

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพพื้นที่ธนบุรีโดยการวิจัยภาคสนาม (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) ทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ	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) ท่าจอดเรือ	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

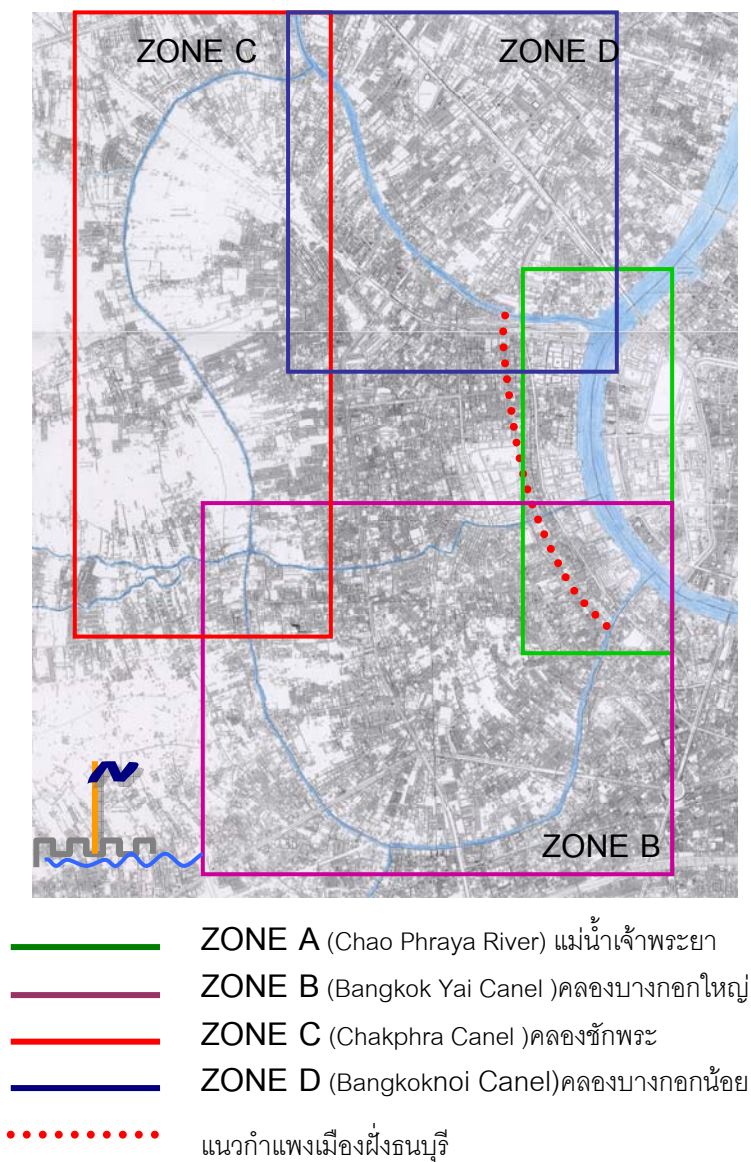
จากตารางที่ 4.2 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ร้อยละ 35.71 มากที่สุด ซึ่งร้อยละ 33.33 นิยมแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติ และร้อยละ 30.95 นิยมแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ ส่วนองค์ประกอบที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยวเป็นทัศนียภาพและบรรยากาศของลำน้ำ ร้อยละ 19.82 รองลงมาเป็นองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวริมสองฝั่งคลอง ร้อยละ 16.22 และ การมีส่วนร่วมของชุมชนที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยว 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 ส่วนแม่น้ำเจ้าพระยาดั้งเดิม ที่ย่านบกกอกก็แคบลง เริ่มตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อย แล้วผ่านหน้าโรงพยาบาลศิริราชไปจนถึงคลองบางกอกใหญ่ ข้างวัดอรุณราชวราราม เมื่อกระแสน้ำมีร่องให้พุ่งตรง ซึ่งจะไหลคล่องกว่าการเลี้ยวคดโค้งไปตามเส้นทางเดิม กระแสน้ำจึงมีกำลังแรง สามารถทำให้คลองลัดขยายกว้างขึ้นด้วยการทำลายสองฟากตลิ่ง จนกลายเป็นลำแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาแทนสายเก่า ส่วนลำแม่น้ำเดิมก็แคบเข้าจนเหลือเป็นคลอง การขุดคลองลัดที่ย่านบางกอกนั้นช่วยย่นระยะทางคมนาคม ย่านดังกล่าวกลายเป็นเกาะ และ ขยายชุมชนใหญ่ขึ้นเป็นบ้านเรือนและเรือสวนมากมาย ในที่สุดก็กลายเป็น "เมือง" อยู่บริเวณสองฟากฝั่งคลองลัดที่กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยากระทั่งในปัจจุบันเมืองมีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วไปตามยุคสมัย

4.2.1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดิน กล่าวได้ว่า เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่เพื่อการพักอาศัยเป็นชุมชนเก่าของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นย่านที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มพื้นที่ และความหนาแน่นของประชากรสูง จึงทำให้พื้นที่มีความอึดอัดยากแก่การขยายตัว โดยเฉพาะในพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยารอบแนวคูเมืองธนบุรีเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินในประเภทสถาบันราชการ เช่น กลุ่มอาคารโรงพยาบาลศิริราช และกลุ่มอาคารราชการในสังกัดกองทัพเรือ นอกจากนี้บริเวณดังกล่าวยังมีการควบคุมทางกฎหมายในเชิงอนุรักษ์ เช่นพระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2535 การควบคุมโดยคณะกรรมการกรุงรัตนโกสินทร์และการควบคุมการก่อสร้างตัดแปลงอาคาร ฯ โดยกระทรวงมหาดไทย โดยบริเวณพื้นที่ที่ศึกษา ร้อยละ 80 เป็นที่ดินเอกชน ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ราชพัสดุ ที่ดินทหาร ที่ธรณีสงฆ์ ที่ดินของการรถไฟไทย

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

หลายแห่ง เช่น ที่ดินของวัดระฆังโฆสิตาราม วัดโมลีโลกยาราม วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร ซึ่งถือว่าเป็นที่ธรณีสงฆ์ แบ่งส่วนเป็นพื้นที่ของโรงเรียน บางส่วนแบ่งให้เข้ากับประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัย ร้านค้า ทั้งให้เช่าระยะสั้นและยาวจนเกิดปัญหาการแออัดยัดเยียดของการปลูกสร้างที่ขาดระเบียบ ขาดความกลมกลืนกับพื้นที่

2) พื้นที่คุ้มครอง เป็นพื้นที่รอบตัวเมืองกรุงธนบุรีเดิม ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินเอกชน ที่เหลือเป็นพื้นที่ทหาร ได้แก่ กรมการขนส่งทหารเรือ กองดุริยางค์ทหารเรือ อยู่ทางตอนเหนือติดถนนอิสรภาพ ช่วงซอยบ้านช่างหล่อลงมาถึงคลองมอญ จากนั้นเป็นที่ดินของศาสนสถานซึ่งเป็นที่ธรณีสงฆ์ที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่

3) พื้นที่ต่อเนื่อง เป็นพื้นที่อยู่รอบนอกถัดจากพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่คุ้มครองต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณสองฟากฝั่งคลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินเอกชน มีการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ร้านค้า และพื้นที่เกษตรกรรม เช่น สวนผัก สวนผลไม้ สวนไม้ประดับ มีที่ดินของราชการขนาดเล็กกระจายอยู่เช่นเดียวกับที่ดินธรณีสงฆ์เป็นที่ตั้งของศาสนสถานด้วย

4.2.1.3 โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

1) โครงข่ายถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนจรัลสนิทวงศ์ ถนนเพชรเกษมและถนนรัชดาภิเษกถนนรัชดาทำพระ โดยถนนแต่ละสายมีสภาพทางกายภาพพอสรุปได้ดังนี้

1.1) ถนนจรัลสนิทวงศ์ เป็นถนนสายหลักที่รองรับปริมาณจราจรแนวเหนือใต้เริ่มจากแยกท่าพระไปจนถึงรอยต่อกับเขตบางกอกน้อยที่สะพานข้ามคลองมอญถนนจรัลสนิทวงศ์มีขนาด 6 ช่องจราจรและมีเกาะกลางถนนแบ่งทิศทางการจราจรตลอดแนวบริเวณทางแยกท่าพระปัจจุบันกรุงเทพมหานครดำเนินการก่อสร้างทางลอดใต้ทางแยกขนาด 3 ช่องจราจรในแนวถนนจรัลสนิทวงศ์ตลอดถนนเพชรเกษมไปยังถนนรัชดาภิเษกแล้วเสร็จทำให้การจราจรเริ่มคล่องตัวมากขึ้น

1.2) ถนนเพชรเกษม เป็นถนนสายหลักอีกสายหนึ่งที่รองรับปริมาณจราจรทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ที่จะมุ่งหน้าขึ้นเหนือหรือมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกถนนสายนี้มี 6 ช่องจราจรแบ่งทิศทางการจราจรออกเป็นข้างละ 3 ช่องจราจรด้วยเกาะกลางที่มีขนาดกว้างประมาณ 4 – 5 เมตร

1.3) ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจรเริ่มจากแยกท่าพระไปทางทิศใต้ไปบรรจบกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินที่แยกมไหศวรรย์ โดยมีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรตลอดแนวถนนสายนี้ทำหน้าที่ในการรองรับปริมาณการจราจรระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรีที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านสะพานกรุงเทพมหานครและสะพานพระราม 3

2) โครงข่ายถนนสายรอง

ถนนสายรองในพื้นที่ประกอบด้วย ถนนอิสรภาพ ถนนวังเดิม ถนนอรุณอมรินทร์ตัดใหม่โดยถนนแต่ละสายมีสภาพทางกายภาพสรุปได้ดังนี้

2.1) ถนนอิสรภาพ เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตธนบุรีและเขตบางกอกน้อยถนนอิสรภาพเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน

2.2) ถนนวังเดิม เป็นถนนสายรองที่มีความสำคัญอย่างมากในเขตพื้นที่บางกอกใหญ่ถนนสายนี้มีแนวเส้นทางที่ขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยานอกเหนือจากการใช้เป็นถนนสำหรับการเดินทางของผู้ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงแล้วถนนสายนี้ยังเป็นที่ตั้งของกองทัพอากาศและวัดอรุณราชวรารามรวมทั้งทำนั้ววัดอรุณที่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเส้นทางสำหรับผู้ที่เดินทางทางน้ำหรือผู้ที่ข้ามไปยังฝั่งพระนครโดยใช้เรือข้ามฟากถนนวังเดิมมีขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนนมีการจัดเดินรถทางเดียว ตั้งแต่ช่วงแยกตัดกับซอยทวีธาภิเศกไปจนถึงแยกถนนตัดใหม่ ส่วนช่วงจากแยกถนนตัดใหม่จนถึงแยกโพธิ์สามต้นจัดเดินรถสองทางช่วงที่เป็นบริเวณทางแยกจะจัดช่องจราจรเข้าสู่วางแยกเป็น 2 ช่องจราจรขาออกจากทางแยกมีช่องจราจร

2.3) ถนนอรุณอมรินทร์ เป็นถนนสายรองขนาด 4 ช่องจราจร ที่ต่อเชื่อมระหว่างถนนวังเดิม กับ ถนนประชาธิปไตยเริ่มจากปลายถนนอรุณอมรินทร์ที่ตัดกับซอยทวีธาภิเศก ในพื้นที่เขตบางกอกใหญ่ตรงไปบรรจบกับถนนประชาธิปไตยบริเวณเชิงสะพานพระปกเกล้า ในพื้นที่เขตธนบุรีถนนสายนี้จะช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรจากถนนอิสรภาพลงได้บางส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า

3) ถนนและซอยอื่นๆ

นอกเหนือจากถนนสายหลักและสายรองดังกล่าวข้างต้นแล้วเขตบางกอกใหญ่ยังมีซอยต่างๆ ที่สำคัญมากมายที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และสายรองบางซอยจะทำหน้าที่คล้ายกับถนนสายรองด้วยการรองรับปริมาณจราจรป้อนเข้าสู่ถนนสายหลัก บางซอยทำหน้าที่เป็นเส้นทางลัดเนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักทำให้การจราจรมีความแออัดเพิ่มขึ้นมากจนเกินความเป็นท้องถิ่นไปก็มีถนนและซอยที่สำคัญในพื้นที่

4) ระบบคมนาคมทางน้ำ

นอกเหนือจากแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วสามารถใช้ลำคลองต่างๆ เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำได้เป็นอย่างดีแม้ว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการไม่มากนักก็ตามเรือโดยสารที่ให้บริการในพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ เรือด่วน เรือข้ามฟาก และเรือหางยาว

4.1) เรือด่วนเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะของ ขนาดเรือกว้าง 2.5 - 4.5 เมตร ยาว 15.14 – 28.20 เมตร ลึก 0.76 – 1.65 เมตร ขนาดน้ำหนัก 10.32-35.52 ตันกรอสส์ น้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารของเรือประมาณ 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. โดยทำเรือในพื้นที่ ได้แก่ ท่าเรือรถไฟ ท่าวังหลัง(ศิริราช)

4.2) เรือข้ามฟาก ในพื้นที่ที่ศึกษาจัดทำเรือข้ามฟากทำ 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 และคลองมอญแล้วยังให้บริการในลักษณะเป็นเสมือนเรือแท็กซี่ผู้ให้บริการสามารถเหมาเรือเพื่อการเดินทางไปตามจุดหมายต่าง ๆ

4.4) เรือท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นเรือยนต์มีเครื่องกลกลางลำและท้ายลำเรือ มีขนาดเล็กจุผู้โดยสารตั้งแต่ 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	9 บาท	วัดราชสิงขร	ราชินี
			ราชวงศ์	เกียกกาย
			นนทบุรี (พิบูลย์ 3)	พายัพ
			เกียกกาย	ราชวงศ์
		11 บาท	วัดราชสิงขร	เกียกกาย
			ราชวงศ์	นนทบุรี (พิบูลย์ 3)
		13 บาท	นนทบุรี (พิบูลย์ 3)	ราชวงศ์
			เกียกกาย	วัดราชสิงขร
			นนทบุรี (พิบูลย์ 3)	วัดราชสิงขร

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

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

ตารางที่ 4.5 เรือท่องเที่ยวในคลอง

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

จะเห็นว่าโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ 2 ทาง คือการคมนาคมทางบกและทางน้ำ เนื่องจากพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ชั้นในที่เป็นรอยต่อ และทางผ่านการเดินทางจากแหล่งพักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร และในพื้นที่รอบนอกที่มีการขยายตัวใหม่

เมื่อพิจารณาสภาพโครงข่ายการคมนาคมประกอบกับศักยภาพและความสำคัญของพื้นที่แล้วพบว่า รอบโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในพื้นที่ไม่มีความสมบูรณ์ ประกอบกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เมืองประวัติศาสตร์ รูปแบบของถนนที่มีอยู่เดิมมีขนาดเล็กไม่เพียงพอต่อความหนาแน่นของการจราจร ประกอบกับพื้นที่อนุรักษ์มีโบราณสถานและสถานที่สำคัญอยู่เป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดความหนาแน่นของการจราจรเข้าทำส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของโบราณสถานและสถานที่สำคัญ

การคมนาคมทางน้ำจึงมีความสำคัญและเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกรูปแบบหนึ่ง เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์เป็นเมืองที่อยู่อาศัยการคมนาคมทางน้ำมาแต่โบราณ จนกระทั่งในปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำ นับว่ายังมีบทบาทอยู่มากทั้งนี้เพราะชุมชนกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นชุมชนเกษตรกรรมที่อยู่อาศัยหนาแน่นตามริมคลองและพื้นที่สวนสลิกที่ยากแก่การเดินทางโดยรถยนต์ ประกอบกับปัญหาการจราจรทางบก จึงทำให้การเดินทางทางน้ำมีบทบาทมากขึ้นทุกวัน โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน

4.2.1.4 ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ในปัจจุบันการดำเนินการขึ้นอยู่กับการควบคุมดูแลจากส่วนกลางของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรุงเทพมหานคร จึงมักไม่ค่อยประสบปัญหาทางด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการเท่าใดนักเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวมานานแล้ว เว้นเสียแต่บริเวณสวนสลิกในย่านคลองชักพระ อาจไม่ทั่วถึงในด้านของการบริการกำจัดขยะมูลฝอย การบริการโทรศัพท์สาธารณะ การบริการน้ำประปา เป็นต้น โดยปัญหาพื้นที่มักจะเกิดขึ้นกับพื้นที่ชั้นใน ปัญหาน้ำท่วมขังในฤดูน้ำหลากและเวลาฝนตกหนัก เพราะเป็นที่ลุ่ม ลักษณะโครงข่ายแนวท่อระบายน้ำไม่ทั่วถึงในซอยลึก คูคลองที่มีอยู่เดิมดินเงินไม่สามารถน้ำได้ทันและปัญหาขยะตกค้าง

4.2.1.5 ลักษณะทางจินตภาพ

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

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

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

เป็นเส้นทางติดต่อในพื้นที่ธนบุรี ตลอดจนพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางทางน้ำจึงมีความชัดเจนพอสมควรแต่ยังขาดการส่งเสริมเพื่อยืนยันคุณลักษณะ (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 ท่าน้ำ บริเวณสถานีรถไฟบางกอกน้อย บริเวณศาสนสถานที่อยู่ริมน้ำ เช่น วัดอรุณราชวราราม วัดระฆังโฆสิตาราม ปัญหาของที่รวมกิจกรรมที่เกิดการขยายตัวด้านพาณิชยกรรมในขณะที่พื้นที่จำกัด ผลที่ตามมาคือ ความหนาแน่นของกิจกรรมการค้าและการบริการ การขาดระเบียบและความสับสนที่เกิดขึ้น จะทำให้คุณภาพของความเป็นที่รวมกิจกรรมที่ดีลดลง จึงควรมีการแก้ไขโดยการควบคุม จักรเย็บ และปรับปรุงทางกายภาพ

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 มีการสร้างอาคารให้เป็นทีเกะกะกรงรังที่หมายตา จนบางแห่งมีขนาดที่ข่มที่หมายตา เป็นการทำลายที่หมายตาของผังธนบุรี



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 และพื้นที่ขึ้นในตามการขยายตัวของแนวถนนตรอก ซอย แต่ผังธนบุรีเป็นย่านพักอาศัยที่กำลังถึงจุดอิ่มตัว จึงยังเหลือที่โล่งว่างที่ยังไม่พัฒนาตามสวนลี้กแถบคลองชักพระที่เป็นสวนผลไม้ดั้งเดิมและเป็นที่ดินเกษตรกรรมที่อยู่ห่างไกลจากถนนสายสำคัญ ส่วนที่โล่งที่เห็นได้ชัดเป็นบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และลำคลองต่างๆในพื้นที่ เป็นที่ว่างเล็กๆ ตามวัดวาอารามสำหรับประกอบพิธีกรรมทางศาสนา และงานประเพณีอื่น ๆ ซึ่งคาบเกี่ยวกับที่โล่งของพื้นที่อนุรักษ์ เนื่องจากในพื้นที่มีโบราณสถานและสถานที่ราชการอยู่มาก

4.2.1.7 คุณภาพสิ่งแวดล้อม

1) ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เนื่องจากพื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในซอยลึก การจัดการบริการจัดเก็บขยะมูลฝอยทำได้ไม่สะดวก ทั้งทางบกและทางน้ำ ถึงแม้มีการจัดเก็บขยะโดยกรุงเทพมหานครทั้งทางเรือและรถ แต่ยังมีขยะตกค้างอยู่อีกเป็นจำนวนมาก และขยะส่วนหนึ่งได้ถูกทิ้งลงสู่คูคลองและแม่น้ำเจ้าพระยา

2) ปัญหาทางด้านคุณภาพอากาศ เสียง และควัน พบว่าส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่ได้รับผลกระทบจากปริมาณการจราจร จำนวนขดยานที่สูงขึ้น และยังเกิดจากเรือโดยสาร เรือหางยาว เรือบริการนักท่องเที่ยวที่สัญจรในคลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ คลองมอญ ที่มีระดับเสียงที่ดังเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ ช้างยังมีควันที่เกิดขึ้นจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์เข้ามาก่อความรำคาญให้กับชุมชนตลอดแนวคลอง

4.2.1.8 การวิเคราะห์ทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคม

1) ลักษณะทางประชากร พบว่าเนื่องจากกรุงเทพมหานครมีวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานมายาวนาน รูปแบบการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงของเมืองปัจจุบันทำให้กรุงเทพมหานครโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นในตั้งแต่แนวริมแม่น้ำเจ้าพระยามาจนถึงถนนอิสรภาพ ถนนจรัลสนิทวงศ์ และตามแนวคลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย จึงทำให้แนวโน้มการพัฒนาเมืองและการขยายตัวของประชากรมีทิศทางขยายตัวออกไปทางพื้นที่รอบนอก ตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักและเส้นทางคมนาคมที่ตัดขึ้นใหม่ ลักษณะของประชากรส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยดั้งเดิม และผู้ที่อยู่อาศัยใหม่ในเขตเมือง เช่น กลุ่มบ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นใหม่ กลุ่มหอพักในบริเวณชุมชนวัดระฆัง ชุมชนศาลาต้นจันทร์

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

4.2.1.9 รูปแบบวิถีชีวิตของเมืองกรุงเทพมหานคร

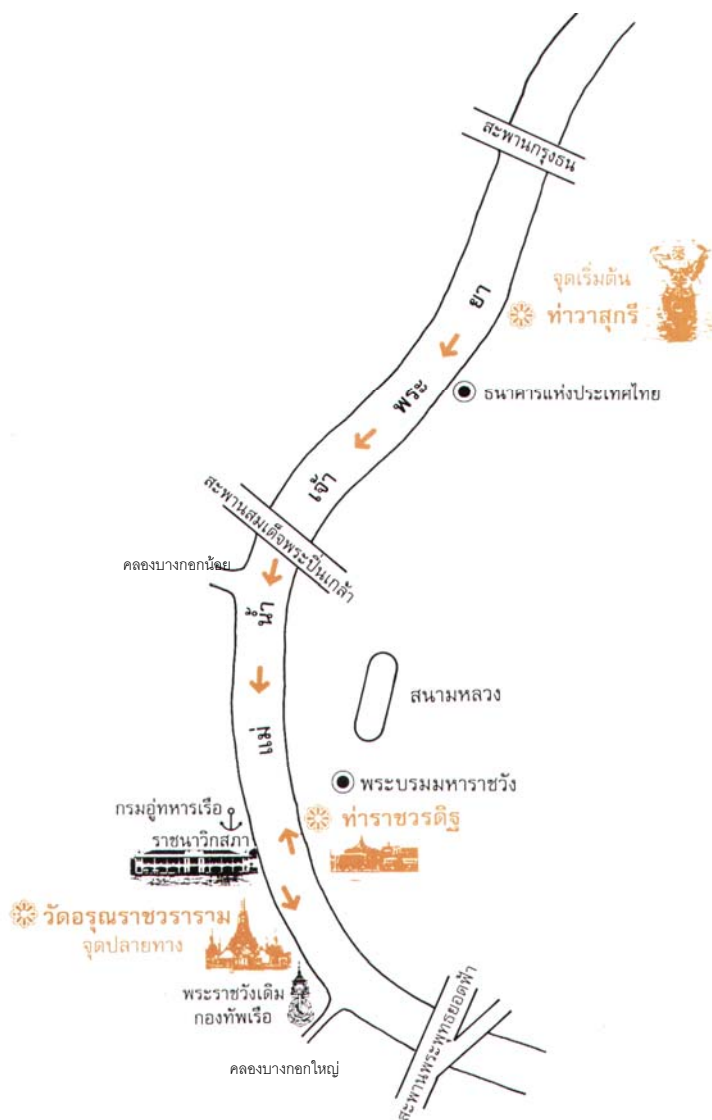
จากการศึกษาพบว่า สามารถแยกออกตามลักษณะอาชีพได้ 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มคนดั้งเดิม ที่ยังประกอบอาชีพเกษตรกรรม ศิลปหัตถกรรมในครัวเรือน กลุ่มอาชีพคนสมัยใหม่ที่ประกอบอาชีพในระบบกิจกรรมทั้งในภาครัฐและเอกชน กรุงเทพมหานครเป็นเมืองผสมผสานเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกัน และยังคงปรากฏความเด่นชัดของรูปแบบวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชนชาวไทยที่มีความสัมพันธ์อยู่กับน้ำ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

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



ภาพที่ 4.4 ขบวนเรือประเพณีชักพระ

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



เส้นทางการบรรพชนเรือพระราชพิธีทางชลมารค



ภาพที่ 4.5 รื้อกระบวนเรือพระราชพิธีทางชลมารค

4.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านศักยภาพของลำน้ำ

4.2.2.1 ลักษณะทางกายภาพลํานํ้า

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 ขุดตั้งแต่คลองบางกอกน้อยบริเวณหน้าสถานีรถไฟ บางกอกน้อย ไปถึง คลองบางกอกใหญ่ บริเวณหน้าวัดอรุณราชวราราม เพื่อความสะดวกในการค้าขายซึ่งสมัยนั้นจะติดต่อกับโปรตุเกส และจีน

ครั้งที่สอง ขุดในสมัยพระมหาจักรพรรดิ ขุดคลองบางกอกน้อยเชื่อมสายใน ระหว่าง คลองบางกอกน้อย ส่วนที่เป็น แม่น้ำเจ้าพระยาเดิมตรงวัดสุวรรณคีรีกับคลองบางกรวยตรงวัดชลอ

ครั้งที่สาม ขุดในสมัยพระเจ้าปราสาททองจากวัดเฉลิมพระเกียรติมาเชื่อมกับปากคลองบางกรวยในปัจจุบัน (แม่น้ำ เจ้าพระยาเดิม) สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีสถานที่ที่น่าสนใจมากมาย

2) คลองบางกอกน้อย เป็นคลองสำคัญซึ่งจะต้องอนุรักษ์ไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พุทธศักราช 2510 เริ่มปากคลองตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาทางเหนือสถานีรถไฟธนบุรี ไหลไปเชื่อมกับคลองบางขุนศรีที่บริเวณตรงข้ามวัดสุวรรณคีรี (วัดชีเหล็ก) กว้างเฉลี่ยประมาณ 30 เมตร ยาวประมาณ 3.3 กิโลเมตร เดิมเมื่อแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านสามเสนแล้ว จะไหลเข้าคลองบางกอกน้อย คลองบางขุนศรี หรือคลองชักพระไปออกคลองบางกอกใหญ่ เป็นคลอง ที่มีหน้าที่เป็นคลองระบายน้ำ และเพื่อการคมนาคมทางน้ำโดยในเส้นทางดังกล่าวมีเรือยนต์ และเรือหางยาวแล่นรับส่งบริการผู้โดยสาร

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

4) คลองชักพระ (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) คลองชักพระ (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.

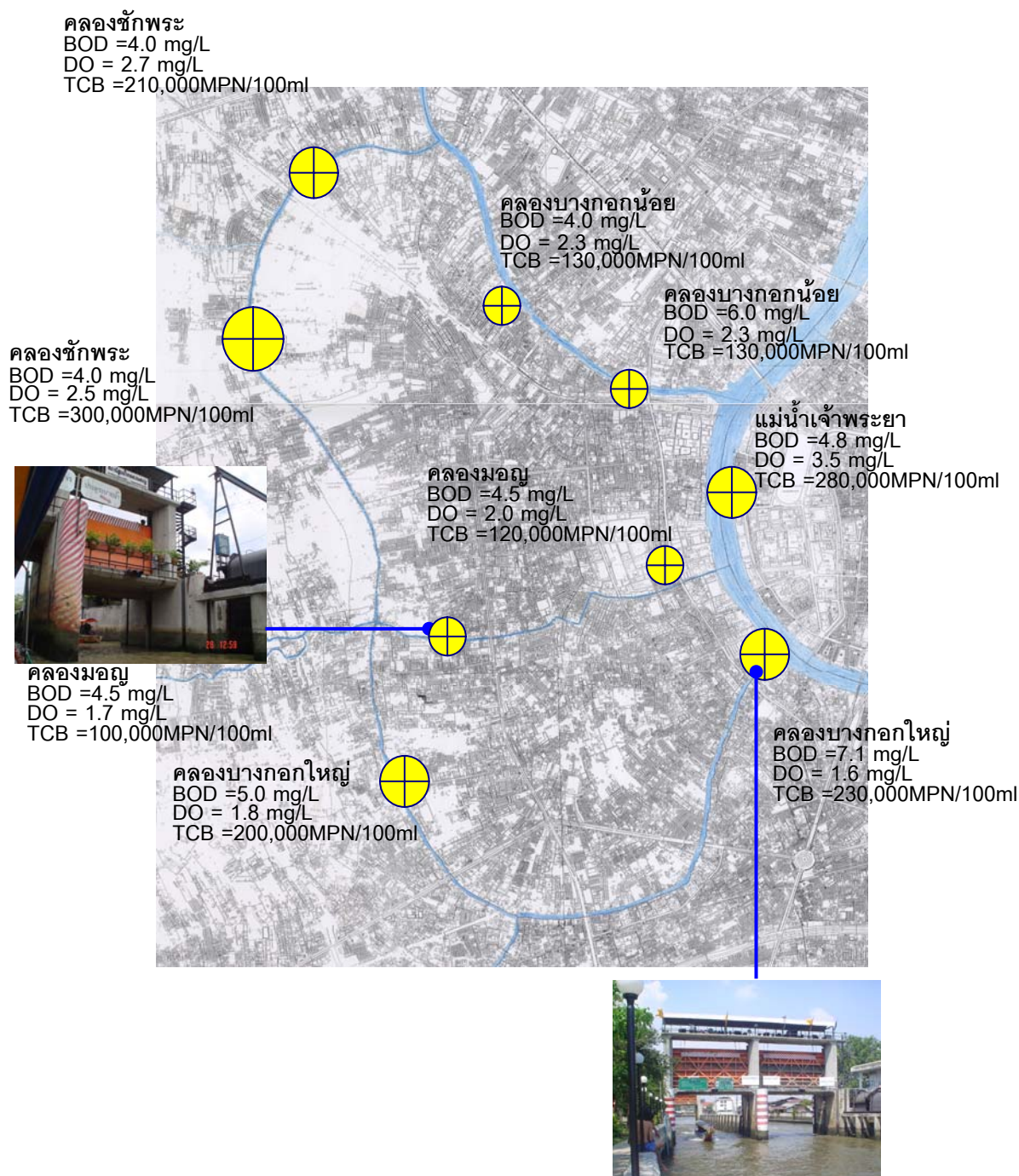
ตารางที่ 4.6 คุณภาพน้ำในแม่น้ำ คลองสายหลักและสายรอง

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 ท่าน้ำสรพรพารหารเรือ	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 (°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/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 สะพานเจริญพาสณ์	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.พาณิชย์การธนบุรี	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 ทัศนียภาพริมน้ำ และจากมนุษย์สร้างขึ้น เช่น โบราณสถาน ศาสนสถาน พระราชวัง โดยส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ โบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรมและประเพณีรวมทั้งทัศนียภาพของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งตั้งอยู่ในลำน้ำหรือบนสองฟากฝั่งของลำน้ำ หรือสามารถมองเห็นได้จากเรือ จากการศึกษาการ

ท่องเที่ยวทางน้ำซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางน้ำเป็นสื่อกลาง เป็นการท่องเที่ยวแบบเพลินทางและจัดกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวตลอดการเดินทางท่องเที่ยว ตามลักษณะที่ตั้งทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่ม

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

1. ทรัพยากรท่องเที่ยวในกำแพงเมืองธนบุรี

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

2. ทรัพยากรท่องเที่ยวนอกกำแพงเมืองธนบุรี

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

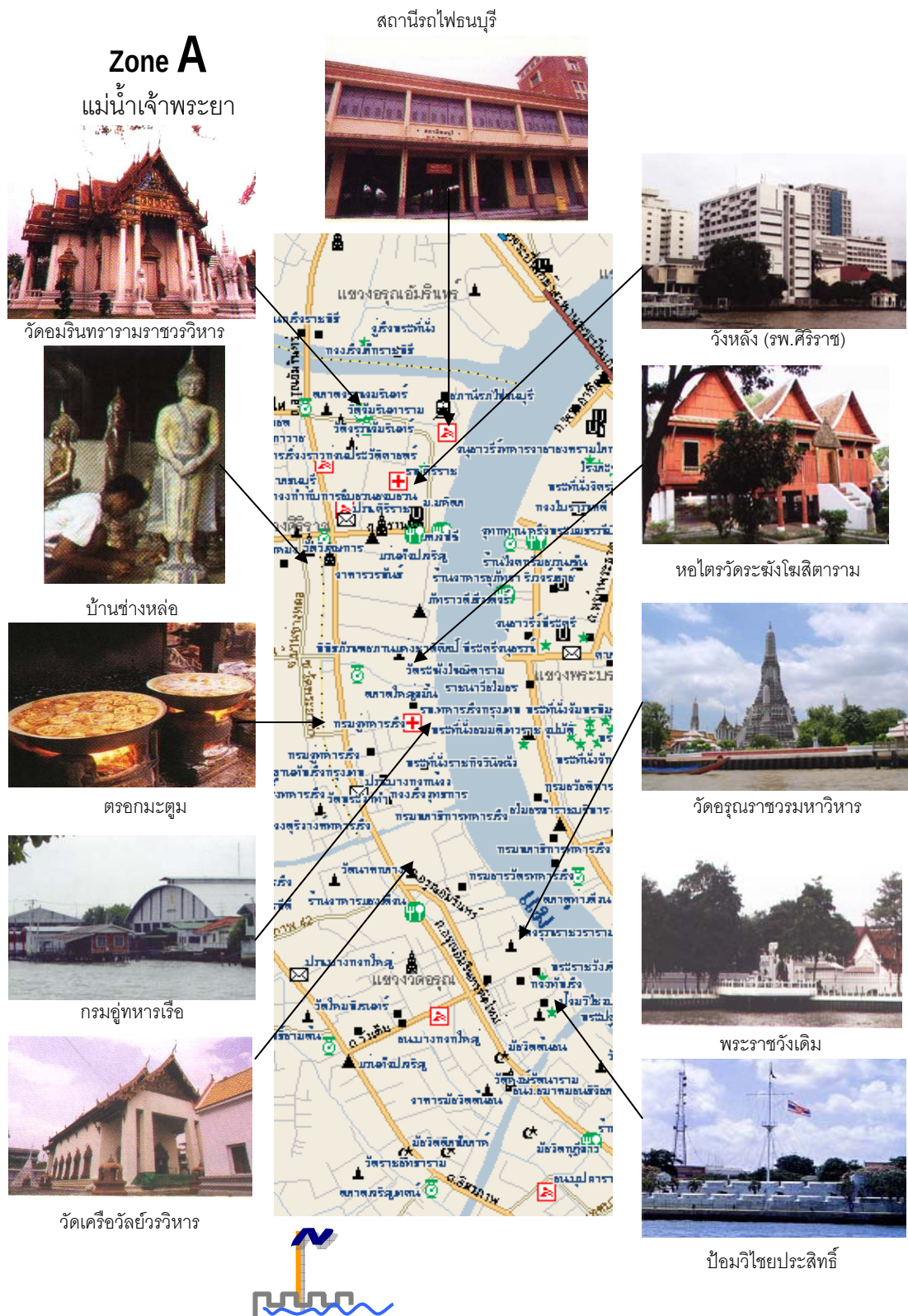
จะเห็นว่าทรัพยากรท่องเที่ยวฝั่งตะวันตกในกำแพงเมืองส่วนใหญ่เป็นประเภทประวัติศาสตร์ มีจำนวน 11 แห่ง หรือ คิดเป็นร้อยละ 68.75 ซึ่งได้แก่ สถานีรถไฟธนบุรี โรงพยาบาลศิริราช วัด 6 แห่ง (วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร, วัดระฆังโฆสิตารามวรมหาวิหาร, วัดเครือวัลย์วรวิหาร, วัดอรุณราชวรรมหาวิหาร, วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร, วัดหงส์รัตนาราม พระราชวังเดิม , พระราชินีเวสน์(กรมอุท่าหารเรือ) , ป้อมวิไชยประสิทธิ์ และมัสยิดต้นสน ส่วนประเภทศิลปวัฒนธรรม/ประเพณี/กิจกรรม จำนวน 5 แห่ง หรือ คิดเป็นร้อยละ 31.25 ซึ่งได้แก่ ตลาดศาลาน้ำร้อน ภัตตาคารดิเชยเตอร์ ตรอกมะตูม บ้านช่างหล่อ บ้านบุขันลงหิน/บ้านเนินซ้องวง 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 ฐานขนส่งยุทธปัจจัยในสงครามโลกครั้งที่ 2
2	วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร	-	สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีทรงบูรณะ
3	โรงพยาบาลศิริราช	-	โรงพยาบาลแรกที่มีการรักษาแพทย์สมัยใหม่(พ.ศ.2429) พิพิธภัณฑ์สืบจากศพ
4	วัดระฆังโฆสิตาราม	ปิดทองหลวงพ่อโตวันสงกรานต์	ที่พำนักของสมเด็จพระพุฒาจารย์(โต พรหมรังสี) หอไตรแฝด 3 หลัง ทรงไทยเครื่องไม้
5	พระราชวังเวสตัน (กรมอุทหาเรื่อ)	วันที่ระลึกสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี	พระราชวังเวสตันเดิมของเจ้านายหลายรัชกาล
6	วัดเครือวัลย์วรวิหาร	-	สร้างในสมัยอยุธยา บูรณะโดยเชื้อพระวงศ์รัชกาล ที่ 3
7	วัดอรุณราชวรรมหาวิหาร	-	วัดประจำรัชกาลที่ 2 สร้างในสมัยอยุธยา
8	พระราชวังเดิม	วันที่ระลึกสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี	ที่ประทับของสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี
9	ป้อมวิไชยประสิทธิ์		สร้างในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช
10	วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร	-	สร้างสมัยอยุธยา รัชกาลที่ 2 ทรงบูรณะ หอพระไตรปิฎก หอสมเด็จพระ
11	วัดหงส์รัตนาราม	-	ศาลสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี สระน้ำมณฑศัศศีลสิทธิ์ พระพุทธรูปหลวงพ่อด้านจากเชียงคัง
12	มัสยิดต้นสน	พิธีถือศีลออกบวช	มัสยิดแห่งแรกในประเทศไทย เรียกชื่อดินแดนจากฝรั่งเศส
13	ตลาดศาลาน้ำร้อน	-	สันนิษฐานว่าเป็นชื่อตามสถานที่อยู่ตามเส้นทางไปสักการะพระพุทธรูปาทสระบุรี
14	ภัตตาคารดิเฑียรเตอร์	ลานคนเมือง จัดนิทรรศการศิลปะ	โรงละครกลางแจ้ง
15	ตรอกมะตูม	ชาวบ้านนิยมทำมะตูม	-
16	บ้านช่างหล่อ	ช่างโบราณหล่อพระทุกแบบ/ขนาด	-
17	บ้านบุขนลงหิน/บ้านเนินฆ้องวง	ขันน้ำ พานรอง / เครื่องดนตรีไทย	-
18	ตรอกข้าวเม่า	ชาวบ้านนิยมทำข้าวเม่า ข้าวเหนียวแดง	-

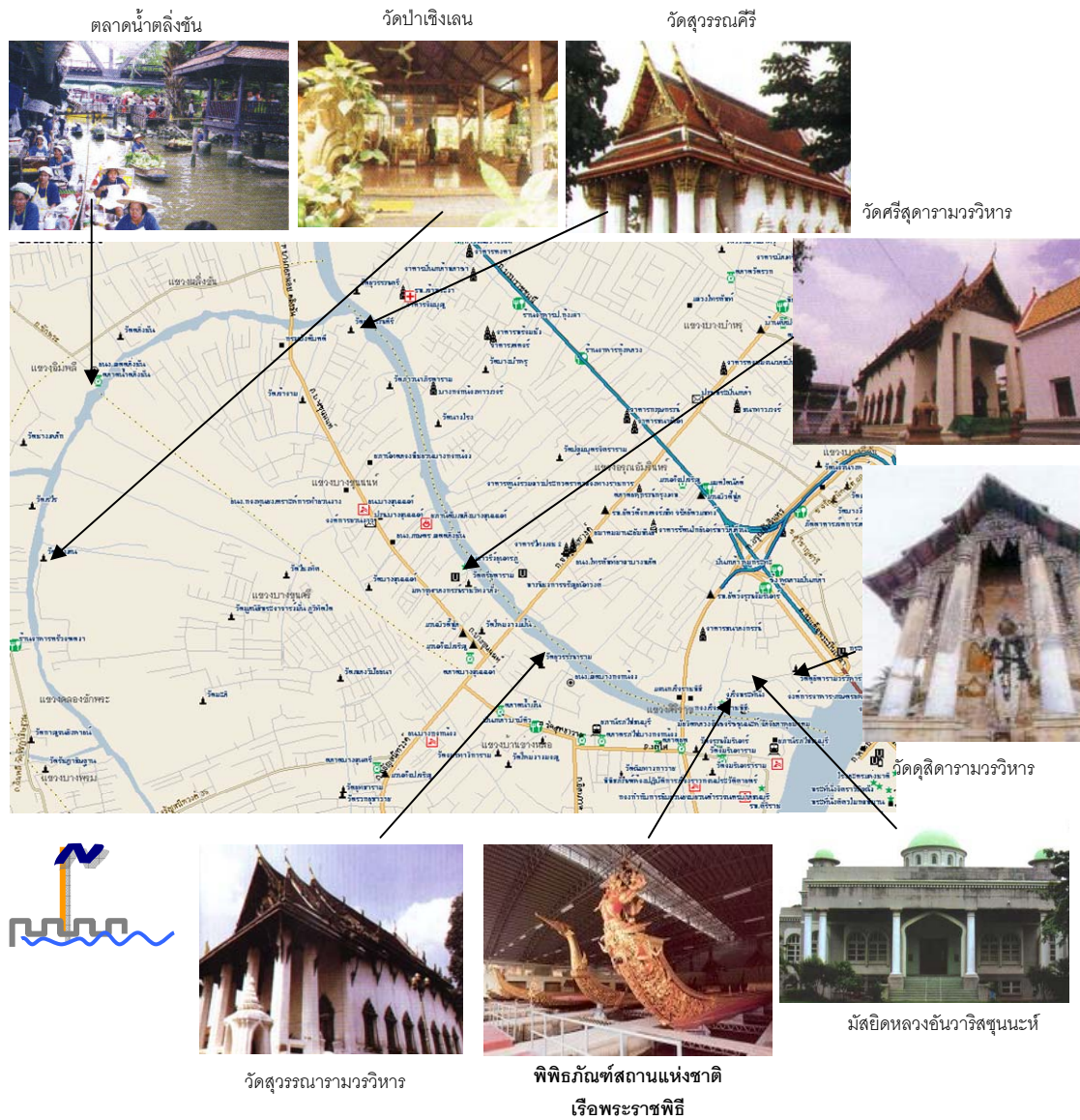
ตารางที่ 4.8 รายชื่อสถานที่สำคัญนอกกำแพงเมืองธนบุรี

	สถานที่	กิจกรรม	สิ่งสำคัญ
1	วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร	ประเพณีทิ้งกระจาด ทุกเดือน 7 ของทุกปี	ศิลปะแบบพระราชนิยม ชุมชนกุฎีจีน
2	วัดสังข์กระจายวรวิหาร	-	พระพุทธรูปหลวงพ่อกัจจายน์และสังข์ หมู่กุฎีเรือนไม้ทรงมนิลา
3	โรงเรียนฤทธิธรรค์ร่อน	-	พิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นคุณหลวงฤทธิธรรค์ร่อน
4	วัดราชคฤห์วรวิหาร (บางยี่เรือมอญ)	เทศกาลทำบุญของกลุ่มวัดบางยี่เรือ (ม.ค.-มี.ค.)	วัดมอญสมัยอยุธยา ที่เก็บอัฐิของพระยาพิชัยดาบหัก
5	วัดจันทารามวรวิหาร (บางยี่เรือกลาง)		ภาพเขียนเครื่องตั้งบูชาแบบกระบวนจีน
6	วัดอินทารามวรวิหาร (บางยี่เรือนอก)		ที่ปฏิบัติกรรมฐาน ที่ประดิษฐานพระบรมศพถวายพระเพลิงและบรรจุพระบรมศพ
7	วัดเวฬุราชิน(บางยี่เรือใน)		วัดที่สร้างจากเงินภาษีไม้ไผ่สีสุก
8	กุฎีเจริญพาศน์(กุฎีขาว)	พิธีเข้าเส้น มุสลิมชีอะห์(11 วัน)	อาคารทรงไทยก่ออิฐถือปูนแห่งเดียวในโลก
9	วัดประดู่ฉิมพลี(ประดู่นอก)	-	พระเจดีย์ศิลปะรามัญ รูปปั้นหลวงปู่โต๊ะ
10	วัดคูหาสวรรค์วรวิหาร	-	ด่านอารักขากรุงธนบุรี ชุมชนดั้งเดิมธนบุรี
11	วัดป่าเชิงเลน	วิปัสสนากรรมฐาน และปฏิบัติธรรม	ตั้งอยู่บนดินเลนเก่าแก่กว่า 200 ปี
12	พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี	-	โรงเก็บเรือพระราชพิธี ฝีมือช่างสมัยรัตนโกสินทร์
13	มัสยิดหลวงอันซอร์ริชชุนนะห์	พิธีถือศีลออกบวช	รัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานที่ดินให้จากการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างสถานีรถไฟธนบุรี
14	วัดดุสิตารามวรวิหาร	-	จิตรกรรมฝาผนังช่างสมัยรัชกาลที่ 1 ภาพนรกภูมิ
15	วัดสุวรรณารามราชวรวิหาร	-	อดีตเป็นลานประหารเชลยพม่า ตลาดไร่แคน
16	วัดศรีสุดารามวรวิหาร	-	เขตอบถัยทาน ปลาสาวย
17	วัดนายโรง(ละครท่า)	-	สร้างโดยผู้เล่นละคร นายโรง สมัยรัชกาลที่ 4
18	วัดกวางนิกิตาราม	-	จิตรกรรมฝาผนัง เทคนิคแบบตะวันตก
19	วัดสุวรรณคีรี(จีเหล็ก)	-	บรูณะปฏิสังขรณ์โดย กรมพระยามหาสุรสีหนาท ในสมัยรัชการที่ 1
20	วัดชีโนรสารามวรวิหาร	-	สร้างโดยสมเด็จพระมหาสมณเจ้ากรมพระปรมานุชิตชิโนรส จิตรกรรมพื้นสีดำ
21	วัดพระยาทำ	-	ธรรมาสันสลักไม้สกุลช่างอยุธยาตัวนกซ้อนลาย
22	ที่นอนบางกอกน้อย	-	โรงงานที่นอนนุ่นแห่งแรก
23	ตลาดน้ำตลิ่งชัน	ตลาดน้ำ ทวีร์คลอง	ตลาดค้าขายพืชผลทางการเกษตร





ภาพที่ 4.8 สถานที่สำคัญริมคลองบางกอกใหญ่



ภาพที่ 4.9 สถานที่สำคัญริมคลองบางกอกน้อย-คลองชักพระ

4.2.3.1 การวิเคราะห์สภาพอาคารในพื้นที่

พื้นที่เฉพาะบริเวณซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศาสนสถานที่สำคัญหลายแห่ง อาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มากมาย มีคุณค่าสมควรอนุรักษ์ อยู่ในสภาพดี สภาพปานกลาง สภาพทรุดโทรม และสมควรปรับปรุงหรือรื้อถอน สามารถจำแนกรายละเอียดได้ดังนี้

ตารางที่ 4.9 การวิเคราะห์ประเมินสภาพแหล่งท่องเที่ยวและอาคาร โบราณสถาน

รายชื่อกลุ่มอาคาร	หลักในการพิจารณา					หมายเหตุ
	มีคุณค่าสมควรอนุรักษ์ไว้	สภาพดี	สภาพปานกลาง	สภาพทรุดโทรม	สภาพเสื่อมโทรมสมควรรื้อถอน	
	◆	A	B	C	D	
สถานีรถไฟธนบุรี	◆	◆				สภาพที่จอดรถ และพื้นที่ขาดการดูแล
วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร	◆	◆				การใช้ที่ดินข้างวัด เป็นที่จอดรถ ทางเข้ามีรถรับจ้างจอด
โรงพยาบาลศิริราช	◆	◆				สภาพที่จอดรถ และพื้นที่ขาดการดูแล
วัดระฆังโฆสิตาราม	◆	◆				ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด
กรมอุทหาเรือ	◆	◆				บุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่ไม่ได้
วัดเครือวัลย์วรวิหาร	◆	◆				ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด
วัดอรุณราชวรรมหาวิหาร	◆	◆				ด้านหลังวัดอรุณราชวรรมามีความไม่เป็นระเบียบ
พระราชวังเดิม	◆	◆				บุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่ไม่ได้
ป้อมวิไชยประสิทธิ์	◆	◆				บุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่ไม่ได้
วัดโมลีโลกยารามราชวรวิหาร	◆	◆				อาคารพักอาศัยรอบนอกมีสภาพทรุดโทรม
วัดหงส์รัตนาราม	◆		◆			กุฏิสงฆ์และหอไตรอยู่ในสภาพทรุดโทรม
มัสยิดต้นสน	◆	◆				ทางเข้ามีการตั้งวางของไม่เป็นระเบียบ
ตลาดศาลาน้ำร้อน			◆			ที่ว่างโล่งขาดการพัฒนา ภายในตลาดขาดการจัดพื้นที่
ภัตตราคารเรือ			◆			ไม่มีที่จอดรถ
ตรอกมะตูม				◆		ซอยคับแคบไม่เป็นระเบียบ
บ้านช่างหล่อ				◆		ขาดการดูแลด้านความสะอาดของพื้นที่
บ้านบุขันลงหิน/บ้านเนินฆ้อวง				◆		ทางเดินชำรุด และ ขาดความปลอดภัย
ตรอกข้าวเฒ่า				◆		ขาดการดูแลด้านความสะอาดของพื้นที่
วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร	◆	◆				ที่ว่างโล่งขาดการพัฒนา ภายในตลาดขาดการจัดพื้นที่
วัดสังฆะระจาญวรวิหาร	◆	◆				อาคารอยู่ในสภาพดีมีพื้นที่เปิดโล่งค่อนข้างมาก
โรงเรียนกัทธิธรรงศ์รอน	◆	◆				ตึกอำนวยการอาคารอนุรักษ์อยู่ในสภาพดี
วัดราชคฤห์วรวิหาร	◆	◆				รูปทรงอาคารภายในวัดและภายนอกไม่มีความสัมพันธ์กัน
วัดจันทารามวรวิหาร	◆	◆				การใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น มีกองมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้
วัดอินทารามวรวิหาร	◆	◆				พระปรางค์ภูมิสถานทรุดโทรมมีการใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม
วัดเวฬุราชิน	◆		◆			การใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น มีกองมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้
กุฏิเจริญพาศน์(กุฏิขาว)	◆	◆				ได้รับการดูแลอย่างดี
วัดประดู่ฉิมพลี	◆					วิหารค่อนข้างทรุดโทรม การใช้ที่ดินหนาแน่นมาก
วัดกุหาสวรรค์วรวิหาร	◆		◆			อาคารพักอาศัยรอบนอกมีสภาพทรุดโทรม กิจกรรมสับสน
วัดป่าเชิงเลน	◆	◆				สภาพดินอ่อน ขาดการพัฒนาให้คงสภาพเดิม
ตลาดน้ำตลิ่งชัน			◆			ขาดการดูแลและ การจัดระเบียบผู้ค้าขายในคลอง/บนบก

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

รายชื่อกลุ่มอาคาร	หลักในการพิจารณา					หมายเหตุ
	มีคุณค่าสมควรอนุรักษ์	สภาพดี	สภาพปานกลาง	สภาพทรุดโทรม	สภาพเสื่อมโทรมสมควรรื้อถอน	
	◆	A	B	C	D	
พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี	◆	◆				บริเวณทางเดินเข้าอาคารดูแล ปัญหาน้ำท่วม
มัสยิดหลวงอันซอร์ซุนนะห์	◆		◆			ได้รับการดูแลอย่างดี
วัดคูลีคารามวรวิหาร	◆		◆			อุโบสถขาดการบูรณะจากน้ำท่วม
วัดสุวรรณารามราชวรวิหาร	◆		◆			การใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น มีกองมูลฝอย
วัดศรีสุทธาวาสวรวิหาร	◆		◆			ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด
วัดนายโรง(ละครท่า)	◆		◆			ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด
วัดกวางนิกิตาราม	◆		◆			สภาพการใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม
วัดสุวรรณคีรี(ขี้เหล็ก)	◆		◆			ขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่ภายในวัด

จากตารางที่ 4.9 กลุ่มอาคารสภาพดี ได้แก่ วัดเครือวัลย์ พระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี ซึ่งกลุ่มอาคารดังกล่าวเป็นสถานที่ทำการของกองทัพเรือได้ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานและอาคารอนุรักษ์ กลุ่มวัดสังข์กระจายและโรงเรียนฤทธิณรงค์รอน ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดีโดยเฉพาะในเขตสังฆาวาสมีความเป็นระเบียบสะอาดมีการบูรณะดูแลรักษาปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยอาคารที่สมควรได้รับการอนุรักษ์ ส่วนกลุ่มบางซื่อเรือ วัดราชคฤห์ วรวิหาร วัดจันทาราม วัดอินทารามวรวิหาร สภาพโดยรวมของศาสนสถานทั้งแห่งได้รับการบูรณะดูแลให้อยู่ในสภาพค่อนข้างดี เนื่องจากเป็นโบราณสถานที่มีความสำคัญสำหรับฝั่งกรุงธนบุรี โดยเฉพาะวัดอินทารามวรวิหารเป็นวัดที่เก็บอัฐิของสมเด็จพระเจ้าตากสินแต่พื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดการจัดการดูแลให้เป็นระเบียบมีการทิ้งมูลฝอยและกองเศษวัสดุอย่างไม่เป็นระเบียบ

กลุ่มสภาพปานกลางได้แก่ กลุ่มวัดอรุณราชวราราม วัดหงส์รัตนาราม อาคารริมถนนพระราชวังเดิม บริเวณพระปรางค์วัดอรุณราชวรารามได้รับการดูแลรักษาพอสมควรแต่อาคารกุฏิหอไตรซึ่งอยู่ด้านหลังพระปรางค์บางส่วนยังขาดการดูแลไม่ดีเท่าที่ควร วัดหงส์รัตนารามอาคารส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดีแต่กุฏิสงฆ์บางส่วน และหอไตรบางส่วนเริ่มทรุดโทรมบ้างอาคารสถานบันเทวสถานพระราชวังเดิม ซึ่งเป็นอาคารเก่าแต่นำมาปรับปรุงใหม่โดยมีการตกแต่งหน้าร้าน

เพื่อประกอบธุรกิจบันเทิงยามค่ำคืนซึ่งมีความไม่เหมาะสมนักสำหรับพื้นที่ประวัติศาสตร์ ในบริเวณนี้ วัดประดู่ฉิมพลีภาพรวมมีการรักษาภูมิอาคารศาลาวัดดีพอใช้แต่วิหารเหลี่ยมภายในเขตกำแพงแก้วค่อนข้างทรุดโทรมส่วนอาคารอื่นอยู่ในสภาพพอใช้ อาคารสำนักงานเขตบางกอกใหญ่

ตั้งอยู่เชิงสะพานข้ามคลองบางกอกใหญ่เห็นได้ชัดเนื่องจากมีความสูงกว่าอาคารโดยรอบมีสภาพอาคารปานกลาง

กลุ่มสภาพอาคารทรวดโถม กลุ่มอาคารรอบวัดโมลีโลกยารามเป็นอาคารเก่ามีสภาพทรวดโถม บดบังทัศนียภาพของวัดโมลีโลกยาราม อาคารบริเวณจุดก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าได้คืนสายสีน้ำเงิน ในอนาคตส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ชั้นมีสภาพทรวดโถมตามกาลเวลา

กลุ่มอาคารที่สมควรรื้อถอน กลุ่มอาคารริมถนนพระราชวังเดิมทางเข้าวัดหงส์รัตนาราม เป็นอาคารพาณิชย์ชั้นเช่าที่ดินของวัดตั้งบดบังมุมมองของวัดเมื่อมองเข้ามาจากถนนมีสภาพเสื่อมโทรมมาก กลุ่มอาคารริมคลองคูเมืองแนวคูเมืองในฝั่งธนบุรีนั้นมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เป็นอย่างมาก แต่ในปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้างรुकล้ำแนวคูเมืองบางส่วนมีลักษณะเป็นชุมชนแออัดได้สร้างอาคารทับแนวคลอง กลุ่มอาคารโกดังริมถนนเจริญสุขนิทวงศ์ซอยลักษณะอาคารเก็บสินค้าเศษเหล็ก ฯลฯ มีสภาพทรวดโถมเป็นอย่างมากสร้างทัศนียภาพที่ไม่ดีให้กับบริเวณโดยรอบ

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 การขาดการจัดระเบียบทำนน้ำวัดระฆังฯ

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 สะพานเหล็กปรับระดับ	7 x 11 ม. 2 x 8.8 ม.	60
ท่าพรานนก ข้างโรงพยาบาลศิริราช	กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์	โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ สะพานทางเดินเชื่อม	6 x 12 ม. 2 x 7 ม. 2 x 6.5 ม.	60
ท่าวังหลัง ข้างโรงพยาบาลศิริราช	เอกชน	โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ	7 x 14 ม. 2.5 x 8.5 ม.	60

2) ปัญหาท่าเรือ/ทำนน้ำขนาดเล็ก

สภาพปัญหาของท่าเรือ/ทำนน้ำ ขนาดเล็กที่ไม่ใช่ท่าสาธารณะเป็นท่าของสถานที่สำคัญในคลองต่าง ๆ ได้แก่ ทำนน้ำท่องเที่ยว ไม่มีเรือโดยสารจอด มีแต่เรือข้ามฟาก เช่น ทำนน้ำวัดอรุณราชวราราม ทำนน้ำวัดระฆังโฆสิตาราม และทำนน้ำของวัดต่างๆในคลองเป็นเพียงทำนน้ำขนาดเล็กเท่านั้น ดังนั้นปัญหาที่พบจากการสำรวจพบสรุปได้ดังนี้

2.1) ที่ตั้งท่าเรือคับแคบ โดยเฉพาะท่าเรือท่องเที่ยวที่อยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่เป็นท่าที่สำคัญมีนักท่องเที่ยวคับคั่ง เมื่อมีเรือสำหรับท่องเที่ยวเข้าใช้ท่าเรือเป็นจำนวนมากก็ต้องส่งนักท่องเที่ยว และต้องลอยเรืออยู่ในแม่น้ำเพื่อให้เรือท่องเที่ยวลำอื่นเข้าใช้ท่าเทียบเรือได้ เมื่อเยี่ยมชมสถานที่นั้นแล้ว จึงนำเรือเข้ามาเทียบท่าเพื่อรับนักท่องเที่ยวเดินทางต่อไปยังสถานที่อื่น โดยการขึ้นทำเรื่อนั้นนักท่องเที่ยวต้องเสียค่าบริการท่าเรือเองนอกจากเสียค่าเรือแล้ว

ส่วนทำน้ำตามคลองต่างๆ มีขนาดเล็กแต่ผู้ใช้น้ำไม่มากทำให้ทำเรือยังไม่แออัดเหมือนท่าเรือท่องเที่ยววัน

2.2) สภาพท่าเรือขาดการบำรุงรักษา จากการสำรวจส่วนใหญ่ทำน้ำบางแห่งมีสภาพทรุดโทรม และขาดการดูแลด้านความสะอาด ศาลทำน้ำมีการใช้พื้นที่ไม่เหมาะสม เช่น ตั้งวางหาบเร่แผงลอย คนจรจัดเข้าใช้พื้นที่



ภาพที่ 4.14 สภาพท่าเรือขาดการบำรุงรักษา

2.3) ท่าเรือไม่ปลอดภัย ทำน้ำ /ท่าเรือส่วนใหญ่เป็น โป๊ะเหล็กแบบทูน มีขนาดประมาณ 4 x 6 ม. และ 4 x 8 ม. รับน้ำหนักคนได้ตั้งแต่ 20 – 60 คน และมีสะพานเหล็กปรับระดับ ระยะความยาวยื่นออกไปในคลอง ขึ้นอยู่กับความกว้างของลำน้ำ ส่วนทำน้ำที่ไม่มีท่าเทียบเรือมีเพียงบันไดลงทำน้ำ ซึ่งไม่ปลอดภัยในการใช้ทำน้ำที่มีขนาดเล็กไม่แข็งแรงพอที่รับแรงปะทะขณะจอดเรือได้



วัดสังข์หักงาย



วัดคูหาสวรรค์วรวิหาร

ภาพที่ 4.15 สภาพท่าเรือ/ทำน้ำไม่ปลอดภัย

2.4) ขนาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินท่องเที่ยว เช่นเดียวกับท่าเรือขนาดใหญ่ที่เตรียมไว้สำหรับการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ส่วนบริการด้านห้องน้ำจะอยู่ในบริเวณที่ห่างจากท่าหน้า

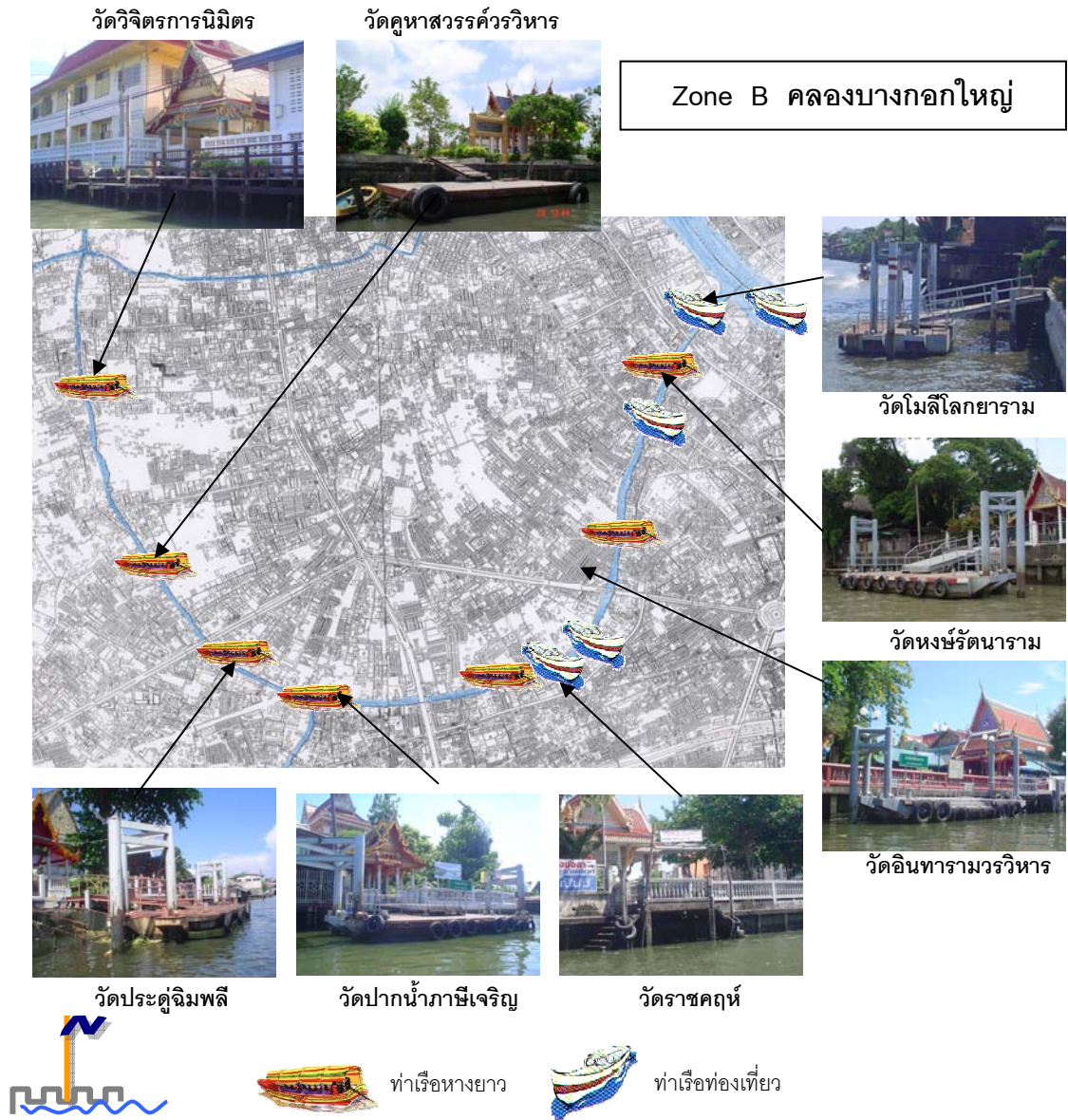
ตารางที่ 4.11 แสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือสภาพดีในพื้นที่ศึกษา

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
ท่าหน้าวัดประดู่ฉิมพลี	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
ท่าหน้าวัดสังข์หักจายย์	เอกชน	โป๊ะเหล็ก สะพานเหล็กปรับระดับ	4 x 6 ม. 2 x 5 ม.	20

ที่มา : จากการสำรวจ พ.ศ.2548



ภาพที่ 4.16 ท่าเรือบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา (Zone A)



ภาพที่ 4.17 ท่าเรือ/ทำนั้ริมคลองบางกอกใหญ่ (Zone B)

Zone C คลองชักพระ คลองมอญ
Zone D คลองบางกอกน้อย



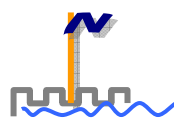
ตลาดน้ำตลิ่งชัน



วัดเรไร



วัดช่างเหล็ก



ท่าเรือหางยาว



ท่าเรือท่องเที่ยว

วัดศรีสุตาราม



วัดสุวรรณาราม



คูเรือพระราชพิธี



วัดชินนารามวรวิหาร



วัดโพธิ์เรียง

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

2. สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานที่ท่องเที่ยว

2.1 บริการร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก จากการสำรวจพบว่าส่วนใหญ่เป็นลักษณะที่ไม่ได้สร้างเตรียมไว้เพื่อรองรับกิจกรรมท่องเที่ยว เป็นการสร้างหลังจากกิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นโบราณสถานที่สำคัญ จึงมีเพียงซุ้มจำหน่ายอาหารว่างและเครื่องดื่มขนาดเล็ก บางแห่งตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

2.2 ห้องน้ำ-ส้วม ถือว่ามีความสำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวที่จำเริญโดยเฉพาะวัดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ในพื้นที่ค่อนข้างไม่สะดวกของตำแหน่งที่ตั้ง มักสร้างเป็นอาคารถาวร บางแห่ง

ตั้งอยู่ติดกับอาคารสำคัญ การดูแลรักษาความสะอาดและกลิ่นที่สามารถทำลายบรรยากาศการท่องเที่ยวรวมทั้งจำนวนไม่พอเพียงต่อนักท่องเที่ยว



ภาพที่ 4.19 ปัญหาบริการร้านอาหาร

2.3 ที่จำหน่ายบัตรและจุดประชาสัมพันธ์ จากการสำรวจมีสถานที่ที่เก็บค่าเข้าชม เช่น พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเรือพระราชพิธี ส่วนวัดอรุณราชวราราม ที่เก็บค่าเข้าชมเฉพาะชาวต่างชาติเท่านั้น โดยตัวอาคารมักสร้างต่อเติมจากพื้นที่ที่เหลืออยู่บ้าง ตั้งชุมชนชั่วคราวตามจุดต่างๆ มีสัดส่วนที่ไม่สัมพันธ์กับอาคารโดยรวม ใช้วัสดุที่ไม่เหมาะสมทั้งสีสน 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 ในสถานที่บางแห่งมีที่ทิ้งขยะจำนวนมากตั้งวางสะดูดตา ด้วยสีสดใสนและขนาดใหญ่ รูปทรงไม่เข้ากับสภาพแวดล้อม การตั้งวางเกะกะทางเดิน บางแห่งไม่เพียงพอต่อนักท่องเที่ยว



ภาพที่ 4.22 การตั้งวางถังขยะ

2.6 พื้นผิวของสถานที่ แต่ละสถานที่ย่อมมีอาคารและสิ่งก่อสร้างที่มีทางเดินถึงกันหรือเป็นลานกว้างเพื่อใช้ประกอบพิธีกรรม กิจกรรมของสถานที่นั้นๆ ได้ ถือว่าเป็นที่โล่งอย่างหนึ่ง เช่น ลานโล่งหน้าวัดอรุณราชวรารามที่เป็นที่รวมกิจกรรมของทำน้ำ ลานโล่ง ค.ศ.ล. หน้าวัดกัลยาณมิตร พบว่าไม่มีต้นไม้ให้ความร่มรื่นเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจชมทัศนียภาพหน้าวัด ส่วนทางเดิน ส่วนใหญ่ใช้วัสดุที่เป็นบล็อกซีเมนต์ หรือ เทปูน ทำให้เกิดความหยาบกระด้างและการสะท้อนของแสงอาทิตย์ บางแห่งมีการซ่อมแซมอยู่บ่อยครั้งทำให้พื้นสูงกว่าเดิมสามารถเป็นที่กั้นเพื่อป้องกันน้ำท่วมได้อีกทาง



ภาพที่ 4.23 ลานโล่ง ค.ส.ล. หน้าวัดกัลยาณมิตร และลานหน้าวัดอรุณ 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 ซึ่งอาจไม่เห็นผลในระยะเวลาอันสั้นแต่เมื่อเวลาเหมาะสมโบราณสถานนั้นๆ 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 ส่งอาจส่งผลกระทบทำให้คลองหมดสภาพ โดยปัญหาที่พบมีดังนี้

1.1 การทิ้งสิ่งของลงคลอง เป็นเหตุทำให้คลองตื้นเขินน้ำไหลไม่สะดวก ระดับน้ำในคลองไม่คงที่ เกิดเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรค

1.2 รูปแบบของสิ่งก่อสร้างในเขตคลอง ได้แก่ กลุ่มที่ลอยน้ำ เช่น เรือนแพ ท่าเทียบเรือ กลุ่มที่ลึกลงไปในน้ำ เช่น เป็นการปลูกสร้างอาคารพักอาศัยต่อออกไปเรื่อยๆ ตามแนวคลอง กลุ่มที่อยู่ริมน้ำเป็นพังกาอาคาร บ้านพักอาศัยริมคลอง โดยมีรูปแบบโครงสร้างอาคารที่แตกต่างกัน เกิดความแออัด และความไม่เป็นระเบียบ ของรูปทรงอาคารริมน้ำ ทำให้สูญเสียทัศนียภาพที่สวยงามตามแนวคลอง

1.3 พื้นที่ถูกน้ำท่วมและซัดตลิ่งพังเสียหายจากการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะบริเวณที่ไม่มีเขื่อนกันดินพัง เมื่อน้ำซึมเข้าตลิ่งเป็นประจำทำให้เกิดดินเลนไหลลงสู่แม่น้ำ จากการสำรวจพบมากในบริเวณคลองชักพระ ช่วงวัดป่าเชิงเลนเป็นแนวยาว



ภาพที่ 4.27 ปัญหาลำคลองตื้นเขิน การทิ้งขยะลงคลอง

2. ปัญหาและอุปสรรคในการจราจรทางน้ำ

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

มีเสียงดังเพราะไม้ไผ่ท่อนเก็บเสียง โดยอ้างจะทำให้ความเร็วของเรือตก ก่อให้เกิดคลื่นซึ่งมีผลกระทบต่อบ้านเรือนที่อยู่ริมตลิ่ง การบังคับเรือทำได้ยาก โดยเฉพาะเมื่อเรือออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ต้องผ่านบริเวณที่มีการจราจรที่แออัด มีคลื่นขนาดใหญ่ที่เกิดจากเรือขนาดใหญ่กว่าวิ่งผ่าน จึงพบว่ามีอัตราการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

ส่วนเรือเครื่องกลกลางลำนั้น เป็นเรือใหญ่ที่ใช้บรรทุกโดยสารผู้โดยสารระยะไกล เช่น เรือควนเลียขึงแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเรือที่มีขนาดความยาวมากกว่าขนาดความยาวท่าเทียบเรือ การขึ้น-ลงของผู้โดยสารใช้ทางเดียวกัน โดยเฉพาะเรือควนเจ้าพระยา ซึ่งมีการขึ้น-ลงที่ท้ายเรือ ทำให้ผู้โดยสารจำนวนมากต้องแออัดกันอยู่ที่ท้ายเรือ การจอดจึงใช้ท้ายเรือส่งผู้โดยสารขึ้น-ลง ทำให้การบังคับเรือทำได้ยาก เรือไม่สามารถจอดเทียบท่าได้สนิท ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารได้ เรือเครื่องกลกลางลำมีการเบี่ยงเรือที่แคบ การขึ้นลงของผู้โดยสารใช้ด้านข้างของเรือ เมื่อเรือเกิดการรั่ว น้ำจะเข้าข้างเรืออย่างรวดเร็วทำให้เรือจมเร็ว รูปแบบเรือทำให้เกิดคลื่นที่เป็นผลกระทบต่อการกีดขวางของตลิ่ง และเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือประเภทอื่น

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

2.3 ปัญหาอุปกรณ์ช่วยชีวิต ปริมาณอุปกรณ์ช่วยชีวิตบนเรือ เช่น เสื้อชูชีพ พวงชูชีพ หรือวัสดุลอยน้ำต่าง ๆ มีจำนวนไม่เพียงพอกับผู้โดยสารบนเรือ อันเนื่องมาจากสาเหตุพื้นที่ใช้สอยบนเรือมีจำกัดและอุปกรณ์ช่วยชีวิตมีราคาแพง จึงเสี่ยงต่อการสูญหาย เมื่อหมดสภาพลงผู้ประกอบการทั่วไปจึงไม่ได้ซื้อหามาทดแทนตามจำนวนที่ระบุในใบอนุญาตใช้เรือ นอกจากนี้การจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิตไว้บนท่าเทียบเรือด้วย หากเกิดอุบัติเหตุทางน้ำจะสามารถนำไปใช้ช่วยชีวิตได้ทันทั่วทั้งที่

2.4 ปัญหาการปฏิบัติตัวเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เดิมผู้ใช้ส่วนใหญ่จะเป็นประชากรที่อยู่อาศัยอยู่ริมน้ำ ซึ่งเรียนรู้ในการปฏิบัติตัวเมื่อโดยสารทางเรือเป็นอย่างดีแล้ว แต่ในปัจจุบันมีกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่ได้หันมาใช้ทางน้ำ แต่ยังขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติตัวในการโดยสารทางน้ำเพื่อความปลอดภัยต่อตนเอง ทำให้ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้

เมื่อประสบภัย รวมทั้งการเตรียมตัวก่อนการเดินทาง เช่น การแต่งกายต้องรัดกุมไม่รุ่มร่าม รองเท้า ความเป็นรองเท้าที่มีน้ำหนักเบา ไม่ควรนำสัมภาระติดตัวไปจำนวนมากเกินความจำเป็น

2.5 ปัญหาสิ่งกีดขวางทางเดินเรือและการบำรุงรักษาร่องน้ำ จากการที่จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาในด้านที่พสกาศัย ชาวบ้านที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลองได้สร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ขยายรูกล้ำเข้ามาในแนวคลองเป็นที่กีดขวางต่อการเดินเรือ สิ่งปลูกสร้างริมน้ำที่เลิกใช้แล้วก็ไม่ได้ทำการรื้อถอน เนื่องจากการขาดความรับผิดชอบต่อสังคมของประชาชนเอง การสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียในคลอง การก่อสร้างประตูระบายน้ำ นับเป็นปัญหาในการกีดขวางการเดินเรือ ประกอบกับสภาพร่องน้ำเอง ที่มีความกว้างของลำคลองไม่เพียงพอสำหรับเรือที่มีขนาดที่ยาวมาก รวมทั้งการตื้นเขินจากการตกตะกอนของสารแขวนลอยต่างๆ ในแม่น้ำลำคลอง จึงต้องทำการขุดลอกปรับปรุงให้ร่องน้ำมีสภาพที่ลึกเพียงพอต่อการเดินเรือ

แนวทางการแก้ปัญหา

1. ปรับปรุงท่าเทียบเรือ โดยออกแบบท่าเทียบเรือให้เหมาะสมกับเรือโดยสารที่จะใช้ ทำการปรับปรุงท่าเรือปัจจุบัน ขยายหน้าท่าให้มีศาลาที่พักผู้โดยสาร โป๊ะท่าเทียบเรือ โดยจัดช่องทางขึ้นลงให้ชัดเจน มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนท่าเทียบเรือ และป้ายประกาศหรือแผนผังเส้นทางเดินเรือ มีไฟฟ้าให้แสงสว่างในช่วงเวลาเข้ามื่อและช่วงค่ำ

2. ปรับปรุงรูปแบบของเรือ ทำการออกแบบเรือโดยสารชนิดใหม่ทำจากวัสดุไม่เจมน้ำ 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 ดำรวจจัดทำแผนที่ร่องน้ำก่อนดำเนินการขุดลอกแม่น้ำและคลองต่างๆ ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่เลิกใช้แล้วและไม่ให้สร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ขึ้นลงไปในพื้นที่เกินกว่าแบบที่ได้รับอนุมัติ รวมทั้งศึกษาและสร้างระบบประตูระบายน้ำเพื่อการเดินเรือในคลอง

3. ปัญหาทางด้านกายภาพของโบราณสถาน ศาสนสถาน

ปัญหาทางด้านกายภาพและอุปสรรคของพื้นที่ซึ่งเป็นพื้นที่เฉพาะในที่นี้มีศาสนสถานที่สำคัญหลายแห่งรวมถึงศาสนสถานและอาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มากมายสามารถจำแนกรายละเอียด ได้แก่ วัดเครือวัลย์ พระราชวังเดิม ป้อมวิไชยประสิทธิ์ ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดีซึ่งกลุ่มอาคารดังกล่าวเป็นสถานที่ทำการของกองทัพเรือ ได้ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานและอาคารอนุรักษ์

วัดอรุณราชวราราม วัดหงส์รัตนาราม อาคารริมถนนพระราชวังเดิม บริเวณพระปรางค์วัดอรุณราชวรารามได้รับการดูแลรักษาพอสมควรแต่อาคารกุฏิหอไตร ซึ่งอยู่ด้านหลังพระปรางค์บางส่วนยังขาดการดูแลไม่ดีเท่าที่ควร มีความหนาแน่นมากบริเวณวัดอรุณราชวรารามมีการสร้างอาคารใหม่เช่นกุฏิห้องน้ำอาคารอำนวยความสะดวกมากมายทำให้พื้นที่ที่มีความแออัด และหนาแน่นเป็นอย่างมากนอกจากนี้กลุ่มอาคารพาณิชย์ในพื้นที่วัด

วัดหงส์รัตนารามอาคารส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดีแต่กุฏิสงฆ์บางหลัง และหอไตรบางส่วนเริ่มทรุดโทรมบ้างอาคารสถานบันเท่งริมถนนพระราชวังเดิม ซึ่งเป็นอาคารเก่าแต่นำมาปรับปรุงใหม่โดยมีการตกแต่งหน้าร้านเพื่อประกอบธุรกิจบันเท่งยามค่ำคืน ซึ่งมีความไม่เหมาะสมนักสำหรับพื้นที่ประวัติศาสตร์ในบริเวณนี้

กลุ่มอาคารริมถนนพระราชวังเดิมทางเข้าวัดหงส์รัตนารามเป็นอาคารพาณิชย์ชั้นเช่าที่ดินของวัดตั้งบดบังมุมมองของวัดเมื่อมองเข้ามาจากถนนมีสภาพเสื่อมโทรมมากเป็นอย่างมากแต่ในปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้างรुकูล้านแนวคูเมืองบางส่วนมีลักษณะเป็นชุมชนแออัดได้สร้างอาคารทับแนวคลองรวมทั้งกลุ่มอาคารรอบวัดโมลีโลกยารามเป็นอาคารเก่ามีสภาพทรุดโทรมบดบังทัศนียภาพของวัดโมลีโลกยาราม

วัดสังข์กระจาย โรงเรียนฤทธิณรงค์รอนกลุ่มอาคารศาสนาส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดีโดยเฉพาะในเขตสังฆาวาสมีความเป็นระเบียบสะอาดมีการบูรณะดูแลรักษาปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยอาคารที่สมควรได้รับการอนุรักษ์วัดราชสิทธิารามและอาคารที่ได้รับการอนุรักษ์อยู่แล้วคืออาคารในโรงเรียนฤทธิณรงค์รอน ซึ่งปัจจุบันใช้เป็นตึกอำนวยการโรงเรียนได้รับการดูแลเป็นอย่างดี

ตลาดโพธิ์สามต้นชุมชนรอบตลาดโพธิ์สามต้นกลุ่มอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมส่วนใหญ่อยู่บริเวณชุมชนที่อยู่รอบวัดเนื่องจากมีอายุการใช้งานนานกลุ่มอาคารที่น่าสนใจคือตลาดโพธิ์สามต้นและชุมชนรอบตลาดโพธิ์สามต้น ซึ่งมีความเข้มแข็งของชุมชนมากมีดินโพธิ์อยู่ด้านหน้าของตลาดและมีอาคารล้อมรอบอย่างแออัดมีสภาพทรุดโทรมสมควรได้รับการปรับปรุง เนื่องจากมีความสำคัญและความเป็นมาตั้งแต่อดีต

วัดประดู่ฉิมพลีภาพรวมมีการรักษาภูมิภาครักษาอาคารศาลาวัดดีพอใช้แต่วิหารเหลี่ยมภายในเขตกำแพงแก้วค่อนข้างทรุดโทรมส่วนอาคารอื่นอยู่ในสภาพพอใช้อาคารพาณิชย์บริเวณแยกท่า

พระรอบโรงเรียนประสิทธิ์วิทยาเป็นอาคารพาณิชย์ชั้นมีสภาพปานกลางสภาพทรุดโทรมสภาพเสื่อมโทรมสมควรรื้อถอน

กลุ่มวัดบางยี่เรือ ได้แก่ วัดราชคฤห์วรวิหาร วัดจันทารามวิหาร วัดอินทารามวรวิหาร สภาพโดยรอบของศาสนสถานทั้งแห่งได้รับการบูรณะดูแลให้อยู่ในสภาพค่อนข้างดี เนื่องจากเป็นโบราณสถานที่มีความสำคัญสำหรับฝั่งกรุงธนบุรีโดยเฉพาะวัดอินทารามวรวิหารเป็นวัดที่เก็บอัฐิของสมเด็จพระเจ้าตากสินแต่พื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดการจัดการดูแลให้เป็นระเบียบมีการทิ้งมูลฝอยและกองเศษวัสดุอย่างไม่เป็นระเบียบ