

ชัชวาลย์ อินทสมบัติ. “การศึกษาเปรียบเทียบอาคารและพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2475 และ พ.ศ.2551 บริเวณปากคลองบางซื่อ จังหวัดนนทบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

บทคัดย่อ

การศึกษาเปรียบเทียบอาคารและพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 บริเวณปากคลองบางซื่อจังหวัดนนทบุรี มีวัตถุประสงค์ดังนี้ (1) เพื่อศึกษารูปแบบอาคารและพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ. 2475 กับ พ.ศ. 2551 (2) เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของอาคารและพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ. 2475 กับ พ.ศ. 2551 โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้ (1) สร้างแผนที่แสดงพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ จากแผนที่กรุงเทพฯ และปริณทล พ.ศ. 2475 มาตราส่วน 1:5000 และภาพถ่ายดาวเทียม พ.ศ. 2551 (2) แยกชั้นข้อมูลองค์ประกอบทางกายภาพ ได้แก่ อาคาร ทางสัญจรทางบก ทางสัญจรทางน้ำ (3) วิเคราะห์ข้อมูลองค์ประกอบทางกายภาพที่ได้แยกชั้นข้อมูลไว้ (4) เปรียบเทียบแผนที่แสดงพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ. 2475 กับ พ.ศ. 2551 (5) สืบจากาณานุกรณด้านกายภาพ โดยถ่ายภาพพื้นที่ และสัมภาษณ์เจ้าของอาคาร (6) การสืบค้นข้อมูลประกอบอื่นๆ เช่น ระวังโนนดที่ดิน

จากการศึกษาพบว่า (1) การเปรียบเทียบองค์ประกอบอาคารปี พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 พบอาคารที่คงสภาพเดิมและตั้งอยู่ที่ เดิม 4 หลัง (2) การเปรียบเทียบองค์ประกอบทางสัญจรทางบกระหว่างปี พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 พบทางสัญจรทางบกที่คงอยู่เดิมคือ ถนนสายหลักถนนนนทบุรี 1 แต่มีการขยายช่องจราจรเพิ่มขึ้น ทางสัญจรทางบกที่ปรากฏเพิ่ม ได้แก่ ถนนสายรอง จำนวน 5 เส้นทาง (3) การเปรียบเทียบองค์ประกอบทางสัญจรทางน้ำระหว่างปี พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 พบทางสัญจรทางน้ำที่คงอยู่เดิม ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองมะขามโพรง แต่มีขนาดแคบลง ทางสัญจรทางน้ำที่ปรากฏเพิ่ม ได้แก่ คลองศาลเจ้าใต้ที่เปลี่ยนแปลงมาจากลำประโดงเดิม ทางสัญจรทางน้ำที่หายไป ได้แก่ ลำประโดง 2 ลำประโดง (4) การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ขององค์ประกอบอาคาร และทางสัญจรทางบกระหว่างปี พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 พบว่า อาคารบ้านเรือนมีการปลูกสร้างตั้งอยู่ติดกับถนนสายหลัก ถนนนนทบุรี 1 มีปริมาณไม่มากนัก ส่วนอาคารบ้านเรือนจะมีความสัมพันธ์กับทางสัญจรทางบก ที่เป็นถนนสายรองมากกว่า มีความสำคัญในฐานะทางสัญจรเข้าสู่ตัวอาคารสิ่งปลูกสร้าง ที่อยู่ในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา (5) การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ขององค์ประกอบอาคารและทางสัญจรทางน้ำปี พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 พบว่า มีการตั้งอาคารบ้านเรือนทั้งสอง พ.ศ. ตามพื้นที่ริมน้ำ โดย พ.ศ. 2551 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เหตุผลหลักเนื่องมาจาก การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำ (6) เปรียบเทียบความสัมพันธ์ขององค์ประกอบทางสัญจรทางบกและทางสัญจรทางน้ำ ปี พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 พบว่า ถนนสายหลัก ในปี พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 สร้างเพื่อประโยชน์ในการสัญจร ส่วนถนนสายรอง ใช้เป็นทางสัญจรเข้าสู่พื้นที่ขอบตลิ่งริม แม่น้ำเจ้าพระยา

ดังนั้น กล่าวได้ว่า อาคารตั้งริมทางสัญจรทางน้ำทั้งสอง พ.ศ. ด้วยวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันไป คือ ใน พ.ศ. 2475 มีวัตถุประสงค์ในการใช้เพื่อสัญจร ลำเลียงขนส่งสินค้า การอุปโภคบริโภค และทำเกษตรกรรม ในส่วน พ.ศ. 2551 มีวัตถุประสงค์การใช้เพียงเพื่อระบายน้ำจากอาคารบ้านเรือน หมู่บ้านจัดสรร โรงงาน โรงเรียน เป็นหลัก ในส่วนทางสัญจรทางบกพัฒนาขึ้นมากเพื่อเป็นเส้นทางสัญจร เข้าถึงอาคาร ด้วยลักษณะที่

แตกต่างกัน และไม่ปรากฏการเปลี่ยนแปลงจากทางสัญจรทางน้ำเป็นทางสัญจรทางบก แต่องค์ประกอบร่องน้ำที่มีจำนวนมากใน พ.ศ. 2475 เปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นดินรองรับสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นใหม่จนร่องน้ำไม่มีเหลืออยู่ในปี 2551

สรุปได้ว่า (1) การตั้งอาคารริมทางสัญจรทางน้ำเป็นเพียงเพื่อการใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำ ด้วยวัตถุประสงค์ที่ต่างกันทั้งใน พ.ศ. 2475 และพ.ศ. 2551 อย่างไรก็ตาม การพัฒนาของทางสัญจรทางบกเป็นไปเพื่อการเข้าถึงอาคาร แทนที่ทางสัญจรทางน้ำ โดยไม่มีการถมทางสัญจรทางน้ำเพื่อทำเป็นทางสัญจรทางบก (2) การวางตัวของอาคารใน พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 เกี่ยวข้องกับรูปแบบการเข้าถึง ด้วยทางสัญจรหลักตามยุคสมัยนั้น ได้แก่ พ.ศ. 2475 ใช้ทางสัญจรทางน้ำเป็นเส้นทางสัญจรหลัก พ.ศ. 2551 ใช้ทางสัญจรทางบกเป็นเส้นทางสัญจรหลัก (3) จากการกำหนดตำแหน่งอ้างอิงด้วยอาคารที่มีอยู่ ใน พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2551 พบว่าระยะห่างจากตัวอาคารถึงขอบแนวตลิ่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีระยะเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการขยายตัวของอาคารสิ่งปลูกสร้าง

Chatchawan Intusmit. “A comparative study of buildings and waterfront areas of the Chao Phraya River in 1932 and those 2008 at Pak Klong Bang Sue in Nonthaburi province.”
Master’s thesis, Chulalongkorn University, 2009.

Advisor: Asst. Prof. Terdsak Tachakitchachorn, Ph.D.

Co- Advisor: Prof. Bundit Chulasai, Ph.D.

Abstract:

This Study is designed to (1) compare the physical characteristics of the buildings and waterfront areas around the Chao Phraya River at Pak Klong Bang Sue in Nonthaburi province in 1932 and those in 2008 and to (2) investigate the changes that occurred in the two periods. The research steps for data collection and analyses include (1) a development of two maps: one of riverfront areas taken from the 1932 1:5000 Bangkok and vicinity area maps and the other of the 2008 satellite images of these areas; (2) classification of physical elements such as buildings, roadways, and waterways; (3) analyses of the classified elements; (4) comparison of both maps; (5) a field survey of the physical designs, using photography and interviews with the building owners and (6) searching for additional information, such as title deed numbers.

Findings from the comparison of the areas in the two periods suggest that (1) four buildings were well-maintained and located at the same place, (2) the main Nonthaburi 1 Road existed in both periods; additional lanes and five more minor roads were found in 2008, (3) Klong Bang Sue and Klong Makhamprong existed in both years compared, yet they are narrower; Klong San Chao Tai was created from an old canal but two canals disappeared, (4) not many residences near the main Nonthaburi 1 Road yield a clear connection between buildings and minor roadways in 1932 and 2008 as they help people to access riverfront residence more easily, (5) a strong relationship between the buildings and waterways is shown in both years, seeing that an increasing number of residents live near the riverfront areas due to the benefits of water, and (6) roadways and waterways are related in that main roads were constructed for travel convenience, whereas minor roads were built as access to the waterfront areas of the Chao Phraya River.

It can be implied that the waterways served different purposes in both periods. In 1932, they were used for transportation, consumption, and agriculture, while in 2008, they were used as drainage, mainly for residences, the housing community, factories and schools. Roadways are increasingly developed for accessibility to residences. Waterways, however,

were never transformed into roadways. Canals in 1932 were covered and changed into the base of new buildings. No watercourses were found in 2008.

To conclude, (1) waterfront buildings were constructed to make use of waterways for various purposes in 1932 and 2008. However, due to their higher accessibility to the buildings, roadways gained more popularity than waterways. No waterways were filled to make minor roads. (2) Waterways were mainly used in 1932, while roadways were preferred in 2008. (3) The distance between resident buildings and the river bank in 2008 was greater than that in 1932, resulting in the expansion of housing.

Keywords: Comparative/ Buildings/ Waterfront Areas