

แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราธิวาสราชนครินทร์



นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ

# สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2550

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE URBAN REDEVELOPMENT GUIDELINES FOR SILOM BUSINESS AREA  
BETWEEN CONVENT ROAD AND NARATHIWATRATCHANAKARIN ROAD



Miss. Cheevarat Klubkun

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Architecture Program in Urban Design

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University



ชีวารัตน์ กลับคุณ: แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนเวนนต์ถึง ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (THE URBAN REDEVELOPMENT GUIDELINES FOR SILOM BUSINESS AREA BETWEEN CONVENT ROAD AND NARATHIWATRATCHANAKARIN ROAD) อ. ที่ปรึกษา: รศ. นิรุบล คล่องเวสสะ, อ. ที่ปรึกษาร่วม: รศ. ดร.วีระ ลัจกุล, 179 หน้า.

การศึกษาคั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบปรับปรุงพื้นที่ธุรกิจย่านสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร ช่วงถนนคอนเวนนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม รวมถึงรูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ 2) เพื่อศึกษาแนวความคิดและรูปแบบในการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ย่านธุรกิจให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะแก่การใช้งานและสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต 3) ศึกษาวิเคราะห์ถึงบทบาท ศักยภาพ รวมถึงเอกลักษณ์เฉพาะตัวและสภาพปัญหาของพื้นที่ เพื่อทราบถึงความต้องการของผู้ใช้พื้นที่รวมถึงรูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ในอนาคต 4) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางด้านกายภาพ เพื่อการใช้พื้นที่ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองต่อไปในอนาคต

การศึกษาคั้งนี้ ใช้การวิจัยเชิงสำรวจและวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสมกับการพัฒนาเมืองในอนาคต โดยจากการศึกษาพบว่าพื้นที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของเมืองมีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน คือเป็นทั้งแหล่งงานและที่พักอาศัยอีกทั้งมีการพัฒนาและขยายตัวอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

แนวทางในการพัฒนา ได้เสนอแนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ให้สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองเพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมของพื้นที่ให้เกิดคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย 1) แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต 2) โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ 3) แผนผังการใช้ประโยชน์อาคารและความสูงอาคาร 4) แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เปิดโล่งและการเชื่อมต่อถึงกัน

การศึกษาคั้งนี้ยังได้เสนอแนวทางในการปฏิบัติ ที่แสดงลำดับขั้นตอนและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา รวมทั้งเสนอมาตรการในการควบคุมรูปแบบเมือง เพื่อให้เป็นไปตามการศึกษาที่เสนอไว้ นอกจากนี้ยังได้สรุปประเด็นในการพัฒนาต่างๆ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจสีลมอย่างต่อเนื่องต่อไป

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง

ปีการศึกษา 2550

ลายมือชื่อนิสิต .....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา นิรุบล คล่องเวสสะ

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม วีระ ลัจกุล

# # 4774118425: MAJOR URBAN DESIGN

KEY WORD : URBAN DESIGN/ DESIGN ELEMENTS/ URBAN DEVELOPMENT

CHEEVARAT KLUBKUN: THE URBAN REDEVELOPMENT GUIDELINES  
FOR SILOM BUSINESS AREA BETWEEN CONVENT ROAD AND  
NARATHIWATRATCHANAKARIN ROAD, THESIS ADVISOR: ASSOC.  
PROF.NILUBOL KLONGVESSA . THESIS COADVISOR : ASSOC.PROF.  
VIRA SACHAKUL,Ph.D.,179 pp.

This research aims at mapping a plan to redevelop the Silom business area, Bangrak District, Bangkok Between convent road and narathiwatratchankarin road. The purposes of this research are 1) to study the present condition of physical, economic and social aspects of the area as well as patterns of activities there, 2) to study ideas and ways of designing that area to suit a specific function and be in line with the trend of urban development, 3) to analyze its roles, potential, uniqueness and problems to learn the users' needs and an appropriate way to improve that area in the future and 4) to propose guidelines for improving its physical aspects so that the area is worth the redevelopment and can be used to the maximum benefit corresponding to the trend of urban development.

This study employs survey and analysis research to obtain guidelines for area development in line with future urban development. It is found that this area has the potential to be a business center. The use of this rapidly expanding area is mixed in that it is used for workplaces and residences.

The proposed guidelines for redeveloping this area are in line with the trend of urban development to promote good quality of life. They comprise 1) the future plan of land use, 2) the transport network within the area, 3) the plan of the use of buildings and the heights of buildings and 4) the guidelines for developing the open spaces and connected areas.

This study also suggests the working steps of redevelopment and related agencies, measures of controlling city plans. In addition, it summarizes development issues which will be useful for the continued development of the Silom business area.

Field of study URBAN DESIGN

Academic Year 2007

Student's signature..... *Benjai Naum*

Advisor's signature..... *นิลอุบล คลองเวสสะ*

Co - Advisor's signature..... *วีระ สัชชากุล*

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสะดวกจากรองศาสตราจารย์ นิลุบล คล่องเวสสะ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล อาจารย์ที่ปรึกษาพร้อมซึ่งคอยให้ความรู้ คำแนะนำ การชี้แนะ ให้ความกระจ่างในหลักการ วิธีคิดและตรวจทาน แก้ไข และในทุก ๆ เรื่อง รวมทั้งการดูแล เอาใจใส่โดยไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อยให้แก่ผู้วิจัยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพพันธ์ ตาปนานนท์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามบุตร ที่กรุณาร่วมเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนกรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณคณาจารย์ทุกท่าน ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ด้านการออกแบบชุมชนเมืองเป็นอย่างดี สอนให้มองรอบด้าน และคำแนะนำในด้านต่างๆ

ขอกราบขอบพระคุณเจ้าหน้าที่จากสำนักผังเมือง สำนักงานเขตบางรัก ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูล และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิจัยในครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ ที่ทำให้ผู้วิจัยมีกำลังใจในการทำวิจัยรวมถึงการให้เงินทุนสนับสนุน และช่วยเหลือในด้านต่างๆ อย่างเต็มความสามารถ และขอขอบพระคุณบัณฑิตวิทยาลัยที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้วิจัยเป็นอย่างมากในการช่วยเหลือด้านทุนการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ด้วย

ขอขอบคุณกำลังใจที่แสนอบอุ่นจากครอบครัวที่แสนน่ารักในการเป็นแรงบันดาลใจสำคัญในการเรียน และการทุ่มเททำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ รวมทั้งเพื่อนร่วมรุ่น urban (เอ็ม, โธ, ป๊อบ, นอต) ที่คอยให้กำลังใจ และที่สำคัญขอขอบคุณ นิด ที่คอยช่วยเหลือให้คำแนะนำมาโดยตลอดโดยไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อย ช่างที่คอยถามไถ่และช่วยเหลือเป็นอย่างดี ออยล์ บัญ ด้า ที่คอยเป็นห่วงและเป็นที่พักยามยาก และเพื่อนๆ LA 4 ทุกคนที่คอยเป็นกำลังใจในการทำวิจัยด้วยดีตลอดมา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฏ
สารบัญแผนที่.....	ฑ
สารบัญแผนภูมิ.....	ด
บทที่ 1 บทนำ.....	1
- ความเป็นมาและความสำคัญของพื้นที่โครงการ.....	1
- วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
- ขอบเขตในการศึกษา.....	2
- วิธีการดำเนินงานวิจัย.....	4
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 แนวคิดการใช้ที่ดินในเมือง.....	6
2.1.1 ความหมายและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	6
2.1.2 ปัจจัยหลักในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคต.....	7
2.2 แนวคิดการปรับปรุงพื้นที่.....	8
2.2.1 แนวความคิดในการปรับปรุงศูนย์กลางเมือง.....	8
2.2.2 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง.....	9
2.3 แนวความคิดในการแก้ปัญหาการสัญจร.....	12
2.3.1 การวางแผนระบบการคมนาคม.....	12
2.3.2 การสร้างระบบสมดุลของระบบคมนาคม.....	14
2.3.3 การพัฒนาทางด้านระบบคมนาคมขนส่ง.....	15

	หน้า
2.3.4 รูปแบบทางเดินเท้าและการพัฒนาย่านทางเดินเท้า.....	16
2.3.5 แนวคิดการออกแบบทางเดินเท้า.....	17
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่โล่งย่านพาณิชยกรรม.....	19
2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่โล่ง.....	19
2.4.1.1 ความสำคัญของพื้นที่โล่ง.....	19
2.4.1.2 การจำแนกประเภทของพื้นที่โล่ง.....	20
2.4.1.3 การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งสาธารณะในเมือง.....	21
2.4.2 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่โล่งในย่านพาณิชยกรรม.....	23
2.4.3 รายละเอียดแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบพื้นที่โล่ง.....	23
บทที่ 3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ย่านสีลม.....	25
3.1 ตำแหน่งที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	25
3.2 ความเป็นมาของพื้นที่ย่านสีลม.....	25
3.3 ความสำคัญพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ.....	33
3.4 ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพด้านการใช้ที่ดิน.....	33
3.4.1 ตำแหน่งที่ตั้งพื้นที่ศึกษา.....	33
3.4.2 ข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามร่างกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร.....	33
3.4.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชน.....	37
3.4.4 ราคาประเมินที่ดิน.....	41
3.4.5 กรรมสิทธิ์ที่ดิน.....	44
3.4.6 ลักษณะอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร.....	46
3.5 ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพด้านการคมนาคมขนส่งและการสัญจร.....	53
3.5.1 ระบบโครงข่ายถนน.....	53
3.5.2 ระบบขนส่งสาธารณะ.....	61
3.5.3 ปริมาณการเดินทาง.....	66
3.5.4 การสัญจรทางเท้า.....	69
3.5.4.1 สภาพการสัญจรทางเท้าในบริเวณถนนสายหลัก.....	71



3.5.4.2	สภาพการสัญจรทางเท้าในบริเวณถนนสายรอง ถนนซอย.....	73
3.6	กลุ่มผู้ใช้และกิจกรรมในพื้นที่.....	76
3.6.1	ประชากร.....	76
3.6.2	.ลักษณะกิจกรรมภายในย่าน.....	81
บทที่ 4	การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการอนุรักษ์พื้นที่ศึกษา.....	86
4.1	การวิเคราะห์บทบาทและประโยชน์ใช้สอยพื้นที่ในปัจจุบัน.....	86
4.2	สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหา โอกาสในการพัฒนาและแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต.....	87
4.2.1	ด้านที่ตั้งและการใช้ดิน.....	88
4.2.2	ด้านการสัญจร.....	91
4.2.3	ด้านพื้นที่เปิดโล่ง .....	97
4.2.4	ด้านสถาปัตยกรรม .....	101
4.3	สรุปการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่.....	104
4.3.1	กลุ่มพาณิชยกรรมหลักในพื้นที่ศึกษา.....	104
4.3.2	กลุ่มพาณิชยกรรมรองในพื้นที่ศึกษา.....	104
4.3.3	กลุ่มพักอาศัยรวม.....	104
4.3.4	กลุ่มพักอาศัยของชุมชนเดิม.....	105
4.3.5	กลุ่มสาธารณูปการ.....	105
4.4	การกำหนดความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่.....	105
4.5	แนวความคิดในการวางผังและการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่.....	106
4.6	แผนผังแนวคิดเพื่อไปสู่การออกแบบรายละเอียด.....	108
4.6.1	แนวคิดด้านการใช้ที่ดิน.....	108
4.6.2	แนวคิดด้านการสัญจร.....	109
4.6.3	แนวคิดด้านการเชื่อมต่อกิจกรรมของทางเดินเท้าและพื้นที่เปิดโล่ง .....	111
4.6.4	แนวคิดด้านการวางระบบอาคารและกิจกรรมในอาคารของพื้นที่ศึกษา.....	113
4.6.5	แนวคิดด้านการวางระบบจินตภาพของพื้นที่ศึกษา.....	114
4.7	สรุปโปรแกรมในการวางผังและออกแบบพื้นที่.....	116

4.8	แนวทางการศึกษาในการออกแบบพื้นที่ศึกษา.....	118
4.8.1	แผนผังแนวทางการศึกษาเพื่อการออกแบบ.....	120
4.8.2	สรุปประเด็นแนวคิดในการศึกษา.....	124
4.9	สรุปขอบเขตในการนำเสนอรายละเอียดโครงการ.....	125
บทที่ 5	แนวทางการพัฒนาพื้นที่และการออกแบบโครงการ.....	126
5.1	วัตถุประสงค์ในการออกแบบ.....	126
5.2	แนวทางในการพัฒนาพื้นที่และออกแบบพื้นที่.....	126
5.2.1	แนวความคิดด้านการวางผังระบบการใช้ที่ดินในอนาคต.....	127
5.2.2	แนวความคิดด้านการวางผังระบบการสัญจร.....	136
5.2.3	แนวคิดด้านการเชื่อมต่อระบบพื้นที่เปิดโล่ง.....	140
5.3	แนวทางการออกแบบรายละเอียด.....	141
5.3.1	การปรับปรุงพื้นที่ตลาดละลายทรัพย์.....	142
5.3.2	แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมรองและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น....	147
5.3.3	แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมริมถนนสาทร.....	152
บทที่ 6	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	156
6.1	สรุปผลการศึกษา.....	156
6.2	ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ.....	158
6.3	ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	162
	รายการอ้างอิง.....	163
	ภาคผนวก.....	165
	ภาคผนวก ก .....	165
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	179

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
ตาราง 3.1	แสดงการใช้ที่ดินของพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2539.....	37
ตาราง 3.2	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2544.....	39
ตาราง 3.3	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547.....	39
ตาราง 3.4	แสดงราคาประเมินที่ดินสูงสุดย่านสีลม บริเวณถนนสีลม ปีพ.ศ. 2531-2546.....	41
ตาราง 3.5	แสดงราคาประเมินที่ดินสูงสุดย่านสีลมตามแนวถนน ปีพ.ศ. 2543-2546.....	42
ตาราง 3.6	แสดงความยาวและความกว้างของถนนสายหลักของย่านสีลม.....	55
ตาราง 3.7	แสดงความยาวและความกว้างของถนนสายรองของย่านสีลม.....	55
ตาราง 3.8	แสดงลักษณะถนนสายหลัก สายรอง และถนนซอยในย่านสีลม.....	56
ตาราง 3.9	แสดงปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกย่านสีลม - สาทร.....	67
ตาราง 3.10	แสดงจำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้า BTS ของสถานีในย่านสีลม.....	69
ตาราง 3.11	แสดงการสัญจรประเภทต่างๆช่วงพักกลางวันในย่านสีลม.....	69
ตาราง 3.12	แสดงจำนวนประชากร ความหนาแน่น และอัตราเพิ่มของประชากรพื้นที่ เขตบางรักในปี พ.ศ. 2523-2544 (ทะเบียนราษฎร์) .....	76
ตาราง 3.13	แสดงการคาดการณ์ประชากรเขตบางรัก ในช่วง 10 ปี (ปัจจุบัน พ.ศ.2545-พ.ศ.2555) .....	77
ตาราง 3.14	แสดงการประมาณจำนวนประชากรแต่ละประเภทการใช้ที่ดินจากการใช้ ประโยชน์อาคารในพื้นที่.....	79
ตาราง 4.1	พื้นที่ใช้สอยโครงการในอนาคต.....	116
ตาราง 4.2	ข้อกำหนดการใช้ที่ดินในผังเมืองรวมที่ใช้ในการออกแบบ.....	117
ตาราง 4.3	แนวคิดของแผนผังในการออกแบบ.....	120
ตาราง 4.4	การเปรียบเทียบผังแนวทางการศึกษา.....	124
ตาราง 5.1	แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา.....	129
ตาราง 6.1	การประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในการปรับปรุงพื้นที่.....	160

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 3.1 แสดงวิวัฒนาการเรื่องการเข้าถึง เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร.....	32
ภาพที่ 3.2 ถนนสายหลักสาทรเหนือ สาทรใต้.....	60
ภาพที่ 3.3 ถนนสายหลักสีลม.....	60
ภาพที่ 3.4 ถนนสายหลักนราธิวาสราชนครินทร์.....	60
ภาพที่ 3.5 ถนนสายรองคอนแวนต์.....	60
ภาพที่ 3.6 ถนนซอยพิพัฒน์ 2 (ช.คอนแวนต์ 1) .....	61
ภาพที่ 3.7 ถนนซอยพิพัฒน์ (ช.สีลม 3) .....	61
ภาพที่ 3.8 ถนนซอยศิริจุลเสวก (ช.สีลม 7) .....	61
ภาพที่ 3.9 ลักษณะทางเท้าของถนนสีลม บริเวณทางขึ้น-ลง รถไฟฟ้า.....	71
ภาพที่ 3.10 สภาพทางเท้าบริเวณถนน สีลมบริเวณหน้าอาคาร.....	71
ภาพที่ 3.11 สภาพทางเท้าบริเวณถนน นราธิวาสราชนครินทร์.....	72
ภาพที่ 3.12 บริเวณทางเท้า ถนนสาทรใต้.....	73
ภาพที่ 3.13 ทางเท้าบริเวณหน้าอาคารซีดีแบงค์.....	73
ภาพที่ 3.14 ทางเท้าบริเวณหน้าโรงแรม ถนนสาทร.....	73
ภาพที่ 3.15 ทางเท้า ถ.คอนแวนต์ช่วงกลางซอย.....	73
ภาพที่ 3.16 ทางเท้า ถ.คอนแวนต์ช่วงต้นซอย.....	74
ภาพที่ 3.17 ลักษณะ ซอย สีลม 3 (ซอยพิพัฒน์).....	75
ภาพที่ 3.18 ลักษณะ ซอย สีลม 3 (ซอยพิพัฒน์) ติดกับ ช. พัทธมน์ 2.....	75
ภาพที่ 3.19 ลักษณะ ซอย พัทธมน์ 2.....	75
ภาพที่ 3.20 ลักษณะ ซอย พัทธมน์ 2 ช่วงติด ถ.นราธิวาสราชนครินทร์.....	75
ภาพที่ 3.21 ลักษณะ ซอย สาทร 8 (ช.พิพัฒน์ 1).....	75
ภาพที่ 3.22 ลักษณะ ซอย พัทธมน์ 2 ช่วงติด ถ.คอนแวนต์.....	75

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 3.23 บรรยายภาพภายในบริเวณตลาดละลายทรัพย์ ซ.สีลม 3 (ช.สุรเสนา).....	76
ภาพที่ 4.1 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านทางเดินเท้า.....	96
ภาพที่ 4.2 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านที่โล่ง.....	100
ภาพที่ 4.3 ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน.....	102
ภาพที่ 4.4 บรรยายภาพของผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 1 ในลักษณะ 3มิติ.....	122
ภาพที่ 4.5 บรรยายภาพของผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 2 ในลักษณะ 3มิติ.....	123
ภาพที่ 5.1 แสดงบรรยายภาพโดยรวมจากการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา..	133
ภาพที่ 5.2 แสดงรูปด้านการออกแบบโครงการ บริเวณถนนคอนกรีตและถนนสาทร.....	134
ภาพที่ 5.3 แสดงรูปด้านการออกแบบโครงการ บริเวณถนนสีลมและถนนนราธิวาส- ราชนครินทร์.....	135
ภาพที่ 5.4 แสดงรูปตัด A บริเวณลานทางเดินภายในตลาดละลายทรัพย์.....	144
ภาพที่ 5.5 แสดงรูปตัด B บริเวณทางเดินพื้นที่แนวคลอง.....	145
ภาพที่ 5.6 แสดงบรรยายภาพบริเวณตลาดละลายทรัพย์.....	146
ภาพที่ 5.7 แสดงรูปตัดบริเวณถนนย่านพาณิชย์กรรมรองและพักอาศัย.....	149
ภาพที่ 5.8 แสดงบรรยายภาพบริเวณถนนย่านพาณิชย์กรรมรองและพักอาศัยหนาแน่น.....	150
ภาพที่ 5.9 แสดงบรรยายภาพบริเวณทางเดินระหว่างอาคารย่านพาณิชย์กรรมรองและ พักอาศัยหนาแน่น.....	151
ภาพที่ 5.10 แสดงบรรยายภาพบริเวณถนน ทางเดินเท้าและที่ว่างรอบอาคารย่าน พาณิชย์กรรมถนนสาทร.....	154

## สารบัญแผนที่

แผนที่	หน้า
แผนที่ 1.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	3
แผนที่ 3.1 แสดงเขตการปกครอง 50 เขตของกรุงเทพฯ.....	27
แผนที่ 3.2 แสดงพื้นที่บริเวณเขตบางรัก.....	28
แผนที่ 3.3 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2474.....	29
แผนที่ 3.4 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2530.....	29
แผนที่ 3.5 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2538.....	30
แผนที่ 3.6 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2544.....	31
แผนที่ 3.7 ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2549.....	34
แผนที่ 3.8 แสดงที่ตั้งของพื้นที่เขตบางรักและบริเวณใกล้เคียง.....	35
แผนที่ 3.9 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	36
แผนที่ 3.10 ผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม.....	38
แผนที่ 3.11 แสดงการใช้ที่ดินเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2539.....	40
แผนที่ 3.12. แสดงการใช้ที่ดินเขตบางรัก ปี พ.ศ.2545.....	43
แผนที่ 3.13 แสดงแสดงราคาประเมินที่ดิน ปี พ.ศ. 2543 - 2546.....	45
แผนที่ 3.14 แสดงแผนที่แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินพื้นที่ศึกษา ย่านสีลม.....	47
แผนที่ 3.15 แผนที่แสดงความสูงอาคารในพื้นที่ศึกษา.....	49
แผนที่ 3.16 ผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา.....	50
แผนที่ 3.17 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพาณิชย์.....	51
แผนที่ 3.18 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารประเภทเพื่ออยู่อาศัย.....	52
แผนที่ 3.19 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารประเภทสถาบันการศึกษา สถานที่ราชการรวมทั้งสาธารณูปการ.....	52
แผนที่ 3.20 แสดงการโครงการสัญจรบริเวณพื้นที่ศึกษาย่านสีลม.....	54
แผนที่ 3.21 แสดงความกว้างถนนในพื้นที่ศึกษา.....	57
แผนที่ 3.22 แสดงลักษณะถนนสายหลักพื้นที่ศึกษา.....	58
แผนที่ 3.23 แสดงลักษณะถนนสายรอง ถนนซอยในพื้นที่ศึกษา.....	59

สารบัญแผนที่ (ต่อ)

แผนที่	หน้า
แผนที่ 3.24	แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ศึกษา..... 63
แผนที่ 3.25	แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนได้แก่รถไฟฟ้า (BTS) และรถไฟฟ้ามหานคร (MRTA)..... 64
แผนที่ 3.26	แสดงองค์ประกอบโครงข่ายการการสัญจรในพื้นที่..... 65
แผนที่ 3.27	แสดงปริมาณการจราจรที่ผ่านแยก ..... 65
แผนที่ 3.28	แผนที่แสดงปริมาณเดินเท้าบริเวณพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2549..... 70
แผนที่ 3.29	การประมาณจำนวนประชากรแต่ละประเภทการใช้ที่ดินจากการใช้ประโยชน์ อาคารในพื้นที่.. ..... 80
แผนที่ 3.30	แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเช้า..... 82
แผนที่ 3.31	แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเที่ยง..... 83
แผนที่ 3.32	แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเย็น..... 84
แผนที่ 3.33	แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงกลางคืน..... 85
แผนที่ 4.1	แผนที่แสดงบทบาทและการใช้ที่ดินในปัจจุบัน..... 87
แผนที่ 4.2	แผนที่แสดงศักยภาพด้านที่ตั้งและการใช้ที่ดินในปัจจุบัน..... 88
แผนที่ 4.3	แผนที่แสดงปัญหาของพื้นที่ด้านที่ตั้งและการใช้ที่ดินในปัจจุบัน..... 89
แผนที่ 4.4	แผนที่แสดงโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ด้านการใช้ที่ดินในอนาคต..... 90
แผนที่ 4.5	แผนที่แสดงแนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านการใช้ที่ดินในอนาคต..... 90
แผนที่ 4.6	แผนที่แสดงศักยภาพด้านการสัญจรในปัจจุบัน..... 91
แผนที่ 4.7	แผนที่แสดงปัญหาด้านระบบโครงข่ายถนน..... 92
แผนที่ 4.8	แผนที่แสดงปัญหาด้านระบบการสัญจรทางเท้า ..... 93
แผนที่ 4.9	แผนที่แสดงโครงข่ายรถไฟฟ้าในอนาคต ..... 94
แผนที่ 4.10	แผนที่แสดงโครงข่ายรถ BRT ในอนาคต..... 94
แผนที่ 4.11	แผนที่แสดง แนวทางพัฒนาพื้นที่ด้านการสัญจรในอนาคต..... 95
แผนที่ 4.12	แผนที่แสดงแนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านทางเดินเท้าในอนาคต..... 96
แผนที่ 4.13	แผนที่แสดงปัญหาด้านระบบโครงข่ายถนน..... 94

สารบัญแผนที่ (ต่อ)

แผนที่	หน้า
แผนที่ 4.13 แผนที่แสดงศักยภาพด้านพื้นที่เปิดโล่งและภูมิทัศน์ในปัจจุบัน.....	97
แผนที่ 4.14 แผนที่แสดงปัญหาด้านพื้นที่เปิดโล่งและภูมิทัศน์ในปัจจุบัน.....	99
แผนที่ 4.15 แผนที่แสดงแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เปิดโล่งและภูมิทัศน์ในอนาคต.....	100
แผนที่ 4.16 แผนที่แสดงศักยภาพด้านการประโยชน์อาคารในปัจจุบัน.....	101
แผนที่ 4.17 แผนที่แสดงแนวทางในการพัฒนาการใช้ประโยชน์อาคารในอนาคต.....	103
แผนที่ 4.18 แผนที่แสดงการเสนอแนะแนวทางในการกำหนดแนวคิดด้านการวางผัง.....	105
แผนที่ 4.19 แผนที่แสดงความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในการวางผังพื้นที่.....	106
แผนที่ 4.20 แผนที่สรุปภาพรวมของแผนผังแนวคิดในการวางผัง.....	107
แผนที่ 4.21 แผนที่แสดง แนวคิดด้านการใช้ที่ดิน.....	108
แผนที่ 4.22 แผนที่แสดงระบบถนนเดิมในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	109
แผนที่ 4.23 ผังแนวคิดในการวางระบบถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ ต่อเนื่อง.....	110
แผนที่ 4.24 ผังแนวคิดในการวางระบบถนนสายรองในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	110
แผนที่ 4.25 ผังแนวคิดในการวางระบบถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	111
แผนที่ 4.26 ผังแนวคิดในการเชื่อมต่อระบบทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	112
แผนที่ 4.27 ผังแนวคิดในการเชื่อมต่อระบบพื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง	112
แผนที่ 4.28 ระบบการวางผังอาคารในอนาคต.....	113
แผนที่ 4.29 การกำหนดกลุ่มกิจกรรมอาคารในอนาคต.....	114
แผนที่ 4.30 การกำหนดระบบจินตภาพของพื้นที่ศึกษา.....	115
แผนที่ 4.31 แสดงแปลงที่ดินและเสนอประเภทการใช้ที่ดิน.....	119
แผนที่ 4.32 แสดงผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 1 ในลักษณะ 2 มิติ.....	122
แผนที่ 4.33 แสดงผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 2 ในลักษณะ 2 มิติ.....	123
แผนที่ 5.1 แสดงการจำแนกกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา.....	130
แผนที่ 5.2 แสดงการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา.....	131
แผนที่ 5.3 แสดงผังการออกแบบโครงการ.....	132
แผนที่ 5.4 ผังแสดงการเชื่อมโยงระบบการสัญจรในพื้นที่ศึกษา.....	138
แผนที่ 5.5 แสดงผังขยายบริเวณตลาดละลายทรัพย์...	143



## สารบัญแผนที่ (ต่อ)

แผนที่		หน้า
แผนที่ 5.6	แสดงผังขยายบริเวณย่านพาณิชยกรรมรอง และพักอาศัยหนาแน่น.....	148
แผนที่ 5.7	แสดง ผังขยายบริเวณย่านพาณิชยกรรมถนนสาทร.....	153
แผนที่ 6.1	แผนที่แสดงการกำหนดขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินการ.....	158
แผนที่ 6.2	แผนที่แสดงการดำเนินการในภาพรวมของการพัฒนาพื้นที่.....	161
แผนที่ 6.3	แผนที่แสดงการดำเนินการในรายละเอียดการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่.....	161
แผนที่ 6.4	แผนที่แสดงแนวทางในการจัดรูปที่ดินโดยการรวมแปลงที่ดิน.....	162



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
แผนภูมิ 3.1 แสดงการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่สโลม.....	66
แผนภูมิ 3.2 แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของพื้นที่เขตบางรัก ในปี พ.ศ.2535-2544.....	77
แผนภูมิ 3.3 แสดงการคาดการณ์ประมาณประชากรเขตบางรัก ในปี พ.ศ.2545-2555.....	78



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของพื้นที่โครงการ

พื้นที่แขวงสีลมตั้งอยู่ในเขตบางรักซึ่งเป็นเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครและเป็นย่านใจกลางเมืองที่สำคัญของกรุงเทพ โดยพื้นที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากอดีตจนถึงปัจจุบัน เริ่มจากการก่อสร้างถนนแบบตะวันตกในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นเนื่องจากความต้องการของชาวตะวันตกโดยการตัดถนน 3 สายเมื่อ พ.ศ. 2404 คือถนนสีลมขึ้นพร้อมกับถนนเจริญกรุง(ตอนนอก) และถนนหัวลำโพง จึงเกิดการพัฒนามาพื้นที่ตามริมถนนกลายเป็นบริเวณที่มีประชาชนเข้ามาตั้งถิ่นฐานก่อให้เกิดเป็นชุมชนตามมา จนกระทั่งสมัยรัชกาลที่ 5 ขึ้นครองราชย์ ได้มีการพัฒนาเมืองออกไปอย่างกว้างขวาง ตั้งแต่พ.ศ. 2430 เป็นต้นมาเอกชนได้ตัดถนนขนานกับถนนสีลมอีก 3 สาย คือถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ และถนนสีพระยา ทำให้ย่านสาทร สีลม สีพระยามีผู้ตั้งบ้านเรือนมากขึ้นนับเป็นย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ ถนนสีลมกลายเป็นย่านธุรกิจอย่างชัดเจนขึ้นเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง เมื่อย่านการค้าตะวันตกที่เคยกระจุกตัวตามตรอกถนนเจริญกรุงเริ่มขยายเข้ามาในถนนสีลมมากขึ้น ย่านธุรกิจสำคัญบนสีลมมี 2 บริเวณ คือด้านบางรักซึ่งอยู่ใกล้กับถนนเจริญกรุงและแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนอีกทีคือด้านศาลาแดงซึ่งเป็นย่านธุรกิจที่เกิดขึ้นภายหลัง ต่อมาในช่วง พ.ศ. 2504-2513 รูปแบบการค้าเริ่มเปลี่ยนรูปแบบจากการค้าปลีก ห้างแถวเช้า เป็นห้างสรรพสินค้า สำนักงานขนาดใหญ่ โรงแรมขนาดใหญ่ และนับตั้งแต่พ.ศ. 2525 เป็นต้นมา ถนนสีลมกลายเป็นศูนย์กลางการเงินอย่างชัดเจน เนื่องจากมีธนาคารพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศ บริษัทเงินทุน บริษัทหลักทรัพย์ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ รวมทั้งธุรกิจประกันภัยต่างๆตั้งสำนักงานอยู่บนถนนสีลมเป็นจำนวนมาก

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณย่านสีลมยังคงเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจการค้า(CBD) ที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้า สถาบันการเงิน ธนาคารพาณิชย์ สำนักงานธุรกิจทั้งของไทยและชาวต่างชาติซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก รวมทั้งที่พักอาศัย อีกทั้งยังมีระบบการสัญจรที่สะดวกรวดเร็วคือระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร(MRTA) และรถไฟฟ้าบีทีเอส(BTS) จึงทำให้สะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้พื้นที่มีบทบาทในหลายๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นแหล่งงาน ย่านพาณิชยกรรมและย่านที่พักอาศัย รวมทั้งมูลค่าที่ดินที่มีราคาสูงและกิจกรรมที่มีความหลากหลาย จึงมีแนวโน้มในการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจต่อไปในอนาคต ดังนั้นพื้นที่บริเวณนี้จึงมีศักยภาพและเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์และส่งผลดีกับพื้นที่ต่อไป

จากการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่องจากในอดีตจนถึงปัจจุบันเรื่องการใช้ที่ดินและการคมนาคมในพื้นที่บริเวณย่านสีลมจึงเกิดการขยายตัวทั้งทางด้านกายภาพและเศรษฐกิจเป็นไปอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้พื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินที่หลากหลายทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆขึ้นในพื้นที่ รวมทั้งประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และประชากรที่เข้ามาประกอบกิจกรรมต่างๆมีปริมาณสูงขึ้นเรื่อยๆส่งผลให้พื้นที่เกิดความแออัดไม่เพียงพอต่อการใช้งาน สาเหตุเกิดจากขาดการวางแผนการใช้ที่ดินมาตั้งแต่แรก เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็วทิศทางเนื่องจากการพยายามใช้ที่ดินให้คุ้มค่ามากที่สุดจึงจะเลยเรื่องคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้อยู่อาศัยและผู้เข้ามาใช้พื้นที่ เป็นผลทำให้เกิดปัญหาตามมาคือ สภาพแวดล้อมแออัดและทรุดโทรม การสัญจรที่ติดขัดและคับแคบ ปัญหาพื้นที่โล่งที่มีอยู่อย่าง

จำกัดไม่เพียงพอต่อความต้องการของกิจกรรมที่เกิดขึ้น การขาดบรรยากาศที่ดีในการใช้เป็นแหล่งงานและการพักอาศัย ปัญหาต่างๆเหล่านี้เกิดจากขาดการวางแผนที่ดีมาตั้งแต่แรกรวมถึงการพัฒนาอย่างไร้ทิศทางเนื่องจากการพยายามใช้ที่ดินให้คุ้มค่าที่สุดที่สุดจึงละเลยเรื่องคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้อยู่อาศัยและผู้ที่ใช้พื้นที่

จากปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ชุมชนย่านธุรกิจ สีลม ให้คุ้มค่าที่สุดกับศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรพิจารณาและคำนึงถึง เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมที่มีอยู่และที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การวางแนวทางสัญญาที่ดีเพื่อการใช้พื้นที่ให้เต็มศักยภาพ เกิดการพัฒนาที่ควรจะเป็นและเกิดพื้นที่โล่งที่ดีในการใช้งานโดยไม่เกิดความคับสนรวมทั้งช่วยบรรเทาปัญหาในปัจจุบันให้น้อยลงโดยการจัดการทางกายภาพให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ซึ่งเป็ย่านธุรกิจที่มีความสำคัญของกรุงเทพ ให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพสูงสุดคุ้มค่ากับศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต รวมทั้งคำนึงถึงประสิทธิภาพในด้านการใช้สอยที่ดินให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่โดยเอื้อประโยชน์และส่งเสริมกันอย่างเหมาะสม

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาลักษณะวิวัฒนาการทางกายภาพ การใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ สังคมและประชากรจากในอดีตถึงปัจจุบันของพื้นที่สีลม รวมทั้งศึกษารูปแบบของกิจกรรม ประเภทของผู้ใช้ และพฤติกรรมในการใช้พื้นที่ในย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชีวาสราชนครินทร์รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่องจากในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษาทฤษฎี หลักการ แนวคิดและรูปแบบในการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจให้มีความเหมาะสม
3. ศึกษาวิเคราะห์ถึงบทบาท สภาพปัญหา ศักยภาพและข้อจำกัดและแนวโน้มทางด้านการใช้พื้นที่ รวมถึงเอกลักษณ์เฉพาะตัวของย่าน เพื่อกำหนดทิศทางในการพัฒนาพื้นที่
4. เสนอแนะแนวทางการจัดรูปแบบการใช้พื้นที่ เงื่อนไขในการกำหนดระยะเวลาเว้นว่างของอาคาร รูปแบบการสัญญาในบล็อกและการออกแบบพื้นที่โล่งให้สอดคล้องกับการระบบใช้ที่ดิน เพื่อการใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพเกิดการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในย่านธุรกิจ

## 1.3 ขอบเขตในการศึกษา

- **ขอบเขตด้านเนื้อหา** ขอบเขตของเนื้อหาในการศึกษาคั้งนี้ คือ
  1. แนวทางในการพัฒนาพื้นที่จากแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ในพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์หารูปแบบที่เหมาะสมในการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชีวาสฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง
  2. สภาพปัจจุบันของพื้นที่ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ทั้งในภาพรวมระดับเมืองและในระดับย่านเพื่อวิเคราะห์หาบทบาท ศักยภาพ และปัญหาของพื้นที่ชุมชนย่านสีลมและพื้นที่ต่อเนื่อง เช่น
    - 2.1 ลักษณะทางด้านกายภาพและการใช้ที่ดิน การคมนาคมขนส่งและการสัญจร
    - 2.2 สภาพทางสังคมและเศรษฐกิจของย่าน
    - 2.3 สภาพปัญหาโดยรวมที่เกิดขึ้นในพื้นที่
    - 2.4 ศักยภาพของพื้นที่และแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต

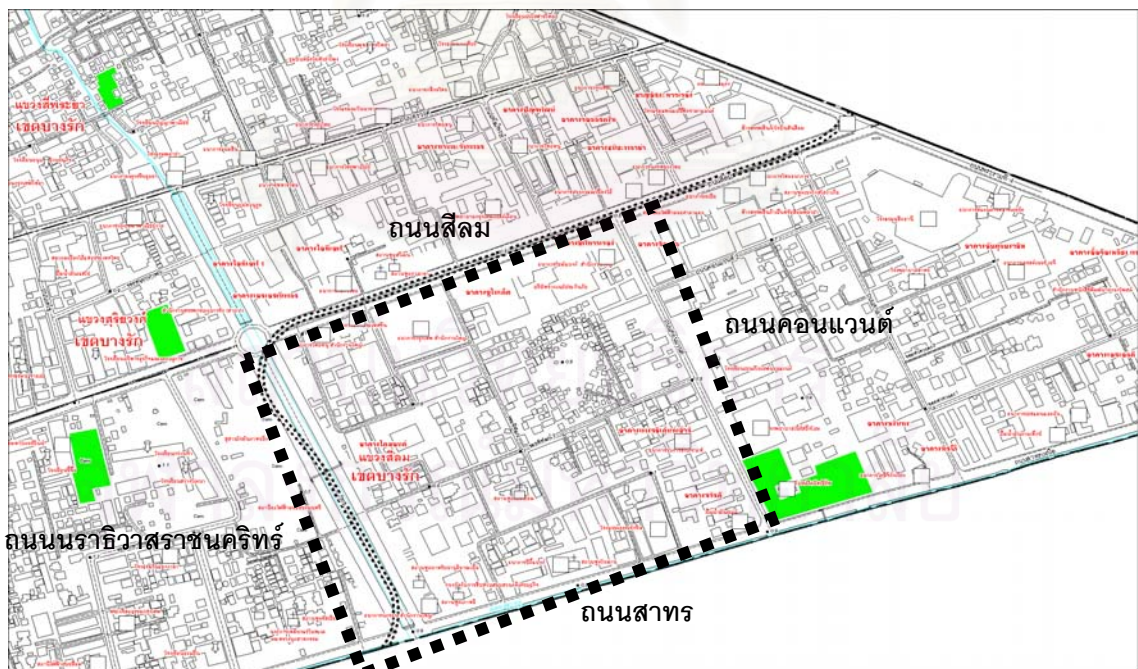
3. แนวทางการออกแบบปรับปรุงลักษณะทางกายภาพโดยการวิเคราะห์แนวคิดและสภาพปัจจุบันของพื้นที่ย่านสีลม ให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่รวมทั้งแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต เสนอในลักษณะผังแม่บทแสดงการใช้ที่ดิน การจราจร กิจกรรม และความหนาแน่นของกลุ่มอาคาร ขนาด ความสูง ส่วนเปิดโล่ง รวมถึงแนวทางการจัดองค์ประกอบทางกายภาพและบรรยากาศภายในพื้นที่

- **ขอบเขตด้านพื้นที่**

เลือกพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจของเมืองที่สอดคล้องกับขอบเขตของการศึกษา ได้แก่พื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชีวาส เขตบางรัก ซึ่งถือเป็นพื้นที่ในย่านใจกลางเมืองที่มีความหนาแน่นและมีมูลค่าที่ดินสูง รวมทั้งการคมนาคมที่สะดวกจากระบบขนส่งมวลชนซึ่งผ่านพื้นที่ และความหลากหลายของกิจกรรมและผู้ใช้ ในช่วงเวลาต่างๆ

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา มีขนาด 0.34 ตร.กม. โดยได้กำหนดจากแนวเส้นแบ่งของถนน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ทิศเหนือ	ติดกับถนนสีลม
ทิศใต้	ติดกับถนนสาทร
ทิศตะวันออก	ติดกับถนนคอนแวนต์
ทิศตะวันตก	ติดกับถนนราชีวาสราชนครินทร์



แผนที่ 1.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

## 1.4 วิธีการดำเนินงานวิจัย

### 1. การศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อกำหนดประเด็นปัญหา

1.1 การเก็บข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่างๆ ได้แก่ นโยบายและแผนพัฒนาพื้นที่ ผังเมืองรวม รูปถ่ายทางอากาศ รวมข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา

1.2 การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นโดยการเก็บข้อมูลจากการถ่ายรูป การสังเกตการณ์และจดบันทึก ลักษณะการใช้พื้นที่ในย่านธุรกิจสีลม

1.3 นำข้อมูลที่ได้อามาวิเคราะห์เบื้องต้นเพื่อกำหนดประเด็นปัญหาและขอบเขตในการศึกษา พื้นที่โครงการ

2. การศึกษาทบทวนวรรณกรรม หลักการ แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่โล่ง ย่านธุรกิจ เพื่อเป็นความรู้พื้นฐาน รวมทั้งทราบถึงขั้นตอน รูปแบบ วิธีการและผลการศึกษาที่ผ่านมา และสามารถกำหนดกรอบการศึกษาได้อย่างชัดเจน

3. การกำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาบทบาท ศักยภาพของพื้นที่ซึ่งเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจใจกลางเมืองที่มีการใช้ที่ดิน กิจกรรมและกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลายและมีความหนาแน่น รวมทั้งระบบคมนาคมที่สะดวก

### 4. การเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

4.1 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมจากการที่เก็บมาแล้ว เบื้องต้นจากแหล่งต่างๆ ได้แก่ เอกสาร แผนที่ สิ่งพิมพ์ต่างๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- ข้อมูลด้านความเป็นมาของพื้นที่
- แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่ศึกษาเพื่อทราบถึงการพัฒนาของพื้นที่
- ข้อมูลทางด้านกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะอาคารสิ่งปลูกสร้าง การคมนาคมและการสัญจร สาธารณูปโภค สาธารณูปการ กิจกรรมการใช้ที่ดิน โดยรอบ
- ข้อมูลโครงสร้างประชากรและข้อมูลเศรษฐกิจ สังคม
- ข้อมูลด้านแผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่ รวมทั้งดูบทบาทหน้าที่ของพื้นที่และแนวโน้มในการพัฒนาที่ควรจะเป็นในอนาคต
- กรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่
- กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่มีผลบังคับใช้กับพื้นที่

4.2 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลจากการสำรวจและเก็บข้อมูลเพิ่มเติมจากภาคสนามด้วยการสังเกต (Observation) สอบถามและแสดงความคิดเห็น (Interview & Discussion) จากประชาชนในพื้นที่ และจากเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา
- สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน เช่น รูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน
- สภาพทางกายภาพ และบริบทเดิมของพื้นที่ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพอาคารและประเภทอาคาร การเข้าถึงพื้นที่ สภาพการสัญจรและการจราจร

- ความต้องการของชุมชนและปัญหาในการใช้พื้นที่โล่ง

5. การวิเคราะห์ข้อมูล ปัญหาในปัจจุบัน ศักยภาพ ความต้องการและแนวโน้มในอนาคตของพื้นที่ย่านสีลม โดยการนำหลักการ แนวความคิดและทฤษฎีต่างๆที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการหาข้อสรุปสำหรับเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่
6. สรุปผลของการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการสรุปประเด็นปัญหาที่สำคัญบริเวณพื้นที่ศึกษาและแนวทางในการแก้ปัญหา
7. นำผลสรุปของการวิเคราะห์ข้อมูลมากำหนดแนวความคิดหลักและเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อพื้นที่บริเวณย่านสีลมให้เหมาะสมทางด้านกายภาพและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเมือง
8. นำเสนอแนวทางแก้ปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพของการสัญจรในพื้นที่ทางด้านกายภาพ
9. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงความเป็นมา ความสำคัญและวิวัฒนาการของพื้นที่ทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากร รวมถึงรูปแบบของกิจกรรม ประเภทของผู้ใช้ และพฤติกรรมในการใช้พื้นที่โล่งในย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสรวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่อง
2. ทราบถึงแนวความคิดและรูปแบบในการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจให้มีความเหมาะสม นำอยู่สะดวกสบายและปลอดภัย โดยสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต
3. ทราบผลจากการวิเคราะห์ บทบาท ศักยภาพ ข้อจำกัด สภาพปัญหา รวมทั้งแนวโน้มทางการใช้พื้นที่และความต้องการของชุมชน
4. นำไปสู่แนวทางการจัดรูปแบบการใช้พื้นที่ เสนอแนะในการกำหนดระยะเว้นว่างของอาคาร รูปแบบการสัญจรในบล็อกและการออกแบบพื้นที่โล่งให้สอดคล้องกับการระบบใช้ที่ดิน อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีในย่านธุรกิจ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาย่านสีลม ซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองที่มีความสำคัญ จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาพัฒนาและออกแบบพื้นที่ และสามารถนำเสนอรูปแบบในการออกแบบที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในอนาคต ซึ่งแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ศึกษา สามารถสรุปได้ดังนี้

- 2.1 แนวคิดการใช้ที่ดินในเมือง
- 2.2 ความหมายของชุมชนเมืองน่าอยู่
- 2.3 องค์ประกอบของชุมชน
- 2.4 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการออกแบบชุมชน
- 2.5 งานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 สรุปประเด็นที่ได้จากการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดการใช้ที่ดินในเมือง

##### 2.1.1 ความหมายและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

นิยามการใช้ประโยชน์ที่ดิน (สำนักพัฒนามาตรฐานผังเมือง 2545: 2) การใช้ประโยชน์ที่ดินหมายถึง บริเวณที่มีกิจกรรมทุกชนิดที่มีการกระทำในลักษณะเป็นประจำ ไม่ว่าจะกิจกรรมนั้นจะประกอบอยู่บนพื้นดิน เหนือพื้นดิน หรือใต้พื้นดินและไม่ว่าอยู่ภายในอาคารหรือนอกอาคารที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ดินแปลงนั้น

ประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน (อุทิศ บุญสืบ 2539: 28) ได้กล่าวถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง สามารถแบ่งออกได้เป็นหลายประเภทตามลักษณะด้านประชากร เศรษฐกิจ สังคม ศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ และนโยบายในการพัฒนาต่าง ๆ ทั้งในระดับชาติและท้องถิ่น โดยทั่วไปการใช้ประโยชน์ที่ดินสามารถแบ่งออกเป็นประเภทหลักได้แก่ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม ที่ดินสงวนและควบคุมการพัฒนา และพื้นที่บริการสาธารณะ

กรมการผังเมือง (อ้างถึงใน มาลัย กรแก้วสมนึก 2540: 9) ได้แบ่งประเภทการใช้ที่ดินภายในเมืองดังนี้

- 1) การใช้ที่ดินเพื่อการค้า ทำเลที่เหมาะสมที่สุดอยู่บริเวณใจกลางเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงมากที่สุด มีโครงข่ายคมนาคมหนาแน่นที่สุด เกิดความสะดวกในการรับและกระจายสินค้าและบริการออกสู่พื้นที่โดยรอบ จึงเกิดการเกาะกลุ่มตั้งร้านค้าต่อเนื่องจนเป็นย่านการค้าใหญ่ในตัวเมืองทุก ๆ เมือง พื้นที่เพื่อการค้าควรมีประมาณร้อยละ 8 -12 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด

- 2) การใช้ที่ดินประเภทถนนภายในเมือง บริเวณภายในเมืองที่ต้องการโครงข่ายถนนมากที่สุดคือ



เขตที่อยู่อาศัยและเขตการค้าในตัวเมือง ที่มีความหนาแน่นสูง โดยพบว่าบริเวณใจกลางเมืองซึ่งเป็นย่านการค้า จะมีโครงข่ายถนนหนาแน่นมากและจะเบาบางเมื่อออกสู่ชานเมือง ถนนภายในเมือง ควรมีการใช้ที่ดินประมาณร้อยละ 7-21 ของพื้นที่เมือง

3) การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พื้นที่ที่เหมาะสมคือ บริเวณที่อยู่ห่างจากการจราจรคับคั่ง ห่างจากเสียงรบกวน และห่างจากสภาวะอากาศเสียในตัวเมือง บริเวณที่อยู่อาศัยของตัวเมืองจะตั้งในพื้นที่ขอบย่านการค้าต่อเนื่องไปถึงเขตชานเมือง โดยที่ทุกบริเวณของที่อยู่อาศัยจะมีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงติดต่อกับใจกลางเมืองได้สะดวก พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยควรมีการใช้ที่ดินประมาณร้อยละ 40-60 ของพื้นที่เมือง

4) การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม หากเป็นอุตสาหกรรมเบาที่ใช้พื้นที่ประกอบการน้อยมีเสียงรบกวนและมีของเสียจากโรงงานน้อย สามารถตั้งอยู่บริเวณรอบนอกของย่านการค้าในเมือง แต่หากเป็นอุตสาหกรรมหนักซึ่งต้องใช้พื้นที่กว้าง ก่อเสียงรบกวนและมีของเสียออกจากโรงงานมาก มักตั้งอยู่บริเวณชานเมืองที่มีการคมนาคมสะดวก การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมควรมีประมาณร้อยละ 6-12 ของการใช้ที่ดิน

5) การใช้ที่ดินเพื่อบริการสาธารณะ เช่น ควรมีการใช้ที่ดินประมาณร้อยละ 5-12 ของพื้นที่เมือง

6) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา ควรมีการใช้ที่ดินประมาณร้อยละ 7 ของพื้นที่เมือง

7) การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ควรมีการใช้ที่ดินประมาณร้อยละ 15-25 ของพื้นที่เมือง

8) การใช้ที่ดินเพื่อสำรองใช้ ควรมีการใช้ที่ดินประมาณร้อยละ 12 ของพื้นที่เมือง

### 2.1.2 ปัจจัยหลักในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคต

มานพ พงศทัต (2527) ได้กล่าวถึงปัจจัยหลักที่จะทำการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงใน อนาคตดังนี้

1) ประชากรที่เพิ่มขึ้น ประชากรที่เพิ่มขึ้นจะก่อให้เกิดกิจกรรมหลัก คือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับที่อยู่อาศัยและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และกิจกรรมส่งเสริมที่เพิ่มขึ้นตามความเจริญของสังคมเศรษฐกิจ ในลักษณะที่ประชากรเพิ่มขึ้นนี้ก็จะมีการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้น และจะมีกิจกรรมใหม่ ๆ เกิดขึ้นตามไปด้วย

2) การให้บริการด้านการคมนาคมและการเข้าถึง ถ้าที่ดินผืนใดมีการให้บริการทางบก น้ำ อากาศและมีรูปแบบของการขนส่งหลาย ๆ แบบ ที่ดินผืนนั้นจะมีระดับการเข้าถึง (Level of Accessibility) และยิ่งถ้าที่ดินผืนนั้นเป็นที่ตั้งซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมขนาดใหญ่มารวมจับกลุ่มกันเป็นจุดรวมแล้ว สถานที่นั้นจะเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม และในกรณีที่กิจกรรมนั้นอยู่ใจกลางเมือง มีการขนส่งมากแบบก็จะเป็นศูนย์กลางการค้าบริการในเมือง (Central Business District) และ ณ จุดนี้เองที่เกิดเป็นศูนย์กลางเมืองเกิดขึ้น

3) การควบคุมของรัฐ การที่มีการควบคุมการใช้ที่ดินของรัฐจะบ่งบอกถึงลักษณะการใช้ที่ดินที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ในกรณีนี้การใช้ที่ดินมีขอบเขตจำกัด โดยรัฐเองเป็นผู้วางแนวทางการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับความต้องการของรัฐ การพัฒนาด้านการใช้ที่ดินของเอกชนก็จะมีการชี้แนะและการควบคุมการใช้

4) ราคาที่ดิน ราคาที่ดินที่สูงย่อมจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ต่ำจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้นราคาที่ดินมักจะเป็นปฏิภาคกลับกับระยะทางที่ห่างจากจุดศูนย์กลาง ราคาที่ดีจะเป็นปัจจัยสำคัญในการระบุถึงกิจกรรมที่จะใช้ในอนาคต

กล่าวโดยสรุปประเภทการใช้ที่ดินข้างต้น คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ที่

เกี่ยวข้องกับพื้นที่ดินนั้น ๆ ในลักษณะเป็นประจำไม่ว่าจะเป็นส่วนใดของพื้นดิน ส่วนการจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของผู้ศึกษาที่แตกต่างกันออกไป

## 2.2 แนวคิดการปรับปรุงพื้นที่

### 2.2.1 แนวความคิดในการปรับปรุงศูนย์กลางเมือง

Mcbee และคณะ (1992: 1-3) กล่าวถึงพื้นที่ใจกลางเมือง (Downtown) ว่าเป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมหลักทางเศรษฐกิจ สังคม และการอยู่อาศัยของเมือง ที่ตั้งมักจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคม และเป็นแหล่งรวมของสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และการบริการสาธารณะ เช่น สถาบันการศึกษา โรงพยาบาล สถานีตำรวจ ทำให้เป็นย่านที่มีการใช้ที่ดินอย่างผสมผสานขึ้น

Coeterier (1994: 304) ได้ทำการศึกษาพื้นที่บริเวณย่านใจกลางเมืองในประเทศเนเธอร์แลนด์ 2 แห่ง พบว่าวัตถุประสงค์ที่ผู้คนต้องการเข้ามาใช้พื้นที่นั้น ส่วนใหญ่มีมากกว่า 1 วัตถุประสงค์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

1) วัตถุประสงค์โดยตรง (Explicit objective) เป็นเหตุผลที่ผู้ใช้ตั้งใจเข้ามาในพื้นที่ เช่น ซื้อสินค้าเฉพาะที่ไม่สามารถหาได้ใกล้บ้าน การชมคอนเสิร์ต นิทรรศการ รับประทานอาหาร หรือเดินเลือกชมสินค้าตามร้านค้าในย่านใจกลางเมือง

2) วัตถุประสงค์โดยอ้อม (Implicit objective) เป็นเหตุผลรอง หรือผลพลอยได้จากการเข้ามาใช้พื้นที่ เช่น การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความเคลื่อนไหวของวิถีชีวิตเมือง การได้พักผ่อนหย่อนใจ การได้พบปะผู้อื่น รู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน

การพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองนั้นต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและเอกชนภายในพื้นที่เนื่องจากมีการซ้อนทับของกิจกรรม และผลประโยชน์ค่อนข้างสูง จึงต้องประสานความร่วมมือระหว่างแต่ละกลุ่มที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม Mcbee และคณะ (1992: 71) ได้กล่าวว่าขบวนการออกแบบชุมชนเมือง (Urban design) มีความจำเป็นต่อการพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองค่อนข้างมาก เนื่องด้วยความเป็นการประสานระหว่างการออกแบบโครงสร้างทางกายภาพ รูปแบบกิจกรรม และความต้องการของกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ มากกว่าเพียงออกแบบทางกายภาพแบบแยกส่วน โดย Coeterier (1994: 305-307) ได้สรุปถึงองค์ประกอบที่ควรพิจารณาสำหรับการพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองให้เป็นสถานที่ที่มีชีวิตชีวา (Liveliness downtown) ได้แก่

- 1) กลุ่มผู้ใช้พื้นที่ (Groups of user)
- 2) กิจกรรม (Activity)
- 3) การออกแบบตกแต่งอาคารและพื้นที่สาธารณะ (Urban detail in building and public space)
- 4) การเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility)
- 5) การควบคุม ดูแล และบริหารพื้นที่ (Maintenance and regulation)

Suzanne Lennard และ Henry Lennard (1995:231-232)ได้กำหนดแนวทางในการปรับปรุงศูนย์กลางของเมืองเพื่อให้เมืองน่าอยู่ดังนี้

- ไม่ส่งเสริมการพัฒนาในย่านรอบนอกของเมือง ควรให้ความสำคัญกับการก่อสร้างเพิ่มเติมภายในเมือง ควรกำหนดความสูงของอาคารในเมืองขนาดเล็กและพื้นที่ส่วนใหญ่ในเมืองขนาดใหญ่ ความสูงของอาคารไม่ควรเกิน 5-6 ชั้น
- พัฒนาการแนวทาง (Guideline) ในการออกแบบสถาปัตยกรรมเพื่อช่วยส่งเสริมเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมใหม่ที่ประชาชนเห็นว่าเหมาะสมกับเมือง
- กำหนดการใช้งานแบบผสม (Mixed-use) ของร้านค้าและที่พักอาศัย
- จัดสร้างร้านค้าและบริการที่สำคัญให้อยู่ในระยะที่เดินถึงได้สำหรับประชาชน
- สร้างกิจกรรมใหม่ ๆ ที่จะทำให้ผู้คนในเมืองและนอกเมืองสามารถพบปะสังสรรค์กันได้
- กำหนดลักษณะเด่นของสังคมที่มีอยู่ (Social Landmark) เช่นร้านกาแฟ ไปรษณีย์ เพื่อให้เป็นสถานที่พบปะของคนในชุมชน
- กำหนดสถานที่ที่ประชาชนเห็นว่าเป็นหัวใจสำคัญของชุมชน และปรับปรุงทางเดินเท้าหลักเชื่อมต่อศูนย์กลางและส่วนอื่น ๆ ของเมือง
- พัฒนาแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ (public space) เพื่อเสริมเอกลักษณ์พื้นที่ว่างของชุมชนที่ประชาชนเห็นสมควร โดยให้สามารถเข้าถึงได้ง่ายและสามารถใช้งานได้หลากหลายจากคนหลายประเภท
- สร้างโครงข่ายของระบบการคมนาคมที่ดี และระบบทางเดินเท้าและจักรยานทั่วเมือง และให้เชื่อมต่อกับย่านชานเมืองด้วย ออกแบบถนนใหม่ในศูนย์กลางของเมืองรวมทั้งถนนายหลักต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบจากการจราจร
- ทดแทนที่จอดรถบนดินด้วยที่จอดรถใต้ดิน และที่จอดรถในบลิค โดยสร้างที่จอดรถเดิมเป็นทางเดินเท้าหลักเพื่อเติมเต็มโครงสร้างของเมือง

## 2.2.2 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง

2.2.2.1 ความหมายของย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (Central business district: CBD) กมลรัตน์ บำรุงตน อ้างถึงใน (อุทิศ บุญลือ และคณะ 2539 :3) ได้ให้ความหมายของย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (CBD) ว่าเป็นบริเวณที่กว้างใหญ่ที่สุดของธุรกิจการค้า เป็นย่านการค้าที่มีกิจกรรมหนาแน่นมากที่สุด มีการจราจรคับคั่ง เป็นที่รวมของกิจการค้าปลีก บริการสำนักงาน สถาบันการเงิน สถานเริงรมย์ โรงแรม CBD แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ CBD ในเมืองและ CBD ชานเมือง CBD ในเมืองได้แก่ห้างสรรพสินค้า สำนักงานธุรกิจ สถาบันการเงิน กิจกรรมเหล่านี้ใช้พื้นที่น้อย อยู่ในทำเลที่ตั้งของการแข่งขันราคาที่ดินแพง อาคารจึงขึ้นสูง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ในพื้นที่จำกัด

วิโรจน์ สิ้นธนาบุรุษ อ้างถึงใน (สาริยา ศรีเชื้อ 2540: 16) ได้ให้ความหมายของเขต CBD ว่า เขต CBD เป็นศูนย์รวมพลังทางเศรษฐกิจของเมือง เนื่องจาก CBD มีลักษณะเป็นใจกลาง ทำให้ได้เปรียบในการเข้าถึง จึงเป็นที่รวมของการคมนาคมและกิจกรรมทุกชนิดในเขต CBD มีคุณสมบัติที่กิจกรรมส่วนมากทำในเวลากลางวัน ส่วนเวลากลางคืนถนนจะว่างเพราะเป็นเขตที่เป็นแหล่งที่มีผู้อยู่อาศัยน้อย

กมลรัตน์ บำรุงตน อ้างถึงใน Clark (Online, 1998) กล่าวว่าย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง เป็นหัวใจของเมืองซึ่งเป็นบริเวณที่หนาแน่นไปด้วยการเงินการบริการระดับมืออาชีพ เป็นศูนย์กลางหลัก มีเส้นทางการขนส่งที่สำคัญ มีการใช้ที่ดินที่หนาแน่นและที่ดินมีราคาแพงที่สุด ลักษณะอาคารเป็นอาคารสูง ประชากรเป็นประชากรในตอนกลางวันและมีความหนาแน่นของ การจราจรสูง ความสำคัญของย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองในหลาย ๆ ที่มักจะลดลงเมื่อเมืองมีการขยายตัวและมีการลดการเป็นศูนย์กลาง

กมลรัตน์ บำรุงตน อ้างถึงใน Urbanzones (Online) ได้ให้ความหมายของย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองไว้ว่า ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองเป็นหัวใจของเมืองหรือเมืองหลวง ประกอบด้วยร้านค้าหลัก ธนาคารและสำนักงาน เป็นศูนย์กลางของธุรกิจ บ้านเชิงและจุดตัดของเส้นทางการขนส่งธุรกิจทุกอย่างต้องการที่จะได้ทำเลที่ดีที่สุด สำหรับสำนักงานใหญ่ของร้านค้า ธนาคารและร้านอาหารและมีการแข่งขันเพื่อให้ได้ที่ดินสูงรวมถึงการขอเช่าที่ ที่ดินว่างเปล่ามักเป็นที่ต้องการ เพราะที่ดินว่างเปล่ามักมีราคาแพงและหายาก การก่อสร้างอาคารจึงมีแนวโน้มสูงมากกว่าที่จะขยายออก

กล่าวโดยสรุปย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง (CBD) เป็นพื้นที่หลักทางด้านธุรกิจบริเวณใจกลางเมืองที่เป็นแหล่งรวมของกิจกรรมเพื่อการค้า บริการ สำนักงานจำนวนมากภายในพื้นที่ จึงเป็นแหล่งรวมของประชากรกลางวันที่สูงมากเนื่องจากเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ ส่วนช่วงเวลากลางคืนจะมีความแตกต่างของจำนวนประชากรอย่างเห็นได้ชัด โดยปกติแล้วย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองจะเป็นบริเวณพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง เนื่องจากพื้นที่มีศักยภาพของการบริการโครงสร้างพื้นฐานสูง

2.2.2.2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมใจกลางเมือง Mcbee และคณะ (1992: 71-76) ได้รวบรวมหลักการที่ควรคำนึงถึงสำหรับการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ใจกลางเมือง ซึ่งเป็นศูนย์รวมกิจกรรม โดยเฉพาะ ด้านพาณิชยกรรมของเมือง ด้วยกระบวนการออกแบบชุมชนเมืองไว้หลายประการดังต่อไปนี้

1) การเน้นลักษณะเฉพาะตัวของย่านใจกลางเมือง (Distinctive identities) ควรให้ความสำคัญกับองค์ประกอบเดิมที่ช่วยสร้างเอกลักษณ์ของพื้นที่ เช่น ที่ตั้งทางธรรมชาติ อาคารที่มีความโดดเด่นทางสถาปัตยกรรม หรือประวัติศาสตร์ ภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) อาทิ หอนาฬิกา น้ำพุ พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ

2) การรักษาความหลากหลาย และมีชีวิตชีวาของย่านใจกลางเมือง (Verity and livability) ความหลากหลาย และมีชีวิตชีวาจัดเป็นคุณสมบัติที่สำคัญของกิจกรรมใจกลางเมือง จึงควรรักษาหรือสร้างสรรคกิจกรรมใหม่ที่มีความผสมผสานตามศักยภาพของพื้นที่แต่ละบริเวณ เช่น พื้นที่จำหน่ายสินค้ารูปแบบต่าง ๆ (ร้านค้าริมถนน ศูนย์การค้าพิเศษเฉพาะ ตลาดนัด ชุมชนของขนาดเล็ก) พื้นที่ดึงดูดทางวัฒนธรรม (พิพิธภัณฑ์ ศูนย์ศิลปะการแสดง) สถานบันเทิง ร้านอาหาร สำนักงาน ที่พักอาศัย เป็นต้น

3) การสร้างความ “กระชับ” ของพื้นที่ (Compactness) พื้นที่ใจกลางเมืองที่มีความกระชับ ไม่ขยายตัวมากเกินไป จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้พื้นที่เพื่อสัญจรติดต่อ และเชื่อมโยงกิจกรรมภายในพื้นที่เป็นอย่างดี ทำให้มีความเข้มข้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น

4) การสร้างความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ (People places) พบว่าการเน้นกิจกรรมในระดับถนน (Street-level activity) และจัดเตรียมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้า จะช่วยสร้างความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ เกิดความคึกคักของพื้นที่ใจกลางเมืองได้ เช่น เน้นรูปแบบการวางอาคารร้านค้าที่สัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมภายนอก (Outward-looking building หรือ street level frontage) เน้นการเดินเท้าในระดับพื้นที่ดินมากกว่าทางเดินใต้ดิน หรือยกระดับ เป็นต้น

5) สร้างความต่อเนื่องทางสายตา (Visual continuity) การสร้างความต่อเนื่องทางสายตาเป็นเครื่องมือหนึ่งสำคัญในการสร้างความมีเอกภาพ สำหรับการปรับปรุงพื้นที่ใจกลางเมือง สามารถสร้างขึ้นด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

- สถาปัตยกรรม ควรสร้างความเป็น “เรื่องราวเดียวกัน”

(Compatibility) ทางกายภาพของกลุ่มอาคารในพื้นที่ โดยควรพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ เช่น วัสดุที่ใช้ มวลอาคาร (Mass) พื้นที่ระหว่างอาคาร การตกแต่งรูปด้าน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ควรมีความแตกต่างของการออกแบบตกแต่งอาคารในระดับที่เหมาะสม ไม่ขัดแย้งกัน อย่างรุนแรง เพื่อช่วยสร้างสีสัน และความเฉพาะตัวแก่พื้นที่แต่ละส่วน

- สิ่งประดับตกแต่งพื้นที่ (Street scape) การออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนน

(Street furniture) เช่น เสาไฟฟ้า พื้นทางเดิน ที่นั่ง ชุ้มขายของ ให้มีลักษณะร่วมกัน จะช่วยสร้างความต่อเนื่องทางสายตา และการจดจำพื้นที่นั้น ๆ ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้พบว่า การปลูกต้นไม้ และพืชพรรณจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาย่านใจกลางเมืองหลายประการ เช่น บังความไม่เรียบร้อยของกลุ่มอาคาร ช่วยลดระดับเสียงรบกวน สร้างความต่อเนื่องสีเขียวให้ความร่มรื่นแก่ทางเดินเท้า เป็นต้น

- ป้ายสัญลักษณ์ (Sign) ควรกำหนดแนวทางติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ ร่วมกันในประเด็นต่าง ๆ เช่น ขนาด รูปแบบ การติดตั้ง พบว่าการจัดบริเวณที่ติดป้ายประชาสัมพันธ์รวม จะช่วยลดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และสกปรกของพื้นที่ได้

- พื้นที่จอดรถ พื้นที่จอดรถทั้ง 3 รูปแบบไม่ว่าจะเป็นที่จอดรถริมถนน ลานจอดรถ หรืออาคารจอดรถ พบว่ามักจะเป็นอุปสรรคต่อการสร้างความต่อเนื่องของการเดินเท้า การเชื่อมโยงกิจกรรมรวมทั้งความต่อเนื่องทางสายตา จึงควรลดผลกระทบด้วยการคำนึงถึงตำแหน่งที่ตั้ง รูปแบบ และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จอดรถในย่านกลางเมือง

6) การคำนึงถึงคุณภาพของการออกแบบพื้นที่ ควรคำนึงถึงการออกแบบที่เรียบง่าย การเลือกใช้วัสดุที่ดี มีคุณภาพ บำรุงดูแลรักษาง่าย เหมาะสมกับการลงทุน

นอกจากนั้น Mcbee และคณะ (1992: 77-82) ยังกล่าวถึงแนวทางปรับปรุงพื้นที่ย่านกลางเมืองด้านสถาปัตยกรรม ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญของกระบวนการออกแบบชุมชนเมือง ว่ามีหลักแนวคิดที่สำคัญคือ ควรสร้างสภาพแวดล้อมโดยรวมที่โดดเด่นมากกว่าตัวอาคารที่โดดเด่น โดยกลุ่มอาคารในพื้นที่ควรตั้งอยู่อย่างกลมกลืนมากกว่า ตั้งอย่างโดดเด่น สามารถแบ่งการปรับปรุงด้านสถาปัตยกรรมออกเป็น 3 ประเภทคือ

- 1) การอนุรักษ์ และการปรับปรุงอาคารเดิม
- 2) การรักษาสภาพทางกายภาพที่มีลักษณะเฉพาะตัวโดดเด่นไว้ดังในอดีต เช่น อาคาร

อนุรักษ์ รูปแบบกลุ่มอาคาร ร่วมกับการสร้างสรรค์รูปแบบใหม่ที่มีคุณภาพ สอดคล้องกับสภาพเดิม โดยใช้วิธีสร้างอาคารใหม่ทั้งหมดหรือปรับปรุงสภาพอาคารเก่า แล้วเปลี่ยนการใช้งานใหม่

3) การสร้างโครงการขนาดใหญ่ (Major new development) เป็นการพัฒนาโครงการที่มีพื้นที่ใช้งานขนาดใหญ่ หรือมีความสูงหลายชั้นขึ้นใหม่ ให้มีความกลมกลืนกับสภาพพื้นที่เดิมซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอาคารเดี่ยว ๆ ขนาดเล็ก และมีกิจกรรมที่สัมพันธ์กับระดับพื้นดินและการเดินเท้าค่อนข้างสูงได้ มีหลักในการออกแบบที่สำคัญคือ การสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่สัมพันธ์กับสัดส่วนมนุษย์ (Human scale) ในระดับถนนเป็นการสร้าง “ความเป็นมิตร” ระหว่างอาคารสูงขนาดใหญ่และคนเดินเท้า โดยมีแนวทางต่าง ๆ ดังนี้

- ลดทอนความสูงของอาคารขนาดใหญ่ด้วยการเน้นองค์ประกอบในแนวนอน เช่น ลวดลายปูนปั้นแนวนอน การร่นระยะระหว่างฐานและส่วนบนของอาคาร โดยความสูงของฐานอาคารควรจะทำกับยอดของอาคารขนาดเล็กที่อยู่ข้างเคียงเพื่อสร้างความต่อเนื่องทางสายตา เป็นต้น
- เลือกใช้วัสดุบริเวณฐาน และตัวอาคารแตกต่างกัน แต่ควรสอดคล้องกับวัสดุของอาคารข้างเคียง
- ตกแต่งส่วนยอด หรือดาดฟ้าของอาคารแทนรูปแบบหลังคองกริตแบนราบช่วยสร้างความน่าสนใจแก่เส้นขอบฟ้าในบริเวณนั้น

4) การสร้างโครงการขนาดใหญ่พิเศษ (Megastructures) เป็นการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่พิเศษที่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งบล็อก หรือต่อเนื่องกันหลายบล็อก มีหลักการในการออกแบบเช่นเดียวกับโครงการขนาดใหญ่ทั่วไป คือ การสร้างเป็นมิตรระหว่างอาคารสูงขนาดใหญ่ และคนเดินเท้า แต่ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อพื้นที่เมือง และการวางผังมากกว่า มีแนวทางออกแบบดังนี้ คือ

- ควรแบ่งมวลอาคาร และความสูงอาคารให้มีขนาดที่ลดหลั่นกัน สอดคล้องกันภายในโครงการ รวมทั้งกลุ่มอาคารโดยรอบ
- จัดวางพื้นที่ว่างสาธารณะ และทางเดินเท้าของโครงการในตำแหน่งที่เหมาะสมเชื่อมโยงกับโครงข่ายที่ว่างสาธารณะเดิมของเมือง
- รูปด้านอาคารในระดับพื้นดินควรสามารถมองเห็นกิจกรรมภายในจากภายนอก หรือมีการจัดวางกิจกรรมการค้าที่มีความสัมพันธ์กับการเดินเท้าสูง
- กำหนดให้ด้านที่สำคัญและทางเข้าหลักอาคารตอบรับกับเส้นทางเดินเท้าบริเวณนั้น

## 2.3 แนวความคิดในการแก้ปัญหาการสัญจร

### 2.3.1 การวางแผนระบบการคมนาคม

การวางแผนระบบสัญจรในเมือง เป็นสิ่งสำคัญที่ควรคำนึงถึง เนื่องจากการเติบโต ชบเซาหรือคงอยู่ของกิจกรรมในเมือง ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับจัดการวางแผนระบบสัญจรของเมือง พบว่าเมืองที่มีความหนาแน่น

ของการพัฒนา และการใช้รถยนต์ในเมืองสูง มักประสบปัญหาการติด อุบัติเหตุ มลภาวะทางเสียงและอากาศ เกิดจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในเมือง HughBarton(1998) กล่าวถึงระบบการคมนาคมที่ยั่งยืนว่าสามารถ แก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมและปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นจากการจราจรได้ โดยวัตถุประสงค์หลักของการคมนาคมที่ยั่งยืน คือ การลดระดับมลภาวะ ปรับปรุงเข้าถึงระบบการขนส่งที่ให้ความสำคัญกับคนมากกว่ารถ เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ลดปริมาณการเดินทาง โดยให้ท้องถิ่นจัดเตรียมสาธารณูปโภคและแหล่งงานภายในชุมชน สร้าง ทางเดินเท้าที่ปลอดภัย สะดวก น่าเดิน ลดการพึ่งพารถยนต์ ซึ่ง Barton ได้เสนอแนวทางในการดำเนินการคือ

- จัดระบบทางเท้า โดยเพิ่มโครงข่ายให้สามารถเชื่อมต่อกับจุดต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะกิจกรรมที่สำคัญ และให้สามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- จัดเตรียมระบบทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย ลดความเร็วของการจราจรบนถนน
- เพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ (โดยให้ความสำคัญมากกว่าการจราจรแบบอื่น ๆ) ให้สามารถเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองได้สะดวก พร้อมทั้งสามารถเปลี่ยนระบบการเดินทางเป็นบริการแบบอื่น รวมทั้งการเดินทางและจักรยาน
- เพิ่มพื้นที่ปลอดภัยการจราจร และลดปริมาณการจราจร
- จำกัดการใช้รถยนต์โดยการเข้มงวดเรื่องที่จอดรถในย่านศูนย์กลางที่สำคัญ

หลักการที่สำคัญคือ ทำอย่างไรให้คนเลิกยึดติดกับรถยนต์ ระบบการขนส่งสาธารณะที่ดี(เช่น รถราง รถไฟฟ้า) ประกอบกับทางเดินเท้าที่สะดวก สวยงาม ตลอดจนการลดจำนวนยานพาหนะอื่น และการคิดค่าจอดรถสูง มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้จะช่วยให้เราเห็นความสำคัญของการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดการใช้รถยนต์ในเมืองลง

Barton (1998) ได้ให้หลักการในการวางแผนด้านการจราจร คือ

- ปริมาณการจราจรไม่ควรเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงถนนหรือทางแยกการจัดการจราจร หรือการก่อสร้างถนนใหม่ นอกจากนี้มีความจำเป็นที่จะรองรับการพัฒนาใหม่หรือการพัฒนาที่เข้มข้มขึ้น
- การเปลี่ยนแปลงระบบถนนควรพิจารณาปริมาณจราจร เพื่อที่จะปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้อยู่อาศัย ผู้คนที่มาจับจ่ายซื้อของ เดินหรือขี่จักรยาน และอำนวยความสะดวกแก่ระบบขนส่งสาธารณะ มากกว่าที่จะเปลี่ยนระบบถนนเพื่อช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางแก่ผู้ใช้รถยนต์
- ปริมาณการจราจรในสภาพปัจจุบันบนถนนในเมืองอาจลดลงได้จากการวางแผนอื่น เช่น การขยายทางเดินเท้าและทางจักรยาน หรือการให้ความสำคัญกับรถโดยสารประจำทางหรือรถราง
- การจัดระบบการจราจรในเมือง ไม่ควรที่จะมุ่งไปที่การเพิ่มหรือลดความเร็วรถยนต์ แต่ควรคำนึงถึงความพอดีและสม่ำเสมอมากกว่า

### 2.3.2 การสร้างระบบสมดุลของระบบคมนาคม

Suzanne Lennard และ Henry Lennard (1995:76-77) กล่าวถึงการสร้างสมดุลของระบบคมนาคมในเมืองว่าการลดความเร็วและผลกระทบของการจราจรในการออกแบบถนนมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงระบบการขนส่งมวลชนและส่งเสริมการเดินทางและการขี่รถจักรยานเพื่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ Lennard ได้อ้างถึง กฎ 10 ประการของการวางแผนการคมนาคม Harmut Topp (1st International Making Cities Livable Conference, Venice, 1985) ดังนี้

- การวางผังเมืองและระบบการคมนาคมเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับสังคม จิตวิทยา นิเวศวิทยา เศรษฐกิจ สถาปัตยกรรมและวิศวกรรม ทั้งนี้จะต้องสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและคำนึงถึงเด็ก คนแก่ และคนพิการด้วย
- ความสำเร็จของเมืองไม่ได้ขึ้นอยู่กับจราจรโดยรถยนต์ส่วนบุคคล แต่ขึ้นอยู่กับ การเข้าถึงได้ของทุกคน ตลอดจนความสวยงาม ความเจริญหูเจริญตาของถนนและพื้นที่เปิดโล่ง
- ระบบการคมนาคมและการใช้ที่ดินจะต้องมีความสมดุล การใช้งานแบบผสม (Mixed use) จะช่วยลดระยะในการเดินทาง
- การใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ด้านพฤติกรรมและปริมาณจราจร เป็นสิ่งสำคัญในการตัดสินใจ
- รูปแบบการคมนาคมที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม การเดินเป็นที่นิยมมากกว่า จักรยาน การใช้จักรยานเป็นที่ต้องการมากกว่าระบบขนส่งมวลชน และการใช้ระบบขนส่งมวลชนย่อมดีกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
- ถนนในเมืองคือพื้นที่โล่งสาธารณะ หน้าของถนนเป็นที่พบปะ เดินเล่น เป็นทางเข้าสู่อาคาร ต่าง ๆ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางเท้า จักรยาน ระบบขนส่งมวลชนและรถยนต์ส่วนบุคคล
- การเพิ่มขึ้นของความหนาแน่น ทำให้ต้องการข้อกำหนดและการควบคุมการจราจรมากขึ้น การเข้มงวดในบางพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่จอดรถ จะช่วยควบคุมการจราจรที่ได้ผล
- สิ่งสำคัญเฉพาะพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง คือการออกแบบชุมชนเมืองและงานสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับขนาดมนุษย์ การออกแบบที่ดีจะช่วยลดผลกระทบที่เกิดจากการจราจร
- ถนนจะต้องให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าและจักรยาน โดยมีทางเดินที่กว้างและมีจักรยานและทางข้ามถนน
- ควรปลูกต้นไม้ให้กับถนนมากขึ้น รวมทั้งหน้าอาคารและบนหลังคา ต้นไม้จะช่วยปรับปรุงอากาศบนถนน สร้างความสวยงามและช่วยบดบังอาคารที่ไม่สวย



การคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นสำหรับทุกคนในสังคม หลังจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้รถยนต์เข้ามามีบทบาทในชีวิตของผู้คนมากขึ้น จนกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การขยายตัวของเมืองที่เอื้อต่อการจราจร มีการสร้างถนนที่กว้างขึ้นตลอดจนการพัฒนาทางอุตสาหกรรมและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้ปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วซึ่งมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งทางเสียง ก๊าซพิษ เขม่ารถยนต์ อันเป็นผลเสียต่อคุณภาพชีวิตของมนุษย์ และธรรมชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

### 2.3.3 การพัฒนาทางด้านระบบคมนาคมขนส่ง

จะต้องมีการวางแผนควบคุมไปกับการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับภูมิภาค (Regional Planning) จนถึงการศึกษาของแต่ละเมืองและภายในชุมชน การส่งเสริมนโยบายที่จะทำให้ใช้รถยนต์น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เช่น ที่ทำงานและที่อยู่อาศัยใกล้กัน เพื่อลดเวลาและระยะทาง ระบบขนส่งมวลชนที่สร้างความสะดวกสบายแก่ประชาชนและเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว การให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าและจักรยานภายในชุมชนเพื่อลดมลพิษและการใช้พลังงาน ดังนั้นการวางแผนหลักในการพัฒนาเมืองและการออกแบบชุมชนจะต้องเน้นเรื่องการลดความต้องการในการเดินทาง โดยเฉพาะใช้รถยนต์ส่วนตัว (Moughtion, 1996)

Mcbee และคณะ (1992: 86-104) กล่าวถึงแนวพัฒนาระบบสัญจรในเมืองว่าสามารถแบ่งออกเป็น 2 แนวทางหลัก ๆ ได้แก่

- 1) การออกแบบทางกายภาพ เช่นการขยายถนนเดิม ตัดถนนใหม่ และการสร้างทางด่วน การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนประเภทราง (Rail system) รวมถึงการปรับปรุงทางวิศวกรรม อาทิเช่น ติดตั้งไฟจราจร ปรับปรุงสี่แยก และทางข้ามถนน สร้างสะพานยกระดับแยกการจราจร การปรับเปลี่ยนทิศทางการสัญจรบนถนน
- 2) การบริหารจัดการระบบสัญจร เช่น ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเมือง ลดการใช้พลังงานโดยการใช้รถยนต์ร่วมกัน (Car pool) ใช้จักรยาน และเดินเท้า จัดเวลาใช้งานสถานที่บริเวณย่านนั้นคนละช่วงเวลา ตลอดจนส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี เช่นโทรศัพท์ โทรสาร อินเทอร์เน็ต เพื่อลดการติดต่อสื่อสารโดยตรง

สำหรับการพัฒนาระบบสัญจรบริเวณย่านพาณิชยกรรมกลางเมืองนั้นพบว่าส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับการสัญจรทางเท้าค่อนข้างมากทำให้เกิดแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สำหรับการเดินเท้า (Pedestrianization) ขึ้น โดยมีหลักการสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการเดินเท้า ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้า และระบบขนส่งมวลชนมากกว่ารถยนต์ส่วนตัว สามารถสรุปถึงเป้าหมาย และประโยชน์ของการพัฒนาพื้นที่สำหรับการเดินเท้าในเมืองดังนี้

- 1) การจัดการจราจร (Traffic management) การนำแนวคิดนี้มาใช้เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ลดอุบัติเหตุ เพิ่มความคล่องตัว และส่งเสริมการเข้าถึงที่สะดวกแก่ย่านศูนย์กลางเมือง ด้วยการลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว สนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนอย่างกว้างขวาง
- 2) การฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (Economic revitalization) เพื่อช่วย

ส่งเสริมสภาพเศรษฐกิจย่านใจกลางเมืองให้กลับมาคึกคักอีกครั้ง สามารถแข่งขันกับศูนย์การค้าอื่นได้ สร้างบรรยากาศที่ดีส่งเสริมการเดินเลือกชม-ซื้อสินค้า สามารถดึงดูดลูกค้า และนักลงทุนใหม่ ๆ

3) การปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical environmental improvement) การมีสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการสร้างความน่าอยู่ให้เมือง แนวคิดนี้จะช่วยลดมลภาวะทางอากาศ เสียง และทางสายตา ช่วยส่งเสริมการรับรู้สภาพแวดล้อมทางกายภาพเมืองได้ชัดเจนขึ้น เนื่องจากการสามารถเดินได้อย่างมีความสุขในเมือง ลดการบังคับสิ่งแวดล้อมเมืองจากการจราจรบนท้องถนน นอกจากนี้ยังสามารถกระตุ้นให้เกิดการอนุรักษ์ และบำรุงรักษาสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สร้างสุนทรียภาพในเมืองขึ้นได้

4) การส่งเสริมคุณภาพทางสังคม (Social benefit) พื้นที่สำหรับการเดินเท้าจัดว่าเป็นพื้นที่เปิดสำหรับสาธารณะให้เข้ามาใช้พูดคุย แลกเปลี่ยน พักผ่อน และทำกิจกรรมอื่นร่วมกันได้ หลายเมืองได้สนับสนุนให้มีการจัดกิจกรรมบนท้องถนน (Pedestrian activities) เช่นงานเทศกาลรื่นเริง ตลาดนัด การแสดงดนตรี และศิลปะกลางแจ้ง ทำให้เกิดภาพลักษณ์ของเมืองที่มีความน่าอยู่ มีชีวิตชีวา ดึงดูดผู้คนให้มาเยี่ยมเยือนได้

### 2.3.4 รูปแบบทางเดินเท้าและการพัฒนาย่านทางเดินเท้า

รูปแบบทางเดินเท้า ทางเดินเท้ามีหน้าที่หลักเช่นเดียวกับถนน คือ รองรับการสัญจร และมีความสำคัญทัดเทียมกับถนน ทางเดินเท้าอาจเป็นทางเดินที่ขนานไปกับแนวถนนก็ได้ หรืออาจแยกต่างหากจากแนวถนน

ประเภทของทางเดินเท้าได้แก่ (Michale J.Badner , 1989 : 10-11 )

1) ทางเท้าขนานไปกับแนวถนน (Side walk) คือทางเท้าที่อยู่ขนานสองข้างของถนนของเมืองมักมีการสัญจรหนาแน่น ทั้งทางถนนและเลียบบแม่น้ำ คู คลอง ทะเลสาบ

(Roadway : Waterway)

2) ทางเท้าชนิดที่เป็นทางลัด คือทางเท้าที่มักเป็นที่รู้จักกันเฉพาะกลุ่มลัดไปตามชอย ด้านหลังของอาคารหรือริมแม่น้ำ ทางลัดเหล่านี้หากได้รับการส่งเสริมให้อยู่ในระบบทางเท้าของเมือง และปรับปรุงสภาพแวดล้อมของข้างทางก็อาจเพิ่มความคล่องตัวให้กับระบบการสัญจรของเมืองได้

3) ย่านทางเดินเท้า (Pedestrian Zone) ซึ่งได้จัดเตรียมหรือออกแบบไว้เพื่อการเดินเท้า โดยเฉพาะ เช่น ทางเท้าระหว่างอาคารพาณิชย์หรือย่านทางเดินเท้า (Pedestrian Mall) คือ บริเวณที่คนสามารถเดินติดต่อกันได้ทั้งบริเวณ โดยไม่มีการสัญจรประเภทอื่น เป็นสิ่งที่มีในเกือบทุกเมืองของยุโรป และบางเมืองของสหรัฐอเมริกา รวมถึงญี่ปุ่น สิงคโปร์ ออสเตรเลีย บริเวณดังกล่าวมักเป็นบริเวณพาณิชย์กรรมมีบรรยากาศในเชิงนันทนาการ และยังสามารถใช้เป็นทางลัดจากการเดินตามแนวถนนในเมืองได้ด้วย

4) ทางเท้าชั่วคราว ได้แก่ การปิดถนนบางสายในวันพิเศษเพื่อใช้เป็นทางเดินทางเท้า หรือเพื่อกิจกรรมนันทนาการ เช่น ถนนกินซ่าในโตเกียว เป็นต้น

5) ทางเดินเท้าที่ตัดกับถนน (Cross Walk) ซึ่งตรงกันข้ามกับทางเดินเท้าในแนวขนาน ทางเดินเท้าประเภทนี้จะช่วยให้การเชื่อมต่อทางเดินเท้าเป็นระบบที่มีความต่อเนื่อง แบ่งออกได้เป็น 2 ระดับคือ

5.1) Over Pass หมายถึง การเดินเท้าแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับเหนือพื้นที่ใน

ลักษณะของสะพานลอย ทางเชื่อมระหว่างอาคาร สะพานคนเดินข้ามแม่น้ำหรือคูคลอง (มีชื่อเรียกหลายอย่างได้แก่ Skyway, Skywalk, Skybridge หรืออื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน)

5.2) Under Pass หมายถึงทางเดินเท้าในแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับดิน เช่น ทางม้าลาย Concourse และอื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ทางเดินเท้าซึ่งอยู่ในระดับดินจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้าด้วย จึงจำแนกทางเดินเท้าประเภทนี้ออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

- แบบควบคุม (Control Crossing) โดยใช้ สัญญาณไฟจราจร ตำรวจจราจรผู้ควบคุม คอมพิวเตอร์ และอื่น ๆ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นซึ่งจำเป็นต้องมีการควบคุม เพื่อความปลอดภัยในการเดินข้ามถนน
- แบบไม่ควบคุม (Uncontrol Crossing) จะไม่มีการควบคุมทางเดินเท้าแบบขวางที่อยู่ในระดับพื้นดิน ในบริเวณที่ไม่มีการจราจรหรือมีปริมาณการจราจรหนาแน่นน้อย และรถแล่นด้วยความเร็วต่ำ เป็นต้น

การพัฒนาทางเดินเท้าทำให้ทางเดินเท้าได้กลายเป็นการสัญจรประเภทหนึ่งที่ตอบสนองการขนส่งสาธารณะ ในย่านศูนย์กลางเมือง ย่านธุรกิจการค้า และเกิดพื้นที่โล่งกลางเมือง วิธีการพัฒนาทางเดินเท้าสามารถแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบหลักคือ (Harvey M. Rubnstein, 1992)

1) ย่านเดินเท้าชนิดเต็มรูปแบบ (Full mall) คือการพัฒนาทางเดินเท้าโดยไม่มีการขนส่งรูปแบบอื่นภายในย่าน ทำได้โดยการปิดเส้นทางสัญจรหรือถนนเดิม ปรับปรุงให้เป็นย่านเดินเท้าโดยเฉพาะ ได้แก่ การปรับปรุงเส้นทาง การเลือกใช้วัสดุ จัดสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งประดับตกแต่ง ในการออกแบบปรับปรุงเส้นทาง จะต้องมีการศึกษาข้อมูล ลักษณะเด่นของย่านและชุมชนเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของย่านหรือชุมชนนั้น

2) ย่านเดินเท้าที่ระบบการขนส่งสาธารณะ (The Transit mall) คือการพัฒนาทางเดินเท้าโดยไม่ให้มีการขนส่งส่วนบุคคลโดยเครื่องยนต์ในพื้นที่ คงไว้แต่ระบบขนส่งมวลชน และการขนส่งสาธารณะเฉพาะในเส้นทางที่จัดไว้ เพื่อเป็นจุดรับส่งประชาชนเข้าสู่พื้นที่ เช่นรถโดยสารสาธารณะ รถรางไฟฟ้า รถแท็กซี่ ใช้เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางสัญจรหลัก ประกอบด้วยมาตรการต่าง ๆ ได้แก่ ห้ามจอดรถริมทางเท้า การออกแบบความกว้างของทางเดินเท้า การออกแบบภาพแวดล้อมที่เหมาะสม เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ภายในย่าน เช่น ร้านค้า สำนักงาน โรงแรม สถานบริการประเภทต่าง ๆ รวมทั้งที่พักอาศัยของย่าน

3) ย่านเดินเท้าที่การสัญจรแบบปกติ (Semi Mall) การพัฒนาทางเดินเท้ารูปแบบนี้ขึ้นอยู่กับ การลดปริมาณการจราจร และพื้นที่สำหรับจอดรถ การออกแบบและปรับปรุงทางเดินเท้า ให้มีบรรยากาศที่เหมาะสมและดึงดูดให้ประชาชนเลือกใช้การสัญจรแบบเดินเท้าด้วยการ จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง สามารถเชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อยภายในเมือง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงของกิจกรรมต่าง ๆ

### 2.3.5 แนวคิดการออกแบบทางเดินเท้า

Shirvane (1985: 31-36) ได้กล่าวถึงแนวทางปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อส่งเสริมการเดินเท้า ได้แก่

1) การสร้างความสมดุลระหว่างการสัญจรทางเท้าและรถยนต์ที่เหมาะสม ควรกำหนดแนวทางพัฒนาการสัญจรทางเท้าให้มีความสะดวก ปลอดภัย ร่วมกับการจัดการจราจรในพื้นที่ ให้มีประสิทธิภาพรองรับการขนส่งสินค้า บริการ และการเข้าถึง โดยการสร้างความสมดุลนี้สามารถใช้ทั้งแนวทางการออกแบบ

การบริหารจัดการร่วมกัน เช่น ทำการขยายขนาดทางเท้าให้กว้างขึ้น จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกการเดินทางตลอดเส้นทาง ร่วมกับการห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลใช้ถนนบางช่วงเวลาที่เหมาะสม จะช่วยลดความขัดแย้งของคนและรถยนต์ได้

2) การจัดเตรียมพื้นที่รองรับปริมาณการเดินทางอย่างเพียงพอ การพิจารณาถึงขนาด และสภาพของทางเดินเท้า ซึ่งสามารถรองรับปริมาณผู้ใช้ได้อย่างเพียงพอ สร้างความต่อเนื่องของการสัญจรทางเท้า

3) การสร้างบรรยากาศที่ส่งเสริมการเดินทาง -ควรคำนึงถึงการเตรียมกิจกรรม และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสาธารณะที่เหมาะสมตลอดเส้นทาง พบว่าการส่งเสริมกิจกรรมด้านบันเทิง ขายอาหารว่าง และเครื่องดื่ม สร้างจุดนัดพบในตำแหน่งที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบ และจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนนที่มีคุณภาพ จะสามารถช่วยเพิ่มคุณภาพของการเดินเท้ามากขึ้น

ขนาดของทางเดินเท้าจะขึ้นอยู่กับปริมาณของผู้สัญจรในเส้นทางนั้น โดยปกติเกณฑ์ที่ใช้เป็นมาตรฐานสากล ระบุว่าทางเดินเท้าในย่านธุรกิจการค้าซึ่งมีผู้สัญจรไปมาหนาแน่น ทางเดินเท้าควรมีความกว้างอย่างน้อยที่สุด 3.00 เมตร และทางเดินเท้าในระดับรองลงไปมีความกว้างประมาณ 2.00 เมตร ความกว้างนี้มีความหมายถึง การใช้เพื่อการสัญจร และสิ่งอำนวยความสะดวกบางประเภท เช่น ถังขยะ และตู้โทรศัพท์ ไม่รวมถึงกิจกรรมอื่นที่อาจเกิดบนทางเท้า ยกเว้นการคอยรถประจำทาง แนวความคิดของเมืองรุ่นใหม่ในย่านเดินเท้าจะมีบรรยากาศช่วยผ่อนคลายความตึงเครียด สวยงามมีชีวิตชีวาขึ้นด้วยการมีบริเวณนั่งพัก มีบริเวณแฉงลอย รถเข็นขายอาหารหรือเครื่องดื่มในบางจุด จัดสภาพแวดล้อมให้ร่มรื่นงดงามไปพร้อม ๆ กับประโยชน์ในเชิงการสัญจรด้วย ออกแบบจะต้องคำนึงถึงความมั่นคงถาวร ทนทานต่อการใช้สอยง่ายต่อการดูแลรักษา ความสวยงามของทางเท้าจะมาจากความเป็นระเบียบเป็นประการแรก มีความกลมกลืนกับบริเวณโดยรวม มีทางสัญจรที่ไม่แออัดสับสน ตกแต่งประดับประดาให้ทางเท้านั้นดูมีชีวิตชีวาขึ้น ทางเท้าในบางช่วงที่มีความกว้างมากพอ อาจสนับสนุนให้มีกิจกรรมอื่น ๆ บนทางเท้านั้น เช่น รถเข็นขายน้ำ ขายหนังสือ หรือแม่กระทั่งสินค้าอื่น ๆ เพื่อเพิ่มชีวิตชีวาให้กับเมือง และทำให้ทางเดินเท้ามีความหมายมากขึ้น แต่การใช้พื้นที่ลักษณะนี้ควรมีการควบคุมรูปแบบการจัดวางให้อยู่ในระเบียบที่ดี อีกกิจกรรมหนึ่ง คือ การโฆษณา ซึ่งเป็นรายได้อย่างหนึ่งของหน่วยงานที่บริหารเมือง เพื่อนำไปใช้ในการดูแลรักษาสถานที่ การโฆษณาบนทางเดินเท้านี้ได้แก่ การทำป้ายขนาดย่อมหรือตู้เตี้ยขนาดเล็ก หรือป้ายห้อยแขวนเล็ก ๆ ประดับตามแนวทางเดิน สีเส้นของป้ายจะช่วยให้ทางเดินดูมีชีวิตชีวาขึ้น แต่ไม่ควรใช้ในบริเวณที่มีสิ่งประกอบถนนหรือป้ายร้านค้ามากมายอยู่แล้ว (เดช บุญคำ 2540)

เทคนิคในการเพิ่มทางเดินเท้าในเมืองอาจทำได้หลายกรณีเช่น

1) ยกเลิกช่องจอดรถในแนวถนนนั้น ๆ โดยจัดหาที่จอดรถในบริเวณอื่นแทน แล้วใช้พื้นที่ช่องจอดรถนั้นในการขยายทางเดินเท้า

2) ในกรณีที่ทางเดินเท้ามีการสัญจรหนาแน่นเพียงข้างเดียว อาจลดทางเดินเท้าด้านหนึ่งแล้วเพิ่มความกว้างของทางเดินเท้าที่มีการจราจรหนาแน่นก็ได้

3) กรณีที่ถนนนั้นมีเกาะกลางถนน อาจลดขนาดเกาะกลางถนน หรือทำลายเกาะกลางถนนหากไม่มีผลกระทบต่อส่วนอื่น ๆ แล้วใช้พื้นที่ผิวจราจรที่เพิ่มขึ้นในการเพิ่มขนาดทางเดินเท้า

4) การพัฒนาทางเดินระหว่างด้านหลังอาคาร ในกรณีที่ไม่สามารถขยายทางเท้าออกไปได้

เพียงพอ แต่วิธีนี้ต้องมีกรวางแผนระยะยาว อาศัยการประชาสัมพันธ์ที่ดี ความร่วมมือและกฎหมายควบคุมช่วยในการดำเนินการ

5) การเพิ่มทางเดินลัด เพื่อลดภาระของทางสัญจรในทางเดินหลักก็เป็นวิธีหนึ่งที่สามารถทำได้ เช่น ทางเดินลัดเมืองโดยทำทางเดินเลียบริมแม่น้ำสู่ย่านพักอาศัย เช่นเมือง Koblenz เมืองเล็ก ๆ ที่มีชื่อเสียงเมืองหนึ่งของเยอรมัน นอกจากนี้จะลดภาระความหนาแน่นของการทางให้ดีขึ้นแล้วปรากฏว่าประชาชนในเมืองและนักท่องเที่ยวก็นิยมมาเดินในถนนลัดดังกล่าวนี้เป็นประจำเนื่องจากบรรยากาศผ่อนคลายดีกว่าทางเดินในเมือง

6) ในกรณีที่ไม่สามารถเพิ่มทางเดินได้ด้วยวิธีใด ๆ แล้ว อาจแก้ปัญหาโดยการจัดระเบียบทางเดินเท้าห้ามรถล่ำทางเดินเท้าของร้านค้าบริเวณใกล้เคียง การจัดระเบียบสิ่งอำนวยความสะดวกตามความจำเป็น เช่น ตู้โทรศัพท์ที่มีขนาดพอเหมาะ ติดตั้งรวมกับเสาไฟฟ้า หรือถังขยะอาจมีขนาดเล็กแต่เพิ่มจำนวนหรือติดตั้งถังขยะรวมกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เป็นต้น

## 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่โล่งย่านพาณิชยกรรม

### 2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่โล่ง

ในระดับเมือง “พื้นที่ว่าง” คือ พื้นที่นอกอาคารที่ผู้คนในเมืองมารวมกันอยู่เพื่อการพบปะกันทางสังคม วัฒนธรรม พื้นที่ว่างสาธารณะหรือลานโล่งว่างในเมืองเกี่ยวข้องกับคนในเมืองอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากพื้นที่ว่างสาธารณะเป็นระบบโครงสร้างหลักของเมือง เป็นจุดรวมของชีวิตทั้งทางสังคมและการสัญจรหลัก ๆ ของเมือง พื้นที่ว่างสาธารณะในระดับเมืองมักถูกวางตำแหน่งให้มีความสัมพันธ์กับอาคารสาธารณะหรือสถานที่สำคัญ ซึ่งพื้นที่ว่างตรงนี้ทำให้อาคารสาธารณะต่าง ๆ มีระยะห่างจากอาคารอื่น ๆ โดยรอบมากขึ้น มีการเปิดการมองเห็นจากระยะไกล ทำให้อาคารเหล่านี้เด่นชัดมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ส่วนพื้นที่ว่างระดับชุมชน และย่าน ซึ่งเป็นเพียงจุดตัดของถนน เป็นแหล่งรวมกิจกรรมบางชนิดโดยเฉพาะการค้าขาย หรือเป็นสถานที่ที่คนมาพบปะพูดคุย หรือพักผ่อนในช่วงเวลาหนึ่งของการดำเนินชีวิตประจำวัน อภิศักดิ์ ไพฑูริย์ (2542: 21) แบ่งพื้นที่โล่งว่างของเมืองออกเป็น 2 ลักษณะคือ

- 1) Urban Space ซึ่งหมายถึง พื้นที่ที่เกิดจากการปิดล้อมของสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ นับตั้งแต่ถนน อาคาร และอื่น ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้น
- 2) Open Space ได้แก่ พื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นในบรรยากาศที่เป็นธรรมชาติ ซึ่งมีอยู่น้อยในเขตเมืองขึ้นในแต่ Open Space ในเขตเมืองที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ใช้สอยของชาวเมืองก็มีอยู่เช่น สนามกีฬา สนามม้า สวนสาธารณะ และพื้นที่ลักษณะนี้จัดเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะที่ซ้อนทับกันอยู่ระหว่าง Open Space และ Urban Space

#### 2.4.1.1 ความสำคัญของพื้นที่โล่ง

ความสำคัญของพื้นที่โล่ง (ไพฑูริย์ 2536:8-9) มีดังนี้

- 1) ด้านสังคม
  - เพื่อการสื่อสาร ในลักษณะของการเป็นสถานที่เพื่อการพบปะ และแลกเปลี่ยนข่าวสารความคิดเห็นของประชาชนทั้งในลักษณะของบุคคลต่อบุคคล หรือเป็นหมู่คณะ

- เพื่อประกอบพิธีกรรม ในวาระสำคัญหรือเทศกาลต่าง ๆ
- เพื่อการพาณิชย์กรรม โดยการใช้เป็นสถานที่เพื่อจำหน่ายสินค้าในลักษณะชั่วคราว

## 2) ด้านกายภาพ

- เพื่อจัดการใช้ที่ดินของชุมชนเมือง ในลักษณะของการทำหน้าที่เป็นโครงสร้างของชุมชน(Urban structure) ซึ่งมีส่วนกำหนดรูปแบบ(Pattern) การใช้ที่ดิน รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์ของพื้นที่ในส่วนต่าง ๆ จากลักษณะดังกล่าวพื้นที่โล่งที่มีโครงข่ายสัมพันธ์กันอย่างเป็นระบบจะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลในการกำหนดรูปร่างของเมือง (Urban form) ได้
- เพื่อเน้นความสำคัญของสถาปัตยกรรมให้มีคุณค่าขึ้น โดยทั่วไปอาคารที่มีความสำคัญในระดับสูง จะประกอบด้วยพื้นที่โล่งขนาดใหญ่กว่าอาคารที่มีความสำคัญต่ำกว่า
- เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อม ให้มีสภาพที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินชีวิต เช่น ช่วยในการระบายอากาศ เป็นต้น
- เพื่อช่วยให้เกิดสภาพภูมิทัศน์และจินตภาพ (Image) ที่ดีของชุมชนเมือง ซึ่งชุมชนเมืองที่มีระบบพื้นที่โล่งที่ดีจะช่วยให้สภาพภูมิทัศน์มี ความสวยงามและส่งเสริมให้โครงสร้างทางจินตภาพมีความชัดเจนขึ้น
- เพื่อความปลอดภัย โดยทำหน้าที่รองรับและกระจายคนจำนวนมากออกจากพื้นที่ที่ต้องการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ในกรณีที่เกิดจำเป็น เช่นเพลิงไหม้ เป็นต้น
- เพื่อการสัญจร โดยทำหน้าที่เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งในลักษณะของถนน หรือทางเดินเท้า

### 2.4.1.2 การจำแนกประเภทของพื้นที่โล่ง

Roger Trancik (1986: 103-106) พื้นที่โล่งสามารถจำแนกตามลักษณะทางกายภาพได้ 5 ลักษณะ ดังนี้

- 1) พื้นที่โล่งบริเวณรอบอาคาร (Building Entourage) หมายถึง ที่ว่างซึ่งประกอบอยู่กับอาคารอันอาจเกิดจากข้อบังคับ เช่น ระยะถอยร่น พื้นที่ว่างรอบอาคารในระยะที่กำหนด เป็นต้น พื้นที่โล่งในลักษณะนี้มักไม่มีขอบเขตที่ชัดเจน
- 2) พื้นที่โล่งบริเวณที่อยู่ภายใน (Inner block void) หมายถึง พื้นที่โล่งในลักษณะกึ่งส่วนบุคคลขนาดเล็ก ซึ่งแทรกอยู่กับกลุ่มอาคารเพื่อเป็นทางสัญจร พักผ่อนหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่น
- 3) พื้นที่โล่งที่เป็นลักษณะโครงข่ายของถนนและจัตุรัส (Primary network of streets and squares) ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคม และเป็นส่วนที่ช่วยเน้นความสำคัญของพื้นที่ นอกจากนี้ยังเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดโครงสร้างของชุมชนเมือง (Urban structure)

4) สวนสาธารณะ (Parks and gardens) รวมถึงพื้นที่โล่งซึ่งใช้เป็นที่พักผ่อนและส่วนนันทนาการในลักษณะอื่น เช่น พื้นที่ริมน้ำ

5) พื้นที่โล่งในลักษณะแนวยาว (Linear open space system) ที่พบโดยทั่วไป เช่น แม่น้ำ ลำคลอง เป็นต้น มักมีรูปร่างและขนาดไม่แน่นอน

#### 2.4.1.3 การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งสาธารณะในเมือง

Marcus and Francis (1990: 1) กล่าวว่าตัวชี้วัดความสำเร็จของพื้นที่โล่งที่สำคัญ คือ การใช้ประโยชน์ของมัน การใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งนั้น เกิดขึ้นในรูปแบบของกิจกรรมต่าง ๆ อันเนื่องมาจากพฤติกรรมของคนที่เกิดขึ้นตามความจำเป็น ความต้องการ หรือเป้าหมายของบุคคลในขณะนั้น หรือตามความคาดหวังโดยคนต่างอายุ ต่างเพศ ต่างวัย ต่างระดับรายได้ ต่างชาติพันธุ์ ต่างพื้นฐานการศึกษา ฯลฯ ย่อมมีความจำเป็น ความต้องการและเป้าหมายที่หลากหลายแตกต่างกันไป ตามประสบการณ์ในอดีตที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล สิ่งแวดล้อมที่มีสภาพหลากหลาย ตลอดจนใช้สอยได้จริงและปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพราะแต่ละบุคคลต้องการความหลากหลายและทางเลือก ทั้งความเป็นอิสระของความเป็นเมือง และความอบอุ่นใกล้ชิดแบบหมู่บ้านในชนบท (Sucher, 1995: 6) นั่นคือ คนเรามีทั้งความต้องการชุมชน (Communality) และความต้องการความเป็นส่วนตัว (Individuality) (Alexander, 1977 อ้างถึงใน Childs, 1999: 77) ดังนั้นในการออกแบบเมืองที่มีความสุขและปลอดภัยสำหรับคนนั้น เมืองต้องให้โอกาสในการเลือกทางเลือกที่หลากหลายในทุกทาง ตั้งแต่การสันโดษอยู่ในโลกส่วนตัว จนถึงการเข้าร่วมกับผู้คนในวิถีชีวิตทางสังคมและการเมือง รวมไปถึงการช่วยให้คนสามารถผ่อนคลายความตึงเครียดต่าง ๆ อันเกิดจากปัญหาในชีวิต โดย Gehl ได้จำแนกกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่โล่งของเมืองไว้เป็นประเภทหลัก ๆ ดังนี้ (Gehl, 1987: 11-14)

1) กิจกรรมที่จำเป็น (Necessary activities) หมายถึง กิจกรรมที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินกิจกรรมประจำวันของคน เป็นกิจกรรมที่คนไม่มีทางเลือกในการเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ได้แก่ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการเดินเท้าเป็นหลัก เช่น การเดินไปโรงเรียนหรือไปทำงาน รอคอยรถประจำทางหรือรอคนซื้อของ ทำธุระต่าง ๆ ฯลฯ

2) กิจกรรมทางเลือกหรือกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ (Optional or recreational activities) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกันความต้องการของคนที่จะทำ และเป็นกิจกรรมที่คนตัดสินใจแล้วแต่ช่วงเวลาและสถานที่อำนวยความสะดวก โดยเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพักผ่อนหย่อนใจเป็นหลัก เช่น การเดินเล่นรับลมหรือสูดอากาศบริสุทธิ์ ยืนหรือนั่งเล่นเพื่อความเพลิดเพลิน ฯลฯ

3) กิจกรรมผลลัพธ์หรือกิจกรรมทางสังคม (Resultant or social activities) เป็นกิจกรรมที่เกิดต่อเนื่องจากกิจกรรมทั้งสองข้างต้น คือต้องอาศัยการที่มีคนอยู่ในพื้นที่โล่งนั้นเสียก่อน อันได้แก่ การละเล่น การทักทาย การสนทนา กิจกรรมร่วมกันของชุมชน และรวมไปถึงการปฏิสัมพันธ์ทางอ้อม เช่น การดูหรือฟังคนอื่น ๆ ที่อยู่ในบริเวณเดียวกันด้วย

โดย Gehl ได้สรุปว่า การใช้ประโยชน์ในโครงข่ายพื้นที่โล่งนั้น จะเป็นการผสมผสานของกิจกรรมทั้ง 3 ประเภท โดยสภาพแวดล้อมทางกายภาพจะเป็นตัวกำหนดความหนาแน่นของกิจกรรมที่เกิดขึ้น ถ้าสภาพแวดล้อมที่มีคุณภาพต่ำ จะมีเฉพาะกิจกรรมจำเป็นเท่านั้นเกิดขึ้น แต่เมื่อสภาพแวดล้อมดีขึ้น จะมีแนวโน้มเกิดกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจมากขึ้น เชื้อให้เกิดกิจกรรมทางสังคมตามมาได้

ดังนั้นการเกิดกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ และกิจกรรมทางสังคม จึงอาจเป็นดัชนีชี้วัดคุณภาพของสภาพแวดล้อมทางกายภาพของที่โล่งได้ Hackett (อ้างถึงใน สรวาฐ ชาติเรธา 2543: 12) ได้จำแนกกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การพักผ่อนหย่อนใจแบบใช้แรง (Active recreation) เช่น เล่นกีฬา เดิน วิ่ง และแบบไม่ใช้แรง (Passive recreation) เช่น การชื่นชมธรรมชาติ ดนตรี ศิลปะ หรือการนั่งเล่นพักผ่อน นอกจากนี้ยังพบว่า แต่ละช่วงอายุจะมีรูปแบบกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ และกิจกรรมทางสังคมที่แตกต่างกันไปด้วย

นอกจากนี้กิจกรรมทางสังคมจะมีลักษณะที่แตกต่างไปตามบริบทของพื้นที่ กล่าวคือ ในพื้นที่ศูนย์กลางของเมืองนั้น กิจกรรมที่เกิดขึ้นจะเป็นการปฏิสัมพันธ์ทางอ้อม (Passive contact) เป็นสำคัญ ทั้งนี้ในการปฏิสัมพันธ์ในลักษณะนี้ แม้จะเป็นเพียงผิวเผินแต่ก็สามารถเป็นต้นตอที่ทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ในรูปแบบที่ลึกซึ้งขึ้นได้ ขณะที่ในพื้นที่ที่มีประชากรจำกัดและมีภูมิหลังหรือความสนใจร่วมกัน เช่น บริเวณละแวกบ้านพักอาศัย หรือละแวกที่ทำงาน ผู้คนส่วนใหญ่จะพบเห็นกันเป็นประจำ หรืออาจจะรู้จักกัน การปฏิสัมพันธ์จึงมักจะลึกซึ้งมากกว่า นอกจากนี้กิจกรรมทางสังคมยังหมายถึง ความรวมถึงการรวมกลุ่มกันของประชากรจำนวนมาก เพื่อประกอบพิธีกรรม งานประเพณี งานเฉลิมฉลอง และงานรื่นเริงต่าง ๆ อีกด้วย (ถนอมศักดิ์ 2536: 25)

กิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่นั้น มีความหนาแน่นที่แตกต่างกันออกไป ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์มักจะมีความสัมพันธ์กับความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้น กล่าวคือ พื้นที่โล่งที่มีการใช้ประโยชน์อย่างหนาแน่นมักจะมีกิจกรรมที่หลากหลายประเภทมากกว่า ในขณะที่พื้นที่โล่งที่มีความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์น้อย การใช้งานที่เกิดขึ้นก็จะเป็นเพียงการเดิน และจำกัดอยู่ในประเภทกิจกรรมจำเป็นเท่านั้น Whyte (1980: 69-73) ได้กล่าวถึงประเด็นในด้านความหนาแน่นว่า ระดับความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ในพื้นที่โล่งนั้นมีระบบการควบคุมโดยตัวมันเอง (Self-leveling capacity) กล่าวคือ โดยธรรมชาติแล้วคนมีมาตรฐานในการตัดสินใจในการเลือกใช้พื้นที่โล่ง โดยสามารถวัดระดับของความหนาแน่นได้โดยอัตโนมัติ ดังนั้นการมีคนมาใช้พื้นที่จำนวนมากจึงไม่ใช่ปัญหา หากแต่จะทำให้พื้นที่โล่งนั้นคึกคักมีชีวิตชีวาขึ้น

English partnership, Housing cooperation และ Urban design alliance (2001: 99-100) ได้กล่าวถึงประเด็นที่ควรพิจารณาสำหรับการออกแบบทางกายภาพของพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ เพื่อสร้างพื้นที่สำหรับพบปะสังสรรค์ทางสังคม (Social interaction space) ของเมือง อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

- 1) การจัดวางตำแหน่งกลุ่มกิจกรรมหลักในพื้นที่
- 2) การออกแบบพื้นที่รองรับผู้ใช้กลุ่มต่าง ๆ
- 3) การกำหนดเส้นทางสัญจรทางเท้าภายในพื้นที่
- 4) การส่งเสริมการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้พื้นที่

ลักษณะของพื้นที่ว่างที่มีคุณภาพของชาวเมือง อาจพิจารณาจากหลักเกณฑ์นี้ (สิทธิพร 2541:170)

- 1) ความมีเอกภาพและกลมกลืน
- 2) ความขัดแย้งระหว่างยานพาหนะ และคนเดินเท้ามีน้อยที่สุด
- 3) การป้องกันแดด ฝน ลม เสียง ฯลฯ
- 4) ทิศทาง (Orientation) ไม่สับสนสำหรับผู้ใช้
- 5) การใช้ที่ดินที่สนับสนุนเกื้อกูล (Compatibility) กับบริเวณข้างเคียง



- 6) การมีพื้นที่สำหรับพักรอ สังเกตการณ์ และพบปะสังสรรค์
- 7) การสร้างความรู้สึกปลอดภัย และบรรยากาศที่สดชื่นมีชีวิตชีวา

#### 2.4.2 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่โล่งในย่านพาณิชยกรรม

August Heckscher (1997: 315-316) กล่าวว่า พื้นที่โล่งภายในแต่ละย่านของเมืองนั้นมีความแตกต่างกัน พื้นที่โล่งภายในย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองมักจะมีสัณฐานทางกายภาพ (Spatial texture) ที่ละเอียดกว่า เมื่อเทียบกับพื้นที่โล่งในย่านพักอาศัย เนื่องจากในพื้นที่แรกมีราคาที่ดินสูงซึ่งส่งผลให้การใช้ที่ดินต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางธุรกิจเป็นหลัก ต่างกับในย่านพักอาศัยซึ่งมีราคาที่ดินต่ำกว่า อีกทั้งยังมีการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ประกอบ เช่น โรงเรียน โบสถ์ ฯลฯ ที่ช่วยเพิ่มสัดส่วนของพื้นที่โล่งในย่านพักอาศัยด้วย

ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งในย่านพาณิชยกรรม (central business district: CBD) คือ (heckscher, 1997: 303)

- 1) จรรยาบรรณในการประกอบธุรกิจ (Business ethics): การคำนึงถึงการเอื้อประโยชน์ ต่อสาธารณชนโดยส่วนรวม (communal obligations) ในการประกอบธุรกิจซึ่งเจ้าของกิจการมักสร้างให้เกิดผลตอบแทนทางธุรกิจเป็นสิ่งสำคัญ
- 2) ความต้องการแสดงอำนาจความยิ่งใหญ่ทางธุรกิจ (Imperial pride): โดยแสดงออกทางสิ่งก่อสร้างทั้งในด้านขนาด รูปแบบ ฯลฯ ของอาคารและพื้นที่โล่งโดยรอบ
- 3) แรงด้านกายภาพทางธรรมชาติ (Natural physical force): ปัจจัยทางธรรมชาติทางกายภาพที่ขนาดของอาคารย่อมมีความสัมพันธ์กับพื้นที่ว่างโดยรอบ เช่น อาคารขนาดใหญ่ส่วนมากมีพื้นที่โล่งมากกว่าอาคารที่มีขนาดเล็ก เป็นต้น
- 4) นโยบายสาธารณะ (Public policy): นโยบายของรัฐที่ออกมาในรูปของกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับการพัฒนาของเอกชนและในรูปของโครงการเพื่อสาธารณประโยชน์เป็นสิ่งสำคัญ
- 5) ราคาที่ดิน (Land cost) ส่งผลกระทบโดยตรงต่อลักษณะอาคาร โดยที่ดินราคาสูงมักมีการใช้พื้นที่อย่างเข้มข้นเพื่อความคุ้มค่า เช่น อาคารที่สูงขึ้นก็เพื่อเพิ่มเนื้อที่ใช้สอยและใช้พื้นที่ให้เต็มที่มากที่สุด

#### 2.4.3 รายละเอียดแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบพื้นที่โล่ง

สำหรับพื้นที่เปิดโล่งใจกลางเมือง ซึ่งจัดเป็นพื้นที่สาธารณะสำคัญโดยเฉพาะบริเวณศูนย์กลางเมืองที่มีความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้างสูง ได้มีผู้กล่าวถึงแนวคิดสำหรับการออกแบบพื้นที่เปิดโล่งภายในเมืองดังนี้

สราวุธ ฉัตรเดชา (2543: 12-15) ได้รวบรวมลักษณะของโครงข่ายพื้นที่โล่งที่มีคุณภาพ ซึ่งควรเป็นแบบอย่างเพื่อการออกแบบ และพัฒนาโครงข่ายพื้นที่โล่งต่อไป ได้แก่

- โครงข่ายพื้นที่โล่งต้องประสานเชื่อมกับ “เนื้อ” เมืองเป็นอย่างดี มีการเชื่อมโยงกับเส้นทางเดินเท้าของเมือง ควรอยู่ในบริเวณเส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมโยงจุดสำคัญต่าง ๆ ของย่านเข้าด้วยกัน เช่น สถานีรถไฟฟ้า ป้ายรถประจำทาง อาคารขนาดใหญ่
- คุณภาพทางกายภาพของพื้นที่โล่งที่ดี ช่วยส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์พื้นที่ทั้งในด้านปริมาณผู้ใช้ ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ และความหลากหลายของกิจกรรม โดยเฉพาะกิจกรรมทางสังคม

- การควบคุมสภาพแวดล้อมและอากาศในพื้นที่โล่ง เช่น แสงแดด อุณหภูมิ ความชื้น ลม รวมทั้งระดับเสียง และแสงให้เหมาะสม จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้งานพื้นที่โล่งให้มากขึ้น
- องค์ประกอบทางธรรมชาติ 2 ประเภท ได้แก่ ต้นไม้ และน้ำ จะช่วยเสริมสร้างคุณภาพของพื้นที่โล่งได้ในหลายประการ เช่น ต้นไม้ทำให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงาม ให้ความรู้สึกโอบล้อมปลอดภัย ช่วยลดอุณหภูมิและให้ร่มเงา ซึ่งสำคัญมากสำหรับภูมิอากาศแบบร้อนชื้น การใช้น้ำช่วยสร้างให้ใกล้ชิดธรรมชาติทั้งจากทัศนียภาพและการสัมผัสโดยตรง รวมทั้งเสียงจากน้ำตก จะช่วยกลบมลพิษทางเสียงได้
- พื้นที่โล่งต้องมีองค์ประกอบทางกายภาพที่ให้ความรู้สึกเชื่อมต่อ เป็นพื้นที่สาธารณะ เข้าไปใช้ประโยชน์ได้สร้างความเชื่อมต่อทางสายตาระหว่างพื้นที่โล่ง และ รอบ ๆ
- พื้นที่โล่งควรให้ความรู้สึกปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ เช่น มีหน่วยรักษาความปลอดภัย
- ติดไฟฟ้ายี่สว่างเพียงพอในเวลากลางคืน หลีกเลียงไม่ให้เกิดพื้นที่มุมอับจากการเดินเข้าถึง สายตา มองเห็นพื้นที่รอบ ๆ ได้

English partnership, The housing cooperation และ Urban design alliance (2001: 99-100) กล่าวถึงแนวทางการออกแบบพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะที่ควรพิจารณา เพื่อสร้างพื้นที่ที่ปะสังสรรค์ทางสังคม (Social interaction space) ดังนี้

- 1) การจัดวางตำแหน่งกลุ่มกิจกรรมหลักในพื้นที่เปิดโล่ง ตำแหน่งศูนย์กลางของพื้นที่ซึ่งสามารถเข้าถึง และมองเห็นได้อย่างชัดเจน ควรใช้ร่วมกับกิจกรรมหลัก หรือเป็นที่ตั้งของภูมิสัญลักษณ์ของพื้นที่ เช่น น้ำพุ หอนาฬิกา ลานเวทีการแสดง ควรใช้เป็นที่จัดกิจกรรมในโอกาสพิเศษเพื่อดึงดูดความสนใจได้ เช่นการแสดง กลางแจ้ง ฉายภาพยนตร์ ตลาดนัด เป็นต้น นอกจากนั้นโดยรอบพื้นที่ศูนย์กลางควรจัดเตรียมที่นั่งพัก และชมกิจกรรมหลัก รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ชุมนำอาหาร- เครื่องดื่ม ถังขยะโคมไฟ เป็นต้น
- 2) การออกแบบพื้นที่รองรับผู้ใช้บริการกลุ่มต่าง ๆ ควรจัดให้กลุ่มผู้ใช้ที่แตกต่างกัน สามารถใช้พื้นที่ร่วมกันอย่างเหมาะสมให้มากที่สุด
- 3) การกำหนดเส้นทางสัญจรทางเท้าภายในพื้นที่เปิดโล่ง- ควรกำหนดเส้นทางสัญจรทางเท้าให้แยกจากส่วนทำกิจกรรมในพื้นที่โล่งอย่างชัดเจน โดยเส้นทางเดินเท้าที่มักจะถูกเลือกใช้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางเดิม หรือแหล่งรวมกิจกรรมที่อยู่ใกล้เคียง
- 4) การส่งเสริมการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้พื้นที่ นอกจากจะปรับปรุงสภาพแวดล้อมพื้นที่โล่งให้กระตุ้นการรับรู้ทางสายตา (ทิวทัศน์) แล้วควรที่จะพิจารณาการกระตุ้นประสาทสัมผัสด้านอื่น ๆ ด้วย อาทิ เช่น การสัมผัสจากการเลือกใช้วัสดุพื้นผิว และสภาพภูมิอากาศ การได้ยินจากการควบคุมเสียงรบกวน สร้างเสียงที่พึงประสงค์ เช่น น้ำตก เพลงบรรเลง รวมทั้ง การได้กลิ่นจากดอกไม้ อาหารและเครื่องดื่ม

## บทที่ 3

### สภาพทั่วไปของพื้นที่ย่านสีลม

บทนี้จะเป็นการศึกษาและสำรวจสภาพพื้นที่ในด้านต่างๆ ได้แก่ ความเป็นมา สภาพพื้นที่โดยรอบ ขอบเขตพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงของย่านสีลม รวมถึงลักษณะทางกายภาพ กลุ่มผู้ใช้ รูปแบบกิจกรรมการใช้พื้นที่ และสรุปผลการสำรวจในภาพรวม

#### 3.1 ตำแหน่งที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ศึกษา

พื้นที่แขวงสีลมเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญของกรุงเทพมหานคร ในด้านการเป็นศูนย์กลางการค้า โดยอยู่ในเขตบางรัก ซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร (ดูแผนที่ 3.1) ประกอบ

พื้นที่เขตบางรักเป็นพื้นที่ในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร (ดูแผนที่ 3.2) ประกอบ โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อแขวงรอบเมือง แขวงปทุมวัน และแขวงลุมพินี เขตปทุมวัน
ทิศใต้	ติดต่อแขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
ทิศตะวันออก	ติดต่อแขวงลุมพินี แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
ทิศตะวันตก	ติดต่อแขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ และแม่น้ำเจ้าพระยา

#### 3.2 ความเป็นมาของพื้นที่ย่านสีลม

พื้นที่แขวงสีลมเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญของกรุงเทพมหานคร ในด้านการเป็นศูนย์กลางการค้า โดยอยู่ในเขตบางรัก ซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร

พื้นที่เขตบางรักแต่เดิมพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นทุ่งนา ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (รัชกาลที่ 1-รัชกาลที่ 3) เป็นช่วงเวลาของการก่อสร้างเมืองใหม่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา จนกระทั่งปี พ.ศ. 2394 เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นครองราชย์ ในยุคนั้นเป็นยุคที่นำไปสู่การพัฒนาเมืองสมัยใหม่ ที่เป็นยุคเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานคร และได้มีการเปลี่ยนแปลงเรื่อยมาอย่างต่อเนื่อง

ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากในปี พ.ศ. 2398 ได้มีการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง จึงนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงระบบการค้าใหม่เป็นแบบการค้าเสรีตะวันตก ซึ่งผู้ซื้อและเจ้าของสินค้าสามารถติดต่อซื้อขายได้โดยตรง ทำให้เกิดการตั้งบริษัทห้างร้านต่างๆ จากพ่อค้าชาวต่างชาติ ณ สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฟากตะวันออกทางตอนใต้ของพระบรมมหาราชวังและสำเพ็ง ชุมชนตะวันตกเหล่านี้จึงมีความสำคัญอีกแห่งหนึ่ง นอกจากชุมชนจีนที่สำเพ็ง

ต่อมา พ.ศ. 2404 ได้มีการตัดถนนขึ้น 3 สายได้แก่ ถนนเจริญกรุง(ตอนนอก) ถนนหัวลำโพง และถนนสีลม โดยถนนที่เกิดขึ้นได้เชื่อมความสำคัญของการคมนาคมทางบกและทางน้ำของกรุงเทพมหานคร ทำให้ประชาชนเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณริมถนนเกิดเป็นชุมชนทั้งการพักอาศัยและธุรกิจการค้า ส่วนบริเวณใต้คลอง

ผดุงกรุงเกษมลงมาบริเวณริมถนนเจริญกรุงและแม่น้ำเจ้าพระยามีสถานกงสุลชาติต่างๆตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก โดยการพระราชทานที่ดินจากรัชกาลที่ 4 ทำให้พื้นที่สีลมมีชุมชนหลากหลายเชื้อชาติ

ต่อมาในรัชกาลที่ 5 พ.ศ.2430 เป็นต้นมาเอกชนได้ตัดถนนขนานกับถนนสีลมอีก 3 สายคือถนนสาทร ถนนสุรวงศ์และถนนสีพระยา ทำให้มีผู้คนเข้ามาตั้งบ้านเรือนกันมากขึ้น จึงกลายเป็นย่านที่พักอาศัยและย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานครตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา การพัฒนาได้เกิดขึ้นเรื่อยๆ จนในปีพ.ศ.2434 ได้ตัดถนนถึง 18 สายและในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เปิดสัมปทานเดินรถรางบนถนนสีลมเป็นครั้งแรกจากบางรัก-ประตูน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างถนนเจริญกรุง ถนนพระราม 4 และถนนเพชรบุรี ทำให้การคมนาคมมีความสะดวกมาก ธุรกิจเติบโตอย่างรวดเร็ว

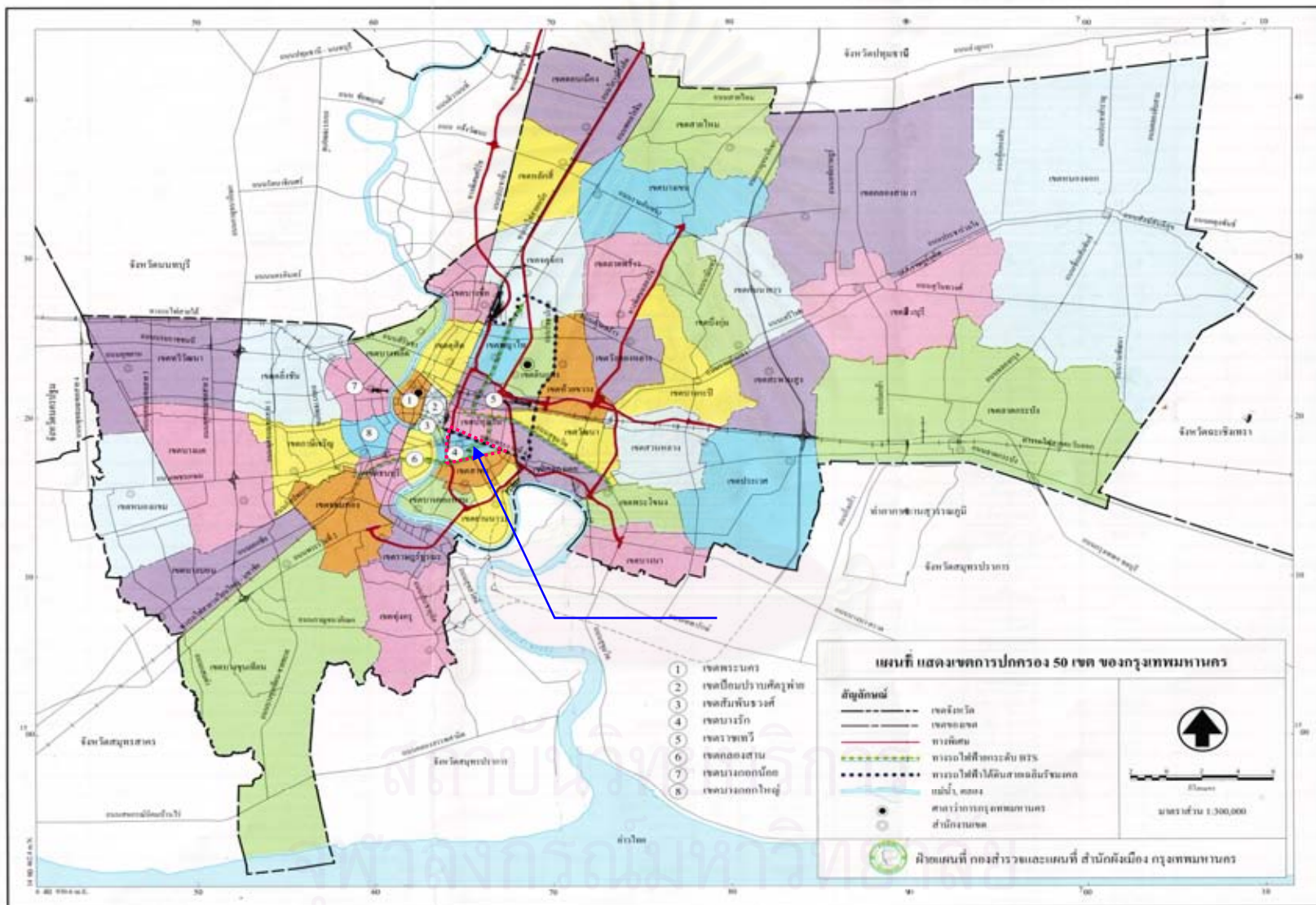
แต่เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง ธุรกิจของชาวต่างชาติเริ่มขยายเข้ามาในถนนสีลม และเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในปี พ.ศ. 2506 เมื่อรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ อนุมัติให้รื้อรางรถรางและถมคลองสีลมเพื่อเพิ่มผิวการจราจร ทำให้ถนนสีลมกลายเป็นถนนที่มีความกว้าง และยังเป็นจุดเชื่อมต่อ ระหว่างถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งเก่ากับย่านประตูน้ำและศูนย์การค้าราชประสงค์ซึ่งเป็นศูนย์การค้าใหม่ในช่วง พ.ศ. 2515 ภายหลังจากเพิ่มพื้นที่ผิวการจราจรบนถนนสีลม จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นไปอย่างรวดเร็ว คือ ในปี พ.ศ.2504-2535 โดยสามารถสรุปออกมาเป็นช่วงๆคือ

- ช่วง พ.ศ. 2504-2523 เริ่มมีอาคารสำนักงานและโรงแรมที่มีความสูง 10-15 ชั้นขึ้นไปเป็นจำนวนมาก และการสร้างอาคารพาณิชย์ขยายและให้เช่ามากขึ้น จากเจ้าของที่ดินหลายแห่งที่ไม่ได้ย้ายออกไปอยู่ที่อื่น ทำให้การแบ่งซอยเนื้อที่เพื่อสร้างอาคารพาณิชย์เกิดซอยแยกเพิ่มขึ้นมากมายเพื่อเป็นทางเดินต่อของอาคารกับถนน

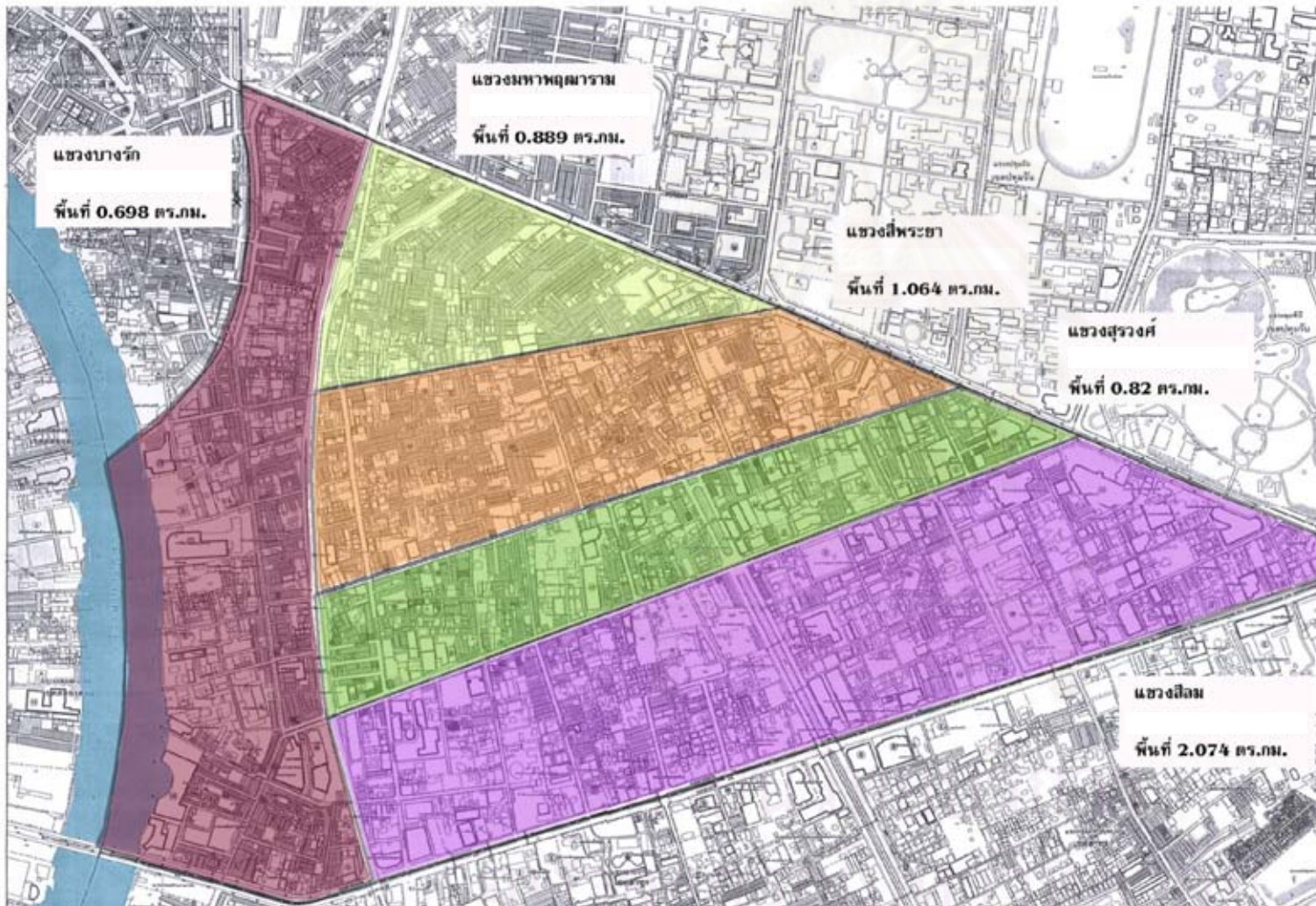
- นับตั้งแต่พ.ศ. 2525-พ.ศ. 2535 ถนนสีลมเป็นศูนย์กลางการเงินอย่างเด่นชัด เนื่องจากมีธนาคารพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศ บริษัทเงินทุน บริษัทหลักทรัพย์ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์รวมทั้งธุรกิจประกันต่างๆตั้งสำนักงานอยู่บนถนนสีลมเป็นจำนวนมาก โดยมีความสูง 20-30 ชั้น (กมลรัตน์ บำรุงตน อ้างถึงในอรุวรรณ ศรีอุดม ,2537)

การพัฒนาอย่างต่อเนื่องของพื้นที่สีลมมาถึงปัจจุบันปี พ.ศ.2548 มีการเปลี่ยนแปลงที่เห็นชัดโดยเฉพาะการคมนาคมที่มีบทบาทต่อการเจริญเติบโตของเมือง ยิ่งในปัจจุบันมีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและรถไฟฟ้าใต้ดินตัดผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้การเดินทางเข้ามาในพื้นที่สะดวกมากยิ่งขึ้น (ดูแผนที่ 3.3 - 3.7) ประกอบ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

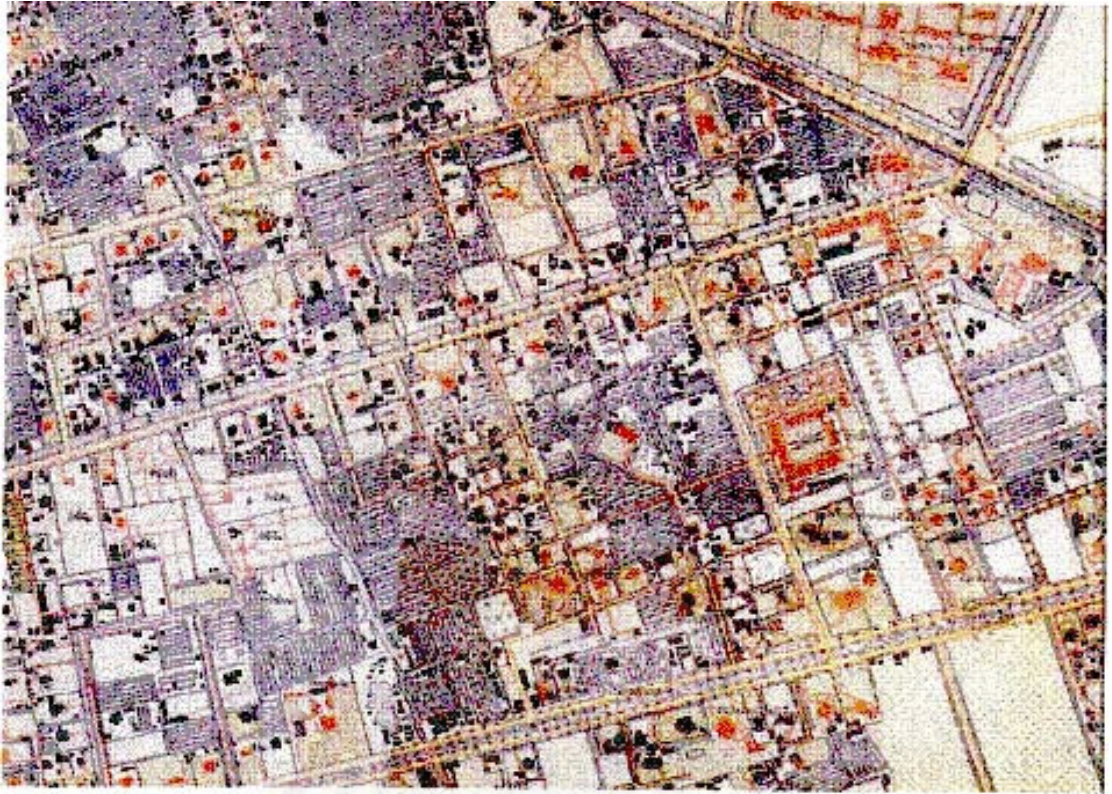


แผนที่ 3.1 แสดงเขตการปกครอง 50 เขตของกรุงเทพ



<b>แผนที่ 3.2</b> <b>แสดงพื้นที่บริเวณเขตบางรัก</b>	
<b>สัญลักษณ์</b>	
	เส้นแบ่งเขตแขวง
	แขวงบางรัก
	แขวงมหาดุสิตาราม
	แขวงสีพระยา
	แขวงสุรวงศ์
	แขวงสีลม
ที่มา: ฝ่ายแผนที่ กองสำรวจและแผนที่ สำนักงานเขตบางรัก	
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราวีวาส ราชนครินทร์	
จัดทำโดย นางสาวชิวารัตน์ กัลป์คุณ	
สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	

แผนที่ 3.2 แสดงพื้นที่บริเวณเขตบางรัก



แผนที่ 3.3 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2474



แผนที่ 3.4 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2530



แผนที่ 3.5 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2538



แผนที่ 3.6 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลม ปี 2544





แผนที่ 3.7 ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2549

วิวัฒนาการของย่านสีลมทางด้านกายภาพ (สมฤทัย เล็กสกุล, 2544: 37)

ปี พ.ศ. 2490 เริ่มมีการสร้างอาคารพาณิชย์สูง 3-5 ชั้นทางด้านบางรักและศาลาแดง

ปี พ.ศ. 2509 มีการสร้างอาคารสูงกว่า 10 ชั้นขึ้นมาก อาทิโรงแรมนารายณ์ อาคารเนย์ประกันภัย โรงแรมดุสิตธานี อาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารไทยทุนและกสิกร อาคารบุญมิตร

ปี พ.ศ. 2525 ถนนสีลมเป็นศูนย์กลางการเงินที่เห็นอย่างชัดเจนจนมีผู้ให้ฉายาว่าเป็น "วอลล์สตรีทแห่งประเทศไทย" เนื่องจากมีธนาคารพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ รวมทั้งบริษัทประกันภัยต่างๆตั้งสำนักงานอยู่บนถนนสีลมจำนวนมาก

ปี พ.ศ. 2527 มีโครงการร้อยท่อสายไฟฟ้าของอาคารต่าง ๆ มาไว้ใต้ดินแทนการใช้เสาไฟฟ้าเป็นถนนสายตัวอย่างในการเปลี่ยนแปลงสาธารณูปโภค

ปี พ.ศ. 2535 ถนนสีลมรื้อฟื้นด้วยต้นไม้รายทางที่เติบโตอย่างอิสระ ไร้เครื่องกีดขวางเพราะมีระบบสายไฟใต้ดิน นับเป็นถนนสายแรกที่ไม่มีเสาไฟฟ้าเกะกะ และเป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วมาก บ้านเรือนแนวราบหลายแห่งแม้กระทั่งสุสานถูกรื้อถอนเพื่อสร้างอาคารสูง 20-30 ชั้นเช่นอาคารสีลมเซ็นเตอร์(พ.ศ.2530) อาคารไอทีเอฟ สีลมพาเลซ (พ.ศ.2530) อาคารธนิยะพลาซ่า (พ.ศ.2530) อาคารซีพีทาวเวอร์ (พ.ศ.2533) อาคารทรินิตี้คอมเพล็กซ์ (พ.ศ.2533) อาคารซีเค (พ.ศ.2535)

ปี พ.ศ. 2538 มีการตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ตามแนวคลองช่องนนทรีเพื่อช่วยกระจายการจราจรจากถนนสาทร ถนนสีลม และถนนสุรวงศ์

ปี พ.ศ. 2542 มีโครงการรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร (BTS) พาดผ่านถนนสีลมช่วงถนนพระราม4ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.3 ความสำคัญพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ

ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตบางรัก โดยเป็นส่วนหนึ่งของแขวงสีลม พื้นที่ย่านสีลมเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญแห่งหนึ่งของเมือง โดยมีบทบาทจัดเป็นศูนย์กลางธุรกิจและยังเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบที่มีความสำคัญ ได้แก่ ศูนย์กลางพาณิชยกรรมเก่า(เจริญกรุง,เยาวราช) และศูนย์กลางพาณิชยกรรมใหม่ (สยามสแควร์, ราชประสงค์, สุขุมวิท, พระราม3) โดยมีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการและคมนาคมที่สะดวก รวมทั้งระบบขนส่งมวลชนได้แก่รถไฟฟ้า (BTS) และรถไฟใต้ดิน (MRTA) เป็นทางเลือกในการเดินทาง (ดูแผนที่ 3.8) ประกอบ

### 3.4 ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพด้านการใช้ที่ดิน

#### 3.4.1 ตำแหน่งที่ตั้งพื้นที่ศึกษา

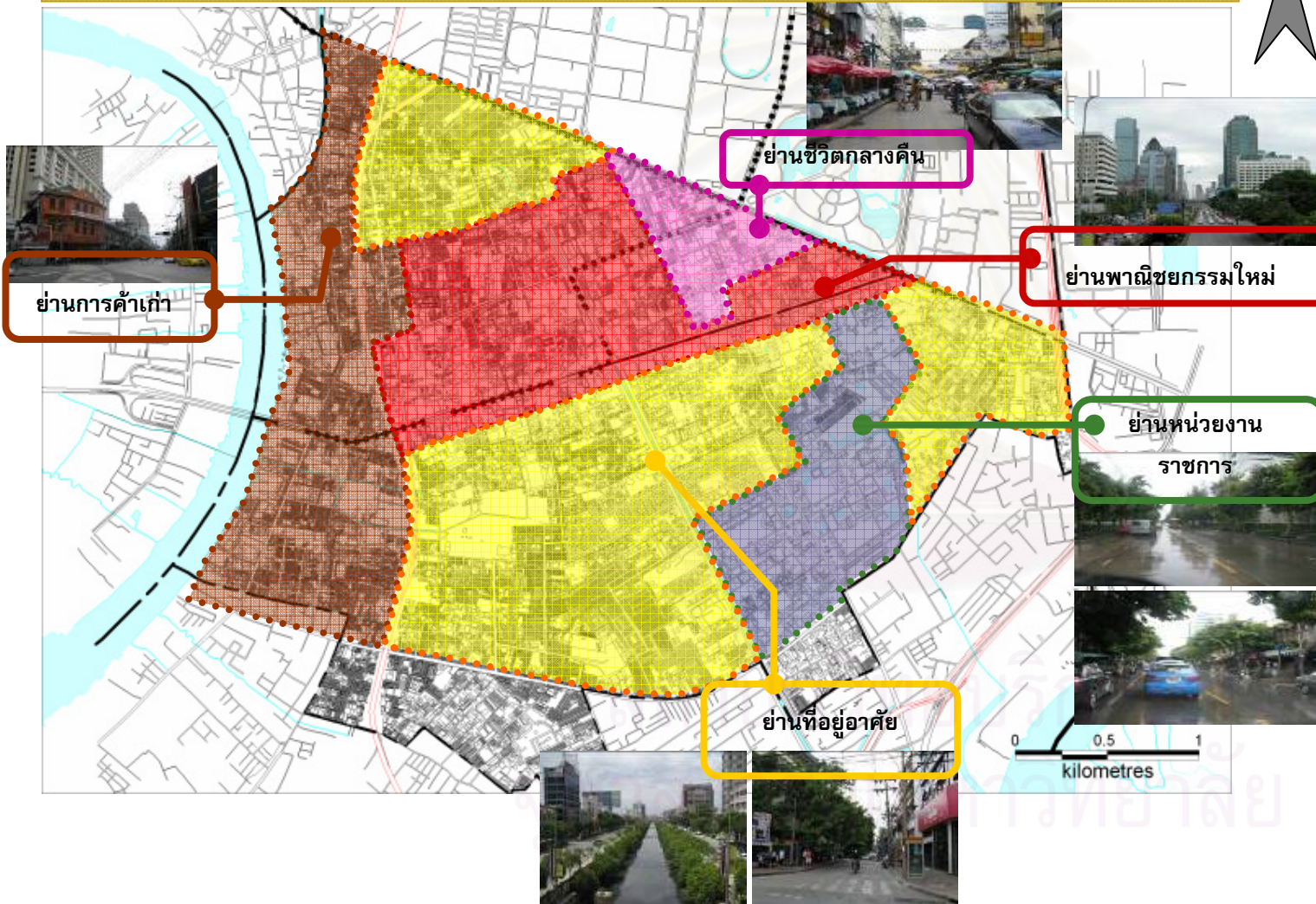
พื้นที่ที่ทำการศึกษ ตั้งอยู่ในแขวงสีลม เขตบางรัก โดยมีพื้นที่ประมาณ 0.325 ตารางกิโลเมตร (ดูแผนที่ 3.9) ประกอบ โดยได้กำหนดจากแนวเส้นแบ่งของถนน มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดกับถนนสีลม
ทิศใต้	ติดกับถนนสาทร
ทิศตะวันออก	ติดกับถนนคอนเวนนต์
ทิศตะวันตก	ติดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์

#### 3.4.2 ข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามร่างกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมเป็นเหมือนนโยบายที่ใช้ในการควบคุมอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองน่าอยู่ มีสภาพแวดล้อมที่ดี มีบริการพื้นฐานทางสังคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการอย่างเพียงพอและได้มาตรฐาน มีระบบคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ซึ่งตามร่างกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ได้กำหนดบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภท พ.5 มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า บริการ และการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยที่ดินประเภท พ.5 ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ ซึ่งตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินจะมีการควบคุมพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 10 ต่อ 1 มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม แต่อัตราส่วนของที่ว่าง ต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารกรุงเทพมหานคร ซึ่งแสดงวางแผนผังข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ดูแผนที่ 3.10 ประกอบ)

ย่านสีลม-สาทร เป็นย่านที่มีบทบาทสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์การตั้งถิ่นฐานและเป็นจุดกำเนิดของการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยสู่นานาชาติประเทศตั้งแต่รัชกาลที่ 4 จนถึงปัจจุบัน ดังนั้นจึงส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการดึงดูดผู้คนให้เข้ามาใช้พื้นที่ ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จนกลายเป็นถนนและย่านที่มีความหลากหลายของกิจกรรม ทั้งด้านพาณิชยกรรม การบริการ การเงิน แหล่งงาน การพักผ่อน และการท่องเที่ยว



แผนที่ 3.8  
แสดงที่ตั้งของพื้นที่บางรักและบริเวณใกล้เคียง

สัญลักษณ์

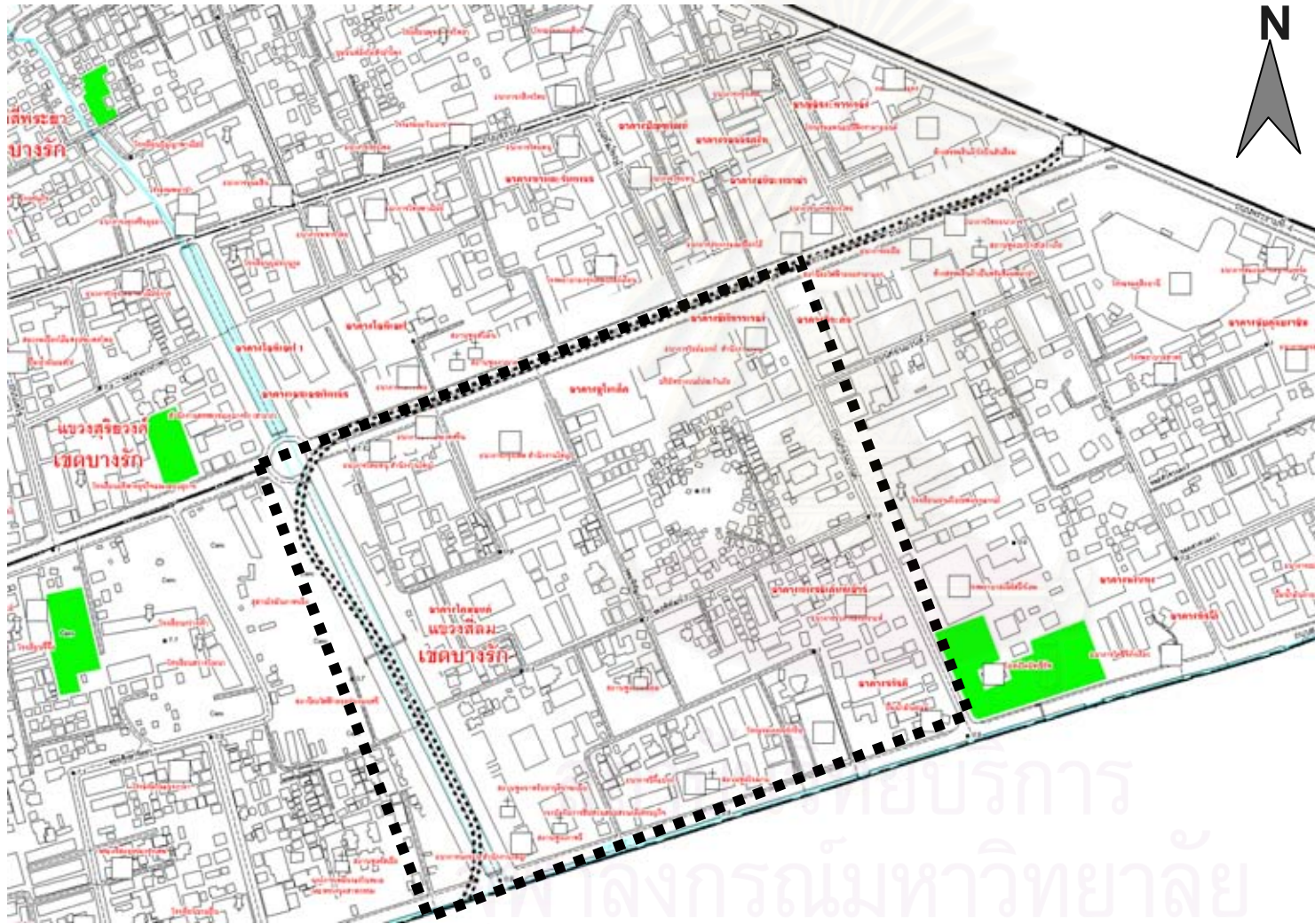
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชีวาสราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ

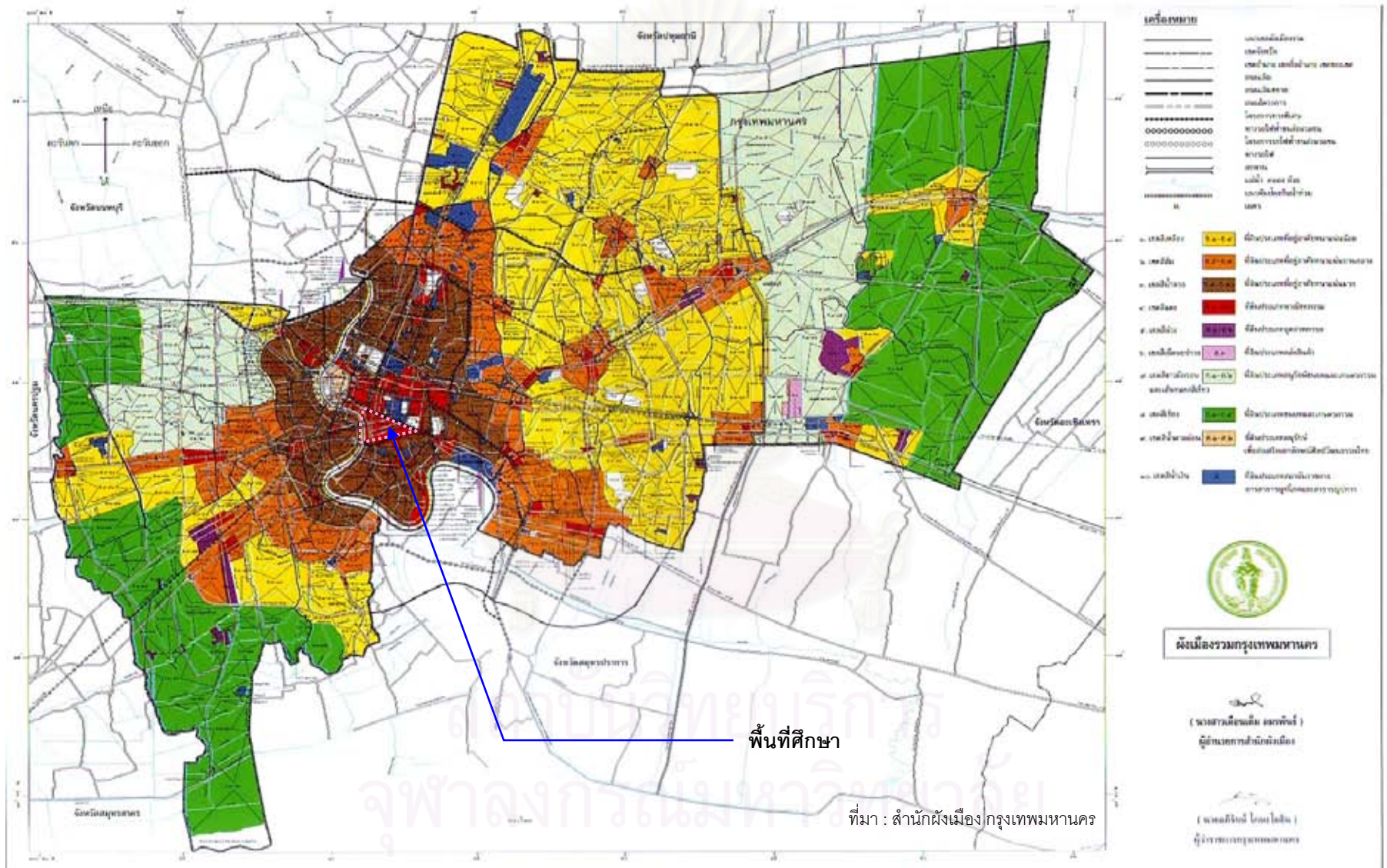
สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.8 แสดงที่ตั้งของพื้นที่เขตบางรักและบริเวณใกล้เคียง



<p>แผนที่ 3.9 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>■■■■ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p>
<p>ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราวิวาส ราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชิวรัตน์ กลีบคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.9 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา



แผนที่ 3.10 ผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม

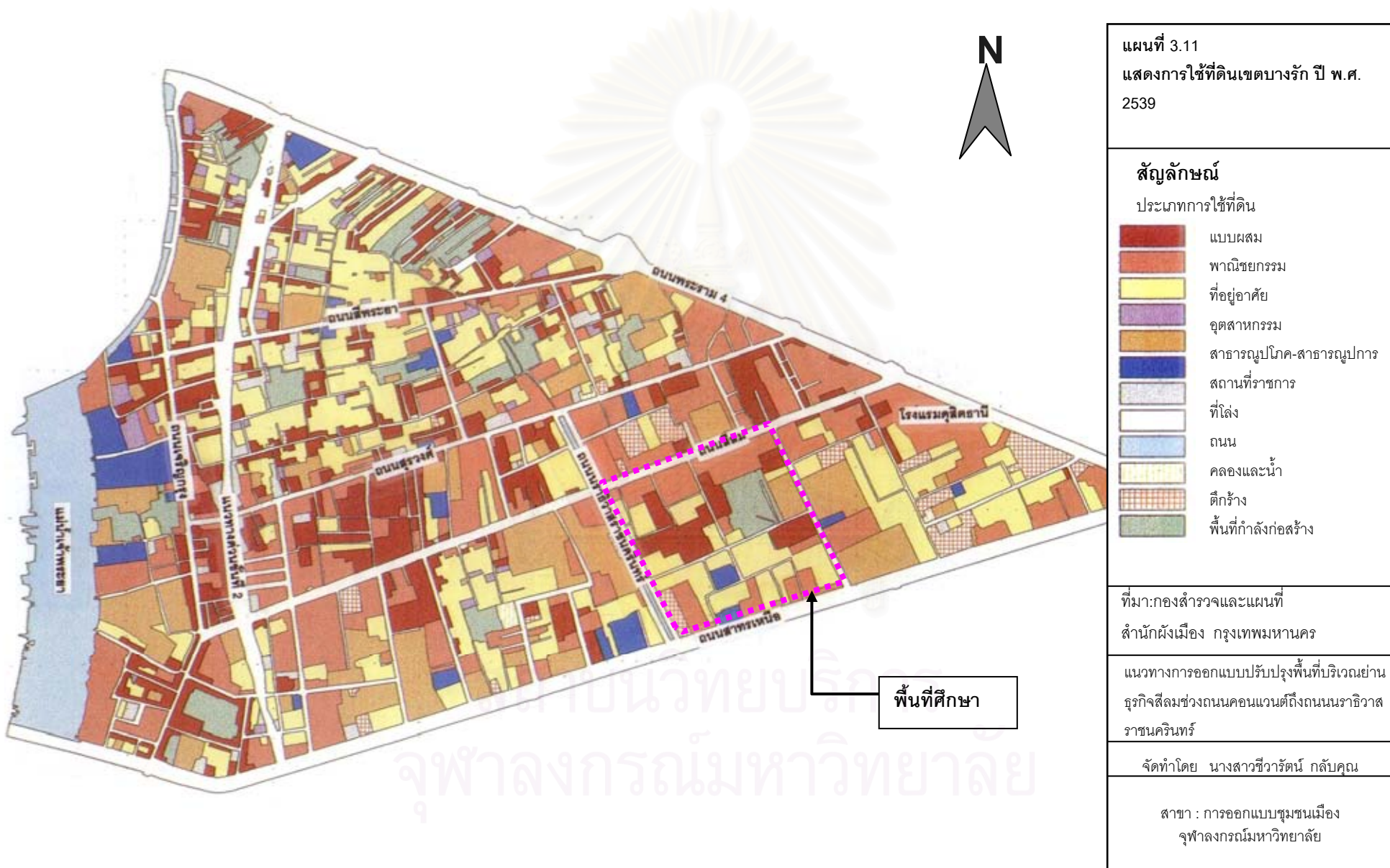
### 3.4.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชน

การใช้ที่ดินในเขตบางรักในอดีตปี พ.ศ. 2539 (ดูแผนที่ 3.11 และตาราง 3.1) สํารวจโดยสำนักผังเมือง แสดงให้เห็นว่าพื้นที่บางรักมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 20.58 ของพื้นที่ รองลงมา ได้แก่การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย คิดเป็นร้อยละ 20.25 ของพื้นที่ โดยจะเห็นว่าเขตพาณิชยกรรมจะอยู่บริเวณริมถนนใหญ่และการใช้ที่ดินแบบผสมมักอยู่ติดกับพาณิชยกรรม ส่วนที่พักอาศัยจะอยู่ภายในซอย ในรูปแบบของตึกแถว บ้านเดี่ยวหรืออาคารสูง (อพาร์ทเมนต์หรือคอนโดมิเนียม) จากการศึกษาการใช้ที่ดิน โดยสถาบันพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง (2544) โดยการคำนวณด้วยโปรแกรม GIS พบว่าการใช้ที่ดินแบบพาณิชยกรรมและแบบผสมผสานรวมกันมีสัดส่วนประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ และพื้นที่มีปริมาณน้อยคือ พื้นที่ว่าง , โรงงานอุตสาหกรรม, สวนสาธารณะ

ตาราง 3.1 แสดงการใช้ที่ดินของพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2539

ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ร้อยละ)	พื้นที่(ตร.กม.)
พาณิชยกรรม	20.58	1.139
ที่อยู่อาศัย	20.25	1.21
ถนน	19.31	1.069
แบบผสม	13.64	0.755
สาธารณูปการ	10.63	0.588
ชุมชนแออัด	4.44	0.246
ทางน้ำ คลอง	3.2	0.177
อาคารที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง	2.06	0.114
สถานที่ราชการ	2.86	0.158
ที่โล่ง	1.48	0.082
อุตสาหกรรม	1.24	0.069
ตึกร้าง	0.3	0.017
รวม	100.00	5.636

ที่มา: รายงานการศึกษาระดับสมบูรณโครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตบางรัก, 2544



<p>แผนที่ 3.11 แสดงการใช้ที่ดินเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2539</p>	
<p><b>สัญลักษณ์</b> ประเภทการใช้ที่ดิน</p>	
	แบบผสม
	พาณิชย์กรรม
	ที่อยู่อาศัย
	อุตสาหกรรม
	สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ
	สถานที่ราชการ
	ที่โล่ง
	ถนน
	คลองและน้ำ
	ดีกร้าง
	พื้นที่กำลังก่อสร้าง
<p>ที่มา: กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร</p>	
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชาวิภา ราชนครินทร์</p>	
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวรัตน์ กลับลคุณ</p>	
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

แผนที่ 3.11 แสดงการใช้ที่ดินเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2539



ตาราง 3.2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2544

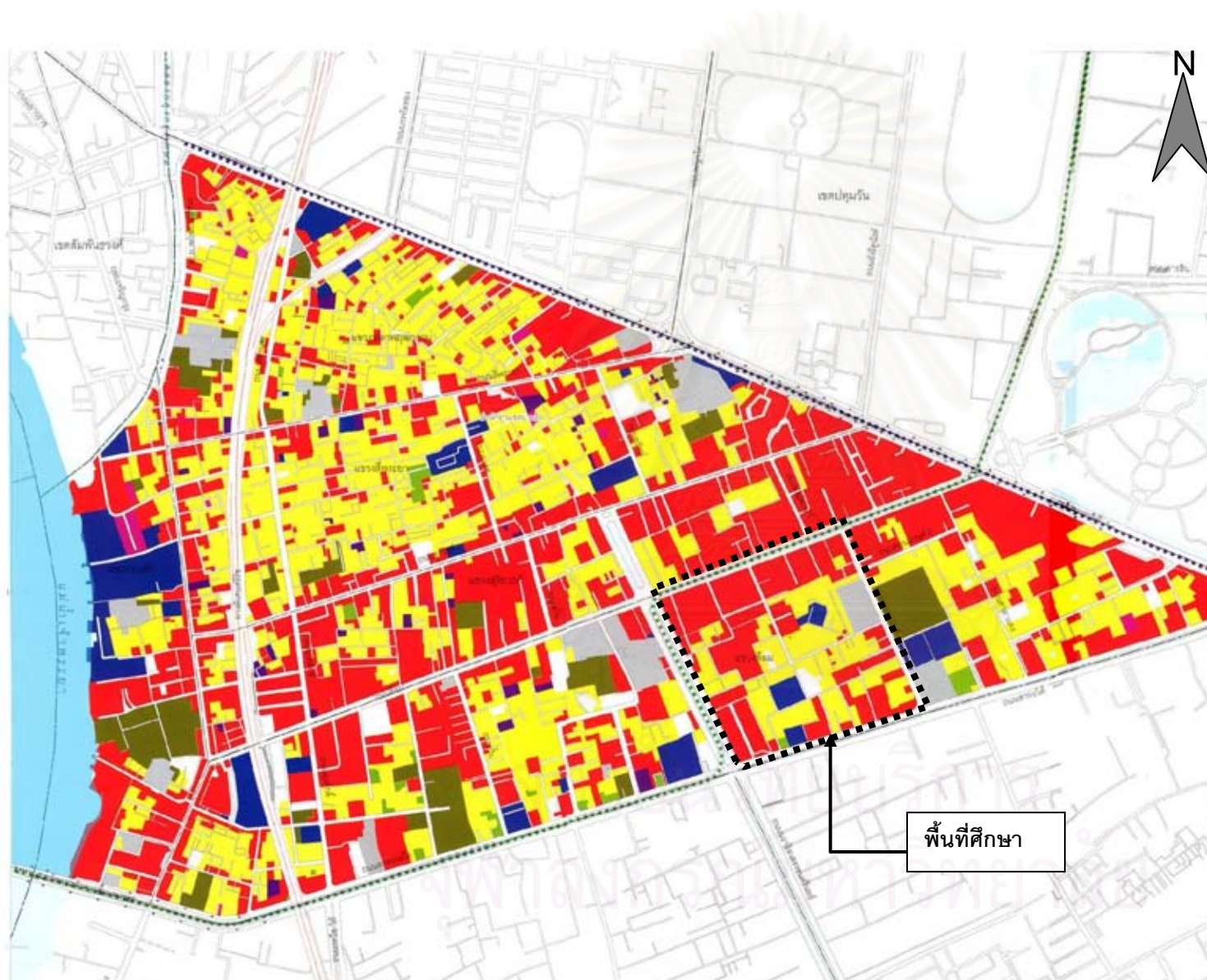
ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่/ละ)	พื้นที่(ตร.กม.)
พาณิชยกรรม	29.700	1.674
ที่อยู่อาศัย	20.760	1.167
ถนน	18.612	1.049
ที่ว่าง	15.910	0.897
ทางน้ำ ลำคลอง	3.630	0.205
สถานที่ราชการ	3.371	0.190
สถานับการศึกษา	2.874	0.162
สถานับศาสนา	2.110	0.119
นันทนาการ	0.510	0.029
อุตสาหกรรม	0.470	0.027
คลังสินค้า	0.301	0.017
รวม	100.00	5.636

ที่มา: กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตาราง 3.3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547

ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่/ละ)	พื้นที่(ตร.กม.)
พาณิชยกรรม	30.24	1.674
ที่อยู่อาศัย	21.08	1.167
ถนน	18.95	1.049
ที่ว่าง	16.20	0.897
ทางน้ำ ลำคลอง	3.70	0.205
สถานที่ราชการ	3.43	0.190
สถานับการศึกษา	2.93	0.162
สถานับศาสนา	2.15	0.119
นันทนาการ	0.52	0.029
อุตสาหกรรม	0.49	0.027
คลังสินค้า	0.31	0.017
รวม	100.00	5.636

ที่มา: กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



<p>แผนที่ 3.12 แสดงการใช้ที่ดินเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2545</p>	
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> พักอาศัย</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> พาณิชยกรรม</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> อุตสาหกรรม</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: pink; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> คลังสินค้า</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: blue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> สถาบันราชการ, รัฐวิสาหกิจ</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: olive; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> สถาบันการศึกษา</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: gray; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> สถาบันศาสนา</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> นันทนาการ</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> พื้นที่เกษตรกรรม</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> แหล่งน้ำ</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: white; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ที่ว่าง</li> </ul>	
<p>ที่มา: กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร</p>	
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราวีวาส ราชนครินทร์</p>	
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวรัตน์ กลับลคุณ</p>	
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

แผนที่ 3.12 แสดงการใช้ที่ดินเขตบางรัก ปี พ.ศ.2545

ในปี พ.ศ. 2544 จากการสำรวจการใช้ที่ดิน (ตาราง 3.2) พบว่าพื้นที่ที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 20.760 ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2539 คิดเป็นร้อยละ 38.33 แต่เนื่องจากในปี พ.ศ. 2539 ที่ทำการสำรวจได้แยกที่อยู่อาศัยและอยู่อาศัยแบบผสมออกจากกันในเวลาสำรวจ (อยู่อาศัยแบบผสม หมายถึง อยู่อาศัยและประกอบการค้าไปด้วย) ซึ่งจากการสำรวจพบว่าอยู่อาศัยมีร้อยละ 20.25 , แบบผสมมีร้อยละ 13.64 แต่เมื่อรวมกันก็จะพบว่ามีเท่ากับร้อยละ 33.89 และได้รวมชุมชนแออัดซึ่งมีร้อยละ 4.44 เข้าไปด้วย จึงเท่ากับร้อยละ 38.33 จึงเห็นได้ว่าในช่วงระยะเวลา 5 ปี การใช้ที่ดินในการอยู่อาศัยได้ลดลงถึงร้อยละ 17.57 นอกจากนี้ พาดิษยกรรมปี พ.ศ. 2544 คิดเป็นร้อยละ 29.70 และ ปี พ.ศ. 2539 คิดเป็นร้อยละ 20.58 จึงเห็นว่าพื้นที่ พาดิษยกรรมปี พ.ศ. 2544 มีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2539 โดยจะเกาะอยู่บริเวณถนนสายหลักๆ และที่อยู่อาศัยจะอยู่ถัดเข้าไปหรือตามซอยย่อยต่างๆ โดยเฉพาะบริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากพักอาศัยกลายเป็นเพื่อการพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น

สรุปโดยรวมพบว่าเขตบางรัก ณ. ปี พ.ศ. 2539 ถึง ปี พ.ศ. 2547 (ดูแผนที่ 3.11 – 3.12 ประกอบ) รวมทั้งดูตารางการใช้ที่ดินปี 2547 (ตาราง 3.3) มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในเชิงของพาณิชยกรรม เนื่องจากเป็นพื้นที่ใจกลางเมืองและช่วงหลังมีระบบขนส่งมวลชนเข้ามาในพื้นที่ทั้งรถไฟฟ้า (BTS), รถไฟใต้ดิน (MART) ทำให้ที่ดินมีราคาสูงจึงเกิดการก่อสร้างอาคารในแนวตั้งเพิ่มมากขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการทางด้านธุรกิจ การค้า บริการและอยู่อาศัยเชิงธุรกิจ ทำให้มีผู้คนเดินทางเข้า-ออกในแต่ละวันสูงมาก

#### 3.4.4 ราคาประเมินที่ดิน

ราคาประเมินที่ดินเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ส่งผลต่อรูปแบบของการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะกิจกรรม โดยทั่วไปจะมีการกำหนดราคาประเมินทุกๆ 4 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม โดยอาศัยปัจจัยต่างๆจำนวนมาก

จากการวิเคราะห์ราคาประเมินที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 จนกระทั่งถึงปี พ.ศ. 2546 (ตารางที่ 3.4) พบว่าย่านสีลม-สาทรในช่วงถนนสีลมยังคงเป็นพื้นที่ที่มีราคาประเมินที่ดินสูงสุดในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.4 แสดงราคาประเมินที่ดินสูงสุดย่านสีลม บริเวณถนนสีลมปีพ.ศ. 2531-2546

ปี พ.ศ.	2531-2534	2535-2538	2539-2542	2543-2546
ราคา (บาท/ตารางวา)	500,000	400,000	800,000	600,000

ที่มา : สำนักประเมินราคากลางทรัพย์สิน กรมที่ดิน ( อ้างอิงถึงใน กมลรัตน์ บำรุงตน,ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2546)

จากตารางที่ 3.4 เห็นได้ว่าราคาที่ดินมีการขึ้นลง และในช่วงปีพ.ศ. 2539-2542 เป็นปีที่มีราคาประเมินที่ดินสูงสุดถึง 800,000 บาทต่อตารางวา สำหรับย่านสีลม-สาทรในส่วนของถนนสีลมราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดในเขตกรุงเทพมหานครจากปี พ.ศ. 2534-2546 มาโดยตลอด

ข้อมูลแสดงราคาประเมินที่ดินมีฐานข้อมูล 2 ส่วนด้วยกันระหว่างปี พ.ศ. 2543-2546 โดยส่วนแรกแสดงราคาประเมินที่ดินตามกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน (แผนที่ 3.13) ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นภาพรวมของราคาที่ดินภายในพื้นที่ได้อย่างชัดเจน และส่วนที่สองแสดงตารางสรุปราคาประเมินที่ดินในช่วงเวลาเดียวกันแยกเป็นรายถนน (ตารางที่ 3.5) เพื่อทราบราคาประเมินสูงสุดในแต่ละช่วงถนน

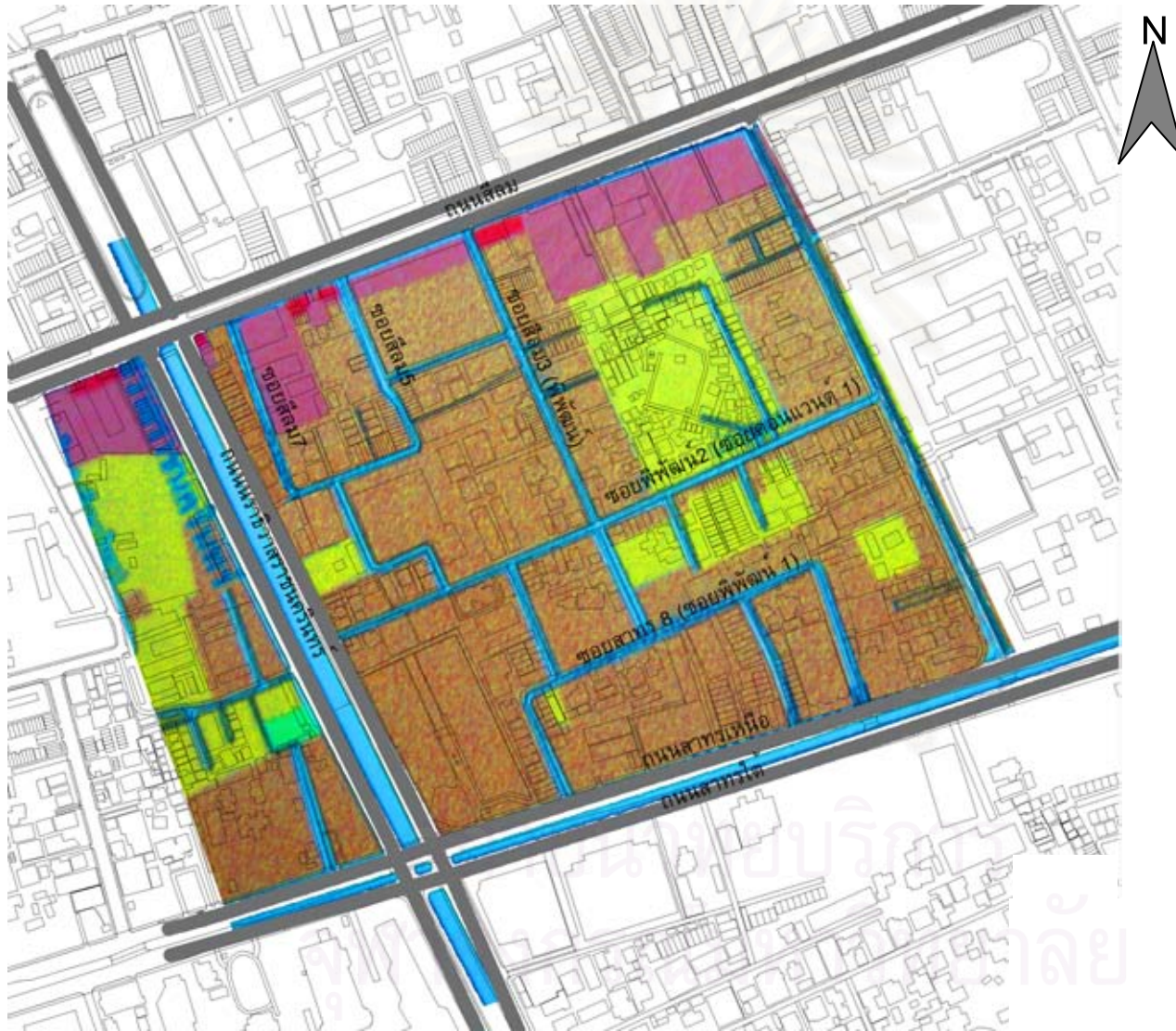
จากการพิจารณาภาพรวมของราคาประเมินที่ดินพบว่าบริเวณตลอดสองข้างของถนนสีลมเป็นบริเวณที่มีราคาสูงกว่าบริเวณอื่น โดยมีราคาประเมินที่ดินสูงสุด 600,000 บาทต่อตารางวา ซึ่งเป็นราคาประเมินสูงสุดของประเทศ กระจายตัวในบริเวณ 2 ฝั่งของถนนสีลมมีลักษณะเป็นแปลงเล็กๆ ช่วงตั้งแต่ต้นถนนที่ตัดกับถนนพระราม 4 จนกระทั่งสุดบริเวณของถนนสีลมที่ตัดกับถนนเจริญกรุง ส่วนราคาประเมินที่ดินช่วง 400,000-599,999 บาทต่อตารางวา จะเกาะกลุ่มตามแนวริมถนนสีลมเช่นกันคือตั้งแต่บริเวณถนนสีลมตัดกับถนนพระราม 4 ยาวตลอดไปถึงจุดตัดถนนสีลมกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งราคาประเมินดังกล่าวโดยมากมีระยะห่างจากถนนสายหลักไม่เกิน 50 เมตร

จากภาพรวมภายในพื้นที่ศึกษาย่านสีลม ราคาประเมินที่ดินอยู่ในช่วงระหว่าง 100,000-399,999 บาทต่อตารางวา โดยกระจายอยู่ด้านในจากถนนสายหลักลักษณะการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย โรงเรียน ศาสนสถาน เป็นต้น ซึ่งกระจายออกมาตามถนนซอย ถนนรอง ได้แก่ ซอยพิพัฒน์ ที่เป็นที่ตั้งของชุมชนหนาแน่นและบริเวณถนนคอนเวนต์ที่เป็นที่ตั้งของโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ จากการพิจารณาราคาประเมินที่ดินย่านสีลมเห็นได้ว่ามีราคาค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่นๆ ในกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.5 .แสดงราคาประเมินที่ดินสูงสุดย่านสีลมตามแนวถนน ปีพ.ศ. 2543-2546

ชื่อถนน	ราคาประเมินที่ดินสูงสุด (บาท/ตารางวา)
ถนนสีลม	600,000
ถนนสาทรใต้	380,000
ถนนสาทรเหนือ	380,000
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	430,000
ถนนคอนเวนต์	300,000
ซอยพิพัฒน์ 1	210,000
ซอยสีลม 5	340,000
ซอยสีลม 7	350,000

ที่มา: สำนักประเมินราคากลางทรัพย์สิน กรมที่ดิน (อ้างอิงถึงใน กมลรัตน์ บำรุงตน,ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2546)



<p>แผนที่ 3.13 แสดงราคาประเมินที่ดิน ปี พ.ศ. 2543-2546</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>ราคา (บาท/ตารางวา)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> 600,000</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #c00000; margin-right: 5px;"></span> 400,000-599,999</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800000; margin-right: 5px;"></span> 200,000-399,999</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #400000; margin-right: 5px;"></span> 100,000-199,999</li> </ul>
<p>ที่มา: สำนักประเมินราคากลางทรัพย์สิน กรมที่ดิน</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาส ราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับลคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.13 แสดงราคาประเมินที่ดิน ปี พ.ศ. 2543-2546

### 3.4.5 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นของเอกชน โดยเจ้าของมีทั้งอยู่อาศัยและใช้ประกอบธุรกิจของตัวเอง หรือมีการปล่อยให้เช่า และเช่า ส่วนเจ้าของที่ดินเดิมที่ใช้เพื่อการอยู่อาศัยในลักษณะบ้านเดี่ยวส่วนใหญ่ได้ขายต่อแก่นักลงทุนเอกชนต่างๆ เพื่อการสร้างอาคารสูงในการประกอบธุรกิจ มีเพียงบางส่วนของพื้นที่ศึกษาที่ยังเป็นของรัฐ ได้แก่ที่ดินบริเวณชุมชนซอยพัฒนา 2 ซึ่งเป็นของกรมธนารักษ์

สำหรับพื้นที่ถนน ทางเท้าต่างๆโดยทั่วไปเป็นของหน่วยงานรัฐ โดยพื้นที่ถนนสี่ลมและพื้นที่ซอยหลักๆ ในการเชื่อมถนนสี่ลม-สาทร ผู้รับผิดชอบได้แก่ สถานีตำรวจบางรัก ยานนาวา (สมฤทัย เล็กสกุล, 2544: 47) ในส่วนของเส้นทางริมทางถนนสี่ลม ถนนสาทรและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ในส่วนที่มีการปรับปรุงทางเดินเท้าล่าสุดใหม่จะกลายเป็นของรัฐ ยกเว้นในส่วนที่มีกันสาดอาคารยื่นออกมาการพัฒนาปรับปรุงเป็นหน้าที่ของเจ้าของอาคารนั้นๆ (ดูแผนที่ 3.14 ประกอบ)



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



<p>แผนที่ 3.14 แผนที่แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินพื้นที่ ศึกษา ย่านสีลม</p>
<p>สัญลักษณ์</p>
<p>ที่มา: กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาส ราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชิวารัตน์ กลับคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.14 แสดงแผนที่แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินพื้นที่ศึกษา ย่านสีลม

### 3.4.6 ลักษณะอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร

ลักษณะอาคารในเรื่องของความสูงอาคารเป็นตัวบ่งบอกถึงกิจกรรมภายในพื้นที่ ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ย่านสีลมซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายความสูงอาคารต่างกัน โดยการแบ่งประเภทความสูงของอาคาร ผู้ศึกษาได้พิจารณาแบ่งตามความเหมาะสมของกลุ่มอาคารภายในพื้นที่ โดยจากการสำรวจสามารถจัดกลุ่มความสูงอาคารออกเป็น 5 กลุ่มคือ (ดูแผนที่ 3.15 ประกอบ)

- อาคารสูง 1-2 ชั้น คือกลุ่มอาคารที่มีความสูงต่ำมาก เป็นอาคารที่มีกิจกรรมแบบพาณิชย์ พาณิชยกรรม-พักอาศัย หรือเพื่อการอยู่อาศัยโดยเฉพาะ ลักษณะอาคารจะอยู่ในรูปของตึกแถว หรือห้องแถว โดยส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณด้านในเข้าไปและมีสภาพอาคารทรุดโทรมเนื่องจากเป็นตึกที่สร้างมานานแล้ว
- อาคารสูง 3-4 ชั้น คือกลุ่มอาคารที่มีความสูงต่ำ โดยมากเป็นอาคารที่มีกิจกรรมการใช้อาคารแบบพักอาศัย พาณิชยกรรม-พักอาศัย กระจายตัวทั่วไปตามพื้นที่ถนนสายรองและถนนซอยต่างๆ ลักษณะอาคารอยู่ในรูปของตึกแถว ทาวน์เฮาส์
- อาคารสูง 5-8 ชั้น คือกลุ่มอาคารสูงปานกลาง โดยมากเป็นอาคารที่มีกิจกรรมขนาดเล็กประเภทอาคารสำนักงานเป็นส่วนใหญ่และที่พักอาศัยเชิงธุรกิจ เช่นอพาร์ทเมนท์ สภาพอาคารเป็นอาคารสมัยใหม่ที่มีระยะการก่อสร้างไม่นานนัก เป็นอาคารที่มีการดัดแปลงต่อเติมให้มีพื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้นเพื่อให้คุ้มกับราคาที่ดินและเกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ประโยชน์อาคาร โดยจะอยู่บริเวณถนนสายหลักและรองและถนนซอยในบางช่วง
- อาคารสูง 9-15 ชั้น คือกลุ่มอาคารที่มีความสูง ปานกลาง ลักษณะอาคารเป็นอาคารสมัยใหม่ ส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มตามถนนสายหลักและรอง เข้าถึงสะดวก การใช้งานโดยมากเป็นประเภทอาคารโรงแรมและที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์ เช่น อพาร์ทเมนท์ คอนโดมิเนียม นอกจากนั้นยังมีการใช้งานในรูปอาคารสำนักงานอีกด้วย
- อาคารสูง 16 ชั้นขึ้นไป คือกลุ่มอาคารสูงมาก ลักษณะอาคารเป็นแบบสมัยใหม่และมีความสูงมากเนื่องจากราคาที่ดินที่สูงจึงต้องทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดและอยู่ตามถนนสายหลัก ได้แก่ถนนสีลม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนสาทร เนื่องจากกิจกรรมในอาคารเป็นกิจกรรมด้านธุรกิจถึงต้องมีความสะดวกในการเข้าถึงทั้งลูกค้าที่มาติดต่อและพนักงาน

**การใช้ประโยชน์อาคาร** (แผนที่ 3.16) ทำให้ทราบถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยได้แบ่งการใช้ประโยชน์อาคารเป็น 3 ประเภท คือ ประเภทอาคารเพื่อการอยู่อาศัย ประเภทอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม และประเภทสถาบันการศึกษา สถานที่ราชการรวมทั้งสาธารณูปการ เพื่อให้เห็นว่าแต่ละประเภทเกาะกลุ่มอยู่บริเวณใดในพื้นที่ศึกษา

#### 1. ประเภทอาคารพาณิชย์กรรม (แผนที่ 3.17) ประกอบ

1.1 อาคารพาณิชย์ หรือพาณิชย์พักอาศัย เป็นลักษณะอาคารพาณิชย์ที่เป็นทั้งร้านค้าและที่อยู่อาศัยในอาคารเดียวกัน โดยใช้พื้นที่ด้านล่างเพื่อการค้าและด้านบนเพื่อการอยู่อาศัย โดยกิจการเป็นแบบร้านค้าและบริการขนาดเล็ก ได้แก่ร้านขายอาหาร ร้านขายยา ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายปลีก เป็นต้น รูปแบบอาคารเป็นอาคารสูงไม่มากประมาณ ประมาณ 2-4 ชั้น อยู่บริเวณตามแนวถนนสายหลักและรองเช่น ถนนคอนแวนต์ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์





ลักษณะอาคาร สูง 1-2 ชั้น



ลักษณะอาคาร สูง 3-4 ชั้น



ลักษณะอาคาร สูง 5-8 ชั้น



ลักษณะอาคาร สูง 16 ชั้นขึ้นไป

อาคารสูง 1-2 ชั้น เป็นอาคารที่มีกิจกรรมแบบ พาณิชยกรรม, พาณิชยกรรม - พักอาศัย ลักษณะอาคารอยู่ในรูปของตึกแถว หรือห้องแถว  
อาคารสูง 3-4 ชั้น เป็นอาคารแบบพักอาศัย พาณิชยกรรม-พักอาศัย กระจายตัวทั่วไปตามพื้นที่ถนนสายรองและถนนซอยต่างๆ  
ลักษณะอาคารอยู่ในรูปของตึกแถว ทาวน์เฮาส์

อาคารสูง 5-8 ชั้น ส่วนมากเป็นอาคารขนาดเล็กประเภทอาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยเชิงพาณิชย์

อาคารสูง 9-15 ชั้น ส่วนใหญ่เกาะกลุ่มตามแนวถนนสายหลัก, รอง เข้าถึงสะดวก โดยมากเป็นประเภท อาคารโรงแรม และที่อยู่อาศัยเชิงธุรกิจ

อาคารสูง 16 ชั้นขึ้นไป อยู่ตามแนวถนนหลัก เนื่องจากเส้นทางคมนาคมขนส่งถือเป็นองค์ประกอบหลัก กิจกรรมทางด้านธุรกิจ



แผนที่ 3.15 แผนที่แสดงความสูงอาคารในพื้นที่ศึกษา

<b>แผนที่ 3.15</b> <b>แสดงความสูงอาคารในพื้นที่ศึกษา</b>	
<b>สัญลักษณ์</b>	
	อาคารสูง 1-2 ชั้น
	อาคารสูง 3-4 ชั้น
	อาคารสูง 5-8 ชั้น
	อาคารสูง 9-15 ชั้น
	อาคารสูง 16 ชั้นขึ้นไป
ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ	
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์	
จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับลคุณ	
สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	

1.2 อาคารสำนักงาน /สถาบันการเงิน (คอมเพล็กซ์) ในลักษณะของสำนักงานมีทั้งขนาดเล็กจนกระทั่งสำนักงานขนาดใหญ่โดยกิจการขนาดเล็กความสูงอาคารประมาณ 5-8 ชั้น ส่วนอาคารขนาดใหญ่มีความสูงมากกว่า 16ชั้นขึ้นไปและจัดการในรูปของสำนักงานให้เช่า ซึ่งอาคารสำนักงานได้รวมถึงอาคารคอมเพล็กซ์ ซึ่งใช้เพื่อการอยู่อาศัยและพาณิชย์ในอาคารเดียวกันมีความสูงหลายชั้นเพื่อความคุ้มค่าในการลงทุน รูปแบบอาคารเป็นแบบสมัยใหม่และมักตั้งอยู่บริเวณริมถนนสี่ลม และถนนรวิวาสวราชนครินทร์ฝั่งตะวันออก

1.3 อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ การใช้ประโยชน์อาคารคือมีทั้งส่วนที่เป็นอาคารสำนักงาน และศูนย์สรรพสินค้า ลักษณะการใช้งานเป็นลักษณะการทำงาน จับจ่ายสินค้าและบริการ รูปแบบอาคารเป็นอาคารสมัยใหม่ความสูงมากกว่า 16 ชั้นขึ้นไป เพื่อรองรับความต้องการของผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่ และผู้ทำงานภายในพื้นที่

1.4 โรงแรม โดยส่วนใหญ่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาในพื้นที่ซึ่งอยู่ไม่นาน ส่วนขนาดโรงแรมมีทั้งขนาดเล็กและใหญ่ โดยโรงแรมขนาดใหญ่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักที่มีการเข้าถึงสะดวก

1.5 อาคารจอดรถ มีทั้งที่เป็นอาคารจอดรถโดยเฉพาะและอาคารจอดรถในอาคารสูง ซึ่งจัดไว้รองรับพนักงานและบุคคลที่เข้ามาติดต่อ

## 2. ประเภทอาคารเพื่อการอยู่อาศัย (แผนที่ 3.18) ประกอบ

2.1 บ้านเดี่ยว หรือบ้านแถว มีการกระจายตัวในส่วนต่างๆของพื้นที่ โดยอยู่ตามพื้นที่ถนนรองและซอยต่าง สภาพอาคารดีโดยมากเป็นบ้านเดี่ยวที่มีบริเวณกว้างเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงและมีรั้วปิดกัน ส่วนบ้านแถวไม่มีบริเวณและมักเกาะกลุ่มกันเป็นกลุ่มก้อน ลึกเข้าไปในตรอก ซอยสภาพบ้านค่อนข้างเก่าลักษณะเป็นชุมชนแออัดที่อยู่ของผู้มีรายได้น้อย

2.2 ทาวน์เฮ้าส์ หรือตึกแถว เป็นอาคารที่อยู่อาศัยมีลักษณะหลายหลังติดกัน ความสูงไม่เกิน 5ชั้น รูปแบบอาคารสมัยใหม่โครงสร้างเป็นตัวอาคารแต่จะไม่มีบริเวณ การใช้งานเพื่อการอยู่อาศัยอย่างเดียว ซึ่งในพื้นที่มีไม่มากนัก

2.3 ที่อยู่อาศัยเชิงธุรกิจ เป็นที่อยู่อาคารที่มีลักษณะอาคารในรูปแบบอาคารสูง ได้แก่ คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ แมนชั่นและแฟลต เป็นต้น โดยที่อยู่อาศัยเชิงธุรกิจเป็นรูปแบบใหม่ที่ช่วยอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่ไม่ต้องการเสียเวลาในการเดินทางมาทำงานในพื้นที่ และช่วงหลังที่มีระบบขนส่งมวลชนเข้ามาในพื้นที่ที่อยู่เชิงธุรกิจจึงมีเพิ่มมากขึ้นเพื่อสนองความต้องการของกลุ่มคนที่ชอบพักใกล้แหล่งงาน ซึ่งส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณแนวถนนสายรองและถนนซอยต่างๆ

## 3. ประเภทอาคารสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษาและสาธารณูปการ (แผนที่ 3.19) ประกอบ

สถาบันการศึกษา โดยอยู่ในแนวถนนรองคือถนนคอนเวนนต์ คือ โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนนต์ สถาบันราชการ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลักที่มีความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่สถานทูต กองบังคับคดี สืบสวนสอบสวนคดีเศรษฐกิจ เป็นต้น และโรงพยาบาลต่างๆในพื้นที่



ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



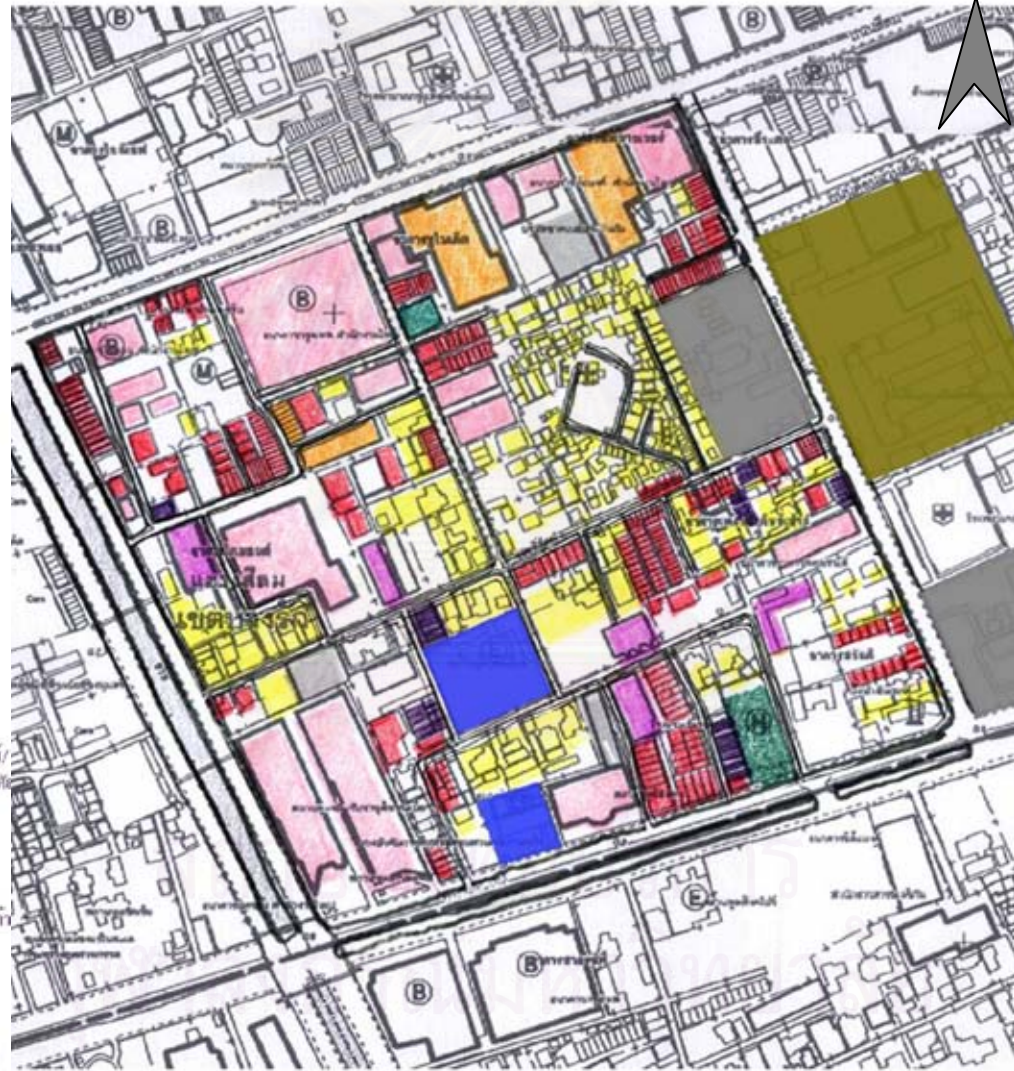
ผังการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

- บ้านเดี่ยว
- ทาวน์เฮาส์/ ตึกแถว
- ที่อยู่อาศัยเชิงธุรกิจ



ผังการใช้ที่ดินประเภทเชิงพาณิชย์

- อาคารพาณิชย์/พาณิชย์กึ่งอาคาร
- สำนักงาน/ คอนโด
- ศูนย์สรรพสินค้า/ สำนักงาน
- โรงแรม
- อาคารจอดรถ



แผนที่ 3.16  
ผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา

**สัญลักษณ์**

- ที่พักอาศัยบ้านเดี่ยว
- ที่พักอาศัยทาวน์เฮาส์
- ที่พักอาศัยเชิงธุรกิจ
- พาณิชยกรรม/พาณิชย์พักอาศัย
- สำนักงาน/สถาบันการเงิน
- ศูนย์สรรพสินค้า/สำนักงาน
- โรงแรม
- อาคารจอดรถ
- สถาบันราชการ
- สถาบันการศึกษา
- สถาบันศาสนา

ที่มา: จากการสำรวจ  
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชมิวราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลีบคุณ

สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.16 ผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะอาคารพาณิชย์ ตลาดละลายทรัพย์



ลักษณะอาคารสำนักงาน ถ.สีลม



ลักษณะอาคารพาณิชย์ ในซอยพิพัฒน์



ศูนย์สรรพสินค้า ตลาดละลายทรัพย์



ศูนย์สรรพสินค้า ตลาดละลายทรัพย์



อาคารตริไนตรี



ลักษณะอาคารพาณิชย์



แผนที่ 3.17 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพาณิชย์
<b>สัญลักษณ์</b>
 พาณิชย/พาณิชย์พักอาศัย
 สำนักงาน/สถาบันการเงิน
 ศูนย์สรรพสินค้า/สำนักงาน
 โรงแรม
 อาคารจอดรถ
ที่มา:สำนักงานผังเมืองกรุงเทพฯ
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์
จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ
สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.17 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพาณิชย์






<p>แผนที่ 3.18 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการ อยู่อาศัย</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> บ้านเดี่ยว</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></span> ทาวเฮาส์/ตึกแถว</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: pink; margin-right: 5px;"></span> ที่อยู่อาศัยเชิงธุรกิจ</li> </ul>
<p>ที่มา: จากการสำรวจ</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชีวาส ราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.18 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารประเภทเพื่อการอยู่อาศัย



แผนที่ 3.19 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารประเภทสถาบันการศึกษา  
สถานที่ราชการรวมทั้งสาธารณูปการ

<p>แผนที่ 3.19 แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ รวมทั้งสาธารณูปการ</p>	
<p><b>สัญลักษณ์</b></p>	
	<p>สถาบันการศึกษา (โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์)</p>
<p>ศาสนสถาน</p>	
	<p>1. โบสถ์คริสต์ 2. โบสถ์คอนเวนต์</p>
<p>สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ</p>	
	<p>1. โรงพยาบาล BHN 2. สถานทูตเมียนมา 3. สถานทูตเบลเยียม 4. กองบังคับการสืบสวนสอบสวนคดี เศรษฐกิจ 5. โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน 6. องค์การเหมืองแร่ในทะเลกระทรวง อุตสาหกรรม 7. สถานทูตรัสเซีย</p>
<p>ที่มา: จากการสำรวจ</p>	
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนเวนต์ถึงถนนราวีวาส ราชนครินทร์</p>	
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลัปกุณ</p>	
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

### 3.5 ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพด้านการคมนาคมขนส่งและการสัญจร

#### 3.5.1 ระบบโครงข่ายถนน

ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่มีมายาวนาน เนื่องจากเป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง จึงทำให้ย่านสีลมมีการคมนาคมเข้าถึงได้สะดวกตั้งแต่อดีต โดยแบ่งได้เป็น (ดูแผนที่ 3.20 ประกอบ)

##### 1) ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักในเขตบางรัก ส่วนใหญ่เป็นถนนเดิมที่มีมานานแล้ว ตั้งแต่ก่อน พ.ศ.2475 ซึ่งถนนสายหลักเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงการเดินทางของพื้นที่และบริเวณโดยรอบ โดยในบริเวณพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วยถนนสายหลัก 4 สายที่ตัดผ่านพื้นที่ส่วนใหญ่ของย่าน ได้แก่

(1.1) ถนนพระราม 4 เป็นถนนสายหลักที่สำคัญเนื่องจากเชื่อมโยงการสัญจรรอบนอกมาสู่พื้นที่ด้านในเมือง จึงเป็นตัวกระจายการเข้า-ออกภายในพื้นที่ โดยเป็นตัวเชื่อมต่อกับถนนสีลม ถนนสาทร

(1.2) ถนนสีลม เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยถนนสีลมเป็นถนนที่ช่วยเชื่อมโยงกิจกรรมภายในย่าน มีปริมาณการจราจรที่คับคั่งในช่วงเวลาทำงาน

(1.3) ถนนสาทรเหนือและถนนสาทรใต้ เป็นถนนสายหลักที่ยอดยาวในทิศตะวันออก-ตะวันตกโดยมีคลองสาทรคั่นกลางและเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปยังฝั่งธนบุรีได้ มีปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาทำงาน

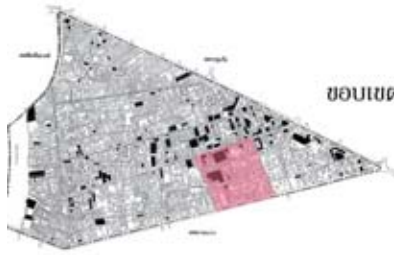
(1.4) ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นถนนที่มีความกว้างมากที่สุดในย่านเนื่องจากเป็นถนนที่ตัดใหม่สร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ.2539 ทอดยาวในทิศเหนือ-ใต้ โดยเป็นถนนหลักที่ทำหน้าที่ช่วยในการกระจายการจราจรในพื้นที่ไปยังบริเวณใกล้เคียง

##### 2) ถนนสายรอง

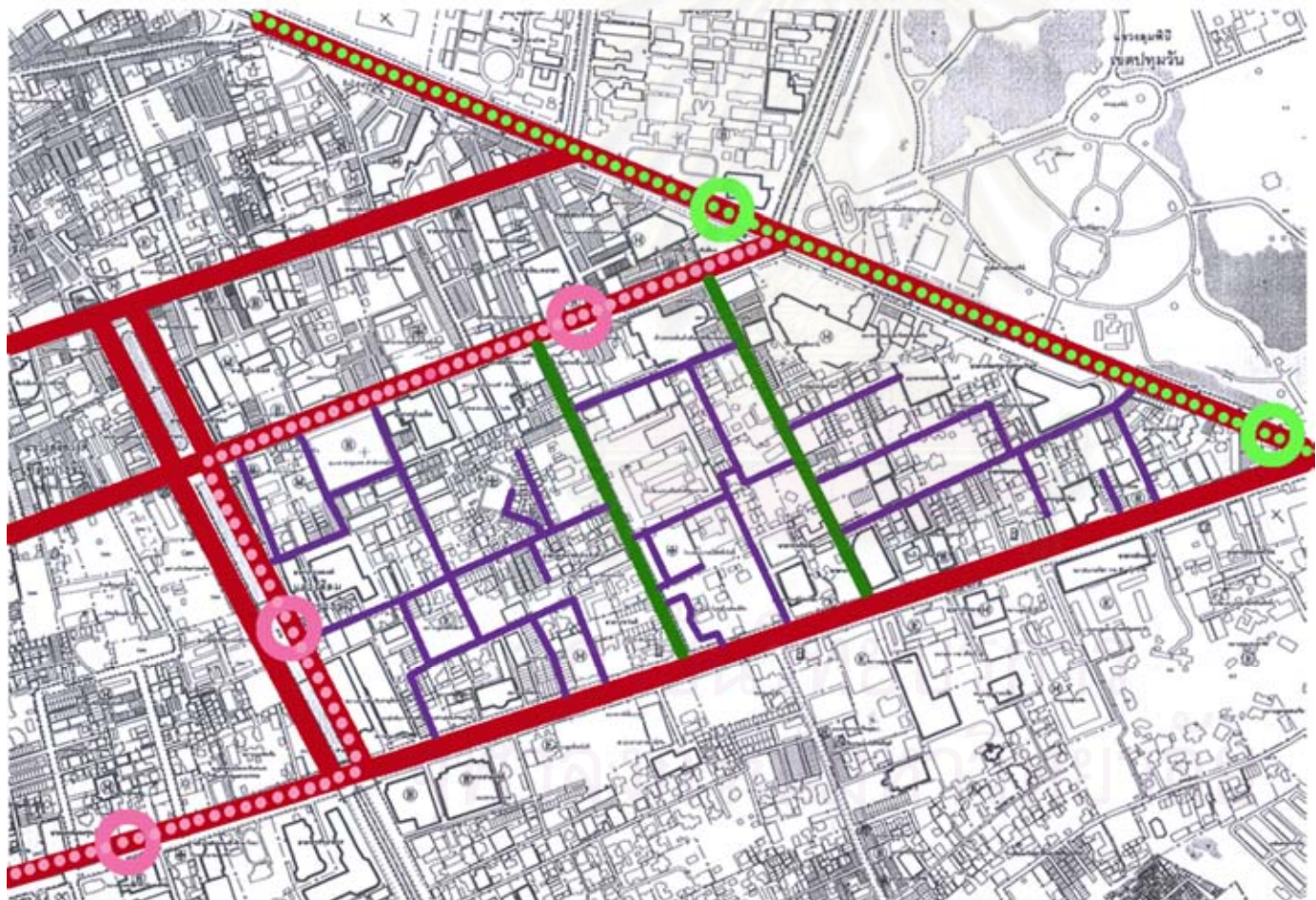
ถนนสายรองมีบทบาทในการกระจายปริมาณการสัญจรที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน และเป็นเส้นทางลัดในการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้รวดเร็วขึ้น โดยเชื่อมโยงจากถนนสายหลักไปถนนสายหลักอีกเส้น ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีถนนสายรอง 2 สาย คือ ถนนคอนแวนต์ และถนนศาลาแดง เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างถนนสีลมและถนนสาทร ซึ่งจะเห็นได้ว่าถนนสายรองมีน้อยจึงไม่สามารถช่วยกระจายปริมาณการจราจรถนนสายหลักที่มีหนาแน่นได้

##### 3) ถนนซอย

ในพื้นที่ศึกษามีถนนซอยตัดผ่านเป็นจำนวนมากโดยส่วนใหญ่ตัดเข้าไปในที่ดินของเอกชนซึ่งไม่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า และจากการสำรวจพบว่าถนนซอยส่วนมากเชื่อมต่อกับถนนสายหลักโดยตรง ทำให้ขาดถนนสายรองที่ทำหน้าที่เชื่อมระหว่างถนนสายหลักและถนนซอย ปัญหาที่พบถนนซอยที่มีในปัจจุบันมีความคับแคบเกิดการกระจุกตัวของจราจร ส่วนบางช่วงไม่เชื่อมต่อกันหรือเป็นซอยตันการจราจรจึงไม่สามารถผ่านได้ตลอดขาดความต่อเนื่อง จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นและความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายถนนส่งผลต่อลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเช่นกัน คือพื้นที่ภายในย่านพัฒนาไม่เต็มศักยภาพเนื่องจากขาดระบบถนนที่ดีทำให้อาคารสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ต่างๆเกาะตัวไปตามถนนหลักอย่างต่อเนื่อง ทำให้ขาดความสมดุลของการสัญจรคือรถจะมีปริมาณหนาแน่นในบริเวณถนนสายหลักเป็นจำนวนมาก



ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



<p>แผนที่ 3.20 แสดงการโครงการสัญจรบริเวณพื้นที่ศึกษาย่านสีลม</p>	
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> โครงการถนนสายหลัก</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></span> โครงการถนนสายรอง</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></span> โครงการถนนซอย</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px dotted pink; margin-right: 5px;"></span> ทางรถไฟฟ้ากระดืบ (BTS)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px dotted green; margin-right: 5px;"></span> ทางรถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRTA)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> สถานี BTS</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid green; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> สถานี MRTA</li> </ul>	
<p>ที่มา : สำนักงานเขตบางรัก</p>	
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์</p>	
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ</p>	
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

แผนที่ 3.20 แสดงการโครงการสัญจรบริเวณพื้นที่ศึกษาย่านสีลม



### ขนาดความกว้างของถนน

ความกว้างของถนนเป็นส่วนสำคัญในแสดงถึงความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร โดยโครงข่ายถนนแบ่งได้เป็น 3 ระดับ คือ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนซอย ซึ่งจะมีความแตกต่างกันไปในเรื่องของขนาด คือ (ดูแผนที่ 3.21)

#### 1. ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักมีขนาดเขตทางระหว่าง 17.3 - 60.0 เมตร ขนาดช่องทางจราจรระหว่าง 4 -8 ช่องทาง (ตารางที่ 3.6) โดยถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นถนนสายหลักที่มีความกว้างมากที่สุดในพื้นที่ โดยมีความกว้างเขตทาง 60 เมตร จำนวน 8 ช่องทางจราจร รองลงมาได้แก่ถนนสาทรเหนือและสาทรใต้ซึ่งมีคลองสาทรคั่นกลางระหว่าง 2 ถนน โดยรวมทั้ง 2 สายมีความกว้างเขตทาง 37.3 เมตร จำนวน 8 ช่องทาง ส่วนถนนสีลมซึ่งในอดีต (ดูแผนที่ 3.22)

ตาราง 3.6 แสดงความยาวและความกว้างของถนนสายหลักของย่านสีลม

ชื่อถนนสายหลัก	ช่วงระหว่าง	เขตทาง	
		ความกว้าง (กม.)	ความยาว (กม.)
ถนนสีลม	ถนนพระราม 4 - ถนนเจริญกรุง	33.0	2.290
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	ถนนสีลม - ถนนสาทร	60.0	0.559
ถนนสาทรเหนือ	ถนนจรัลเวียง - ถนนพระราม 4	17.3	2.976
ถนนสาทรใต้	ถนนพระราม 4 - ถนนเจริญกรุง	20.0	3.650

ที่มา: ฝ่ายข้อมูลและทะเบียนที่ดิน กองรังวัดและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร

#### 2. ถนนสายรอง

ถนนสายรองภายในพื้นที่ศึกษา (ตารางที่ 3.7) มีถนนคอนกรีตและถนนลาดยาง โดยถนนคอนกรีตมีขนาดเขตทาง 15 เมตร ความยาว 0.546 กม. ขนาดช่องทางจราจรระหว่าง 4 ช่องทางอยู่ในช่วงถนนสีลม-ถนนสาทรเหนือ (ดูแผนที่ 3.23)

ตาราง 3.7 แสดงความยาวและความกว้างของถนนสายรองของย่านสีลม

ชื่อถนนสายหลัก	ช่วงระหว่าง	เขตทาง	
		ความกว้าง (กม.)	ความยาว (กม.)
ถนนคอนกรีต	ถนนสีลม - ถนนสาทรเหนือ	15.0	0.520

ที่มา: ฝ่ายข้อมูลและทะเบียนที่ดิน กองรังวัดและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร

### 3. ถนนซอย

ถนนซอยในพื้นที่ที่มีอยู่หลายเส้น โดยมากมีความกว้างของเขตทางไม่มากนัก ขนาดความกว้างถนนตั้งแต่ 4.0 – 10.0 เมตร โดยมากถนนซอยจะแคบมากและประสบปัญหาการขนถ่ายขยะมูลฝอย (ดูแผนที่ 3.23 ) บางซอยเป็นซอยตัน บางซอยแม้จะแคบแต่ก็มีอาคารสูงเกิดขึ้น ทำให้เกิดปัญหาที่ตามมาหลายปัญหาคือ รถติด ขยะตกค้าง การระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ และการดับเพลิงลำบาก การปรับปรุงถนนซอยบางสายให้สามารถเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก จึงเป็นเรื่องที่ควรดำเนินการและพิจารณาไปพร้อมๆ กับโครงข่ายถนนสายรอง

โครงข่ายถนนซึ่งได้แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนซอย สามารถแสดงลักษณะของถนนในย่านนี้ได้ดังนี้ (ดูตารางที่ 3.8)

ตาราง 3.8 แสดงลักษณะถนนสายหลัก สายรอง และถนนซอยในย่านสีลม

ชื่อถนนสายหลัก	ลักษณะการสัญจร	จำนวนช่องจราจร	เขตทาง (เมตร)	ความกว้างช่องจราจร (เมตร)	ทางเท้า (เมตร)
ถนนสีลม	2 way	6	33	3.5	11
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	2 way	8	60	4.4	5
ถนนสาทรเหนือ	1 way	4	17.3	3.3	4.3
ถนนสาทรใต้	1 way	4	20	3.5	6

ชื่อถนนสายรอง	ลักษณะการสัญจร	จำนวนช่องจราจร	เขตทาง (เมตร)	ความกว้างช่องจราจร (เมตร)	ทางเท้า (เมตร)
ถนนคอนแวนต์	2 way	2	15	4.5	6

ชื่อถนนสายย่อย	ลักษณะการสัญจร	จำนวนช่องจราจร	เขตทาง (เมตร)	ผิวจราจรรวม (เมตร)	ทางเท้า (เมตร)
ซอยพิพัฒน์ 1 (ช.สีลม 3)	2 way	2.0	7	6	1
ซอยสุรเสนา (ช.สีลม 5)	-	1.3	5.5	4	1.5
ซอยศิริจุลเสวก (ช.สีลม 7)	-	1.3	5.3	4	1.3
ซอยพิพัฒน์ 1	2 way	2.0	8	6	2
ซอยพิพัฒน์ 2 (ช.คอนแวนต์ 1)	1 way	2.0	7.8	6	1.8

ที่มา: ฝ่ายข้อมูลและทะเบียนที่ดิน กองรังวัดและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร



ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



ชื่อถนนสายหลัก	จำนวนช่องจราจร	เขตทาง (เมตร)
ถนนสีลม	6	33
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	8	60
ถนนสาทรเหนือ	4	17.3
ถนนสาทรใต้	4	20

ชื่อถนนสายรอง	จำนวนช่องจราจร	เขตทาง (เมตร)
ถนนคอนแวนต์	2	15

ชื่อถนนสายย่อย	จำนวนช่องจราจร	เขตทาง (เมตร)
ซอยพิพัฒน์ 1 (ช.สีลม 3)	2.0	7
ซอยสุรเสนา (ช.สีลม 5)	1.3	5.5
ซอยศิริจุลเสวก (ช.สีลม 7)	1.3	5.3
ซอยพิพัฒน์ 1	2.0	8
ซอยพิพัฒน์ 2 (ช.คอนแวนต์ 1)	2.0	7.8

แผนที่ 3.21  
แสดงความกว้างถนนในพื้นที่ศึกษา

**สัญลักษณ์**

ถนนสาธารณะ

- ถนนสายหลัก
- ถนนสายรอง
- ถนนซอย
- ถนนส่วนบุคคล
- แนวรถไฟฟ้า BTS
- สถานี BTS

ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชิวรัตน์ กลีบคุณ

สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.21 แสดงความกว้างถนนในพื้นที่ศึกษา

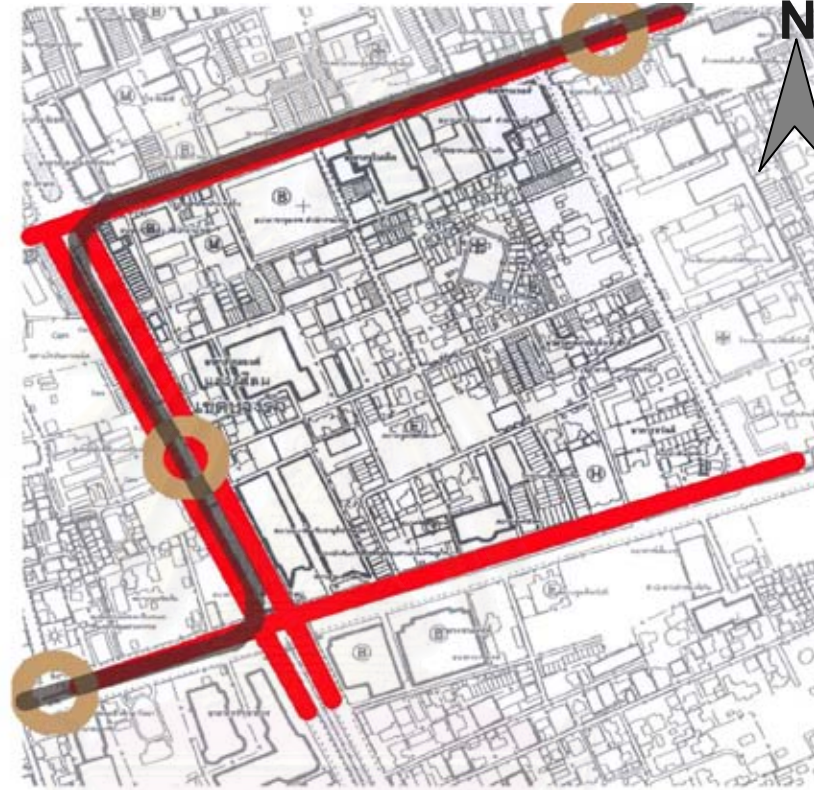


ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

**รูปแบบ 1** ถนนสายหลัก มีเกาะกลางกั้นแยกทิศทางช่องเดินรถไป และกลับอย่างละ 3 ช่องทาง



ถนนสีลม



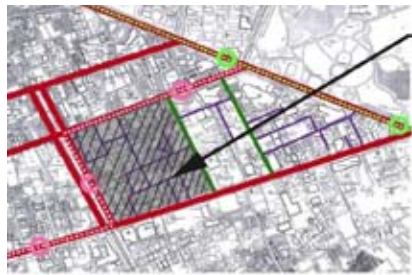
**รูปแบบ 2** ถนนสายหลัก มีเกาะกลางกั้นแยกทิศทางช่องเดินรถไปและกลับอย่างละ 4 ช่องทาง



ถนนนราธิวาสราชนครินทร์

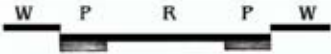
<p>แผนที่ 3.22 แสดงถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> ถนนสายหลัก</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: grey; margin-right: 5px;"></span> ทางรถไฟฟ้ายกระดับ (BTS)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> สถานี BTS</li> </ul>
<p>ที่มา: จากการสำรวจ</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.22 แสดงลักษณะถนนสายหลักพื้นที่ศึกษา



ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

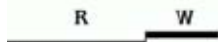
### รูปแบบถนนสายรอง



บริเวณถนนคอนกรีต

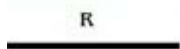
### รูปแบบถนนสายย่อย

แบบที่ 1



บริเวณซอยพิชิตน์ 2 ซึ่งมีทางเท้า 1 ด้าน

แบบที่ 2



บริเวณซอยพิชิตน์ 1 ไม่มีทางเท้า



แผนที่ 3.23  
แสดงถนนสายรอง ถนนซอยในพื้นที่  
ศึกษา

#### สัญลักษณ์

- ถนนสายรอง
- ถนนซอย
- ทางรถไฟฟ้ายกระดับ (BTS)
- สถานี BTS

ที่มา: จากการสำรวจ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน  
ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนกรีตถึงถนนนราธิวาส  
ราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชวีวรัตน์ กลั๊บลุณ

สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.23 แสดงลักษณะถนนสายรอง ถนนซอยในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 3.2 ถนนสาทรเหนือ สาทรรใต้



ภาพที่ 3.3 ถนนสีลม



ภาพที่ 3.4 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์



ภาพที่ 3.5 ถนนคอนแวนต์



ภาพที่ 3.6 ซอยพิพัฒน์ 2 (ช.คอนแวนต์ 1)



ภาพที่ 3.7 พัทธน์ (ช.สีลม 3)



ภาพที่ 3.8 ซอยศิริจุลเสวก (ช.สีลม 7)



### 3.4.2 ระบบขนส่งสาธารณะ

#### 1) ระบบขนส่งมวลชน

ระบบขนส่งมวลชนเป็นโครงข่ายระบบที่เป็นทางเลือกในการเดินทาง (ดูแผนที่ 3.24) ที่ช่วยลดปัญหาการสัญจรภายในเขตพื้นที่ศึกษาที่มีโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนผ่านเข้ามาในพื้นที่ 2 โครงการ ได้แก่ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร(BTS) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1.1) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือธนายง (Bangkok MassTransit System: BTS)

เป็นโครงการที่ทางททท.ให้สัมปทานเป็นเวลา 30 ปี แก่บริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) เมื่อปี พ.ศ. 2535 รถไฟฟ้าในระบบนี้เป็นรถไฟฟ้าวิ่งบนรางคู่ยกระดับ มีความจุ 50,000 คน/ชั่วโมงต่อทิศทาง ระยะเวลาในการให้บริการ 6.00-24.00 น. ทุกวัน แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2542

ในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีรถไฟฟ้าผ่านถนนสีลมเข้าถนนนราธิวาสราชนครินทร์และเข้าถนนสาทร โดยมี สถานี 5 สถานี (แผนที่ 3.25) คือ สถานีศาลาแดง (S2) ตั้งอยู่บริเวณถนนสีลมใกล้กับโรงแรมดุสิตธานี, สถานีช่องนนทรี (S3) ตั้งอยู่ช่วงกลางของถนนนราธิวาสราชนครินทร์

1.2) โครงการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand : MRTA )

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสายเฉลิมรัชมงคล เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดิน ภายในเขตบางรักมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินผ่านเฉพาะบริเวณถนนพระรามที่ 4 โดยมี 2 สถานีคือ สถานีสีลมตั้งอยู่บริเวณถนนพระรามที่ 4 ฝั่งใต้ทางตะวันออกของแยกถนนสีลมซึ่งเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS (สถานีศาลาแดง) และอีกสถานีคือสถานีสวนลุมพินีตั้งอยู่บริเวณถนนพระรามที่ 4 ฝั่งใต้ทางตะวันออกของแยกสาทร

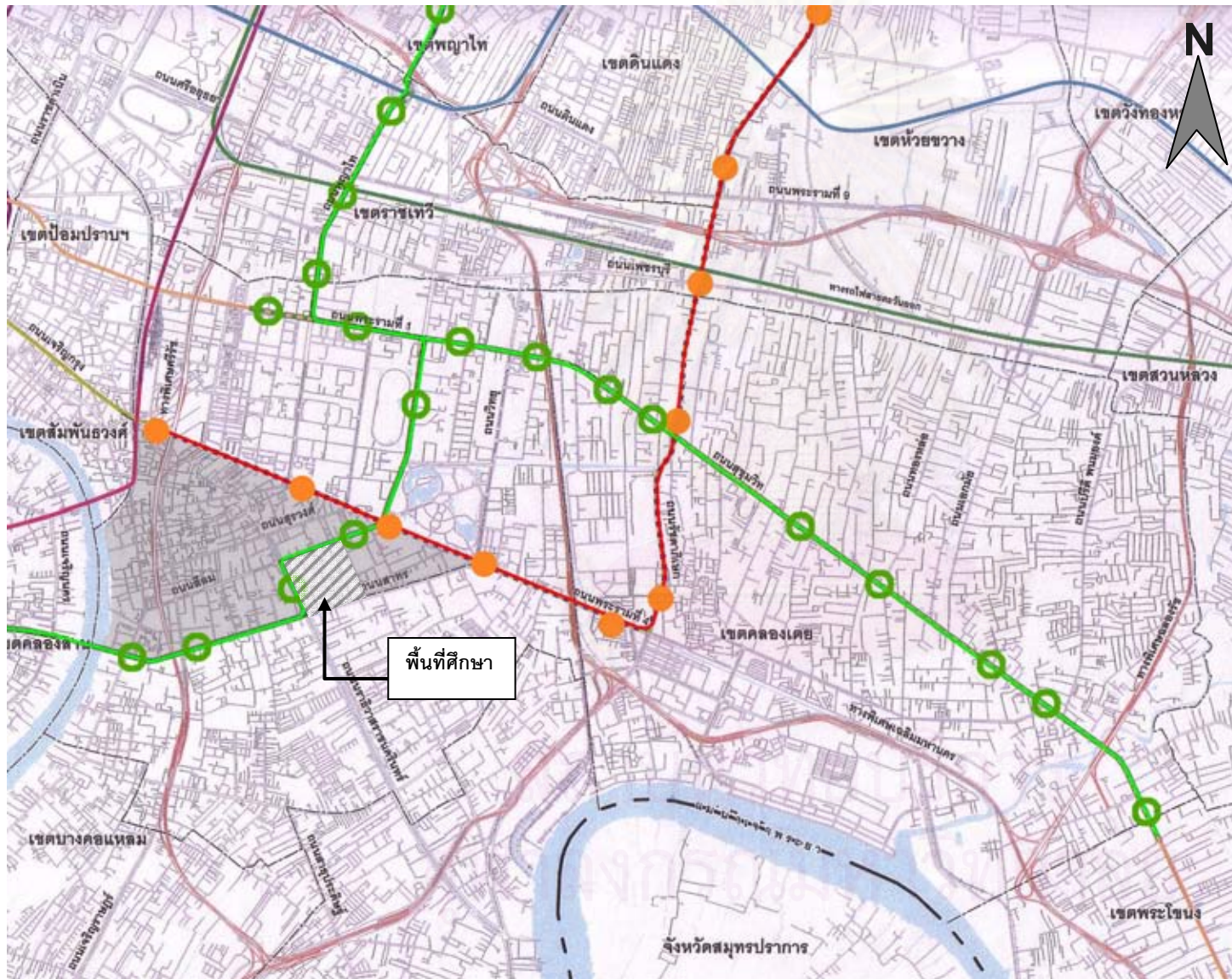
ระบบขนส่งมวลชนทั้ง 2 โครงการมีส่วนช่วยในการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีความสะดวกรวดเร็ว และประหยัดเวลาในการเดินทางในการเข้ามาในพื้นที่ย่านสีลม

## 2) รถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก โดยในพื้นที่ที่มีรถโดยสารประจำทางหลายสายผ่านเข้ามาในพื้นที่ โดยวิ่งผ่านถนนสีลม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสาทร โดยจะมีจุดรับส่งผู้โดยสารห่างกันเป็นระยะ ดังแผนที่ 3.26

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ 3.24  
แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน  
ภายในพื้นที่ศึกษา

**สัญลักษณ์**

- ถนนหลัก, ถนนซอย
- ทางพิเศษ (ทางด่วน)
- ทางรถไฟฟ้าระดับ (BTS)
- ทางรถไฟฟ้าสายเฉลิม  
พระเกียรติ (MRTA)
- ++++ ทางรถไฟ

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน  
ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาส  
ราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชิวารัตน์ กลับคุณ

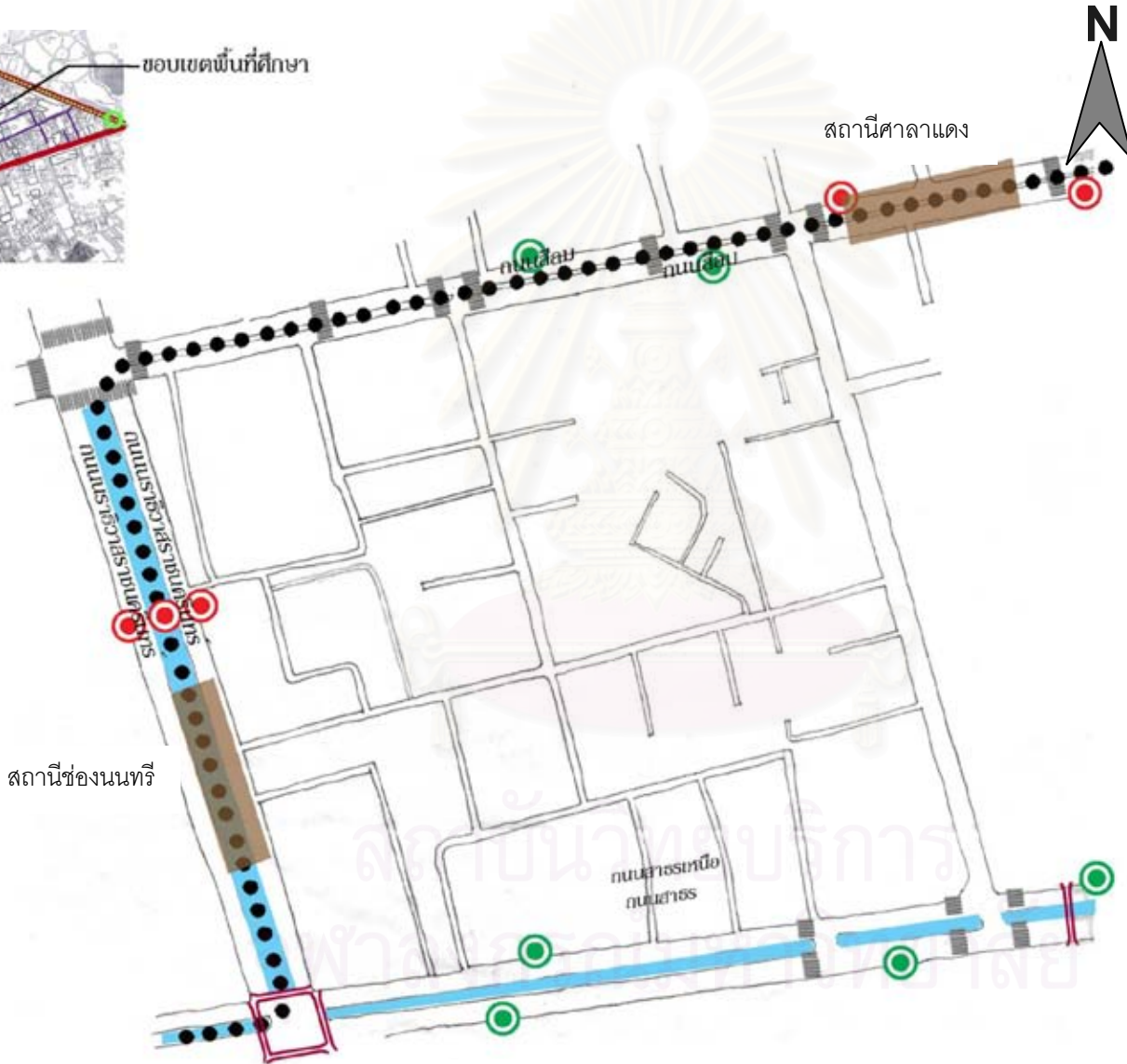
สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.24 แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ศึกษา



แผนที่ 3.25 แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนได้แก่รถไฟฟ้า (BTS) และรถไฟฟ้ามหานคร (MRTA)  
ที่มา : [www.bts.co.th](http://www.bts.co.th)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



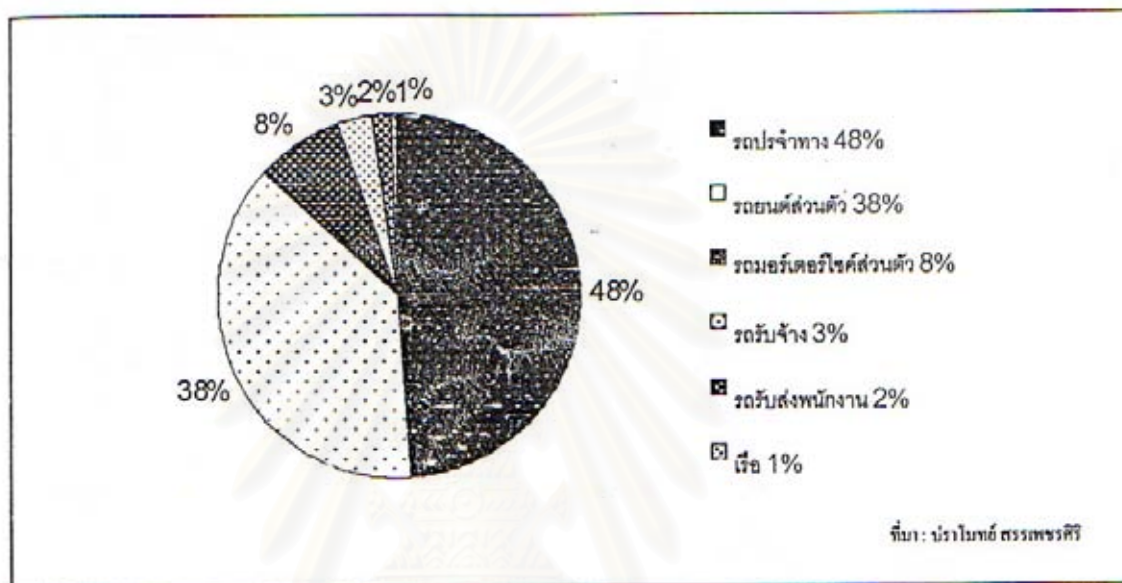
<p><b>แผนที่ 3.26</b>  <b>แสดง</b> แสดงองค์ประกอบโครงข่ายการ          การสัญจรในพื้นที่</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> ป้ายรถโดยสารประจำทางแบบ ไม่มีที่พักผู้โดยสาร</li> <li> ป้ายรถโดยสารประจำทางแบบ มีที่พักผู้โดยสาร</li> <li> สถานี BTS</li> <li> ทางยกระดับ (BTS)</li> <li> ทางม้าลาย</li> <li> สะพานลอยคนข้าม</li> </ul>
<p>ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาส ราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชิวรัตน์ กลับลุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.26 แสดงองค์ประกอบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่

### 3.4.3 ปริมาณการเดินทาง

#### 1) สภาพการจราจร

เนื่องจากพื้นที่เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ คือเป็นที่ตั้งของสำนักงาน สถาบันการเงิน อาคารพาณิชย์ซึ่งเป็นแหล่งงาน ทำให้มีกลุ่มประชากรแฝงเข้ามาในพื้นที่เพื่อทำงานเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางวันและการเดินทางส่วนใหญ่จะเดินทางเข้ามาในพื้นที่โดยระบบขนส่งสาธารณะ โดยสามารถแสดงออกมาเป็นแผนภูมิ 3.1



แผนภูมิ 3.1 แสดงการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่สีลม

#### 2) ปริมาณการจราจร

จากการสำรวจข้อมูลของฝ่ายสำรวจและวิเคราะห์ กองวิชาการ สำนักงานจราจรขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้ทำการสำรวจเก็บสถิติปริมาณจราจร (PCU/ชม.) ในปี 2538 ตามแยกต่างๆ ในย่านสีลมซึ่งมีความหนาแน่นมากโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้าเวลา (07.00 - 09.00 น.) และในช่วงเย็นเวลา (16.00-19.00น.) โดยมีอัตราเคลื่อนที่ได้ในความเร็วสูงสุดไม่เกิน 10 กม./ชม. ดังแสดงในตาราง 3.9 และปริมาณการจราจรจะลดลงในช่วงเวลา (18.00-19.00น.)

จากภาพรวมแสดงปริมาณการจราจร (แผนที่ 3.27) จะเห็นว่าบริเวณแยกศาลาแดงมีปริมาณการจราจรหนาแน่นที่สุดคือ 9,890 คันต่อชั่วโมง รองลงมาได้แก่บริเวณแยกสาทร-นราธิวาสมีปริมาณการจราจร 7,875 คันต่อชั่วโมง ส่วนแยกที่มีปริมาณการจราจรน้อยสุดได้แก่ แยกพิพัฒน์โดยมีปริมาณจราจร 2,542 คันต่อชั่วโมง ซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรบริเวณแยกต่างๆตามถนนสายหลักจะมีความหนาแน่นมากเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ เช่นถนนพระรามที่4 ถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์รวมทั้งยังเป็นแหล่งงานที่สำคัญทำให้ปริมาณการเดินทางในแต่ละวันอยู่ในระดับสูง และในการเดินทางที่มีปริมาณสูงขณะที่สัดส่วนของถนนที่จะรองรับยังต่ำอยู่ ทำให้เกิดความไม่สมดุลระหว่างการเดินทางและความสามารถในการรองรับ จึงทำให้เกิดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่




ตาราง 3.9 แสดงปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกย่านสีลม - สาทร

ชื่อทางแยก	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	รวม	เฉลี่ย/ชม.	PCU
นราธิวาส-สุรวงศ์	2,992	3,271	2,783	2,892	3,123	3,030	3,059	3,200	3,207	3,313	3,207	2,725	36,802	3,067	3,116
YMCA	6,281	6,385	5,964	5,350	5,630	5,197	5,861	5,844	5,701	5,104	4,323	3,343	65,583	5,465	5,638
ศาลาแดง	11,934	10,950	9,685	9,071	8,832	8,865	10,014	9,387	8,996	9,161	9,245	7,961	113,101	9,425	9,890
สาทร-นราธิวาส	8,057	7,839	7,399	7,817	7,786	7,044	6,635	8,126	8,415	7,884	7,474	7,261	92,787	7,732	7,875
สีลม-นราธิวาส	5,741	5,363	4,939	4,654	4,622	4,925	5,461	5,462	5,220	5,451	5,500	5,037	62,375	5,198	5,409
เดโช 2	2,984	2,687	2,583	2,738	2,743	2,915	3,086	3,125	3,110	3,306	2,776	2,527	34,580	2,882	2,931
คอนแวนต์	2,606	2,638	2,622	2,628	2,815	2,814	2,606	2,411	2,370	2,324	1,189	1,364	28,387	2,366	2,577
เดโช 1	3,696	3,772	3,527	3,206	3,483	3,484	3,483	3,304	3,519	3,126	2,209	3,184	39,993	3,333	3,531
สาทร-สุรศักดิ์	6,601	6,784	7,766	7,435	6,460	7,080	7,475	7,310	8,132	8,540	9,086	8,663	91,332	7,611	7,901
สาทร-สวนพลู	10,892	10,342	9,602	7,216	6,805	6,595	7,292	7,531	8,103	7,810	6,585	4,406	93,179	7,765	8,059
มเหล็กี	3,599	4,518	3,781	3,599	3,611	3,412	3,293	3,876	4,048	3,908	3,916	3,709	45,270	3,773	4,008
ทรัพย์สิน-สุรวงศ์	2,994	2,943	2,701	2,447	2,491	2,496	2,795	2,615	2,671	2,657	2,469	2,532	31,811	2,651	2,690
สาทรเหนือ-ประมวญ	5,423	5,438	5,142	4,589	4,446	4,355	5,005	5,524	5,332	4,510	3,544	3,389	56,697	4,725	4,908
โรงพยาบาลบางรัก	6,154	6,676	5,566	5,159	5,133	5,104	5,335	5,076	5,519	5,408	4,957	4,970	64,047	5,337	5,494
สาทรเหนือ-คอนแวนต์	4,975	4,953	4,853	4,773	4,843	5,095	4,864	5,151	4,412	4,760	4,553	4,149	57,381	4,782	5,435
สาทร-ศึกษาวิทยา	6,604	5,870	5,801	5,515	5,700	5,066	5,362	6,063	6,932	5,156	5,502	4,787	68,358	5,697	5,905
มเหล็กี	2,958	2,543	2,499	2,676	2,897	2,589	2,623	2,906	3,237	2,826	3,280	3,352	34,386	2,866	2,977
พิพัฒน์	2,330	2,424	2,289	2,505	2,471	2,335	2,996	2,890	2,410	2,291	1,592	1,789	28,322	2,360	2,542
วิฑู	13,554	14,567	13,099	12,048	12,258	12,776	12,987	12,763	13,193	13,614	13,755	12,805	157,419	13,118	13,585
สวนสุรวงศ์	1,827	2,399	2,577	2,631	2,865	2,734	2,821	2,810	2,970	3,180	3,577	3,299	33,690	2,808	2,940
สาทรเหนือ-ปิ่น	5,364	5,415	4,939	4,973	4,889	4,920	5,479	5,461	5,475	4,870	4,077	3,144	59,006	4,917	5,129
สาทร-เจริญกรุง	2,032	2,482	2,359	2,564	2,597	2,575	2,436	2,546	2,144	1,679	2,038	2,007	27,459	2,288	2,565
บางรัก	2,832	2,723	2,906	2,917	3,150	2,994	2,862	3,067	2,882	2,986	3,015	2,567	34,921	2,910	3,119
<b>ปริมาณการจราจรรวม</b>	<b>122,430</b>	<b>122,032</b>	<b>115,372</b>	<b>109,403</b>	<b>109,650</b>	<b>108,400</b>	<b>113,830</b>	<b>116,468</b>	<b>117,998</b>	<b>113,864</b>	<b>107,869</b>	<b>99,570</b>	<b>1,356,886</b>	<b>113,076</b>	<b>118,204</b>

ที่มา : กองสารสนเทศจราจร, สำนักการจราจรและขนส่ง

ข้อมูลข้างต้นไม่รวมปริมาณรถจักรยานยนต์



<b>แผนที่ 3.27</b> <b>แสดงปริมาณการจราจรที่ผ่านแยก</b>	
<b>สัญลักษณ์</b> ปริมาณจราจร (PCU/Hour)	
	14,000
	7,000
	1,400
ที่มา: สำนักงานการจราจรกรุงเทพฯ	
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนเวนนต์ถึงถนนราชีวาตราชชนครินทร์	
จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ	
สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



แผนที่ 3.27 แสดงปริมาณการจราจรที่ผ่านแยก

## 3) จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ดู (ตารางที่ 3.10) ประกอบ

ตารางที่ 3.10 แสดงจำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้า BTS ของสถานีในย่านสีลม

ชื่อสถานี	จำนวนผู้ใช้บริการ (คน/วัน)
สถานีศาลาแดง	26,959
สถานีช่องนนทรี	11,419

ที่มา: บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ,2544

จากตารางที่ 3.10 จะเห็นว่าศาลาแดงมีจำนวนผู้ใช้บริการจำนวน 26,959 คน/วัน ซึ่งมากกว่าสถานีช่องนนทรี และในอนาคตคาดว่าจะมีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง

ระบบการสัญจรในย่านสีลม (ตารางที่ 3.11) มีหลากหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการสัญจรส่วนบุคคล (การเดินเท้า และยานพาหนะ) ,การขนส่งมวลชนกึ่งสาธารณะ (รถรับจ้าง รถตุ้มมวลชน) ,การขนส่งสาธารณะ (รถประจำทาง รถไฟฟ้า) โดยในแต่ละช่วงเวลามีการเปลี่ยนแปลงของการสัญจรที่แตกต่างกันโดยกลุ่มประชากรแฝงที่เข้า-ออกพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น และในช่วงพักกลางวัน

ตารางที่ 3.11 แสดงการสัญจรประเภทต่างๆช่วงพักกลางวันในย่านสีลม

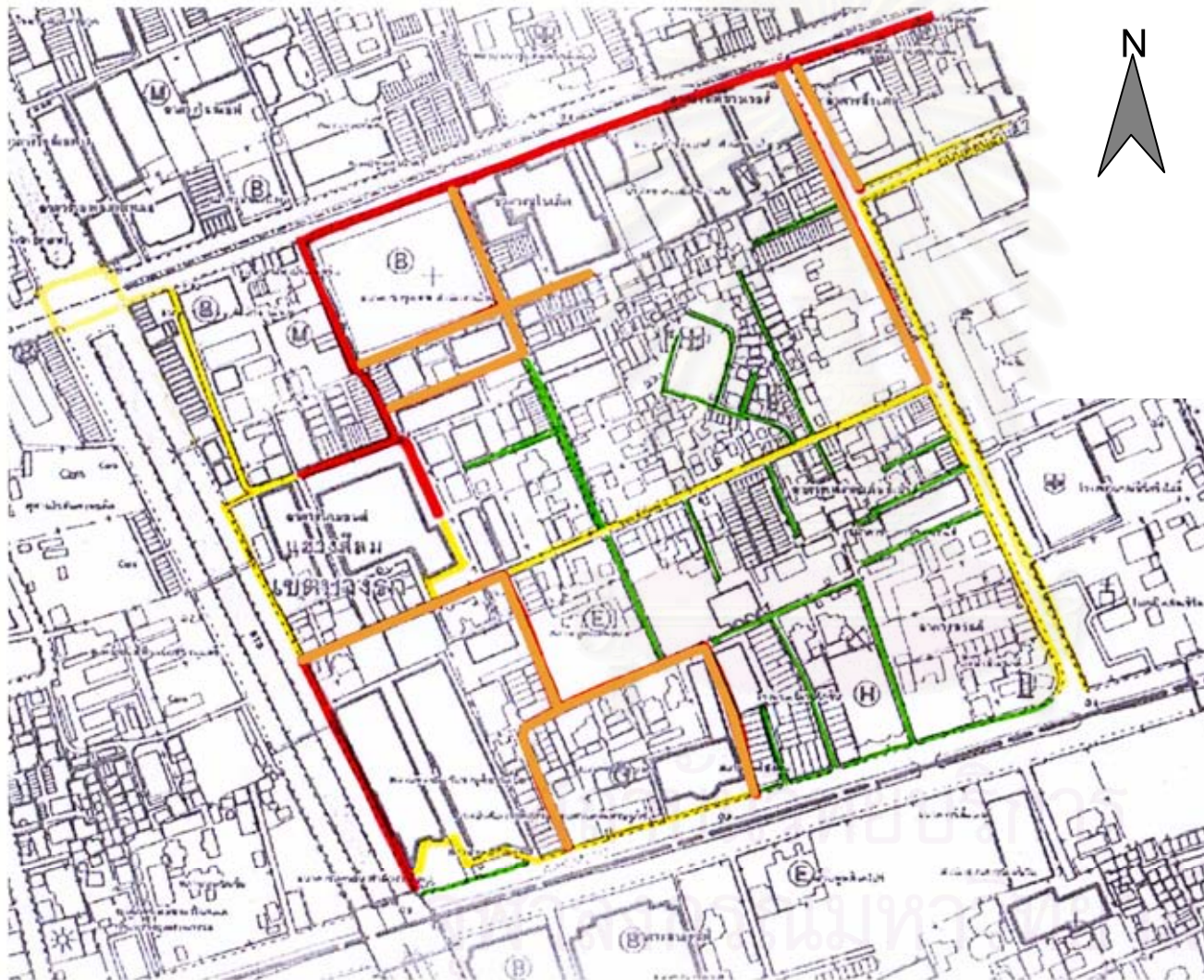
รูปแบบการสัญจร (ช่วงเวลาพักเที่ยง)	สัดส่วน (ร้อยละ)
การเดินเท้า	91.42
รถประจำทาง	3.03
รถรับจ้าง	1.01
รถยนต์ส่วนตัว	2.02
ระบบอื่นๆ	3.33

ที่มา : อังอิงถึงโน ชัชวาล วัฒนบรรจง,ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539

จากตารางที่ 3.11 เป็นการแสดงการสัญจรในช่วงเวลากลางวันเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ ได้แก่การพักรับประทานอาหาร เดินเล่นจับจ่ายใช้สอย จะเห็นได้ว่าการสัญจรทางเท้าคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดเมื่อเทียบกับระบบการเดินทางอื่นในพื้นที่ย่านสีลม

### 3.5.4 การสัญจรทางเท้า

การสัญจรทางเท้าในพื้นที่ศึกษานับได้ว่าเป็นความหนาแน่น เนื่องจากเป็นแหล่งงานที่สำคัญและมีระบบขนส่งมวลชนผ่านเข้ามาในพื้นที่ทำให้กลุ่มประชากรแฝงเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้าเที่ยง และเย็น โดยดูจากแผนที่ 3.28 แสดงปริมาณการเดินทางเท้าในพื้นที่ศึกษา



<p>แผนที่ 3.28 แผนที่แสดงปริมาณเดินเท้าบริเวณพื้นที่ศึกษา</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>ปริมาณการเดินเท้า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">█</span> สูงมาก (50 คนขึ้นไป/นาท)</li> <li><span style="color: orange;">█</span> สูง (50 คน/นาท)</li> <li><span style="color: yellow;">█</span> ปานกลาง (10-24 คน/นาท)</li> <li><span style="color: green;">█</span> ต่ำ (น้อยกว่า 10 คน/นาท)</li> </ul>
<p>ที่มา: การสำรวจ เมื่อพ.ศ. 2549</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสี่ลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชมิวลา ราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลีบคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.28 แผนที่แสดงปริมาณเดินเท้าบริเวณพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2549



จากแผนที่จะเห็นว่าบริเวณถนนสีลมฝั่งทางด้านใต้ที่ต่อเนื่องไปยังซอยสีลม 5(ซอยสุรเสนา) และบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันออก มีปริมาณการเดินเท้าที่สูงที่สุด เนื่องจากเป็นแหล่งของอาคารสำนักงานต่างๆ และเป็นแหล่งของร้านค้า ร้านขายอาหาร จึงเห็นได้ว่าปริมาณการเดินเท้าที่หนาแน่นจะอยู่ในบริเวณถนนสายหลัก โดยปริมาณการสัญจรทางเท้าคือ 50คนขึ้นไป/นาที และปริมาณการสัญจรในระดับต่ำคือน้อยกว่า 10คน/นาที ได้แก่บริเวณที่เป็นย่านที่พักอาศัยของคนในพื้นที่ซึ่งอยู่ถัดเข้าไปข้างใน ดังนั้นปริมาณการสัญจรทางเท้าที่หนาแน่นบริเวณถนนสายหลักจึงเกิดจากกลุ่มประชากรแฝงที่เข้ามาติดต่อและทำงานในพื้นที่ทำงาน

#### 3.5.4.1 สภาพการสัญจรทางเท้าในบริเวณถนนสายหลัก

1). ทางเดินเท้าถนนสีลม ถนนสีลมเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานต่างๆจำนวนมากและเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน ทำให้มีผู้คนสัญจรทางเท้าไปมาจนถือว่าเป็นถนนหลักของย่านทางเท้าบนถนนสีลมมีความกว้างอยู่ในช่วง 3-5 เมตร โดยมีลักษณะขนานไปตามแนวถนน มีความหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้า 8.00-9.00 น. และเวลาเย็น 16.30-17.30 น. ในช่วงวันทำงานทำให้การสัญจรติดขัดไม่คล่องตัว

##### ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางเท้าบริเวณถนนสีลม

- พื้นที่ทางเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีโครงสร้างบันไดขึ้น-ลง ซึ่งกินพื้นที่ทางเดินเท้า เหลือเพียงพื้นที่แคบๆในบริเวณใต้กันสาด ทำให้การสัญจรทางเท้าไม่คล่องตัว โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น
- เกิดการกีดขวางบนทางเท้าโดยพื้นที่ทางเท้าบางช่วงมีการแสดงสินค้า และอุปกรณ์ประกอบถนน เช่น ตู้หม้อแปลง ชุมสายโทรศัพท์ ป้ายต่างๆ ตู้โทรศัพท์ที่ตั้งบนทางเดินเท้า รวมทั้งหาบเร่-แผงลอยที่วางตั้งขายบนทางเท้าทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน



ภาพที่3.9 พื้นที่ทางเดินเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าถนนสีลม มีโครงสร้างบันไดขึ้น-ลง รุกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้า



ภาพที่3.10 ลักษณะการกีดขวาง บนทางเท้าของหาบเร่แผงลอย

2). ทางเดินเท้าในบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เนื่องจากถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนที่สร้างขึ้นใหม่ อีกทั้งอาคารสำนักงานที่ตั้งริมถนนเป็นอาคารสมัยใหม่ที่ได้เว้นที่ว่างหน้าอาคารสำหรับพื้นที่ทางเดินเท้าทำให้เกิดพื้นที่ทางเท้าเพิ่มขึ้น ดังนั้นทางเท้าจึงมีความกว้างและไม่ก่อให้เกิดปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้ามากนัก โดยทางเดินเท้ากว้างประมาณ 5 เมตร แต่มีบางช่วงที่มีอุปสรรคประกอบถนน เช่น ตู้หม้อแปลง ชุมสายโทรศัพท์ ป้ายต่างๆ ตู้โทรศัพท์ กีดขวางทางสัญจรทางเท้าแต่ไม่เป็นปัญหามากนัก และบางช่วงมีท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างบนทางเดินเท้า สภาพผิวถนนอยู่ในสภาพดีและมีต้นไม้ตลอดแนวให้ความร่มรื่นแก่ผู้สัญจรทางเท้า



ภาพที่ 3.11 สภาพทางเท้าบริเวณถนน นราธิวาสราชนครินทร์

3. ทางเดินเท้าในบริเวณถนนสาทร เนื่องจากพื้นที่ริมถนนสาทรส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานสมัยใหม่และได้เว้นที่ว่างหน้าอาคารสำหรับเป็นพื้นที่โล่งเพื่อเป็นทางเดิน ทำให้มีพื้นที่ทางเดินเท้าเพิ่มมากขึ้น ทำให้ไม่มีอุปสรรคในการสัญจรบนทางเท้ามากนัก แต่อาจมีอุปสรรคประกอบถนนกีดขวางทางเดินเท้าบางในบางจุดแต่ก็ไม่ได้เป็นอุปสรรคมากนักสำหรับผู้ที่ใช้การสัญจรทางเท้า สภาพผิวถนนอยู่ในสภาพดีและมีต้นไม้ให้ความร่มรื่นแก่ผู้สัญจรทางเท้า



ภาพที่ 3.12 บริเวณทางเท้า ถนนสาทรใต้



ภาพที่ 3.13 ทางเท้าบริเวณหน้าอาคารซีดีแบงด์



ภาพที่ 3.14 ทางเท้าบริเวณหน้าโรงแรม ถนนสาทร

สภาพการสัญจรทางเท้าในบริเวณถนนสายรอง

ทางเดินเท้าถนนคอนกรีต ถนนคอนกรีตที่เป็นถนนที่เชื่อมการเดินทางจากพื้นที่บริเวณถนนสีลมไปยังพื้นที่บริเวณถนนสาทรซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานต่างๆจำนวนมาก ทางเดินเท้าทั้งสองฟากมีต้นไม้ให้ความร่มรื่นและสภาพอากาศดี ทำให้มีผู้คนสัญจรทางเท้าไปมาแต่ไม่มากนัก ทางเท้ามีความกว้างอยู่ในช่วง 1.50-3.50 เมตร และในช่วงแต่ละวันพื้นที่ทางเท้าจะถูกจับจองโดยมีหาบเร่แผงลอยทั้งสองฟากเพื่อรองรับผู้คนที่เข้ามาในย่านทั้งที่เข้ามาทำงานและเข้ามาประกอบกิจกรรมในพื้นที่ มีความหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้า 12.00-13.00 น. และเวลาเย็น 16.30-17.30 น. โดยช่วงเช้าจะเป็นลักษณะหาบเร่แผงลอยขายของกิน-เครื่องดื่ม

ส่วนช่วงเย็นจะเป็นลักษณะร้านอาหารตามสั่งที่มีการนำโต๊ะมาตั้งเพื่อให้คนมานั่งรับประทาน และกิจกรรมดังกล่าวจะกระจุกตัวอยู่บริเวณหัวมุมจากถนนสีลมเข้าไปถึงประมาณกลางซอย

ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับการสัญจรทางเท้าริมถนนคอนเวนต์

- เกิดการกีดขวางบนทางเท้าโดยพื้นที่ทางเท้าบางช่วงมีอุปกรณ์ประกอบถนน เช่น ตู้หม้อแปลง ชุมสายโทรศัพท์ ป้ายต่างๆ ตู้โทรศัพท์ที่ตั้งบนทางเดินเท้า
- เกิดความหนาแน่นบนทางเท้าเนื่องจากการ หาบเร่-แผงลอยที่วางตั้งขายบนทางเท้าทั้งในช่วงเวลา กลางวันและกลางคืน



ภาพที่ 3.15 ทางเท้า ถ.คอนเวนต์ มีอุปกรณ์ประกอบถนนในบางช่วง



ภาพที่ 3.16 การวางตั้งขายของหาบเร่ แผงลอย เกิดความเกะกะกีดขวางทางเดินเท้า ถ.คอนเวนต์ในบางช่วงถนน

3.5.4.2 สภาพการสัญจรทางเท้าในบริเวณถนนซอย

ถนนซอยในพื้นที่ย่านสีลมส่วนใหญ่มีลักษณะซอยเล็กและแคบ ทำให้บางซอยก็มีทางเท้าแต่บางซอยไม่มีทางเท้า ซอยที่ไม่มีทางเท้าทำให้คนสัญจรทางเท้าต้องลงไปสัญจรปะปนกับรถบนถนน บางซอยมีการแบ่งการใช้งานของคนกับรถคนละช่วงเวลาอย่างชัดเจนคือ ซอยสุรเสนา(ซอยละลายทรัพย์หรือซอยสีลม 5) โดยเกิดจากกิจกรรมของพื้นที่ คือในช่วงกลางวันเป็นการสัญจรของคนเดินเท้าเป็นจำนวนมากเพื่อมาจับจ่ายซื้อของทั้งของกินและของใช้ทำให้รถไม่สามารถเข้าไปได้ ส่วนช่วงเย็นและกลางคืนมีบทบาทในการสัญจรของรถ



ภาพที่ 3.17 ลักษณะ ซอย สีลม 3  
(ซอยพิพัฒน์) ช่วงติด ถ.สีลม



ภาพที่ 3.18 ลักษณะ ซอย สีลม 3  
(ซอยพิพัฒน์) ติดกับ ซ. พิพัฒน์ 2



ภาพที่ 3.19 ลักษณะ ซอย พิพัฒน์ 2



ภาพที่ 3.20 ลักษณะ ซอย พิพัฒน์ 2  
ช่วงติด ถ.นราธิวาสราชนครินทร์



ภาพที่ 3.21 ลักษณะ ซอย สาทร 8 (ซ.พิพัฒน์ 1)



ภาพที่ 3.22 ลักษณะ ซอย พิพัฒน์ 2  
ช่วงติด ถ.คอนแวนต์



ภาพที่ 2.23 บรรยากาศภาพภายในบริเวณตลาดละลายทรัพย์ ซ.สีลม 3 (ช.สุรเสนา)

### 3.6 กลุ่มผู้ใช้และกิจกรรมในพื้นที่

3.6.1 ประชากร จากข้อมูลประชากรในย่านธุรกิจที่ต่อเนื่องมายาวนาน ความแตกต่างของกลุ่มประชากรในปัจจุบันได้แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

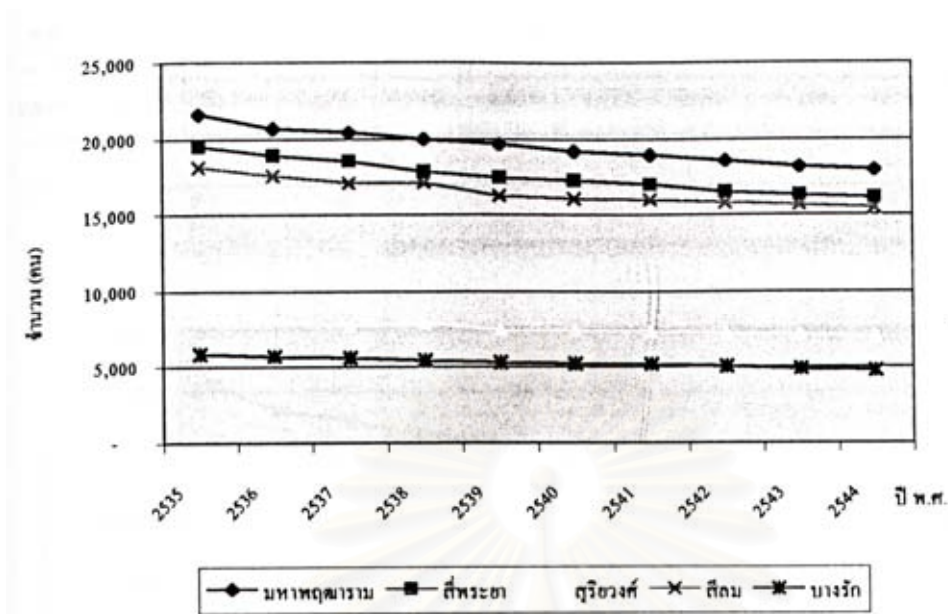
1. ผู้อาศัยในพื้นที่ สามารถคาดการณ์ได้จากการจดทะเบียนในเขตของประชากรตามทะเบียนราษฎร ซึ่งในที่นี้ขอแสดงข้อมูลประชากรในส่วนของพื้นที่เขตบางรักเป็นหลัก (ตารางที่ 3.12) แสดงจำนวนประชากรของพื้นที่เขตบางรักระหว่างปี พ.ศ. 2535-2544 ซึ่งพบว่าประชากรเขตบางรักปี พ.ศ.2544 มีจำนวนทั้งสิ้น 61,175 คน จากแขวงต่างๆ 5 แขวง โดยแขวงมหาพฤฒารามเป็นแขวงที่มีการกระจายตัวของประชากรสูงสุดคือ 17,911 คน รองลงมาคือแขวงสีพระยา 16,074 คน และแขวงสีลม 15,466 คน ตามลำดับ ส่วนแขวงที่มีการกระจายตัวของประชากรน้อยที่สุดคือแขวงบางรักคือ 4,737 คน และแขวงสุริยวงศ์ 6,987คน ทั้งนี้ข้อมูลดังกล่าวเป็นประชากรตามข้อมูลที่จดทะเบียนในเขตบางรัก ซึ่งสามารถชี้ให้เห็นจำนวนประชากรได้อย่างคร่าวๆ โดยอาจมีประชากรส่วนหนึ่งที่อยู่ในพื้นที่โดยไม่ใช้ประชากรจดทะเบียน

ตารางที่ 3.12 แสดงจำนวนประชากร ความหนาแน่น และอัตราเพิ่มของประชากรพื้นที่เขตบางรัก ในปี พ.ศ.2535-2544 (ทะเบียนราษฎร)

ปี พ.ศ.	มหาพฤฒาราม			สีพระยา			สุริยวงศ์			สีลม			บางรัก			รวม		
	จำนวน (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	อัตราเพิ่ม (%)	จำนวน (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	อัตราเพิ่ม (%)	จำนวน (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	อัตราเพิ่ม (%)	จำนวน (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	อัตราเพิ่ม (%)	จำนวน (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	อัตราเพิ่ม (%)	จำนวน (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	อัตราเพิ่ม (%)
2535	21,574	24,268	0	19,473	18,302	0	8,320	10,146	0	18,074	8,715	0	5,835	8,469	0	73,276	13,236	0
2536	20,646	23,224	-4.49	18,867	17,732	-3.21	8,136	9,922	-2.26	17,518	8,446	-3.17	5,671	8,231	-2.89	70,838	12,796	-3.44
2537	20,409	22,957	-1.16	18,484	17,372	-2.07	7,697	9,387	-5.70	17,046	8,219	-2.77	5,574	8,090	-1.74	69,210	12,502	-2.35
2538	19,936	22,426	-2.37	17,790	16,720	-3.90	7,865	9,591	2.14	17,076	8,233	0.17	5,415	7,859	-2.94	68,061	12,298	-1.68
2539	19,603	22,051	-1.70	17,406	16,359	-2.21	7,437	9,070	-5.76	16,235	7,838	-5.17	5,285	7,671	-2.46	65,966	11,916	-3.21
2540	19,171	21,566	-2.25	17,228	16,192	-1.03	7,349	8,962	-1.20	16,057	7,742	-1.11	5,184	7,524	-1.95	64,989	11,739	-1.50
2541	18,924	21,287	-1.31	16,988	15,966	-1.41	7,311	8,915	-0.52	15,965	7,698	-0.58	5,157	7,485	-0.52	64,345	11,623	-1.00
2542	18,527	20,840	-2.14	16,495	15,503	-2.99	7,205	8,767	-1.47	15,792	7,614	-1.10	5,019	7,284	-2.75	63,038	11,387	-2.07
2543	18,136	20,400	-2.16	16,276	15,297	-1.35	7,080	8,634	-1.77	15,624	7,533	-1.08	4,878	7,080	-2.89	61,994	11,198	-1.68
2544	17,911	20,147	-1.26	16,074	15,107	-1.26	6,987	8,521	-1.33	15,466	7,457	-1.02	4,737	6,875	-2.98	61,175	11,050	-1.34

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ( อ้างอิงถึงใน กมลรัตน์ บำรุงตน, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2546)

แผนภูมิที่ 3.2 แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของพื้นที่เขตบางรัก ในปี พ.ศ.2535-2544



ที่มา: สำนักงานทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

การเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2535-2544 พบว่าประชากรมีทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 3.12 และแผนภูมิที่ 3.2) นั่นคืออัตราการเพิ่มของประชากรเป็นในเชิงลบทุกปี หรืออัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 1.83 ต่อปี เนื่องจากมีผู้ย้ายออกไปอยู่อาศัยบริเวณชานเมือง เพื่อหลีกเลี่ยงความแออัดจากสภาพแวดล้อมในเมือง (สำนักผังเมืองกรุงเทพ ,2548:2-8)

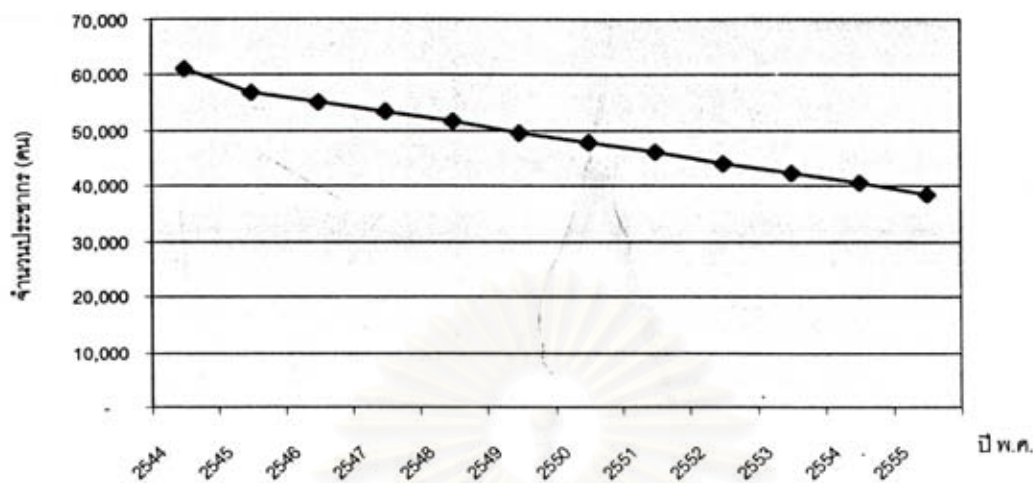
การคาดการณ์ประชากรในช่วง 10 ปี จากปัจจุบันคือปี พ.ศ.2545-พ.ศ.2555 (ดูตารางที่ 3.13) โดยคาดว่าเขตบางรักมีแนวโน้มของจำนวนประชากรที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2544 มีประชากรทั้งสิ้น 61,175 คน และในปีพ.ศ.2550 มีจำนวนประชากร 47,772 คน นั่นคือมีจำนวนลดลงถึง 13,403 คน และในปี พ.ศ.2555 คาดว่าเขตบางรักจะมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 38,564 คน จากการคาดการณ์ในครั้งนี้เป็น การคาดการณ์ประชากรที่จดทะเบียนในเขตเท่านั้น โดยไม่ได้รวมถึงประชากรแฝง

ตารางที่ 3.13 แสดงการคาดการณ์ประชากรเขตบางรัก ในช่วง 10 ปี (ปัจจุบัน พ.ศ.2545-พ.ศ.2555)

ปี พ.ศ.	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555
ประชากร	56,980	55,139	53,297	51,456	49,614	47,772	45,931	44,089	42,247	40,406	38,564

ที่มา: สำนักงานทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

แผนภูมิที่ 3.3 แสดงการคาดการณ์ปริมาณประชากรเขตบางรัก ในปี พ.ศ.2545-2555



ที่มา: สำนักงานทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2. ผู้เข้ามาในพื้นที่ (ดูตารางที่ 3.14) เนื่องจากความเป็นย่านศูนย์กลางเมืองและเป็นแหล่งของงาน ทำให้ในแต่ละวันมีประชากรเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก จากการสำรวจสามารถแบ่งกลุ่มผู้เข้ามาในพื้นที่ตามช่วงเวลา ได้ 2 กลุ่ม คือกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ช่วงกลางวัน (Day time Users) คือตั้งแต่เวลา 05.00-18.00 น. และกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ช่วงกลางคืน (Night time Users)

ในช่วงกลางวันมีผู้เข้ามาในพื้นที่มากกว่าช่วงกลางคืน คือในช่วงกลางวันกลุ่มคนที่เข้ามาในพื้นที่มีทั้งกลุ่มที่เข้ามาทำงานและกลุ่มที่เข้ามาติดต่อธุรกิจซึ่งมีจำนวนมากกว่าประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ รวมทั้งกลุ่มที่เข้ามาให้บริการในพื้นที่ (หาบเร่ แผงลอย) โดยกลุ่มคนที่เข้ามาทำงานในพื้นที่แต่ละวันประมาณ 42,284คน เมื่อเทียบกับผู้อาศัยในพื้นที่ประมาณ 2,406 คน ซึ่งเมื่อคิดสัดส่วนและจะเห็นว่ากลุ่มคนที่เข้าทำงานในพื้นที่แต่ละวันมีมากกว่าผู้ที่อาศัยในพื้นที่ 17.54 เท่า

ส่วนในช่วงเวลากลางคืน กลุ่มผู้ใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยว พนักงานในสถานบันเทิงต่างๆ และกลุ่มผู้เข้ามาบริการในพื้นที่ (หาบเร่ แผงลอย) โดยเมื่อเทียบกับปริมาณ ประชากรในช่วงกลางวันจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ใช้พื้นที่ช่วงกลางคืนมีน้อยกว่า เนื่องจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงกลางวันมีมากกว่ากลางคืน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 3.14 แสดงการประมาณจำนวนประชากรแต่ละประเภทการใช้ที่ดินจากการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่

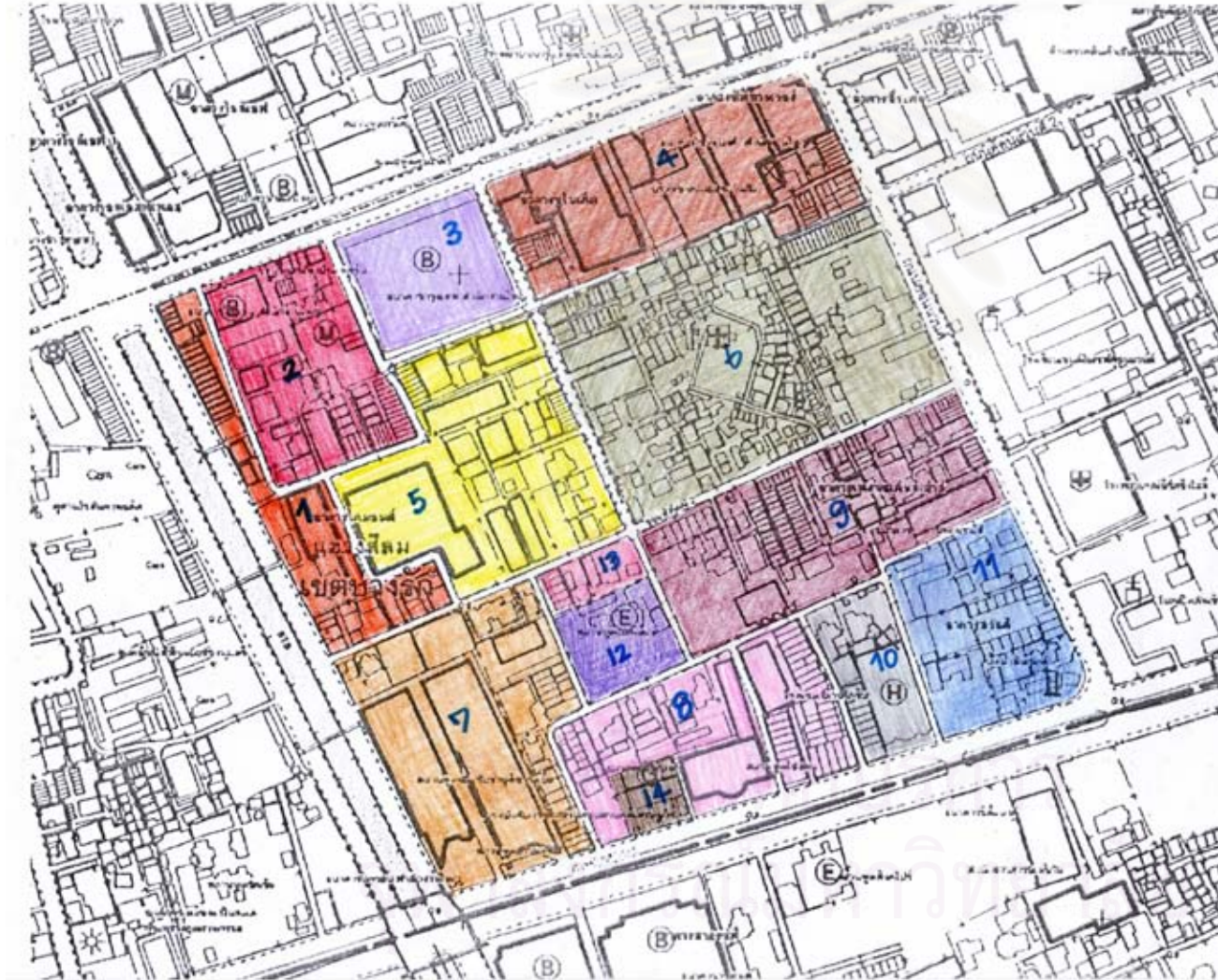
พื้นที่ Block	เพื่อพาณิชยกรรม			เพื่อการ อยู่อาศัย	เพื่อการสาธารณูปการ		จำนวน ประชากรรวม
	อาคารสำนักงาน	พาณิชยกรรมทั่วไป	โรงแรม		สถานศึกษา/ ราชการ	โรงพยาบาล	
1	53.020	18.370	-	-	-	-	71.390
2	1,333.320	110.220	-	62.400	-	-	1,505.940
3	12,014.730	47.762	-	-	-	-	12,014.730
4	6,586.640	3.674	-	18.160	-	-	6,652.562
5	7,017.110	58.784	197.580	924.150	-	-	8,142.514
6	768.890	7.348	-	73.290	-	-	900.964
7	9,783.580	14.696	-	406.980	-	-	10,197.908
8	2,155.960	40.414	-	453.040	-	-	2,623.696
9	1,391.160	-	-	307.950	-	-	1,739.524
10	-	14.696	284.800	6.540	-	-	291.340
11	-	-	-	129.300	-	-	143.996
12	-	-	-	-	-	-	-
13	-	-	-	24.890	-	-	24.890
14	-	-	-	-	381	-	381.000
รวม	41,104.41	315.964	482.38	2,406.7	381	-	44,690

ที่มา: กมลรัตน์ บำรุงตน , ภาควิชาผังภาคและผังเมือง ปีพ.ศ. 2546

จากตารางพื้นที่บล็อก 1-14 (ดูแผนที่ 3.29 ประกอบ) มีจำนวนประชากรเท่ากับ 44,690 คน ซึ่งในพื้นที่บล็อกประกอบด้วยอาคารสำนักงานจำนวนมาก โดยคิดเป็นสัดส่วนคือ

- อาคารสำนักงาน	มีจำนวนประชากร 41,104.410	คิดเป็นร้อยละ 91.976
- พาณิชยกรรมทั่วไป	มีจำนวนประชากร 315.964	คิดเป็นร้อยละ 0.707
- โรงแรม	มีจำนวนประชากร 482.38	คิดเป็นร้อยละ 1.079
- ที่อยู่อาศัย	มีจำนวนประชากร 2406.7	คิดเป็นร้อยละ 5.385
- สถานศึกษา/สถานที่ราชการ	มีจำนวนประชากร 381	คิดเป็นร้อยละ 0.853

จึงเห็นได้ว่าจากข้อมูลข้างต้นพื้นที่ในบล็อกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรม ได้แก่ อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชยกรรมทั่วไปและโรงแรม มีจำนวนประชากรสูงสุด จึงเห็นได้ว่าในแต่ละวันกลุ่มของประชากรกลางวันเข้ามาทำงานในพื้นที่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากพื้นที่เป็นแหล่งงานที่สำคัญของเมือง



แผนที่ 3.29  
 แสดงการประมาณจำนวนประชากร  
 แต่ละประเภทการใช้ที่ดินจากการใช้  
 ประโยชน์อาคารในพื้นที่

- สัญลักษณ์
- พื้นที่ บล็อก 1
  - พื้นที่ บล็อก 2
  - พื้นที่ บล็อก 3
  - พื้นที่ บล็อก 4
  - พื้นที่ บล็อก 5
  - พื้นที่ บล็อก 6
  - พื้นที่ บล็อก 7
  - พื้นที่ บล็อก 8
  - พื้นที่ บล็อก 9
  - พื้นที่ บล็อก 10
  - พื้นที่ บล็อก 11
  - พื้นที่ บล็อก 12

ที่มา: กรมที่ดิน บำรุงดิน (ผังเมือง, 2546)

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน  
 ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชมรรคา  
 ราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชีวรัตน์ กลีบคุณ

สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.29 การประมาณจำนวนประชากรแต่ละประเภทการใช้ที่ดินจากการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่

3.6.2 ลักษณะกิจกรรมภายในย่าน กิจกรรมที่เกิดขึ้นในย่านมีความหลากหลายเนื่องจากกลุ่มคนต่างๆ ซึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละวันกระจายไปในช่วงเวลาต่างๆทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

ช่วงเช้า (ดูแผนที่ 3.30 ประกอบ) ตั้งแต่เช้าผู้คนจากที่ต่างๆเดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่ และคนที่อาศัยในพื้นที่บางกลุ่มเริ่มออกเดินทางไปทำงานนอกพื้นที่ ส่วนพ่อค้าแม่ค้าได้เริ่มขายสินค้าและอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้คนที่เดินผ่านไปมา เรียงรายตามทางเท้า โดยเฉพาะถนนที่มีคนเดินผ่านเยอะๆ อย่างเช่นถนนสีลม และซอยแยกจากถนนสีลม

ช่วงเที่ยง (ดูแผนที่ 3.31 ประกอบ) ตั้งแต่เวลา 11.00-13.30 น. เป็นช่วงที่มีคนหนาแน่นมาก เนื่องจากเป็นเวลาที่พักเที่ยง กลุ่มคนทำงานเริ่มลงมาทานอาหารเที่ยง และจับจ่ายซื้อของกินของใช้ต่างๆ ซึ่งมีทั้งแผงลอยที่ตั้งบนทางเท้าและในตรอก ซอยของพื้นที่ รวมทั้งร้านที่อยู่ภายในอาคาร โดยกิจกรรมจะหนาแน่นในบริเวณทางเดินเท้าและพื้นที่โล่งหน้าอาคาร และหนาแน่นมากในช่วงสี่ลมซอย 5 (ซอยสุรเสนา) หรือที่เรียกว่าซอยละลายทรัพย์ ซึ่งมีการปิดถนนไม่ให้รถเข้า จึงทำให้พื้นที่ในซอยละลายทรัพย์เต็มไปด้วยกิจกรรมต่างๆของผู้คนที่เข้ามาไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาทานข้าว ซื้อสินค้าและอาหารหรือเดินสัญจรผ่านจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง นอกจากนี้ยังมีพ่อค้าแม่ค้าที่เข้ามาให้บริการ

ช่วงเย็น (ดูแผนที่ 3.32 ประกอบ) บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ต่อเนื่องเข้ามายังซอยพิพัฒน์ ผู้คนที่เข้ามาทำงานเริ่มทยอยออกมาจากอาคารสำนักงานเพื่อเดินทางกลับบ้าน โดยจะหนาแน่นเวลา 16.30 น. และคนที่อาศัยในพื้นที่เริ่มเดินทางกลับเข้ามา ถนนเริ่มคับคั่งไปด้วยรถจำนวนมากและบนทางเท้าก็เช่นกันเต็มไปด้วยผู้คนที่เดินทางกลับบ้าน รอรถประจำทาง รวมทั้งหาบเร่แผงลอยที่เข้ามาตั้งของขายของและอาหารแก่ผู้ที่ผ่านมา

ช่วงกลางคืน (ดูแผนที่ 3.33 ประกอบ) กิจกรรมเกิดขึ้นเฉพาะบางช่วง โดยกลุ่มที่เข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ นักท่องเที่ยว พนักงานตามสถานบันเทิง และหาบเร่แผงลอยที่ตั้งแผงเรียงรายบนทางเท้าบริเวณถนนสีลมซึ่งเป็นถนนสายหลัก ช่วงปากทางถนนคอนแวนต์และในซอยพัฒนาพงษ์ โดยกิจกรรมต่างๆได้ดำเนินไปเรื่อยๆจนประมาณตี 2 กิจกรรมจึงเริ่มเบาบางลงเนื่องจากสถานบันเทิงต่างๆเริ่มปิด



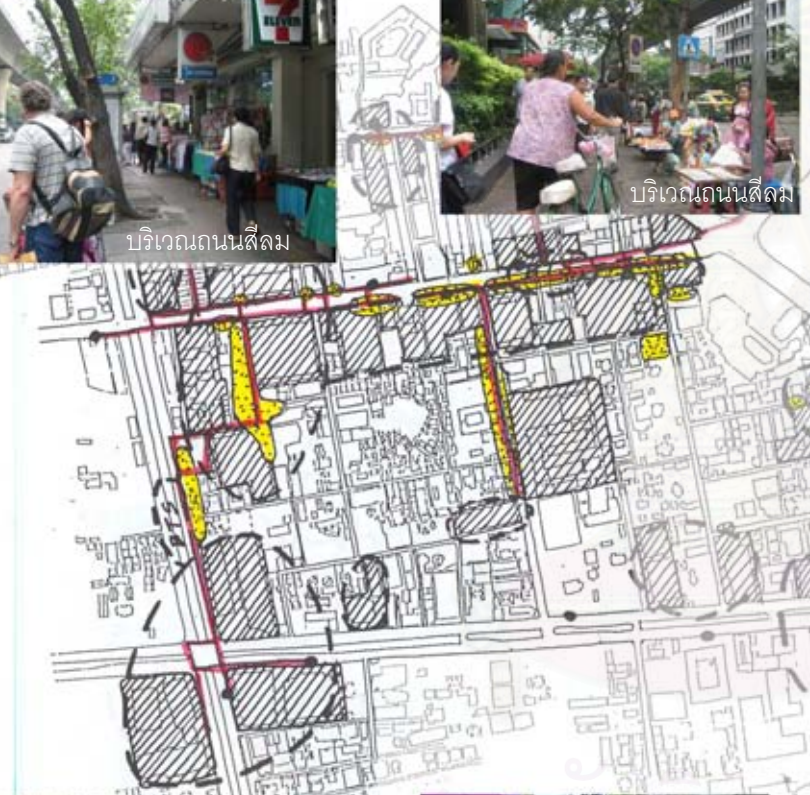
บริเวณถนนสีลม



บริเวณถนนสีลม



บริเวณถนนสีลม



บริเวณถนนคอนแวนต์



บริเวณถนนคอนแวนต์



บริเวณถนนนราธิวาส



บริเวณซอยละลายทรัพย์



บริเวณซอยละลายทรัพย์

แผนที่ 3.30  
แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเช้า

สัญลักษณ์

-  เส้นทางเชื่อมโยงหลัก
-  แหล่งป้อนประชากรหลัก
-  ที่จอดรถในอาคาร
-  สถานีรถไฟฟ้า BTS
-  ป้ายรถประจำทาง
-  พื้นที่รองรับกิจกรรมหลัก
-  อาคารแต่งงาน (สำนักงาน, สถาบันการเงิน ฯลฯ)
-  สถานทูต, โรงเรียน ฯลฯ
-  แหล่งกินและช้อปปิ้ง

ที่มา:จากการสำรวจ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน  
ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาส  
ราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับลคุณ

สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.30 แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเช้า



บริเวณชอยละลายทรัพย์



บริเวณถนนสีลม



บริเวณถนนคอนแวนต์



บริเวณชอยพิพัฒนา



บริเวณถนนคอนแวนต์



บริเวณชอยพิพัฒนา



บริเวณชอยพิพัฒนา 3 เดินไปยัง

แผนที่ 3.31 แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเที่ยง

ชอยละลายทรัพย์

แผนที่ 3.31  
แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วง  
เที่ยง

**สัญลักษณ์**

-  เส้นทางเชื่อมโยงหลัก
-  แหล่งป้อนประชากรหลัก
-  ที่จอดรถในอาคาร
-  สถานีรถไฟฟ้า BTS
-  บัณฑิตประจำทาง
-  พื้นที่รองรับกิจกรรมหลัก
-  อาคารแหล่งงาน (สำนักงาน
-  สถาบันการเงิน ฯลฯ)
-  สถานทูต โรงเรียน ฯลฯ
-  แหล่งกินและช้อปปิ้ง

ที่มา:จากการสำรวจ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่าน  
ธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราวีวาส  
ราชนครินทร์

จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับลุดน

สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บริเวณถนนสีลม



บริเวณถนนสีลม



บริเวณถนนสีลม



บริเวณถนนคอนแวนต์



บริเวณซอยละลายทรัพย์

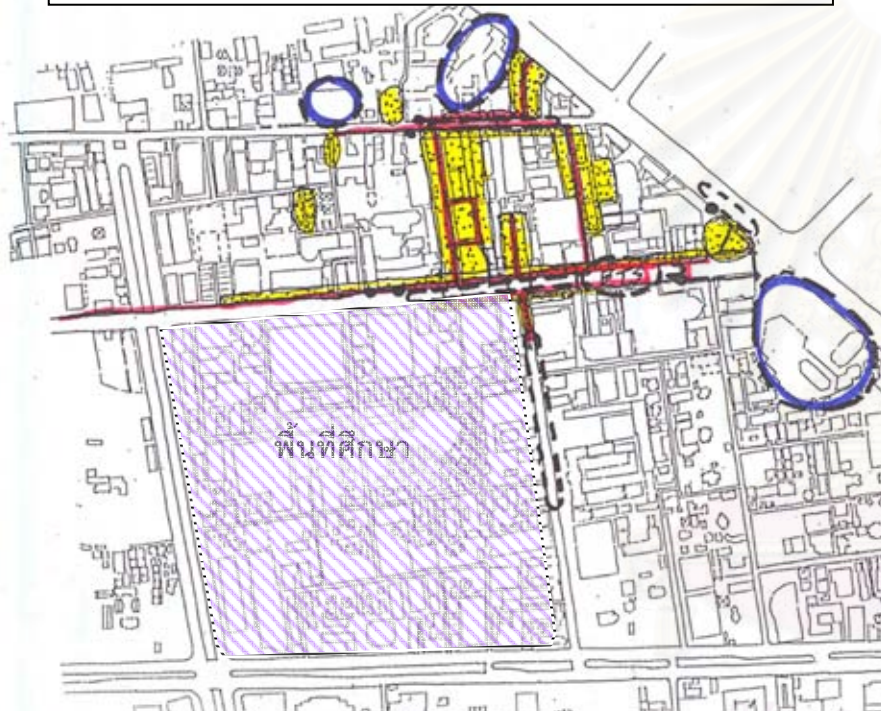


บริเวณถนนคอนแวนต์

<p>แผนที่ 3.32 แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเย็น</p>	
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> เส้นทางเชื่อมโยงหลัก</li> <li> แหล่งบ่อนประชากรหลัก</li> <li> ที่จอดรถในอาคาร</li> <li> สถานีรถไฟฟ้า BTH</li> <li> บ้ายรถประจำทาง</li> <li><b>พื้นที่รองรับกิจกรรมหลัก</b></li> <li> อาคารแหล่งงาน (สำนักงาน, สถาบันการเงิน ฯลฯ)</li> <li> สถานทูต, โรงเรียน ฯลฯ</li> <li> แหล่งกินและช้อปปิ้ง</li> </ul>	
<p>ที่มา:จากการสำรวจ</p>	
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชีวาสราชนครินทร์</p>	
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ</p>	
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

แผนที่ 3.32 แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงเย็น

กิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ข้างเคียง คือ ซอยธนียะ ซอบพัฒน์พงศ์ กิจกรรม มีทั้งการค้าขาย สถานบันเทิงต่างๆเพื่อบริการนักท่องเที่ยว



<p>แผนที่ 3.33 แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงกลางคืน</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> เส้นทางเชื่อมโยงหลัก</li> <li>—●— ●— แหล่งป๊อประชากรหลัก</li> <li>○ ที่จอดรถในอาคาร</li> <li>○ BTH ○ สถานีรถไฟฟ้า BTS</li> <li>● ป้ายรถประจำทาง</li> <li>พื้นที่รองรับกิจกรรมหลัก</li> <li>▨ อาคารแหล่งงาน (สำนักงาน สถาบันการเงิน ฯลฯ) สถานทูต โรงเรียน ฯลฯ</li> <li>● แหล่งกินและช้อปปิ้ง</li> </ul>
<p>ที่มา:จากการสำรวจ</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชมิวราชชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 3.33 แผนที่แสดงโครงข่ายกิจกรรมช่วงกลางคืน

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ทั้งจากวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลของเขตบางรัก ประกอบกับการสำรวจพื้นที่และการสัมภาษณ์ผู้ใช้พื้นที่ ทำให้ได้ทราบและเข้าใจถึงลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาสู่แนวทางการวิเคราะห์โครงการ ที่เน้นการส่งเสริมศักยภาพ รวมถึงการแก้ไขปัญหาต่างๆ ก่อนนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ด้วยการออกแบบทางกายภาพที่เหมาะสมกับบริบทของการเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการพัฒนาในย่านใจกลางเมือง เพื่อส่งเสริมสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่ดีอย่างยั่งยืนต่อไป

โดยแนวทางการวิเคราะห์พื้นที่เพื่อนำไปสู่แนวทางการออกแบบนั้น ได้วิเคราะห์เนื้อหาที่ครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ร่วมกับวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบแนวคิดในการพัฒนา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 4.1 การวิเคราะห์บทบาทและประโยชน์ใช้สอยพื้นที่ในปัจจุบัน

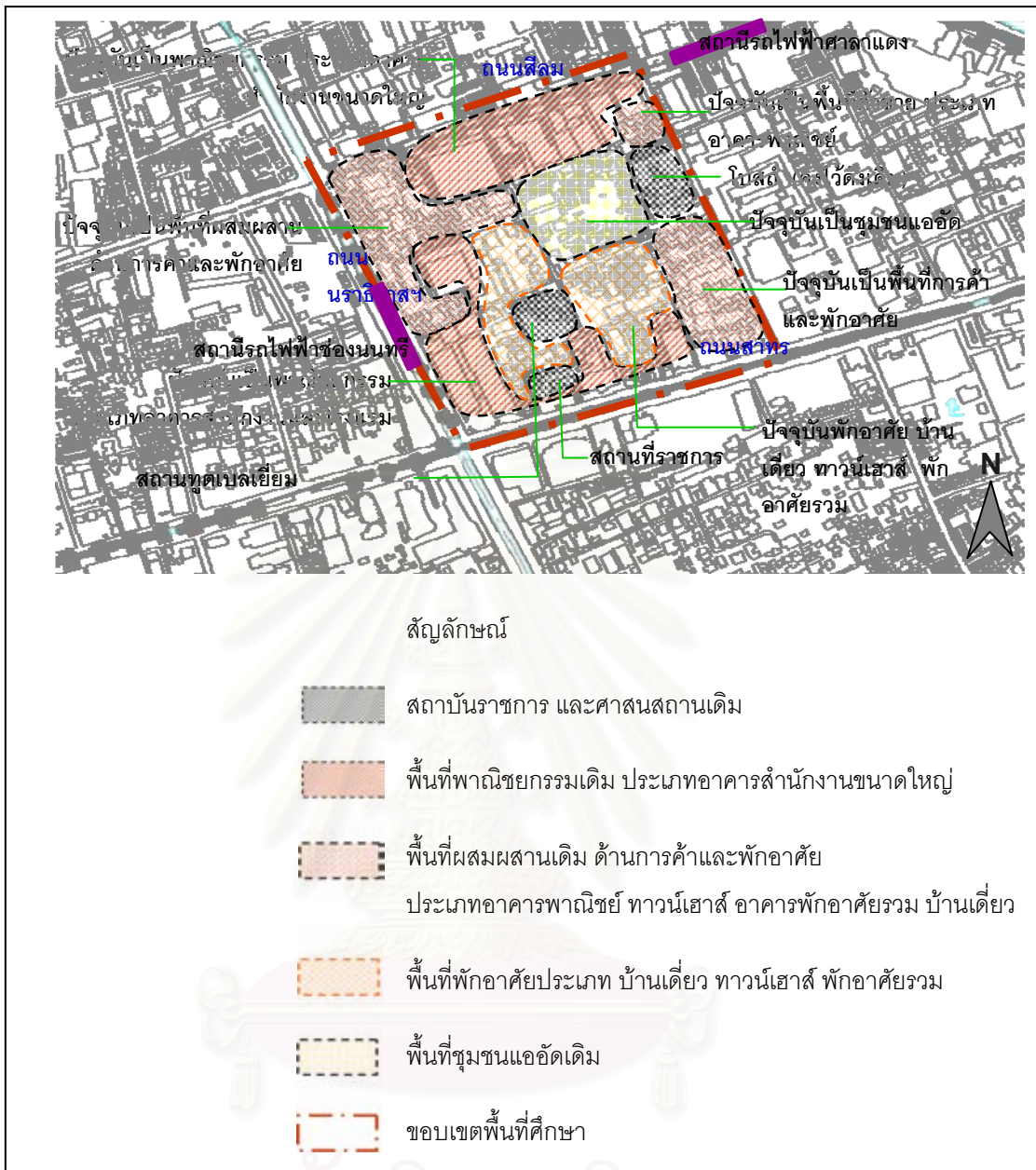
บทบาทของพื้นที่ย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ คือ เป็นย่านผสมผสานด้านพาณิชย์กรรมและพักอาศัยที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากประวัติศาสตร์ของพื้นที่มีพื้นฐานมาจากการเป็นชุมชนเมืองริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งได้ติดต่อดำขายกับต่างประเทศผ่านเส้นทางน้ำตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ดังนั้นการเป็นพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจดังกล่าว จึงส่งผลให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลาย จนกระทั่งเมื่อเมืองเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้พื้นที่เกิดการพัฒนามากขึ้นในปัจจุบัน โดยกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มอาคารสำนักงาน อาคารผสมผสานระหว่างร้านค้าและพักอาศัย โรงแรม ชุมชนพักอาศัย (ชุมชนแออัด) อาคารพักอาศัยรวม สถานที่ราชการ สถานทูต และศาสนสถาน

ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นที่ตั้งซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางของระบบรถไฟฟ้า BTS ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงถือเป็นระบบที่มีความสำคัญต่อการใช้พื้นที่เป็นอันมาก ซึ่งการเชื่อมต่อบริเวณคมนาคมจากรถไฟฟ้า ได้แก่ การเดิน รถจักรยานยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยระบบการเดินถือเป็นระบบหลักที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า ส่งเสริมให้พื้นที่มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา

จากการสำรวจพื้นที่ สามารถวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาได้ว่ามีประโยชน์ใช้สอย ได้เป็น 6 ประเภทหลัก คือ

- 1) พาณิชยกรรมประเภทอาคารสำนักงาน
- 2) พาณิชยกรรมประเภทร้านค้า
- 3) การพักอาศัยประเภทพักอาศัยรวม
- 4) พักอาศัยประเภทชุมชนแออัด
- 5) สาธารณูปการ (สถานที่ราชการ ศาสนสถาน สถานทูตเบลเยียม)
- และ 6) การสัญจรและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (ดูแผนที่ 4.1 ประกอบ)





แผนที่ 4.1 บทบาทและการใช้ที่ดินในปัจจุบัน

#### 4.2 สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหา โอกาสในการพัฒนาและแนวทางและในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

จากบทบาทและภาพรวมการใช้พื้นที่ดังกล่าวข้างต้น ได้นำมาสู่การวิเคราะห์พื้นที่เพื่อการออกแบบ ประกอบด้วย การวิเคราะห์ศักยภาพ และปัญหาในปัจจุบัน เพื่อนำไปสู่การคาดการณ์โอกาสด้านการพัฒนาและแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ก่อนนำไปสู่แนวทางการออกแบบที่เหมาะสมต่อไป โดยรายละเอียด มีดังต่อไปนี้

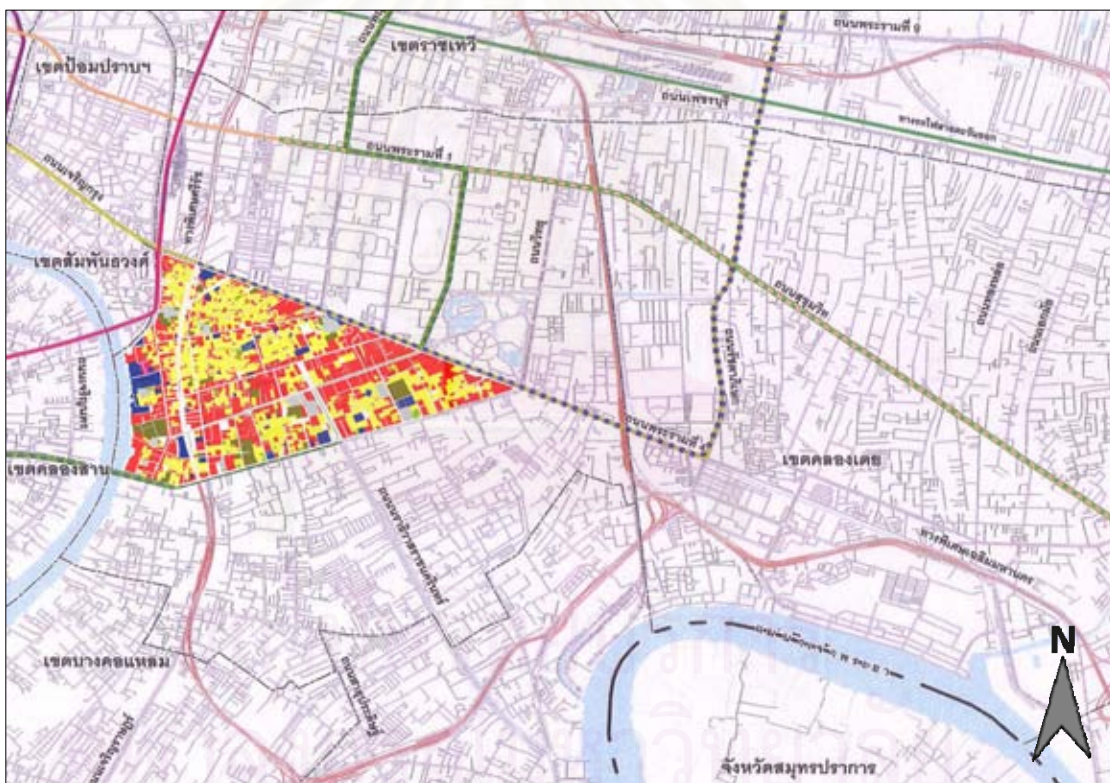
#### 4.2.1 ด้านที่ตั้งและการใช้ที่ดิน

##### ศักยภาพด้านที่ตั้งและการใช้ที่ดิน

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตบางรัก ซึ่งเป็นพื้นที่เขตเมืองชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้ภาพรวมของเขตมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและมีบทบาทสำคัญในการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและแหล่งงาน รวมทั้งประชากรที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ (ดูแผนที่ 4.2 ประกอบ)

ศักยภาพด้านที่ตั้ง คือ ตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมืองอีกทั้งยังมีบทบาทด้านการเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่มีความสำคัญ เนื่องจากมีแหล่งงาน สถาบันการเงินเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้พื้นที่ยังมีความสะดวกในการเข้าถึงโดยเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก คือถนนสีลม ถนนสาทร และถนนนราธิวาสฯ อีกทั้งยังใกล้ node ระบบขนส่งมวลชนคือรถไฟฟ้า BTS ที่สถานีศาลาแดงและช่องนนทรี

จากศักยภาพที่กล่าวมา จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดคนให้เข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นเข้ามาทำงาน ติดต่อในแหล่งงาน ท่องเที่ยว ชื้อของ ชายและการเล่นกีฬา เป็นต้น โดยการใช้ที่ดินในปัจจุบันมีความหลากหลาย ส่งผลให้พื้นที่มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา



แผนที่ 4.2 ศักยภาพด้านที่ตั้งและการใช้ที่ดินในปัจจุบัน

##### ปัญหาด้านการใช้ที่ดิน

พื้นที่ศึกษาย่านสีลม เป็นพื้นที่เขตพาณิชย์กรรม อยู่ย่านใจกลางเมือง มูลค่าที่ดินมีราคาสูง แต่การพัฒนาบริเวณด้านในบล็อดยังใช้งานไม่เต็มศักยภาพ อันเนื่องมาจากโครงสร้างพื้นที่ไม่สมบูรณ์คือสภาพถนนในบล็อกแคบ บางช่วงเป็นทางตัน จึงไม่เหมาะแก่การเข้าไปลงทุนเนื่องจากเข้าถึงไม่สะดวก พื้นที่จึงมีการพัฒนาในบริเวณถนนหลักสายต่างๆเป็นส่วนใหญ่เพราะเข้าถึงสะดวก (ดูแผนที่ 4.3 ประกอบ)

นอกจากนี้ในพื้นที่ศึกษายังมีชุมชนที่ขึ้นทะเบียนเป็นชุมชนแออัด (ชุมชนซอยพิพัฒน์ 2) เป็นพื้นที่ของรัฐ (กรมธนารักษ์) มีพื้นที่ 16,500 ตร.ม. โดยพื้นที่มีการพัฒนาอย่างไร้ทิศทาง ไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ทำให้สภาพแวดล้อมในชุมชนเสีย เนื่องจากมีความพยายามใช้ที่ดินให้คุ้มค่าที่สุด จึงละเลยคุณภาพและในพื้นที่ชุมชนมีความหนาแน่นมาก ประชากรอยู่อาศัย 13-14 คน/ครัวเรือน การถือครองเป็นแบบเช่าที่/เช่าบ้าน



แผนที่ 4.3 ปัญหาของพื้นที่ด้านที่ตั้งและการใช้ที่ดินในปัจจุบัน

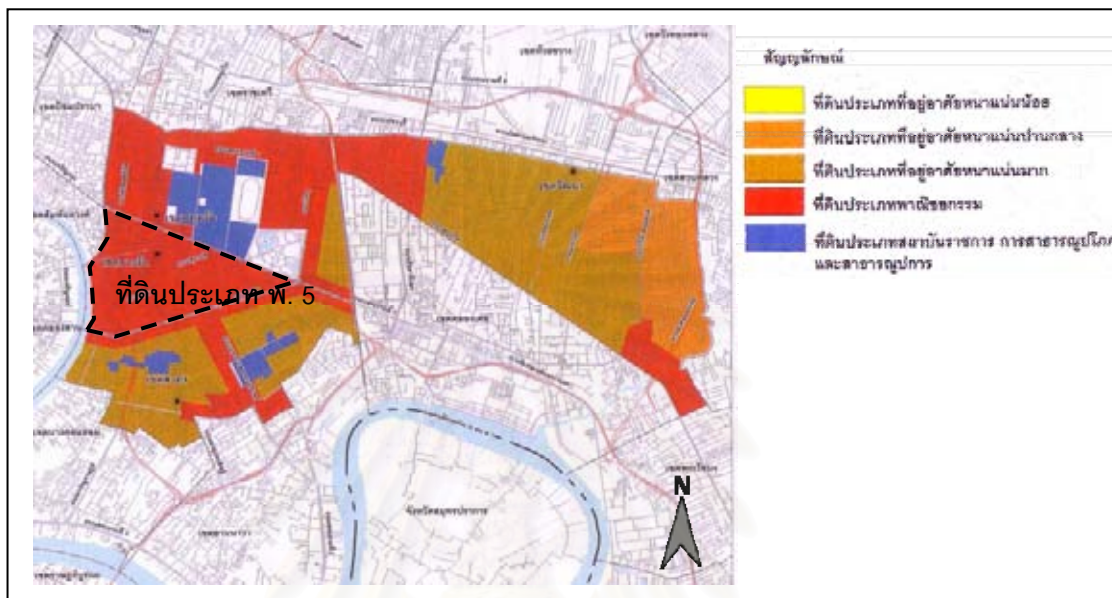
### โอกาสในการพัฒนาด้านการใช้ที่ดิน

จากการวิเคราะห์ภาพรวมของเขตบางรัก ในด้านการใช้ที่ดินในปัจจุบัน พบว่าพื้นที่ศึกษาย่านสีลม มีการใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์กรรมเป็นส่วนมาก ส่วนเพื่อการอยู่อาศัยจะอยู่บริเวณกกลางบลิ๊อค จึงเห็นได้ว่าโอกาสในการพัฒนาด้านพาณิชย์กรรมเป็นไปได้สูง อีกทั้งผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวง ฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) ว่าพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่สีแดง (พ.5) คือพื้นที่ประเภทพาณิชย์กรรม

การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.5 มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมหลัก เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า บริการ และท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยที่ดินประเภท พ. 5 ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ส่วนการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอื่นๆไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ และมีการกำหนดค่า การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ที่ไม่ใช่เพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดให้เป็นไปดังต่อไปนี้ (1) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 10 : 1 และ (2) มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่

อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

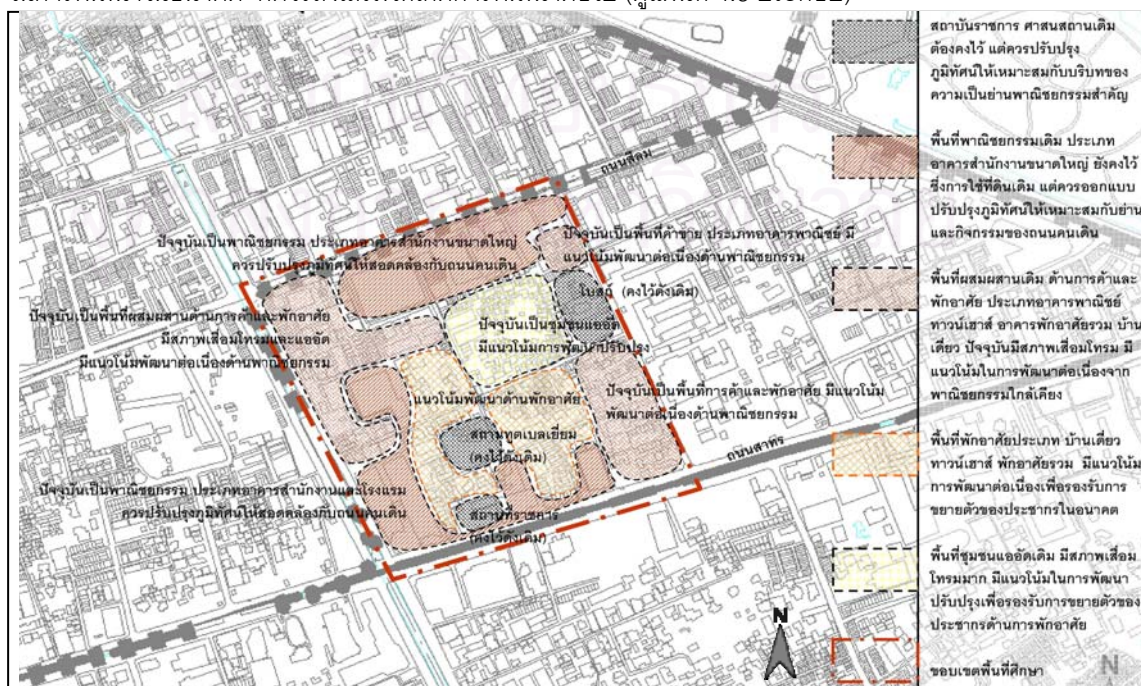
นอกจากแผนกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัจจุบันที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ คือ โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมมีการเชื่อมต่อการสัญจรอย่างทั่วถึง จึงส่งผลให้พื้นที่ศึกษาสามารถพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้พื้นที่ในอนาคต (ดูแผนที่ 4.4 ประกอบ)



แผนที่ 4.4 โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ด้านการใช้ที่ดินในอนาคต

### แนวทางในการพัฒนาด้านการใช้ที่ดิน

แนวทางในการพัฒนาด้านการใช้ที่ดิน ควรมีความเหมาะสมตามตำแหน่งที่ตั้งของที่ดินนั้นๆ และสอดคล้องกับรูปแบบของการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม รวมถึงพื้นที่ต่อเนื่อง เช่น สถาบันราชการ ศาสนสถานเดิม ต้องคงไว้ แต่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้นตามความเหมาะสม ส่วนพื้นที่ที่ยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มศักยภาพและมีศักยภาพในการพัฒนาในอนาคต ก็ควรส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาต่อไป (ดูแผนที่ 4.5 ประกอบ)

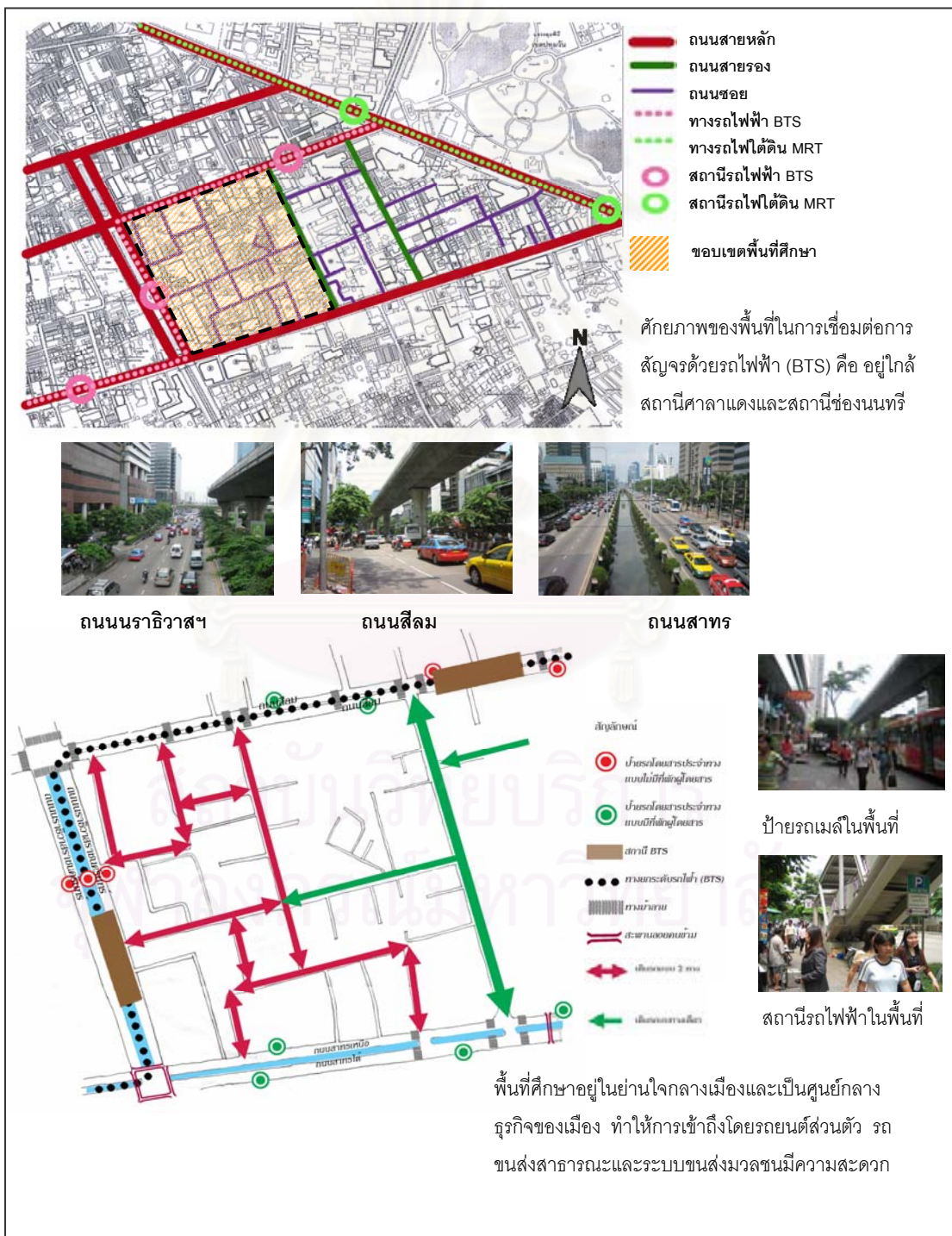


แผนที่ 4.5 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านการใช้ที่ดินในอนาคต

### 4.2.2 ด้านการสัญจร

#### ศักยภาพด้านการสัญจร

ศักยภาพของพื้นที่ในการเชื่อมต่อการสัญจรด้วยรถไฟฟ้า (BTS) คือ อยู่ใกล้สถานีศาลาแดงและสถานีช่องนนทรี และเนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในย่านใจกลางเมืองและเป็นศูนย์กลางธุรกิจของเมือง ทำให้การเข้าถึงจากรถยนต์ส่วนตัว รถขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนมีความสะดวก ทำให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างได้อย่างสะดวก (ดูแผนที่ 4.6 ประกอบ)



แผนที่ 4.6 ศักยภาพด้านการสัญจรในปัจจุบัน

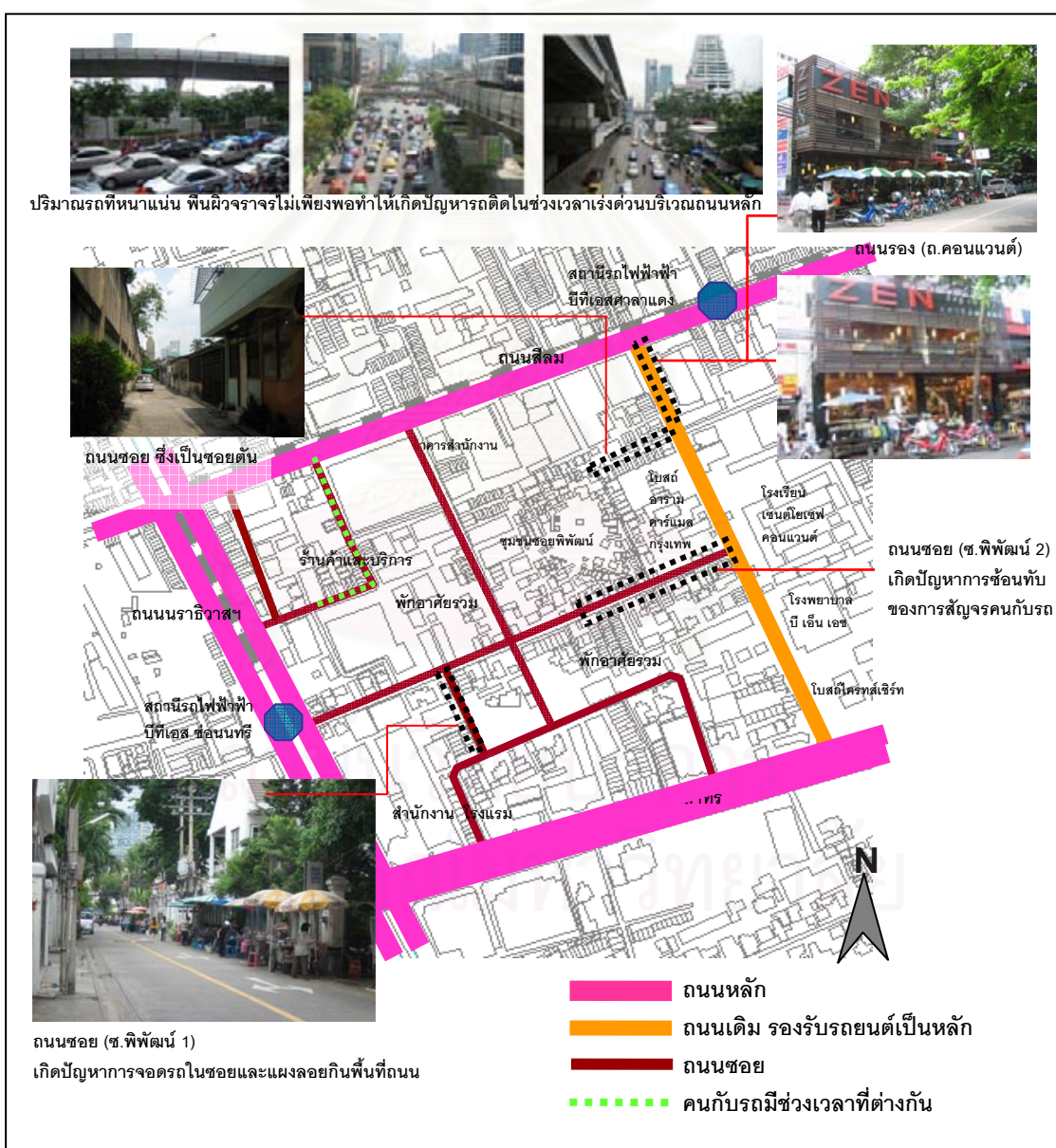
**ปัญหาด้านการสัญจร**

**1. ระบบโครงข่ายถนน**

1.1 ถนนสายหลัก ปัญหาที่เกิดขึ้นคือพื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอต่อปริมาณผู้ใช้ที่มีความหนาแน่น จึงทำให้เกิดปัญหาการติดขัด (ในช่วงเวลาเร่งด่วน)

1.2 ถนนสายรอง ปัญหาที่เกิดขึ้นคือถนนแคบเนื่องจากไม่ได้วางแผนไว้แต่แรกและมีตึกสูงที่ไม่สอดคล้องกับขนาดถนน

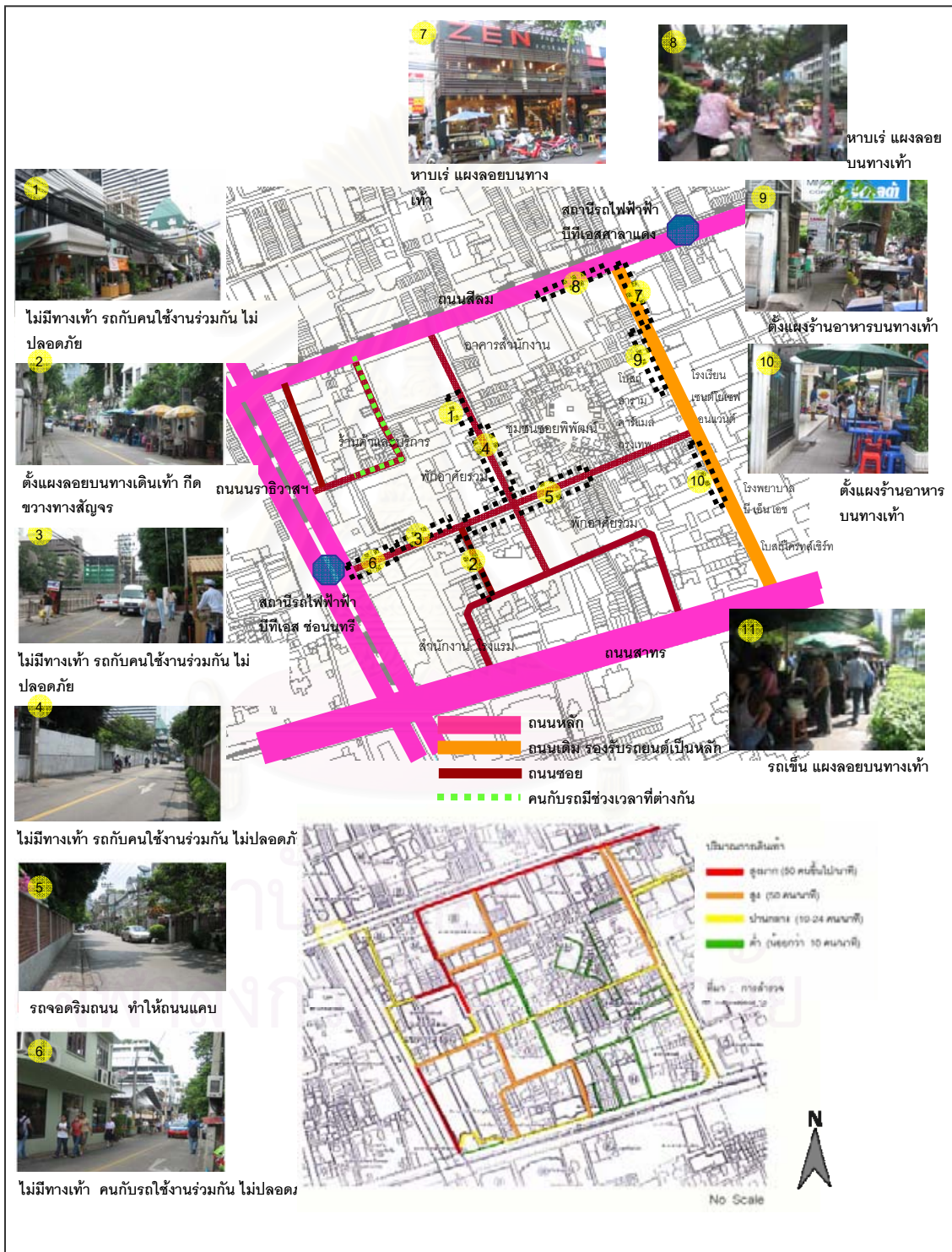
1.3 ถนนซอย ปัญหาที่เกิดขึ้นคือถนนขาดความต่อเนื่องส่งผลให้บางพื้นที่เข้าถึงไม่สะดวก รวมถึงถนนแคบไม่ได้มาตรฐาน และบางเส้นไม่มีบาทวิถีทำให้เกิดความแออัด เนื่องจากการซ้อนทับของการสัญจร รวมถึงการจอดรถในซอยและการค้าขายของรถเข็นแผงลอยต่างๆ (ดูแผนที่ 4.7 ประกอบ)



แผนที่ 4.7 ปัญหาด้านระบบโครงข่ายถนน

2. ระบบการสัญจรทางเท้า

ปัญหาของระบบการสัญจรทางเท้า คือ ความไม่ต่อเนื่องของทางเท้า บางจุดพื้นผิวขรุขระ มีหาบเร่ แผงลอยแย่งพื้นที่ทางเดินเท้า อันตรายจากการสัญจรเนื่องจากถนนไม่มีทางเดินเท้า ผ่าบังแสงหน้าร้าน กีดขวางการสัญจร (ดูแผนที่ 4.8 ประกอบ)



แผนที่ 4.8 ปัญหาด้านระบบการสัญจรทางเท้า

**โอกาสในการพัฒนาด้านการสัญจร**

จากการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องพบว่าพื้นที่ศึกษาที่มีระบบรถประจำทางด่วนพิเศษ BRT (รถโดยสารประจำทางด้วยพิเศษ) ผ่านพื้นที่บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ รวมถึงการเชื่อมต่อการสัญจรที่เป็นระบบ จะสามารถแก้ไขปัญหาที่พบในพื้นที่ได้ และเป็นการสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เต็มศักยภาพมากขึ้น โดยหลักการจัดการระบบขนส่งและการจราจรในเมืองใหญ่มีอยู่ว่า “มุ่งขนส่งคนมากกว่าขนส่งรถ” เพราะเมืองขนาดใหญ่จะมีความต้องการในการเดินทางเกินกว่าที่คนส่วนใหญ่ในเมืองจะสามารถเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยรถประจำทางล้อรางที่สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ของเมืองได้เป็นอย่างดี ซึ่งกรุงเทพมหานครคาดว่าระบบ BRT จะประสบความสำเร็จเช่นกันหากนำมาใช้ในประเทศไทย (ดูแผนที่ 4.9 และ 4.10 ประกอบ)



แผนที่ 4.9 โครงข่ายรถ BRT ในอนาคต  
(ที่มา: กรุงเทพมหานคร, 2550)

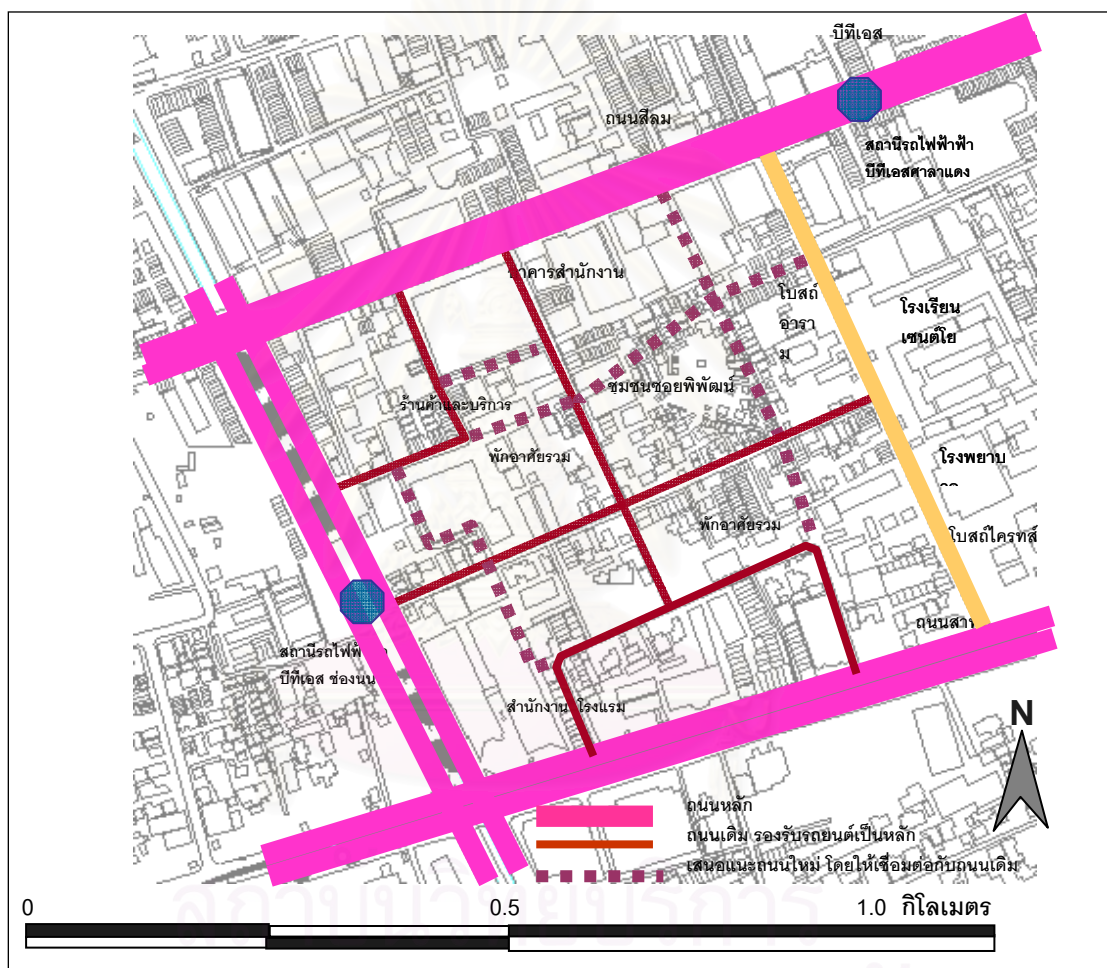


แผนที่ 4.10 โครงข่ายรถไฟฟ้าในอนาคต  
(ที่มา: [www.bangkokbrrt.com](http://www.bangkokbrrt.com) กรุงเทพมหานคร, 2550)



**แนวทางในการพัฒนาด้านการสัญจร** การพัฒนาระบบการสัญจร ต้องเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ให้มากที่สุด และจะต้องพัฒนาให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยตัดถนนใหม่ให้เชื่อมต่อกับถนนเดิมให้มากที่สุด ซึ่งสามารถส่งเสริมให้สามารถใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มศักยภาพ เน้นการคมนาคมที่ยั่งยืน คือให้ความสำคัญของคนมากกว่ารถ

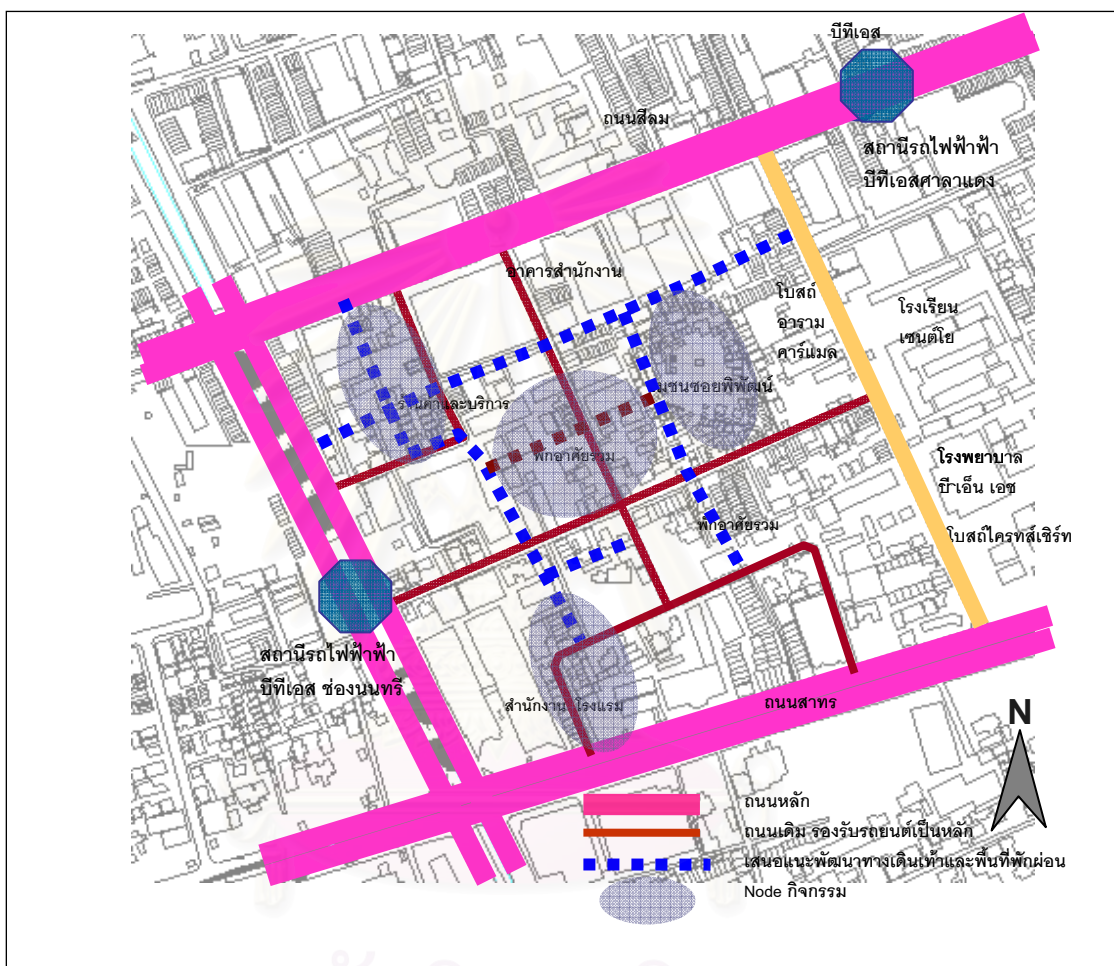
ซึ่งการพัฒนาการเชื่อมต่อมาจากการศึกษา ขนาดถนน และบทบาทของถนนแต่ละสายในพื้นที่ ในการเชื่อมถนนสายหลักระดับเมืองและการเชื่อมถนนภายในชุมชน ระยะห่างของถนนแต่ละสายเพื่อเกิดบล็อกที่เหมาะสม สภาพถนนเดิมในพื้นที่ว่ามรสภาพดีและมีแนวท่อระบายน้ำควรคงไว้ (ดูแผนที่ 4.11 ประกอบ)



แผนที่ 4.11 แนวทางพัฒนาพื้นที่ด้านการสัญจรในอนาคต

ซึ่งการเชื่อมต่อถนนภายในพื้นที่ นอกจากเป็นการเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่และสะดวกในการเดินทาง ยังเป็นการเปิดหน้าบ้านให้กับพื้นที่ที่มีถนนตัดผ่านทำให้ราคาที่ดินเพิ่มขึ้น พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนา เกิดการใช้งานอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

**แนวทางการพัฒนาทางเดินเท้า** พัฒนาโดยการเพิ่มโครงข่ายให้สามารถเชื่อมต่อกับจุดต่างๆได้อย่างทั่วถึงโดยเฉพาะกิจกรรมที่สำคัญและสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวกและปลอดภัย รวมถึงความสบาย มีบรรยากาศช่วยผ่อนคลายความตึงเครียดขณะเดิน และมีบริเวณที่นั่งพัก แผงลอย ในบางจุด จัดสภาพแวดล้อมให้ร่มรื่นสวยงามไปพร้อมกับประโยชน์ในเชิงการสัญจรทางเท้า รวมถึงขนาดทางเดินเท้าที่เหมาะสมในการสัญจร



แผนที่ 4.12 แนวทางพัฒนาพื้นที่ด้านทางเดินเท้าในอนาคต

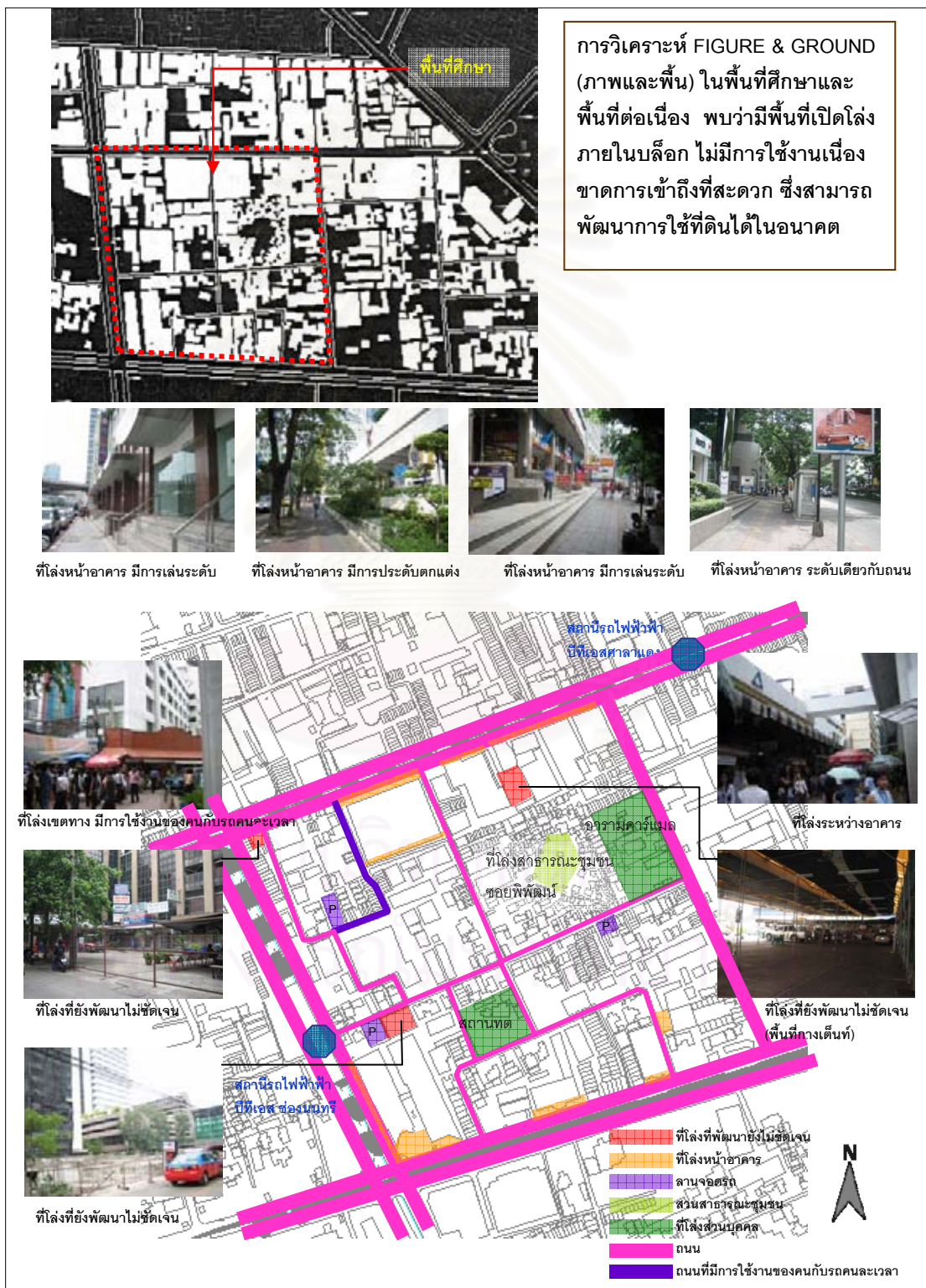


ภาพที่ 4.1 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านทางเดินเท้า

### 4.2.3 ด้านพื้นที่เปิดโล่ง

#### ศักยภาพด้านพื้นที่เปิดโล่ง

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ มีบริบทโดดเด่นและหลากหลาย แนวโน้มการใช้ที่ดินในส่วนพาณิชยกรรมเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งแนวโน้มการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีการเชื่อมต่อ สะดวกในการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ (ดูแผนที่ 4.13 ประกอบ)



แผนที่ 4.13 ศักยภาพด้านพื้นที่เปิดโล่งและภูมิทัศน์ในปัจจุบัน

### ปัญหาด้านพื้นที่เปิดโล่ง

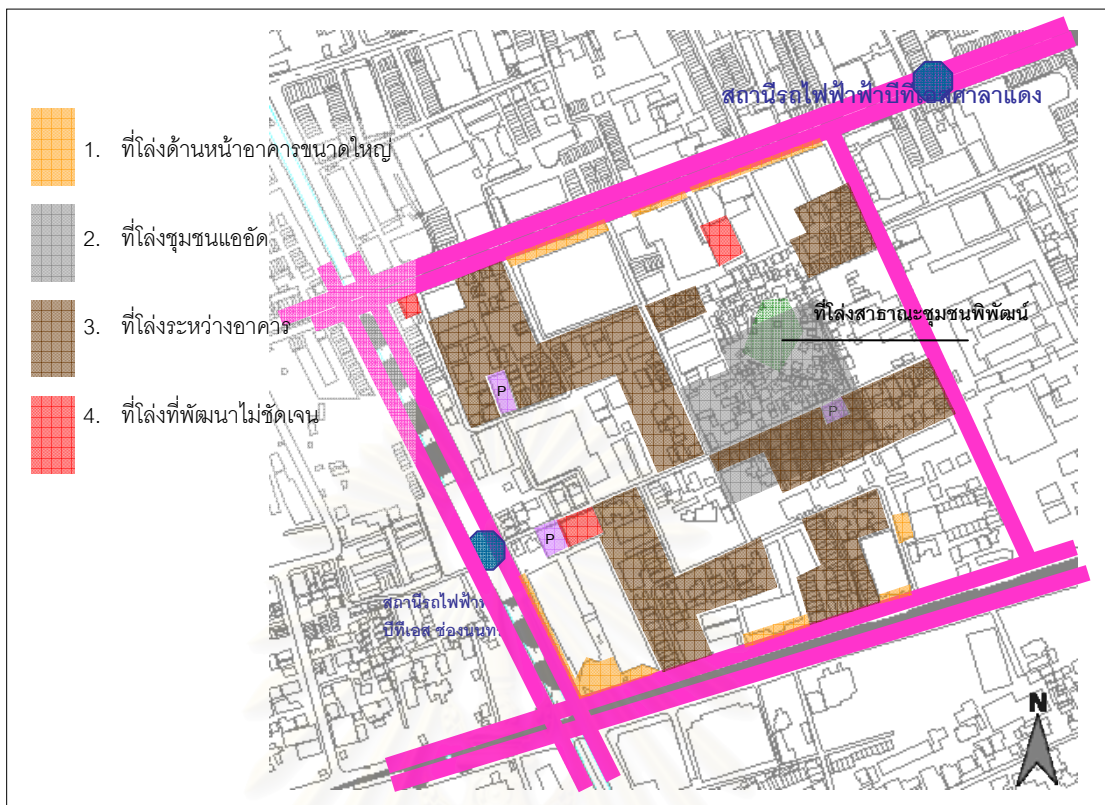
ประเภทของพื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ศึกษา สามารถจัดกลุ่มตามลักษณะการใช้ประโยชน์ได้ดังต่อไปนี้

1. ที่โล่งด้านหน้าอาคารขนาดใหญ่ ประเภทอาคารสำนักงาน สถาบันการเงิน คอมแพ็กและโรงแรม เป็นที่โล่งที่ติดถนน มีความต่อเนื่องกับทางเดินเท้าโดยตรง
2. ที่โล่งชุมชนแออัด ส่วนใหญ่เป็นตรอก ระยะห่างระหว่างบ้านหนาแน่นมีลักษณะคดเคี้ยวไปตามช่องว่างระหว่างบ้าน ทำให้ไม่ต่อเนื่องสายตา
3. ที่โล่งระหว่างอาคาร เป็นอาคารประเภทตึกแถวและบ้านขนาดเล็ก ทำให้มีพื้นที่โล่งน้อย เป็นที่โล่งระหว่างอาคารซึ่งเล็กและแคบ
4. ที่โล่งที่พัฒนาไม่ชัดเจน บางพื้นที่ทางเดินเท้าเพื่อทำกิจกรรม ได้แก่ ขายสินค้า ขายอาหาร และบางจุดยังไม่มีการใช้งาน

### ปัญหาของการใช้พื้นที่เปิดโล่ง

1. การขาดพื้นที่โล่งเพื่อรองรับกิจกรรม เนื่องจากพื้นที่โล่งส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นทางสัญจร และยังต้องรองรับมีกิจกรรมอย่างหาบเร่แผงลอย วินมอเตอร์ไซด์ ทำให้บางจุดกิจกรรมล้นมายังถนนและทางเท้าเกิดความแออัด
2. ที่โล่งระหว่างอาคารเป็นที่โล่งของแต่ละกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นที่โล่งที่เล็กและแคบ เนื่องจากไม่ได้คำนึงถึงการร่วมมือกันเพื่อให้พื้นที่ที่มีการใช้งานร่วมกัน ที่โล่งในปัจจุบันจึงเกิดประโยชน์ในการใช้งานไม่เต็มที่
3. การขัดแย้งกิจกรรม เนื่องจากกลุ่มผู้ใช้คือ กลุ่มของรถ คน และหาบเร่แผงลอย โดยบางจุดมีการใช้ร่วมกันจึงอาจก่อให้เกิดอันตราย
4. ประสิทธิภาพของการใช้ที่ว่าง เนื่องจากบางจุดที่ว่างเข้าถึงได้ยากเพราะการยกระดับและใช้ต้นไม้ตัดแต่งกัน ทำให้บางครั้งคนทั่วไปไม่กล้าเข้าใช้แต่จะมีการใช้งานเฉพาะกลุ่มที่อยู่ในอาคารนั้น
5. สภาพภูมิทัศน์ บางช่วงเสื่อมโทรม ไม่มีความต่อเนื่องในการเดิน อีกทั้งอุปกรณ์ทางภูมิทัศน์ไม่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ กีดขวางรบกวนการเดิน

(ดูแผนที่ 4.14 ประกอบ)

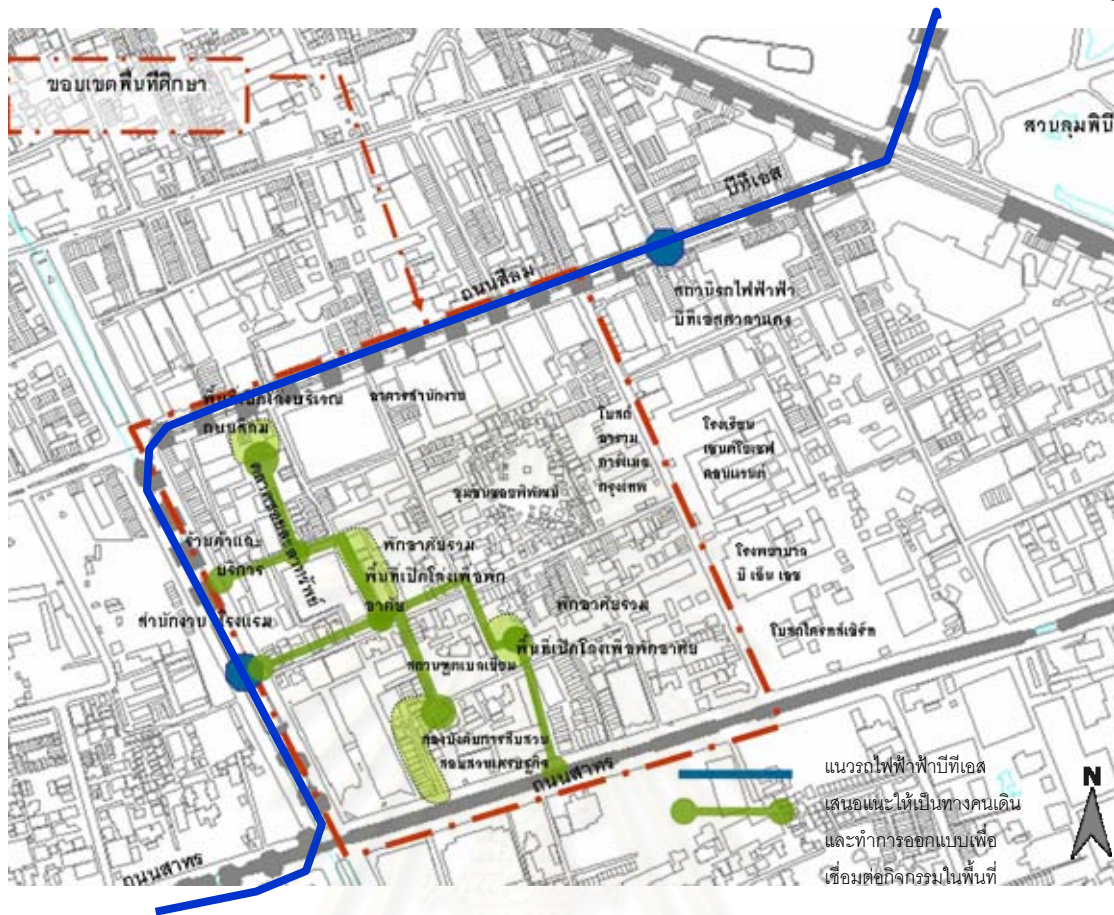


แผนที่ 4.14 ปัญหาด้านพื้นที่เปิดโล่งและภูมิทัศน์ในปัจจุบัน

#### โอกาสในการพัฒนาและแนวทางในการพัฒนาด้านพื้นที่เปิดโล่ง

1. การขาดแคลนพื้นที่รองรับกิจกรรมในบางจุด มีแนวทางแก้ไข คือ เพิ่มพื้นที่รองรับกิจกรรมที่เหมาะสมเพื่อช่วยกระจายการกระจุกตัว
2. ความขัดแย้งของกิจกรรม มีแนวทางแก้ไข คือ แยกกิจกรรมที่ขัดแย้งระหว่างคนกับรถเพื่อสร้างความปลอดภัยและความต่อเนื่องของการสัญจรทั้งคนและรถได้อย่างสะดวก
3. การใช้พื้นที่ไม่เต็มศักยภาพ มีแนวทางแก้ไข คือ เชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยตัดถนนใหม่ให้เชื่อมต่อกับแนวถนนเดิม ซึ่งสามารถส่งเสริมให้สามารถใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มศักยภาพ
4. ความเสื่อมโทรมของสภาพภูมิทัศน์ มีแนวทางแก้ไข คือ ปรับปรุงพื้นที่ด้านภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมรวมทั้งคำนึงถึงรายละเอียดในการออกแบบให้สอดคล้องกับการเป็นพื้นที่ด้านพาณิชยกรรมซึ่งเป็นแหล่งงานและแหล่งท่องเที่ยวหลักของกรุงเทพมหานครให้มีบรรยากาศน่าสนใจและสามารถดึงดูดการใช้งานในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(ดูแผนที่ 4.15 ประกอบ)



แผนที่ 4.15 แนวทางในการพัฒนาพื้นที่เปิดโล่งและภูมิทัศน์ในอนาคต



การร่วมมือกันในการเพิ่มที่โล่งระหว่างอาคาร เพื่อการใช้งานร่วมกัน



การร่นระยะอาคาร เพื่อเพิ่มที่ว่างให้กับพื้นที่ ในการเข้ามาใช้งาน รวมทั้งเป็นการเปิดมุมมองให้กับพื้นที่



ภาพที่ 4.2 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านที่โล่ง

### 4.2.4 ด้านสถาปัตยกรรม

#### ศักยภาพด้านสถาปัตยกรรม

พื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์อาคารที่หลากหลาย เกิดกิจกรรมต่างๆ เคลื่อนไหวในพื้นที่เกือบ 24 ชั่วโมง ทำให้พื้นที่ดูมีชีวิตชีวา และที่ตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมืองและเป็นแหล่งศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) ลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารส่วนใหญ่จึงเป็นอาคารสำนักงาน รูปแบบทางด้านสถาปัตยกรรมจะเป็นรูปแบบใหม่ ที่มีความสูงหลายชั้นและมีการค้ำยื่นถึงที่ว่างสาธารณะ โดยจะตั้งอยู่บริเวณริมถนนหลัก ได้แก่ ถนนสีลม ถนนสาทร และ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มอาคารเพื่อการพักอาศัยทั้งแบบบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนต์ และคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้แหล่งงาน ไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง (ดูแผนที่ 4.16 ประกอบ)



แผนที่ 4.16 ศักยภาพด้านการประโยชน์อาคารในปัจจุบัน

## ปัญหาด้านสถาปัตยกรรม

1. ปัญหาด้านสถาปัตยกรรม คือลักษณะอาคารที่เก่า ทรวดโถมตามอายุการใช้งาน เนื่องจากเสื่อมสภาพขาดการดูแล ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่มีการสร้างมาตั้งแต่ยุคแรกๆ ได้แก่ อาคารพาณิชย์แบบเก่า ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณในซอย นอกจากนี้ยังมีอาคารบางส่วนเช่น ชุมชนแออัด ซ.พิพัฒน์ 2 วัสดุก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นไม้ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย

2. ปัญหาด้านความหนาแน่นของอาคารและประชากรมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่มีการเข้าถึงที่สะดวก และมูลค่าราคาที่ดินที่มีราคาสูง จึงทำให้เกิดความแออัด ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ และจากการสำรวจพื้นที่ พบว่าสาเหตุของความแออัดเกิดจากขาดกฎหมายมาควบคุมการสร้างอาคารในช่วงแรกเรื่องช่องที่ว่าง แต่เมื่อมีกฎหมายออกมาควบคุม ก็พบว่ามีอาคารที่ไม่ถูกตามกฎหมายเป็นจำนวนมาก เช่นระยะถอยร่นที่น้อยกว่ากฎหมายกำหนด ทำให้พื้นที่เปิดโล่งนอกอาคารมีน้อย ไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้พื้นที่ในการทำกิจกรรม ได้แก่ การค้าขาย พักผ่อน เป็นต้น (ดูภาพที่ 4.1 ประกอบ)



บริเวณภายในซอยละลายทรัพย์



ทางเข้าชุมชนแออัด ซ.พิพัฒน์ 2



สภาพอาคารพาณิชย์ในซอยละลายทรัพย์



ลักษณะชุมชนแออัด

ภาพที่ 4.3 ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน

### โอกาสในการพัฒนาและแนวทางในการพัฒนา

จากการวิเคราะห์พื้นที่ เพื่อศึกษาแนวโน้มการพัฒนา สรุปได้ว่าพื้นที่ที่มีแนวโน้มในการพัฒนาใหม่ คือ ชุมชนแออัดและอาคารเก่าที่ทรุดโทรม



ส่วนลักษณะการพัฒนาด้านอาคารในภาพรวม มีแนวโน้มการเกิดเป็นอาคารสูง เน้นการใช้เพื่อการพาณิชย์กรรมและพักอาศัย โดยเพื่อการพาณิชย์กรรมจะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณถนนหลัก ส่วนพักอาศัยจะถัดเข้าไป ซึ่งแนวโน้มการพัฒนาต้องมีความสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในอนาคตและมีรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของกลุ่มกิจกรรมของอาคาร ระยะถอยร่น ขนาด ความสูงอาคารที่เหมาะสมกับบริบทโดยรอบ (ดูแผนที่ 4.16 ประกอบ)



แผนที่ 4.17 แนวทางในการพัฒนาการใช้ประโยชน์อาคารในอนาคต

### 4.3 สรุปการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่

จากการวิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหา โอกาสและแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ สามารถสรุปการวิเคราะห์เพื่อกำหนดภาพรวมในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ โดยได้เน้นการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน เพื่อความสอดคล้องกับบริบทเดิม และเพื่อความเหมาะสมของพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร (ดูแผนที่ 4.17 ประกอบ) โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

#### 4.3.1 กลุ่มพาณิชยกรรมหลักในพื้นที่ศึกษา ได้แก่

- พื้นที่ริมถนนสีลม บริเวณสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง สนับสนุนให้เป็นพื้นที่ พาณิชยกรรมหลักในพื้นที่ศึกษาเนื่องจากปัจจุบันเป็นย่านอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ซึ่งรองรับแหล่งงานและนักท่องเที่ยว โดยเสนอแนะให้ปรับปรุงพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคารให้มีกิจกรรมซึ่งสอดคล้องกับการเป็นถนนคนเดิน
- พื้นที่ริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนสาทร บริเวณสถานีรถไฟฟ้าของนนทบุรี เสนอแนะให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหลัก ประเภทอาคารสำนักงาน และโรงแรม ซึ่งรองรับแหล่งงานและนักท่องเที่ยว โดยส่งเสริมให้ปรับปรุงภูมิทัศน์และเชื่อมต่อกิจกรรมกับพื้นที่เปิดโล่งบริเวณริมคลองสาทร

#### 4.3.2 กลุ่มพาณิชยกรรมรองในพื้นที่ศึกษา ได้แก่

- พื้นที่ถนนสีลมตัดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ สนับสนุนให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมรอง ประเภทร้านค้า ตลาดกลางแจ้ง(ชอยละลายทรัพย์) และพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ เนื่องจากอยู่ติดถนนสีลมและสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งปัจจุบันสภาพเสื่อมโทรม ซึ่งรองรับกลุ่มผู้ใช้จากแหล่งงาน แหล่งพักอาศัยและนักท่องเที่ยว โดยส่งเสริมให้ออกแบบปรับปรุงพื้นที่ด้านกายภาพแต่ยังคงสอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้พื้นที่เดิม
- พื้นที่ริมถนนคอนแวนต์ และถนนสาทร เสนอแนะให้เป็นพาณิชยกรรมรองในพื้นที่ศึกษาเนื่องจากปัจจุบันเป็นพื้นที่ผสมผสานด้านการค้าและการพักอาศัย ซึ่งเข้าถึง ได้สะดวกจากถนนคอนแวนต์ และถนนสาทร โดยสนับสนุนให้เป็นอาคารพาณิชย์ หรือโรงแรม ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่หนาแน่นมาก และไม่กระทบต่อพื้นที่สำคัญโดยรอบที่ต้องการความเป็นส่วนตัว คือ ศาสนสถาน(โบสถ์อารามคาร์แมลกรุงเทพฯ และโบสถ์ไครทส์เชิร์ท) สถานศึกษา(โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์) และโรงพยาบาล(บี เอ็น เอช)

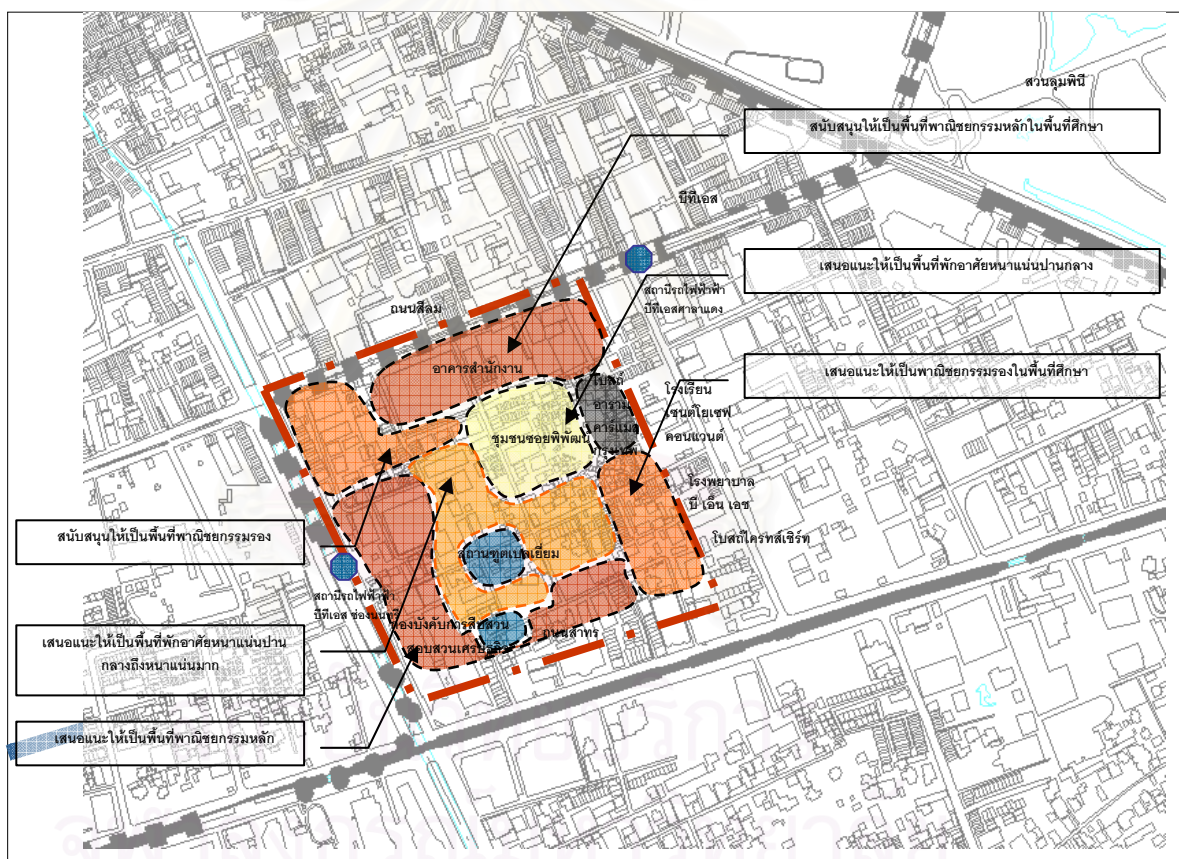
#### 4.3.3 กลุ่มพักอาศัยรวม ได้แก่

- พื้นที่ภายในบล็อก บริเวณโดยรอบสถานทูตเบลเยียม เสนอแนะให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางถึงหนาแน่นมาก เนื่องจากปัจจุบันมีปัญหาด้านการเข้าถึง จนส่งผลให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ แต่มีศักยภาพในการเป็นพื้นที่ที่มีความเป็นส่วนตัว ดังนั้นจึงเสนอแนะให้เชื่อมต่อการเข้าถึงจากถนนสายหลักเพื่อรองรับการพัฒนาใหม่ให้เป็นพื้นที่พักอาศัยประเภทอาคารชุด หรืออพาร์ทเมนต์ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ไม่กระทบต่อสถานทูตเบลเยียม และยังเป็นส่วนสนับสนุนแหล่งงานและแหล่งท่องเที่ยวอีกด้วย โดยรองรับกลุ่มผู้ใช้จากแหล่งงาน และนักท่องเที่ยว

#### 4.3.4 กลุ่มพักอาศัยของชุมชนเดิม ได้แก่

- พื้นที่ชุมชนชอยพิพัฒนา เสนอแนะให้พัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ประเภทอาคารพักอาศัยรวม หรือทาวน์เฮาส์เพื่อรองรับกลุ่มผู้ใช้จากชุมชนชอยพิพัฒนา เนื่องจากปัจจุบันเป็นชุมชนแออัดประเภทบ้านเดี่ยว ที่มีความเชื่อมโยงและเสี่ยงต่อปัญหาการเกิดอัคคีภัย ดังนั้น จึงสมควรให้มีการพัฒนาและปรับปรุงชุมชนด้านกายภาพ เพื่อรองรับประชากรจากชุมชนชอยพิพัฒนาเดิม ซึ่งถือเป็นศักยภาพในการส่งเสริมพื้นที่ให้มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมตลอดเวลา โดยการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ด้านกายภาพ ได้แก่ การสัญจร สาธารณูปโภค สถาปัตยกรรม และพื้นที่เปิดโล่ง ให้มีความน่าอยู่สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนให้ดีขึ้น และเหมาะสมกับการเป็นพื้นที่ในย่านการค้าที่รองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก

#### 4.3.5 กลุ่มสาธารณูปการ โดยกลุ่มอาคารที่ยังคงสนับสนุนให้คงไว้ในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย โบสถ์อารามคาร์แมลกรุงเทพฯ สถานทูตเบลเยียม กองบังคับการสืบสวนสอบสวนเศรษฐกิจ



แผนที่ 4.18 การเสนอแนะแนวทางในการกำหนดแนวคิดด้านการวางผัง

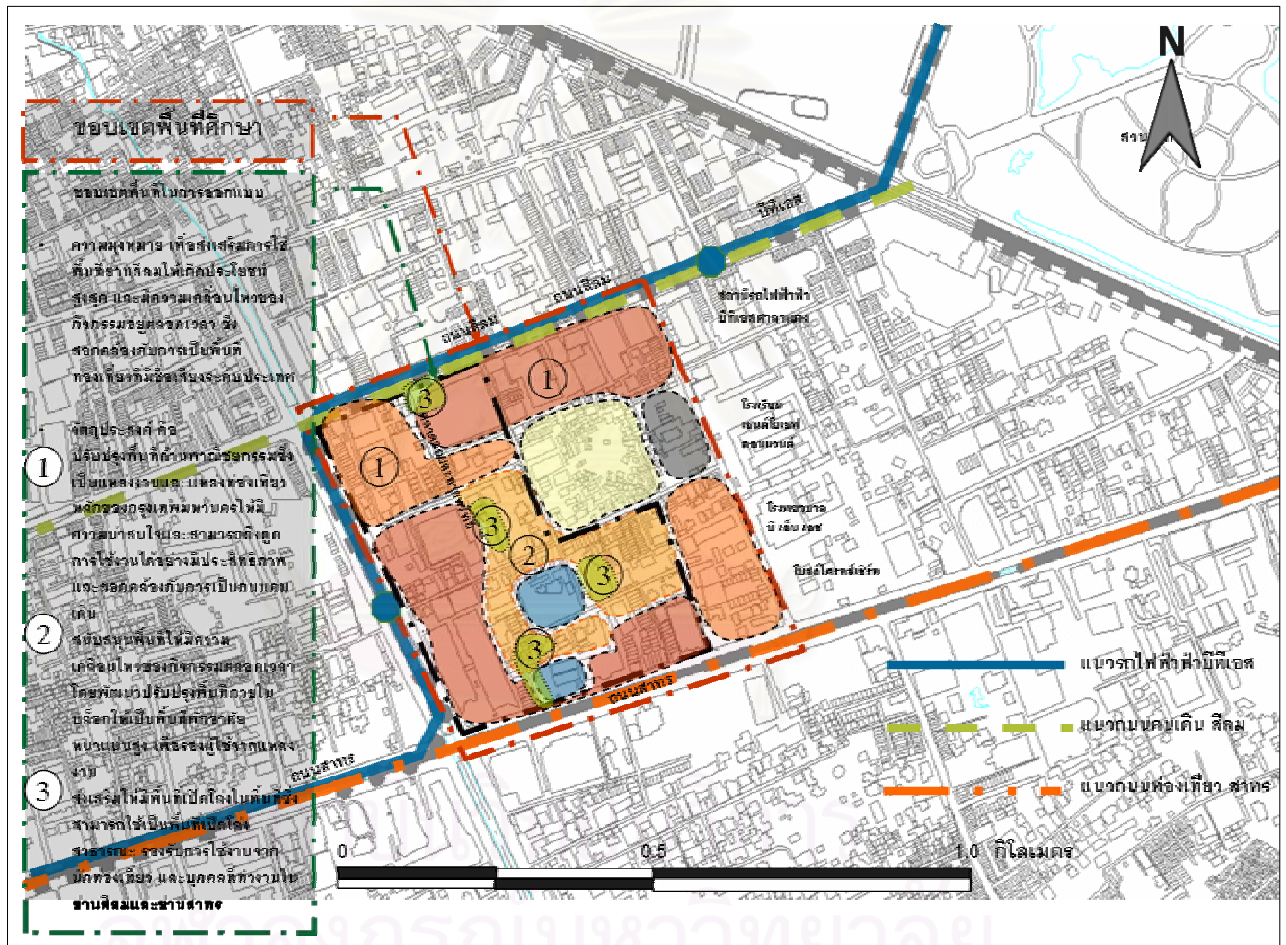
#### 4.4 การกำหนดความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่

จากการศึกษาเพื่อนำไปสู่กระบวนการด้านการออกแบบที่เหมาะสม จึงได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์และแนวคิดด้านการออกแบบไว้ดังต่อไปนี้ (ดูแผนที่ 4.18 ประกอบ)

**ความมุ่งหมายในการพัฒนาพื้นที่** คือ เพื่อส่งเสริมการใช้พื้นที่ย่านสีลมให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีความเคลื่อนไหวของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา ซึ่งสอดคล้องกับการเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก

**วัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่ คือ**

1. ปรับปรุงพื้นที่ด้านพาณิชยกรรมซึ่งเป็นแหล่งงานและแหล่งท่องเที่ยวหลักของกรุงเทพมหานครให้มีความน่าสนใจและสามารถดึงดูดการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการเป็นถนนคนเดิน
2. สนับสนุนพื้นที่ที่มีความเคลื่อนไหวของกิจกรรมตลอดเวลา โดยพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ภายในบล็อกให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง เพื่อรองรับผู้ใช้จากแหล่งงาน
3. ส่งเสริมให้มีพื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ซึ่งสามารถใช้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ รองรับการใช้งานจากนักท่องเที่ยว และบุคคลที่ทำงานในย่านสีลมและย่านสาทร

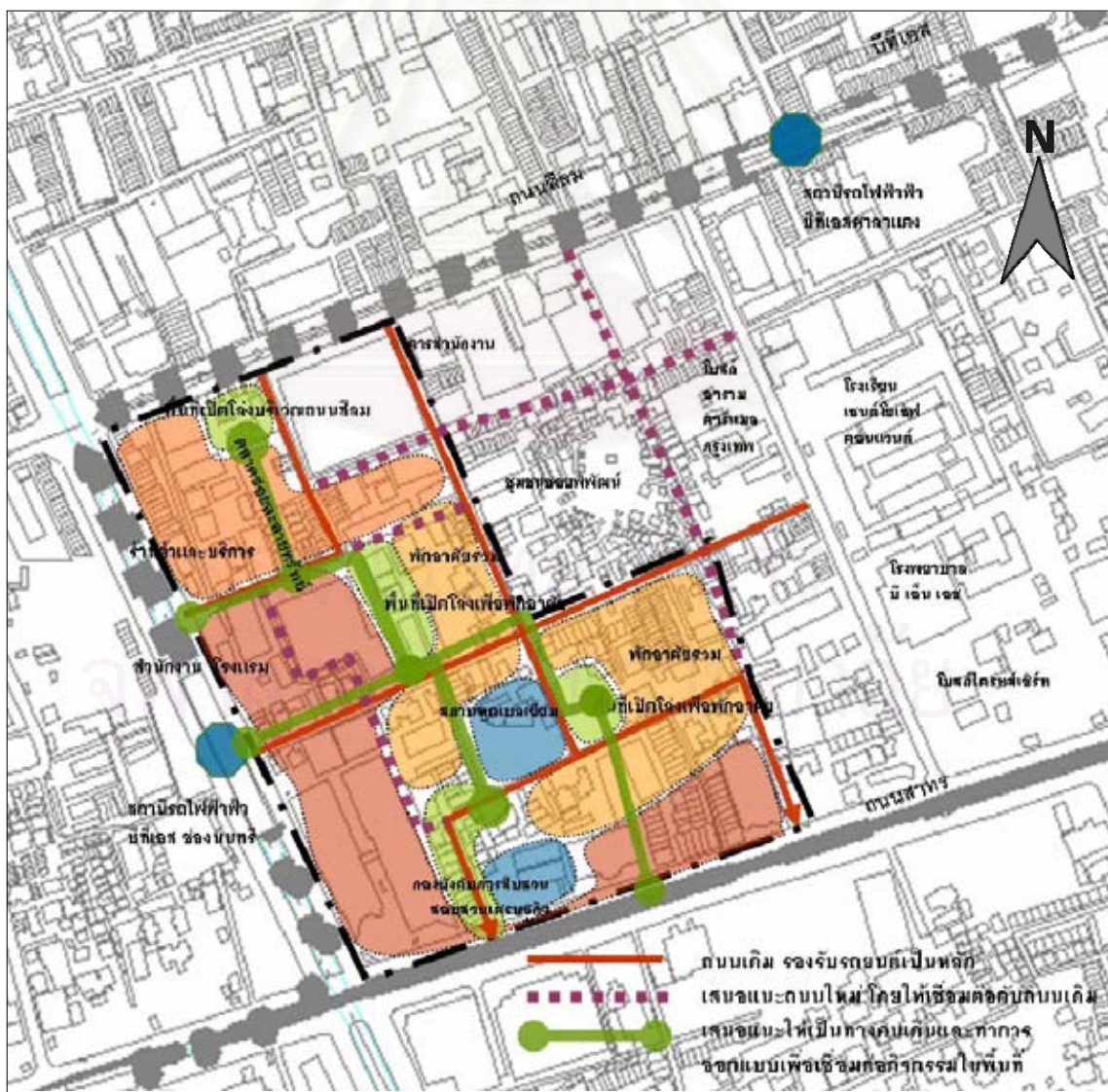


แผนที่ 4.19 แผนผังแสดงความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในการวางผังพื้นที่

**4.5 แนวความคิดในการวางผังและการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่**

แนวความคิดในการวางผังและออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ ได้คำนึงถึงความเหมาะสมของบริบทพื้นที่ ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลการวิเคราะห์ทั้งหมด โดยสามารถสรุปได้เป็น 4 แนวความคิด (ดูแผนที่ 4.19 ประกอบ) ต่อไปนี้

1. **ด้านการใช้ที่ดิน** ได้จัดกลุ่มกิจกรรมตามศักยภาพของที่ตั้งและการเข้าถึง โดยพื้นที่ริมถนนสายหลัก คือ ถนนสีลม ถนนสาทร และถนนนราธิวาส ได้สนับสนุนให้เป็นกิจกรรมด้านการค้าและการบริการเพื่อรองรับกลุ่มผู้ใช้ซึ่งเป็นพนักงานสำนักงานและนักท่องเที่ยว
2. **ด้านการสัญจร** ได้เชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยตัดถนนใหม่ให้เชื่อมต่อกับแนวถนนเดิม ซึ่งสามารถส่งเสริมให้สามารถใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มศักยภาพ และการพัฒนาทางเดินเท้าโดยการออกแบบปรับปรุง ให้มีบรรยากาศที่เหมาะสม จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง สามารถเชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อยภายในเมือง เพื่อเกิดการเชื่อมโยงของกิจกรรมต่างๆ
3. **ด้านสถาปัตยกรรม** ส่งเสริมให้ออกแบบอาคารที่สามารถรองรับการใช้งานหนาแน่นมาก เช่น โรงแรม อาคารชุด อพาร์ทเมนท์ เป็นต้น ส่งเสริมให้เป็นอาคารสูงและพื้นที่พื้นที่ว่างนอกอาคารมากขึ้นแต่ต้องคำนึงถึงเส้นขอบความสูงอาคารที่เป็นอยู่เพื่อรักษาเส้นขอบฟ้าให้สอดคล้องกับบริบทรอบข้าง อีกทั้งการสร้างเรื่องราวเดียวกันทางด้านกายภาพของกลุ่มอาคารในพื้นที่โดยพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น วัสดุ มวลอาคาร พื้นที่ระหว่างอาคาร การตกแต่งรูปด้าน เป็นต้น เพื่อสร้างความต่อเนื่องทางสายตา
4. **ด้านพื้นที่เปิดโล่ง** ส่งเสริมให้มีพื้นที่เปิดโล่งที่สามารถเชื่อมต่อกิจกรรมได้อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ทางเดิน ลานกิจกรรม ลานค้าขาย สวนสาธารณะชุมชน เป็นต้น



แผนที่ 4.20 สรุปภาพรวมของแผนผังแนวคิดในการวางผัง

## 4.6 แผนผังแนวคิดเพื่อไปสู่การออกแบบรายละเอียด

แผนผังแนวคิดเพื่อไปสู่การออกแบบรายละเอียด มีดังต่อไปนี้

### 4.6.1 แนวคิดด้านการใช้ที่ดิน

แนวคิดด้านการใช้ที่ดิน มีกรอบในการออกแบบโดยอาศัยการกำหนดค่า FAR, BCR, OSR. ในกิจกรรมแต่ละประเภท โดยจะนำเสนอรูปร่างและความสูงของอาคารให้เป็นแนวทางในการออกแบบต่อสถาปนิกที่เกี่ยวข้องต่อไป

การเสนอแนะด้านการใช้ที่ดิน คือ บริเวณริมถนนสีลม ได้เน้นการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่สอดคล้องกับการเป็นถนนคนเดินและมีกิจกรรมดึงดูดผู้ใช้พื้นที่จำนวนมาก คือ ตลาดละลายทรัพย์ ส่วนพื้นที่พาณิชย์กรรมประเภทอาคารสำนักงานนั้น ยังคงสนับสนุนให้อยู่บริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงที่เป็นสาธารณะ นอกจากนี้ การเสนอแนะให้พื้นที่ภายในบล็อกเป็นพื้นที่พักอาศัยนั้น เนื่องจากการสำรวจพื้นที่พบว่าปัจจุบันความต้องการด้านที่พักอาศัยในเมืองสูงจากกลุ่มคนซึ่งเป็นเข้ามาทำงานในพื้นที่เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และภายในบล็อกมีสถานทูตเบลเยียมที่ต้องการความเป็นส่วนตัว และการใช้ประโยชน์ที่ดินบางส่วนเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย ซึ่งควรสนับสนุนให้มีต่อไปในอนาคต เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมให้พื้นที่ที่มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา ซึ่งมีส่วนสำคัญมาจากการพักอาศัยของชุมชนซึ่งสร้างชีวิตชีวาให้พื้นที่ แต่การพัฒนาในอนาคต ต้องสามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากร และสอดคล้องกับกรอบการพัฒนาเมืองที่เน้นให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด (ดูแผนที่ 4.20 ประกอบ) นอกจากนี้การใช้ที่ดินของชุมชนอสังหาริมทรัพย์ได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่เพื่อสภาพแวดล้อมที่ดีในการอยู่อาศัย แต่จะไม่ลงลึกในรายละเอียด



แผนที่ 4.21 แนวคิดด้านการใช้ที่ดิน

#### 4.6.2 แนวคิดด้านการสัญจร

แนวความคิดในการวางระบบการสัญจร ถือเป็นระบบการวางผังที่สำคัญในการส่งเสริมการใช้พื้นที่ให้เต็มศักยภาพ เนื่องจากสาเหตุปัญหาของพื้นที่ที่ทรุดโทรม มาจากการเข้าถึงที่ไม่สะดวก จนไม่สามารถพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้ ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขปัญหาคือ ต้องวางระบบการสัญจรที่ต่อเนื่อง โดยสามารถเชื่อมต่อระบบภายในบล็อกและภายนอกบล็อกได้อย่างเหมาะสม

ทั้งนี้ การวางผังด้านระบบการสัญจร ได้เน้นระบบการเข้าถึงพื้นที่ที่ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สูงสุด โดยอาศัยการเชื่อมต่อจากระบบถนนเดิม และแบ่งลำดับศักยภาพใหม่ อีกทั้งยังคำนึงถึงระบบพื้นที่เปิดโล่งที่เหมาะสมกับบริบทของกิจกรรมรอบข้าง

โดยกระบวนการในการวางผัง ได้คำนึงถึงขนาดถนน และบทบาทของถนนแต่ละสายในพื้นที่ ให้สอดคล้องกับการใช้ที่ดินและมีความชัดเจนในลำดับศักยภาพของการเป็นสายหลัก-สายรอง (ดูแผนที่ 4.21 – 4.24 ประกอบ) คือ

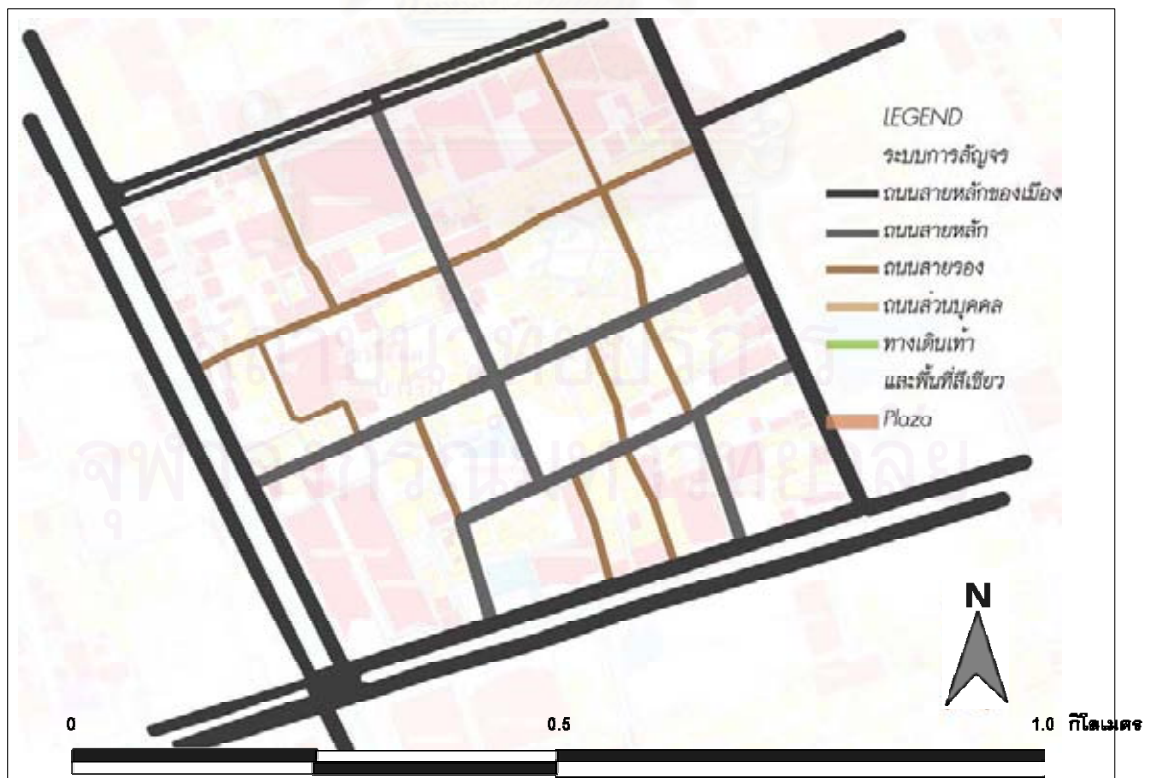
- พื้นที่การค้า ควรมีถนนที่รองรับการบริการของรถยนต์และรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ บริเวณริมถนนสีลม ถนนสาทร และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งส่งเสริมให้เป็นพาณิชยกรรม ดังนั้นการเข้าถึงต้องสะดวกรวดเร็วเพื่อรองรับการบริการสาธารณะ
- พื้นที่พักอาศัย ควรเน้นการเดินทางที่ปลอดภัยและมีความร่มรื่นเป็นหลัก และมีถนนที่เข้าถึงได้สะดวก เพื่อสนับสนุนการเข้าถึงของรถยนต์ ได้แก่ บริเวณภายในบล็อก ซึ่งส่งเสริมให้เป็นพักอาศัย การสัญจรต้องมีความเป็นส่วนตัวและมีความปลอดภัยต่อการเดินทางของผู้พักอาศัยซึ่งสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่อง



แผนที่ 4.22 ระบบถนนเดิมในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง



แผนที่ 4.23 ผังแนวคิดในการวางระบบถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง



แผนที่ 4.24 ผังแนวคิดในการวางระบบถนนสายรองในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง



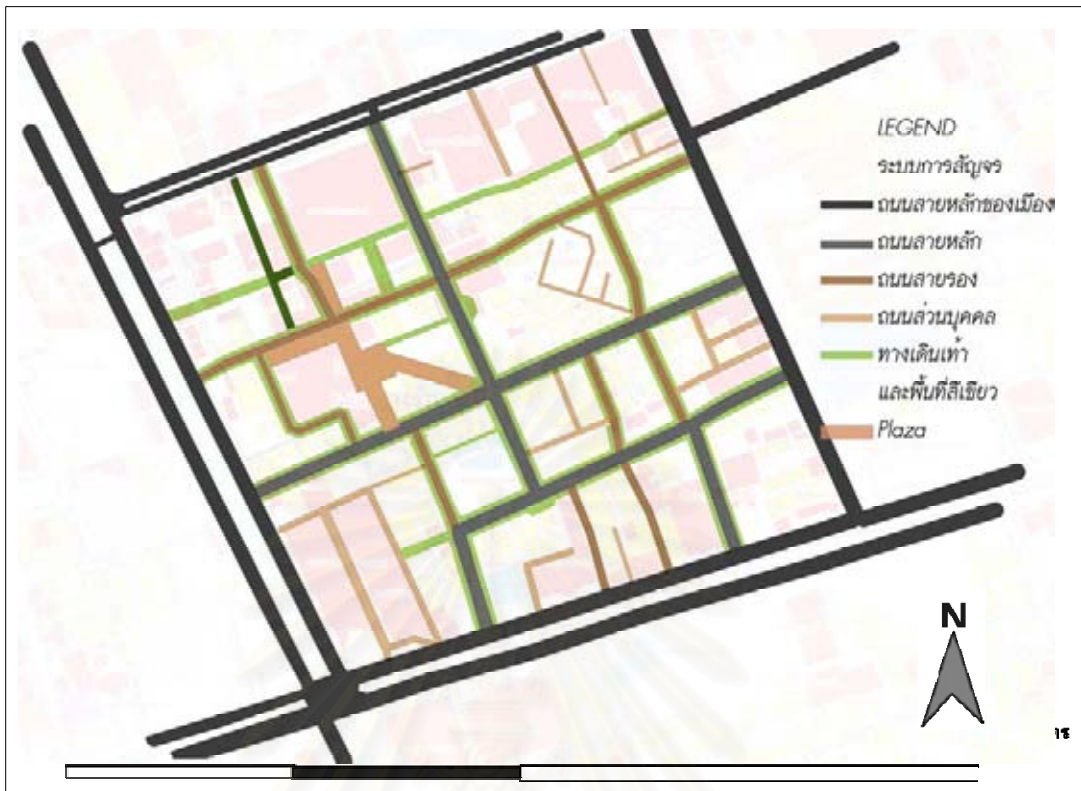


แผนที่ 4.25 ผังแนวคิดในการวางระบบถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง

#### 4.6.3 แนวคิดด้านการเชื่อมต่อกิจกรรมของทางเดินเท้าและพื้นที่เปิดโล่ง

นอกจากภาพรวมการใช้ที่ดินและการสัญจรแล้ว การคำนึงถึงระบบการเชื่อมต่อพื้นที่เปิดโล่งถือเป็นสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง เนื่องจากพื้นที่เปิดโล่งสามารถเชื่อมต่อกิจกรรมภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่ศึกษา และสามารถรองรับกิจกรรมสาธารณะภายนอกอาคารได้เป็นอย่างดี

โดยความต่อเนื่องของระบบพื้นที่เปิดโล่งนั้น ได้อาศัยการเชื่อมต่อการระบบถนนและระบบทางเดินเท้าที่ได้วางผังเบื้องต้น เพื่อเชื่อมต่อไปยังอาคารแต่ละประเภท โดยขนาดของพื้นที่เปิดโล่งที่เสนอแนะขึ้นมาใหม่ได้พิจารณาจากกลุ่มกิจกรรมภายในอาคารที่ได้เสนอแนะ เช่น ภายในบล็อก เสนอแนะให้มีพื้นที่เปิดโล่งเป็นสวนสาธารณะที่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างหลากหลาย ทั้งการค้าขายและการนันทนาการ ซึ่งรองรับกลุ่มผู้ใช้ที่ภายในอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์กรรม ตลาดละลาวยุโรปและอาคารพักอาศัยรวมระดับสูง (ดูแผนที่ 4.25 – 4.26 ประกอบ)



แผนที่ 4.26 ผังแนวคิดในการเชื่อมต่อระบบทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง

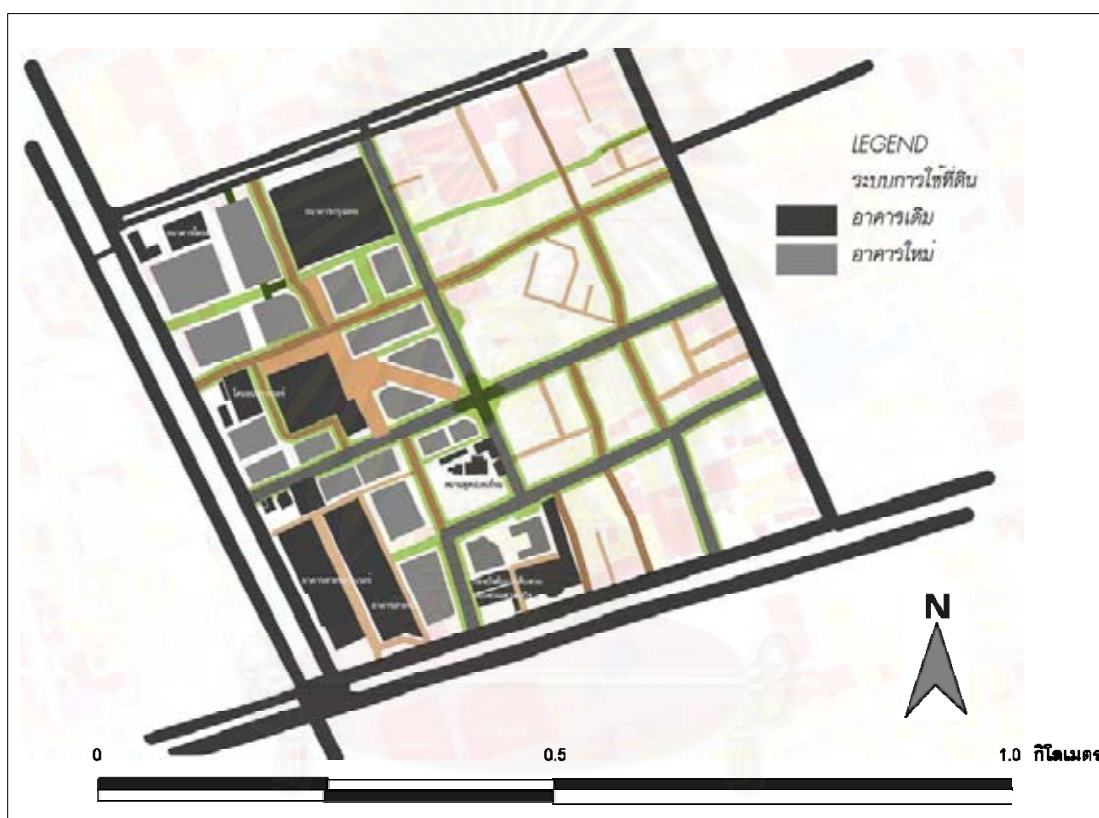


แผนที่ 4.27 ผังแนวคิดในการเชื่อมต่อระบบพื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง

#### 4.6.4 แนวคิดด้านการวางระบบอาคารและกิจกรรมในอาคารของพื้นที่ศึกษา

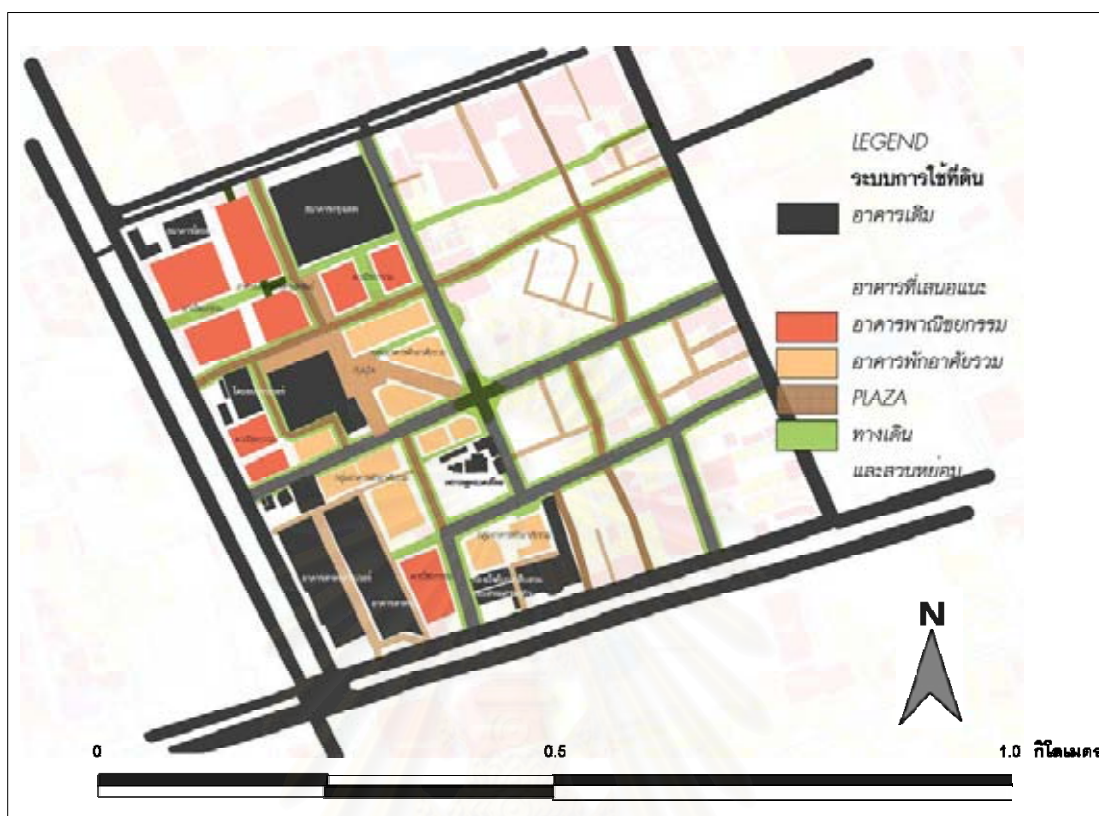
แนวความคิดในการวางผังด้านกิจกรรมในอาคาร ได้พิจารณาจากการวิเคราะห์ กลุ่มการใช้ที่ดิน และแนวโน้มในการพัฒนาเมือง ซึ่งสรุปได้ว่าที่ดินริมถนนสายหลักระดับเมืองเป็นกิจกรรมพาณิชยกรรม ส่วนที่ดินภายในบล็อก มีแนวโน้มและศักยภาพในการเป็นอาคารพักอาศัยระดับสูง

โดยการออกแบบด้านสถาปัตยกรรม ควรออกแบบอาคารให้มีความเป็นสากลแต่ผสมผสานความเป็นไทย และกลุ่มอาคารแต่ละกลุ่ม ต้องมีพื้นที่เปิดโล่งที่มีความปิดล้อม เพื่อประสิทธิภาพในการใช้งาน (ดูแผนที่ 4.27 – 4.28 ประกอบ)



แผนที่ 4.28 ระบบการวางผังอาคารในอนาคต

และจากการพิจารณาพื้นที่ศึกษา นำไปสู่แนวความคิดในการออกแบบ ได้กำหนดพื้นที่ในการออกแบบ มีเนื้อที่ 85 ไร่ จากพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 203 ไร่ เหตุผลที่จำกัดพื้นที่การออกแบบเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาในเชิงธุรกิจและเจ้าของที่ดินมีพื้นที่แปลงที่ดินแปลงใหญ่และมีเจ้าของมีจำนวนไม่มาก อีกทั้งการใช้งานในพื้นที่ที่เลือกสำหรับการออกแบบมีกลุ่มผู้ใช้และกิจกรรมที่หลากหลาย รวมทั้งใกล้ node การเดินทางของระบบขนส่งมวลชนไฟฟ้า (BTS สถานีช่องนนทรี และศาลาแดง)



แผนที่ 4.29 การกำหนดกลุ่มกิจกรรมอาคารในอนาคต

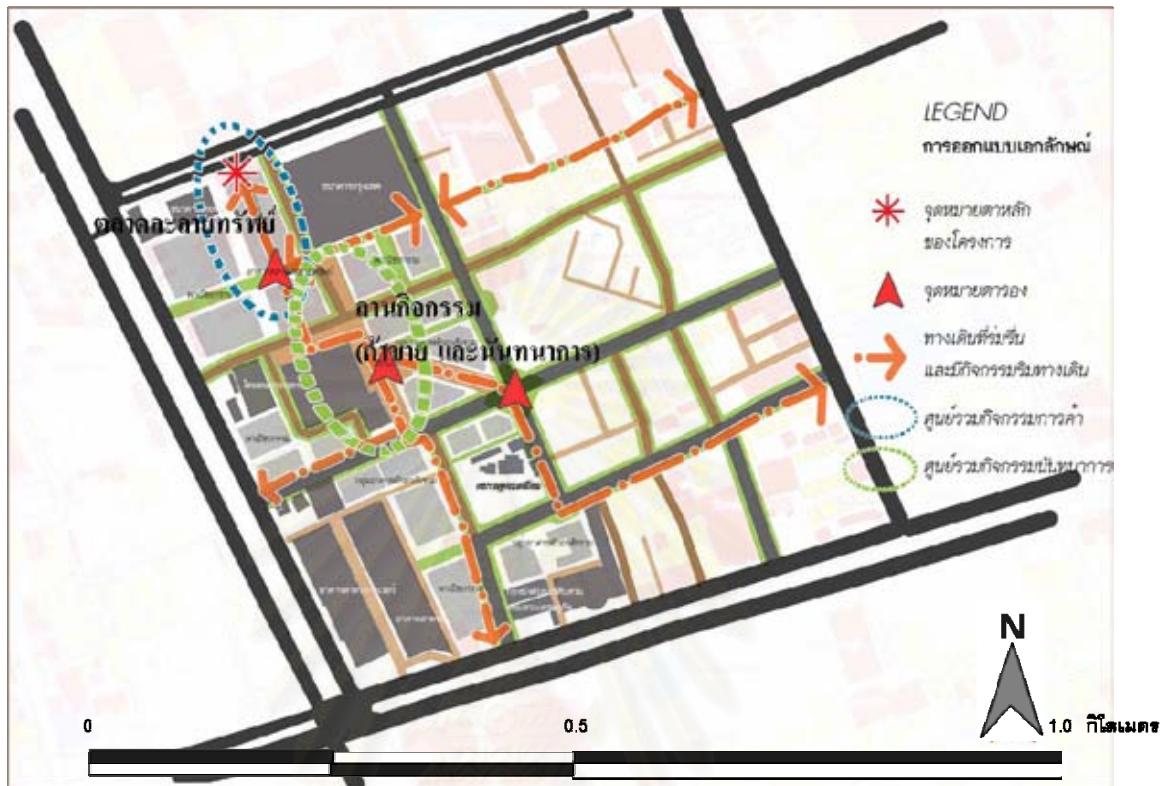
#### 4.6.5 แนวคิดด้านการวางระบบจินตภาพของพื้นที่ศึกษา

นอกจากระบบการวางผังทั่วไปที่เหมาะสมกับระบบเมืองแล้ว แนวความคิดในการออกแบบที่สามารถสร้างเอกลักษณ์เฉพาะตัวให้พื้นที่ คือ แนวความคิดในการวางระบบจินตภาพ โดยการวางระบบจินตภาพของโครงการ ได้เน้นให้เกิดการรับรู้และเอกลักษณ์เฉพาะตัวของพื้นที่ โดยมีจุดหมายตาซึ่งสามารถรับรู้ได้จากถนนสี่ลม เข้ามาสู่ตลาดละลายทรัพย์ และเชื่อมต่อไปยังลานกิจกรรมภายในบล็อกที่มีการออกแบบภูมิทัศน์ให้สวยงาม (ดูแผนที่ 4.29 ประกอบ)

องค์ประกอบของจินตภาพที่เสนอแนะ เพื่อสร้างความเด่นชัดให้พื้นที่ คือ

- **จุดหมายตาหลัก** เนื่องจากพื้นที่ขาดองค์ประกอบที่สร้างการรับรู้แก่ผู้ใช้พื้นที่ ดังนั้นการสร้างจุดหมายตาจึงเป็นส่วนสำคัญในการออกแบบที่สร้างเอกลักษณ์เฉพาะตัวให้พื้นที่ โดยการเสนอแนะครั้งนี้ ได้กำหนดจุดหมายตาหลักให้อยู่บริเวณทางเข้าตลาดละลายทรัพย์
- **จุดหมายตารอง** ควรเป็นบริเวณที่ต่อเนื่องจากจุดหมายตาหลัก โดยเชื่อมต่อโดยทางเดินเท้าภายในพื้นที่ เพื่อเป็นจุดนำสายตาในการเดินเชื่อมต่อกิจกรรม
- **เส้นทางสัญจร** เสนอแนะให้เน้นทางสัญจรสาธารณะที่มีความร่มรื่น โดยอาศัยความต่อเนื่องของพืชพรรณทางภูมิทัศน์

- ย่านกิจกรรม เสนอแนะเป็นย่านกิจกรรมหลักสาธารณะ 2 ย่าน คือ 1) ย่านการค้าชอยละลายทรัพย์ และ 2) ย่านค้าขายและนันทนาการภายในบล็อก



แผนที่ 4.30 การกำหนดระบบจินตภาพของพื้นที่ศึกษา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.7 สรุปโปรแกรมในการวางผังและออกแบบพื้นที่

จากการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาเพื่อการวางผังทั้งหมด 203 ไร่ ได้นำเกณฑ์ กฎระเบียบมาตรฐาน รวมถึงมาตรฐาน ข้อควบคุมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ในการนำมาคิดคำนวณพื้นที่ออกแบบในอนาคต ให้มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร สามารถสรุปเป็นพื้นที่เพื่อการออกแบบเป็นจำนวน 85 ไร่ ตามเหตุผลดังที่ได้กล่าวไว้ใน ข้อ 4.6.4 ซึ่งคำนวณพื้นที่แยกเป็นกลุ่มกิจกรรมและกลุ่มผู้ใช้ตามแนวคิดที่ระบุไว้ในข้อ 4.6.3 และ 4.6.4 ได้ดังตาราง 4.1 ประกอบ

ตาราง 4.1 พื้นที่ใช้สอยโครงการในอนาคต

กลุ่มกิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	พื้นที่(ไร่)	สัดส่วน (%)
1. พื้นที่พาณิชยกรรม	(ประโยชน์ใช้สอยเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจระดับเมือง)	(35.0)	(41.2)
1.1 พื้นที่พาณิชยกรรมหลัก ริมถนนสีลม	- อาคารสำนักงาน - ตลาดค้าปลีก	18.20	21.4
1.2 พื้นที่พาณิชยกรรมรอง ริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสาทร	- อาคารสำนักงาน - โรงแรม - ร้านค้า	16.80	19.8
2. พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง	(ประโยชน์ใช้สอยเพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรและส่งเสริมให้พื้นที่มีการใช้งานอยู่ตลอดเวลา) - อาคารพักอาศัยรวมระดับสูง	10.70	12.5
3. พื้นที่สาธารณูปการเดิม	- โบสถ์อารามคาร์แมลกรุงเทพ - สถานทูตเบลเยียม - กองบังคับการสืบสวนสอบสวนเศรษฐกิจ	9.80	11.5
4. พื้นที่เปิดโล่ง	(ประโยชน์ใช้สอยรองรับกิจกรรมสาธารณะภายนอกอาคาร)	(11.50)	(13.7)
4.1 พื้นที่เปิดโล่งเพื่อการค้าขาย	PLAZA	2.70	3.2
4.2 พื้นที่เปิดโล่งเพื่อการ นันทนาการของชุมชน	สวนหย่อม สวนสาธารณะ	8.80	10.5
5. ระบบการสัญจรภายในพื้นที่	(ประโยชน์ใช้สอยเพื่อการสัญจรภายในพื้นที่และเชื่อมต่อบริเวณสัญจรในเมือง)	(18.00)	(21.1)
5.1 ถนนหลักและรอง	ถนนเพื่อการสัญจรของรถยนต์	10.75	12.6
5.2 ทางเดินเท้า	ทางเดินเท้าสำหรับผู้ใช้พื้นที่	7.25	8.5
รวม	(พื้นที่ออกแบบ )	85	100

ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากการวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยโครงการ จึงนำมาสู่การคาดการณ์ผู้ใช้โครงการในอนาคต ซึ่งมีแนวทางในการคาดการณ์โดยกำหนดจากขอบเขตความสามารถในการรองรับผู้ใช้ของพื้นที่ออกแบบทั้งหมด คือพื้นที่ออกแบบ 85 ไร่ มีที่ตั้งในผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครให้เป็นสีแดง ซึ่งหมายถึง พื้นที่พาณิชยกรรม และการศึกษาในครั้งนี ได้เสนอแนะรายละเอียดการออกแบบให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัยในย่านศูนย์กลางเมือง โดยข้อกำหนดการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมได้กำหนดให้ความหนาแน่นของประชากรอยู่ในระดับ 80-120 คน/ไร่ ดังนั้นจำนวนประชากรที่คาดการณ์จึงมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 6,800 – 10,200 คน ซึ่งรายละเอียดในการคาดการณ์ ได้แสดงในตาราง 4.2 ดังต่อไปนี้

ตาราง 4.2 ข้อกำหนดการใช้ที่ดินในผังเมืองรวมที่ใช้ในการออกแบบ

กลุ่มกิจกรรม	ข้อกำหนดด้านผังเมือง		กลุ่มผู้ใช้	เกณฑ์ในการกำหนดประชากร
	FAR	OSR		
1. พื้นที่พาณิชยกรรมหลัก (35 ไร่)	10	5	- พนักงานบริษัทในสำนักงาน ย่านสีลม - ผู้มาติดต่อประสานงานในสำนักงาน - นักท่องเที่ยว	80-120 คน/ไร่
2. พื้นที่พาณิชยกรรมรอง และพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง (10.7 ไร่)	10	4.5	- พนักงานบริษัทในสำนักงาน ย่านสีลม - ชุมชนพักอาศัย	80-120 คน/ไร่
3. พื้นที่สาธารณูปการ (9.8 ไร่)	6	3	- พนักงานในสำนักงาน - ผู้มาติดต่อราชการ	ไม่กำหนด
4. พื้นที่เปิดโล่ง (11.5 ไร่)	1	7	- พนักงานบริษัทและสำนักงาน - ผู้มาติดต่องานในย่าน - ชุมชนพักอาศัย - นักท่องเที่ยว	0.5 – 1.8 ไร่/1,000 คน
5. ระบบการสัญจรภายในพื้นที่ (18.0 ไร่)	-	-	- พนักงานบริษัทและสำนักงาน - ผู้มาติดต่องานในย่าน - ชุมชนพักอาศัย - นักท่องเที่ยว	ไม่กำหนด

ที่มา: ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549, ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

#### 4.8 แนวทางการศึกษาเพื่อการออกแบบพื้นที่ศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ มีแนวคิดหลักเพื่อพัฒนาพื้นที่ย่านสีลมให้เหมาะสมแนวโน้มในการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและสามารถแก้ไขปัญหาการใช้ที่ดินไม่เต็มศักยภาพ ซึ่งศาสตร์ด้านการออกแบบชุมชนเมืองต้องคำนึงถึงความสัมพันธ์ของระหว่างพื้นที่ว่างนอกอาคารและรูปร่างของอาคารที่ส่งเสริมการเป็นเมืองน่าอยู่ ดังนั้นจึงได้มีการนำเสนอทางเลือกในการออกแบบ เพื่อประกอบการสังเคราะห์ข้อมูลก่อนนำเสนอรายละเอียดการออกแบบทั้งหมดต่อไป โดยการศึกษาในครั้งนี้ (ดูแผนที่ 4.30 ประกอบ) ได้เสนอตารางการใช้พื้นที่โดยการคิดค่า FAR =10 ,OSR=3 ตามเกณฑ์ผังเมืองรวมกรุงเทพ พ.ศ. 2549 ดังตารางที่ (1) และตารางการใช้พื้นที่โดยกำหนดค่า OSR ที่ต่างกัน แต่ยังคง FAR =10 ดังตารางที่ (2)

ตารางที่ (1) การใช้พื้นที่โดยการคิดค่า FAR =10 ,OSR=3

Zone	ขนาดแปลงที่ดิน(ตร.ม.)	FAR	พื้นที่อาคารรวม (ตร.ม.)	OSR	พื้นที่ดิน		จำนวนชั้น
					พื้นที่ว่าง (ตร.ม.)	พื้นที่อาคารคลุมดิน(ตร.ม.)	
A พาณิชย์กรรมหลัก	20,008	10	200,080	3	6,002	14,006	14
B พาณิชย์กรรมรองและพักอาศัยหนาแน่นสูง	17,275	10	172,750	3	5,182	12,093	14
C พักอาศัยหนาแน่น	16,552	10	165,520	3	4,965	11,587	14

การคิดคำนวณพื้นที่ โดยให้ค่า FAR =10 และ OSR=3 ตามเกณฑ์ของผังเมืองรวมกรุงเทพ พ.ศ. 2549

ตารางที่ (2) การใช้พื้นที่โดยการคิดค่า FAR =10 , OSR=4 , 4.5 , 5

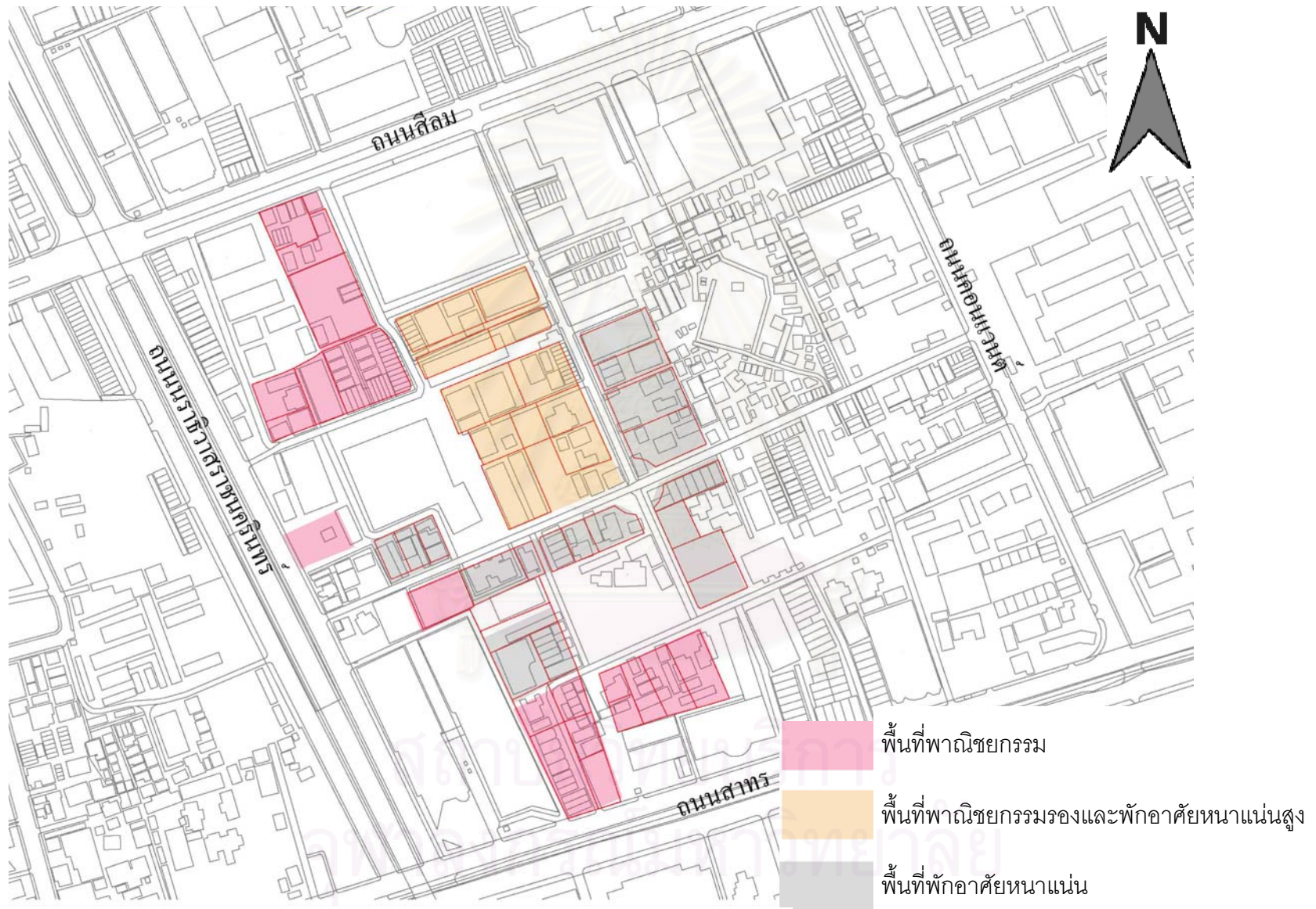
Zone	ขนาดแปลงที่ดิน(ตร.ม.)	FAR	พื้นที่อาคารรวม (ตร.ม.)	OSR	พื้นที่ดิน		จำนวนชั้น
					พื้นที่ว่าง (ตร.ม.)	พื้นที่อาคารคลุมดิน (ตร.ม.)	
A พาณิชย์กรรมหลัก	20,008	10	200,080	5	10,004	10,004	20
B พาณิชย์กรรมรองและพักอาศัยหนาแน่นสูง	17,275	10	172,750	4.5	7,773	9,502	18
C พักอาศัยหนาแน่น	16,552	10	165,520	4	6,620	9,932	16

ตารางเทียบการใช้ OSR ที่ต่างกันเพื่อทราบพื้นที่ว่างรอบอาคารและค่า FAR เพื่อการกำหนดความสูงของอาคารโดยสอดคล้องตามเกณฑ์ของผังเมืองรวมกรุงเทพ พ.ศ. 2549

หมายเหตุ : FAR หมายถึง อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 10 : 1

OSR หมายถึง อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม





แผนที่ 4.31 แสดงแปลงที่ดินและเสนอประเภทการใช้ที่ดิน

#### 4.8.1 แผนผังแนวทางการศึกษาเพื่อการออกแบบ

จากตาราง 4.3 และตาราง 4.4 นำไปสู่แนวทางการศึกษา 2 แนวทาง โดยพิจารณาระบบการวางผัง ทั้ง 2 มิติและ 3 มิติ ประกอบด้วย ระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบการสัญจรของรถยนต์ ระบบการสัญจรของคนเดินเท้า ความเหมาะสมของสัดส่วนพื้นที่เปิดโล่งกับกลุ่มอาคาร ความสูงและรูปร่างของอาคาร รวมถึงบรรยากาศของพื้นที่ว่างสาธารณะนอกอาคาร ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้นำเสนอในตาราง 4.3 ดังต่อไปนี้

ตาราง 4.3 แนวคิดของแผนผังในการออกแบบ

ประเด็นในการศึกษา ด้านการวางผังและออกแบบ	แนวทางการศึกษาที่ 1	แนวทางการศึกษาที่ 2
1. ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	การใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม จะเป็นในลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ทั้งทางด้านพาณิชย์กรรมและอยู่อาศัย ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด โดยเน้นกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม แหล่งงาน และพักอาศัย มีที่ตั้งที่เหมาะสมและเข้าถึงได้สะดวกจากถนนสายหลัก	
2. ด้านระบบการสัญจร	สร้างความเชื่อมโยงให้กับพื้นที่ เพื่อความสะดวกในการเดินทาง โดยการเชื่อมต่อจากถนนเดิม และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางโดยจะเน้นการสัญจรของคนเป็นหลัก เพื่อให้คนผู้เข้ามาใช้พื้นที่สามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดและมลภาวะในชุมชนได้	
3. ด้านระบบพื้นที่เปิดโล่งนอกอาคาร	พื้นที่เปิดโล่งนอกอาคารเกิดจากระยะร่นและกฎหมายควบคุมตามข้อบัญญัติกรุงเทพ เรื่องควบคุมอาคาร ลักษณะที่ว่างจะเป็นลักษณะที่ใครที่มัน ไม่นำการใช้งานร่วมกัน เนื่องจากคิดพื้นที่เปิดโล่งจากแปลงที่ดินที่ไม่ได้รวมแปลง คือแปลงที่ดินใครเท่าไร คิดที่ว่างตามแปลงที่ดินนั้นๆ	พื้นที่เปิดโล่งนอกอาคารเกิดจากผังเมืองรวมกรุงเทพและข้อบัญญัติกรุงเทพ เรื่องควบคุมอาคาร เกี่ยวกับระยะถอยร่นและกฎหมายควบคุมอาคาร โดย เน้นเรื่องที่ว่างสาธารณะที่ใช้ร่วมกันจึงเกิดการรวมแปลงขึ้นเพื่อให้ได้พื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีที่ว่างในการใช้งานร่วมกันเพิ่มขึ้นมากกว่าแนวทางการศึกษาที่ 1

ประเด็นในการศึกษา ด้านการวางผังและออกแบบ	แนวทางการศึกษาที่ 1	แนวทางการศึกษาที่ 2
4. ด้านรูปแบบอาคารและการ รับรู้พื้นที่	รูปแบบอาคารเป็นลักษณะทรงเหลี่ยม ตามรูปแบบอาคารทั่วไปจัดวางอาคาร ตรามแนวนอน ไม่เน้นการจัดวาง อาคารเป็นกลุ่ม ที่ดินแปลงใครแปลง มัน พื้นที่ในการก่อสร้างอาคารจึงไม่ ใหญ่มาก ความสูงอาคารเป็นไปตาม การคำนวณค่า FAR ของทางผัง เมืองกรุงเทพ มีความสูงประมาณ 14 ชั้น ลักษณะอาคารดีกว่าแบบที่ 2 เนื่องจากไม่เน้นที่ว่างสาธารณะนอก อาคาร อาคารจึงมีพื้นที่ปกคลุมดินมาก แต่ที่ว่างนอกอาคารมีน้อย ทำให้การ รับรู้พื้นที่โครงการ ไม่เด่นชัด รวมทั้ง ลักษณะอาคารเป็นแบบทรงแท่งเหลี่ยม ธรรมดา ทำให้เมื่อเข้าไปในพื้นที่รู้สึกไม่ โล่ง และ อึดอัดในบางช่วงที่มีตึกสูง บริเวณริมถนน เนื่องจากไม่มีที่ว่างช่วย เปิดมุมมองให้กับพื้นที่	รูปแบบอาคารคำนึงถึงการจัด วางอาคารเพื่อการระบายอากาศ และรับแสง เสนอลักษณะทรง โค้งหรือเว้าที่ว่างเพื่อเปิดมุมมอง ให้กับพื้นที่ เน้นขึ้นอาคาร ในทางสูง เนื่องจากต้องการ พื้นที่ว่างที่มีที่ว่างเพิ่มขึ้น ลักษณะ อาคารในแบบที่ 2 จึงปรับสูงกว่า แบบที่ 1 ความสูงประมาณ 16-20 ชั้นแต่ผลที่ได้คือเกิด พื้นที่ว่างระหว่างอาคารมากขึ้น ส่วนในเรื่องความสูงดูบริบท โดยรอบประกอบเพื่อคำนึงถึง ความหนาแน่น โดยการปรับ ลดระดับอาคารให้เหมาะสมกับ พื้นที่อาคารโดยรอบ เน้นบริเวณ ติดถนนสาธารณะควรลดทอน มวลอาคารและควบคุมความสูง เพื่อช่วยเปิดมุมมองให้กับพื้นที่

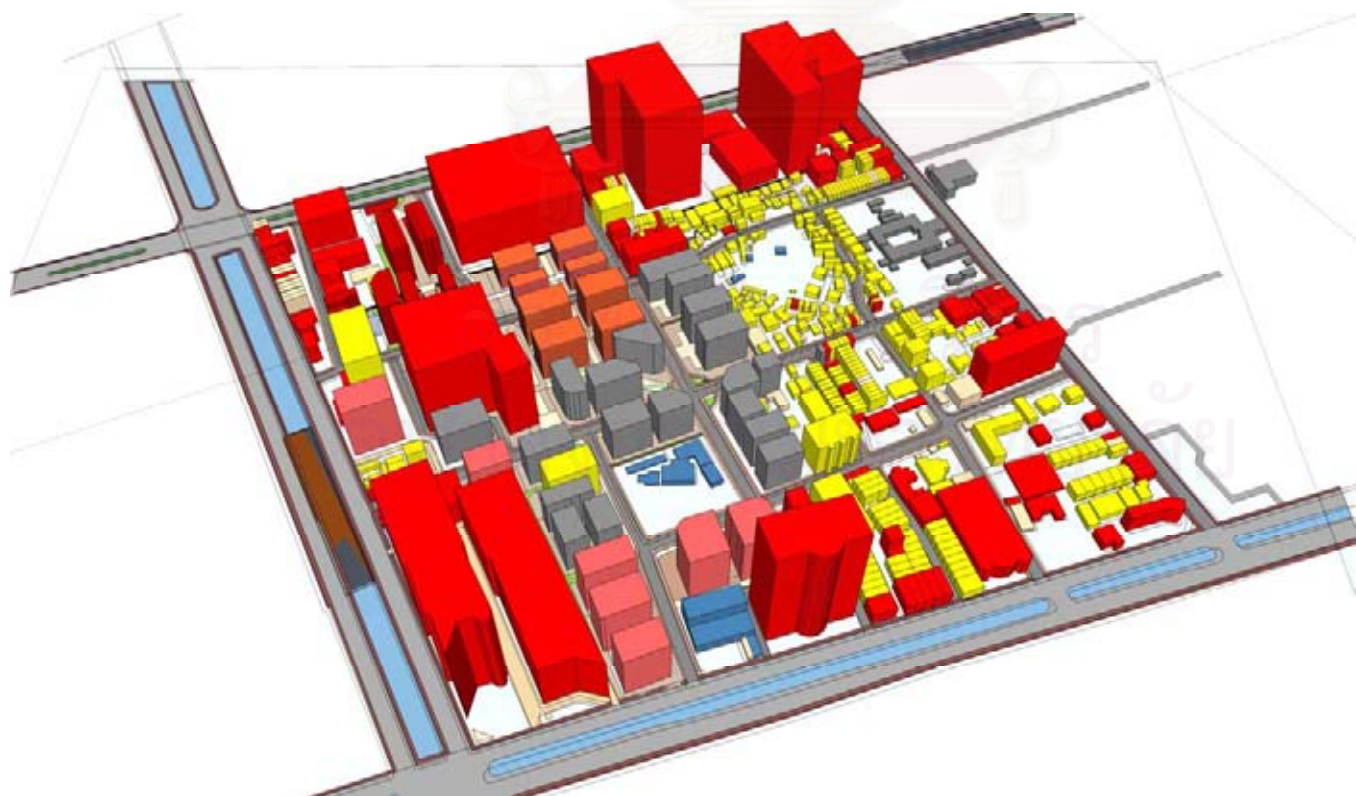
จากตารางรายละเอียดดังกล่าว จากการศึกษาในแนวทางที่ 1 และแนวทางที่ 2 จะเห็นได้ว่า

**แนวทางที่ 1** ศึกษาการคิดพื้นที่ว่างรอบอาคารและความสูงอาคารของแต่ละแปลง เสนอเรื่องกำหนดความสูง  
โดย FAR = 10 เนื่องจากเงื่อนไขเดิมที่ของผังเมืองรวมกรุงเทพ พ.ศ. 2549 อาคารมีความสูงประมาณ 14 ชั้น  
ส่วนพื้นที่ว่าง กำหนดค่า OSR ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 ลักษณะที่ว่างเกิดขึ้นในพื้นที่ เป็นที่ว่างระหว่างอาคารที่  
เกิดขึ้นตามแนวนอน ทำให้ไม่เปิดมุมมองแก่พื้นที่และรู้สึกอึดอัดเมื่อเข้าไปใช้งาน

**แนวทางที่ 2** เนื่องจากมีการรวมแปลง ทำให้มวลอาคารเพิ่มขึ้น อีกทั้งที่ว่างระหว่างอาคารมีการรวมพื้นที่ทำให้เกิด  
เกิดเป็นพื้นที่ขึ้นใหญ่มากขึ้น ทำให้พื้นที่ที่มีการเปิดมุมมองมากขึ้นไม่รู้สึกอึดอัดเมื่อเข้าไปใช้งานในพื้นที่ ส่วน  
เรื่องกำหนดความสูงอาคารใช้การวิเคราะห์ ตามแนวความคิดส่งเสริมให้เป็นอาคารสูงและพื้นที่พื้นที่ว่าง  
นอกอาคารมากขึ้นแต่ต้องคำนึงถึงเส้นขอบความสูงอาคารที่เป็นอยู่เพื่อรักษาเส้นขอบฟ้าให้สอดคล้องกับบริบท  
รอบข้าง ทำให้เสนอจำนวนชั้นคิดตาม FAR = 10 จะได้ความสูง 16-20 ชั้น และค่า OSR = 4 , 4.5 และ 5 จะ  
เห็นได้ว่ามีพื้นที่ว่างเพิ่มมากขึ้นโดยไม่ต้องลดพื้นที่ใช้สอยอาคาร ทำให้พื้นที่มีคุณภาพที่ดีกว่าแนวทางการ  
การศึกษาที่ 1



แผนที่ 4.32 แสดงผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 1 ในลักษณะ 2 มิติ



ภาพที่ 4.4 บรรยากาศของผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 1 ในลักษณะ 3 มิติ



แผนที่ 4.33 แสดงผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 2 ในลักษณะ 2มิติ



ภาพที่ 4.5 บรรยากาศของผังแนวทางการศึกษาแบบที่ 2 ในลักษณะ 3มิติ

#### 4.8.2 สรุปประเด็นแนวคิดในการศึกษา

จากรายละเอียดของผังทางเลือกทั้งหมด ได้นำมาสู่การเปรียบเทียบผังทางเลือก เพื่อการนำรายละเอียดการออกแบบ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตาราง 4.4 การเปรียบเทียบผังแนวทางการศึกษา

ประเด็นในการศึกษา	แนวทางการศึกษาที่ 1	แนวทางการศึกษาที่ 2
1. ด้านการวางรูปแบบอาคาร	การวางกลุ่มอาคารเป็นการออกแบบเพื่อความคุ้มค่าของราคาที่ดินแต่ขาดการคำนึงถึงพื้นที่โล่งระหว่างกลุ่มอาคารให้มีความเชื่อมต่อกัน ในบางจุด ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของพื้นที่โล่งระหว่างอาคาร	การวางรูปแบบอาคารคำนึงถึงเรื่องที่โล่ง และกิจกรรมเพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่โล่งระหว่างกลุ่มอาคารแต่ละอาคารและสามารถใช้เป็นจุดเชื่อมต่อกิจกรรมและพื้นที่พักผ่อนของคนในกลุ่มอาคารแต่ละกลุ่มด้วย
2. ด้านความต่อเนื่องของทางเดินเท้าและลานโล่ง	เนื่องจากอาคารไม่ได้จัดวางให้เกิดลานโล่งระหว่างอาคารมากนัก ความต่อเนื่องของเท้าและลานโล่งจึงมีน้อย	กำหนดให้มีพื้นที่ที่เป็นระยะรันจากตัวถนนพอสมควรเพื่อใช้พื้นที่ด้านหน้ากลุ่มอาคารเป็นพื้นที่ทางเดินเพื่อเชื่อมต่อกับกลุ่มอาคารข้างเคียงและลานโล่งที่เชื่อมถึงกันได้สะดวก
3. ด้านความเหมาะสมของทิศทางแดดกับอาคาร	การวางอาคารขาดการคำนึงถึงทิศทางแดด	ตำแหน่งจัดวางตัวอาคารคำนึงถึงเรื่องทิศทางแสงแดดเพื่อร่มเงาที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ในการเข้ามาใช้งานและทำกิจกรรม
4. ด้านความเหมาะสมของการระบายอากาศระหว่างกลุ่มอาคาร	กลุ่มอาคารจัดวางตามแนวถนนขาดที่เปิดโล่งระหว่างอาคารที่ใช้ร่วมกัน ทำให้การระบายอากาศระหว่างกลุ่มอาคารไม่ดีเท่าที่ควร	พื้นที่โล่งระหว่างกลุ่มอาคารที่มีการใช้งานร่วมกัน ทำให้เกิดที่โล่งที่มีลักษณะกว้าง การระบายอากาศระหว่างอาคารจึงเกิดได้ดีกว่า
5. ด้านการสร้างเอกลักษณ์ให้พื้นที่	พื้นที่เป็นแบบเรียบง่ายไม่มีการสร้างจุดเด่นให้กับพื้นที่โล่ง ทำให้พื้นที่ไม่มีเอกลักษณ์ จุดจำยาก	การจัดให้มีจุดสังเกตสามารถจดจำได้ง่ายในพื้นที่โล่ง เป็นการสร้างเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่ง่ายต่อการจดจำตำแหน่งต่างๆ ในพื้นที่และไม่หลงทิศ โดยการจัดให้มีจุดเด่นบริเวณแยกต่างๆ

จากแนวทางการศึกษาทั้ง 2 แบบ จะเห็นได้ว่าแบบแรกไม่เน้นเรื่องที่ว่างสาธารณะ ไม่มีการรวมแปลงพื้นที่ที่มีเท่าไรขึ้นอาคารตามพื้นที่แปลงที่เป็นอยู่ ไม่มีการจัดกลุ่มอาคารเนื่องจากพื้นที่แปลงไม่ใหญ่มาก ทำให้พื้นที่ที่ว่างสาธารณะแต่ละแปลงแยกกันไม่ต่อเนื่อง การใช้งานเพื่อกิจกรรมมีน้อย ส่วนแนวทางการศึกษาที่ 2 เน้นในเรื่องที่ว่างสาธารณะที่สามารถใช้ร่วมกัน และรูปแบบการจัดกลุ่มอาคารเพื่อเปิดมุมมองให้กับพื้นที่รวมทั้งการลดทอนมวลอาคารในส่วนที่ติดถนนสาธารณะเพื่อกลมกลืนกับความสูงอาคารที่เป็นอยู่เดิมในพื้นที่ ทำให้สามารถสรุปแนวทางการศึกษาที่เหมาะสมกับพื้นที่คือแนวทางการศึกษาที่ 2 ซึ่งจะสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาในบทที่ 2 ว่าด้วยแนวคิดการปรับปรุงศูนย์กลางเมืองนำไปสู่การเสนอแนวทางการออกแบบรายละเอียดต่อไป

### สรุปขอบเขตในการนำเสนอรายละเอียดโครงการ

จากการวิเคราะห์โปรแกรมทั้งหมด สามารถสรุปขอบเขตในการนำเสนอรายละเอียดด้านการออกแบบ ซึ่งจะแสดงในบทที่ 5 ต่อไป ได้ดังต่อไปนี้

1. แผนผังโครงการ (MASTER PLAN)
2. รายละเอียดการออกแบบ (DESIGN GUIDELINES)
  - (1) แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ตลาดละลายทรัพย์
  - (2) แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมรองและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง
  - (3) แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมริมถนนสาทร
3. แนวทางการนำแผนผังไปปฏิบัติ ได้แก่
  - (1) แผนผังแสดงลำดับก่อนหลังในการนำไปปฏิบัติ
  - (2) รายละเอียดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
  - (3) กระบวนการในการนำแผนผังไปปฏิบัติจริง



## บทที่ 5

### แนวทางการพัฒนาพื้นที่และการออกแบบโครงการ

ในบทนี้ เป็นการนำเสนอรายละเอียดของการออกแบบจากทางเลือกที่กล่าวไว้ในบทที่ 4 ซึ่งมีที่มาจาก การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาและความต้องการต่างๆ ของชุมชน โดยมีแนวทางการออกแบบเพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้เหมาะสมกับการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพ และส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ โดยการพัฒนาพื้นที่ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า เกิดประโยชน์สูงสุดและมีการใช้งานแบบผสมผสาน สอดคล้องกับกิจกรรมของผู้ใช้พื้นที่ เพื่อเหมาะกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่ย่านสีลมทั้งใน ด้านแหล่งงานและที่พักอาศัย ต่อไปในอนาคต

#### 5.1 วัตถุประสงค์ในการออกแบบ

- 1) เพื่อจัดการระบบการใช้ที่ดิน โดยปรับปรุงพื้นที่ด้านพาณิชยกรรมซึ่งเป็นแหล่งงานและแหล่งท่องเที่ยวหลักของกรุงเทพมหานครให้มีความน่าสนใจ สามารถดึงดูดการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่
- 2) เพื่อจัดระบบการสัญจรภายในพื้นที่ให้เกิดความเชื่อมโยงที่เหมาะสมกับรูปแบบการสัญจรของรถยนต์และคนเดินเท้า
- 3) เพื่อสนับสนุนพื้นที่ให้มีความเคลื่อนไหวของกิจกรรมตลอดเวลา โดยพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ภายในบล็อกให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง เพื่อรองรับผู้ใช้จากแหล่งงาน
- 4) ส่งเสริมให้มีพื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ซึ่งสามารถใช้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ รองรับการใช้งานจากนักท่องเที่ยว และบุคคลที่ทำงานในย่านสีลมและย่านสาทร

#### 5.2 แนวทางในการพัฒนาและออกแบบพื้นที่

การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและ ออกแบบพื้นที่ เป็นกระบวนการซึ่งมีที่มาจากข้อสรุปด้านการวิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหาและแนวโน้มในการพัฒนา ประกอบกับวัตถุประสงค์ในการออกแบบข้างต้น ซึ่งเป็นแนวทางการเสริมศักยภาพและสามารถแก้ไขปัญหภายในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม โดยแนวทางมีดังต่อไปนี้

- 1) แนวทางในการกำหนดการใช้ที่ดินและอาคารในอนาคต
- 2) แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและการสัญจร
- 3) แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เปิดโล่งและการเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียว
- 4) แนวทางการกำหนดรูปแบบและความสูงของอาคาร

โดยแนวทางในการพัฒนาและออกแบบดังกล่าว จะสามารถตอบสนองต่อความต้องการด้านการใช้พื้นที่ในอนาคต ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



### 5.2.1 แนวทางในการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

**ประเด็นปัญหา:** จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านการจราจรติดขัด เข้าถึงไม่สะดวก การใช้พื้นที่ไม่เต็มศักยภาพหรือความแออัดในการใช้งานของพื้นที่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน การวางแผนการใช้ที่ดินจะสามารถบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นได้ในบางส่วน โดยการกำหนดการใช้ที่ดินจะเป็นเหมือนกรอบอย่างกว้างในการที่จะควบคุมระดับการพัฒนา หรือชี้แนะการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

สำหรับในพื้นที่ศึกษาย่านสีลม ซึ่งเป็นพื้นที่ในย่านใจกลางเมืองที่มีความสำคัญและพัฒนาอย่างต่อเนื่องทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร รวมถึงการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกด้วยจากการสัญจรของรถไฟฟ้า BTS และที่จะเกิดขึ้นในอนาคตคือรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT ทำให้มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมภายในพื้นที่ตลอดเวลา เนื่องจากพื้นที่เป็นทั้งแหล่งงานและยังมีแหล่งพักอาศัย จากศักยภาพการใช้พื้นที่ในปัจจุบัน จึงควรนำมาพิจารณา เพื่อควบคุมระดับการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งควบคุมความหนาแน่นของประชากรให้เหมาะสมกับพื้นที่และเกิดที่โล่ง ให้เป็นพื้นที่น่าอยู่และการพัฒนาที่ยั่งยืน จึงได้เสนอแนวทางในการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตในพื้นที่ดังต่อไปนี้

**จุดมุ่งหมายในการพัฒนา:** เพื่อกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม ทั้งทางด้านพาณิชยกรรมและพักอาศัย ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด โดยเน้นกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมและแหล่งงานมีที่ตั้งที่เหมาะสมและเข้าถึงได้สะดวกจากถนนสายหลัก คือ ถนนสีลม ถนนสาทรและถนนราชมรรคาส่วนกิจกรรมด้านพักอาศัยสามารถเชื่อมโยงระบบการสัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัย รวมทั้งความสมบูรณ์ของกิจกรรมต่างๆของย่านอย่างครบถ้วน และส่งเสริมให้พื้นที่น่าอยู่ มีชีวิตชีวา โดยรายละเอียดของแนวความคิด สรุปได้ดังต่อไปนี้

2) การกำหนดการใช้ที่ดินและความหนาแน่น ได้ศึกษาเกณฑ์จากผังเมืองรวมกรุงเทพ พ.ศ. 2549 ซึ่งกำหนดเป็นพ.5-6 และพรบ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 โดยการกำหนดต่างๆได้แก่อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมทุกชั้น (OSR) การกำหนดความหนาแน่น ความสูง ระยะเวลา พื้นที่อาคาร รวมทั้งที่เว้นว่าง เพื่อเพิ่มพื้นที่การใช้งานนอกอาคาร และลดความแออัดของพื้นที่สอดคล้องกับการเป็นพื้นที่ในย่านใจกลางเมืองที่มีราคาของที่ดินสูง

#### การดำเนินการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการศึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพ พ.ศ.2549 ซึ่งกำหนดเป็นพ.5-6 และพรบ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 ทำให้ได้ข้อสรุปด้านการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยแบ่งเป็นเขตพื้นที่ตามความเหมาะสม ซึ่งได้เสนอแนะแนวทางเพื่อชี้แนะและควบคุมการพัฒนาในอนาคตดังต่อไปนี้

1.1 พาณิชยกรรมหลักและรอง หมายถึง การสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมระดับเมือง เพื่อให้พื้นที่สอดคล้องกับผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน คือ ที่ดินประเภทพ.5-6 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้าบริการ และการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยอาศัยเกณฑ์ในการควบคุมความหนาแน่นจากสำนักผังเมือง คือ พาณิชย-

กรรมศูนย์กลางเมือง ควบคุมความหนาแน่นประชากร 80-120 คน/ไร่ โดยกำหนดค่า F.A.R. ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร คือ F.A.R.ไม่เกิน 10 และให้ O.S.R ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 เพื่อให้มีพื้นที่โล่งเพิ่มมากขึ้นสำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์กรรมในพื้นที่ เปิดมุมมองและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่

1.2 ส่วนพาณิชยกรรมรอง หมายถึง การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและพักอาศัยโดยเน้นพาณิชยกรรมสูงกว่า เพื่อรองรับการใช้งานของคนในชุมชนเป็นหลัก กำหนดความสูงตามความเหมาะสมกับความสูงของกลุ่มอาคารเดิม หรือหากมีการขยายการก่อสร้างอาคารใหม่ ควบคุมความหนาแน่นประชากร 80-120 คน/ไร่ โดยกำหนดค่า F.A.R. ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร คือ F.A.R.ไม่เกิน 10 และ O.S.R ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 เพื่อให้มีพื้นที่โล่งเพิ่มมากขึ้นสำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์กรรมและพักอาศัย

1.3 พักอาศัยหนาแน่นสูง หมายถึง การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและพักอาศัยโดยเน้นการอยู่อาศัยเป็นหลัก เพื่อรองรับความต้องการด้านการอยู่อาศัยในย่านใจกลางเมือง ความหนาแน่น 80-120 คน/ไร่ โดยกำหนดค่า F.A.R. ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครคือ F.A.R.ไม่เกิน 10 และให้ O.S.R ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 เพื่อให้มีพื้นที่โล่งเพียงพอสำหรับอาคารพักอาศัย เช่น อาคารชุด อพาร์ทเมนต์ เป็นต้น

1.4 พื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการ หมายถึง การกำหนดให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อรองรับการนันทนาการ โดยกำหนดค่า F.A.R. ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร คือ F.A.R.ไว้ที่ 1 และกำหนดค่า O.S.R. ไว้ที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 เพื่อเพิ่มพื้นที่เปิดโล่งในชุมชนและชุมชนสามารถใช้ประโยชน์สำหรับกิจกรรมต่างๆ เช่น การจัดงานประเพณี การค้าขาย การหาเสียงเลือกตั้งหรือการพบปะของชุมชนกับผู้แทนราษฎร เป็นต้น

1.5 ศาสนสถาน หมายถึง การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อศาสนสถาน ได้แก่ พื้นที่ตั้งของโบสถ์อารามคาร์เมลกรุงเทพฯ ซึ่งมีความสำคัญในด้านการเป็นศูนย์รวมจิตใจ และเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมในชุมชน โดยควบคุมการใช้ที่ดินที่เน้นความสงบของโบสถ์ ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์อาคารเดิมและไม่มีการเปลี่ยนแปลงด้านการพัฒนาใดๆ

1.6 สถานที่ราชการและสาธารณูปการ หมายถึง การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสถานที่ราชการ สาธารณูปการ ได้แก่ กองบังคับการสืบสวนสอบสวนเศรษฐกิจ สถานทูตเบลเยียม ศูนย์ชุมชน เป็นต้น ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์อาคารตามเดิมและยังคงไว้ต่อไป

ในปัจจุบันผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน คือ ที่ดินประเภท พ.5-6 ดังนั้นแนวทางการใช้ที่ดินในอนาคตตั้งที่กล่าวข้างต้น จะเป็นประโยชน์ในด้านการชี้แนะและควบคุมการพัฒนาในอนาคตได้ (ดูตารางที่ 5.1 และ แผนที่ 5.1-5.2 รวมทั้งภาพที่ 5.1 ประกอบ)

จากการชี้แนะการพัฒนาและควบคุมการพัฒนา นำไปสู่ผังการออกแบบโครงการ (Master plan ) ดูแผนที่ 5.3 ประกอบ

ตารางที่ 5.1 แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

กลุ่มกิจกรรม	ขนาดพื้นที่ดินต่ำสุด		ข้อกำหนดการใช้ที่ดิน	
	ขนาดแปลงที่ดิน (ตร.ม.)	ความกว้างด้านหน้า ของแปลงที่ดิน(ม.)	FAR	OSR (%)
1. พื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก	400	10	10	5
2. พื้นที่พาณิชย์กรรมรองและพักอาศัยหนาแน่นสูง	400	10	10	4.5
3. พื้นที่พักอาศัยหนาแน่น	400	10	10	4
4. พื้นที่สาธารณูปการ	-	-	6	3
5. พื้นที่เปิดโล่ง	-	-	1	7
6. ระบบการสัญจรภายในพื้นที่	-	-	-	-

ที่มา: พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2544 และผังเมืองรวมกรุงเทพ พ.ศ. 2549

หมายเหตุ :

FAR (Floor area ratio) หมายถึง อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังต่อพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคาร

OSR (Open space ratio) หมายถึง อัตราส่วนร้อยละของพื้นที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมดินต่อพื้นที่พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกัน

3) การควบคุมเส้นขอบฟ้า(skyline)กำหนดความสูงกลุ่มอาคารให้มีความสูงต่ำให้เหมาะสมกับพื้นที่เมือง และเปิดมุมมองความสำคัญของพื้นที่ ดังนั้นจึงออกแบบการควบคุมเส้นขอบฟ้าโดยสนับสนุนให้อาคารสูงอยู่ริมถนนสี่ลม ถนนสาทร และถนนนราธิวาสฯ ส่วนภายใน block อาคารสูงจะมีระดับที่ลดหลั่นลงไปเมื่อเทียบกับอาคารสูงจากภายนอก เพื่อความกลมกลืนกับสาธารณูปการเดิม ได้แก่ สถานีราชการ ศาลากลาง สถานี สถานีรถไฟ (ดูภาพที่ 5.2-5.3 ประกอบ)



แผนที่ 5.1 แสดงการจำแนกกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

<p><b>แผนที่ 5.1</b> แสดงการจำแนกกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา</p>
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>A1-A8 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมหลัก          B1-B5 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมรองและพักอาศัย          C1-C8 ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่น</p>
<p>แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนเวนนต์ถึงถนนราชีวาสราชนครินทร์</p>
<p>จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลีบคุณ</p>
<p>สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง          จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



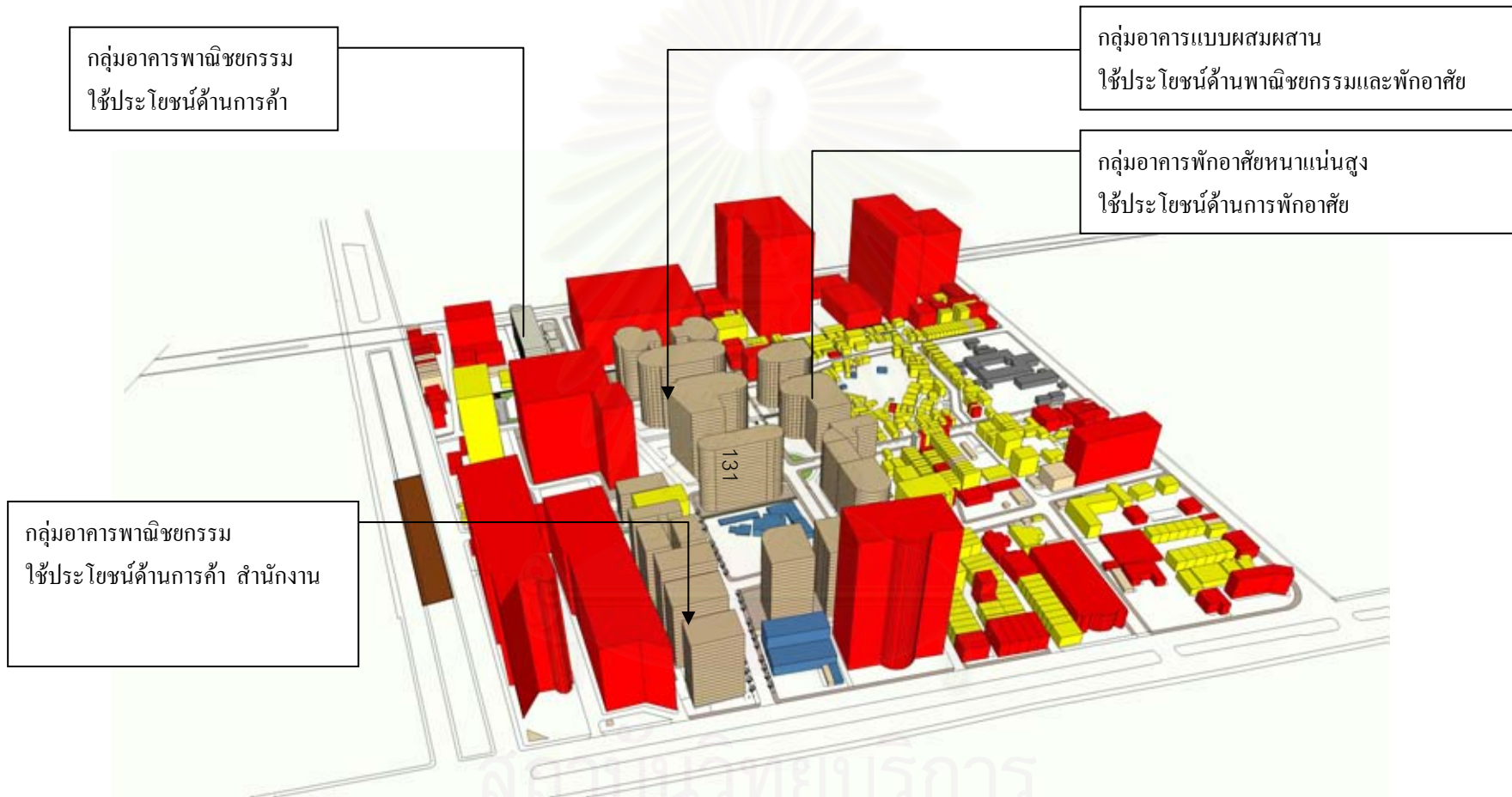
<b>แผนที่ 5.2</b> แสดงการกำหนดใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา	
<b>สัญลักษณ์</b>	
	ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมหลัก
	ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมรองและพักอาศัย
	ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่น
ที่มา: ข้อเสนอแนะของการศึกษา	
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราชมรรคา ราชนครินทร์	
จัดทำโดย นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ	
สาขา : การออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	

แผนที่ 5.2 แสดงการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา



เน้นกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมและแหล่งงานมีที่ตั้งที่เหมาะสมและเข้าถึงได้สะดวกจากถนนสายหลักคือ ถนนสีลม ถนนสาทร และถนนราธิวาสราชนครินทร์ ส่วนกิจกรรมด้านพักอาศัยสามารถเชื่อมโยงระบบการสัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัยรวมทั้งความสมบูรณ์ของกิจกรรมต่างๆของย่านอย่างครบถ้วน และส่งเสริมให้พื้นที่น่าอยู่ มีชีวิตชีวา

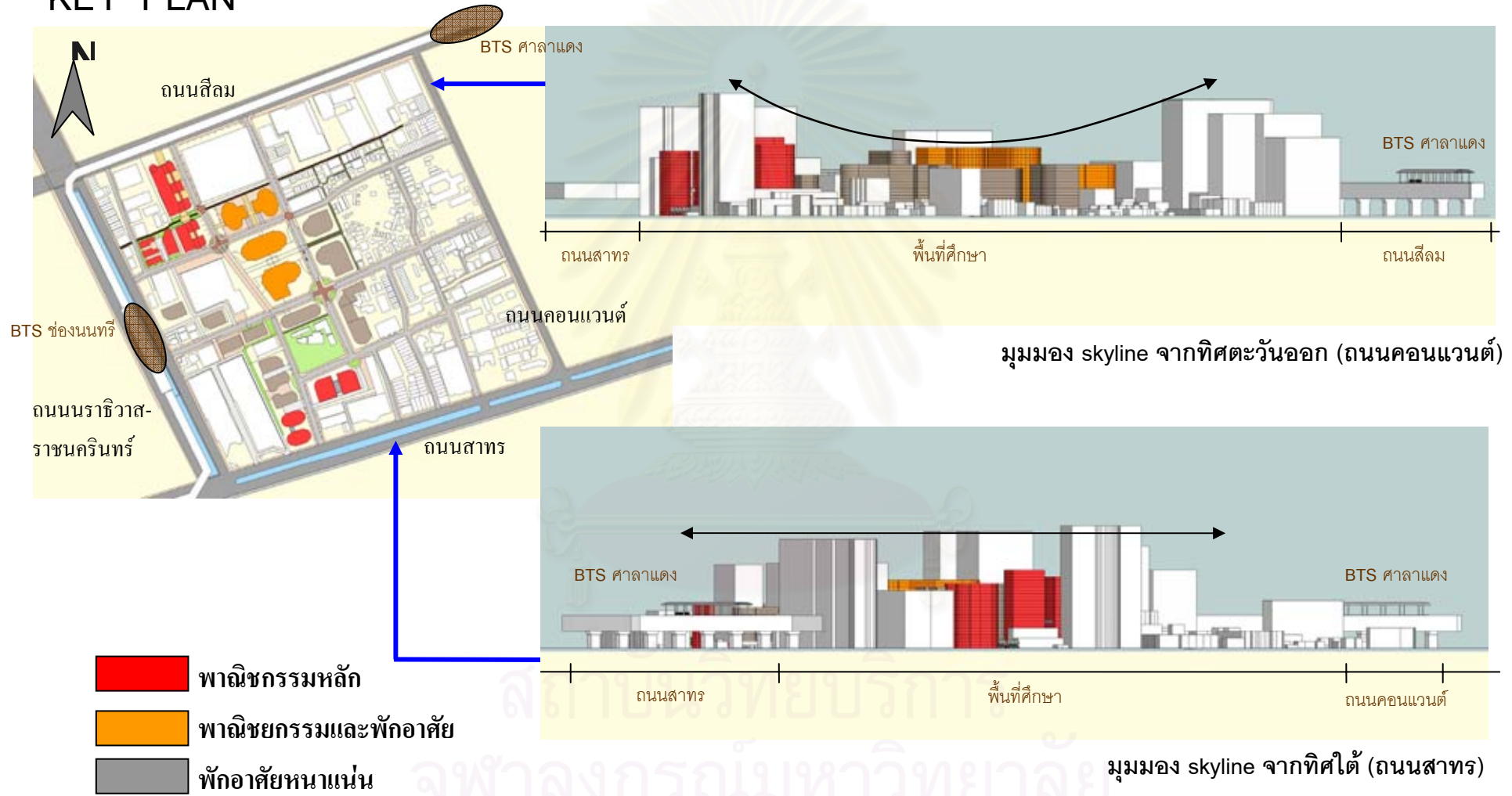
แผนที่ 5.3 แสดงผังการออกแบบโครงการ (MASTER PLAN)



สถาบันนวัตกรรมการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 5.1 แสดงบรรยากาศโดยรวมจากการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

# KEY PLAN



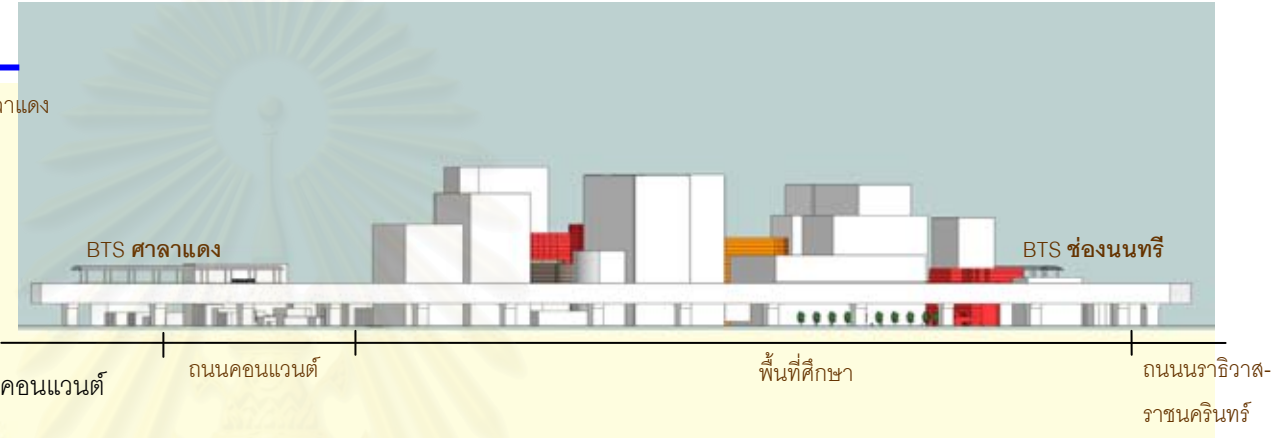
ภาพที่ 5.2 แสดงรูปด้านกรออกแบบโครงการ บริเวณถนนคอนแวนต์และถนนสาทร



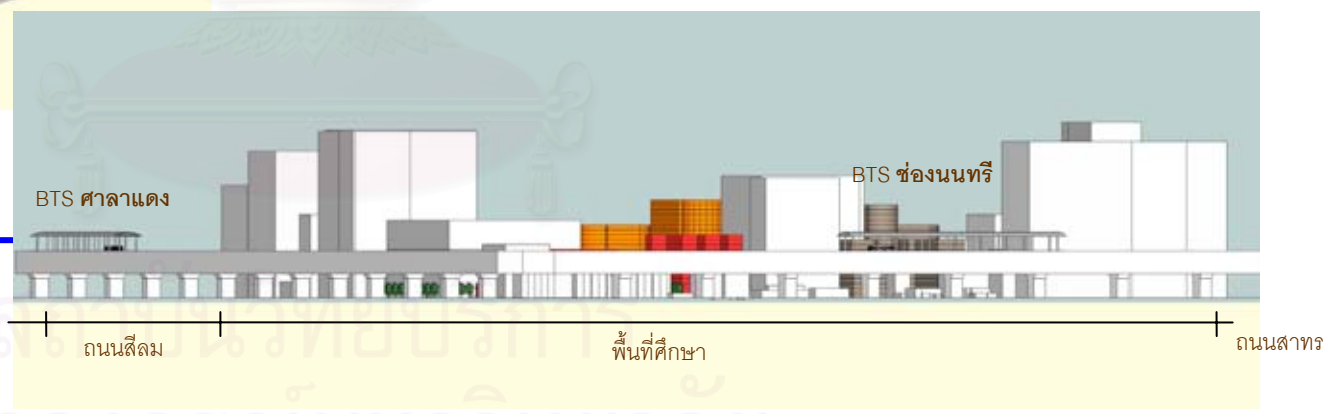
# KEY PLAN



- พาณิชยกรรมหลัก
- พาณิชยกรรมและพักอาศัย
- พักอาศัยหนาแน่น



มุมมอง skyline จากทิศเหนือ (ถนนสีลม)



มุมมอง skyline จากทิศตะวันตก (ถนนราชีวาสราชนครินทร์)

ภาพที่ 5.3 แสดงรูปด้านอาคารออกแบบโครงการ บริเวณถนนสีลมและถนนราชีวาสราชนครินทร์

## 5.2.2 แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและการสัญจร

**ประเด็นปัญหา:** พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมือง แต่ขาดความต่อเนื่องของทางสัญจรที่เชื่อมโยงการใช้พื้นที่ทั้งหมด ซึ่งสาเหตุมาจากขาดการจัดระบบที่ดี ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด ทางเดินเท้าไม่เพียงพอ ขาดความร่มรื่น และเกิดการซ้อนทับด้านการสัญจรของรถยนต์ ทางเดินเท้า การค้าขายของแผงลอย การจอดรถยนต์ จนกลายเป็นความแออัดภายในพื้นที่ ซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

การมีระบบโครงข่ายคมนาคมและการสัญจรที่ดี เป็นองค์ประกอบสำคัญในการเป็นเมืองน่าอยู่ และเป็นส่วนหนึ่งของแนวคิดด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน เนื่องจากสามารถแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ โดยวัตถุประสงค์หลักของระบบการคมนาคมที่ยั่งยืน คือ การลดระดับมลภาวะ การเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง การสร้างทางเดินเท้าที่ปลอดภัย และการให้ความสำคัญของคนมากกว่ารถ ซึ่งแนวคิดดังกล่าวสามารถนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาย่านธุรกิจสีลมได้

**จุดมุ่งหมายในการพัฒนา:** เพื่อให้ประชาชนมีความสะดวกในการเดินทาง โดยการสร้างความเชื่อมโยงให้กับพื้นที่ และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้คนในชุมชน ซึ่งสามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดและมลภาวะในชุมชนได้ โดยรายละเอียดของแนวความคิด โดยการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและการสัญจร จะพิจารณาเป็น 4 ประเด็น คือ 1) ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถเก็บขยะ 2) จุดจอดรถบริการ เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อ 3) ที่จอดรถ 4) ทางเท้า 5) สิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งมีแนวคิดในการพัฒนาและการออกแบบปรับปรุง ดังนี้

### 1) ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์

พัฒนาโครงข่ายการสัญจรให้เข้าสู่พื้นที่ได้สะดวกจากถนนสายหลักนอกพื้นที่ และสามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างทั่วถึง รวมทั้งออกแบบถนนเพื่อควบคุมยานพาหนะในจุดตัดของถนนระหว่างคนกับรถ

### 2) จุดจอดรถบริการ

จัดหาที่จอดรถสำหรับรองรับการจอดของจักรยานยนต์รับจ้าง และมีตำแหน่งที่เหมาะสม โดยอยู่ใกล้กิจกรรมที่สำคัญ เช่น จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณป้ายรถเมล์ เชื่อมต่อการเดินทางเข้า-ออกชุมชน เพื่อมิให้เกิดขวางทางสัญจรของรถยนต์และทางเดินเท้า

### 3) ที่จอดรถ

จัดหาพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ ทั้งการจอดแบบระยะสั้นและระยะยาว คือ การจอดริมถนนหลัก ซึ่งมีความกว้าง 2.4 เมตรและการจอดในลานจอดรถ

### 4) ทางเท้า

จัดระบบทางเท้าให้มีความต่อเนื่อง ปลอดภัยจากรถยนต์ และมีความร่มรื่น เพื่อส่งเสริมการเดินทางภายในพื้นที่และสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน การสัญจรโดยการเดินทางจะเป็นในลักษณะผ่อนคลายเป็นได้พักผ่อนไปด้วย

### 5) สิ่งอำนวยความสะดวกบนถนน

จัดหาพื้นที่จัดวางเฟอร์นิเจอร์บาทวิถีที่ให้ความรู้สีกกลมกับพื้นที่และจัดวางในจุดที่มีความเหมาะสม

## การดำเนินการการพัฒนาและปรับปรุง

### 1) ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์

- พัฒนาระบบถนนให้ทั่วถึงทั้งพื้นที่ ด้วยการเชื่อมต่อกับถนนเดิม โดยคำนึงถึงลำดับศักดิ์ของถนนจากการเชื่อมต่อกับถนนภายนอกชุมชน โดยถนนหลักภายในพื้นที่ศึกษาเสนอแนะให้มีความกว้าง 15.0 เมตร โดยมีสองช่องทางและสามารถจอดรถริมถนน 1 ฝั่ง โดยให้เป็นที่จอดรถระยะสั้น ความกว้างของที่จอดรถริมถนน 2.4 เมตร ทางเท้า 2 ฝั่ง กว้างฝั่งละ 3 เมตร ส่วนถนนรองกว้าง 11.5 เมตร โดยมี 2 ช่องทาง และทางเท้า 2 ฝั่ง กว้างฝั่งละ 2.5 เมตร
- การปูผิวจราจรในบริเวณจุดตัดของถนนด้วยผิวที่มีลักษณะขรุขระ เพื่อการรับรู้ถึงการชะลอความเร็วรถให้ปลอดภัยต่อคนที่ใช้ถนน
- จัดหาที่จอดรถทั้งแบบจอดรถระยะสั้นและจอดรถระยะยาว เช่น การจอดรถริมถนน ลานจอดรถ ให้เพียงพอ เพื่อลดปริมาณการจราจร และมลภาวะทางอากาศที่เป็นปัญหาในปัจจุบัน

### 2) จุดจอดรถบริการ

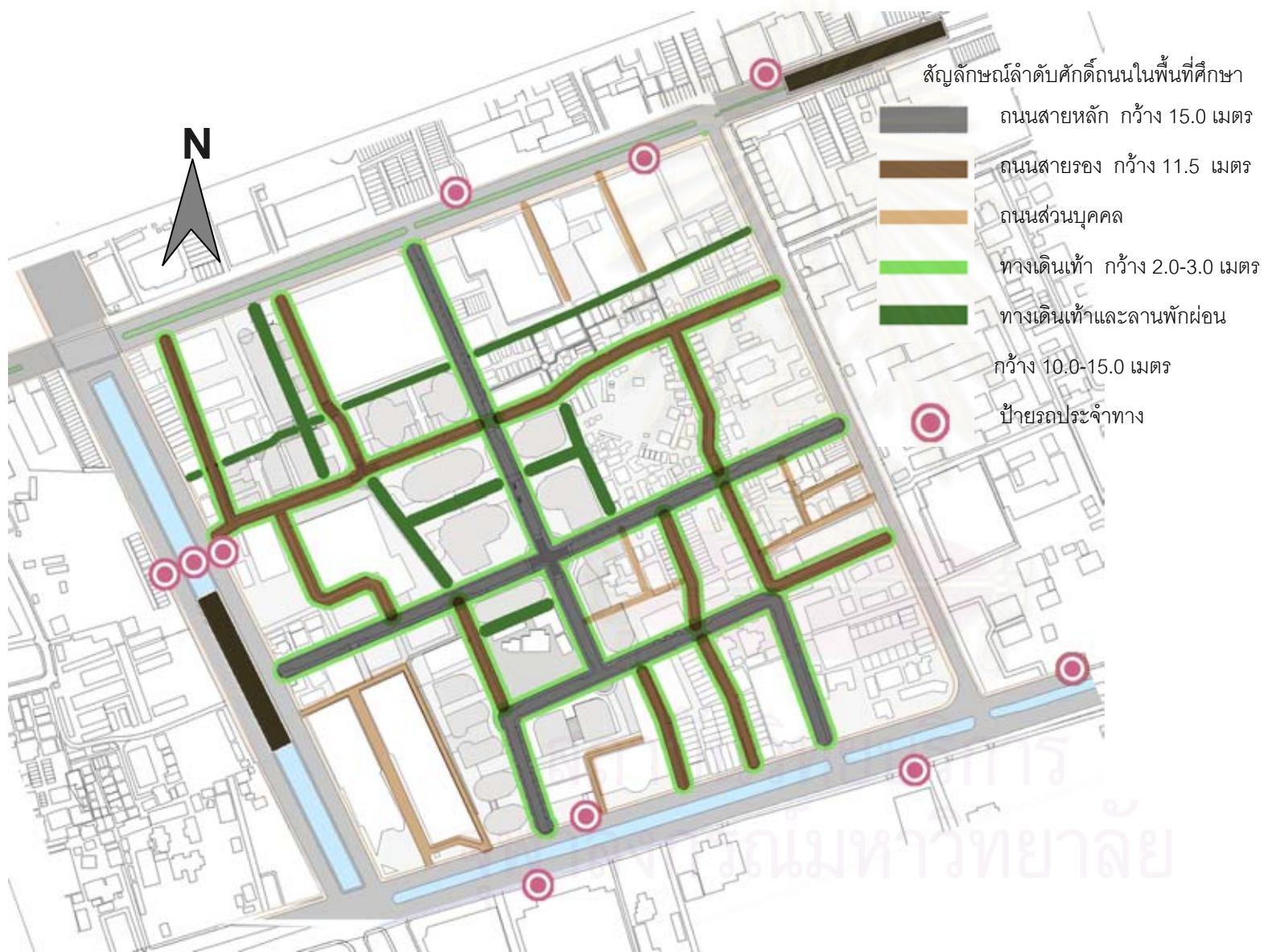
- กำหนดพื้นที่เฉพาะสำหรับจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยเฉพาะคนเดินเท้ากับป้ายรถประจำทาง
- กำหนดพื้นที่และขอบเขตไม่ให้เกิดขวางทางสัญจรบนทางเท้า

### 3) ทางเท้า

- จัดระบบทางเท้าให้มีความต่อเนื่อง สามารถเชื่อมต่อจุดต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง และสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวก โดยการปรับปรุงทางเท้าเดิมให้ดีขึ้น และเชื่อมต่อทางเท้าใหม่ โดยมีขนาดความกว้าง ประมาณ 2.0 – 3.0 เมตร ตามความเหมาะสมของกิจกรรม
- สร้างสภาพแวดล้อมในการเดินเท้าที่ปลอดภัยและมีความร่มรื่น โดยลดความขัดแย้งของจุดตัดระหว่างรถยนต์และทางเดินเท้า และมีร่มเงา หลังคาคลุมทางเดินในจุดที่เหมาะสม
- จัดระเบียบทางเท้าให้มีความสะดวกในการสัญจร ควบคุมการตั้งของแผงลอย และจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ให้เกิดขวางทางเดินเท้า
- จัดระเบียบอุปกรณ์บนถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ตั้งอยู่บนทางเท้า เช่น ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ถังขยะ โคมไฟ เป็นต้น ให้เป็นระเบียบเหมาะสมและเกิดขวางทางเดินเท้าให้น้อยที่สุด หรือนำระบบสาธารณูปโภคลงใต้ดิน

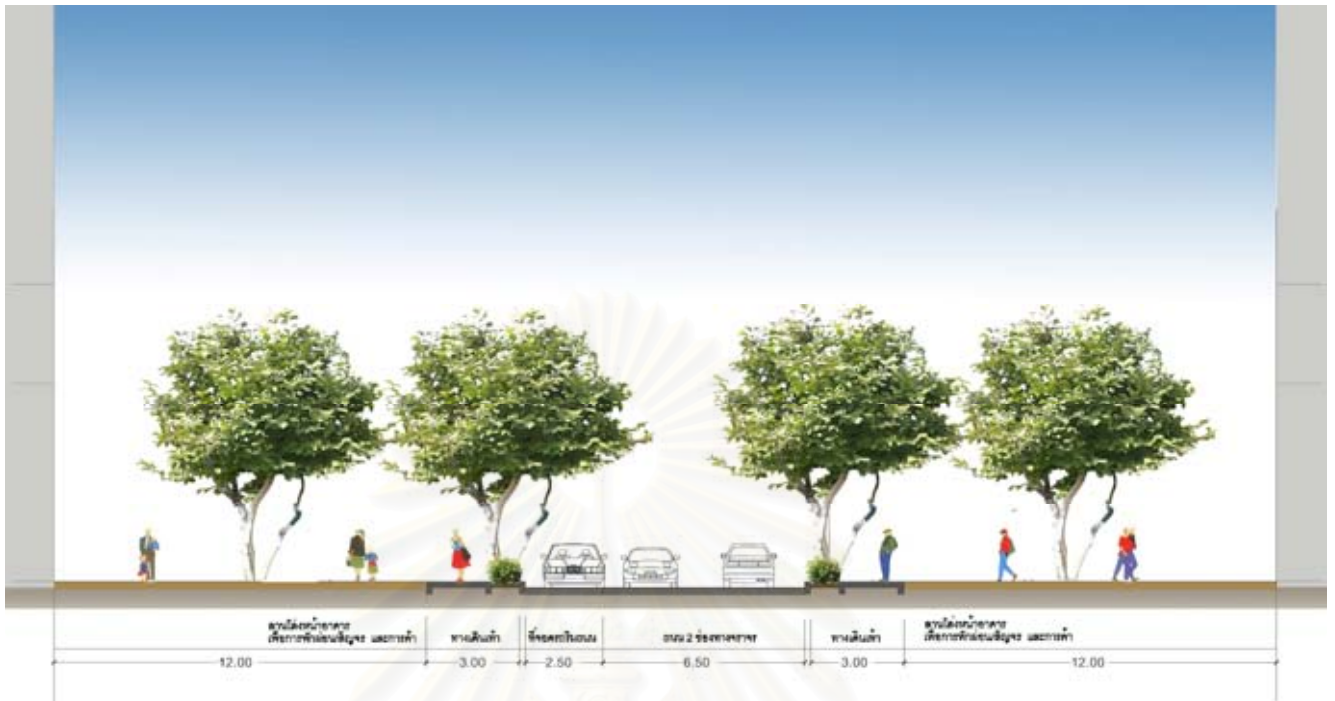
### 4) ที่จอดรถ

- การจอดแบบระยะสั้น อาศัยการจอดรถริมถนน เพื่อประหยัดพื้นที่ของทางสัญจร โดยกำหนดความกว้าง 2.4 เมตร และยาว 6 เมตรต่อการจอดรถ 1 คัน เพื่อรองรับการจอดของผู้ใช้ที่มาจากนอกพื้นที่ และการจอดของการใช้บริการด้านการค้าภายในพื้นที่ โดยมีกำหนดระยะเวลาและเก็บเงินในการจอด เพื่อป้องกันการจอดระยะยาว
- การจอดระยะยาว คือ การจอดในลานจอดรถ เพื่อรองรับผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนต์และผู้ประกอบการในอาคารพาณิชย์ โดยกระจายตามตำแหน่งที่เหมาะสมต่อเชื่อมต่อการเดินทาง ได้แก่ จอดรถในชั้นจอดรถใต้ดินแต่ละอาคาร

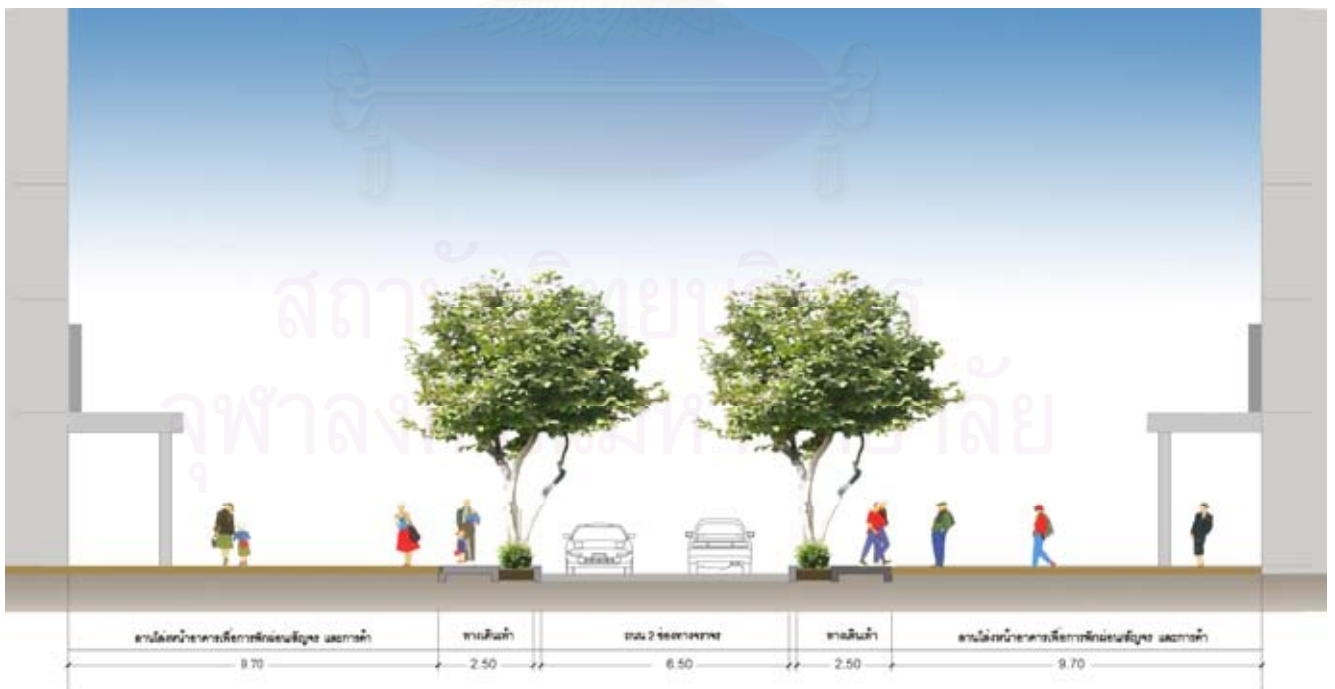


สร้างความเชื่อมโยงให้กับพื้นที่ และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้คนในชุมชนซึ่งสามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดและมลภาวะในชุมชนได้ โดยรายละเอียดของแนวความคิด โดยการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและการสัญจร จะพิจารณาเป็น 4 ประเด็น คือ 1) ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถเก็บขยะ 2) จุดจอดรถบริการ เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อ 3) ทางเท้า 4) ที่จอดรถ 5) สิ่งอำนวยความสะดวก

แผนที่ 5.4 ผังแสดงการเชื่อมโยงระบบการสัญจรในพื้นที่ศึกษา



การพัฒนา ปรับปรุงถนนสายหลัก



การพัฒนา ปรับปรุงถนนสายรอง

### 5.2.3 แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เปิดโล่ง

**ประเด็นปัญหา:** สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาย่านสีลม ส่วนใหญ่ขาดแคลนพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมที่เหมาะสม

ดังนั้นการปรับปรุงพื้นที่เดิมให้มีสภาพในการใช้งานที่ดีขึ้น และจัดหาพื้นที่เพิ่มเติมให้เพียงพอต่อความต้องการของคนในพื้นที่ จะสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับพื้นที่ได้ โดยได้เสนอแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงด้านพื้นที่โล่ง ดังต่อไปนี้

**จุดมุ่งหมายในการพัฒนา:** เพื่อสนับสนุนให้พื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี และมีพื้นที่รองรับกิจกรรมสาธารณะอันเป็นประโยชน์ต่อการเชื่อมความสัมพันธ์ของคนในพื้นที่ โดยมีแนวคิด คือ วางระบบพื้นที่เปิดโล่งเพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลายของผู้ใช้ ด้วยการเชื่อมต่อระบบของพื้นที่เปิดโล่งด้วยทางเท้า และเน้นพื้นที่เปิดโล่งที่เป็นลานกิจกรรม สวนชุมชน ให้เหมาะสมกับบริบทโดยรอบของพื้นที่

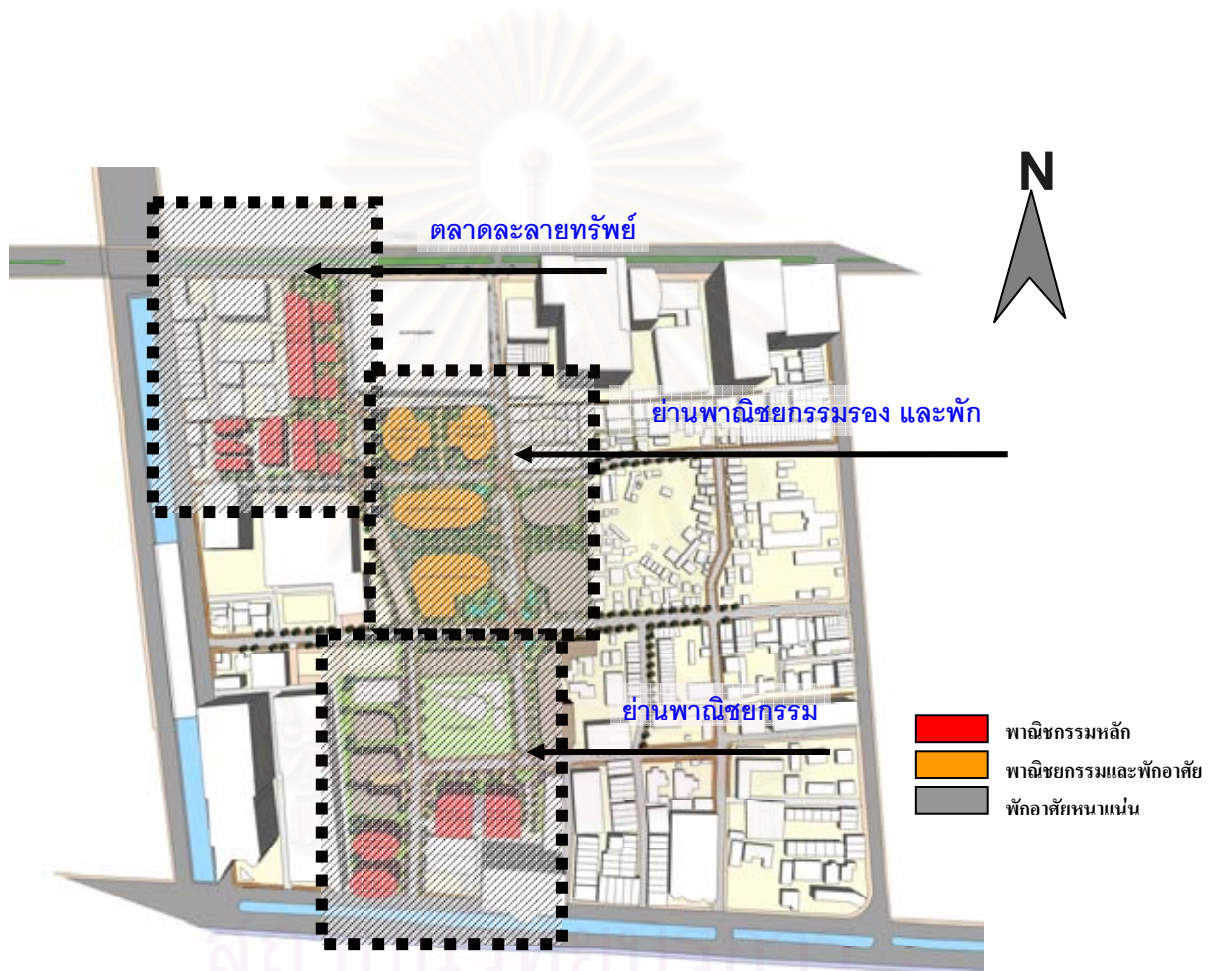
#### การดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่

- 1) ปรับปรุงพื้นที่ว่างติดถนน ได้แก่ พื้นที่ว่างด้านหน้าอาคารจากระยะถอยร่นและทางเดินเท้าริมถนนให้มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่สอดคล้องกับบริบทของถนนคนเดินเพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีในการเดิน และมีความร่มรื่น เช่น การปลูกต้นไม้ การประดับตกแต่งด้วยกระถาง ต้นไม้ ดอกไม้ การจัดหาม้านั่ง การประดับโคมไฟ เป็นต้น โดยทางเดินริมถนนรวมพื้นที่ปลูกต้นไม้ พื้นที่ปลูกต้นไม้ พื้นที่รองรับแผงลอย และพื้นที่จัดวางอุปกรณ์ถนน จัดหาพื้นที่เปิดโล่งระหว่างอาคาร โดยการกำหนดระยะถอยร่นอาคารจากแปลงที่ดิน ไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามพ.ร.บ.ควบคุมอาคาร เพื่อเป็นพื้นที่เปิดโล่งส่วนบุคคลและใช้ประโยชน์เพื่อการเข้าถึงของรถบริการ ได้แก่ รถดับเพลิง รถพยาบาล รถตำรวจ เป็นต้น เพื่อรองรับกิจกรรม สาธารณะในการใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น การพักผ่อน การแสดงสินค้า การแสดง กิจกรรมต่างๆ เป็นต้น
- 2) จัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะเพื่อรองรับกิจกรรมด้านการพาณิชยกรรมและพักอาศัย ได้แก่ ลานกิจกรรมหน้าตลาดละลายทรัพย์ สวนสาธารณะชุมชน เป็นต้น

## 1.7 แนวทางการออกแบบรายละเอียด (DESIGN GUIDELINE)

รายละเอียดการออกแบบ

1. แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ตลาดละลายทรัพย์
2. แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมรองและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง
3. แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมริมถนนสาทร



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 1.7.1 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณตลาดละลายทรัพย์

แนวคิดในการออกแบบ เพื่อปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ให้มีการให้เป็นจุดรวมคนทั้งทางด้านการค้า พักผ่อน และทำกิจกรรมภายในเมือง โดยในเรื่องการค้ำเน้นให้เป็นการค้ำสำหรับคนเดินเท้าปรับปรุงผิวทางสัญจรให้มีความคงทนสวยงาม เหมาะสมกับพื้นที่ อีกทั้งพัฒนาพื้นที่ให้มีเอกลักษณ์สอดคล้องกับย่านธุรกิจ (ดูแผนที่ 5.4) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### 1) ระยะเวลาขยับ (Set Back)

- เสนอแนะให้มีระยะขยับอาคารจากถนนสี่ลม 20 เมตร เพื่อใช้ประโยชน์เป็นลานกิจกรรม (Plaza) เพื่อการพาณิชยกรรม เช่น การแสดงสินค้า การละเล่น การแสดงของเยาวชน นันทนาการ เป็นต้น โดยขนาดพื้นที่สามารถรองรับสำหรับจัดวางเวที และรองรับกลุ่มผู้ใช้ทั้งลูกค้าและนักท่องเที่ยวในพื้นที่
- ระยะเวลาขยับภายในบล็อกเสนอแนะให้เว้นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะ มีระยะ 6 เมตร ตามพ.ร.บ.ควบคุมอาคารซึ่งสามารถใช้ประโยชน์ในการสัญจรทางเท้าและจัดวางอุปกรณ์ถนน

2) พื้นที่อาคารตลาดละลายทรัพย์ จากข้อเสนอนี้ด้านการใช้ที่ดินที่เสนอแนะให้มีพื้นที่ว่างอาคารต่อพื้นที่รวม (OSR) ตามผังเมืองรวมกรุงเทพ คือ  $OSR=5$

3) รูปร่างอาคาร ได้คำนึงถึงพฤติกรรมการใช้พื้นที่ ที่เน้นการใช้พื้นที่เปิดโล่งนอกอาคาร จึงเสนอแนะรูปแบบอาคารให้มีพื้นที่เปิดโล่งแทรกเข้าไปในตัวอาคาร โดยเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมบรรยากาศในการค้าขาย และพักผ่อนของผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่

4) ความสูงอาคาร มีการเสนอรูปแบบความสูงอาคารแบบผสมผสานอาคารสูงควบคู่กับอาคารเตี้ย โดยอาคารสูงมีค่า FAR = 10 ส่วนอาคารเตี้ยเป็นส่วนรองรับตลาดละลายทรัพย์ ซึ่งภายในสามารถรองรับกิจกรรมร้านค้าของกลุ่มผู้ใช้เดิม และยังสามารถเพิ่มพื้นที่ร้านอาหารและพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจภายในอาคารได้

#### 5) ระยะและขนาดของทางสัญจรแยกเป็นทางสัญจรและรถยนต์และคนเดินเท้า คือ

5.1 ทางสัญจรของรถยนต์ รองรับผู้ใช้อาคาร ได้แก่พนักงานสำนักงานและกลุ่มพ่อค้าแม่ค้า มีบทบาทในการเป็นทางบริการ ในการขนถ่ายสินค้า

5.2 ทางเดินเท้าภายในตลาดเสนอแนะให้มีทางเดินกว้าง 15 เมตร เป็น Shopping mall ที่เน้นเป็น Green Corridor (ดูภาพ 5.5 ประกอบ)



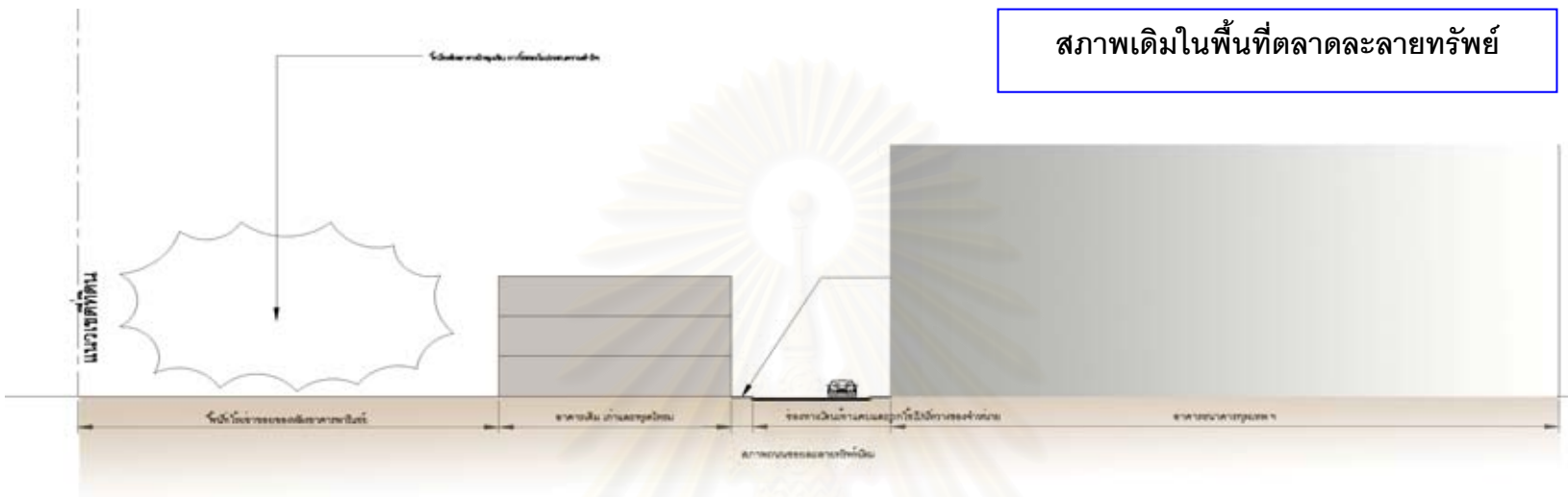


## KEY PLAN

แนวคิดในการออกแบบ เพื่อปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ให้มีการให้เป็นจุดรวมคนทั้งทางด้านการค้า พักผ่อน และทำกิจกรรมภายในเมือง โดยในเรื่องการค้ำเน้นให้เป็นการค้ำสำหรับคนเดินเท้าปรับปรุงผิวทางสัญจรให้มีความคงทนสวยงาม เหมาะสมกับพื้นที่ อีกทั้งพัฒนาพื้นที่ให้มีเอกลักษณ์สอดคล้องกับย่านธุรกิจ



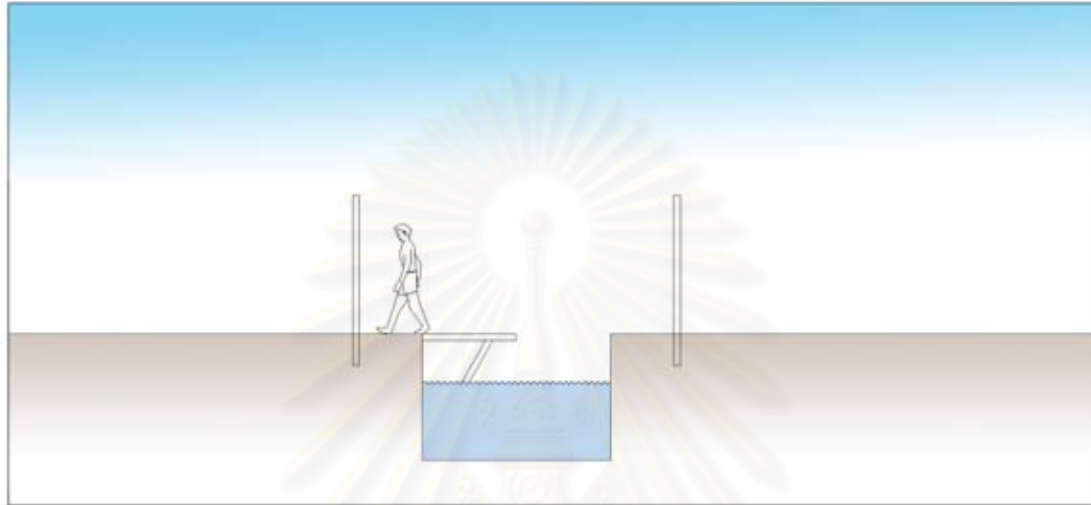
แผนที่ 5.5ผังขยายบริเวณตลาดละลายทรัพย์



SECTION A

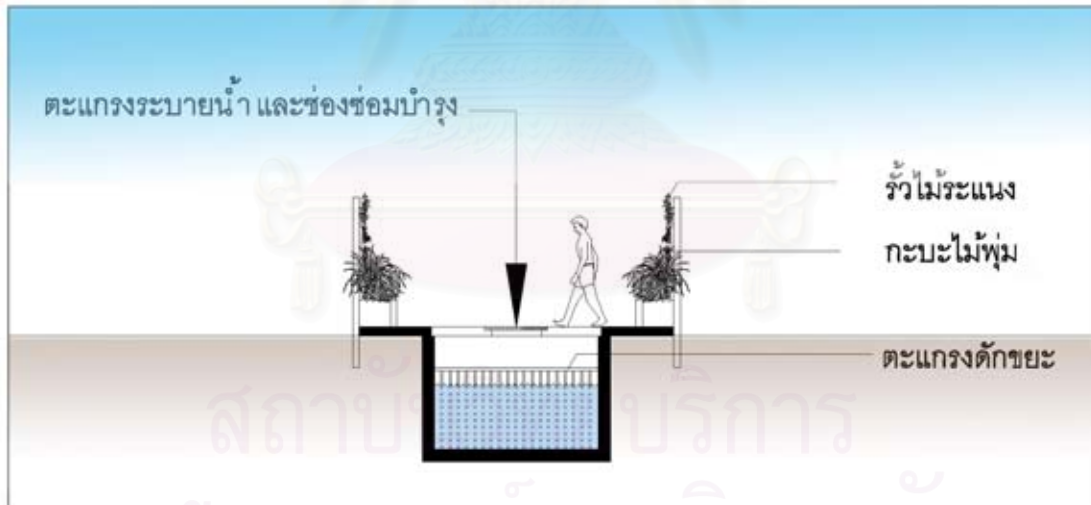
ภาพที่ 5.4 แสดงรูปตัด A บริเวณลานทางเดินภายในตลาดละลายทรัพย์

ก่อนการปรับปรุง



สภาพพื้นที่แนวคลองเดิมมีการบุกรุกของชาวบ้านเพื่อประโยชน์อื่นๆ

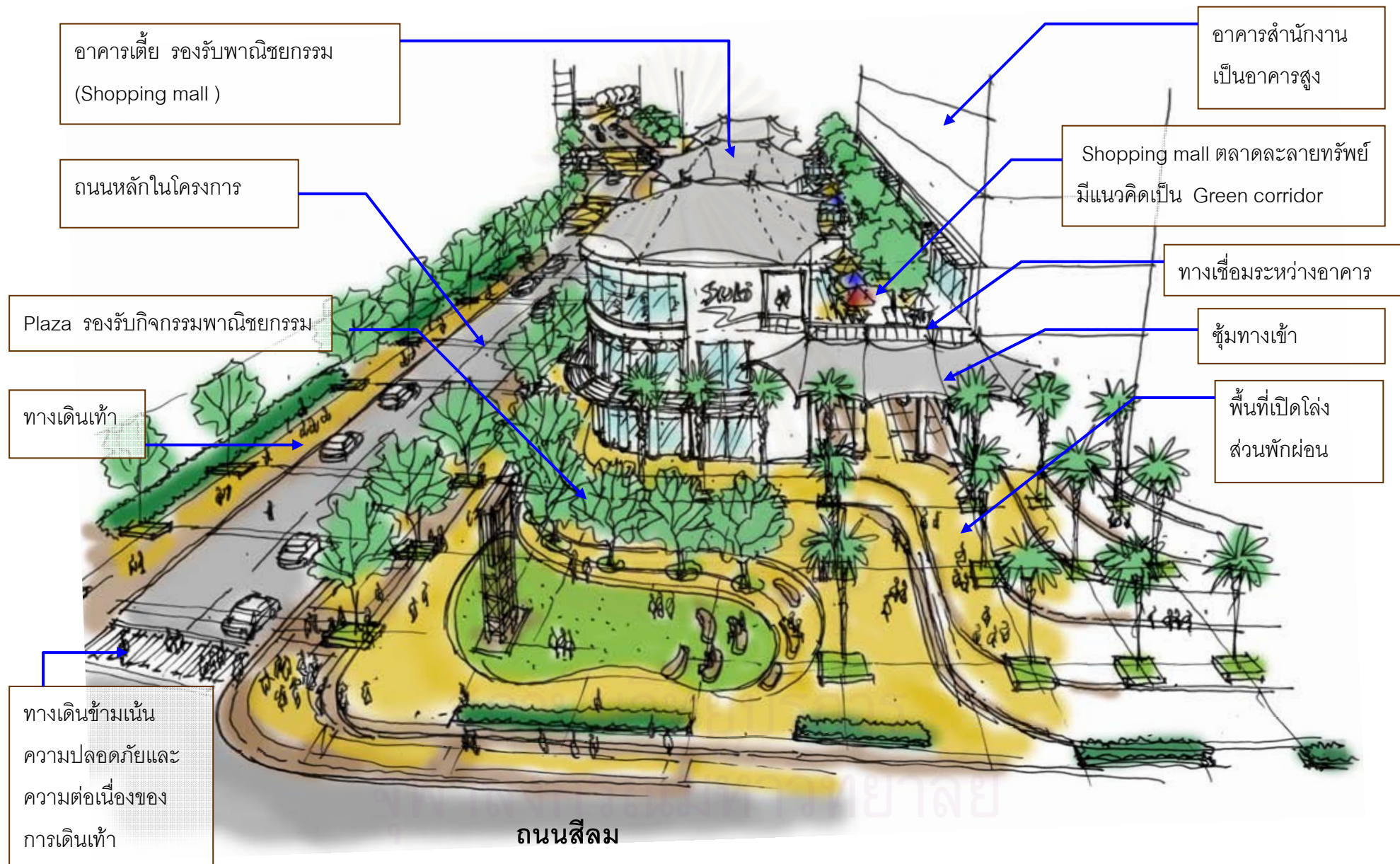
หลังการปรับปรุง



สภาพพื้นที่แนวคลองเมื่อได้รับการปรับปรุงทางเดินและระบบระบายน้ำ

SECTION B

ภาพที่ 5.5 แสดงรูปตัด B บริเวณทางเดินพื้นที่แนวคลอง



ภาพที่ 5.6 แสดงบรรยากาศบริเวณตลาดละลายทรัพย์

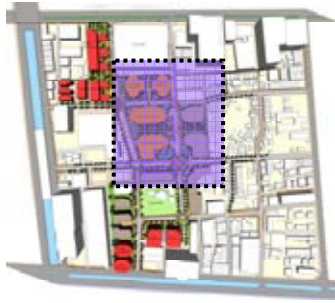
### 1.7.2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมรองและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง

แนวคิดในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมรองและพักอาศัยเพื่อรองรับการพักอาศัยของผู้ใช้พื้นที่ซึ่งทำงานในย่านสีลม โดยการพัฒนาจะเป็นในรูปแบบอาคารสูงและเน้นพื้นที่ว่างภายนอกอาคารเพื่อเปิดมุมมองให้กับพื้นที่และเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน (ดูแผนที่ 5.5 ประกอบ) โดยมีรายละเอียดของแนวทางการออกแบบ ดังต่อไปนี้

1) พื้นที่อาคารได้เสนอแนะให้มีพื้นที่อาคารปกคลุมดิน จากการศึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพและพ.ร.บ. ควบคุมอาคารกรุงเทพ ซึ่งให้ค่า FAR=10 ส่วน OSR=4.5 ซึ่งค่าการกำหนดดังกล่าวเป็นการสนับสนุนการใช้พื้นที่เปิดโล่งนอกอาคารซึ่งใช้พื้นที่ร่วมกัน สร้างความน่าอยู่ให้กับพื้นที่ ลักษณะอาคารจึงเป็นอาคารที่ขึ้นในแนวสูง

2) รูปทรงอาคารและระยะห่างระหว่างอาคาร ได้พิจารณาทิศทางของแดด ลม และการระบายอากาศที่ดี จึงได้เสนอการวางอาคารโดยการหันด้านแคบไปทางตะวันออก-ตะวันตกและมีความสัมพันธ์กับอาคารอื่นๆโดยรอบ และระยะห่างระหว่างอาคารจากการถอยร่นจากแปลงที่ดินแต่ละแปลง เพื่อให้ได้แนวอาคารที่เหมาะสมทำให้เกิดความต่อเนื่องและเปิดมุมมองกับพื้นที่

3) รูปแบบการสัญจร ได้เน้นการส่งเสริมระบบทางเดินเท้าที่ต่อเนื่องประกอบกับการสัญจรของรถยนต์ที่สะดวกและทั่วถึง ซึ่งแนวทางการออกแบบได้เสนอแนะให้เกิดการซ้อนทับด้านสัญจร (Cross circulation) ระหว่างคนและรถ โดยทางเข้า-ออกอาคารของรถยนต์ได้กำหนดให้ลดระดับเพื่อเชื่อมต่อกับลานจอดรถใต้ดินโดยตรง ซึ่งไม่ติดกับทางเดินเท้าเข้าอาคารของผู้พักอาศัย



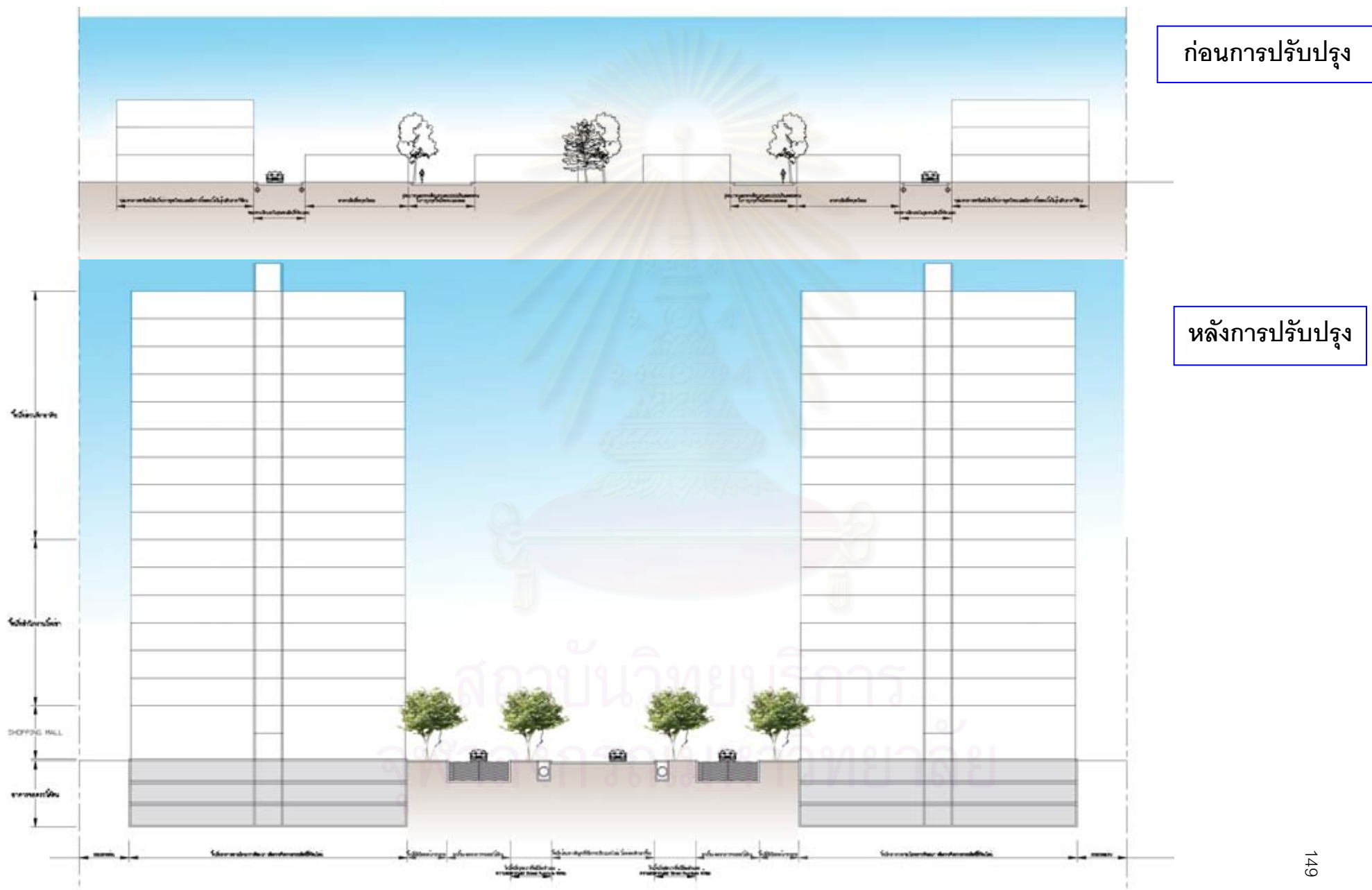
## KEY PLAN

แนวคิดในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมรองและพักอาศัย เพื่อรองรับการพักอาศัยของผู้ใช้พื้นที่ซึ่งทำงานในย่านสีลม โดยการพัฒนาจะเป็นในรูปแบบอาคารสูงและเน้นพื้นที่ว่างภายนอกอาคารเพื่อเปิดมุมมองให้กับพื้นที่และเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน

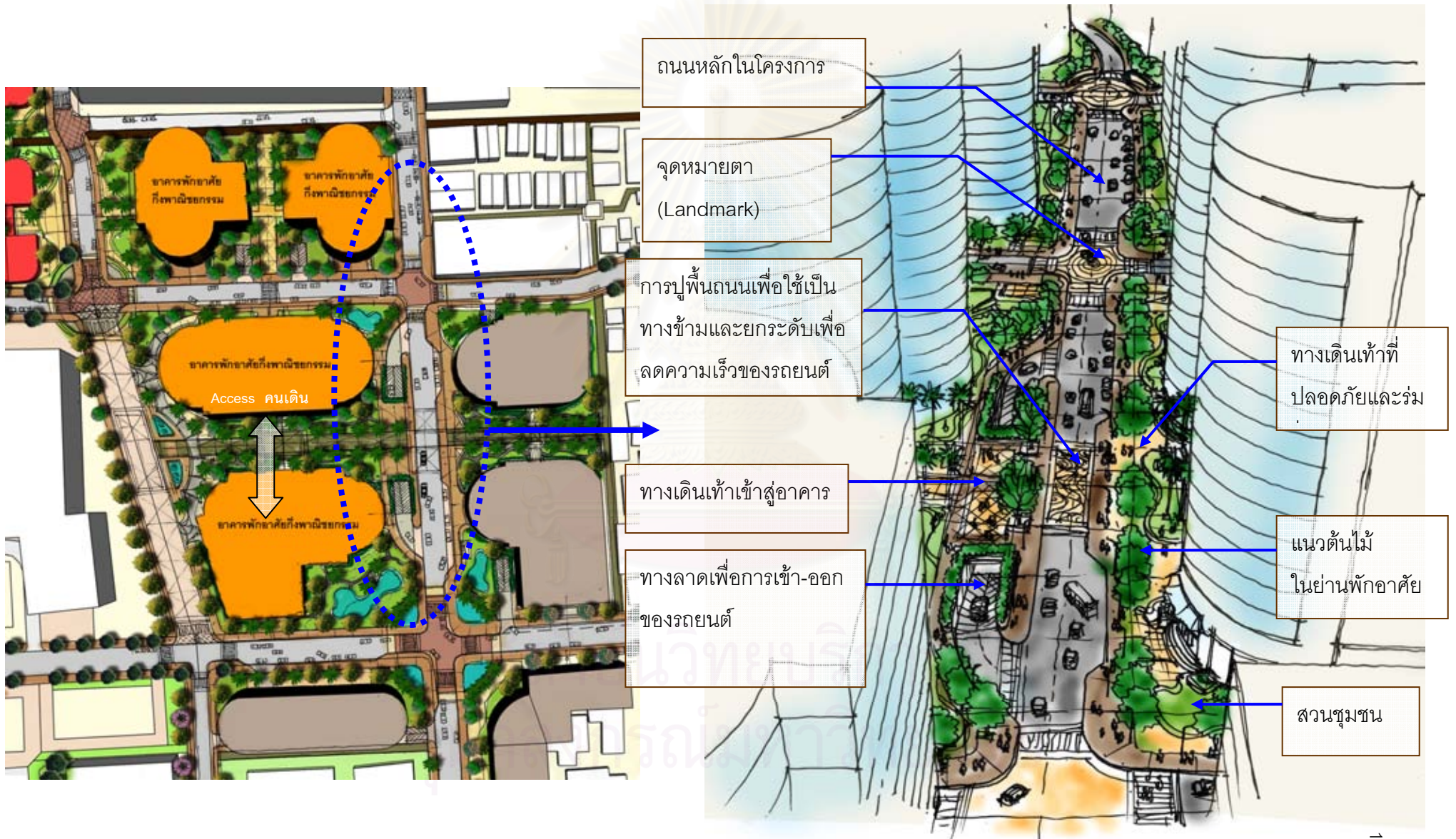


Section C

แผนที่ 5.6 ผังขยายบริเวณย่านพาณิชยกรรมรอง และพักอาศัยหนาแน่น

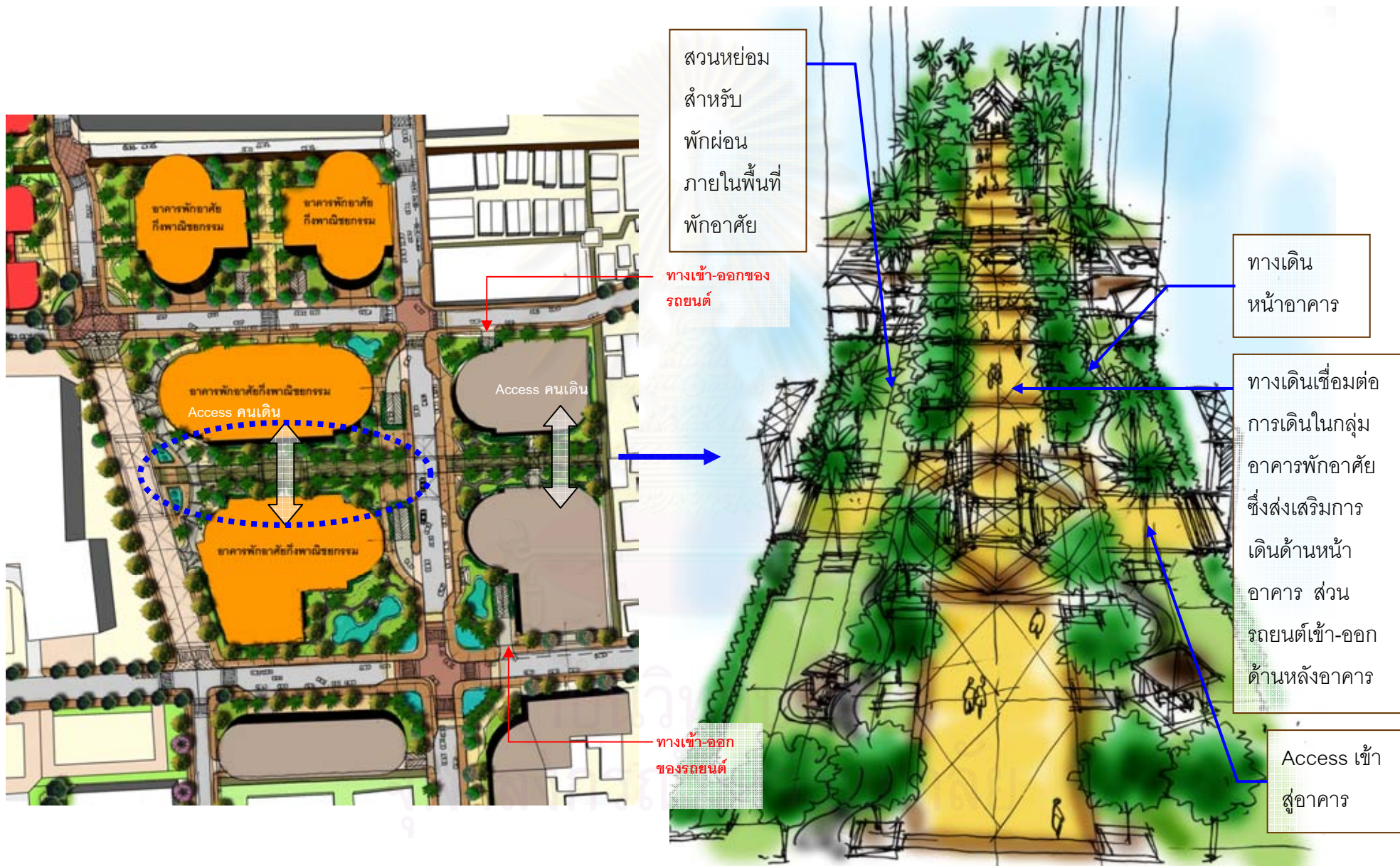


ภาพที่ 5.7 แสดงรูปตัดบริเวณถนนย่านพาณิชยกรรมรองและพักอาศัย



ภาพที่ 5.8 แสดงบรรยายกายภาพบริเวณถนนย่านพาณิชย์กรรมรองและพักอาศัยหนาแน่น





ภาพที่ 5.9 แสดงบรรยายภาพบริเวณทางเดินระหว่างอาคารย่านพาณิชย์กรรมรองและพักอาศัยหนาแน่น

### 1.7.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณถนนสาทร

แนวคิดในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมรองได้แก่ การค้า สำนักงาน รวมทั้งพักอาศัย รองรับบริการพักอาศัยของผู้ใช้พื้นที่ซึ่งทำงานในย่านสีลม โดยการพัฒนาจะเป็นในรูปแบบอาคารสูงและเน้นพื้นที่ว่างภายนอกอาคารเพื่อเปิดมุมมองให้กับพื้นที่และเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน (ดูแผนที่ 5.6 ประกอบ) โดยมีรายละเอียดของแนวทางการออกแบบ ดังต่อไปนี้

1) พื้นที่อาคารได้เสนอแนะให้พื้นที่อาคารปกคลุมดิน จากการศึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพ ซึ่งให้ค่า FAR=10 และ OSR=5 ซึ่งค่าการกำหนดดังกล่าวเป็นการสนับสนุนการใช้พื้นที่เปิดโล่งนอกอาคารซึ่งใช้พื้นที่ร่วมกัน สร้างความน่าอยู่ให้กับพื้นที่ ลักษณะอาคารจึงเป็นอาคารที่ขึ้นในแนวสูง

2) รูปทรงอาคารและระยะห่างระหว่างอาคาร ได้พิจารณาทิศทางของแดด ลม และการระบายอากาศที่ดี จึงได้เสนอการวางอาคารโดยการหันด้านแคบไปทางตะวันออก-ตะวันตกและมีความสัมพันธ์กับอาคารอื่นๆโดยรอบ และระยะห่างระหว่างอาคารจากการถอยร่นจากแปลงที่ดินแต่ละแปลง เพื่อให้ได้แนวอาคารที่เหมาะสมทำให้เกิดความต่อเนื่องและเปิดมุมมองกับพื้นที่

3) รูปแบบการสัญจร ได้เน้นการส่งเสริมระบบทางเดินเท้าที่ต่อเนื่องประกอบกับการสัญจรของรถยนต์ที่สะดวกและทั่วถึง ซึ่งแนวทางการออกแบบได้เสนอแนะให้เกิดการซ้อนทับด้านสัญจร (Cross circulation) ระหว่างคนและรถ โดยทางเข้า-ออกอาคารของรถยนต์



## KEY PLAN

แนวคิดในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมรองได้แก่ การค้า สำนักงาน รวมทั้งพักอาศัยรองรับการพักอาศัยของผู้ใช้พื้นที่ ซึ่งทำงานในย่านสีลม โดยการพัฒนาจะเป็นในรูปแบบอาคารสูง และเน้นพื้นที่ว่างภายนอกอาคารเพื่อเปิดมุมมองให้กับพื้นที่และเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน



แผนที่ 5.7 ผังขยายบริเวณย่านพาณิชยกรรมถนนสาทร



ภาพที่ 5.10 แสดงบรรยายภาคบริเวณถนน ทางเดินเท้าและที่ว่างรอบอาคารย่านพาณิชย์กรรมถนนสาทร

จากการศึกษาพื้นที่และเสนอแนะแนวทางการพัฒนา เพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม ซึ่งมีความจำเป็นต้องเสนอแนะแนวทางในการนำแผนผังและแนวทางการออกแบบต่างๆ ที่ได้เสนอแนะไปสู่กระบวนการปฏิบัติจริง ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับกระบวนการและหน่วยงาน รวมถึงระยะเวลาในการปฏิบัติซึ่งจะได้นำเสนอในบทที่ 6 ต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทสรุปและข้อเสนอแนะ

### 6.1 สรุปผลการศึกษา

จากศักยภาพด้านที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาย่านสีลม ซึ่งเป็นพื้นที่ในย่านธุรกิจใจกลางเมืองที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แต่ขาดการวางแผนด้านการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ส่งผลให้การใช้พื้นที่ยังไม่สามารถตอบสนองการใช้งานได้อย่างเหมาะสม และไม่คุ้มค่าต่อราคาที่ดินในปัจจุบัน ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาทั้งในด้านการใช้ที่ดินไม่เหมาะสม การจราจรติดขัด ขาดแคลนทางเดินเท้าที่ต่อเนื่อง และขาดแคลนพื้นที่โล่งในการทำกิจกรรมสาธารณะ การศึกษาในครั้งนี้ มีเป้าหมายหลักคือ หาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนราวีวาสราชนครินทร์ ให้มีลักษณะทางกายภาพที่สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน ควบคู่ไปกับการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต ทั้งด้านระบบการประโยชน์ที่ดิน ระบบการสัญจร ระบบการเชื่อมต่อพื้นที่เปิดโล่ง และบรรยากาศที่ดี อันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของพื้นที่ เพื่อความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ในปัจจุบัน และยังสามารถสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

โดยแนวทางศึกษาได้เริ่มจากการทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ข้อสรุปในเรื่องต่างๆ คือ ความเป็นมาของพื้นที่ย่านธุรกิจสีลมและพื้นที่ต่อเนื่อง และส่วนของแนวคิดทฤษฎีการออกแบบชุมชนเมืองที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจ พาณิชยกรรมเมือง ซึ่งทฤษฎีต่างๆ ที่ได้ทบทวนไปนั้นถือเป็นเกณฑ์และแนวทางในการศึกษา จากนั้นจึงเป็นขั้นตอนการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในระดับพื้นที่ศึกษา ประกอบกับภาพรวมของกรุงเทพมหานครและพื้นที่เขตบางรัก เพื่อหาข้อสรุปในการเสนอแนะด้านการวางผังและการออกแบบได้อย่างเหมาะสม

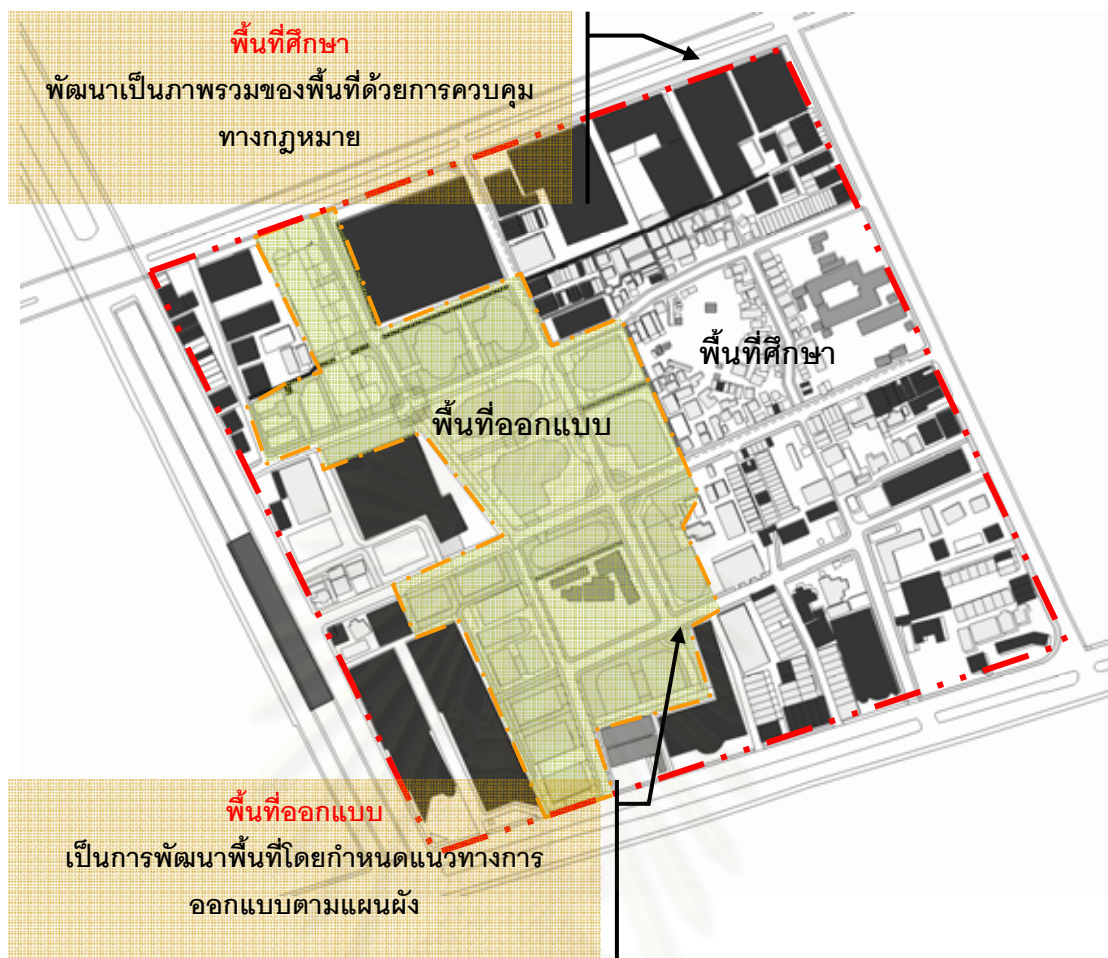
จากการเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ภาพรวมทางกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบโครงข่ายการสัญจร และพื้นที่เปิดโล่ง รวมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งนำมาสู่กระบวนการวิเคราะห์ในเนื้อหาแต่ละประเด็น จนสามารถนำไปสู่ข้อสรุปด้านโปรแกรมการออกแบบและแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่ โดยการนำทฤษฎีมาใช้เป็นแนวทางหลักในการกำหนดกรอบแนวความคิดเพื่อเสนอเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ ที่สามารถแก้ปัญหาและส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในด้านต่างๆ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ ได้แบ่งขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินการตามเนื้อหาของการพัฒนา ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ภาพรวมของผังโครงการ เป็นการวางผังพื้นที่ศึกษาทั้งหมดอย่างเป็นระบบ (ดูขอบเขตพื้นที่ศึกษาในแผนผัง 6.1 ประกอบ) เพื่อความต่อเนื่องกับระบบเมืองเดิมในพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งเน้นการควบคุมทางกฎหมายและเน้นการดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่

1.1 การวางระบบด้านการใช้ที่ดิน เพื่อควบคุมการใช้พื้นที่ให้เกิดการเกาะกลุ่มตามกิจกรรมที่เหมาะสมและสามารถส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต

- 1.2 การปรับปรุงระบบถนนในพื้นที่ โดยเชื่อมต่อถนนและขยายถนนกับระบบถนนเดิม เพื่อส่งเสริมให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงแปลงที่ดินแต่ละแปลง และปรับปรุงทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางตามแนวทางที่กำหนด รวมถึงการปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงารวมทั้งมีจุดพักผ่อนเป็นม้านั่งตามทางเท้าในบางจุด เพื่อสร้างบรรยากาศในการใช้งานและสามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
  - 1.3 แนวทางการกำหนดรูปแบบและความสูงอาคาร เพื่อมุมมองที่ดีในพื้นที่ และเกิดพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เหมาะสมในการทำกิจกรรม รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ให้เหมาะแก่การเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจอย่างเป็นระบบ
  - 1.4 แนวทางการวางผังพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งต้องคำนึงถึงความต่อเนื่องโดยการเชื่อมต่อจากระบบทางเดินเท้าและการกระจายพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการให้ทั่วถึง ได้แก่ สวนหย่อม สวนชุมชน ลานโล่งเพื่อกิจกรรมในย่านพาณิชยกรรม เป็นต้น
2. รายละเอียดของแนวทางการออกแบบ เป็นการออกแบบพื้นที่เฉพาะจุดในขอบเขตพื้นที่ที่กำหนด ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เน้นการใช้ประโยชน์หนาแน่นทั้งด้านพาณิชยกรรมและพักอาศัย (ดูขอบเขตพื้นที่ออกแบบในแผนผัง 6.1 ประกอบ) เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปปฏิบัติได้จริงในอนาคต โดยเน้นการควบคุมดูแลโดยภาครัฐ และเน้นการมีส่วนร่วมของเจ้าของที่ดิน ได้แก่
    - 2.1 การออกแบบปรับปรุงพื้นที่ตลาดละลายทรัพย์ เพื่อเพิ่มพื้นที่ในการใช้งานที่สามารถรองรับกลุ่มผู้ใช้ให้เพียงพอ โดยการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการค้าขาย และสร้างความสวยงามเป็นระเบียบแก่เมือง ซึ่งรูปแบบต่างๆ ที่เสนอแนะ จะสามารถสร้างเอกลักษณ์เฉพาะตัวให้พื้นที่ได้เป็นอย่างดี
    - 2.2 การออกแบบพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น เพื่อรองรับกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ ทั้งจากอาคารสำนักงานในพื้นที่ศึกษา และจากพื้นที่ต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความต่อเนื่องของกิจกรรม มีการเข้าถึงที่สะดวกของรถยนต์ส่วนตัวและทางเดินเท้า รวมถึงการออกแบบบรรยากาศในการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการพักอาศัย
    - 2.3 การออกแบบปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมริมถนนสาทร เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมือง โดยคำนึงถึงการเข้าถึงที่สะดวกต่อการบริการและการใช้ประโยชน์อาคารที่คุ้มค่าการลงทุน นอกจากนี้ ยังมีแนวทางการออกแบบพื้นที่เปิดโล่งระหว่างอาคารอย่างเป็นระบบ

จากผลของการวิเคราะห์และเสนอแนะทั้งหมด ได้นำมาสู่กระบวนการนำแผนผังไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดการพัฒนาได้จริงในอนาคต โดยรายละเอียดของกระบวนการ รวมถึงระยะเวลาดำเนินการและผู้เกี่ยวข้องกับโครงการ มีดังแผนผังและตารางต่อไปนี้



แผนที่ 6.1 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ในการดำเนินการ

## 6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ

อิทธิพลที่มีผลต่อการบริหารแผนให้มีผลในทางปฏิบัติในทฤษฎีการวางผังสมัยใหม่ Forbes Davidson (1996) (อ้างถึงใน ส. จ. ล., 2544: 7-41) ได้สรุปถึงอิทธิพลที่มีต่อการนำไปปฏิบัติให้สำเร็จว่ามี 4 รูปแบบ คือ ด้วยแรงบันดาลใจ (Inspiration) ด้วยข้อตกลงหรือพันธะร่วมกัน (Commitment) ด้วยการกำหนดแนวทาง (Guidance) และด้วยการควบคุม (Control)

1. แรงบันดาลใจ เป็นอิทธิพลที่มักไม่ค่อยใช้ในการวางผังพัฒนาเมือง เนื่องจากผู้คนทุกคนต้องมีจุดมุ่งหมายและวิสัยทัศน์ร่วมกัน (Common Vision) ที่จะทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้สำเร็จ ไม่ว่าจะด้วยวิธีใดก็ตาม แรงบันดาลใจเป็นพลังที่สำคัญในการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน โดยไม่ต้องอาศัยกฎหมาย แต่ไม่ค่อยมีตัวอย่างให้เห็นในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะในเขตเมืองเนื่องจากมีกลุ่มผลประโยชน์หลายกลุ่มซึ่งมีวัตถุประสงค์จุดมุ่งหมายและวิสัยทัศน์ที่แตกต่างกัน แต่หากมีการสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกันได้ ก็สามารถใช้วิธีนี้ได้ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน

2. ข้อตกลงหรือพันธะร่วมกัน (Commitment) เป็นอิทธิพลที่มีความเป็นไปได้มากกว่าแรงบันดาลใจ เนื่องจากจะต้องเกิดการหารือร่วมกันก่อนที่จะตัดสินใจปฏิบัติตามแผน ซึ่งการหารือให้ได้ข้อตกลงร่วมกันจะลดข้อขัดแย้งในการปฏิบัติ วิธีนี้ความร่วมมือกันทำงาน (Cooperation) และการประสานงานเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุด



การประสานงานและการสร้างความเข้าใจในขั้นนี้ เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการวางแผนและผังแบบมีส่วนร่วม (Participation)

3. การกำหนดแนวทาง (Guidance) เป็นอิทธิพลที่มีต่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนที่รัฐบาลเข้ามาเกี่ยวข้องกับด้อยพอสสมควร นั่นคือ ผู้วางแผนภาครัฐจะเป็นผู้กำหนดแนวทางหรือชี้แนะในเรื่องของการพัฒนาการกำหนดแนวทางการพัฒนานี้จัดว่าเป็นวิธีการทางบวก (Positive Function) โดยรัฐอาจกำหนดแนวทางในการพัฒนาเรื่องของการตั้งโครงการ (Location) ช่วงเวลา (Timing) หน้าที่ความรับผิดชอบ (Responsibility) และการกำหนดพื้นฐานสำหรับการตัดสินใจในการลงทุนโครงการ ในหลายกรณีรัฐอาจมีมาตรการแรงจูงใจ (Incentive) เพื่อให้มีผู้ปฏิบัติตามมาตรการต่าง ๆ การโอนสิทธิการพัฒนา (Transfer of Development Right: TRD)

4. การควบคุม คือการใช้กฎหมายของรัฐ ซึ่งประชาชนมักเห็นว่าเป็นมาตรการในทางลบและมักไม่ค่อยประสบผลสำเร็จ (เช่นในประเทศสิงคโปร์) ความล้มเหลวของการควบคุมโดยใช้กฎหมาย ส่วนมากเกิดจากการออกกฎหมายโดยขาดการคำนึงถึงข้อเท็จจริง การขาดข้อมูลสนับสนุน ทำให้ไม่มีศักยภาพในการปฏิบัติตามกฎหมาย แต่ส่วนใหญ่ในการวางแผนมักจะเน้นอิทธิพลนี้มาก

สำหรับแผนผังและแนวทางการออกแบบพื้นที่ในครั้งนี้ อิทธิพลที่มีต่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนผังมี 3 ประการ คือ การควบคุม การกำหนดแนวทาง และการมีข้อตกลงร่วมกัน ซึ่งมีรายละเอียด คือ

การควบคุม คือ การออกกฎหมาย จะใช้กับโครงการที่จำเป็นต้องรักษาผลประโยชน์ร่วมกัน ได้แก่ การควบคุมทางผังเมือง คือการใช้ที่ดินและการกำหนดความหนาแน่น ซึ่งควรจะเสนอแนะในรูปแบบของข้อกำหนดท้องถิ่น นอกจากนี้การควบคุมยังหมายรวมถึงการประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินในพื้นที่บางแห่งที่จะต้องมีการดำเนินการเพื่อการตัดถนนหรือขยายถนนภายในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งโครงการสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น การบำบัดน้ำเสีย การป้องกันน้ำท่วม เป็นต้น

การกำหนดแนวทาง คือ การกำหนดแนวทางตามแผนผังที่ได้ทำการศึกษาในครั้งนี้ ร่วมกับแผนพัฒนาเขตหรือแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ซึ่งมีนโยบายไว้แล้ว เช่น โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนคนเดินสีลม โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมสาทรและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นต้น ซึ่งจะต้องมีการจัดเตรียมงบประมาณหรือการลงทุนสาธารณูปโภคไว้สนับสนุนด้วย

การมีข้อตกลงร่วมกัน วิธีการนี้จะใช้กับโครงการที่ไม่สามารถออกกฎหมายได้ และมีงบประมาณจำกัด โดยโครงการจะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชน(อาจรวมถึงหน่วยงานรัฐบางหน่วยด้วย) และการพัฒนากลุ่มอาคาร ที่ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของชุมชน เช่น การจัดรูปที่ดิน (Land Readjustment) เพื่อพัฒนาการใช้ประโยชน์อาคารที่เพิ่มมากขึ้น การจัดหาพื้นที่เปิดโล่ง การเพิ่มพื้นที่สวนหย่อม สวนสาธารณะชุมชน เป็นต้น ซึ่งปัจจุบัน การปฏิบัติงานตามแผนโดยวิธีการมีข้อตกลงร่วมกัน ได้รับความนิยมนำมาใช้ และได้รับการสนับสนุนจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 อีกด้วย

โดยในพื้นที่ศึกษาย่านสีลม เขตบางรัก มีโครงการที่เสนอแนะซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่างๆ และน่าจะเป็นไปได้ภายใต้วิธีการที่เสนอ ดังตารางต่อไปนี้

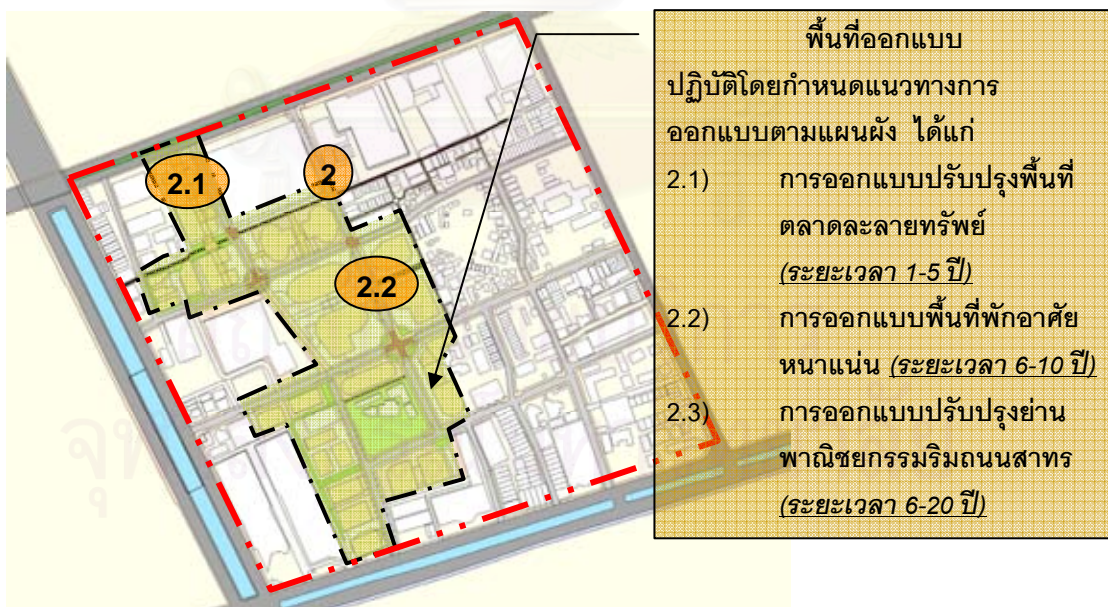
ตาราง 6.1 การประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในการปรับปรุงพื้นที่

งานปรับปรุงพื้นที่	กระบวนการ	ระยะเวลา (ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
			ภาครัฐ	ภาคเอกชน
1. การวางระบบด้านการใช้ที่ดิน	การควบคุมและการมี ข้อตกลงร่วมกัน - การเวนคืน - การจัดรูปที่ดิน	1-10	- กทม. - สำนักงานเขต บางรัก	- เจ้าของที่ดิน ที่ถูกรื้อถอน
2. การปรับปรุงระบบถนนใน พื้นที่	การควบคุม - การเวนคืน	1-20	- กทม. - สำนักงานเขต บางรัก	- เจ้าของ อาคารที่ถูกรื้อ ถอน
3. แนวทางการกำหนดรูปแบบ และความสูงอาคาร	การควบคุม - การกำหนดค่า FAR BCR OSR และระยะ ถอยร่น	1-10	- กทม. - สำนักงานเขต บางรัก	- เจ้าของ อาคารที่ถูกรื้อ ถอน
4. แนวทางการวางผังพื้นที่เปิด โล่ง	การมีข้อตกลงร่วมกัน - การจัดรูปที่ดิน	1-10	- กทม. - สำนักงานเขต บางรัก	- เจ้าของ อาคารที่ถูกรื้อ ถอน
5. การออกแบบปรับปรุงพื้นที่ ตลาดละลายทรัพย์	การกำหนดแนวทาง - Design Guideline	1-5	- กทม. - สำนักงานเขต บางรัก	- เจ้าของ อาคารที่ถูกรื้อ ถอน
6. การออกแบบพื้นที่พักอาศัย หนาแน่น	การกำหนดแนวทาง - Design Guideline	6-10	- กทม. - สำนักงานเขต บางรัก	- เจ้าของ อาคารที่ถูกรื้อ ถอน
7. การออกแบบปรับปรุงย่าน พาณิชยกรรมริมถนนสาทร	การกำหนดแนวทาง - Design Guideline	6-20	- กทม. - สำนักงานเขต บางรัก	- เจ้าของ อาคารที่ถูกรื้อ ถอน

(ที่มา: การวิเคราะห์โครงการ, 2551)



แผนผัง 6.2 การดำเนินการในภาพรวมของการพัฒนาพื้นที่



แผนผัง 6.3 การดำเนินการในรายละเอียดการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่



### 6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

จากการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ย่านสีลม พบว่าขาดการวางผังเมืองและการออกแบบชุมชนเมืองที่ดี ทำให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง ส่งผลให้สภาพแวดล้อมเกิดความทึบโตรม มีการใช้ที่ดินไม่คุ้มค่ากับศักยภาพของพื้นที่ คล้ายพื้นที่อื่นๆ อีกหลายแห่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสิ่งเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ การดำเนินการแก้ปัญหาต้องใช้งบสูงและเพื่อให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ในการออกแบบปรับปรุง ต้องอาศัยความรู้ความสามารถ และการปฏิบัติหน้าที่ที่มีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่จากภาครัฐ และความร่วมมือร่วมใจจากภาคเอกชน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมเป็นที่ตั้ง

นอกจากนี้ในการควบคุมและกำกับการดูแลให้เป็นไปตามแผนการพัฒนานั้นยังจำเป็นที่จะต้องอาศัยกฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่น กฎหมายผังเมือง พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร เป็นต้น เพื่อให้เกิดผลบังคับใช้และสามารถปฏิบัติได้ถูกต้องโดยไม่ส่งผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมาก ในการพัฒนาจึงต้องดำเนินการอย่างรอบคอบด้วยความระมัดระวัง การชี้แจง สร้างความรู้ความเข้าใจและชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนากับประชาชน หรือการหาวิธีให้ได้ข้อตกลงร่วมกัน จะสามารถช่วยทำให้การพัฒนาสำเร็จตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้

ในการดำเนินการศึกษาครั้งนี้ เป็นเพียงแนวความคิดที่ได้จากกระบวนการเรียนรู้และการศึกษาในเวลาอันจำกัด ซึ่งผู้ศึกษาหวังว่าผลการศึกษาที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อเขตบางรัก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองได้ไม่มากนักน้อย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชุมพร. (2546). **คู่มือการปฏิบัติงานการผังเมืองและการโยธา**. กรุงเทพฯ: กรมโยธาธิการและผังเมือง.
- กลุ่มงานมาตรฐานสำนักพัฒนามาตรฐาน. **การศึกษาลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบที่อยู่อาศัยเพื่อเป็นแนวทางประกอบการจัดทำการควบคุมย่านที่อยู่อาศัย**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บริษัทไร่ไทยเพรส จำกัด, 2548.
- กำธร กุลชล. (2545). **การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนักงาน. (2544). **รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตราชเทวี**. กรุงเทพมหานคร: รุ่งนภาการพิมพ์.
- ระห์ตร โรจนประดิษฐ์. (ม.ป.ป.). **เอกสารประกอบการสอนวิชา การวางแผนภาคและเมือง และการออกแบบชุมชนเมือง: Responsive environments**. (ม.ป.ท.).
- กมลรัตน์ บำรุงตน . (2546). **การใช้ประโยชน์ที่ดินและการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. ภาควิชาการวางแผนภาคเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ดำรงพล ใจยา. (2544). **พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน**. กรุงเทพฯ บริเวณย่านสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. ภาควิชาการวางแผนภาคเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นายไพจิตร จิตรเกษมราตรี. (2536). **แนวทางการออกแบบพื้นที่โล่งในย่านพาณิชย์กรรม กรณีศึกษา เขตสัมพันธวงศ์**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ภาษาอังกฤษ**

Lennard, H. Crohurt, Suzanne and Lennard, L. Henny. **Liveable Cities Observed**. California: Gondorlier Press, 1995 (page 231232).

Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., MaGlynn, S., and Smith, G. (1985). **Responsive environment: A manual for urban designers**. London: The Architecture Press.

Trancik, R. (1986). **Finding lost space: Theories of urban design**. New York: Van Nostrand Reinhold.

Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., MaGlynn, S., and Smith, G. (1985). **Responsive environment: A manual for urban designers**. London: The Architecture Press.

Watson, D., Plattus, A., and Shibley, R. (2003). **Time – saver for urban design**. United States of America: The McGraw – Hill Companies.

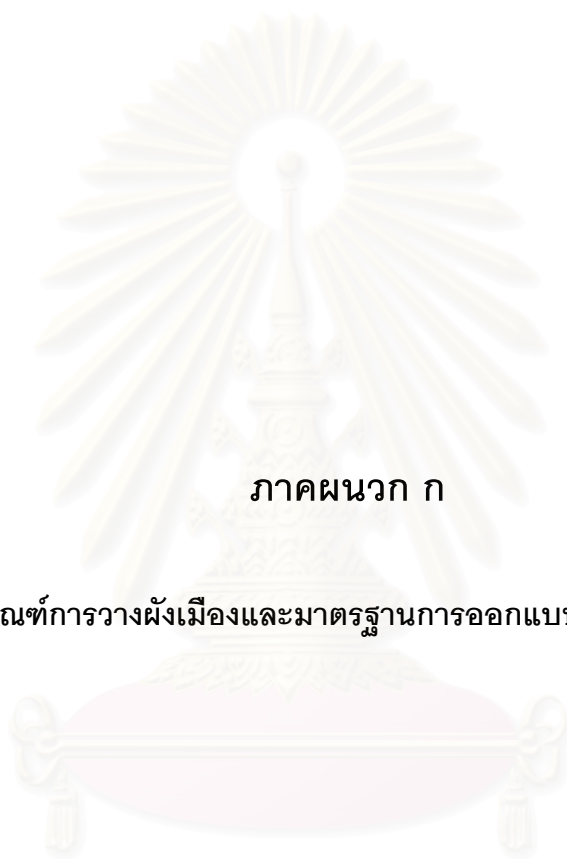


สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

เกณฑ์การวางผังเมืองและมาตรฐานการออกแบบชุมชนเมือง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549

- ที่ดินประเภท พ. ๕** ให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ
- ที่ดินประเภทนี้ ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนดดังต่อไปนี้
- (๑) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิด และจำพวก ที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ ที่ไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข หรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมีพื้นที่ประกอบการไม่เกิน ๕๐๐ ตารางเมตร
  - (๒) การทำผลิตภัณฑ์คอนกรีตผสมที่ไม่เข้าข่ายโรงงาน เว้นแต่กรณีที่เป็นหน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จในลักษณะชั่วคราวที่ตั้งอยู่ในหน่วยงานก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียงเพื่อประโยชน์แก่โครงการก่อสร้างนั้น
  - (๓) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว และสถานบริการก๊าซธรรมชาติ เว้นแต่สถานบริการก๊าซที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร ยาวต่อเนื่องกันโดยตลอดจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่น ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ
  - (๔) สถานที่ที่ใช้ในการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร ยาวต่อเนื่องกันโดยตลอดจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่นที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร
  - (๕) การเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้าที่อาจก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข
  - (๖) การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มหรือน้ำกร่อย
  - (๗) สุสานและฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยสุสานและฌาปนสถาน
  - (๘) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ เว้นแต่สถานบริการในเขตพื้นที่ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตพื้นที่เพื่อการอนุญาตให้ตั้งสถานบริการในท้องที่กรุงเทพมหานคร การติดตั้ง หรือก่อสร้างป้ายที่มีขนาดเกิน ๑ ตารางเมตร หรือมีน้ำหนักรวมทั้งโครงสร้างเกิน ๑๐ กิโลกรัม ในบริเวณที่มีระยะห่างจากวัด โบราณสถาน ทางพิเศษ หรือถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางตั้งแต่ ๔๐ เมตร ถึงจุดติดตั้ง หรือก่อสร้างป้ายน้อยกว่า ๕๐ เมตร เว้นแต่ป้ายชื่ออาคารหรือสถานประกอบการ และป้ายสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงหรือสถานบริการก๊าซ
  - (๙) สถานที่เก็บสินค้า สถานที่รับส่งสินค้าหรือการประกอบกิจการรับส่งสินค้า เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร ยาวต่อเนื่องกันโดยตลอดจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่นที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร
  - (๑๐) โรงฆ่าสัตว์หรือโรงพักสัตว์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการฆ่าสัตว์และจำหน่ายเนื้อสัตว์
  - (๑๑) ไชโลเก็บผลิตผลทางการเกษตร

(๑๓) สวนสนุกหรือสวนสัตว์ เว้นแต่สวนสนุกหรือสวนสัตว์ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร ยาวต่อเนื่องกันโดยตลอดจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่นที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร และมีที่ว่างโดยรอบจากแนวเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๑๐ เมตร เพื่อปลูกต้นไม้ หรือที่ดำเนินการอยู่ในอาคารพาณิชย์กรรม

(๑๔) การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย

(๑๕) การกำจัดวัตถุอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย

(๑๖) การซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า

(๑๗) การซื้อขายหรือเก็บเศษวัสดุ

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ที่ไม่ใช่เพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๑๐ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้

ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๑๐ : ๑ แต่ในกรณีที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละยี่สิบ โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกินห้าเท่าของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะที่จัดให้มีขึ้น

หน้า ๕๔

เล่ม ๑๒๓ ตอนที่ ๔๘ ก ราชกิจจานุเบกษา ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๔๗

(๒) มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม แต่อัตราส่วนของที่ว่าง

ต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสาม

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## เกณฑ์ความหนาแน่นสำหรับกลุ่มเมืองประเภทที่ 1

ตารางแสดงเกณฑ์ความหนาแน่นสำหรับกลุ่มเมืองประเภทที่ 1 (มหานครที่มีประชากรมากกว่า 1.5 ล้านคน)

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ความหนาแน่น (คน/ไร่)	Max. FAR	Max. BCR	ขนาดพื้นที่ (ตารางวา)
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	1-24	2	70	บ้านเดี่ยว 50-100 บ้านแฝด 35-50
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	25-60	3.5	70	บ้านแถว ตึกแถว 18-24 อาคารชุด 100-300
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	61-100	8	70	บ้านแถว ตึกแถว 18-24
พาณิชยกรรม-ศูนย์กลางเมือง (CBD)	80-120	10	90	อาคารชุด 200-1000
พาณิชยกรรม-ศูนย์กลางรอง (Sub Center)	80	6	80	อาคารพาณิชย์ 20-24 ศูนย์การค้า 3600-6400 สำนักงาน 120-1200
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	12	1	50	-
อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	20-30	1.5	60	-
คลังสินค้า	12	1	50	-
ชนบทและเกษตรกรรม	1-10	1	40	-

ที่มา: สำนักผังเมือง, รายงานการวิเคราะห์ห้วงสัมบูรณ์ โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2, 2546)

ตารางแสดงค่าความหนาแน่นและความเข้มของการใช้ประโยชน์ที่ดินจากอาคารในกรุงเทพมหานคร

เขตพื้นที่อยู่อาศัย	FAR สูงสุด	BCR สูงสุด	ความหนาแน่น (คน/ไร่)
บ้านเดี่ยว 2 ชั้น ที่ดินมากกว่า 200 ตารางวา	0.28	15	1 หรือน้อยกว่า
บ้านเดี่ยว บ้านแฝด 2 ชั้น ที่ดิน 50-71 ตารางวา	0.57	50	8-21
ทาวน์เฮาส์	1.10	55	40-56
ชุมชนแออัด ชุมชนกลางเมือง	1.28	60	28-45
อพาร์ทเมนท์ สูงไม่เกิน 8 ชั้น	6.00	70	60-120
อาคารสูงไม่เกิน 20 ชั้น	8.00	74	81-180
อาคารสูงเกิน 20 ชั้น	16.00	68	200-600

ที่มา: สำนักผังเมือง, รายงานการวิเคราะห์ห้วงสัมบูรณ์ โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2, 2546)

## เกณฑ์การวางผังเมืองรวมด้านเขตทางและผิวจราจรขนาดต่าง

ตาราง แสดงความสามารถของช่องจราจรสำหรับการเดินรถสองทิศทาง

การใช้ที่ดิน	ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area)			ย่านพาณิชยกรรม (Commercial Area)		ย่านอุตสาหกรรม (Industrial Area)
	หนาแน่นน้อย	หนาแน่นปานกลาง	หนาแน่นมาก	หนาแน่น	หนาแน่นมาก	
ไหล่ทาง (ม.)	1.75-2.50	1.75-2.50	2.50-3.00	2.50-3.00	3.00	3.00
ทางเท้า (ม.)	1.50-2.50	2.50	3.00-5.00	4.00-5.00	5.00-9.00	3.50-5.00
ช่องจอดขนาน (ม.)	2.00	2.00-2.50	2.50-3.00	2.50-3.00	3.00	3.00
ช่องจราจร (ม.)	2.75-3.00	3.00-3.25	3.25-3.50	3.25-3.50	3.50	3.50
เกาะกลาง (ม.)	0.00-1.20	1.00-4.20	1.20-4.20	1.20-4.20	4.20-7.20	4.20-7.20
ทางจักรยาน (ม.)	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50

หมายเหตุ: เกาะกลางที่มีขนาดเล็กกว่า 1.2 ม. ให้ใช้เกาะกลางแบบตีเส้นแสดงขอบเขตด้วยสี (Painted Median)  
ข้อมูลในตารางปรับปรุงจากเอกสาร การออกแบบและวางผังถนนในเมือง, กองวิศวกรรม, สำนักผังเมือง

จำนวนช่องจราจร	ปริมาณการจราจร ( PCU per Hour )											
	2	2	2	3	3	4	4	4	6	6	6	
ความกว้างช่องจราจร (ม.)	3.00	3.25	3.50	3.00	3.5	3.00	3.25	3.50	3.00	3.25	3.50	
ความกว้างผิวจราจร (ม.)	6.00	6.50	7.00	9.00	10.50	12.00	13.00	14.00	18.00	19.50	21.00	
ถนนสายประธาน								6000			9000	
ถนนสายหลัก	1200	1350	1500	2000	2200	4000	4400	4800	6000	6600	7200	
ถนนสายรอง	800	1000	1200	1600	1800	2400	2700	3000	4000	4500	5000	
ถนนสายย่อย	300-500	450-600	600-750	900-1100	1100-1300	1600-1800	1800-2000	2000-2400	2600-3400	3000-4000	3200-4400	

ที่มา: ปรับปรุงจากเอกสาร การออกแบบและวางผังถนนในเมือง, กองวิศวกรรม, สำนักผังเมือง

### การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่จอดรถในเมือง

ที่ดินที่จะใช้เป็นที่จอดรถมี 3 ประเภท

- 1) ที่จอดรถสำหรับคนงานประจำเป็นกิจวัตรในเมือง (operational parking space) ได้แก่ พื้นที่เพื่อให้จอดรถยนต์หรือยานพาหนะประเภทอื่นใด ที่จะต้องมีที่จอดรถเป็นประจำ เพื่อกิจการการค้า พาณิชยกรรม หรืออาชีพเฉพาะ
- 2) ที่จอดรถสำหรับติดต่อทั่วไปในเมือง (non-operational parking space) ได้แก่ พื้นที่จอดรถซึ่งไม่ต้องจัดเฉพาะสำหรับที่ทำการใดหรือบริษัทใดบริษัทหนึ่ง แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ
  - ประเภทจอดในระยะเวลานาน (Long-term parking)
  - ประเภทจอดในระยะเวลานั้น (Short-term parking)

- 3) ที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในเมือง(Residential parking space) ได้แก่ พื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยอยู่ในเมือง ทั้งที่เก็บรถ โรงรถที่จอดสำหรับญาติ มิตรเยียมเยียนและรถส่งของอุปโภคสำหรับผู้พักอาศัยในเมืองด้วย

### ที่จอดรถ

#### OFF-STREET PARKING LOTS

โดยทั่วไป เมืองที่มีประชากรมากกว่า 7,500 คน ต้องการบริการสาธารณะที่จอดรถ เมืองที่มีประชากร 7,500-25,000 คน จะมีที่จอดรถข้างถนน แต่ที่จอดรถเหล่านั้นตั้งไม่ตรงกับความต้องการคือ

1. Short-term parking ภายในรัศมี 120 เมตร จากกิจกรรมที่ต้องการที่จอดรถ
2. Long-term parking ภายในรัศมี 300 เมตร จากกิจกรรมที่ต้องการที่จอดรถ

Off-Street facilities เป็นสาธารณูปโภคการขนส่งสำหรับบริเวณใจกลางของเมืองบริเวณชั้นใน และไม่ค่อยจำเป็นนักสำหรับพื้นที่รอบนอกซึ่งหาที่จอดรถได้ง่าย

### แนวความคิดด้านการออกแบบพื้นที่เปิดโล่ง(Open Space and Recreation)

ชัยวัฒน์ อรุณทัยวิวัฒน์ ได้กล่าวถึง ความหมายและความสำคัญของการนันทนาการ(Recreation) ที่โล่ง (Open Space) และสวนสาธารณะ (Park) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

**การนันทนาการ(Recreation)** หรือการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับชีวิตมนุษย์ ซึ่งมีผู้นิยมไว้ต่างๆ กันมากมาย จำแนกได้ 2 ประเภท คือ

1. Passive Recreation เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ไม่ใช้การออกแรง ออกกำลังกาย แต่เป็นไปในลักษณะความสงบ การผ่อนคลายความเหน็ดเหนื่อย
2. Active Recreation เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ต้องออกแรง ออกกำลังกาย

**การพักผ่อนหย่อนใจต่างๆ** เหล่านี้ กระทำในช่วงเวลาว่าง และมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โล่งในเมือง (Open Space) ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่บางส่วนให้เป็นสวนสาธารณะในระดับต่างๆ ได้ โจเซฟ เดอ คลารา และ ลี คอปเปลแมน(Joseph De Clara and Lee Koppelman) ได้แบ่งประเภทของที่โล่งเป็น 6 ประเภท และที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย คือ

1. Green Open Space
  - ที่ว่างที่เกิดจากการพัฒนาเมือง เช่น Green belt, Green way, Buffer, Plaza, Malls, Square
2. Corridor Open Space
  - เขตทาง เช่น ริมถนน ริมแม่น้ำ ริมทางรถไฟ ริมคลอง
  - ลานจอด เช่น สนามบิน ลานจอดรถ
  - บริเวณที่จัดทำเป็นที่ว่าง โดยรักษาสภาพธรรมชาติไว้

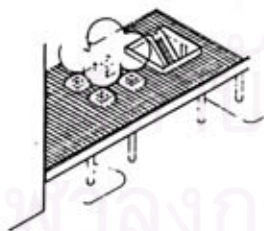
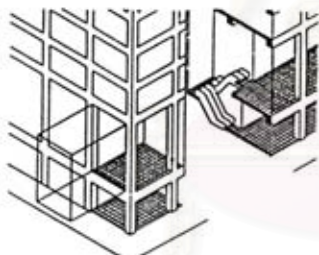
การจัดการพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคาร The Greenwich Street District , Manhattan , USA.

ในช่วงที่มีการขยายตัวของเมืองและมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ในบริเวณ Manhattan เป็นที่หนึ่งที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทำให้ urban designer และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการวางผังได้มีการกำหนดและมีการวางแผนในการพัฒนาของเมืองในย่านต่างๆ และมีความต้องการที่จะสร้างและควบคุม สภาพของเมืองที่จะเกิดขึ้นเหล่านี้ ให้มีความเหมาะสมในการใช้งานและสภาพชีวิตของคนในเมือง

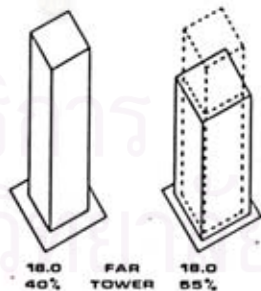
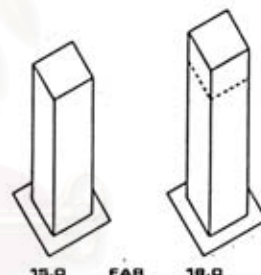
ในเรื่องของความต้องการของ urban space ภายในย่านธุรกิจและอาคารสูงที่จะเกิดขึ้น เป็นเรื่องที่จะต้องมีการพิจารณาเพื่อสภาพแวดล้อมของเมืองที่ดี ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐจึงมีวิธีการในการที่จะทำให้เกิดพื้นที่เหล่านี้ มีการออกข้อกำหนดโดยให้เจ้าของโครงการอาคารสูงที่จะเกิดขึ้นในบริเวณนั้น ยอมที่จะเว้นพื้นที่ด้านหน้าอาคาร เพื่อเป็นพื้นที่ urban space ของเมือง โดยการใช้งานเป็นพื้นที่สาธารณะ เพื่อแลกกับการก่อสร้างอาคารสูงได้สูงกว่า หรือก่อสร้างพื้นที่ได้มากกว่าพื้นที่ที่ทางกฎหมายกำหนด

โดยในการควบคุมและจัดการกับพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นเหล่านี้ ทางหน่วยงานของรัฐ ได้มีแนวทางหรือ guideline เป็นกรอบเพื่อที่จะให้พื้นที่เหล่านี้ มีแนวทางและมีการพัฒนาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนที่วางไว้ มีความเหมาะสมกับการใช้งาน โดยมีการกำหนดแนวทางในการเชื่อมต่อพื้นที่เหล่านี้ไว้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของ urban space ที่เกิดขึ้น และเป็นเส้นทางการสัญจรที่เหมาะสม และกำหนดควบคุมให้เกิดกิจกรรมที่เหมาะสมและมีความสวยงาม

#### The Greenwich Street District



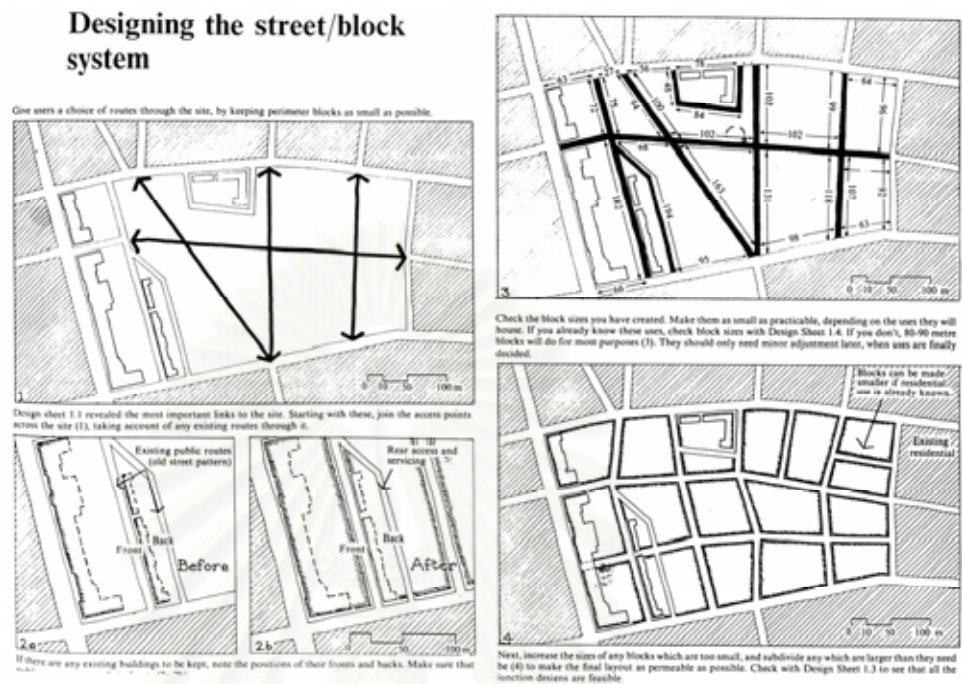
The drawings describe some of the improvements that are rewarded with bonus points in the Greenwich Street District.



The developer's reward can take the form of increased tower coverage, as well as bonus floor area.

## แนวความคิดและมาตรฐานการออกแบบชุมชนเมือง

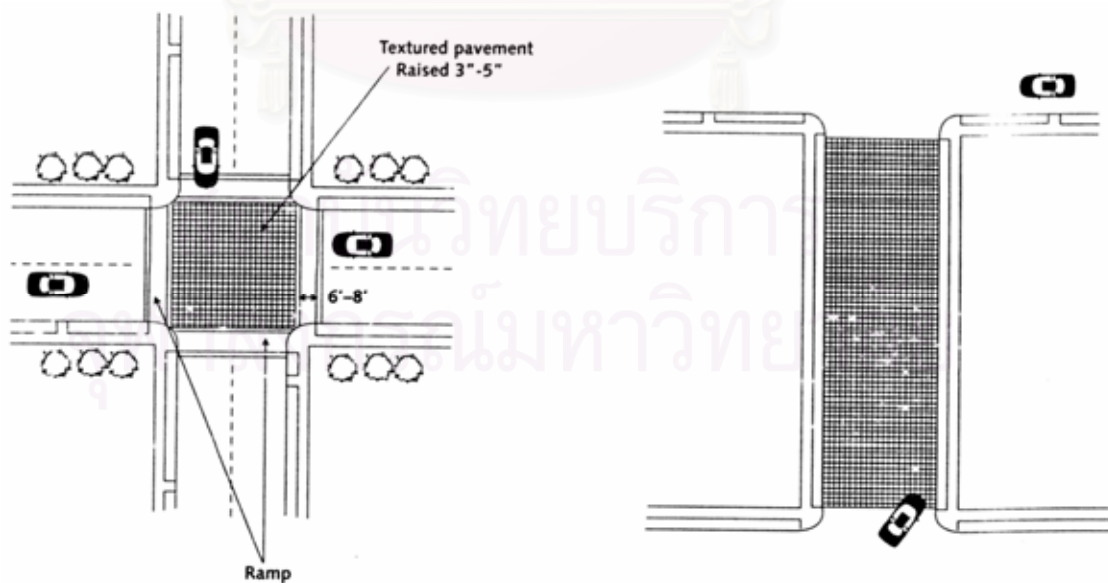
### 1) แนวความคิดด้านการออกแบบระบบถนนในชุมชน



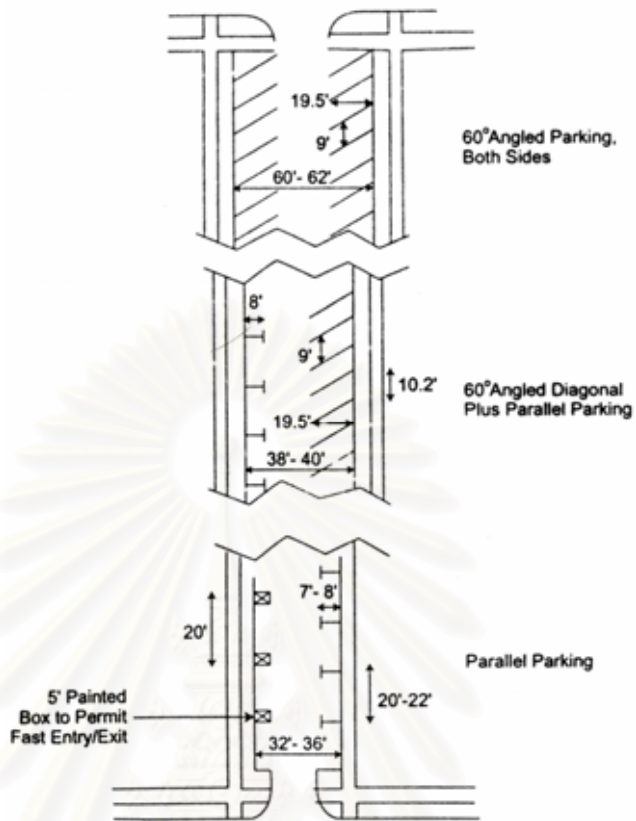
ภาพแสดงขั้นตอนการออกแบบถนน และระบบบล็อก

ที่มา: Bentley และคณะ, 1985

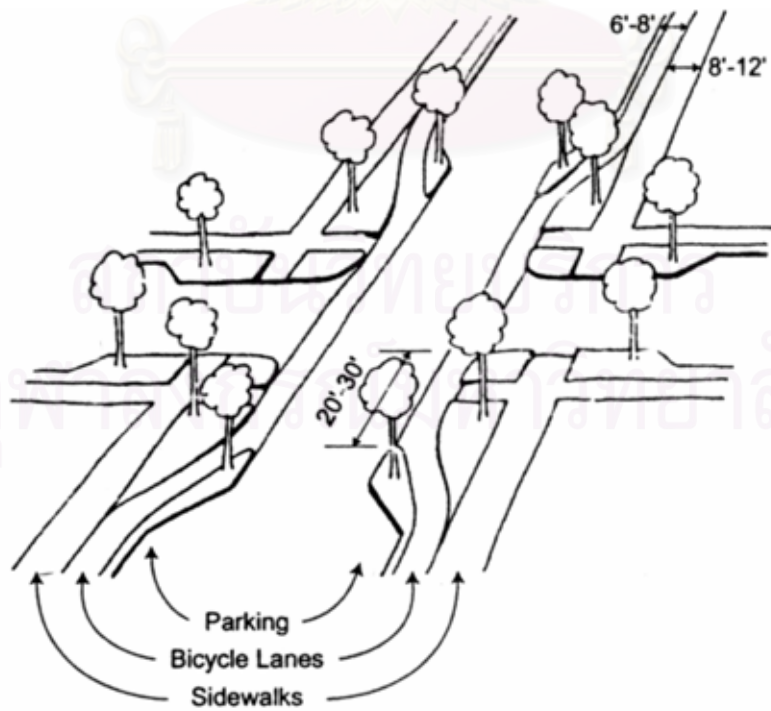
### 2) แนวความคิดด้านการออกแบบการสัญจรที่เน้นความปลอดภัยในชุมชน (Watson และคณะ, 2003)



ภาพแสดงการปูพื้นถนน เพื่อลดความเร็วบริเวณสี่แยก

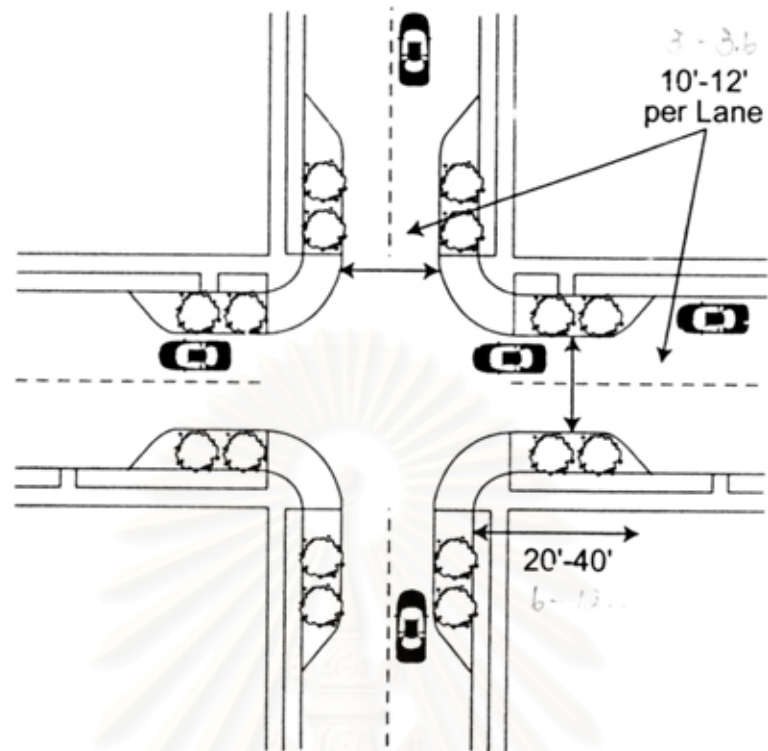


ภาพแสดงที่จอดรถริมถนน

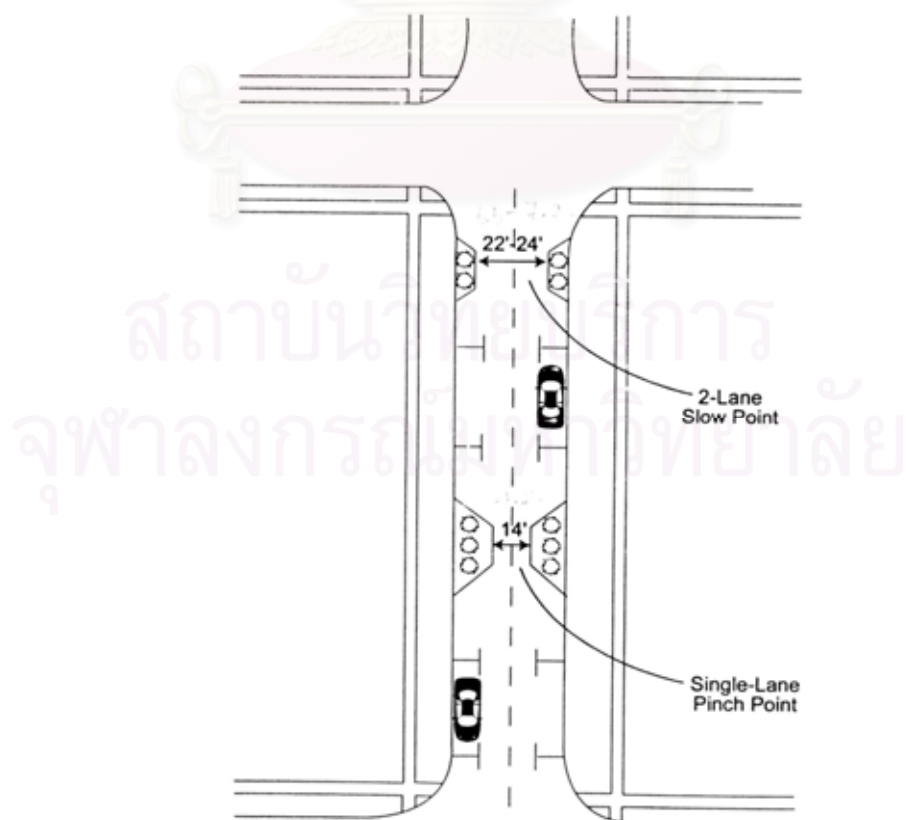


ภาพแสดงช่องจราจรสำหรับรถยนต์ รถจักรยาน และทางเดินเท้า

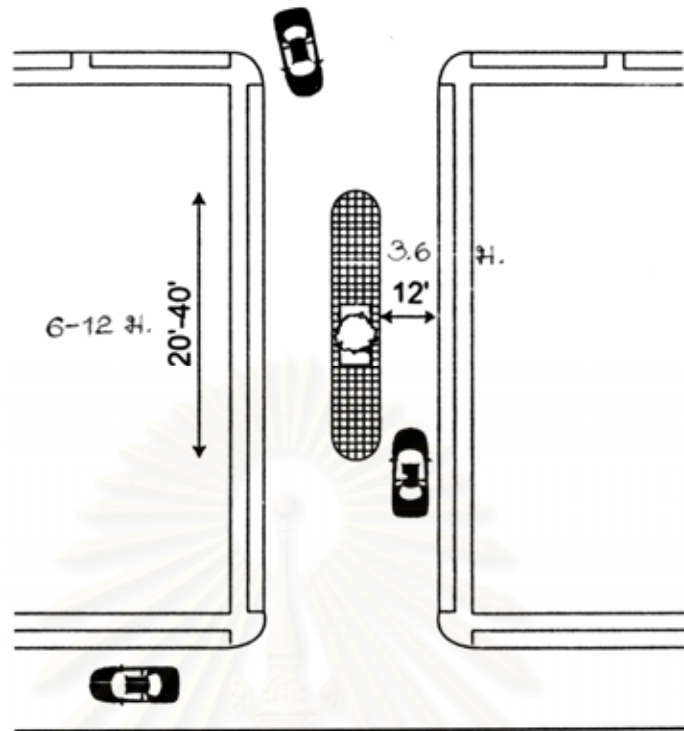




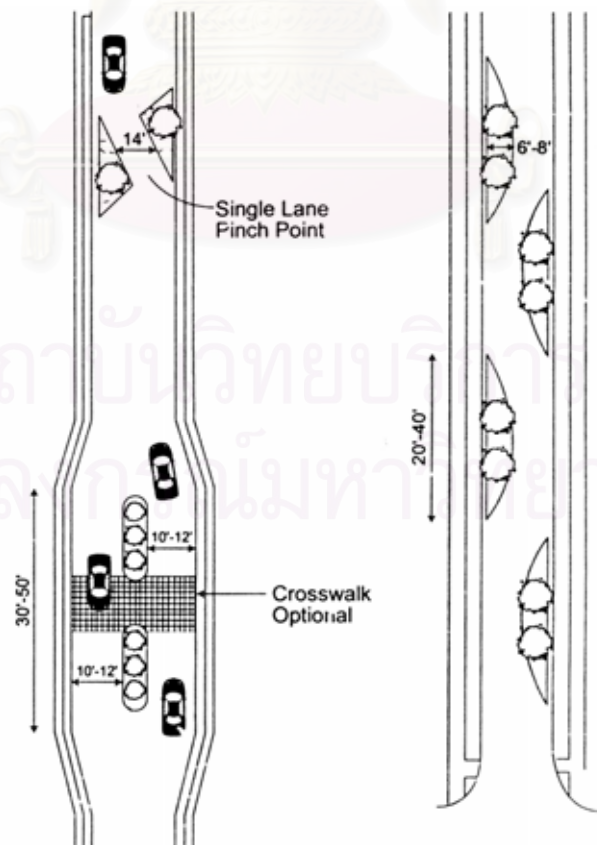
ภาพแสดงแนวความคิดการทำให้ถนนแคบลงในบริเวณสี่แยก เพื่อชะลอความเร็วของรถ



ภาพแสดงแนวความคิดการทำให้ถนนแคบลงในบริเวณกลางบล็อก เพื่อชะลอความเร็วของรถ



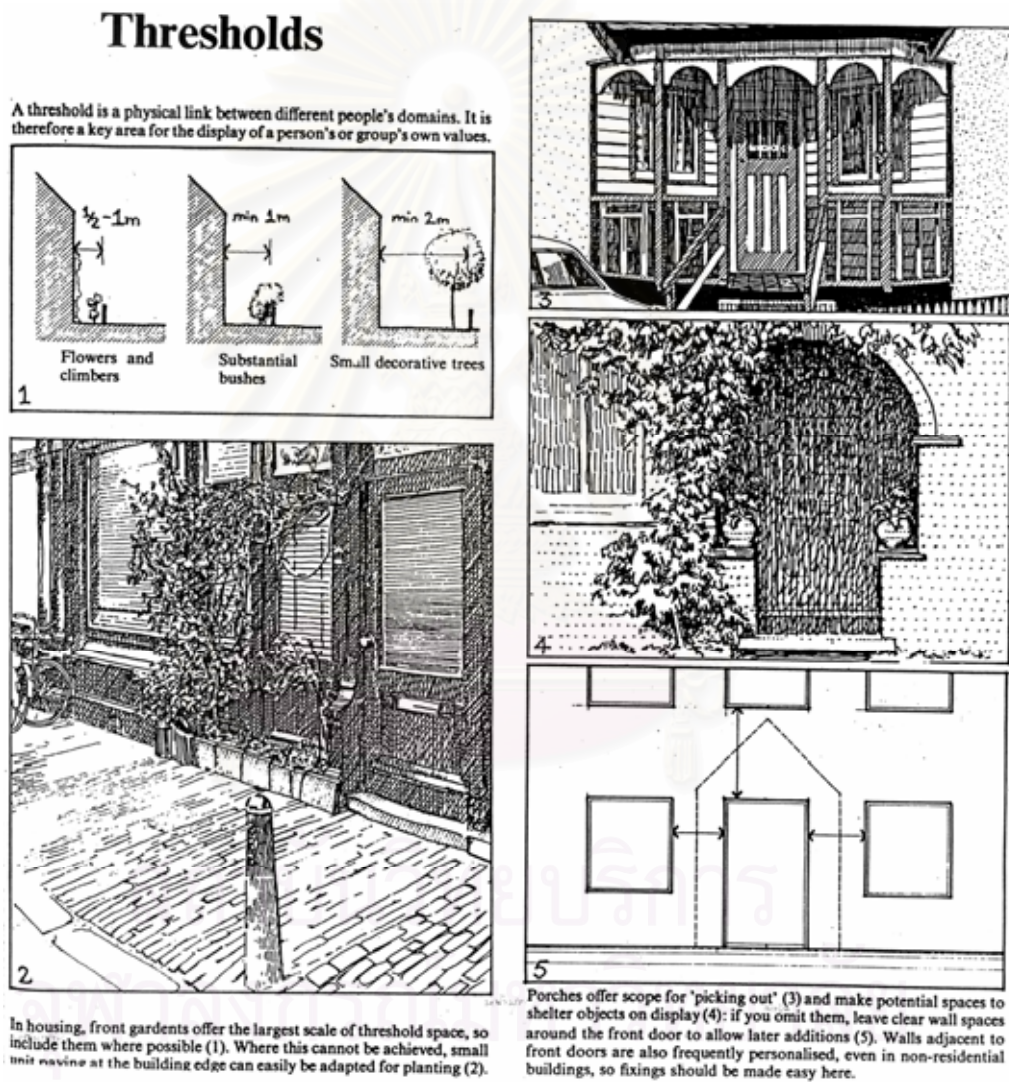
ภาพแสดงแนวคิดการออกแบบเกาะกลางถนน เพื่อความปลอดภัยของคนข้ามถนน



ภาพแสดงแนวคิดการออกแบบทางคนข้ามบริเวณช่วงกลางบล็อค

### 3) แนวคิดการออกแบบอาคาร

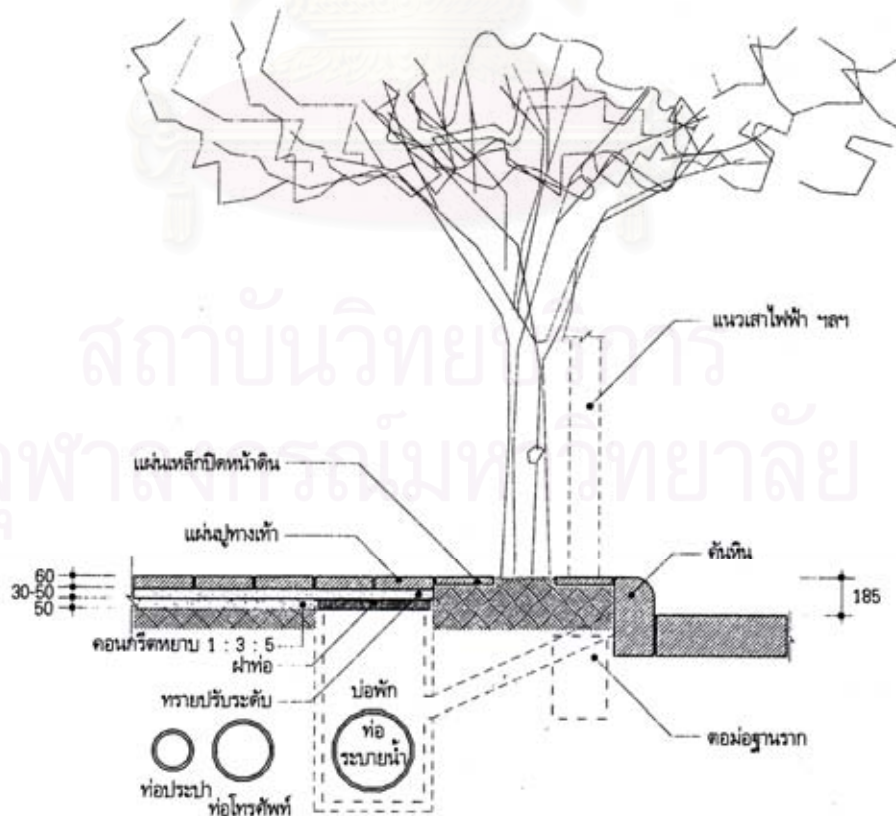
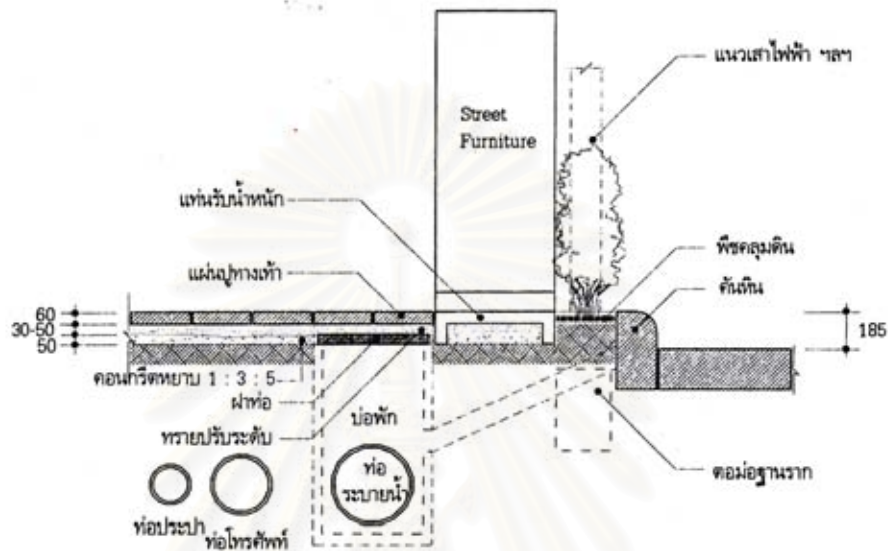
นอกจากระยะความลึก และความกว้างของอาคารแล้ว การออกแบบอาคารยังต้องศึกษาแนวคิดด้านการเว้นระยะถอยร่นเพื่อการเน้นการเข้าถึงและประดับตกแต่งด้านหน้าอาคาร



ภาพแสดงการกำหนดระยะถอยร่นและการตกแต่งด้านหน้าอาคาร

4) แนวคิดการจัดอุปกรณ์บนถนน (Street Furniture) ประเภทไฟส่องสว่าง (Watson และคณะ, 2003)

## แบบตัดผ่านแท่นรับน้ำหนัก เฟอร์นิเจอร์ และรั้วต้นไม้



ที่มา : กองออกแบบ สำนักโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวชีวารัตน์ กลับคุณ เกิดเมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ.2522 ณ จังหวัดนครศรีธรรมราช จบการศึกษา ระดับระดับปริญญาตรีภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยแม่โจ้ เมื่อปี พ.ศ.2545 และเข้ารับการศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ณ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ.2547



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย