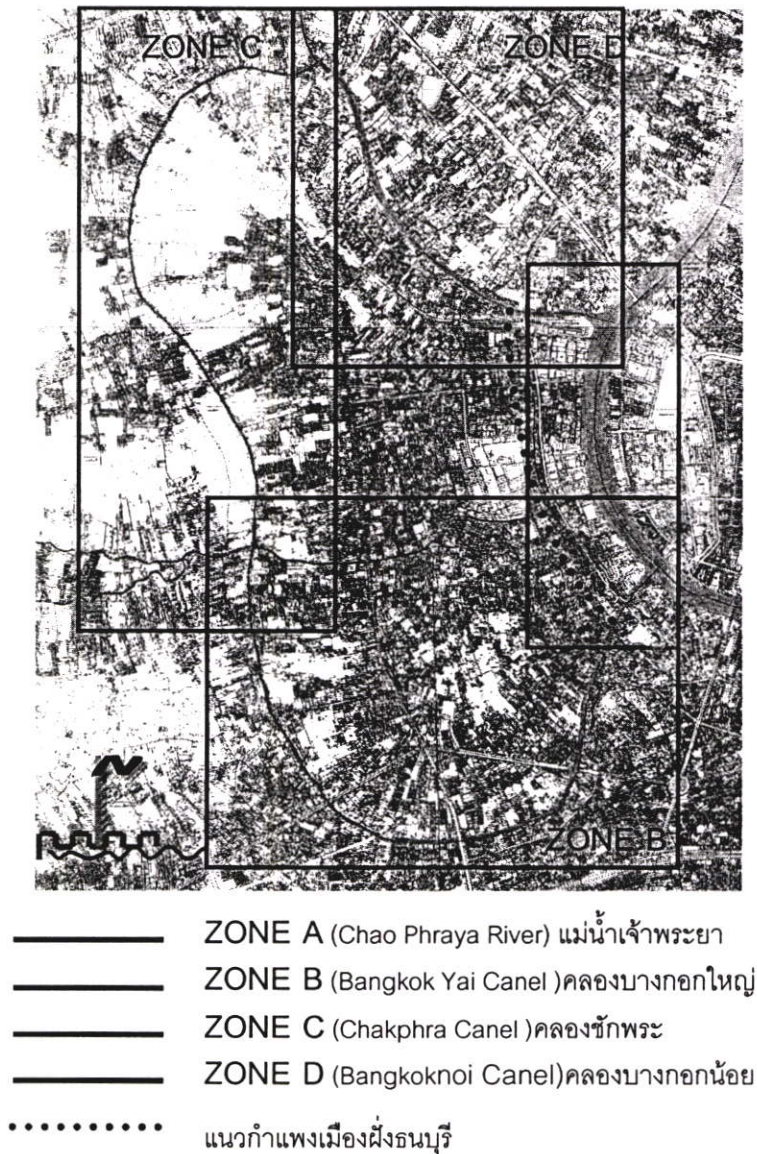
จากตารางที่ 4.2 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ร้อยละ 35.71 มากที่สุด ซึ่งร้อยละ 33.33 นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติ และร้อยละ 30.95 นิยมแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ ส่วนองค์ประกอบที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยวเป็นทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ ร้อยละ 19.82 รองลงมาเป็นองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวริมสองฝั่งคลอง ร้อยละ 16.22 และการมีส่วนร่วมของชุมชนที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยว ร้อยละ 12.62

ส่วนความคิดเห็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการท่องเที่ยวสูงที่สุด ร้อยละ 17.40 เป็นการเข้าถึงและการจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยว รองลงมาเป็นบริการห้องน้ำ-ส้วม ร้อยละ 15.58 และ ร้อยละ 14.13 เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าจอดเรือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการท่องเที่ยว ร้อยละ 64.00 เห็นว่า ไปเรือและกลับเรือมากที่สุด รองลงมาเป็นรูปแบบไปเรือและกลับทางรถยนต์ ส่วนระยะเวลาที่เหมาะสมส่วนใหญ่ต้องการท่องเที่ยวแบบเต็มทั้งวัน ร้อยละ 36.00 และร้อยละ 32.00 ต้องการท่องเที่ยวแบบครึ่งวันช่วงเช้า

ดังนั้นจะพบว่า นักท่องเที่ยวทางน้ำส่วนใหญ่นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี การชมทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ มุ่งเน้นให้มีการเข้าถึงและการจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยวด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยรูปแบบการเดินทางไปเรือและกลับเรือ ใช้เวลาที่เหมาะสมในการท่องเที่ยวเต็มทั้งวันมากที่สุด

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพของพื้นที่



ภาพที่ 4.1 ที่ตั้งแม่น้ำและคลองในพื้นที่ธนบุรี

การวิเคราะห์ศักยภาพกรุงธนบุรีเป็นการวิเคราะห์ในภาพรวมพื้นที่ตลอดแนวแม่น้ำและคลองประกอบด้วยองค์ประกอบในด้านกายภาพ ประวัติศาสตร์ ประชากร เศรษฐกิจ และสังคม เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

4.2.1.1 ทำเลที่ตั้ง

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพพื้นที่ พบว่าพื้นที่มีวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานโดยอาศัยความสำคัญของลักษณะทางภูมิศาสตร์ กล่าวคือ ในรัชสมัยของสมเด็จพระไชยราชาธิราช

แห่งกรุงศรีอยุธยา (พ.ศ.2077-2089) ในสมัยนั้นการติดต่อกับต่างประเทศ เช่น จีน และ โปรตุเกส มีความสัมพันธ์กันมากขึ้น ราชสำนักกรุงศรีอยุธยาจึงให้ความสำคัญในการอำนวยความสะดวกในเรื่องการคมนาคมเป็นอย่างมากโปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกใหญ่ตรงส่วนที่แคบที่สุด ส่วนแม่น้ำเจ้าพระยาสายดั้งเดิม ที่ย่านบอกกอกก็แคบลง เริ่มตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อย แล้วผ่านหน้าโรงพยาบาลศิริราชไปจนถึงคลองบางกอกใหญ่ ข้างวัดอรุณราชวราราม เมื่อกระแสน้ำมีร่องให้พุ่งตรง ซึ่งจะไหลคล่องกว่าการเลี้ยวลัดคดโค้งไปตามเส้นทางเดิม กระแสน้ำจึงมีกำลังแรง สามารถทำให้คลองลัดขยายกว้างขึ้นด้วยการทำลายสองฟากตลิ่ง จนกลายเป็นลำแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาแทนสายเก่า ส่วนลำแม่น้ำเดิมก็แคบเข้าจนเหลือเป็นคลอง การขุดคลองลัดที่ย่านบางกอกนั้นช่วยย่นระยะทางคมนาคม ย่านดังกล่าวกลายเป็นเกาะ และ ขยายชุมชนใหญ่ขึ้นเป็นบ้านเรือนและเรือสวนมากมาย ในที่สุดก็กลายเป็น "เมือง" อยู่บริเวณสองฟากฝั่งคลองลัดที่กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยากระทั่งในปัจจุบันเมืองมีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วไปตามยุคสมัย

4.2.1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดิน กล่าวได้ว่า เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่เพื่อการพักอาศัย เป็นชุมชนเก่าของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นย่านที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มพื้นที่ และความหนาแน่นของประชากรสูง จึงทำให้พื้นที่ที่มีความอึดด้วยกำแพงการขยายตัว โดยเฉพาะในพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยารอบแนวคูเมืองธนบุรีเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่มีการใช้ที่ดินในประเภทสถาบันราชการ เช่น กลุ่มอาคารโรงพยาบาลศิริราช และกลุ่มอาคารราชการในสังกัดกองทัพเรือ นอกจากนี้บริเวณดังกล่าวยังมีการควบคุมทางกฎหมายในเชิงอนุรักษ์ เช่นพระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2535 การควบคุมโดยคณะกรรมการกรุงรัตนโกสินทร์และการควบคุมการก่อสร้างดัดแปลงอาคาร ฯ โดยกระทรวงมหาดไทย โดยบริเวณพื้นที่ที่ศึกษา ร้อยละ 80 เป็นที่ดินเอกชน ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ราชพัสดุ ที่ดินทหาร ที่ธรณีสงฆ์ ที่ดินของการรถไฟไทย

1) พื้นที่อนุรักษ์ เป็นพื้นที่จัดทำแผนอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรีตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของที่ตั้งเมืองธนบุรีเดิม ที่ดินบริเวณเป็นกรรมสิทธิ์ของราชการมากกว่าเอกชน ส่วนใหญ่เป็นที่ดินของทหาร สืบเนื่องจากสมัยรัชกาลที่ 5 ทรงอนุญาตให้ใช้พื้นที่นี้เป็นที่ตั้งของกองทัพเรือ จึงทำให้มีพื้นที่ค่อนข้างใหญ่ หน่วยงานที่ตั้งอยู่ในปัจจุบันได้แก่ กรมอุทกหารเรือ กรมพลธิการทหารเรือ กรมอุทกศาสตร์ ที่ดินทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ราชพัสดุ อยู่ทางด้านเหนือของพื้นที่ใช้ประโยชน์เป็นสถานที่ราชการและสถานที่บริการสาธารณะที่สำคัญ ได้แก่ โรงพยาบาลศิริราช มหาวิทยาลัยมหิดล ที่ดินพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี ดิคลองบางกอกน้อย ที่ดินการรถไฟ เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟธนบุรี เริ่มตั้งแต่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ปากคลองบางกอกน้อย ไปตามแนวทางรถไฟ ที่ดินส่วนที่เหลือเป็นของเอกชน ที่มีการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นมาก นอกนั้นเป็นที่ดินของศาสนสถานสำคัญ

หลายแห่ง เช่น ที่ดินของวัดระฆังโฆสิตาราม วัดโมลีโลกยาราม วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร ซึ่งถือ
ว่าเป็นที่ธรณีสงฆ์ แบ่งส่วนเป็นพื้นที่ของโรงเรียน บางส่วนแบ่งให้เช่ากับประชาชนที่อยู่บริเวณ
ใกล้เคียง เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัย ร้านค้า ทั้งให้เช่าระยะสั้นและยาวจนเกิดปัญหาการแออัดขัดเย็บ
คของการปลูกสร้างที่ขาดระเบียบ ขาดความกลมกลืนกับพื้นที่

2) พื้นที่คุ้มครอง เป็นพื้นที่รอบตัวเมืองกรุงธนบุรีเดิม ที่ดินส่วนใหญ่
เป็นที่ดินเอกชน ที่เหลือเป็นพื้นที่ทหาร ได้แก่ กรมการขนส่งทหารเรือ กองดุริยางค์ทหารเรือ อยู่
ทางตอนเหนือติดถนนอิสรภาพ ช่วงซอยบ้านช่างหล่อลงมาถึงคลองมอญ จากนั้นเป็นที่ดินของศา
สนสถานซึ่งเป็นที่ธรณีสงฆ์ที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่

3) พื้นที่ต่อเนื่อง เป็นพื้นที่อยู่รอบนอกถัดจากพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่คุ้มครอง
ต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณสองฟากฝั่งคลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย ที่ดิน
ส่วนใหญ่เป็นที่ดินเอกชน มีการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ร้านค้า และพื้นที่เกษตรกรรม เช่น สวนผัก
สวนผลไม้ สวนไม้ประดับ มีที่ดินของราชการขนาดเล็กกระจายอยู่เช่นเดียวกับที่ดินธรณีสงฆ์เป็นที่
ตั้งของศาสนสถานด้วย

4.2.1.3 โครงการคมนาคมขนส่ง

1) โครงการถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนจรัลสนิทวงศ์ ถนนเพชรเกษมและ
ถนนรัชดาภิเษกถนนรัชดาท่าพระ โดยถนนแต่ละสายมีสภาพทางกายภาพพอสรุปได้ดังนี้

1.1) ถนนจรัลสนิทวงศ์ เป็นถนนสายหลักที่รองรับปริมาณจราจรแนว
เหนือใต้เริ่มจากแยกท่าพระไปจนถึงรอยต่อกับเขตบางกอกน้อยที่สะพานข้ามคลองมอญถนนจรัล
สนิทวงศ์มีขนาด 6 ช่องจราจรและมีเกาะกลางถนนแบ่งทิศทางการจราจรตลอดแนวบริเวณทาง
แยกท่าพระปัจจุบันกรุงเทพมหานครดำเนินการก่อสร้างทางลอดใต้ทางแยกขนาด 3 ช่องจราจรใน
แนวถนนจรัลสนิทวงศ์ตลอดถนนเพชรเกษมไปยังถนนรัชดาภิเษกแล้วเสร็จทำให้การจราจรเริ่ม
คล่องตัวมากขึ้น

1.2) ถนนเพชรเกษม เป็นถนนสายหลักอีกสายหนึ่งที่รองรับปริมาณ
จราจรทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ที่จะมุ่งหน้าขึ้นเหนือหรือมุ่งหน้าทางทิศตะวันออก
ถนนสายนี้มี 6 ช่องจราจรแบ่งทิศทางการจราจรออกเป็นข้างละ 3 ช่องจราจรด้วยเกาะกลางที่มี
ขนาดกว้างประมาณ 4 – 5 เมตร

1.3) ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจรเริ่มจากแยกท่าพระ
ไปทางทิศใต้ไปบรรจบกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินที่แยกมหาเศรษฐี โดยมีเกาะกลางแบ่งทิศทาง
การจราจรตลอดแนวถนนสายนี้ทำหน้าที่ในการรองรับปริมาณการจราจรระหว่างฝั่งพระนครกับ
ฝั่งธนบุรีที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านสะพานกรุงเทพมหานครและสะพานพระราม 3

2) โครงข่ายถนนสายรอง

ถนนสายรองในพื้นที่ประกอบด้วย ถนนอิสรภาพ ถนนวังเดิม ถนนอรุณอมรินทร์ตัดใหม่โดยถนนแต่ละสายมีสภาพทางกายภาพสรุปได้ดังนี้

2.1) ถนนอิสรภาพ เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตธนบุรีและเขตบางกอกน้อยถนนอิสรภาพเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน

2.2) ถนนวังเดิม เป็นถนนสายรองที่มีความสำคัญอย่างมากในเขตพื้นที่บางกอกใหญ่ถนนสายนี้มีแนวเส้นทางที่ขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยานอกเหนือจากการใช้เป็นถนนสำหรับการเดินทางของผู้ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงแล้วถนนสายนี้ยังเป็นที่ตั้งของกองทัพเรือและวัดอรุณราชวรารามรวมทั้งทำน้ำวัดอรุณที่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเส้นทางสำหรับผู้ที่เดินทางทางน้ำหรือผู้ที่ข้ามไปยังฝั่งพระนครโดยใช้เรือข้ามฟากถนนวังเดิมมีขนาด 2 ช่องจราจรไม่มีเกาะกลางถนนมีการจัดเลนรถทางเดียว ตั้งแต่ช่วงแยกตัดกับซอยทวิธาภิเษกไปจนถึงแยกถนนตัดใหม่ ส่วนช่วงจากแยกถนนตัดใหม่จนถึงแยกโพธิ์สามต้นจัดเลนรถสองทางช่วงที่เป็นบริเวณทางแยกจะจัดช่องจราจรขาเข้าสู่ทางแยกเป็น 2 ช่องจราจรขาออกจากทางแยกมีช่องจราจร

2.3) ถนนอรุณอมรินทร์ เป็นถนนสายรองขนาด 4 ช่องจราจร ที่ต่อเชื่อมระหว่างถนนวังเดิม กับ ถนนประชาธิปไตยโดยเริ่มจากปลายถนนอรุณอมรินทร์ที่ตัดกับซอยทวิธาภิเษก ในพื้นที่เขตบางกอกใหญ่ตรงไปบรรจบกับถนนประชาธิปไตยบริเวณเชิงสะพานพระปกเกล้า ในพื้นที่เขตธนบุรีถนนสายนี้จะช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรจากถนนอิสรภาพลงได้บางส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า

3) ถนนและซอยอื่นๆ

นอกเหนือจากถนนสายหลักและสายรองดังกล่าวข้างต้นแล้วเขตบางกอกใหญ่ยังมีซอยต่างๆ ที่สำคัญมากมายที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และสายรองบางซอยจะทำหน้าที่คล้ายกับถนนสายรองด้วยการรองรับปริมาณจราจรป้อนเข้าสู่ถนนสายหลัก บางซอยทำหน้าที่เป็นเส้นทางลัดเนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักทำให้การจราจรมีความแออัดเพิ่มขึ้นมากจนเกินความเป็นท้องถิ่น ไปก็มีถนนและซอยที่สำคัญในพื้นที่

4) ระบบคมนาคมทางน้ำ

นอกเหนือจากแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วสามารถใช้ลำคลองต่างๆ เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำได้เป็นอย่างดีแม้ว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการไม่มากนักก็ตามเรือโดยสารที่ให้บริการในพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ เรือด่วน เรือข้ามฟาก และเรือหางยาว

4.1) เรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะของ ขนาดเรือกว้าง 2.5 - 4.5 เมตร ยาว 15.14 - 28.20 เมตร ลึก 0.76 - 1.65 เมตร ขนาดน้ำหนัก 10.32-35.52 ตันกรอสส์น้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารของเรือประมาณ 120 ที่นั่งต่อลำ(193 คน) เรือด่วน เป็นเรือที่ให้บริการตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา การให้บริการเรือด่วน ดำเนินการโดยเอกชนทั้งหมดปัจจุบันมีผู้ดำเนินการเพียงรายเดียวคือ บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยาจำกัด ให้บริการเรือด่วน 3 ประเภท คือ เรือด่วนธรรมดา

(ขงส้ม) เรือด่วนพิเศษ(ขงฟ้า) โดยเรือด่วนพิเศษจะให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลา 05.50 น.-08.30 น. และ 11.50-18.40 น.ของวันจันทร์-เสาร์เท่านั้น ส่วนเรือด่วนธรรมดาให้บริการทุกวันตั้งแต่ 06.00 น.-18.40 น. โดยท่าเรือในพื้นที่ ได้แก่ ท่าเรือรถไฟ ท่าวังหลัง(ศิริราช)

4.2) เรือข้ามฟาก ในพื้นที่ที่ศึกษามีท่าเรือข้ามฟากท่า คือท่าเรือ ท่าเรือรถไฟ ท่าวังหลัง(ศิริราช) ท่าวัดระฆัง ท่าวัดอรุณราชวราราม

4.3) เรือยนต์เพลลาใบจักรยาว หรือ เรือหางยาว ลักษณะของเรือโดยเฉลี่ย มีที่นั่ง 20 – 40 ที่นั่งต่อลำ ขนาดเรือกว้าง 1.5 เมตร ยาว 14 เมตร ลึก 0.90 เมตร ระบบเรือหางยาวนี้นอกจากจะให้บริการในลักษณะของเรือโดยสารประจำทาง ให้บริการอยู่ในคลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย และคลองมอญแล้วยังให้บริการในลักษณะเป็นเสมือนเรือแท็กซี่ผู้ให้บริการสามารถเหมาเรือเพื่อการเดินทาง ไปตามจุดหมายต่าง ๆ

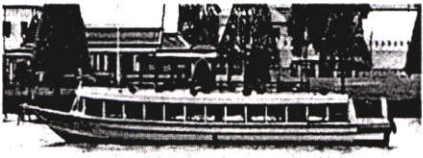
4.4) เรือท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นเรือยนต์มีเครื่องกลางลำและท้ายลำเรือ มีขนาดเล็กลงผู้โดยสารตั้งแต่ 15-60 คน ขึ้นไป เรือขนาดเล็กจะต้องระมัดระวังความแรงของกระแสคลื่นน้ำจากการสวนทางกันของเรือยนต์

ตารางที่ 4.3 แสดงระยะเวลาในการปล่อยเรือออกจากท่าเทียบเรือ

| ประเภทเรือโดยสาร | วันราชการ | วันหยุดราชการ |
|---|-------------------|-------------------|
| เรือด่วนธรรมดา (06.00-18.40 น.) | 15 – 20 นาที / ลำ | 20 – 25 นาที / ลำ |
| เรือด่วนพิเศษทุกขง (06.00-18.40 น.), (11.50-19.00 น.) | 5 – 15 นาที / ลำ | 15 – 40 นาที / ลำ |
| เรือข้ามฟาก (05.00-22.0 น.) | ทุกๆ 5 นาที | ทุกๆ 5-10 นาที |

ที่มา : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

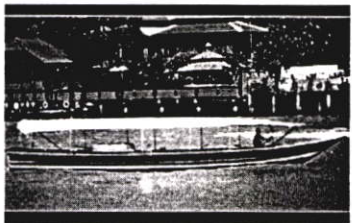
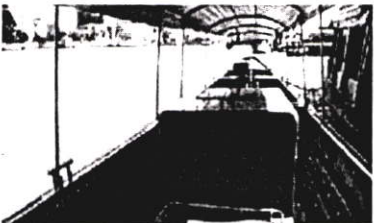
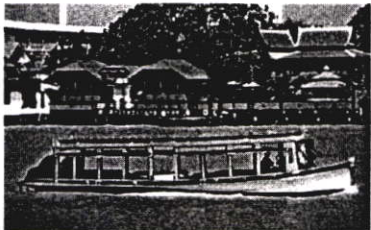

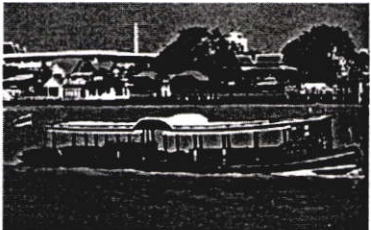

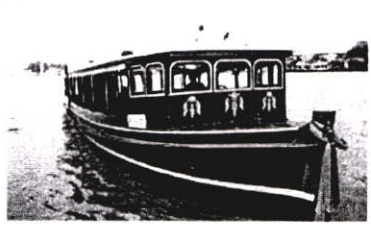
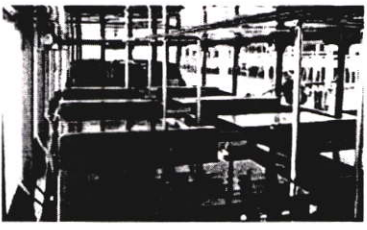
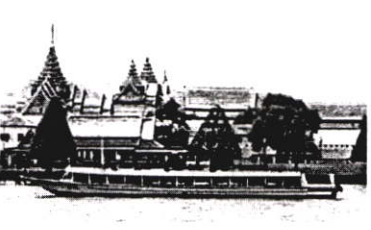
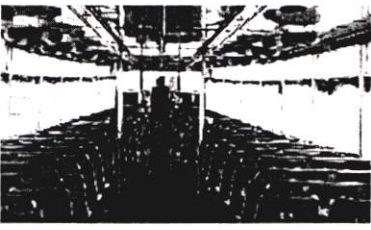
ตารางที่ 4.4 ลักษณะเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา

| เรือ | จำนวนผู้โดยสาร | ค่าโดยสาร | ออกจาก | ปลายทาง | |
|--|----------------|-----------|---------------------|---------------------|-------------|
| เรือประจำทาง  ขนาด : 27.00x5.50x1.50 ม. | 90 คน | | วัดราชสิงขร | ราชินี | |
| | | | ราชวงศ์ | เกียกกาย | |
| | | | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | พ้ายัพ | |
| | | | เกียกกาย | ราชวงศ์ | |
| | | | วัดราชสิงขร | เกียกกาย | |
| | | | | | ราชวงศ์ |
| | | | 13 บาท | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | ราชวงศ์ |
| | | | | เกียกกาย | วัดราชสิงขร |
| | | | | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | วัดราชสิงขร |

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

| เรือ | จำนวน ผู้โดยสาร | ค่าโดยสาร | ออกจาก | ปลายทาง |
|--|--------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| เรือควนพิเศษ(ธงส้ม) ขนาด : 27.00x5.50x1.50 ม. | 60 คน | 13 บาท ตลอดสาย | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | วัดราชสิงขร |
| เรือควนพิเศษ (ธงเหลือง) ขนาด : 29.50x5.80x2.20 ม. | 150 คน | 18 บาท | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | ตากสิน(สาทร) |
| | | | สาทร (ตากสิน) | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) |
| | 27 บาท | นนทบุรี(พิบูลย์ 3) | ราษฎร์บูรณะ (บึงกิ้ง) | |
| | | ราษฎร์บูรณะ (บึงกิ้ง) | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | |
| เรือควนพิเศษ(ธงฟ้า) ขนาด : 24.00x3.50x1.50 ม. | 40 คน | 22 บาท | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | วังหลัง |
| | | | วังหลัง | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) |
| | | | วังหลัง | สาทร (ตากสิน) |
| | | | สาทร (ตากสิน) | วังหลัง |
| | | 32 บาท | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) | สาทร (ตากสิน) |
| | | | สาทร(ตากสิน) | นนทบุรี (พิบูลย์ 3) |
| เรือข้ามฟาก ขนาด : 18.20x4.50x1.45 ม. | 90 คน | 3 บาท | ท่าช้าง | วังหลัง |
| | | | ท่าช้าง | ท่าวัดระฆัง |
| | | | ท่าพระจันทร์ | ท่ารถไฟ |
| | | | ท่าพระจันทร์ | สะพานพระปิ่นเกล้า |
| | | | สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งกรุงเทพ) | สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี) |

ตารางที่ 4.5 เรือท่องเที่ยวในคลอง

| เรือท่องเที่ยวในคลอง | ผู้โดยสาร | อัตราค่าเช่า (ชั่วโมง) |
|--|-------------------------------|-----------------------------|
| <p>เรือสุภัทรา แท็กซี่</p>   <p>ขนาด : 15.80x2.42x0.90 ม</p> | 15 ที่นั่ง เก้าอี้ไม้ | 1,000 บาท |
| <p>ภัทราวดี</p>   <p>ขนาด : 13.80x3.20x0.90 ม</p> | 20 ที่นั่ง เก้าอี้ไม้,หนัง | 2,000 บาท |
| <p>สุภัทรา 1</p>   <p>ขนาด : 18.90x3.40x0.90 ม</p> | 40 ที่นั่ง เก้าอี้ไม้ | 2,000 บาท |
| <p>สุภัทรา 3</p>   <p>ขนาด : 28.00x4.50x1.20 ม</p> | 50 ที่นั่ง เก้าอี้ไม้ | 3,000 บาท |
| <p>เรือเช่าขนาดกลาง</p>   | 60-72 ที่นั่ง | 2,000 บาท |

จะเห็นว่าโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ 2 ทาง คือการคมนาคมทางบกและทางน้ำ เนื่องจากพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ชั้นในที่เป็นรอยต่อ และทางผ่านการเดินทางจากแหล่งพักอาศัย ในเขตกรุงเทพมหานคร และในพื้นที่รอบนอกที่มีการขยายตัวใหม่

เมื่อพิจารณาสภาพโครงข่ายการคมนาคมประกอบด้วยศักยภาพและความสำคัญของพื้นที่ แล้วพบว่า รอบโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในพื้นที่ไม่มีความสมบูรณ์ ประกอบกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เมืองประวัติศาสตร์ รูปแบบของถนนที่มีอยู่เดิมมีขนาดเล็กไม่เพียงพอต่อความหนาแน่นของการจราจร ประกอบกับพื้นที่อนุรักษ์มีโบราณสถานและสถานที่สำคัญอยู่เป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดความหนาแน่นของการจราจรเข้าทำส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของโบราณสถานและสถานที่สำคัญ

การคมนาคมทางน้ำจึงมีความสำคัญและเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกรูปแบบหนึ่ง เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์เป็นเมืองที่อยู่อาศัยการคมนาคมทางน้ำมาแต่โบราณ จนกระทั่งในปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำ นับว่ายังมีบทบาทอยู่มาก ทั้งนี้เพราะชุมชนกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นชุมชนเกษตรกรรมที่อยู่อาศัยหนาแน่นตามริมคลองและพื้นที่สวนสลิกที่ยากแก่การเดินทางโดยรถยนต์ ประกอบกับปัญหาการจราจรทางบก จึงทำให้การเดินทางทางน้ำมีบทบาทมากขึ้นทุกวัน โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน

4.2.1.4 ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ในปัจจุบันการดำเนินการขึ้นอยู่กับควบคุมดูแลจากส่วนกลางของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรุงเทพมหานคร จึงมักไม่ค่อยประสบปัญหาทางด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการเท่าใดนักเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวมานานแล้ว เว้นเสียแต่บริเวณสวนสลิกในย่านคลองชักพระ อาจไม่ทั่วถึงในด้านของการบริการกำจัดขยะมูลฝอย การบริการโทรศัพท์สาธารณะ การบริการน้ำประปา เป็นต้น โดยปัญหาพื้นที่มักจะเกิดขึ้นกับพื้นที่ชั้นใน ปัญหาน้ำท่วมขังในฤดูน้ำหลากและเวลาฝนตกหนัก เพราะเป็นที่ลุ่ม ลักษณะโครงข่ายแนวท่อระบายน้ำไม่ทั่วถึงในซอยลึก คูคลองที่มีอยู่เดิมตื้นเขินไม่สามารถนำได้ทันและปัญหาขยะตกค้าง

4.2.1.5 ลักษณะทางจินตภาพ

การศึกษาลักษณะจินตภาพของกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ในแนวทางการศึกษาด้านจินตภาพของเมือง (IMAGE OF CITY) ของ KAVIN LYNCH โดยศึกษาองค์ประกอบหลัก 5 ประการ ดังนี้

1) เส้นทาง (Paths) จากการศึกษาพื้นที่ชั้นบุรีพบว่าเส้นทางสามารถแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ เส้นทางทางน้ำ และเส้นทางทางบก

1.1) เส้นทางทางน้ำ เป็นเส้นทางที่มีมาก่อนเส้นทางทางบก และมีประวัติศาสตร์อันยาวนานพร้อมๆ กับประวัติศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร เส้นทางทางน้ำมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางหลักในการติดต่อกับฝั่งพระนครและพื้นที่อื่นของกรุงเทพมหานคร ทั้งโดยเรือด่วนและเรือข้ามฟาก และมีเส้นทางคลองบางกอกน้อย คลองชักพระ คลองบางกอกใหญ่ และคลองมอญ

เป็นเส้นทางติดต่อในพื้นที่ชนบุรี ตลอดจนพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางทางน้ำจึงมีความชัดเจนพอสมควรแต่ยังขาดการส่งเสริมเพื่อเน้นคุณลักษณะ (Characteristics) ให้ชัดเจน โดยการส่งเสริมอาจทำได้โดยการสร้างทางเท้าและสวนหย่อมริมน้ำ การเปิดมุมมองโบราณสถานที่อยู่ริมน้ำ ตลอดจนการดูแลสภาพน้ำไม่ให้เน่าเสีย นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องขอบของเส้นทางทางน้ำคืออาคารริมน้ำมีสภาพที่ขาดความเหมาะสมต่อเนื่อง (Continuity) ระดับขนาด (Scale) สัดส่วน (Proportion) และลักษณะที่เหมาะสมกับรูปด้าน

1.2) เส้นทางทางบก แบ่งได้เป็น ถนนที่ใช้ติดต่อภายในเขตกรุงธนบุรี ได้แก่ ถนนอรุณอมรินทร์ ถนนพรานนก ถนนอิสรภาพ ถนนวังเดิม ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเขตคูเมืองเดิม และเป็นถนนที่มีมาแต่โบราณผ่านย่านราชการ โรงพยาบาลและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ในพื้นที่ ส่วนถนนที่ใช้ติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่ ถนนจรัลสนิทวงศ์ ถนนเพชรเกษม ถนนบองกอกน้อย-คลังชั้น ถนนรัชดาภิเษก ถนนเหล่านี้มีความกว้างและค่อนข้างเป็นระเบียบ

2) ขอบ (Edges) เส้นขอบของฝั่งธนบุรีมีความชัดเจนมากได้แก่ แนวแม่น้ำเจ้าพระยาที่แบ่งกรุงธนบุรีและกรุงรัตนโกสินทร์ ขอบเขตในระดับรองคือแนวคลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่และคลองชักพระ ซึ่งการขาดการส่งเสริมให้พื้นที่ริมน้ำที่มีอยู่ให้มีระเบียบและเป็นที่โล่งว่างสาธารณะที่สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการนันทนาการได้ เส้นขอบที่แสดงให้เห็นถึงที่ตั้งกรุงธนบุรีแต่เดิมนั้น คือแนวคูเมืองเดิมฝั่งธนบุรี ปัจจุบันได้เสื่อมสภาพทรุดโทรมควรมีการรื้อฟื้นแนวคลองคูเมืองเดิม ขุดคลองในส่วนที่ถูกทับถม และบำบัดน้ำเสียในคลองให้อยู่ในสภาพดี

3) ที่รวมกิจกรรม (Nodes) ที่รวมกิจกรรมของฝั่งธนบุรีนั้นจะเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง เช่น ท่าหน้า บริเวณสถานีรถไฟบางกอกน้อย บริเวณศาสนสถานที่อยู่ริมน้ำ เช่น วัดอรุณราชวราราม วัดระฆังโฆสิตาราม ปัญหาของที่รวมกิจกรรมที่เกิดการขยายตัวด้านพาณิชย์กรรมในขณะที่พื้นที่จำกัด ผลที่ตามมาคือ ความหนาแน่นของกิจกรรมการค้าและการบริการ การขาดระเบียบและความสับสนที่เกิดขึ้น จะทำให้คุณภาพของความเป็นที่รวมกิจกรรมที่ลดลง จึงควรมีการแก้ไขโดยการควบคุม จักรระเบียบ และการปรับปรุงทางกายภาพ

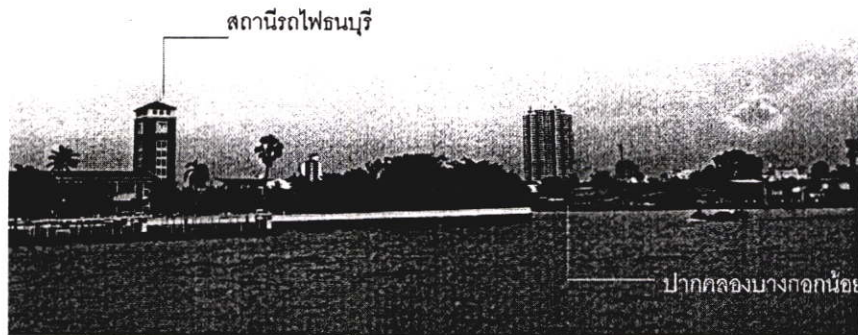
4) ย่าน (Districts) ปัญหาที่สำคัญเกี่ยวกับย่านของฝั่งธนบุรี คือ การคาบเกี่ยวปะปนกันของย่านประวัติศาสตร์เมืองเก่าและย่านที่อยู่อาศัย ทำให้โบราณสถานเกือบทุกแห่งได้รับผลกระทบจากชุมชนรอบด้าน ที่เห็นได้ชัดเจน คือ การขาดความชัดเจนของย่าน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการรับรู้โครงสร้างทางจินตภาพที่สมบูรณ์ของธนบุรี จึงต้องสร้างการเข้าถึงโบราณสถานแต่ละแห่งให้ชัดเจน และควรเชื่อมต่อกลุ่มโบราณสถานเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดความชัดเจนต่อย่านประวัติศาสตร์เมืองเก่า

5) ที่หมายตา (Landmark) กรุงธนบุรีมีที่หมายตาที่สำคัญ คือ พระปรางค์วัดอรุณราชวราราม ในระดับรองลงมา ได้แก่ ที่หมายตาที่ปรากฏอยู่ตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา ปัญหา

ของที่หมายตามักเป็นสภาพแวดล้อมของที่หมายตา มีการสร้างอาคารให้เป็นที่เกาะกระกรุงรังที่หมายตา จนบางแห่งมีขนาดที่ข่มที่หมายตา เป็นการทำลายที่หมายตาของฝั่งธนบุรี



ภาพที่ 4.2 ที่หมายตาบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา-ปากคลองบางกอกใหญ่



ภาพที่ 4.3 ที่หมายตาบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา-ปากคลองบางกอกน้อย

4.2.1.6 ที่โล่ง ที่ว่างสาธารณะและที่ว่าง

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัย ซึ่งกระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมดั้งเดิม คือ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ คลองมอญ และเส้นทางถนนจรัลสนิทวงศ์ ถนนเพชรเกษม ถนนอิสรภาพ และพื้นที่ชั้นในตามการขยายตัวของแนวถนนตรอก ซอย แต่ฝั่งธนบุรีเป็นย่านพักอาศัยที่กำลังถึงจุดอิ่มตัว จึงยังเหลือที่โล่งว่างที่ยังไม่พัฒนาตามสวนลี้กแถบคลองชักพระที่เป็นสวนผลไม้ดั้งเดิมและเป็นที่ดินเกษตรกรรมที่อยู่ห่างไกลจากถนนสายสำคัญ ส่วนที่โล่งที่เห็นได้ชัดเป็นบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และลำคลองต่างๆในพื้นที่ เป็นที่ว่างเล็กๆ ตามวัดวาอารามสำหรับประกอบพิธีกรรมทางศาสนา และงานประเพณีอื่น ๆ ซึ่งคาบเกี่ยวกับที่โล่งของพื้นที่อนุรักษ์ เนื่องจากในพื้นที่มีโบราณสถานและสถานที่ราชการอยู่มาก

4.2.1.7 คุณภาพสิ่งแวดล้อม

1) ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เนื่องจากพื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในชอกลึก การจัดการบริการจัดเก็บขยะมูลฝอยทำได้ไม่สะดวก ทั้งทางบกและทางน้ำ ถึงแม้มีการจัดเก็บขยะโดยกรุงเทพมหานครทั้งทางเรือและรถ แต่ยังมีขยะตกค้างอยู่อีกเป็นจำนวนมาก และขยะส่วนหนึ่งได้ถูกทิ้งลงสู่คูคลองและแม่น้ำเจ้าพระยา

2) ปัญหาทางด้านคุณภาพอากาศ เสียง และควัน พบว่าส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่ได้รับผลกระทบจากปริมาณการจราจร จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และยังเกิดจากเรือโดยสาร เรือหางยาว เรือบริการนักท่องเที่ยวที่สัญจรในคลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ คลองมอญ ที่มีระดับเสียงที่ดังเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ ซ้ำยังมีควันที่เกิดขึ้นจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์เข้ามาก่อความรำคาญให้กับชุมชนตลอดแนวคลอง

4.2.1.8 การวิเคราะห์ทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคม

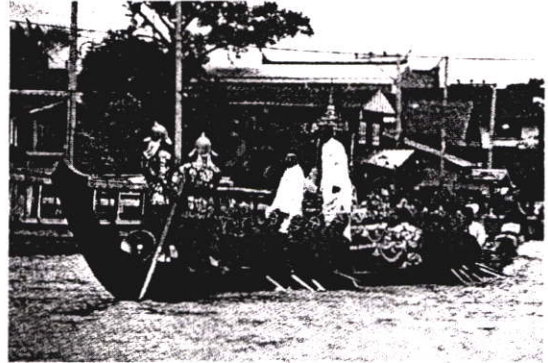
1) ลักษณะทางประชากร พบว่าเนื่องจากกรุงเทพมหานครมีวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานมายาวนาน รูปแบบการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงของเมืองปัจจุบันทำให้กรุงเทพมหานครโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นในตั้งแต่แนวริมแม่น้ำเจ้าพระยามาจนถึงถนนอิสรภาพ ถนนจรัลสนิทวงศ์ และตามแนวคลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย จึงทำให้แนวโน้มการพัฒนาเมืองและการขยายตัวของประชากรมีทิศทางขยายตัวออกไปทางพื้นที่รอบนอก ตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักและเส้นทางคมนาคมที่ตัดขึ้นใหม่ ลักษณะของประชากรส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยดั้งเดิมและผู้ที่อยู่อาศัยใหม่ในเขตเมือง เช่น กลุ่มบ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นใหม่ กลุ่มหอพักในบริเวณชุมชนวัดระฆัง ชุมชนศาลาดันจันทร์

2) ลักษณะทางเศรษฐกิจ พบว่าเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจด้านพาณิชยกรรม เป็นกิจกรรมที่ตอบสนองผู้คนในระดับชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียง ในรูปแบบของตลาดสด ร้านค้า การค้าขายผลผลิตเกษตรกรรม อย่างกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญได้แก่ ตลาดศาลาน้ำร้อน ปากคลองบางกอกน้อย ที่เป็นตลาดค้าส่ง-ค้าปลีก ผลผลิตทางเกษตร จากพื้นที่รอบนอกที่ขนส่งเข้ามา ทางรถไฟ ทางรถยนต์และทางเรือ

4.2.1.9 รูปแบบวิถีชีวิตของเมืองกรุงเทพมหานคร

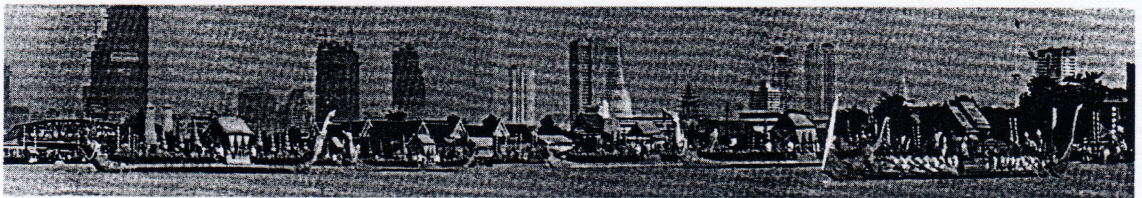
จากการศึกษาพบว่า สามารถแยกออกตามลักษณะอาชีพได้ 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มคนดั้งเดิม ที่ยังประกอบอาชีพเกษตรกรรม ศิลปหัตถกรรมในครัวเรือน กลุ่มอาชีพคนสมัยใหม่ที่ประกอบอาชีพในระบบกิจกรรมทั้งในภาครัฐและเอกชน กรุงเทพมหานครเป็นเมืองผสมผสานเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกัน และยังคงปรากฏความเด่นชัดของรูปแบบวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชนชาวไทยที่มีความสัมพันธ์อยู่กับน้ำ และศาสนสถาน ที่ยังมีประเพณีและวัฒนธรรมที่เกี่ยวกับน้ำ เช่น

1) ประเพณีชักพระวัดนางชี จัดขึ้นในวันแรม 2 ค่ำ เดือน 12 ของทุกปี เป็นการอัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุ และพระธาตุสาวกลงเรือขบวนเรือเริ่มจากคลองด่านหน้าวัดไปเข้าคลองบางกอกใหญ่และคลองบางกอกน้อยจนถึงวัดไ้เค้ที่คลองชั้น แล้วแห่ไปตามคลองบางกอกน้อยเข้าแม่น้ำเจ้าพระยา แล้ววกกลับเข้าคลองบางหลวงที่หน้าวัดกัลยาณมิตร มุ่งหน้ากลับวัดนางชี จากเส้นทางจะเห็นว่าเป็นการแห่รอบเกาะบางกอก หรือเมืองธนบุรีในอดีตที่เรียกว่า ทักษิณาวรรต เพื่อเป็นสิริมงคลแก่บ้านเมือง



ภาพที่ 4.4 ขบวนเรือประเพณีชักพระ

2) พระราชพิธีขบวนเรือพยุหยาตราทางชลมารค โดยเรือพระราชพิธี คือ เรือที่ใช้ในการประกอบพระราชพิธีตามพระราชพิธี เช่น พระราชพิธีทอดพระกฐินทางชลมารค ซึ่งถือปฏิบัติมาแต่ครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยา กระบวนเสด็จพระราชดำเนินเทียบมหรานครในพระราชพิธีบรมราชาภิเษก พ.ศ.2502 รัชกาลที่ 9 รวมทั้งงานมหามงคลที่จัดขึ้นในวาระพิเศษเท่านั้น เช่น พระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 6 รอบ พระราชพิธีฉลองสิริราชสมบัติครองราชย์ครบ 60 ปี เรือพระราชพิธีที่สำคัญและมีความงามทางศิลปกรรม หลายแขนงช่าง ถือได้ว่าเป็นนาเวศสถาปัตยกรรม ที่งดงามแห่งเดียวในโลก ได้แก่ เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์ เป็นเรือพระที่นั่งสำหรับพระมหากษัตริย์สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 เรือพระที่นั่งอนันตนาคราช เป็นเรือประคิษฐานพระพุทธรูปและผ้าพระกฐิน เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ 9 ที่จัดสร้างถวายโดยกรมศิลปากร ในรัชสมัยปัจจุบันและริ้วกระบวนเรือองค์อื่น อาทิ เรือพาลีรั้งทวีป เรือครุฑเทเวศร์จไตรจักร เรือกระบี่ปราบเมืองมาร



ภาพที่ 4.5 รั้วกระบวนเรือพระราชพิธีทางชลมารค

4.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพของลำน้ำ

4.2.2.1 ลักษณะทางกายภาพลำน้ำ

1) แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำเจ้าพระยาเกิดจากแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่านไหลมาบรรจบกันที่ตำบลปากน้ำโพ บริเวณด้านหน้าเขื่อนในตัวเมือง จ.นครสวรรค์ บริเวณนั้นจะมองเห็นความแตกต่างของสายน้ำทั้งสองได้อย่างชัดเจน คือ แม่น้ำน่านจะมีสีค่อนข้างแดง และแม่น้ำปิงจะเป็นสีค่อนข้างเขียว เมื่อไหลมาบรรจบกันแล้วจึงค่อย ๆ รวมตัวกันกลายเป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่สำคัญ

ของประเทศ ไหลผ่านจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลาง เรื่อยมาจนถึงกรุงเทพมหานคร และลงสู่ทะเลอ่าวไทยที่ อ.ปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 370 กิโลเมตร แม่น้ำเจ้าพระยาสายปัจจุบันนั้นบางช่วงคือ คลองที่ขุดลัดแม่น้ำเจ้าพระยาสายเก่า เนื่องจากสายน้ำไหลคดเคี้ยวมาก จึงต้องขุดคลองลัดขึ้นมา เพื่อให้เดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น การขุดคลองนั้นมีอยู่สามสมัย ได้แก่ ครั้งแรก ขุดในสมัยของสมเด็จพระชัยราชา ขุดตั้งแต่คลองบางกอกน้อยบริเวณหน้าสถานีรถไฟบางกอกน้อย ไปถึง คลองบางกอกใหญ่ บริเวณหน้าวัดอรุณราชวราราม เพื่อความสะดวกในการค้าขายซึ่งสมัยนั้นจะติดต่อกับโปรตุเกส และจีน

ครั้งที่สอง ขุดในสมัยพระมหาจักรพรรดิ ขุดคลองบางกอกน้อยเชื่อมสายใน ระหว่าง คลองบางกอกน้อย ส่วนที่เป็น แม่น้ำเจ้าพระยาเดิมตรงวัดสุวรรณคีรีกับคลองบางกอกใหญ่

ครั้งที่สาม ขุดในสมัยพระเจ้าปราสาททองจากวัดเฉลิมพระเกียรติมาเชื่อมกับปากคลองบางกอกใหญ่ในปัจจุบัน (แม่น้ำ เจ้าพระยาเดิม) สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีสถานที่ที่น่าสนใจมากมาย

2) คลองบางกอกน้อย เป็นคลองสำคัญซึ่งจะต้องอนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พุทธศักราช 2510 เริ่มปากคลองตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาทางเหนือสถานีรถไฟธนบุรี ไหลไปเชื่อมกับคลองบางขุนศรีที่บริเวณตรงข้ามวัดสุวรรณคีรี (วัดชีเหล็ก) กว้างเฉลี่ยประมาณ 30 เมตร ยาวประมาณ 3.3 กิโลเมตร เดิมเมื่อแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านสามเสนแล้วจะไหลเข้าคลองบางกอกน้อย คลองบางขุนศรี หรือคลองซังพระไปออกคลองบางกอกใหญ่ เป็นคลอง ที่มีหน้าที่เป็นคลองระบายน้ำ และเพื่อการคมนาคมทางน้ำโดยในเส้นทางดังกล่าวมีเรือยนต์และเรือหางยาวแล่นรับส่งบริการผู้โดยสาร

3) คลองบางกอกใหญ่ เป็นคลองสำคัญซึ่งจะต้องอนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พุทธศักราช 2510 ปากคลองแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาทางฝั่งขวาของป้อมวิไชยประสิทธิ์ ไปบรรจบกับคลองบางขุนศรีที่บริเวณปากคลองภาษีเจริญมารวมกัน กว้างเฉลี่ยประมาณ 25 เมตร ยาวประมาณ 3.5 กิโลเมตร

4) คลองซังพระ (คลองบางขุนศรี) เป็นเส้นทางที่เริ่มจากคลองบางกอกน้อยเชื่อมต่อกับคลองบางกอกใหญ่ กว้างประมาณ 10.00-15.00 ม. ยาวประมาณ 5,450 กิโลเมตร โดยเชื่อมคลองสายอื่นด้วย เช่น คลองบางเชือกหนัง คลองบางหลวง ยังไม่มีเรือยนต์โดยสารมีเฉพาะเรือของชาวบ้านในพื้นที่เท่านั้น

4.2.2.2 คุณภาพน้ำ

พบว่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 2 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อตามปกติ และกระบวนการปรับปรุงคุณภาพ น้ำทั่วไปก่อน, การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, การประมง, การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองสายหลัก จากสถานีเก็บตัวอย่างน้ำ 12 สถานี โดยกองจัดการคุณภาพน้ำ สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร

1) แม่น้ำเจ้าพระยา (Zone A) คุณภาพน้ำมีลักษณะทางด้านกายภาพและคุณลักษณะที่เป็นอนินทรีย์เคมี คุณลักษณะอินทรีย์เคมีที่เป็นค่าออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเฉลี่ย 3.3 มิลลิกรัม/ลิตร ต่ำกว่ามาตรฐานต้องไม่น้อยกว่า 6.0 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าความสกปรกของสารอินทรีย์(BOD) มีค่าเฉลี่ย 4.7 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่ต้องไม่เกิน 1.5 มิลลิกรัม/ลิตร ลักษณะทางชีวภาพที่เป็นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม(TCB) มีค่าเฉลี่ย 230,000 MPN/100ml สูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 5,000 MPN/100ml

2) คลองบางกอกใหญ่ (Zone B) คุณลักษณะอินทรีย์เคมีที่เป็นค่าออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเฉลี่ย 1.83 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าความสกปรกของสารอินทรีย์(BOD) มีค่าเฉลี่ย 6.5 มิลลิกรัม/ลิตร ลักษณะทางชีวภาพที่เป็นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม (TCB) มีค่าเฉลี่ย 208,000 MPN/100ml

3) คลองซีกพระ (Zone C) คุณลักษณะอินทรีย์เคมีที่เป็นค่าออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเฉลี่ย 2.6 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าความสกปรกของสารอินทรีย์ (BOD) มีค่าเฉลี่ย 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร ลักษณะทางชีวภาพที่เป็นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม (TCB) มีค่าเฉลี่ย 255,000 MPN/100ml

4) คลองบางกอกน้อย (Zone D) คุณลักษณะอินทรีย์เคมีที่เป็นค่าออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเฉลี่ย 2.3 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าความสกปรกของสารอินทรีย์ (BOD) มีค่าเฉลี่ย 5.0 มิลลิกรัม/ลิตร ลักษณะทางชีวภาพที่เป็นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม(TCB) มีค่าเฉลี่ย 130,000 MPN/100ml

5) คลองมอญ คุณลักษณะอินทรีย์เคมีที่เป็นค่าออกซิเจนละลาย(DO) มีค่าเฉลี่ย 1.9 มิลลิกรัม/ลิตร ส่วนค่าความสกปรกของสารอินทรีย์(BOD) มีค่าเฉลี่ย 4.5 มิลลิกรัม/ลิตร ลักษณะทางชีวภาพที่เป็นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม(TCB) มีค่าเฉลี่ย 110,000 MPN/100ml.

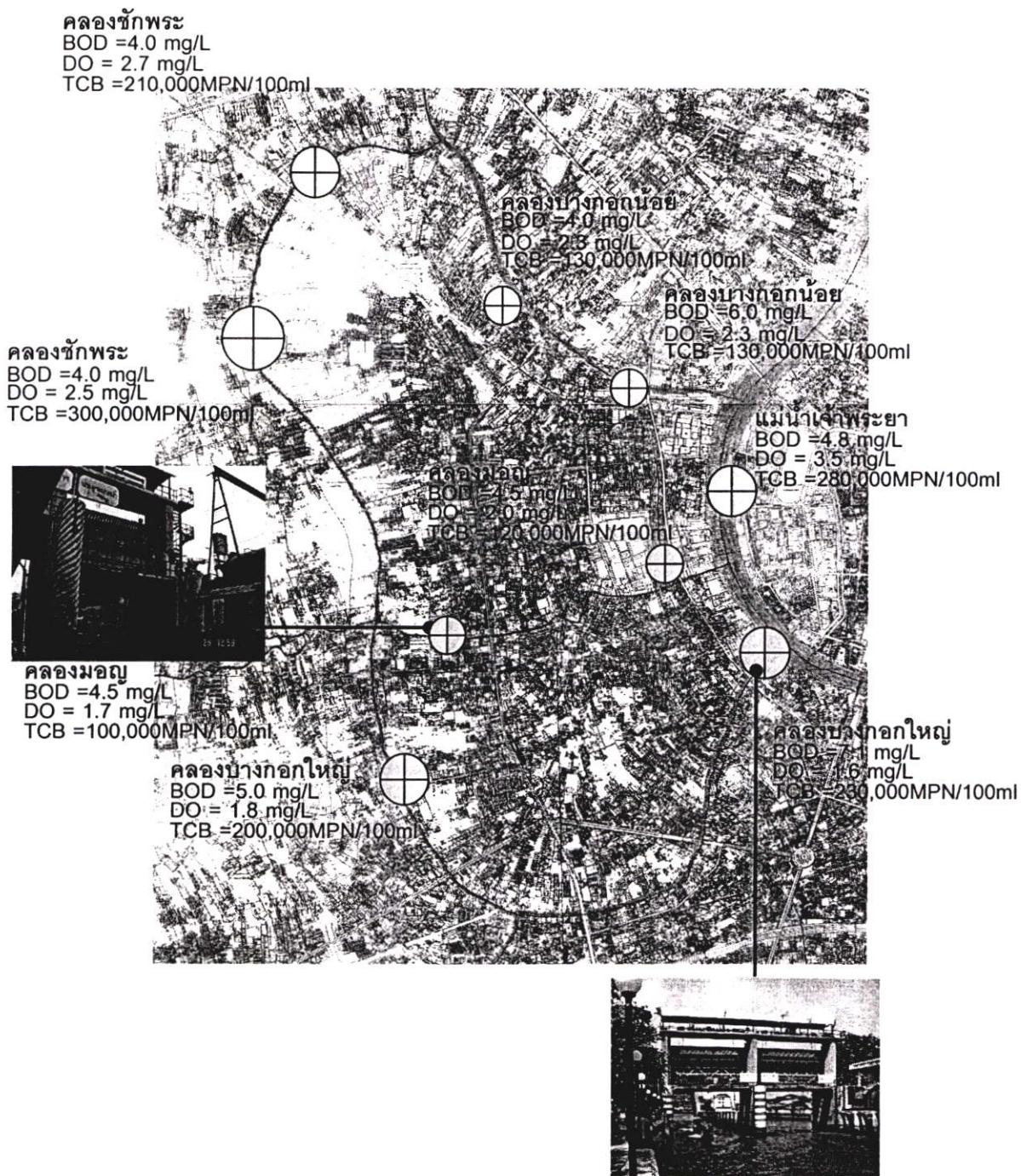
ตารางที่ 4.6 คุณภาพน้ำในแม่น้ำ คลองสายหลักและสายรอง

| สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ | ดัชนีคุณภาพน้ำ | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------------|------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|---------------------|
| | อุณหภูมิ (°C) | Ph | SS (mg/L) | DO (mg/L) | BOD (mg/L) | H2S (mg/L) | TKN (mg/L) | NH3-N (mg/L) | NO2 (mg/L) | NO3 (mg/L) | TP (mg/L) | TCB (MPN/100 ml) |
| 1. แม่น้ำเจ้าพระยา | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 ท่าช้าง | 27.8 | 7.16 | 51.0 | 3.5 | 4.8 | 0.0 | 1.7 | 0.1 | 0.00 | 0.1 | 0.3 | 210,000 |
| 1.2 สะพานพระพุทธยอดฟ้า | 27.8 | 7.21 | 46.0 | 2.9 | 4.6 | 0.0 | 2.2 | 0.1 | 0.00 | 0.1 | 0.3 | 190,000 |
| 1.3 ท่าน้ำสรรพยาพุทธาวเรือ | 27.9 | 7.23 | 42.0 | 3.6 | 4.6 | 0.0 | 2.0 | 0.2 | 0.00 | 0.2 | 0.3 | 290,000 |
| 2. คลองบางกอกน้อย | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 บริเวณถนนอรุณอมรินทร์ | 27 | 7.26 | 61.0 | 2.3 | 6.0 | 0.0 | 2.0 | 0.3 | 0.09 | 0.6 | 0.3 | 130,000 |
| 2.2 บริเวณวัดสุวรรณาราม | 27 | 7.23 | 49.0 | 2.3 | 4.0 | 0.0 | 2.7 | 0.5 | 0.06 | 0.5 | 0.4 | 130,000 |

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

| สถานีเก็บตัวอย่างน้ำ | ดัชนีคุณภาพน้ำ | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|
| | อุณหภูมิ | Ph | SS | DO | BOD | H2S | TKN | NH3-N | NO2 | NO3 | TP | TCB |
| | (°C) | | (mg/L) | (mg/L) | (mg/L) | (mg/L) | (mg/L) | (mg/L) | (mg/L) | (mg/L) | (mg/L) | (MPN/100ml) |
| 3. คลองชักพระ | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 บริเวณแขวงบางขุนนนท์ | 28 | 7.31 | 51.0 | 2.7 | 4.0 | 0.0 | 1.5 | 0.2 | 0.1 | 0.6 | 0.8 | 210,000 |
| 3.2 บริเวณตรงข้ามวัดมะลิ | 28 | 7.26 | 50.0 | 2.5 | 4.0 | 0.0 | 2.2 | 0.4 | 0.1 | 0.8 | 0.7 | 300,000 |
| 4. คลองบางกอกใหญ่ | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 สะพานเจริญพาศน์ | 27.0 | 7.24 | 40.0 | 1.6 | 7.1 | 0.0 | 3.7 | 1.1 | 0.02 | 0.3 | 0.5 | 230,000 |
| 4.2 ร.ร.พาณิชยการธนบุรี | 27.0 | 7.30 | 22.0 | 1.8 | 5.0 | 0.0 | 2.1 | 0.1 | 0.01 | 0.3 | 0.5 | 200,000 |
| 5. คลองมอญ | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 บริเวณใกล้ถนนจรัลสนิทวงศ์ | 28 | 7.23 | 45.0 | 1.7 | 4.5 | 0.0 | 3.3 | 1.3 | 0.06 | 0.5 | 0.5 | 100,000 |
| 4.2 บริเวณใกล้ถนนอรุณอมรินทร์ | 28 | 7.24 | 47.0 | 2.0 | 4.5 | 0.0 | 2.7 | 0.5 | 0.07 | 0.4 | 0.4 | 120,000 |

ที่มา : กองจัดการคุณภาพน้ำ สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร กุมภาพันธ์ 2547



ภาพที่ 4.6 คุณภาพน้ำในแม่น้ำและคลองในพื้นที่ศึกษา

4.2.3 การวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

4.2.3.1 แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียง

ส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เช่น ทักษิณภาพริมน้ำ และจากมนุษย์สร้างขึ้น เช่น โบราณสถาน ศาสนสถาน พระราชวัง โดยส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ โบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรมและประเพณีรวมทั้งทัศนียภาพของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งตั้งอยู่ในลำน้ำหรือบนสองฟากฝั่งของลำน้ำ หรือสามารถมองเห็นได้จากเรือ จากการศึกษากการ

ท่องเที่ยวทางน้ำซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อกลาง เป็นการท่องเที่ยวแบบเปลี่ยนทางและจัดกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวตลอดการเดินทางท่องเที่ยว ตามลักษณะที่ตั้งทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่ม

โดยจากการสำรวจพบว่ากรชายเมืองธนบุรีด้วยเหตุผลด้านพุทธศาสนาและการเมือง ในสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี พื้นที่ธนบุรีฝั่งตะวันตก บริเวณตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ ทรงโปรดให้กันเอาพื้นที่ในกำแพงเมืองเดิมสร้างเป็นพระราชวังที่ประทับ ยกวัดแจ้ง(วัดอรุณราชวราราม) และวัดท้ายตลาด(วัดโมลีโลกยาราม) เป็นวัดภายในพระราชวังที่ไม่มีพระสงฆ์จำพรรษา บูรณะวัดวาอารามที่ชำรุดทรุดโทรมทั่วพระนครและตามหัวเมืองต่างๆ ปรับที่สวนนอกกำแพงเมือง และที่ลุ่มน้ำขังที่เรียกว่าทะเลตรมนอกกำแพงเมืองฝั่งตะวันออกทำเป็นผืนนากว้างใหญ่ รอบวังมีกำแพง ประตูทางเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารคไปยังวัดบางยี่เรือ ซึ่งถือว่าเป็นวัดประจำรัชกาล มีป้อมรักษาวังซึ่งมีทหารวังประจำการป้อมที่สำคัญ ได้แก่ ป้อมวิไชยประสิทธิ์ ที่ซ่อมแซมขึ้นใหม่จากป้อมวิไชยเขนทร์ ภายในพระราชวังประกอบด้วยพระตำหนักและพระที่นั่งต่างๆ เช่น พระที่นั่งเย็น ตำหนักแพหรือตำหนักน้ำริมป้อมวิไชยประสิทธิ์ ตำหนักทองซึ่งเป็นที่ประทับของสมเด็จพระเจ้าตากสิน ตำหนักทรงกรมฐาน ท้องพระโรง ท้องพระคลัง ลานประหารหน้าป้อมวิไชยประสิทธิ์ โรงช้าง ฉางเกลือ ให้สามารถแบ่งพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านประวัติศาสตร์ คือ พื้นที่ในกำแพงเมืองฝั่งตะวันตกเดิมทั้งหมด และพื้นที่นอกกำแพงเมืองฝั่งตะวันออก

1. ทรัพยากรท่องเที่ยวในกำแพงเมืองธนบุรี

- ประเภทประวัติศาสตร์ 11 แห่ง
- ประเภทศิลปวัฒนธรรม/ประเพณี/กิจกรรม 5 แห่ง

2. ทรัพยากรท่องเที่ยวนอกกำแพงเมืองธนบุรี

- ประเภทประวัติศาสตร์ 21 แห่ง
- ประเภทศิลปวัฒนธรรม/ประเพณี/กิจกรรม 3 แห่ง

จะเห็นว่าทรัพยากรท่องเที่ยวฝั่งตะวันตกในกำแพงเมืองส่วนใหญ่เป็นประเภทประวัติศาสตร์ มีจำนวน 11 แห่ง หรือ คิดเป็นร้อยละ 68.75 ซึ่งได้แก่ สถานีรถไฟธนบุรี โรงพยาบาลศิริราช วัด 6 แห่ง (วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร, วัดระฆังโฆสิตารามวรมหาวิหาร, วัดเครือวัลย์วรวิหาร, วัดอรุณราชวรรมหาวิหาร, วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร, วัดหงส์รัตนาราม พระราชวังเดิม , พระราชนิเวศน์(กรมอู่ทหารเรือ) , ป้อมวิไชยประสิทธิ์ และมัสยิดคันสน ส่วนประเภทศิลปวัฒนธรรม/ประเพณี/กิจกรรม จำนวน 5 แห่ง หรือ คิดเป็นร้อยละ 31.25 ซึ่งได้แก่ ตลาดศาลาน้ำร้อน ภัทราวดีเธียเตอร์ ครอบงมะตุ้ม บ้านช่างหล่อ บ้านบุขันลงหิน/บ้านเนินฆ้อวง ส่วนทรัพยากรท่องเที่ยวนอกกำแพงเมืองประเภทประวัติศาสตร์ มีจำนวน 21 แห่ง คิดเป็น 87.5 ได้แก่ วัดจำนวน 15 แห่ง พิพิธภัณฑ์ 2 แห่ง มัสยิด 2 แห่ง และประเภทกิจกรรม 3 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 12.5 ได้แก่ ตลาดน้ำตลิ่งชัน ที่นอนบางกอกน้อย และตรอกข้าวเม่า

ตารางที่ 4.7 รายชื่อสถานที่สำคัญในกำแพงเมืองธนบุรี

| | สถานที่ | กิจกรรม | สิ่งสำคัญ |
|----|----------------------------------|-------------------------------------|---|
| 1 | สถานีรถไฟธนบุรี | - | ทางรถไฟสายปฐมฤกษ์ ฐานขบวนส่งยุทธ ปัจจัยในสงครามโลกครั้งที่ 2 |
| 2 | วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร | - | สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีทรงบูรณะ |
| 3 | โรงพยาบาลศิริราช | - | โรงพยาบาลแรกที่มีการรักษาแพทย์ สมัยใหม่(พ.ศ.2429) พิพิธภัณฑสถานจาก ศพ |
| 4 | วัดระฆังโฆสิตาราม | ปิดทองหลวงพ่อดำวันสงกรานต์ | ที่พำนักของสมเด็จพระปฐมจารย์(โต พรหม รังสี) หอไตรแฝด 3 หลัง ทรงไทยเครื่องไม้ |
| 5 | พระราชनिเวศน์ (กรมอุทการเรือ) | วันที่ระลึกสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี | พระราชนิเวศน์เดิมของเจ้านายหลาย รัชกาล |
| 6 | วัดเครือวัลย์วรวิหาร | - | สร้างในสมัยอยุธยา บูรณะโดยเชื้อพระ วงศ์รัชกาล ที่ 3 |
| 7 | วัดอรุณราชวรมหาวิหาร | - | วัดประจำรัชกาลที่ 2 สร้างในสมัย อยุธยา |
| 8 | พระราชวังเดิม | วันที่ระลึกสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี | ที่ประทับของสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี |
| 9 | ป้อมวิไชยประสิทธิ์ | | สร้างในสมัยสมเด็จพระนารายณ์ มหาราช |
| 10 | วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร | - | สร้างสมัยอยุธยา รัชกาลที่ 2 ทรงบูรณะ หอพระไตรปิฎก หอสมเด็จพระ |
| 11 | วัดหงส์รัตนาราม | - | ศาลสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี สระ น้ำมนต์ศักดิ์สิทธิ์ พระพุทธรูปหลวงพ่อดำ แสนจากเชียงตุง |
| 12 | มัสยิดคันสน | พิธีถือศีลออกบวช | มัสยิดแห่งแรกในประเทศไทย เรียกร้อง ดินแดนจากฝรั่งเศส |
| 13 | ตลาดศาลาน้ำร้อน | - | สันนิษฐานว่าเป็นชื่อตามสถานที่อยู่ตาม เส้นทางไปสักการะพระพุทธบาท สระบุรี |
| 14 | ภัตตาคารดิเชียวเตอร์ | ลานคนเมือง จัดนิทรรศการศิลปะ | โรงละครกลางแจ้ง |
| 15 | ตรอกมะตูม | ชาวบ้านนิยมทำมะตูม | - |
| 16 | บ้านช่างหล่อ | ช่างโบราณหล่อพระทุกแบบ/ขนาด | - |
| 17 | บ้านบุขันลงหิน/บ้านเนินฆ้องวง | ขันน้ำ พานรอง / เครื่องดนตรีไทย | - |
| 18 | ตรอกข้าวเม่า | ชาวบ้านนิยมทำข้าวเม่า ข้าวเหนียวแดง | - |

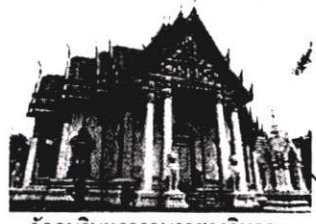
ตารางที่ 4.8 รายชื่อสถานที่สำคัญนอกกำแพงเมืองธนบุรี

| | สถานที่ | กิจกรรม | สิ่งสำคัญ |
|----|---|---|--|
| 1 | วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร | ประเพณีทิ้งกระจาด ทุกเดือน 7 ของทุกปี | ศิลปะแบบพระราชนิยม ชุมชนกุฎีจีน |
| 2 | วัดสังข์กระจายวรวิหาร | - | พระพุทธรูปหลวงพ่อกัจจายน์และสังข์ หมู่กุฎีเรือนไม้ทรงมนिला |
| 3 | โรงเรียนฤทธิธรรงค์รอน | - | พิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นคุณหลวงฤทธิธรรงค์รอน |
| 4 | วัดราชคฤห์วรวิหาร (บางซื่อเรื่อมอญ) | เทศกาลทำบุญของกลุ่มวัดบางซื่อเรือ (ม.ก.-มี.ค.) | วัดมอญสมัยอยุธยา ที่เก็บอัฐิของพระยาพิชัยดาบหัก |
| 5 | วัดจันทารามวรวิหาร (บางซื่อเรือกลาง) | | ภาพเขียนเครื่องตั้งบูชาแบบกระบวนจีน |
| 6 | วัดอินทารามวรวิหาร (บางซื่อเรือนอก) | | ที่ปฏิบัติกรรมฐาน ที่ประดิษฐานพระบรมศพถวายพระเพลิงและบรรจุพระบรมศพ |
| 7 | วัดเวฬุราชิน(บางซื่อเรือใน) | | วัดที่สร้างจากเงินภาษีไม้ไผ่สีสุก |
| 8 | กุฎีเจริญพาศน์(กุฎีขาว) | พิธีเข้าเส้น นุตถิมซื่อะห์(11 วัน) | อาคารทรงไทยก่ออิฐถือปูนแห่งเดียวในโลก |
| 9 | วัดประคุ่มิมพลี(ประคุ่มนอก) | - | พระเจดีย์ศิลปะรามัญ รูปปั้นหลวงปู่โตะ |
| 10 | วัดกุหาสวรรค์วรวิหาร | - | ค่านอาคารสมัยกรุงธนบุรี ชุมชนดั้งเดิมธนบุรี |
| 11 | วัดป่าเชิงเลน | วิปัสสนากรรมฐาน และปฏิบัติธรรม | ตั้งอยู่บนดินเลน เก้าแก่กว่า 200 ปี |
| 12 | พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี | - | โรงเก็บเรือพระราชพิธี ฝีมือช่างสมัยรัตน โกสินทร์ |
| 13 | มัสยิดหลวงอันซอริชสุนนะห์ | พิธีถือศีลออกบวช | รัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานที่ดินให้จากการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างสถานีรถไฟธนบุรี |
| 14 | วัดคูสิดารามวรวิหาร | - | จิตรกรรมฝาผนังช่างสมัยรัชกาลที่ 1 ภาพนรกภูมิ |
| 15 | วัดสุวรรณารามราชวรวิหาร | - | อดีตเป็นลานประหารเชลยพม่า ตลาดไร่คาน |
| 16 | วัดศรีสุทธารามวรวิหาร | - | เขตกอภัยทาน ปลาสาวย |
| 17 | วัดนายโรง(ละครท่า) | - | สร้างโดยผู้เล่นละคร นายโรง สมัยรัชกาลที่ 4 |
| 18 | วัดภาวนาภิรตาราม | - | จิตรกรรมฝาผนัง เทคนิคแบบตะวันตก |
| 19 | วัดสุวรรณคีรี(ซื่อเหล็ก) | - | บูรณะปฏิสังขรณ์โดย กรมพระยามหาสุรสีหนาท ในสมัยรัชการที่ 1 |
| 20 | วัดชีโนรสารามวรวิหาร | - | สร้างโดยสมเด็จพระมหาสมณเจ้ากรมพระปรมานุชิตชิโนรส จิตรกรรมพื้นสีดำ |
| 21 | วัดพระยาทำ | - | ธรรมาสน์สลักไม้สกุลช่างอยุธยาตัวนกซ้อนลาย |
| 22 | ที่นอนบางกอกน้อย | - | โรงงานที่นอนนุ่นแห่งแรก |
| 23 | ตลาดน้ำตลิ่งชัน | ตลาดน้ำ ทวีร์คลอง | ตลาดค้าขายพืชผลทางการเกษตร |

Zone A

แม่น้ำเจ้าพระยา

สถานีรถไฟธนบุรี



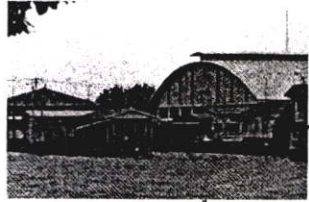
วัดอมรินทร์ราชวรวิหาร



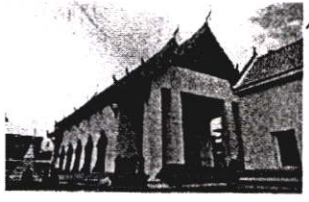
บ้านช่างหล่อ



ตrogมะตูม



กรมอุทการเรือ



วัดเครือวัลย์วรวิหาร



วังหลัง (รพ.ศิริราช)



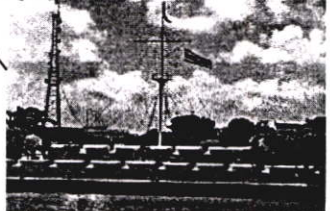
หอไตรวัดระฆังโฆสิตาราม



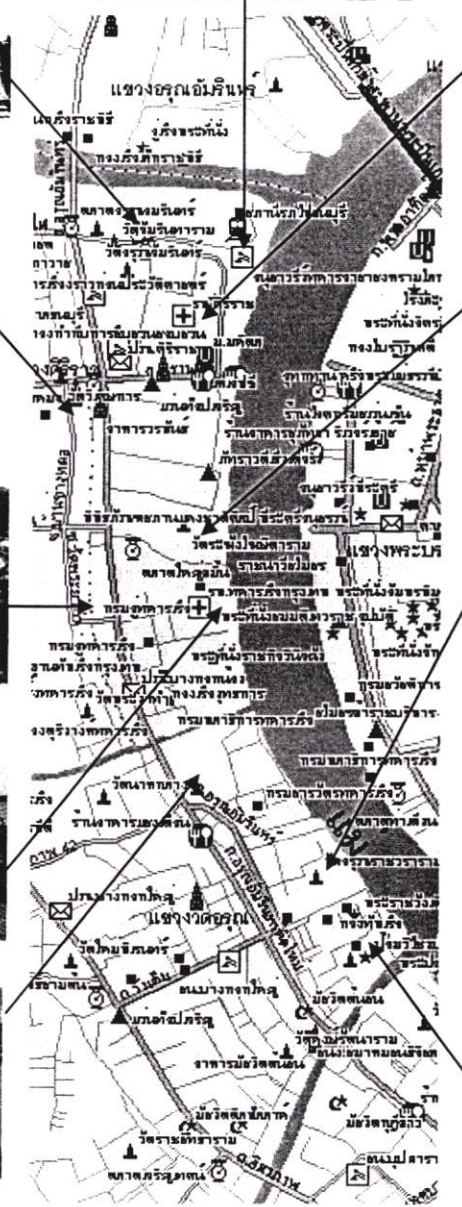
วัดอรุณราชวรณหาวิหาร



พระราชวังเดิม



ป้อมวิไชยประสิทธิ์



ภาพที่ 4.7 สถานที่สำคัญริมแม่น้ำเจ้าพระยา

มัสยิดต้นสน

วัดนขัรรัตนารามวรวิหาร





วัดโมลีโลกยารามวรวิหาร



Zone B
คลองบางกอกใหญ่





วัดกัลยาณมิตรรรมหาวิหาร



กุญแจใหญ่พาศน์



วัดสังฆะจายรวิหาร



วัดอินทารามวรวิหาร



วัดประมุขิมพลี

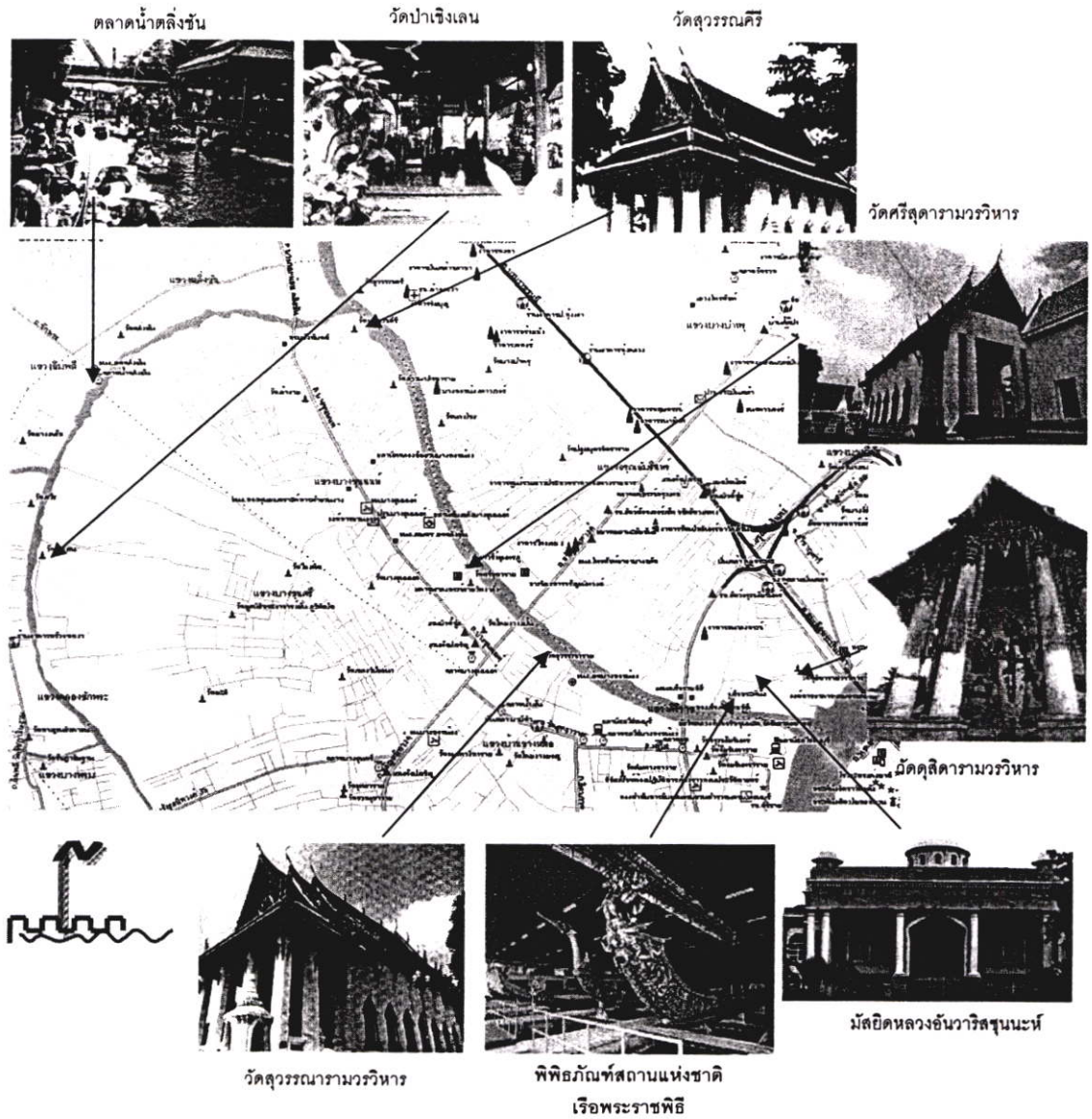


วัดราชคฤห์รวิหาร



วัดจันทารามวรวิหาร

ภาพที่ 4.8 สถานที่สำคัญริมคลองบางกอกใหญ่



ภาพที่ 4.9 สถานที่สำคัญริมคลองบางกอกน้อย-คลองชักพระ

4.2.3.1 การวิเคราะห์สภาพอาคารในพื้นที่

พื้นที่เฉพาะบริเวณซึ่งเป็นพื้นที่มีศาสนสถานที่สำคัญหลายแห่ง อาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มากมาย มีคุณค่าสมควรอนุรักษ์ อยู่ในสภาพดี สภาพปานกลาง สภาพทรุดโทรม และสมควรปรับปรุงหรือรื้อถอน สามารถจำแนกรายละเอียดได้ดังนี้

ตารางที่ 4.9 การวิเคราะห์ประเมินสภาพแหล่งท่องเที่ยวและอาคาร โบราณสถาน

| รายชื่อกลุ่มอาคาร | หลักในการพิจารณา | | | | | หมายเหตุ |
|------------------------------|-----------------------|--------|-------------|--------------|----------------------------|--|
| | มีคุณค่าสมควรอนุรักษ์ | สภาพดี | สภาพปานกลาง | สภาพทรุดโทรม | สภาพเสื่อมโทรมสมควรรื้อถอน | |
| | ◆ | A | B | C | D | |
| สถานีรถไฟธนบุรี | ◆ | ◆ | | | | สภาพที่จ่อครด และพื้นที่ขาดการดูแล |
| วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร | ◆ | ◆ | | | | การใช้ที่ดินข้างวัด เป็นที่จ่อครด ทางเข้ามีรถรับจ้างจอด |
| โรงพยาบาลศิริราช | ◆ | ◆ | | | | สภาพที่จ่อครด และพื้นที่ขาดการดูแล |
| วัดระฆังโฆสิตาราม | ◆ | ◆ | | | | ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด |
| กรมอุทการเรือ | ◆ | ◆ | | | | บุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่ไม่ได้ |
| วัดเครือวัลย์วรวิหาร | ◆ | ◆ | | | | ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด |
| วัดอรุณราชวรมหาวิหาร | ◆ | ◆ | | | | ด้านหลังวัดอรุณราชวรารามมีความไม่เป็นระเบียบ |
| พระราชวังเดิม | ◆ | ◆ | | | | บุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่ไม่ได้ |
| ป้อมวิไชยประสิทธิ์ | ◆ | ◆ | | | | บุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่ไม่ได้ |
| วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร | ◆ | ◆ | | | | อาคารพักอาศัยรอบนอกมีสภาพทรุดโทรม |
| วัดหงส์รัตนาราม | ◆ | | ◆ | | | ภูมิสงฆ์และหอไตรอยู่ในสภาพทรุดโทรม |
| มัสยิดคันสน | ◆ | ◆ | | | | ทางเข้ามีการตั้งวางของไม่เป็นระเบียบ |
| ตลาดศาลาน้ำร้อน | | | ◆ | | | ที่ว่างโล่งขาดการพัฒนา ภายในตลาดขาดการจัดพื้นที่ |
| ภัตตาคารเรือ | | | ◆ | | | ไม่มีที่จ่อครด |
| ตรอกมะตูม | | | | ◆ | | ซอยคับแคบไม่เป็นระเบียบ |
| บ้านช่างหล่อ | | | | ◆ | | ขาดการดูแลด้านความสะอาดของพื้นที่ |
| บ้านบุขันลงหิน/บ้านเนินฆ้อวง | | | | ◆ | | ทางเดินชำรุด และ ขาดความปลอดภัย |
| ตรอกข้าวเม่า | | | | ◆ | | ขาดการดูแลด้านความสะอาดของพื้นที่ |
| วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร | ◆ | ◆ | | | | ที่ว่างโล่งขาดการพัฒนา ภายในตลาดขาดการจัดพื้นที่ |
| วัดสังข์กระจายวรวิหาร | ◆ | ◆ | | | | อาคารอยู่ในสภาพดีมีพื้นที่เปิดโล่งค่อนข้างมาก |
| โรงเรียนฤทธิณรงค์รอน | ◆ | ◆ | | | | ดีกอำนาจการอาคารอนุรักษ์อยู่ในสภาพดี |
| วัดราชคฤห์วรวิหาร | ◆ | ◆ | | | | รูปทรงอาคารภายในวัดและภายนอกไม่มีความสัมพันธ์กัน |
| วัดจันทารามวรวิหาร | ◆ | ◆ | | | | การใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น มีกองมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ |
| วัดอินทารามวรวิหาร | ◆ | ◆ | | | | พระปรารักษ์มีสภาพทรุดโทรมมีการใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม |
| วัดเวฬุาราม | ◆ | | ◆ | | | การใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น มีกองมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ |
| ภูมิเจริญพาศน์(ภูมิขาว) | ◆ | ◆ | | | | ได้รับการดูแลอย่างดี |
| วัดประดู่ฉิมพลี | ◆ | | | | | วิหารค่อนข้างทรุดโทรม การใช้ที่ดินหนาแน่นมาก |
| วัดกุหาสวรรค์วรวิหาร | ◆ | | ◆ | | | อาคารพักอาศัยรอบนอกมีสภาพทรุดโทรม กิจกรรมสับสน |
| วัดป่าเชิงเลน | ◆ | ◆ | | | | สภาพดินอ่อน ขาดการพัฒนาให้คงสภาพเดิม |
| ตลาดน้ำคู้ลิ้งชัน | | | ◆ | | | ขาดการดูแลและ การจัดระเบียบผู้ค้าขายในคลอง/บนบก |

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

| รายชื่อกลุ่มอาคาร | หลักในการพิจารณา | | | | | หมายเหตุ |
|-------------------------------------|-----------------------|--------|-------------|--------------|----------------------------|--|
| | มีคุณค่าสมควรอนุรักษ์ | สภาพดี | สภาพปานกลาง | สภาพทรุดโทรม | สภาพเสื่อมโทรมสมควรรื้อถอน | |
| | ◆ | A | B | C | D | |
| พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี | ◆ | ◆ | | | | บริเวณทางเดินเข้าอาคารดูแล ปัญหาน้ำท่วม |
| มัสยิดหลวงอินชอริชชุนนะห์ | ◆ | | ◆ | | | ได้รับการดูแลอย่างดี |
| วัดคูสิดารามวรวิหาร | ◆ | | ◆ | | | อุโบสถขาดการบูรณะจากน้ำท่วม |
| วัดสุวรรณารามราชวรวิหาร | ◆ | | ◆ | | | การใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น มีกองมูลฝอย |
| วัดศรีสุคารามวรวิหาร | ◆ | | ◆ | | | ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด |
| วัดนายโรง(ละครท่า) | ◆ | | ◆ | | | ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด |
| วัดกษานาภิรตาราม | ◆ | | ◆ | | | สภาพการใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม |
| วัดสุวรรณคีรี(ชีเหล็ก) | ◆ | | ◆ | | | ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด |

จากตารางที่ 4.9 กลุ่มอาคารสภาพดี ได้แก่ วัดเครือวัลย์ พระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี ซึ่งกลุ่มอาคารดังกล่าวเป็นสถานที่ทำการของกองทัพเรือได้ขึ้นทะเบียนเป็น โบราณสถานและอาคารอนุรักษ์ กลุ่มวัดสังข์กระจายและโรงเรียนฤทธิณรงค์รอน ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี โดยเฉพาะในเขตสังฆาวาสมีความเป็นระเบียบสะอาดมีการบูรณะดูแลรักษาปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยอาคารที่สมควรได้รับการอนุรักษ์ ส่วนกลุ่มบางยี่เรือ วัดราชคฤห์ วรวิหาร วัดจันทาราม วัดอินทารามวรวิหาร สภาพโดยรวมของศาสนสถานทั้งแห่งได้รับการบูรณะดูแลให้อยู่ในสภาพค่อนข้างดี เนื่องจากเป็น โบราณสถานที่มีความสำคัญสำหรับฝั่งกรุงธนบุรี โดยเฉพาะวัดอินทารามวรวิหารเป็นวัดที่เก็บอัฐิของสมเด็จพระเจ้าตากสินแต่พื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดการจัดการดูแลให้เป็นระเบียบมีการทิ้งมูลฝอยและกองเศษวัสดุอย่างไม่เป็นระเบียบ

กลุ่มสภาพปานกลางได้แก่ กลุ่มวัดอรุณราชวราราม วัดหงส์รัตนาราม อาคารริมถนน พระราชวังเดิม บริเวณพระปรางค์วัดอรุณราชวราราม ได้รับการดูแลรักษาพอสมควรแต่อาคารกุฏิ หอไตรซึ่งอยู่ด้านหลังพระปรางค์บางส่วนยังขาดการดูแลไม่ดีเท่าที่ควร วัดหงส์รัตนารามอาคารส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดีแต่กุฏิสงฆ์บางหลัง และหอไตรบางส่วนเริ่มทรุดโทรมบ้างอาคารสถาน บันเทิงริมถนนพระราชวังเดิม ซึ่งเป็นอาคารเก่าแต่นำมาปรับปรุงใหม่โดยมีการตกแต่งหน้าร้าน เพื่อประกอบธุรกิจบันเทิงยามค่ำคืนซึ่งมีความไม่เหมาะสมนักสำหรับพื้นที่ประวัติศาสตร์ ในบริเวณนี้ วัดประดู่ฉิมพลีภาพรวมมีการรักษากุฏิอาคารศาลาวัดดีพอใช้แต่วิหารเหลี่ยมภายในเขตกำแพงแก้วค่อนข้างทรุดโทรมส่วนอาคารอื่นอยู่ในสภาพพอใช้ อาคารสำนักงานเขตบางกอกใหญ่

ตั้งอยู่เชิงสะพานข้ามคลองบางกอกใหญ่เห็นได้ชัดเนื่องจากมีความสูงกว่าอาคาร โคครอบมีสภาพอาคารปานกลาง

กลุ่มสภาพอาคารทรุดโทรม กลุ่มอาคารรอบวัดโมลีโลกยารามเป็นอาคารเก่ามีสภาพทรุดโทรม บดบังทัศนียภาพของวัดโมลีโลกยาราม อาคารบริเวณจุดก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน ในอนาคตส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ชั้นมีสภาพทรุดโทรมตามกาลเวลา

กลุ่มอาคารที่สมควรรื้อถอน กลุ่มอาคารริมถนนพระราชวังเดิมทางเข้าวัดหงส์รัตนาราม เป็นอาคารพาณิชย์ชั้นเช่าที่ดินของวัดตั้งบดบังมุมมองของวัดเมื่อมองเข้ามาจากถนนมีสภาพเสื่อมโทรมมาก กลุ่มอาคารริมคลองคูเมืองแนวคูเมืองในฝั่งธนบุรีนั้นมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เป็นอย่างมาก แต่ในปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้างรุกล้ำแนวคูเมืองบางส่วนมีลักษณะเป็นชุมชนแออัดได้สร้างอาคารทับแนวคลอง กลุ่มอาคารโกดังริมถนนจรูญสิทธิวงศ์ซอยลักษณะอาคารเก็บสินค้าเศษเหล็กฯลฯ มีสภาพทรุดโทรมเป็นอย่างมากสร้างทัศนียภาพที่ไม่ดีให้กับบริเวณ โคครอบ

4.2.3.3 การวิเคราะห์ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานของการท่องเที่ยวในการวิจัยนี้ หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสรรพสิ่งที่รองรับในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวกสบายและปลอดภัย เช่น ท่าเทียบเรือ บริการเรือเช่า เส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบความปลอดภัย แหล่งบริการด้านอาหารและบริการการท่องเที่ยวอื่นๆ

1. ท่าเทียบเรือ

จากการสำรวจท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นท่าเรือสาธารณะ ท่าเรือท่องเที่ยว และท่าเรือขนาดเล็ก ตามวัดหรือสถานที่สำคัญ เป็นลักษณะท่าเรือจอดเรือภายในคลอง ซึ่งท่าเรือสาธารณะส่วนใหญ่มักเกิดปัญหาตรงบริเวณจุดเชื่อมต่อของการเข้าถึงท่าเรือ ทางเดินจากท่าเรือไปยังถนน ป้ายรถที่ใกล้ที่สุด จุดจอดรถรับจ้าง และกิจกรรมในพื้นที่ที่ใช้เป็นจุดที่ตั้งท่าเรือ พบปัญหาโดยรวม ดังนี้

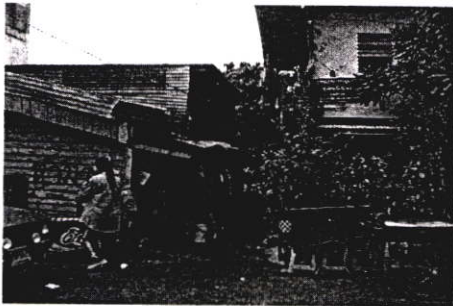
1) ปัญหาท่าเรือขนาดใหญ่และขนาดกลางสาธารณะ

1.1) สภาพท่าเรือแออัดในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากท่าเรือบางท่าเป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือโดยสาร และเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ทำให้เกิดความสับสน เนื่องจากมีผู้ใช้ท่าเรือต่างกิจกรรมกัน เช่น ท่าเรือศิริราช(วังหลัง) ท่าเรือรถไฟ



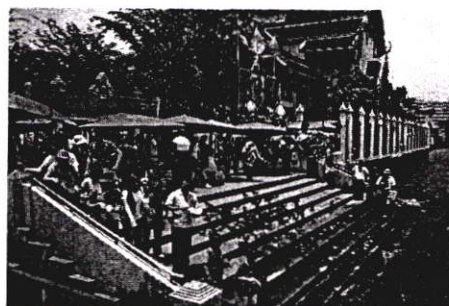
ภาพที่ 4.10 สภาพท่าเรือแออัด

1.2) ความไม่สะดวกของการเข้าถึง ประกอบด้วยปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าท่า การขาดการเข้าถึง ท่าเรือบางท่าทางเดินเท้าไม่ปลอดภัยคับแคบ มีการตั้งวางสิ่งของลูกล้าทางเดินเท้า โดยเฉพาะท่าเรือสาธารณะ



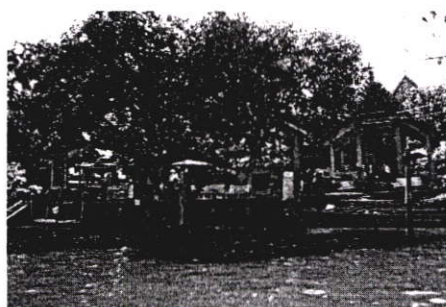
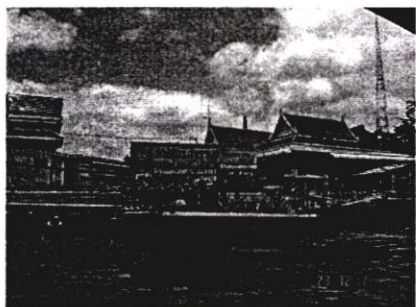
ภาพที่ 4.11 ทางเดินก่อนเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวบริเวณวัดระฆังฯและ มัสยิดต้นสน

1.3) ความไม่ปลอดภัยและการขาดการจัดระเบียบของกิจกรรม จากการสำรวจ พบว่าบริเวณท่าเรือส่วนใหญ่ขาดที่จอดรถ ปัญหาการจราจรหน้าท่า ปัญหาการจัดระเบียบบนบกของรถรับจ้างรถประจำทาง เกิดการสับสนระหว่างเส้นทางรถกับเส้นทางคนเดิน ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการเกิดทางท่องเที่ยว



ภาพที่ 4.12 การขาดการจัดระเบียบที่หน้าวัดระฆังฯ

1.4) การขาดทัศนียภาพมุมมองที่ดีบริเวณท่าเรือ ส่วนใหญ่ท่าเรือขาดการปรับปรุง การจัดการเพื่อการสร้างบรรยากาศและทัศนียภาพที่ดีเพื่อดึงดูดใจในการใช้ท่าเรือเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว เช่น ความสะอาด ความร่มรื่นสวยงาม



ภาพที่ 4.13 การขาดทัศนียภาพและมุมมองที่ดีของท่าเรือ

ตารางที่ 4.10 แสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา

| ชื่อท่าเทียบเรือ / ที่ตั้ง | หน่วยงานเจ้าของท่า | ลักษณะและขนาดท่า | | รับน้ำหนัก คน |
|------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|--------------|------------------|
| | | ลักษณะท่า | ขนาด(ม.) | |
| ท่ารถไฟ สถานีรถไฟบางกอกน้อย | เอกชน | โป๊ะเหล็ก | 7 x 11 ม. | 60 |
| | | สะพานเหล็กปรับระดับ | 2 x 8.8 ม. | |
| ท่าพรานนก ข้างโรงพยาบาลศิริราช | กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี | โป๊ะเหล็ก | 6 x 12 ม. | 60 |
| | | สะพานเหล็กปรับระดับ | 2 x 7 ม. | |
| | | สะพานทางเดินเชื่อม | 2 x 6.5 ม. | |
| ท่าวังหลัง ข้างโรงพยาบาลศิริราช | เอกชน | โป๊ะเหล็ก | 7 x 14 ม. | 60 |
| | | สะพานเหล็กปรับระดับ | 2.5 x 8.5 ม. | |

2) ปัญหาท่าเรือ/ท่าขนาดเล็ก

สภาพปัญหาของท่าเรือ/ท่าขนาดเล็กที่ไม่ใช่ท่าสาธารณะเป็นท่าของสถานที่สำคัญในคลองต่าง ๆ ได้แก่ ท่าน้ำท่องเที่ยว ไม่มีเรือโดยสารจอด มีแต่เรือข้ามฟาก เช่น ท่าน้ำวัดอรุณราชวราราม ท่าน้ำวัดระฆังโฆสิตาราม และท่าน้ำของวัดต่างๆ ในคลองเป็นเพียงท่าขนาดเล็กเท่านั้น ดังนั้นปัญหาที่พบจากการสำรวจพบสรุปได้ดังนี้

2.1) ที่ตั้งท่าเรือคับแคบ โดยเฉพาะท่าเรือท่องเที่ยวที่อยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่เป็นท่าที่สำคัญมีนักท่องเที่ยวคับคั่ง เมื่อมีเรือสำหรับท่องเที่ยวเข้าใช้ท่าเรือเป็นจำนวนมากมักต้องส่งนักท่องเที่ยว และต้องลอยเรืออยู่ในแม่น้ำเพื่อให้เรือท่องเที่ยวลำอื่นเข้าใช้ท่าเทียบเรือได้ เมื่อเยี่ยมชมสถานที่นั้นแล้ว จึงนำเรือเข้ามาเทียบท่าเพื่อรับนักท่องเที่ยวเดินทางต่อไปยังสถานที่อื่น โดยการขึ้นท่าเรื่อนั้นนักท่องเที่ยวต้องเสียค่าบริการท่าเรือเองนอกจากเสียค่าเรือแล้ว

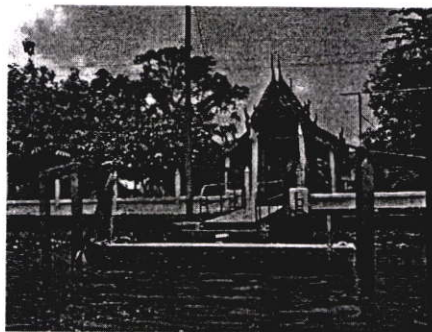
ส่วนทำน้าตามคลองต่างๆ มีขนาดเล็กแต่ผู้ใช้ทำน้าไม่มากทำให้ทำเรือยังไม่แออัดเหมือนท่าเรือท่องเที่ยววันัก

2.2) สภาพท่าเรือขาดการบำรุงรักษา จากการสำรวจส่วนใหญ่ทำน้าบางแห่งมีสภาพทรุดโทรม และขาดการดูแลด้านความสะอาด ศาลทำน้ามีการใช้พื้นที่ที่ไม่เหมาะสม เช่น ตั้งวางหาบเร่แผงลอย คนจรจัดเข้าใช้พื้นที่



ภาพที่ 4.14 สภาพท่าเรือขาดการบำรุงรักษา

2.3) ท่าเรือไม่ปลอดภัย ทำน้า /ท่าเรือส่วนใหญ่เป็น โป๊ะเหล็กแบบทูน มีขนาดประมาณ 4 x 6 ม. และ 4 x 8 ม. รับน้ำหนักคนได้ตั้งแต่ 20 – 60 คน และมีสะพานเหล็กปรับระดับ ระยะความยาวยื่นออกไปในคลอง ขึ้นอยู่กับความกว้างของลำน้ำ ส่วนทำน้าที่ไม่มีท่าเทียบเรือมีเพียงบันไดลงทำน้า ซึ่งไม่ปลอดภัยในการใช้ทำน้าที่มีขนาดเล็กไม่แข็งแรงพอที่รับแรงปะทะขณะจอดเรือได้



วัดสังข์หักงายย์



วัดคูหาสวรรค์วรวิหาร

ภาพที่ 4.15 สภาพท่าเรือ/ทำน้าไม่ปลอดภัย

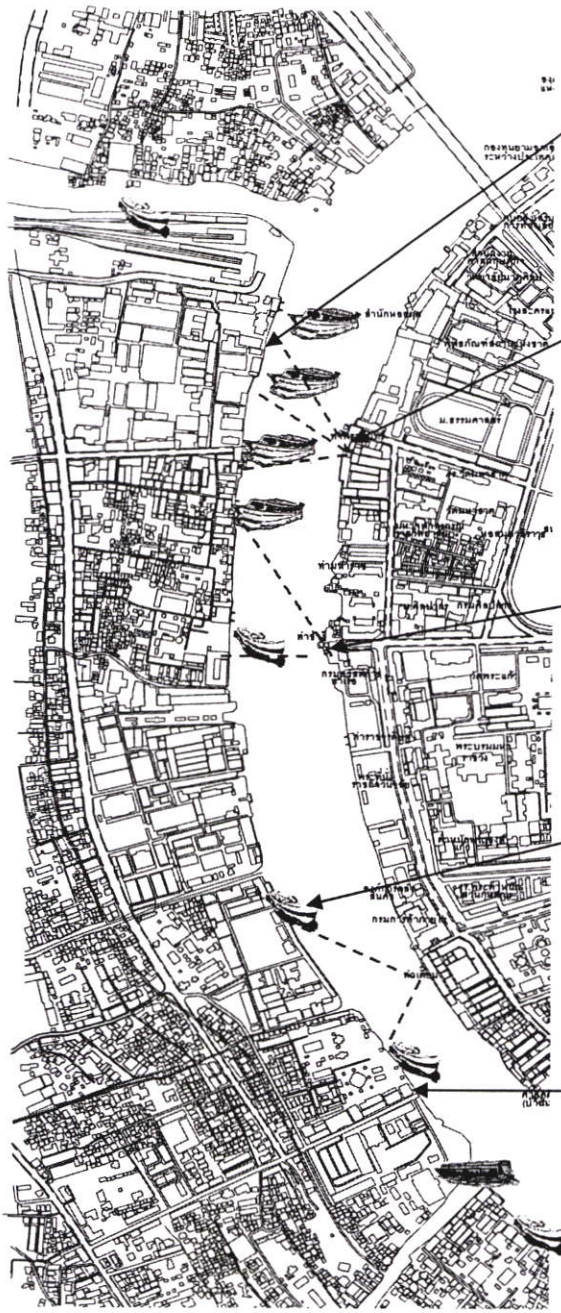
2.4) ขนาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินท่องเที่ยว เช่นเดียวกับท่าเรือขนาดใหญ่ที่เตรียมไว้สำหรับการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ส่วนบริการด้านห้องน้ำจะอยู่ในบริเวณที่ห่างจากท่าหน้า

ตารางที่ 4.11 แสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือสภาพดีในพื้นที่ศึกษา

| ชื่อท่าเทียบเรือ / ที่ตั้ง | หน่วยงาน เจ้าของท่า | ลักษณะและขนาดท่า | | รับน้ำหนัก คน |
|----------------------------|------------------------|----------------------------------|--------------------------------|------------------|
| | | ลักษณะ | ขนาด(ม.) | |
| ท่าหน้าวัดอรุณฯ | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 8 ม.(3 โป๊ะ) 2 x 6.5 ม. | 60 |
| ท่าหน้าวัดระฆังฯ | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 8 ม 2 x 6 ม. | 60 |
| ท่าหน้าวัดกัลยาฯ | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 8 ม 2 x 6 ม. | 60 |
| ท่าหน้าวัดหงส์รัตนาราม | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 6 ม. (2 โป๊ะ) 2 x 6 ม. | 32 |
| ท่าหน้าวัดประดู่พิมพลี | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 6 ม 2 x 6 ม. | 32 |
| ท่าหน้าวัดคูหาสวรรค์ | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 6 ม 1.5 x 5 ม. | 20 |
| ท่าหน้าวัดโมลีฯ | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 6 ม 1.5 x 5 ม. | 20 |
| ท่าหน้าวัดสังข์หักงายย์ | เอกชน | โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ | 4 x 6 ม 2 x 5 ม. | 20 |

ที่มา : จากการสำรวจ พ.ศ.2548

Zone A แม่น้ำเจ้าพระยา



ท่ารถไฟ



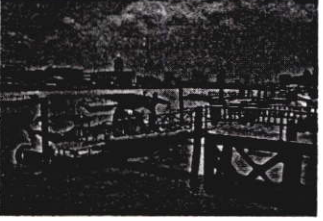
ท่าพระจันทร์



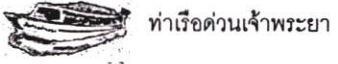
ท่าช้างวังหลัง



ท่าวัดระฆังฯ (ข้ามฟาก)



ท่าวัดอรุณฯ (ข้ามฟาก)



ท่าเรือคานเจ้าพระยา



ท่าเรือ



ท่าเรือหางยาว



ท่าเรือข้าม

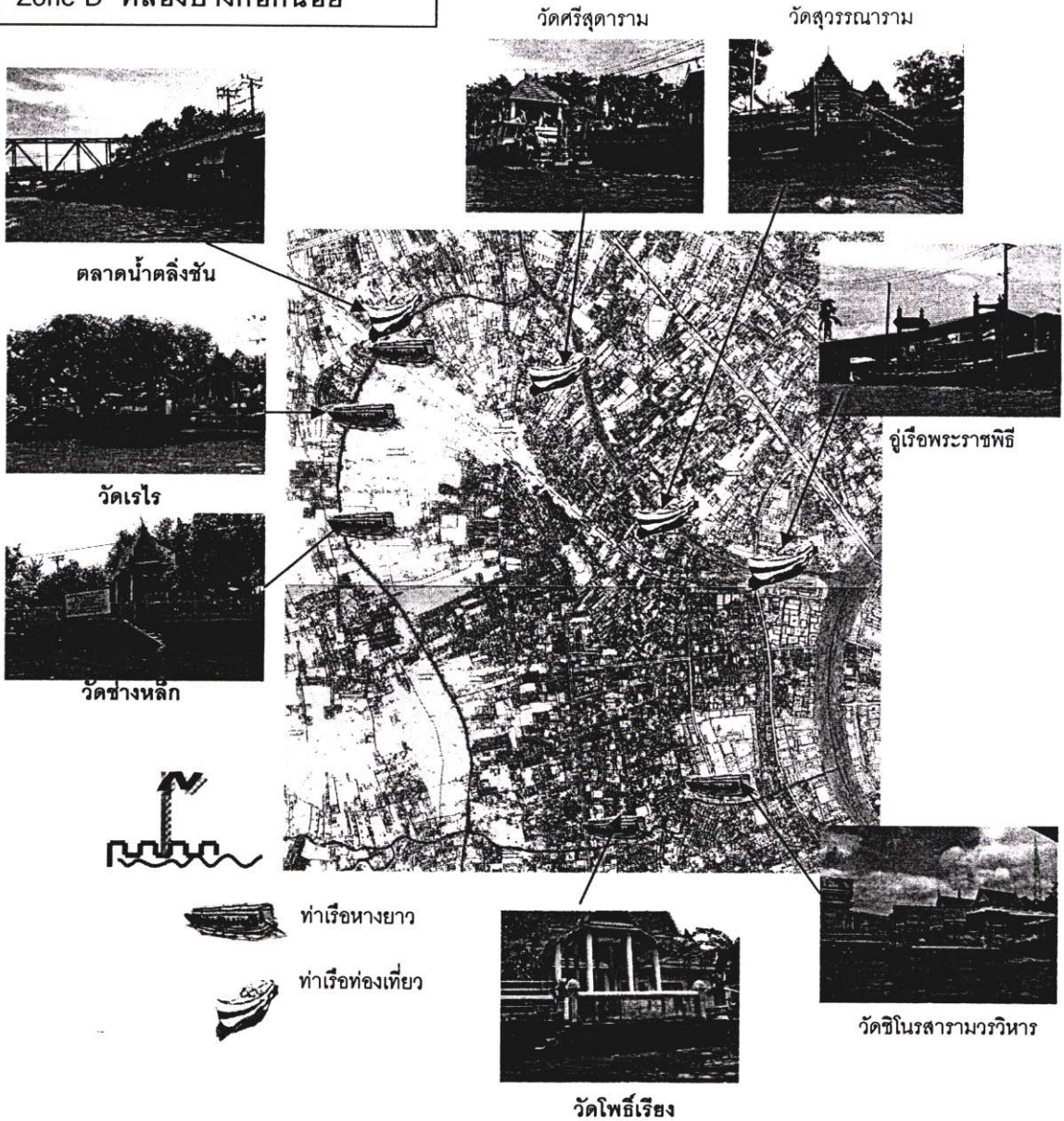


ภาพที่ 4.16 ท่าเรือบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา (Zone A)



ภาพที่ 4.17 ท่าเรือ/ทำนน้ำริมคลองบางกอกใหญ่ (Zone B)

Zone C คลองชักพระ คลองมอญ
Zone D คลองบางกอกน้อย



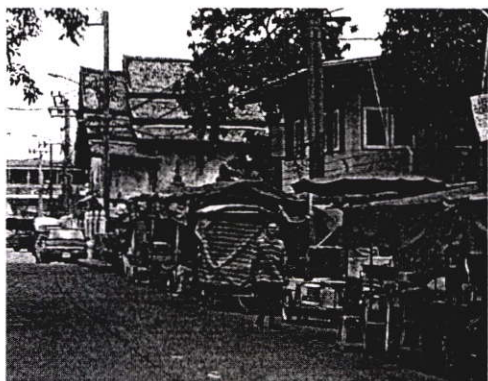
ภาพที่ 4.18 ท่าเรือ/ทำน้ำในคลองชักพระ คลองมอญ (Zone C) และคลองบางกอกใหญ่ (Zone D)

2. สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานที่ท่องเที่ยว

2.1 บริการร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก จากการสำรวจพบว่าส่วนใหญ่เป็นลักษณะที่ไม่ได้สร้างเตรียมไว้เพื่อรองรับกิจกรรมท่องเที่ยว เป็นการสร้างหลังจากกิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นโบราณสถานที่สำคัญ จึงมีเพียงซุ้มจำหน่ายอาหารว่างและเครื่องคืมขนาดเล็ก บางแห่งตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ไม่เป็นระเบียบเสียมุมมองที่ดี

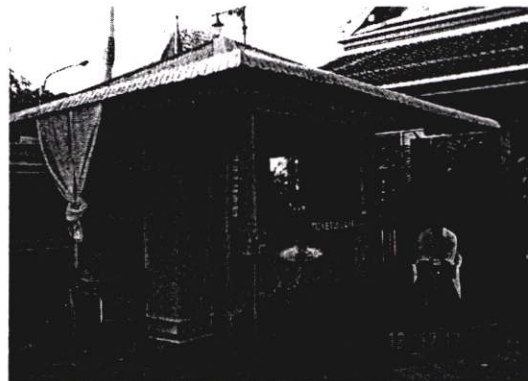
2.2 ห้องน้ำ-ส้วม ถือว่ามีความสำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวที่จำเป็น โดยเฉพาะวัดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ในพื้นที่ค่อนข้างไม่สะดวกของตำแหน่งที่ตั้ง มักสร้างเป็นอาคารถาวร บางแห่ง

ตั้งอยู่ติดกับอาคารสำคัญ การดูแลรักษาความสะอาดและกลิ่นที่สามารถทำลายบรรยากาศการท่องเที่ยว รวมทั้งจำนวนไม่พอเพียงต่อนักท่องเที่ยว



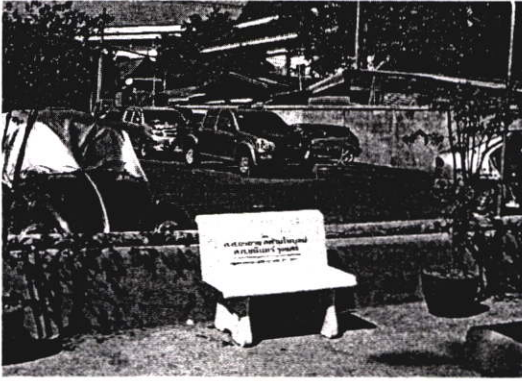
ภาพที่ 4.19 ปัญหาบริการร้านอาหาร

2.3 ที่จำหน่ายบัตรและจุดประชาสัมพันธ์ จากการสำรวจมีสถานที่ที่เก็บค่าเข้าชม เช่น พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี ส่วนวัดอรุณราชวราราม ที่เก็บค่าเข้าชมเฉพาะชาวต่างชาติเท่านั้น โดยตัวอาคารมักสร้างต่อเติมจากพื้นที่ที่เหลืออยู่บ้าง ตั้งชุมชนชั่วคราวตามจุดต่างๆ มีสัดส่วนที่ไม่สัมพันธ์กับอาคารโดยรวม ใช้วัสดุที่ไม่เหมาะสมทั้งสี สัน พื้นผิว



ภาพที่ 4.20 ที่จำหน่ายบัตรและจุดประชาสัมพันธ์

2.4 ที่นั่งพักผ่อน เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นศาสนสถาน โบราณสถานที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ ที่รวมกิจกรรมของแหล่งท่องเที่ยววัดที่ประกอบกิจกรรมหลักแล้ว เช่น โบสถ์ วิหาร เจดีย์ ล้วนมีความสำคัญทางศาสนาทั้งสิ้น จากการสำรวจพบว่า ที่นั่งพักผ่อนส่วนใหญ่มักชำรุดทรุดโทรม ขาดการดูแลให้ใช้งานได้ดี



ภาพที่ 4.21 ลักษณะที่นั่งพักผ่อน

2.5 ที่ทิ้งขยะ เป็นการช่วยแบ่งภาระการรักษาความสะอาดของแหล่งท่องเที่ยว ในสถานที่บางแห่งมีที่ทิ้งขยะจำนวนมากตั้งวางสะกดตา ด้วยสีสดใและขนาดใหญ่ รูปทรงไม่เข้ากับสภาพแวดล้อม การตั้งวางเกะกะทางเดิน บางแห่งไม่เพียงพอต่อนักท่องเที่ยว



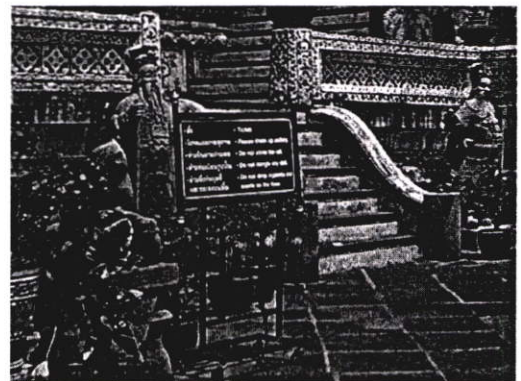
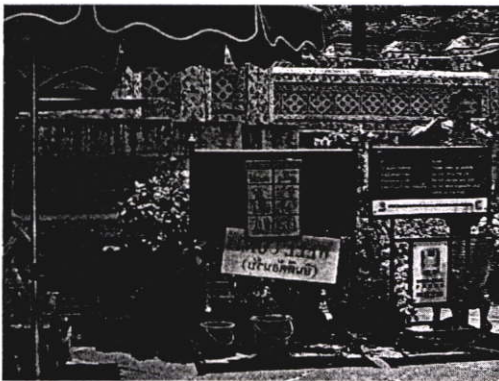
ภาพที่ 4.22 การตั้งวางถังขยะ

2.6 พื้นผิวของสถานที่ แต่ละสถานที่ย่อมมีอาคารและสิ่งก่อสร้างที่มีทางเดินถึงกัน หรือเป็นลานกว้างเพื่อใช้ประกอบพิธีกรรม กิจกรรมของสถานที่นั้นๆ ได้ ถือว่าเป็นที่โล่งอย่างหนึ่ง เช่น ลานโล่งหน้าวัดอรุณราชวรารามที่เป็นที่รวมกิจกรรมของท่าน้ำ ลานโล่ง ค.ส.ล. หน้าวัดกัลยาณมิตร พบว่าไม่มีต้นไม้ให้ความร่มรื่นเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจชมทัศนียภาพหน้าวัด ส่วนทางเดิน ส่วนใหญ่ใช้วัสดุที่เป็นบล็อกซีเมนต์ หรือ เทปูน ทำให้เกิดความหยาบกระด้างและการสะท้อนของแสงอาทิตย์ บางแห่งมีการซ่อมแซมอยู่บ่อยครั้งทำให้พื้นสูงกว่าเดิมสามารถเป็นที่กันเพื่อป้องกันน้ำท่วมได้อีกทาง



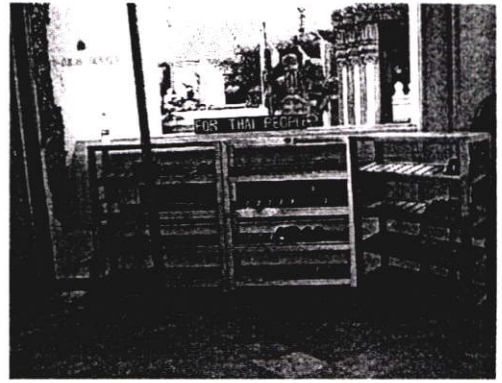
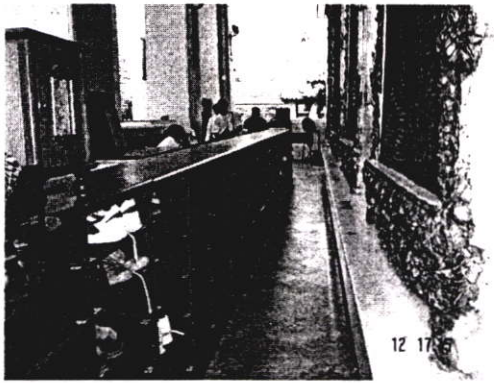
ภาพที่ 4.23 ถนนโล่ง ค.ส.ล. หน้าวัดกัลยาณมิตร และถนนหน้าวัดอรุณ ฯ

2.7 ป้าย/ที่กั้น ทั้งป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเตือน ป้ายประชาสัมพันธ์ มักจัดทำตามวาระหรือเทศกาล ส่วนป้ายเตือนมักเป็นการติดตั้งแบบติดที่ หรือสามารถเคลื่อนย้ายได้ มีการชำรุด เก่าขาดการดูแลและการตั้งวางไม่เป็นระเบียบ จากการจัดทำในหลายคราว ไม่สัมพันธ์กันกับป้ายที่มีอยู่เดิม ส่วนที่กั้นเพื่อควบคุมทางสัญจร บางแห่งการตั้งวางไม่เหมาะสมขาดบรรยากาศในการเดินเที่ยวชมเหมือนถูกจำกัดพื้นที่เกินความจำเป็น



ภาพที่ 4.24 ป้ายประชาสัมพันธ์

2.8 ที่ฝากสัมภาระ เช่น กระเป๋า อาหารและเครื่องดื่ม รวมทั้งที่ฝากรองเท้า เพราะส่วนใหญ่การเข้าเยี่ยมชมสถานที่ส่วนใหญ่เป็น ศาสนสถาน ต้องมีการฝากรองเท้าหรือสัมภาระก่อนการเข้าสักการะหรือเข้าชมภายในสถานที่สำคัญทางศาสนาต่างๆ พบว่าบางแห่งจัดเตรียมไว้แล้วแต่ขาดการดูแลให้เป็นระเบียบ หรือบางแห่งไม่มีการจัดเตรียมไว้ให้นักท่องเที่ยว



ภาพที่ 4.25 ที่ฝากสัมภาระ

2.9 ที่จอดรถ รถรับจ้าง การขาดแคลนที่จอดรถในบางแห่งมีการจอดรถใกล้กับโบราณสถานมาก ทำให้อาจเกิดการสั่นสะเทือน อาจเกิดการแตกร้าว ชำรุด พังทลาย เพราะส่วนใหญ่เป็นอาคารโบราณสถานที่สร้างด้วยกรรมวิธีแบบโบราณทั้งสิ้น ซึ่งอาจไม่เห็นผลในระยะเวลานานสั้นแต่เมื่อเวลาเหมาะสมโบราณสถานนั้นๆ อาจพังทลายได้ อีกทั้งยังเป็นการบดบังมุมมองในระดับสายตา หรือการกีดขวางทางเดินได้



ภาพที่ 4.26 ลานจอดรถของสถานีรถไฟธนบุรีและวัดอมรินทราราม

3. ปัญหาขาดการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่ การท่องเที่ยวในพื้นที่มักเป็นลักษณะการไปและกลับภายในวันเดียว ส่วนใหญ่เป็นการมีส่วนร่วมลักษณะเป็นคนในพื้นที่มาทำหน้าที่ขับรถนำเที่ยวซึ่งไม่ได้รับการฝึกให้เป็นผู้แนะนำแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ จึงขาดการเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติทั้งแถบเอเชียและยุโรป นอกจากนี้ยังขาดการรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่ให้เป็นสภาพดั้งเดิม

4.2.3.3 ปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาพื้นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

1. ปัญหาลำคลอง

จากการสำรวจลำน้ำของคลองในพื้นที่พบว่า ในอดีตคลองในกรุงเทพมหานคร มีความจำเป็นและสำคัญต่อประชาชนทั่วไปที่มีการตั้งถิ่นฐานตามแนวริมน้ำในด้านการคมนาคม การเกษตรกรรมและการอุปโภคบริโภค แต่ปัจจุบันความสำคัญของคลองในกิจกรรมดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลง คลองในพื้นที่จึงมีหน้าที่เพื่อประโยชน์นอกเหนือเช่น การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม รวมทั้งการใช้คลองเป็นเส้นทางท่องเที่ยวด้วย แต่สภาพคลองที่จะเอื้อประโยชน์ในกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น ส่งอาจส่งผลกระทบต่อทำให้คลองหมดสภาพ โดยปัญหาที่พบมีดังนี้

1.1 การทิ้งสิ่งของลงคลอง เป็นเหตุทำให้คลองตื้นเขินน้ำไหลไม่สะดวก ระดับน้ำในคลองไม่คงที่ เกิดเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรค

1.2 รูปแบบของสิ่งก่อสร้างในเขตคลอง ได้แก่ กลุ่มที่ลอยน้ำ เช่น เรือแพ ท่าเทียบเรือ กลุ่มที่ล้าเข้าไปในน้ำ เช่น เป็นการปลูกสร้างอาคารพักอาศัยต่อออกไปเรื่อยๆ ตามแนวคลอง กลุ่มที่อยู่ริมน้ำเป็นพวกอาคาร บ้านพักอาศัยริมคลอง โดยมีรูปแบบโครงสร้างอาคารที่แตกต่างกัน เกิดความแออัด และความไม่เป็นระเบียบ ของรูปทรงอาคารริมน้ำ ทำให้สูญเสียทัศนียภาพที่สวยงามตามแนวคลอง

1.3 พื้นที่ถูกน้ำท่วมและซัดสิ่งพังเสียหายจากการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะบริเวณที่ไม่มีเขื่อนกันดินพัง เมื่อน้ำซึมเข้าตลิ่งเป็นประจำทำให้เกิดดินเลนไหลลงสู่แม่น้ำ จากการสำรวจพบมากในบริเวณคลองชักพระ ช่วงวัดป่าเชิงเลนเป็นแนวยาว



ภาพที่ 4.27 ปัญหาลำคลองตื้นเขิน การทิ้งขยะลงคลอง

2. ปัญหาและอุปสรรคในการจราจรทางน้ำ

2.1 ปัญหารูปแบบของเรือโดยสาร เรือโดยสารที่ให้บริการมี 2 ประเภท คือ เรือยนต์เพลลาใบจักรยาว และเรือเครื่องกลางลำ กล่าวคือ เรือยนต์เพลลาใบจักรยาว นั้น เป็นเรือขนาดเล็กมีความคล่องตัว เนื่องจากต้องเข้า-ออก ให้บริการตามคลอง การต่อเรือเพิ่มขยายความยาวออกไปให้สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนมาก ทำให้สภาพการทรงตัวของเรือไม่ดี

มีเสียงดังเพราะไม่ใส่ท่อเก็บเสียง โดยอ้างว่าจะทำให้ความเร็วของเรือตก ก่อให้เกิดคลื่นซึ่งมีผลกระทบต่อบ้านเรือนที่อยู่ริมตลิ่ง การบังคับเรือทำได้ยาก โดยเฉพาะเมื่อเรือออกสู่น้ำเจ้าพระยา ต้องผ่านบริเวณที่มีการจราจรที่แออัด มีคลื่นขนาดใหญ่ที่เกิดจากเรือขนาดใหญ่กว่าวิ่งผ่าน จึงพบว่ามีอัตราการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

ส่วนเรือเครื่องกลกลางลำนั้น เป็นเรือใหญ่ที่ใช้บรรทุกโดยสารผู้โดยสารระยะไกล เช่น เรือควนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเรือที่มีขนาดความยาวมากกว่าขนาดความยาวท่าเทียบเรือ การขึ้น-ลงของผู้โดยสารใช้ทางเดียวกัน โดยเฉพาะเรือควนเจ้าพระยา ซึ่งมีการขึ้น-ลงที่ท้ายเรือ ทำให้ผู้โดยสารจำนวนมากต้องแออัดกันอยู่ที่ท้ายเรือ การจอดจึงใช้ท้ายเรือส่งผู้โดยสารขึ้น-ลง ทำให้การบังคับเรือทำได้ยาก เรือไม่สามารถจอดเทียบท่าได้สนิท ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารได้ เรือเครื่องกลลำมีกราบเรือที่แคบ การขึ้นลงของผู้โดยสารใช้ด้านข้างของเรือ เมื่อเรือเกิดการรั่ว น้ำจะเข้าข้างเรืออย่างรวดเร็วทำให้เรือจมเร็ว รูปแบบเรือทำให้เกิดคลื่นที่เป็นผลกระทบต่อภารกิจของตลิ่ง และเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือประเภทอื่น

2.2 ปัญหารูปแบบท่าเทียบเรือและการบริหารท่าเรือ รูปแบบของท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่ามีขนาดความยาวหน้าท่าไม่เพียงพอกับความยาวของตัวเรือ ท่าเทียบเรืออยู่ใกล้ชิดติดกันจนเกินไป เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ริมน้ำ ทำให้ไม่มีที่ว่างที่จะทำการขยายขนาดของท่าเทียบเรือ ส่วนท่าเทียบเรือในคลอง มีปัญหาที่พบเกี่ยวกับความลึกของสะพาน เนื่องจากตะไคร่น้ำ อันเนื่องมาจากการที่สะพานจมอยู่ใต้น้ำ การขยายขนาดของท่าเทียบเรือทำได้ยาก เนื่องจากข้อจำกัดของความกว้างของคลองเอง ด้านการบริหารท่าเรือของเอกชน วัด หรือ เทศบาล ภายใต้การดูแลของกรมเจ้าท่า ปัญหาที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน คือ พื้นที่สำหรับสร้างที่ท่าผู้โดยสารบนฝั่งไม่เพียงพอ ทำให้ผู้โดยสารส่วนหนึ่งต้องลงไปรอเรือบนท่าเทียบเรือ ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย ท่าเรือเอกชนมักมีที่จัดท่าเรือที่ไม่เป็นระบบ เช่น มีหาบเร่แผงลอย หรือการขยายตัวโดยสารบนท่า

2.3 ปัญหาอุปกรณ์ช่วยชีวิต ปริมาณอุปกรณ์ช่วยชีวิตบนเรือ เช่น เสื้อชูชีพ พวงชีพ หรือวัสดุลอยน้ำต่าง ๆ มีจำนวนไม่เพียงพอกับผู้โดยสารบนเรือ อันเนื่องมาจากสาเหตุพื้นที่ใช้สอยบนเรือมีจำกัดและอุปกรณ์ช่วยชีวิตมีราคาแพง จึงเสี่ยงต่อการสูญหาย เมื่อหมดสภาพลงผู้ประกอบการทั่วไปจึงไม่ได้ซื้อหามาทดแทนตามจำนวนที่ระบุในใบอนุญาตใช้เรือ นอกจากนี้การจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิตไว้บนท่าเทียบเรือด้วย หากเกิดอุบัติเหตุทางน้ำจะสามารถนำไปใช้ช่วยชีวิตได้ทันเวลาที่

2.4 ปัญหาการปฏิบัติตัวเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เดิมผู้ใช้ส่วนใหญ่จะเป็นประชากรที่อยู่อาศัยอยู่ริมน้ำ ซึ่งเรียนรู้ในการปฏิบัติตัวเมื่อโดยสารทางเรือเป็นอย่างดีแล้ว แต่ในปัจจุบันมีกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่ได้หันมาใช้ทางน้ำ แต่ยังคงขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติตัวในการโดยสารทางน้ำเพื่อความปลอดภัยต่อตนเอง ทำให้ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้

เมื่อประสบภัย รวมทั้งการเตรียมตัวก่อนการเดินทาง เช่น การแต่งกายต้องรัดกุม ไม่รุ่มร่าม รองเท้า ความเป็นรองเท้าที่มีน้ำหนักเบา ไม่ควรนำสัมภาระติดตัวไปจำนวนมากเกินความจำเป็น

2.5 ปัญหาสิ่งกีดขวางทางเดินเรือและการบำรุงรักษาร่องน้ำ จากการที่จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาในด้านที่พักอาศัย ชาวบ้านที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลองได้สร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ขยายรูกล้ำเข้ามาในแนวคลองเป็นที่กีดขวางต่อการเดินเรือ สิ่งปลูกสร้างริมน้ำที่เลิกใช้แล้วก็ไม่ได้ทำการรื้อถอน เนื่องจากการขาดความรับผิดชอบต่อสังคมของประชาชนเอง การสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียในคลอง การก่อสร้างประตูประบายน้ำ นับเป็นปัญหาในการกีดขวางการเดินเรือ ประกอบกับสภาพร่องน้ำเอง ที่มีความกว้างของลำคลองไม่เพียงพอสำหรับเรือที่มีขนาดที่ยาวมาก รวมทั้งการตื้นเขินจากการตกตะกอนของสารแขวนลอยต่างๆ ในแม่น้ำลำคลอง จึงต้องทำการขุดลอกปรับปรุงให้ร่องน้ำมีสภาพที่ลึกเพียงพอต่อการเดินเรือ

แนวทางการแก้ปัญหา

1. ปรับปรุงท่าเทียบเรือ โดยออกแบบท่าเทียบเรือให้เหมาะสมกับเรือโดยสารที่จะใช้ ทำการปรับปรุงท่าเรือปัจจุบัน ขยายหน้าท่าให้มีศาลาที่พักผู้โดยสาร โป๊ะท่าเทียบเรือ โดยจัดช่องทางขึ้นลงให้ชัดเจน มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนท่าเทียบเรือ และป้ายประกาศหรือแผนผังเส้นทางเดินเรือ มีไฟฟ้าให้แสงสว่างในช่วงเวลาเข้ามือและช่วงค่ำ

2. ปรับปรุงรูปแบบของเรือ ทำการออกแบบเรือโดยสารชนิดใหม่ทำจากวัสดุไม่จมน้ำ กราบเรือกว้าง เปลือกนอกแข็งแรง เป็นแก่งมีหลังคา มีกำบังลมด้านข้างเรือ ตัวเครื่องอยู่กลางลำ เพื่อให้เกิดคลื่นน้อยที่สุด ส่วนเรือเพลลาใบจักรยาวควรปรับปรุงเป็นเรือเครื่องกลางลำ ปรับปรุงที่นั่งในเรือให้กว้างพอนั่งได้สบาย

3. อุปกรณ์ช่วยชีวิต มีการจัดหาอุปกรณ์ช่วยชีวิตให้เพียงพอแก่การใช้งาน และจัดหาทดแทนเมื่อสูญหายหรือหมดสภาพการใช้งาน การประกันภัยผู้โดยสารทางเรือ โดยเรือโดยสารที่จดทะเบียนหลังจากวันที่ 29 เมษายน 2540 ต้องจัดทำประกันผู้โดยสารตามกฎหมายฉบับที่ 67 (พ.ศ.2539) ออกตามความใน พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

4. การประชาสัมพันธ์ จัดการประชาสัมพันธ์เรื่องการโดยสารเรืออย่างปลอดภัยให้ประชาชนทราบ ตลอดจนจัดสัมมนาฝึกอบรมผู้ประกอบการเรือโดยสารและเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมดูแลความปลอดภัยในการบริการเรือโดยสารและท่าเทียบเรือ

5. การปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือ ดำรงจัดทำแผนที่ร่องน้ำก่อนดำเนินการขุดลอกแม่น้ำและคลองต่างๆ ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่เลิกใช้แล้วและไม่ให้สร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ขึ้นลงไปในพื้นที่เกินกว่าแบบที่ได้รับอนุมัติ รวมทั้งศึกษาและสร้างระบบประตูประบายน้ำเพื่อการเดินเรือในคลอง

3. ปัญหาทางด้านกายภาพของโบราณสถาน ศาสนสถาน

ปัญหาทางด้านกายภาพและอุปสรรคของพื้นที่ซึ่งเป็นพื้นที่เฉพาะในที่นี้มีศาสนสถานที่สำคัญหลายแห่งรวมถึงศาสนสถานและอาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มากมายสามารถจำแนกรายละเอียด ได้แก่ วัดเครือวัลย์ พระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดีซึ่งกลุ่มอาคารดังกล่าวเป็นสถานที่ทำการของกองทัพเรือ ได้ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานและอาคารอนุรักษ์

วัดอรุณราชวราราม วัดหงส์รัตนาราม อาคารริมถนนพระราชวังเดิม บริเวณพระปรางค์ วัดอรุณราชวราราม ได้รับการดูแลรักษาพอสมควรแต่อาคารกุฏิหอไตร ซึ่งอยู่ด้านหลังพระปรางค์บางส่วนยังขาดการดูแลไม่ดีเท่าที่ควร มีความหนาแน่นมากบริเวณวัดอรุณราชวรารามมีการสร้างอาคารใหม่เช่นกุฏิห้องน้ำอาคารอำนวยความสะดวกมากมายทำให้พื้นที่ที่มีความแออัด และหนาแน่นเป็นอย่างมากนอกจากนี้กลุ่มอาคารพาณิชย์ในพื้นที่วัด

วัดหงส์รัตนารามอาคารส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดีแต่กุฏิสงฆ์บางส่วน และหอไตรบางส่วนเริ่มทรุดโทรมบ้างอาคารสถานบันเท็งริมถนนพระราชวังเดิม ซึ่งเป็นอาคารเก่าแต่นำมาปรับปรุงใหม่โดยมีการตกแต่งหน้าร้านเพื่อประกอบธุรกิจบันเท็งยามค้าคืน ซึ่งมีความไม่เหมาะสมนักสำหรับพื้นที่ประวัติศาสตร์ในบริเวณนี้

กลุ่มอาคารริมถนนพระราชวังเดิมทางเข้าวัดหงส์รัตนารามเป็นอาคารพาณิชย์ชั้นเช่าที่ดินของวัดตั้งบดบังมุมมองของวัดเมื่อมองเข้ามาจากถนนมีสภาพเสื่อมโทรมมากเป็นอย่างมากแต่ในปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้างรุกล้ำแนวคูเมืองบางส่วนมีลักษณะเป็นชุมชนแออัดได้สร้างอาคารทับแนวคลองรวมทั้งกลุ่มอาคารรอบวัด โมลี โลกยารามเป็นอาคารเก่ามีสภาพทรุดโทรมบดบังทัศนียภาพของวัด โมลี โลกยาราม

วัดสังข์กระจาย โรงเรียนฤทธิณรงค์รอนกลุ่มอาคารศาสนาส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี โดยเฉพาะในเขตสังฆาวาสมีความเป็นระเบียบสะอาดมีการบูรณะดูแลรักษาปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยอาคารที่สมควรได้รับการอนุรักษ์วัดราชสิทธิารามและอาคารที่ได้รับการอนุรักษ์อยู่แล้วคืออาคารในโรงเรียนฤทธิณรงค์รอน ซึ่งปัจจุบันใช้เป็นตึกอำนวยการโรงเรียนได้รับการดูแลเป็นอย่างดี

ตลาดโพธิ์สามต้นชุมชนรอบตลาดโพธิ์สามต้นกลุ่มอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมส่วนใหญ่อยู่บริเวณชุมชนที่อยู่รอบวัดเนื่องจากมีอายุการใช้งานนานกลุ่มอาคารที่น่าสนใจคือตลาดโพธิ์สามต้นและชุมชนรอบตลาดโพธิ์สามต้น ซึ่งมีความเข้มแข็งของชุมชนมากมีดินโพธิ์อยู่ด้านหน้าของตลาดและมีอาคารล้อมรอบอย่างแออัดมีสภาพทรุดโทรมสมควรได้รับการปรับปรุง เนื่องจากมีความสำคัญและความเป็นมาตั้งแต่อดีต

วัดประดู่ฉิมพลีภาพรวมมีการรักษาภูมิอาคารศาลาวัดดีพอใช้แต่วิหารเหลี่ยมภายในเขตกำแพงแก้วค่อนข้างทรุดโทรมส่วนอาคารอื่นอยู่ในสภาพพอใช้อาคารพาณิชย์บริเวณแยกท่า

พระรอบโรงเรียนประสิทธิ์วิทยาเป็นอาคารพาณิชย์ชั้นมีสภาพปานกลางสภาพทรุดโทรมสภาพเสื่อมโทรมสมควรรื้อถอน

กลุ่มวัดบางยี่เรือ ได้แก่ วัดราชคฤห์วรวิหาร วัดจันทารามวิหาร วัดอินทารามวรวิหาร สภาพโดยรอบของศาสนสถานทั้งแห่งได้รับการบูรณะดูแลให้อยู่ในสภาพค่อนข้างดี เนื่องจากเป็นโบราณสถานที่มีความสำคัญสำหรับฝั่งกรุงธนบุรีโดยเฉพาะวัดอินทารามวรวิหารเป็นวัดที่เก็บอัฐิของสมเด็จพระเจ้าตากสินแต่พื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดการจัดการดูแลให้เป็นระเบียบมีการทิ้งมูลฝอยและกองเศษวัสดุอย่างไม่เป็นระเบียบ

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ ผู้วิจัยขอเสนอขั้นตอนการศึกษา โดยสรุปดังนี้

5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาลักษณะทางกายภาพปัจจุบันของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาความคิดเห็นและความต้องการพัฒนาแม่น้ำและคลองเพื่อท่องเที่ยวทางน้ำ
3. เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรีเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

5.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ที่ต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ
2. กลุ่มตัวอย่าง ในการวิจัย ผู้วิจัยได้สุ่มตัวอย่างจาก นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาตินักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จำนวน 150 คน โดยคัดเลือกอย่างเจาะจงจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ

5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. เครื่องมือที่ผู้วิจัยใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย
 - 1) ข้อมูลภาคเอกสาร (Document Study) เกี่ยวกับการพัฒนาทางกายภาพด้านการท่องเที่ยวคลองรอบกรุงธนบุรีเดิม
 - 2) แบบสอบถามความคิดเห็นและความต้องการในการพัฒนาแม่น้ำ และคลองเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ แบ่งเป็น 2 ตอน คือ
 - ตอนที่ 1 แบบสอบถามด้านสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นและความต้องการในการพัฒนาแม่น้ำ และคลองเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำของนักท่องเที่ยว ที่มีลักษณะเป็นปลายปิด
 - 3) แบบสำรวจภาคสนาม ประกอบด้วย การสำรวจศักยภาพของลำน้ำ แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำและโครงสร้างพื้นฐานของแม่น้ำและคลองในพื้นที่ธนบุรี โดยใช้อุปกรณ์ในการสำรวจดังนี้

1. กล้องถ่ายภาพ
2. กล้องถ่ายภาพวิดีโอ
3. แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ

5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยติดต่อขอหนังสือจากงานบัณฑิตศึกษา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่ศึกษาเพื่อขอความร่วมมือในการอนุเคราะห์ข้อมูล
2. ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลโดยสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง
3. ผู้วิจัยลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลคชการสำรวจ (Servey) โดยใช้เครื่องมือ ได้แก่ กล้องถ่ายภาพ กล้องถ่ายภาพวิดีโอ เครื่องมือวัดระยะ แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ

5.1.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การสังเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ที่รวบรวมได้จากการสอบถามความคิดเห็นและจากการสำรวจพื้นที่เพื่อนำมาเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชนบุรีเพื่อท่องเที่ยวทางน้ำ

5.1.5.1 ความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามออกเป็น 2 ตอน

ตอนที่ 1 ข้อมูลด้านสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม จากนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ จำนวน 150 คน

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 62.7 มีอายุ 26 – 35 ปี เพศหญิง ร้อยละ 47.3 วุฒิการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 41.3 ส่วนใหญ่มีอาชีพรับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 53.3 รองลงมา ร้อยละ 28 มีอาชีพรับจ้างหรือลูกจ้าง โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ร้อยละ 20 มีรายได้ 6,001 – 9,000 บาท รองลงมา มีรายได้ 9,001 – 12,000 บาท ร้อยละ 19.3 และรายได้มากกว่า 15,001 ขึ้นไป ร้อยละ 18.7

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ร้อยละ 35.71 มากที่สุด ซึ่งร้อยละ 33.33 นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติ และ ร้อยละ 30.95 นิยมแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ ส่วนองค์ประกอบที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยวเป็นทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ ร้อยละ 19.82 รองลงมา เป็นองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวริมสองฝั่งคลอง ร้อยละ 16.22 และการมีส่วนร่วมของชุมชนที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยว ร้อยละ 12.62

ส่วนความคิดเห็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการท่องเที่ยวสูงที่สุด ร้อยละ 17.40 เป็นการเข้าถึงและการจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยว รองลงมา เป็นบริการห้องน้ำ-ส้วม ร้อยละ 15.58 และ ร้อยละ 14.13 เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าจอดเรือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับ

รูปแบบการท่องเที่ยว ร้อยละ 64.00 เห็นว่า ไปเรือและกลับเรือมากที่สุด รองลงมาเป็นรูปแบบไปเรือและกลับทางรถยนต์ ส่วนระยะเวลาที่เหมาะสมส่วนใหญ่ต้องการท่องเที่ยวแบบเต็มทั้งวัน ร้อยละ 36.00 และร้อยละ 32.00 ต้องการท่องเที่ยวแบบครึ่งวันช่วงเช้า

ดังนั้นจะพบว่า นักท่องเที่ยวทางน้ำส่วนใหญ่นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี การชมทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ มุ่งเน้นให้มีการเข้าถึง และการจัดระเบียบ แหล่งท่องเที่ยวด้านสิ่งแวดล้อมความสะอาด โดยรูปแบบการเดินทางไปเรือและกลับเรือ ใช้เวลาที่เหมาะสมในการท่องเที่ยวเต็มทั้งวันมากที่สุด

ตอนที่ 2 ข้อมูลความคิดเห็นการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

1) สถานที่ท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ผู้ตอบแบบสอบถามสนใจ โดยพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ร้อยละ 35.71 นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติคิดเป็นร้อยละ 33.33 นิยมแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ 30.95

2) องค์ประกอบที่สำคัญต่อการท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยวเป็นทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ ร้อยละ 19.82 รอง แหล่งท่องเที่ยวริมสองฝั่งคลอง ร้อยละ 16.22 และ การมีส่วนร่วมของชุมชนที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยว ร้อยละ 12.62

3) ความคิดเห็นด้านสิ่งแวดล้อมความสะอาดต่อการท่องเที่ยวสูงที่สุดที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญ เป็นการเข้าถึงและการจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยว ร้อยละ 17.40 บริการห้องน้ำ-ส้วม ร้อยละ 15.58 และ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าจอดเรือ ร้อยละ 14.13

4) ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการท่องเที่ยวที่เห็นว่า ไปเรือและกลับเรือมากที่สุด ร้อยละ 64.00 รูปแบบไปเรือและกลับทางรถยนต์

5) ระยะเวลาที่เหมาะสม ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวชอบที่จะใช้เวลากับการท่องเที่ยวที่แบบเต็มทั้งวัน ร้อยละ 36.00 และ ต้องการท่องเที่ยวแบบครึ่งวันช่วงเช้าร้อยละ 32.00

6) หน่วยงานภาครัฐที่เห็นว่าสมควรสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยนักท่องเที่ยวให้ความเห็นที่หลากหลาย สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การสนับสนุนและร่วมมือของทางภาครัฐและภาคเอกชน ด้านการเงินและงบประมาณ การจัดการบริหาร โดยให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมด้วย

2. การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแหล่งท่องเที่ยว ปลุคฝั่ง การอนุรักษ์ท้องถิ่น วิถีชีวิตชุมชน อนุรักษ์โบราณสถาน

3. จัดระบบความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว เช่น การประกันภัย เพื่อความมั่นใจ และความน่าเชื่อถือ

4. การจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยวให้มีความสมบูรณ์และพร้อมที่จะสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้พอเพียง
5. การเน้นการท่องเที่ยวเชิงพหุวัฒนธรรมมากเกินไปทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากเกินไปจนเกินไป
6. ควบคุมและส่งเสริมคุณภาพน้ำ การก่อสร้างอาคาร 2 ฝั่งคลองไม่บังคับทัศนียภาพตามธรรมชาติ
7. การเชื่อมโยงการคมนาคมและเครือข่ายแหล่งท่องเที่ยว เพื่อการเดินทางไปยังจุดหมายอื่นให้มีหลายทางเลือก ให้สะดวกสบายไม่ขาดตอน
8. ส่งเสริมสินค้าหัตถกรรมชุมชน ด้านสถานที่จำหน่ายสินค้าที่เหมาะสมเพื่อให้ชุมชนเลี้ยงตัวเองอยู่ได้

5.1.5.2 ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวที่จะส่งเสริมต่อการพัฒนาคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

โดยส่วนใหญ่ มีความเห็นว่า ควรร่วมมือกันหลายๆ ฝ่าย เช่น นักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชน คนในชุมชน ในการจัดการท่องเที่ยวให้มีเอกลักษณ์วิถีชีวิตชุมชนริมน้ำ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านความสามารถของคลอง คุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ การจัดการท่องเที่ยวแบบพักแรมค้างคืน (โฮมสเตย์) การกิจกรรมท่องเที่ยวให้น่าสนใจมีความหลากหลาย

5.2 การอภิปรายผล

จากการศึกษาและการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่ชนบทเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ มีจุดประสงค์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยใช้เส้นทางน้ำ โดยผู้วิจัยได้ศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ชนบทตามแนวคลองที่มีแหล่งท่องเที่ยวตามความเป็นจริง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2533 : 1 : 1-4) ได้ให้ความหมายได้ให้ความหมายไว้ว่า แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ คือ แหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ที่ตั้งอยู่สองฝั่งของลำน้ำที่สามารถมองเห็นได้จากเรือและ สถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ หมายถึง สถานที่ที่มีเหตุจูงใจให้นักท่องเที่ยวต้องการที่จะเดินทางมาท่องเที่ยว เพื่อชม สัมผัส วิถีชีวิตของชาวบ้านริมน้ำบรรยากาศและทัศนียภาพ ดังนั้นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาการพัฒนาพื้นที่ชนบทเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ ผู้วิจัยจึงนำเสนอรายละเอียดของประเด็นที่ควรนำมาอภิปราย ตามลำดับดังนี้

5.2.1 สภาพทางกายภาพของพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาข้อมูล สามารถสรุปศักยภาพพื้นที่กรุงเทพมหานครถึงความสามารถในการพัฒนาในการจัดการท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อกลาง โดยสามารถจัดพื้นที่ได้ดังนี้

1.1 พื้นที่อนุรักษ์ เป็นพื้นที่จัดทำแผนอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรี ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของที่ตั้งเมืองธนบุรีเดิม ที่ดินบริเวณเป็นกรรมสิทธิ์ของราชการมากกว่าเอกชน ส่วนใหญ่เป็นที่ดินของทหาร สืบเนื่องจากสมัยรัชกาลที่ 5 ทรงอนุญาตให้ใช้พื้นที่นี้เป็นที่ตั้งของกองทัพเรือ จึงทำให้มีพื้นที่ค่อนข้างใหญ่ ที่ดินทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ราชพัสดุ อยู่ทางด้านเหนือของพื้นที่ใช้ประโยชน์เป็นสถานที่ราชการและสถานที่บริการสาธารณะที่สำคัญ แนวทาง ที่ดินส่วนที่เหลือเป็นของเอกชน ที่มีการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นมาก นอกนั้นเป็นที่ดินของศาสนสถานสำคัญหลายแห่ง ซึ่งถือว่าเป็นที่ธรณีสงฆ์แบ่งส่วนเป็นพื้นที่ของโรงเรียน บางส่วนแบ่งให้เข้ากับประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัย ร้านค้า ทั้งให้เช่าระยะสั้นและยาวจนเกิดปัญหาการแออัดยัดเยียดของการปลูกสร้างที่ขาดระเบียบ ขาดความกลมกลืนกับพื้นที่

1.2 พื้นที่คุ้มครอง เป็นพื้นที่รอบตัวเมืองกรุงธนบุรีเดิม ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินเอกชน ที่เหลือเป็นพื้นที่ทหาร ได้แก่ กรมการขนส่งทหารเรือ กองดุริยางค์ทหารเรือ อยู่ทางตอนเหนือติดถนนนิสรภาพ ช่วงซอยบ้านช่างหล่อลงมาถึงคลองมอญ จากนั้นเป็นที่ดินของศาสนสถาน ซึ่งเป็นที่ธรณีสงฆ์ที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่

1.3 พื้นที่ต่อเนื่อง เป็นพื้นที่อยู่รอบนอกถัดจากพื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่คุ้มครองต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณสองฟากฝั่งคลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินเอกชน มีการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ร้านค้า และพื้นที่เกษตรกรรม เช่น สวนผัก สวนผลไม้ สวนไม้ประดับ มีที่ดินของราชการขนาดเล็กกระจายอยู่เช่นเดียวกับที่ดินธรณีสงฆ์เป็นที่ตั้งของศาสนสถานด้วย

5.2.2 สักยภาพของลำน้ำ

คลองบางกอกน้อย เริ่มปากคลองตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาทางเหนือสถานีรถไฟธนบุรี ไหลไปเชื่อมกับคลองบางขุนศรีที่บริเวณตรงข้ามวัดสุวรรณคีรี (วัดชีเหล็ก) กว้างเฉลี่ยประมาณ 30 เมตร ยาวประมาณ 3.3 กิโลเมตร เป็นคลองที่มีหน้าที่เป็นคลองระบายน้ำ และเพื่อการคมนาคมทางน้ำ โดยในเส้นทางดังกล่าวมีเรือยนต์ และเรือหางยาวแล่นรับส่งบริการผู้โดยสาร

คลองบางกอกใหญ่ เริ่มตั้งปากคลองแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาทางฝั่งขวาของป้อมวิไชยประสิทธิ์ ไปบรรจบกับคลองบางขุนศรีที่บริเวณปากคลองภาษีเจริญมารวมกัน กว้างเฉลี่ยประมาณ 25 เมตร ยาวประมาณ 3.5 กิโลเมตร

คลองชักพระ (คลองบางขุนศรี) เริ่มจากคลองบางกอกน้อยเชื่อมต่อกับคลองบางกอกใหญ่ กว้างประมาณ 10.00-15.00 ม. ยาวประมาณ 5,450 กิโลเมตร

สภาพลำน้ำ พบว่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 2 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อตามปกติ และกระบวนการปรับปรุงคุณภาพ น้ำทั่วไปก่อน, การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, การประมง,

การว่ายน้ำ และกีฬาทางน้ำ เป็นคลองชุดธรรมชาติ ที่มีหน้าที่เป็นคลองระบายน้ำ และเพื่อการคมนาคมทางน้ำ โดยผู้วิจัยได้ทดลองเดินทางโดยสารเรือยนต์หรือเรือหางยาวเพื่อทดสอบระยะเวลาเดินทางโดยรวมแล้วคลองรอบกรุงธนบุรี มีความยาวตลอดลำคลองประมาณ 12.25 กิโลเมตร และต่อมายังแม่น้ำเจ้าพระยา ยาวประมาณ 2.43 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้น 14.68 กิโลเมตร โดยไม่หยุดแวะพักหรือหยุดเครื่องยนต์ โดยใช้ความเร็วเรือไม่เกิน 5 กิโลเมตร/ชั่วโมง คิดเป็นเวลาประมาณไม่เกิน 3 ชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2533 : 1 : 4-7) ได้แบ่งรูปแบบของการท่องเที่ยวทางน้ำ คือ การท่องเที่ยวที่กำหนดตามคาบเวลา ได้แก่ การท่องเที่ยวตามเวลาสั้นซึ่งขึ้นอยู่กับระยะเส้นทางท่องเที่ยวและจุดประสงค์ของการเดินทางเป็นตัวกำหนด อุปสรรคการเดินทางของเรือจากการสำรวจไม่มี นอกจากช่วงเวลาที่เรือสวนกันต้องลดความเร็วเรือตามมารยาทการขับเรือเพื่อป้องกันเรือโดนกัน ด้านทัศนียภาพสองฝั่งคลองส่วนใหญ่บริเวณปากคลองบางกอกใหญ่และคลองบางกอกน้อยมีสถานที่สำคัญ บ้านเรือนหนาแน่น กว่าคลองซีกพระซึ่งลำคลองมีขนาดแคบกว่าแต่มีพื้นที่ริมน้ำเป็นที่โล่งและบ้านเรือนศาลาท่าน้ำ ที่เป็นลักษณะชุมชนดั้งเดิมอยู่ การรูกลำคลองมักอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยว เพราะเป็นศูนย์กลางของกลุ่มชนแต่เดิม นอกจากการเดินทางท่องเที่ยวสาธิตโลก เสาไฟฟ้า ท่าเก็บเรือ ปัจจุบันคลองมีหน้าที่เป็นคลองระบายน้ำ และเพื่อการคมนาคมทางน้ำ

5.2.3 ทรัพยากรท่องเที่ยวทางน้ำ

โดยจากการสำรวจพบว่า การขยายเมืองธนบุรีด้วยเหตุผลด้านยุทธศาสตร์และการเมืองในสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี สามารถแบ่งพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านประวัติศาสตร์ คือ พื้นที่ในกำแพงเมืองฝั่งตะวันตกเดิมทั้งหมด และพื้นที่นอกกำแพงเมืองฝั่งตะวันออก ทรัพยากรท่องเที่ยวฝั่งตะวันตกในกำแพงเมืองส่วนใหญ่เป็นประเภทประวัติศาสตร์ ประเภทศิลปวัฒนธรรม/ประเพณี/กิจกรรมประเภทธรรมชาติ ที่ตั้งอยู่สองฝั่งคลองที่สามารถมองเห็นได้จากเรือหรือมีระยะไม่ไกลจากลำน้ำ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2533 : 1 : 1-4) ได้ให้ความหมายได้ให้ความหมายไว้ว่า แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ คือ แหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ที่ตั้งอยู่สองฝั่งของลำน้ำที่สามารถมองเห็นได้จากเรือและ สถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ หมายถึง สถานที่ที่มีเหตุจูงใจให้นักท่องเที่ยวต้องการที่จะเดินทางมาท่องเที่ยว เพื่อชม สัมผัส วิถีชีวิตของชาวบ้านริมน้ำบรรยากาศและทัศนียภาพ โดยสถานที่ที่ได้สำรวจที่ได้พัฒนาหรือเตรียมการเพื่อรองรับการท่องเที่ยวมักเป็นหน่วยงานของทหารเรือ ส่วนศาสนสถานบางแห่งเท่านั้นที่มีการจัดการท่องเที่ยวเฉพาะวัดสำคัญๆ เท่านั้น ดังนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำในพื้นที่กรุงธนบุรี จึงมุ่งเน้นไปตามศาสนสถาน พื้นที่ราชการ โดยให้มีทิศทางเดียวกันเพื่อให้เกิดความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่ และยังเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

5.2.4 โครงสร้างพื้นฐาน

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของการท่องเที่ยวท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสรรพสิ่งที่รองรับในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวกสบายและปลอดภัย เช่น ท่าเทียบเรือ บริการเรือเช่า เส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบความปลอดภัย แหล่งบริการด้านอาหารและบริการการท่องเที่ยว ถือว่าได้มีการจัดเตรียมไว้เฉพาะบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญมีความดีสูงและสามารถดำเนินการหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้โดยมีงบประมาณของตนเอง ไม่ต้องรอมงบประมาณหรือการสนับสนุนของภาครัฐ ทำให้รูปแบบและลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกมีความแตกต่างกันแล้วแต่วาระตามเทศกาลในฤดูการท่องเที่ยวของที่นั้นๆ การให้ความสำคัญเฉพาะตัวแหล่งท่องเที่ยว นั้น หมายถึง ตัวสินค้า แต่ขาดส่วนบริการการท่องเที่ยว เสมือนการขาดแรงจูงใจให้เกิดการบริโภคสินค้านั้นๆ เช่น การขาดการเชื่อมโยงของระบบคมนาคม ขาดความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยว การขาดระบบรักษาความปลอดภัย การประชาสัมพันธ์ข้อมูลและข่าวสารที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยว เพื่อสร้างภาพลักษณ์และความมั่นใจต่อนักท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานการท่องเที่ยว ตามแนวทางของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2533 : 1 : 1-9) คือ เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำประกอบด้วย ลำน้ำที่มีศักยภาพ แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ และโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้น การที่จะสามารถทำให้เกิดแข่งขันกับตลาดการท่องเที่ยวที่เป็นการหล่อเลี้ยงชุมชนได้ การพัฒนาด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อให้นักท่องเที่ยวใกล้ชิดกับวิถีชีวิต โดยรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเป็นการท่องเที่ยวทางน้ำ จึงจะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยวทางน้ำ เป็นการอำนวยความสะดวกสบายตามสมควรแก่การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์วัฒนธรรมของพื้นที่ชนบุรี

5.2.5 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวประเภทคลอง

จากการสรุปผลของความคิดเห็นและความต้องการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นและความต้องการที่มีความใกล้เคียงสอดคล้องกันถึงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการท่องเที่ยวทางน้ำในพื้นที่ ต้องมีองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวตามแนวทางการวิจัยของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2533 : 1:4-9) ว่าการท่องเที่ยวทางน้ำมีลักษณะเป็น (System Approach) และ องค์ประกอบ (Component) ที่สำคัญ เช่นเดียวกับการท่องเที่ยวโดยทั่วไป คือ ทรัพยากรการท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ เป็นสิ่งตอบสนองโดยตรงต่อการท่องเที่ยว แต่การดำเนินการเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งในด้านบวกและด้านลบ ที่อาจทำให้การพัฒนาไม่เกิดประสิทธิผลเท่าที่ควร ดังนั้นการเตรียมความพร้อมเพื่อการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว การยกระดับมาตรฐานคุณภาพและบริการทั้งของภาครัฐและเอกชน เน้นการสร้างสมรรถนะของผู้ประกอบการขนาดกลาง ขนาดย่อม และชุมชนท้องถิ่น รวมทั้งพัฒนาบุคลากรทุกระดับให้สอดคล้องกับความต้องการภารกิจและกิจกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปของพื้นที่ โดยเร่งพัฒนา บุรณะ พื้นฟูมรดกและทรัพย์สินทางวัฒนธรรม เพื่อให้

เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ สร้างแหล่งจับจ่ายสินค้าชุมชนให้เกิดการคงอยู่และการรักษาแหล่งท่องเที่ยวและวิถีชีวิตให้อยู่ในสภาพเดิม ๆ เกิดการสร้างรายได้ให้เป็นเศรษฐกิจชุมชนที่พอเพียงแก่การดำรงชีวิตได้ ทั้งยังต้องเพิ่มมาตรการการอำนวยความสะดวก สร้างความปลอดภัย และการป้องกันการเอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว รวมทั้งต้องร่วมกันแก้ไขปัญหของการท่องเที่ยวอย่างจริงจัง ตามแผนการพัฒนการท่องเที่ยวภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ.2445-2549) ฉบับปัจจุบัน และในอนาคต ให้เป็นการท่องเที่ยวโดยการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นให้เกิดการท่องเที่ยวไทยแบบยั่งยืน ที่สอดคล้องกับแผนการพัฒนการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร (พ.ศ.2546-2550) ในการพัฒนาสินค้า (แหล่งท่องเที่ยว) การอนุรักษ์ พัฒนาสภาพแวดล้อมแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวก จัดทำคู่มือแผนที่ท่องเที่ยว ป้ายสื่อความหมาย กิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่ๆ

5.3 ข้อเสนอแนะนำผลวิจัยไปใช้

5.3.1 ข้อเสนอแนะนำผลวิจัยไปใช้

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่ชนบทเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากเอกสารและการสำรวจภาคสนามจากสถานที่จริง โดยได้ทำกาวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัยตามรายละเอียดข้างต้น ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะแนวทางการกำหนดลักษณะทางกายภาพเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงธนบุรี คือ

5.3.1.1 การพัฒนาสภาพทางกายภาพของพื้นที่

คลองคูเมืองแนวกำแพงเก่าและโบราณสถานศาสนสถานฝั่งธนบุรีเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญอย่างมากแสดงถึงหลักฐานของการตั้งถิ่นฐานของราชธานีเดิมก่อนการเปลี่ยนแปลงมายังฝั่งรัตนโกสินทร์ปัจจุบันแนวกำแพงเมืองฝั่งธนบุรีไม่ปรากฏร่องรอยให้เห็นแล้วจากการศึกษาของงานวิจัยหลายๆ เล่มพบว่า ถนนอรุณอมรินทร์ในปัจจุบันอาจเกินแนวกำแพงเมืองเก่าซึ่งเกิดการเปลี่ยนสภาพไปแล้วในส่วนของคลองคูเมืองยังคงเหลือร่องรอยอยู่บ้างบริเวณด้านหลังวัดอรุณราชวรารามจนถึงสะพานข้ามถนนอรุณอมรินทร์ตัดใหม่แต่อยู่ในสภาพที่ขาดการขยายตัวของชุมชนบางครั้งมีการทำลายสภาพคูเมืองจากการรู้เท่าไม่ถึงการณ์ บางส่วนแคบตันเงินสกปรกจนกลายเป็นคูระบายน้ำและบางบริเวณถูกถนนอรุณอมรินทร์ตัดใหม่สร้างทับอยู่แนวการวางแผนจะต้องคำนึงถึงการศึกษาเส้นทางแนวคูเมืองทางประวัติศาสตร์เพื่อฟื้นฟูสภาพคูเมืองให้มีศักยภาพในการรับรู้ทางองค์ประกอบของชุมชนเมืองเก่า การอนุรักษ์คลองและโบราณสถานสร้างสภาพแวดล้อมทางภูมิทัศน์พื้นที่เปิดโล่งเพื่อให้เป็นพื้นที่พักผ่อนและนันทนาการทั้งนี้การปรับปรุงรักษาสภาพแวดล้อม ตลอดจนคูเมืองเดิม ซึ่งเปรียบเสมือนแนวกำแพงเมืองเดิมจะต้องมีความกลมกลืนกับชุมชนด้านการอนุรักษ์โบราณสถานจะต้องมีการควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิด เพราะเนื่องจากในปัจจุบันมีการทำลายโบราณสถาน

จากกิจกรรมทางสังคมสมัยใหม่สถานบันเที่ยงมาคำค้ำประกันการขยายตัวของเมือง และขาดการดูแลเอาใจใส่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่าที่ควร ทั้งนี้แนวทางการอนุรักษ์จะต้องรักษาสภาพแวดล้อมโดยรอบควบคู่กันไปด้วย ซึ่งจะต้องดูแลสภาพทางกายภาพและจัดระเบียบกำหนดนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องทางสังคมไปด้วย การอนุรักษ์ระบบชุมชนโบราณควรอนุรักษ์โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเมืองชุมชนโบราณ และองค์ประกอบโดยรอบโดยเฉพาะแนวเส้นทางคมนาคมติดต่อและถนนโบราณที่เชื่อมโยงระหว่างชุมชน การควบคุมการใช้ที่ดินไม่ให้มีกิจกรรมการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสมในบริเวณใกล้เคียงโบราณสถานหรือเขตชุมชนโบราณ

5.3.1.2 การพัฒนาสภาพของลำน้ำ

ปัจจุบันคลองได้เปลี่ยนหน้าที่เดิมจากการใช้เพื่ออุปโภคและบริโภค ยังใช้เป็นเส้นทางคมนาคม การขนส่งสินค้าเกษตรกรรม แต่เป็นการปรับเปลี่ยนตามกาลเวลาเมื่อคลองได้ลบลบหายไปจากการสร้างถนนแทนการใช้คลองเป็นเส้นทางคมนาคม ทำให้ ขาดความสนใจและเอาใจใส่จากหน่วยงานทั้งทางภาครัฐเอกชนและประชาชนปัจจุบันคลองได้ถูกทำลายทิ้ง โดยตั้งใจและรู้เท่าไม่ถึงการณ์ กล่าวคือ มีการสร้างอาคารที่อยู่อาศัยรุกล้ำลำคลองบางส่วนมีการสร้างทับแนวคูคลองคัดใหม่ได้สร้างทับแนวคูเมืองเดิมไปแล้วตลอดจนแนวคูเมืองบางส่วนที่ยังใช้ได้ก็มีความคับแคบตื้นเขินมีการทิ้งขยะน้ำเสียลงในคลองปราศจากการดูแลจากหน่วยงานรัฐอย่างทั่วถึงขาดความรู้ความเข้าใจและขาดจิตสำนึกจากประชาชนในท้องถิ่นด้วย การจัดการท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงการรักษาสภาพของลำน้ำ การขุดลอกทำความสะอาดแนวคลองไม่ให้ตื้นเขิน สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีโดยรอบบริเวณ ปรับปรุงศาลาท่าน้ำ ทำเรือ ตามจุดต่างๆบริเวณริมคลอง การกำหนดมาตรการเพิ่มหรือลดความเข้มงวดของข้อห้ามต่างๆ เท่าที่จะไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายหลักทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกที่ดีต่อการท่องเที่ยวตามคลอง

5.3.1.3 การพัฒนาทรัพยากรท่องเที่ยวทางน้ำ

การพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวนั้นมีเครื่องมือที่จะต้องพิจารณาหลายปัจจัย คือ งบประมาณ ทรัพยากรบุคคล อุปกรณ์วิธีการจัดการ ในด้านงบประมาณหากมีข้อจำกัดด้านงบประมาณก็ต้องหากกลยุทธ์อื่นมาสนับสนุนคือการหาแนวร่วมหรือขอความร่วมมือจากภาคเอกชนเจ้าของที่ดิน ที่จะมาช่วยพิจารณาดำเนินการเพื่อให้มีการนำแผนผังพัฒนาไปดำเนินการซึ่งจะเป็นการช่วยประหยัดงบประมาณของภาครัฐและแก้ไขปัญหาต่างๆ ของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง ซึ่งแตกต่างกันไปในรายละเอียด การเตรียมความพร้อมเพื่อการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว การยกระดับมาตรฐานคุณภาพและบริการทั้งของภาครัฐและเอกชน เน้นการสร้างสมรรถนะของผู้ประกอบการชุมชนท้องถิ่น รวมทั้งพัฒนาบุคลากรทุกระดับให้สอดคล้องกับความต้องการภารกิจและกิจกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปของพื้นที่ โดยเร่งพัฒนา บุคลากร พื้ฟูมรดกและทรัพย์สินทางวัฒนธรรม เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ สร้างแหล่งจับจ่ายสินค้าชุมชนให้เกิดการคงอยู่และการรักษาแหล่งท่องเที่ยวและวิถีชีวิต เกิดการสร้างรายได้ให้เป็นเศรษฐกิจชุมชนที่พอเพียงแก่การดำรงชีวิตได้ ทั้งยัง

ต้องเพิ่มมาตรการการอำนวยความสะดวก สร้างความปลอดภัย และการป้องกันการเอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว

5.3.1.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การสร้างพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำเป็นลานอเนกประสงค์สำหรับผู้มาใช้พื้นที่และนักท่องเที่ยว ในจุดที่สำคัญ เช่น บริเวณลานด้านหน้าวัดอรุณราชวรารามจำเป็นที่จะต้องทำการบูรณะศาลาริมน้ำบางส่วนและปรับปรุงภูมิทัศน์ให้มีความร่วมรื่นสวยงามแสดงออกถึงเอกลักษณ์ และลักษณะเฉพาะของความเป็นไทยจากพืชพันธุ์ไม้สิ่งอำนวยความสะดวกประกอบถนนเนื่องจากพื้นที่บริเวณริมหน้าวัดอรุณราชวรารามเป็นจุดที่มีศักยภาพเป็นอย่างมากจากมุมมองทิวทัศน์ที่เห็นความเปลี่ยนแปลงทางประวัติศาสตร์ของชาติไทยอย่างชัดเจนและเป็นจุดที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ปรับปรุงทางเดินและเชื่อมต่อทางเดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดตามทางยาวเพื่อเป็นทางเดินและทางจักรยานอีกทั้งยังเป็นเขื่อนเพื่อป้องกันการกัดเซาะตลิ่ง ปรับปรุงศาลาริมน้ำตลอดจนท่าเรือคั่นท่าเรือท่องเที่ยว ท่าเรือข้ามฟาก ปัญหาการเข้าถึงโบราณสถานพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มากโดยเฉพาะบริเวณพระราชวังเดิมป้อมวิไชยประสิทธิ์ประชาชนโดยทั่วไปไม่สามารถเข้าไปในพื้นที่ได้เนื่องจากเป็นสถานที่ราชการของกองทัพเรือซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวได้เป็นจุดที่สำคัญๆเท่านั้น ปัญหาการขาดความต่อเนื่องในย่านประวัติศาสตร์พื้นที่ในย่านประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญและต่อเนื่องกันไม่สามารถเดินท่องเที่ยวในลักษณะที่ต่อเนื่องกันได้เนื่องจากบางส่วนเป็นสถานที่ราชการนอกจากนี้ในบางที่สามารถเดินถึงกันได้ขาดการให้ความสำคัญในการเข้าถึงตลอดจนถนนสาขาคาไปยังโบราณสถานที่สำคัญศาสนสถานบางส่วนถูกบดบังจากอาคารสูงข้างเคียง จัดเตรียมแผนงานสร้างระบบเส้นทางสัญจรเชื่อมต่อ จากสถานีรถไฟฟ้ามกับพื้นที่สำคัญโดยรอบทั้งระบบทางเดินเท้าทางจักรยานและยานพาหนะอื่นๆปรับปรุงถนนอิสรภาพบริเวณสถานีไฟฟ้าเพื่อรองรับการเดินทางโดยจัดเตรียมพื้นที่จอดรถเตรียมพื้นที่รถยนต์โดยสารส่วนบุคคลเพื่อป้องกันปัญหาการจราจรที่จะเกิดขึ้นปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์โดยรอบทางขึ้นจากสถานีเส้นทางเชื่อมต่อการสัญจรต่างๆให้มีสภาพร่วมรื่นสวยงามและปลอดภัย กำหนดพื้นที่เพื่อการค้าขายตามจุดต่างๆให้มีความเป็นระเบียบสะดวกต่อการควบคุมดูแลหรือจัดสร้างซุ้มชั่วคราวสำหรับพาณิชย์กรรมเพื่อสะดวกต่อการเคลื่อนย้าย

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาด้านข้อมูลและจากการสำรวจสภาพพื้นที่ พบว่ายังมีประเด็นและตัวแปรอื่นๆที่น่าสนใจหลายประการ ซึ่งผู้วิจัยไม่สามารถทำการศึกษาในรายละเอียดได้ทั้งหมดเนื่องจากปัญหาด้านพื้นที่ จึงขอเสนอแนะแนวทางสำหรับการศึกษาในโอกาสต่อไปเพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยปัญหาที่คาดว่าจะควรมีการศึกษากครั้งต่อไป ดังนี้

5.3.2.1 ศึกษาแนวทางการพัฒนาทางกายภาพแหล่งท่องเที่ยวศาสนสถานและโบราณสถาน เนื่องจากในพื้นที่มีศาสนสถานและโบราณสถาน อยู่เป็นจำนวนมาก ถือเป็นแนวทางอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวประเภทศาสนสถานอีกทางหนึ่งด้วย

5.3.2.2 ศึกษาผลกระทบการท่องเที่ยวทางน้ำ ในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ผลกระทบต่อชุมชนดั้งเดิม การเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐาน การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

5.3.2.3 ศึกษาแนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำและทางบก การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวย่านประวัติศาสตร์ศิลปกรรม เนื่องจากการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยมักเดินทางโดยลำพัง ไม่มีการจัดนำเที่ยวโดยบริษัทท่องเที่ยว

5.3.2.4 ศึกษาการจัดการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นๆ เช่น เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว การจัดการท่องเที่ยวแบบพักค้างคืน (โฮมสเตย์) ในพื้นที่ซึ่งมีที่สวนหลงเหลืออยู่บริเวณคลองชักพระ มีธรรมชาติที่ยังคงสภาพของความเป็นชุมชนเกษตรกรรม รวมทั้งเส้นทางเดินศึกษาธรรมชาติเพื่อพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้

5.4 เสนอแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่กรุงธนบุรีเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

5.4.1 แนวความคิดในการพัฒนา

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่กรุงธนบุรีเป็นท่องเที่ยวทางน้ำ ผู้วิจัยได้รวบรวม โดยได้ทำกาวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัยนำผลที่นำมาเสนอเป็นการพัฒนาพื้นที่กรุงธนบุรีเป็นท่องเที่ยวทางน้ำ เพื่อเป็นแนวทางการกำหนดลักษณะทางกายภาพเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงธนบุรีความสามารถในการพัฒนาในการจัดการท่องเที่ยว โดยใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อกลางโดยสถานที่ที่ได้สำรวจที่ได้พัฒนาหรือเตรียมการเพื่อรองรับการท่องเที่ยวมักเป็นหน่วยงานราชการ และเอกชน ดังนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำในพื้นที่กรุงธนบุรี จึงมุ่งเน้นไปที่พื้นที่ตามศาสนสถาน โดยให้มีทิศทางเดียวกันเพื่อให้เกิดความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่ ผู้วิจัยมีแนวคิดในการพัฒนาออกเป็น 5 ส่วน คือ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ศักยภาพของลำน้ำ แหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน เสนอเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ

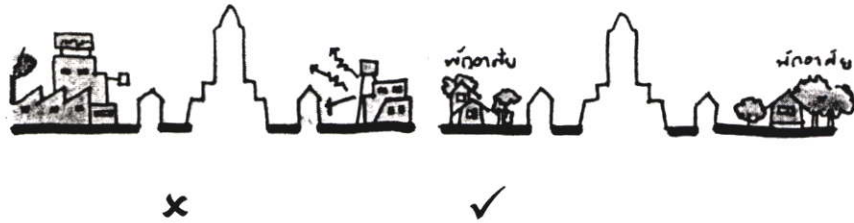
5.4.1.1 แนวทางการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่

1. แนวความคิดการอนุรักษ์โบราณสถาน

1) แนวความคิดการอนุรักษ์โบราณสถานการอนุรักษ์โบราณสถานและองค์ประกอบของชุมชนควรอนุรักษ์ทั้งพื้นที่โดยครอบคลุมทั้งโบราณสถานและองค์ประกอบของชุมชน โบราณควบคู่กันไป โดยเฉพาะชุมชนมีความสัมพันธ์กันอย่างเป็นระบบที่ชัดเจน

2) การอนุรักษ์ระบบชุมชนโบราณควบอนุรักษ์โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเมืองชุมชนโบราณและองค์ประกอบโดยรอบโดยเฉพาะแนวเส้นทางคมนาคมติดต่อและถนนโบราณที่เชื่อมโยงระหว่างชุมชน

3) การควบคุมการใช้ที่ดินไม่ให้มีกิจกรรมการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสมในบริเวณใกล้เคียงโบราณสถานหรือเขตชุมชนโบราณ



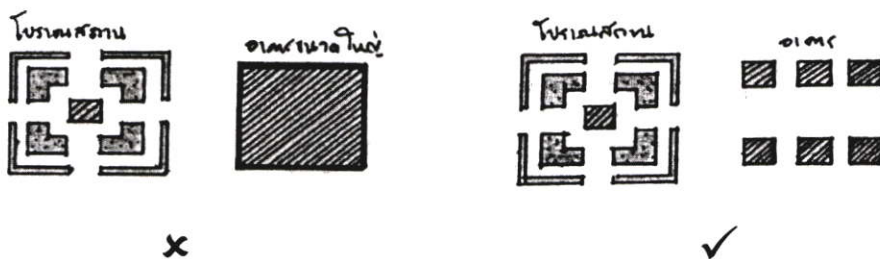
ภาพที่ 5.1 การควบคุมการใช้ที่ดินไม่ให้มีกิจกรรมการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสม

4) จัดที่จอดรถให้เป็นระเบียบห่างจากโบราณสถานพอสมควรและจัดทางเดินเท้าที่สะอาดร่มรื่นโดยรอบโบราณสถาน



ภาพที่ 5.2 การจัดที่จอดรถให้เป็นระเบียบห่างจากโบราณสถาน

5) ควบคุมมวลของอาคารไม่ให้มีอาคารขนาดใหญ่บริเวณใกล้เคียงโบราณสถานหรือองค์ประกอบสำคัญของชุมชนโบราณ



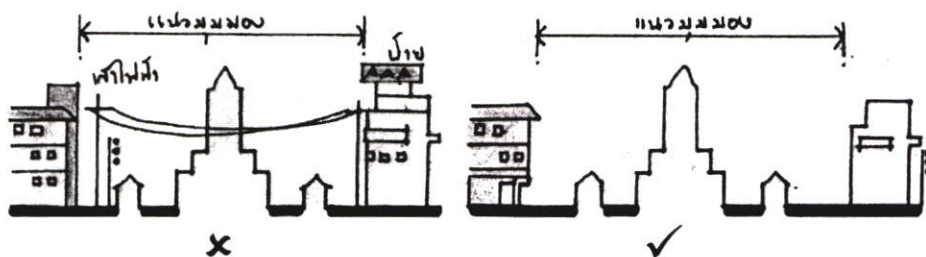
ภาพที่ 5.3 การควบคุมมวลของอาคาร

6) ควบคุมรูปทรงวัสดุและสีของอาคารไม่ให้มีอาคารรูปทรงขัดแย้งใช้วัสดุก่อสร้างผิดแปลกไปจากอาคารทั่วไปในบริเวณใกล้เคียงโบราณสถาน หรือองค์ประกอบสำคัญของชุมชนโบราณควรเลือกรูปแบบอาคารที่เรียบง่ายเป็นแบบท้องถิ่น ไม่ควรให้มีการทำลายคุณค่าดั้งเดิมและเอกลักษณ์ของอาคารสิ่งก่อสร้าง หรือพื้นที่หรือทั้งสิ่งแวดล้อมที่ประกอบอยู่ในแต่ละชนิดนั้นการเคลื่อนย้าย หรือการเปลี่ยนแปลงวัสดุ และส่วนประกอบที่เป็นเอกลักษณ์ของสถานที่ให้หลีกเลี่ยงเมื่อเป็นไปได้



ภาพที่ 5.4 ควบคุมรูปทรงวัสดุและสีของอาคาร

7) การควบคุมการติดตั้งป้ายโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการไม่ให้บดบังหรือทำลายความสง่างามของโบราณสถานหรือองค์ประกอบสำคัญของชุมชนโบราณ



ภาพที่ 5.5 การควบคุมการติดตั้งป้ายโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

2. แผนผังพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

2.1) ระบบโครงข่ายถนน การจัดทำแผนผังพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในส่วน of ระบบโครงข่ายเพื่อให้สามารถใช้ระบบโครงข่ายถนนที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดจะเห็นได้ว่าระบบโครงข่ายถนนภายในพื้นที่เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะทำให้การคมนาคมขนส่งภายในมีความคล่องตัว และได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้นสำหรับถนนเลียบบคลองบางกอกใหญ่และคลองมอญ นอกจากจะใช้เป็นแนวกันเพื่ออนุรักษ์ชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนริมคลองทั้งสองแล้วยังจะช่วยให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ริมคลองได้ใช้เป็นทางเลือกในการเดินทางได้อีกด้วยขนาดของถนนที่กำหนดไว้เพื่อให้ใช้งานเป็นถนนท้องถิ่นเท่านั้นและเพื่อไม่ให้เกิดการดึงดูดการจราจรอื่นๆ มาใช้เส้นทางดังกล่าว

2.2) ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ในปัจจุบันคือระบบรถโดยสารประจำทางรองลงไป คือ ระบบคมนาคมทางน้ำซึ่งได้แก่เรือค่วนซึ่งให้บริการตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาเรือข้ามฟากซึ่งให้บริการตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งฝั่งและเรือหางยาวซึ่งให้บริการในคลองระบบรถโดยสารประจำทางในพื้นที่ควรได้รับการขยายเส้นทางวิ่งออกไปให้ครอบคลุมพื้นที่บริการมากขึ้นกว่าเดิมซึ่งส่วนใหญ่ให้บริการตามแนวถนนเจริญสุขุมวิทเป็นหลัก จึงไม่สามารถให้บริการประชาชนทั่วไปได้อย่างทั่วถึงทำให้ประชาชนบางส่วนจำเป็นต้องใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือแท็กซี่และรถสามล้อซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าแทนการขยายพื้นที่บริการหรือเส้นทางรถประจำทางควรพิจารณาเส้นทางตามแนวโครงข่ายถนนใหม่ที่มีการก่อสร้างปรับปรุงตามแผนพัฒนานี้ด้วยเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะได้โดยสะดวกต่อไปและเป็นการชะลอการเพิ่มปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลในอนาคตได้อีกทางหนึ่ง

ส่วนการคมนาคมทางน้ำทั้งประเภท ซึ่งมีจำนวนผู้ใช้บริการไม่มากนักสมควรจะได้รับการอนุรักษ์ไว้ หรือปรับปรุงส่งเสริมให้เป็นทางเดินในการเลือกทางอีกรูปแบบหนึ่งต่อไปในอนาคตจะมีเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนผ่านเข้ามาในพื้นที่ คือ เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายหัวลำโพงบางแคซึ่งตามโครงการจะมีสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่เขตบางกอกใหญ่อยู่แห่งด้วยกัน คือ บริเวณแยกท่าพระจำนวนแห่งด้านถนนเจริญสุขุมวิทแห่งและด้านถนนเพชรเกษมแห่งและที่บริเวณริมถนนอิสรภาพระหว่างสะพานเจริญพาสณ์กับถนนวังเดิมอีกแห่งเป็นที่คาดหมายว่าระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชนดังกล่าวจะช่วยให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

3. ระบบขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าในพื้นที่ในอดีตที่ผ่านมาการขนส่งทางน้ำคือ สินค้าวัตถุดิบภาคเกษตรกรรมขนส่งมาทางเรือตามคลองต่างๆ ออกคลองบางกอกใหญ่คลองมอญออกแม่น้ำเจ้าพระยาปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางเรือในปริมาณมากๆ ไม่มีแล้วควมมีแต่สินค้าบริการพื้นที่ริมน้ำริมคลองในปริมาณไม่มากเท่านั้นสำหรับการขนส่งสินค้าทางบกเป็นการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ตามเส้นทางถนนสำคัญเช่น ถนนเจริญสุขุมวิทถนนเพชรเกษมแหล่งที่เป็นย่านขนส่งสินค้าในอดีตมีอยู่บริเวณถนนเพชรเกษมถนนเทิดไทและถนนเจริญสุขุมวิท ซึ่งมีโกดังและคลังพักสินค้ากระจายอยู่ริมถนนสายหลักดังกล่าวและริมถนนซอยอีกหลายซอยอย่างไรก็ตามวิวัฒนาการด้านคมนาคมขนส่งได้เปลี่ยนไปมากในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาจากการที่มีระบบผู้ขนส่งระบบทำให้ระบบการคมนาคมขนส่งเปลี่ยนรูปแบบไป และการเพิ่มขึ้นของระบบถนนสายหลักทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เชื่อมโยงกับกิจกรรมการขนส่งเปลี่ยนแปลงไปด้วย สำหรับรูปแบบคมนาคมขนส่งในอนาคตระยะทางมีความเป็นไปได้ที่จะประสานระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำกับระบบถนนให้เชื่อมโยงกันเพื่อลดค่าใช้จ่ายและลดปริมาณการจราจรบนท้องถนนให้น้อยลง

4. ระบบที่จอดรถ

การจัดระบบที่จอดรถในลักษณะจอดแล้วจรมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรจากการขับรถเข้าไปในบริเวณพื้นที่ต่างๆ ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นอยู่แล้วทำให้ลดปัญหาการจราจรติดขัดลดการสูญเสียพลังงานเชื้อเพลิง และลดมลภาวะที่จะเกิดขึ้นโดยจัดหาสถานที่ที่เหมาะสมและสะดวกในการจอดรถแล้วเดินไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ในการเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทาง เห็นว่าบริเวณที่จะสามารถนำเอาระบบมาประยุกต์ใช้กับนักท่องเที่ยวหรือประชาชนทั่วไปที่ต้องการเข้าชมวัดอรุณราชวราราม และพื้นที่ใกล้เคียงได้คือ บริเวณพื้นที่จอดรถของกองทัพเรือ โดยจัดพื้นที่สำหรับจอดรถไว้ที่บริเวณดังกล่าวแล้วให้นักท่องเที่ยวหรือประชาชนที่จะเที่ยวชมบริเวณวัดอรุณราชวรารามและพื้นที่ใกล้เคียงใช้วิธีเดินเท้า ขี่จักรยานหรือนั่งเรือ โดยจัดทำเป็นที่จอดรถและเส้นทางในการเที่ยวชมวัดและพื้นที่ใกล้เคียง

5. พัฒนาสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ชุมชน

แนวทางการวางแผนและผังการพัฒนาพื้นที่นั้นจำเป็นต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมพื้นที่สีเขียวและพื้นที่เปิดโล่งเป็นสิ่งที่สำคัญมากทั้งกับสภาพแวดล้อมระบบชุมชนตลอดจนประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยเฉพาะที่ฝั่งกรุงธนบุรีซึ่งมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ระบบภูมิทัศน์ที่คืนนอกจากจะช่วยปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมมลพิษต่างๆ แล้วยังช่วยส่งเสริมอาคาร โบราณสถานสวนสาธารณะศาสนสถานให้มีความโดดเด่นรักษาให้คงคุณค่าตลอดไป ทั้งนี้จะต้องมีการศึกษาถึงกฎเกณฑ์การวิเคราะห์พื้นที่สีเขียวที่เหมาะสมกับความหนาแน่นของประชากรความแออัดของอาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรผสมผสานการพัฒนาเมืองต่อไปในอนาคต

6. พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่พักผ่อนริมน้ำ

พื้นที่บริเวณนี้มีศักยภาพสูงมากในการพัฒนาเป็นพื้นที่พักผ่อนริมน้ำเช่นท่าแนวต่อเชื่อมกันตั้งแต่คลองมอญจนถึงคลองบางกอกใหญ่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งนอกจากเป็นที่พักผ่อนสันทนาการจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวแล้วประเด็นสำคัญนอกจากมุมมองทางทัศนียภาพที่ดีแล้วยังสามารถทำให้ทราบถึงจุดเปลี่ยนแปลงทางประวัติศาสตร์กระบวนการเป็นเมืองจวบจนถึงยุคปัจจุบัน โดยเฉพาะพื้นที่เปิดโล่งหน้าวัดอรุณราชวรารามสามารถมองเห็นถึงอาคารศาสนสถานที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่เป็นราชธานีเดิมเช่นวัดอรุณราชวรารามพระราชวังเดิมป้อมวิไชยประสิทธิ์ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถมองเห็นถึงวัดโพธิ์วัดพระแก้วและพระบรมราชวังหลังจากการเสนอแนะความคิดการปรับปรุงแล้วซึ่งปัจจุบันมองเห็นเพียงยอดเจดีย์และหลังคาฝั่งขวาและฝั่งซ้ายทิศเหนือและทิศใต้มองเห็นถึงย่านพาณิชย์กรรมย่านที่พักอาศัย โรงพยาบาลต่างๆที่มีลักษณะเป็นอาคารสมัยใหม่สูงระฟ้าซึ่งจะทำให้รู้สึกถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงความเป็นเมืองอย่างชัดเจนในความแตกต่างนี้เพราะฉะนั้นพื้นที่เปิดโล่งที่ได้นอการมองเห็นตามธรรมดาแล้วยังทำให้เกิดความรู้สึกความหวงแหนรักษาพื้นที่ความภาคภูมิใจให้เกิดขึ้นกับคนไทยที่เชื่อมชมสร้างความรู้และความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวที่แวะเวียนเข้ามาได้ทราบถึงประวัติศาสตร์ความเป็นมาของชาติไทยตั้งแต่ยุคกรุงธนบุรีจนถึงกรุงรัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน

7. ปัญหาการเข้าถึงโบราณสถาน

พื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มากโดยเฉพาะบริเวณพระราชวังเดิมป้อมวิไชยประสิทธิ์ประชาชนโดยทั่วไปไม่สามารถเข้าไปในพื้นที่ได้ เนื่องจากเป็นสถานที่ราชการของกองทัพเรือ ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวได้เป็นจุดที่สำคัญๆเท่านั้นเช่น วัดอรุณราชวราราม

8. ปัญหาการขาดความต่อเนื่องในย่านประวัติศาสตร์

พื้นที่ในย่านประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญและต่อเนื่องกัน เช่น วัดอรุณราชวราราม พระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ ไม่สามารถเดินท่องเที่ยวในลักษณะที่ต่อเนื่องกันได้เนื่องจากบางส่วนเป็นสถานที่ราชการนอกจากนี้ในบางพื้นที่ เช่น วัดโมลีโลกยาราม วัดหงส์รัตนารามและมัสยิดต้นสน ขาดการให้ความสำคัญในการเข้าถึงตลอดจนถนนนำสายตาไปยังโบราณสถานที่สำคัญศาสนสถานบางส่วนถูกบดบังจากอาคารสูงข้างเคียง

9. ปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพบริเวณ โบราณสถาน

บริเวณโบราณสถานที่สำคัญๆ หลายแห่งเช่นวัดอรุณราชวรารามวัดนาคกลางวัดโมลีโลกยารามวัดหงส์รัตนารามสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน โดยเฉพาะบริเวณด้านหลังของศาสนสถานขาดการดูแลมีการค้าขายของที่ระลึกอาหารหาบเร่อย่างไม่เป็นระเบียบการจอดรถไม่มีพื้นที่กำหนดขอบเขตแน่นอนบางครั้งมีการจอดค้ำหน้าของพื้นที่เช่นในวัดอรุณราชวราราม ซึ่งเป็นพื้นที่ส่งเสริมเอกลักษณ์แต่กลับมีการใช้ประโยชน์ของกิจกรรมในพื้นที่อย่างผิดประเภทนอกจากนี้บางแห่งยังขาดการดูแล

10. ปัญหาโครงสร้างทางจินตภาพ

เมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในประเทศไทยมีการวางผังเมือง โครงสร้างทางกายภาพของเมืองที่ชัดเจนกล่าวคือ มีแนวคูน้ำกำแพงเมืองเขตเมืองโบราณสถานศาสนสถาน ซึ่งบางส่วนมีแนวความคิดทางภูมิคติจักรวาลเช่น วัดอรุณราชวราราม โครงสร้างทางจินตภาพของเมืองจึงมีความชัดเจนมากสร้างความรู้สึกระทึกใจ และความชัดเจนต่อการรับรู้ให้กับผู้ที่เข้ามาในพื้นที่แต่ปัญหาทางกายภาพจากที่ได้กล่าวมาแล้วไม่จะเป็นการรบกวนความสนใจแนวคูเมืองเดิมจนถูกทำลายโบราณสถานบางส่วนที่เป็นสถานที่ราชการประชาชนไม่สามารถรับรู้ เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้ตลอดจนการรื้อถอนโบราณสถานจากอาคารที่อยู่อาศัยโดยรอบทำให้จินตภาพ และขอบเขตชุมชนไม่ชัดเจนตามศักยภาพที่ควรจะเป็น

5.4.1.2 แนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของลำน้ำ

การสร้างอาคารที่อยู่อาศัยรื้อถอนบางส่วนมีการสร้างทับแนวคูคลองตัดใหม่ได้สร้างทับแนวคูเมืองเดิมไปแล้ว ตลอดจนแนวคูเมืองบางส่วนที่ยังใช้ได้ก็มีความคับแคบต้นเงินมีการทิ้งขยะน้ำเสียลงในคลองปราศจากการดูแลจากหน่วยงานรัฐอย่างทั่วถึงขาดความรู้ความเข้าใจและขาดจิตสำนึกจากประชาชนในท้องถิ่นด้วย การจัดการท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงการรักษาภาพ

ของลำน้ำ การขุดลอกทำความสะอาดแนวคลองไม่ให้ตื้นเขิน สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีโดยรอบบริเวณ ปรับปรุงศาลาท่าน้ำ ทำเรือ ตามจุดต่างๆ บริเวณริมคลอง

1. มาตรการด้านกฎหมายการกำหนดมาตรการเพิ่ม หรือลดความเข้มงวดของข้อห้ามต่างๆ เท่าที่จะไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายหลักทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกที่ดีต่อการท่องเที่ยวตามคลองซึ่งเป็นบทบาทใหม่ของคลองในพื้นที่ ในกรณีของคลองในพื้นที่ที่มีการจัดเส้นทางท่องเที่ยวโดยภาครัฐและเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ ตามแนวทางของ กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537)

กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 เป็นเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และกำหนดลักษณะของอาคารและการล่วงล้ำที่พึงอนุญาตได้ รวมทั้งระยะเวลาที่ต้องพิจารณาอนุญาตให้แล้วเสร็จ โดยมีหลักเกณฑ์ว่าในการพิจารณาอนุญาตให้สิ่งปลูกสร้างดังกล่าวต้องมีลักษณะ หรือสภาพที่ต้องไม่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือทำให้ทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป หรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและกำหนดลักษณะอาคารที่พึงอนุญาตได้ไว้ 7 รายการดังนี้ คือ

- 1) ท่าเทียบเรือ
- 2) สะพานปรับระดับและโป๊ะเทียบเรือ
- 3) สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง
- 4) ท่อเรือสายเคเบิล
- 5) เขื่อนกันน้ำเซาะ
- 6) คานเรือ
- 7) โรงสูบน้ำ

นอกจากนี้ยังมีข้อกำหนดให้อำนาจเจ้าท่าอาจอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำลำน้ำที่ไม่มีลักษณะตาม 7 รายการดังกล่าว เป็นการเฉพาะรายได้ โดยให้ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาและถือเป็นหลักเกณฑ์เฉพาะในการอนุญาต

ดังนั้นการพัฒนาลำคลองในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว จึงต้องปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งล่วงล้ำลำน้ำต่างๆ ที่ขยายรูกล้ำเข้ามาในแนวคลองเป็นที่กีดขวางต่อการเดินเรือ สิ่งปลูกสร้างริมน้ำที่เลิกใช้แล้วก็ไม่ได้ทำการรื้อถอน เนื่องจากการขาดความรับผิดชอบต่อสังคมของประชาชนเอง การสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียในคลอง การก่อสร้างประตูประบายน้ำ นับเป็นปัญหาในการกีดขวางการเดินเรือ ประกอบกับสภาพร่องน้ำเอง ที่มีความกว้างของลำคลองไม่เพียงพอสำหรับเรือที่มีขนาดที่ยาวมาก รวมทั้งการตื้นเขินจากการตกตะกอนของสารแขวนลอยต่างๆ ในแม่น้ำลำคลอง จึงต้องทำการขุดลอกปรับปรุงให้ร่องน้ำมีสภาพที่ลึกเพียงพอต่อการเดินเรือ โดยทั่วไปการปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือ ดำรงจัดทำแผนที่ร่องน้ำก่อนดำเนินการขุดลอกแม่น้ำและคลองต่างๆ ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่เลิกใช้แล้วและไม่ให้สร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ขึ้นลงไปบนน้ำเกินกว่าแบบที่ได้รับอนุมัติ รวมทั้งศึกษาและสร้างระบบประตูประบายน้ำเพื่อการเดินเรือในคลอง

2. การปรับปรุงท่าเทียบเรือ โดยออกแบบท่าเทียบเรือให้เหมาะสมกับเรือโดยสารที่จะใช้ทำการปรับปรุงท่าเรือปัจจุบัน ขยายหน้าท่าให้มีศาลาที่พักผู้โดยสาร โปะท่าเทียบเรือ โดยจัดช่องทางขึ้นลงให้ชัดเจน มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนท่าเทียบเรือ และป้ายประกาศหรือแผนผังเส้นทางเดินเรือ มีไฟฟ้าให้แสงสว่างในช่วงเวลาเข้ามื่อและช่วงค่ำ

5.4.1.3 แนวทางการพัฒนาทรัพยากรท่องเที่ยวทางน้ำ

แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียงส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เช่น ทักษิณภาพริมน้ำ และจากมนุษย์สร้างขึ้น เช่น โบราณสถาน ศาสนสถาน พระราชวัง โดยส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ โบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรมและประเพณีรวมทั้งทัศนียภาพของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งตั้งอยู่ในลำน้ำหรือบนสองฟากฝั่งของลำน้ำ หรือสามารถมองเห็นได้จากเรือ

จากการศึกษาการท่องเที่ยวทางน้ำ ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อกลาง เป็นการท่องเที่ยวแบบเพลินทางและจัดกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวตลอดการเดินทางท่องเที่ยว ตามลักษณะที่ตั้งทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่ม โดยสถานที่ที่ได้สำรวจที่ได้พัฒนาหรือเตรียมการเพื่อรองรับการท่องเที่ยวมักเป็นหน่วยงานของทหารเรือ ส่วนศาสนสถานบางแห่งเท่านั้นที่มีการจัดการท่องเที่ยวเฉพาะวัดสำคัญๆ เท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโบราณสถานที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานแล้วทั้งสิ้น ดังนั้นการพัฒนาหรือการกระทำการใด ๆ จึงต้องคำนึงถึงหลักและวิธีการที่เหมาะสม

ในที่นี้จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาตามระเบียบกรมศิลปากรว่าด้วยการอนุรักษ์โบราณสถาน 15 สิงหาคม พ.ศ.2528 โดยเกณฑ์มาตรฐานทั่วไปในการอนุรักษ์โบราณสถาน มีวัตถุประสงค์ในการสงวนรักษาโบราณสถานอนุสรณ์สถานและทรัพย์สินทางด้านประวัติศาสตร์ การสงวนรักษาเป็นคำทั่วไปที่หมายรวมถึงกิจกรรมต่างๆ นับตั้งแต่การปรับปรุงอนุสรณ์สถานเก่าเพื่อประโยชน์ใช้สอยการสงวนรักษาทางสถาปัตยกรรมการบูรณะการปฏิสังขรณ์ซ่อมแซมอนุสรณ์สถานประเภทต่างๆ กิจกรรมบางกิจกรรมและซ้อนกันอยู่แต่ก็แยกความหมายเป็นที่ยอมรับกันแล้วดังนี้

การปรับปรุงอาคารเพื่อประโยชน์ใช้สอยหมายถึงหรือปรับปรุงโครงสร้างอาคารเก่าแล้วทำให้มีประโยชน์ใช้สอยขึ้นมาอีกปกติจะเกี่ยวกับการบูรณะทั้งภายในและภายนอกอาคาร

การสงวนรักษาทางสถาปัตยกรรมเป็นการใช้เทคนิคพิเศษที่เป็นประโยชน์ที่จะหยุดความเสื่อมชำรุดของวัสดุอาคารเทคนิคเหล่านี้ขึ้นอยู่กับความรู้ด้านเทคนิคเกี่ยวกับและสาเหตุที่นำไปสู่ความชำรุดของวัสดุอาคาร

การบูรณะคำนี้มักจะใช้บ่อยกับคำว่า “อาคารทางประวัติศาสตร์หรือ “หรือทางสถาปัตยกรรม” เพื่อการดูแลและการกลับสู่สภาพใหม่อย่างระมัดระวังของลักษณะอาคารที่ปรากฏในประวัติศาสตร์ ซึ่งมีสภาพพังทลายทรุดโทรมรวมทั้งการเคลื่อนย้ายการเพิ่มเติมส่วนที่เคยมีและพังทลายไปให้

กลมกลืนกับสภาพของเดิมทำให้มองไม่เห็นร่องรอยการซ่อมแซมหากไม่พิจารณาอย่างละเอียด
จำแนกเทคนิคออกเป็นส่วนใหญ่ย่อยอีกมากมาย ฯลฯ

การปฏิสังขรณ์เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงหรือการทำอาคารและโครงสร้างที่มีอยู่ให้ดีขึ้น
ขึ้นการปฏิสังขรณ์ขยายความ ไปถึงการทำให้อาคารมีชีวิตที่เป็นประโยชน์ใช้สอยโดยการซ่อมแซม
หรือการเปลี่ยนแปลง ซึ่งหลักใหญ่จะสงวนรักษาลักษณะของอาคารที่มีแบบทางสถาปัตยกรรม
วัฒนธรรมหรือประวัติศาสตร์เท่าที่จะทำได้

เนื่องจากการอนุรักษ์ในปัจจุบันมีการพัฒนาการมายาวนานและไม่สามารถกำหนด
เป็นเกณฑ์ตายตัวได้ ประกอบกับวิชาการว่าด้วยการอนุรักษ์ปัจจุบันเป็นทั้งศาสตร์และศิลป์ที่ผสมผสาน
กันทั้งการดำเนินงานเป็นเรื่องของคณะกรรมการมากกว่าจะเป็นแนวปฏิบัติของปัจเจกบุคคลฉะนั้น
หากโบราณสถานอนุสรณ์สถาน และแหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญอันหนึ่งจำเป็นต้อง
จะต้องได้มีการประชุมปรึกษาหารือกันอย่างระมัดระวัง โดยปรับวิธีการปฏิบัติให้เหมาะสมกับ
วัตถุประสงค์ข้างต้นตามแนวทางและมาตรฐานการปฏิบัติงานดังต่อไปนี้

แนวทางการพัฒนาด้านภูมิสถาปัตยกรรม (Landscape Development Concept)

การจัดการมรดกทางวัฒนธรรม ในบริเวณพื้นที่ประวัติศาสตร์ หรือเขตโบราณสถาน
มีวัตถุประสงค์หลักอยู่ 2 ประการ คือ

- เพื่อการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างซึ่งเป็น โบราณสถานและพื้นที่ประวัติศาสตร์นั้นๆ
และรักษาสภาพแวดล้อมให้เป็นไปเพื่อส่งเสริมกิจกรรมด้านต่างๆ เช่น เพื่อการสัญจร การ
การท่องเที่ยว ฯลฯ

- การพัฒนาด้านภูมิสถาปัตยกรรม คือ การพัฒนาสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ
เป็นการดำเนินการเพื่อจัดระบบ ระเบียบ สร้างความงาม และส่งเสริมความสำคัญของโบราณสถาน
และ / หรือ พื้นที่ประวัติศาสตร์ อันเป็นเนื้อหาหลักของพื้นที่นั้นๆ และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
จึงพอสรุปจุดประสงค์หลักของการพัฒนาด้านภูมิสถาปัตยกรรม เป็น 2 ประการ คือ

1. เพื่อแก้ไขปัญหา และส่งเสริมความสำคัญของโบราณสถาน และ / หรือ พื้นที่
ประวัติศาสตร์

2. เพื่อส่งเสริมกิจกรรมใหม่ด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับนโยบายของพื้นที่นั้นๆ
การพัฒนาในเขตโบราณสถาน หรือพื้นที่ประวัติศาสตร์นั้นสิ่งสำคัญที่สุด คือ
โบราณสถานหลักฐานสิ่งก่อสร้างและเนื้อหา เรื่องราวประวัติศาสตร์ โบราณคดี สิ่งต่างๆ เหล่านี้
จะต้องได้รับการดำเนินการทุกอย่างตามขบวนการอนุรักษ์ การพัฒนาจะต้องไม่บิดเบือนหรือทำลาย
หรือโบราณสถาน หลักฐานสิ่งก่อสร้างและเนื้อหา เรื่องราวประวัติศาสตร์นั้นๆ ค่อยคุณค่าลงไป

สิ่งสำคัญที่สุดอีกประการหนึ่งของการพิจารณาแนวทางการพัฒนาของโครงการ
ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการต้องทำความเข้าใจ และระลึกถึงอยู่เสมอในทุกๆ ขั้นตอนของการพัฒนา
คือ ลักษณะเฉพาะตัวหรือเป็นพิเศษ โดดเด่น หรือเอกลักษณ์ของพื้นที่ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบของพื้นที่
อาจจะเป็นลักษณะพิเศษด้านประวัติศาสตร์ โบราณคดี ธรรมชาติ หรือ กิจกรรม ความสำคัญใน

ส่วนนี้เป็นส่วนที่จะต้องได้รับการพิจารณารักษาและส่งเสริมเพื่อให้เกิดประโยชน์กับโครงการควบคู่กันไปกับโครงการเสมอ เช่น ลักษณะรูปแบบของอาคาร สิ่งก่อสร้างสภาพพื้นที่ พันธุ์ไม้ ฯลฯ

5.4.1.4 แนวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1. ปรับปรุงท่าเทียบเรือ โดยออกแบบท่าเทียบเรือให้เหมาะสมกับเรือโดยสารที่จะใช้ทำการปรับปรุงท่าเรือปัจจุบัน ขยายหน้าท่าให้มีศาลาที่พักผู้โดยสาร โป๊ะท่าเทียบเรือ โดยจัดช่องทางขึ้นลงให้ชัดเจน มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนท่าเทียบเรือ และป้ายประกาศหรือแผนผังเส้นทางเดินเรือ มีไฟฟ้าให้แสงสว่างในช่วงเวลาเข้ามือและช่วงค่ำ

2. ปรับปรุงรูปแบบของเรือ ทำการออกแบบเรือโดยสารชนิดใหม่ทำจากวัสดุไม่จมน้ำ กราบเรือกว้าง เปลือกนอกแข็งแรง เป็นแก่งมีหลังคา มีกำบังลมด้านข้างเรือ ตัวเครื่องอยู่กลางลำท้องเรือแบบเรือ tamalan เพื่อให้เกิดคลื่นน้อยที่สุด ส่วนเรือเพลลาใบจักรยาวควรปรับปรุงเป็นเรือเครื่องกลางลำ ปรับปรุงที่นั่งในเรือให้กว้างพอนั่งได้สบาย

3. อุปกรณ์ช่วยชีวิต มีการจัดหาอุปกรณ์ช่วยชีวิตให้เพียงพอแก่การใช้งาน และจัดหาทดแทนเมื่อสูญหายหรือหมดสภาพการใช้งาน การประกันภัยผู้โดยสารทางเรือ โดยเรือโดยสารที่จดทะเบียนหลังจากวันที่ 29 เมษายน 2540 ต้องจัดทำประกันผู้โดยสารตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 67 (พ.ศ.2539) ออกตามความใน พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

4. การปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือ ดำรวจจัดทำแผนที่ร่องน้ำก่อนดำเนินการขุดลอกแม่น้ำและคลองต่างๆ ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่เลิกใช้แล้วและไม่ให้สร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ขึ้นลงไปใต้น้ำเกินกว่าแบบที่ได้รับอนุมัติ รวมทั้งศึกษาและสร้างระบบประตูละบายน้ำเพื่อการเดินเรือในคลอง

5. การประชาสัมพันธ์ จัดการประชาสัมพันธ์เรื่องการโดยสารเรืออย่างปลอดภัย ให้ประชาชนทราบ ตลอดจนจัดสัมมนาฝึกอบรมผู้ประกอบการเรือโดยสาร และเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมดูแลความปลอดภัยในการบริการเรือโดยสารและท่าเทียบเรือ ชี้แนะในการเดินทางเรือ ดังนี้

5.1 ถ้าวายน้ำไม่เป็นควรหลีกเลี่ยงการเดินทางทางน้ำตามลำพัง ให้มีเพื่อนร่วมทางที่วายน้ำเป็นไปด้วย เพราะในขณะเกิดอุบัติเหตุทุกคนต่างก็ช่วยตัวเองให้ปลอดภัยก่อน จึงจะช่วยผู้อื่น ถ้าจำเป็นต้องเดินทางคนเดียว เมื่อลงเรือโดยสารในเรือแล้วควรแจ้งให้ผู้ควบคุมเรือและผู้โดยสารอื่นที่อยู่ข้างเคียงทราบ ไม่ควรถือเป็นเรื่องน่าอายแต่อย่างใด

5.2 ชุดแต่งกาย ควรเลือกชุดที่สามารถถอดออกได้ง่าย รองเท้าที่สวมก็เช่นกัน ควรถอดง่าย ถ้าเป็นรองเท้าหุ้มส้นไม่ควรใช้ชนิดผูกเชือก ถ้าจำเป็นเมื่อลงเรือควรแก้เชือกผูกรองเท้าให้หลวมหรือถอดรองเท้าออกเสียก่อน รองเท้าหุ้มข้อไม่เหมาะสมต่อการสวมใส่ในการเดินทางเป็นอย่างยิ่ง

5.3 ในการเดินทางทางเรือ จะต้องไม่กัวเปียกไม่กัวแดด เพราะในการขยับตัวเพื่อหลบพอยน้ำหรือเปลี่ยนที่นั่งเพื่อหลบแดดจะทำให้เรือเสียการทรงตัว

5.4 ถ้าเป็นการเดินทางทางทะเล ควรรับฟังคำพยากรณ์อากาศของกรมอุตุนิยมวิทยาซึ่งออกอากาศทางวิทยุกระจายเสียงทุกวันเป็นประจำ หากมีคำเตือนเรื่องพายุและคลื่นลมแรง ควรงดการเดินทางเสีย

5.5 ถ้าเรือที่จะเดินทางเป็นเรือโดยสารอย่างเดียวไม่ใช่ประเภทรับส่งสินค้าด้วย สังเกตได้จากเรือที่ไม่มีคาค้ำปิด ไม่ควรนำสัมภาระติดตัวไปมาก

5.6 การรอลงเรือ ให้ยืนคอยบนฝั่งหรือบนท่าอย่ายืนคอบนโป๊ะ เพราะโป๊ะก็มีการทรงตัวเช่นเดียวกับเรือ และรับน้ำหนักได้จำนวนจำกัด หากลงไปยืนคอบนโป๊ะมาก ๆ โഴ้หรือเชือกที่ยึดเหนี่ยวโป๊ะไว้กับหลักอาจจะขาดทำให้โป๊ะพลิกคว่ำทางด้านที่รับน้ำหนักมากกว่าได้

5.7 การขึ้นหรือลงเรือ ให้คอยให้เรือจอดเทียบท่าเรียบร้อยเสียก่อน อย่าแย่งกันลงเรือหากเห็นว่ามีผู้โดยสารอยู่ในเรือเต็มแล้ว สังเกตว่าเรือบรรทุกเพียบมากให้คอยไปเรือลำหลัง

5.8 เมื่อลงเรือแล้วให้เดินเข้าไปในตัวเรืออย่ายืนท้ายเรืออย่านั่งกราบเรือหรือบนหลังคาเรือ

5.9 การเลือกที่นั่งภายในเรือ ที่ให้คำนึงถึงการทรงตัวของเรือเป็นสิ่งสำคัญ อย่าเห็นแก่ความสะดวกสบายเป็นใหญ่ ถ้าไปด้วยกันหลายคนให้กระจายกันนั่งเพื่อให้เรืออยู่ในลักษณะสมดุล อย่าคิดรวมกลุ่มกันเพื่อความสนุกสนานหรือพูดคุยกัน

5.10 อย่าตื่นตกใจเมื่อเรือเอียงหรือเรือโคลงเพราะคลื่นหรือปลิวน้ำจากเรืออื่น พยายามยึดจับพนักที่นั่งให้มั่น อย่าให้ลื่นล้มไปรวมทางกราบเรือที่เอียงไปได้ ส่วนผู้ที่อยู่ทางกราบเรือที่เอียงก็ให้นั่งนิ่ง ๆ อย่ากลัวเปียกน้ำและอย่าพยายามขึ้นอาคารเอียงของเรือ

5.11 ไม่ควรดื่มสุรามึนเมาขณะเดินทางทางเรือ

5.12 การขึ้นจากเรือเมื่อเรือเข้าเทียบท่าแล้ว ให้ทยอยกันขึ้นอย่าลุกขึ้นพร้อม ๆ กัน เรืออาจพลิกคว่ำได้ และเมื่อเรือเดินทางต่อไปผู้โดยสารที่เหลืออยู่ต้องขยับขยายที่นั่งใหม่เพื่อให้เรือทรงตัวอยู่ในลักษณะสมดุลที่สุดเท่าที่จะทำได้

โดยรวมแล้วสาเหตุของอุบัติเหตุทางเรือเกิดขึ้นเพราะเรือเสียการทรงตัวจะเป็นด้วยธรรมชาติความประมาทของผู้ควบคุมเรือ หรือความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของผู้โดยสารก็ได้ฉะนั้นการลดอุบัติเหตุจึงต้องได้รับความร่วมมือช่วยกันป้องกันแก้ไขจากทุกฝ่าย

5.4.2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

จากผลการวิเคราะห์ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวโบราณสถาน ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณกลุ่มวัดอรุณราชวราราม

เพื่อเสนอแนวความคิดในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ในรายละเอียดเพื่อเป็นแนวคิดชี้้นำการพัฒนาไปสู่แนวทางการปฏิบัติได้จริงในอนาคต เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ ชุมชนริมแม่น้ำเจ้าพระยาการขยายตัวทางพาณิชยกรรมและจะเป็นพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องกันทาง

กายภาพและสังคมเศรษฐกิจ พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาครอบคลุมวัดอรุณราชวรารามป้อมวิไชยประสิทธิ์ พระราชวังเดิมและบริเวณที่มีความสำคัญโดยรอบ

5.4.2.1 กลุ่มวัดอรุณราชวราราม

1. สภาพปัจจุบัน

หลังจากสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงกอบกู้เอกราชสำเร็จเมื่อ พ.ศ.2310 ได้ทรงมีพระราชดำริว่ากรุงศรีอยุธยาเสียหายหนักยากที่จะปฏิสังขรณ์ให้คืนดังเดิมทรงเห็นว่ากรุงธนบุรี เคยเป็นเมืองหน้าด่านทางทะเลที่สำคัญมีป้อมปราการเป็นชัยภูมิที่ดีอีกทั้งเป็นเมืองขนาดเล็กเหมาะสมกับกำลังไพร่พลและราษฎรในสมัยนั้นจึงโปรดเกล้าฯให้รับพระบรมวงศานุวงศ์ครั้งกรุงศรีอยุธยา ลงมายังกรุงธนบุรีและตั้งเป็นราชธานีเป็นยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงจากอยุธยาเป็นกรุงธนบุรี

พื้นที่ธนบุรีบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ บริเวณพื้นที่วัดอรุณราชวราราม ป้อมวิไชยประสิทธิ์พระราชวังเดิม ครอบคลุมอาณาเขตจากบริเวณพื้นที่บางกอกใหญ่ถึงคลองมอญ พื้นที่นี้มีความสำคัญเป็นอย่างมากในอดีตนับได้ว่าเป็นเมืองหลวงหรือราชธานีก่อนจะย้ายมาเป็นฝั่งกรุงเทพมหานครจากที่ทราบข้อมูลเบื้องต้นแล้วว่าเมืองธนบุรีหรือบางกอกในอดีตเคยเป็นแผ่นดินผืนเดียวกันมาก่อนเมื่อมีการขุดคลองตัดบางกอกในสมัยพระชัยราชาพศศตั้งแต่บริเวณคลองบางกอกน้อยจนถึงหน้าวัดอรุณราชวรารามกระแสน้ำเปลี่ยนทางเดินเมืองธนบุรีจึงเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ซึ่งปรากฏในราชพงศาวดารว่า“เมืองธนบุรีศรีมหาสมุทร”หรือเมืองบางกอกนั่นเอง

ภายในพื้นที่จึงมีความสำคัญทั้งในด้านประวัติศาสตร์ความเป็นมาโบราณสถานและศาสนสถานมากมายตลอดจนยังเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพที่สวย และงดงามมากสามารถเป็นพื้นที่พักผ่อนริมน้ำสำหรับสาธารณะชนได้เป็นอย่างดีแนวทางการศึกษาการวางแผนพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมีพื้นที่บริเวณที่มีความสำคัญในการวางแผนเฉพาะได้บริเวณสำหรับขอบเขตการศึกษาเพื่อเจาะลึกในรายละเอียดนั้นจะทำการเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสุด

2. ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่

2.1 พื้นที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์

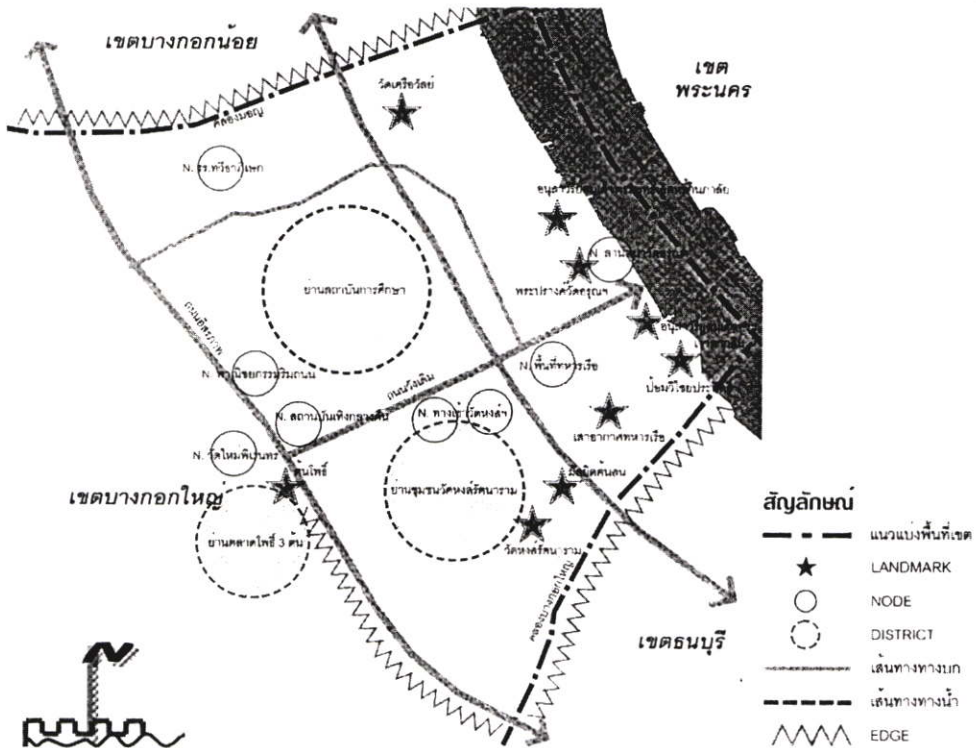
พื้นที่ด้านฝั่งกรุงธนบุรีมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เป็นอย่างมากเนื่องจากเป็นราชธานีหรือเมืองหลวงเดิม สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงกอบกู้เอกราชหลังจากเสียกรุงศรีอยุธยาให้แก่พม่าได้ย้ายราชธานีมาที่ฝั่งกรุงธนบุรีมีการสร้างพระราชวังพระราชวังเดิมติดกับป้อมวิไชยเขนทร์มหาราชทรงโปรดเกล้าให้บาทหลวงโทมัสซึ่งเป็นชาวฝรั่งเศสวางแผนผังป้อมปราการและเจ้าพระยาวิไชยเขนทร์เป็นผู้กำกับการก่อสร้างภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็นป้อมวิไชยประสิทธิ์ป้อม

ในพื้นที่ยังมีโบราณสถานและศาสนสถานที่สำคัญหลายแห่งเช่นวัดอรุณราชวรารามซึ่งเคยเป็นวัดหลวงคู่กับราชธานีเดิมพระเจ้าตากสินได้อัญเชิญพระแก้วมรกตจากเวียง

จันทร์มาประดิษฐาน ณ อุโบสถวัดอรุณราชวรารามก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงยุคสมัยการปกครองและเปลี่ยนราชธานีมาเป็นวัดพระศรีรัตนศาสดารามในปัจจุบัน

นอกจากนี้ยังมีโบราณสถานและศาสนสถานอีกมากมายพอจะสรุปโดยสังเขปได้ดังต่อไปนี้

- 1) วัดอรุณราชวราราม
- 2) วัดเครือวัลย์วรวิหาร
- 3) วัดโมลีโลกยาราม
- 4) พระราชวังเดิม
- 5) มัสยิดต้นสน
- 6) วัดหงส์รัตนาราม
- 7) แนวคูเมืองเดิม
- 8) ป้อมวิไชยประสิทธิ์



ภาพที่ 5.6 โครงสร้างทางจินตภาพของโบราณสถานกลุ่มวัดอรุณราชวราราม

2.2 พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่พักผ่อนริมน้ำ

พื้นที่บริเวณนี้มีศักยภาพสูงมากในการพัฒนาเป็นพื้นที่พักผ่อนริมน้ำเช่น ทำแนวต่อเชื่อมกันตั้งแต่คลองมอญจนถึงคลองบางกอกใหญ่ ริมน้ำเจ้าพระยาซึ่งนอกจากเป็นที่พักผ่อนสันทนาการจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวแล้ว ประเด็นสำคัญนอกจากมุมมองทางทัศนียภาพที่ดีแล้วยังสามารถทำให้ทราบถึงจุดเปลี่ยนแปลงทางประวัติศาสตร์กระบวนการเป็นเมืองจวบจนถึงยุค

ปัจจุบัน โดยเฉพาะพื้นที่เปิดโล่งหน้าวัดอรุณราชวรารามสามารถมองเห็นถึงอาคารศาสนสถานที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่เป็นราชธานีเดิม เช่น วัดอรุณราชวราราม พระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถมองเห็นถึงวัดโพธิ์ วัดพระแก้ว และพระบรมมหาราชวัง หลังจากการเสนอแนะความคิดการปรับปรุงแล้วซึ่งปัจจุบันมองเห็นเพียงยอดเจดีย์ และหลังคาฝั่งขวา และฝั่งซ้ายทิศเหนือ และทิศใต้มองเห็นถึงย่านพาณิชยกรรมย่านที่พักอาศัยโรงพยาบาลฯลฯ ที่มีลักษณะเป็นอาคารสมัยใหม่สูงระฟ้า ซึ่งจะทำให้รู้สึกถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงความเป็นเมืองอย่างชัดเจนในความแตกต่างนี้เพราะฉะนั้นพื้นที่เปิดโล่งที่ได้้นอกจากประโยชน์ทางด้าน Recreation และการมองเห็นตามธรรมชาติแล้วยังทำให้เกิดความรู้สึกความหวงแหนรักษาพื้นที่ความภาคภูมิใจให้เกิดขึ้นกับคนไทยที่เชื่อมชมสร้างความรู้และความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวที่แวะเวียนเข้ามาได้ทราบถึงประวัติศาสตร์ความเป็นมาของชาติไทยตั้งแต่ยุคกรุงธนบุรีจนถึงกรุงรัตนโกสินทร์ ในปัจจุบัน

2.3 สภาพชุมชนดั้งเดิม

สภาพชุมชนในพื้นที่ บางส่วนมีการตั้งถิ่นฐานมาแต่เดิมบางส่วนได้ย้ายถิ่นฐานเข้ามาตั้งรกรากในพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยและดำรงชีพศกยภาพในส่วนนี้ ทำให้เมืองเก่ามีชีวิตมีการดำรงรักษาขนบธรรมเนียมประเพณีสืบต่อกันมาเช่นประเพณีชักพระทำให้เมืองดำรงอยู่ได้แต่ทั้งนี้ การตั้งถิ่นฐานของคนในชุมชนบางส่วนกลับสร้างปัญหาให้ย่านที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์นี้ด้วย



ภาพที่ 5.7 ทศนียภาพริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดอรุณราชวรารามและบริเวณป้อมวิไชยประสิทธิ์

3. ปัญหาในการพัฒนาพื้นที่

พื้นที่ต่อเนื่องบริเวณวัดอรุณราชวรารามจากบริเวณคลองบางกอกใหญ่จนถึงคลองมอญ มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เป็นอย่างมากแต่ ในปัจจุบันกลับมีปัญหาภายในพื้นที่มากมาย สรุปลงเป็นประเด็นสำคัญๆได้ดังต่อไปนี้

3.1 ปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

1) ทางเดินเท้าและเส้นทางรถ

การเข้าถึงโดยการเดินเท้าและทางรถยนต์ภายในบริเวณพื้นที่โบราณสถานไม่ค่อยสะดวกนักบริเวณพื้นที่ถนนที่มีปัญหาเป็นอย่างมาก คือ บริเวณซอยโรงเรียนทวีธาภิเษก ซอยทางเข้าวัดอรุณราชวราราม ถนนค่อนข้างแคบขาดทางเดินเท้าการเข้าถึงทางรถยนต์ลำบากสร้างปัญหาเป็นอย่างมากโดยเฉพาะคนเดินถนนภายในซอยทางเข้าวัดโมลีโลกยารามถนนเป็นซอยขนาดเล็กมากรถสวนกันไม่ได้ไม่มีทางเดินเท้าขาดป้ายบอกทางนอกจากนี้ยังเกิดปัญหาการจราจรบริเวณถนนวังเดิมตัดกับถนนอิสรภาพซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมขาดมาตรการการควบคุมที่ดีมีการจอดรถริมถนนบริเวณที่ห้ามจอดความแออัดทางกิจกรรมต่างๆสภาพโดยทั่วไปนั้นถนนขาดความสนใจจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้การเดินทางโดยรถยนต์เข้าสู่โบราณสถานไม่สะดวกเท่าที่ควร

2) เส้นทางน้ำ

พื้นที่โบราณสถานส่วนใหญ่สะดวกต่อการเข้าถึงโดยทางน้ำโดยเฉพาะวัดอรุณราชวราราม ในแต่ละวันมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาตลอดเวลา ซึ่งในบางครั้งทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นระเบียบบริเวณท่าจอดเรือหน้าวัดอรุณราชวราราม ส่วนศาสนสถานอื่นๆ เช่น วัดโมลีโลกยาราม มัสยิดต้นสน วัดหงส์รัตนาราม เมื่อมีการสร้างประตุน้ำสถานีสูบน้ำบริเวณทางเข้าคลองมอญและคลองบางกอกใหญ่จากแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้การเข้าถึงยากเช่นกัน

3.2 ปัญหาการเข้าถึงโบราณสถาน

พื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มาก โดยเฉพาะบริเวณพระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ประชาชนโดยทั่วไปไม่สามารถเข้าไปในพื้นที่ได้ เนื่องจากเป็นสถานที่ราชการของกองทัพเรือซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวได้เป็นจุดที่สำคัญเท่านั้นเช่นวัดอรุณราชวราราม

3.3 ปัญหาการขาดความต่อเนื่องในย่านประวัติศาสตร์

พื้นที่ในย่านประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญและต่อเนื่องกัน เช่น วัดอรุณราชวราราม พระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ไม่สามารถเดินท่องเที่ยวในลักษณะที่ต่อเนื่องกันได้ เนื่องจากบางส่วนเป็นสถานที่ราชการ นอกจากนี้ในบางพื้นที่ เช่น วัดโมลีโลกยาราม วัดหงส์รัตนาราม มัสยิดต้นสน ขาดการให้ความสำคัญในการเข้าถึง ตลอดจนถนนนำสายตาไปยังโบราณสถานที่สำคัญศาสนสถานบางส่วนถูกบดบังจากอาคารสูงข้างเคียง

3.4 ปัญหาคลองคูเมืองเดิม

คลองคูเมืองเดิมที่มีการขุดขึ้นในสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานีซึ่งเริ่มตั้งแต่ คลองบางกอกใหญ่หลังวัดโมลีโลกยารามไปจนถึงคลองมอญและคลองวัดอรุณฯ ที่มีเส้นทางผ่านด้านข้างวัดอรุณราชวรารามไปจนถึงคลองมอญ ปัจจุบันขาดความสนใจและเอาใจใส่จากหน่วยงานทั้งทางภาครัฐเอกชน และประชาชนปัจจุบันคลองคูเมืองเดิมนี้ได้ถูกทำลาย ทั้งโดยตั้งใจและรู้เท่าไม่ถึงการณ์ กล่าวคือ มีการสร้างอาคารที่อยู่อาศัยรุกล้ำลำคลองบางส่วนมีการสร้างทับแนวคูคลอง แนวเส้นทางถนนตัดใหม่โดยเฉพาะถนนอรุณอมรินทร์และสะพานตัดใหม่ได้สร้างทับแนวคูเมืองเดิมไปแล้ว

ตลอดจนแนวคูเมือง บางส่วนที่ยังใช้ได้ก็มีความคับแคบดินเงินมีการทิ้งขยะน้ำเสียลงในคลองปราศจากการดูแลจากหน่วยงานรัฐอย่างทั่วถึง ขาดความรู้ความเข้าใจและขาดจิตสำนึกจากประชาชนด้วย

3.5 ปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพบริเวณโบราณสถาน

บริเวณโบราณสถานที่สำคัญๆหลายแห่ง เช่น วัดอรุณราชวราราม วัดโมลีโลกยาราม วัดหงส์รัตนารามสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน โดยเฉพาะบริเวณด้านหลังของศาสนสถานขาดการดูแลมีการค้าขายของที่ระลึก อาหาร หาบเร่ อย่างไม่เป็นระเบียบ การจอดรถไม่มีพื้นที่กำหนดขอบเขตแน่นอน บางครั้งมีการจอดด้านหน้าของพื้นที่ เช่น ในวัดอรุณราชวราราม ซึ่งเป็นพื้นที่ส่งเสริมเอกลักษณ์แต่กลับมีการใช้ประโยชน์ของกิจกรรมในพื้นที่อย่างผิดประเภทนอกจากนี้บางแห่งยังขาดการดูแล

โบราณวัตถุที่มีความสำคัญจากการซ่อมแซมดูแลให้สามารถเป็นถาวรวัตถุให้คนรุ่นลูกหลานได้ศึกษาและชื่นชมกล่าวคือเป็นปัญหาในด้านของการจัดการนั่นเอง

ปัญหาการขาดพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำและปัญหาด้านการเปิดมุมมอง

พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงเป็นอย่างมากในการเปิดมุมมองทางทัศนียภาพที่มีความสำคัญและความสวยงามแต่ในปัจจุบันมีเพียงพื้นที่ท้องเที่ยวบางส่วนคือ บริเวณลานด้านหน้าวัดอรุณราชวราราม ในบางส่วนเป็นสถานที่ราชการซึ่งห้ามไม่ให้คนภายนอกเข้ามาใช้ประโยชน์ได้ ในบางพื้นที่เป็นของเอกชนมีการรुकล้ำพื้นที่ออกไปริมน้ำ ทำให้ขาดแนวพื้นที่ที่ต่อเนื่องมุมมองทางทัศนียภาพ บางส่วนประชาชนทั่วไปจนไม่สามารถเข้าไปใช้ได้

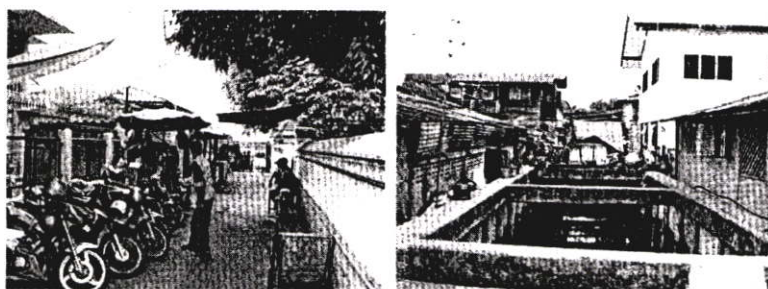
3.6 ปัญหาโครงสร้างทางจินตภาพ

เมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในประเทศไทยมีการวางผังเมืองโครงสร้างทางกายภาพของเมืองที่ชัดเจนกล่าวคือ มีแนวคูน้ำ กำแพงเมือง เขตเมืองโบราณสถาน ศาสนสถาน ซึ่งบางส่วนมีแนวความคิดทางภูมิคคิจกรวาล เช่น วัดอรุณราชวราราม โครงสร้างทางจินตภาพของเมืองจึงมีความชัดเจนมาก สร้างความรู้สึกประทับใจและความชัดเจนต่อการรับรู้ให้กับผู้ที่เข้ามาในพื้นที่แต่ปัญหาทางกายภาพจากที่ได้กล่าวมาแล้วไม่ว่าจะเป็นการรुकล้ำ ขาดความสนใจ แนวคูเมืองเดิมจนถูกทำลาย โบราณสถานบางส่วนที่เป็นสถานที่ราชการประชาชนไม่สามารถรับรู้เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้ ตลอดจนการรुकล้ำโบราณสถานจากอาคารที่อยู่อาศัยโดยรอบทำให้จินตภาพและขอบเขตชุมชนไม่ชัดเจนตามศักยภาพที่ควรจะเป็น

3.7 ปัญหาในด้านสังคม

1) ปัญหาทางด้านความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอาชญากรรม บริเวณพื้นที่ศึกษาซึ่งมีวัดและโรงเรียนเป็นศูนย์กลาง โดยมีชุมชนล้อมรอบในปัจจุบันบริเวณที่มีปัญหาทางกายภาพขาดต่อการเข้าถึง และเป็นจุดอับ เช่น ชุมชนหลังวัดโมลีโลกยาราม ชุมชนวัดหงส์รัตนาราม เป็นแหล่งมั่วสุมของเยาวชนสร้างปัญหาทางอาชญากรรมในพื้นที่ดังกล่าว

2) ปัญหาการขาดพื้นที่สำหรับการพักผ่อนและการเรียนรู้ พื้นที่ศึกษาเป็นย่านสถาบันการศึกษาดังนั้นนักเรียนและเยาวชนที่กำลังศึกษาในสถาบัน บริเวณนี้จึงมีพื้นที่สำหรับเล่นกีฬาและประกอบกิจกรรม แต่สถาบันส่วนใหญ่มีเวลาปิด ประกอบกับพื้นที่ดังกล่าวเป็นและเป็นพื้นที่เฉพาะกิจทำให้เยาวชนทั้งที่กำลังศึกษา และที่อยู่ในพื้นที่ขาดสนามกีฬาสนามเด็กเล่นตลอดจนพื้นที่สำหรับการเรียนรู้ต่างๆ ซึ่งแม้ทางหน่วยงานกรุงเทพมหานครได้เข้ามาช่วยเหลือ โดยสร้างลานกีฬา บริเวณใต้สะพานอนุทินสวัสดิ์ถนนอรุณอมรินทร์ตัดใหม่ แต่ก็มีเพียงพื้นที่ขนาดเล็กมาก (ประมาณ 50-60 ตร.ม.) ไม่เพียงพอต่อความต้องการของเยาวชนในพื้นที่ซึ่งมีจำนวนมากและอาจนำมาซึ่งปัญหาของแหล่งมั่วสุมทางอ้อมได้อีกด้วย



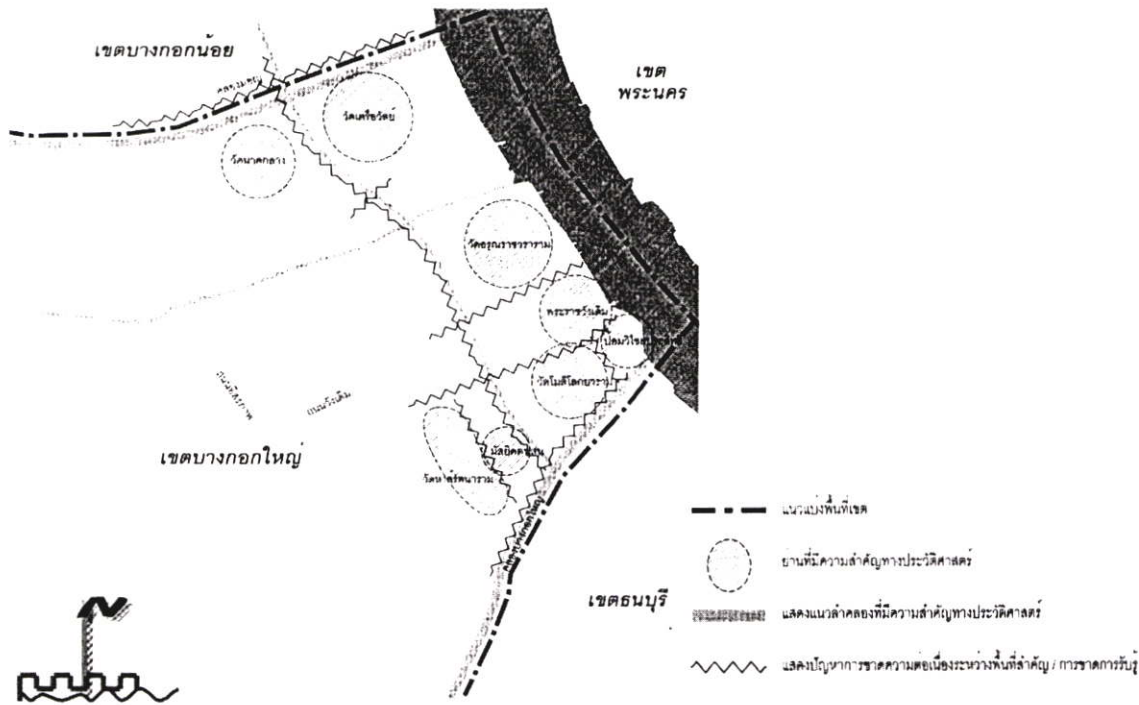
ภาพที่ 5.8 ปัญหาความแออัดพื้นที่จุดอับของชุมชน



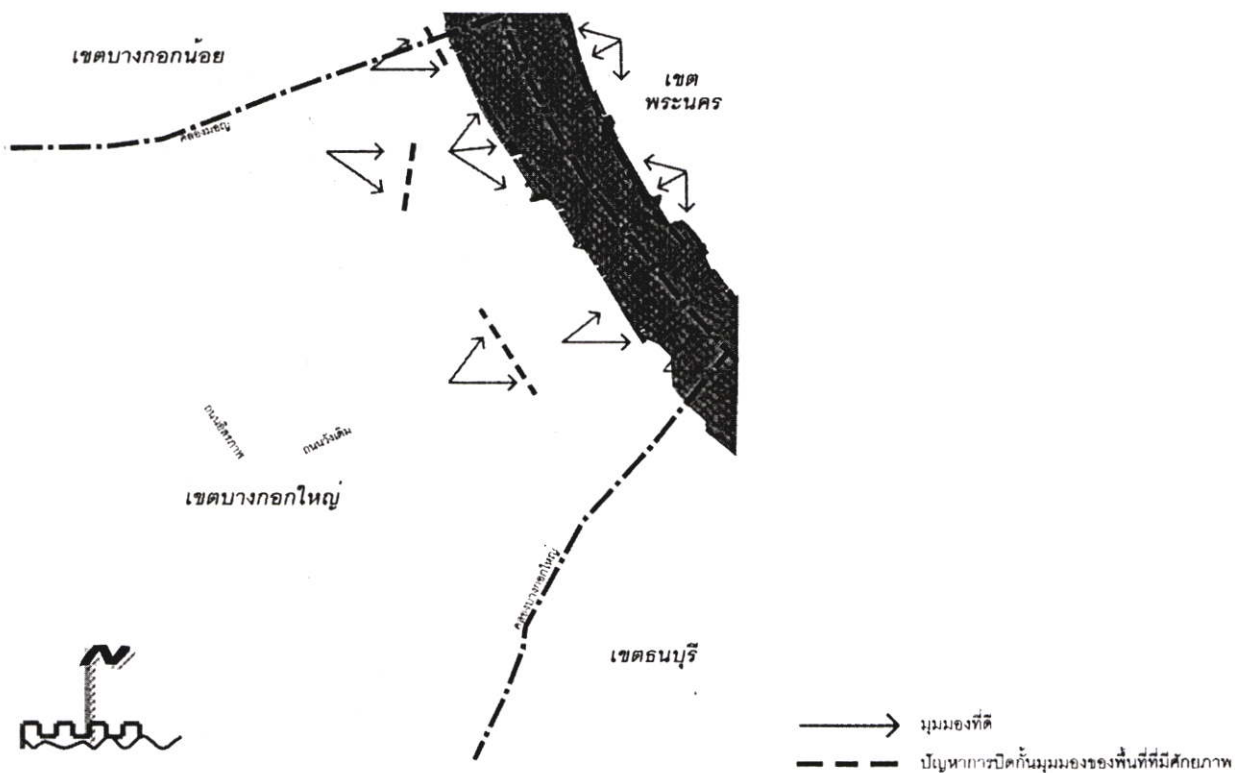
ภาพที่ 5.9 ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่สำหรับการเรียนรู้และการนันทนาการ



ภาพที่ 5.10 ปัญหาการขาดแคลนถนนความเชื่อมโยงของพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์



ภาพที่ 5.11 การวิเคราะห์ปัญหาการขาดความต่อเนื่องในย่านสำคัญ



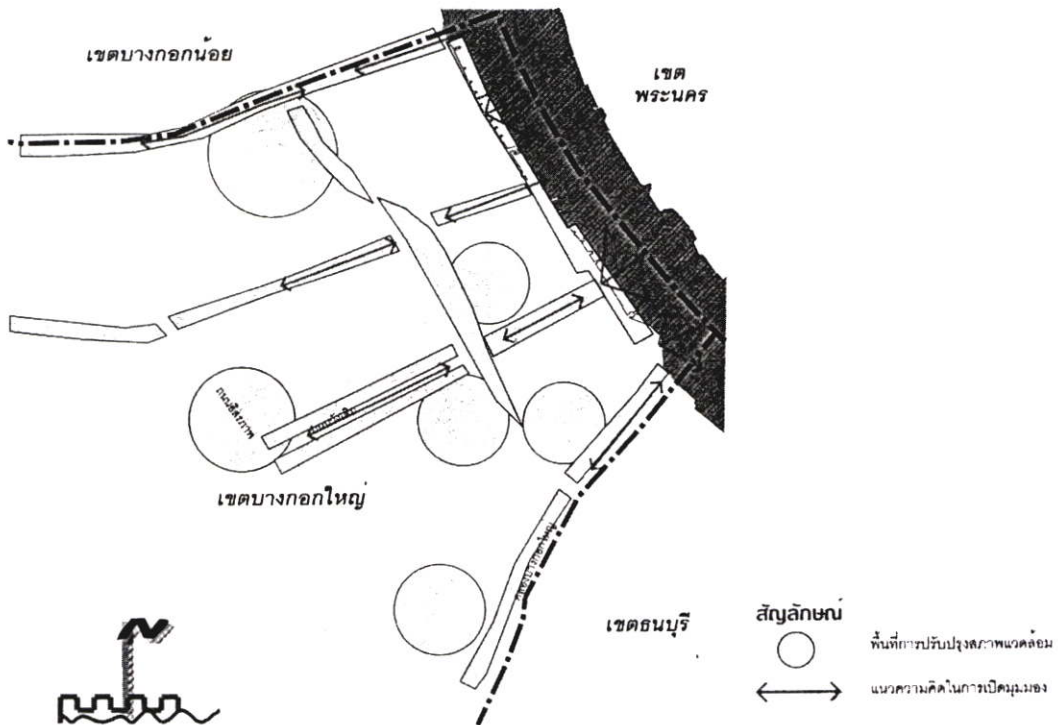
ภาพที่ 5.12 การวิเคราะห์ปัญหาการขาดทัศนียภาพและการปิดกั้นมุมมอง

4. แนวความคิดการออกแบบพัฒนาทางกายภาพ

4.1 เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณสถาน โดยการปรับปรุงสภาพทางพื้นที่และสภาพทางภูมิทัศน์ ให้เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวโบราณสถาน โดยใช้เส้นทางทางน้ำ

- 1) ปรับปรุงและรื้อถอนอาคาร ที่สร้างปัญหาบังคับทัศนียภาพสร้างความไม่เป็นระเบียบให้กับพื้นที่เช่นบริเวณทางเข้าวัดโมลีโลกยารามวัดหงส์รัตนารามทางเข้าถึงวัดอรุณราชวราราม
- 2) ปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนแกนหลักถนนอรุณอมรินทร์ถนนวังเดิม
- 3) เสนอแนะถนนทางเข้าวัดอรุณราชวรารามเป็นทางเดินเท้า

4.2 สร้างความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันของย่านประวัติศาสตร์ให้มีการเข้าถึงและเชื่อมโยงกับระบบเพื่ออำนวยความสะดวกการรับรู้ความเข้าใจทั้งยังส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เป็นโครงข่ายสนับสนุนทั้งทางเดินเท้าและทางจักรยาน ได้อีกด้วย



ภาพที่ 5.13 แนวความคิดเสนอแนะการปรับปรุงสภาพแวดล้อม และการเปิดมุมมอง

4.3 เปิดมุมมองและสร้างความต่อเนื่อง โดยเฉพาะพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาริมคลองบางกอกใหญ่ คลองวัดอรุณฯ คลองมอญ

4.4 สร้างความเด่นชัดรักษาสภาพแวดล้อมให้กับคลองคูเมืองเดิม

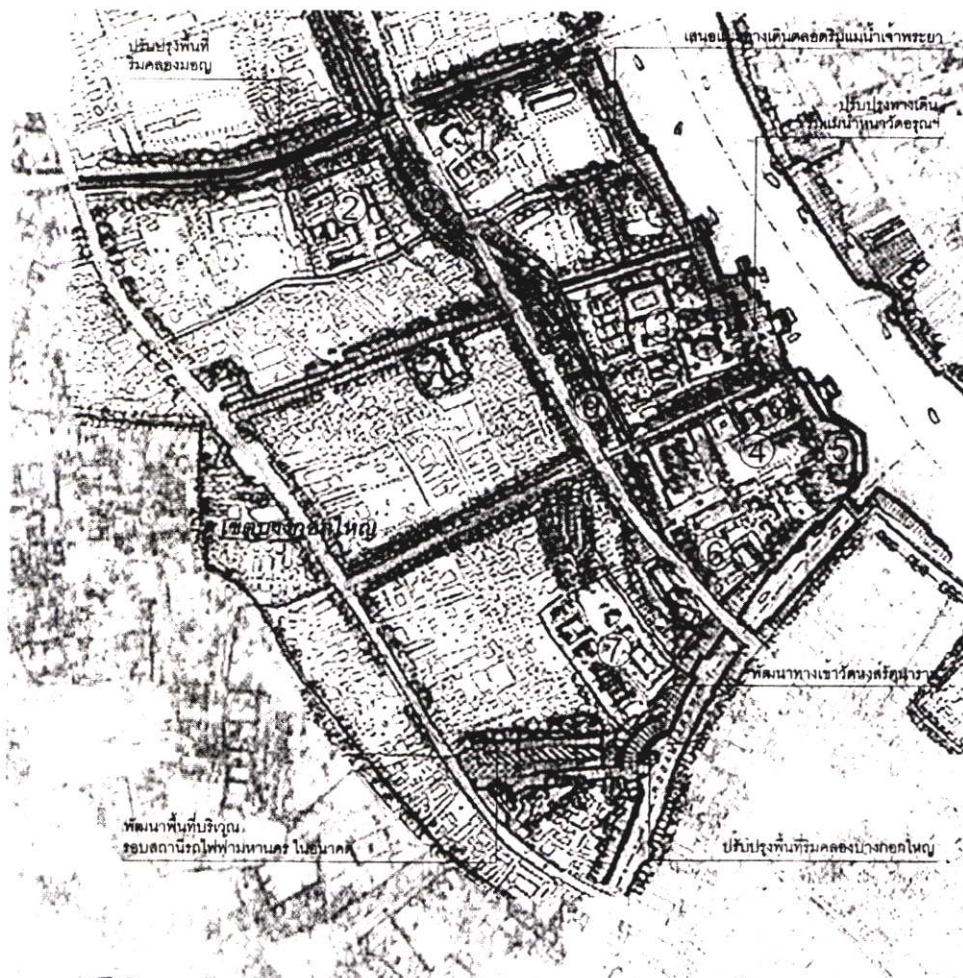
1) ปรับปรุงสร้างเอกลักษณ์ให้กับคลองคูเมือง

2) บริเวณถนนอรุณอมรินทร์ที่มีการก่อสร้างถนนทับแนวคลองคูเมืองเก่า

เสนอแนวทางการปรับปรุงเพื่อให้ง่ายต่อการรับรู้โดยการทำพื้นผิวถนนให้มีลักษณะที่แตกต่างจากพื้นผิวปกติ เพื่อให้ผู้ที่สัญจรรับรู้จากความรู้สึกถึงแนวคลองคูเมืองเดิมที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เมื่อครั้งกรุงธนบุรีเป็นราชธานี

4.5 พัฒนาพื้นที่จุดรวมกิจกรรมให้เชื่อมโยงกับจุดเส้นทางสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

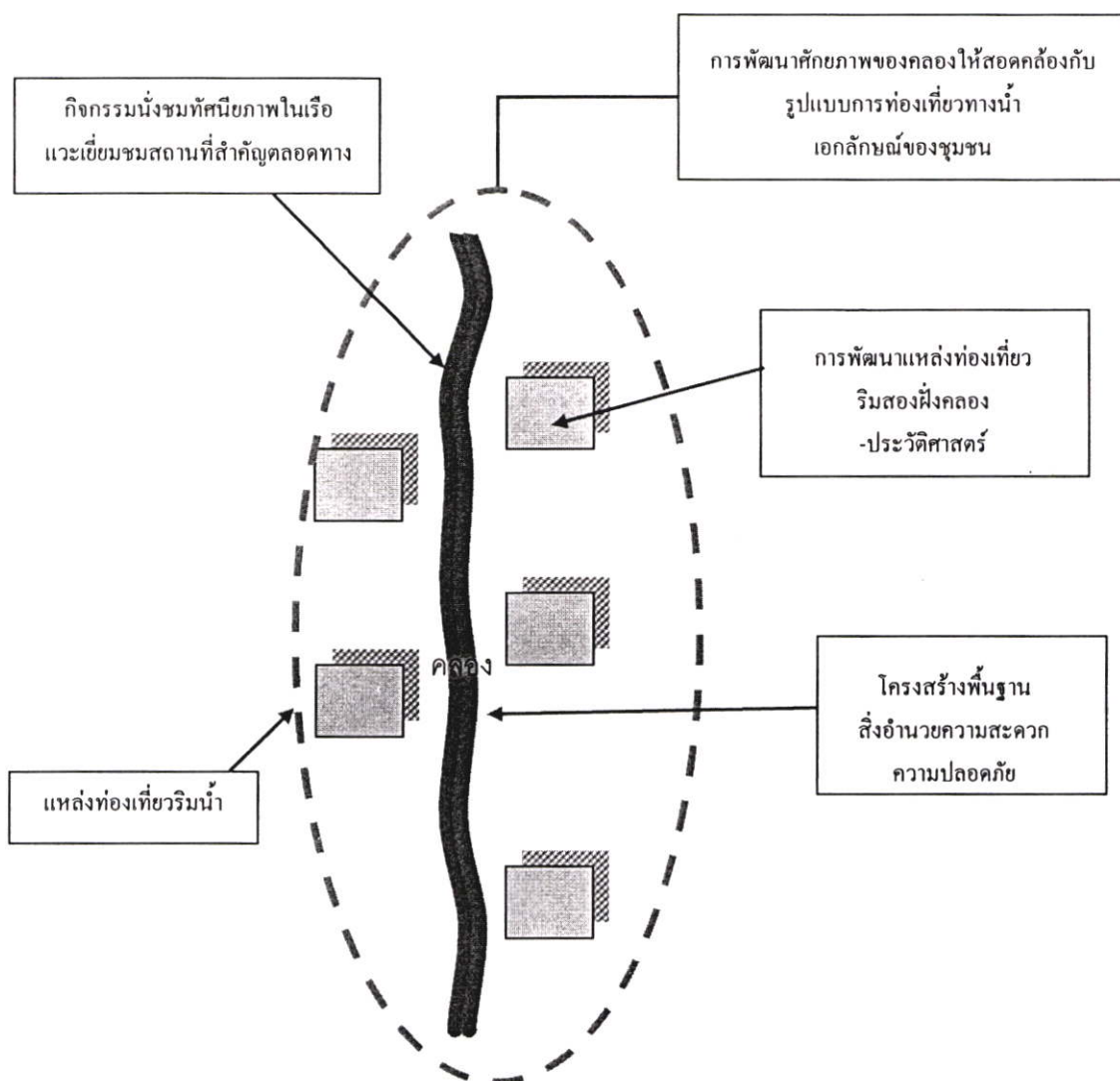
4.6 แนวคิดในการอนุรักษ์และรักษาพื้นที่โบราณสถานที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์



- | | | |
|--------------------|-----------------------|---------------------------|
| 1. วัดเครือวัลย์ | 2. วัดนาครกลาง | 3. วัดอรุณราชวราราม |
| 4. พระราชวังเดิม | 5. ป้อมวิชัยประสิทธิ์ | 6. วัดโมลีโลกยาราม |
| 7. วัดหงส์รัตนาราม | 8. แนวคูเมืองเก่า | 9. ย่านพาณิชย์ถนนอิสราภาพ |

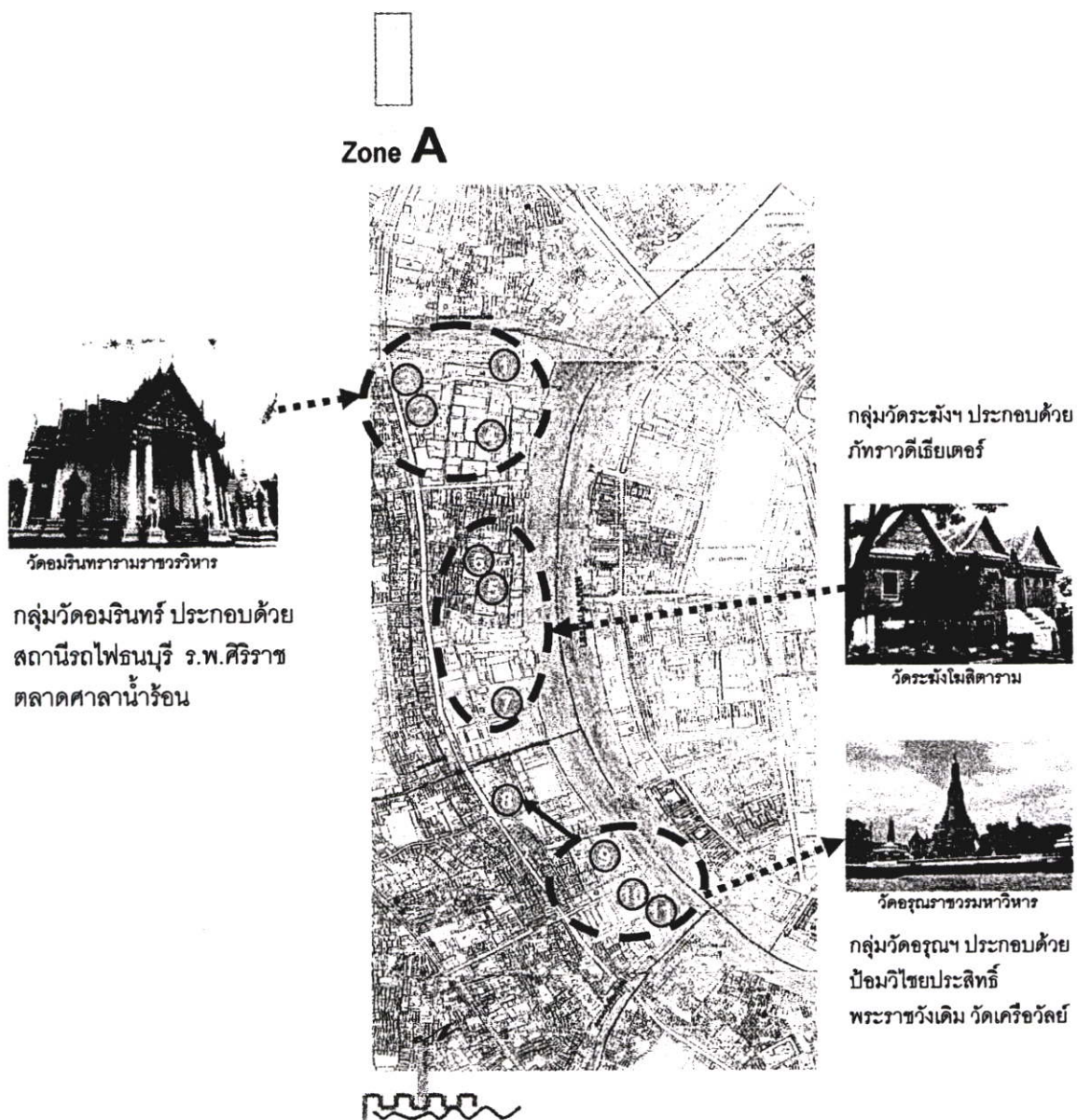
ภาพที่ 5.14 แนวความคิดการออกแบบพัฒนาพื้นที่กลุ่มวัดอรุณราชวราราม

5.4.2.2 แนวทางพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางกายภาพ

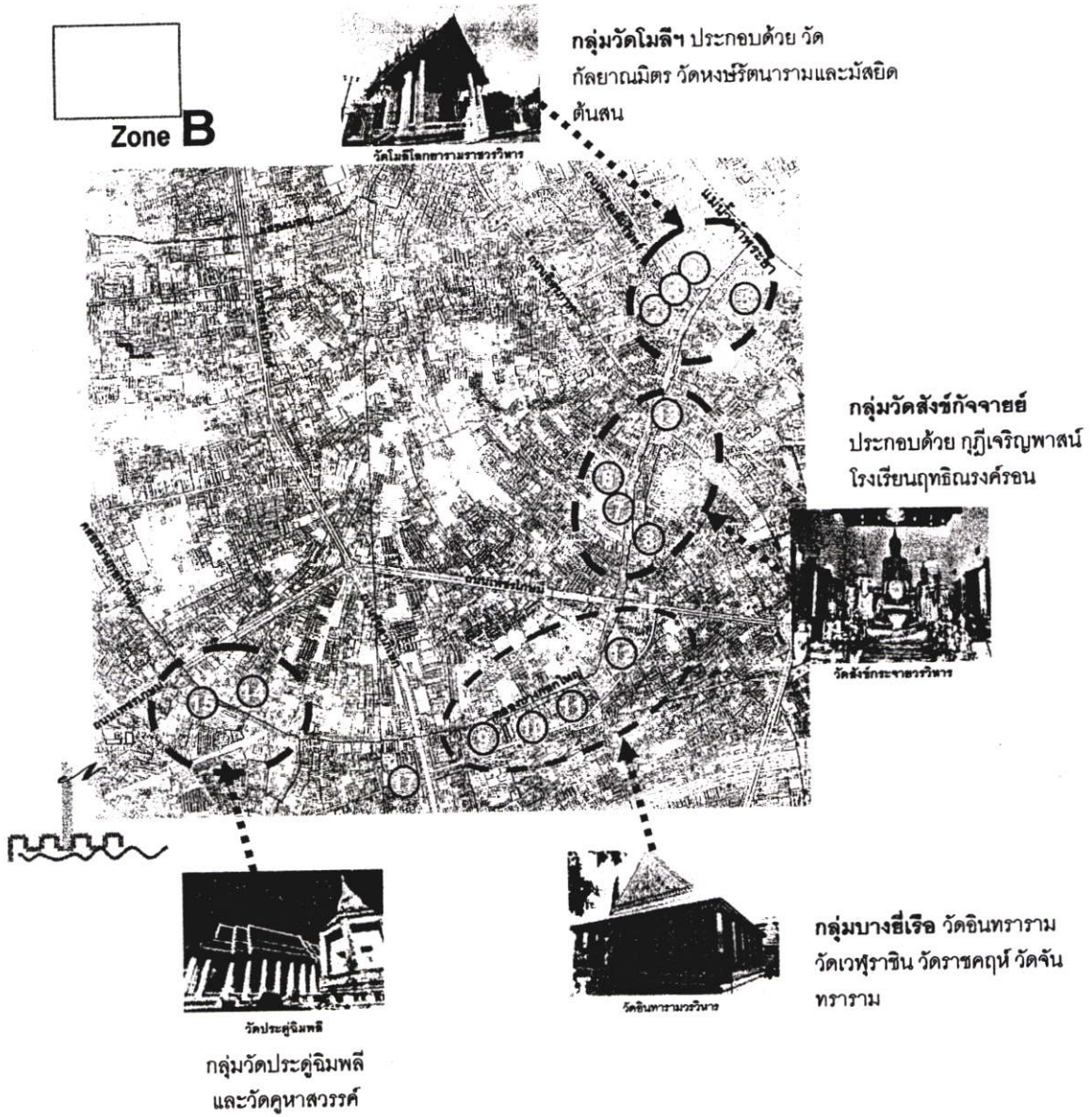


แนวทางการพัฒนาลำน้ำที่เป็นสื่อกลางในการท่องเที่ยวที่ล่องไปตามคลองนำ นักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวแบบพหุเส้นทาง

ภาพที่ 5.15 แนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางกายภาพ

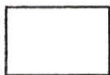


ภาพที่ 5.16 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวริมแม่น้ำเจ้าพระยา (Zone A)



ภาพที่ 5.17 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวตามแนวคลองบางกอกใหญ่ (Zone B)

Zone D



วัดศรีสุทธารามวรวิหาร

กลุ่มวัดศรีสุทธาราม
วัดสุวรรณาราม
วัดสุวรรณคีรี



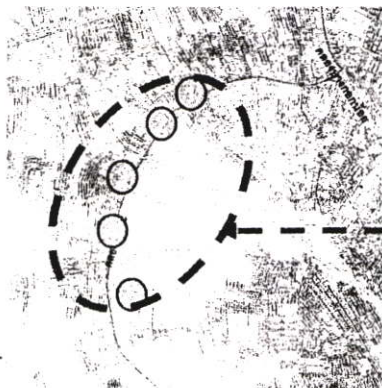
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี

กลุ่ม พช.เรือพระราชพิธี
วัดดุสิตาราม มัสยิดหลวง
อันชอวิสุนันท์



ภาพที่ 5.18 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวคลองบางกอกน้อย (Zone D)

Zone C



กลุ่มตลาดน้ำตลิ่งชัน วัดตลิ่งชัน
วัดป่าเชิงเลน วัดช่างเหล็ก

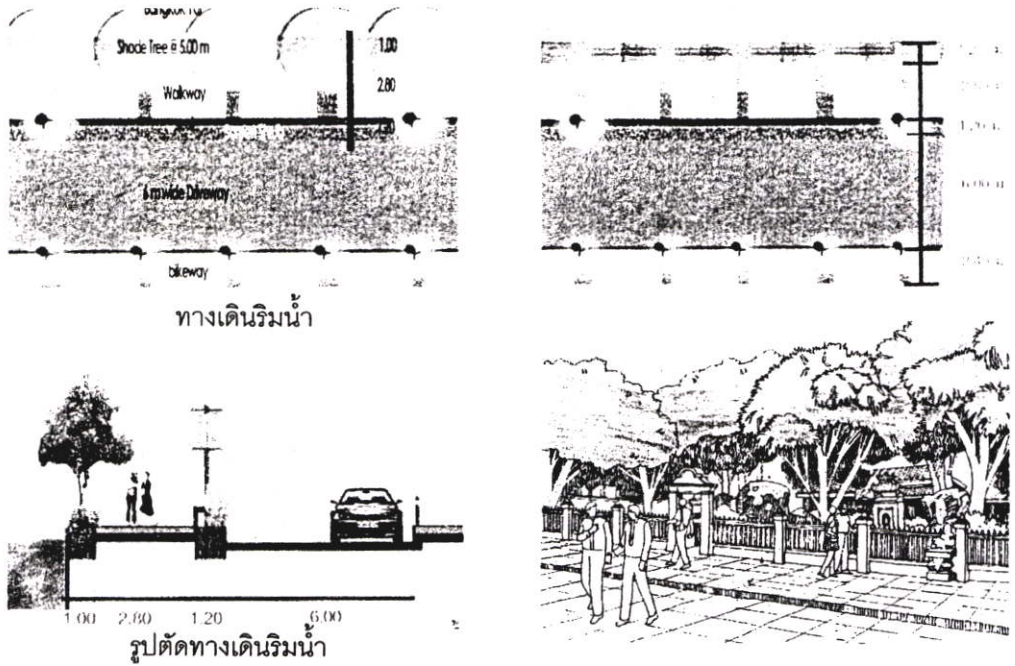


ตลาดน้ำตลิ่งชัน



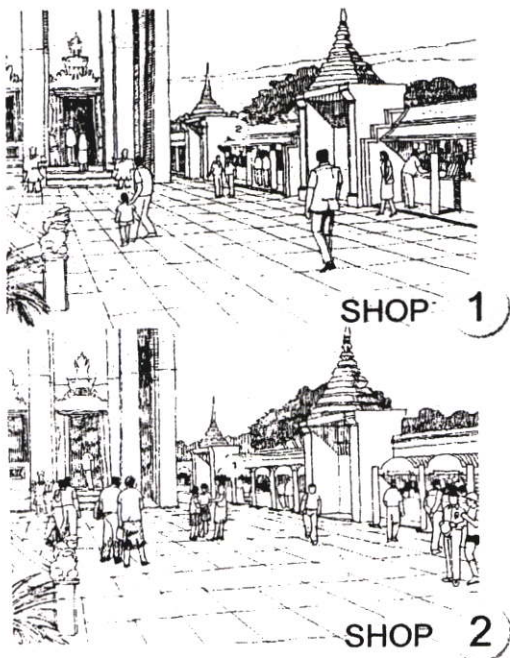
ภาพที่ 5.19 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวคลองชักพระ (Zone C)

4. ปรับปรุงทางเดินริมน้ำและทางเดินภายในแหล่งท่องเที่ยว มีกระบะพุ่มไม้พร้อมม้านั่ง เสา ไฟ ม้านั่งเดี่ยวตามจุดต่างๆ มีภาชนะรองรับขยะเพื่อความสะอาด



ภาพที่ 5.24 แนวทางการปรับปรุงทางเดินริมน้ำ

5. ปรับปรุงร้านจำหน่ายของที่ระลึก ให้มีความกลมกลืนกับสภาพอาคารเดิม ทั้งแบบรูปร่าง และวัสดุที่ใช้ตามความเหมาะสมกับองค์ประกอบของอาคาร



แบบที่ 1 เป็นอาคารยาวต่อเนื่องกัน ประยุกต์จากระเบียงทางเดินของอาคารแบบไทย เพื่อให้กลมกลืนกับองค์ประกอบของสถานที่ ใช้วัสดุเรียบง่ายหลังคามุงกระเบื้องเคลือบ



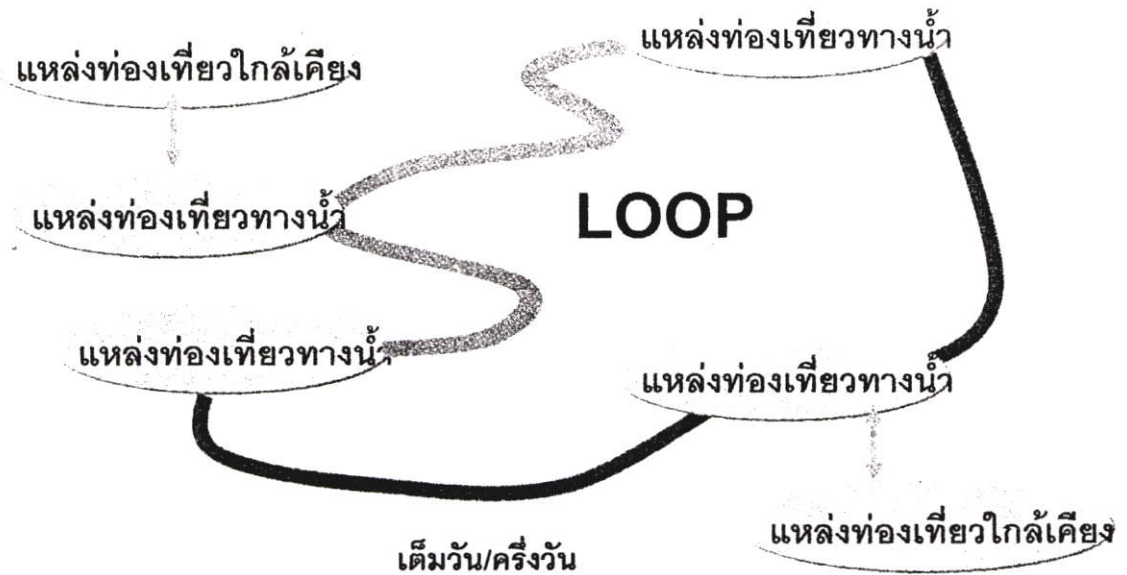
ชั้นลงหินบ้านบุ

แบบที่ 2 เป็นอาคารต่อหน่วยต่อเนื่องกันไปสามารถเพิ่มหรือลดจำนวนได้ตามความเหมาะสม โครงเหล็กทาสีกลมกลืนกับสีผนังของอาคารใกล้เคียง

ภาพที่ 5.25 แนวทางการปรับปรุงร้านจำหน่ายของที่ระลึก/อาหารว่าง

5.4.2.4 เสนอเส้นทางท่องเที่ยวคลองรอบกรุงธนบุรี

รูปแบบการท่องเที่ยว



กลุ่มเป้าหมาย

| | | |
|----------------|--|---|
| กลุ่มแถบเอเชีย | | ระยะเวลาสั้นนิยม SHOPPING |
| กลุ่มแถบยุโรป | | ระยะเวลาสั้น/ยาว ศิลปวัฒนธรรม ธรรมชาติ |
| กลุ่มชาวไทย | | ระยะเวลาวันหยุดติดต่อกัน |

ภาพที่ 5.26 รูปแบบการท่องเที่ยวและกลุ่มเป้าหมาย

5.4.2.5 พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

รูปแบบเรือ ทำการออกแบบเรือโดยสารชนิดทำจากวัสดุไม้จมน้ำ กราบเรือกว้าง เปลือกนอก แข็งแรง เป็นแก่งมีหลังคา มีกำบังลมด้านข้างเรือ ตัวเครื่องอยู่กลางลำ ท้องเรือโค้งมน เพื่อให้เกิดคลื่นน้อยที่สุด ส่วนเรือเพลลาไบจักรยาวควรปรับปรุงเป็นเรือเครื่องกลางลำ ปรับปรุงที่นั่งในเรือให้กว้างพอนั่งได้สบาย

ขนาดเรือ

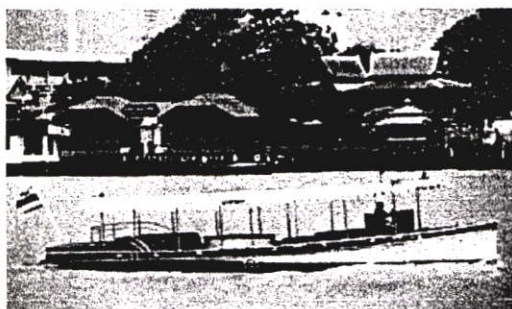
ความยาว

ความกว้าง

ความเร็ว

จำนวนผู้โดยสาร

เก้าอี้



13.8 เมตร

3.20 เมตร

~8 น๊อต

20 คน

โซฟาเบาะหนัง

ขนาดเรือ

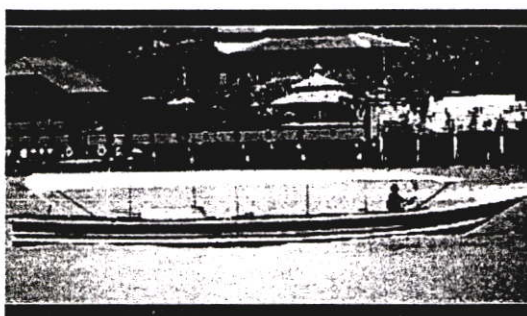
ความยาว

ความกว้าง

ความเร็ว

จำนวนผู้โดยสาร

เก้าอี้



15.8 เมตร

2.42 เมตร

~8 น๊อต

15 คน

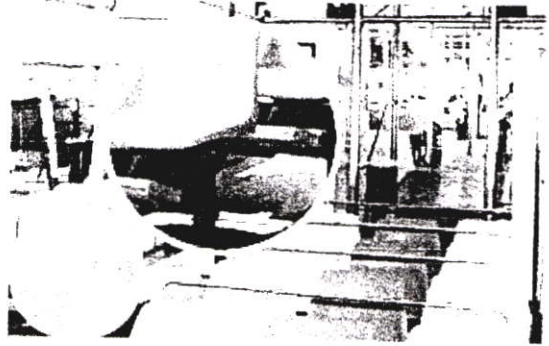
เก้าอี้เบาะหนัง

ภาพที่ 5.27 พาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

5.4.2.6 ความปลอดภัยการเดินทางท่องเที่ยว

ก่อนการเดินทาง

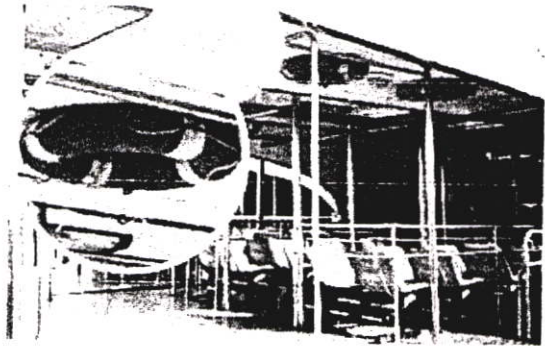
ผู้โดยสารตรวจสอบท่าเรือต้นทาง — ปลายทาง อัตราค่าโดยสาร ประกาศต่างๆที่ประกาศแจ้งไว้ที่ท่าเรือทุกแห่ง ผู้โดยสารควรใช้อาคารพักผู้โดยสารรอเรือ และเมื่อเดินลงไปท่าเรือ กรุณายืนรอที่บริเวณหลังแนวเส้น “สีเหลือง” ผู้สูงอายุ และเด็กเล็กไม่ควรเดินทางทางน้ำตามลำพัง ถ้าจำเป็นให้แจ้งผู้ควบคุมเรือ และผู้โดยสารข้างเคียงให้ความช่วยเหลือขณะขึ้น — ลงเรือ



ภาพที่ 5.28 อุปกรณ์ความปลอดภัยก่อนการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ

ขณะโดยสารเรือ

เมื่อลงเรือแล้ว ขอให้เดินเข้าในตัวเรือ ห้ามยืนบริเวณท้ายเรือ ทำให้เป็นอุปสรรคผู้โดยสารอื่น การเลือกที่นั่งในเรือ ขอให้คำนึงถึงการทรงตัวของเรือเป็นสำคัญ อย่าตื่นตกใจ เมื่อเรือโคลงเพราะคลื่นจากเรืออื่น ไม่ควรดื่มสุรา ของมีนเมา ขณะเดินทางทางเรือ การขึ้น — ลงเรือ ให้เป็นตามลำดับก่อนหลัง ไม่ควรกระโดดหรือแย่งกันขึ้น — ลงเรือ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ การขึ้น — ลงเรือทุกครั้ง ให้เรือจอดเทียบท่าเรียบร้อยก่อน



ภาพที่ 5.29 อุปกรณ์ความปลอดภัยขณะเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ

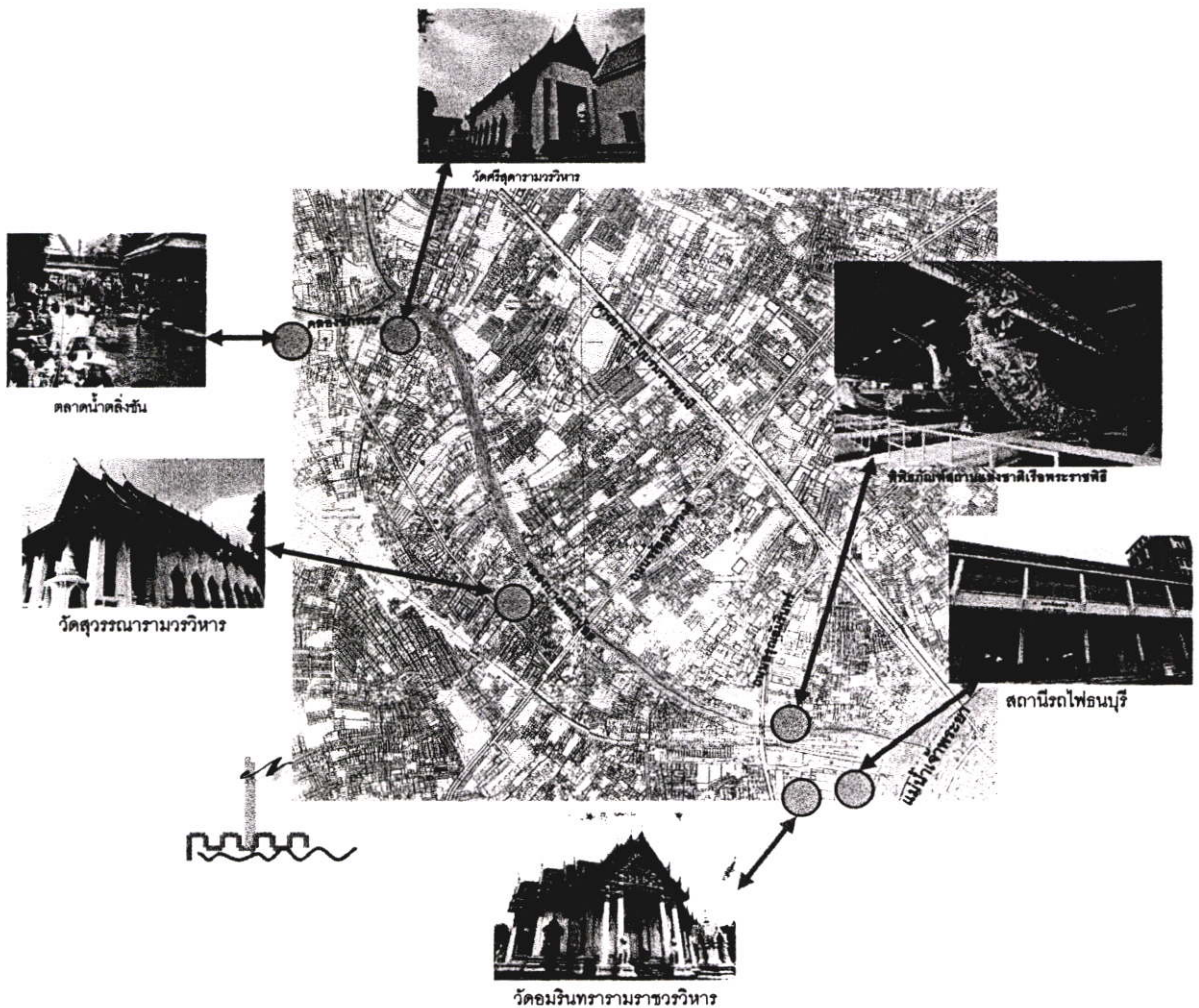
โปรแกรมการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวชาวไทยและเอเชีย

โปรแกรมครึ่งวันช่วงเช้า

9.00 น. – 11.30 น. กิจกรรมไหว้พระ สถานที่สำคัญ

- 9.00น. จอดรถบริเวณลานวัด-ไหว้พระที่วัดอมรินทราราม พร้อมลงเรือที่ท่ารถไฟ
- 9.30 น. ทักสนียภาพปากคลองบางกอกน้อย เดินชมวังหลัง
- 9.45น. เยี่ยมชม พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี
- 10.00น. ไหว้พระวัดสุวรรณาราม เยี่ยมชมจิตรกรรมฝาผนัง
- 10.25น. ขึ้นชมตำหนักแดง ไหว้พระวัดศรีสุดาราม
- 10.55น. เข้าคลองชักพระ แวะชมตลาดน้ำตลิ่งชัน ซื้อผลไม้ฝากคนทางบ้าน
- 11.30น. งบเรือกลับที่ท่ารถไฟโดยสวัสดิภาพ



โปรแกรมการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวชาวไทย เอเชีย ยุโรป
โปรแกรมเต็มวัน

9.00 น. — 15.30 น. กิจกรรมไหว้พระ สถานที่สำคัญ

- 9.00น. จอดรถบริเวณลานวัด-ไหว้พระที่วัดอมรินทราราม พร้อมลงเรือที่ท่ารถไฟ
- 9.30 น. ทักษิณภาพปากคลองบางกอกน้อย เดินชมวังหลัง
- 9.45น. เยี่ยมชม พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี
- 10.00น. ไหว้พระวัดสุวรรณาราม เยี่ยมชมจิตรกรรมฝาผนัง
- 10.25น. ขึ้นชมตำหนักแดง ไหว้พระวัดศรีสุदारาม
- 10.55น. เข้าคลองชักพระ แวะชมตลาดน้ำตลิ่งชัน ชื้อเงาะ มะม่วง
- 11.30น. ชมทัศนียภาพตลอดลำคลอง
- 12.00น. ไหว้หลวงพ่อดึกปากน้ำภาษีเจริญ
- 12.25น. นมัสการอัฐิพระเจ้ากรุงธนบุรีที่วัดอินทารามวรวิหาร
- 12.50น. ไหว้หลวงพ่อบึงศักดิ์จายย์
- 13.15น. ไหว้หลวงพ่อบึงแสนคำจากเชียงตุง วัดหงส์รัตนาราม เดินชมมัสยิดต้นสน และ วัดโมลีฯ ข้ามคลองไปไหว้หลวงพ่อดึกป่าปออง วัดกัลยาฯ เรือมารับที่ท่าหน้า
- 14.15น. ชมพระปรางค์วัดอรุณฯ ผ่านป้อมวิชัยประสิทธิ์ พระราชวังเดิม
- 15.30น. ไหว้สมเด็จพระโตฯวัดระฆังฯ ล่องเรือกลับสู่ท่ารถไฟธนบุรีโดยสวัสดิภาพ

บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า. 2540. แผนการปรับปรุงการเดินเรือโดยสารแม่น้ำเจ้าพระยาแลคลอง : ม.ป.ป.
กรมศาสนา. 2525. ประวัติวัดทั่วราชอาณาจักร. เล่ม 1. กรุงเทพฯ : กรมศาสนา.
กรมศาสนา. 2525. ประวัติวัดทั่วราชอาณาจักร. เล่ม 2. กรุงเทพฯ : กรมศาสนา.
กุลภัทร วนิกสัมบรรณ. 2541. แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยอาศัยเทคนิคการ
วิเคราะห์ระบบตารางกิจกรรมเชิงนิเวศวิทยา กรณีศึกษา พื้นที่เกาะเกร็ด จังหวัดนนทบุรี.
วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหบัณฑิต. สาขาวิชาสถาปัตยกรรม,
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2538. คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว. พิมพ์ครั้งที่ 2.
กรุงเทพฯ.
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2546. แผนแม่บทพัฒนาการท่องเที่ยวกรุงเทพและปริมณฑล.
กรุงเทพฯ.
เฉลิม สุจริต. 2543. วัสดุและการก่อสร้างสถาปัตยกรรม. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
ชฎานินิ จิตรนุเคราะห์. 2543. ปัจจัยทางแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อเขตสบายของโบสถ์ไทย.
วิทยานิพนธ์ หลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีอาคาร
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
ชินกรอนกรूप, บริษัท จำกัด. 2542. โครงการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนา
บริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : เอ็นทีการพิมพ์.
จรัสรัก ห้วยหงษ์ทอง. 2543. แนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำและทางบก
ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมือง
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง. บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
ณัฐยา ทงมี. 2543. เทคนิคการออกแบบและการเลือกวัสดุผนังหลังคาเพื่อใช้ประโยชน์จากน้ำค้าง.
วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีอาคาร
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
คนัย ไชยโยธา. รศ. 2546. ประวัติศาสตร์ไทย ยุคกรุงธนบุรีถึงกรุงรัตนโกสินทร์. พิมพ์ครั้งที่ 1.
กรุงเทพฯ : โอเดียนส โตร์.
ดรณ นาดจำนง. 2544. การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณชุมชนย่านบางยี่ขัน กรุงเทพมหานคร.
วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- แน่น้อย ปัญจพรรค, สมชาย ณ นครพนม. 2535. ศิลปะไม้แกะสลัก สุโขทัย ออยุธยา รัตนโกสินทร์.
กรุงเทพฯ : เจ. พีลัม โพรเซส.
- ทวีเดช ทองอ่อน. 2538. การศึกษาคูณค่าสภาพแวดล้อมเมืองและชุมชนกรุงธนบุรีเพื่อการอนุรักษ์
วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย,
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปริญญา จันทรสุมบัติ. 2541. แนวทางการพัฒนาเขตบางพลัด. กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์
หลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- สมชาติ จึงสิริอารักษ์. 2540. เอกสารประกอบการสอนรายวิชา 262-407 การอนุรักษ์โครงสร้าง
และวัสดุของโบราณสถาน. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สมใจ นิ่มเล็ก. 2539. เครื่องบนและงานประดับของสถาปัตยกรรมไทย. กรุงเทพฯ อมรินทร์พริ้นติ้ง
แอนด์ พับลิชชิ่ง.
- สุริย นศิริธรรมปิติ. 2542. ปัจจัยที่มีผลต่อการควบแน่นในโบราณสถาน : กรณีศึกษา พระอุโบสถวัด
กำแพง. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีอาคาร
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สาธร ทองคำแท้. 2546. การพัฒนาคลองผดุงกรุงเกษมเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ. วิทยานิพนธ์
ปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- อุชมาน ก็หมั่น. 2545. บทบาทวัดในพระพุทธศาสนาต่อการบรรเทาปัญหาที่อยู่อาศัยในเขตเมือง
ชั้นในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์หลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชา
การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ภาคผนวก ก.
เอกสารทางราชการ



คำสั่งคณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ที่ 141 /2547

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมและคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและ
เค้าโครงวิทยานิพนธ์ ของ นางสาวกนกอร อาสาแจ้ง

เพื่อให้การเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ของ นางสาวกนกอร อาสาแจ้ง รหัสประจำตัว
4406-038 เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพจึงแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อควบคุมและ
พิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ ดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

| | | |
|-----------------|------------|--------------------------|
| ศส.สาพล | ดำรงเสถียร | ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ |
| ศส.ดร.เกศลักษณ์ | กถินหอม | ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม |
| ศส.สุรศักดิ์ | กัญชา | ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม |

2. คณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

| | | |
|-----------------|-----------------|---------------|
| ศส.สุวิทย์ | จุฬามาลี | ประธานกรรมการ |
| ศส.สมพล | ดำรงเสถียร | กรรมการ |
| ศส.ดร.เกศลักษณ์ | กถินหอม | กรรมการ |
| ศส.สุรศักดิ์ | กัญชา | กรรมการ |
| จ.ส.ดร.ปริษาพร | วงษ์อนุกร โรจน์ | กรรมการ |

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่

มิถุนายน พ.ศ. 2547

(รองศาสตราจารย์ รวีวรรณ ชินะตระกูล)

คณะบดี



ประกาศบัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
เรื่อง ผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

.....
บัณฑิตวิทยาลัย โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอประกาศรายชื่อหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ หลักสูตรครุศาสตร์ อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ที่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการดังนี้

นางสาวกนกอร อาสาแข็ง รหัสประจำตัว 44064038 ให้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง "แนวทางการพัฒนาพื้นที่กรุงธนบุรีเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ (DEVELOPMENT GUIDELINES OF KRUNGTHONBURE AREA TO RIVER TOURISM)" โดยมี ผศ.สมพล ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผศ.สุรศักดิ์ กังขาว และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2547

ทั้งนี้ให้นักศึกษาค้นคว้าและเขียนวิทยานิพนธ์ โดยปรึกษากับอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนดในระเบียบของบัณฑิตวิทยาลัย

ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ มิถุนายน พ.ศ. 2547

(ผศ.ดร.อิทธิพล แจ่มชัด)

รองคณบดีฝ่ายวิชาการ

ปฏิบัติราชการแทนคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย



ที่ ศธ 0524.04/ 4631

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒๑ ตุลาคม ๒๕๔๗

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นางสาวสุวิพร พงศ์พาณิชย์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม เพื่อการวิจัย

ด้วย นางสาวกนกอร อาสาแจ้ง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม
มหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "แนวทางการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ"

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่อง
ดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหา
ถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ
นางสาวกนกอร อาสาแจ้ง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325



ที่ ศธ 0524.04/ 4631

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒๑ ตุลาคม ๒๕๔๗

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นายวัชรานนท์ พัทฒนันท์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม เพื่อการวิจัย

ด้วย นางสาวกนกอร อาสาแข็ง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม
มหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "แนวทางการพัฒนาพื้นที่กรุงธนบุรีเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ"

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามตามที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนางสาวกนกอร อาสาแข็ง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กิตินหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325



ที่ กศ 0524.04/ 4631

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒๗ ตุลาคม ๒๕๔๗

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นายสดวัน สุ่มซ้าย

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม เพื่อการวิจัย

ด้วย นางสาวกนกอร อาสาแข็ง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "แนวทางการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ"

คณะกรรมการอุดมศึกษา พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามตามที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนางสาวกนกอร อาสาแข็ง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325



ที่ ศธ 0524.04/ 4631

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๗

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นางสาวสุวิมล ปัญจะ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม เพื่อการวิจัย

ด้วย นางสาวกนกอร อาสาแข็ง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "แนวทางการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ"

คณะกรรมการอุดมศึกษา พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนางสาวกนกอร อาสาแข็ง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325

ภาคผนวก ข.
แบบสอบถามการวิจัย

แบบสอบถามประกอบการวิจัย

เรื่อง

ข้อมูลด้านความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ

แบบสอบถาม สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการวิจัยแนวทางการพัฒนาพื้นที่ธนบุรี
เพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

แบบสอบถามความคิดเห็นนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อสอบถามความคิดเห็นและความต้องการ
ของนักท่องเที่ยวต่อการพัฒนาแม่น้ำและคลองเพื่อรองรับการท่องเที่ยวทางน้ำ เป็นข้อมูลเพื่อนำมา
ประกอบการวิจัยในการเสนอรูปแบบการท่องเที่ยวทางน้ำที่เหมาะสม

การวิจัยครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์ในหลักสูตร ครุศาสตร์อุตสาหกรรม
มหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง

แบบสอบถามแบ่งเป็น 2 ตอน

| | | |
|----------|---|-------|
| ตอนที่ 1 | ข้อมูลด้านสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม | 5 ข้อ |
| ตอนที่ 2 | ข้อมูลด้านความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาแม่น้ำ และคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ | 6 ข้อ |

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าท่านคงให้ความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถามตามความเป็น
จริงและขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ตอนที่ 1 ข้อมูลด้านสถานภาพ

- 1.1 เพศ ชาย หญิง
- 1.2 อายุ(ปี) ต่ำกว่า 18 18-25
 26-35 36-45
 46-55 >55
- 1.3 อาชีพ ประกอบธุรกิจส่วนตัว พนักงาน/รับจ้าง/ลูกจ้าง
 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ รับบำนาญ
 อื่นๆ.....
- 1.4 ระดับการศึกษา ประถมศึกษาหรือต่ำกว่าประถมศึกษา มัธยมต้น
 มัธยมปลาย อนุปริญญา
 ปริญญาตรี ปริญญาตรีขึ้นไป
- 1.5 รายได้ ไม่มีรายได้ ต่ำกว่า 3,000 บาท
 3,001 – 6,000 บาท 6,001 – 9,000 บาท
 9,001 – 12,000 บาท 12,001 – 15,000 บาท
 มากกว่า 15,001 บาท

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาแม่น้ำและคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

2.1 ท่านคิดว่าสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำประเภทใดที่ท่านสนใจ

- ประวัติศาสตร์ เช่น โบราณสถาน โบราณวัตถุ สถาปัตยกรรม
- ธรรมชาติ เช่น ทิวทัศน์ ทัศนียภาพ
- ศิลปวัฒนธรรม เช่น ประเพณี วิถีชีวิตชุมชน เอกลักษณ์ท้องถิ่น

2.2 องค์ประกอบที่สำคัญต่อการท่องเที่ยวทางน้ำที่ท่านให้ความสำคัญอะไรบ้าง

- แหล่งท่องเที่ยวริมสองฝั่งคลอง
- ทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ
- ศักยภาพของลำน้ำ
- กิจกรรมการท่องเที่ยวตลอดการเดินทาง
- ระยะเวลาที่เหมาะสมในการท่องเที่ยว
- พาหนะที่เหมาะสมที่ใช้ในการท่องเที่ยว
- โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าจอดเรือ ที่จอดรถ บริการเรือเช่า ร้านอาหารที่ระลึก

- การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ
- การบริการด้านต่างๆ เช่น ความปลอดภัย การให้ข้อมูลข่าวสาร
- ความต้องการของชุมชนที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยว
- อื่นๆ.....

2.3 เพื่อเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ รูปแบบการเดินทางที่น่าสนใจมากที่สุด

- ไปรถ – ล่องเรือกลับ ไปเรือ – กลับรถ
- ไปเรือ – กลับเรือ

2.4 ท่านคิดว่าระยะเวลาที่เหมาะสมต่อการท่องเที่ยวทางน้ำ

- 1-2 ชั่วโมง
- 2-3 ชั่วโมง
- ครึ่งวันช่วงเช้า
- ครึ่งวันช่วงบ่าย
- เต็มทั้งวัน

2.5 ท่านคิดว่าหน่วยงานในภาครัฐที่มีหน้าที่ควรจะสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ
อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2.6 ข้อเสนอแนะที่ท่านคิดว่าจะส่งเสริมต่อการพัฒนาคลองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

.....

.....

.....

.....

.....

ประวัติผู้เขียน

| | |
|------------------|---|
| ชื่อ-นามสกุล | นางสาวกนกอร อ اساแจ้ง |
| วัน เดือน ปีเกิด | 25 เมษายน 2517 |
| ประวัติการศึกษา | พ.ศ.2537 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาช่างเทคนิค สถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตอุเทนถวาย พ.ศ.2542 วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีสถาปัตยกรรม สถาบันราชภัฏพระนคร พ.ศ.2549 ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง |
| ที่ทำงานปัจจุบัน | รับราชการ กลุ่มสถาปัตยกรรม สำนักสถาปัตยกรรม กรมศิลปากร |