

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟ บีทีเอสราชเทวี
และย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ



นาย พรสิริ สายดวง

ศูนย์วิทยพัทยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

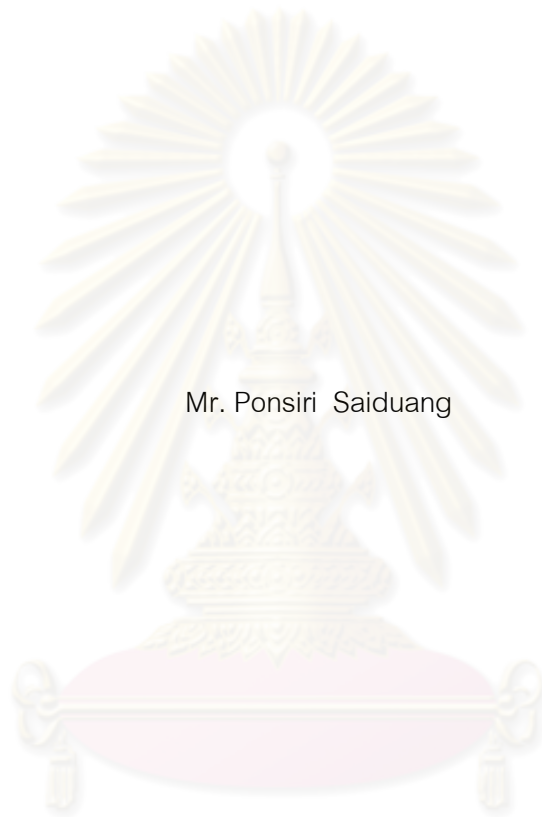
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2551

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

DESIGN GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE AREAS AROUND BTS'S
RATCHATHEWI STATION AND PRATUNAM COMMERCIAL DISTRICT



Mr. Ponsiri Saiduang

ศูนย์วิทยทรัพยากร
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 2008

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟ บีทีเอสราชเทวี และย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ

โดย

นายพรสิริ สายด้วง

สาขาวิชา

การออกแบบชุมชนเมือง

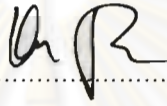
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อังสนา บุญโยภาส

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตติศักดิ์ ธรรมาภรณ์พิลาศ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
ของการศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรปริญญาโทสถาปัตยกรรมศาสตร์



คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

(ศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต จุลาสัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



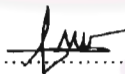
ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นนนัท ตาปนานนัท)



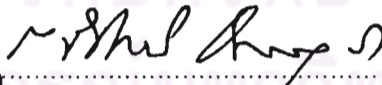
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อังสนา บุญโยภาส)



อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตติศักดิ์ ธรรมาภรณ์พิลาศ)



กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุจิโรจน์ อนามบุตร)

พรศิริ สายด้วง : แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสราชเทวี และย่านพาณิชย์กรรม
ประตูน้ำ(DESIGN GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE AREAS AROUND BTS'S
RATCHATHEWI STATION AND PRATUNAM COMMERCIAL DISTRICT) อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ.
ดร. อังสนา บุญโยภาส, อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม : ผศ. จิตติศักดิ์ ธรรมภากรณ์พิลาต, 173 หน้า

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หลัก คือ การหาแนวทางเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่าน
พาณิชย์กรรมประตูน้ำ ที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาเมืองที่ไม่สอดคล้องกัน โดยใช้ศักยภาพ
ของระบบขนส่งมวลชนระบบรางช่วยกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาขึ้นในพื้นที่ที่เกิดปัญหานั้น โดย
ทำการศึกษถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากรถไฟฟ้าบีทีเอสและเสนอแนะการพัฒนาชุมชนที่ตอบสนองต่อ
บริบทของพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปแต่ยังคงตั้งอยู่บนพื้นฐานของการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีต่อผู้พักอาศัยในพื้นที่และ
คนภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่ และเพิ่มประสิทธิภาพของการเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนอื่นๆในพื้นที่อีกด้วย

โดยในเบื้องต้นเพื่อให้เข้าใจถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและขั้นตอนต่างๆในการพัฒนาเมืองอันมี
ระบบการสัญจรเป็นปัจจัยหลักเพื่อหาแนวโน้มในอนาคต การศึกษาจะประกอบด้วยการประเมินการเปลี่ยนแปลง
พื้นที่จากการใช้ภาพถ่ายทางอากาศหลายปีมาวิเคราะห์ร่วมกับเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน การเข้าถึงและ
ระบบการสัญจร และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ว่างภายในพื้นที่ศึกษา ร่วมกับการสำรวจ การสังเกต การ
สัมภาษณ์ และการวิเคราะห์พื้นที่ เพื่อกำหนดแนวทางในการออกแบบพื้นที่ดังกล่าวต่อไป ซึ่งพบว่าปัจจัยที่สำคัญ
คือ การเข้าถึงพื้นที่ไม่ว่าจะด้วยการสัญจรแบบใดก็ตาม การพัฒนาจะขยายตัวไปตามพื้นที่ที่มีการเข้าถึงสะดวก
ซึ่งปัจจุบันการพัฒนาเกิดกระจุกตัวอยู่ตามแนวถนนสายหลัก คือ ถนนราชประสงค์และถนนพระรามที่ 1 ต่างกับ
พื้นที่ด้านในบริเวณริมคลองแสนแสบ ที่เข้าถึงยากจึงไม่มีการพัฒนา อันเป็นสาเหตุหลักของปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้น
ในพื้นที่ รวมถึงทำให้การใช้ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพาณิชย์กรรมกับที่พักอาศัยเป็นไปอย่างไม่เต็มศักยภาพ
ด้วยปัญหาข้างต้นจะต้องวางแนวทางออกแบบให้สอดคล้องกับการพัฒนาของระบบขนส่งมวลชนระบบรางและ
โครงการต่างๆที่จะมีอิทธิพลต่อทิศทางการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาในอนาคต ซึ่งการกำหนดแนวทางการ
ออกแบบครั้งนี้ใช้แนวคิดและหลักการ เรื่อง การพัฒนาชุมชนเมืองเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี การพัฒนาพื้นที่
พาณิชย์กรรม แบบผสมผสาน และการออกแบบเมืองกระชับ

ผลการศึกษาได้เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรม
ประตูน้ำ ให้มีความสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคตและผสมผสานไปกับพื้นที่ชุมชนเดิมโดย
กำหนดนโยบายการพัฒนาเป็น 4 ส่วนคือ 1)เพิ่มความหนาแน่นของการพัฒนาบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและ
บริเวณริมคลองแสนแสบ 2)สร้างความแตกต่างของกลุ่มกิจกรรมให้รองรับและส่งเสริมพื้นที่โดยรอบ 3)เชื่อม
พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำด้วยการสัญจรทางเท้าและจักรยาน 4)สร้างความ
ต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าบริเวณแยกราชประสงค์กับโครงการมักกะสัน โดยเน้นการพัฒนาใน 3 ประเด็น คือ
การใช้ประโยชน์พื้นที่ การเข้าถึงและการสัญจร และพื้นที่ว่าง พร้อมทั้งได้เสนอแนวทางการปฏิบัติที่เป็นลำดับ
ขั้นตอนรวมถึงหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา เพื่อให้สามารถนำไปเป็นแนวทางในการใช้งานต่อไปได้

สาขาวิชา.....การออกแบบชุมชนเมือง..... ลายมือชื่อนิสิต.....
ปีการศึกษา..2551..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม.....

48 741557 25: MAJOR URBAN DESIGN

KEYWORDS: URBAN DESIGN / BTS RATCHATHEWI / PRATUNAM

PONSIRI SAIDUANG : DESIGN GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE AREAS AROUND
BTS'S RATCHATHEWI STATION AND PRATUNAM COMMERCIAL DISTRICT. THESIS ADVISOR:
ASST. PROF. ANGSANA BOONYOBHAS, Dr., THESIS COADVISOR: ASST. PROF. JITTISAK
THAMMAPORNPIILAS, 173 pp.

The main purpose of this research is to recommend the urban development guidelines for areas around BTS Ratchathewi Station and Pratunam Commercial Area that have been impacted from inappropriate change and urban development by using potential of rail mass transit system to stimulate development in these areas. This study has explored the changes that driven by this mode of transportation and suggest the type of urban development that is not only respond to the changing situation but also can help to improve quality of life for the resident and non-resident users, as well as, focus on increasing efficiency of linkage to other mass transit systems within the study area.

In order to understand all factors affecting changes in urban growth and urban development with transportation as a key fact, and to be able to forecast future trend, this study has included site assessment using aerial photographs from different years to compare the changes in land use, circulation pattern, and open spaces. The site survey, observation, and interview with the users were conducted to analyse the existing problems and potential for development. The survey concluded that one of the major factors catalyzing changes for Ratchathewi and Pratunam areas is the site accessibility by any mode of transportation. Most of developments have occurred heavily along Ratchaprasong and Rama 1 road, main roads which have easy access, on the contrary, the hinterland along Saensaep canal have less development due to difficult access. The development gap between these two areas has prohibited the full potential mixed use of the commercial and residential areas. Therefore, the urban design guidelines for these areas have to be compatible with the development of rail mass transit system and the important projects around the site. This study has applied the concept of urban development for better quality of life, mixed commercial land use and compact city as the model for Ratchathewi and Pratunam urban areas development.

The study has recommended development guidelines for areas around BTS Ratchathewi Station and Pratunam Commercial Area compatible with urban design trend and existing communities with 4 policies 1) increase density around BTS Ratchathewi Station and along Saensaep canal 2) create different activities groups to support development and its user 3) create linkage between BTS Ratchathewi Station and Pratunam Commercial Area using pedestrian and bicycle path 4) link trading activities between Ratchaprasong intersection and Makasan Airport Rail Link. The recommendations have focused on 3 main issues; land use, circulation and open space, including implementation procedures and all concerned stakeholders for the success of the study area's urban development.

Field of Study.....Urban Design..... Student's Signature *พวดี นพรัตน์*
Academic Year...2008..... Advisor's Signature *อสม. อังษณา บุญยอบhas*
Co - Advisor's Signature..... *จิติศักดิ์*

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยความเมตตากรุณาอย่างยิ่งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังสนา บุญโยภาส อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาผลักดันและส่งเสริมในทุกด้าน รวมทั้งการดูแลเอาใจใส่โดยไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อยให้แก่ผู้ทำวิทยานิพนธ์นี้ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นอกจากนี้ ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้ให้คำปรึกษาแก่ผู้ทำวิทยานิพนธ์นี้ รวมทั้งการชี้แนะ ให้ความกระจ่างในหลักการและวิธีคิดแก่ผู้ทำวิทยานิพนธ์นี้ ผู้ทำวิทยานิพนธ์รู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ทั้งสองท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาเสียสละเวลาร่วมรับฟังการเสนองานวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนกรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณทุกคนสำหรับผู้ที่คอยให้กำลังใจและสนับสนุนในการทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้เสมอมา



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.5 ลำดับขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา.....	4
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง.....	7
2.1.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินในเมือง.....	7
2.1.2 รูปแบบการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม.....	8
2.1.3 แรงจูงใจของรูปแบบการพัฒนาเมืองแบบต่อเนื่อง (Catalysts).....	10
2.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการออกแบบคุณภาพชีวิตของชุมชนเมือง.....	16
2.2.1 การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม (Commercial Mixed-Use).....	19
2.2.2 คุณภาพของการสัญจรทางเท้า.....	20
2.2.3 เมืองกระชับ (Compact City).....	22
2.3.4 การนำเครื่องมือการออกแบบมาประยุกต์ใช้.....	23
บทที่ 3 การศึกษาและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ศึกษา.....	28
3.1 ประวัติความเป็นมา และลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา.....	28
3.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน.....	41
3.2.1 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษากับกลุ่มกิจกรรมโดยรอบในระดับเมือง.....	41

3.2.2	ความสำคัญของพื้นที่บริเวณย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ.....	43
3.2.3	ความสำคัญของวังสระปทุม และวัดประทุมวนาราม.....	44
3.2.4	ความสัมพันธ์ของย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และชุมชนริมคลองแสนแสบ.....	44
3.2.5	ลักษณะกิจกรรมและการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	45
3.2.6	ลักษณะการเข้าถึงและการสัญจร.....	48
3.2.7	ลักษณะองค์ประกอบทางกายภาพของเมือง.....	53
3.2.8	ลักษณะของสภาพสังคมและเศรษฐกิจ.....	68
3.2.9	กฎหมายและข้อจำกัดอื่นๆ.....	69
3.3	โครงการหรือแนวนโยบายที่มีผลกระทบต่อทิศทางการพัฒนาในอนาคต.....	72
3.3.1	โครงการหรือแนวนโยบายระดับเมือง.....	72
3.3.2	โครงการหรือแนวนโยบายระดับชุมชนในพื้นที่.....	76

บทที่ 4 วิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่.....78

4.1	บทบาทความสำคัญของพื้นที่ศึกษา.....	78
4.1.1	บทบาทความสำคัญระดับเมือง.....	78
4.1.2	บทบาทความสำคัญระดับชุมชน.....	78
4.2	ปัญหาศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนา.....	79
4.2.1	ปัญหาและศักยภาพของการเชื่อมต่อทางสัญจร.....	79
4.2.2	ปัญหาและศักยภาพของการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	80
4.2.3	ปัญหาและศักยภาพของฐานสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง.....	84
4.2.4	การประเมินแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต.....	91
4.3	การกำหนดแนวนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม.....	92
4.4	แนวความคิดหลักและเครื่องมือในการพัฒนาพื้นที่.....	95
4.4.1	การกำหนดแนวความคิดหลักในการพัฒนาพื้นที่.....	95
4.4.2	เครื่องมือในการกำหนดรายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่.....	96
4.4.3	ปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงในการประยุกต์ใช้แนวคิดเมืองกระชับ ในย่านพาณิชย์กรรมแบบผสมผสานในพื้นที่ศึกษา.....	98
4.5	การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบการสัญจร.....	99
4.5.1	การวิเคราะห์เพื่อกำหนดรูปแบบการสัญจร.....	99
4.5.2	การกำหนดรูปแบบการสัญจรตามหลักแนวความคิด.....	100
4.5.3	สรุปรูปแบบและองค์ประกอบด้านการสัญจร.....	104
4.6	การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	107

4.6.1	การวิเคราะห์เพื่อกำหนดอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่ ตามหลักแนวความคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชยกรรมผสมผสาน.....	107
4.6.2	การวิเคราะห์เพื่อกำหนดตำแหน่งการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	109
4.7	การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบที่วางสาธารณะเพื่อคุณภาพชีวิต.....	110
4.7.1	แนวความคิดในการกำหนดรูปแบบที่วางสาธารณะ.....	110
4.7.2	การวิเคราะห์เพื่อกำหนดรูปแบบที่วางสาธารณะ.....	110
4.7.3	สรุปรูปแบบที่วางสาธารณะ.....	114
บทที่ 5 รายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่.....		123
5.1	แผนผังแม่บทการปรับปรุงพื้นที่ศึกษา.....	123
5.1.1	วัตถุประสงค์การออกแบบพื้นที่ศึกษาในภาพรวม.....	123
5.1.2	แนวทางการออกแบบพื้นที่ศึกษาในภาพรวม.....	123
5.1.3	รายละเอียดการออกแบบพื้นที่ศึกษาในภาพรวม.....	123
5.2	แบบขยายการปรับปรุงพื้นที่ในบริเวณต่างๆ.....	132
5.2.1	แบบขยายบริเวณย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ.....	132
5.2.2	แบบขยายบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี.....	133
5.2.1	แบบขยายบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบซอยเพชรบุรี.....	143
5.2.2	แบบขยายบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบหลังวัดประทุมวนาราม.....	144
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....		151
6.1	สรุปผลการศึกษา.....	151
6.2	แนวทางการนำไปปฏิบัติ.....	152
6.3	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม.....	155
รายการอ้างอิง.....		157
ภาคผนวก.....		159
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....		173

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงระยะที่ทนได้ของคนในการเดิน.....	21
2.2 แสดงการกำหนดระยะที่ทนได้ของคนในการเดินที่จะนำมาใช้ในการออกแบบพื้นที่ศึกษา.....	22
4.1 แสดงการกำหนดองค์ประกอบด้านการสัญจร.....	100
4.2 แสดงการกำหนดอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามหลักแนวความคิด การใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชยกรรมผสมผสาน.....	108
4.3 แสดงการกำหนดรูปแบบการพัฒนาอาคาร.....	109
4.4 แสดงการกำหนดองค์ประกอบด้านที่ว่างสาธารณะ.....	115
6.1 แสดงระยะเวลาการนำโครงการไปปฏิบัติ.....	154

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แสดงแผนที่ขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านกายภาพ.....	3
1.2 แผนผังสรุปขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา.....	6
2.1 ผังแสดงแนวคิดของการจัดการองค์ประกอบใหม่ที่มีอิทธิพล หรือแรงจูงใจเกิดขึ้นกับชุมชนเมืองเดิม.....	10
2.2 แสดงส่วนต่างๆของ Downtown Milwaukee.....	11
2.3 แสดงทางเดินยกระดับ(Sky Walk)เชื่อมต่อกลุ่มอาคารบริเวณแกรนด์เวนิว.....	12
2.4 แสดงพื้นที่บางส่วนของเมือง Indianapolis ก่อนการพัฒนา.....	13
2.5 แสดงรูปแบบการพัฒนาบางส่วนในเมือง Indianapolis.....	14
2.6 แสดงแผนภูมิโครงสร้างแนวคิดการจัดกลุ่มพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์กิจกรรม แบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม.....	20
2.7 แสดงแบบจำลอง 2 มิติ และ 3 มิติ ของแนวคิดเมืองกระชับ.....	22
2.8 แสดงแบบจำลองของหน่วยการใช้งานแบบผสมผสานตามแนวความคิดของเมืองกระชับ.....	23
2.9 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Des Moines, USA.....	24
2.10 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Concord, USA.....	24
2.11 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Livermor, USA.....	24
2.12 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Fargo, USA.....	25
2.13 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Covallis, USA.....	25
2.14 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Cleveland, USA.....	25
2.15 แสดงแบบจำลองหน่วยของเมืองกระชับในการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน.....	26
3.1 แสดงแผนที่ช่วงคลองคู่ขนาน.....	30
3.2 แสดงแผนที่ช่วงการพัฒนาถนน.....	31
3.3 แสดงแผนที่ช่วงการพัฒนาทางด่วน.....	32
3.4 แสดงแผนที่ช่วงการพัฒนารถไฟฟ้า.....	33
3.5 แสดงกลุ่มกิจกรรมค้าขายขนาดเล็กในย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ.....	43
3.6 แสดงบรรยากาศย่านประตูน้ำในปัจจุบัน.....	51
3.7 แสดงบรรยากาศย่านชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบในปัจจุบัน.....	51
3.8 แสดงบรรยากาศย่านถนนเพชรบุรีในปัจจุบัน.....	52
3.9 แสดงบรรยากาศบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีในปัจจุบัน.....	52
3.10 แสดงจุดตัด S1 , S2 บริเวณคลองแสนแสบ.....	56
3.11 แสดงจุดตัด S3 บริเวณถนนพญาไท.....	56

ภาพที่	หน้า
3.12 แสดงจุดตัด S4 บริเวณถนนเพชรบุรี.....	56
3.13 แสดงจุดตัด S5 บริเวณซอยถนนเพชรบุรี 20.....	57
3.14 แสดงจุดตัด S6 บริเวณซอยถนนเพชรบุรี 18.....	57
3.15 แสดงจุดตัด S7 บริเวณชุมชนข้างวัดปทุมวนารามฯ.....	58
3.16 แสดงประเภทสภาพอาคาร.....	60
3.17 แสดงประเภทความสูงอาคาร.....	62
3.18 แสดงประเภทพื้นที่โล่งว่าง.....	66
3.19 แผนที่แสดงพื้นที่บริเวณ พ.5.....	70
3.20 แผนที่แสดงพื้นที่บริเวณที่ 3.....	71
3.21 แสดงผังรายละเอียดโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์.....	74
4.1 แสดงสภาพพื้นที่บริเวณท่าเรือและสถานีบีทีเอส.....	83
4.2 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่พาณิชย์กรรมที่มีการพัฒนาและไม่พัฒนา.....	87
4.3 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่พักอาศัยที่มีการพัฒนาและไม่พัฒนา.....	87
4.4 แสดงปัญหาและความแตกต่างของอาคารสูงกับกลุ่มอาคารขนาดเล็ก.....	90
4.5 แสดงสภาพภายในของกลุ่มอาคารขนาดเล็ก.....	90
4.6 แสดงรูปแบบแนวความคิด"เมืองที่มีทุกอย่างในระยะเดิน".....	95
4.7 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรหลัก.....	104
4.8 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรรอง.....	105
4.9 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรรถยนต์.....	106
4.10 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรต่างระดับ.....	107
4.11 แสดงรูปแบบแนวคิดที่วางสาธารณะลานเมือง.....	119
4.12 แสดงรูปแบบแนวคิดที่วางสาธารณะชุมชน.....	120
4.13 แสดงรูปแบบแนวคิดที่วางสาธารณะกันชน.....	121
4.14 แสดงรูปแบบแนวคิดที่วางสาธารณะหลังบ้าน.....	122
5.1 แสดงรูปตัดเส้นทางเชื่อมต่อพาณิชย์กรรมกับย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ.....	136
5.2 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 1.....	137
5.3 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 2.....	138
5.4 แสดงรูปตัดเส้นทางเชื่อมต่อพาณิชย์กรรมกับสถานีบีทีเอสราชเทวี.....	140
5.5 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 3.....	141
5.6 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 4,5.....	142
5.7 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 6.....	147
5.8 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 7.....	149
5.9 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 8.....	150

สารบัญแนบที่

แนบที่	หน้า
3.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงทางสัญญาในชุมชน.....	36
3.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงฐานสิ่งก่อสร้าง.....	37
3.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงฐานที่ว่าง.....	38
3.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงความสูงอาคาร.....	39
3.5 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	40
3.6 แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษากับกลุ่มกิจกรรมโดยรอบระดับเมือง.....	42
3.7 แสดงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน.....	46
3.8 แสดงประเภทการใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน.....	49
3.9 แสดงการจำแนกกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่.....	50
3.10 แสดงเส้นทางคมนาคมขนส่ง.....	54
3.11 แสดงระบบทางสัญจร.....	55
3.12 แสดงสภาพอาคาร.....	59
3.13 แสดงความสูงอาคาร.....	61
3.14 แสดงฐานอาคารสิ่งก่อสร้าง.....	64
3.15 แสดงประเภทพื้นที่โล่งว่าง.....	65
3.16 แสดงแปลงโฉมที่ดินและกรรมสิทธิ์.....	67
3.17 แสดงเส้นทางระบบรถไฟฟ้าและส่วนต่อขยายในอนาคต.....	73
3.18 แสดงโครงการใหม่ระดับชุมชน.....	77
4.1 แสดงการวิเคราะห์ปัญหาของระบบการเชื่อมต่อทางสัญจร.....	81
4.2 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพของระบบการเชื่อมต่อทางสัญจร.....	82
4.3 แสดงการวิเคราะห์ปัญหาของการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	85
4.4 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพของการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	86
4.5 แสดงการวิเคราะห์ปัญหาของฐานสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง.....	88
4.6 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพของฐานสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง.....	89
4.7 แสดงการประเมินแนวโน้มพื้นที่ที่จะเกิดการพัฒนามาในอนาคต.....	93
4.8 แสดงแนวนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม.....	94
4.9 แสดงการประยุกต์แนวความคิดเมืองกระชับของย่านพาณิชย์กรรมผสมผสานในพื้นที่ศึกษา.....	97
4.10 แสดงแผนผังแนวคิดการกำหนดรูปแบบการสัญจร.....	101
4.11 แสดงแผนผังวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบการสัญจร.....	102
4.12 แสดงแผนผังสรุปรูปแบบการสัญจร.....	103
4.13 แสดงแนวคิดการกำหนดอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	111

แผนที่	หน้า
4.14 แสดงแผนผังการวิเคราะห์และกำหนดตำแหน่งการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	112
4.15 แสดงแผนผังการสรุปรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่.....	113
4.16 แสดงแผนผังแนวคิดการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ว่างสาธารณะ.....	116
4.17 แสดงแผนผังวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ว่างสาธารณะ.....	117
4.18 แสดงแผนผังสรุปรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ว่างสาธารณะ.....	118
5.1 แสดงแผนผังการออกแบบพื้นที่ศึกษา.....	126
5.2 แสดงแผนผังการออกแบบระบบเส้นทางสัญจร.....	127
5.3 แสดงแผนผังการออกแบบอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร.....	128
5.4 แสดงแผนผังการออกแบบที่ว่างสาธารณะ.....	129
5.5 แสดงแผนผังทัศนียภาพโดยรวมของการออกแบบพื้นที่ศึกษา.....	130
5.6 แสดงรูปด้านของการออกแบบพื้นที่ศึกษา.....	131
5.7 แสดงแผนผังแบบขยายย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ.....	135
5.8 แสดงแผนผังแบบขยายบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี.....	139
5.9 แสดงแผนผังแบบขยายบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบ(ซอยเพชรบุรี).....	146
5.10 แสดงแผนผังแบบขยายบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบ(หลังวัดประทุมวนารามฯ).....	148

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขยายตัวของกรุงเทพมหานคร มีผลอย่างยิ่งต่อการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงชุมชนเมือง ระบบขนส่งมวลชนระบบรางเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงนี้ ด้วยศักยภาพของการเข้าถึงที่เพิ่มขึ้นทำให้พื้นที่ตามแนวระบบรางและบริเวณรอบสถานี มีการพัฒนา และเปลี่ยนแปลง อย่างรวดเร็ว ทั้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการคมนาคม การสัญจร และด้านสภาพแวดล้อมอื่นๆ บริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวี และย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำเป็นพื้นที่หนึ่งที่มี ระบบขนส่งมวลชน ระบบราง หนาแน่น คือ มีทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส และระบบขนส่งมวลชนทางน้ำในคลองแสนแสบที่ประกอบด้วยท่าเรือประตูน้ำ และท่าเรือสะพานหัวช้าง ซึ่งที่ตั้งของสถานีเหล่านี้อยู่ในระยะเดินเชื่อมต่อกันได้สบาย อีกทั้งเป็นย่านการค้าหนาแน่น อยู่ใกล้ศูนย์การค้าสำคัญๆ หลายแห่งของกรุงเทพมหานคร ทำให้พื้นที่นี้มีศักยภาพในการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนระบบรางระหว่างทางบกและทางน้ำสูง ซึ่งสร้างให้เกิดแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในพื้นที่ด้วย

แนวโน้มการพัฒนาบริเวณแยกราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ ถูกเน้นหนักไปทางถนนพระรามที่ 1 ถนนราชประสงค์ ถนนราชปรารภ และแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ ในขณะที่พื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบยังเป็นชุมชนพักอาศัย เดิมผสมกับกลุ่มพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก การพัฒนาใหม่ทำให้เกิดอาคารขนาดใหญ่ที่ไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ก่อให้เกิดปัญหาการอยู่ร่วมกันของอาคารสูงกับบ้านพักอาศัยขนาดเล็ก เกิดปัญหาการปิดกั้นการไหลเวียนอากาศ และการรับแสงแดดของพื้นที่ข้างเคียง ซึ่งอาคารขนาดใหญ่มักจะ ทำส่วนบำรุงอาคาร (Service Zone) เช่น อาคารจอดรถ ส่วนบำบัดน้ำเสีย ที่ทิ้งขยะ ไว้ในตำแหน่งด้านของกลุ่มชุมชนพักอาศัย ทำให้เกิดผลกระทบกับคุณภาพชีวิตในชุมชนเกิดมลภาวะต่างๆกับชุมชน และก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องคือ กลุ่มแรงงานที่ย้ายเข้ามา รุกล้ำริมคลองแสนแสบเพื่ออยู่อาศัยใกล้แหล่งงาน เกิดเป็นชุมชนแออัด เป็นปัญหากับคุณภาพชีวิตในเมือง การพัฒนาใหม่ที่เกิดเฉพาะบริเวณริมถนนสายหลัก ทำให้พื้นที่ด้านในกลุ่มอาคาร(Block)มีปัญหา เข้าถึงไม่สะดวกทำให้เกิดพื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้ประโยชน์หรือ พัฒนาต่อ จนกลายเป็นพื้นที่ทิ้งร้าง เกิดเป็นชอยด์ นที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ เสี่ยงต่ออาชญากรรม ทั้งนี้ยังเป็นอุปสรรคต่อการขยายและพัฒนาของพื้นที่โดยรอบ การพัฒนาพื้นที่ในภาพรวมเป็นไปอย่างไม่สอดคล้องต่อเนื่องและเต็มศักยภาพ เช่น บริเวณหลังห้างสรรพสินค้าสยามพารากอนและเซ็นทรัลเวิลด์ ซึ่งควรจะรองรับกลุ่มพักอาศัยที่อยู่บริเวณชุมชนถนนเพชรบุรีและย่านประตูน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าในปัจจุบัน รวมถึงการเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ คือ วัดสระประทุม วัดประทุมวนาราม ฯ สถานทูตอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นข้อจำกัดหนึ่งในการพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกันกับส่วนพาณิชย์กรรมหรืออาคารสูงโดยรอบ

ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำเป็นย่านการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่มีทั้งค้าส่งและค้าปลีก หนาแน่นด้วยห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรม คอนโดมิเนียม รวมถึงกลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีส่วนสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจในระบบให้สมบูรณ์ขึ้น ซึ่งการพัฒนาเหล่านี้จะกระจุกอยู่บริเวณสถานีของระบบขนส่งมวลชนระบบราง คือ ท่าเรือประตูน้ำ คล้ายกับบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีที่รอบสถานีมี

แนวโน้มการก่อสร้างอาคารสูงที่เป็นห้องชุดพักอาศัยเพิ่มมากขึ้น และพบว่ากลุ่มกิจกรรมบริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวี กลุ่มชุมชนริมคลองแสนแสบ และย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ มีความสัมพันธ์กัน คือกลุ่มผู้ค้าที่ค้าขาย ในย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำจำนวนมากพักอาศัยในบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบ และบริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวี ส่วนย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำเป็นแหล่งงาน แหล่งสาธารณูปโภคสาธารณูปการของกลุ่ม พนักงาน บริษัท ลูกจ้าง นักท่องเที่ยว ที่พักอาศัยบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบ และบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากการกระจายตัวของการพัฒนาของระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่เกิดขึ้น ไม่ส่งผลกระทบต่อ เพียงพอต่อพื้นที่บริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบ เกิดความแตกต่างของการพัฒนาทำให้เกิดผลเสียกับ สภาพแวดล้อมเดิมและการพัฒนาใหม่ อีกทั้งยังลดบทบาทความสัมพันธ์ของกลุ่มกิจกรรมระหว่าง ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และชุมชนริมคลองแสนแสบ

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาเมืองที่เป็นผลจากระบบขนส่งมวลชนระบบราง มีอิทธิพลต่อสภาพแวดล้อมเดิมอย่างมาก สร้างให้ เกิดผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ในเวลาเดียวกัน รวมทั้งสร้างให้เกิดศักยภาพหลายๆอย่างต่อพื้นที่ ซึ่งหากไม่ถูกนำไปพิจารณา ร่วมกับการพัฒนาใหม่แล้ว ก็จะทำให้สูญเสียโอกาสหลายอย่างไปอย่างน่าเสียดาย โดยเฉพาะถ้า นำประโยชน์จากศักยภาพที่มีของระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่หนาแน่นในพื้นที่มาช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาพื้นที่ที่เสื่อมโทรมได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ จึงเป็นที่มาของการศึกษาเพื่อตั้งศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนระบบรางมาใช้ให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างสอดคล้องกันของการพัฒนาใหม่ สภาพแวดล้อมเดิม และสถานที่สำคัญต่างๆ อันมีเป้าหมายเพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี มีกลุ่มกิจกรรมที่สอดคล้องสัมพันธ์กันกับบริเวณใกล้เคียง และเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1.2.1 เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ
- 1.2.2 เพื่อศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน
- 1.2.3 เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหา และแนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ
- 1.2.4 เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาใหม่ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น พร้อมทั้งเสนอแนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณ สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีรวมถึงช่วยให้ระบบขนส่งมวลชนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ จะแบ่งขอบเขตออกเป็น 2 ด้าน คือ

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหาการศึกษา แบ่งเป็น 3 ประเด็น คือ

- 1) ศึกษาแนวคิดลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อันเกิดจากระบบการสัญจรเป็นหลัก
- 2) ศึกษาทฤษฎีแนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตที่ดีของชุมชนเมือง เพื่อนำมาวิเคราะห์หาเครื่องมือที่เหมาะสมในการออกแบบ เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวี และย่านพาณิชย์ ยกรวมประตูน้ำ เช่น แนวคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานในย่านพาณิชย์ยกรรม แนวคิดเมืองกระชับ แนวคิดทางเดินเท้าที่ดี
- 3) ศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ ได้แก่

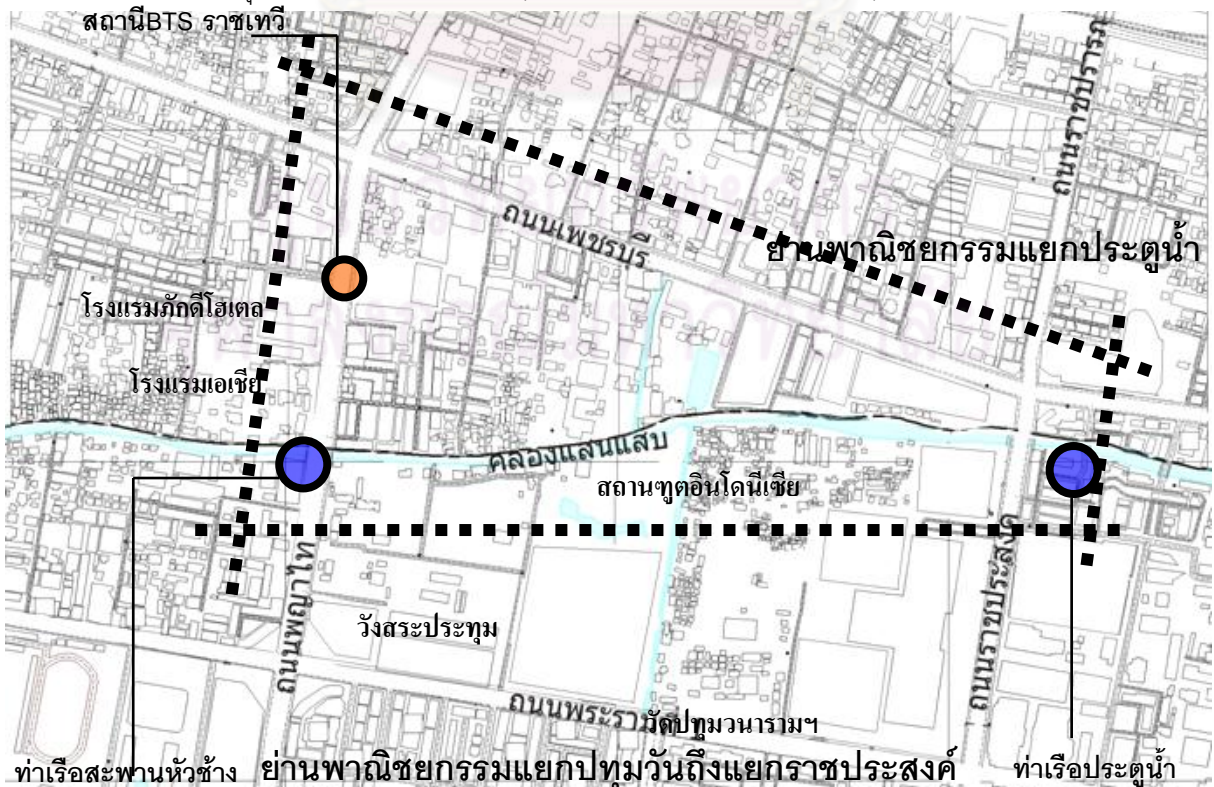
(ก) การวิเคราะห์หาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สัดส่วน การใช้ประโยชน์พื้นที่ การสัญจร โดยให้เข้าใจถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

(ข) การวิเคราะห์สภาพทั่วไปในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ การใช้ประโยชน์พื้นที่ สภาพพื้นฐานของเมือง สภาพอาคาร โครงข่ายการสัญจรต่างๆ เส้นทางเดินเท้า รถยนต์ ศึกษาลักษณะของกิจกรรมการค้าและการบริการ สภาพสังคมเศรษฐกิจ ลักษณะการอยู่อาศัยและลักษณะพฤติกรรมของคนที่ใช้พื้นที่ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง แผนพัฒนาต่างๆ

4) ศึกษาเพื่อวิเคราะห์การกำหนดบทบาทและทิศทางการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำไปกำหนดแนวความคิดและแนวทางการออกแบบพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์ยกรรมประตูน้ำ

1.3.2 ขอบเขตด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษา

ขอบเขตทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาคือ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟบีทีเอส ราชเทวี ท่าเรือสะพานหัวช้าง ต่อเนื่องถึงแยกประตูน้ำ กลุ่มพาณิชย์ยกรรมย่านประตูน้ำ กลุ่มอาคารพาณิชย์ริมถนนเพชรบุรีและถนนพญาไท สถานที่สำคัญเช่น วัดสระปทุม และวัดปทุมวนาราม โดยมีกลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องครอบคลุมถึง กลุ่มย่านพาณิชย์ยกรรมแยกปทุมวันถึงแยกราชประสงค์ (ฝั่งทิศเหนือของถนนพระรามที่ 1)



ภาพที่ 1.1 แสดงแผนที่ขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านกายภาพ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากการศึกษาสภาพพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ คาดว่า จะเข้าใจลักษณะทั่วไปในปัจจุบัน เข้าใจอิทธิพลของการขยายตัวของเมืองและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนบีทีเอส ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา รวมถึงปัจจัย ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อนำความเข้าใจไปกำหนดแนวทางพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้สอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสกับสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ผลงานที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นกระบวนการในการศึกษา หรือผลงานออกแบบ จะเป็นแนวทางหรือตัวอย่างในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองในแนวระบบขนส่งมวลชนระบบราง ในพื้นที่พาณิชยกรรมหรือพื้นที่ที่ผสมระหว่างพาณิชยกรรมและพักอาศัยในบริเวณอื่นได้ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อนักออกแบบชุมชนเมือง สถาปนิก ภูมิสถาปนิก และนักผังเมือง ที่จะนำไปพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อไป

1.5 ลำดับขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา

1.5.1 ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น เพื่อทราบถึงประเด็นปัญหา โดยศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ เช่น แผนที่ เอกสารวิทยานิพนธ์หรือโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่

1.5.2 กำหนดเนื้อหาที่จะศึกษา และขอบเขตการศึกษา

1.5.3 ศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง เช่น ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ที่ดินในเมือง รูปแบบการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการศึกษาพื้นที่

1.5.4 ศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบคุณภาพชีวิตชุมชน เพื่อนำไปเลือกใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาให้สอดคล้องกับนโยบายและแนวความคิด

1.5.5 เก็บรวบรวมข้อมูล ในอดีต เพื่อวิเคราะห์ ลักษณะ การเปลี่ยนแปลงและปัจจัย ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง แบ่งเป็น

1) แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ ของกรมแผนที่ทหาร เก็บข้อมูลตามช่วงการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการสัญจร คือ

(ก) ช่วงการสัญจรคลองคูขนน ใช้แผนที่ ช่วง พ.ศ. อดีต - 2495(ใช้แผนที่ พ.ศ. 2475 , พ.ศ. 2495)

(ข) ช่วงพัฒนาถนน ใช้แผนที่ ช่วง พ.ศ. 2496 – 2525(ใช้แผนที่ พ.ศ. 2506 , พ.ศ. 2517 , พ.ศ. 2523)

(ค) ช่วงพัฒนาทางด่วน ใช้แผนที่ช่วง พ.ศ. 2526 – 2542(ใช้แผนที่ พ.ศ.2530 , พ.ศ. 2535)

(ง) ช่วงพัฒนารถไฟฟ้าบีทีเอส ใช้แผนที่ช่วง พ.ศ. 2543 – ปัจจุบัน(ใช้แผนที่ พ.ศ. 2543 , พ.ศ. 2548)

เพื่อวิเคราะห์ให้เห็นภาพของลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากอดีตถึงปัจจุบัน

2) ข้อมูลในอดีต จากบทความทางวิชาการต่างๆ เช่น ประวัติความเป็นมา เหตุการ ณ์สำคัญ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง แผนที่ระวางเขตที่ดิน เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์กับภาพของรูปแบบการเปลี่ยนแปลง

1.5.6 รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ในปัจจุบัน อย่างละเอียด โดยการรวบรวมเอกสาร แผนที่ สํารวจพื้นที่ และการสอบถามจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษาโดยตรง เช่น

- 1) แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศในปัจจุบันจากกรมแผนที่ทหาร
- 2) แผนที่ปัจจุบันจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- 3) ข้อมูลทางสังคมโครงสร้างทางเศรษฐกิจในปัจจุบันจากสำนักงานเขตราชเทวีและเขตปทุมวัน
- 4) โครงสร้างทางกายภาพ จากการสำรวจพื้นที่ เช่น รูปแบบการสัญจร การจัดกลุ่มอาคารสภาพอาคาร การใช้ประโยชน์พื้นที่

1.5.7 รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายและโครงการที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาในอดีต โดยศึกษาจากหน่วยงานต่างๆ โครงการที่กำลังก่อสร้างในพื้นที่ เช่น โครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าและโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์จากองค์การรถไฟแห่งประเทศไทย โครงการอาคารของเอกชนที่กำลังก่อสร้างในพื้นที่จากการสำรวจ

1.5.8 นำข้อมูลที่ได้มาสรุปและวิเคราะห์ดังนี้

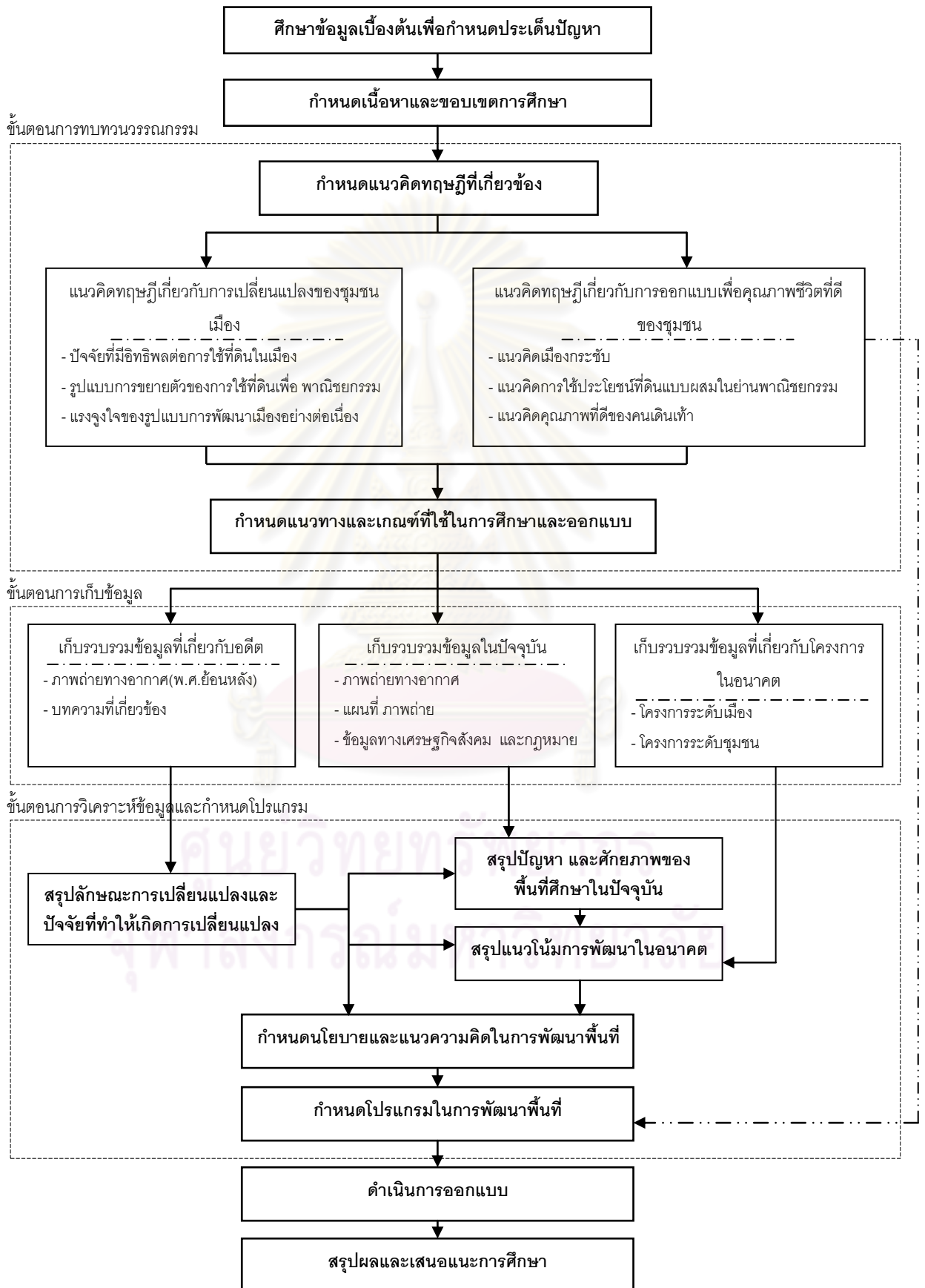
- 1) สรุปลักษณะการเปลี่ยนแปลงและปัจจัย ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาในอดีต แยกเป็นชั้นข้อมูล เช่น การสัญจร การใช้ประโยชน์พื้นที่ ขนาดอาคาร ที่ว่าง และเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงตามช่วงเวลาที่กำหนดไว้
- 2) สรุปลักษณะสภาพพื้นที่ในปัจจุบันอันเนื่องมาจากผลกระทบของการพัฒนาใหม่ โดยการวิเคราะห์ร่วมกันจากแผนที่ ภาพถ่าย และข้อมูลอื่นๆ
- 3) สรุปแนวโน้มการพัฒ นาในอนาคต โดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์จากลักษณะการเปลี่ยนแปลงในอดีตจนถึงปัจจุบัน และคาดการณ์ความเปลี่ยนแปลงในอนาคตจากโครงการใหม่ที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่ศึกษา

1.5.9 กำหนดแนวนโยบายในการพัฒนาแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

1.5.10 กำหนดโปรแกรมในการออกแบบให้สอดคล้องกับแนวนโยบายและแนวความคิดที่ได้สรุปไว้ข้างต้น พร้อมทั้งแก้ปัญหา และดัดศักยภาพของพื้นที่ไปพร้อมๆกัน

1.5.11 นำเสนอผลงานการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ

แผนผังสรุปขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา



ภาพที่ 1.2 แผนผังสรุปขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดแนวทางพัฒนาของชุมชนเมืองจำเป็นต้องเข้าใจสภาพของพื้นที่ก่อน โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการพัฒนาเร็วและเปลี่ยนแปลงมาก การเข้าใจถึงลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่และวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมีความสำคัญมากในการนำไปกำหนดแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต ดังนั้นการศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจึงแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง โดยจะมุ่งเน้นเนื้อหาที่ทำให้เข้าใจถึงพฤติกรรมของการเปลี่ยนแปลงเมือง รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลง เพื่อนำไปใช้เป็นเกณฑ์ในการศึกษา ลักษณะการเปลี่ยนแปลงและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในอดีต

2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการออกแบบคุณภาพชีวิตของเมือง โดยมุ่งเน้นเนื้อหาที่ทำให้เข้าใจถึงรูปแบบของเมืองที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี เพื่อนำไปเลือกใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาให้สอดคล้องกับพื้นที่ศึกษา

2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง

การศึกษาจะมุ่งเน้นให้เกิดความเข้าใจในพฤติกรรม การเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองจากปัจจัยต่างๆที่ส่งผลกระทบต่อ โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมและพักอาศัยเป็นหลัก เพื่อให้เนื้อหามีความสอดคล้องกับพื้นที่ศึกษา ดังนี้

2.1.1) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง

เมื่อเมืองมีการเจริญเติบโต จะเกิดการพัฒนาด้านพาหนะและหน้าที่โดยอาศัยองค์ประกอบในด้านต่างๆ และเกิดการคำนึงถึงการใช้ที่ดินในอนาคต ดังเช่นมานพ พงศทัต (2527) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองที่ทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลง โดยมีปัจจัยหลักอันประกอบด้วย

1) ประชากรที่เพิ่มขึ้น (Population) การมีจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจะทำให้มีความต้องการการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พักผ่อน และทำงานมากขึ้น

2) การให้บริการด้านการคมนาคมและการเข้าถึง (Transportation Services and Accessibility) เป็นปัจจัยประการสำคัญที่รองลงมา การให้บริการด้านการคมนาคม จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายและการถ่ายเทประชากรเข้าสู่พื้นที่ ส่งผลให้เกิดกิจกรรมต่างๆรองรับประชากรเหล่านั้น เช่น กิจกรรมพาณิชยกรรมและการบริการ

3) การควบคุมของรัฐ(State Control) ปัจจัยที่สำคัญต่อเนื่องมากก็คือ การที่มีการควบคุมการใช้ที่ดินของรัฐ ในประเทศที่พัฒนาแล้วมีการจัดทำผังเมืองรวม และผังเมืองเฉพาะ โดยการวางแผนชี้แนะและควบคุมหรือการกำหนดนโยบายพัฒนาเมืองของภาครัฐ

4) ราคาที่ดิน (Land Cost) เป็นปัจจัยหลักที่สำคัญที่เป็นตัวกำหนดการใช้ที่ดินในอนาคต ราคาที่ดินที่สูงย่อมจะให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ดินต่ำก็จะให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้นราคาที่ดินจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการระบุถึงกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

กิจกรรมการใช้ที่ดินในเมืองจะมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะความแตกต่างทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ทำให้ประเภทการใช้ที่ดินมีความหลากหลาย โดยนุชรี ท้ายไทยชนะ ได้จำแนกปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินในเมืองไว้ดังนี้ (นุชจรี ท้ายไทยชนะ, 2540: 50-51)

1) ปัจจัยทางด้านธรรมชาติ มีอิทธิพลต่อการประกอบกิจกรรมในเมือง เช่น ลักษณะภูมิประเทศ แม่น้ำ ภูเขา

2) ราคาที่ดิน เป็นปัจจัยทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ส่วนใหญ่ราคาที่ดินสูงสุดจะอยู่บริเวณใกล้ย่านพาณิชยกรรมของเมือง และจะลดลงเรื่อยๆไปตามระยะทางที่ห่างไกลออกไป หรือในย่านเดียวกันบริเวณจุดตัดถนนเนื่องจากมีความสะดวกต่อการเข้า-ออก โดยมักจะมีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินด้านพาณิชยกรรม จึงทำให้มีราคาสูงกว่าบริเวณอื่นๆในย่านเดียวกัน

3) รูปแบบการคมนาคม เมื่อพื้นที่มีโครงข่ายการคมนาคมที่สะดวกขึ้น ย่อมทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น โดยปกติเมืองขยายตัวไปตามโครงข่ายคมนาคม ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการใช้ที่ดินอย่างเห็นได้ชัด

4) ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม เนื่องจากภายในเมืองจะมีประชากรอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น มีหลายเชื้อชาติ ศาสนา วัฒนธรรม ความหลากหลายนี้ทำให้เกิดการใช้ที่ดินเกาะกลุ่มกันตามสภาพดังกล่าว นอกจากนี้พื้นที่ที่เป็นโบราณสถาน หรือสิ่งก่อสร้างสำคัญ มีคุณค่าทาง

5) นโยบายการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะนโยบายการพัฒนาเมืองที่เน้นการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ

จากข้อความข้างต้น พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูนํ้ามีปัจจัยทางการคมนาคมและการเข้าถึงเด่นชัด จึงมีแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อาจเกิดประชากรหนาแน่นและมีการใช้กิจกรรมอย่างหลากหลายตามมา รวมถึงมีการควบคุมของภาครัฐให้เป็นย่านพาณิชยกรรม พื้นที่ศึกษาจึงมีความโดดเด่นทางด้านพาณิชยกรรมสูง

2.1.2) รูปแบบการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม

การเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูนํ้า เป็นผลจากการขยายตัวของการใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมเป็นหลัก ดังนั้นการศึกษาจึงมุ่งเน้นถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมดังนี้

สุวิทย์ เปี้ยผ่อง(2535) ได้กล่าวไว้ถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม 5 ประการ

1) พฤติกรรมของผู้ซื้อสินค้า เช่น ใช้รถยนต์หรือเดินเท้า

2) ทางเดินเท้าของผู้ซื้อสินค้า ยิ่งมีทางสัญจรทางเท้ามากเท่าใดก็ยิ่งจะมีธุรกิจการค้ามากขึ้น

เท่านั้น(Deldert J.Duncan, Chales F. Philip. Stanley C. Hollander, 1972) นอกจากนี้พิจารณาถึงทางเดินเท้าแล้วยังต้องศึกษาถึง

- (ก) จำนวนของผู้สัญจร
- (ข) เพศและอายุของผู้สัญจร
- (ค) ช่วงเวลาที่มีการสัญจร

3) กลุ่มของพาณิชยกรรมรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้สร้างแรงดึงดูดให้ คนเข้ามาใช้พื้นที่ด้วยกลุ่มกิจกรรมขนาดใหญ่

4) มีการคมนาคมขนส่งที่ดี ทำให้มีความสามารถในการเข้าถึงได้สะดวก

5) มีลักษณะของสภาพแวดล้อมที่ดีจะนำมาสู่ความน่าสนใจและดึงดูดในการเดินจับจ่ายซื้อสินค้า

กฤษฎีเซต ไกรวาส (2538) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทการค้าซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ปัจจัยได้แก่

1) ปัจจัยทางกายภาพ ซึ่งประกอบด้วยระบบคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค ประเภทของการใช้ที่ดินในบริเวณใกล้เคียง ความสะดวกในการเข้าถึง และความเป็นศูนย์กลางการเมือง

2) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วย ราคาที่ดิน ค่าเช่า เงินลงทุน ผลตอบแทนและผลประโยชน์ที่ได้รับ และความเกี่ยวข้องเชิงแข่งขันหรือส่งเสริมกัน

3) ปัจจัยทางสังคม ซึ่งประกอบด้วย จำนวนประชากรลักษณะประชากร ความปลอดภัย และกฎหมายบังคับ

ธุรกิจการค้าเป็นกิจกรรมที่ค่อนข้างสลับซับซ้อน และมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เช่น ประเภทของสินค้า ราคา การบริการ ซึ่งเป็นกลยุทธ์ในการประกอบธุรกิจภายในของแต่ละร้านเอง การเปลี่ยนแปลงเช่นนี้จะมีผลกระทบต่อโฉมหน้าของร้านที่จะเปลี่ยนไปจากเดิมอยู่เสมอ นอกจากการเปลี่ยนแปลงภายในดังกล่าวมาแล้ว ยังมีการเปลี่ยนแปลงที่แสดงถึงการขยายตัวของย่านการค้าอยู่เสมออีกเช่นกัน ในขณะที่เมืองขยายตัวเพิ่มขึ้นนั้น บริเวณย่านพาณิชยกรรมในเมืองจะขยายตัวตามด้วย และการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมของเมืองจะขยายตัวในลักษณะต่อไปนี้

1) ขยายตัวตามแนวถนนหลักของเมือง โดยขยายต่อเนื่องจากศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองออกไป

2) ขยายเข้าแทนที่บริเวณที่อยู่อาศัยที่ติดกับย่านพาณิชยกรรม ทั้งนี้เพราะการที่ย่านพาณิชยกรรมอยู่ใกล้ชิดกับบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางถึงชั้นรายได้ดีนั้น ธรรมชาติของย่านพาณิชยกรรมจะมีการสัญจรที่พลุกพล่าน มีเสียงดังรบกวน ซึ่งทำให้บริเวณที่อยู่อาศัยเหล่านั้นลดคุณภาพที่เหมาะสมของที่อยู่อาศัยลงไป จะเริ่มมีการย้ายออก โดยย่านพาณิชยกรรมจะขยายตัวเข้าแทนที่

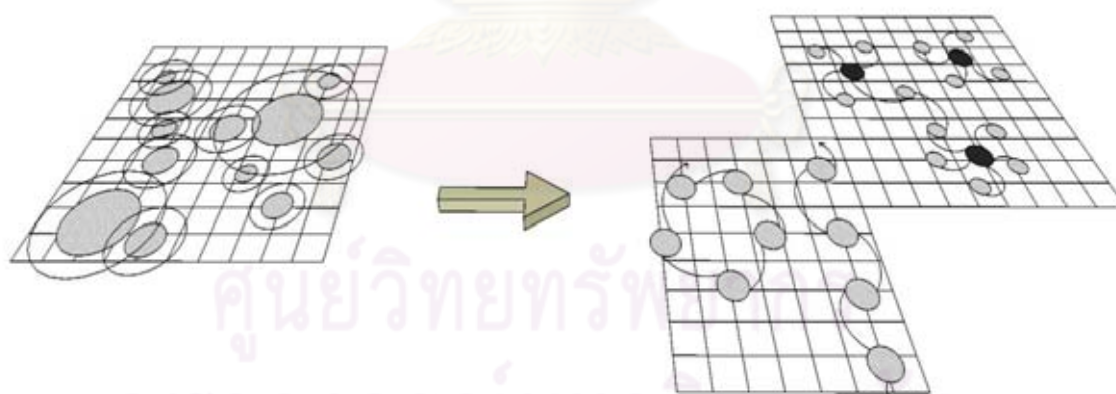
3) การขยายตัวจะขยายไปตามแนวถนน หรือสู่ตำแหน่งที่มีการเข้าถึงได้ดี เช่น บริเวณทางแยกที่มีถนนบรรจบกันหลายสาย เพราะเป็นตำแหน่งที่มีโอกาสรับลูกค้าและกระจายสินค้าออกสู่ลูกค้าได้ง่าย

เมื่อเมืองขยายตัวมากขึ้น การกระจายของประชากรจะออกห่างจากใจกลางเมือง เข้าสู่เขตชานเมืองมากขึ้น ย่านพาณิชยกรรมก็จะกระจายตัวออกไปเช่นกัน โดยจะเริ่มตามตำแหน่งที่ถนนจากเขตชานเมืองมาบรรจบกันหลายสาย และค่อยๆพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมที่ใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้พื้นที่บริเวณปี่ที่เอสรราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตุน้ำซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่อยู่ใจกลางเมืองที่มีความหนาแน่นอยู่แล้ว อาจไม่มีการขยายตัวของกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรมเท่าใดนัก

2.1.3) แรงจูงใจของรูปแบบการพัฒนาเมืองอย่างต่อเนื่อง(Catalysts in the Design of Cities)

การพัฒนาหรือการเพิ่มองค์ประกอบใหม่เข้าไปในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของเมืองย่อมส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนานั้นเกิดจากการเพิ่มองค์ประกอบใหม่ที่ขัดแย้งกับองค์ประกอบเดิมดังนั้น การศึกษาเกี่ยวกับแรงจูงใจของรูปแบบการพัฒนาเมืองอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็น เพื่อนำมาใช้เป็นเกณฑ์หรือตัวอย่างในการกำหนดองค์ประกอบใหม่ให้สอดคล้องกับองค์ประกอบเดิม Wayne Attoe และ Donn Logan (1989) ได้เสนอหลักการเกี่ยวกับแรงจูงใจที่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงในชุมชนเมือง คือ แรงจูงใจขององค์ประกอบที่เกิดขึ้นใหม่ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองเดิมไม่เฉพาะเกี่ยวกับด้านกายภาพ แต่รวมถึง สังคม เศรษฐกิจ และกฎหมายด้วย ซึ่งการที่จะเข้าใจหรือทำนายผลกระทบที่เกิดต่อเนื่องจากองค์ประกอบที่เป็นแรงจูงใจ จะต้องเข้าใจปัจจัยหรือส่วนประกอบของสิ่งนั้นก่อน สำหรับการออกแบบเพื่อสร้างความสัมพันธ์ของแรงจูงใจใหม่กับองค์ประกอบเดิมนั้น จะต้องกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ภาพรวม ทั้งนี้เป้าหมายคือสร้างให้เกิดความสอดคล้องกันขององค์ประกอบที่เป็นแรงจูงใจใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิม และเกิดเป็นภาพลักษณ์ของเมืองที่เข้าใจได้

จากภาพ 2.1 เป็นการอธิบายแนวคิดของการจัดการองค์ประกอบใหม่ที่มีอิทธิพลหรือสร้างแรงจูงใจเกิดขึ้นกับชุมชนเมืองเดิม โดยแผนผังทางซ้ายยังไม่มีกรอบแบบวางแผนให้เกิดความสอดคล้องขององค์ประกอบใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิมและไม่เกิดเป็นภาพลักษณ์ของระบบที่เข้าใจได้ ส่วนแผนผังทางขวาเป็นการออกแบบวางแผนองค์ประกอบใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิมให้สอดคล้องกันแล้ว และจะเห็นว่าเกิดเป็นภาพลักษณ์ของระบบที่เข้าใจได้

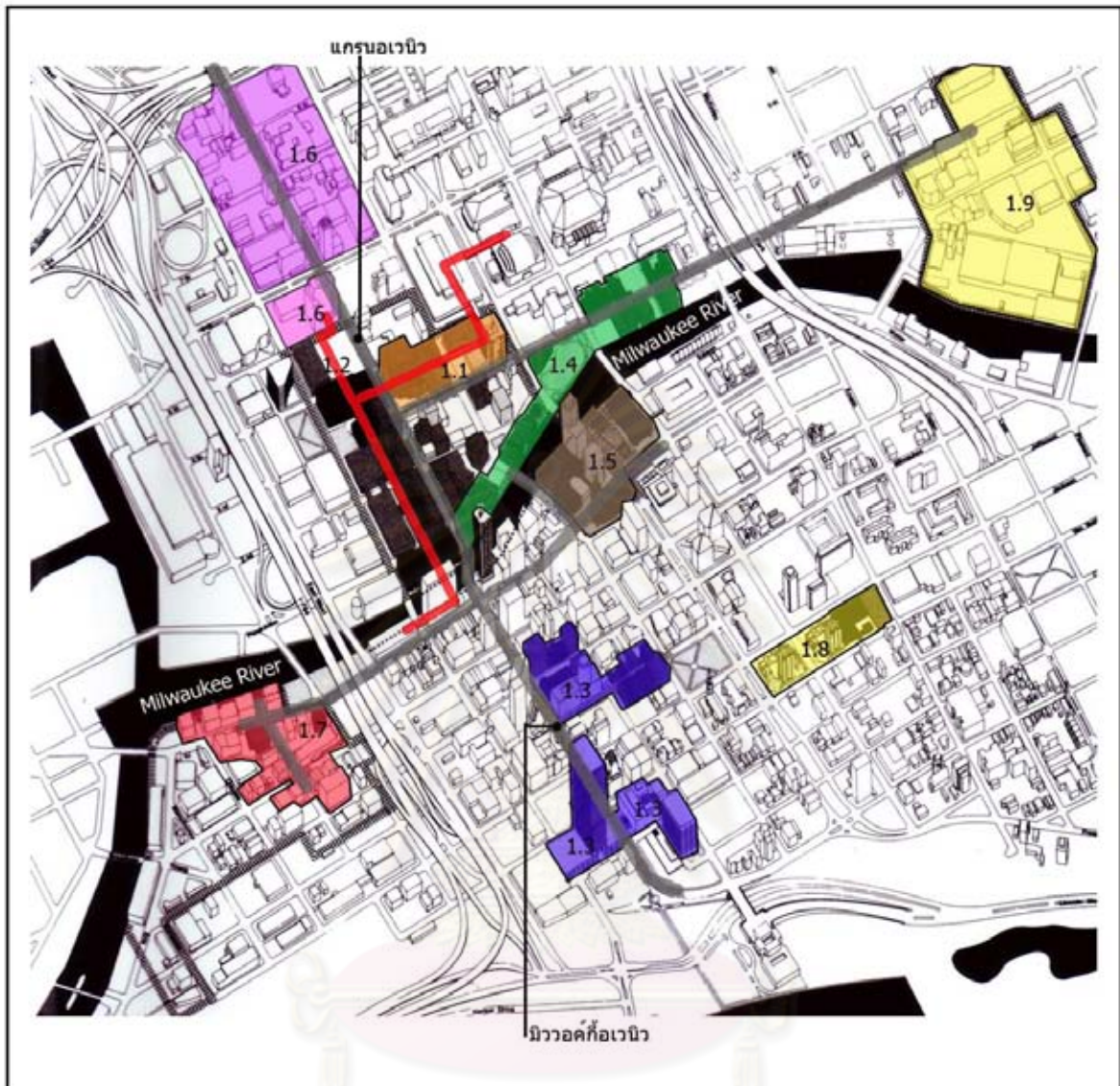


ภาพที่ 2.1 ผังแสดงแนวคิดของการจัดการองค์ประกอบใหม่ที่มีอิทธิพลหรือแรงจูงใจเกิดขึ้นกับชุมชนเมืองเดิม (Catalysts in The Design of Cities, 1989)

กรณีศึกษาขององค์ประกอบที่เป็นแรงจูงใจในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เทคนิคการออกแบบ และแนวทางการเพิ่มองค์ประกอบใหม่ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง

1) Downtown Milwaukee , USA

กรณีศึกษานี้เป็นศึกษาการเปลี่ยนแปลงเมืองอย่างเป็นธรรมชาติ จากการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมโดยกลุ่มทุนเอกชนรายใหญ่ ทำให้เกิดกลุ่มอาคารที่หนาแน่นด้วยกิจกรรมพาณิชยกรรมที่เรียกว่า แกรนด์แวนิว(Grand Avenue) เป็นแรงจูงใจให้พื้นที่โดยรอบเปลี่ยนแปลงและจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในเมือง Milwaukee โดยมีลำดับขั้นการพัฒนาและแนวทางการแก้ปัญหาในแต่ละบริเวณดังนี้



ภาพที่ 2.2 แสดงส่วนต่างๆของ Downtown Milwaukee(Catalysts in The Design of Cities,1989)

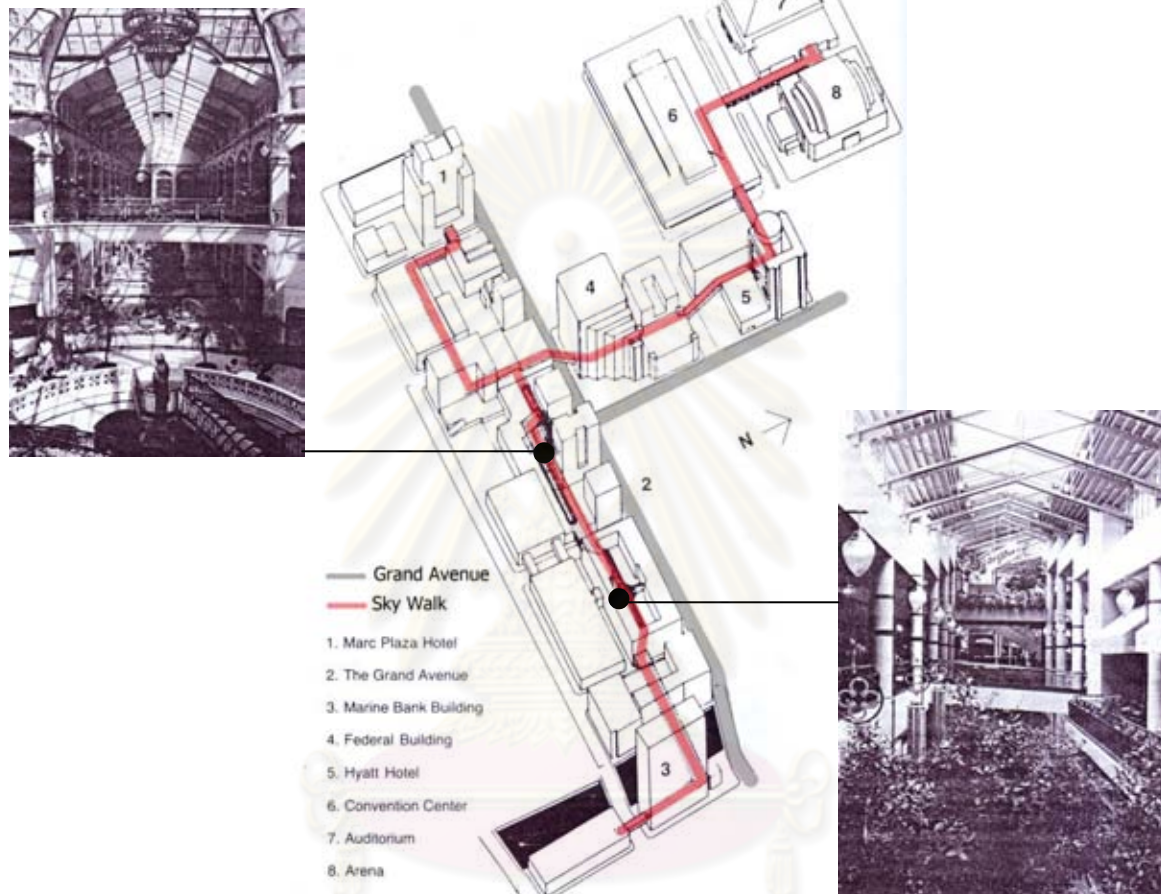
1.1 ไฮแอทไฮเทลและเฟเดอรัลพลาซ่า เริ่มจากกลุ่มธุรกิจใหม่พัฒนาอาคารสูงที่เป็นสำนักงานและโรงแรม ซึ่งได้รับอิทธิพลจากศักยภาพของความเป็นย่านพาณิชยกรรม และการพัฒนานี้ยังเป็นตัวกระตุ้นให้อาคารข้างเคียงที่กำลังจะพัฒนาใหม่ สร้างให้มีขนาดและความสูงใกล้เคียงกันด้วย

1.2 ทางเดินยกระดับ เริ่มต้นเป็นการออกแบบเพื่อเชื่อมต่อแกรนอเวนิวกับกลุ่มไฮแอทท์และเฟเดอรัลพลาซ่า เนื่องจากพื้นที่ค้าขายของแกรนอเวนิว อยู่ด้านในของกลุ่มอาคารและมีหลายชั้นต่อเนื่องเป็นทางยาว การขยายพื้นที่ค้าขายจึงพัฒนาเป็นทางยกระดับข้ามสิ่งกีดขวาง เช่น ถนน แม่น้ำ เชื่อมต่อกับพื้นที่ค้าขายของกลุ่มอาคารใหม่โดยตรง และเมื่อประสบความสำเร็จก็ขยายพื้นที่ออกไปเรื่อยๆ

1.3 ย่านตะวันออกของเมือง เป็นย่านที่ผสมผสานกิจกรรมของสำนักงานและพาณิชยกรรม โดยมีมิววอคก์อเวนิว เชื่อมต่อกับแกรนอเวนิว ซึ่งอิทธิพลของกลุ่มลูกค้าทำให้ราคาสินค้า ประเภทสินค้าถูกปรับเปลี่ยนไปให้ใกล้เคียงกัน

1.4 ทางเดินริมน้ำ เป็นการพัฒนาพื้นที่สีเขียวให้กับเมืองในขณะที่พื้นที่สีเขียวกำลังจะหมดลง และเป็นการสร้างช่องว่างระหว่างพื้นที่พาณิชยกรรมและพักอาศัย รวมถึงให้ชุมชนโดยรอบได้ใช้ประโยชน์

1.5 ย่านชุมชนเธียเตอร์ เป็นย่านการค้าเก่าแบบผสมส่วนพักอาศัย และส่วนที่เป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม จากการเกิดแกรนอเวนิวซึ่งเป็นพื้นที่ที่รองรับกลุ่มคนในเวลากลางวัน ทำให้ชุมชนปรับเปลี่ยนเพื่อความอยู่รอดของกิจกรรมการค้า โดยการเป็นย่านกิจกรรมกลางคืนที่ผสมผสานย่านการค้าและพักอาศัย และยังคงมีลักษณะความเป็นวัฒนธรรมอยู่



ภาพที่ 2.3 แสดงทางเดินยกระดับ(Sky Walk) เชื่อมต่อกลุ่มอาคารบริเวณแกรนอเวนิว(Catalysts in The Design of Cities, 1989)

1.6 การขยายตัวของแกรนอเวนิว ส่งผลกระทบต่อกลุ่มอาคารทางด้านตะวันตกของเมือง คือ บริเวณโรงแรมมาร์ชพลาซ่า ซึ่งเป็นโรงแรม ศูนย์ประชุม ที่แสดงสินค้า โดยการเชื่อมต่อของทางเดินยกระดับทำให้มีกิจกรรมต่อเนื่องกันขยายขอบเขตแกรนอเวนิว ที่เป็นกิจกรรมพาณิชยกรรมออกไป

1.7 ย่านโกดังเก็บของ อยู่ทางใต้ของเมืองเป็นย่านพาณิชยกรรมเก่า ซึ่งได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมของแกรนอเวนิวที่ประสบความสำเร็จ จึงเริ่มมีการฟื้นฟูพื้นที่ขึ้นใหม่ในลักษณะของการอนุรักษ์อาคารในยุคเรเนซอง

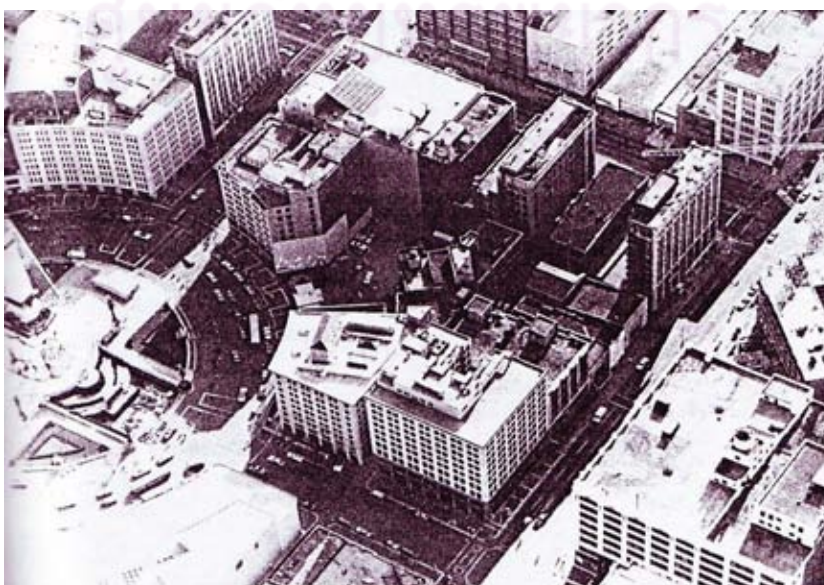
1.8 กลุ่มอาคารพักอาศัยใหม่ เมื่อมีแหล่งงานมากขึ้นความต้องการที่อยู่อาศัยใกล้แหล่งงานจึงมากขึ้น เกิดเป็นชุมชนพักอาศัยในรูปแบบของอาคารขนาดกลางถึงขนาดใหญ่

1.9 ย่านพักอาศัยใหม่เบรฟเวอร์รี่ เป็นชุมชนพักอาศัยที่ถูกปรับเปลี่ยนในรูปแบบของขนาดความสูง(Mass & Volume) โดยถูกปรับเปลี่ยนเป็น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ให้เช่าแทนบ้านพักอาศัย เพื่อรองรับการขยายตัวของดาวล์ทาวน์

จากการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องมีสาเหตุมาจากการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมจนเกิดแกรนอเวนิวขึ้น จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบในหลายด้าน คือ ด้านกายภาพเกิดอาคารขนาดใหญ่ขึ้น เช่นไฮแอทไฮเทลและเฟดเดอเรออลย์พลาซ่า และย่านพักอาศัยใหม่เบรฟเวอรี เกิดการเชื่อมต่อของเส้นทางสัญจรในกลุ่มกิจกรรมพาณิชยกรรม เช่น แกรนอเวนิวกับย่านตะวันออกของเมือง เกิดการพัฒนาทัศนียภาพของการพัฒนาใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิม เช่น การพัฒนาทางเดินริมน้ำ ด้านเศรษฐกิจเกิดการปรับเปลี่ยนของสินค้าที่เหมือนกับแกรนอเวนิวมากขึ้น และราคาสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นของย่านตะวันออก ด้านสังคมเกิดกลุ่มคนพักอาศัยกลุ่มใหม่ขึ้นในย่านพักอาศัยใหม่เบรฟเวอรี พฤติกรรมการค้าของย่านชุมชนเรียเตอร์ที่ปรับให้มีกิจกรรมในเวลากลางวัน และเกิดแรงจูงใจขึ้นในย่านใกล้เคียงที่จะพัฒนาพื้นที่ให้มีระดับใกล้เคียงกับแกรนอเวนิว ซึ่งลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจะคล้ายกับพื้นที่ศึกษา คือ การพัฒนาของย่านพาณิชยกรรมสยามสแควร์ อาคารมาบุญครอง ทำให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ เช่น อาคารขนาดใหญ่บริเวณถนนพระรามที่ 1 และราชประสงค์ ทางเดินยกระดับเชื่อมกลุ่มพาณิชยกรรมกับระบบขนส่งมวลชน ความเชื่อมโยงของย่านพาณิชยกรรมราชเทวี เกิดอาคารชุดให้เช่าเพื่อพักอาศัยแทนที่บ้านพักอาศัยเดิม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นธรรมชาติของพื้นที่ศึกษายังไม่เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องกันอย่างเป็นรูปแบบที่ชัดเจน โดยจากการศึกษาพบว่า การพัฒนาประเภทพาณิชยกรรมส่งผลต่อการกระตุ้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบได้

2) Indianapolis , USA

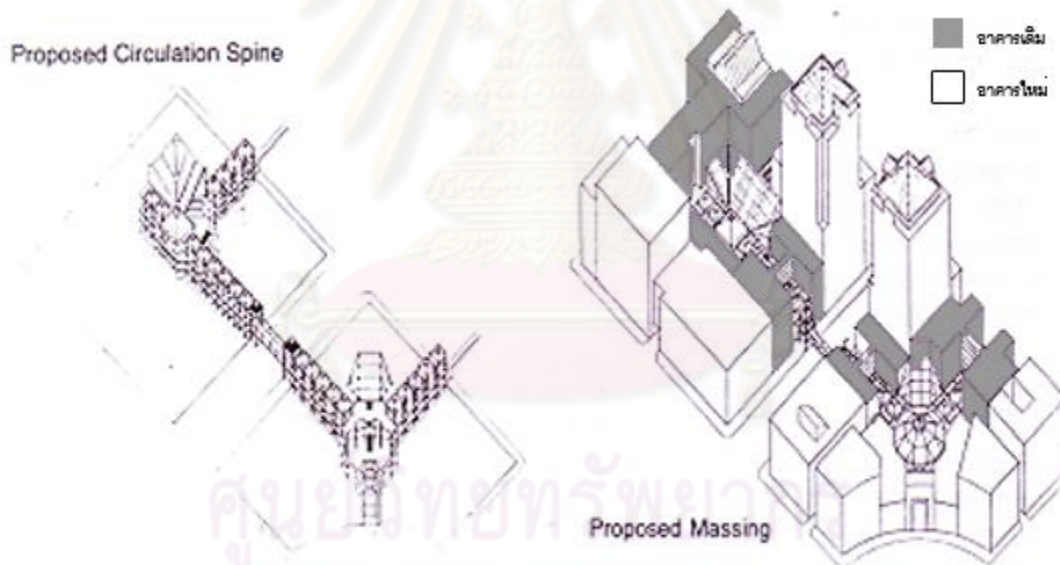
การเกิดขึ้นของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ที่แทรกอยู่ที่ย่านพาณิชยกรรมเดิม โดยไม่มีการวางแผนออกแบบให้เกิดความสอดคล้องกัน ได้ทำลายภาพลักษณ์เดิมของถนนการค้า(Shopping Street) ทำให้ย่านการค้าแบบเดิมเริ่มเสื่อมโทรมลงเรื่อยๆ การเกิดลักษณะแบบนี้มักจะมีปัญหาอยู่ในพื้นที่ด้านในกลุ่มอาคาร(Block) หรือพื้นที่ที่ไม่มีการเข้าถึงที่ดี ซึ่งมักเกิดจากการถูกล้อมรอบด้วยอาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ โดยที่อาคารเหล่านี้จะนำส่วนพื้นที่เก็บของ ส่วนบริการและซ่อมบำรุง เข้าสู่ด้านในกลุ่มอาคาร ซึ่งเป็นชุมชนเดิม ทำให้เกิดปัญหามลภาวะกับสภาพแวดล้อมเดิม เกิดปัญหาการเข้าถึง และทำลายภาพลักษณ์ของการเป็นชุมชนพาณิชยกรรมเดิม



ภาพที่ 2.4 แสดงพื้นที่บางส่วนของเมือง Indianapolis ก่อนการพัฒนา(Catalysts in The Design of Cities,1989: 85)

ดังนั้นการแก้ปัญหาจึงต้องพัฒนาในส่วนพื้นที่ด้านในกลุ่มอาคาร ให้มีเส้นทางที่เข้าถึงได้ คือ การใช้การสัญจรทางเท้าที่สอดคล้องกับภาพลักษณ์ย่านพาณิชยกรรมเดิม เปิดให้เกิดการมองเห็น การพัฒนาทางด้านอาคาร(Facade) เพื่อดึงกิจกรรมเข้าสู่ภายในและกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจในการพัฒนาต่อเนื่อง ทั้งนี้ยังคงความเป็นภาพลักษณ์ของย่านพาณิชยกรรมไว้ โดยผสมผสาน ของใหม่และเก่าเข้าด้วยกัน ตัวอย่างเช่นใน Indianapolis ที่มีโรงแรม ออฟฟิศขนาดใหญ่ขึ้นล้อมรอบอาคารเดิม ทำให้พื้นที่ด้านในเสื่อมโทรมลง การแก้ปัญหาจึงต้องพัฒนาจากด้านในให้เหมาะสมและส่งเสริมพื้นที่ด้านนอกกลุ่มอาคาร โดยเป็นทางเลือกของการสัญจรและกระจายกลุ่มคนไม่ให้หนาแน่นในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเกินไป

จากภาพ 2.5 เป็นการแสดงถึงการแก้ปัญหาของกลุ่มพาณิชยกรรมเดิมที่ถูกล้อมรอบด้วยกลุ่มการพัฒนาใหม่ ซึ่งมักเป็นอาคารขนาดใหญ่ที่เปิดการเข้าถึงและการมองเห็นสู่พื้นที่ด้านใน โดยการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางเท้าใหม่ด้านในกลุ่มอาคาร เชื่อมกลุ่มพาณิชยกรรมเดิมและกลุ่มพาณิชยกรรมใหม่เข้าด้วยกัน พัฒนารูปด้านอาคาร ให้มีความสวยงามกลมกลืนกันมากขึ้น เป็นการเพิ่มแรงจูงใจในการเข้าใช้พื้นที่ภายใน ซึ่งการออกแบบนี้ทำให้เกิดการอยู่ร่วมกันได้ของการพัฒนาใหม่และสภาพแวดล้อมเดิม และยังคงภาพลักษณ์ของถนนการค้า(Shopping Street) ไว้ได้



ภาพที่ 2.5 แสดงรูปแบบการพัฒนาบางส่วนของเมือง Indianapolis(Catalysts in The Design of Cities,1989: 86)

จากการศึกษาพบว่าลักษณะของเมือง Indianapolis มีปัญหาความไม่สอดคล้องของการพัฒนาใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิม ซึ่ง คล้ายกับพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำที่สภาพแวดล้อมเดิมถูกล้อมรอบด้วยการพัฒนาใหม่ทำให้สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม และวิธีการแก้ปัญหาของบางพื้นที่ในเมือง Indianapolis คือการเพิ่มการเข้าถึงสู่พื้นที่ที่มีปัญหาภายในในกลุ่มอาคาร ซึ่งการกำหนดรูปแบบการเข้าถึงนั้นจะขึ้นอยู่กัปลักษณะของสภาพแวดล้อมเดิมที่มีพฤติกรรมการใช้พื้นที่ในรูปแบบของถนนการค้า (Shopping Street)

2.1.4) สรุปแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมือง

การเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองจะประกอบด้วยปัจจัยหลายด้านซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ แต่รูปแบบที่พบทั่วไปโดยสรุปจากแนวคิดข้างต้น สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของเมืองสัมพันธ์กับรูปแบบขององค์ประกอบของพื้นที่ได้ดังนี้

1) รูปแบบการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เกิดจากปัจจัยดังต่อไปนี้คือ

(ก) การใช้ประโยชน์พื้นที่ พบว่ามีความสัมพันธ์กับปัจจัยหลายด้าน เช่น การเข้าถึง กล่าวคือ พื้นที่ที่มีการเข้าถึงสะดวกส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ประโยชน์แบบพาณิชยกรรมตรงข้ามกับพื้นที่ที่มีการเข้าถึงไม่สะดวกส่วนใหญ่จะมีการใช้ประโยชน์แบบพักอาศัย ปัจจัยด้านนโยบายหรือการควบคุมของรัฐบาลซึ่งกำหนดให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองในภาพรวม ปัจจัยด้านการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่หรือสังคมวัฒนธรรม ซึ่งเป็นการกำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่ และปัจจัยด้านราคาที่ดินซึ่งมีทั้งผลกระทบและได้รับผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ คือ ราคาที่ดินที่สูงส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมในขณะเดียวกันการใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมก็ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นด้วย

(ข) ลักษณะการสัญจร พบว่ามีความสัมพันธ์ร่วมกันของเทคโนโลยีการก่อสร้างกับสภาพภูมิประเทศซึ่งมักเป็นลักษณะการสัญจรในระดับเมือง เช่น ถนน รถไฟฟ้า สำหรับลักษณะการสัญจรในระดับชุมชนจะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้พื้นที่และประโยชน์การใช้พื้นที่ เช่น แกรนอเวนิวของเมือง Milwaukee ที่สัมพันธ์กับย่านการค้าและการพัฒนาทางเดินยกระดับ(Sky Walk) สร้างให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรมและสร้างความสอดคล้องของพฤติกรรมการใช้พื้นที่ในการเดินซื้อสินค้า

(ค) สัดส่วนที่ว่างและสิ่งก่อสร้าง (Figure and Ground) พบว่ามีความสัมพันธ์กับปัจจัยหลายด้าน เช่น ราคาที่ดิน การใช้ประโยชน์พื้นที่และจำนวนประชากร กล่าวคือพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงมีโอกาสในการเกิดสัดส่วนสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ตรงข้ามกับพื้นที่ที่มีราคาที่ดินน้อยมีโอกาสในการเกิดสัดส่วนสิ่งก่อสร้างขนาดเล็ก ทั้งนี้จะสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์พื้นที่ คือ พื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชยกรรมมีโอกาสที่จะเกิดสัดส่วนสิ่งก่อสร้างใหญ่กว่าพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทพักอาศัย สำหรับจำนวนประชากรจะเกี่ยวข้องคือพื้นที่ที่มีจำนวนประชากรมากมีโอกาสที่จะเกิดสัดส่วนสิ่งก่อสร้างสูงและใหญ่กว่าพื้นที่ที่มีจำนวนประชากรน้อย ซึ่งโดยทั่วไปสัดส่วนที่ว่างจะปรากฏตรงข้ามกับสัดส่วนสิ่งก่อสร้างด้วย

2) รูปแบบการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม เกิดจากปัจจัยดังต่อไปนี้คือ

(ก) กลุ่มคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ พบว่าเมื่อเมืองขยายตัว มีการพัฒนาใหม่ มีแหล่งงานมากขึ้น ความต้องการที่จะพักอาศัยใกล้แหล่งงานสูงขึ้น ส่งผลต่อรูปแบบของการพักอาศัยจากการพักอาศัยถาวรโดยเจ้าของพื้นที่เดิมเป็นการเช่าห้องเพื่อพักอาศัยชั่วคราว เกิดการพัฒนา คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ ซึ่งมักเป็นอาคารสูงขนาดใหญ่เข้าแทนที่ บ้านเดี่ยว 2-3 ชั้นที่มีอยู่เดิม เห็นได้จากเมืองย่านพักอาศัยใหม่เบ รฟเวอร์รี่ เมื่อกลุ่มคนที่เข้ามาใช้พื้นที่เปลี่ยนไป การปรับตัวของกิจกรรมก็เกิดขึ้น เช่น ย่านชุมชนเอี้ยเตอร์รี่ของเมือง Milwaukee ซึ่งเป็นชุมชนการค้าเก่าที่รองรับคนในระดับชุมชน เมื่อกิจกรรมในชุมชนเปลี่ยนไป พื้นที่ทำกิจกรรมในช่วงเย็นถึงกลางคืนของกลุ่มการค้าเก่าก็เปลี่ยนไปด้วย

(ข) พฤติกรรมของการใช้พื้นที่ นอกจากกลุ่มคนมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของการใช้พื้นที่แล้วยังพบว่าความสัมพันธ์กับกิจกรรมของพื้นที่ข้างเคียงมีผลด้วยเช่นกัน ตัวอย่างเช่น เมือง Milwaukee ย่าน

ชุมชนเรียเตอร์ ซึ่งต้องมีการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของชุมชนการค้าเก่าของย่านชุมชนเรียเตอร์ โดยปรับพฤติกรรมของการใช้พื้นที่ให้สอดคล้องสมดุลของเมืองในภาพรวม คือ สามารถรองรับกลุ่มคนในชุมชนเดิมและผู้ ที่เข้ามาใช้พื้นที่กลุ่มใหม่ โดยการปรับให้เป็นชุมชนการค้าในเวลากลางคืน

(ค) ประเภทสินค้าและราคา พบว่าเมื่อพื้นที่พาณิชยกรรมในบริเวณใกล้เคียงกันมีความสัมพันธ์กันของกลุ่มลูกค้า พื้นที่ที่มีกลุ่มลูกค้ามากกว่าหรือโดดเด่นกว่าจะส่งผลกระทบต่อประเภทสินค้าราคา และกลุ่มลูกค้าที่มีทั้งปริมาณและความโดดเด่นที่น้อยกว่า ทั้งนี้การสัญจรที่เชื่อมต่อกันจะช่วยเร่งความสัมพันธ์นั้น เช่น การพัฒนาทางเดินยกระดับข้ามแม่น้ำ Milwaukee เชื่อมแกรนอเวนิวกับฝั่งตะวันออกของเมืองทำให้ประเภทสินค้าและราคาของฝั่งตะวันออกเปลี่ยนแปลง

(ง) ราคาที่ดิน พบว่าเมื่อมีประชากรเพิ่มขึ้นราคาที่ดินบริเวณนั้นจะสูงขึ้น ประกอบกับความหนาแน่นของการเข้าถึง สาธารณูปโภค สาธารณูปการยิ่งมีมากยิ่งขึ้นส่งผลทำให้ราคาที่ดินบริเวณนั้นสูงมากขึ้น

ทั้งนี้พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำมีความโดดเด่นทางด้านระบบขนส่งมวลชนและกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมประกอบกับเป็นย่านใจกลางเมืองที่มีราคาที่ดินสูง ดังนั้นการพัฒนาใหม่มีแนวโน้มที่จะเกิดรูปแบบของอาคารสูงขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น รวมถึงการขยายตัวของพื้นที่พาณิชยกรรมในเฉพาะบริเวณที่มีการเข้าถึงหนาแน่น และด้วยการเดินทางสะดวกใกล้แหล่งงานจะทำให้ประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยแบบชั่วคราวมากขึ้น เกิดอาคารชุดให้เช่า อพาร์ทเม้นสูง แทนที่ชุมชนบ้านพักอาศัยเดิม ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่เปลี่ยนไปทำให้การสัญจรภายในชุมชนอาจเกิดการเปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้นข้อมูลข้างต้นจึงสามารถนำมาวิเคราะห์หรือร่วมกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และระบบการสัญจรในอดีตที่ได้มาจากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นทั้งในอดีต ปัจจุบัน จนถึงอนาคตได้เป็นอย่างดี

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบคุณภาพชีวิตในเมือง

กาธร กุลชล(2545: 158-159) ได้กล่าวถึงคำแถลงการณ์เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพที่สำคัญสำหรับชุมชนเมือง ที่ร่างขึ้นฉบับหนึ่งในการสัมมนาที่กรุงเทพมหานคร โดยศาสตราจารย์อัลแลน เจคอบส์และศาสตราจารย์โดนัลด์ แอปเปิลยาร์ด แห่งมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย ที่มหาวิทยาลัยเบิร์คเลย์ ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับวิถีของมนุษย์(Humanists Approach) ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบคุณภาพชีวิตที่ดีของชุมชนเมืองควรจะมีลักษณะทางกายภาพดังนี้

- 1) มีถนนหนทางและชุมชนพักอาศัยที่น้อยอยู่ ย่านพักอาศัยย่อมต้องการบรรยากาศที่เงียบสงบ สะอาด ปลอดภัย อากาศบริสุทธิ์ ปลอดภัยและเย็นสบาย และล้อมรอบด้วยสภาพธรรมชาติ
- 2) มีความหนาแน่นที่เหมาะสม ปริมาณครัวเรือนและจำนวนคนที่พอเหมาะ สามารถทำให้เกิดเป็นชุมชนที่หลากหลาย และเอื้อให้เกิดการพบปะแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ตามสถานที่ต่างๆเช่น ร้านค้า ร้านซักรีด ร้านตัดผม นอกจากนี้ ความหนาแน่นพอเหมาะจะช่วยให้เกิดความต้องการสถานที่เพื่อการพบปะสังสรรค์ของประชาชน เช่น สวนสาธารณะ และพื้นที่จัดกิจกรรมต่างๆ
- 3) มีกิจกรรมที่ผสมกันหลายๆอย่าง ในเขตชุมชนเมือง กิจกรรมหลักได้แก่ ที่พักอาศัย ที่ทำงาน ที่ค้าขาย และที่พักผ่อนหย่อนใจ ถ้ากิจกรรมเหล่านี้อยู่ในละแวกเดียวกันก็จะกระตุ้นให้เกิดความรู้สึกการพบปะ

แลกเปลี่ยนของผู้คน ซึ่งจะทำให้ชุมชนมีชีวิตชีวาขึ้น แม้ในทางปฏิบัติจะไม่สามารถรวมกันได้อย่างครบถ้วน แต่การผสมกิจกรรมบางอย่างในอาคารเดียวกัน เช่น ชั้นบนใช้พักอาศัย ชั้นล่างใช้ประกอบกิจกรรมการค้า ก็ควรได้รับการส่งเสริม เป็นต้น

4) มีที่ว่างซึ่งถูกโอบล้อม ที่ว่างที่มีคุณภาพและน่าสนใจในเขตชุมชนเมืองคือที่ว่างที่ถูกโอบล้อมด้วยผนังอาคารที่เรียงชิดติดต่อกันในขนาดและสัดส่วนที่พอเหมาะ ที่ว่างลักษณะดังกล่าวจะดึงดูดความสนใจได้ดี โดยเฉพาะกลุ่มคนเดินเท้าเพราะสามารถใช้เป็นเวทีสาธารณะสำหรับงานแสดงกลางแจ้ง การพบปะสังสรรค์ การค้าขายปลีกย่อยตลอดจนการพักผ่อนหย่อนใจ ทั้งนี้ที่ว่างดังกล่าวจะต้องปลอดภัยด้วย

5) มีอาคารและที่ว่างหลากหลายทั้งขนาด ประเภท และความสัมพันธ์ ซึ่งทำให้ชุมชนมีความหลากหลาย มีชีวิตชีวาน่าตื่นเต้น และปลอดภัย มากกว่าชุมชนเมืองที่มีอาคารสถานที่ใหญ่โตเพียงไม่กี่แห่ง ดังนั้น การแบ่งแยกที่ดินแปลงเล็กๆ จะให้ผลดีกว่าแปลงใหญ่ๆ เพราะเจ้าของที่ดินรายย่อยจะได้สร้างอาคารร้านค้าที่มีหน้าตาไม่ซ้ำรูปแบบกัน การเปิดช่องทางติดต่อกับพื้นที่สาธารณะก็จะเพิ่มขึ้น พลอยสร้างความคึกคักให้กับสภาพแวดล้อมโดยรวมไปในตัว

เมื่อนำอยู่(Livable City) หมายถึงชุมชนที่อยู่อาศัยทั้งในเขตเมืองและชนบทที่มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทร มีชุมชนที่เข้มแข็ง มีความสะดวกสบาย ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบเศรษฐกิจดีมีนวัตกรรมและจิตวิญญาณที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองและชุมชน (กรมโยธาธิการและผังเมืองกระทรวงมหาดไทย, 2543) องค์การอนามัยโลก ได้กำหนดแนวทางเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองน่าอยู่ไว้ 11 ประการ คือ

- 1) มีสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและที่อยู่สะอาด ปลอดภัย
- 2) มีระบบนิเวศอยู่ในภาวะดุลยภาพที่ยั่งยืน
- 3) มีชุมชนเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูลกันไม่เอาัดเอาเปรียบกัน
- 4) ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดควบคุม ตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ
- 5) ประชาชนได้รับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต(อาหาร น้ำ ที่พักอาศัย ปลอดภัย มีรายได้และมีงานทำ)
- 6) ประชาชนมีสิทธิ มีโอกาสรับรู้ข่าวสาร มีการติดต่อประสานงาน และระดมความคิด

ประสบการณ์เพื่อทำงานร่วมกันในชุมชน

- 7) มีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา มีนวัตกรรมอยู่เสมอ
- 8) มีการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม วิธีการดำรงชีวิต รวมทั้งเอกลักษณ์ของชุมชน
- 9) มีการพัฒนาไปอย่างกลมกลืน และส่งเสริมคุณลักษณะที่ดี ที่มีในอดีต
- 10) มีระบบบริการทางสาธารณสุขและการรักษาพยาบาลทั่วถึง
- 11) ประชาชนมีสภาวะสุขภาพดี มีอัตราการเจ็บป่วยในระดับต่ำ

การสร้างและพัฒนาชุมชนเมืองให้น่าอยู่นั้น เป็นพื้นฐานในการยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของคนในชุมชน ทั้งนี้ย่อมต้องมีการเปลี่ยนแปลง และฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรม ให้สอดคล้องกับความเจริญในด้านต่างๆ ตลอดจนต้องทำนุบำรุงสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดูแลรักษา รวมถึงต้องพัฒนาชุมชนให้มีความสะดวกสบายมีความสะอาด ถูกสุขอนามัยและมีความปลอดภัยในชีวิต

และทรัพย์สิน นอกจากนี้ยังควรให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่างสถานที่สาธารณะ ซึ่งเป็นที่พบปะของคนในชุมชน ซึ่งจะช่วยให้เมืองมีชีวิตชีวา รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสัญจรทางเท้ามากกว่าการสัญจรทางรถยนต์

ลอเรนซ์ สตีเฟน คัทเลอ และ เซอร์รี่ สตีเฟน คัทเลอ (Recycling Cities for People, 1976) ได้ให้ปรัชญาและความหมายคุณภาพชีวิตในเมือง ไว้ว่า การทำให้การใช้ชีวิตในพื้นที่นี้ นวัตกรรมขึ้นจากเดิม เกิดได้จากสภาพแวดล้อมของเมือง เช่น ลักษณะของที่ว่าง ระบบการสัญจร ลักษณะทางสังคมวัฒนธรรม รวมไปถึงสภาพทางเศรษฐกิจ ซึ่งแสดงออกโดยผ่านประสบการณ์ของผู้เข้าไปใช้พื้นที่ซึ่งค่อนข้างเป็นรูปแบบที่เป็นนามธรรม ดังนั้นปัญหา คือ การนำเสนอรูปแบบที่เป็นรูปธรรมพอที่จะสามารถเข้าใจได้ และได้กำหนดองค์ประกอบ และตัวชี้วัดในการประเมินคุณภาพชีวิตในเมือง ที่ประยุกต์ตามทฤษฎีการออกแบบความสัมพันธ์ของมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม(Ecodesign) แบ่งเป็นองค์ประกอบตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตในเมืองไว้ดังนี้

1) ผู้ใช้และลักษณะผู้ใช้พื้นที่ (Use and User Characteristics) เป็นการกล่าวถึง ผู้เข้าใช้พื้นที่ โดยสังเกตจากประเภทของผู้เข้าใช้ว่า มีพฤติกรรมอะไร โดยหัวใจหลักอยู่ที่ความต้องการของผู้เข้าใช้พื้นที่ เช่น พฤติกรรมและความต้องการของกลุ่มคนในย่านการค้า การเดินเท้า

2) คุณค่าและข้อจำกัดต่างๆในพื้นที่ (Values and Constrains) เป็นข้อจำกัดต่างๆในพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมและพฤติกรรมของผู้เข้าใช้พื้นที่ เช่น คุณค่าทางวัฒนธรรม ข้อจำกัดทางกฎหมาย และลักษณะทางสังคม

3) ลักษณะทางกายภาพของสิ่งอำนวยความสะดวก (Physical Amenities and Characteristics) เป็นการกล่าวถึงลักษณะทางกายภาพที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของคน เช่น ขนาดรูปร่างของที่ว่างและอาคาร เฟอร์นิเจอร์ของพื้นที่ เฟอร์นิเจอร์ของถนนและพืชพันธุ์

4) ทางสัญจรและการบริการในพื้นที่ (Circulation and Service) กล่าวถึงรูปแบบการสัญจรและการบริการต่างๆ เช่น ลักษณะความหนาแน่นของคนและรถ , จุดตัดการสัญจร , ห้องน้ำสาธารณะ

โดยส่วนประกอบต่างๆเหล่านี้ เป็นสิ่งที่ต้องสังเกตจากประสบการณ์ของผู้สำรวจเอง ซึ่งแนวทางการออกแบบเมืองให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีนั้นนอกจากจะต้อง ตอบสนองปัจจัยพื้นฐานของมนุษย์ เช่น ความสะอาดปลอดภัยแล้ว ความสะดวกสบาย และความหลากหลายนั้นเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาชุมชนเมืองให้น่าอยู่ มีชีวิตชีวา การเน้นการสัญจรทางเท้าเป็นเครื่องมือช่วยสร้างปฏิสัมพันธ์ให้กับพื้นที่สาธารณะ ทั้งนี้ องค์ประกอบต่างๆที่มีอยู่ในพื้นที่แต่ละพื้นที่ต้องตอบสนองความต้องการของผู้ใช้พื้นที่นั้นๆด้วย

จากแนวความคิดเกี่ยวกับการออกแบบคุณภาพชีวิตในเมืองข้างต้น เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของพื้นที่ศึกษาที่มีความหลากหลายของกิจกรรมทั้งด้านพาณิชยกรรมและพักอาศัย รวมถึงการมีระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่หนาแน่น และเมื่อนำศักยภาพที่มีมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาให้เกิดประโยชน์แล้วพบว่ามีความเป็นไปได้ในการสร้างให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีในรูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ศึกษาเอง โดยได้ประยุกต์ใช้แนวคิดเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดการออกแบบเพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตขึ้นกับชุมชนเมือง ดังนี้

1) การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม (Commercial Mixed-Use) เพื่อสร้างความหลากหลายของกิจกรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ เกิดความสอดคล้องกันกัน มีอาคารและที่ว่างหลากหลายทั้งขนาด ประเภท และความสัมพันธ์

2) แนวคิดเมืองกระชับ(Compact City) เพื่อสร้างให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างคุ้มค่าในพื้นที่กลางกรุงเทพมหานคร มีความหนาแน่นที่เหมาะสม ปริมาณครัวเรือนและจำนวนคนที่พอเหมาะ สามารถทำให้เกิดเป็นชุมชนที่หลากหลาย และเอื้อให้เกิดการพบปะแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ตามสถานที่ต่างๆ

3) คุณภาพของการสัญจรทางเท้า เพื่อใช้ประโยชน์จากศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนที่หนาแน่นให้เป็นประโยชน์ต่อระบบการสัญจรในพื้นที่และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้ชุมชนเมือง ด้วยการพัฒนาทางสัญจรให้การเดินเป็นหลัก ช่วยสร้างถนนหนทางและชุมชนพักอาศัยที่น่าอยู่ ย่านพักอาศัยย่อมต้องการบรรยากาศที่เขียวสงบ สะอาด ปลอดภัย อากาศบริสุทธิ์ ปลอดภัยและเย็นสบาย และล้อมรอบด้วยสภาพธรรมชาติ รวมถึงมีระยะเดินที่สบายในขอบเขตของกิจกรรมอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม

2.2.1 การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม(Commercial Mixed-Use)

คู่มือแผนพัฒนาเมือง Oregon, USA. (www.lcd.state.or.th/tgm) มีนโยบายการพัฒนาเมืองแบบย่านพาณิชยกรรมที่กระชับและใช้กิจกรรมผสมผสาน (Smart Commercial and Mixed-Use) ระหว่างกิจกรรมพาณิชยกรรมกับที่พักอาศัย โดยกล่าวถึงแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการออกแบบเมืองให้มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน ดังนี้

การกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานนั้นไม่มีมาตรฐานแน่นอน จะขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมวัฒนธรรมและแนวทางพัฒนาของแต่ละพื้นที่ คู่มือแผนพัฒนาเมือง Oregon, USA. นี้ มุ่งเน้นรูปแบบของพาณิชยกรรมในชุมชน โดยประยุกต์การจำแนกรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ ตามมาตรฐานของ Urban Land Institute ซึ่งแสดงรูปแบบของการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างผสมผสาน โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วน คือ

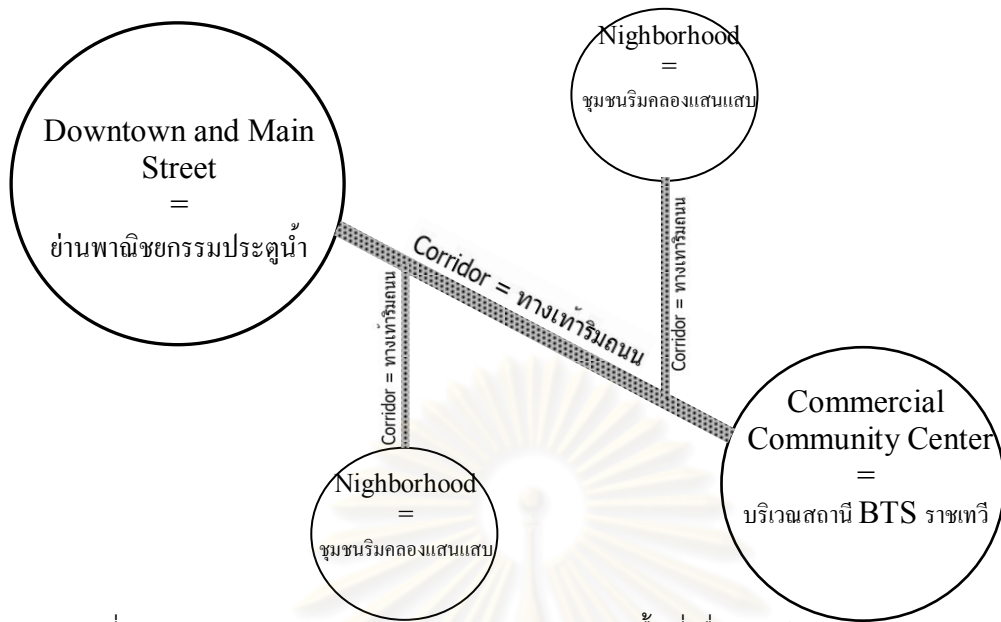
1) ย่านพาณิชยกรรมระดับเมืองและถนนหลัก(Downtown and Main Street) เป็นพื้นที่แกนหลักของเมืองและศูนย์กลางธุรกิจ มีพื้นที่พาณิชยกรรม รวมถึงพื้นที่สำนักงานหนาแน่น รองรับคนหลายประเภทโดยเน้นคนนอกพื้นที่เป็นหลัก โดยอาจมีระยะเดินไกลจากที่พักอาศัยได้

2) ย่านชุมชน(Nighborhood) เป็นพื้นที่พักอาศัย มีสาธารณูปการและสิ่งอำนวยความสะดวกเน้นรองรับคนที่พักอาศัยในชุมชน

3) ย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน(Commercial Community Center) เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการ ที่พบปะพูดคุยของชุมชนโดยรอบ

4) ทางสัญจรเชื่อมกลุ่มกิจกรรม(Corridor) เป็นพื้นที่ที่ใช้เชื่อมต่อของกลุ่มกิจกรรมที่หลากหลายข้างต้น ให้มีการปฏิสัมพันธ์กัน เกื้อหนุนกิจกรรมซึ่งกันและกันให้เมืองมีการใช้ประโยชน์กิจกรรมแบบผสมผสานอย่างสมบูรณ์

การจัดกลุ่มพื้นที่ข้างต้น เป็นการกำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่ซึ่งมีกิจกรรมที่ผสมผสานกันอยู่ ทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรมเกิดอย่างสอดคล้องกัน ซึ่งแนวคิดของการจัดการพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์แบบผสมผสานกิจกรรมนี้ จะมีความเหมาะสมในการนำมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ ดังแสดงในภาพที่ 2.6



ภาพที่ 2.6 แสดงแผนภูมิโครงสร้างแนวคิดการจัดกลุ่มพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์กิจกรรมแบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม

จากภาพ 2.6 โครงสร้างของการจัดกลุ่มพื้นที่แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ซึ่งตามบทบาทหน้าที่จะสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ คือ ย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำใกล้เคียงกับย่านพาณิชยกรรมระดับเมืองและถนนหลัก (Downtown and Main Street) ชุมชนพักอาศัยบริเวณริมคลองแสนแสบหลังวัดประทุมวนาราม และกลุ่มชุมชนพักอาศัยซอยเพชรบุรี ใกล้เคียงกับย่านชุมชน(Nighborhood) พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีใกล้เคียงกับย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน (Commercial Community Center) ส่วนบริเวณทางเท้าริมถนนสายหลัก ถนนเพชรบุรี ถนนพญาไท ถนนราชประสงค์ใกล้เคียงกับการสัญจรที่เชื่อมกลุ่มกิจกรรม(Corridor)

2.2.2 คุณภาพของการสัญจรทางเท้า

การพัฒนาการสัญจรทางเท้าให้มีคุณภาพมีหลายปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง เจน เจคอบส์ (1961) กล่าวถึงทฤษฎีชีวิตสังคมเมืองโดยเน้นเรื่องทางสัญจร ดังนี้

1) ทางสัญจรโดยเฉพาะทางเท้า คือ ดัชนีวัดคุณภาพของเมือง เมืองใดมีถนนและทางเท้าที่มีชีวิตชีวา เมืองนั้นก็มีความน่าสนใจ แต่ในทางตรงกันข้ามเมืองที่มีถนนและทางเท้าเงียบเหงาจะรู้สึกเบื่อหน่ายและไม่ปลอดภัย

2) การออกแบบทางสัญจรให้มีชีวิตชีวา ทำได้โดยการตั้งให้มีผู้คนเดินผ่านไปมาอยู่ตลอดเวลา เช่น มีร้านค้าที่หลากหลาย จำหน่ายสินค้าพิเศษที่อื่นไม่มี ถนนและทางเท้าที่มีผู้คนเดิน ผ่านจำนวนมากจะเกิดความน่าสนใจ แต่ไม่ควรออกแบบให้ทางสัญจรดูเหมือนกันไปหมด

3) การออกแบบทางสัญจรให้มีความปลอดภัยจะต้องสร้างแนวอาณาเขต(Territory) ส่วนบุคคล-ส่วนสาธารณะ ให้แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด อาคารที่ชิดขอบทางเท้าก็ควรออกแบบให้มีส่วนที่ยื่นล้ำออกไปในลักษณะระเบียง (Bay Window) เพื่อให้ผู้ที่อยู่อาศัยภายในอาคารสามารถกวาดสายตามองเห็นสิ่งที่เกิดขึ้นบนถนนทั้งทางซ้ายทางขวาให้มากที่สุด ผนังถนนที่ยาวเกินไปก็ควรตัดลงครึ่งหนึ่งเพื่อสร้างเส้นทางลัดให้เดินสั้นลง

และเพิ่มร้านค้าหัวมุมถนนให้มากขึ้น ถนนซึ่งไม่ค่อยมีผู้คนเดินผ่านหรือสายตาคอยเฝ้าระวัง มักจะกลายเป็นแหล่งอาชญากรรมของแก๊งวัยรุ่นและพวกมิจฉาชีพ

นอกจากการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับการสัญจรแล้ว ข้อจำกัดของระยะทางหรือระยะอดทนได้ของการเดินเท้า(Walking Distance) เป็นปัจจัยหนึ่งของการเพิ่มคุณภาพที่ดีให้กับทางสัญจร โดยเฉพาะการสัญจรด้วยการเดินซึ่งสร้างให้เกิดความสะดวกสบาย ส่งผลต่อการเชื่อมต่อพื้นที่และกิจกรรมต่างๆอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดระยะทางนั้น ได้ศึกษาจากบทความต่อไปนี้

1) (Time-Sever Standards for Urban Design, 6.5-5 – 6.5-6) กำหนดระยะเดินปกติของคนไว้ที่ 5-7 นาที โดยมีความเร็วเฉลี่ยของคนปกติที่ ประมาณ 80 เมตร/นาที ดังนั้น ระยะเดินของคนปกติจากแหล่งข้อมูลนี้อยู่ที่ 560 เมตร

2) (Time-Sever Standards for Landscape Architecture, 340-4 – 340-5) กำหนดระยะเดินของคนปกติไว้ที่ 220 เมตร

3) (The Urban Crisis: Diagnosis and Cure. Simon และ Schuster, 250) กำหนดระยะทนได้ของคนปกติ จากการศึกษาเปรียบเทียบระยะเดินของคนที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนในเมืองต่างๆ ได้ข้อสรุปแบ่งเป็น 4 ลักษณะสภาพทางกายภาพของทางสัญจร ดังตาราง 2.1

ตาราง 2.1 แสดงระยะที่ทนได้ของคนในการเดิน(The Urban Crisis: Diagnosis and Cure. Simon และ Schuster (250)

ลักษณะเส้นทาง	นาที	เมตร
เส้นทางที่ดึงดูดใจมากที่สุด ปกป้องจากสภาพอากาศสมบูรณแบบ และมีบรรยากาศสะอาด	20	1500
เส้นทางที่ดึงดูดใจมาก ปกป้องจากแดดและฝน	<u>10</u>	<u>750</u>
เส้นทางที่ดึงดูดใจ ไม่ปกป้องต่อสภาพอากาศ	<u>5</u>	<u>375</u>
เส้นทางที่มีบรรยากาศไม่ดึงดูดใจ (ที่จอร์จ , ที่ซึชยะ , มีการจราจรหนาแน่น)	2	180

จากข้อมูลเรื่องคุณภาพของการสัญจรทางเท้า นอกจากจะสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี ความมีชีวิตชีวาและความปลอดภัยแล้ว การกำหนดระยะเดิน(Walking Distance) ช่วยให้การเดินสะดวกสบายมากขึ้น ส่งเสริมประสิทธิภาพที่ดีให้กับเส้นทาง แต่ข้อมูลเรื่องระยะเดินข้างต้นเป็นการศึกษาจากต่างประเทศ ซึ่งอาจมีสภาพภูมิอากาศที่เย็นสบายเหมาะสำหรับการเดินมากกว่าประเทศไทย การนำมาใช้กับพื้นที่ศึกษาจึงต้องปรับใช้ให้เข้ากับสภาพภูมิอากาศ โดยการกำหนดลักษณะเส้นทางสัญจรและระยะทางที่เหมาะสมในการออกแบบพื้นที่ศึกษา คือ เส้นทางที่ดึงดูดใจแต่ไม่ปกป้องต่อสภาพอากาศจะกำหนดค่าต่ำสุดของข้อมูลทั้งหมด และเส้นทางที่ดึงดูดใจมากปกป้องจากแดดและฝนจะกำหนดค่าต่ำสุดของข้อมูลทั้งหมดแต่จะสูงกว่าลักษณะเส้นทางที่ดึงดูดใจไม่ปกป้องต่อสภาพอากาศ จะได้ระยะเดินที่เหมาะสมกับคนในพื้นที่ศึกษา ดังตาราง 2.2

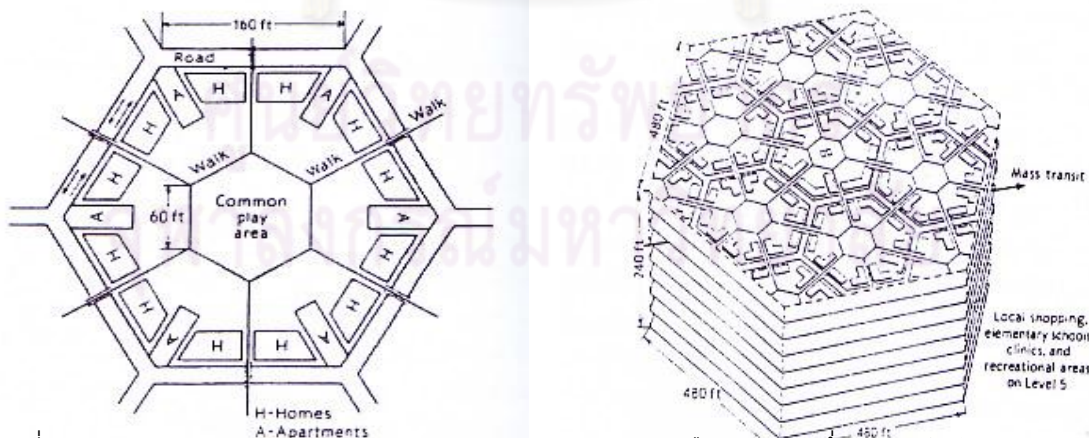
ตาราง 2.2 แสดงการกำหนดระยะที่ทนได้ของคนในการเดินที่จะนำไปใช้ในการออกแบบในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะเส้นทาง	นาที	เมตร
เส้นทางที่ดึงดูดใจมาก ปกป้องจากแดดและฝน		≤ 560
เส้นทางที่ดึงดูดใจ ไม่ปกป้องต่อสภาพอากาศ		≤ 220

2.2.3 เมืองกะชับ(Compact City)

แนวความคิดเมืองกะชับ(กัธร กุลชล , 2545) เป็นผลของการพยายามหา รูปทรงของชุมชนเมืองที่ยั่งยืน โดยมีหลักการ คือ ชุมชนรวมตัวอย่างหนาแน่น ใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ลงทุนระบบขนส่งสาธารณะ ประหยัดพลังงาน ใช้รถจักรยานและการเดินเท้าแทนรถส่วนตัว ซึ่งแนวทางของเมืองกะชับนั้นเป็นแนวทางที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่กลางเมืองให้มีประสิทธิภาพ ที่ดินในเมืองจะถูกใช้อย่างเข้มข้นคุ้มค่า ย่านรกร้างและเสื่อมโทรมจะได้รับการฟื้นฟู สังคมจะอบอุ่นขึ้นด้วยกิจกรรมที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ของผู้คน ซึ่งจะช่วยกันสอดส่องดูแลความปลอดภัย ธุรกิจการค้าจะมีความคึกคัก การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวจะลดลงทั้งระยะทางและปริมาณ การเดินเท้า การใช้จักรยาน รวมทั้งการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะจะเพิ่มขึ้น ซึ่ง จะส่งผลให้มลภาวะลดลงและประหยัดพลังงานได้มาก การให้บริการของรัฐก็จะทั่วถึงและเท่าเทียมกันมากขึ้นซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

เมืองกะชับที่ จอช แคนซิก และ โธมัส ซาแอดตี นำเสนอเมื่อปี ค.ศ. 1973 (อ้างถึงในกัธร กุลชล , 2545) เข้าข่ายเมืองในอุดมคติซึ่งเฟื่องฟูในช่วงทศวรรษที่ 1970 ตามยุคสมัย ผันเพื่องเมืองอนาคต และ อภิมหาสถาปัตยกรรม แนวความคิดของพวกเขาคือการออกแบบเมือง 4 มิติ โดยใช้พื้นที่ทางตั้ง เป็นมิติที่ 3 และเวลาเป็นมิติที่ 4 หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือการใช้ประโยชน์จากที่ว่างในอากาศผสมกับการใช้บริการสาธารณูปการแบบผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนตลอด 24 ชั่วโมง

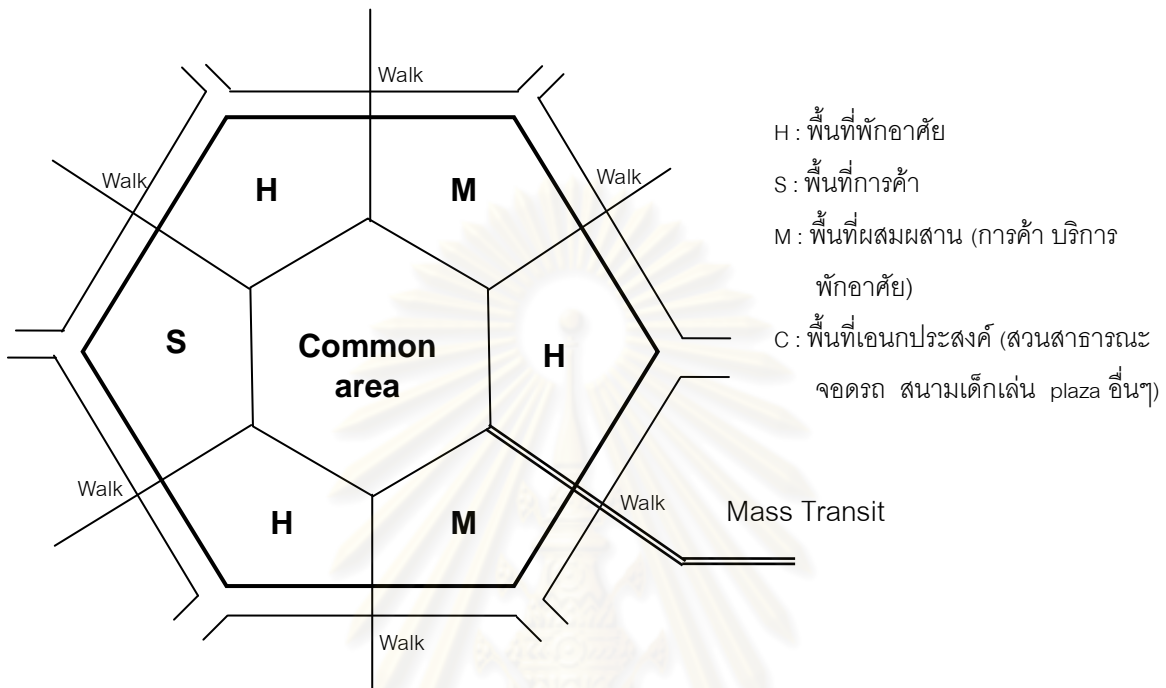


ภาพที่ 2.7 แสดงแบบจำลองแปลง 2 มิติ และ 3 มิติ ของแนวคิดเมืองกะชับ ซึ่งแสดงให้เห็นแนวความคิด

แบบอภิมหาสถาปัตยกรรม แหล่งภาพ Compact City / ลิขสิทธิ์ W.H. Freeman / 1973

จากภาพ 2.7 เป็นการนำเสนอรูปแบบเมืองกะชับในรูปแบบ จอช แคนซิก และ โธมัส ซาแอดตี ซึ่งอ้างอิงถึงผลงานของผู้นำทางความคิดต่อหลายคนนับแต่ คามิลโล ซิตเต จนถึง เจน จาคอบส์ และคนอื่นๆ แต่เขาก็เลือกหยิบยืมเฉพาะอุทยานนครของ อเบ็นเนเซอร์ ไฮเวิร์ด เมืองที่ซ้อนขึ้นทางสูง ของ เลอคอร์บู ซิเออ การใช้พื้นที่อย่างผสมผสาน ของ เจน จาคอบส์ และอภิมหาสถาปัตยกรรมของ

เปาโล โซเลอริ มารวมกันแบบย่ำใหญ่ เป็นรูปแบบของเมืองในสถาปัตยกรรมขนาดใหญ่ที่อยู่ได้ด้วยตัวเอง แต่สำหรับพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำเป็นพื้นที่ของชุมชนเมืองที่มีองค์ประกอบของเมืองอยู่ก่อนแล้ว การนำแนวคิดมาใช้จึงต้องปรับให้เข้ากับสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบเดิม ดังนี้



ภาพที่ 2.8 แสดงแบบจำลองของหน่วยการใช้งานแบบผสมผสานตามแนวความคิดของเมืองกระชับ

จากภาพ 2.8 แนวความคิดเมืองกระชับที่ปรับใช้กับพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ โดยใช้หลักการ ชุมชนรวมตัวกัน ใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ลงทุนระบบขนส่งสาธารณะ เน้นการสัญจรทางเท้าและจักรยาน ปรับการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่มีอยู่เดิมให้สอดคล้องกับแบบจำลอง โดยการใช้ประโยชน์ส่วนการค้า ส่วนผสมผสาน(Mixed-Use) ที่พักอาศัย ล้อมรอบที่ว่างสาธารณะหรือพื้นที่เอนกประสงค์ของกลุ่มชุมชนและกำหนดให้พื้นที่เอนกประสงค์เป็นประตูสู่หน่วยในการเชื่อมต่อกับหน่วยอื่นด้วยการสัญจรทางเท้าและระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ขนาดและขอบเขตของหน่วยจะขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของพื้นที่เดิมด้วย

2.2.4 สรุปการนำเครื่องมือการออกแบบมาประยุกต์ใช้

การนำแนวคิดทฤษฎี 3 ประเด็นข้างต้น มาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ มีลำดับขั้นตอนดังนี้

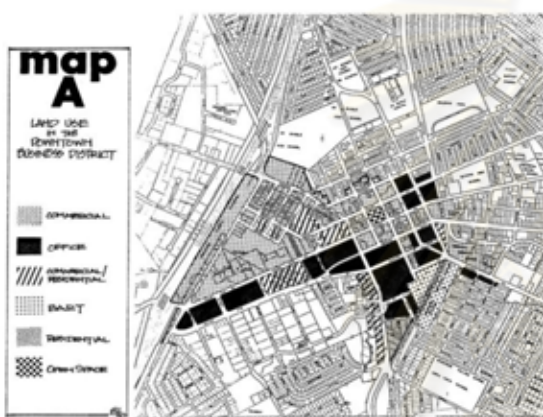
- 1) กำหนดบทบาทหน้าที่ของการใช้ประโยชน์พื้นที่ ให้สอดคล้องกับแนวคิดและโครงสร้างของการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน
- 2) นำแนวคิดเมืองกระชับ(Compact City) ที่ปรับเป็นหน่วยประกอบเข้ากับโครงสร้างของการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน โดยโครงสร้างของโมเดลทั้งสองแนวคิดยังคงอยู่
- 3) กำหนดสัดส่วนของกิจกรรมที่หลากหลายในแต่ละหน่วย ให้สอดคล้องกับแนวคิดของการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน สำหรับการกำหนดปริมาณการใช้ประโยชน์พื้นที่นั้น จะขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่และนโยบายการพัฒนาของแต่ละพื้นที่เป็นหลัก แต่สามารถนำตัวอย่างที่มีอยู่ของชุมชนเมืองมาพิจารณาหาค่าเฉลี่ยเพื่อเป็นมาตรฐานในการกำหนดความเหมาะสมได้ แต่ต้องมีบทบาทของการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่เหมือนกัน ดังนี้

(ก) ตัวอย่างการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในย่านพาณิชยกรรมระดับเมือง(Downtown and Main Street)



พื้นที่พักอาศัย	ประมาณ	4%
พื้นที่การค้า	ประมาณ	26%
พื้นที่ผสมผสาน	ประมาณ	40%
พื้นที่เอนกประสงค์	ประมาณ	30%

ภาพที่ 2.9 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Des Moines สหรัฐอเมริกา
ที่มา: www.ci.des-moines.ia.us



พื้นที่พักอาศัย	ประมาณ	5%
พื้นที่การค้า	ประมาณ	35%
พื้นที่ผสมผสาน	ประมาณ	20%
พื้นที่เอนกประสงค์	ประมาณ	40%

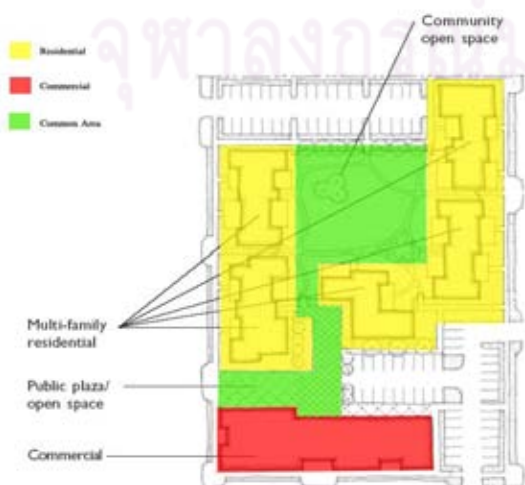
ภาพที่ 2.10 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Concord สหรัฐอเมริกา
ที่มา: www.ci.concord.ca.us

ดังนั้น ปริมาณการใช้ประโยชน์พื้นที่เฉลี่ยแต่ละประเภทของกลุ่มย่านพาณิชยกรรมระดับเมืองคือ

H: พื้นที่พักอาศัย	5%	C: พื้นที่เอนกประสงค์	35%
S: พื้นที่การค้า	30%		
M: พื้นที่ผสมผสาน	30%		

คิดเป็น H:S:M:C = 1:6:6:7

(ข) ตัวอย่างการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในย่านชุมชนพักอาศัย(Neighborhood)



พื้นที่พักอาศัย	ประมาณ	47%
พื้นที่การค้า	ประมาณ	23%
พื้นที่ผสมผสาน	ประมาณ	0%
พื้นที่เอนกประสงค์	ประมาณ	30%

ภาพที่ 2.11แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Livermor, Carifonia USA.
ที่มา: คู่มือแผนพัฒนาเมือง Livermore Carifonia (www.ci.livermor.ca.us)



พื้นที่พักอาศัย	ประมาณ	50%
พื้นที่การค้า	ประมาณ	20%
พื้นที่ผสมผสาน	ประมาณ	10%
พื้นที่เอนกประสงค์	ประมาณ	20%

ภาพที่ 2.12 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง fargo, USA

ที่มา: www.ci.fargo.nd.us

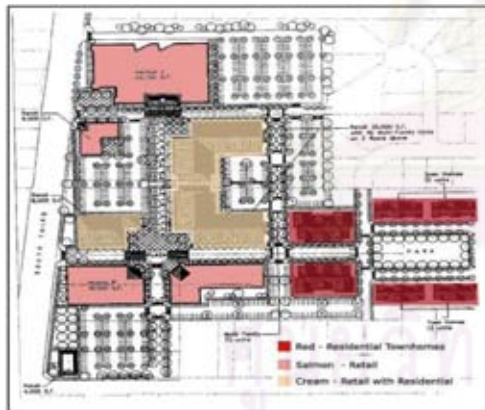
ดังนั้น ปริมาณการใช้ประโยชน์ที่ดินเฉลี่ยแต่ละประเภทของกลุ่ม Neighborhood คือ

H: พื้นที่พักอาศัย	50%
S: พื้นที่การค้า	20%
M: พื้นที่ผสมผสาน	5%
C: พื้นที่เอนกประสงค์	25%

คิดเป็น H : S : M : C = 10 : 4 : 1 : 5

(ค) ตัวอย่างการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชน

(Commercial Community Center)



พื้นที่พักอาศัย	ประมาณ	10%
พื้นที่การค้า	ประมาณ	20%
พื้นที่ผสมผสาน	ประมาณ	25%
พื้นที่เอนกประสงค์	ประมาณ	45%

ภาพที่ 2.13 แสดงผังการใช้พื้นที่เมือง Center in Covallis, Oregon, USA.

ที่มา: คู่มือแผนพัฒนาเมือง Oregon (www.lcd.state.or.us/tgm)



พื้นที่พักอาศัย	ประมาณ	10%
พื้นที่การค้า	ประมาณ	25%
พื้นที่ผสมผสาน	ประมาณ	25%
พื้นที่เอนกประสงค์	ประมาณ	40%

ภาพที่ 2.14 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เมือง Cleveland, USA

ที่มา: www.planning.city.cleveland.oh.us

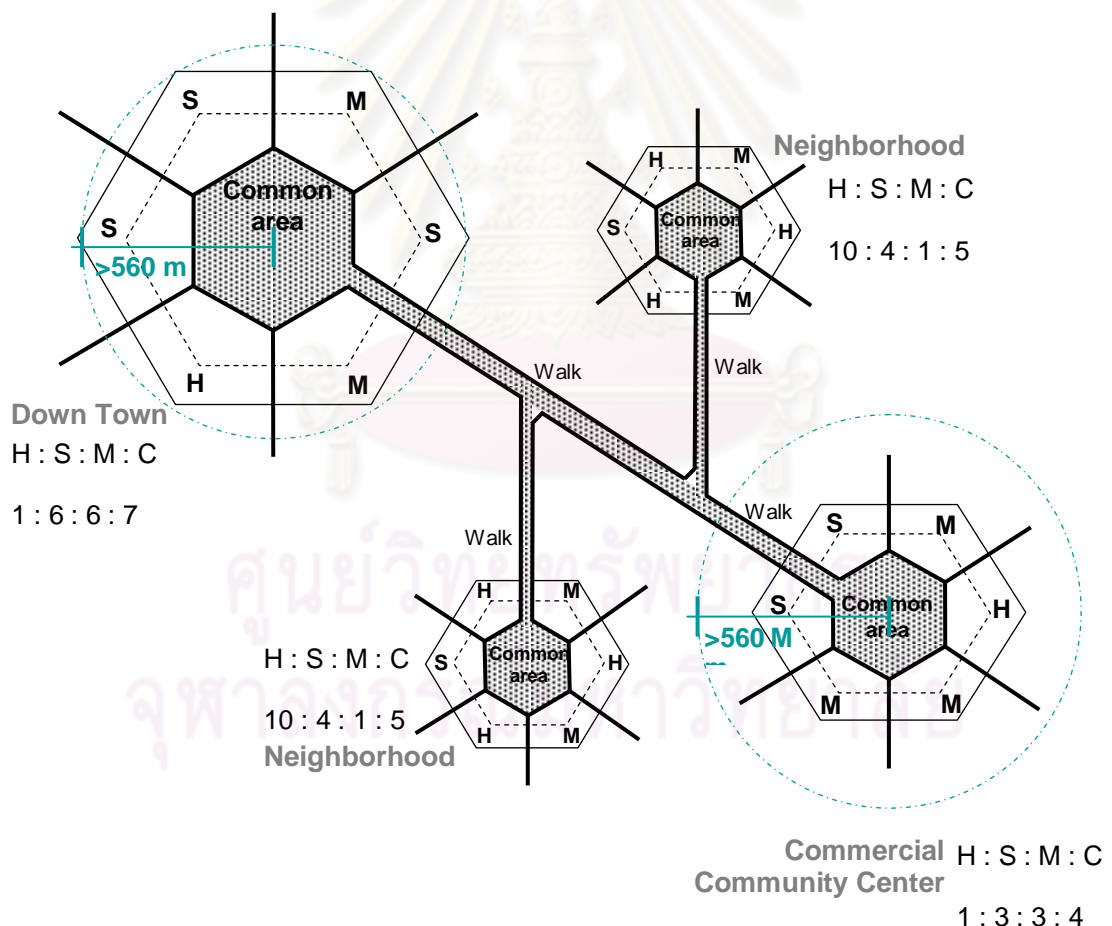
ดังนั้น ปริมาณการใช้ประโยชน์ที่ดินเฉลี่ยแต่ละประเภทของกลุ่ม Community Commercial Center คือ

- H: พื้นที่พักอาศัย 10%
- S: พื้นที่การค้า 25%
- M: พื้นที่ผสมผสาน 25%
- C: พื้นที่เอนกประสงค์ 40%

คิดเป็น H:S:M:C = 1:3:3:4

4) ให้นำหน่วยแต่ละหน่วยเชื่อมต่อกันด้วยส่วนสัญจร(Corridor) โดยกำหนดส่วนพื้นที่เอนกประสงค์ (Common Area) เป็นโถงเข้าสู่หน่วย และกำหนดระยะเดินที่เหมาะสมในคนปกติ

5) ปรับโครงสร้างให้เหมาะสมกับพฤติกรรมผู้ใช้ โดยเพิ่มทางสัญจรภายในหน่วย เพื่อเพิ่มทางเลือกของการสัญจรภายใน และต้องคำนึงถึงระยะเดิน



ภาพที่ 2.15 แสดงแบบจำลองหน่วยของเมืองกระชับในการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานที่นำมาปรับใช้เป็นแนวคิดในการออกแบบพื้นที่ศึกษา

จากภาพ 2.15 การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานถูกแบ่งเป็น 3 Zone ตามบทบาทหน้าที่ โดยเชื่อมกันด้วยพื้นที่สัญจร (Corridor) ที่กำหนดให้ผ่านพื้นที่เอนกประสงค์ (Common Area) ก่อนจะเข้าสู่หน่วย โดยมีทางสัญจรรองรับเป็นทางเลือกเข้าสู่พื้นที่ใช้ประโยชน์ประเภทต่างๆ ซึ่งเป็นการทำให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานกิจกรรมอย่างเป็นระบบที่กระชับต่อการใช้งาน โดยมุ่งเน้นการสัญจรด้วยการเดินเท้าที่มีระยะเดินที่เหมาะสม ซึ่งเป็นแบบจำลองที่สร้างขึ้นเพื่อนำไปประยุกต์ใช้กับการออกแบบพื้นที่ศึกษาในครั้งนี้ ลำดับต่อไปจะเป็นการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา และการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่คาดการณ์ไว้ว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา เพื่อจะนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์หาแนวทางพัฒนาต่อไปได้อย่างเหมาะสม



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

3.1 ประวัติความเป็นมา และลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา

ความขัดแย้งของการพัฒนาใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิม เช่น ขนาดอาคาร การสัญจร และ กิจกรรมในพื้นที่ศึกษา เกิดจากการพัฒนาสภาพแวดล้อมใหม่อย่าง รวดเร็ว โดยไม่มีการกำหนดควบคุมวางแนวทางการพัฒนาไว้ก่อน ทำให้การขยายตัวของเมืองไร้ทิศทางและเติบโตตามศักยภาพในกรอบพื้นที่ของตนเอง ดังนั้น การศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงและปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะเข้าใจถึงสาเหตุพฤติกรรมกรรมการเปลี่ยนแปลงของเมือง ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการวางแนวทางการพัฒนาเมืองต่อไป

จากการศึกษาในบทที่ 2 พบว่า รูปแบบการสัญจรมีผลอย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลงของเมือง และเมื่อศึกษาประวัติของพื้นที่ศึกษาในอดีตพบว่า การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่เห็นได้ชัด ของพื้นที่ศึกษาล้วนสัมพันธ์กับการพัฒนาการสัญจรของเมืองทั้งสิ้น ดังนั้นลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา จะสามารถแบ่งเป็นช่วงการเปลี่ยนแปลงตามเกณฑ์ของรูปแบบการสัญจร ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

3.1.1 ช่วงคลองคูขนน พ.ศ. อดีต - 2495 (ภาพที่ 3.1) จากการศึกษแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2475 , พ.ศ. 2495 และข้อมูลทางประวัติศาสตร์พบว่า การขยายเมืองหลวงในช่วงนั้นจะขยายออกทางด้านทิศตะวันออกตามเส้นทางสัญจร คือ คลองแสนแสบ ถนนเพชรบุรี ถนนพระรามที่ 1 ถนนราชประสงค์ ซึ่งเป็นถนนที่เกิดจากการขุดคลองขึ้นมาถมพื้นที่ให้เป็นถนน การใช้พื้นที่เริ่มจากกลุ่มของวัง เช่น วังเพชรบูรณ์ (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของเซ็นทรัลเวิลด์และวัดพุทธมณฑล) วังสระปทุม และชุมชนบ้านครัว โดยมีกลุ่มพาณิชย์กรรมเริ่มขึ้นที่ประตูน้ำ เนื่องจากเป็นประตูน้ำกันทางสัญจรของเรือ และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในสมัยนั้น

3.1.2 ช่วงการพัฒนาถนน พ.ศ. 2496 - 2525 (ภาพที่ 3.2) จากการศึกษแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2506 , พ.ศ. 2517 , พ.ศ. 2523 และข้อมูลทางประวัติศาสตร์พบว่า การขยายตัวของเมืองหลวง เป็นไปอย่างรวดเร็วและพลิกรูปแบบของเมือง จากการเปลี่ยนการสัญจรจากทางน้ำเป็นการขยายถนนโดยการไ้ใช้รถยนต์ ทำให้การขยายตัวเป็นไปตามแนวถนน เห็นได้จากกลุ่มอาคารพาณิชย์ขยายตัวเข้าสู่พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนเพชรบุรี และพระรามที่ 1 และนำกลุ่มกิจกรรมการค้าเข้ามาด้วย ทำให้พื้นที่มีศักยภาพในการสัญจรและเข้าถึงสูงขึ้นเกิดการพัฒนามาอย่างรวดเร็ว พื้นที่ที่แต่เดิมเป็นทางสัญจรหลักคือตามแนวริมคลอง กลับมีการพัฒนาที่ช้าหรือหยุดนิ่งลง

3.1.3 ช่วงการพัฒนาทางด่วน พ.ศ. 2526 - 2542 (ภาพที่ 3.3) จากการศึกษแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2530 , พ.ศ. 2535 และข้อมูลทางประวัติศาสตร์พบว่า มีความต่อเนื่องจากการพัฒนาของช่วงการพัฒนาถนน โดยเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรเป็นทางด่วน พื้นที่ศึกษาจึงถูกโอบล้อมด้วยจุดขึ้นลงทางด่วน ประกอบกับเทคโนโลยีที่ทำให้การก่อสร้างอาคารได้สูงมากขึ้น ประกอบกับเป็นช่วงที่มีการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างรวดเร็ว และเป็นพื้นที่ที่มีกรรมสิทธิ์ที่ดินรายใหญ่ คือ ที่ดินทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ทำให้ศักยภาพของการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรม และอาคารขนาดใหญ่ มีเพิ่มขึ้นอีก จะเห็นได้จากอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูง ประเภทพาณิชย์กรรมเกิดขึ้นอย่างมากในช่วงนี้

3.1.4 ช่วงการพัฒนา รถไฟฟ้า พ.ศ. 2543 – ปัจจุบัน (ภาพที่ 3.4) จากการศึกษาแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2543 , พ.ศ. 2548 และข้อมูลทางประวัติศาสตร์พบว่า เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงของการสัญจร โดยลดบทบาทของถนนลง ทำให้แนวโน้มการพัฒนาเกิดขึ้นที่ประเภท ลานโล่งสาธารณะ(Plaza) ที่เชื่อมต่อเข้าสู่อาคารที่ระดับเดียวกับรถไฟฟ้าโดยตรง มีทางสัญจรทางเท้ามากขึ้น และ เพิ่มผิวจราจรทางเท้าด้วยทางเดินยกระดับ(Sky Walk)

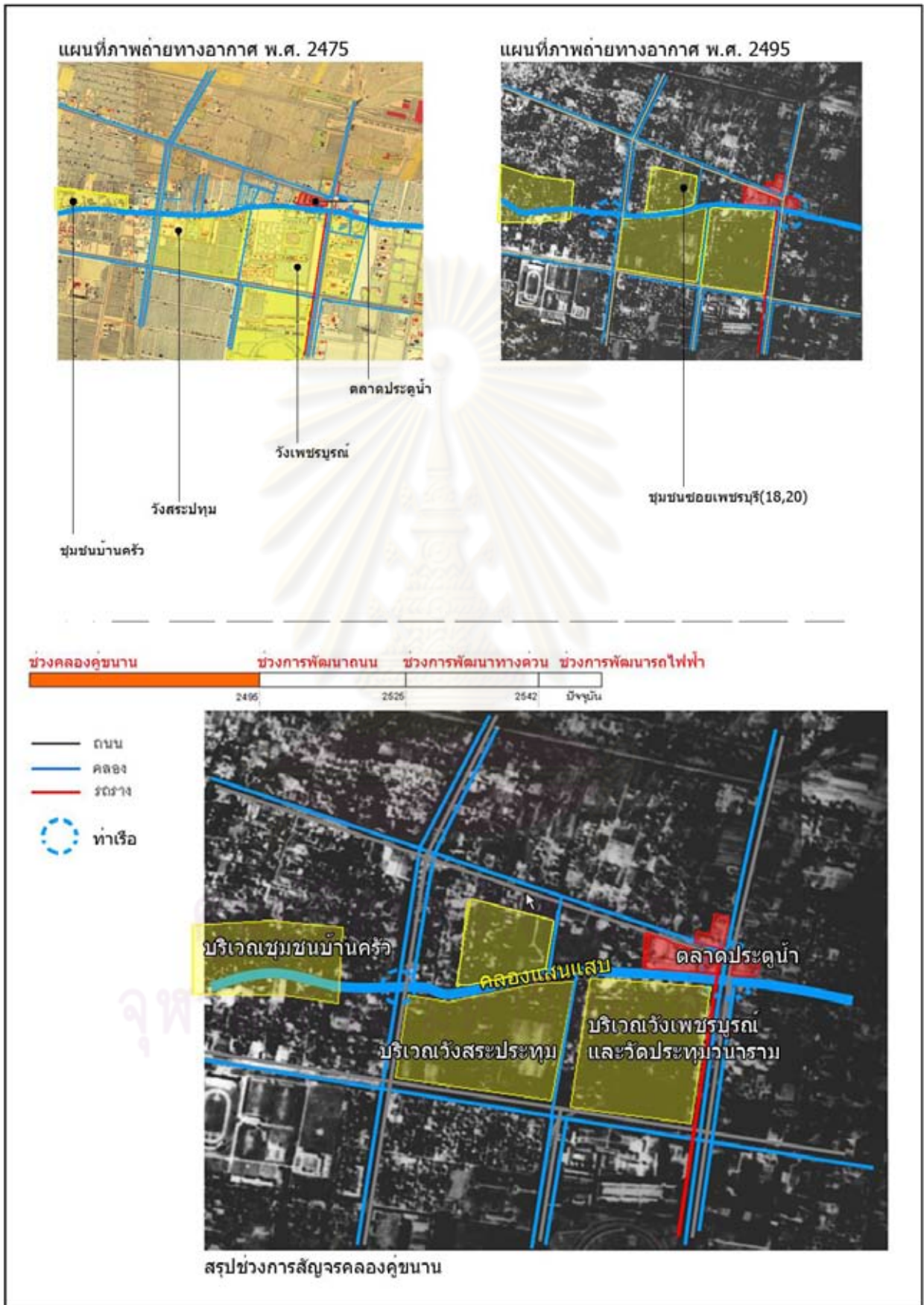
การศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ เพื่อให้เข้าใจลักษณะทางกายภาพ ที่เปลี่ยนแปลง การวิเคราะห์จึงใช้แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศเป็นเครื่องมือหลัก โดยเบื้องต้นสามารถแบ่งตาม ลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจน คือ

1) การเปลี่ยนแปลงทางสัญจรภายในพื้นที่(แผนที่ 3.2)

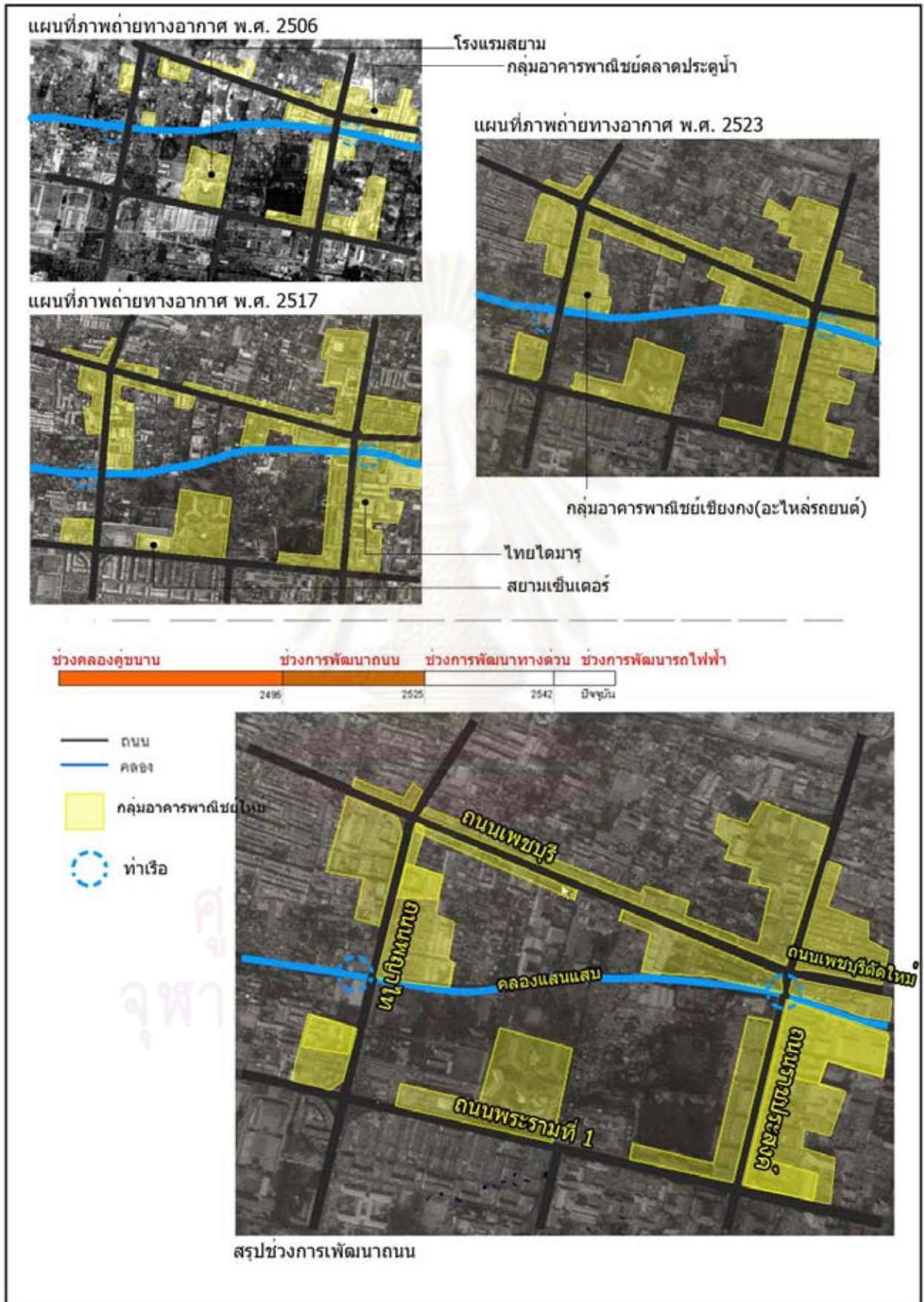
จากการศึกษาพบว่า เกิดการพัฒนา ถนนซอยหรือทางเท้า มากที่สุดในช่วงของการพัฒนาถนน โดยการพัฒนาทางสัญจรภายในพื้นที่เกิดจากแนวคลอง คันนา และการเรียงตัวของกลุ่มอาคารเดิม นอกจากนี้ การพัฒนาระบบทางสัญจรภายในพื้นที่ จะเกาะกับแนวถนนหลัก ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งให้เห็นถึงการลดบทบาทการเข้าถึงจากทางคลอง แสนแสบลง และไม่ส่งเสริมให้มีการเชื่อมต่อการสัญจรภายในกลุ่มอาคาร (Block) อย่างสะดวก เกิดซอยตันขึ้นภายในพื้นที่ พื้นที่ริมคลองแสนแสบไม่มีการเข้าถึงที่ดี จากนั้นไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนอีกในช่วงการพัฒนาต่อมาจนกระทั่งช่วงการพัฒนารถไฟฟ้าทำให้เกิดรูปแบบของทางเท้ายกระดับขึ้นบริเวณถนนพระรามที่ 1 (Sky Walk) ซึ่งเชื่อมต่อกกลุ่มอาคารประเภทพาณิชย์กรรมบริเวณแยกประทุมวันถึงแยกราชประสงค์กับสถานีบีทีเอสสยามและชิดลม จึงสรุปได้ว่าการพัฒนาถนนทำให้ทิศทางและรูปแบบการเข้าถึงถูกเปลี่ยนแปลงจากคลองสู่ถนน และแนวโน้มของการพัฒนา ใหม่จะเข้มข้นตามทิศทางการเข้าถึงที่ดีด้วย(ซึ่งกล่าวไว้ในบทที่ 2) ซึ่งพื้นที่ศึกษาด้านในกลุ่มอาคารไม่มีการเข้าถึงที่ดีทำให้เกิดการพัฒนามากนัก ส่วนรูปแบบทางเท้ายกระดับที่เกิดขึ้นใหม่ เป็นแนวโน้มของการพัฒนารูปแบบทางสัญจรให้สอดคล้องกับรูปแบบการเข้าถึงที่ต้องการเชื่อมการสัญจรกับอาคารและสถานีบีทีเอสโดยตรง

2) การเปลี่ยนแปลงฐานสิ่งก่อสร้าง(แผนที่ 3.3)

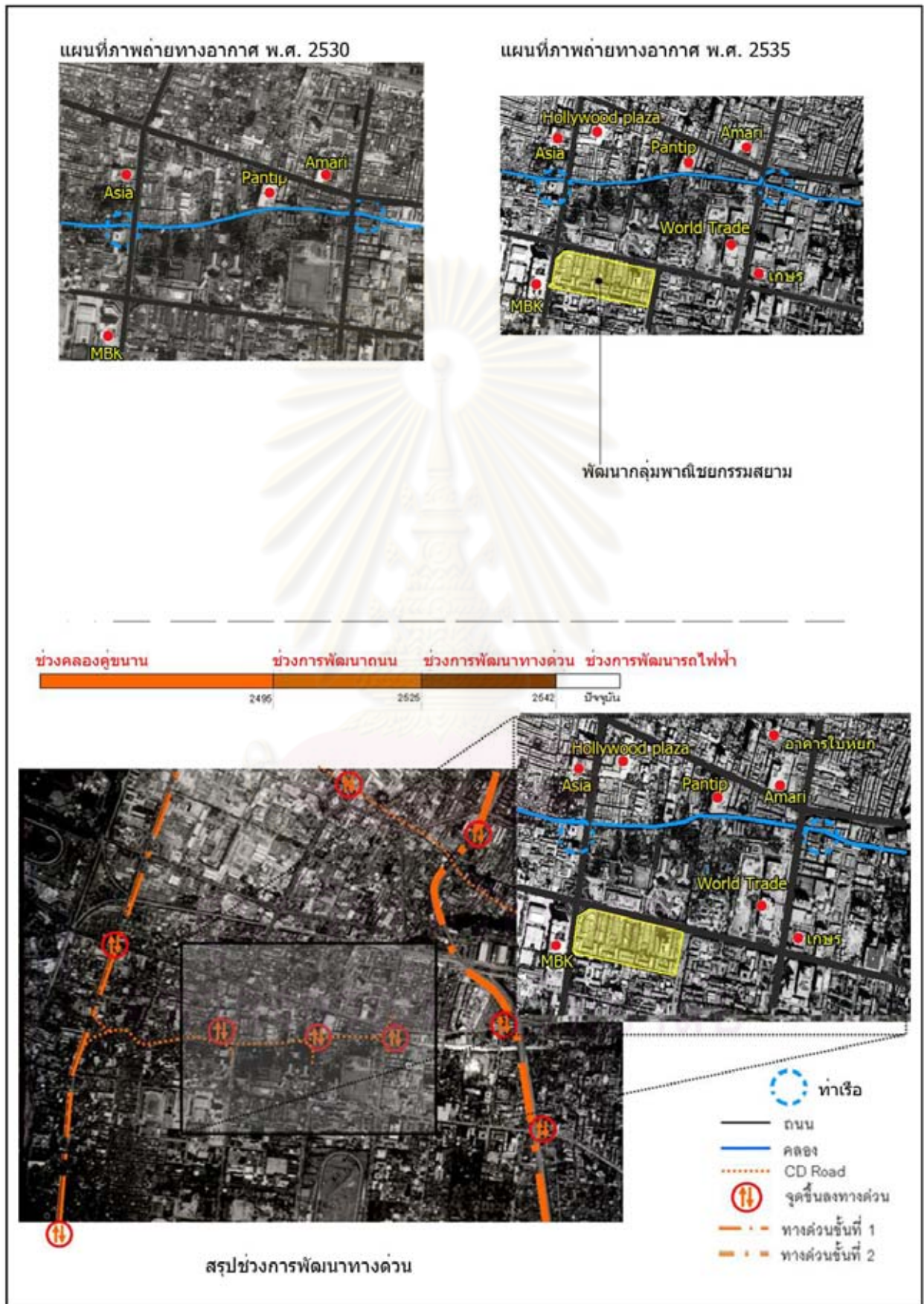
จากการศึกษาพบว่า เกิดการพัฒนาเปลี่ยนแปลงชัดเจนในช่วงของการพัฒนาถนน มีขนาดฐานอาคารที่ใหญ่ขึ้นและหนาแน่นขึ้น เป็นรูปร่างของฐานอาคารที่เรียงตัวแบบตาราง (Grid) เป็นอาคารพาณิชย์ที่ขยายตามแนวถนนหลัก ซึ่งนำกิจกรรมประเภทพาณิชย์กรรมมาสู่พื้นที่ศึกษาด้วย จะเห็นได้จากบริเวณย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำขยายตามแนวถนนราชประสงค์ ราชปรารภ เพชรบุรี และบริเวณแยกประทุมวันที่ต่อมาถูกพัฒนาเป็นย่านพาณิชย์กรรมสยาม จากนั้นช่วงการพัฒนาทางด่วนและรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพการเข้าถึงให้กับพื้นที่ศึกษาในระดับเมือง ด้วยเทคโนโลยีการก่อสร้างและขนาดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นเจ้าของรายใหญ่ ทำให้ขนาดของฐานสิ่งก่อสร้างใหญ่ขึ้น เช่น บริเวณย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำเกิดอาคารพื้นที่พหุพลาค่า โรงแรมอมารี ประตูน้ำเซ็นเตอร์ บริเวณแยกราชประสงค์เกิดอาคารเซ็นทรัลเวิลด์ เกษรพลาซ่า โรงแรมเอราวัณ บริเวณแยกประทุมวันเกิดอาคารมาบุญครอง สยามดิสคัฟเวอร์ สยามพารากอน ซึ่งจะกระจุกอยู่บริเวณถนนสายหลัก แต่ในขณะเดียวกันพื้นที่ที่การเข้าถึงต่ำ ปากภูฐานสิ่งก่อสร้างขนาดเล็กเพิ่มขึ้นและเกาะกลุ่มหนาแน่นขึ้นด้วย คือ ชุมชนริมคลองแสนแสบ จึงสรุปได้ว่าการเข้าถึงเป็นปัจจัยสำคัญของต่อขนาด



ภาพที่ 3.1 แสดงแผนที่ช่วงคลองคูขนน



ภาพที่ 3.2 แสดงแผนการพัฒนาถนน



ภาพที่ 3.3 แสดงแผนที่ช่วงการพัฒนากทางค่วน



ภาพที่ 3.4 แสดงแผนที่ช่วงการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า

สัณฐานสิ่งก่อสร้าง คือ พื้นที่ที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูงมีแนวโน้มที่จะเกิดสัณฐานสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ ส่วนพื้นที่ที่มีศักยภาพการเข้าถึงต่ำมีแนวโน้มที่จะเกิดสัณฐานสิ่งก่อสร้างขนาดเล็ก

3) การเปลี่ยนแปลงความสูงอาคาร(แผนที่ 3.4)

จากการศึกษาพบว่า ความสูงอาคารมีการเปลี่ยนแปลงคล้ายกับลักษณะการเปลี่ยนแปลงของสัณฐานสิ่งก่อสร้าง คือ พื้นที่ที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูงมีแนวโน้มที่จะมีอาคารที่มีความสูงมาก เช่น อาคารเซ็นทรัลเวิลด์ ประตูน้ำเซ็นเตอร์ โรงแรมอมารี โรงแรมแกรนด์ไฮเทล ซึ่งมักจะเป็นอาคารประเภทพาณิชยกรรม ส่วนพื้นที่ที่มีศักยภาพการเข้าถึงต่ำมีแนวโน้มที่จะมีอาคารที่มีความสูงน้อย คือ บริเวณริมคลองแสนแสบ ในขณะที่พื้นที่บริเวณริมถนนสายหลักไม่เหลือพื้นที่ในการพัฒนาอาคารสูงเพียงพอ แต่จำนวนของอาคารสูงยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จึงกระจายเข้าสู่พื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นอาคารรูปแบบอพาร์ทเมนท์ ซึ่งให้เห็นถึงความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มขึ้นใน ช่วงหนึ่งและหยุดการเพิ่มจำนวนลง สอดคล้องกับข้อมูลของสำนักทะเบียนราษฎรในพื้นที่เขตราชเทวี ที่มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเรื่อยมาจนถึงปี พ.ศ. 2539 ก็มีจำนวนประชากรลดลง ซึ่งอยู่ในช่วงการพัฒนาทางด่วน จนกระทั่งช่วงการพัฒนารถไฟฟ้าถึงปัจจุบันเกิดอาคารสูงประเภทที่พักอาศัยขึ้น คือ บ้านกลางกรุงคอนโดมิเนียม วิลล่าราชเทวีคอนโดมิเนียม ซึ่งชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่ต้องการที่พักอาศัยใกล้บริเวณแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

4) การเปลี่ยนแปลงสัณฐานที่ว่าง(แผนที่ 3.5)

จากการศึกษาพบว่า ที่ว่างสาธารณะสำหรับชุมชนส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณวัดประทุมวนารามฯ ซึ่งเป็นที่ชุมชนโดยรอบสามารถใช้ทำกิจกรรมต่างๆ ทั้งเป็นพื้นที่เอนกประสงค์ได้ และพื้นที่ขนาดเล็กกระจายอยู่บริเวณริมคลองแสนแสบ ซึ่งใช้ประโยชน์รวมกลุ่มและเป็นที่ว่างเอนกประสงค์ โดยพื้นที่ว่างทั่วไปลดลงตามการพัฒนาที่เพิ่มขึ้นของสัณฐานสิ่งก่อสร้าง สำหรับที่ว่างสาธารณะส่วนใหญ่ถูกใช้เพื่อการสัญจร และที่ว่างส่วนอื่นที่เกิดขึ้นในปัจจุบันทั้งที่มีการใช้ประโยชน์และไม่มีการใช้ประโยชน์ เป็นพื้นที่ที่มีกรรมสิทธิ์เกือบทั้งหมด

5) การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่(แผนที่ 3.6)

จากการศึกษาพบว่า แต่เดิมพื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์เป็นที่พักอาศัยในชานเมือง สถานที่ราชการต่างๆ และจุดเริ่มต้นของพื้นที่พาณิชยกรรมของพื้นที่ศึกษาเกิดจากตลาดเฉลิมโลก (ตลาดประตูน้ำ) ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสำคัญของเมืองในสมัยนั้น ช่วงการพัฒนา ถนนเป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในด้านกิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่ โดยการขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่แบบผสมผสานกิจกรรม เข้าแทนที่สวนราชการ วัดประทุมวนารามฯ วัดเพชรบุรี และพื้นที่พักอาศัยเดิม ซึ่งพื้นที่พาณิชยกรรมได้รับอิทธิพลทางการค้าจากย่านสีลมและตลาดโบ๊เบ๊ที่ขยายตามแนวถนนราชประสงค์และเพชรบุรี เกิดกลุ่มห้างสรรพสินค้าเริ่มจากโรงแรมอินทรา ห้างสรรพสินค้าไทยไดมารูนายทุนญี่ปุ่นจากย่านสีลม และย่านการค้าส่งเสื้อผ้าประตูน้ำจากตลาดโบ๊เบ๊ซึ่งเป็นตัวกระตุ้นให้พื้นที่มีการพัฒนาทางด้านพาณิชยกรรมอย่างต่อเนื่องและขยายตัวตามแนวถนนหลัก ส่วนพื้นที่พักอาศัยเดิมถูกปรับเปลี่ยนให้เกิดกิจกรรมแบบผสมผสาน มีส่วนการค้า สำนักงาน และพักอาศัย โดยพื้นที่พักอาศัยมีขนาดลดลงและเหลือกระจุกอยู่บริเวณริมคลองแสนแสบเพียงเล็กน้อย ถึงแม้ว่าบทบาทของเมืองจะถูกเน้นทางด้านพาณิชยกรรมและด้วยการเข้าถึงที่มีศักยภาพ แต่การขยายพื้นที่พาณิชยกรรมที่ไม่มีกิจกรรมอื่นผสมผสานมีไม่มากนัก และบางส่วนลดน้อยลงคือบริเวณถนนเพชรบุรี แยกราชเทวี ซึ่งช่วงของการพัฒนารถไฟฟ้าทำให้พื้นที่ส่วนนี้ปรับตัวเป็นพื้นที่แบบผสมผสานกิจกรรมและมีการใช้ประโยชน์ประเภทที่

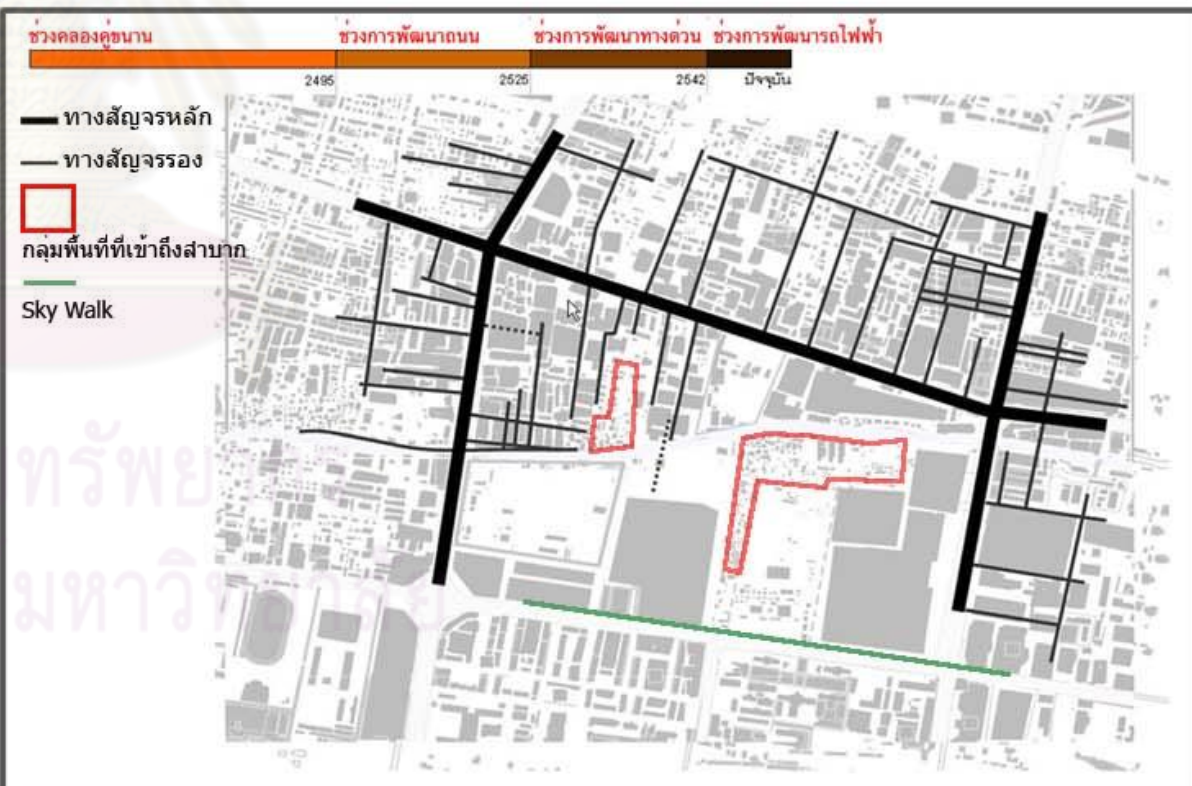
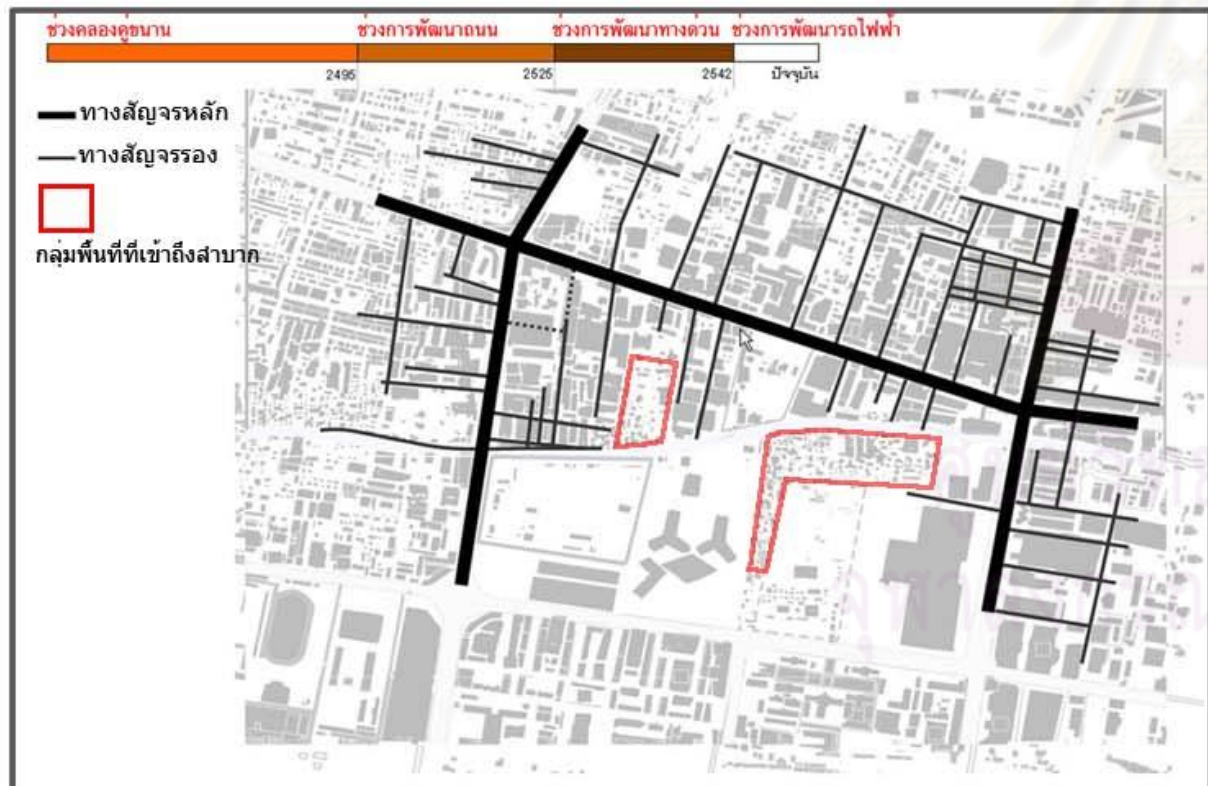
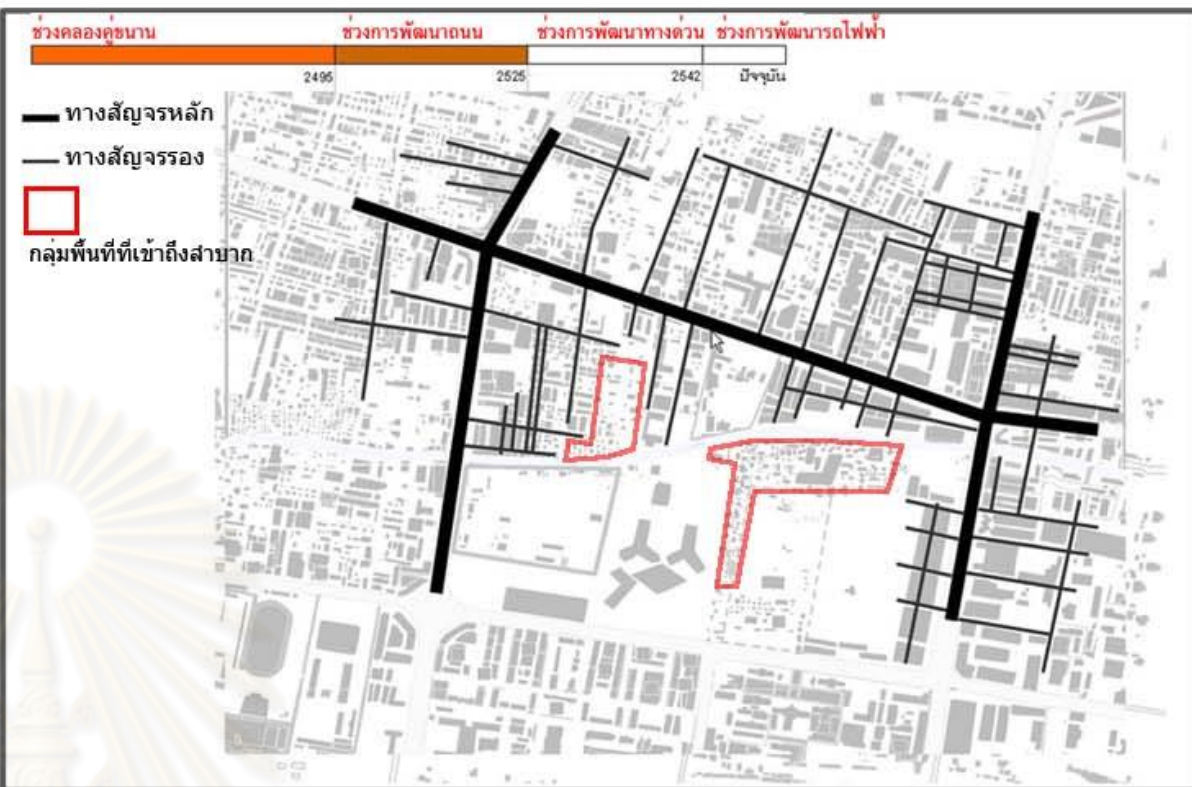
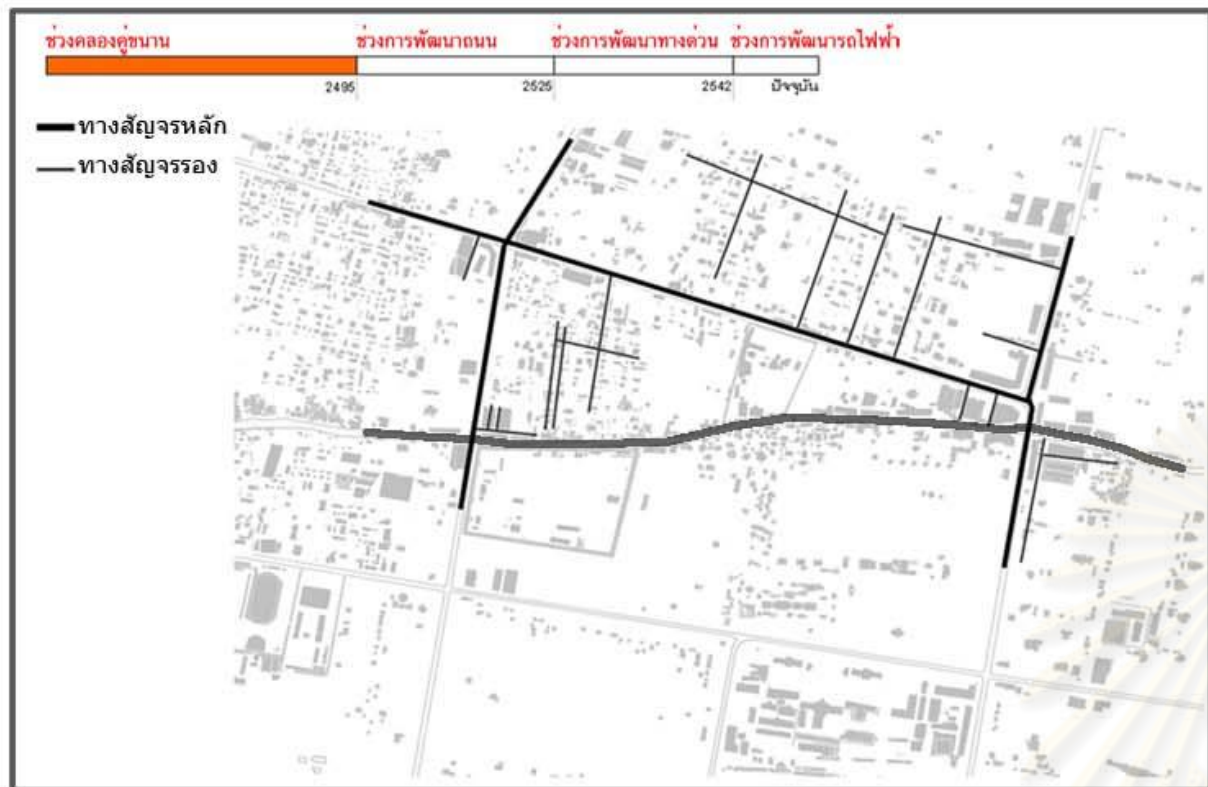
พักอาศัยมากขึ้น จึงสรุปได้ว่า พื้นที่พาณิชย์กรรมจะมีทิศทางการขยายสู่พื้นที่ที่เข้าถึงสะดวกได้เป็นกลุ่มก้อน มีกลุ่มคนรองรับจำนวนมาก เช่น จุดตัดของระบบขนส่งมวลชน และจะขยายอาณาเขตตามแนวเส้นทางสัญจรหลักหรือมีการเข้าถึงได้สะดวกของลงมา ทั้งนี้ขอบเขตของการขยายตัวมีจำกัดตามจำนวนประชากรที่เข้าใช้พื้นที่ การเดินที่สบายและการเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆ ซึ่งการเสื่อมโทรมของพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี เกิดจากข้อจำกัดเหล่านี้ ส่วนพื้นที่ประเภทอื่นจะกระจายตามลำดับการเข้าถึงที่สะดวกน้อยลง ยกเว้นพื้นที่ที่มีความสำคัญ เช่น วัดประทุมวนารามฯ วัดสระประทุม

จากการศึกษา ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ สามารถอธิบายลักษณะการเปลี่ยนแปลงและวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับปัจจัยสำคัญได้ดังนี้

1) ช่วงคลองคูขนน – ช่วงการพัฒนาถนน(อดีต – พ.ศ. 2525) เป็นช่วงเกิดการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด อิทธิพลของถนนที่เปลี่ยนทิศทางการเข้าถึงจากแนวคลองเป็นถนน ซึ่งจะพบการพัฒนาใหม่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่บริเวณที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูง คือ ริมถนนสายหลัก เช่น ถนนเพชรบุรี ถนนราชประสงค์ และความเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสำคัญของระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ ทำให้มีคนเข้ามาใช้พื้นที่ได้จำนวนมาก พื้นที่เกิดศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม กลุ่มพาณิชย์กรรมจึงเข้ามาพัฒนา เมื่อมีสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่ครบถ้วนพบว่ากลุ่มผู้พักอาศัยจะขยายตัวเข้ามาด้วย เกิดกลุ่มกิจกรรมแบบผสมผสาน สัณฐานสิ่งก่อสร้างมีความหนาแน่น มีขนาดใหญ่ และมีความสูงมากขึ้น สัณฐานที่ว่างลดลง ระบบทางสัญจรภายในพื้นที่ เกิดการพัฒนาเกาะตามแนวถนนสายหลักไม่ขยายเข้าสู่ภายในกลุ่มอาคาร(Block) อย่างทั่วถึง นอกจากนี้พบว่ายังมีกลุ่มชุมชนพักอาศัยที่มีอาคารขนาดเล็ก และมีที่ว่างขนาดใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณที่เข้าถึงลำบากนั้น

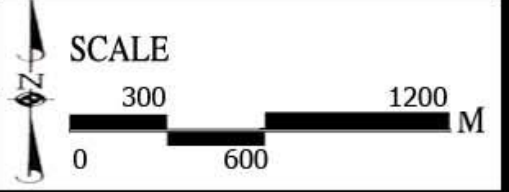
2) ช่วงการพัฒนาถนน – ช่วงการพัฒนาทางด่วน(พ.ศ. 2496 – 2542) การขยายของเมืองและการพัฒนาทางสัญจรอย่างถนนและ ทางด่วนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงให้กับพื้นที่ศึกษา ปრაภฏ พื้นที่ศึกษาเปลี่ยนบทบาทจากย่านพักอาศัยและราชการเป็นย่านพาณิชย์กรรมกลางเมือง และบทบาทนี้กระตุ้นให้เกิดการขยายพื้นที่ของกลุ่มพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้น ประกอบกับเทคโนโลยีการก่อสร้างที่พัฒนาขึ้น ทำให้พื้นที่ศึกษามีสิ่งก่อสร้างอาคาร ขนาดใหญ่และสูงชัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารประเภทพาณิชย์กรรมจะปรากฏหนาแน่นอยู่บริเวณพื้นที่ที่มีการเข้าถึงสะดวก แต่พื้นที่ที่เข้าถึงลำบาก เช่น พื้นที่ด้านในริมคลองแสนแสบซึ่งเป็นชุมชนพักอาศัยที่มีอาคารขนาดเล็กกระจุกตัวอยู่ ไม่พบว่ามีเปลี่ยนแปลงจากช่วงการพัฒนาก่อนหน้ามากนัก ส่วนสิ่งเพิ่มขึ้นและเป็นผลดีกับการพักอาศัย คือ สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ครบถ้วนมากขึ้น และเป็นพื้นที่ใกล้แหล่งงานซึ่งสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในช่วงการพัฒนานี้

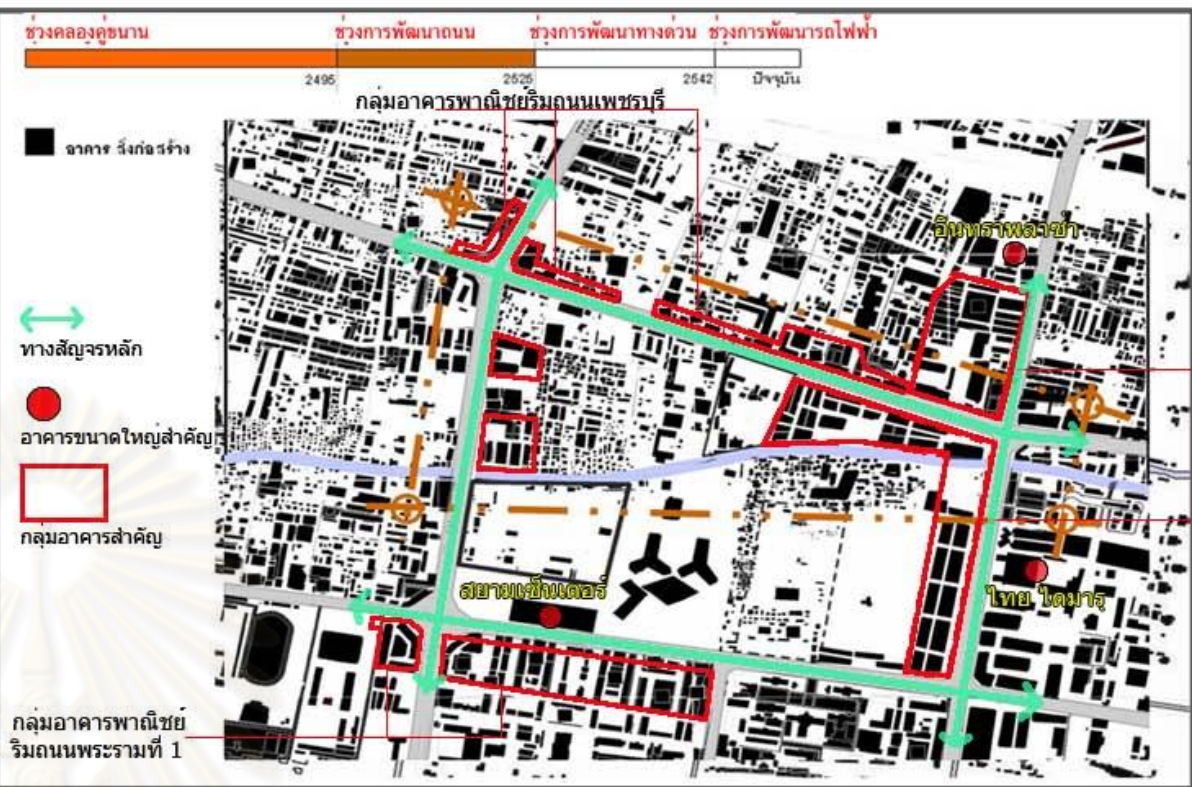
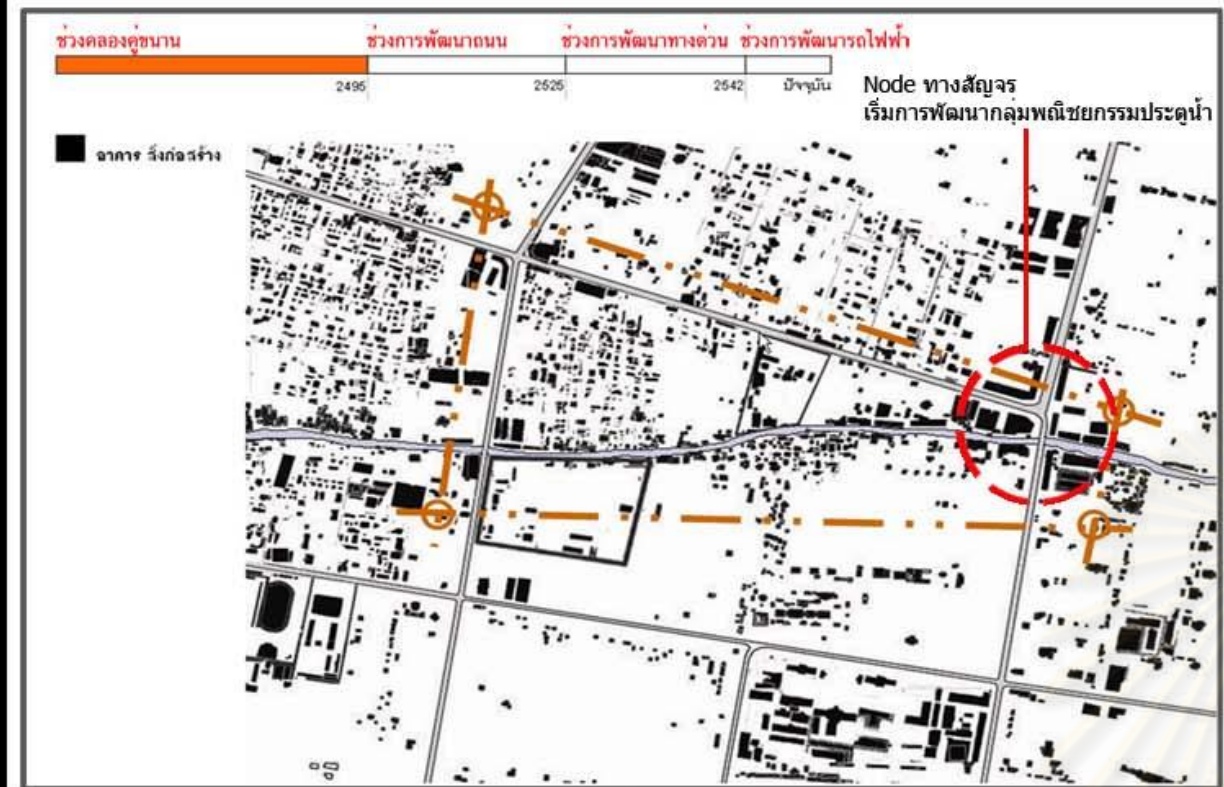
3) ช่วงการพัฒนาทางด่วน – ช่วงการพัฒนารถไฟฟ้า (พ.ศ. 2543 – ปัจจุบัน) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางทำให้รูปแบบการสัญจรของเมืองเริ่มเปลี่ยนแปลงอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากช่วงการพัฒนารถไฟฟ้าเกิดขึ้นไม่นานนักความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจึงเป็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ คือ จากบทบาทเดิมที่ความเป็นย่านพาณิชย์กรรมกลางเมืองถูกแทรกด้วยรูปแบบการสัญจรระบบราง ทำให้เกิดพื้นที่ทางเท้าเพิ่มขึ้น ซึ่งรูปแบบการพัฒนาใหม่จะตอบสนองกับระบบรถไฟฟ้า โดยสร้างให้ ทางเท้า ลานโล่ง(Plaza) เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าได้สะดวก เกิดเป็นทางเดินยกระดับขึ้น(Sky Walk) เชื่อมต่อระหว่างอาคารและ ระบบขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งเห็นได้ชัดในบริเวณถนนพระรามที่ 1 ปრაภฏการณ์ที่เกิดขึ้นส่งผล ต่อการสัญจรของกิจกรรมพาณิชย์กรรม ทำให้มีการใช้วิธีการสัญจรด้วยการเดินมากขึ้น แต่จะอยู่ในขอบเขตของ ระยะ และ



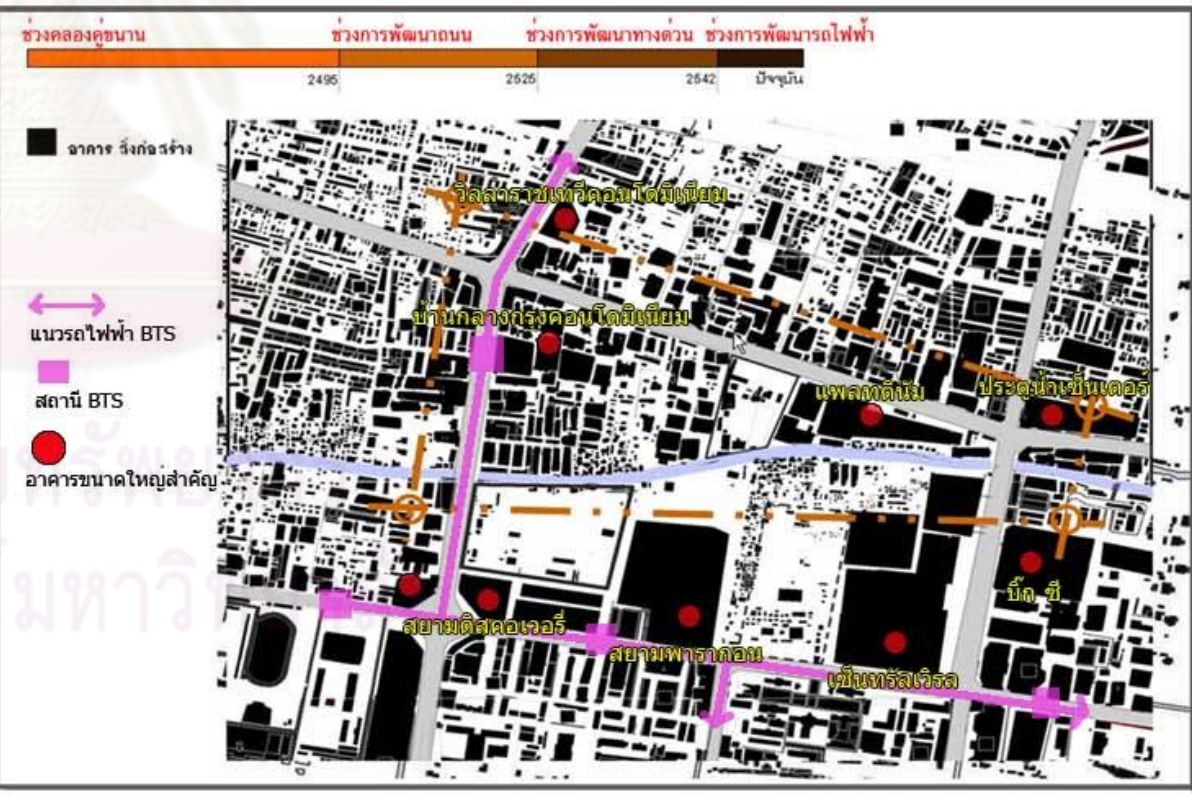
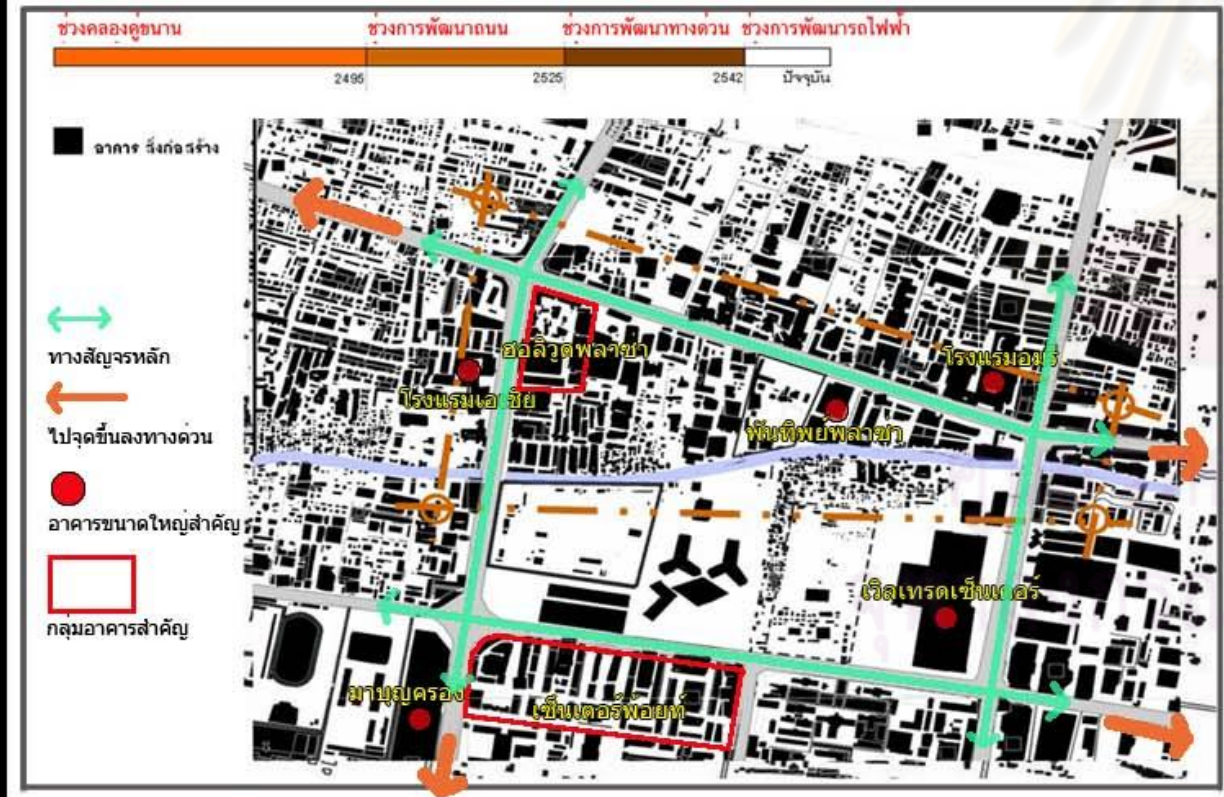
แผนที่ 3.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงทางสัญจรในชุมชน

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประดู่น้ำ



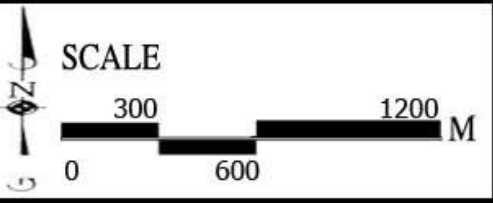


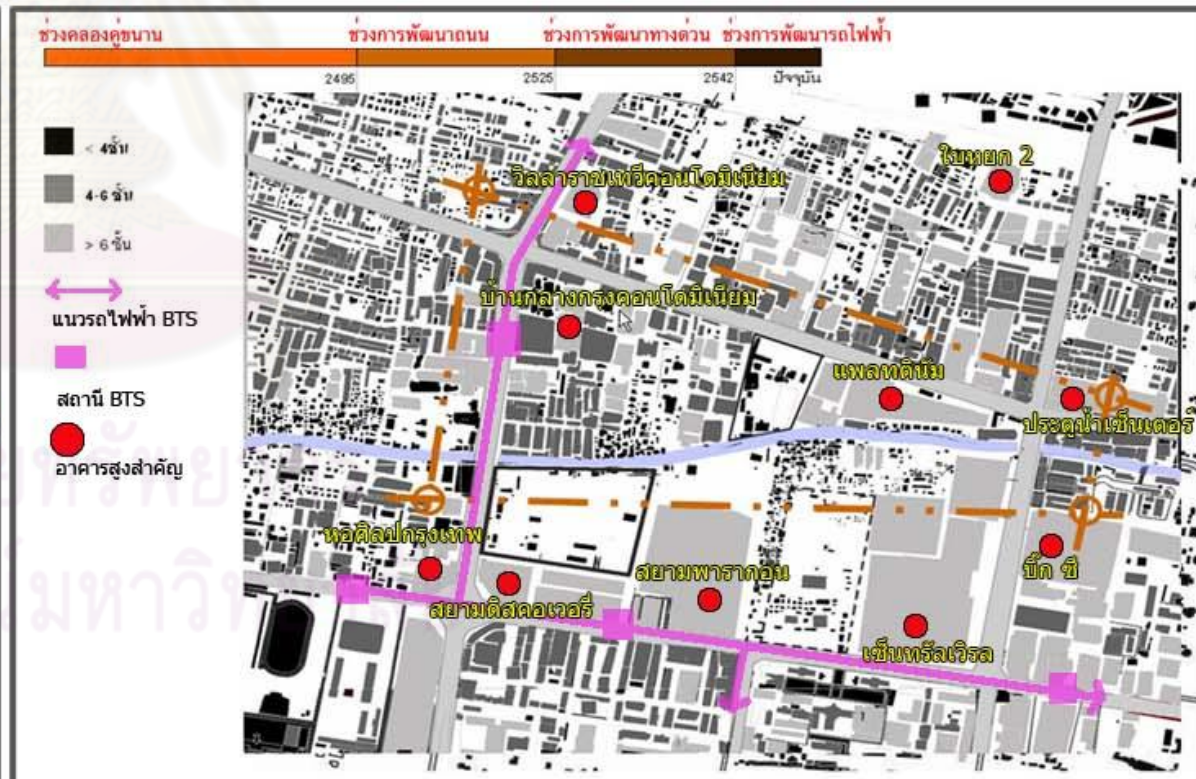
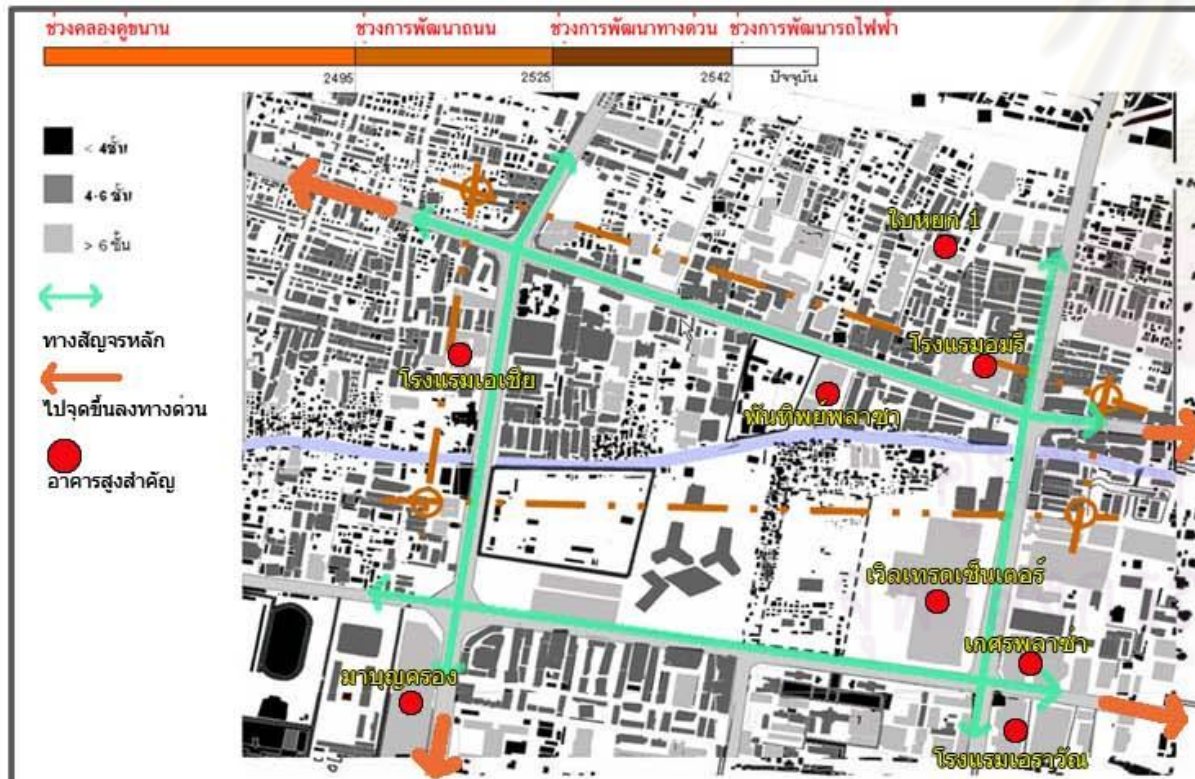
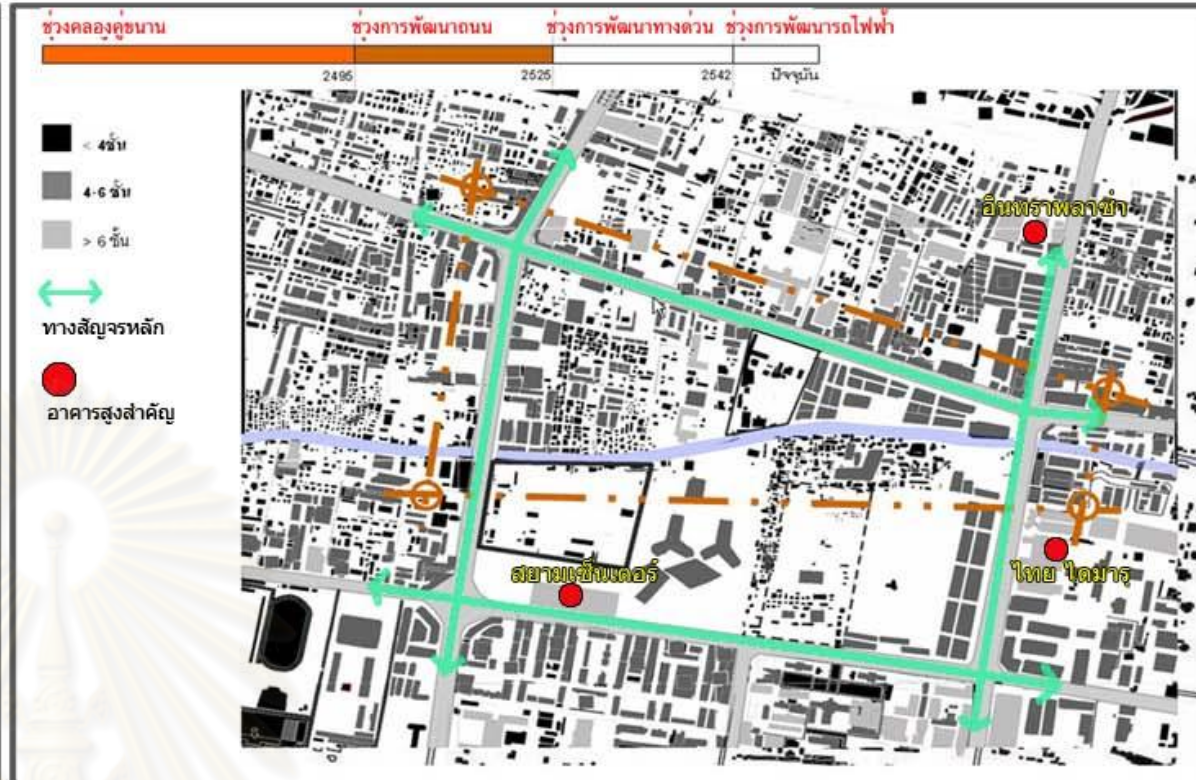
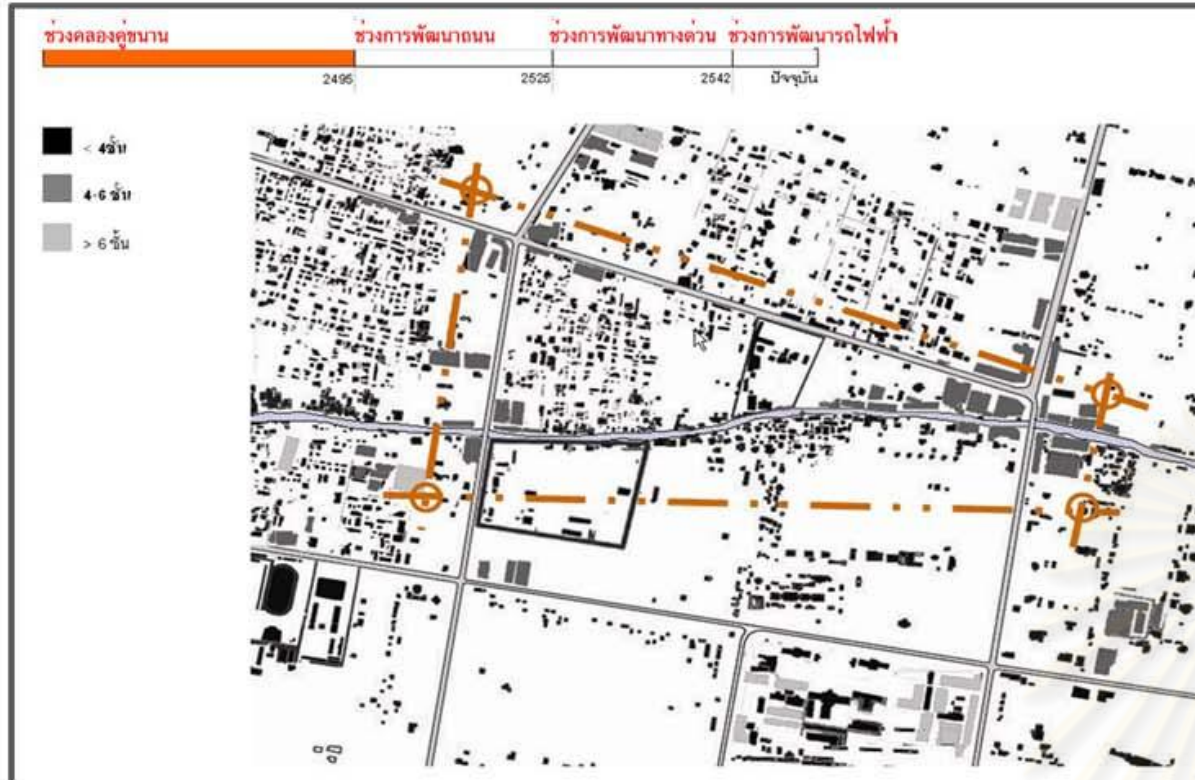
กลุ่มอาคารพาณิชย์ริมถนนพระรามที่ 1



แผนที่ 3.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงสัณฐานสิ่งก่อสร้าง

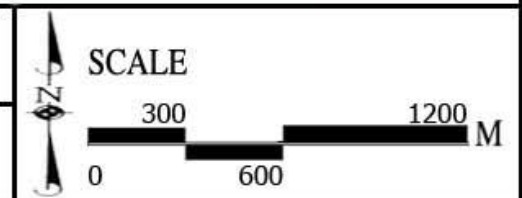
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ

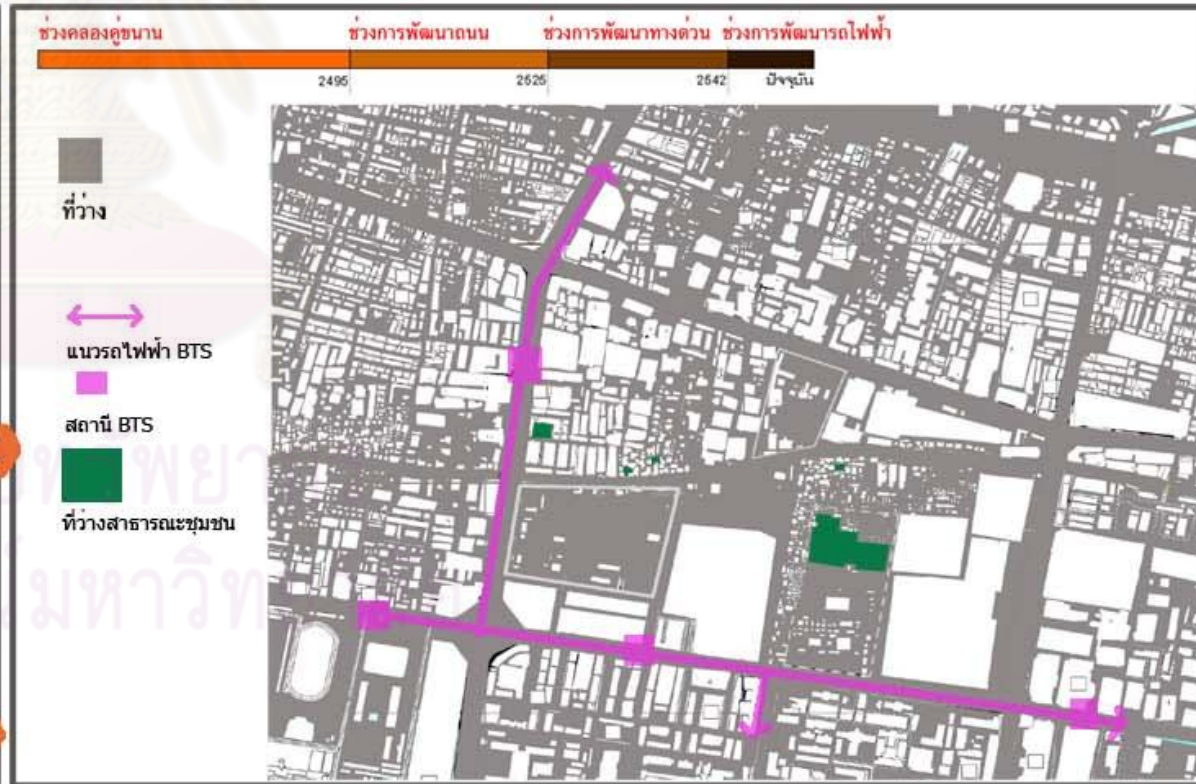
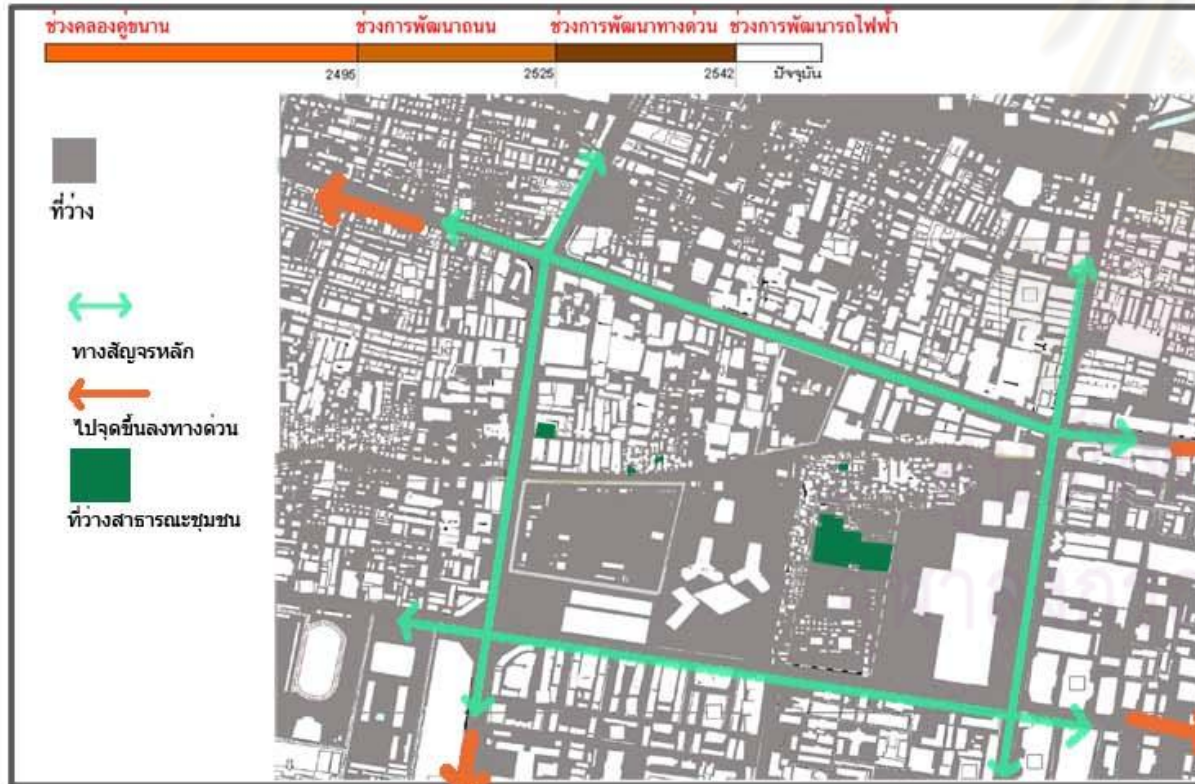
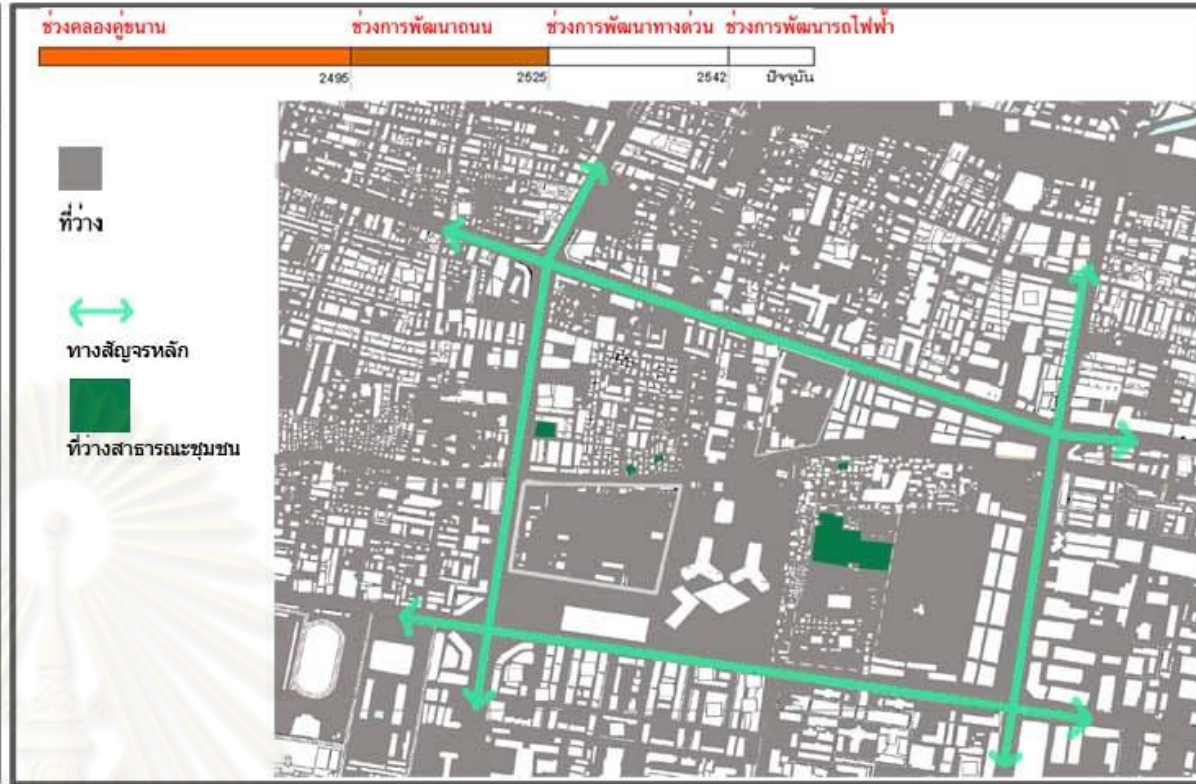




แผนที่ 3.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงความสูงอาคาร

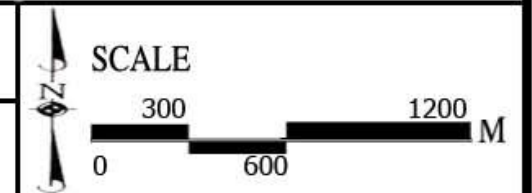
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประดู่ฟ้า

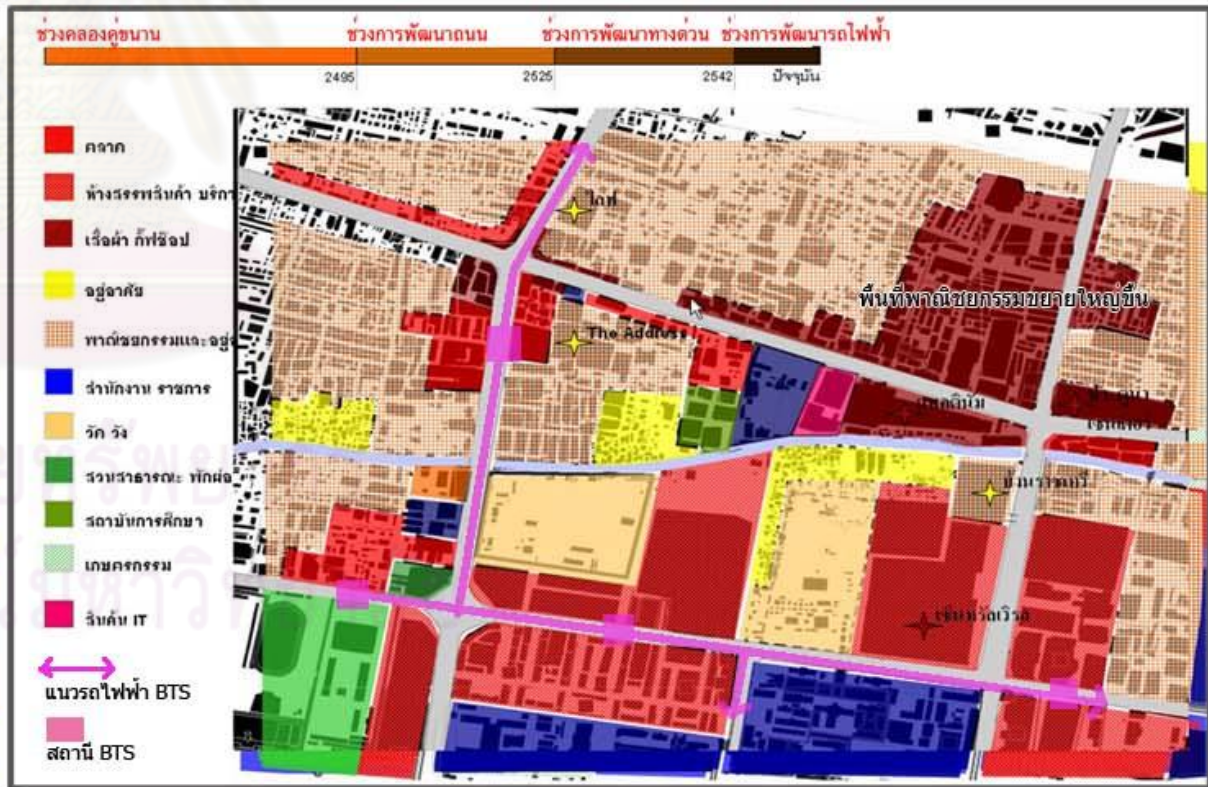
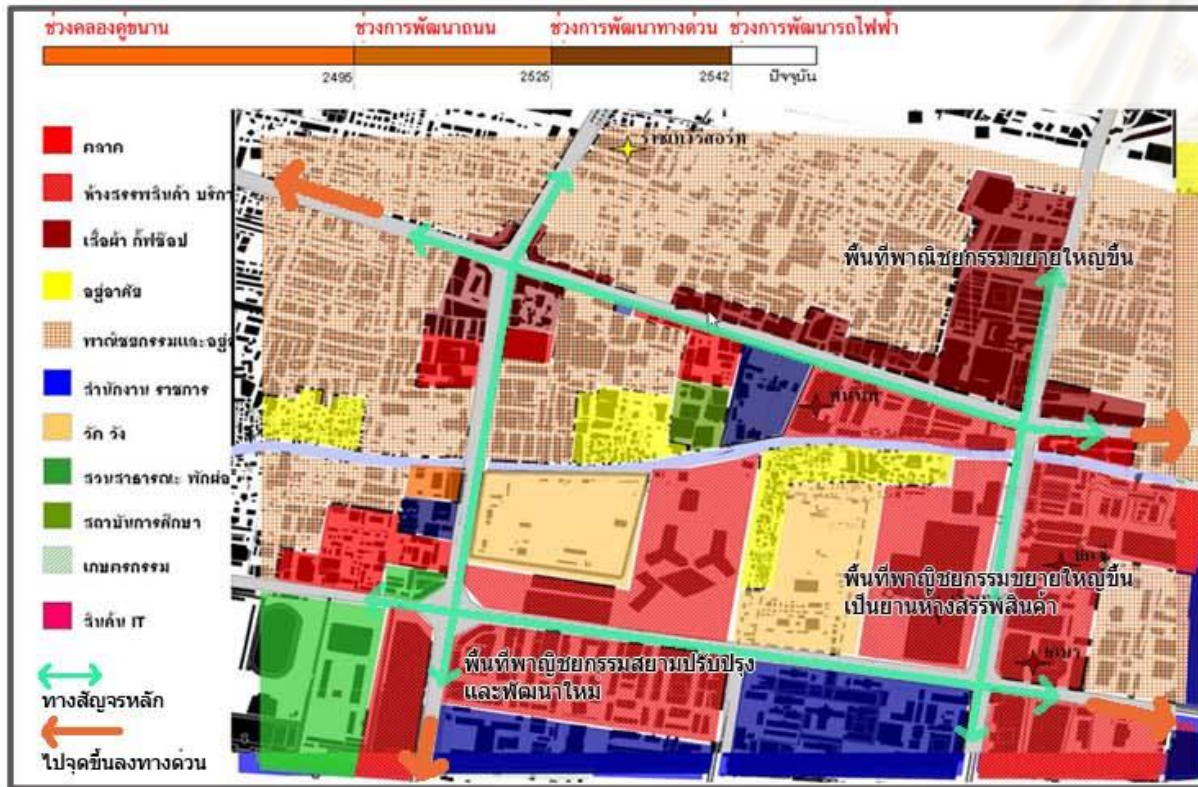
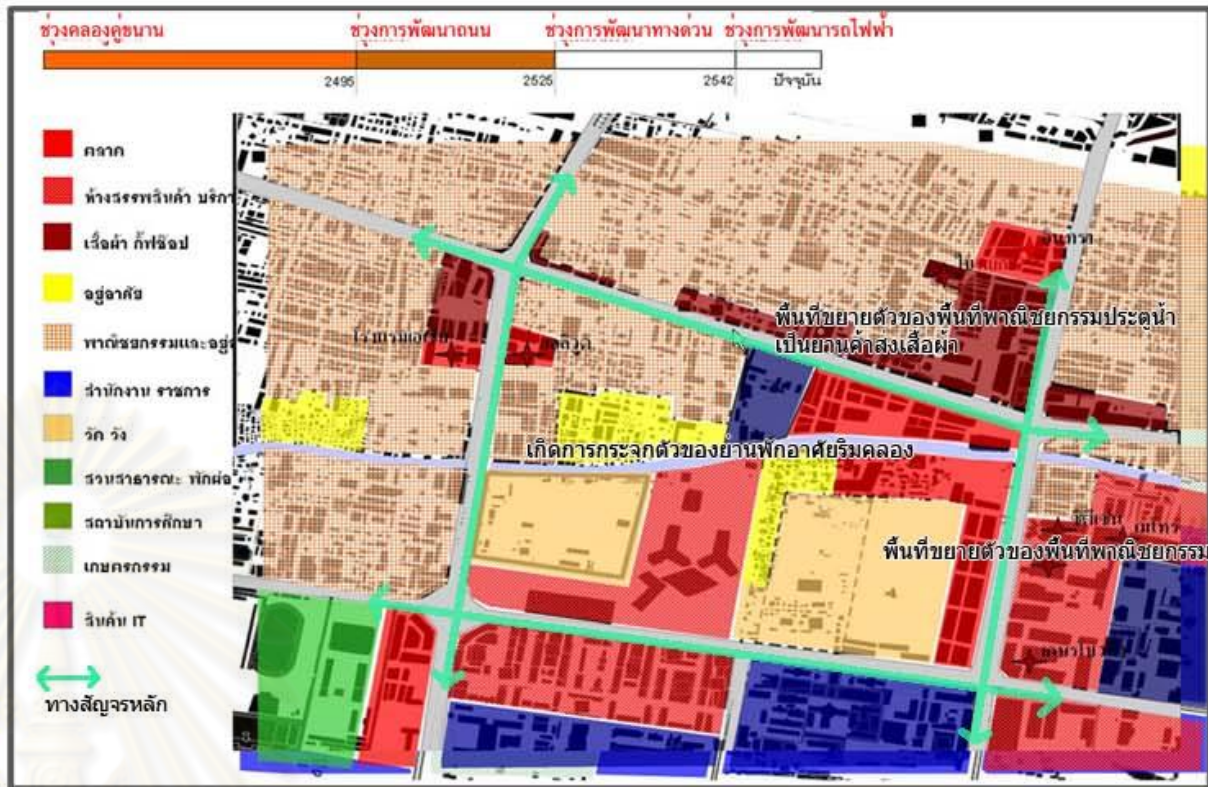
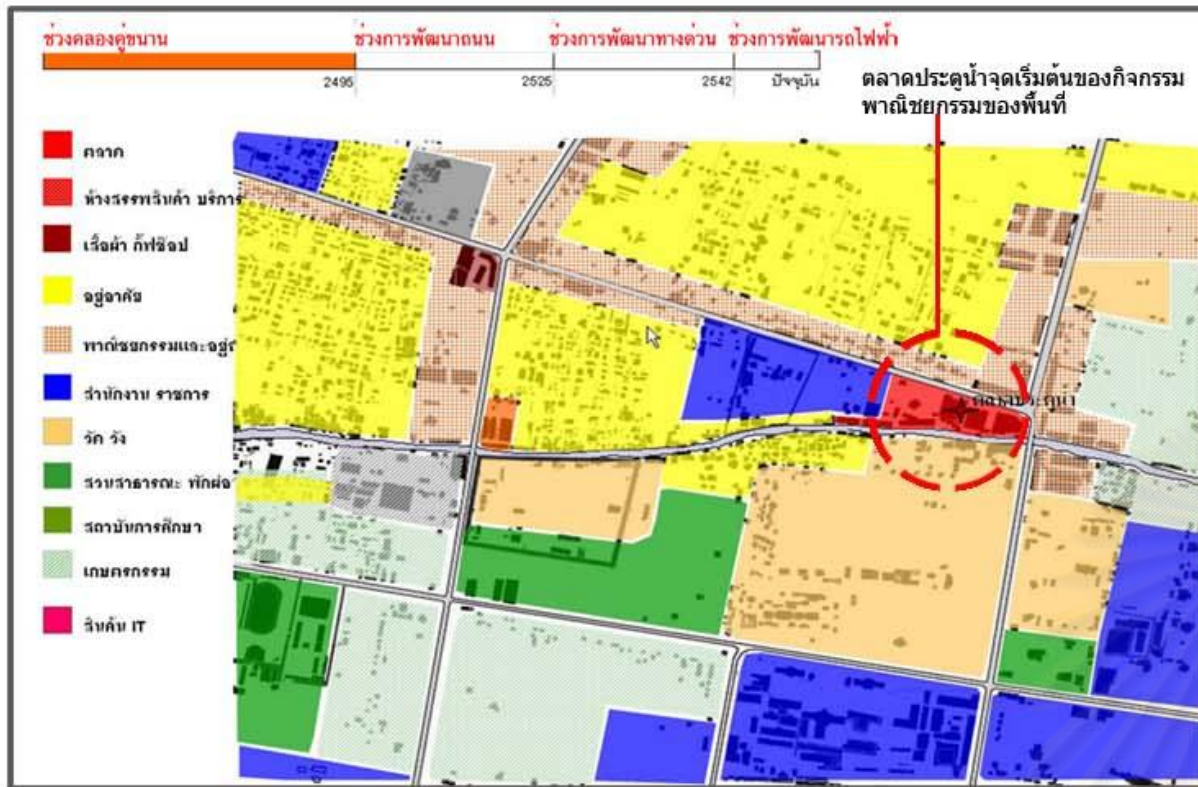




แผนที่ 3.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงสัณฐานที่ว่าง

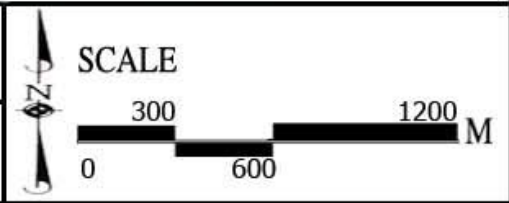
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ





แผนที่ 3.5 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ



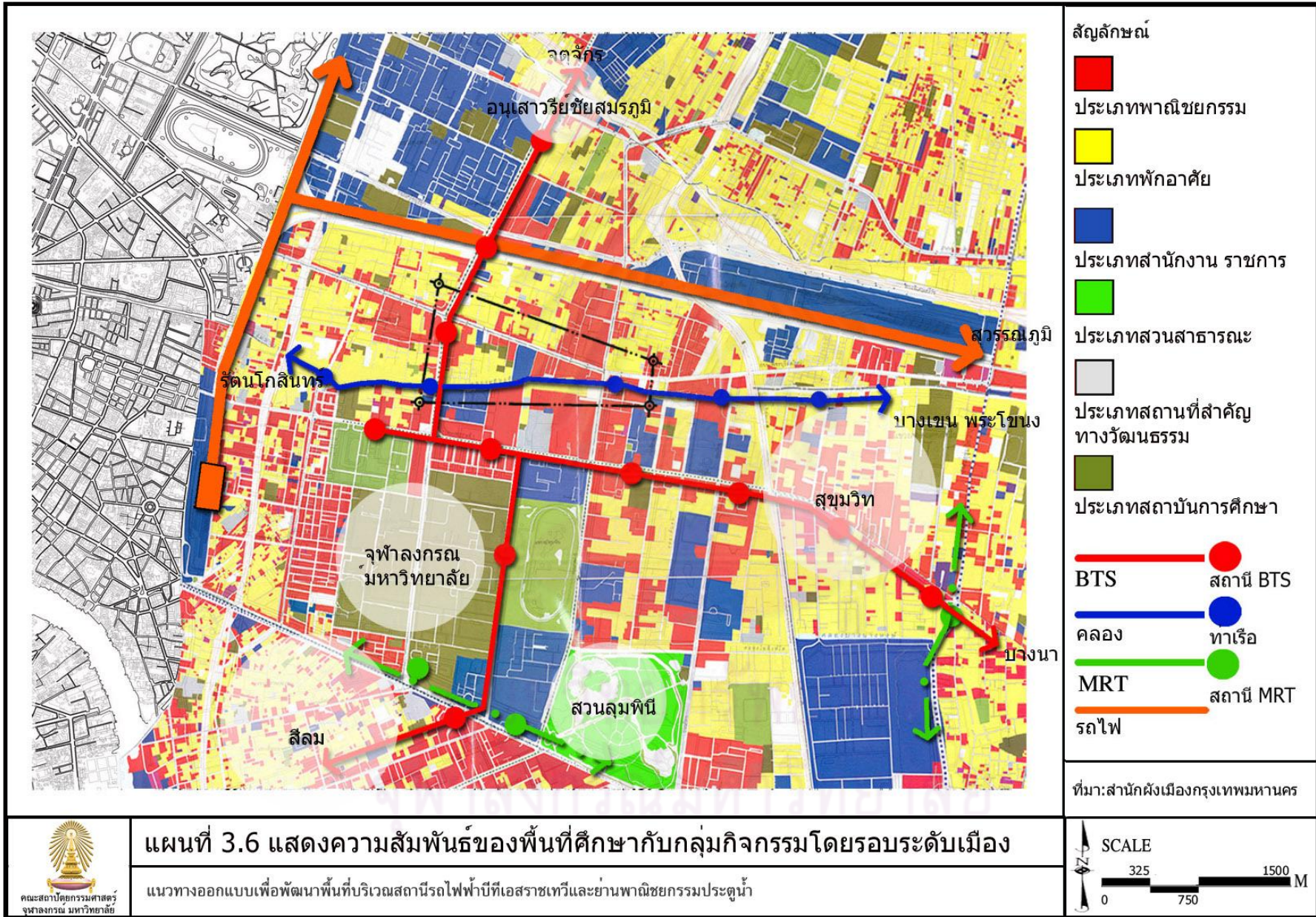
สภาพแวดล้อมที่เดินสบาย ส่งผลให้พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีพื้นที่กิจกรรมพาณิชยกรรมมีแรงจูงใจน้อยกว่า มีแนวโน้มที่จะเสื่อมโทรมลงได้ จะเห็นได้จากการการพัฒนาใหม่ที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว เป็นอาคารประเภทห้องชุดพักอาศัยมากกว่าอาคารประเภทพาณิชยกรรม เช่น บ้านกลางกรุงคอนโดมิเนียม วิลล่าราชเทวี การเปลี่ยนแปลงของเมืองเกิดจากปัจจัยหลายอย่างรวมกัน แต่จากการศึกษาข้างต้นสามารถสรุปปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรม ประตูน้ำ คือ การเข้าถึงเป็นปัจจัยหลักของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น บริเวณที่มีการเข้าถึงดีจะมีการกระจุกตัวของการพัฒนา มีขนาดอาคารที่ใหญ่และสูง มีที่ว่างน้อย มักจะเป็นพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรม ส่วนบริเวณที่มีการเข้าถึงไม่ดีจะมีการพัฒนาน้อย มีขนาดอาคารที่เล็กและไม่สูง มีที่ว่างมากและส่วนใหญ่ไม่เกิดการใช้ประโยชน์ ทั้งร้าง มักจะเป็นพื้นที่ประเภทพักอาศัย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในลักษณะนี้ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนา และสร้างให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับชุมชนเมืองได้

3.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

3.2.1 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษากับกลุ่มกิจกรรมโดยรอบในระดับเมือง(แผนที่ 3.6)

พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำตั้งอยู่บริเวณใจกลางกรุงเทพมหานคร และมีแนวระบบขนส่งมวลชนระบบรางผ่าน คือ รถไฟฟ้าบีทีเอสและคลองแสนแสบ ซึ่งสร้างให้เกิดความสัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรมอื่นโดยรอบ นอกจากความสำคัญของบริเวณพื้นที่ศึกษาจะเป็นย่านพาณิชยกรรมค้าขายของเมืองแล้ว โดยจากการศึกษาเบื้องต้นแนวรถไฟฟ้าและคลองแสนแสบเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างให้เกิดความสัมพันธ์กับพื้นที่อื่น ดังนี้

- 1) บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นย่านที่มีความสำคัญทางด้านการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วยระบบขนส่งมวลชนบีทีเอส รถประจำทาง รถตู้ ซึ่งเป็นจุดที่รองรับคนจากชานเมืองเข้าสู่แหล่งงานและสถานที่ท่องเที่ยวในเมือง แหล่งค้าขายชื่อของต่างๆ ซึ่งมีพื้นที่ศึกษาเป็นเป้าหมายหนึ่งในการสัญจรโดยใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสและรถประจำทางเป็นระบบเชื่อมต่อ
- 2) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นสถานศึกษาขนาดใหญ่โดยพื้นที่ศึกษาจะเป็นพื้นที่รองรับด้านที่พักอาศัยและกิจกรรมค้าขายและบริการ
- 3) สวนสาธารณะลุมพินี เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่กลางเมือง ใช้เป็นที่พักผ่อน ออกกำลังกายของคนในเมือง ซึ่งเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีกลุ่มที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาได้ใช้ประโยชน์สวนสาธารณะนี้ด้วย
- 4) ย่านธุรกิจและสำนักงาน ประกอบด้วยย่านสุขุมวิท สีลม เป็นแหล่งงานที่ผู้พักอาศัยบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ใช้เป็นสถานที่ทำงาน โดยเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส
- 5) ย่านกรุงเก่ารัตนโกสินทร์ และย่านพักอาศัยชานเมือง บริเวณพื้นที่ศึกษาจะเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมพาณิชยกรรม ค้าขาย โดยเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ซึ่งประกอบด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสและคลองแสนแสบเป็นระบบสำคัญ



แผนที่ 3.6 แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษากับกลุ่มกิจกรรมโดยรอบระดับเมือง

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่เอกราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ



จากการศึกษาความสัมพันธ์ของกลุ่มกิจกรรมกับพื้นที่โดยรอบแล้ว พบว่าระบบแนวระบบขนส่งมวลชนระบบรางสร้างให้เกิดประสิทธิภาพของการเชื่อมต่อกับความสัมพันธ์ของกลุ่มกิจกรรมในระดับเมือง ซึ่งพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำมีสถานีของระบบขนส่งมวลชนระบบราง คือ สถานีบีทีเอสราชเทวี ท่าเรือประตูน้ำ และท่าเรือหัวช้าง

3.2.2 ความสำคัญของพื้นที่บริเวณย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ

ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำเป็นย่านการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่มีทั้งค้าส่งและค้าปลีก หนาแน่นด้วยห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรม คอนโดมิเนียม โดยนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้พื้นที่เพื่อซื้อสินค้าต่างๆ จะเป็นกลุ่มที่สอดคล้องกับกลุ่มพาณิชย์กรรมข้างเคียงคือ ย่านพาณิชย์กรรมแยกปทุมวัน ย่านพาณิชย์กรรมแยกราชประสงค์ โดยเชื่อมต่อผ่านการสัญจรทางเท้า เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นย่านพาณิชย์กรรมใหม่ที่มีอาคารห้างสรรพสินค้ามากมาย รวมทั้งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ประชากรในเขตนี้ส่วนใหญ่ประมาณครึ่งหนึ่งประกอบอาชีพประเภทค้าขายและกิจการขนาดเล็ก ร้อยละ 42.5 กลุ่มที่รองลงมาคือแม่บ้าน กลุ่มอาชีพรับจ้าง และพนักงานบริษัท โดยเจ้าของกิจการขนาดใหญ่มีเพียงร้อยละ 6.1 และหาบเร่แผงลอยร้อยละ 4 แผนเขต 44-3-12 โดยสองกลุ่มอาชีพที่มีลักษณะเสริมกันและมีอัตราส่วนที่สูง ได้แก่ กลุ่มค้าขาย-กิจการขนาดเล็ก-กิจการขนาดใหญ่ และกลุ่มรับจ้าง -พนักงานบริษัท ส่วนหนึ่งของผู้ทำงานในพื้นที่ยังต้องเดินทางมาจากรอบนอกกรุงเทพมหานคร และยังต้องพิจารณารวมถึงกลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอยนอกระบบ (Informal Sector) ซึ่งมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจในระบบให้สมบูรณ์ขึ้นอีกด้วย



แสดงกลุ่มกิจกรรมค้าขายขนาดเล็กในย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ



แสดงกลุ่มกิจกรรมค้าขายขนาดใหญ่ในย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ

ภาพที่ 3.5 แสดงกลุ่มกิจกรรมค้าขายในย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ

จากการศึกษาความสำคัญของย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำพบว่า ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มพาณิชย์กรรมกลางเมือง อันประกอบด้วย ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ ย่านพาณิชย์กรรมแยกปทุมวัน ย่านพาณิชย์กรรมแยกราชประสงค์ รวมถึงรองรับการเข้าใช้จากชุมชนพักอาศัยข้างเคียงที่เข้ามาทำกิจกรรมการค้าขาย เช่น หาบเร่แผงลอย ร้านค้าขนาดเล็ก พนักงานขาย เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของเมือง ดังนั้นพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำจึงต้องมีเส้นทางที่เชื่อมกับพื้นที่โดยรอบและสถานีของระบบขนส่งมวลชนได้สะดวก

3.2.3 ความสำคัญของวังสระปทุม และวัดประทุมวนาราม

วังสระปทุม และวัดประทุมวนาราม มีอายุมากกว่า 200 ปี เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใจกลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร ซึ่งน่าสนใจว่าพื้นที่เหล่านี้สามารถดำรงอยู่ได้ วังสระปทุมเดิม เป็นพระตำหนักที่ประทับ ของสมเด็จพระศรีสวรินทิรา บรมราชเทวี พระพันวัสสาอัยยิกาเจ้า ซึ่งในสมัยก่อนการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณนี้ทั้งหมดเป็นสถานที่ราชการและพักอาศัย จนกระทั่งกรุงเทพมหานครขยายตัวการใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชย์กรรมก็ขยายตัวตามมาด้วย ในปัจจุบันวังสระปทุมเป็นที่ประทับของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี วังสระปทุมและวัดประทุมวนารามฯ นอกจากจะมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์แล้ว ยังมีความสัมพันธ์กับชุมชนโดยรอบ คือ วัดประทุมวนารามเป็นสถานที่สาธารณะประกอบกิจกรรมทางศาสนาของคนในชุมชน ทั้งยังเป็นสถานที่ตั้งของโรงเรียนวัดประทุมวนาราม ซึ่งได้รับพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เพื่อให้ชุมชนโดยรอบได้มีสถานศึกษา

โดยจากการศึกษาเบื้องต้นพบว่า วังสระปทุมและวัดประทุมวนาราม อาจจะไม่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจเมื่อตั้งอยู่ในพื้นที่พาณิชย์กรรมกลางเมือง แต่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสังคมอย่างยิ่งโดยเฉพาะชุมชนพักอาศัยโดยรอบ ดังนั้นการปรับตัวให้สอดคล้องกันระหว่างสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และความสำคัญทางสังคมกับพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูงจะสามารถปรับตัวให้สอดคล้องกันและอยู่ร่วมกันได้ นั้น จะเป็นวัตถุประสงค์หนึ่งในการศึกษาออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ

3.2.4 ความสัมพันธ์ของย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และชุมชนริมคลองแสนแสบ

สามารถอธิบายความสัมพันธ์ของแต่ละพื้นที่ได้ดังนี้

1) ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ ที่ประกอบด้วยร้านค้าแผงลอยริมถนนบริเวณตลาดประตูน้ำ ซึ่งนับเป็นส่วนค้าขายที่ทำให้ตลาดประตูน้ำสมบูรณ์ขึ้น โดยผู้ค้าประมาณ 60% อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่บริเวณตลาดประตูน้ำและชุมชนริมคลองแสนแสบ โดยการเช่าอาคารเพื่อพักอาศัย (จากการสอบถามผู้ค้าในตลาดประตูน้ำ จำนวน 50 คน, 2550) นอกจากร้านค้า ร้านอาหารขนาดเล็ก รวมถึงห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เช่น ประตูน้ำ เซ็นเตอร์ แพลทินัม อินทรา เซ็นทรัลเวิลด์ มีผู้ที่พักอาศัยบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และชุมชนริมคลองแสนแสบ ที่ประกอบอาชีพ พนักงานบริษัท พนักงานขาย เข้าทำงานในห้างสรรพสินค้าเหล่านี้ รวมถึงใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวัน เช่น จักรจ่ายซื้อสินค้าและบริการ ท่องเที่ยวพักผ่อน(จากการสำรวจ, 2550) ดังนั้นย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำนอกจากจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแล้ว ยังเป็นพื้นที่สำหรับสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และแหล่งงาน สำหรับผู้ที่พักอาศัยในบริเวณโดยรอบด้วยเช่นกัน

2) บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ที่เป็นกลุ่มร้านค้าขนาดเล็ก ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ซึ่งรายละเอียดของพื้นที่ประเภทพาณิชย์กรรมในบริเวณนี้จะขายสินค้าประเภท แวน นานาพิคา ตัดเสื้อ กีฟซีอบ เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะสังเกตได้ว่ามีประเภทสินค้าที่มี ความสัมพันธ์กับย่านเสื้อผ้า สำเร็จรูปที่ประตูน้ำ และยังมีร้านค้า ร้านอาหาร ที่รองรับทั้งกลุ่มนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ กลุ่มของอาคารพักอาศัย คอนโดมิเนียมขนาดใหญ่ โรงแรม ผู้คนที่พักอาศัยในพื้นที่บริเวณนี้ล้วนต้องการมีที่พัก สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ครบครัน ล้วนตอบสนองได้จากย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำทั้งสิ้น นอกจากนี้ยัง อยู่ใกล้สถานีของระบบขนส่งมวลชนระบบราง ทำให้เชื่อมต่อกับกลุ่มกิจกรรมอื่นๆในระดับเมือง หรือใกล้เคียง งานอีกด้วย

3) ชุมชนริมคลองแสนแสบ ประกอบด้วยชุมชนพักอาศัยที่แออัด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้ น้อย ประกอบอาชีพรับจ้าง ค้าขาย ในบริเวณใกล้เคียงที่พักอาศัย เช่น ตลาดประตูน้ำ เซ็นทรัลเวิลด์ พันทิพย์พลาซ่า แพลททินัม (จากการสอบถามและสำรวจ , 2550) โดยลักษณะสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ที่เข้าถึง ลำบาก ค่าเช่าห้องพักราคาถูก

จากการศึกษาความสัมพันธ์ของพื้นที่ทั้ง 3 ส่วนพบว่า ทั้ง 3 พื้นที่มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ต่าง ตอบสนองซึ่งกันและกัน ทั้งการเป็น แหล่งงาน ที่พักอาศัย ท่องเที่ยวพักผ่อน จับจ่ายซื้อของ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับด้านกายภาพ และการใช้ประโยชน์พื้นที่ในบางส่วนแล้ว ยังไม่เห็นถึงความสอดคล้องและสัมพันธ์กันอย่าง ชัดเจน

3.2.5 ลักษณะกิจกรรมและการใช้ประโยชน์พื้นที่

การใช้ประโยชน์ที่ดินของ พื้นที่ศึกษา และพื้นที่ต่อเนื่อง (แผนที่ 3.7) เป็นการศึกษาภาพรวมของการใช้ ประโยชน์ที่ดินในระดับเมือง โดยแบ่งประเภทของการใช้ที่ดินออกเป็น 5 ประเภทคือ

1) การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม รวมตัวหนาแน่นบริเวณริมถนนสายหลักต่างๆ โดยมีกระจุก ใหญ่อยู่ที่บริเวณถนนพระรามที่ 1 ถนนราชปรารภ ถนนราชประสงค์ ซึ่งรู้จักในนามย่านประตูน้ำ ราชประสงค์ และสยาม นอกจากนี้มีกลุ่ม มพาณิชย์กรรมข้างเคียงคือ สุขุมวิท สีลม บรรทัดทอง ซึ่งต่อเนื่องกันด้วยถนน พระรามที่ 1 และราชประสงค์

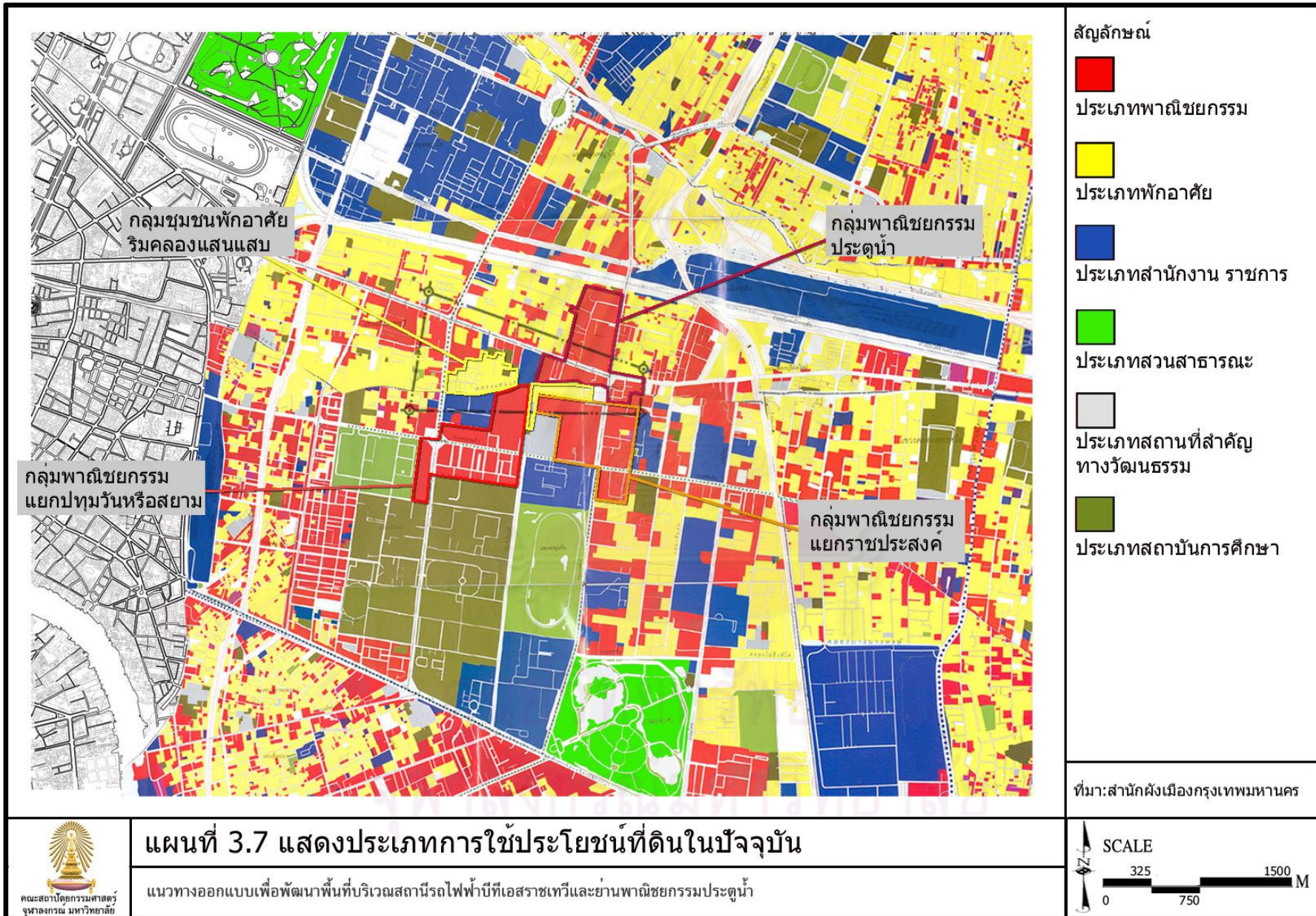
2) การใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัย มีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดของทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ ของพื้นที่ศึกษา โดยพื้นที่พักอาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา

3) สำนักงานและสถาบันราชการ กระจายอยู่ทั่วบริเวณ โดยมีกลุ่มพื้นที่ ใหญ่ทางด้านทิศเหนือ ของพื้นที่ศึกษา คือ บริเวณทิศตะวันตกของถนนพญาไท และพื้นที่สถานีรถไฟมักกะสัน

4) สถาบันการศึกษา มีพื้นที่สถาบันการศึกษาขนาดใหญ่และ ระดับประเทศ อยู่ทางด้านทิศใต้ ของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5) สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรม เป็นจุดเดียวของบริเวณ คือ วัดปทุมวนารามฯ

จากการศึกษาพบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง ในปัจจุบันเป็นประเภท พาณิชยกรรมและ พักอาศัยเป็นหลัก โดยมีพื้นที่ราชการ สถานศึกษา ส่งเสริมและรองรับให้เกิดความ หลากหลายขึ้นในพื้นที่



การใช้ประโยชน์อาคาร ของพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 3.8) มีรูปแบบของการใช้ประโยชน์อาคารและกลุ่มกิจกรรม โดยสามารถแบ่งการใช้ประโยชน์อาคารออกเป็น 6 ประเภท คือ

1) ประเภทพาณิชยกรรม เรียงตัวชัดเจนตามแนวถนนหลัก คือ ราชประสงค์ ราชปรารภ และเพชรบุรี โดยบริเวณถนนราชปรารภและราชประสงค์เป็นที่ตั้งกลุ่มพาณิชยกรรม รมขนาดใหญ่ เช่น เซ็นทรัลเวิร์ล แพลทตินัม ประตูน้ำคอมเพล็กซ์ ในขณะที่ริมถนนเพชรบุรีประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ ขนาดเล็กที่เป็นตึกแถว ประกอบกิจกรรมการค้าเฉพาะชั้นล่างของอาคาร โดยลักษณะของพาณิชยกรรมจะเป็นประเภท ร้านอาหาร ร้านขายของชำ

2) ประเภทพักอาศัย กระจุกตัวด้านในของกลุ่มอาคารโดยเฉพาะตามแนวริมคลองแสนแสบที่เป็นชุมชนแออัด นอกจากนี้ยังมีผสมผสานด้วย คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ ที่ตั้งอยู่บริเวณซอยเพชรบุรี 18 และ 20

3) ประเภทสำนักงานและราชการ มีสถานทูตอินโดนีเซียเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ทั้งนี้ส่วนสำนักงานยังกระจายตัวผสมอยู่ในอาคารประเภทอื่นด้วย

4) ประเภทโรงแรม กระจายตัวตามแนวถนนหลักโดยเฉพาะแยกราชประสงค์

5) ประเภทสถานที่สำคัญทางวัฒนธรรม วัดปทุมวนาราม ฯ และวังสระปทุมยังเป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่ยังหลงเหลืออยู่จากรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่เดิม

6) ประเภทสถาบันการศึกษา ตั้งอยู่ด้านในของกลุ่มอาคาร มีอยู่ 2 แห่งคือ โรงเรียนพาณิชยการกรุงเทพ และโรงเรียนวัดปทุมวนารามฯ ทั้งนี้การใช้ประโยชน์อาคารที่มีกิจกรรมประเภทสันทนาการพิเศษกระจายอยู่ตามกลุ่มการใช้ประโยชน์อาคารประเภทอื่นด้วย

จากการศึกษาพบว่า การใช้ประโยชน์อาคารที่หลากหลายในพื้นที่ศึกษา สะท้อนการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน คือ มีทั้งพื้นที่พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย ส่วนราชการ บริการและโรงแรม กระจายอยู่ทั่วไป ซึ่งผสมกันทั้งแนวตั้งและแนวราบ โดยลักษณะการผสมผสานของแนวราบในสัดส่วนที่แตกต่างกันนั้น ทำให้สามารถเห็นความแตกต่างของบทบาทกลุ่มกิจกรรมที่เกิดขึ้นของแต่ละพื้นที่ย่อยๆ ได้

กลุ่มกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งตามแนวคิด การจำแนกรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่พื้นฐาน(Generic Zone) ได้เป็น 4 พื้นที่ดังนี้(แผนที่ 3.9)

1) ย่านพาณิชยกรรมระดับเมือง(Downtown and Main Street) หรือ ย่านประตูน้ำ เป็นย่านพาณิชยกรรมหลักของพื้นที่และของเมือง ประกอบด้วยศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ตลาดเสื้อผ้าค้าส่งระดับประเทศ รวมถึงโรงแรมและสำนักงานซึ่งมีศักยภาพในการเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทั้งคนในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ย่านประตูน้ำเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำและทางบกที่สำคัญของเมือง จากศักยภาพข้างต้น ย่านประตูน้ำจึงมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาจับจ่ายซื้อของ ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ รวมถึงพนักงานสำนักงาน นักเรียน นักศึกษาที่เข้ามาใช้ระบบคมนาคม ทำให้ย่านประตูน้ำมีการใช้กิจกรรมในพื้นที่เกือบตลอดเวลา (ภาพที่ 3.5)

2) ย่านชุมชน(Neighborhood) หรือ ย่านชุมชนพักอาศัยริมคลอง เป็นย่านพักอาศัยหนาแน่น ประกอบด้วยห้องชุดให้เช่า บ้านเดี่ยว และอาคารรुक้าต่อเติมจนกลายเป็นชุมชนแออัด การใช้กิจกรรมในพื้นที่เป็นการทำกิจกรรมในชีวิตประจำวัน นั่งเล่น พักผ่อน รวมกลุ่มสนทนา เนื่องจากคนในพื้นที่ออกไปทำงานจึงทำ

ให้เวลาประมาณ 9.00 – 17.00 น. ไม่พบการใช้กิจกรรมในพื้นที่ แต่จะพบในช่วงหลังเวลาประมาณ 17.00 – 20.00 น. และวันหยุด(ภาพที่ 3.6)

3) ทางสัญจรเชื่อมกิจกรรม (Corridor) คือ บริเวณทางเท้าริม ถนนเพชรบุรี เชื่อมย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำกับบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี เป็นเส้นทาง สัญจรที่มีกิจกรรม พาณิชยกรรม อยู่โดยรอบ ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ ตึกแถว ที่มีลักษณะการใช้ประโยชน์เป็น ร้านค้า ร้านแว่น นาฬิกา ร้านอาหาร เรียงรายอยู่ริมถนนเพชรบุรี สลับกับอาคารประเภท สำนักงาน คอนโดมิเนียม การใช้กิจกรรมเป็นการสัญจรเป็นส่วนใหญ่ และมีการใช้กิจกรรมเกือบตลอดทั้งวัน และบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบข้างเซ็นทรัลเวิร์ลและข้างวัดประทุมวนารามฯ เชื่อมท่าเรือประตูน้ำกับถนนพระรามที่ 1 มีคนที่พักอาศัยในชุมชนใช้เท่านั้น(ภาพที่ 3.7)

4) ศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน(Community Commercial Center) หรือบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี เป็นย่านผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและพักอาศัย ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ คอนโดมิเนียม ร้านอาหาร พับ โรงแรม โดยรองรับผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ยังรองรับชาวต่างชาติที่เข้ามาพักอาศัยชั่วคราวในพื้นที่ด้วย จึงทำให้ย่านสถานีบีทีเอสราชเทวีมีความพลุกพล่านในช่วงเวลาประมาณหลัง 17.00 น.(ภาพที่ 3.8)

ซึ่งจากการศึกษาและจัดกลุ่มในพื้นที่ข้างต้น พบว่า เส้นทางเชื่อมต่อกิจกรรมยังไม่มีประสิทธิภาพพอในการใช้ประโยชน์ ทั้งด้านระยะเดิน สภาพแวดล้อม และพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชนไม่เกิดบทบาทที่ชัดเจนพอในการตอบสนองกิจกรรมพาณิชยกรรมของชุมชนโดยรอบ ซึ่งเกิดจา กประเภทของสินค้าบางส่วนไม่ตอบสนองต่อการใช้ชีวิตประจำวันของคนในชุมชน

3.3.2 ลักษณะการเข้าถึงและการสัญจร

พื้นที่ศึกษาประกอบด้วยระบบคมนาคมที่หนาแน่นทั้งทางบกและทางน้ำ เป็นจุดตัดของ บีทีเอส และระบบคลอง รวมทั้งมีท่าเรือ สถานีบีทีเอส ป้ายรถเมล์ กระจายอยู่ทั่วบริเวณ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ระบบขนส่งมวลชน (แผนที่ 3.10) ประกอบด้วย

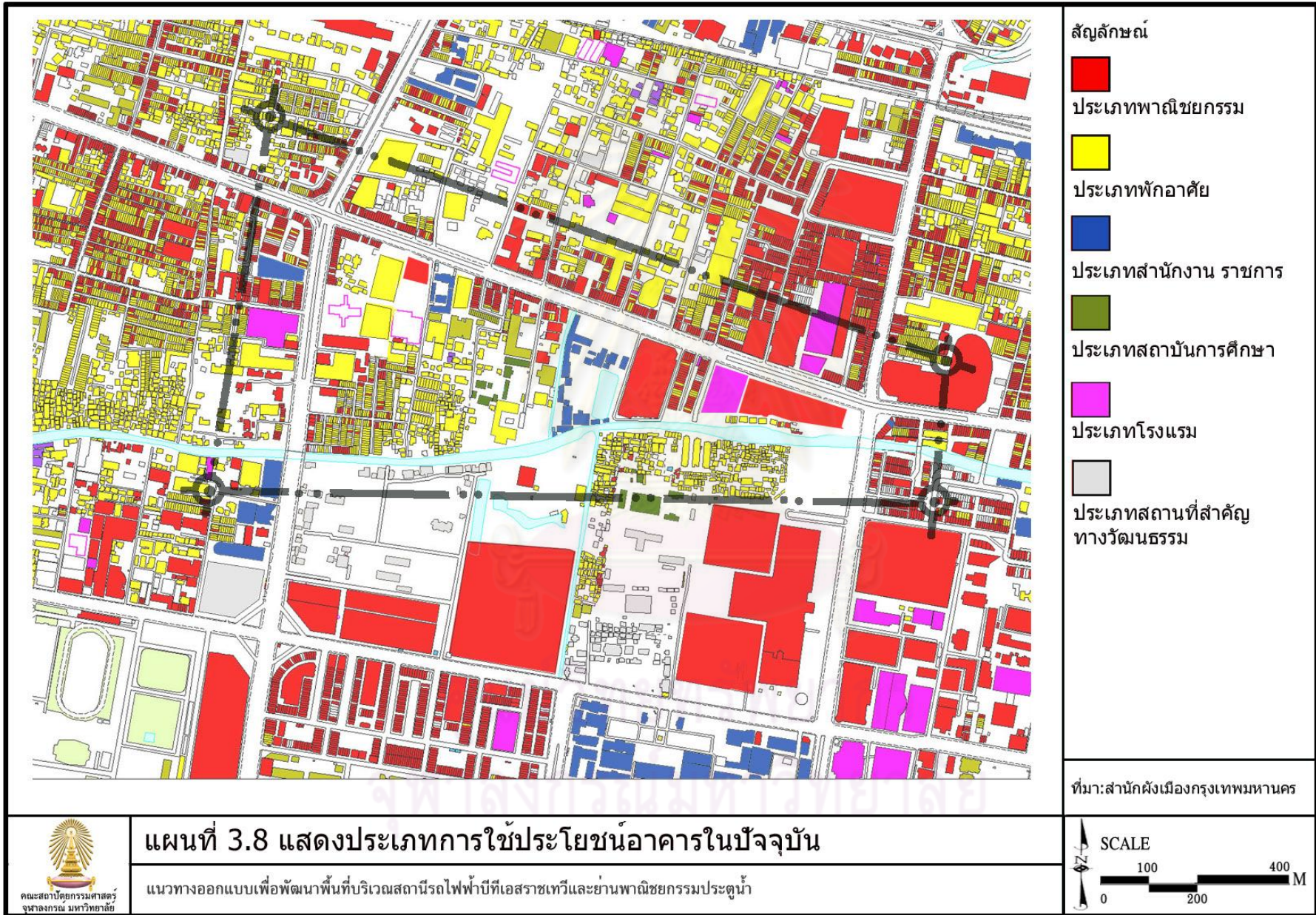
(ก) รถไฟฟ้าบีทีเอส วิ่งตามแนวถนนพญาไท-พระรามที่ 1 มีสถานีบีทีเอส ราชเทวีตั้งอยู่ในพื้นที่ และมีสถานีสยามเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสำคัญของสายสุขุมวิทและสายสีลม

(ข) คลองแสนแสบ ระบบขนส่งมวลชนทางน้ำสายเดียวในกรุงเทพมหานครที่มีเรือขนส่งวิ่งอยู่ระหว่างคลองแสนแสบ โดยมีท่าเรือประตูน้ำ เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเรือสำคัญระหว่าง เขตในเมืองและชานเมือง จากรูปตัด (S1) (S2) จะเห็นว่า พื้นที่และกิจกรรมรอบคลองไม่เกิดการปฏิสัมพันธ์กันมากนัก เป็นเพียงทางคมนาคมทางเรือ และการสัญจรเล็กๆของคนภายในพื้นที่

2) ระบบทางสัญจร (แผนที่ 3.11) ประกอบด้วย

(ก) ถนนสายหลัก

- ถนนพญาไท(S3) เป็นถนน 8 ช่องทางจราจรสองทิศทาง(Two Way) ทิศทางละ 4 ช่องจราจร กว้างจากริมทางเท้าด้านในถึงริมทางเท้าด้านในประมาณ 40 เมตร สองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์สูง 3-5 ชั้น สามารถใช้ประโยชน์เฉพาะชั้นล่าง โดยมีรถไฟฟ้าและโครงสร้างรถไฟฟ้า คั่นการเชื่อมต่อของสองฝากถนน พื้นที่ใต้รถไฟฟ้าและทางเท้าจะร่มตลอดทั้งวัน



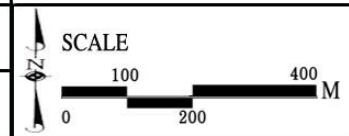
- สัญลักษณ์
- ประเภทพาณิชย์กรรม
 - ประเภทพักอาศัย
 - ประเภทสำนักงาน ราชการ
 - ประเภทสถาบันการศึกษา
 - ประเภทโรงแรม
 - ประเภทสถานที่สำคัญทางวัฒนธรรม

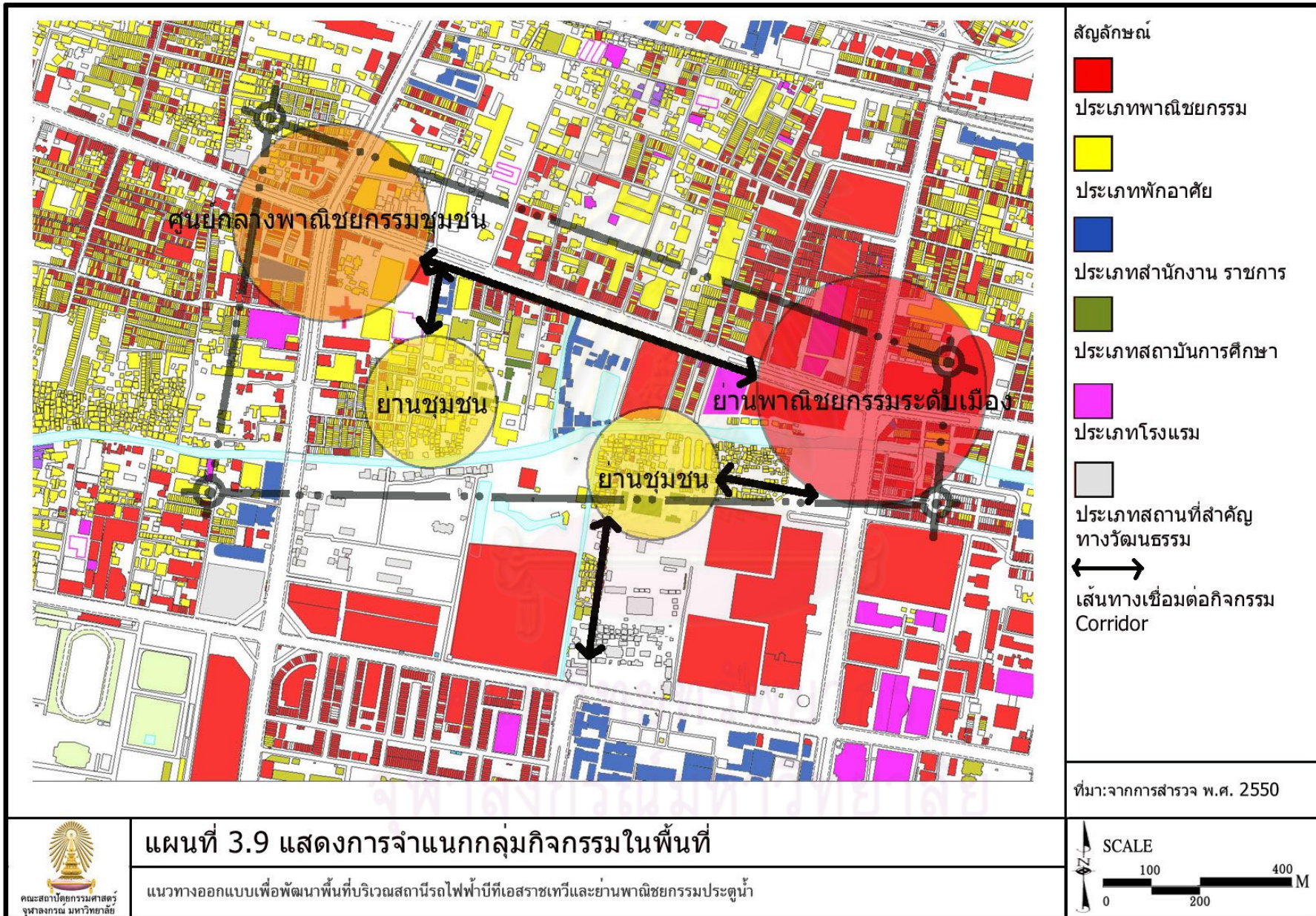
ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร



แผนที่ 3.8 แสดงประเภทการใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ





แผนที่ 3.9 แสดงการจำแนกกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ





ภาพที่ 3.6 แสดงบรรยากาศย่านประตูน้ำในปัจจุบัน



ภาพที่ 3.7 แสดงบรรยากาศย่านชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบในปัจจุบัน



ภาพที่ 3.8 แสดงบรรยากาศย่านถนนเพชรบุรีในปัจจุบัน



ภาพที่ 3.9 แสดงบรรยากาศบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีในปัจจุบัน

- ถนนเพชรบุรี(S3) เป็นถนน 5 ช่องทางจราจร หนึ่งทิศทาง (One Way) รวมกับเส้นทางรถประจำทางหนึ่งทิศทาง 2 ช่องทางจราจร รวมเป็น 7 ช่องจราจร กว้างจากริมทางเท้าด้านในถึงริมทางเท้าด้านในประมาณ 30 เมตร สองข้างถนนเป็นอาคารสูงสลับาอาคารพาณิชย์ โดยมีการเชื่อมต่อพื้นที่ทางเท้ากับตัวอาคารด้านหน้าถนน ทางเท้ามีร้านค้าแผงลอยขนาดเล็กอยู่ประปราย อาคารสูงมีระยะถอยร่นด้านหน้าอาคารกว้างตามกฎหมายกำหนด

- ถนนราชปรารภและราชประสงค์ เป็นถนน 5 ช่องทางจราจร หนึ่งทิศทาง (One Way) รวมกับเส้นทางรถประจำทางหนึ่งทิศทาง 2 ช่องทางจราจร รวมเป็น 7 ช่องจราจร กว้างจากริมทางเท้าด้านในถึงริมทางเท้าด้านในประมาณ 34 เมตร สองข้างทางเป็นอาคารห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรม สลับบกับอาคารพาณิชย์

(2.2) ถนนสายรอง ซอยต่างๆ จะแยกออกจากถนนสายหลัก ผิวจราจรแคบ ผสมรูปแบบของการใช้รถยนต์และทางเท้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

- รูปตัดถนนภายในซอยเพชรบุรี 20(S5) เป็นถนนสองเลนกว้าง 6 เมตร ไม่มีทางเท้า สองข้างถนนประกอบด้วยอาคารสูงผสมบ้านเดี่ยว โดยอาคารสูงมีระยะถอยร่นประมาณ 3 เมตร

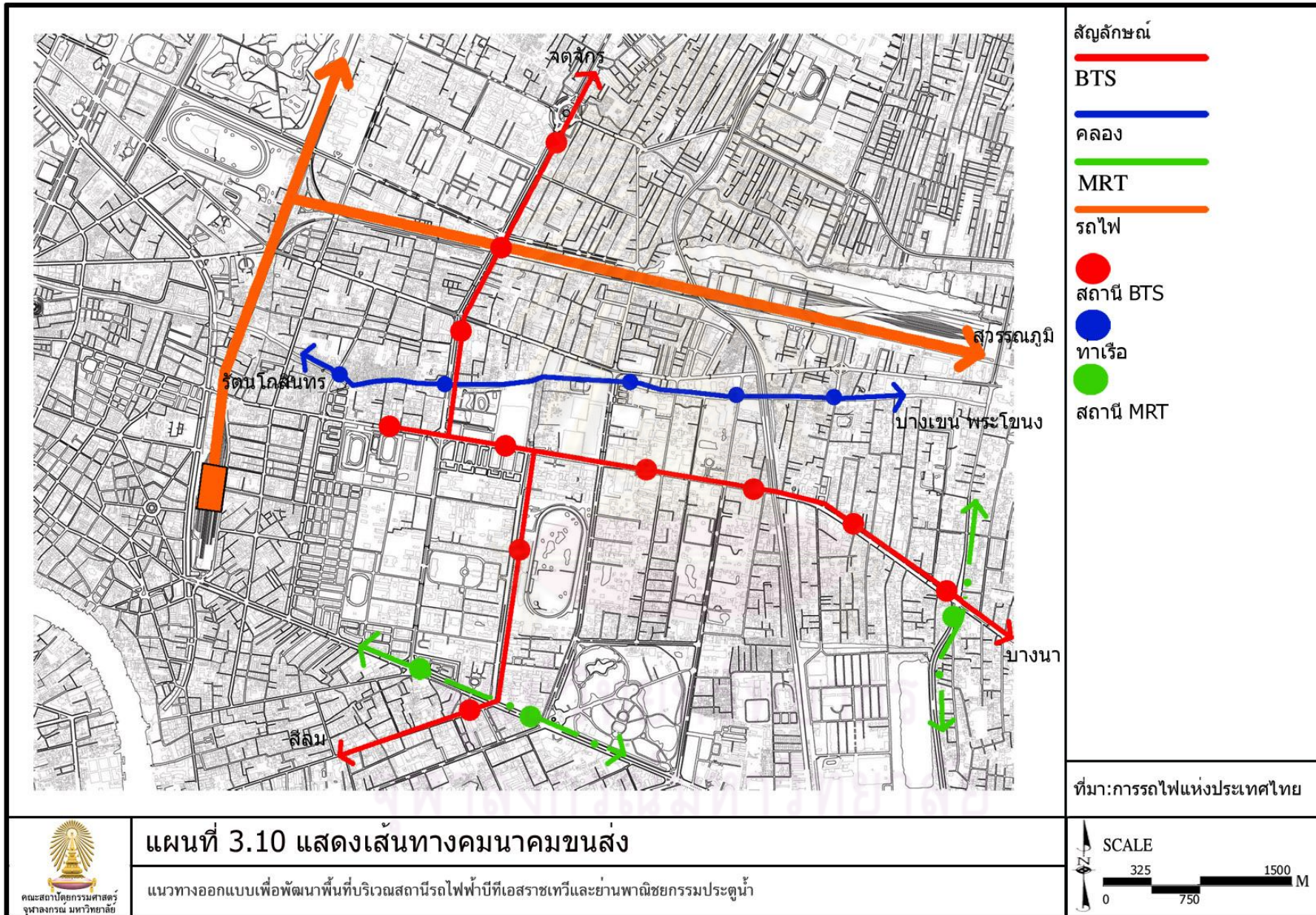
- รูปตัดถนนภายในซอยเพชรบุรี 18(S6) เป็นถนนสองเลนกว้าง 7 เมตร มีทางเท้าสองข้างกว้าง 2 เมตร โดยพื้นที่ทางเท้าถูกใช้ประโยชน์เป็นที่วางสินค้า และร้านค้าแผงลอย สองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์สูง 5 ชั้น

- รูปตัดทางสัญจรบริเวณชุมชนข้างวัดปทุมวนารามฯ(S7) เป็นทางเท้ากว้างประมาณ 4 เมตร โดยใช้เป็นพื้นที่ทำกิจกรรมหน้าบ้านประมาณ 1.5 เมตร สองข้างทางเป็นบ้านเดี่ยวสูงประมาณ 1 ชั้น และเป็นกำแพงวัด รถยนต์ไม่สามารถเข้าได้แต่มีการใช้จักรยานยนต์ค่อนข้างหนาแน่น โดยใช้ผิวจราจรเดียวกับทางเท้าและร้านค้าแผงลอยขนาดเล็ก

จากการศึกษาลักษณะการเข้าถึงและการสัญจรพบว่า พื้นที่ศึกษามีศักยภาพด้านการเข้าถึงสูงจากระบบขนส่งมวลชนระบบราง คือ บริเวณสถานี บีทีเอส ราชเทวี ทำเรือสะพานหัวช้าง และท่าเรือประตูน้ำ สามารถต่อเนื่องกับการสัญจรทางเท้าบริเวณถนนสายหลัก คือ ถนนพญาไท ถนนเพชรบุรี ถนนราชประสงค์ ซึ่งมีระบบทางเท้าแยกกับรถยนต์อย่างชัดเจนและมีพื้นที่รองรับเพียงพอ จึงเป็นเส้นทางสัญจรหลักของพื้นที่ศึกษา ในขณะที่ภายในพื้นที่ศึกษาหรือถนนสายรอง ระบบการสัญจรซ้อนทับกันระหว่างทางเท้ากับรถยนต์ บางจุดเกิดการรูกล้ำของร้านค้าริมทาง ทำให้พื้นที่สำหรับการสัญจรไม่เพียงพอ บางจุดเป็นถนนลาดชันไม่สามารถเข้าถึงชุมชนภายในได้สะดวก จากการสรุปเบื้องต้นสามารถกล่าวได้ว่า ศักยภาพการเข้าถึงและการเชื่อมต่อการสัญจรมีเฉพาะรอบนอกของพื้นที่ศึกษา

3.3.3 ลักษณะองค์ประกอบทางกายภาพของเมือง

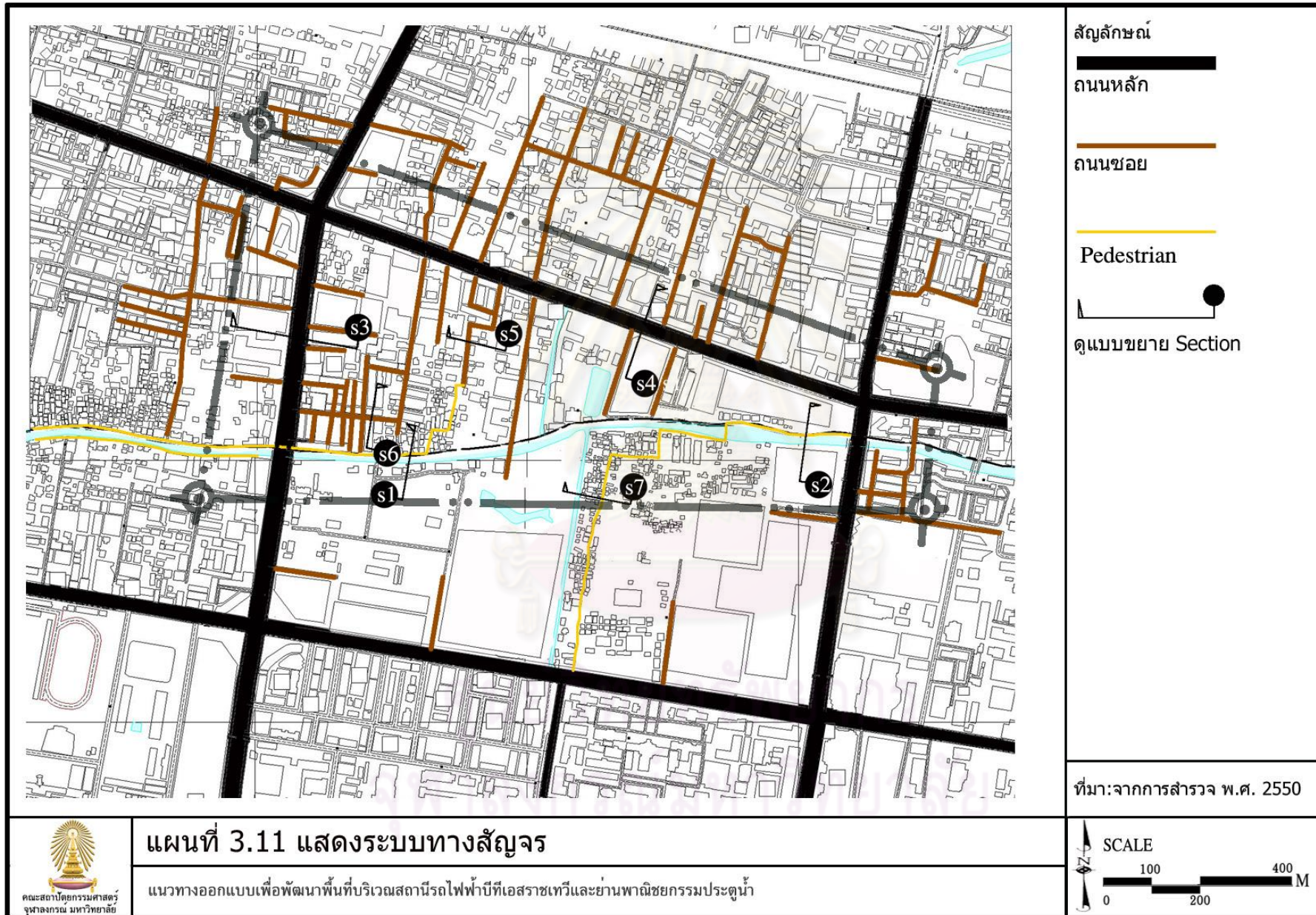
ลักษณะการเปลี่ยนแปลง ของพื้นที่และการสำรวจสภาพอาคารต่างๆในปัจจุบัน แต่เดิมพื้นที่ประกอบด้วยอาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์(วังสระปทุม , วัดปทุมวนารามฯ) ล้อมรอบด้วยชุมชนพักอาศัยขนาดเล็ก ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการขยายเมืองหลวงออกสู่ทางทิศตะวันออก ต่อมา การขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้เกิดความแตกต่างกันทั้งสภาพอาคาร ความสูง ซึ่งสรุปจากการสำรวจได้ดังนี้

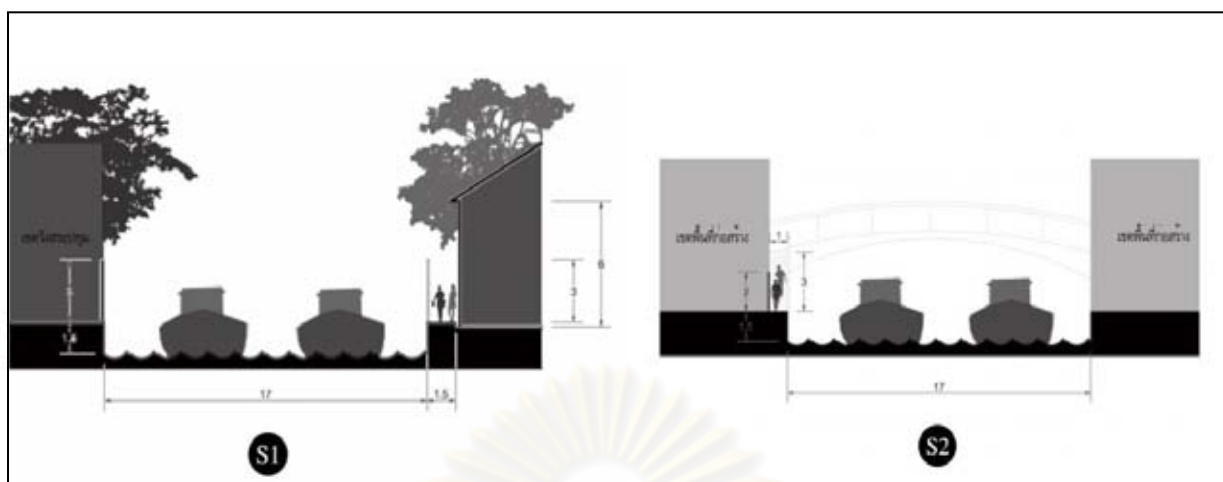


แผนที่ 3.10 แสดงเส้นทางคมนาคมขนส่ง

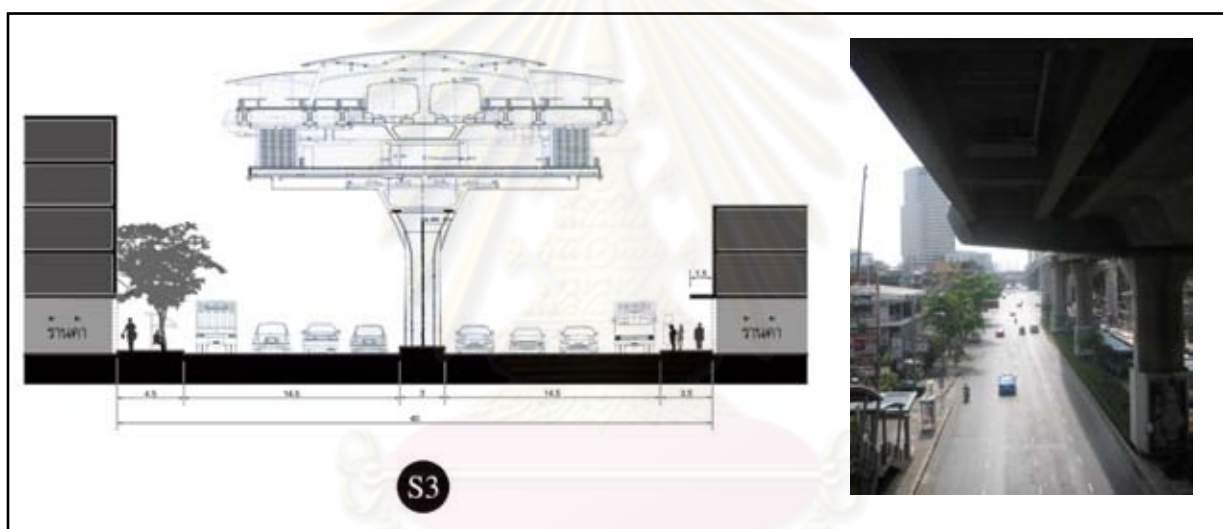
แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชยกรรมประตู่







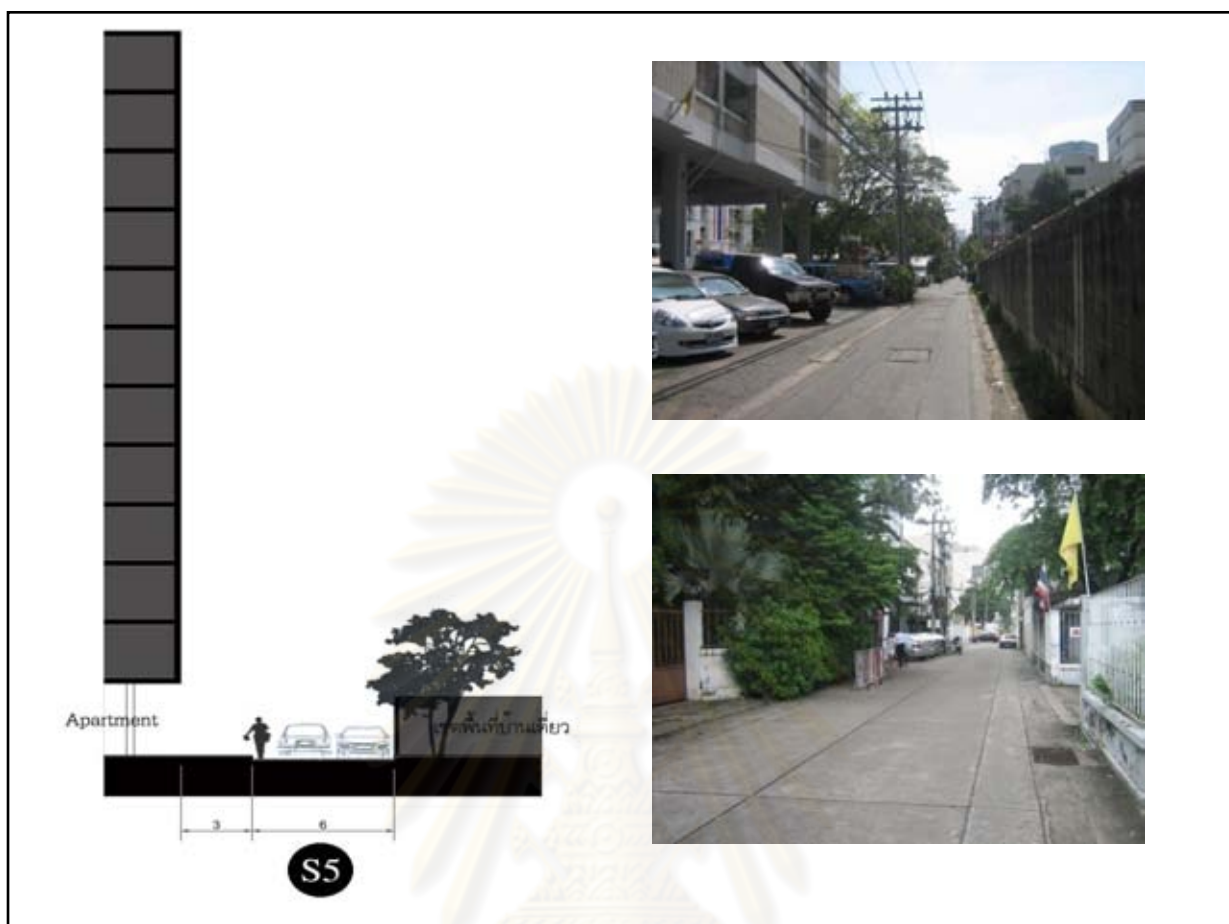
ภาพที่ 3.10 แสดงจุดตัดบริเวณคลองแสนแสบ (ดูแผนที่ 3.10 ประกอบ)



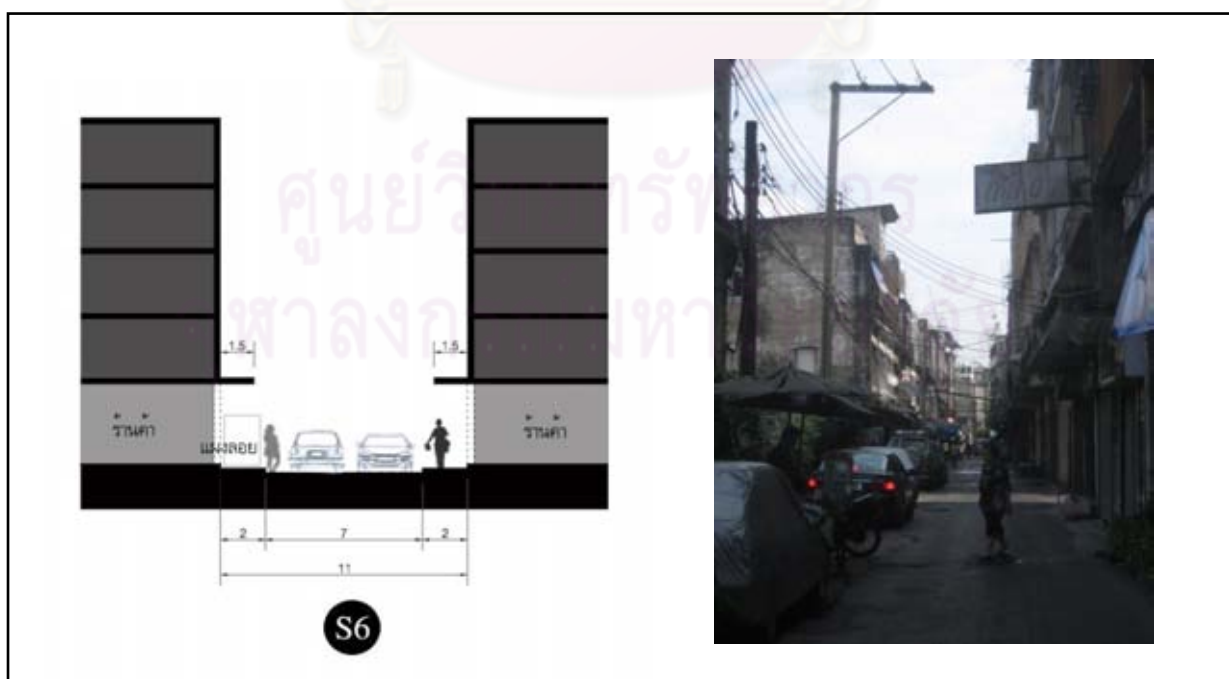
ภาพที่ 3.11 แสดงจุดตัด S3 บริเวณถนนพญาไท(ดูแผนที่ 3.10 ประกอบ)



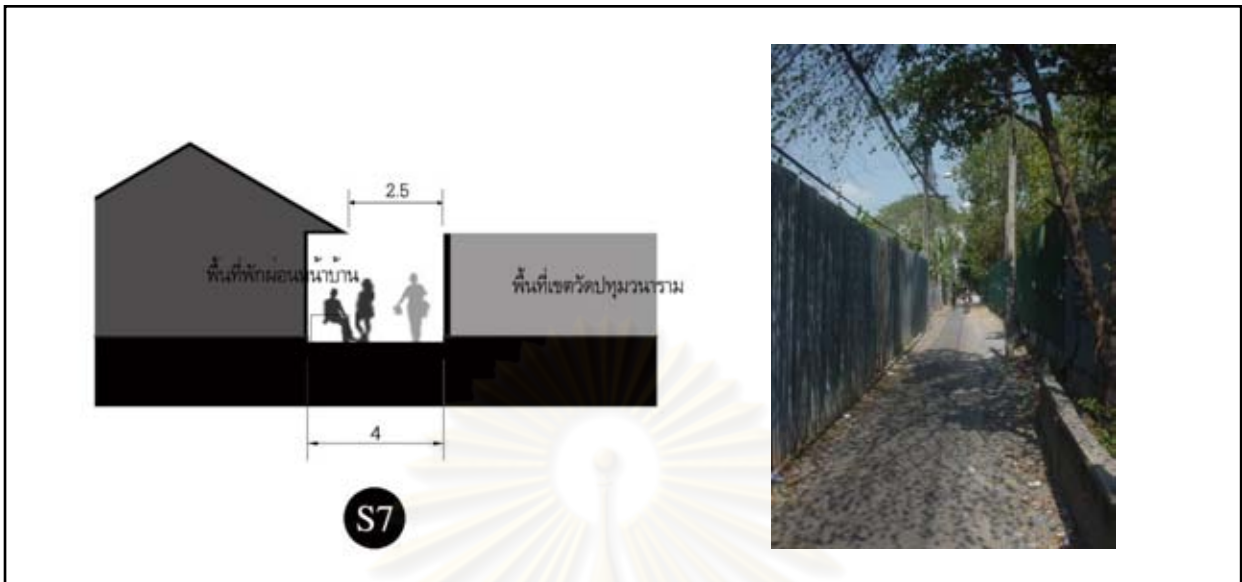
ภาพที่ 3.12 แสดงจุดตัด S4 บริเวณถนนเพชรบุรี(ดูแผนที่ 3.10 ประกอบ)



ภาพที่ 3.13 แสดงจุดตัด S5 บริเวณซอยถนนเพชรบุรี 20 (ดูแผนที่ 3.10 ประกอบ)



ภาพที่ 3.14 แสดงจุดตัด S6 บริเวณซอยถนนเพชรบุรี 18 (ดูแผนที่ 3.10 ประกอบ)



ภาพที่ 3.15 แสดงจุดตัด S7 บริเวณชุมชนข้างวัดประทุมวนารามฯ (ดูแผนที่ 3.10 ประกอบ)

1) สภาพอาคาร(แผนที่ 3.12) ภายในพื้นที่ศึกษามีกลุ่มอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมจำนวนมาก เนื่องจากระยะเวลาในการใช้งานอาคาร ประกอบกับความแออัดขาดการดูแลรักษา ส่งผลให้พื้นที่ที่มีแนวโน้มในการปรับปรุงและพัฒนาอาคารในอนาคต ได้แก่ บริเวณชุมชนแออัดริมคลองแสนแสบ อาคารพาณิชย์ริมถนนเพชรบุรีและพญาไท โดยเฉพาะที่บริเวณห้วมุมแยกเพชรบุรี บางคูหาถูกปล่อยทิ้งร้างไม่มีการใช้งานโดยเฉพาะบริเวณชั้นบนของอาคาร นอกจากนี้ยังมีอาคารที่มีคุณค่าทั้งทางด้านสถาปัตยกรรม และวัฒนธรรม ได้แก่ วิังสระประทุม วัดประทุมวนารามฯ รวมถึงสถานที่สำคัญอื่นๆ เช่น สถานทูตอินโดนีเซีย ซึ่งทั้งหมดนี้ สามารถแบ่งเป็น 3 ประเภท ตามระดับของความสมควรรื้อถอนและประโยชน์ในการพัฒนาปรับปรุง ดังนี้

(ก) อาคารที่ต้องรื้อถอน ได้แก่ อาคารที่รुकล้ำพื้นที่ ผิดกฎหมาย เสื่อมโทรมมาก ซึ่งจะต้องทำการรื้อถอนแล้วพัฒนาใหม่

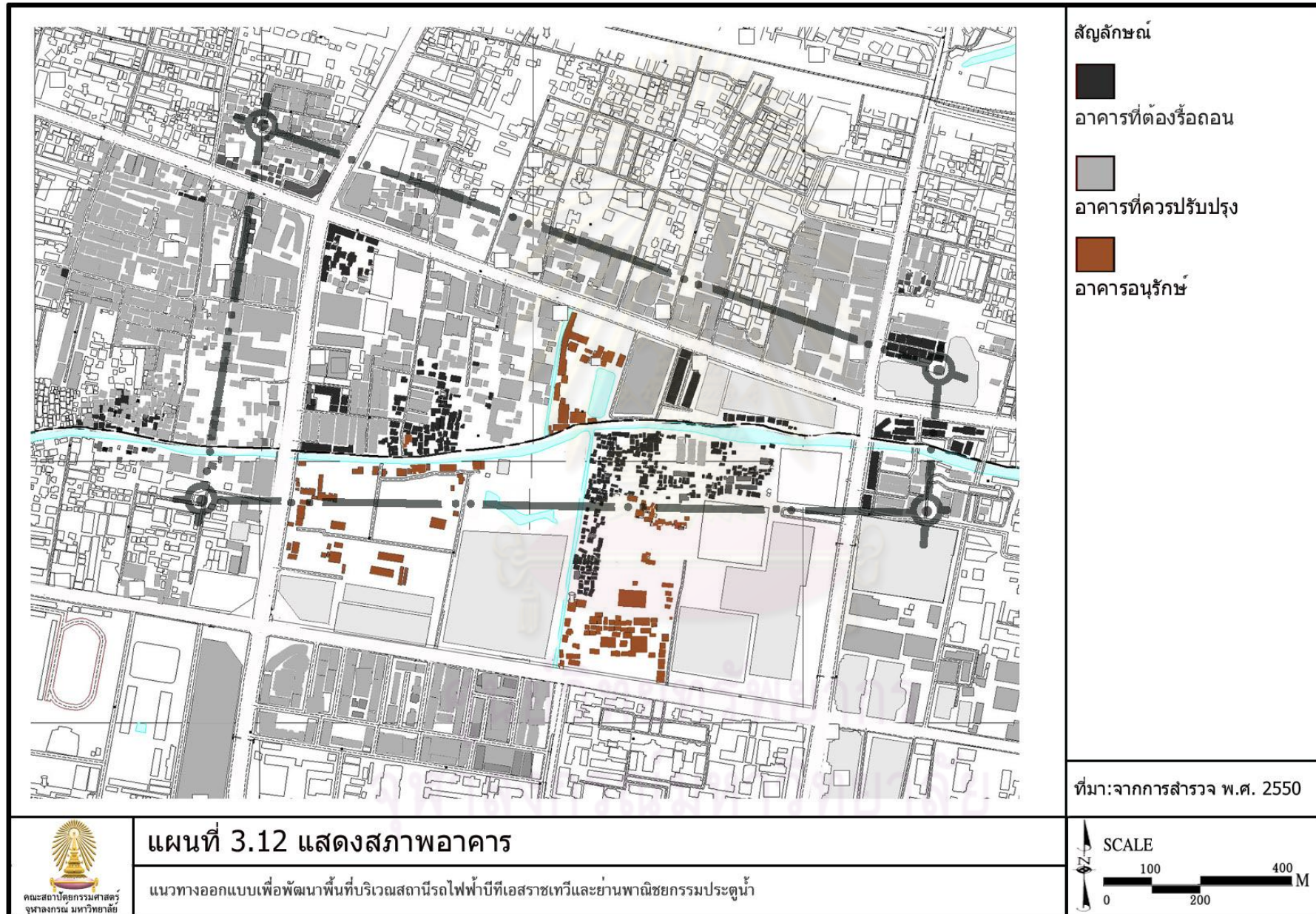
(ข) อาคารที่ควรปรับปรุง ได้แก่ อาคารที่มีความเสื่อมโทรมหรือชำรุดทางสถาปัตยกรรม อาคารทิ้งร้าง ซึ่งจะรื้อถอนแล้วพัฒนาใหม่หรือซ่อมแซมเล็กน้อยขึ้นอยู่กับแนวทางพัฒนา

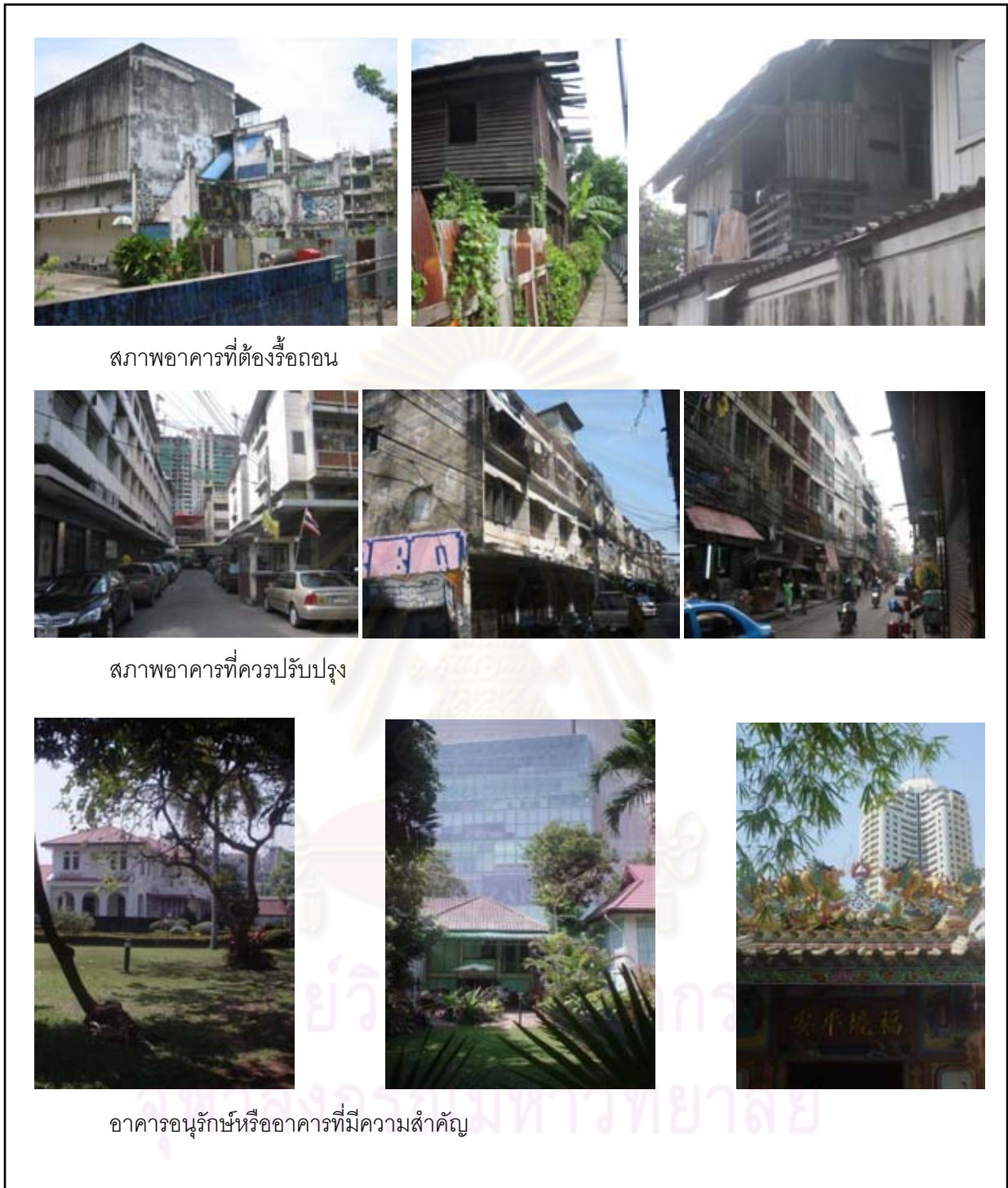
(ค) อาคารอนุรักษ์หรืออาคารที่มีความสำคัญ ได้แก่ วัด วิัง สถานทูต บ้านรูปแบบไทยสมัยก่อน สถานที่ราชการหรือองค์กรสำคัญ

จากการศึกษาพบว่า ระดับอาคารที่ควรรื้อถอนส่วนใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณริมคลองแสนแสบ ซึ่งเป็นชุมชนพักอาศัยเดิมที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตามสภาพแวดล้อมข้างเคียง และการขาดการพัฒนาเข้าถึงยากทำให้เป็นสถานที่ที่กระจุกตัวของชุมชนแออัดได้

2) ความสูงอาคาร(แผนที่ 3.13) แบ่งตามลักษณะความสูงของกลุ่มอาคารในพื้นที่ ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของเมืองในแต่ละช่วงเวลา สรุปได้ คือ

(ก) 1 - 3 ชั้น ส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าในช่วงเริ่มต้นการขยายตัวของเมือง หรือช่วงคลองคูขนนถึงช่วงการพัฒนาถนน ซึ่งจะเป็นในรูปแบบบ้านเดี่ยวพักอาศัย

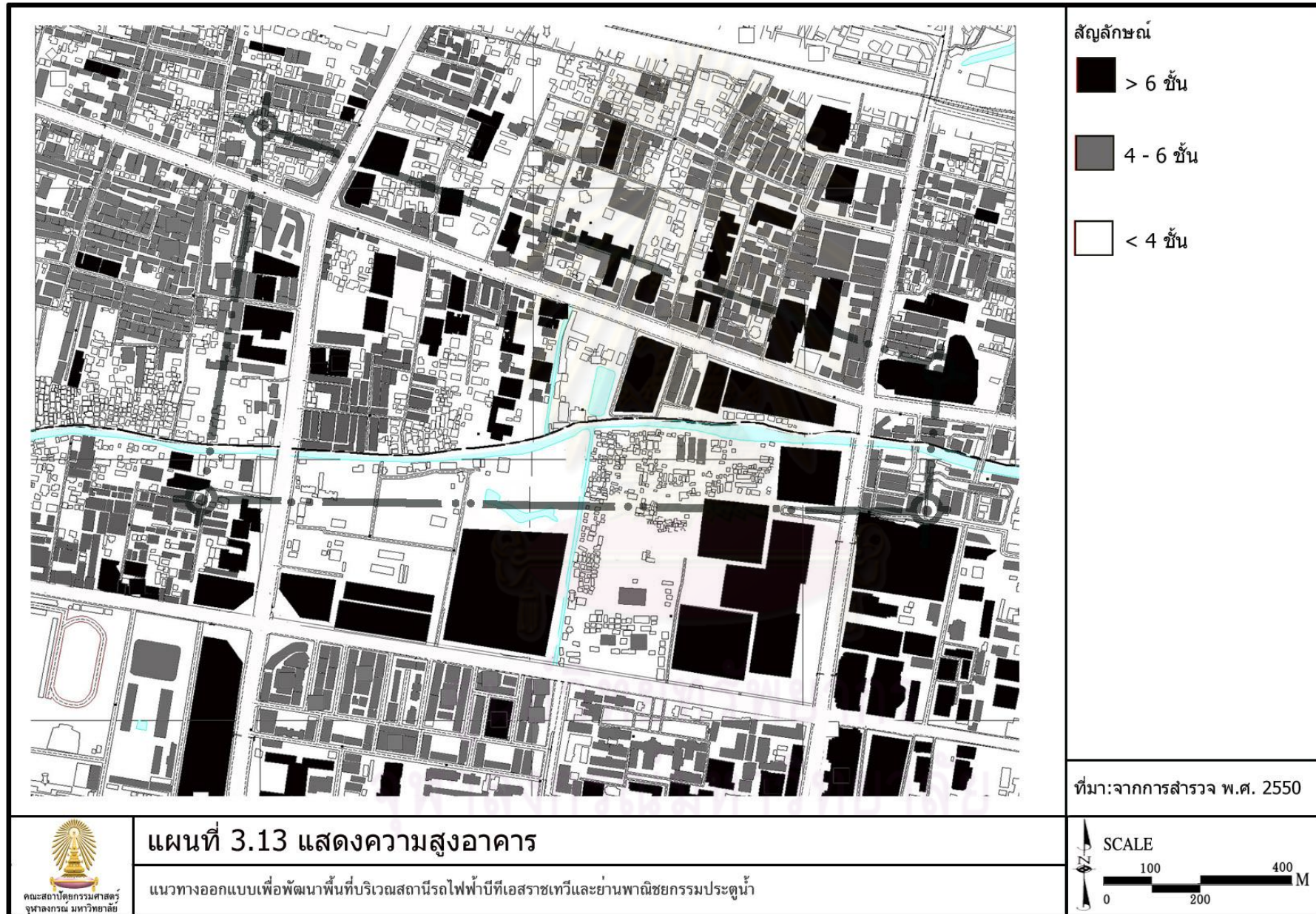




ภาพที่ 3.16 แสดงประเภทของสภาพอาคาร

(ข) 4 - 6 ชั้น ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่เกิดจากการขยายตัวของกิจกรรมพาณิชยกรรมช่วงการพัฒนาถนนถึงช่วงการพัฒนาทางด่วน ซึ่งจะเป็นในรูปแบบของอาคารพาณิชย์

(ค) 6 ชั้นขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองในช่วงหลัง คือช่วงการพัฒนาทางด่วนถึงปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นในรูปแบบห้างสรรพสินค้า คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์





กลุ่มอาคารที่มีความสูง 1 – 3 ชั้น

กลุ่มอาคารที่มีความสูง 4 – 6 ชั้น

กลุ่มอาคารที่มีความสูง 6 ชั้นขึ้นไป

ภาพที่ 3.17 แสดงประเภทความสูงอาคาร

จากการศึกษาพบว่า อาคารสูงส่วนใหญ่ (6 ชั้นขึ้นไป) กระจายตัวอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนราชประสงค์ ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความหนาแน่นของการพัฒนาใหม่และการใช้ประโยชน์พื้นที่ในบริเวณนั้นๆ นอกจากนี้สังเกตได้ว่า อาคารสูง 1-3 ชั้น กระจายอยู่ใกล้อาคารสูง 6 ชั้นขึ้นไป โดยเฉพาะบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบ ซึ่งก่อให้เกิดคุณภาพชีวิตตามมา

3) สันฐานสิ่งก่อสร้างและลักษณะพื้นที่โล่งว่าง จากการวิเคราะห์แผนที่ภาพและพื้น (figure & ground) พบว่าในพื้นที่ศึกษาเมื่อเทียบขนาดสันฐาน (Grain) ขนาดสิ่งก่อสร้างกับบริเวณโดยรอบแล้ว มีลักษณะขนาดสันฐาน(Grain) ขนาดใหญ่ที่สุดในพื้นที่และเล็กที่สุดในพื้นที่รวมกันอยู่ในพื้นที่ศึกษา และอยู่ใกล้กันมาก และเมื่อศึกษารายละเอียดแล้วจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตอย่างยิ่ง นอกจากนี้ลักษณะของที่ว่างขนาดใหญ่ที่กระจุกตัวอยู่ด้านในกลุ่มอาคาร(ริมคลองแสนแสบ) ทำให้การกระจายการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ไม่เต็มที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(ก) ฐานสิ่งก่อสร้าง(แผนที่ 3.14) ในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบคือ

- ฐานสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ มักจะกระจุกตัวตามจุดตัดของถนนสายหลัก
- ฐานสิ่งก่อสร้างขนาดกลางเรียงตัวแบบตาราง(Grid) เรียงตัวตามแนวถนนเพชรบุรี

พญาไท และราชปรารภ หนาแน่นทางฝั่งตะวันตกของถนนพญาไท

- ฐานสิ่งก่อสร้างขนาดเล็กกระจุกตัว จะกระจุกตัวตามแนวริมคลองแสนแสบ
- ฐานสิ่งก่อสร้างขนาดกลางกระจายตัว หนาแน่นทางทิศเหนือของถนนพญาไท

จากการสำรวจพบว่า ในพื้นที่ศึกษาเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ข้างเคียง มีการรวมตัวของฐานสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ที่สุดและเล็กที่สุด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาใหม่ (จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงในอดีต) และสภาพแวดล้อมเดิมที่ไม่สอดคล้องกัน โดยเฉพาะบริเวณชุมชนแออัดหลัง วัดประทุมวนารามฯ การพัฒนาใหม่ที่เกิดขึ้นจะกระจุกตัวบริเวณถนนสายหลักและย่านพาณิชยกรรม

(ข) ลักษณะพื้นที่โล่งว่าง(แผนที่ 3.15) แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบตามประโยชน์ใช้สอย คือ

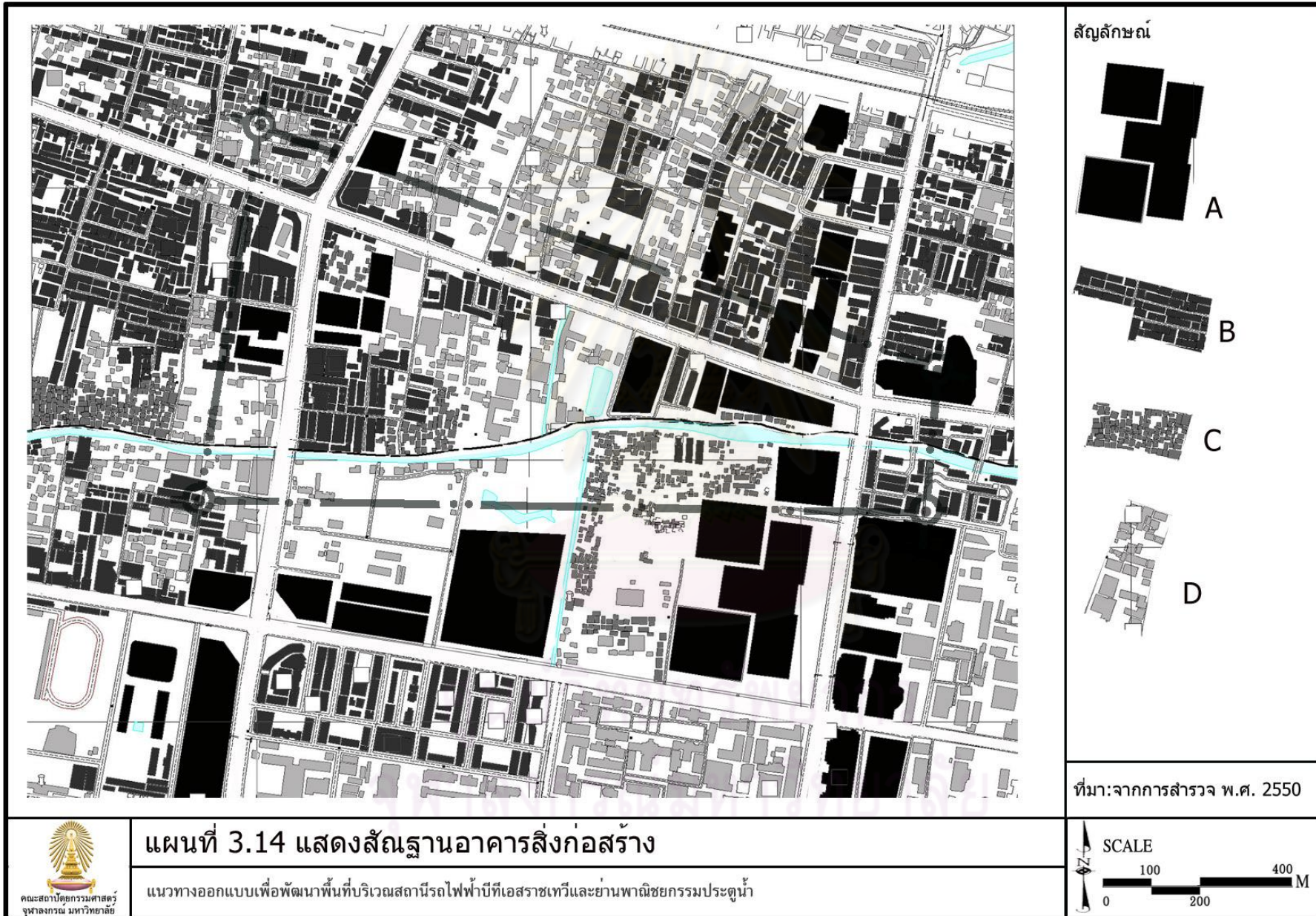
- ที่โล่งว่างจอดรถ ทั้งขยะ ประกอบด้วย ที่จอดรถ ส่วนทิ้งขยะ เป็นที่เอกชนบางพื้นที่จัดเก็บค่าเช่าที่จอดรถด้วย
- ที่โล่งว่างทิ้งร้าง ประกอบด้วย พื้นที่โล่งที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ใดๆบางส่วนกลายเป็นที่ทิ้งขยะของคนในชุมชน ซึ่งเป็นที่ดินเอกชน
- ที่โล่งว่างลานกีฬาชุมชน ประกอบด้วย ลานโล่งว่างเปล่า แต่ไม่รกล้าง มีการนำอุปกรณ์กีฬามาใช้ เช่น ประตูฟุตบอล(Goal) แบ่นบาสเกตบอล ซึ่งเป็นที่ดินเอกชน

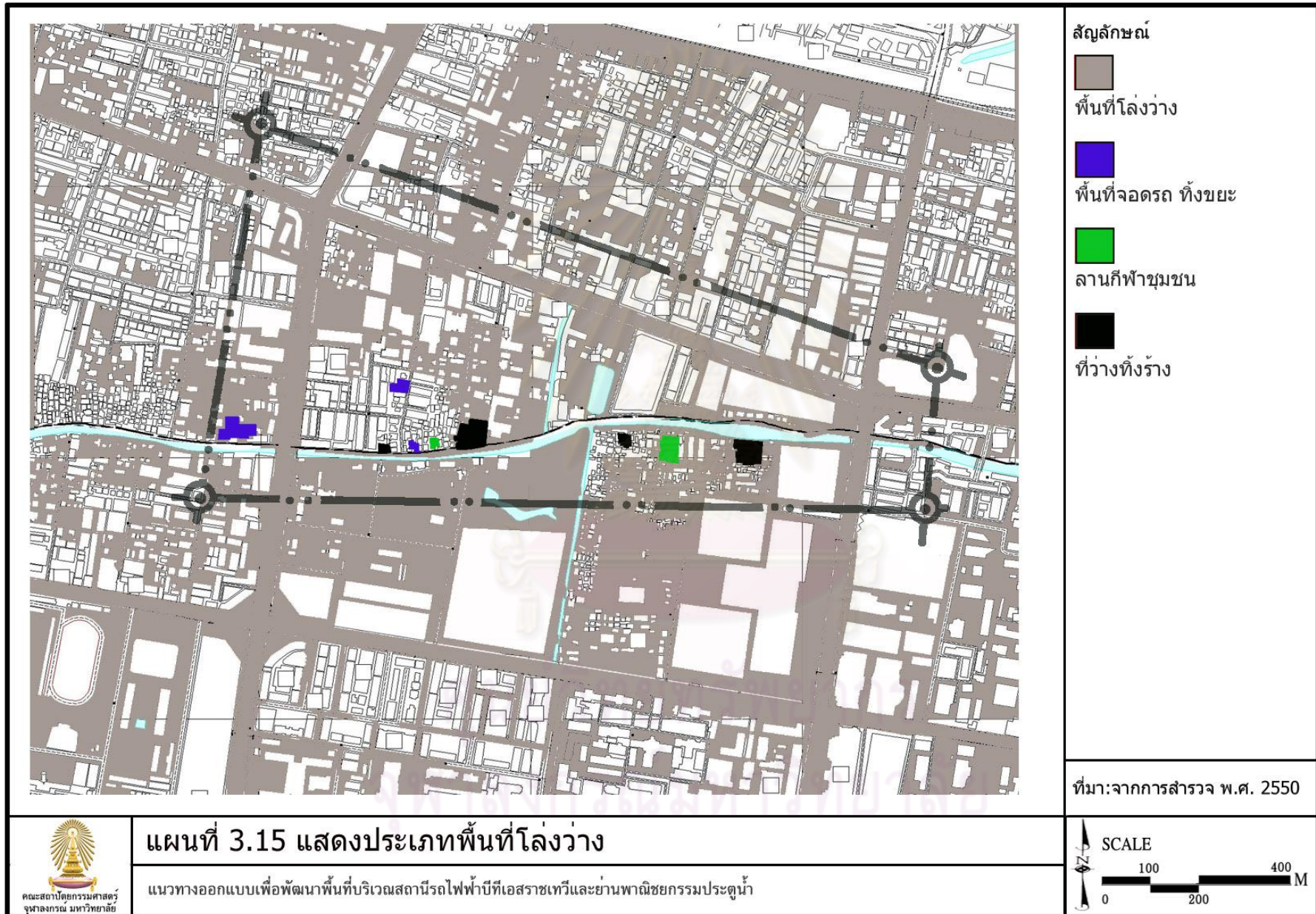
จากการสำรวจพบว่า พื้นที่โล่งว่างที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่อยู่บริเวณริมคลองแสนแสบและใช้เป็นที่จอดรถชั่วคราวและทิ้งขยะ โดยจากสภาพทางกายภาพสะท้อนให้เห็นถึงการขาดการพัฒนาจัดสรรพื้นที่ให้เกิดประโยชน์กับคุณภาพชีวิต การอยู่อาศัยของชุมชนโดยรอบ ใช้พื้นที่ว่างที่มีอยู่มากอย่างไม่เต็มศักยภาพ ในขณะที่ขาดแคลนพื้นที่ว่างที่เป็นสาธารณะสำหรับชุมชนทำกิจกรรมร่วมกัน รวมกลุ่ม หรือใช้พักผ่อนออกกำลังกาย ทั้งนี้ที่ว่างที่กล่าวมาข้างต้นส่วนใหญ่เป็นที่ดินเอกชน ยกเว้นพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณวัดประทุมวนารามฯ

4) กรรมสิทธิ์ที่ดินที่ดินของบริเวณพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 6 ประเภท(แผนที่ 3.16) คือ

- (ก) ที่ดินเอกชน เป็นพื้นที่ที่มีมากที่สุดในพื้นที่และประกอบด้วยผู้ครอบครองหลายราย
- (ข) ที่ดินสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เป็นพื้นที่ให้เช่าขนาดใหญ่ทางด้านถนนราชประสงค์และกระจายในพื้นที่ขนาดย่อยอยู่ในพื้นที่
 - (ค) ที่ดินทรัพย์สินส่วนพระองค์ ประกอบด้วยพื้นที่ของวังสระปทุม
 - (ง) ที่ดินราชพัสดุ เป็นพื้นที่เล็กๆ ของกรมการพลังงานทหาร
 - (จ) ที่ดินวัด ของวัดปทุมวนารามฯ
 - (ฉ) พื้นที่สาธารณะประโยชน์ ประกอบด้วยพื้นที่ ถนน ทางเท้า

จากการศึกษาพบว่า กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาเป็นไปตามการตั้งถิ่นฐานมาจากอดีต โดยทิศเหนือของคลองแสนแสบเป็นชุมชนและพื้นที่ทำนา จึงเป็นลักษณะ ของแปลงที่ดินรายย่อยในปัจจุบัน เช่นเดียวกับพื้นที่ทางด้านทิศใต้ที่ของคลองแสนแสบที่เป็นแปลงที่ดินของวังมาก่อน จากรูปแบบที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุสำคัญสภาพทางกายภาพในปัจจุบัน







พื้นที่จอดรถทิ้งขยะ



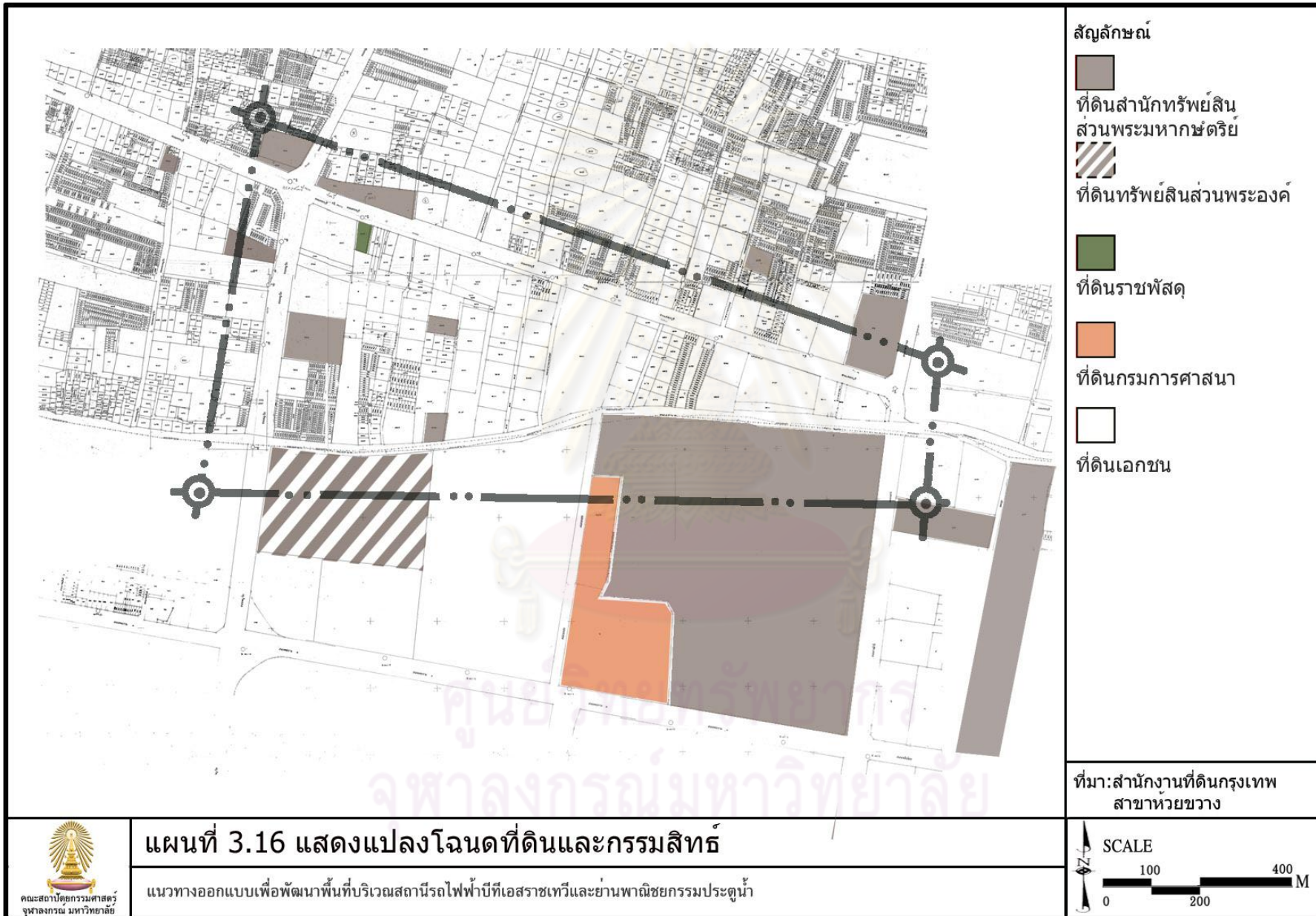
ที่ว่างทิ้งร้าง



ลานกีฬาชุมชน



ภาพที่ 3.18 แสดงประเภทพื้นที่โล่งว่าง



แผนที่ 3.16 แสดงแปลงโฉนดที่ดินและกรรมสิทธิ์

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ

3.3.4 ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ

1) ประชากรในพื้นที่แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

(ก) ประชากรที่พักอาศัยในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นผู้พักอาศัยชั่วคราวที่เข้ามาอยู่ใหม่ (จากการสำรวจ ,2550) ต้องการอยู่ใกล้แหล่งงาน สถานศึกษา และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งมักอยู่ในวัยทำงาน และวัยนักศึกษา

(ข) ประชากรแฝง เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงพลาณิชยกรรม ดังนั้น ประชากรแฝงจึงพบได้ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว ชื่อของ และค้าขาย นอกจากนี้ด้วยศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ จึงมีกลุ่มผู้ใช้พื้นที่จึงเพื่อเปลี่ยนระบบขนส่งมวลชน

2) ศาสนา และวัฒนธรรม ความเด่นชัดของ ศาสนาและวัฒนธรรมของพื้นที่ศึกษามีไม่มากนัก เนื่องจากกลุ่มชุมชนดั้งเดิมย้ายออกไปมาก ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้พักอาศัยชั่วคราวและหลากหลาย ดังนั้นการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมและการคงไว้ซึ่งวัฒนธรรมจึงมีน้อยมาก แต่ยังมีสถานที่สำคัญทางสังคมและวัฒนธรรมที่เหลืออยู่ในบริเวณใกล้เคียงซึ่งยังส่งผลต่อการใช้ชีวิตของคนในพื้นที่ คือ

(ก) วัดปทุมวนารามฯ เป็นวัดที่เป็นศูนย์รวมของชุมชนตั้งแต่แรกเริ่มขยายเมืองออกมาทางตะวันออก จนถึงปัจจุบัน โดยพื้นที่ส่วนหนึ่งของวัดเป็นแหล่งพักอาศัยของผู้ที่เข้ามาหางานทำจากต่างจังหวัด ทำให้เกิดเป็นแหล่งเสื่อมโทรมอยู่รอบบริเวณวัด ความสัมพันธ์ของวัดกับชุมชนโดยรอบ ยังคงเป็น ที่รวมของชุมชนในการประกอบกิจกรรมทางศาสนา นอกจากนี้ทางวัดยังมีโรงเรียนสอนในระดับอนุบาลถึงมัธยมศึกษาชั้นปีที่ 2 ซึ่งเป็นการรองรับเด็กในกลุ่มชุมชนรอบๆอีกด้วย

(ข) วัดสระปทุม เป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ แต่เนื่องด้วยวัฒนธรรมของประเทศ จึงทำให้วัดสระปทุมไม่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชนบริเวณโดยรอบมากนัก

(ค) มัสยิดดารุลอฆมาน เป็นศูนย์รวมของจิตใจของชุมชนมุสลิมในพื้นที่ คือ ชุมชนบ้านครัวเหนือ และบ้านครัวใต้ ซึ่งเป็นชุมชนเก่าแก่อันสมัยรัชกาลที่ 1 ปัจจุบันใช้เป็นสถานที่รวมกลุ่มในการประกอบกิจกรรมทางศาสนา

3) ลักษณะทางเศรษฐกิจ โดยรวมแล้ว เนื่องจากพื้นที่ศึกษามีบทบาทหลักในความเป็นย่านพาณิชยกรรม มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่มากมาย รวมทั้งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของกรุงเทพฯ ประชากรในเขตนี้ส่วนใหญ่ประมาณครึ่งหนึ่งประกอบอาชีพประเภทค้าขายและการค้าขนาดเล็กร้อยละ 42.5 รองลงมาคือกลุ่มแม่บ้าน อาชีพรับจ้าง และพนักงานบริษัท โดยเจ้า ของกิจการขนาดใหญ่มีเพียงร้อยละ 6.1 และหาบเร่แผงลอยร้อยละ 4 (รายงานฉบับสมบูรณ์แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร เขตราชเทวี, 3-12) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผู้ที่ต้องเดินทางมาจากรอบนอกของกรุงเทพฯ และประกอบอาชีพผู้ค้าหาบเร่แผงลอยนอกระบบเป็นส่วนใหญ่

จากการศึกษาพบว่า บทบาททางสภาพสังคมและเศรษฐกิจของพื้นที่ เป็น ย่านการค้าและพักอาศัยในเมืองที่ประกอบด้วยกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลายที่ต้องการความสะดวกสบายของสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่มีอยู่อย่างหนาแน่น ซึ่งมักเป็นกลุ่มคนวัยทำงานและมีศักยภาพทางเศรษฐกิจเพียงพอ นอกจากนี้ความเด่นชัดทางกิจกรรมการค้าทำให้บทบาทความเป็นชุมชนอยู่อาศัยแต่เดิมลดลง

3.3.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อจำกัดอื่นๆ

กฎหมาย และข้อจำกัด ที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา จะมุ่งเน้นกฎหมายที่มีผลต่อการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่และการกำหนดรูปแบบของพื้นที่สาธารณะเป็นสำคัญ ซึ่งประกอบ

1) กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549

ข้อ 26 ที่ดินประเภท พ.5 (ภาพที่ 3.18) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่ใช่เพื่อการอยู่อาศัยประเภท บ้านเดี่ยวบ้านแฝดให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(ก) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 10 : 1 ทั้งนี้ ที่ดินแปลงที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน 10 : 1 แต่ในกรณีที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มเติมไม่เกินร้อยละยี่สิบ โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกินห้าเท่าของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะที่จัดให้มีขึ้น

(ข) มีอัตราส่วนที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม แต่อัตราส่วนที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสาม

2) กฎกระทรวงฉบับที่ 55

(ก) ป้ายบนหลังคาหรือดาดฟ้า ห้ามสูงเกินกว่า 6 เมตร และจะยื่นล้ำแนวอาคารออกมาไม่ได้ แม้จะอยู่ในเขตที่ดินก็ตาม

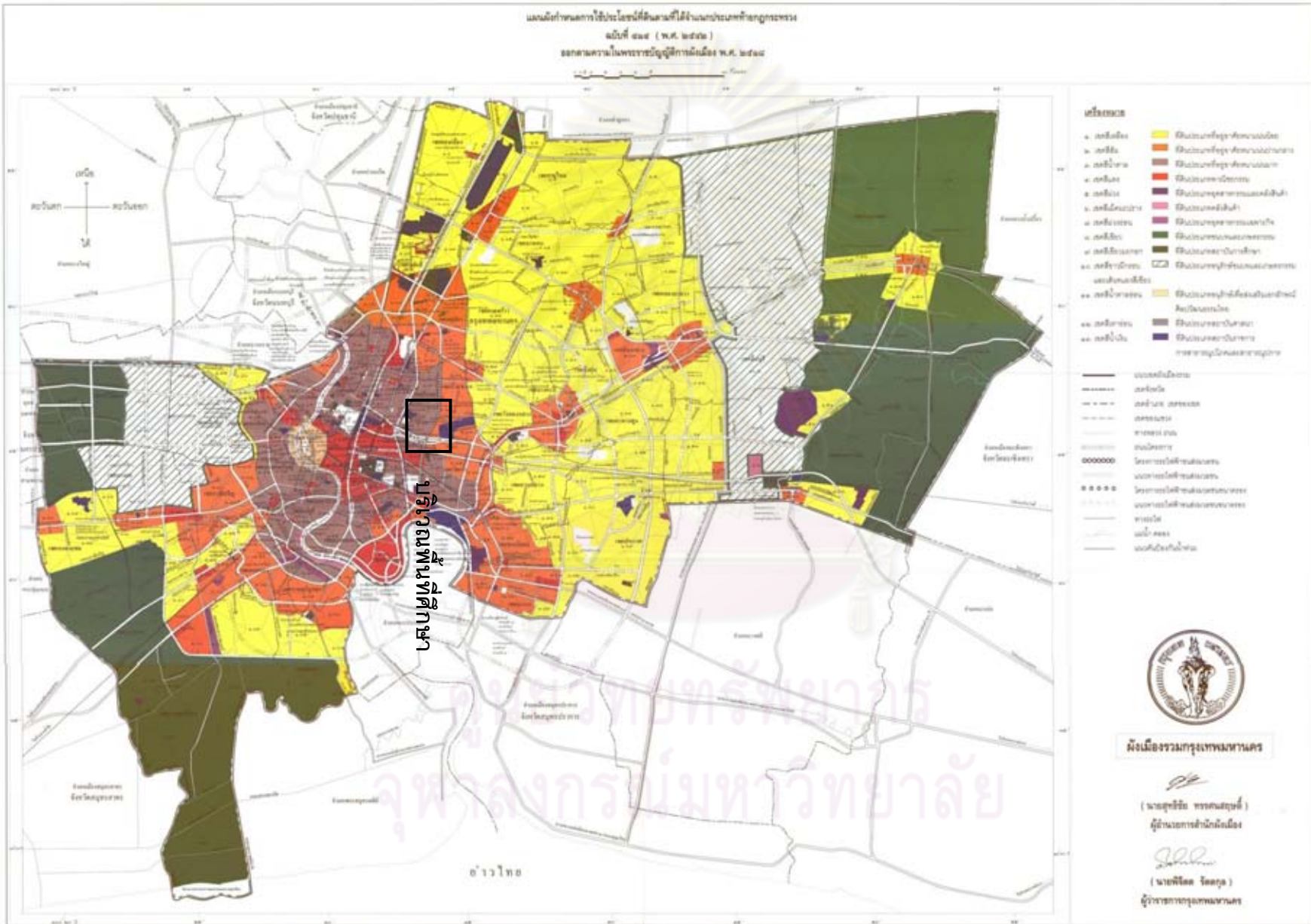
(ข) ป้ายที่ตั้งอยู่บนพื้นดิน ต้องสูงไม่เกินระยะครึ่งหนึ่งของถนนหน้าป้ายนั้น ที่ผนังด้านนอกของอาคารห้ามติดตั้งป้ายบังประตู หน้าต่าง บันไดหนีไฟและช่องระบายอากาศเด็ดขาด

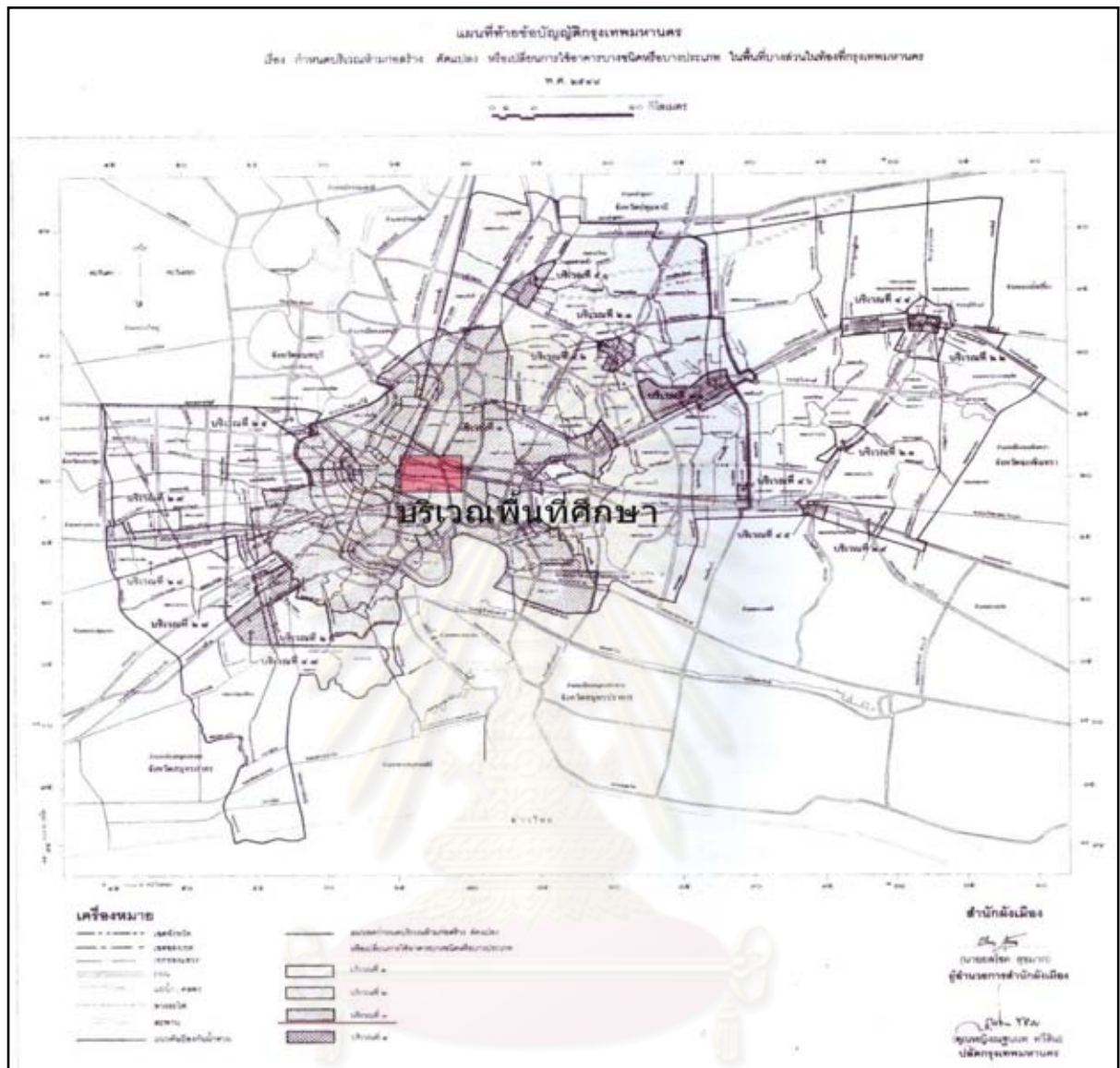
(ค) อาคารริมทางน้ำสาธารณะที่กว้างกว่า 10 เมตร กำหนดระยะร่นอาคารไม่ต่ำกว่า 6 เมตร เว้นท่าเรือ สะพาน เขื่อน รั้ว อุโมงค์ ป้าย คานเรือ ไม่ต้องถอยร่น

(ง) กำหนดความสูงอาคารริมถนนสาธารณะ ไม่เกิน 2 เท่าของตำแหน่งอาคาร ไปถึงที่ดินฝั่งตรงข้ามถนน

3) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิด หรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนใน กทม. พ.ศ. 2548 ภายในบริเวณที่ 3 (ภาพที่ 3.19) ห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่ง เว้นแต่อาคารพาณิชยกรรมค้าปลีกค้าส่ง “อาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่ง” หมายความว่า อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรมในอาคารหลังเดียวหรือหลายหลัง ที่มีพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมกันเพื่อประกอบกิจการขายปลีกขายส่งสินค้าอุปโภคและบริโภคหลากหลายประเภทที่ใช้ใน

ภาพที่ 3.19 แผนที่แสดงพื้นที่บริเวณ พ.5





ภาพที่ 3.20 แผนที่แสดงพื้นที่บริเวณที่ 3

ชีวิตประจำวัน ตั้งแต่ 300 ตารางเมตรขึ้นไป แต่ไม่หมายความรวมถึงตลาดตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข และอาคารที่ใช้เฉพาะเพื่อส่งเสริมหรือจำหน่ายสินค้าซึ่งเป็นผลิตผล หรือเป็นผลิตภัณฑ์ของชุมชนที่มีพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมกันเพื่อประกอบกิจการขายปลีกขายส่งสินค้าอุปโภคและบริโภคหลายประเภทที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ตั้งแต่ 300 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 1000 ตารางเมตร

4) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 หมวด 9 เรื่องอาคารจอดรถ ที่จอดรถ ที่กัลปพฤกษ์และทางเข้าออกของรถ กำหนดอาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ที่มีพื้นที่ห้องชุดแต่ละห้องชุดตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป ต้องมีที่จอดรถ ที่กัลปพฤกษ์ และทางเข้าออกของรถ

5) ข้อกำหนดกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522 หมวด 4 เรื่องแนวอาคารและระยะต่างๆของอาคาร กำหนดทางสาธารณะที่มีความกว้างมากกว่า 10 เมตรแต่ไม่เกิน 20 เมตร กำหนดระยะร่นอาคารไม่ต่ำกว่า 1/10 ของความกว้างสาธารณะ กำหนดระยะร่นอาคารริมทางสาธารณะ ที่มีความกว้างมากกว่า 20 เมตร ให้ถอยร่นไม่น้อยกว่า 2 เมตร

จากการศึกษาสภาพทั่วไปในปัจจุบัน ซึ่งให้เห็นถึงลักษณะความเป็นย่านพาณิชยกรรมและพักอาศัย ผสมผสานกันอย่างหนาแน่น มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการครบครันสำหรับการใช้ชีวิตในเมือง โดยมี ศักยภาพด้านระบบขนส่งมวลชนระบบรางรองรับ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเกิดขึ้นมากมาย คือ เกิดสภาพความ ขัดแย้งของการพัฒนาใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิม เช่น ขนาดสิ่งก่อสร้าง ความสูง กิจกรรม ที่ผสมผสานกันทำ ให้เกิดปัญหาคุณภาพชีวิตและปัญหาอื่นๆตามมา การกระจุกตัวของการพัฒนาที่เน้นริมถนนหลักโดยเฉพาะด้าน ถนนราชประสงค์ ราชปรารภ ทำให้เกิดความเสื่อมโทรมของบริเวณรอบสถานีบีทีเอสรายทิวและบริเวณริมคลอง แล่นแสบ

3.4 โครงการหรือนโยบายที่มีผลกระทบต่อทิศทางการพัฒนาในอนาคต

3.4.1 โครงการหรือนโยบายระดับเมือง

ประกอบด้วยโครงการสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ได้แก่

1) โครงการระบบรถไฟฟ้าและส่วนต่อขยายในอนาคต(แผนที่ 3.17) โครงการรถไฟฟ้าในอนาคตที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา มีทั้งหมด 6 สาย คือ

(ก) โครงการรถไฟฟ้า สายสีแดงเข้ม (รังสิต – มหาชัย) เจ้าของโครงการ คือ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย(รฟท.)

(ข) โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียวอ่อน (พรวนนก – สมุทรปราการ) เจ้าของโครงการ คือ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด มหาชน (BTS)

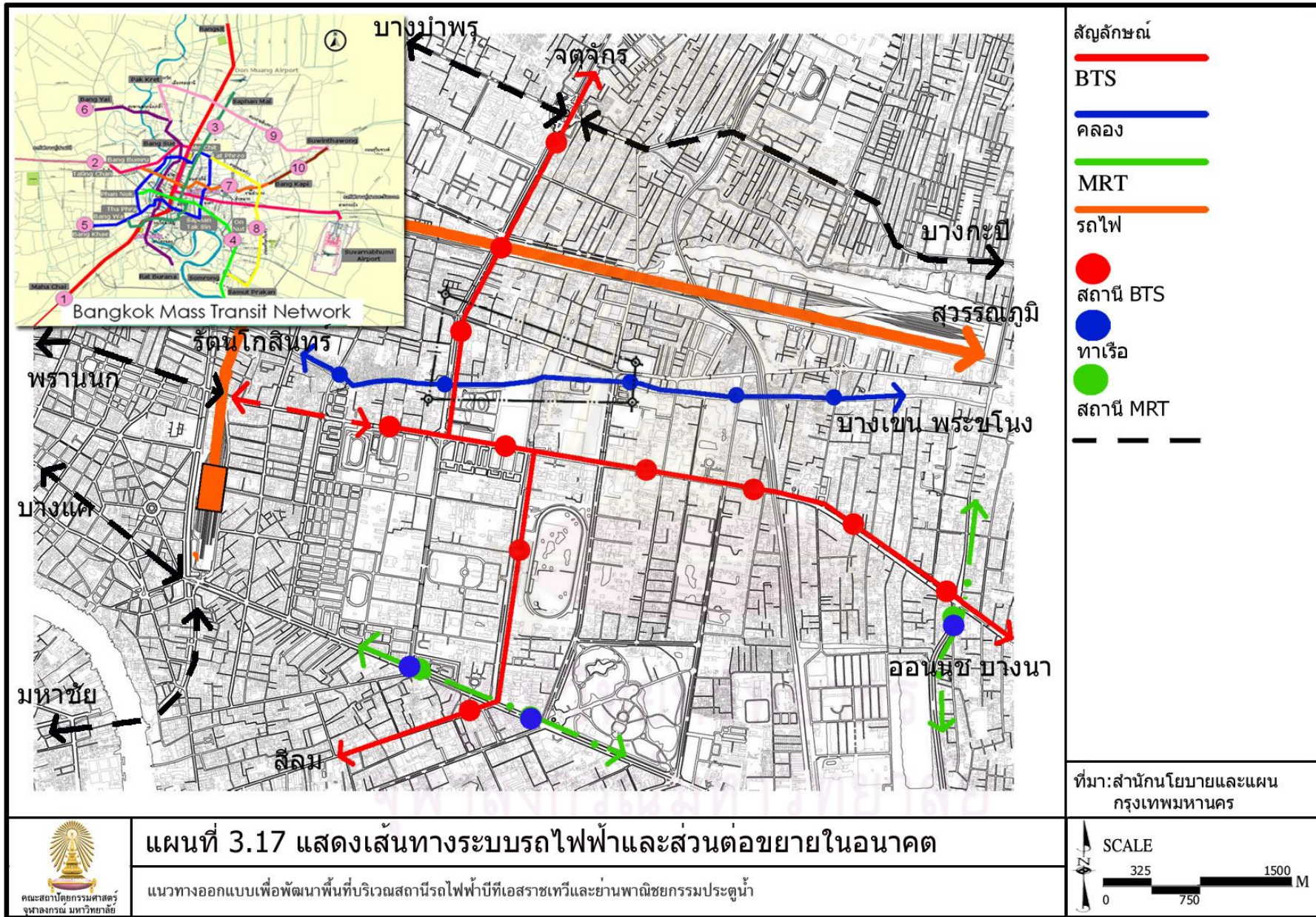
(ค) โครงการรถไฟฟ้า เชื่อมสถานีสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตเรลลิงค์) เจ้าของโครงการ คือ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย(รฟท.)

(ง) โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม(บางกะปิ – บางบำบุ) เจ้าของโครงการ คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.)

(จ) โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียวเข้ม (สะพานใหม่ – บางบัว) เจ้าของโครงการ คือ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด มหาชน(BTS)

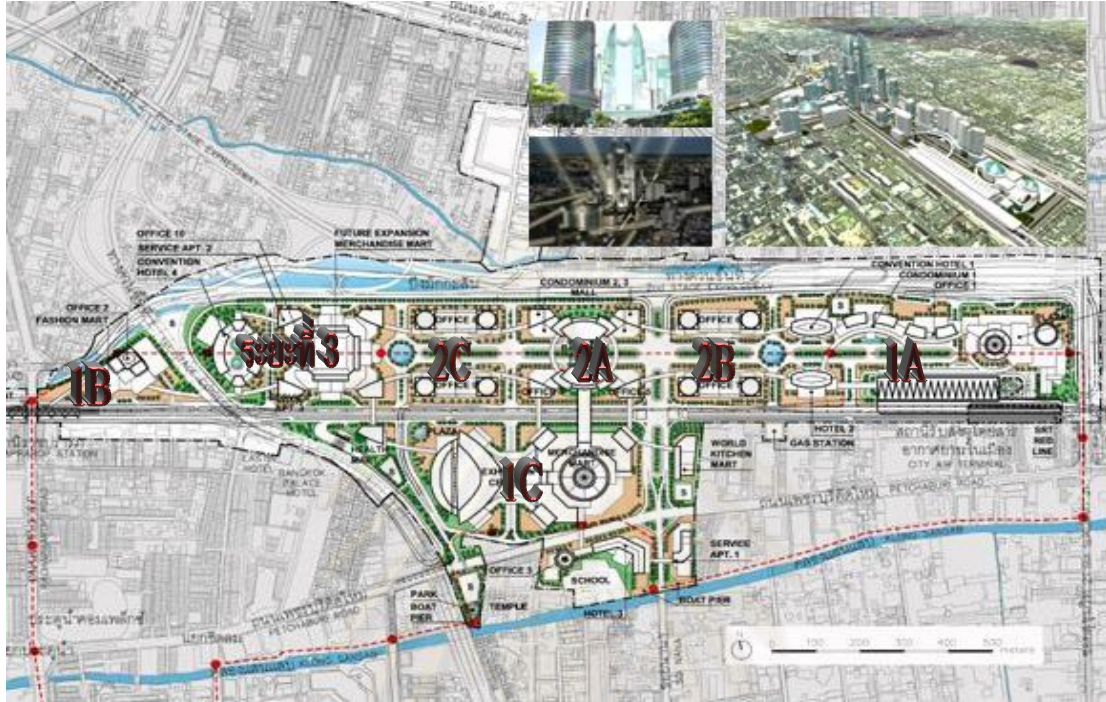
(ฉ) โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (ช่วงวงแหวนรอบใน และช่วงท่าพระ – บางแค) เจ้าของโครงการ คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.)

ทั้งนี้ ณ ปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2550 โครงการรถไฟฟ้า เชื่อมสถานีสุวรรณภูมิ มีกำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ (Airport Link) เพื่อเชื่อมเส้นทางระหว่างเมืองหลวงสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงแบบทางคู่ยกระดับ ขนานไปตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายตะวันออก เพื่อให้บริการผู้โดยสารท้องถิ่นตลอดเส้นทาง รวมทั้งผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วย และเมื่อพัฒนาระบบขนส่งรถไฟฟ้าแล้ว พื้นที่ศึกษาจะอยู่บริเวณศูนย์กลางของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด ทำให้มีบทบาทเป็นทางผ่านของการสัญจรในเมือง คนที่ใช้ระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่มักมีโอกาสเข้าใช้พื้นที่สูง ถ้ามีการพัฒนาพื้นที่ให้รองรับกิจกรรมที่จะมากับการสัญจรเหล่านี้ จะส่งผลต่อประสิทธิภาพที่ดีของการเชื่อมต่อการสัญจรในระดับเมืองได้



2) โครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนพัฒนาที่ดินย่านมักกะสัน 571 ไร่ ให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการมูลค่ากว่า 2 แสนล้านบาท รวมทั้งจุดต่อเชื่อมรถไฟฟ้า-ทางด่วน โดยแบ่งพัฒนาเป็น 3 ส่วน ดังนี้



ภาพที่ 3.21 แสดงผังรายละเอียดโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์

(ก) ส่วนที่ 1. ประกอบด้วย

- 1 A (ARL STRATION ZONE) โดยรอบสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานสุวรรณภูมิ (CAT) ขนาด 122 ไร่ แนวการพัฒนาเป็นการสร้างกิจกรรมทางธุรกิจ และการบริการที่ครบวงจรแก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว เป็นย่านธุรกิจการค้า และบริการครบวงจร ประกอบด้วย ศูนย์การค้า ร้านค้าปลีก ออทleti เซ็นเตอร์ เทนเมนต์คอมเพล็กซ์ ซึ่งจะอยู่ติดกับถนนรัชดาฯ พื้นที่ 68,250 ตร.ม .พร้อมที่จอดรถ 6,150 คัน และสวนพลาซ่า บริเวณสี่แยกรัชดาฯ ตัดกับถนนกำแพงเพชร 7 ซึ่งส่วนนี้จะเชื่อมทางเข้าศูนย์การค้าและสถานีรถไฟฟ้ามหานครโดมเนียม ขนาด 483 ห้อง พื้นที่ 56,475 ตร.ม .จอดรถได้ 788 คัน โรงแรมคอนเวนชัน ขนาด 879 ห้อง จะมีทางเดินเชื่อมต่อระหว่างโรงแรม สถานีรับส่งผู้โดยสารและอาคารศูนย์การค้า พื้นที่ 61,720 ตร.ม .พร้อมที่จอดรถ 758 คัน อาคารสำนักงาน จะอยู่ติดกับศูนย์การค้า พื้นที่ 45,375 ตร.ม .มีที่จอดรถ 758 คัน โรงแรม ขนาด 512 ห้อง พื้นที่ 59,250 ตร.ม .พร้อมที่จอดรถ 606 คัน อยู่ติดกับถนนกำแพงเพชร 7 และใกล้สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ทางเดินเชื่อมระดับลอยฟ้าระหว่างอาคาร เป็นทางเชื่อมอำนวยความสะดวกผู้มาใช้บริการภายในโครงการไปยังอาคารต่างๆ ซึ่งภายในจะมีการพาณิชย์ขนาดย่อม เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร มีขนาดพื้นที่ 19,620 ตร.ม.

- 1 B (BANGKOK FASHION ZONE) เป็นพื้นที่ด้านตะวันตกของโครงการ ขนาดพื้นที่ 42 ไร่ การพัฒนาจะต่อเนื่องกับย่านการค้าประตูน้ำ และบริเวณโรงภาพยนตร์ไอเอเซ็นเตอร์ เดิม ให้เป็นบางกอก แฟร์ชั่นมาร์ท(Bangkok Fashion Mart) ภายในประกอบด้วย ส่วนขายสินค้าแฟชั่น ส่วนจัดนิทรรศการ

และอาคารสำนักงาน มีพื้นที่ 136,000 ตร.ม. สามารถจอดรถได้ 1,512 คัน ทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร พื้นที่ 1,440 ตร.ม.

- 1 C (Merchandise Mart Zone) พื้นที่ส่วนล่าง ขนาด 205 ไร่ เป็นศูนย์แสดงสินค้าขนาดใหญ่ ที่จอดรถได้ 7,500 คัน ภายในศูนย์ประกอบด้วย ศูนย์แสดงสินค้า พื้นที่ 97,500 ตร.ม. ศูนย์กลางการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า พื้นที่ 265,200 ตร.ม. จะเชื่อมต่อกับศูนย์แสดงสินค้า อาคารสำนักงาน และโรงแรมได้ ศูนย์สุขภาพอยู่บริเวณทางรถไฟ พื้นที่ 45,500 ตร.ม. โรงแรมขนาด 800 ห้อง พื้นที่ 84,625 ตร.ม. อาคารสำนักงานสูง 20 ชั้น ซึ่งพื้นที่ส่วนที่ 1 นี้ การรถไฟจะนำร่องพัฒนา ก่อน เพื่อรองรับกับการเปิดใช้รถไฟฟ้าเชื่อมสุวรรณภูมิ ที่จะเปิดให้บริการในปี 2550

(ข) ส่วนที่ 2 ประกอบด้วย

- 2 A (Bangkok Tower Zone) พื้นที่ 55 ไร่ เป็นพื้นที่ส่วนกลาง มีพื้นที่ใช้สอย 947,850 ตร.ม. จอดรถได้ 5,250 คัน ภายในประกอบด้วยอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ ซึ่งจะเป็น Landmark ของโครงการ และของกรุงเทพมหานคร คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน แทรกอยู่บริเวณรอบอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ

- 2B,2C (Business Zone) พื้นที่ 33 ไร่ และ 42 ไร่ เป็นกลุ่มอาคารสำนักงาน มีพื้นที่ใช้สอย 280,300 ตร.ม. ที่จอดรถ 6,048 คัน และมีทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร

(ค) ส่วนที่ 3 ประกอบด้วย

- พื้นที่ส่วนต่อขยายในอนาคต เป็นพื้นที่ส่วนบนที่เหลื่อมริมแนวทางด่วนชั้นที่ 1 ตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ส่วน 1C และส่วน 2C ขนาดพื้นที่ 72 ไร่ ประกอบด้วย อาคารขนาดใหญ่สูง 20 ชั้น อาคารสำนักงานสูง 15 ชั้น และเซอริวิสอพาร์ทเมนท์ สูง 15 ชั้น โรงแรมขนาด 2,000 ห้อง ทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร

- สร้างจุดเชื่อมต่อทางด่วน -รถไฟฟ้าเดิมพื้นที่บริเวณย่านโครงการมักกะสันมีโครงข่ายถนนที่ล้อมรอบอยู่ แต่ไม่เพียงพอกับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นได้อีก เมื่อโครงการแล้วเสร็จ บริษัทที่ปรึกษาเสนอให้มีการปรับปรุงโครงข่ายการจราจรที่มีอยู่เดิม ด้วยการขยายผิวจราจรและก่อสร้างโครงข่ายจราจรเพิ่มเติมภายในโครงการ นอกจากนี้ จะมีการเพิ่มระบบถนนเชื่อมต่อกับทางยกระดับของการทางพิเศษฯ เชื่อมกับระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2 ให้โครงการแอร์พอร์ตเรลลิงค์สมบูรณ์

(ง) โครงการปรับปรุงส่วนขยายของศูนย์พาณิชยกรรมกลางเมืองบริเวณราชปรารภ ถึงมักกะสัน วัตถุประสงค์คือ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาให้เป็นศูนย์ธุรกิจระดับนานาชาติที่มีความชัดเจนและสง่างาม และพัฒนาศูนย์พาณิชยกรรมที่สำคัญ อันเป็นจุดเชื่อมต่อศูนย์กลางเมืองในปัจจุบันให้กระชับและมีความชัดเจน และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- สร้างการเชื่อมต่อตามแนวถนนจากราชประสงค์ถึงมักกะสัน และเชื่อมโยงเข้าไปภายใน ต่อเนื่องไปยังถนนรัชดาภิเษก

- สร้างความเชื่อมต่อภายในพื้นที่กับการพัฒนาย่านมักกะสันให้เป็นหนึ่งเดียวกัน

- เสริมสร้างการพัฒนาตามแนวถนนทางเท้า และบริเวณต่อเนื่องให้เกิดความสวยงาม

และบรรยากาศที่เหมาะสมกับความเป็นย่านธุรกิจระดับนานาชาติ

- เน้นความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งอื่นๆ เพื่อช่วยแก้ปัญหา

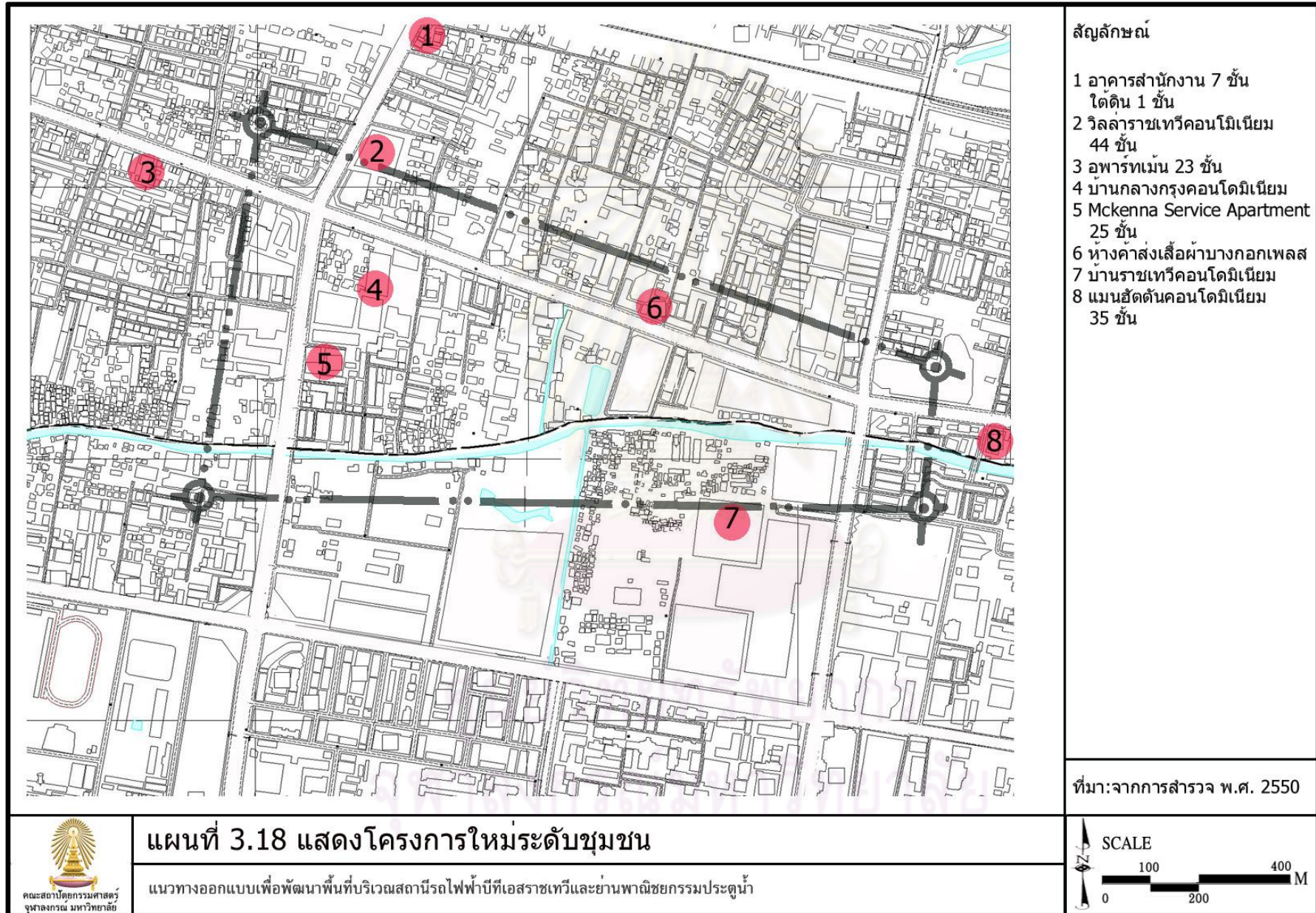
จราจร

- สร้างระบบพื้นที่เปิดโล่งให้เป็นโครงข่ายทั้งในพื้นที่ ตามแนวถนน และตามแนวคลอง จากการศึกษาโครงการหรือนโยบายในระดับเมืองพบว่า บทบาทของความเป็นย่านพาณิชย์กรรมกลางเมืองจะมีศักยภาพมากขึ้น จากการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่เพิ่มศักยภาพการเข้าถึงจากทุกพื้นที่ในกรุงเทพฯ และโครงการที่มุ่งเน้นการเชื่อมต่อของย่านพาณิชย์กรรมราชปรารภ – มักกะสัน โดยเฉพาะโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์ส่วน 1B ที่ต้องการให้เกิดการเชื่อมต่อกิจกรรมด้านแฟชั่น (Fashion) กับย่านประตูน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวและสร้างภาพลักษณ์ของย่านได้เป็นอย่างดี

3.4.2 โครงการหรือแนวนโยบายระดับชุมชน(แผนที่ 3.18)

จากการศึกษา โครงการหรือแนวนโยบายระดับชุมชน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นโครงการที่เกิดขึ้นจากภาคเอกชน เช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ หอพัก ซึ่ง บทบาทการพัฒนามุ่งเน้นรองรับประชากรที่เข้ามาพักอาศัยในเมือง โดยสะท้อนจากโครงการประเภทห้องชุดพักอาศัย ที่มีอัตราส่วนเทียบกับพื้นที่ประเภทพาณิชย์กรรมคือ 3:1 และเป็นอาคารสูงทั้งหมด(>6ชั้น) โครงการที่เกิดขึ้นใหม่จะเรียงรายตามแนวถนนพญาไท และเพชรบุรี

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันรวมถึงโครงการพัฒนาใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้น สามารถบ่งชี้ได้ว่าการสัญจรหรือการเข้าถึงเป็นปัจจัยหลักที่มีผลอย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา คือ บริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงสูงมีแนวโน้มจะเกิดการกระจุกตัวของการพัฒนาในบริเวณนั้น สะท้อนด้วยขนาดของฐานฐานอาคารที่มีขนาดใหญ่และสูง มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทพาณิชย์กรรม ซึ่งเป็นลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาเรื่อยมาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน จนกระทั่งเกิดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาระหว่างบริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงสูงกับบริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงต่ำ ปรากฏเป็นสภาพเสื่อมโทรมบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบและย่านพาณิชย์กรรมบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี อย่างในปัจจุบัน คือ เกิดพื้นที่และอาคารทิ้งร้างไม่มีการใช้ประโยชน์ ชุมชนพักอาศัยเสื่อมโทรม เกิดมลภาวะจากอาคารขนาดใหญ่ ในขณะที่บริเวณริมถนนสายหลักและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ปรากฏเป็นอาคารห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ มีการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชย์กรรม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่ไม่สอดคล้องกันนี้จะส่งผลต่อการพัฒนาใหม่เช่น การเชื่อมต่อของกิจกรรมพาณิชย์กรรมในพื้นที่ ประสิทธิภาพการเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชน และส่งผลต่อคุณภาพชีวิตการอยู่อาศัยเช่น เกิดมลภาวะ ความปลอดภัย เป็นต้น และเมื่อศึกษาถึงโครงการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะสามารถบ่งชี้แนวโน้มการพัฒนาได้ คือ จะเป็นย่านพาณิชย์กรรมและพักอาศัยกลางเมือง โดยพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำมีแนวโน้มการพัฒนาเด่นชัดด้านพาณิชย์กรรม ส่วนบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี มีแนวโน้มการพัฒนาด้านที่พักอาศัยผสมผสานด้วยพื้นที่พาณิชย์กรรม สำนักงานและบริการ ดังนั้นการกำหนดแนวทางพัฒนาเพื่อให้เกิดความสมดุลของลักษณะทางกายภาพขึ้นในพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาของเมืองในอนาคต จึงจะต้องมีการวิเคราะห์และสรุปแนวทางพัฒนาให้เกิดเป็นแนวทางปฏิบัติได้ในบทต่อไป



บทที่ 4

วิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ ทำให้ทราบถึงลักษณะการเปลี่ยนแปลงและลักษณะทั่วไปทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมในปัจจุบันพอสมควร ต่อมาจะเป็นการ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ บทบาท ปัญหา และศักยภาพต่างๆ เพื่อกำหนดแนวทางพัฒนา ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ในอนาคต และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับชุมชนเมือง โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 บทบาทความสำคัญของพื้นที่ศึกษา

4.1.1 บทบาทความสำคัญระดับเมือง

จากลักษณะของพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ กำลังจะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพในอนาคต เช่น โครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า โครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์ โครงการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมแยกราชประสงค์ถึงมักกะสัน โครงการอาคารชุดพักอาศัยต่ำ ึ่งๆ โครงการเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆเช่น การเดินทางจากรถยนต์ส่วนตัวเปลี่ยนเป็นการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางและใช้การเดินทางเป็นหลัก ประกอบกับตำแหน่งของพื้นที่ศึกษาที่อยู่ศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนและใกล้กับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน เช่น ท่าเรือประตูน้ำ สถานีรถไฟฟ้าเพชรบุรี และสถานีบีทีเอสสยาม ทำให้พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำจะกลายเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทในการเชื่อมต่อการสัญจรของผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบราง และเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากทางบกสู่ทางน้ำ เมื่อมีการสัญจรที่สะดวกสบาย ทำให้มีความต้องการที่พักอาศัยใกล้แหล่งงานและสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนประชากรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ราคาที่ดินที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ทำให้การพัฒนาอาคารสูงมี มากขึ้น ทั้งด้านพาณิชยกรรมและพักอาศัย ซึ่งในอนาคตจะต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับความต้องการดังกล่าว

ในด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยภาพรวมและข้อกำหนดของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 ได้มีการควบคุมให้เป็นพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมและพักอาศัยเป็นหลัก และจากการศึกษาโครงการในอนาคตพบว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของโครงการอาคารชุดพักอาศัยมีมากกว่าพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมที่ 3:1 ซึ่งโครงการใหม่ที่เกิดขึ้นประเภทพักอาศัยจะกระจุกตัวอยู่บริเวณแนวรถไฟฟ้าหรือริมถนนพญาไท ส วนโครงการใหม่ประเภทพาณิชยกรรมจะกระจุกตัวบริเวณย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำหรือริมถนนเพชรบุรี ทำให้พื้นที่ศึกษามีแนวโน้มของความเป็นย่านผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและพักอาศัยชัดเจนมากขึ้น

4.1.2 บทบาทความสำคัญระดับชุมชน

จากอิทธิพลของสภาพแวดล้อมเดิมและความสัมพันธ์ของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ ทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ที่แต่เดิมเป็นย่านพักอาศัยและราชการเปลี่ยนเป็นย่านพาณิชยกรรม

ตามศักยภาพการเข้าถึงที่เกิดขึ้นใหม่จนกลายเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่รองรับกลุ่มคนในระดับเมือง ส่วนพื้นที่ที่มีศักยภาพการเข้าถึงน้อยยังคงสภาพแวดล้อมแบบเดิม ทำให้พื้นที่ถูกแบ่งบทบาทความสำคัญออกอย่างชัดเจน คือ เป็นย่านพาณิชย์กรรมระดับเมือง ชุมชนพักอาศัย และศูนย์กลางพาณิชย์กรรมระดับชุมชน (รายละเอียดในบทที่ 3 หัวข้อ 3.2.1) โดยบทบาทในระดับชุมชนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับพื้นที่ศึกษา และสอดคล้องกับเกณฑ์การประยุกต์การจำแนกรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่พื้นฐาน(Generic Zone) ที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 ดังนี้

1) ย่านพาณิชย์กรรมระดับเมือง (Downtown and Main Street) จากการศึกษาคู่จะใกล้เคียงกับบริเวณย่านประตูน้ำ ซึ่งมีบทบาทเป็นย่านพาณิชย์กรรมระดับเมือง รองรับนักท่องเที่ยวต่างถิ่น(ชาวต่างชาติ คนที่อยู่นอกพื้นที่) และรองรับการค้าและบริการในชุมชนใกล้เคียง รองรับการเดินทางที่ศึกษากับพื้นที่อื่นของเมือง เช่น มักจะสั้นกับ แยกราชประสงค์

2) ย่านชุมชนพักอาศัย (Neighborhood) จากการศึกษาคู่จะใกล้เคียงกับบริเวณ ย่านชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบ ซึ่งมีบทบาทเป็นที่พักอาศัยของคนในชุมชน ส่งเสริมการค้าและบริการกับพื้นที่โดยรอบ รองรับคนทำงาน นักเรียนนักศึกษา ที่อยู่แบบชั่วคราว

3) เส้นทางเชื่อมต่อกิจกรรม (Corridor) จากการศึกษาคู่จะใกล้เคียงกับบริเวณริมถนนสายหลัก คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงของการสัญจร คือ มีการใช้การเดินทางมากขึ้นเนื่องจากศักยภาพระบบขนส่งมวลชนระบบรางมีสูง

4) ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมระดับชุมชน (Community Commercial Center) จากการศึกษาคู่จะใกล้เคียงกับบริเวณย่านสถานีบีทีเอสราชเทวี เป็นย่านพาณิชย์กรรมมีบทบาทรองรับการค้าและบริการสำหรับคนในพื้นที่และชุมชนใกล้เคียง โดยเฉพาะคนพักอาศัยในพื้นที่ ซึ่งจะหนาแน่นไปด้วย ร้านอาหาร ร้านขายของชำ หรือบาร์ที่รองรับนักท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียง

4.2 ปัญหาศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนา

สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น ตามแนวทางการศึกษาข้างต้น คือ

4.2.1 ปัญหาและศักยภาพของการเชื่อมต่อทางสัญจร

แสดงถึงสภาพและการใช้ประโยชน์เส้นทางการสัญจร ความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ข้างเคียง โดยจากการศึกษาระบบการสัญจรในอดีตที่ผ่านมาจะเห็นถึงการกระจุกตัวของพัฒนาระบบการสัญจรจะติดกับบริเวณทางถนนหลัก ในขณะที่การสัญจรภายในบริเวณกลุ่มอาคารริมคลองแสนแสบไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงมากนัก โดยจากการวิเคราะห์พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษามีศักยภาพที่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทางน้ำและทางบก เนื่องจากมีสถานีของแต่ละระบบใกล้เคียงกันในระยะเดินสบายคือไม่เกิน 560 เมตร และมีพื้นที่ พาณิชยกรรมรองรับอย่างหนาแน่น เช่น ท่าเรือประตูน้ำ กับสถานีบีทีเอสชิดลมซึ่งมีระยะเดินครอบคลุม 560 เมตร และสถานีบีทีเอสราชเทวีกับท่าเรือสะพานหัวช้างที่มีระยะเดินครอบคลุม 560 เมตร ประกอบกับมีระยะใกล้เคียงกับการเชื่อมต่อของสถานีบีทีเอสสยามและสถานีรถไฟฟ้าเพชรบุรี(มักกะสัน) แต่ในขณะที่เดียวกันสภาพพื้นที่กลับไม่เอื้อต่อการเข้าใช้และการสัญจรผ่าน คือ บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี ท่าเรือสะพานหัวช้าง และท่าเรือประตูน้ำ มีสภาพพื้นที่และอาคารล้อมทริม ไม่มีพื้นที่หรือลานโล่ง(Plaza) ไว้รองรับกลุ่มคนที่เข้ามาจำนวนมากได้

(ภาพที่ 4.1) และไม่มีเส้นทางเชื่อมต่อ สู่สถานีอื่นที่ชัดเจน ทางเท้าเชื่อมโทรม ขนาดไม่เพียงพอ ซ้อนทับกับเส้นทางรถยนต์ และไม่มีความต่อเนื่องของกิจกรรม

นอกจากนี้ ระบบการสัญจรภายในพื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบ ไม่มีถนนขอยที่เชื่อมต่อกันได้ ซึ่งเป็นขอยตัน เกิดพื้นที่เข้าไม่ถึงขนาดใหญ่ใจกลางกลุ่มอาคาร (Block) เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ทำให้เกิดชุมชนแออัด มีปัญหาความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตของผู้พักอาศัย ทั้งยังลดประสิทธิภาพการเชื่อมต่อย่านพาณิชยกรรมระหว่างบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำลงด้วย

จากแผนที่ 4.1 แสดงให้เห็นถึงปัญหาของระบบการเชื่อมต่อทางสัญจร โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นคือ

1) บริเวณรอบสถานีและท่าเรือของระบบขนส่งมวลชนทางบกและทางน้ำ ไม่เอื้อต่อการเปลี่ยนการสัญจรหรือรองรับการใช้พื้นที่ คือ ทางเดินเชื่อมโทรม พื้นที่ไม่เพียงพอในการรองรับการเข้าถึง ไม่เกิดเส้นทางที่เชื่อมต่อกันชัดเจน

2) บริเวณภายในกลุ่มอาคาร(Block) เป็นขอยตัน ไม่มีเส้นทางที่เชื่อมต่อกัน แคบและซ้อนทับกันของทางเท้ากับเส้นทางรถยนต์ ทำให้เกิดปัญหาด้านอื่นตามมา

จากแผนที่ 4.2 แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของระบบการเชื่อมต่อทางสัญจร คือ สถานีของระบบขนส่งมวลชนทางบกและทางน้ำใกล้กัน โดยมีพื้นที่พาณิชยกรรมรองรับในการเปลี่ยนการสัญจร และอยู่ในระยะ หรือใกล้เคียงระยะเดินสบายที่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 560 เมตร

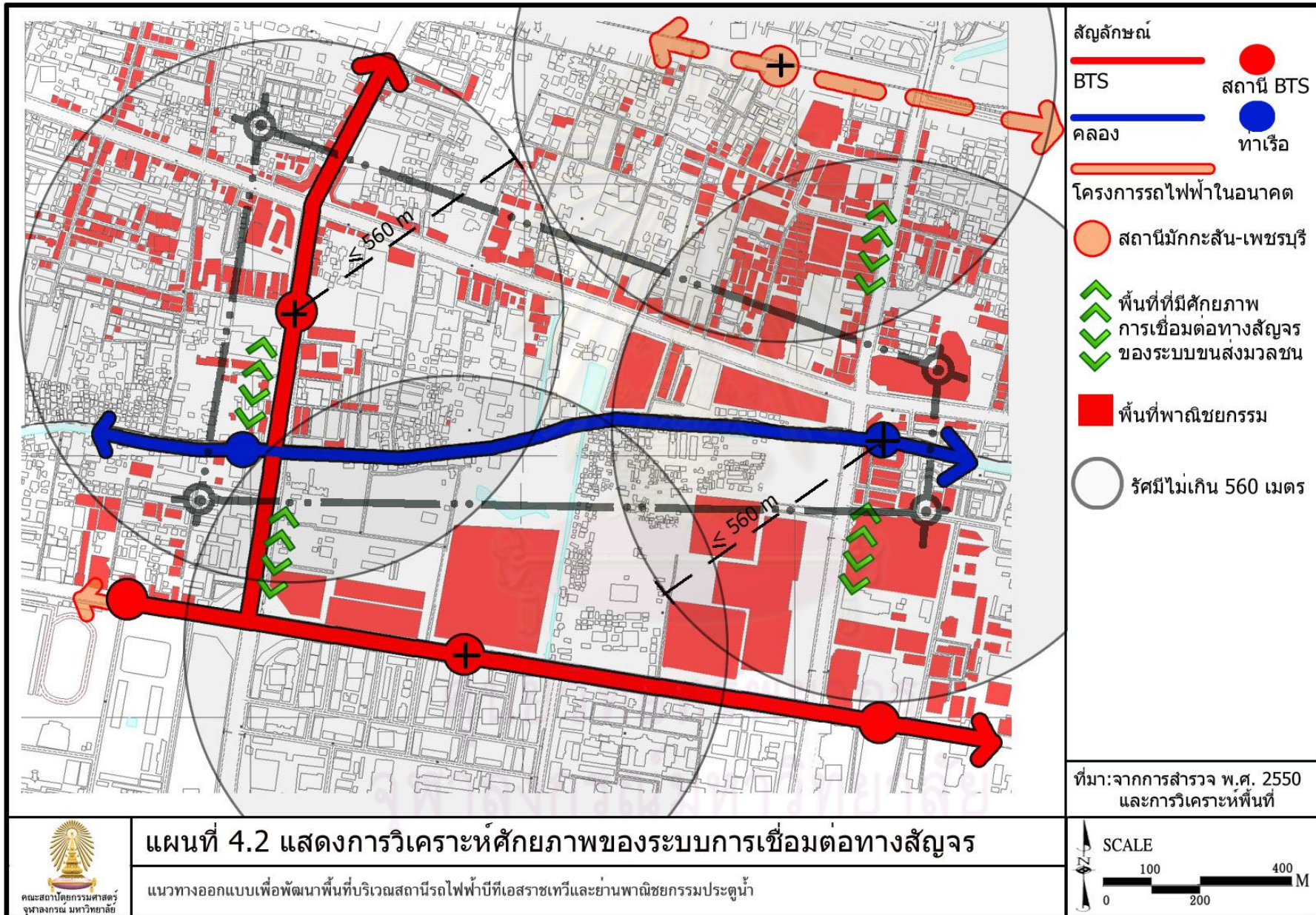
4.2.2 ปัญหาและศักยภาพของการใช้ประโยชน์พื้นที่

แสดงถึงลักษณะกิจกรรมทั้งในอาคารและที่ว่าง โดยจากการศึกษาการใช้ประโยชน์พื้นที่ในอดีตที่ผ่านมาจะเห็นถึงความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนบริเวณเส้นทางสัญจรหลัก แต่บริเวณด้านในกลุ่มอาคาร(Block) หรือริมคลองแสนแสบที่เป็นพื้นที่พักอาศัย วัด และวัง ไม่มีการเปลี่ยนแปลง โดยจากการศึกษาสามารถแบ่งการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์พื้นที่ได้เป็น 3 ประเภท คือ

1) พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรม ประกอบด้วย การค้า สำนักงาน และบริการ จากการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนระบบรางทำให้พื้นที่ศึกษามีศักยภาพการเข้าถึงที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมของโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์ บริเวณโซนแพร์ชัน ส่งผลให้พื้นที่ย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ แยกราชประสงค์ และโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์มีความสัมพันธ์กัน ช่วยเพิ่มศักยภาพของกิจกรรมพาณิชยกรรมให้กับพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ และจากการวิเคราะห์เกี่ยวกับพื้นที่พาณิชยกรรมพบว่า โครงการประเภทพาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นใหม่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำและบริเวณแยกราชประสงค์ ในขณะที่พื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณถนนเพชรบุรีและบริเวณสถานี บีทีเอสราชเทวี ไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือการพัฒนาใหม่ที่ดึงดูดให้มีการเข้าใช้พื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาสภาพเสื่อมโทรมของกลุ่มอาคารพาณิชยกรรมบริเวณถนนเพชรบุรีและบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีตามมา(ภาพที่ 4.2)

2) พื้นที่ประเภทพักอาศัย จากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางทำให้พื้นที่ศึกษามีศักยภาพการเข้าถึงและเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นเพิ่มขึ้น ประกอบกับใกล้พื้นที่พาณิชยกรรมที่หนาแน่นและมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย ทำให้เอื้อต่อการพัฒนาที่พักอาศัย โดยตอบสนองคนที่ต้องการความสะดวกสบายของการใช้ชีวิตในเมือง และใกล้แหล่งงาน ซึ่งการพัฒนาใหม่มักเกิดขึ้นในบริเวณที่มีการเข้าถึงที่







บริเวณท่าเรือสะพานหัวช้าง



บริเวณท่าเรือสะพานเฉลิมโลก (ท่าเรือประตูน้ำ)



บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี



ภาพที่ 4.1 แสดงสภาพพื้นที่บริเวณท่าเรือและสถานีบีทีเอส

สะดวก คือ แนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ในขณะที่พื้นที่ที่เข้าถึงไม่สะดวก เช่น ชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบจะไม่เกิดการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงใหม่ เนื่องจากมีการเข้าถึงที่ลำบากจึงเป็นปัจจัยหนึ่งในการเกิดชุมชนพักอาศัยรุกล้ำพื้นที่ กลายเป็นชุมชนแออัดในที่สุด ทำให้เกิดปัญหาคุณภาพชีวิตการอยู่อาศัยตามมา(ภาพที่ 4.3)

3) พื้นที่ประเภทอื่น ประกอบด้วย สถานที่ราชการ สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรม และสถานศึกษา เป็นส่วนประกอบส่งเสริมกิจกรรมข้างต้น เช่น เป็นพื้นที่สาธารณะ เป็นสถานที่ประกอบกิจกรรมทางศาสนา สถานที่พบปะของชุมชน

จากแผนที่ 4.3 แสดงให้เห็นถึงปัญหาของการใช้ประโยชน์พื้นที่ คือ เกิดการกระจุกตัวของการพัฒนาใหม่ในพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมบริเวณถนน ราชประสงค์ และพระรามที่ 1 ประกอบกับไม่เกิดโครงการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมใหม่เพื่อดึงดูดให้คนเข้ามาใช้พื้นที่ในบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และถนนเพชรบุรี ทำให้ย่านพาณิชยกรรมในบริเวณนั้นเสื่อมโทรมลง จนกระทั่งเริ่มเปลี่ยนแปลงและพัฒนาเป็นอาคารพักอาศัย ในขณะที่เดียวกันพื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาใหม่ ประกอบกับการเข้าถึงที่ไม่ดีทำให้เกิดชุมชนแออัดและสภาพเสื่อมโทรม

จากแผนที่ 4.4 แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของการใช้ประโยชน์พื้นที่ คือ มีอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่สอดคล้องกับการพัฒนาให้เป็นไปตามแนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม ประกอบกับย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ เป็นย่านที่มีพื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่น และการขยายตัวต่อเนื่องของย่านพาณิชยกรรมข้างเคียง เช่น เซ็นทรัลเวิลด์ มักกะสันคอมเพล็กซ์ ทำให้พื้นที่บริเวณถนนราชประสงค์และราชปรารภ มีศักยภาพสูงในการพัฒนาพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมให้ต่อเนื่องกัน

4.2.3 ปัญหาและศักยภาพของสัดส่วนสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง

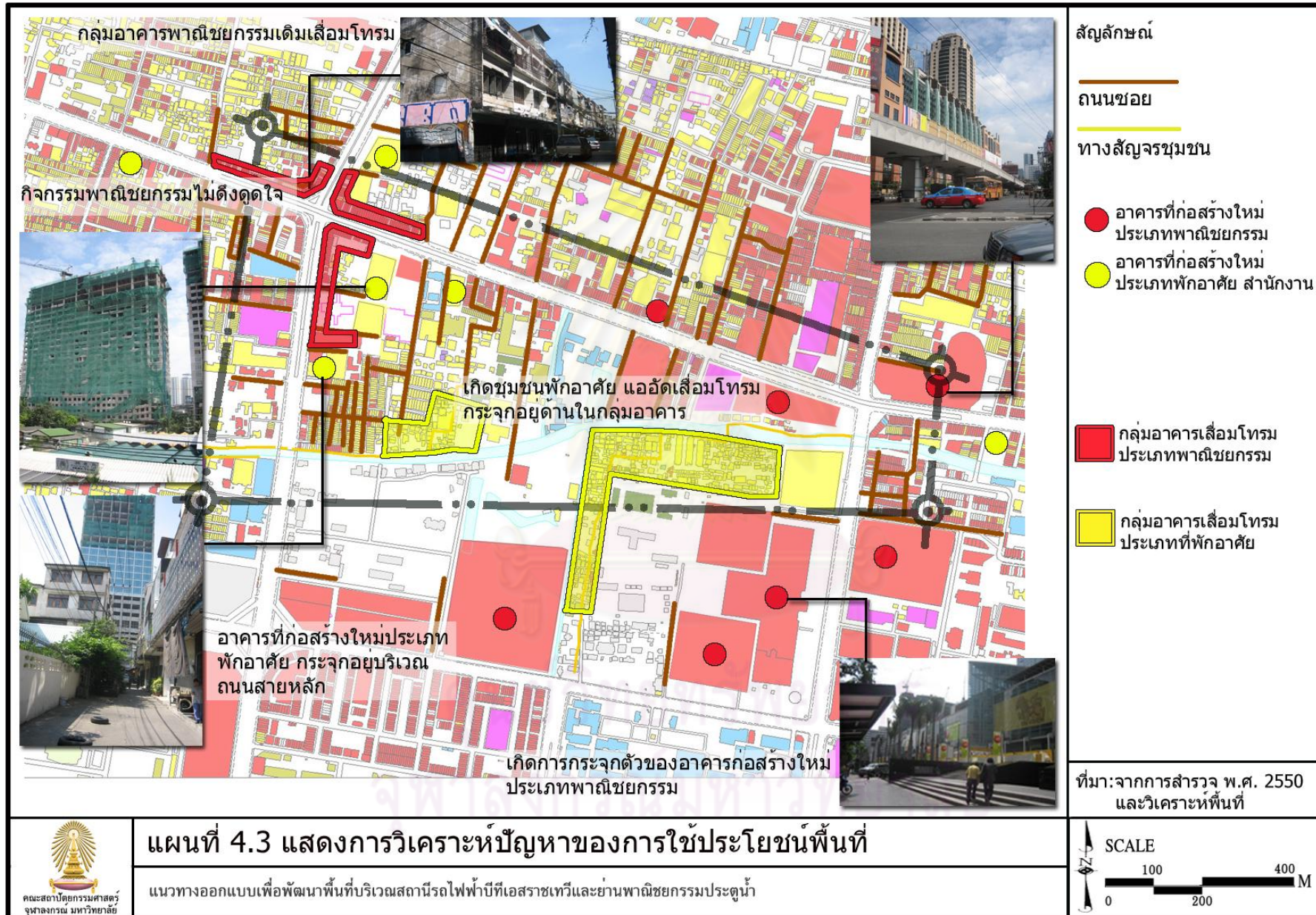
แสดงถึงความสัมพันธ์ของขนาด ความสูง อาคารและที่ว่าง โดยจากการศึกษาสัดส่วนสิ่งก่อสร้างและที่ว่างในอดีตที่ผ่านมาจะเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างมากบริเวณริมถนนหลัก เช่น ริมถนนราชประสงค์ พระรามที่ 1 ส่วนบริเวณถนนซอยหรือในกลุ่มอาคารริมคลองแสนแสบไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงมากนัก

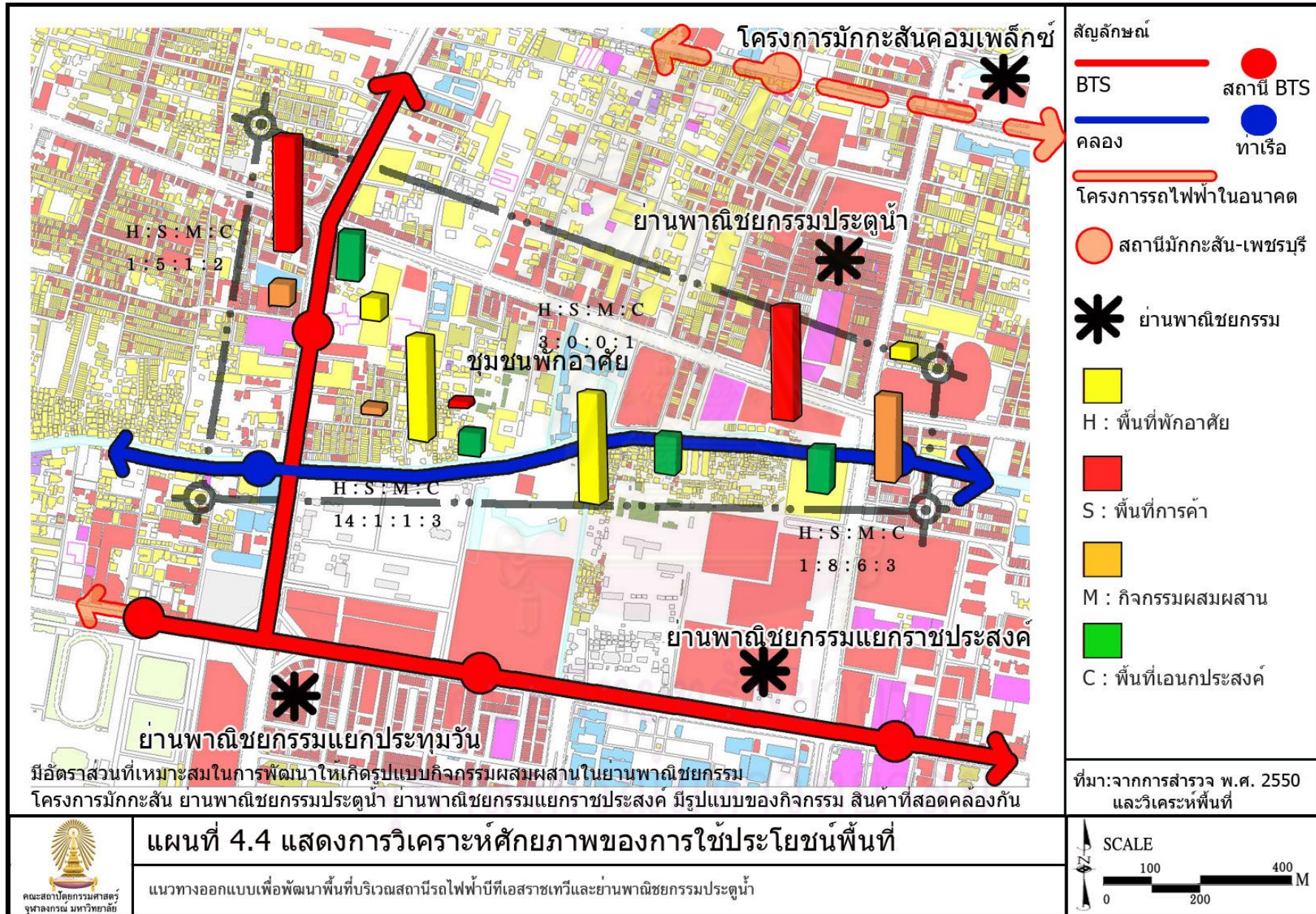
จากการวิเคราะห์พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ การอยู่ร่วมกันของอาคารสูงกับชุมชนพักอาศัย ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตการพักอาศัยของชุมชนอย่างยิ่ง เช่น ปัญหามลภาวะทั้งฝุ่นละออง สิ่งของที่จะตกใส่ รวมถึงการระบายอากาศ เนื่องจากอาคารสูงส่วนใหญ่มักจะออกแบบส่วนดูแลรักษา เช่น ห้องเครื่อง ที่ทิ้งขยะ ลานจอดรถไว้บริเวณที่พักอาศัย และการกระจุกตัวของกลุ่มอาคารขนาดเล็กบริเวณริมคลองแสนแสบ ประกอบกับการเข้าถึงที่ไม่มีประสิทธิภาพ การจัดการพื้นที่ว่างที่ไม่ดี เช่น ระเบียงลอยร่น อาคาร การกำหนดพื้นที่โล่งว่าง (O.S.R.) ต่างๆ ทำให้เกิดเป็นชุมชนแออัดขึ้น

ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า พื้นที่ว่างทั้งหมดทั้งที่มีการครอบครองหรือปล่อยทิ้งร้างยังมีอยู่พอสมควร แต่ยังไม่มีการจัดการให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างเพื่อตอบสนองการพักอาศัยของชุมชนได้เต็มที่ เช่น การรวมกลุ่มที่ว่างให้มีการใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย การเพิ่มการเข้าถึงที่ว่างเพื่อใช้ประโยชน์ในเชิงสาธารณะ นอกจากนี้ อัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่อาคาร (F.A.R.) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 1:10 ยังสามารถเพิ่มความสูงของอาคารเพื่อเพิ่มพื้นที่ว่างได้อีกด้วย

จากแผนที่ 4.5 แสดงให้เห็นถึงปัญหาของสัดส่วนสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง คือ อาคารที่มีความสูงและขนาดแตกต่างกันมาก (ภาพที่ 4.4) ส่งผลให้เกิดปัญหาคุณภาพชีวิตของกลุ่มอาคารที่เล็กกว่าที่รวมตัวอยู่บริเวณริมคลอง แสนแสบจนกลายเป็นชุมชนแออัด เกิดที่ว่างทิ้งร้าง (ภาพที่ 4.5) ซึ่งปัญหาเหล่านี้จะสัมพันธ์กับการสัญจรและการเข้าถึงซึ่งคล้ายกับปัญหาในด้านอื่นๆ

จากแผนที่ 4.6 แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของสัดส่วนสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง คือ พื้นที่ว่างที่มีการครอบครองหรือปล่อยทิ้งร้างยังมีอยู่พอสมควร แต่ยังไม่มีการจัดการเพื่อสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ในเชิงสาธารณะอย่างทั่วถึง เพื่อตอบสนองการพักอาศัยของชุมชนโดยรอบ





แผนที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพของการใช้ประโยชน์พื้นที่

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ

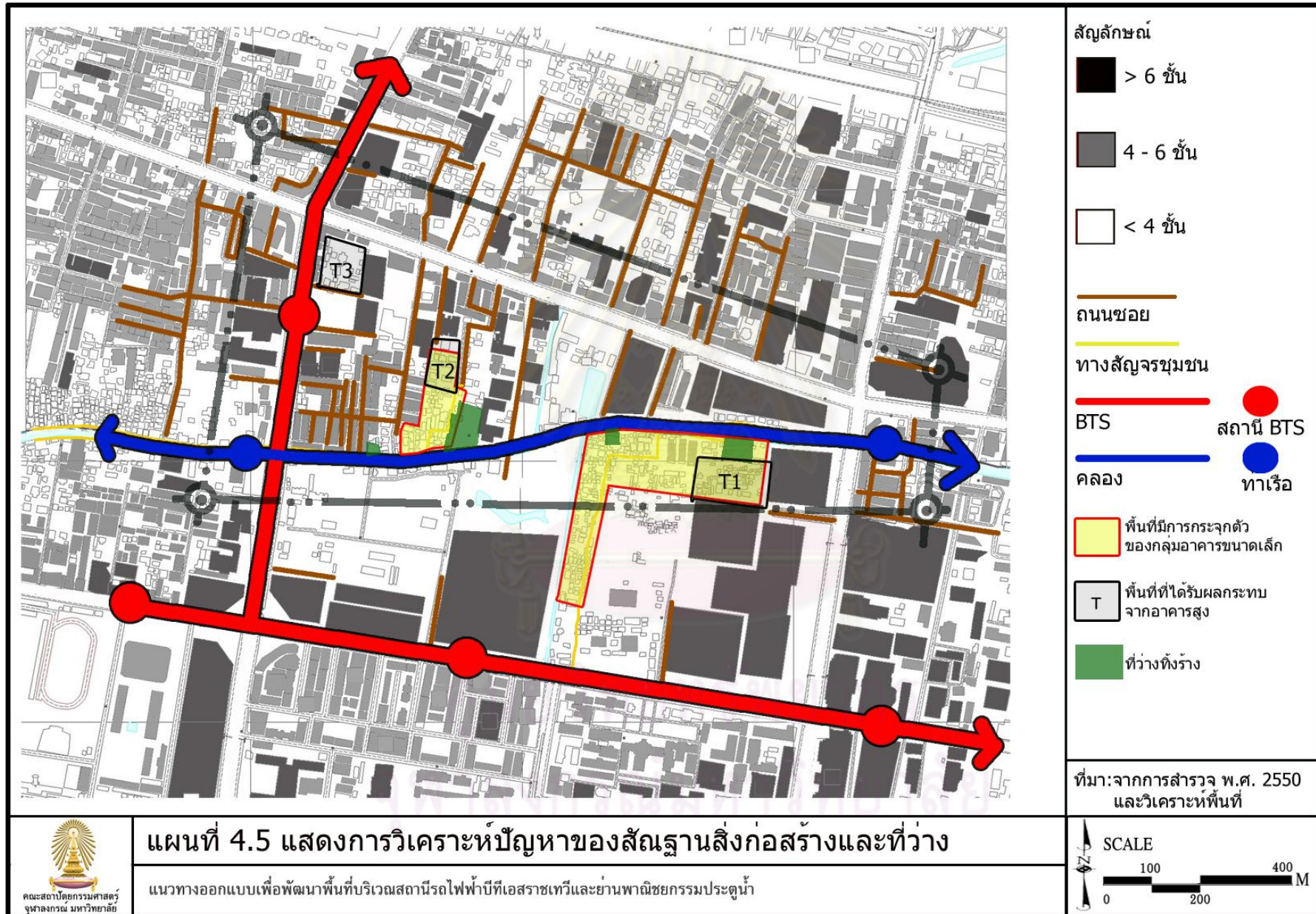




ภาพที่ 4.2 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีการพัฒนาและไม่พัฒนา



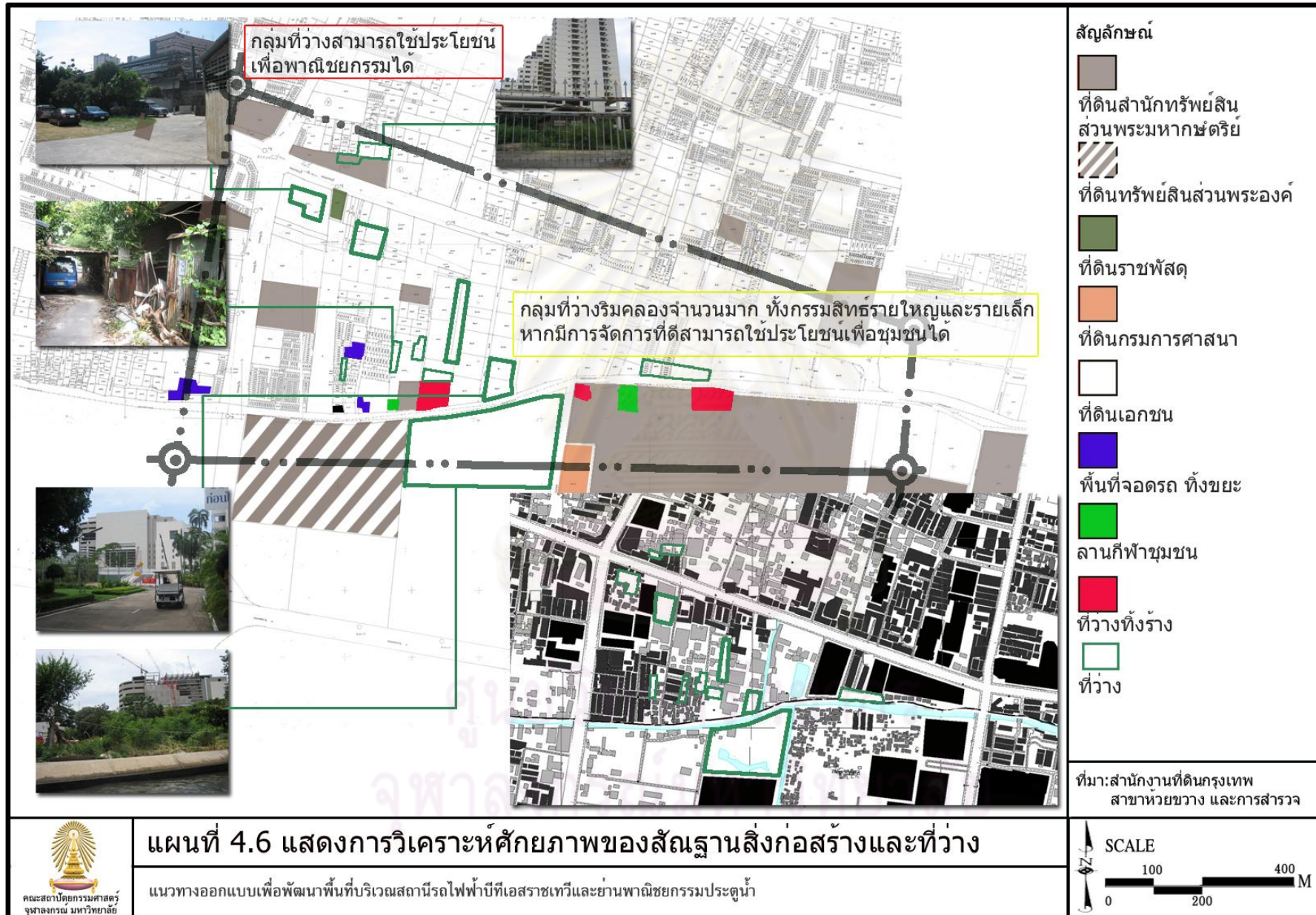
ภาพที่ 4.3 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่พักอาศัยที่มีการพัฒนาและไม่พัฒนา



แผนที่ 4.5 แสดงการวิเคราะห์ปัญหาของสัญญาณสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ





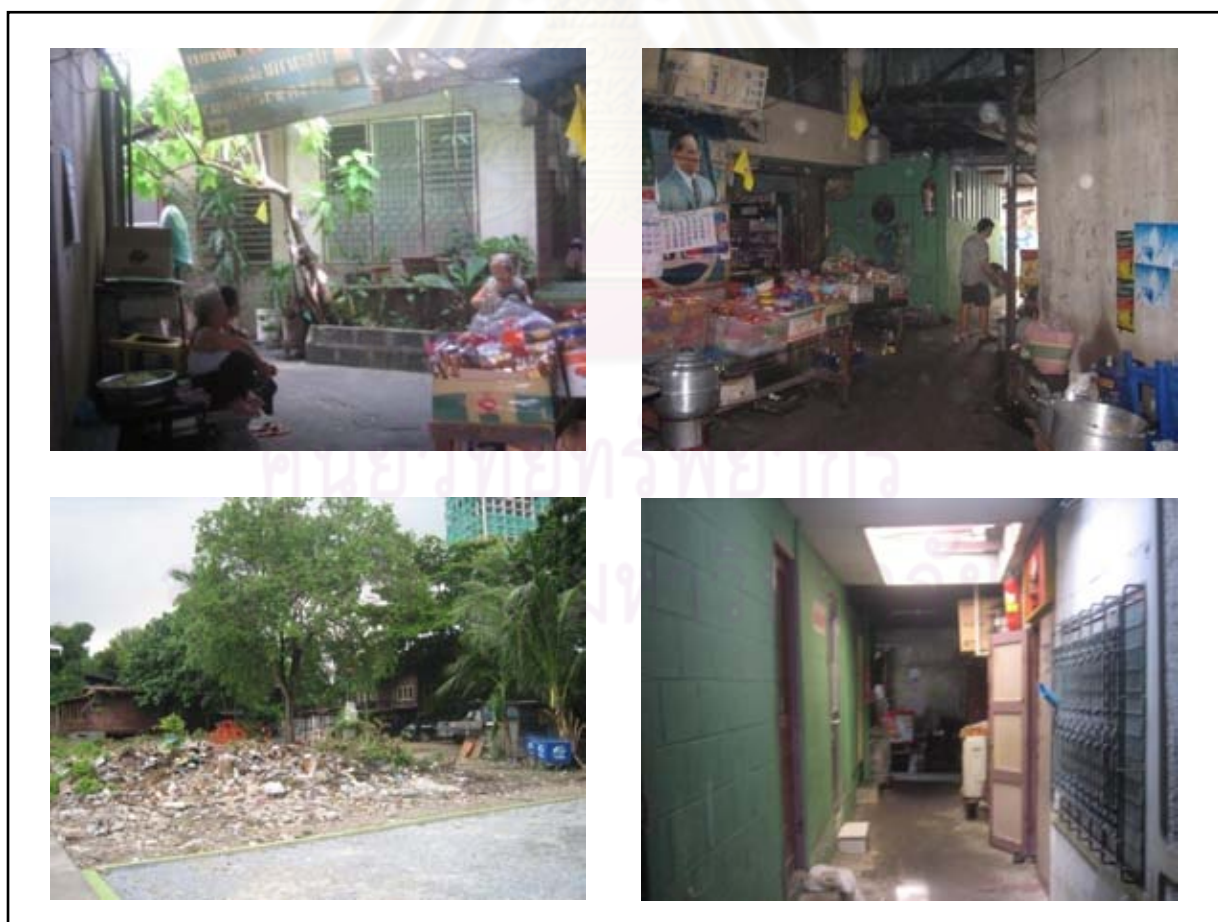
แผนที่ 4.6 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพของสัณฐานสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ





ภาพที่ 4.4 แสดงปัญหาและความแตกต่างของอาคารสูงกับกลุ่มอาคารขนาดเล็ก



ภาพที่ 4.5 แสดงสภาพภายในของกลุ่มอาคารขนาดเล็กที่แออัด รถดับเพลิงเข้าไม่ถึง ที่วางทิ้งร้าง และเสื่อบนโคม

4.2.4 การประเมินแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต

จากการศึกษาข้อมูลด้านต่างๆ รวมถึงวิเคราะห์ปัญหา และศักยภาพของพื้นที่ศึกษา จะสามารถประเมินแนวโน้มการพัฒนาได้ โดยสัมพันธ์กับลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่ได้ศึกษาในบทที่ 3 ซึ่งจะแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ประเด็นดังนี้

1) การสัญจรและการเชื่อมต่อกิจกรรม จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พบว่า รถไฟฟ้าบีทีเอสเริ่มมีอิทธิพลกับลักษณะการสัญจรของกลุ่มพาณิชยกรรมในบริเวณถนนพระรามที่ 1 เกิดรูปแบบของลานโล่งยกระดับ และทางเดินยกระดับ ซึ่งส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อของกิจกรรมพาณิชยกรรมในบริเวณนั้น และจากศักยภาพด้านพาณิชยกรรมบริเวณถนนราชประสงค์ถึงมักกะสันที่มีกิจกรรมที่ต่อเนื่องกัน ประกอบกับมีระบบรถไฟฟ้ารองรับทั้งแนวถนนพระรามที่ 1 และแนวถนนศรีอยุธยา ทำให้แนวโน้มการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อกิจกรรมบริเวณย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำเป็นไปได้สูง

2) การใช้ประโยชน์พื้นที่ จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พบว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมจะกระจุกตัวอยู่บริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงที่ดี ซึ่งจะตรงข้ามกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ประเภทพักอาศัย คือจะกระจุกตัวอยู่บริเวณที่มีการเข้าถึงไม่ดี ประกอบกับศักยภาพบริเวณถนนราชประสงค์และถนนราชปรารภมีกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมที่ต่อเนื่องกัน ทำให้แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมในบริเวณย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำมีประสิทธิภาพมากขึ้น และจากการศึกษาโครงการในอนาคตพบว่า อัตราการเกิดของโครงการพักอาศัยมีมากและกระจายอยู่บริเวณแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ดังนั้นจะประเมินแนวโน้มการพัฒนาในอนาคตได้ว่า ถ้าไม่เพิ่มการเข้าถึงเข้าสู่ภายในกลุ่มอาคาร โอกาสที่พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมใหม่จะขยายตัวกระจุกอยู่ตามแนวถนนราชประสงค์ ราชปรารภ และบริเวณย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำจะมีสูง และพื้นที่ประเภทพักอาศัยใหม่จะขยายตัวกระจุกอยู่ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสจะมีสูงเช่นกัน ซึ่งยังคงทำให้เกิดปัญหาการกระจุกตัวของการพัฒนาในลักษณะเดิม

3) สัดส่วนสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พบว่า สัดส่วนสิ่งก่อสร้างที่มีขนาดใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงที่ดี ซึ่งจะตรงข้ามกับสัดส่วนสิ่งก่อสร้างที่มีขนาดเล็ก คือจะกระจุกตัวอยู่บริเวณที่มีการเข้าถึงไม่ดี ซึ่งก่อให้เกิดสภาพปัญหาตามที่กล่าวไว้ในหัวข้อที่ 4.2.3 และจากการศึกษาโครงการในอนาคตพบว่า ไม่ว่าจะเป็นการขยายระบบรถไฟฟ้าหรือโครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมแยกราชประสงค์ มักกะสัน สร้างให้เกิดประสิทธิภาพการเข้าถึงในตำแหน่งเดิมทั้งสิ้น ดังนั้นจะประเมินแนวโน้มการพัฒนาในอนาคตได้ว่า ถ้าไม่เปลี่ยนทิศทางการเข้าถึงสู่ภายในกลุ่มอาคาร โอกาสที่สัดส่วนสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณที่มีการเข้าถึงที่ดีและสัดส่วนสิ่งก่อสร้างขนาดเล็กจะกระจุกตัวอยู่บริเวณที่มีการเข้าถึงไม่ดี จะยังคงเป็นอยู่ต่อไป

จากการศึกษาสภาพปัญหา ศักยภาพ จนถึงแนวโน้มการพัฒนา พบว่า การเข้าถึงและการเชื่อมต่อการสัญจรมีผลอย่างยิ่งต่อการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา คือ สามารถบ่งชี้ตำแหน่งของกลุ่มการพัฒนาใหม่ประเภทการใช้ประโยชน์พื้นที่ ขนาดของสัดส่วนทั้งสิ่งก่อสร้างและที่ว่าง และความสัมพันธ์กับปัญหาต่างๆ เช่น ความแตกต่างของสัดส่วนสิ่งก่อสร้าง การเกิดชุมชนแออัด การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างที่ไม่เต็มศักยภาพ ความเสื่อมโทรมของกิจกรรมพาณิชยกรรมบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี เหล่านี้จะสังเกตได้จากประสิทธิภาพการเข้าถึง คือ ในบริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงดีจะเป็นพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของการพัฒนา มีขนาดอาคาร

ขนาดใหญ่ มีการพัฒนาที่ว่างอย่างมีประสิทธิภาพ และส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรม ตรงข้ามกับบริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงไม่ดีจะไม่มีการพัฒนาใหม่ ๆ มีขนาดอาคารที่เล็ก ไม่มีการพัฒนาพื้นที่ว่างอย่างมีประสิทธิภาพ โดยขอบเขตของความแตกต่างทั้งสองรูปแบบจะขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพการเชื่อมต่อของการสัญจร ถ้ามีการเชื่อมต่อการสัญจรที่ดีก็จะสามารถกระจายการพัฒนาได้ ดังนั้นการกำหนดแนวนโยบายพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม จะต้องใช้ประโยชน์จากการเข้าถึงและการเชื่อมต่อการสัญจรเป็นเครื่องมือหลัก เพื่อสร้างให้เกิดรูปแบบการแก้ปัญหาให้กับพื้นที่ พร้อมทั้งส่งเสริมศักยภาพที่มีอยู่ด้วย

4.3 การกำหนดแนวนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม

จากการวิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการพัฒนาข้างต้น สามารถกำหนดแนวนโยบาย การพัฒนาในภาพรวมได้ 4 ประเด็น คือ

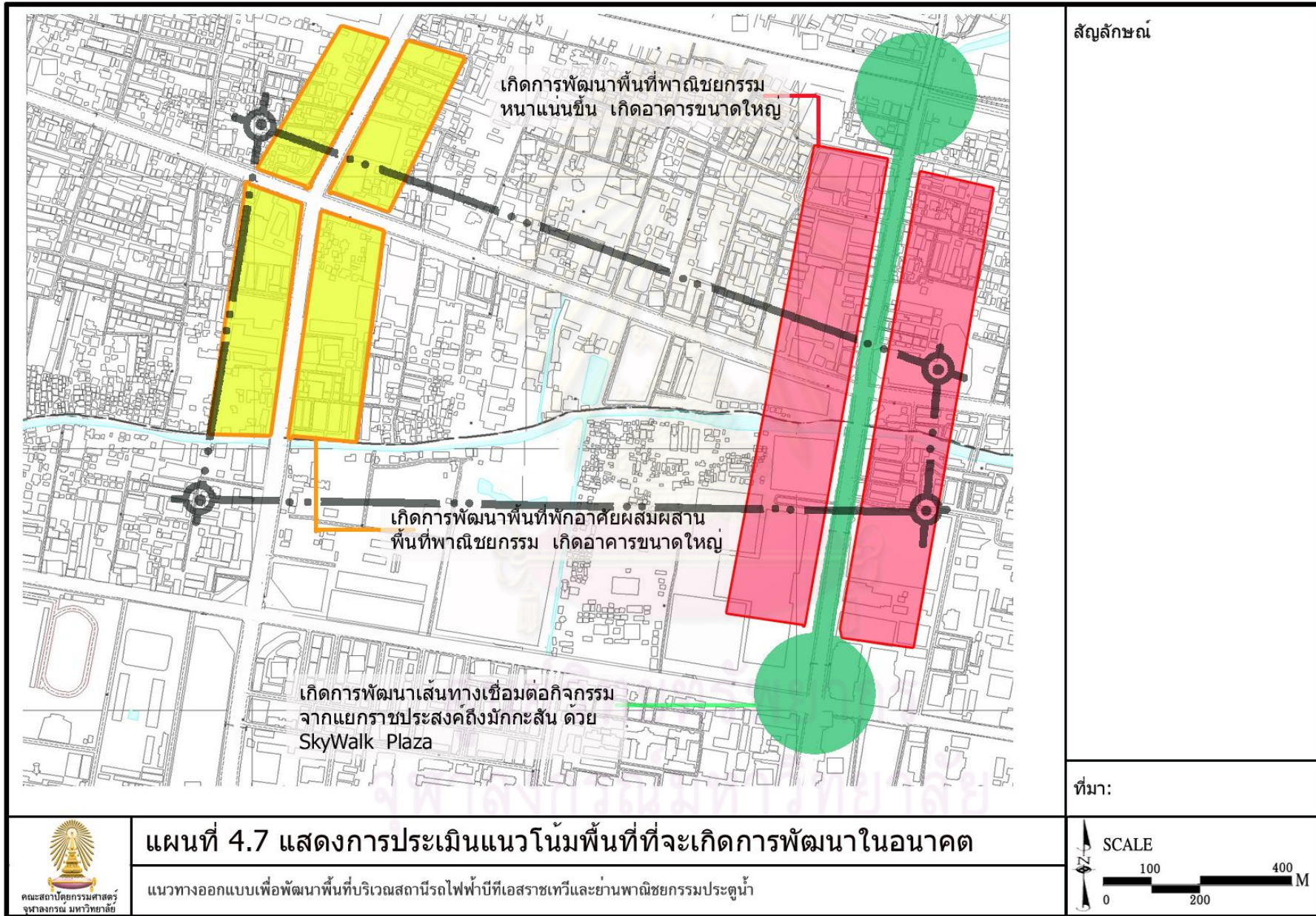
4.3.1 เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงและความหนาแน่นของการพัฒนา ในบริเวณสถานี บีทีเอส ราชเทวี และบริเวณริมคลองแสนแสบ เพื่อให้เกิดความสมดุลในการพัฒนาพื้นที่ ขจัดอุปสรรคของการขยายการพัฒนา และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาใหม่ ๆ ตามมา ทั้งนี้จะช่วยแก้ปัญหาการกระจุกตัวของการพัฒนาบริเวณริมถนนสายหลักที่มีการเข้าถึงดีกว่าบริเวณริมคลองแสนแสบ สร้างแรงจูงใจในการใช้พื้นที่ด้านในกลุ่มอาคาร แก้ปัญหาชุมชนแออัด การใช้พื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเชื่อมต่อกิจกรรมสู่บริเวณโดยรอบ และส่งเสริมศักยภาพของการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างทิ้งร้างด้วย

4.3.2 สร้างความแตกต่างของกลุ่มกิจกรรมพาณิชยกรรมบริเวณ สถานีบีทีเอส ราชเทวี และบริเวณริมถนนเพชรบุรี ให้รองรับชุมชนพักอาศัยโดยรอบ เพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขันกันเองของกิจกรรมการค้า ทั้งนี้จะช่วยแก้ปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี โดยสร้างแรงจูงใจในการใช้พื้นที่ด้วยกิจกรรมที่ตอบสนองชีวิตประจำวันของคนที่พักอาศัยในบริเวณโดยรอบ และช่วยส่งเสริมให้พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมมีความหลากหลายตอบสนองความต้องการได้ทั่วถึง

4.3.3 สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าบริเวณถนนราชประสงค์ – มักกะสัน เพื่อสร้างแรงจูงใจในการเข้าใช้พื้นที่ โดยไม่แข่งขันหรือขัดแย้งกับโครงการใหม่ในอนาคต เช่น โครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์ที่กำลังจะเกิดขึ้น พร้อมทั้งส่งเสริมการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนระบบรางให้มีประสิทธิภาพในการเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำ

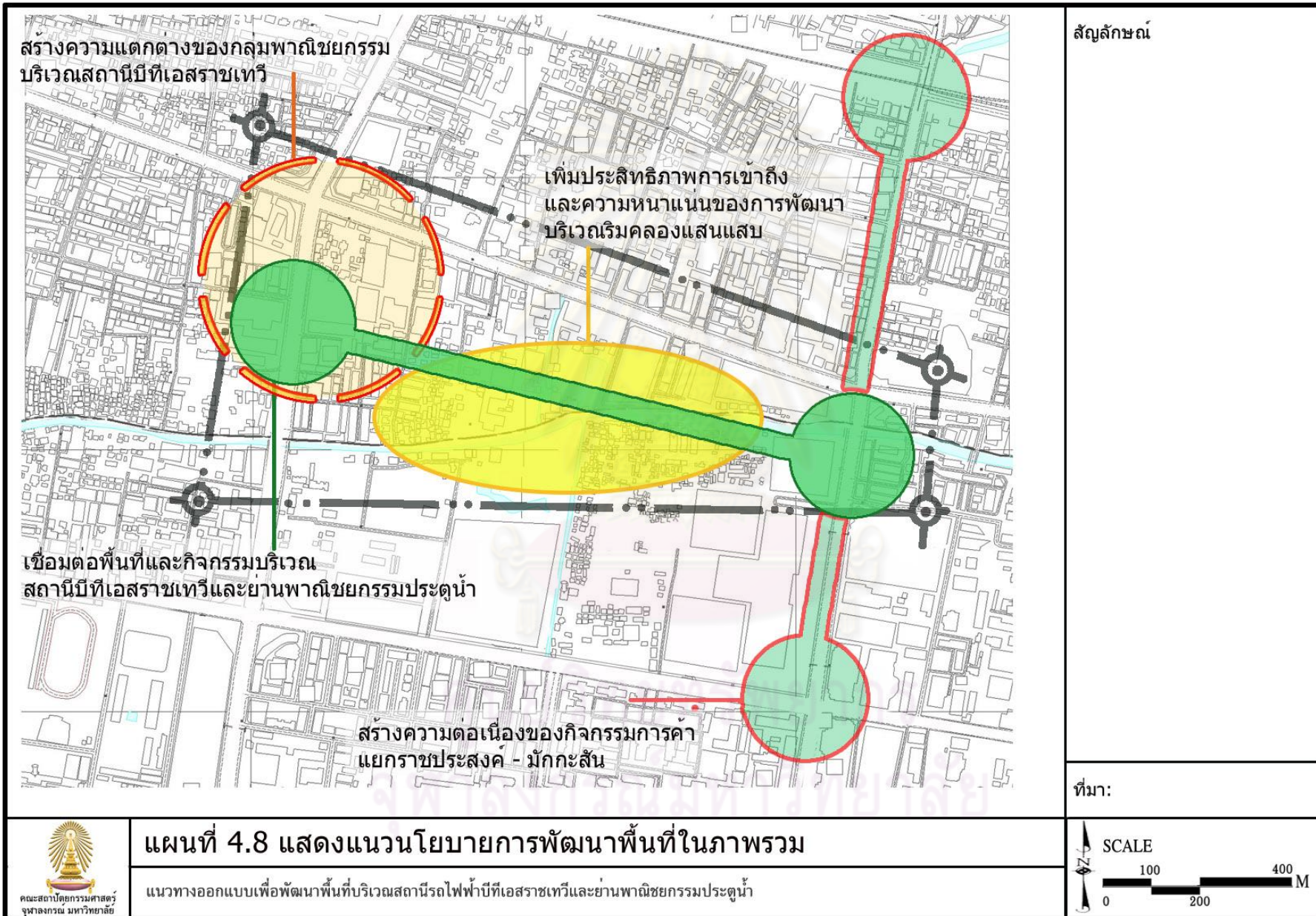
4.3.4 เชื่อมพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ ด้วยการสัญจรทางเท้า และจักรยาน เพื่อเป็นแรงจูงใจให้เกิดการพัฒนาใหม่ที่ สอดคล้องกัน และกระจาย การพัฒนาให้มีความสมดุลระหว่างบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ โดยมีรถไฟฟ้าบีทีเอสและคลองเป็นแกนหลักของการสัญจรเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่น ๆ ทั้งนี้จะช่วยแก้ปัญหาความไม่สอดคล้องกันของการพัฒนาใหม่ เพิ่มความหลากหลายของกิจกรรม สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีด้วยการเดินแทนการใช้รถยนต์

ทั้งนี้แนวนโยบายที่กำหนดไว้ข้างต้น เป็นการกำหนดกรอบการพัฒนาในภาพรวม ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหา และส่งเสริมศักยภาพได้อย่างครอบคลุม แต่การนำมาใช้ในการออกแบบจะต้องมีเครื่องมือช่วยในการกำหนดรายละเอียดต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักทฤษฎีที่ศึกษาไว้ในบทที่ 2



แผนที่ 4.7 แสดงการประเมินแนวโน้มพื้นที่ที่จะเกิดการพัฒนาในอนาคต

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ



4.4.2 เครื่องมือในการกำหนดรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่

เครื่องมือที่จะใช้ในการกำหนดรายละเอียดการพัฒนา คือ แนวคิดทฤษฎีหรือมาตรฐานในการพัฒนาเมืองที่นำมาประยุกต์ใช้เพื่อกำหนดรูปแบบของการพัฒนา ให้สอดคล้องกับแนวความคิดหลักข้างต้น ได้แก่

1) จะต้องเข้าใจบทบาทของพื้นที่ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อกำหนดความต้องการพื้นฐานของคนในพื้นที่และคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ และกำหนดรูปแบบของกิจกรรม เพื่อกำหนดตำแหน่งพื้นที่การใช้ประโยชน์ และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการได้ตามกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลายโดยที่ขอบเขตรองรับไม่ขยายจนเกินระยะที่เหมาะสม และสอดคล้องกับการใช้ชีวิตในเมือง โดยการใช้แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม(Commercial Mixed-Use)

2) จะต้องกำหนดขอบเขตของระยะเดินสบาย คือ ไม่เกิน 560 เมตร เพื่อให้สอดคล้องกับแผนนโยบาย และแนวความคิดในการใช้การเดินทางเป็นวิธีการสัญจรหลักของพื้นที่ โดยใช้แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพของการเดินเท้า ซึ่งได้กำหนดไว้ใน บทที่ 2(2.2.2 คุณภาพของการสัญจรทางเท้า)

3) จะต้องกำหนดสัดส่วนของกิจกรรมตามบทบาทของพื้นที่ และสร้างให้เกิดเมืองที่กระชับ มีการบริหารจัดการที่วางให้มีการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า โดยใช้ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับเมือง กระชับ(Compact City)

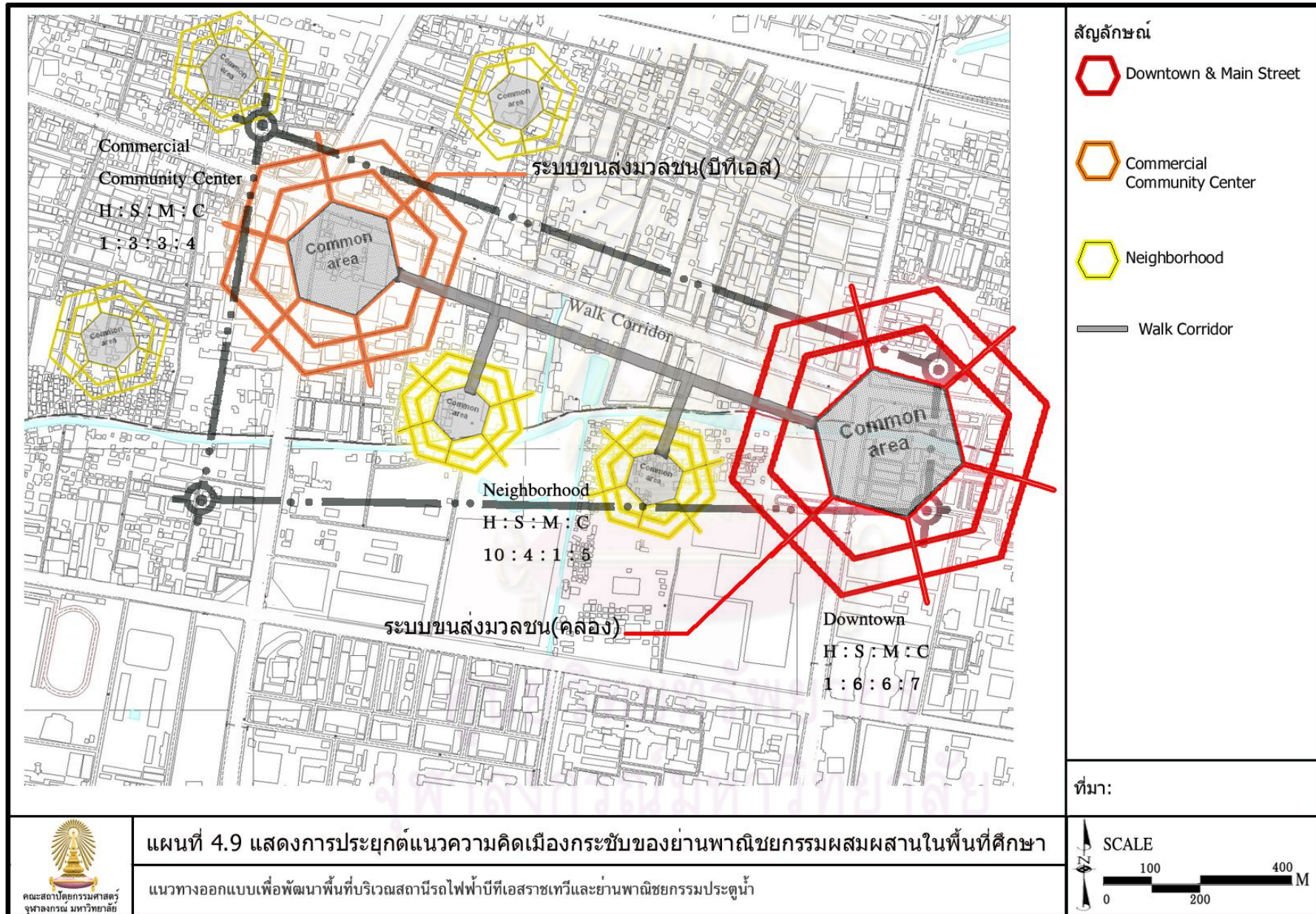
จากแผนที่ 4.9 เป็นการกำหนดโครงสร้างของการพัฒนาตามเครื่องมือข้างต้นในพื้นที่ศึกษา โดยจะเห็นจากการกำหนดบทบาทของพื้นที่ระดับชุมชน(รายละเอียด 4.1.2) รูปแบบและสัดส่วนของกิจกรรม การเชื่อมต่อการสัญจร เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ที่เหมาะสม คือ

1) ย่านพาณิชยกรรมระดับ บเมือง(Downtown and Main Street) หรือ ย่านประตูน้ำ มีรูปแบบกิจกรรมประเภท ศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า สำนักงาน โรงแรม เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ รวมถึง Plaza สถานีระบบขนส่งมวลชน อาคารจอดรถ โดยมีสัดส่วนตามประเภท ที่พักอาศัย : การค้า : กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างสาธารณะ = 1 : 6 : 6 : 7

2) ย่านชุมชน(Neighborhood) หรือ ย่านชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบ มีรูปแบบกิจกรรมประเภท บ้านพักอาศัย อพาร์ทเมนท์ คอนโดมิเนียม ร้านค้าและร้านบริการขนาดเล็ก สำนักงานหรือ Home office ลานสาธารณะ ลานกีฬา ลานจอดรถ โดยมีสัดส่วนตามประเภท ที่พักอาศัย : การค้า : กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างสาธารณะ = 10 : 4 : 1 : 5

3) ศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน(Community Commercial Center) หรือ บริเวณสถานี บีทีเอสราชเทวี มีรูปแบบกิจกรรมประเภท ร้านค้า สำนักงาน โรงแรม คอนโดมิเนียม เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ Plaza ลานสาธารณะ ลานจอดรถ โดยมีสัดส่วนตามประเภท ที่พักอาศัย : การค้า : กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างสาธารณะ = 1 : 3 : 3 : 4

โดยทั้ง 3 ส่วน เชื่อมต่อกันด้วยส่วนที่เรียกว่าทางสัญจรเชื่อมกิจกรรม(Corridor) ที่ใช้การเดินทางเป็นหลัก เชื่อมเข้าสู่ที่ว่างสาธารณะในแต่ละกลุ่มพื้นที่แล้วกระจายออกสู่ส่วนกิจกรรมต่างๆสำหรับกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ โดยมีเส้นทางรองเชื่อมต่อกิจกรรมสำหรับผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่และสร้างความเป็นส่วนตัว และแต่ละกลุ่มพื้นที่จะอยู่ในระยะเดินสบาย ซึ่งความยาวของระยะทางจะขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของแต่ละบริเวณ



4.4.3 ปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงในการประยุกต์ใช้แนวคิดเมืองกระชับในย่านพาณิชย์กรรมแบบผสมผสานในพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากพื้นที่ศึกษามีสภาพแวดล้อมของความเป็นชุมชนเมืองอยู่เดิมรวมถึงมีสถานที่สำคัญตั้งอยู่ โดยจากแนวคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานในย่านพาณิชย์กรรม (Commercial Mixed-use) แนวคิดเมืองกระชับ (Compact City) และคุณภาพของการสัญจรทางเท้าที่ดี นำมาประยุกต์ ใช้กับพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 4.9) จะต้องคำนึงถึงสภาพพื้นที่เพื่อทำให้เกิดความสอดคล้องกัน ดังนี้

1) นโยบายของการพัฒนาในภาพรวม จะต้องสอดคล้องกับนโยบายการแก้ปัญหาของพื้นที่ เช่น ทางสัญจรและการเข้าถึงจะต้องมีทิศทางเข้าสู่ด้านในกลุ่มอาคาร ย่านพาณิชย์กรรมระดับ เมืองจะต้องมีลานเอนกประสงค์ที่ใช้รองรับระบบขนส่งมวลชนและมีทางสัญจรเชื่อมต่อระหว่างมักกะสันกับแยกราชประสงค์

2) สภาพทางสัญจรเดิม จากแนวคิดเมืองกระชับในย่านพาณิชย์กรรมแบบผสมผสาน ได้กำหนดทางสัญจรหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมกับหน่วยอื่นๆ และให้เข้าสู่ที่ว่างเอนกประสงค์ก่อนเข้าสู่พื้นที่ใช้ประโยชน์ แต่มีเส้นทางสัญจรรองเป็นทางเลือกให้เข้าสู่พื้นที่ใช้ประโยชน์ได้โดยตรง เมื่อพิจารณาพร้อมกับนโยบายของการพัฒนาและสภาพทางสัญจรเดิมแล้ว เส้นทางสัญจรหลักจะต้องมีทิศทางเข้าสู่ด้านในกลุ่มอาคารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงและกระตุ้นให้เกิดการพัฒนา โดยเส้นทางที่กำหนดขึ้นจะต้องสร้างความสอดคล้องกับทางสัญจรเดิม เช่น ขยายทางสัญจรเดิม หรือเชื่อมต่อทางสัญจรเดิมกับทางสัญจรใหม่ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้ทำลายโครงสร้างของเมืองที่ค่อยๆ พัฒนาเปลี่ยนแปลงมาแต่อดีต

3) อัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่เดิม จะต้องมียัตราส่วนที่ใกล้เคียงหรือความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอในการพัฒนาให้เกิดบทบาทของพื้นที่ตามที่ได้กำหนดไว้ในแนวคิดเมืองกระชับในย่านพาณิชย์กรรมแบบผสมผสาน

4) ที่ว่างที่สามารถพัฒนาได้ โดยได้มาจากที่ว่างทิ้งร้างหรือที่ใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่าต่างๆรวมกับอาคารเสื่อมโทรมและอาคารที่ควรปรับปรุง ซึ่งการพัฒนาใหม่ให้สอดคล้องกับแนวคิดนั้นจะต้องใช้พื้นที่เหล่านี้เป็นหลัก

5) สถานที่สำคัญ เนื่องจากพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยพื้นที่สำคัญทั้งทางประวัติศาสตร์และสังคมมากมาย เช่น วัดสระปทุม วัดประทุมวนารามฯ สถานทูตอินโดนีเซีย ซึ่งจำเป็นต้องคงคุณค่าและความสำคัญของสถานที่เหล่านี้ไว้

ทั้งนี้การกำหนดขอบเขตของบทบาทในระดับย่าน คือ ย่านพาณิชย์กรรมระดับเมือง (Downtown and Mainstreet) ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชน (Commercial Community Center) ย่านชุมชนพักอาศัย (Neighborhoods) จะกำหนดได้ไม่ชัดเจน เนื่องจากจะต้องพิจารณาหลายปัจจัย เช่น จำนวนประชากรผู้ใช้พื้นที่ทั้งที่พักอาศัยในพื้นที่ และประชากรแฝง เศรษฐกิจสังคม พฤติกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่ ซึ่งต้องพิจารณาอย่างลึกซึ้ง ซึ่งเมื่อกำหนดแล้วอาจเป็นการจำกัดการพัฒนาของเมืองมากเกินไป อย่างไรก็ตาม การศึกษารั้วนี้ ได้กำหนดขอบเขตระยะการเดินทางสบายไว้ คือ ในเส้นทางที่ตั้งดูใจปกป้องต่อสภาวะอากาศกำหนดไว้ที่ ≤ 560 เมตร ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตของการพัฒนาเมืองโดยใช้ระยะทางสัญจรควบคุม และเช่นเดียวกันการกำหนดปริมาณการใช้ประโยชน์พื้นที่นั้น จะต้องกำหนดเป็นอัตราส่วนเนื่องจากเมืองไม่มีขอบเขตการพัฒนาที่ชัดเจน

4.5 การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบการสัญจร

4.5.1 การวิเคราะห์เพื่อกำหนดรูปแบบการสัญจร

จากการศึกษาสภาพของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน พบว่าการเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างบริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำใช้ทางเดินเท้าบริเวณริมถนนสายหลัก ด้วยระยะทางที่ไกลเกินไป ที่ประมาณ 1300 เมตร ทำให้ทั้งสองบริเวณไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมให้พื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบเกิดการพัฒาใหม่และให้สอดคล้องกับแนวนโยบายการพัฒนา ในภาพรวมที่กำหนดให้เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงภายในกลุ่มอาคาร และเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ การเพิ่มพื้นที่การสัญจรภายในกลุ่มอาคาร หรือบริเวณริมคลองแสนแสบ จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสม โดยมีแนวคิดการกำหนดดังนี้(แผนที่ 4.10) คือ

- 1) เพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ภายในกลุ่มอาคาร หรือบริเวณริมคลองแสนแสบ เพื่อส่งเสริมให้ กิดการพัฒนาในพื้นที่ที่เสื่อมโทรม
- 2) เพิ่มเส้นทางเข้าถึงที่ว่างสาธารณะเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์
- 3) กำหนดระยะทางของเส้นทางที่เชื่อมต่อที่ว่างสาธารณะสู่ที่ว่างสาธารณะ ให้อยู่ในระยะที่เดินสบายที่ ≤ 560 เมตร

จากแนวคิดข้างต้นสามารถนำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม เพื่อกำหนดรูปแบบของการสัญจรโดยแบ่งเป็นประเด็นการพัฒนาดังนี้(แผนที่ 4.11)

- 1) กำหนดเส้นทางหลักทำหน้าที่เชื่อมบริเวณสถานี บีทีเอสราชเทวี และย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสู่พื้นที่ภายในบริเวณริมคลองแสนแสบ เพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีสภาพเสื่อมโทรม โดยบางส่วนเชื่อมต่อกับทางสัญจรเดิม และขยายผิวทางจราจรเพื่อเพิ่มพื้นที่การสัญจร ได้แก่บริเวณริมคลองแสนแสบเข้าสู่ซอยเพชรบุรี 20 ซอยเพชรบุรี 18 เชื่อมกับพื้นที่ย่านการค้าฮอลี่ วูดพลาซ่าสู่สถานี บีทีเอสราชเทวี
- 2) กำหนดเส้นทางรอง เพื่อเน้นการกระจายการเข้าถึงสู่พื้นที่พักอาศัย และเชื่อมต่อกับพื้นที่ข้างเคียง โดยพัฒนาพื้นที่เสื่อมโทรมและเชื่อมต่อกับเส้นทางสัญจรเดิม ได้แก่บริเวณชุมชน นรุลักษณ์วังวัด ปทุมวนารามฯ ชุมชนพักอาศัยซอยเพชรบุรี 18 ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำซอยเพชรบุรี 20 และเส้นทางเชื่อมต่อกับชุมชนข้างเคียง เช่น ซอยวรฤทธิธรองรับชุมชนบ้านครัว
- 3) กำหนดเส้นทางที่จำเป็นต้องใช้รถยนต์และพื้นที่จอดรถ โดยต้องตอบสนองของกิจกรรมประเภทห้างสรรพสินค้า ตลาดค้าส่งเสื้อผ้า หรือกิจกรรมที่ต้องขนของหนัก และต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่บริเวณย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำตามศูนย์การค้าต่างๆ ซอยเพชรบุรี 18 ซอยเพชรบุรี 22 ที่มีพื้นที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยและสำนักงาน
- 4) กำหนดเส้นทางที่สร้างความต่อเนื่องกับสถานีของระบบขนส่งมวลชนกับกิจกรรมภายในพื้นที่ โดยยกระดับเส้นทางให้อยู่ในระดับความสูงเดียวกับสถานีบีทีเอส หรือทำเรือ และสร้างให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมระหว่างอาคารกับอาคารโดยไม่จำเป็นต้องออกจากอาคารหรือกลุ่มกิจกรรมที่สัมพันธ์กัน ได้แก่บริเวณย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ และฮอลี่วูดพลาซ่า

4.5.2 การกำหนดรูปแบบการสัญจรตามหลักแนวความคิด(แผนที่ 4.12)

จากการวิเคราะห์พื้นที่ข้างต้น สามารถกำหนดรูปแบบการสัญจรได้เป็น 4 ลำดับความสัมพันธ์ ดังนี้

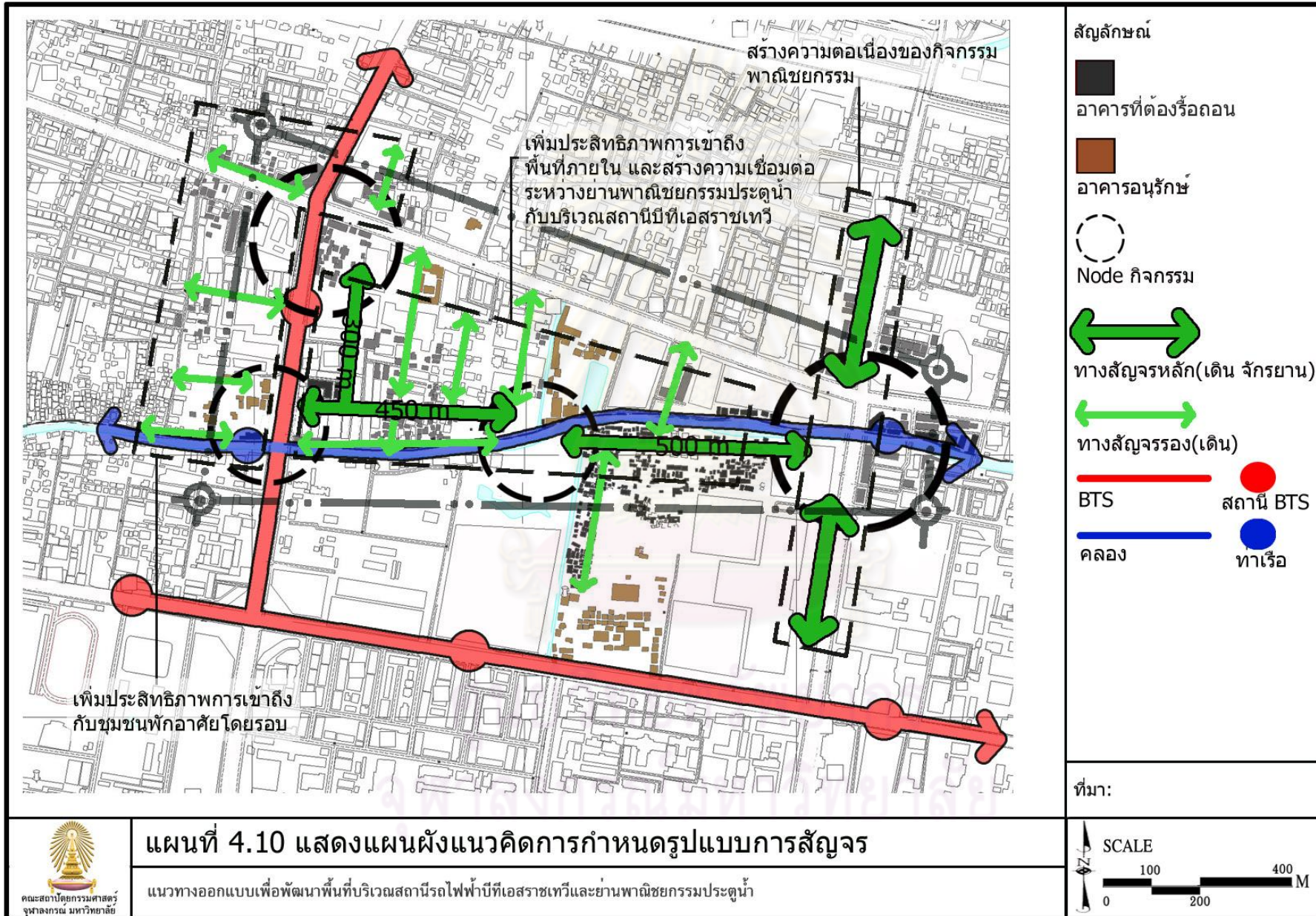
1) เส้นทางหลัก ทำหน้าที่ เชื่อมระหว่างบริเวณสถานี บีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชยกรรม ประตุน้ำด้วยการเดินและจักรยาน รองรับกลุ่มผู้ใช้พื้นที่จากภายนอกและผู้พักอาศัยในพื้นที่ ประกอบด้วย ทางเท้า ทางจักรยาน

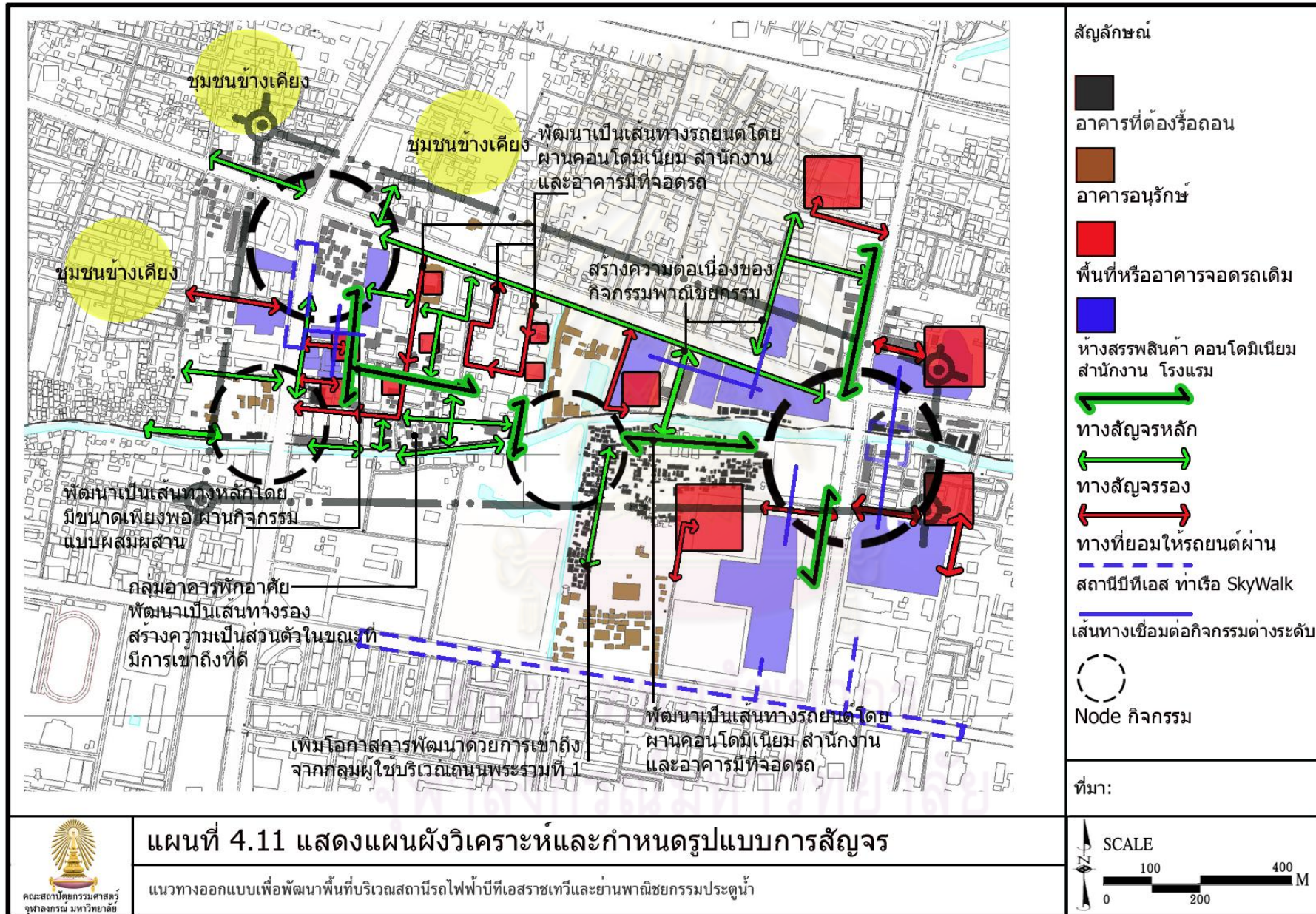
2) เส้นทางรอง ทำหน้าที่เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสู่ชุมชน รองรับกลุ่มผู้พักอาศัยในพื้นที่ เป็นหลัก ประกอบด้วย ทางเท้า

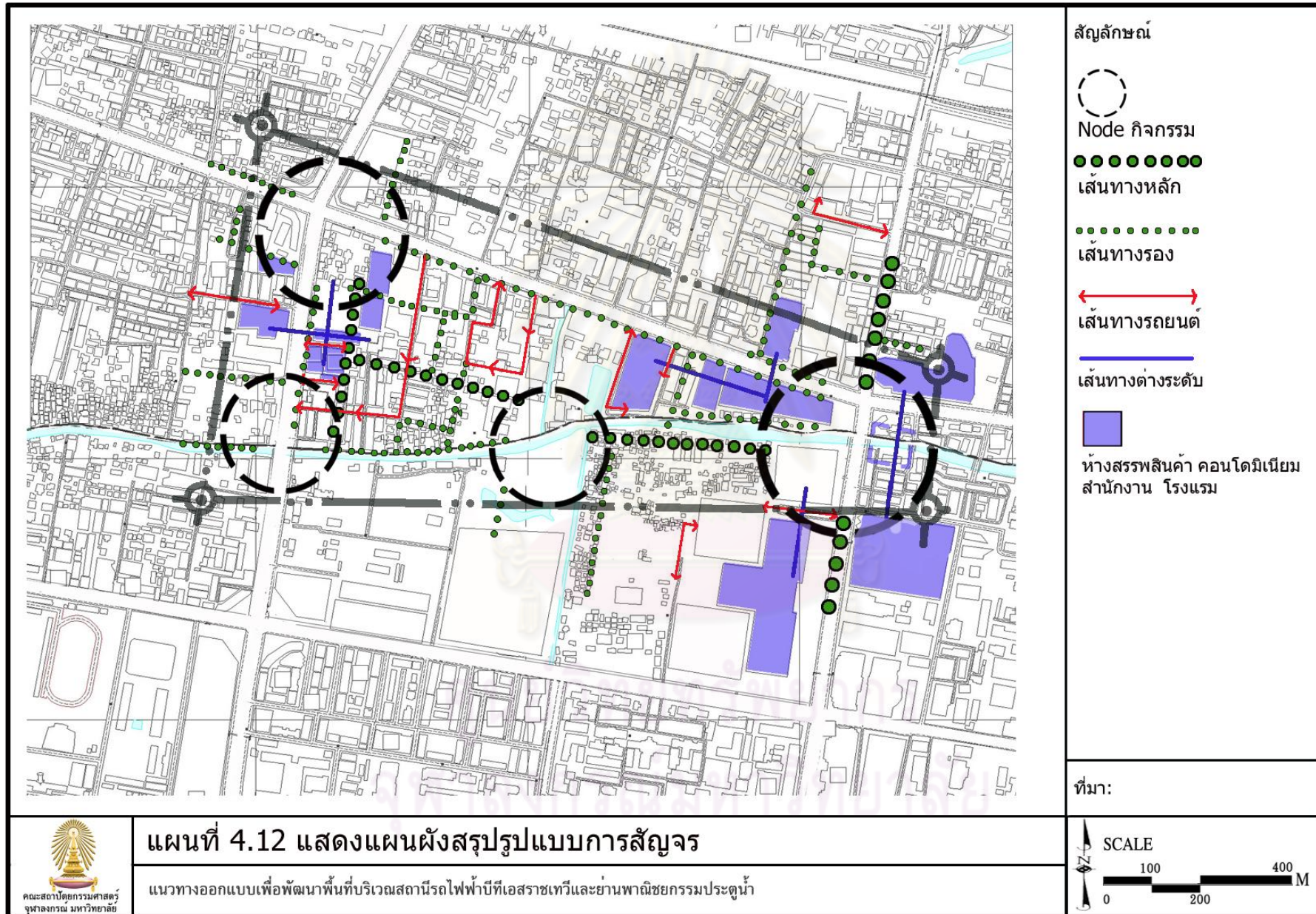
3) เส้นทางรถยนต์ ทำหน้าที่รองรับกิจกรรมที่ต้องใช้รถยนต์ เช่น ขนสินค้า ซื้ของ และเพิ่มทางเลือกในการเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นในระยะไกล ประกอบด้วย ทางรถยนต์ ทางเท้า

4) เส้นทาง ต่างระดับ ทำหน้าที่สร้างการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนระบบราง และความต่อเนื่องของกิจกรรมบริเวณรอบสถานี มักอยู่ในระดับที่หลากหลาย ประกอบด้วย ทางเท้า ลานโล่ง ตาราง 4.1 แสดงการกำหนดองค์ประกอบด้านการสัญจร

ประเภท	รูปแบบการพัฒนา	องค์ประกอบสำคัญ
เส้นทางหลัก	-เชื่อมพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชยกรรม ประตุน้ำด้วยการเดินและจักรยาน -รองรับกลุ่มผู้ใช้ทั้งภายในและ ภายนอกพื้นที่	-ขยายเส้นทาง รองรับการเดินทางที่มาก -ปู pave เพื่อแยกระบบสัญจรทางเท้าและจักรยาน จากรถยนต์ -พัฒนาสองข้างทางให้มีกิจกรรมพาณิชยกรรม -ปลูกต้นไม้สองข้างทาง เน้นพื้นที่ปิดล้อมของถนน และสร้างร่มเงา -ติดตั้ง ป้ายบอกทาง ป้ายร้านค้า ไฟส่องสว่าง เก้าอี้นั่งพักผ่อน
เส้นทางรอง	-เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงด้วย การเดิน -เน้นรองรับกลุ่มผู้ที่พักอาศัยใน พื้นที่	-ขยายและเพิ่มเส้นทางใหม่ รองรับการเดินทางเข้าสู่ กลุ่มของชุมชนพักอาศัย -ปู pave เพื่อแยกระบบสัญจรทางเท้าจากรถยนต์ -สร้างสภาพแวดล้อมให้ร่มรื่นด้วย พื้นที่สีเขียว และสร้างบรรยากาศที่สงบด้วยกิจกรรมประเภท พักอาศัย และพักผ่อน -ติดตั้งเครื่องดับเพลิง ไฟส่องสว่าง ถึงขยะ
เส้นทางรถยนต์	-รองรับกิจกรรมที่ต้องใช้รถยนต์	-เพิ่มทางเท้าโดยลดขนาดเส้นทางรถยนต์ลงให้ เหลือ 1 ช่องจราจร -ลดทางเข้าออกหลายจุดด้วยการรวมพื้นที่จอดรถ -ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายบอกทาง







แผนที่ 4.12 แสดงแผนผังสรุปรูปแบบการสัญจร

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ



4.5.3 สรุปรูปแบบและองค์ประกอบด้านการสัญจร ดังนี้

1) เส้นทางสัญจรหลัก(ภาพที่ 4.7) ทำหน้าที่รองรับการเชื่อมต่อระดับเมือง ระหว่าง พื้นที่ภายใน และระบบขนส่งมวลชนสู่พื้นที่ภายนอก

รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

- ใช้การสัญจรด้วยวิธีเดินเท้าและจักรยาน
- มีพื้นที่พาณิชยกรรมร้านค้าขนาดเล็ก เช่น ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ร้านเสื้อผ้า และกีฬ้าช้อป โดยอยู่บริเวณชั้นล่างของอาคาร

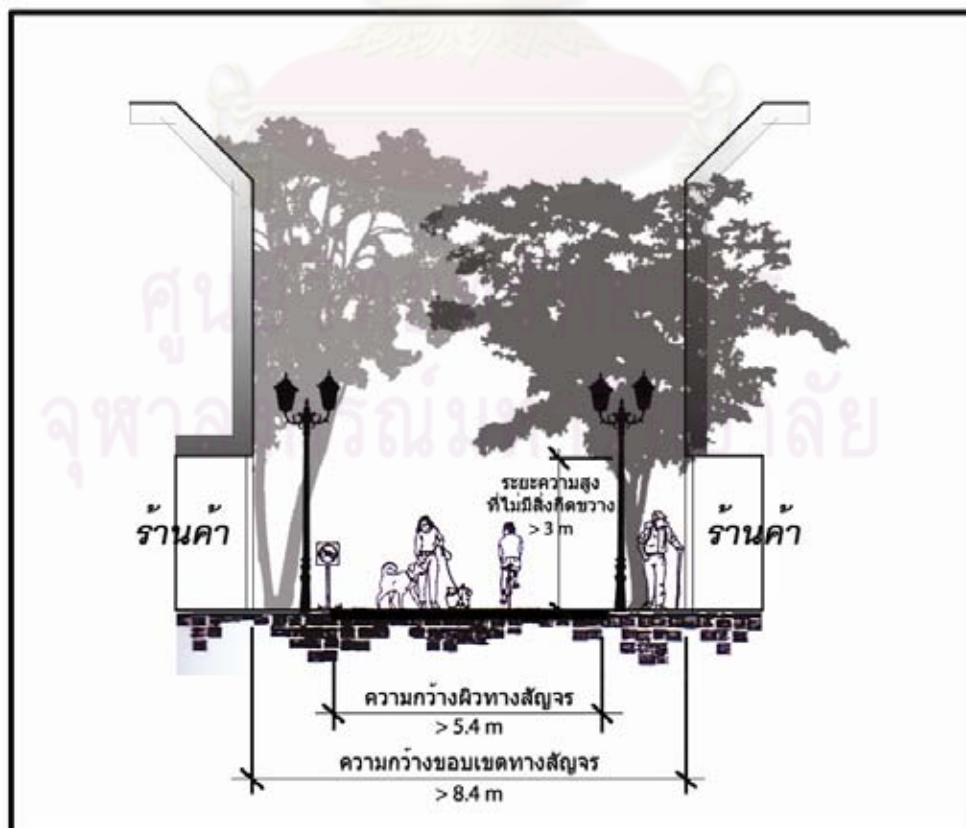
(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- พื้นที่ทางเดินและจักรยานปูด้วยวัสดุ ที่แตกต่างจากพื้นผิวถนน โดยมีขนาดผิวทางสัญจร มากกว่าหรือเท่ากับ 5.4 เมตร ผิวทางสัญจรรวมกับขอบทางมากกว่าหรือเท่ากับ 8.4 เมตร ระยะเวลาไม่มีสิ่งกีดขวางแนวตั้งสูงมากกว่าหรือเท่ากับ 3 เมตร(Time-Saver Standards for Urban Design)

- ขอบทางมีแนวไม้ยืนต้นและเฟอร์นิเจอร์ถนนเน้นพื้นที่ปิดล้อมและสร้างร่มเงา

(ค) ด้านอุปกรณ์สาธารณะ

- ป้ายประชาสัมพันธ์ โฆษณาร้าน และป้ายบอกทาง
- ไม้ประดับ รูปปั้นตกแต่งเน้นพื้นที่สำคัญ
- ไฟส่องสว่าง โทรศัพน์ ถังขยะ



ภาพที่ 4.7 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรหลัก (Time-Saver Standards for Urban Design)

2) เส้นทางสัญจรรอง(ภาพที่ 4.8) ทำหน้าที่ขยายการเข้าถึงรองรับการเชื่อมต่อภายในชุมชน เข้าสู่กลุ่มพื้นที่ที่มีความเป็นส่วนตัว

รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

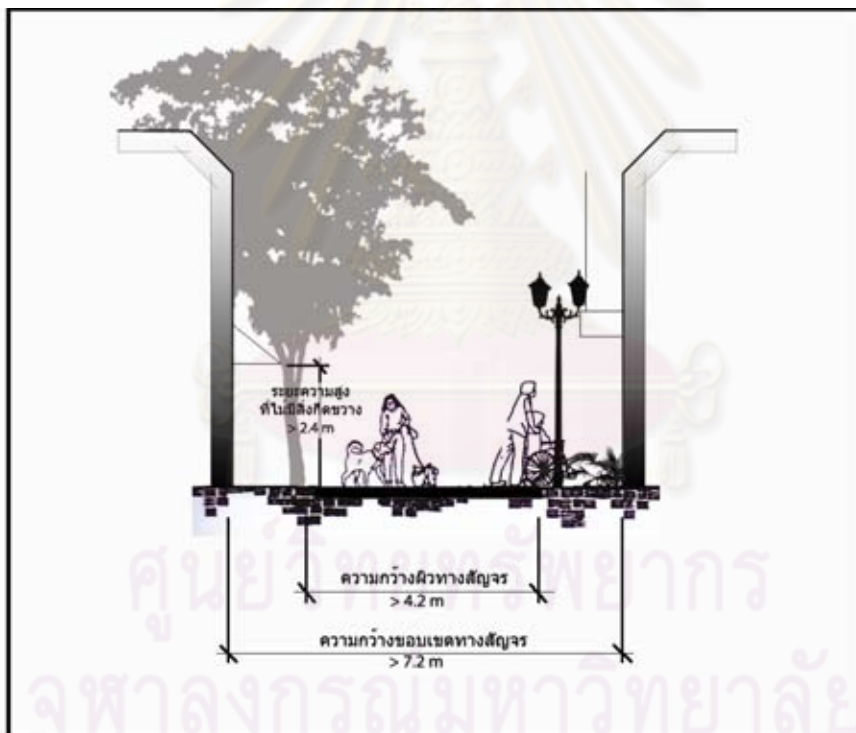
- ใช้เฉพาะการสัญจรด้วยการเดิน
- มีพื้นที่ค้าขาย นั่งพักผ่อน แทรกอยู่เล็กน้อย

(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- พื้นที่ทางสัญจรปูด้วยวัสดุ ที่แตกต่างจากพื้นผิวถนน โดยมีขนาดผิวทางสัญจรมากกว่าหรือเท่ากับ 4.2 เมตร ผิวทางสัญจรรวมกับขอบทางมากกว่าหรือเท่ากับ 7.2 เมตร ระยะไม่มีสิ่งกีดขวางแนวตั้งสูงมากกว่าหรือเท่ากับ 2.4 เมตร(Time-Saver Standards for Urban Design)

(ค) ด้านอุปกรณ์สาธารณะ

- ไม่ประดับ ไฟส่องสว่าง



ภาพที่ 4.8 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรรอง (Time-Saver Standards for Urban Design)

3) เส้นทางสัญจรรถยนต์(ภาพที่ 4.9) ทำหน้าที่สร้างการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน ระบบวางและความต่อเนื่องของกิจกรรมหลัก

รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

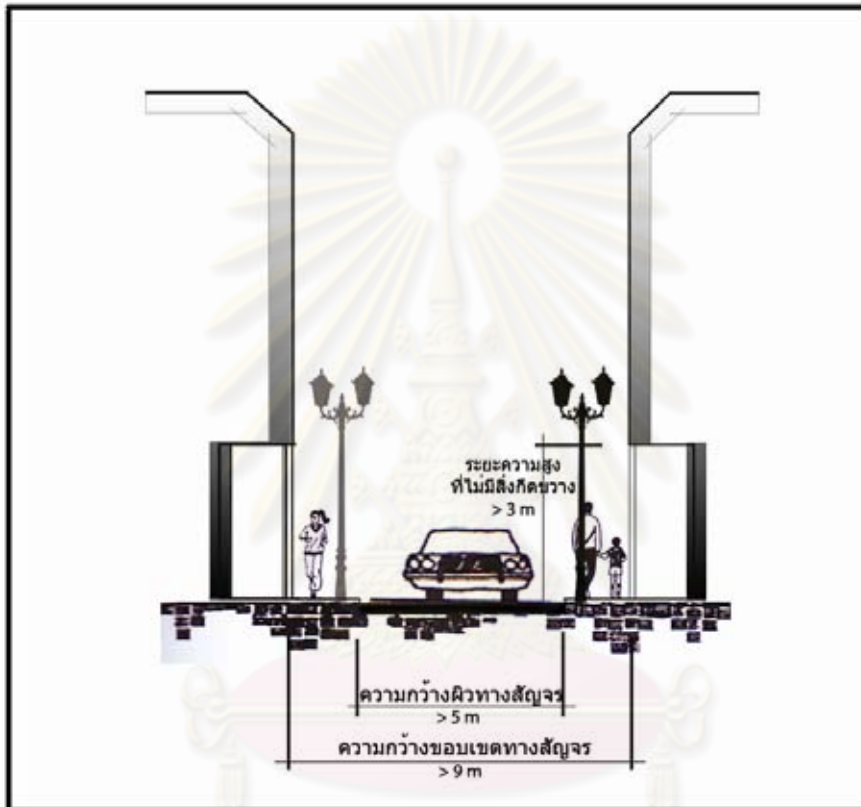
- ใช้การสัญจรผสมรถยนต์และเดินเท้า
- มีพื้นที่ผสมผสานกิจกรรม ค้าขาย สำนักงาน ที่พักอาศัย ที่จอดรถ อยู่โดยรอบ

(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- พื้นที่ทางสัญจรปูด้วยวัสดุ ที่แตกต่างจากพื้นผิวถนน โดยมีขนาด ผิวทางสัญจรมากกว่าหรือเท่ากับ 4 เมตร ผิวทางสัญจรรวมกับขอบทางมากกว่าหรือเท่ากับ 9 เมตร ระยะไม่มีสิ่งกีดขวางแนวตั้งสูงมากกว่าหรือเท่ากับ 3 เมตร

(ค) ด้านอุปกรณ์สาธารณะ

- ป้ายบอกทาง ไฟส่องสว่าง



ภาพที่ 4.9 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรรถยนต์ (Time-Saver Standards for Urban Design)

4) เส้นทางสัญจรต่างระดับ(ภาพที่ 4.10) ทำหน้าที่รองรับการเชื่อมต่อภายในชุมชน เข้าสู่กลุ่มพื้นที่ที่มีความเป็นส่วนตัว

รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

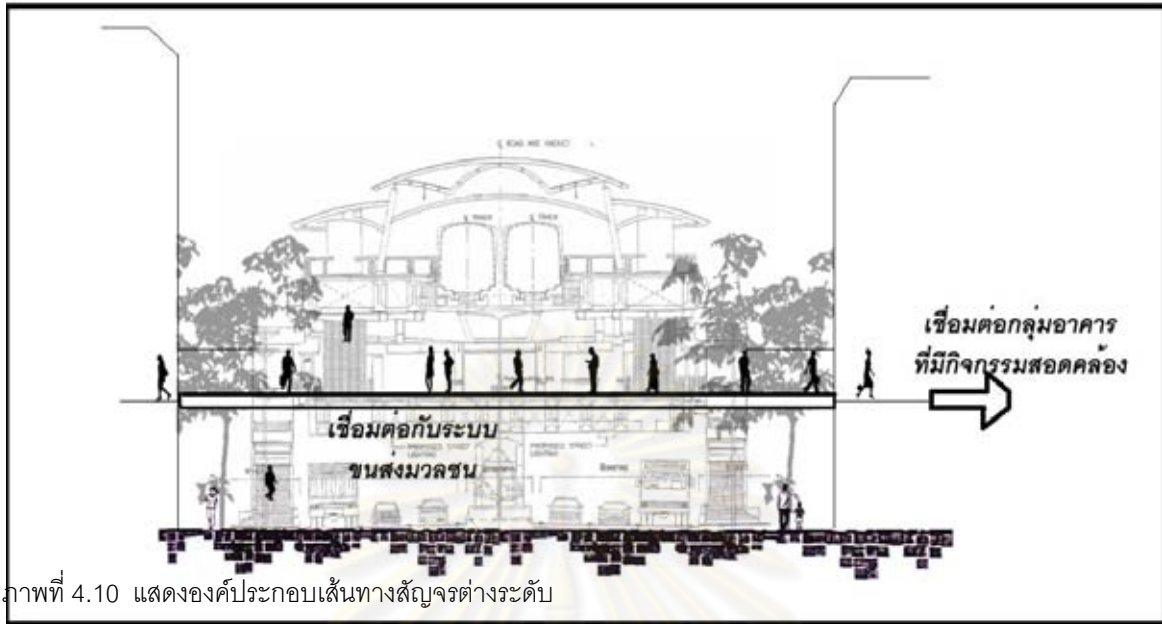
- ใช้เดินเชื่อมการสัญจร
- พื้นที่พาณิชยกรรม ร้านค้า ร้านอาหาร

(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- ทางเดินและลานโล่ง บันไดขึ้นลง ขอบกันตก

(ค) ด้านอุปกรณ์สาธารณะ

- ไม้ประดับ ป้ายโฆษณา ที่นั่ง
- ไฟส่องสว่าง น้ำพุ



ภาพที่ 4.10 แสดงองค์ประกอบเส้นทางสัญจรต่างระดับ

4.6 การวิเคราะห์และกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่

4.6.1 การวิเคราะห์เพื่อกำหนดอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามหลักแนวความคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชยกรรมผสมผสาน(แผนที่ 4.13) โดยจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ

1) อัตราส่วนการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ในปัจจุบัน พบว่าอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่แยกตามบทบาทระดับชุมชนมีอัตราส่วนดังนี้

(ก) ย่านพาณิชยกรรมระดับเมือง (Downtown and Main Street) หรือ ย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ อัตราส่วนปัจจุบัน ที่พักอาศัย : การค้า : กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างเอนกประสงค์ = 1 : 5 : 1 : 2 ซึ่งตามอัตราส่วนที่เหมาะสมควรจะเป็น 1 : 6 : 6 : 7

(ข) ย่านชุมชน(Neighborhood) แบ่งเป็น 2 พื้นที่ คือ กลุ่มชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบบริเวณถนนเพชรบุรี อัตราส่วนปัจจุบัน ที่พักอาศัย : การค้า : กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างเอนกประสงค์ = 14 : 1 : 1 : 3 ซึ่งตามอัตราส่วนที่เหมาะสมควรจะเป็น 10 : 4 : 1 : 5 กลุ่มชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบบริเวณหลังวัดปทุมวนารามฯ อัตราส่วนปัจจุบัน ที่พักอาศัย : การค้า : กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างสาธารณะ = 3 : 0 : 0 : 1 ซึ่งตามอัตราส่วนที่เหมาะสมควรจะเป็น 10 : 4 : 1 : 5

(ค) ศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน(Community Commercial Center) หรือ ย่านสถานี บีทีเอสราชเทวี อัตราส่วนปัจจุบัน ที่พักอาศัย : การค้า : กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างเอนกประสงค์ = 1 : 8 : 6 : 3 ซึ่งตามอัตราส่วนที่เหมาะสมควรจะเป็น 1 : 3 : 3 : 4

2) กำหนด อัตราส่วน การใช้ประโยชน์พื้นที่ตามหลักแนวความคิด การใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชยกรรมผสมผสาน โดยแยกตามบทบาทระดับชุมชนได้ดังนี้(ตาราง 4.2)

(ก) ย่านพาณิชยกรรมระดับเมือง (Downtown and Main Street) หรือ ย่านประตูน้ำ การพัฒนาคือ เพิ่มพื้นที่ว่างเอนกประสงค์ 5 ส่วน กิจกรรมผสมผสาน 5 ส่วน พื้นที่การค้า 1 ส่วน

(ข) ย่านชุมชน(Neighborhood) กลุ่มชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบบริเวณถนนเพชรบุรี การพัฒนาคือ คือ เพิ่มพื้นที่ว่างเอนกประสงค์ 2 ส่วน พื้นที่การค้า 3 ส่วน ลดพื้นที่พักอาศัย 4 ส่วน สำหรับ กลุ่มชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบบริเวณหลังวัดปทุมวนารามฯ การพัฒนาคือ คือ เพิ่มพื้นที่ ว่างเอนกประสงค์ 4 ส่วน กิจกรรมผสมผสาน 1 ส่วน พื้นที่การค้า 4 ส่วน พื้นที่พักอาศัย 7 ส่วน

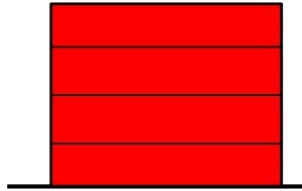
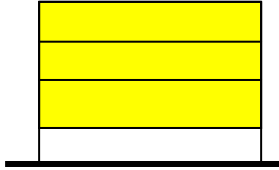

(ค) ศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน(Community Commercial Center) หรือ ย่านสถานี บี ทีเอสราชเทวี การพัฒนา คือ เพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะ 1 ส่วน ลดกิจกรรมผสมผสาน 3 ส่วน ลดพื้นที่การค้า 5 ส่วน

ตาราง 4.2 แสดงการกำหนดอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามหลักแนวความคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ พาณิชยกรรมผสมผสาน

กลุ่มพื้นที่แยกตาม บทบาทระดับชุมชน	อัตราส่วนการใช้ ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน H : S : M : C	เสนอแนะอัตราส่วนการใช้ ประโยชน์พื้นที่ H : S : M : C	สรุปการพัฒนา อัตราส่วนการใช้ ประโยชน์พื้นที่
ย่านพาณิชยกรรมระดับ เมือง	1 : 5 : 1 : 2	1 : 6 : 6 : 7	H = +0 S = +1 M = +5 C = +5
ย่านชุมชน	กลุ่มชุมชนพักอาศัยริมคลองแสน แสบบริเวณถนนเพชรบุรี 14 : 1 : 1 : 3	10 : 4 : 1 : 5	H = -4 S = +3 M = +0 C = +2
	กลุ่มชุมชนพักอาศัยริมคลองแสน แสบบริเวณหลังวัดปทุมวนาราม 3 : 0 : 0 : 1	10 : 4 : 1 : 5	H = +7 S = +3 M = +1 C = +4
ศูนย์กลางพาณิชยกรรม ชุมชน	1 : 8 : 6 : 3	1 : 3 : 3 : 4	H = +0 S = -5 M = -3 C = +1
H = พื้นที่พักอาศัย S = พื้นที่การค้า M = พื้นที่กิจกรรมผสมผสาน C = พื้นที่ว่างเอนกประสงค์			

โดยการพัฒนาจะมีขึ้นในพื้นที่ที่เสื่อมโทรมหรือมีศักยภาพและสอดคล้องกับบริบทข้างเคียง ทั้งนี้ ปริมาณความหนาแน่นของพื้นที่ที่ทำการพัฒนากำหนดที่พื้นที่การใช้ประโยชน์อาคาร F.A.R ไม่เกิน 10:1 และมีพื้นที่โล่งว่างเทียบกับพื้นที่การใช้ประโยชน์อาคาร 5% ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายกำหนดและสอดคล้องกับเกณฑ์ มาตรฐานการวางผังเมือง (ภาคผนวก ข)

ตาราง 4.3 แสดงการกำหนดรูปแบบการพัฒนาอาคาร

ประเภท	รูปแบบการพัฒนา	องค์ประกอบสำคัญ
อาคารพาณิชย์กรรม	ทั้งอาคารประกอบกิจกรรมพาณิชย์กรรม ประกอบด้วย -พื้นที่ค้าขายสินค้า -สำนักงาน -บริการ	F.A.R 10:1 O.S.R 5% 
อาคารพักอาศัย	ทั้งอาคารประกอบกิจกรรมพักอาศัย ประกอบด้วย -พื้นที่พักอาศัย	F.A.R 10:1 O.S.R 5%  ถ้าอาคารชุดพักอาศัยมีพื้นที่มากกว่า 60 ตร.ม. ให้มีที่จอดรถ
อาคารแบบผสมผสานกิจกรรม	ชั้นล่างของอาคาร(ระดับเดียวกับสถานีบีทีเอสหรืออาคารข้างเคียง ประกอบกิจกรรมพาณิชย์กรรม สำนักงาน บริการ ชั้นบนของอาคารประกอบกิจกรรมพักอาศัย ประกอบด้วย -พื้นที่ค้าขายสินค้า -สำนักงาน บริการ -พื้นที่พักอาศัย	F.A.R 10:1 O.S.R 5%  ความสูงของส่วนพาณิชย์กรรม ให้สอดคล้องกับอาคารข้างเคียง หรือสถานีระบบขนส่งมวลชนระบบราง

4.6.2 การวิเคราะห์เพื่อกำหนดตำแหน่งของการใช้ประโยชน์พื้นที่(แผนที่ 4.14)มีขั้นตอนและเกณฑ์ดังนี้

1) วางตำแหน่งที่ว่างสาธารณะ ซึ่งจะทำหน้าที่กำหนดทิศทางการเชื่อมต่อของกลุ่มบทบาทการพัฒนาในระดับชุมชน ในที่นี้มีเกณฑ์การกำหนดตำแหน่งคือ

(ก) เพิ่มพื้นที่รองรับการเข้าถึงจากระบบขนส่งมวลชน ได้แก่บริเวณ ท่าเรือประตูน้ำ สถานีบีทีเอสราชเทวี และท่าเรือสะพานหัวช้าง (บริเวณ A1)

(ข) ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ด้านในกลุ่มอาคารหรือบริเวณริมคลองแสนแสบ ได้แก่บริเวณ หลังศูนย์การค้าสยามพารากอน (บริเวณ A2)

(ค) เพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะให้ชุมชนพักอาศัยได้ใช้ประโยชน์ โดยเลือกบริเวณเสื่อมโทรมหรือที่ว่างที่มีชุมชนพักอาศัยล้อมรอบ ได้แก่บริเวณ ที่ว่างข้างโรงเรียนพณิชยการกรุงเทพ (บริเวณ A3)

2) พัฒนาชุมชนพักอาศัยที่เสื่อมโทรม ด้วยกิจกรรมประเภทเดิม (บริเวณ B)

3) กำหนดประโยชน์ใช้สอยพื้นที่โดยรอบที่ว่างสาธารณะ โดยพัฒนาพื้นที่เสื่อมโทรมให้สอดคล้องกับบริบทโดยรอบและอัตราส่วนที่กำหนดไว้ข้างต้น (บริเวณ C)

4) สร้างให้เกิดลำดับความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ คือ ระหว่างพื้นที่การค้ากับพื้นที่พักอาศัยจะมีพื้นที่ผสมผสานชั้น อยู่ ได้แก่บริเวณ ชุมชนหลัง เซนทรัลเวิร์ล และชุมชนหลังย่านการค้า ฮอติวูดพลาซ่า (บริเวณ D)

5) สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมพาณิชยกรรม ด้วยการใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชยกรรม (บริเวณ E)

จากแผนที่ 4.15 เป็นการสรุปการพัฒนาพื้นที่บริเวณบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ เรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามอัตราส่วนของแนวความคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชยกรรมแบบผสมผสาน โดยส่วนใหญ่จะพัฒนาบริเวณอาคารที่ต้องรื้อถอน ประกอบกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเดิม

4.7 การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบที่ว่างสาธารณะเพื่อคุณภาพชีวิต

4.7.1 แนวความคิดในการกำหนดรูปแบบที่ว่างสาธารณะ(แผนที่ 4.16)

จากการศึกษาสภาพของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน พบว่า ที่ว่างที่มีอยู่ไม่เกิดการพัฒนาค่าใช้เป็นที่ว่างสาธารณะเพื่อชุมชนอย่างเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะพื้นที่ภายในกลุ่มอาคาร หรือบริเวณริมคลองแสนแสบ ดังนั้นแนวความคิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ว่างสาธารณะ จะประกอบด้วย

1) เพิ่มและพัฒนาให้เกิดที่ว่างสาธารณะบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี ท่าเรือหัวช้าง และท่าเรือประตูน้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงและการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบราง

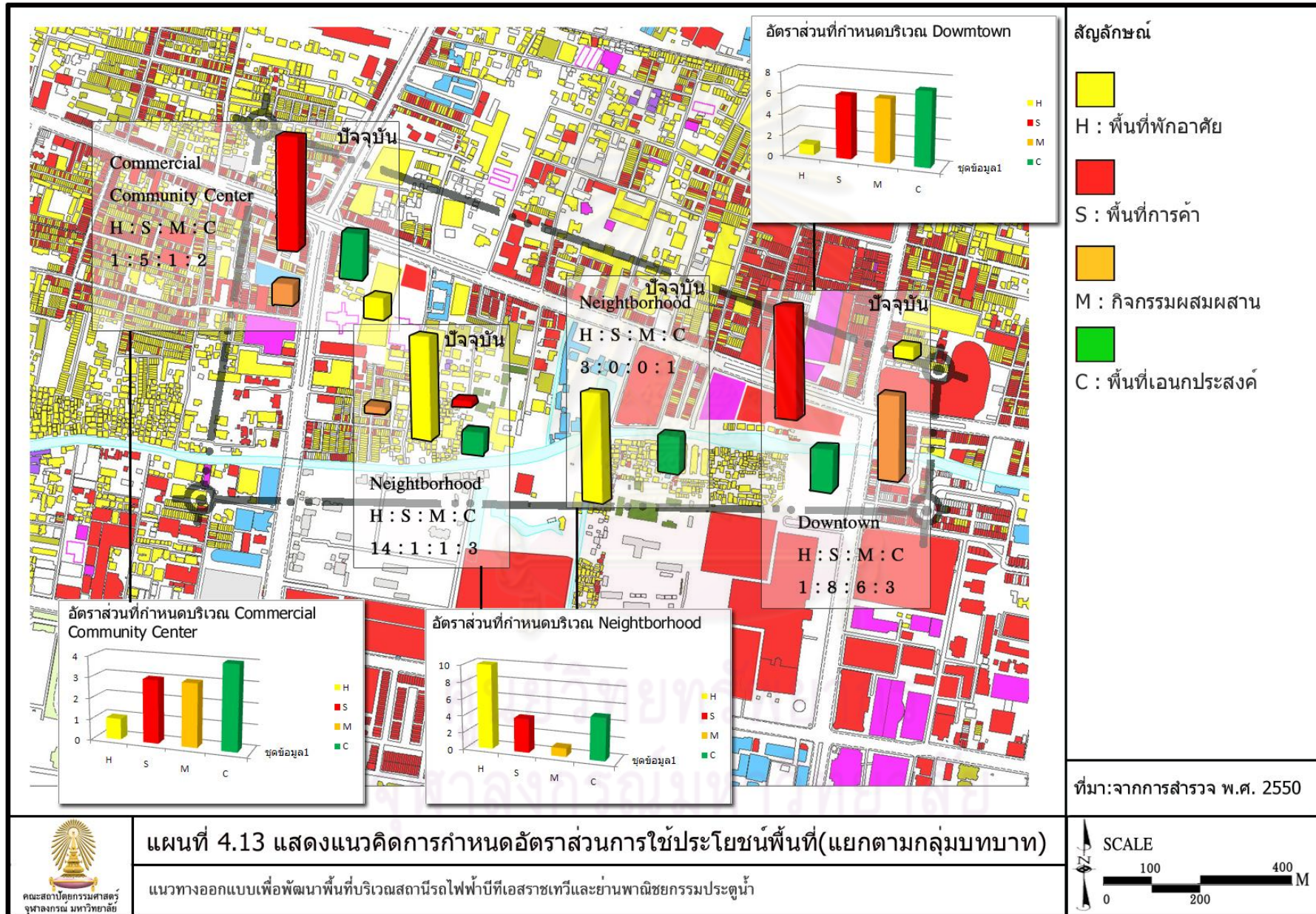
2) บริหารจัดการที่ว่างบริเวณภายในกลุ่มอาคาร หรือบริเวณริมคลองแสนแสบ ให้เป็นที่ว่างสาธารณะ เพื่อชุมชนโดยรอบบริเวณได้ใช้ประโยชน์อย่างทั่วถึง

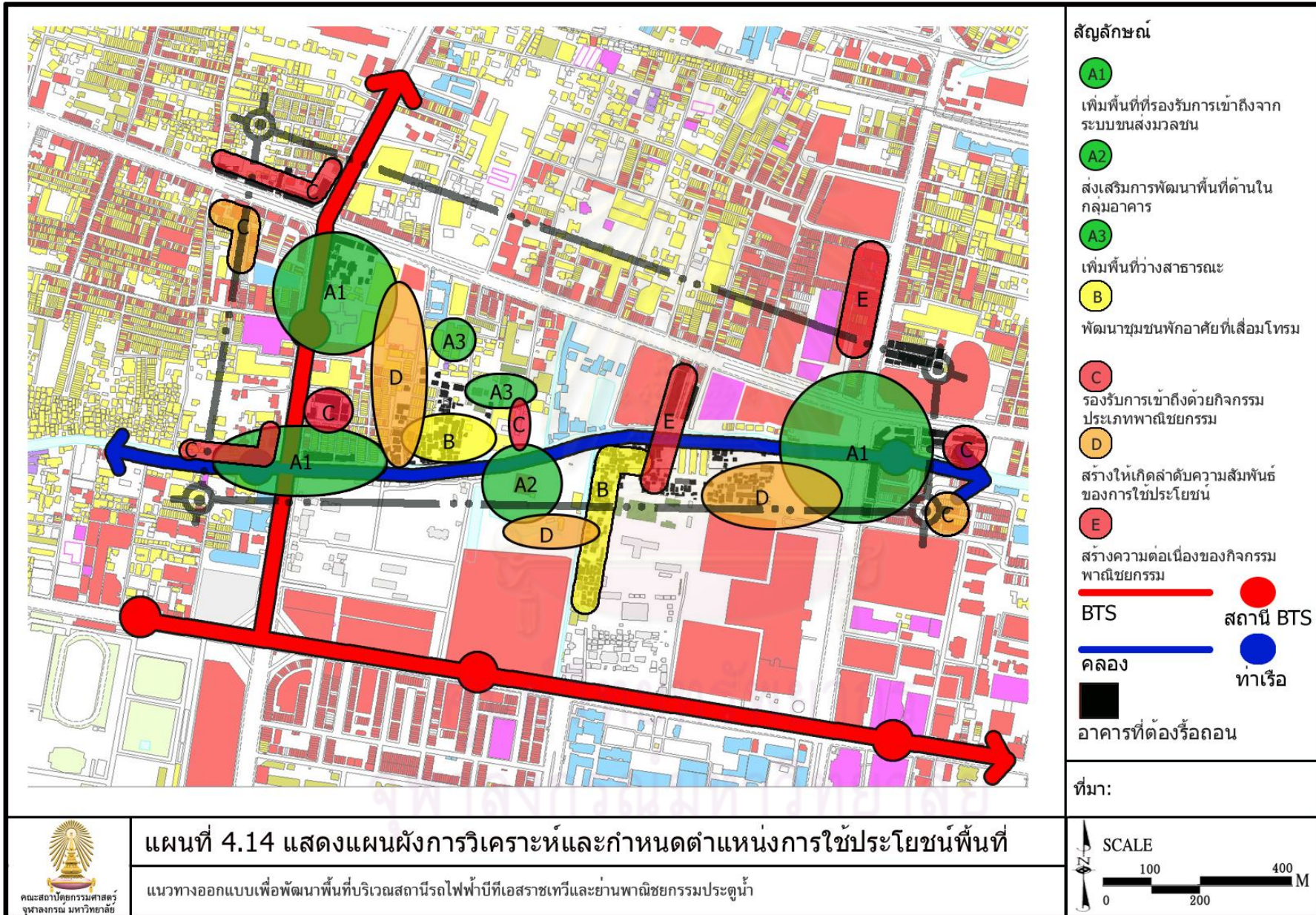
3) เชื่อมต่อพื้นที่ว่างสาธารณะและเพิ่มการเข้าถึง เพื่อให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งยังช่วยสร้างความต่อเนื่องของการสัญจรเชื่อมต่อระหว่างสถานีของระบบขนส่งมวลชนทางน้ำและทางบก

4.7.2 การวิเคราะห์เพื่อกำหนดรูปแบบที่ว่างสาธารณะ(แผนที่ 4.17)

จากการศึกษาสภาพของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน พบว่าที่ว่างที่เป็นสาธารณะมีอยู่ 2 จุดคือบริเวณที่เป็นลานกีฬาชุมชน ซึ่งเมื่อเทียบกับสัดส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่แล้วไม่เพียงพอต่อคุณภาพชีวิต ดังนั้นจึงต้องมีการจัดการที่ว่างและพื้นที่สิ่งก่อสร้างใหม่ในบริเวณที่เสื่อมโทรมหรือมีศักยภาพในการพัฒนาได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์พื้นที่ดังนี้

1) ที่ว่างทำหน้าที่รองรับ คนจากระบบขนส่งมวลชน กิจกรรมพาณิชยกรรม และเชื่อมต่อการสัญจรภายในพื้นที่ ได้แก่ บริเวณ สถานีบีทีเอสราชเทวี ท่าเรือ สะพานเฉลิมโลก (ท่าเรือ ประตูน้ำ) และท่าเรือ สะพานหัวช้าง บริเวณหลังศูนย์การค้าสยามพารากอน(พื้นที่ A)

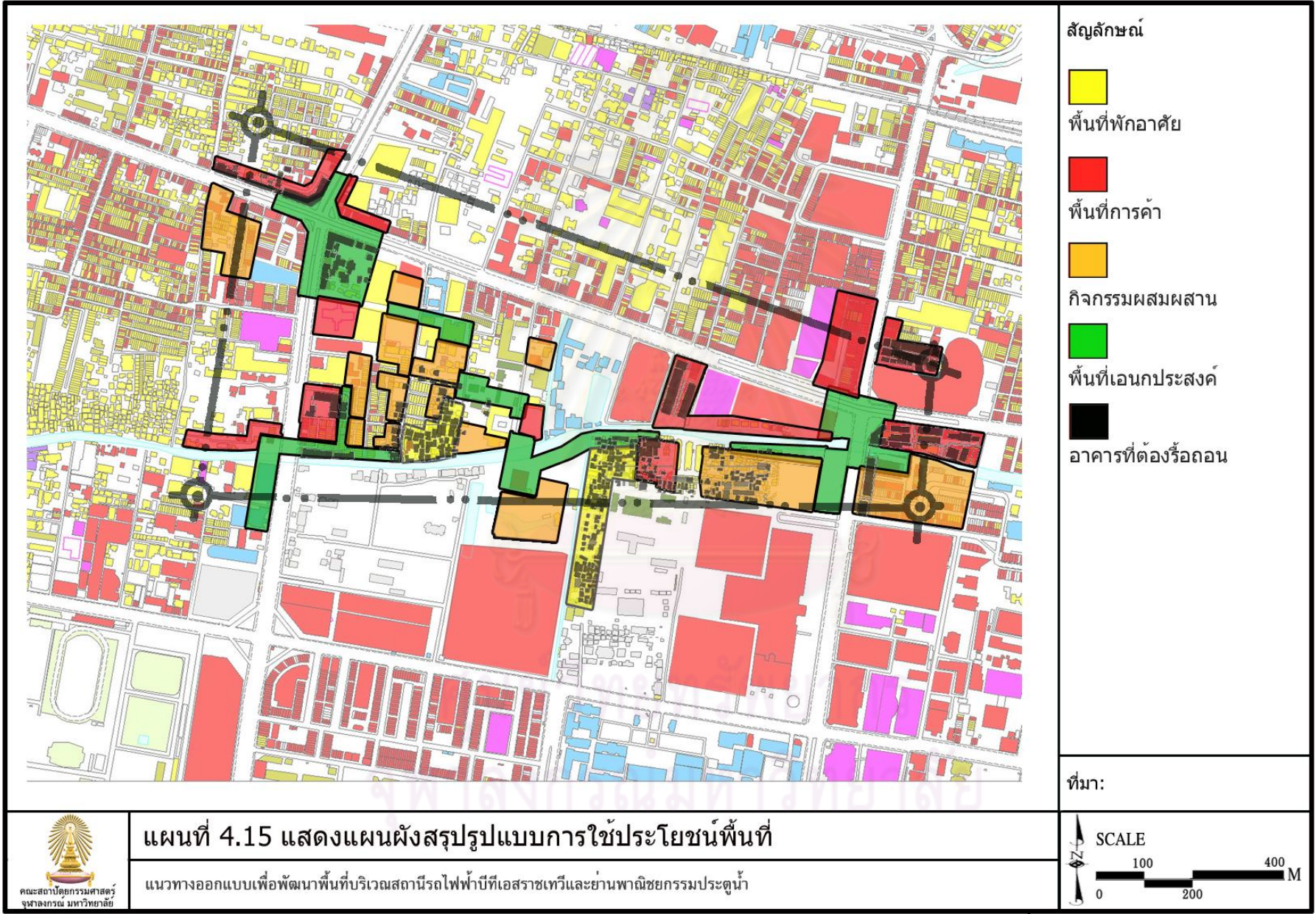




แผนที่ 4.14 แสดงแผนผังการวิเคราะห์และกำหนดตำแหน่งการใช้ประโยชน์พื้นที่

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่เอสราซเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ





แผนที่ 4.15 แสดงแผนผังสรุปรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ

2) ที่ว่างทำหน้าที่รองรับกิจกรรมภายในกลุ่มอาคาร ซึ่งเป็นกิจกรรมผสมผสานทั้ง พาณิชยกรรม และพักอาศัย นอกจากนี้ต้องทำหน้าที่เชื่อมต่อการสัญจรภายในพื้นที่ด้วย ได้แก่บริเวณ ที่ว่างท้ายซอยเพชรบุรี 20 และบริเวณโรงงานเก่า(พื้นที่ B)

3) ที่ว่างทำหน้าที่รองรับกิจกรรมส่วนตัวสำหรับอาคารพักอาศัยที่ เป็นที่ว่างด้านหลังอาคาร ซึ่ง สร้างที่ว่างสาธารณะส่วนตัวให้กับผู้พักอาศัย รอบบริเวณ ได้แก่บริเวณกลุ่มชุมชนพักอาศัยล้อมโทรมที่ต้อง จัดการพื้นที่ใหม่(พื้นที่ C)

4) ที่ว่างทำหน้าที่ป้องกันมลภาวะ ทั้งจาก ฝุ่น ควัน เสียง และสายตา เพื่อสร้างบรรยากาศที่ดี ให้กับสถานที่สำคัญที่ต้องการความสงบและความเป็นส่วนตัวสูง ได้แก่บริเวณ วังสระปทุม วัดปทุมวนารามฯ ทางทิศเหนือและทิศตะวันออก สถานีชุตินโดเน่เซียทางทิศตะวันตก และบริเวณโครงการ The Address ที่เป็น คอนโดมิเนียมสูงติดกับชุมชนพักอาศัย(พื้นที่ D)

4.7.3 สรุปรูปแบบที่ว่างสาธารณะ(แผนที่ 4.18)

จากการวิเคราะห์สภาพพื้นที่ข้างต้นพบว่า มีการใช้ประโยชน์พื้นที่และสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน ซึ่ง ต้องตอบสนองต่อคนที่พักอาศัยในพื้นที่และคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ โดย สามารถกำหนดรูปแบบที่ว่างสาธารณะได้ ตามประโยชน์ใช้สอยและการตอบสนองต่อกลุ่มคนและสภาพแวดล้อม ดังนี้

1) ที่ว่างสาธารณะลานเมือง ทำหน้าที่รองรับคนจากระบบขนส่งมวลชนและกลุ่มคนภายนอกผู้ เข้ามาใช้พื้นที่เป็นหลัก ซึ่งต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่ สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมพาณิชยกรรมระหว่างระบบ ขนส่งมวลชนกับอาคารพาณิชยกรรมและความต่อเนื่องของกลุ่มอาคารพาณิชยกรรมด้วยกันเอง ใช้เป็นที่นัดพบ พักผ่อน โดยมีลักษณะเป็น ลานโล่งขนาดใหญ่ ผสมผสานด้วยกิจกรรมการค้า ที่จัดกิจกรรม ล้อมรอบด้วย อาคารประเภทพาณิชยกรรม มีสถานีของระบบขนส่งมวลชนระบบรางเชื่อมต่อ

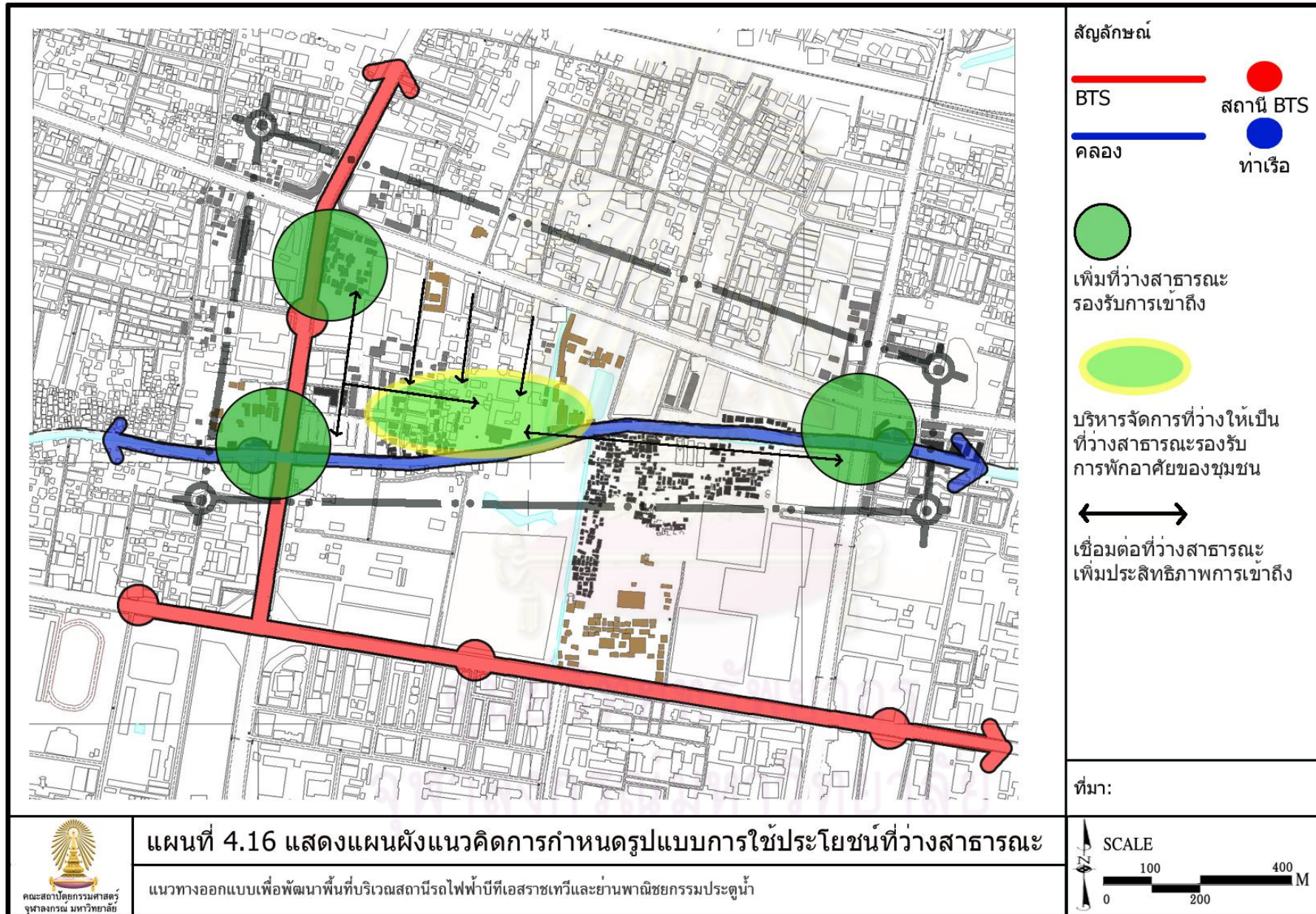
2) ที่ว่างสาธารณะลานชุมชน ทำหน้าที่รองรับกลุ่มผู้พักอาศัยในพื้นที่เป็นหลัก มีขนาดเล็กกว่าที่ ว่างสาธารณะลานเมืองแต่ใหญ่กว่าที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน เป็นสถานที่พบปะ พักผ่อน ออกกำลังกาย ที่จอดรถ และทำกิจกรรมอื่นๆของคนในชุมชน โดยมีลักษณะเป็นสวนหย่อมขนาดเล็ก(Pocket Park) ลานโล่ง ปรับเปลี่ยน การใช้ประโยชน์ได้ ไว้เป็นที่จอดรถ ตั้งร้านค้า หรือเล่นกีฬา เชื่อมต่อกับพื้นที่พักอาศัย มีบรรยากาศเป็นส่วนตัว

3) ที่ว่างสาธารณะกันชน ทำหน้าที่หลักป้องกันมลภาวะทั้งจาก ฝุ่น ควัน เสียง สายตา สร้าง ความเป็นส่วนตัวและความปลอดภัยให้กับสถานที่สำคัญ มีทางสัญจรรองรับทั้งกลุ่มคนภายนอกและภายใน เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ โดยมีลักษณะเป็น พื้นที่สีเขียวมีพรรณไม้ขนาดใหญ่ หรือพื้นที่สีเขียวแนวตั้ง มี กิจกรรมประเภท Passive ใช้พักผ่อน นั่งเล่น ไม่มีกิจกรรมการค้า ลานกีฬา

4) ที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน ทำหน้าที่รองรับการทำกิจกรรมส่วนตัว ของกลุ่มอาคารพักอาศัยที่ ล้อมรอบที่ว่างประเภทนี้ ซึ่งประกอบด้วยบ้านพักอาศัย อพาร์ทเมนท์ คอนโดมิเนียมขนาดเล็ก ใช้เป็นที่ พักผ่อน ของกลุ่มอาคารพักอาศัย โดยมีลักษณะเป็น สวนหย่อมขนาดเล็ก ลานโล่งขนาดเล็ก จะอยู่ระหว่างหลังบ้าน ของกลุ่มอาคารพักอาศัย โดยหันหน้าบ้านเข้าสู่ทางสัญจร

ตาราง 4.4 แสดงการกำหนดองค์ประกอบด้านที่ว่างสาธารณะ

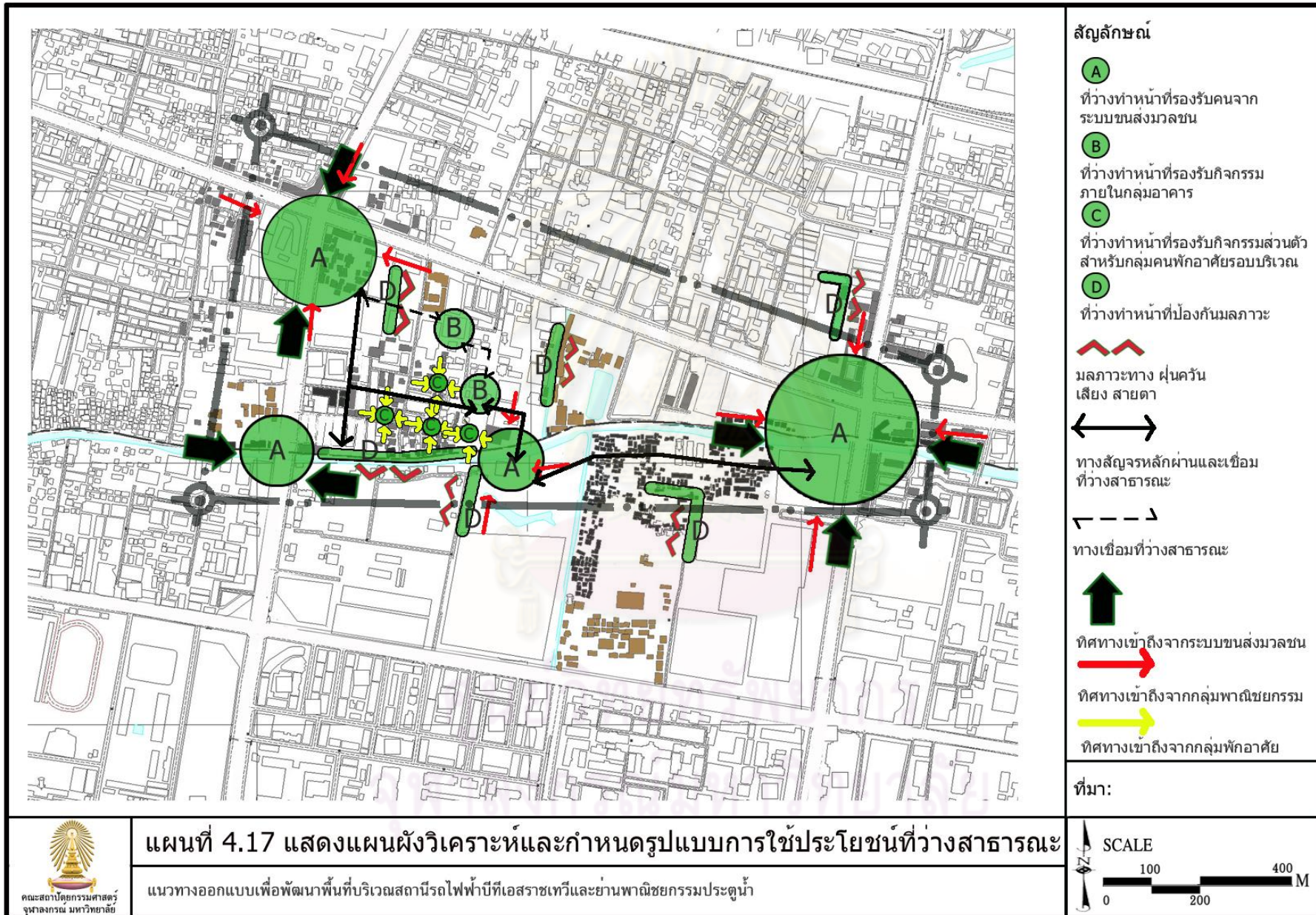
ประเภท	รูปแบบการพัฒนา	องค์ประกอบสำคัญ
ที่ว่างสาธารณะ ลานเมือง	-รองรับการเข้าถึงจากระบบขนส่ง มวลชนและกลุ่ม คนภายนอกผู้เข้ามา ใช้พื้นที่เป็นหลัก -เชื่อมต่อกิจกรรมพาณิชยกรรม	-เพิ่มพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดเล็ก แผงลอย -ปู pave ให้สอดคล้องกับเส้นทางหลัก -พื้นที่จุดจักรยานเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระยะไกล -เพิ่มองค์ประกอบส่งเสริมต่างๆ เช่น ที่นั่งพักผ่อน ที่นวดหมาย ป้ายโฆษณาและบอกทางสำหรับ นักท่องเที่ยว -แนวต้นไม้สร้างร่มเงา เน้นที่ว่างปิดล้อม และป้องกัน มลภาวะ
ที่ว่างสาธารณะ ชุมชน	-รองรับกิจกรรมในชีวิตประจำวันของ กลุ่มผู้พักอาศัยในพื้นที่เป็นหลัก	-สร้างลานกีฬา หรือลานสาธารณะขนาดเล็ก สนาม หญ้าหรือทรายพร้อมเครื่องเล่น -ที่จอดรถ รวมถนนทางเท้ามีต้นไม้ให้ร่มเงา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ ความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ -เพิ่มองค์ประกอบส่งเสริมต่างๆ เช่น ที่นั่งพักผ่อน โต๊ะ หมากรุก ถึงขยะ ไฟส่องสว่าง -เพิ่มพื้นที่สีเขียว สร้างความเป็นส่วนตัวและ บรรยากาศที่ดีในการอยู่อาศัย -ร้านค้าขายขนาดเล็กเคลื่อนที่ได้สำหรับชุมชน
ที่ว่างสาธารณะ กันชน	-ป้องกันมลภาวะ -รองรับกิจกรรมในชีวิตประจำวันของ กลุ่มผู้พักอาศัยในพื้นที่	-เพิ่มพื้นที่สีเขียวแนวตั้งหรือกลุ่มต้นไม้ขนาดใหญ่ ใช้ ป้องกันมลภาวะ -เพิ่มองค์ประกอบส่งเสริมต่างๆ เช่น ที่นั่งพักผ่อน สนามหญ้าหรือทรายสำหรับทำกิจกรรม Passive ไฟส่องสว่าง ถึงขยะ
ที่ว่างสาธารณะ หลังบ้าน	-รองรับกิจกรรมในชีวิตประจำวัน ส่วนตัวของอาคารพักอาศัยรอบ บริเวณพื้นที่	-แชร์ที่ว่างเพื่อให้เกิดพื้นที่ที่สามารถใช้ประโยชน์ได้ โดย เพิ่มองค์ประกอบต่างๆเช่น ที่นั่ง อุปกรณ์ ดับเพลิง สัญญาณแจ้งอัคคีภัย ถึงขยะ -สร้างให้เกิดความร่มรื่นและเป็นส่วนตัวด้วยพื้นที่ สีเขียว -คงสัดส่วนพื้นที่ซักล้างหรือตากผ้าของบ้านเดี่ยวไว้ด้วย กำแพงโปร่ง



แผนที่ 4.16 แสดงแผนผังแนวคิดการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ว่างสาธารณะ

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ

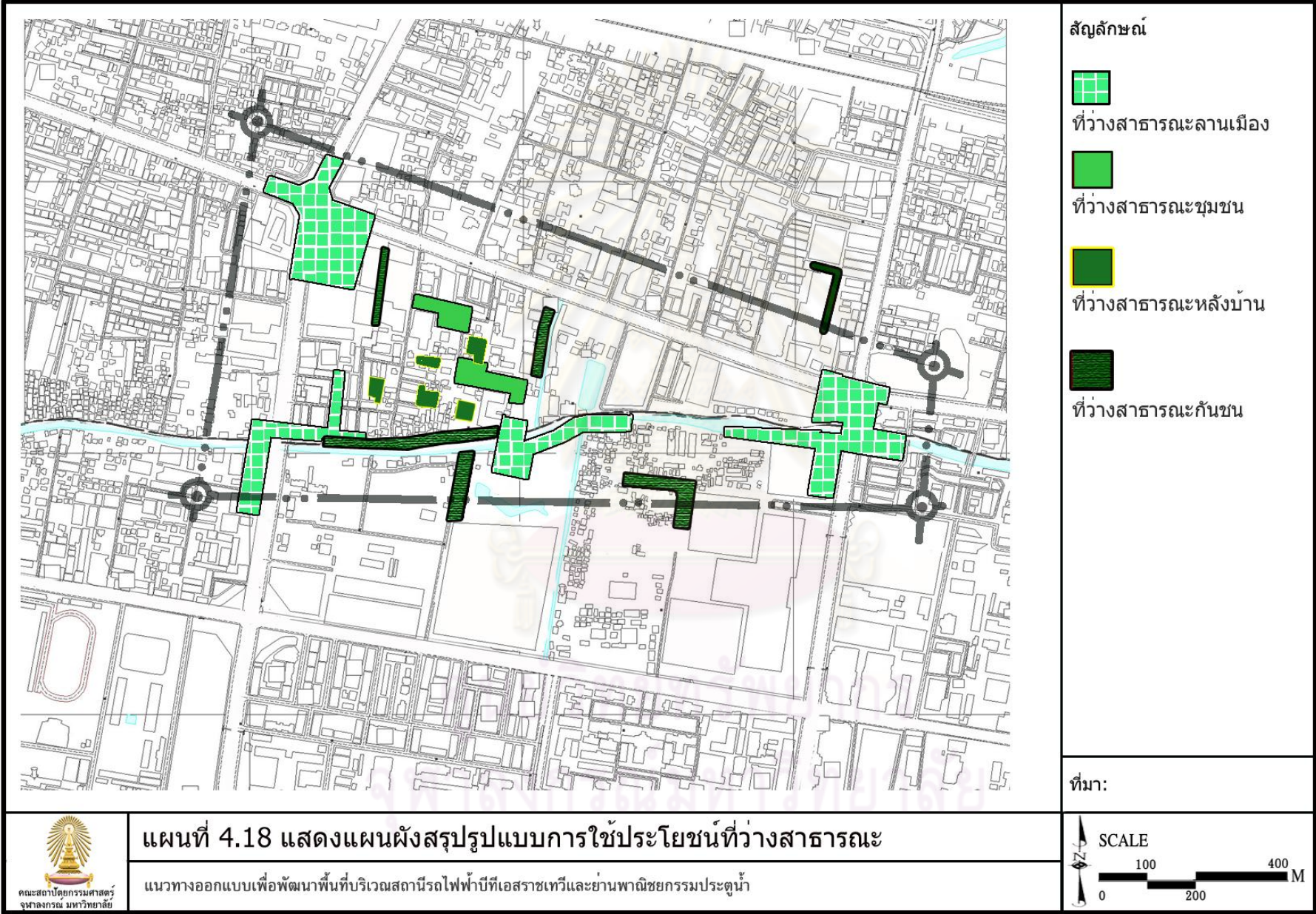




แผนที่ 4.17 แสดงแผนผังวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่วางสาธารณะ

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ





แผนที่ 4.18 แสดงแผนผังสรุปรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ว่างสาธารณะ

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ

4.7.4 รูปแบบและองค์ประกอบด้านที่วางสาธารณะดังนี้ ดังนี้

1) ที่วางสาธารณะลานเมือง(ภาพที่ 4.11) ทำหน้าที่รองรับการใช้ประโยชน์กิจกรรมพาณิชยกรรม ทั้งคนจากภายนอกและภายในพื้นที่ โดยเน้นตอบสนองการใช้ประโยชน์ของคนภายนอกพื้นที่ และตอบสนอง บทบาทในระดับเมือง รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

- พื้นที่พาณิชยกรรมร้านค้าขนาดเล็ก เช่น ร้านอาหาร ร้าน เครื่องดื่ม ร้านเสื้อผ้า และกีฬช้อป

- พื้นที่จัดนิทรรศการ

(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- ลานโล่งปูวัสดุปูพื้นสำหรับเดินและจักรยานใช้วีล ดุชนิดเดียวกับทางสายหลัก โดยมีการออกแบบแยกแยะระหว่างพื้นที่นั่งพักคอย กับพื้นที่เดินสัญจรขึ้นของ

- ศาลาหรือสถานีพักคอยสำหรับระบบขนส่งมวลชน ป้อมตำรวจ

- พื้นที่จอดจักรยาน

- พื้นที่นัดหมายหรือรวมกลุ่ม

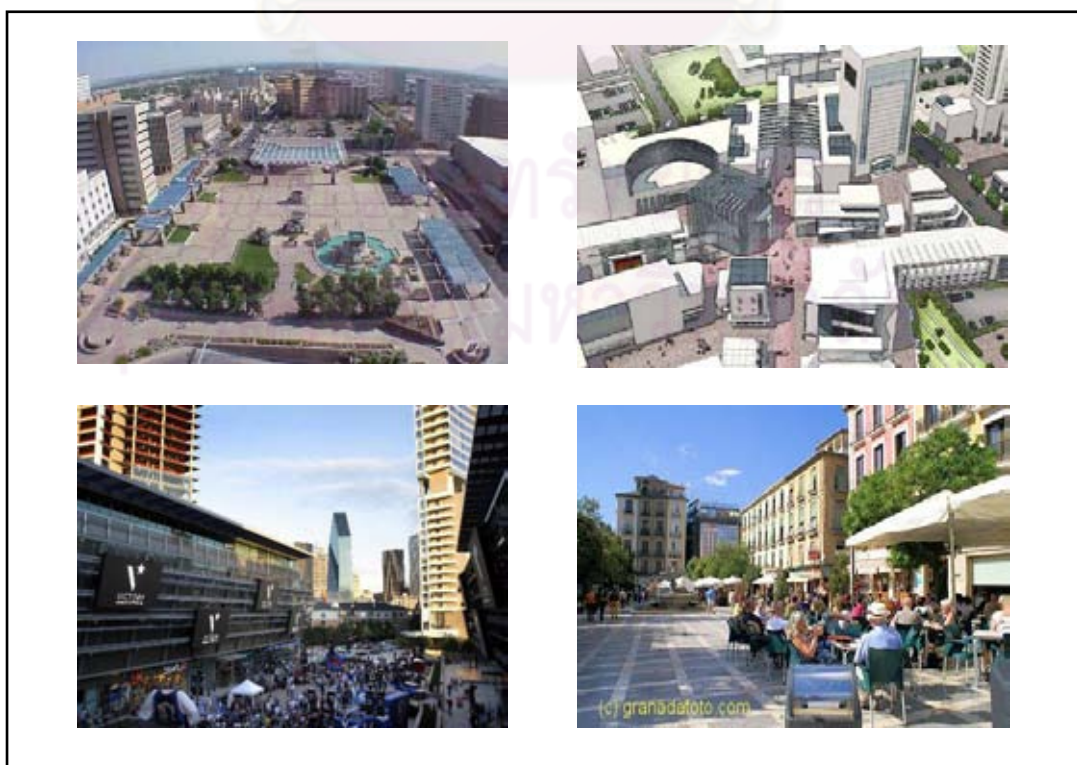
- ต้นไม้เน้นพื้นที่ปิดล้อมที่แข็งแรงและสร้างร่มเงา

(ค) ด้านอุปกรณ์สาธารณะ : ป้ายประชาสัมพันธ์ และบอกทาง

- รูปปั้นประดับหรือน้ำพุสำหรับเป็นจุดนัดหมาย

- ไฟส่องสว่าง โทรศัพน์ ถึงขยะ

-ที่นั่งพักคอย



ภาพที่ 4.11 แสดงรูปแบบแนวคิดที่วางสาธารณะลานเมือง

2) ที่ว่างสาธารณะชุมชน(ภาพที่ 4.12) ทำหน้าที่รองรับการใช้ประโยชน์กิจกรรมนันทนาการและส่งเสริมให้มีที่ว่างสาธารณะของคนในชุมชน โดยเน้นตอบสนองการใช้ประโยชน์ของคนในพื้นที่ รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

- พื้นที่พาณิชยกรรมร้านค้าแผงลอยขนาดเล็ก เช่น ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ร้านขายของชำ ร้านซักรีด

- พื้นที่นันทนาการ ลานกีฬา

(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- ลานโล่ง สนามหญ้า หรือสนามทราย

- พื้นที่จอดรถสำหรับตำแหน่งพื้นที่ที่ต้องการรองรับหรือตามกฎหมาย

- ต้นไม้ให้ร่มเงา และสร้างบรรยากาศส่วนตัว

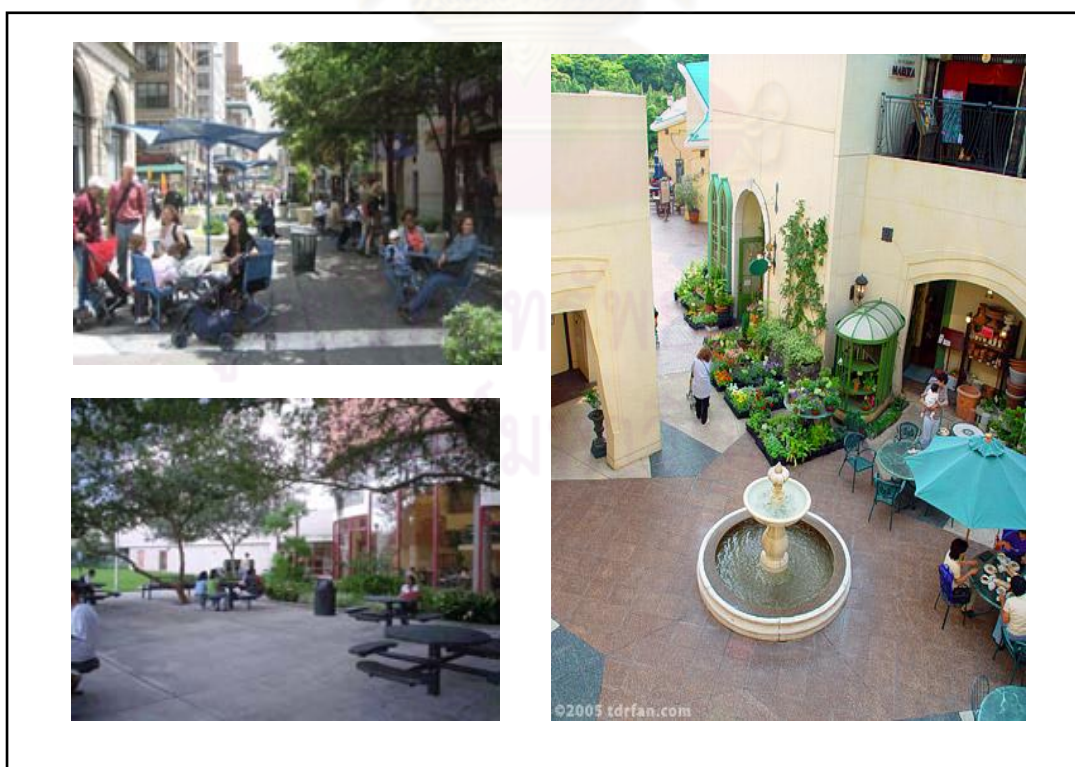
(ค) ด้านอุปกรณ์สาธารณะ

- อุปกรณ์กีฬา เครื่องเล่นสำหรับเด็ก

- ที่นั่ง โต๊ะหมากรุก

- ไฟส่องสว่าง ถังขยะ

- หัวจ่ายน้ำดับเพลิง และอุปกรณ์ดับเพลิง



ภาพที่ 4.12 แสดงรูปแบบแนวคิดที่ว่างสาธารณะชุมชน

3) ที่ว่างสาธารณะกันชน(ภาพที่ 4.13) ทำหน้าที่ป้องกันมลภาวะและสร้างความเป็นส่วนตัว
รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

- ส่วนนั่งพักผ่อนและสัญจร

(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- สนามหญ้า ไม้พุ่มสูง

- แนวไม้ยืนต้น สวนแนวตั้ง

- ทางเดิน ประกอบด้วยพื้นที่พักผ่อนชมวิว

(ค) ด้านอุปกรณ์สาธารณะ : ที่นั่ง ไฟส่องสว่าง ถังขยะ



ภาพที่ 4.13 แสดงรูปแบบแนวคิดที่ว่างสาธารณะกันชน

4) ที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน(ภาพที่ 4.14) ทำหน้าที่รองรับการใช้ประโยชน์กิจกรรมพักผ่อนของคนเฉพาะกลุ่มพื้นที่ โดยมีความเป็นส่วนตัวสูง

รูปแบบและองค์ประกอบ แบ่งเป็น 3 ด้าน

(ก) ด้านกิจกรรม

- ส่วนนั่งพักผ่อน สนทนา

(ข) ด้านองค์ประกอบพื้นที่

- ลานโล่ง

- ต้นไม้ขนาดเล็ก

(ค) ด้านอุปการณ์สาธารณะ

- อุปกรณ์ดับเพลิง
- ถังขยะ



ภาพที่ 4.14 แสดงรูปแบบแนวคิดที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน

จากการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ข้างต้น จะกำหนดเนื้อหาการพัฒนาพื้นที่ไว้ 3 ประเด็น คือ การสัญจร การใช้ประโยชน์พื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ว่างสาธารณะ เป็นการกำหนดรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพที่แยกออกตามเนื้อหาของการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ เพื่อลำดับความเข้าใจที่สอดคล้องกัน ซึ่งแบบหรือผังแม่บทที่ใช้ในการนำไปพัฒนาพื้นที่บริเวณบึงที่เอสราทเทวีและย่านพาณิชยกรรม ประตุน้ำที่จะนำเสนอต่อไปนั้น จะเป็นการรวมเนื้อหาทั้ง 3 ประเด็นข้างต้น เสนอในรูปแบบที่เป็นรูปธรรม และจะเป็นข้อกำหนดที่จะนำไปใช้ในการพัฒนาพื้นที่ต่อไป

บทที่ 5

รายละเอียดการออกแบบพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ

จากการวิเคราะห์ ศักยภาพ ปัญหา แนวโน้มการพัฒนา รวมถึงบทบาทและแนวคิด พบว่าการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ สามารถทำได้โดยการจัดระบบการสัญจร เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงพื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบ จัดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้ตอบสนองกิจกรรมได้หลากหลาย เพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อประโยชน์ของชุมชน โดยมีรายละเอียดการออกแบบ ดังนี้

5.1 แผนผังแม่บทการปรับปรุงพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 5.1)

5.1.1 วัตถุประสงค์การออกแบบพื้นที่ศึกษาในภาพรวม

- 1) แก้ปัญหาการกระจุกตัวของพัฒนาในบริเวณถนนสายหลักหรือบริเวณที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก เพื่อลดความแออัดของการพัฒนา ซึ่งทำให้เกิดปัญหาต่างๆในพื้นที่
- 2) ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้พื้นที่ได้ครบถ้วน และให้ความสะดวกสบาย
- 3) เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีกับผู้ใช้พื้นที่

5.1.2 แนวทางการออกแบบพื้นที่ศึกษาในภาพรวม

- 1) กระจายความหนาแน่นของการพัฒนาเข้าสู่พื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบ และบริเวณ สถานีบีทีเอสราชเทวี โดย เพิ่มศักยภาพการเข้าถึงให้สูงขึ้น พร้อมทั้งพัฒนาโครงการใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทการเป็นแหล่งพักอาศัยและพาณิชย์กรรม เพื่อสร้างแรงจูงใจในการเข้าใช้พื้นที่และก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- 2) สร้างให้เกิดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ผสมผสานตามโครงสร้าง ปริมาณ ที่กำหนดไว้ในบทที่ 4 (4.6 การวิเคราะห์และกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่)
- 3) สร้างความแตกต่างของกลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรมบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และบริเวณริมถนนเพชรบุรี โดยการเพิ่มกลุ่มเป้าหมายของผู้ใช้จากคนภายนอกพื้นที่เป็นกลุ่มผู้พักอาศัยในพื้นที่เป็นหลัก ซึ่งสะท้อนได้จากรูปแบบและสัดส่วนของกิจกรรม รวมทั้งการเชื่อมต่อทางสัญจรกับกลุ่มชุมชนข้างเคียง
- 4) สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าบริเวณถนนราชประสงค์ – มักกะสัน โดย พัฒนาการเข้าถึงเพื่อให้เดิมเชื่อมต่อกันได้สะดวก สร้างลานโล่งขนาดใหญ่ และพื้นที่ส่งเสริมกิจกรรมต่างๆ เป็นต้น
- 5) เชื่อมพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ ด้วยการสัญจรทางเท้าและจักรยานในระยะที่สบาย พร้อมทั้งจัดสภาพแวดล้อมและลำดับศักดิ์ของเส้นทางสัญจรที่ชัดเจน เพื่อทำให้เกิดความต่อเนื่องของคนภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่และไม่ส่งผลกระทบต่อความเป็นส่วนตัวของผู้พักอาศัยในพื้นที่

5.1.3 รายละเอียดการออกแบบพื้นที่ศึกษาในภาพรวม

จากการกำหนดแนวทางการออกแบบสามารถอธิบายรายละเอียดการออกแบบได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

1) การออกแบบระบบการสัญจร(แผนที่ 5.2) โดยแบ่งการพัฒนาทางสัญจรออกเป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

(ก) ทางสัญจรสายหลัก เนื่องจากต้องการให้พื้นที่ภายในกลุ่มอาคารหรือบริเวณริมคลอง แสนแสบมีการพัฒนามากขึ้น จึงเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน คือ บริเวณริมคลองแสบให้ เป็นเส้นทางสายหลักเชื่อมต่อย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำกับบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี รวมถึงบริเวณท่าเรือสะพานหัวช้าง ซึ่งจะรองรับกลุ่มผู้ใช้ทั้งจากภายนอกและภายในพื้นที่ สำหรับการพัฒนาทางสัญจรเพื่อสร้างความต่อเนื่องของย่านพาณิชยกรรมแยกราชประสงค์กับมักกะสันนั้น จะเริ่มจากพัฒนาด้านหน้าอาคารให้มีความต่อเนื่องกันโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือประตูน้ำ ที่มีพื้นที่ที่คับแคบ จนเป็นจุดปัญหาของการเชื่อมต่อย่าน พาณิชยกรรมทั้งสองส่วน จะพัฒนาให้มีการสัญจรที่เชื่อมต่อกันสะดวกขึ้นมีพื้นที่รองรับการเข้าถึงจากระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ได้ดีขึ้น

(ข) ทางสัญจรสายรอง แยกย่อยจากทางสัญจรหลัก โดยเชื่อมต่อกับซอยที่มีอยู่เดิม เช่น ซอยเพชรบุรี 18 ซอยเพชรบุรี 20 และพัฒนาแยกย่อยเพิ่มเติมให้มีการเข้าถึงครอบคลุมทุกอาคาร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสู่กลุ่มชุมชนในส่วนที่ต้องการความเป็นส่วนตัว

(ค) ทางสัญจรรถยนต์ จะพัฒนาให้เข้าถึงในตำแหน่งที่มีที่จอดรถหรือประเภทการใช้ประโยชน์อาคารที่ต้องใช้รถยนต์ คือ พื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่น เช่นบริเวณห้างสรรพสินค้า ส่วนสำนักงาน โรงเรียนบริเวณซอยเพชรบุรี 22 เพื่อความสะดวกของธุรกิจและการติดต่อ รวมถึงห้องชุดพักอาศัยที่มีพื้นที่ห้องพักตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป เป็นต้น

(ง) ทางสัญจรต่างระดับ เป็นการพัฒนาทางเดินยกระดับ(Sky Walk) จากแนวถนนพระรามที่ 1 สู่ย่านมักกะสัน สถานีบีทีเอสราชเทวี สู่อาคารข้างเคียง เพื่อเป็นการส่งเสริมความต่อเนื่องของย่านพาณิชยกรรมกับระบบขนส่งมวลชนระบบราง และสร้างให้เกิดความต่อเนื่องของการใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชยกรรมระหว่างแยกราชประสงค์ถึงย่านมักกะสัน

ทั้งนี้การพัฒนาทางสัญจรที่เกิดขึ้นจะเน้นการสัญจรด้วยการเดินและจักรยานเป็นหลัก เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้ชุมชน

2) การออกแบบอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร(แผนที่ 5.3) โดยการพัฒนาใหม่จะใช้พื้นที่ที่เป็นอาคารที่ต้องรื้อถอน อาคารที่ควรปรับปรุง และพื้นที่ว่างที่มีอยู่ โดยหลักการจะสร้างให้เกิดสัดส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสานในย่านพาณิชยกรรม โดยมีรายละเอียดของการออกแบบอธิบายแบ่งตามบทบาทของพื้นที่ระดับชุมชน ดังนี้

(ก) ย่านพาณิชยกรรมระดับเมือง พัฒนาอาคารสูงขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้า โรงแรม คอนโดมิเนียม ในรูปแบบอาคารสมัยใหม่สอดคล้องกับย่านแฟร์ชั่นและย่านพาณิชยกรรมกลางเมือง โดยสร้างให้รูปทรงอาคารโอบล้อมที่ว่างบริเวณสะพานเฉลิมโลก เพื่อเน้นพื้นที่สำคัญ สร้างแนวอาคารนำสายตาสู่ชุมชนริมคลองแสบและอาคารใบหยกสอง เพื่อชี้้นำให้เกิดการเข้าใช้พื้นที่ดังกล่าว

(ข) ศูนย์กลางพาณิชยกรรมชุมชน พัฒนาอาคารสูง เช่น สำนักงาน คอนโดมิเนียม รวมถึงพัฒนาอาคารพาณิชยกรรมประเภทร้านค้า ในรูปแบบสมัยใหม่สอดคล้องกับย่านพาณิชยกรรมชุมชนกลางเมือง โดย

สร้างรูปแบบอาคารโอบล้อมที่ว่างสาธารณะ เพื่อเน้นความสำคัญของพื้นที่รวมกลุ่ม พร้อมทั้งสร้างแนวอาคารนำสายตาในทิศทางของทางสัญจรสายหลัก และเส้นทางเชื่อมต่อกลุ่มชุมชนโดยรอบ

(ค) ย่านชุมชนพักอาศัย พัฒนาอาคารสูงประเภทพักอาศัย เช่น คอนโดมิเนียม หอพัก อพาร์ทเมนท์ รวมถึงร้านค้าขนาดเล็ก ในรูปแบบสมัยใหม่สอดคล้องกับย่านที่พักอาศัยกลางเมือง โดยสร้างรูปแบบอาคารโอบล้อมที่ว่างสาธารณะ เพื่อเน้นความสำคัญของพื้นที่ รวมกลุ่ม พร้อมทั้งสร้างแนวอาคารนำสายตาในทิศทางของทางสัญจรสายหลัก

3) การออกแบบที่ว่างสาธารณะ(แผนที่ 5.4) โดยการพัฒนาใหม่จะใช้พื้นที่ที่เป็นอาคารที่ต้องรื้อถอน อาคารที่ควรปรับปรุง พื้นที่ว่างที่มีอยู่ รวมถึงการจัดการระบบที่ว่างใหม่ โดยจากการกำหนดแนวทางการพัฒนาสามารถแบ่งการออกแบบที่ว่างได้เป็น 4 รูปแบบ คือ

(ก) ที่ว่างสาธารณะลานเมือง มีอยู่ 4 แห่ง คือ

- บริเวณท่าเรือประตูน้ำ พัฒนาลานโล่ง ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว กิจกรรมพาณิชยกรรม รองรับกลุ่มคนในระดับเมืองจากทางสัญจรสายหลัก
- บริเวณท่าเรือ อสะพานหัวช้าง พัฒนาลานโล่ง ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว กิจกรรมพาณิชยกรรม รองรับกลุ่มคนที่ใช้ท่าเรือสะพานหัวช้างกับรถไฟฟ้าบีทีเอส
- บริเวณลานโล่ง สถานีบีทีเอสราชเทวี พัฒนาลานโล่ง ทางสัญจร กิจกรรมพาณิชยกรรม รองรับชุมชนพักอาศัยโดยรอบและคนที่ใช้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส
- บริเวณริมคลองแสนแสบหลังห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน พัฒนาลานโล่ง (Plaza) ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว กิจกรรมพาณิชยกรรม ดึงดูดการเข้าถึงสู่พื้นที่ภายในกลุ่มอาคาร

(ข) ที่ว่างสาธารณะชุมชน มีอยู่ 2 แห่ง คือ

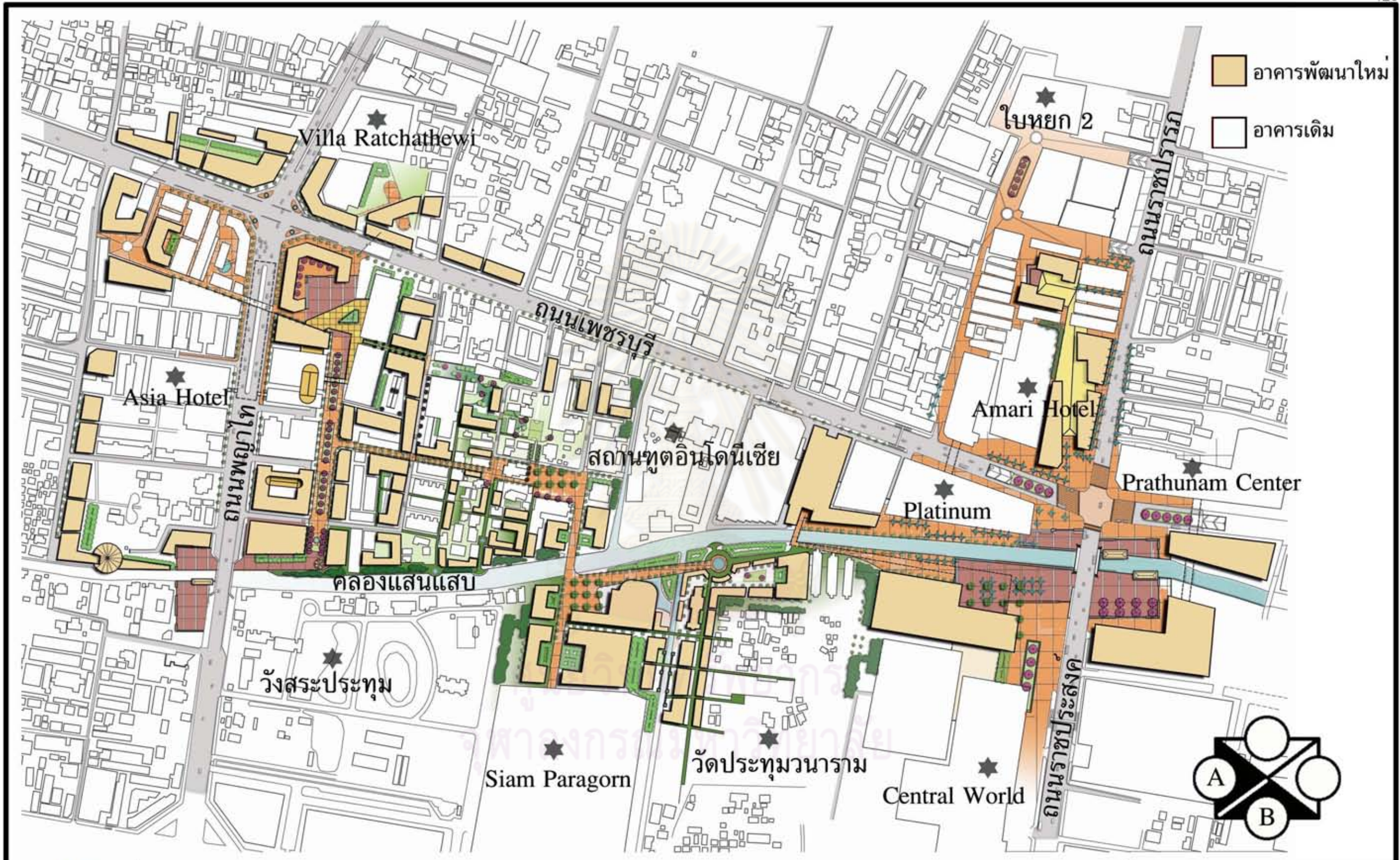
- บริเวณชุมชนซอยเพชรบุรี 18 หลังกรมพลังงานทหาร ทำสวนสาธารณะสำหรับชุมชน
- บริเวณชุมชนซอยเพชรบุรี 20 ซ้ำงโรงเรียนพาณิชยการกรุงเทพ ทำสวนสาธารณะลานกีฬาสำหรับชุมชน

(ค) ที่ว่างสาธารณะกันชน มีอยู่ 5 แห่ง คือ

- บริเวณข้างบ้านกลางกรุงคอนโดมิเนียม ใช้สวนแนวตั้งกันมลภาวะส่วนที่เป็นที่จอดรถ
- บริเวณข้างวังสระปทุม สวนสาธารณะกันมลภาวะทางสายตาและเสียง
- บริเวณข้างสถานทูตอินโดนีเซีย แนวไม้ยืนต้นกันมลภาวะทางสายตา
- บริเวณริมข้างเซ็นทรัลเวิร์ด แนวไม้ยืนต้นและสวนแนวตั้งกันส่วนห้องเครื่อง ที่จอดรถของอาคารเซ็นทรัลเวิร์ด

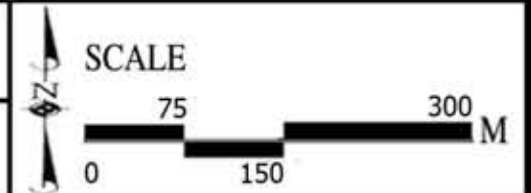
- บริเวณข้างโรงแรมอมารี ใช้สวนแนวตั้งกันมลภาวะส่วนที่เป็นที่จอดรถ

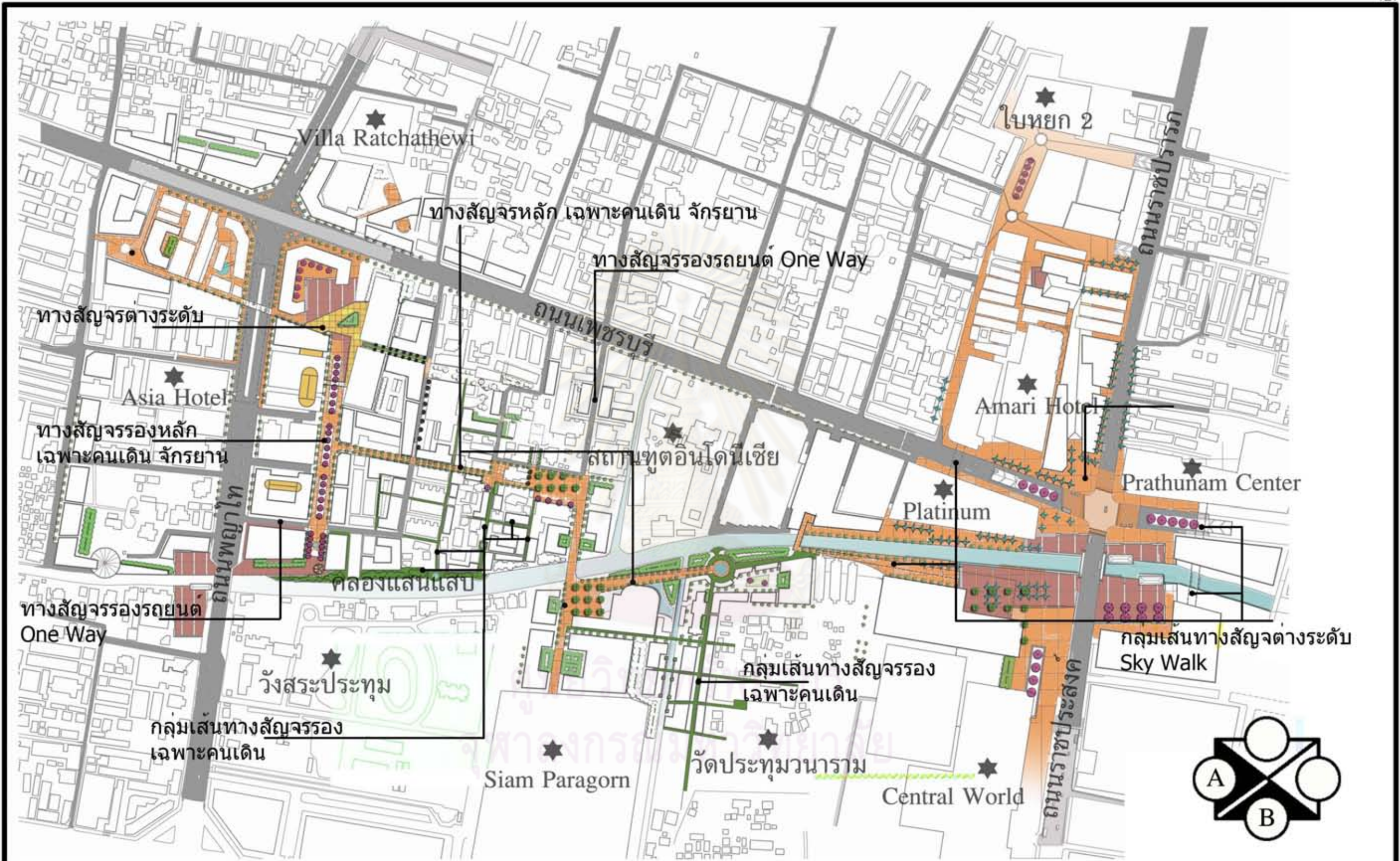
(ง) ที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน มีอยู่ 5 แห่ง ซึ่งทุกแห่งจะอยู่ใจกลางกลุ่มอาคารพักอาศัย เป็นที่ที่ใช้ที่ว่างร่วมกัน นั่งเล่น พักผ่อน



แผนที่ 5.1 แสดงแผนผังการออกแบบพื้นที่ศึกษา

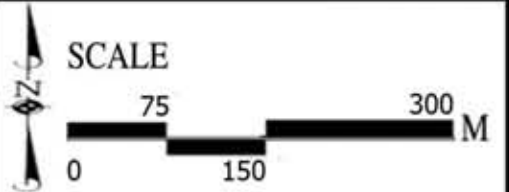
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ

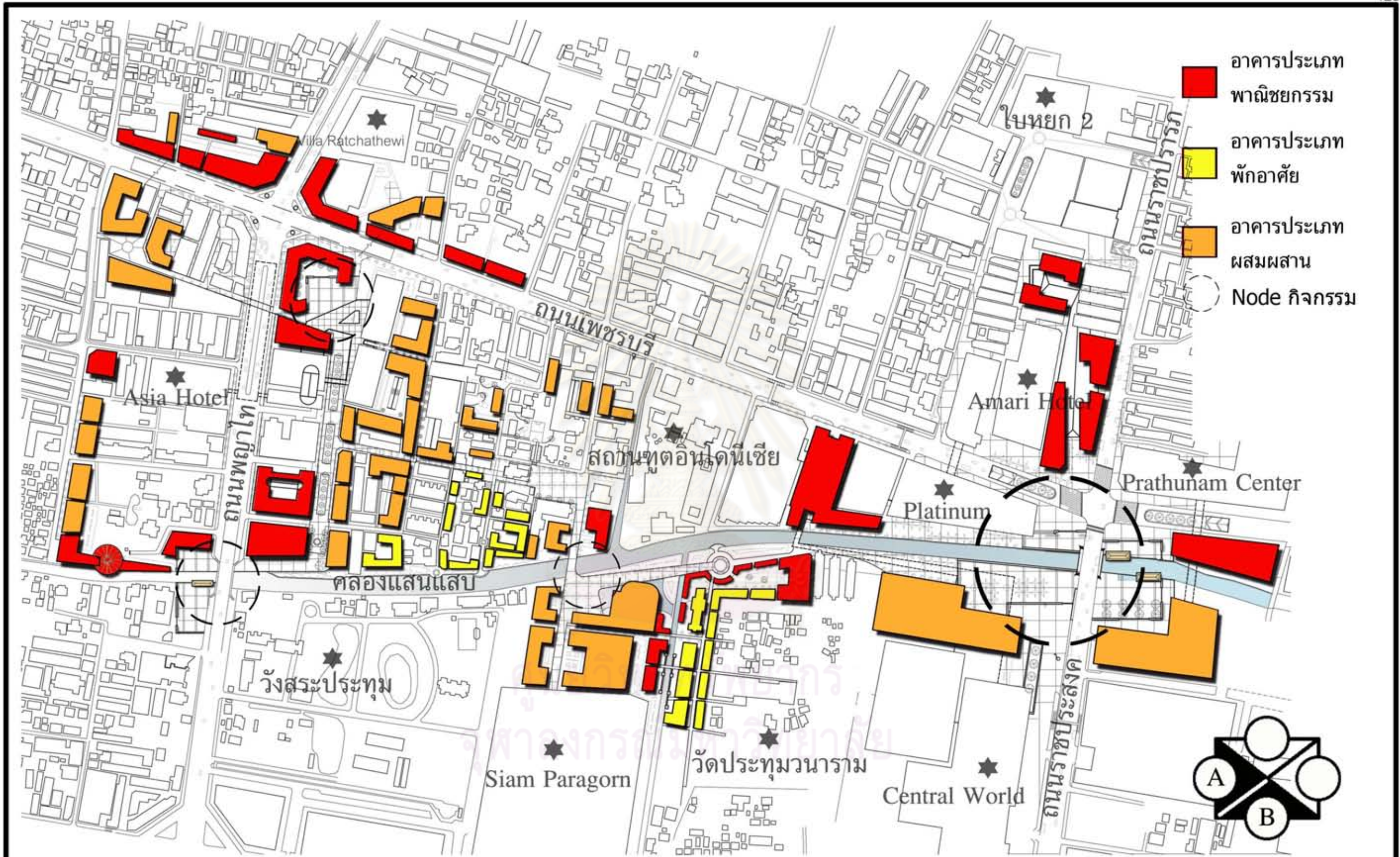




แผนที่ 5.2 แสดงแผนผังการออกแบบระบบเส้นทางสัญจร

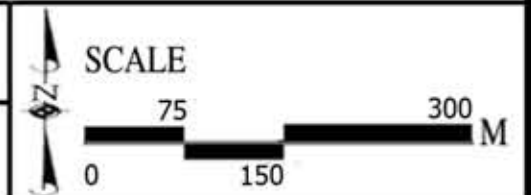
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรมประตุน้ำ

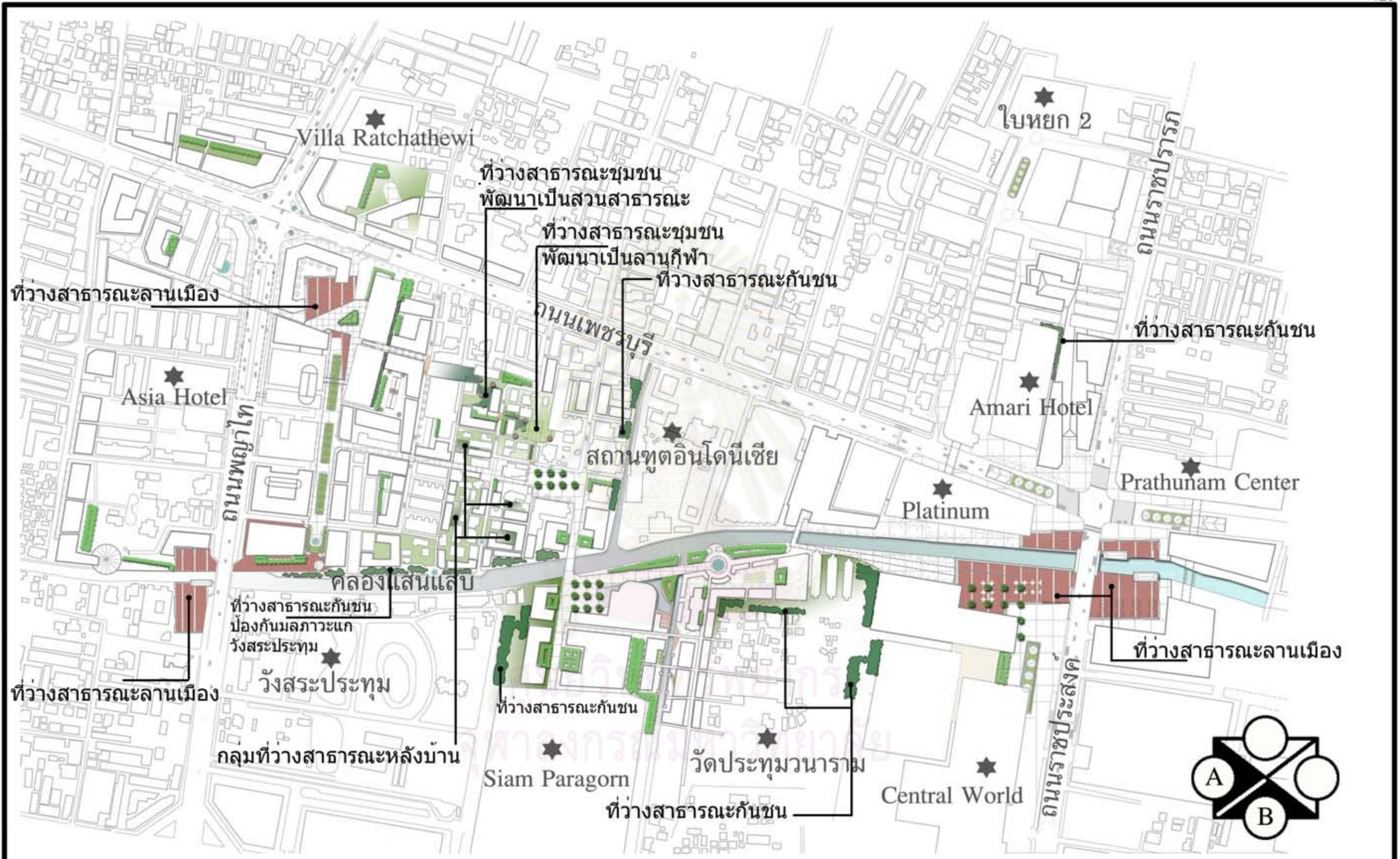




แผนที่ 5.3 แสดงแผนผังการออกแบบอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร

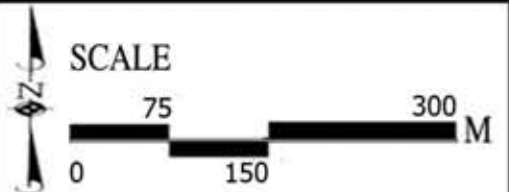
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ

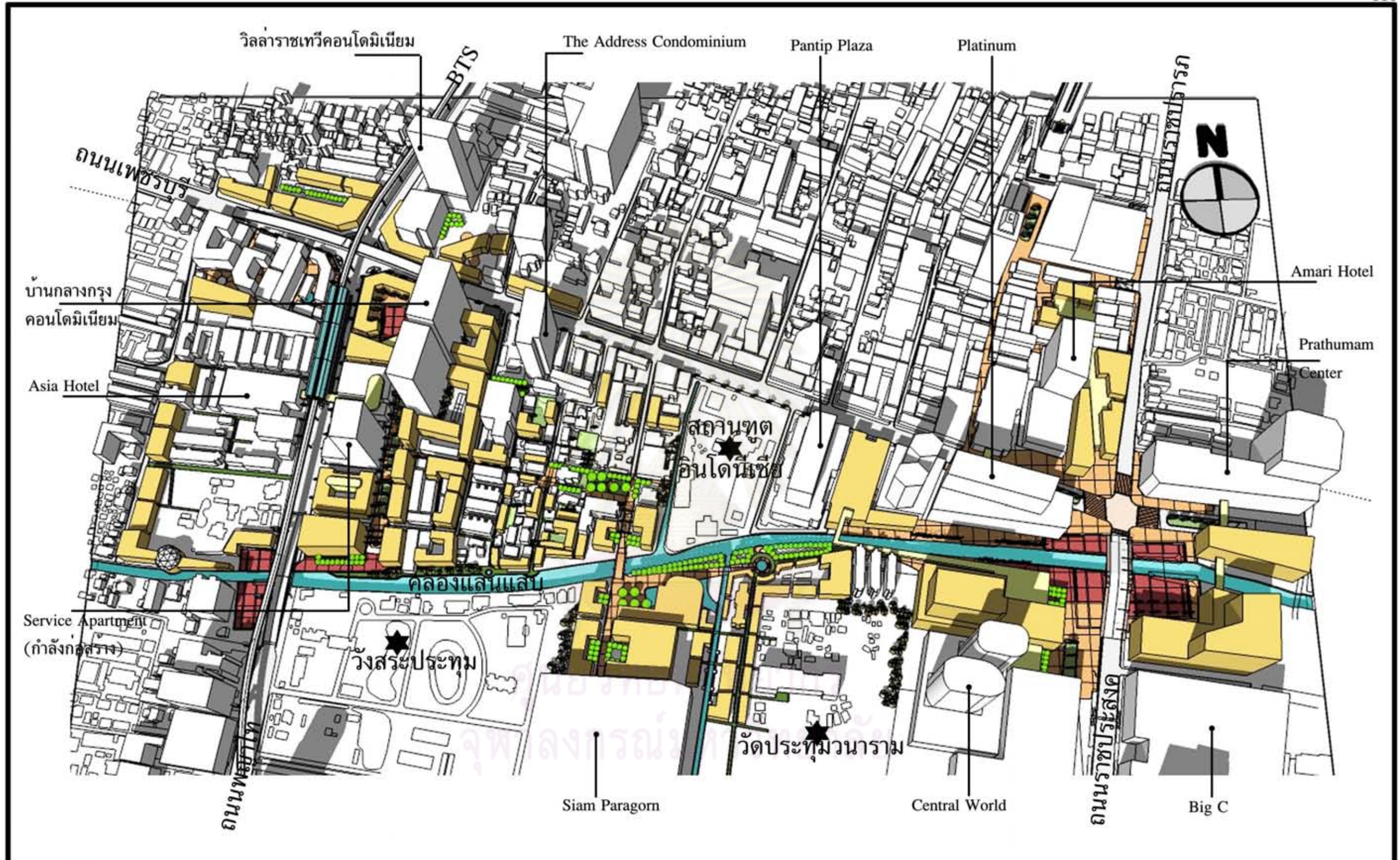




แผนที่ 5.4 แสดงแผนผังการออกแบบที่ว่างสาธารณะ

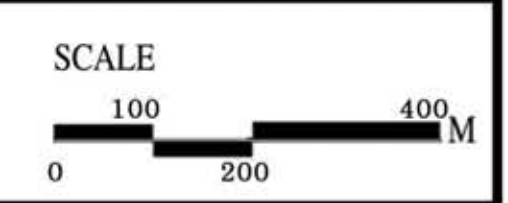
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ

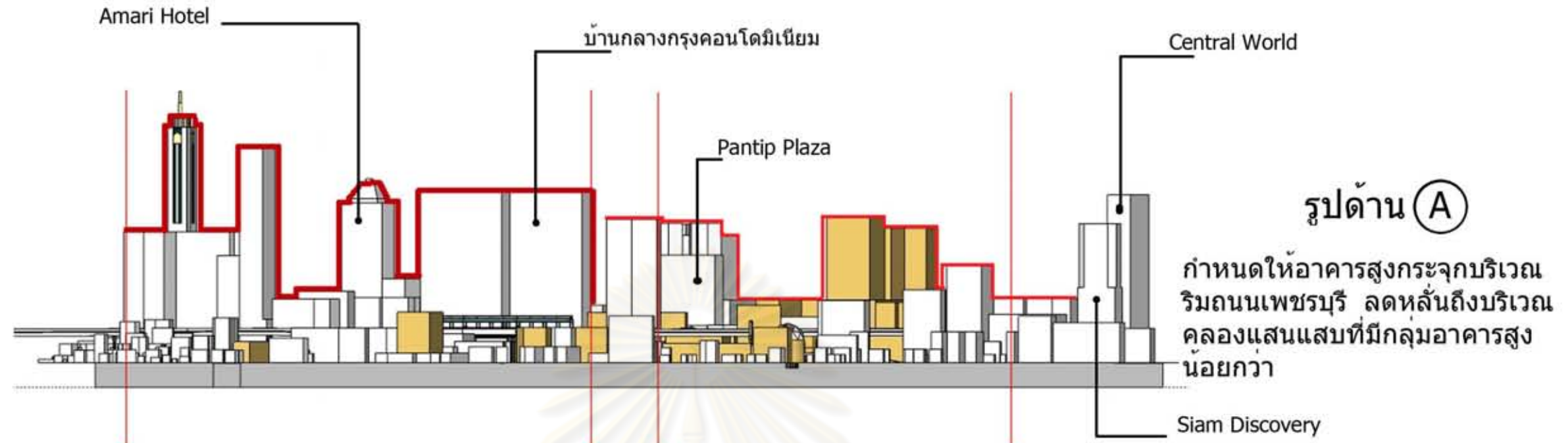




แผนที่ 5.5 แสดงแผนผังทัศนียภาพโดยรวมของการออกแบบพื้นที่ศึกษา

แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสรราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตุน้ำ





รูปด้าน (A)

กำหนดให้อาคารสูงกระจุกบริเวณ
ริมถนนเพชรบุรี ลดหลั่นถึงบริเวณ
คลองแสนแสบที่มีกลุ่มอาคารสูง
น้อยกว่า

กลุ่มอาคารบริเวณถนนเพชรบุรี กลุ่มอาคารริมคลองแสนแสบ



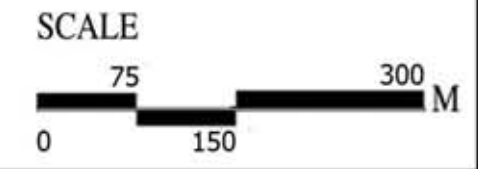
รูปด้าน (B)

กำหนดอาคารสูงสะท้อนกลุ่มกิจกรรม
โดยบริเวณ Down Town และ
Commercial Community Center
มีกลุ่มอาคารที่สูงกว่า Neighborhood

Commercial Community Center Zone Neighborhood Zone Down Town Zone

แผนที่ 5.6 แสดงรูปด้านของการออกแบบพื้นที่ศึกษา

แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ



5.2 แบบขยายการปรับปรุงพื้นที่ในบริเวณต่างๆ

5.2.1 แบบขยายบริเวณย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ(แผนที่ 5.7)

1) วัตถุประสงค์การออกแบบ

- (ก) เป็นประตูสู่พื้นที่และรองรับกลุ่มคนภายนอกพื้นที่เป็นหลักที่มาจากระบบขนส่งมวลชนระบบราง
- (ข) เชื่อมต่อและสร้างความต่อเนื่องระหว่างย่านพาณิชย์กรรมราชประสงค์กับย่านพาณิชย์กรรมมักกะสันที่จะเกิดขึ้นใหม่
- (ค) สร้างให้เกิด การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน ในสัดส่วนของความเป็น ย่านพาณิชย์กรรมระดับเมือง(Down Town)

2) แนวทางการออกแบบ

- (ก) พัฒนาท่าเรือ สะพานเฉลิมโลก และที่ว่างข้างเคียงเป็น ลานโล่งขนาดใหญ่มีกิจกรรมการค้าอยู่โดยรอบรองรับคนที่เข้ามาในพื้นที่
- (ข) สร้างการเชื่อมต่อระหว่างถนนราชประสงค์และราชปรารภด้วย ลานโล่งหน้าอาคารและทางเท้าขนาดใหญ่ สร้างการเชื่อมโยงทางสายตาด้วยการทำอุโมงค์ลอดทางแยกแทนสะพานข้ามแยก และแนวอาคารนำสายตามุ่งเข้าสู่จุดหมายตา(Land Mark) ของเมืองที่ตึกใบหยก 2 พร้อมทั้งพื้นที่สีเขียวสร้างร่มเงาและคุณภาพชีวิตที่ดี
- (ค) สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าด้วยทางเดินยกระดับ เชื่อมต่อระหว่างอาคารที่มีกิจกรรมสอดคล้องกัน
- (ง) เปิดการเข้าถึงเข้าสู่ภายในพื้นที่ด้วยเส้นทางเรียบคลองแสนแสบ โดยพัฒนาขอบของที่ว่างหรือด้านอาคาร(Facade) ให้มีกิจกรรมดึงดูดการเข้าใช้พื้นที่
- (ฉ) พัฒนาอาคารล้อมโถงหรือที่ว่างทิ้งร้างในสัดส่วนของการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่กำหนดไว้ในบทที่ 4 (4.6 การวิเคราะห์และกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่)

3) รายละเอียดการออกแบบ อธิบายเป็น 2 ส่วน ดังนี้

(ก) ส่วนที่ว่างสาธารณะ ประกอบด้วย

1. ลานโล่ง แบ่งเป็น 2 บริเวณ

- บริเวณที่ 1 บริเวณท่าเรือลดระดับลง เพื่อให้ใช้พื้นที่ด้านใต้สะพานได้ แต่ ไม่ต่ำกว่าระดับน้ำในคลอง พื้นที่ใต้สะพานเฉลิมโลกทำร้านค้าขนาดเล็ก(kiosk) รอบบริเวณมีที่นั่งพักผ่อน ปูพื้นด้วยวัสดุที่แตกต่างเพื่อแสดงอาณาเขต
- บริเวณที่ 2 บริเวณที่ว่างด้านหน้าอาคาร ประกอบด้วยพื้นที่จัดแสดงสินค้า ทำกิจกรรมบางช่วงเวลามสกับทางสัญจร เป็นพื้นที่โล่งว่างสามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมได้ มีที่นั่งพักผ่อน ไม้ยืนต้นให้ร่มเงา

2. ทางเท้า ผสมผสานกับลานโล่ง และทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) เชื่อมกิจกรรมการค้าระหว่างอาคาร คือ เซ็นทรัลเวิร์ลด์ , แพลทตินัม , ตลาดประตูน้ำ , ประตูน้ำเซนเตอร์ , กับอาคารพาณิชย์กรรมที่กำหนดให้มีการพัฒนาเพิ่มเติม

3. ถนน ปรับทางข้ามแยกประตูน้ำเป็นอุโมงค์ลอดแยก

(ข) ส่วนพื้นที่ครอบครอง ประกอบด้วย อาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ กำหนดการใช้ประโยชน์อาคารให้สะท้อนรูปแบบของย่านพาณิชย์กรรมระดับเมือง ในสัดส่วนที่ได้กำหนดไว้ คือ ที่พักอาศัย :การค้า :กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างเอนกประสงค์ = 1 : 6 : 6 : 7 ออกแบบทางสถาปัตยกรรมเพื่อตอบสนองการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ คือ

1. อาคารแพลทตินัม ปรับปรุงด้านที่ติดคลองแสนแสบให้เป็นด้านที่สามารถเข้าใช้ในอาคารได้
2. อาคารตลาดประตูน้ำที่กำหนดให้มีการปรับปรุงใหม่ ให้มีช่องนำสายตาเข้าสู่ตลาดประตูน้ำโดยมีทิศทางของอาคารไบฮอก 2 เป็นที่หมายตา
3. ออกแบบอาคารที่ตั้งอยู่รอบบริเวณท่าเรือสะพานเฉลิมโลก (ท่าเรือประตูน้ำ) กำหนดให้เป็นอาคารประเภทพาณิชย์กรรม ที่มีความสูง รูปทรงโอบล้อมลานโล่งรอบๆสะพานเฉลิมโลก (ท่าเรือประตูน้ำ)

5.2.2 แบบขยายบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี(แผนที่ 5.8)

1) วัตถุประสงค์การออกแบบ

- (ก) สร้างการใช้ประโยชน์อาคารให้สะท้อนถึงกิจกรรมที่ตอบสนองชุมชนพักอาศัยโดยรอบ ซึ่งจะแตกต่างจากย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำที่ตอบสนองคนในระดับเมือง
- (ข) สร้างให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน ในสัดส่วนของความเป็นย่านศูนย์กลางการค้าชุมชน (Commercial Community Center)
- (ค) สร้างส่วนบริการและที่ว่างสาธารณะ รองรับกลุ่มคนที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบราง พร้อมทั้งมีการเชื่อมต่อพื้นที่โดยรอบชุมชนอย่างสะดวกสบาย
- (ง) พัฒนาพื้นที่ว่างและอาคารเสื่อมโทรมเดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2) แนวทางการออกแบบ

- (ก) สร้างรูปแบบของการใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชย์กรรมตอบสนองการใช้ชีวิตประจำวันของชุมชนพักอาศัย เช่น ร้านอาหาร ซูเปอร์มาร์เก็ตหรือร้านสะดวกซื้อ ร้านบริการต่างๆ เช่น ร้านอินเทอร์เน็ต ร้านกาแฟ ร้านซักกรีด ซึ่งจะเปิดให้บริการในเวลาเย็นถึงกลางคืน
- (ข) กำหนดสัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคาร ให้สะท้อนถึงความเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชน (Commercial Community Center)
- (ค) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงจากที่ ระบบขนส่งมวลชนระบบรางและชุมชนโดยรอบ ด้วยระบบการสัญจรทางเท้า จักรยาน เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนระบบรางด้วย ทางเดินยกระดับผ่านส่วนที่มีกิจกรรมการค้าและบริการ
- (ง) เพิ่มความหนาแน่นการใช้ประโยชน์พื้นที่ในสัดส่วน F.A.R ไม่เกิน 1:10

3) รายละเอียดการออกแบบ อธิบายเป็น 2 ส่วน ดังนี้

(ก) ส่วนที่ว่างสาธารณะ ประกอบด้วย

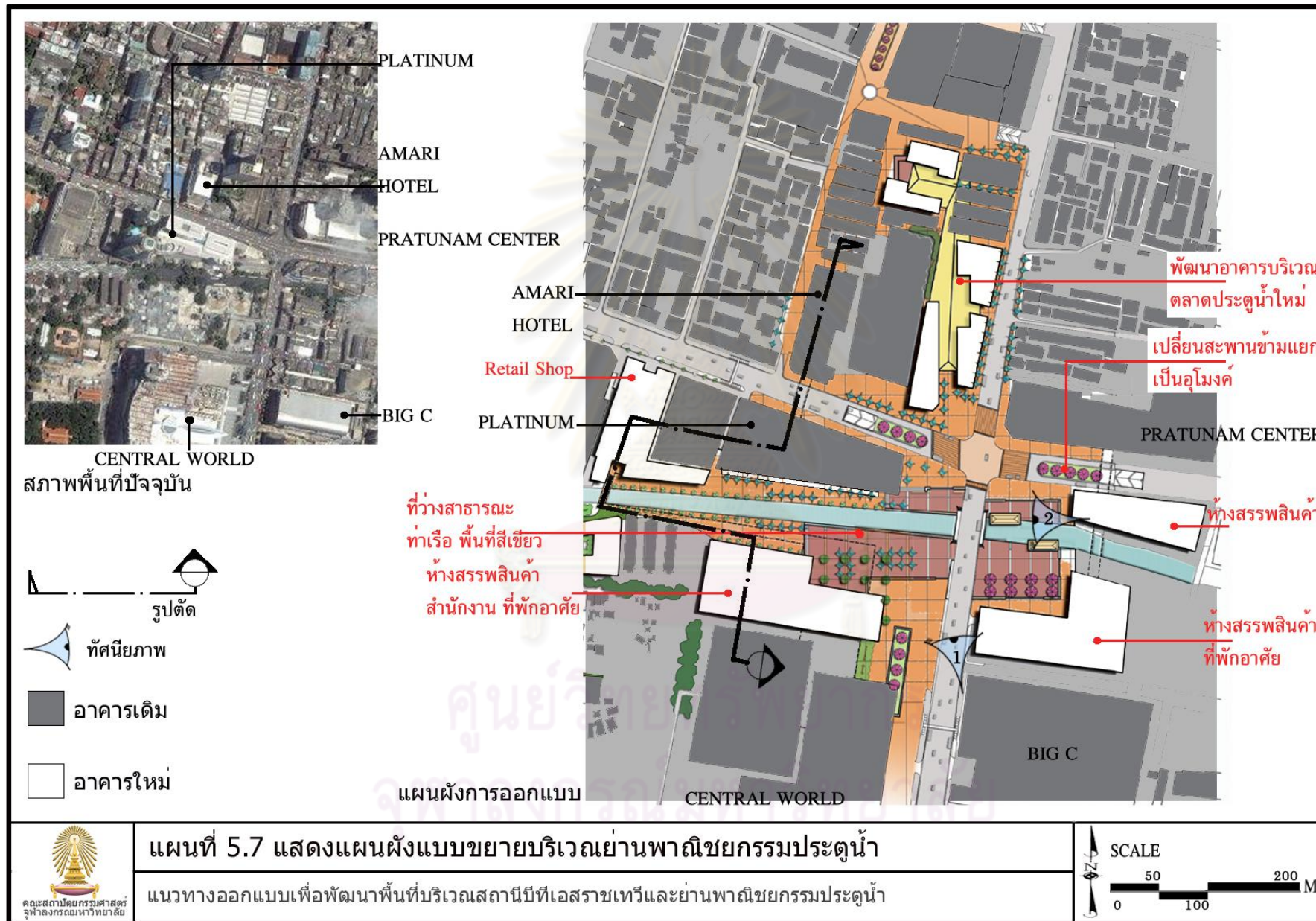
1. ลานโล่ง แบ่งเป็น 3 บริเวณ คือ

- บริเวณที่ 1 บริเวณท่าเรือสะพานหัวช้าง พัฒนาโรงงานเก่าบริเวณท่าเรือเป็นพื้นที่ว่างเอนกประสงค์สำหรับพักผ่อน นันทนาการ พื้นที่ใต้สะพานหัวช้างสามารถรอดฝนได้เชื่อมต่อกับกลุ่มชุมชนพักอาศัยริมคลองแสนแสบ รวมถึงชุมชนบ้านครัว มีกิจกรรมการค้าขนาดเล็ก เช่น ร้านค้าขนาดเล็ก ร้านอาหาร
- บริเวณที่ 2 บริเวณอาคารพาณิชย์สี่มุมโทรมและที่ว่างแยกราชเทวีอยู่ในระดับพื้นเดิม พัฒนาเป็นที่ว่างเอนกประสงค์ มีกิจกรรมการค้ารองรับการใช้ชีวิตประจำวันของคนในชุมชนโดยรอบ เช่น ชุปเปอร์มาร์เก็ต , ร้านอาหาร , ร้านเอกสาร , ร้านอินเทอร์เน็ต ลานโล่งที่สามารถปรับเปลี่ยนเป็นตลาดนัด ได้ในวันเวลาที่กำหนด ปลูกพื้นด้วยวัสดุประเภทเดียวกับทางเท้า มีเส้นทางเชื่อมต่อกับชุมชนโดยรอบได้สะดวกชัดเจน
- บริเวณที่ 3 ที่ว่างเอนกประสงค์ยกระดับ เชื่อมต่อบ้านกลางกรุงคอนโดมิเนียม กับพื้นที่พาณิชย์กรรมบริการที่พัฒนาขึ้นใหม่ ฮอลล์ดูดปลาซ่า และสถานีบีทีเอสราชเทวี ใช้จัดกิจกรรมนันทนาการหรือการค้าได้ มีทางขึ้นลงอิสระ

2. ทางสัญจร แบ่งเป็น 3 ประเภทคือ

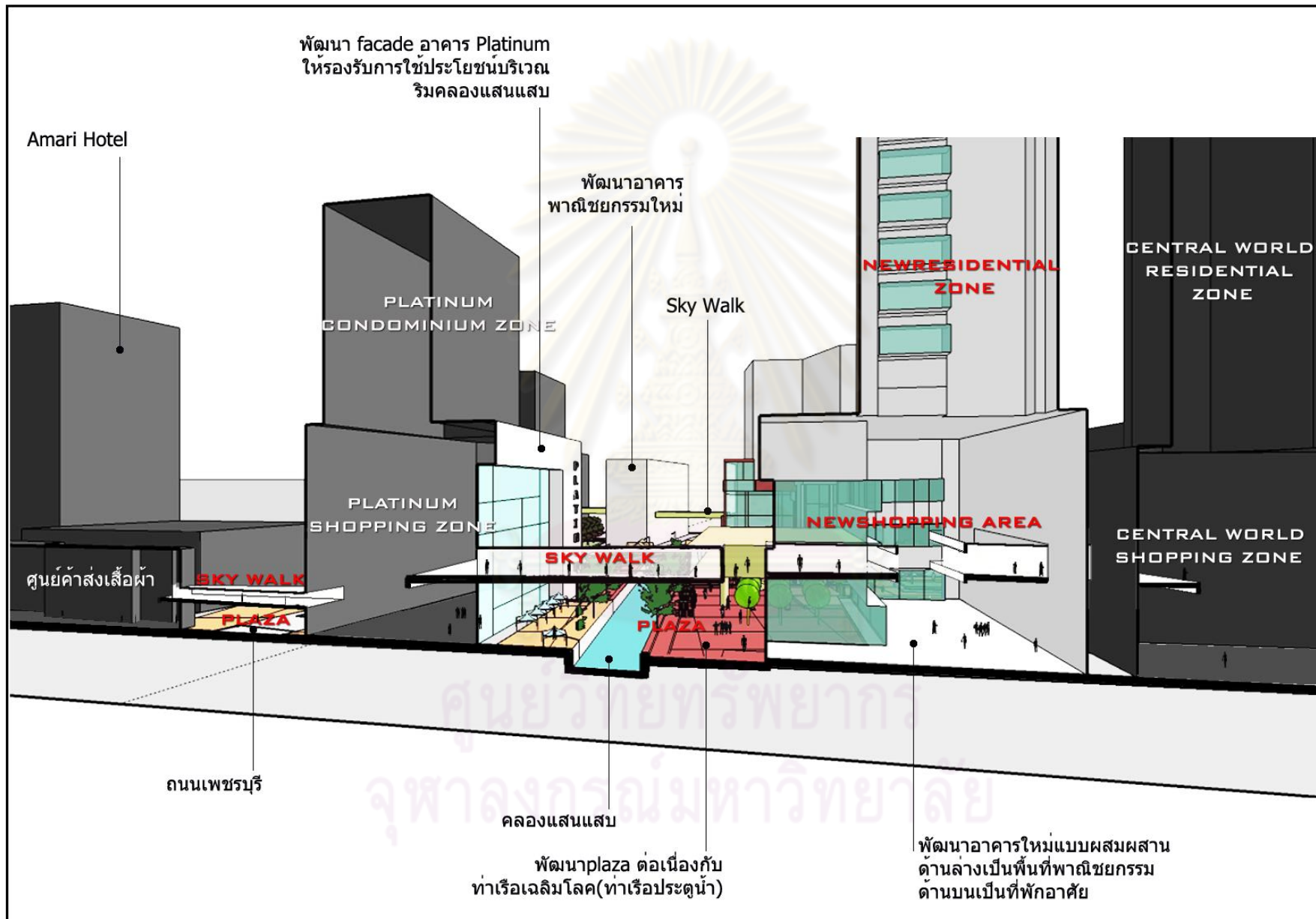
- ทางสัญจรหลัก คือ ทางเท้าและจักรยานบริเวณหลังฮอลล์ดูดปลาซ่า เชื่อมต่อลานโล่ง(Plaza) บริเวณศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชนกับลานโล่ง บริเวณท่าเรือหัวช้าง รองรับกลุ่มคนภายนอกและภายในที่มาจากฝั่งถนนพญาไท ถนนเพชรบุรี และย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ มีขนาดกว้าง 25 เมตร ซึ่งพัฒนาจากอาคารที่สี่มุมโทรมรวมกับทางสัญจรที่มีอยู่ จึงสามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชนได้ เช่น จัดเป็นตลาดนัด หรือถนนคนเดินในงานเทศกาลต่างๆ มีไม้ใหญ่ให้ร่มเงา ป้ายโฆษณา ไฟส่องสว่าง บรรยากาศโดยรอบเป็นกิจกรรมการค้าและบริการ
- ทางสัญจรยกระดับ เป็นพื้นที่เดียวกันกับที่ว่างเอนกประสงค์ยกระดับ โดยสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการสัญจรเชื่อมต่อได้ด้วย คือ จากสถานีบีทีเอสราชเทวีเชื่อมต่อกับกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมที่พัฒนาใหม่ จนถึงบ้านกลางกรุงคอนโดมิเนียม
- ทางสัญจรรถยนต์และทางเท้า คือ ถนนบริเวณซอยเพชรบุรี 18 จากเดิมที่กว้างประมาณ 9 เมตร โดยที่มีทางรถยนต์ 2 ช่องจราจรและทางเท้าใช้ผิวจราจรเดียวกับรถยนต์ การพัฒนาจะเพิ่มทางเท้าสองฝั่งถนนกว้างประมาณ 2 เมตร ลดความกว้างถนนลงเหลือ 5 เมตร ให้มีช่องจราจรรถยนต์ 1 จราจร รองรับการใช้รถถึงของรถดับเพลิงและรถยนต์

(ข) ส่วนพื้นที่ครอบครอง ประกอบด้วย อาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ กำหนดการใช้ประโยชน์อาคารให้สะท้อนรูปแบบของย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชน ในสัดส่วนที่ได้กำหนดไว้ คือ ที่พักอาศัย : การค้า กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างเอนกประสงค์ = 1 : 3 : 3 : 4 ออกแบบอาคารพาณิชย์บริเวณหัวมุมแยกราชเทวีสร้างพื้นที่โอบล้อมขึ้นด้านหลังเพื่อให้ความสำคัญกับการใช้กิจกรรมของคนในชุมชน โดยยังคงความต่อเนื่องของถนนทางสัญจรหลักของคนภายนอกชุมชนไว้ คือ สี่แยกราชเทวี ถนนพญาไทและถนนเพชรบุรี อาคารที่ติดทางสัญจรสายหลักให้ชั้นล่างเป็นร้านค้าและบริการ สร้างแนวนำสายตาจากชุมชนข้างเคียงเข้าสู่ลานโล่งของศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชน

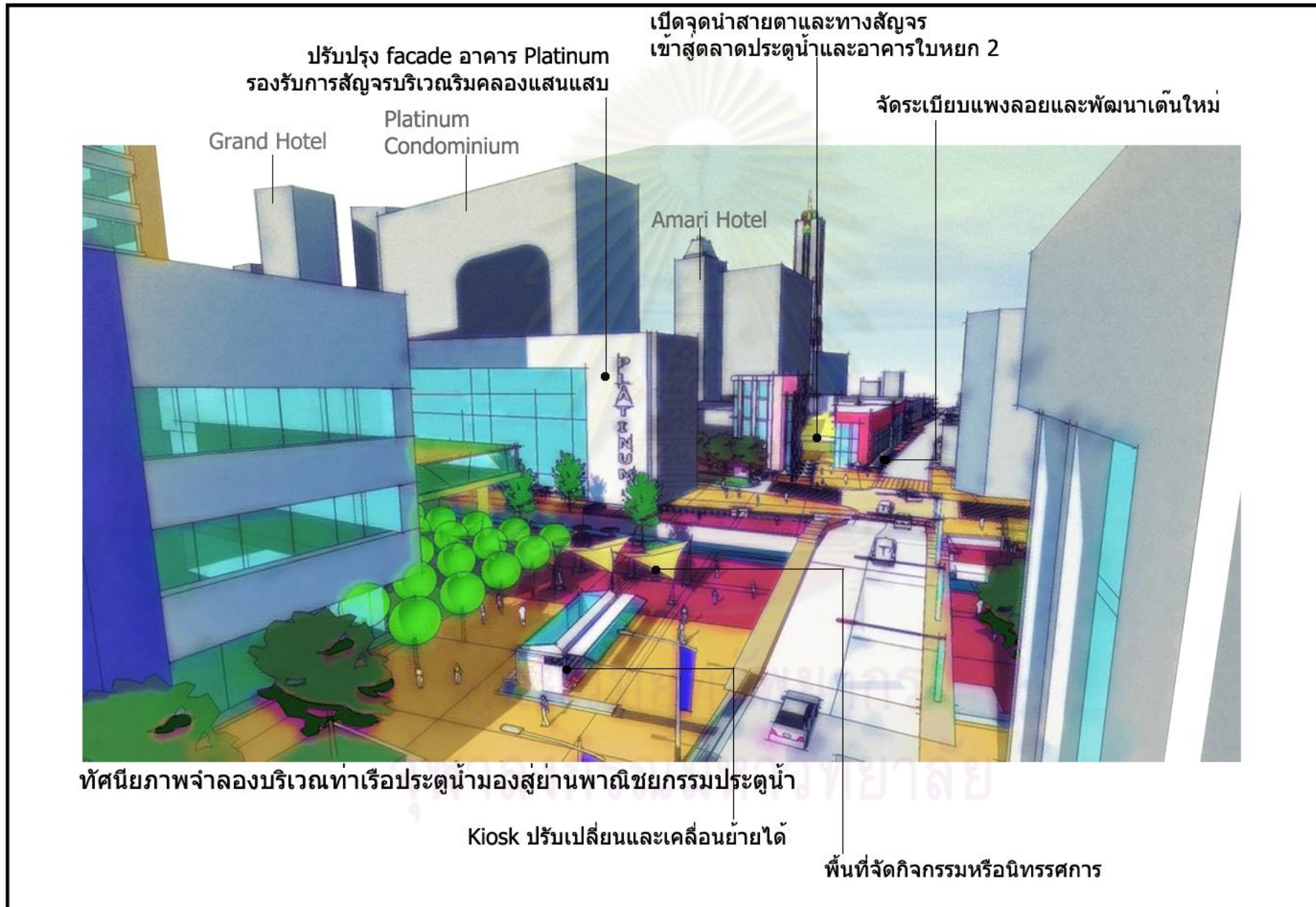


แผนที่ 5.7 แสดงแผนผังแบบขยายบริเวณย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ

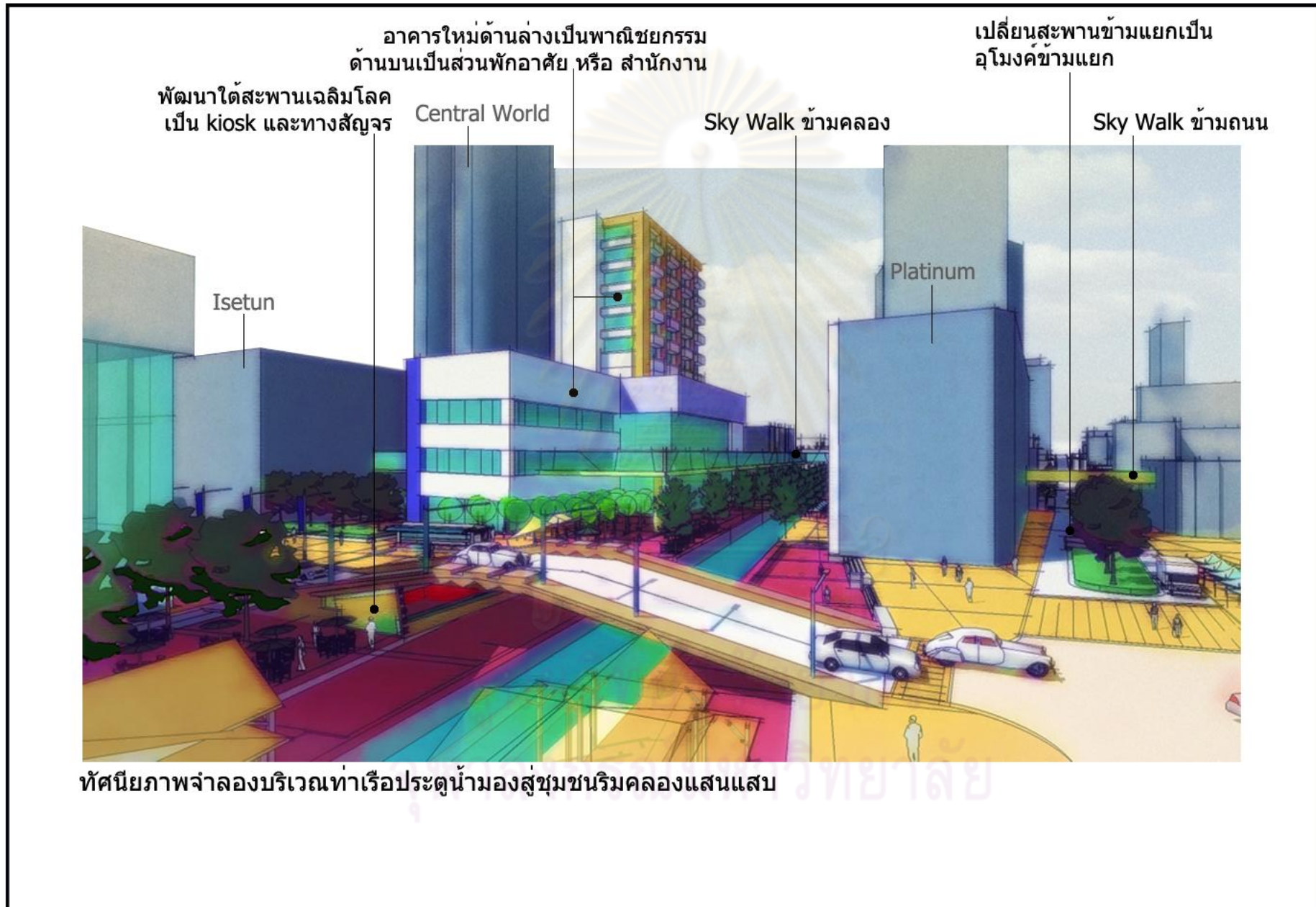
แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ



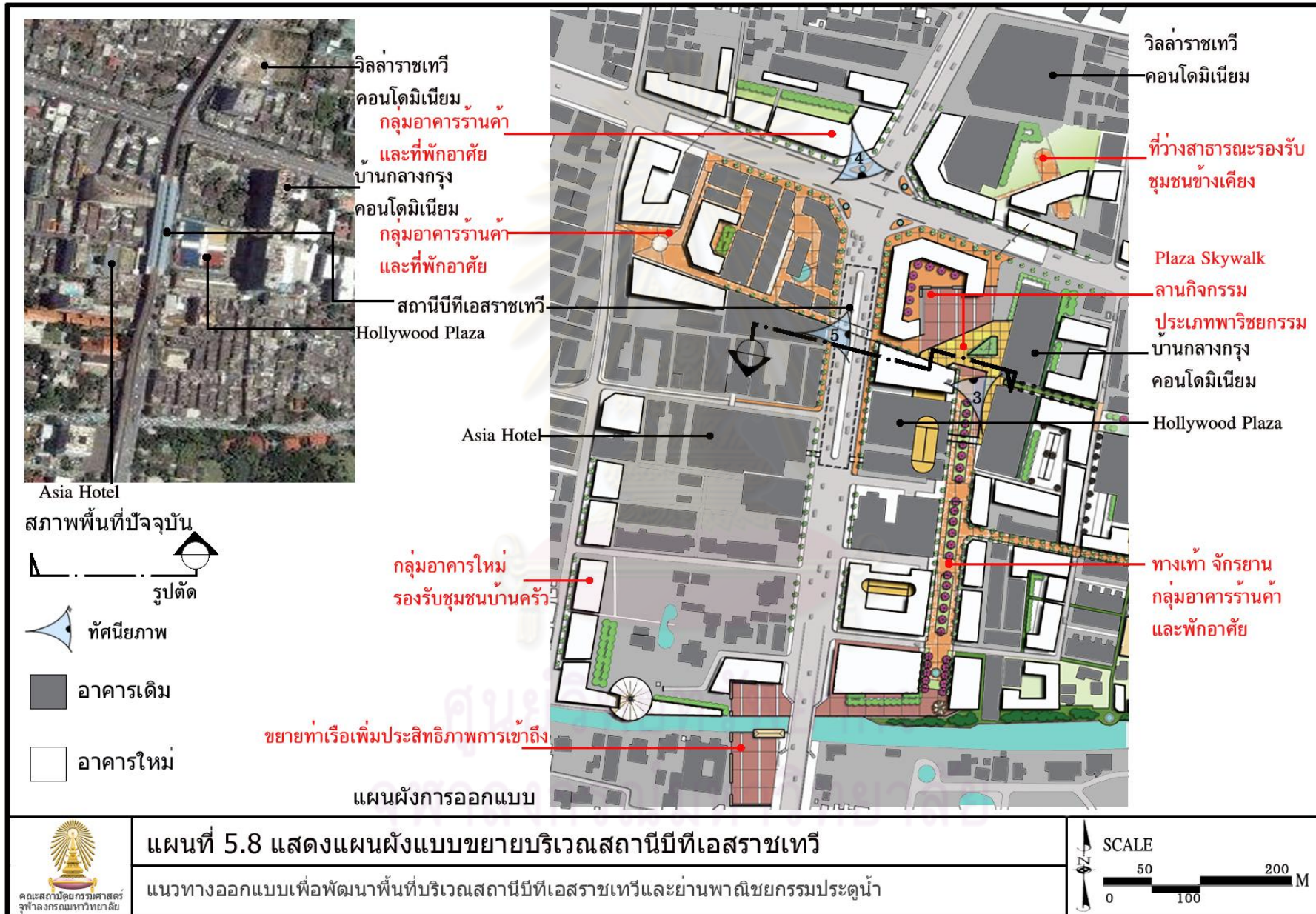
ภาพที่ 5.1 แสดงรูปตัดเส้นทางเชื่อมต่อพาณิชย์กรรมกับย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ

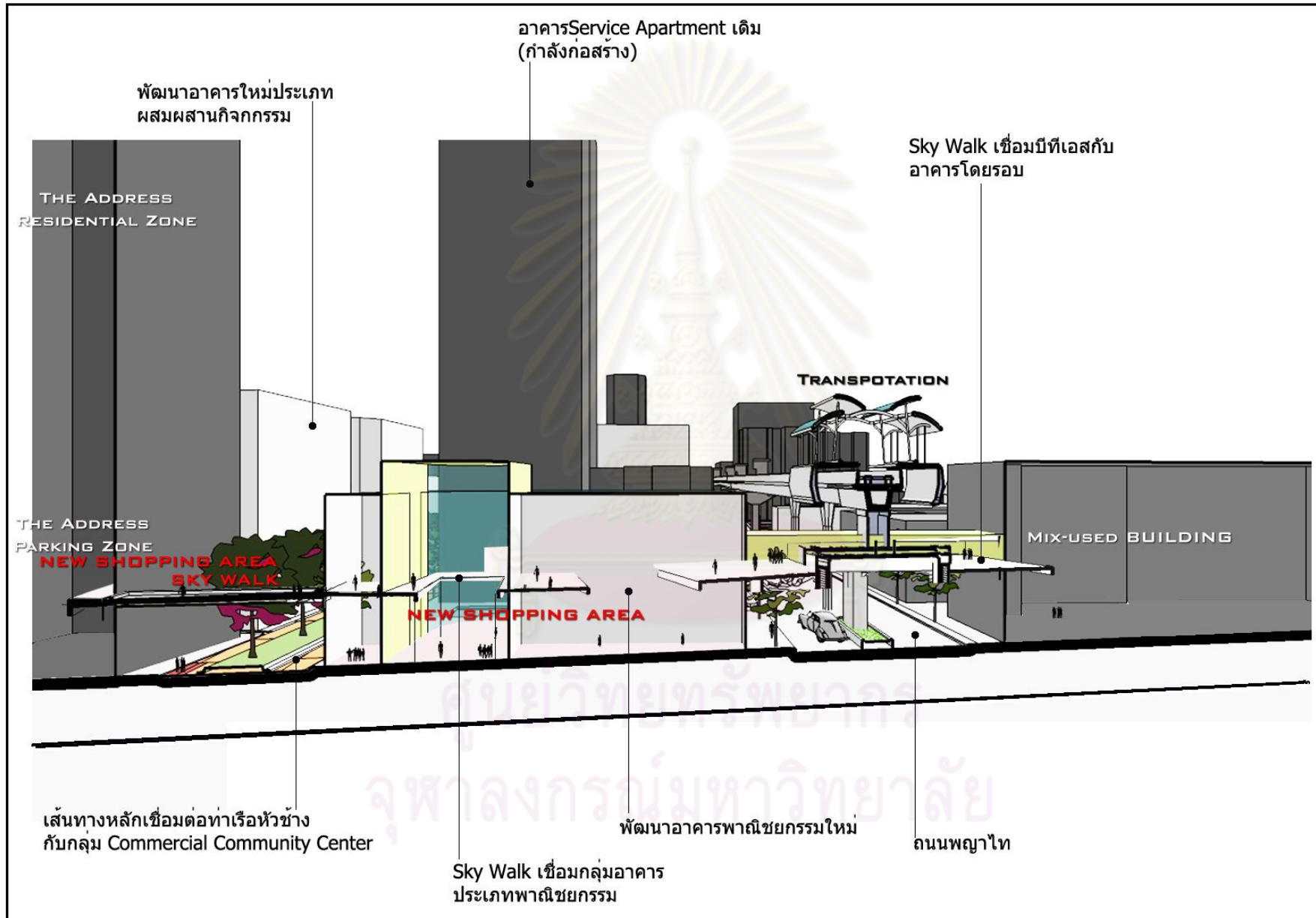


ภาพที่ 5.2 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 1



ภาพที่ 5.3 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 2





ภาพที่ 5.4 แสดงรูปตัดเส้นทางเชื่อมต่อพาณิชย์กรรมกับสถานีบีทีเอสราชเทวี



ภาพที่ 5.5 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 3

อาคารพาณิชย์พัฒนาใหม่คงพื้นที่โอบล้อมของสี่แยก
โดยชั้นล่างสามารถมองสู่ Plaza ด้านในได้
บ้านกลางกรุงคอนโดมิเนียม

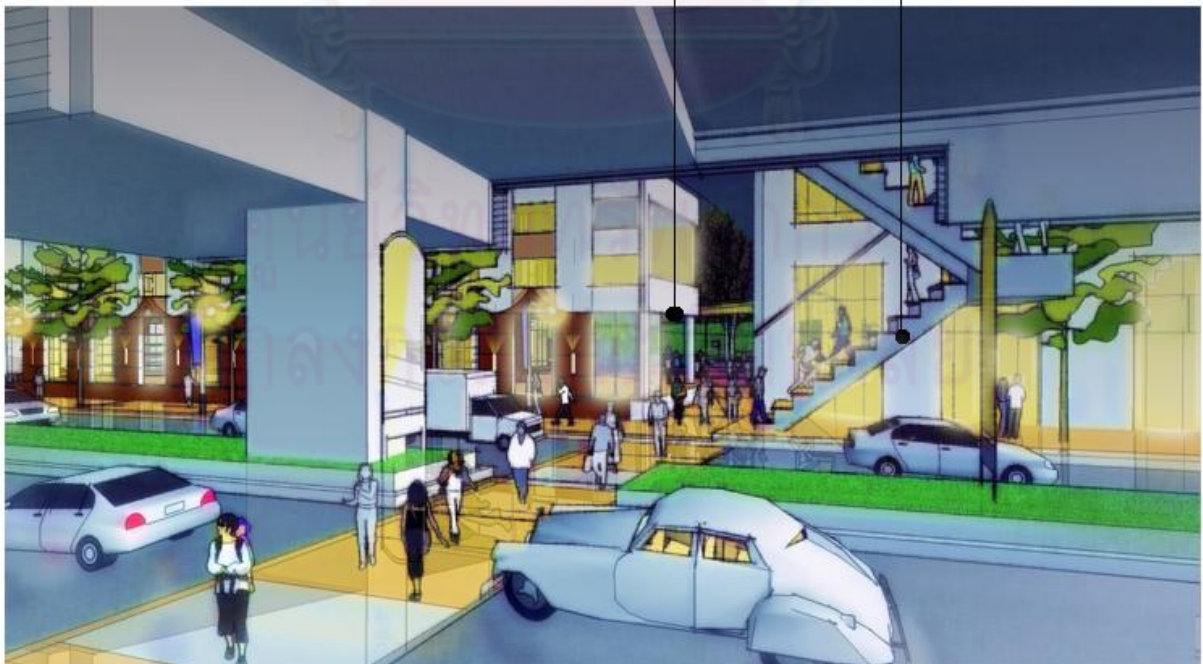
Sky Walk เชื่อมกับสถานีบีทีเอสราชเทวี



ทัศนียภาพจำลองมุมมองเข้าสู่ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชนจากถนนสายหลัก

เปิดมุมมองเข้าสู่ Plaza ชุมชน

ตำแหน่งสะพานข้ามถนน
สู่ Plaza และ Sky Walk



ทัศนียภาพจำลองมุมมองเข้าสู่ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชนจากชุมชนข้างเคียง

5.2.3 แบบขยายบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบซอยเพชรบุรีแผนที่ 5.9)

1) วัตถุประสงค์การออกแบบ

- (ก) เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึง
- (ข) บริหารจัดการพื้นที่ให้มีการใช้ประโยชน์หนาแน่นและหลากหลายมากขึ้น
- (ค) บริหารจัดการที่ว่างทิ้งร้างให้มีการใช้ประโยชน์ และจัดการให้มีที่ว่างสาธารณะมากขึ้น
- (ง) เพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับการพักอาศัย โดยการลดมลภาวะ เพิ่มความปลอดภัย และความเป็นส่วนตัวให้แก่คนในชุมชน

2) แนวทางการออกแบบ

(ก) จัดระเบียบกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม ที่ล้อมโถรม รุกกล้า และ ผิดกฎหมาย พัฒนาเป็นอาคารชุดให้เข้าพักอาศัย

(ข) จัดระเบียบที่ว่างให้เกิดประโยชน์สาธารณะร่วมกัน โดยการพัฒนาชุมชนแออัดให้เป็นอาคารสูงประเภทห้องชุดให้เข้าพักอาศัย แล้วจัดระเบียบที่ว่างที่เหลือรวมกับที่ว่างจากบ้านพักอาศัยข้างเคียงให้เกิดการใช้ประโยชน์ร่วมกันในพื้นที่ที่ใหญ่ขึ้น ด้วยเครื่องมือทางกฎหมาย หรือมาตรการจัดระเบียบพื้นที่ร่วมกัน(Land Sharing)

(ค) ขยายและเพิ่มเส้นทางการเข้าถึง พร้อมทั้งจัดระบบลำดับศักดิ์ให้เกิดความเป็นส่วนตัว และมีบรรยากาศส่งเสริมในการเชื่อมต่อการสัญจรของคนภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่

(ง) พัฒนาพื้นที่สีเขียวให้เกิดประโยชน์กับชุมชนพักอาศัย

3) รายละเอียดการออกแบบ อธิบายเป็น 2 ส่วน ดังนี้

(ก) ส่วนที่ว่างสาธารณะ ประกอบด้วย

1. ที่ว่างสาธารณะ

- ที่ว่างสาธารณะชุมชน บริเวณโรงงานและที่ว่างของโรงเรียนกรุงเทพมหานครการบัญชี วิทยาลัย พัฒนาเป็นที่ว่างสาธารณะขนาดใหญ่ของชุมชน ออกแบบเป็นส่วนสาธารณะ ลานกีฬา แทรกอยู่กับกลุ่มอาคารพักอาศัย

- ที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน ที่ว่างเกิดจากการพัฒนาอาคารสูงผสมกับที่ว่างของอาคารพักอาศัยเดิม จัดระบบใช้พื้นที่เพื่อสาธารณะประโยชน์ร่วมกัน ออกแบบให้เป็นที่ว่างสามารถปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ได้หลากหลายตามต้องการ เช่น ตากผ้า พักผ่อน

- ที่ว่างสาธารณะกันชน มีสองพื้นที่คือ บริเวณริมคลองแสนแสบตรงข้ามวังสระปทุมและริมคลองระบายน้ำตรงข้ามสถานทูตอินโดนีเซีย ออกแบบให้มีต้นไม้ใหญ่ยืนต้นหนาแน่นเป็นแนวป้องกันมลภาวะ พร้อมด้วยที่นั่ง สถานที่ออกกำลังกาย เช่น ลานฟิตเนส ลานวิ่ง

2. ทางสัญจร

- ทางสัญจรหลัก เชื่อมเส้นทางริมคลองแสนแสบ ซอยเพชรบุรี 18,20 และเส้นทางหลัง ฮอติวูดพลาซ่า มีขนาดความกว้างประมาณ 8.4 เมตร

- ทางสัญจรรอง เชื่อมต่อทางสัญจรหลักกับที่ว่างสาธารณะในกลุ่มอาคาร มีขนาดกว้างประมาณ 7.5 เมตร พัฒนาบริเวณช่องว่างระหว่างอาคาร

- ทางสัญจรรถยนต์และทางเท้า คือ ถนนบริเวณซอยเพชรบุรี 20 จากเดิมที่กว้างประมาณ 9 เมตร โดยที่มีทางรถยนต์ 2 ช่องจราจรและทางเท้าใช้ผิวจราจรเดียวกับรถยนต์ การพัฒนาจะเพิ่มทางเท้าสองฝั่งถนนกว้างประมาณ 2 เมตร ลดความกว้างถนนลงเหลือ 5 เมตร ให้มีช่องจราจรรถยนต์ 1 จราจร รองรับเส้นทางดับเพลิง รวมถึงโรงเรียน สำนักงาน โรงแรม ที่ตั้งอยู่ในบริเวณนั้น

(ข) ส่วนพื้นที่ครอบครอง ประกอบด้วย อาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ กำหนดการใช้ประโยชน์อาคารให้สะท้อนรูปแบบของย่านชุมชน ในสัดส่วนที่ได้กำหนดไว้คือ อัตราส่วน ที่พักอาศัย : การค้า กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างเอนกประสงค์ = 10 : 4 : 1 : 5 ออกแบบอาคารเป็นอาคารสูงเพื่อให้เหลือพื้นที่ว่างสาธารณะไว้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยกำหนด F.A.R. ไม่เกิน 1:10 อาคารที่ติดทางสัญจรสายหลักให้ชั้นล่างเป็นร้านค้าและบริการ เน้นให้เกิดการโอบล้อมที่ว่างในส่วนที่ต้องการความเป็นส่วนตัว

5.2.4 แบบขยายบริเวณชุมชนริมคลองแสนแสบหลังวัดประทุมวนาราม(แผนที่ 5.10)

1) วัตถุประสงค์การออกแบบ

(ก) รองรับกลุ่มคนจากห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ได้ เช่น นักท่องเที่ยว พนักงานในสำนักงานข้างเคียง

(ข) เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึง

(ค) บริหารจัดการพื้นที่ให้มีการใช้ประโยชน์หนาแน่นและหลากหลายมากขึ้น

(ง) สร้างความเป็นส่วนตัวสูงสุดให้วังสระปทุม ในขณะที่เดียวกันส่งเสริมให้วัดประทุมวนาราม ๗ กลมกลืนและเอื้อประโยชน์ต่อชุมชน ด้วยที่ว่างสาธารณะและกิจกรรมทางวัฒนธรรม

(จ) เพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับการอยู่อาศัย ทั้งด้าน มลภาวะ ความปลอดภัย และความเป็นส่วนตัว

2) แนวทางการออกแบบ

(ก) พัฒนาพื้นที่ด้านหลังและด้านข้างห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน รวมถึงบริเวณริมคลองแสนแสบ ให้มีกิจกรรมรองรับกลุ่ม พนักงานสำนักงาน นักท่องเที่ยว รวมถึงคนในชุมชน เช่น ร้านอาหาร ร้านค้าและบริการ

(ข) จัดระเบียบกลุ่มอาคารพักอาศัยบริเวณหลังวัดประทุมวนารามฯ ที่ล้อมโอบ รุกล้ำ หรือผิดกฎหมาย พัฒนาเป็นอาคารชุดให้เช่า

(ค) ขยายและเพิ่มเส้นทางการเข้าถึง พร้อมทั้งจัดระบบลำดับศักดิ์ให้เกิดความเป็นส่วนตัว และมีบรรยากาศส่งเสริมในการเชื่อมต่อการสัญจรของคนภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่

(ง) พัฒนาพื้นที่สีเขียวให้เกิดประโยชน์กับชุมชนพักอาศัย

3) รายละเอียดการออกแบบ ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

(ก) ส่วนที่ว่างสาธารณะ ประกอบด้วย

1. ที่ว่างสาธารณะลานเมือง พัฒนาพื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบและคลองระบายน้ำข้างห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน ผสมผสานการใช้ประโยชน์ระหว่าง ลานโล่ง กับทางสัญจร ส ว่างความต่อเนื่องของการเชื่อมพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมประตูและสถานีบีทีเอสราชเทวี ออกแบบให้มีบรรยากาศของ

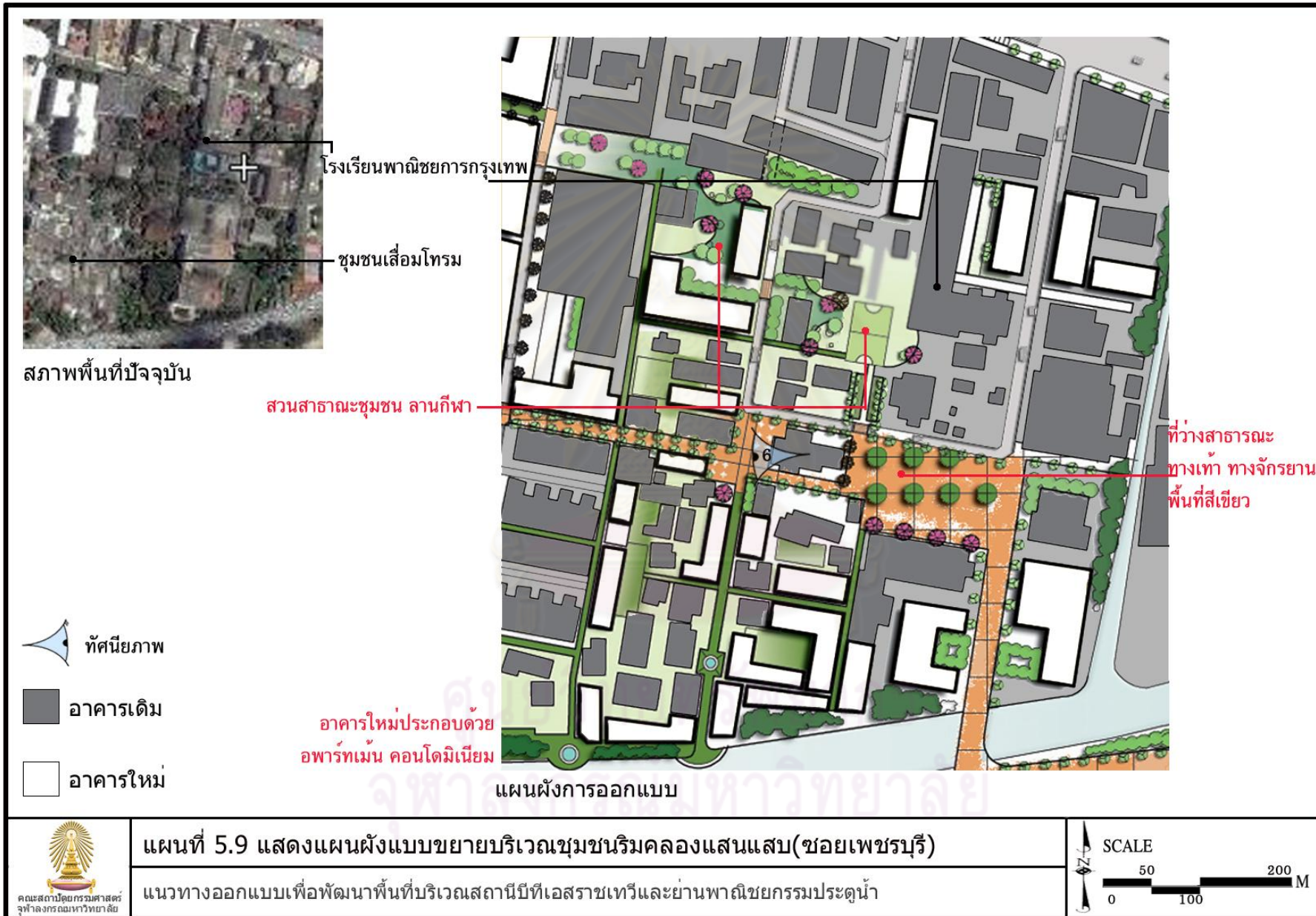
กิจกรรมการค้าและบริการเพื่อดึงดูดการเข้าใช้พื้นที่ และที่ว่างขนาดใหญ่ปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ได้ มีไม้ใหญ่ให้ร่มเงา บริเวณน้ำพุสร้างให้เกิดพื้นที่นันทนาการและความสวยงาม

2. ทางสัญจร นอกจากทางสัญจรหลักที่ใช้ประโยชน์ร่วมกับที่ว่างแล้ว ทางสัญจรรองพัฒนาขึ้นเชื่อมต่อกับทางสัญจรหลักเข้าสู่กลุ่มชุมชนพักอาศัยและพื้นที่ข้างเคียง มีขนาดกว้างประมาณ 7.5 เมตร ซึ่งพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิม

(ข) ส่วนพื้นที่ครอบครอง ประกอบด้วย อาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ กำหนดการใช้ประโยชน์อาคารให้สะท้อนรูปแบบของย่านชุมชน ในสัดส่วนที่ได้กำหนดไว้ คือ อัตราส่วน ที่พักอาศัย : การค้า กิจกรรมผสมผสาน : ที่ว่างเอนกประสงค์ = 10 : 4 : 1 : 5 ออกแบบอาคารเป็นอาคารสูงเพื่อให้เหลือพื้นที่ว่างสาธารณะไว้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยกำหนด F.A.R. ไม่เกิน 1:10 อาคารที่ติดทางสัญจรสายหลักให้ชั้นล่างเป็นร้านค้าและบริการ เน้นรูปร่างอาคารและการเรียงตัวให้เกิดพื้นที่โอบล้อมบริเวณทางสัญจร

จากรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่บริเวณปีที่เอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตู่ น้ำ สรุปได้ว่าการพัฒนาจะแบ่งออกเป็น 3 ด้านคือ ด้านการออกแบบระบบการสัญจร ด้านการออกแบบอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร ด้านการออกแบบที่ว่างสาธารณะ ซึ่งการพัฒนาที่กำหนดไว้ข้างต้นเป็นเพียง แบบที่ใช้กำหนดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เห็นเป็นรูปธรรม แต่การนำแบบที่ได้ไปปฏิบัติกับพื้นที่ศึกษานั้น ต้องการมาตรการหรือเครื่องมืออื่นๆที่ใช้ในการก่อสร้าง ควบคุม เพื่อให้เป็นไปตามแบบที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งวิธีการต่างๆนี้จะนำเสนอในบทต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



พัฒนาที่พิกาศัยเป็น
ห้องชุดให้เช่า

อาคารใหม่
ร้านค้าชั้นล่างที่พิกาศัยชั้นบน

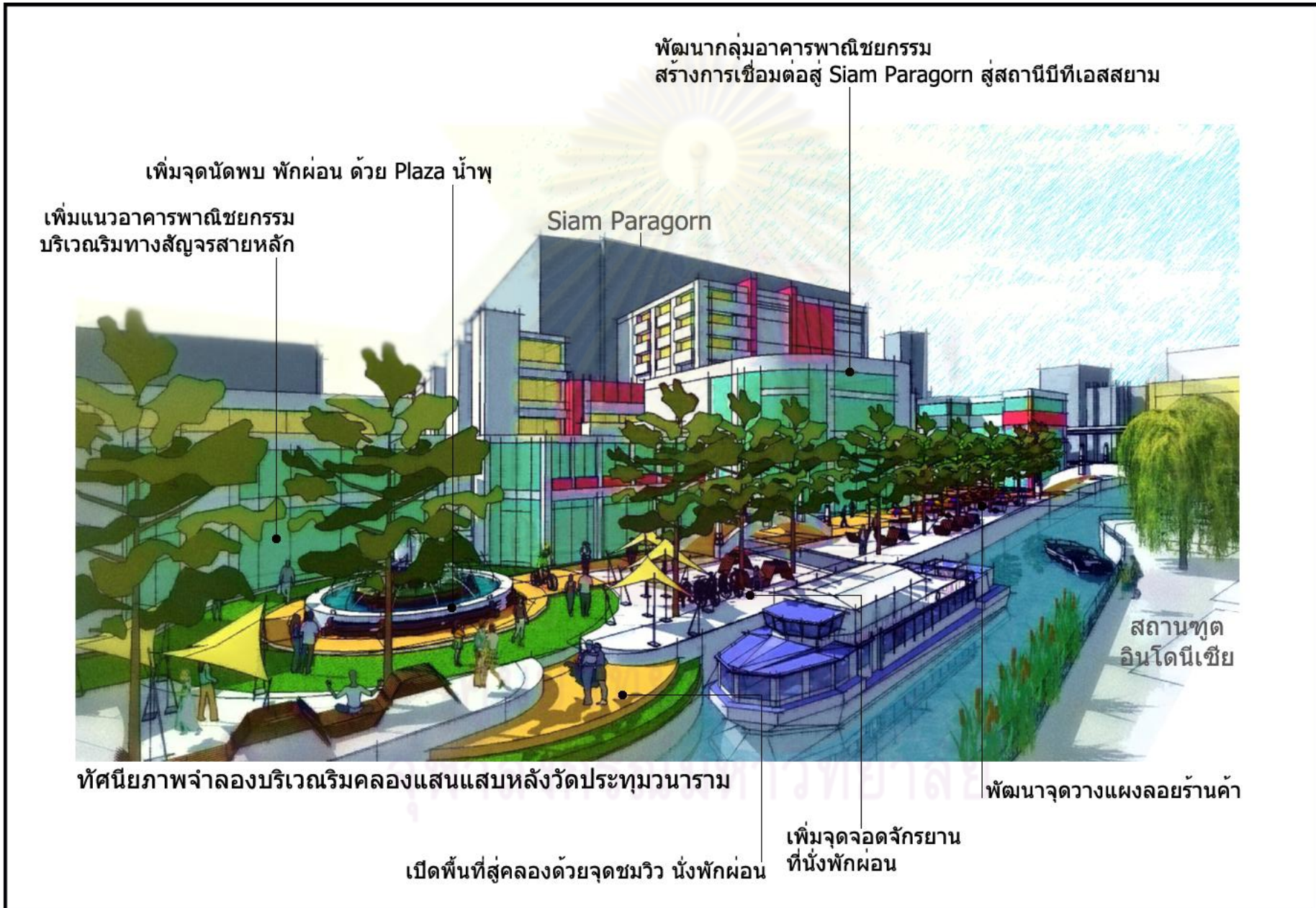


ทัศนียภาพจำลองบริเวณด้านในชุมชนซอยเพชรบุรี

อาคารเดิมริมทางสัญจรสายหลัก
พัฒนาให้มีร้านค้าอยู่ชั้นล่าง

เพิ่มจุดวางแผงลอยส่งเสริมอาชีพ
ของคนในชุมชน

ภาพที่ 5.7 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 6



ภาพที่ 5.8 แสดงทัศนียภาพบริเวณที่ 7

อาคารพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก
ชั้นระหว่างชุมชนพักอาศัยกับ Siam Paragon

สร้างสะพานเชื่อมต่อกิจกรรม

อาคารใหม่ร้านค้า ร้านอาหารชั้นล่าง
ที่พักอาศัยชั้นบนเป็นห้องชุดให้เช่า



ทัศนียภาพจำลองบริเวณคลองระบายน้ำระหว่าง Siam Paragon กับวัดประทุมวนาราม

เพิ่ม Plaza และทางเดินริมน้ำ
ร้านอาหารมีที่นั่งภายนอก มีที่นั่งพักผ่อนริมน้ำ

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

จากสภาพที่ตั้งของบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ ซึ่งในปัจจุบันเป็นพื้นที่ย่านกลางเมืองและได้รับอิทธิพลจากระบบขนส่งมวลชนระบบราง คือ ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และระบบทางสัญจรทางน้ำ(คลองแสนแสบ) ด้วยระบบการคมนาคม เหล่านี้ทำให้พื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำมีศักยภาพสูงจากการเข้าถึงในระดับเมืองที่เพิ่มขึ้น และในขณะเดียวกันก็กำลังเกิดการเปลี่ยนแปลงจากอิทธิพลดังกล่าว โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอื่นตามมา เช่น ขนาด ความสูงอาคาร จากสภาพทางกายภาพของพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำในปัจจุบัน ที่มีปัญหาด้านการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน การสัญจรที่ไม่สะดวกทำให้พื้นที่ชุมชนทั้งหมดเกิดปัญหาตามมา อันเนื่องมาจากการขาดการวางแผนการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ เกิดการกระจุกตัวของการพัฒนาในบริเวณที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงสูง เกิดปัญหาตามมาเช่น คุณภาพชีวิตการอยู่อาศัย มลภาวะ การเชื่อมต่อการสัญจรและความต่อเนื่องของกิจกรรมไม่เต็มศักยภาพ ดังนั้นการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ จึง มีประเด็นอยู่ที่ การศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลง คาดการณ์แนวโน้มการพัฒนา และออกแบบรองรับสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตรวมถึงแก้ปัญหาให้กับพื้นที่ เพื่อ สร้างให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งกับคนอยู่อาศัยและคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ มีความสอดคล้องกันของการใช้ชีวิตในกิจกรรมพาณิชย์กรรมและการพักอาศัยอย่างลงตัว และใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้การศึกษาเพื่อหาแนวทางออกแบบในอนาคตจะต้องเข้าใจลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในอดีตถึงปัจจุบัน จากการศึกษาทฤษฎีด้านการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองและลักษณะของพื้นที่ศึกษา พบว่าลักษณะการเข้าถึง หรือ การสัญจรเป็น หนึ่งในปัจจัยหลักในการเปลี่ยนแปลง ซึ่งได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการศึกษารูปแบบการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ด้วย

จากการวิเคราะห์พื้นที่พบว่า การเข้าถึงเป็นปัจจัยหลักของการพัฒนาพื้นที่ ทั้งรูปแบบของการใช้ประโยชน์พื้นที่ รูปแบบของสัณฐานเมือง เช่น ขนาด ความสูงอาคาร ที่ว่าง ในพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพการเข้าถึงสูงจะเกิดการกระจุกตัวของพัฒนาตรงข้ามกับพื้นที่ที่มีการเข้าถึงน้อยหรือไม่สะดวก ส่งผลต่อความเหลื่อมล้ำของสภาพแวดล้อมของพื้นที่บริเวณถนนสายหลัก คือ ถนนราชประสงค์ ถนนราชปรารภ ถนนพระรามที่ 1 กับพื้นที่บริเวณริมคลองแสนแสบที่ไม่เกิดการพัฒนา ทำให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมาดังที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้โครงการในอนาคต เช่น โครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์ที่จะเกิดขึ้นหากไม่มีแนวทางรองรับอาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้ใช้ที่จะเปลี่ยนไปใช้พื้นที่บริเวณถนนศรีอยุธยา การพัฒนาจะเปลี่ยนทิศทางไปกระจุกตัวในบริเวณนั้น หากไม่มีการเชื่อมต่อและส่งเสริมกิจกรรมกันกับพื้นที่ศึกษา อาจทำให้พื้นที่ศึกษาเสื่อมโทรมลงได้ จึงกำหนดนโยบายในการพัฒนาพื้นที่คือ

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงและความหนาแน่นของการพัฒนาในบริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวี และบริเวณริมคลองแสนแสบ

2) สร้างความแตกต่างของกลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรมในบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีให้รองรับและส่งเสริมพื้นที่โดยรอบ

3) สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าบริเวณถนนราชประสงค์ – มักกะสัน

4) เชื่อมพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวี และ ย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ ด้วยการสัญจรทางเท้าและจักรยาน

ด้วยบทบาทความเป็นย่านผสมผสานระหว่างพาณิชย์กรรมและพักอาศัยของคนเมือง ในขณะที่ความเป็นย่านช้อปปิ้งระดับเมืองยังมีความโดดเด่นกว่าความเป็นย่านพักอาศัยด้วยห้างสรรพสินค้าที่มีอยู่อย่างหนาแน่นในปัจจุบัน ทำให้พื้นที่ศึกษา มีความหลากหลาย ในกิจกรรม สินค้าและบริการ ประกอบกับมีระบบขนส่งมวลชนที่หนาแน่น ทำให้มีแนวคิดในการตอบสนองความต้องการของผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่ได้ทุกอย่างในระยะเดิน ที่สบาย จากนั้นเมื่อได้ศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับการออกแบบชุมชนเมืองโดยเน้นคุณภาพชีวิต ที่ดี การใช้ประโยชน์พื้นที่พาณิชย์กรรมผสมผสาน และการออกแบบเมืองกระชับ รวมถึง สังเคราะห์พื้นที่กับนโยบายที่กำหนดไว้ข้างต้นแล้ว ทำให้เกิดแนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอส ราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ โดยสรุปได้ดังนี้

1) การใช้ประโยชน์พื้นที่ มีจุดมุ่งหมายเพื่อกระจายการพัฒนาให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ในระดับชุมชน สร้างความผสมผสานของกิจกรรมในรูปแบบและปริมาณที่เหมาะสม มีความกระชับ

2) การสัญจร มีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มการเข้าถึงสู่พื้นที่ภายใน ด้วยการสัญจรทางเท้า และจักรยาน เชื่อมต่อบริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีกับย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมพาณิชย์กรรมบริเวณแยกราชประสงค์กับย่านมักกะสัน

3) ที่ว่างสาธารณะ มีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มที่ว่างสาธารณะให้กับพื้นที่ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีรองรับระบบขนส่งมวลชน รองรับกิจกรรมระดับเมืองที่มีคนจำนวนมาก รองรับการใช้ประโยชน์ของชุมชนในแต่ละรูปแบบ

6.2 แนวทางการนำไปปฏิบัติ

จากรายละเอียดการออกแบบที่แบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน คือ ระบบการสัญจร อาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร ที่ว่างสาธารณะ จะสามารถจำแนกเนื้องานได้ดังต่อไปนี้

6.2.1 ระบบการสัญจร แบ่งโครงการออกเป็น

1) ทางสัญจรริมคลองแสนแสบ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เจ้าของอาคารและที่ดิน ประสานงานกับกรุงเทพมหานคร เพื่อจัดงบประมาณในการรื้อถอนอาคารและควบคุมการก่อสร้าง โดยทำประชาพิจารณ์จัดให้ประชาชนรอบบริเวณมีส่วนร่วมในรายละเอียดของโครงการด้วย

2) ทางสัญจรภายในกลุ่มอาคาร กรุงเทพมหานครกำหนดนโยบายและแผนการพัฒนาในการใช้มาตรการจัดรูปที่ดินใหม่ หรือเวนคืนที่ดินในส่วนที่จำเป็น

3) ทางเดินยกระดับ กรุงเทพมหานครประสานบีทีเอสรวมถึงกลุ่มธุรกิจเอกชนที่มีอาคารอยู่รอบบริเวณบีทีเอส หรือกลุ่มที่ต้องการประโยชน์จากการพัฒนา ร่วมทุนกันสร้างเชื่อมต่อกับบีทีเอส โดยมี กรุงเทพมหานครฯควบคุม

4) การปรับปรุงภูมิทัศน์ทางสัญจร กรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในการจัดระเบียบอาคารร้านค้าบนถนน ควบคุมการติ ดตั้งป้ายโฆษณาการวางสิ่งของบนทางเท้า การดูแลรักษาต้นไม้ และดำเนินการดูแลกวาดล้างเพื่อให้เป็นไปตามแผนอย่างสม่ำเสมอ จัดการประกวดรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงามของอาคารแต่ละหลัง เพื่อกระตุ้นให้มีการดูแลความสะอาดของเมืองได้ด้วยตัวผู้ประกอบการเอง

6.2.2 อาคารและการใช้ประโยชน์พื้นที่ แบ่งโครงการออกเป็น

1) กลุ่มอาคารบริเวณตลาดประตูน้ำและท่าเรือประตูน้ำ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เจ้าของอาคารและที่ดิน ประสานงานกับกรุงเทพมหานคร เพื่อจัดงบประมาณในการรีโนเวทอาคารและควบคุมการปลูกสร้างอาคารใหม่ให้สอดคล้องกับแบบและนโยบาย ด้วยมาตรการทางกฎหมาย และสร้างให้เกิดความเข้าใจในการกำหนดนโยบาย โดยจัดให้มีกลุ่มธุรกิจเอกชนเข้าร่วมในการพัฒนาพื้นที่ด้วย

2) กลุ่มอาคารพาณิชย์บริเวณแยกราชเทวี จัดให้เจ้าของอาคารและที่ดินประสานงานกับ กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขตทราบถึงแนวทางและนโยบายในการพัฒนา ด้วยมาตรการทางกฎหมาย ทำประชาพิจารณ์จัดให้ประชาชนรอบบริเวณมีส่วนร่วมในการกำหนดรายละเอียดของโครงการและการพัฒนาอาคารใหม่ โดยให้เอกชนรายใหม่เข้ามาร่วมลงทุนในการจัดการพื้นที่ด้วย

3) กลุ่มอาคารพักอาศัยและแบบผสมผสาน การพัฒนาควรจัดให้เจ้าของที่ดินเดิมและเอกชนรายใหม่จัดการพัฒนาพื้นที่ โดยอยู่ในการควบคุมของกรุงเทพมหานครและสำนักงานเขตให้การก่อสร้างตรงตามแบบที่ได้เสนอไว้ ด้วยมาตรการทางกฎหมาย ทำประชาพิจารณ์จัดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดรายละเอียดของโครงการ

4) กลุ่มอาคารในพื้นที่ของสยามพารากอน ให้กรุงเทพมหานครประสานงานกับกลุ่มธุรกิจเจ้าของห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน โดยการเสนอนโยบายในการพัฒนาเมืองให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่าย คือ ได้ทั้งประโยชน์จากระบบเมืองและสภาพแวดล้อมที่ดี ได้ประโยชน์จากกลุ่มคนที่เข้ามาใช้พื้นที่และอาคารมากขึ้น

6.2.3 ที่ว่างสาธารณะ แบ่งโครงการออกเป็น

1) ที่ว่างสาธารณะลานเมือง กรุงเทพมหานครกำหนดนโยบาย ควบคุมด้วยมาตรการทางกฎหมาย พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจในด้านธุรกิจแก่เอกชนในการเตรียมพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างอาคาร เพื่อให้ลานสาธารณะ หน้าอาคาร และอาคารมีกิจกรรมที่ต่อเนื่องกัน

2) ที่ว่างสาธารณะชุมชนและที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขต กำหนดนโยบายและแผนการปฏิบัติ ด้วยมาตรการทางกฎหมาย หรือการใช้วิธีการจัดการที่ว่างร่วมกันในชุมชน ทั้งนี้จะต้องจัดประชาพิจารณ์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดรายละเอียดโครงการ

3) ที่ว่างสาธารณะกันชน กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขตกำหนดนโยบายและออกกฎหมายควบคุมมลภาวะ ขอความร่วมมือกับเอกชนที่มีอาคารสูง พร้อมทั้งใช้มาตรการจัดรูปที่ดินหรือเวนคืนที่ดิน เพื่อใช้ในการกำหนดการก่อสร้างให้เกิดเป็นที่ว่างสาธารณะ

ตาราง 6.1 แสดงระยะเวลาการนำโครงการไปปฏิบัติ

โครงการ	ระยะเวลา(ปี)									
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
ระบบการสัญจร										
ทางสัญจรริมคลองแสนแสบ	█									
ทางสัญจรภายในกลุ่มอาคาร	█									
ทางเดินยกระดับ			█							
การปรับปรุงภูมิทัศน์ทางสัญจร				█						
อาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร										
กลุ่มอาคารบริเวณตลาดและ ท่าเรือประตูน้ำ	█									
กลุ่มอาคารพาณิชย์บริเวณ แยกราชเทวี	█									
กลุ่มอาคารพักอาศัยและแบบ ผสมผสาน	█									
กลุ่มอาคารในพื้นที่ของสยาม พารากอน	█									
ที่ว่างสาธารณะ										
ที่ว่างสาธารณะลานเมือง		█								
ที่ว่างสาธารณะชุมชนและ ที่ว่างสาธารณะหลังบ้าน				█						
ที่ว่างสาธารณะกันชน				█						

6.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จากการศึกษาและออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีบีทีเอสราชเทวีและย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำ พบว่ายังคงมีรายละเอียดในประเด็นที่น่าสนใจ ซึ่งสมควรที่จะศึกษาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนามากขึ้น ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

6.3.1 การพัฒนาระบบการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

การสร้างให้เกิดรูปแบบการสัญจรด้วยการเดินในชุมชนเมืองนั้น ช่วยให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของคนในชุมชนได้ แต่ต้องจัดการให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี เช่น ปกป้องต่อมลภาวะ สภาพอากาศโดยเฉพาะอากาศที่ร้อนของกรุงเทพมหานคร รวมถึงการที่จะทำให้ระบบการเดินเท้าในเมืองประสบความสำเร็จได้นั้นต้องพึ่งปัจจัยอื่น คือ ความสมบูรณ์และครอบคลุมของระบบขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งหากโครงการต่อขยายรถไฟฟฟ้าที่ได้ระบุไว้ในบทที่ 3 (3.4 โครงการในอนาคต) ยังไม่เกิดขึ้นโดยเร็ว การส่งเสริมการใช้ระบบการสัญจรด้วยการเดินเท้าจะประสบความสำเร็จโดยยาก และจะเกิดปัญหาของการเชื่อมต่อพื้นที่และกิจกรรมตามมา

6.3.2 การพัฒนาอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่ในพื้นที่ศึกษา

การกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ของเมืองนั้น ต้องเข้าใจถึงลักษณะและปัจจัยของพื้นที่ในหลายๆด้าน เช่น จำนวนประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคม นโยบายและข้อกำหนดจากภาครัฐอย่างลึกซึ้ง แต่เนื่องจากการศึกษาและออกแบบมุ่งเน้นการพัฒนาอยู่ 3 เรื่องคือ การสัญจร การใช้ประโยชน์พื้นที่ และสัดส่วน ดังนั้นการกำหนดอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่ในพื้นที่ศึกษาที่ได้เขียนไว้ในบทที่ 2 (2.2.4 สรุปการนำเครื่องมือการออกแบบมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ศึกษา) จึงเป็นวิธีการหนึ่งในการกำหนดอัตราส่วนการใช้ประโยชน์พื้นที่เท่านั้น และเพื่อให้โครงการมีความสมบูรณ์ควรวิเคราะห์รวมกับปัจจัยอื่นๆด้วย

6.3.3 การเพิ่มขึ้นของอาคารสูง

การพัฒนาอาคารสูงนั้นต้องคำนึงถึงความเป็นส่วนตัวของสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น วัดสระประทุม วัดประทุมวนารามฯ และสถานทูตอินโดนีเซีย โดยกรุงเทพมหานคร จะออกข้อบัญญัติห้ามก่อสร้างตึกสูงรอบวัดสระประทุม กินพื้นที่เขตราชเทวี - เขตประทุมวัน ซึ่งทำให้บริเวณพื้นที่ศึกษาจะห้ามสร้างอาคารเกิน 16 เมตร (ภาคผนวก ข) ทั้งนี้ช่วงที่ทำการศึกษาและออกแบบยังไม่มีมีการบังคับใช้

6.3.4 การศึกษาการเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

การสร้างให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสและเรือที่คลองแสนแสบ เป็นเป้าหมายหนึ่งของการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นเพียงการพัฒนาทางกายภาพเท่านั้น ทั้งนี้การจะสร้างให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนระบบรางอย่างสมบูรณ์ขึ้น จะต้องอาศัยการจัดการส่วนอื่น เช่น ระบบตัว ตำแหน่งสถานีที่อาจจะต้องปรับเปลี่ยนให้มีการใช้ร่วมกันกับระบบขนส่งอื่นหรือแม้กระทั่งอาคารหรือห้างสรรพสินค้าที่รองรับคนได้สะดวก ซึ่ง เมื่อรวมกับการออกแบบทางกายภาพจะทำให้การเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนระบบรางมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

6.3.5 การพัฒนาพื้นที่โครงข่ายทางเท้าของชุมชนโดยรอบบริเวณศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชน

ซึ่งประกอบด้วย ชุมชนบ้านครัว ชุมชนย่านกิ่งเพชร ชุมชนเพชรบุรี เนื่องจากการ ออกแบบศูนย์กลางพาณิชย์กรรมชุมชนมีไว้เพื่อตอบสนองการใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของชุมชนโดยรอบ จึงต้องมีการเชื่อมต่อ

กันที่ดีกับชุมชนโดยรอบ เพื่อให้เข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ได้อย่างต่อเนื่องและสะดวกสบาย ดังนั้นจึงควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาการเชื่อมต่อของโค รงข่ายทางเท้าในชุมชนดังกล่าว เพื่อให้พื้นที่บริเวณศูนย์กลาง พาณิชยกรรมชุมชนและสถานีที่เอสรราชเทวีที่ได้ออกแบบไว้ใช้ประโยชน์ได้อย่างสมบูรณ์

นอกจากนี้ด้วยข้อจำกัดของเวลา และผู้ทำการศึกษา ไม่สามารถระบุหรือวิเคราะห์ข้อมูลได้ละเอียด ครบถ้วนทั้งด้าน กายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ซึ่งเป็นเนื้อหาสำคัญที่ต้องทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้งในการเสนอ แนวทางออกแบบชุมชนเมือง ดังนั้นการที่จะทำให้โครงการและการศึกษาสมบูรณ์มากขึ้น จะต้องดำเนินการด้วย ผู้มีความสามารถจากหลายด้าน เช่น นักเศรษฐศาสตร์ นักสังคม นักธุรกิจ เป็นต้น อย่างไรก็ตามจากการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่บริเวณสถานีที่เอสรราชเทวีและย่านพาณิชยกรรมประตูน้ำ พบว่าปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ในอดีตอย่างไม่เป็นระบบจากภาครัฐ การปล่อยให้เอกชนพัฒนาพื้นที่เองตาม ศักยภาพของผู้ประกอบการโดยขาดการควบคุมจากภาครัฐ คือการขาดการวางผังเมืองและการออกแบบชุมชน เมืองที่ดี ซึ่งปัญหาเหล่านี้จะเป็นปัญหาที่สั่งสมมาจากในอดีตทำให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างไร้ ทิศทาง ส่งผลให้เกิดการกระจุกตัวของการพัฒนา สภาพแวดล้อมเกิดความทรุดโทรม มีการใช้ที่ดินไม่เต็ม ประสิทธิภาพ ซึ่งสิ่งต่างๆเหล่านี้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน โดยการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น ต้องวางแผนแก้ไขให้เป็นระบบ แต่ทั้งนี้การพัฒนาและปรับปรุงยังต้องอาศัยความรู้ความสามารถและการปฏิบัติ หน้าที่ที่มีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และความร่วมมือร่วมใจของภาคเอกชน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ ส่วนรวมเป็นที่ตั้ง เนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาอาจส่งผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมากทั้งผู้ที่ได้รับ ผลประโยชน์และผู้เสียผลประโยชน์ ในการพัฒนาจึงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างรอบคอบด้วยความระมัดระวัง การชี้แจงเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแล ะชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาพื้นที่กับประชาชน ภายในพื้นที่หรือการหารือและการให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางและการตัดสินใจเพื่อให้ได้ ข้อตกลงร่วมกัน จะช่วยลดข้อขัดแย้งในการปฏิบัติและช่วยให้การทำงานสะดวกขึ้นได้ ในขณะเดียวกันจะต้อง สอดคล้องกับความต้องการของคนภายในชุมชนและเป็นไปตามแผนพัฒนาหลักของภาครัฐที่วางไว้ จะสามารถ ช่วยทำให้การพัฒนาสำเร็จตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. บทความเมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน แหล่งที่มา:

<http://www.dtcp.go.th>[5 เม.ย. 2550]

กำธร กุลชล. (2545). การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร. การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร.

คณะกรรมการการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน. (2545). รายงานขั้นสุดท้าย: โครงการจัดทำเครื่องชี้วัดการพัฒนาเมืองและชุมชนน่าอยู่ กรุงเทพมหานคร: รุ่งนภาการพิมพ์.

เจนการ เจนการกิจ, 2547. ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม ในย่านสุขุมวิท วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ทิพวรรณ แสงจันทร์, 2548. การออกแบบปรับปรุงองค์ประกอบชุมชนย่านกิ่งเพชร เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

นิลกุล คล่องเวสสะ. (2535). เอกสารประกอบการเรียนการสอน การวางแผนและการออกแบบสวนสาธารณะในเมือง (Urban park planning & design). กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนักงาน. (2546). รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตราชเทวี. กรุงเทพมหานคร: รุ่งนภาการพิมพ์.

ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนักงาน. (2544). รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน. กรุงเทพมหานคร: รุ่งนภาการพิมพ์.

ภาษาอังกฤษ

Attoe, W. and Logan, D. (1989). American urban architecture: Catalysts in the design of cities. California: University of California.

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

Brambilla, R. and Longo, G. (1977). For pedestrians only: Planning design and management of traffic-free zone. New York: Whitney Library of design.

Cutler, L. S. and Cutler, S. S. (1976). Recycling cities for people: The urban design process. New York: United States of America.

Hester, T. R. (1975). Neighborhood space. America Pennsylvania: Dowleu Hutchivson & Ross.

Lynch, K. (1960). The image of city. United States of America: The M.I.T. Press.

Parfect, M. and Power, G. (1997). Planning for Urban Quality: Urban design in towns and cities.

London: Butler & Tanner Ltd.

The Oregon Transportation and Growth Management (TGM). (2008). Commercial and mixed-use development: Code handbook. [Online]. Available from: <http://www.lcd.state.or.us/tgm>

[2007, June 12]



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก
ประวัติความเป็นมาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติความเป็นมาย่านสระปทุม

พีรศรี โกวาทอง ได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของ "วังใหม่" ที่ทุ่งบางกะปิ (ต่อมาเรียกว่าทุ่งปทุมวัน) ให้อย่างน่าสนใจทั้งในเรื่องประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมของไทยและประวัติศาสตร์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จากที่สวนของสมเด็จพระยาบรมมหาพิชัยญาติ (ทัต บุนนาค หรือสมเด็จพระยาองค์น้อย) มาเป็น "กรีฑาสถานแห่งชาติ" สนามศุภชลาศัย โดยเปิดประเด็นเรื่องการสร้างวังนอกกำแพงพระนคร กับการขยายตัวของเมืองไปทางทิศตะวันออกตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวไว้ จนต้องขอร่วมเสนาความเห็นเพิ่มเติมในประเด็นนี้บ้างชื่อบ้านนามเมืองกับการขยายพระนครไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยตั้งอยู่ ณ แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร "ที่ตั้ง" นี้ช่วยให้เห็นความเชื่อมโยงของการขยายพระนครไปทางทิศตะวันออกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ชัดเจนขึ้น

ปทุมวัน มาจากชื่อพระราชอุทยานที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น ณ ท้องนาหลวงในคลองบางกะปิ เรียกว่า "สระปทุมวัน" เพื่อเป็นที่ทรงพระเกษมสำราญในทำนองเดียวกับ "สวนขวา" ในพระบรมมหาราชวัง ที่พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเป็นที่สำราญพระราชหฤทัยเช่นเดียวกับสวนในบ้านของเศรษฐีที่เมืองปากกิ่งสมัยนั้น ต่อมาพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้รื้อศิลาและเขามอในสวนขวาไปถวายพระอารามต่างๆ เพื่อบำเพ็ญพระราชกุศลถวายสมเด็จพระบรมชนกนาถเมื่อเสด็จสวรรคตแล้วจึงไม่มีสถานที่กว้างขวางให้เป็นที่ทรงสำราญพระอิริยาบถในพระบรมมหาราชวัง^๓ เมื่อพิจารณาสภาพของกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 4 จะพบว่าภายในกำแพงเมืองนั้นแออัดมาก เพราะไม่มีการขยายพื้นที่ในพระนครอีกหลัง การขุดคลองรอบกรุงในรัชกาลที่ 1 ดังนั้นรัชกาลที่ 4 จึงโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองคูพระนครชั้นนอก (คลองผดุงกรุงเกษม) ตั้งแต่ปีแรกในรัชสมัย เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2394 แล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2395 รวม 9 เดือน ต่อมาเมื่อมิชชันนารีตะวันตกที่เข้ามาเผยแผ่คริสต์ศาสนาตั้งแต่รัชกาลที่ 3 ได้เดินทางออกนอกเมืองเป็นการเปลี่ยนอากาศ เพื่อสุขภาพ จึงไม่น่าประหลาดใจนักที่รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างที่ประทับแรมเพื่อเสด็จประพาสทางด้านนอกกำแพงพระนคร ก่อนจะสร้างพระอภิเนาว์นิเวศน์เป็นพระราชมณเฑียรแห่งใหม่ ณ บริเวณที่เคยเป็นสวนขวาเมื่อพ .ศ. 2396

รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระยาองค์น้อยเป็นแม่กองสร้างพระที่นั่งประทับแรม พลับพลา โรงละคร เรือนพักเจ้าจอม โรงครัว ตลอดจนกำแพงที่แบ่งเขตฝ่ายหน้ากับฝ่ายใน ณ ที่นาหลวงริมคลองบางกะปิ เมื่อ พ.ศ. 2396 แล้วโปรดให้ขุดสระใหญ่เล็กๆ ปลูกบัวและพรรณไม้ต่างๆ เพื่อสร้างความเพลิดเพลินแก่บรรดาผู้ที่ตามเสด็จทั้งปวง รวมทั้งโปรดให้สร้างพระอารามไว้เป็นที่บำเพ็ญพระราชกุศลประจำวันทางทิศใต้ของที่ประทับ คือวัดปทุมวนาราม ที่มีคลองเชื่อมกับเขตพระราชฐาน และทุกปี "...เมื่อฤดูแล้งเดือน 2 ข้างขึ้น เสด็จมาประทับอยู่คูวาละ 2-3 ราตรี เพื่อให้เจ้าจอมข้างในลงเรือพายเก็บดอกบัว ในตอนเช้า โปรดให้พระสงฆ์ราชาคณะลงเรือลำปั่นพายเข้าไปปรับดินทาบต เวลาค่ำให้มีผ้าป่า และให้เรือข้าราชการเข้าไปเล่นสัปดาห์ดอกสร้อย ..." การเดินทางจากพระบรมมหาราชวังไปยังสถานที่แห่งนี้ นับว่าสะดวกทั้งทางน้ำและทางบก แต่ใช้เวลานานกว่าปัจจุบันมาก เส้นทางสัญจรทางน้ำที่ใกล้ที่สุด คือ การลงเรือที่ท่าราชวรดิฐ พายขึ้นไปทางเหนือ เลี้ยวขวาเข้าคลองรอบกรุง (คลองโอบอ่าง) มาจนถึงภูเขาทอง จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าคลองมหานาค แล้วตรงต่อไปเข้าคลองบางกะปิ

สระประทุมวันอยู่ทางฝั่งใต้ของคลองบางกะปิ ส่วนทางบกนั้น เมื่อออกจากประตูวังทางด้านถนนหน้าพระลาน เลี้ยวขวาเข้าถนนมหาไชย เลี้ยวซ้ายเข้าถนนบำรุงเมือง ข้ามคลองคูเมืองเดิม ตรงไปเสาชิงช้า ข้ามคลองโอรัง ออกรอกประตูพระนคร ผ่านวัดสระเกศ ตรงไปข้ามคลองผดุงกรุงเกษม เข้าสู่ถนนสระประทุม ๙ (ถนนพระรามที่ 1) ที่ตัดตรงไปสุดทาง ณ พระราชอุทยานสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงเรียกพระราชฐานนี้ ว่า "พระราชวังปทุมวัน"๑๐ นี่จึงเป็นชื่อเรียกอย่างเป็นทางการในเวลาต่อมา ก่อนจะกลายเป็น "วังเพชรบูรณ์" เมื่อ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานที่พระราชวังปทุมวันครั้งรัชกาลที่ 4 เป็นที่ประทับของสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้า จุฑาธุชธราดิลก กรมขุนเพ็ชรบูรณ์อินทราชัย ๑๑ วังใหม่ คือ วังแห่งใหม่ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระราชทานสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ เมื่อ พ.ศ. 2424 เป็นวังที่โอ่อ่าสง่างามที่สุดในขณะนั้น ของสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอผู้ได้รับการสถาปนาเป็น "สยามมกุฎราชกุมาร" เมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2429

วังใหม่มีลักษณะเด่นทางด้านสถาปัตยกรรมแบบวิกตอเรียนกอธิค ที่ดูคล้ายกับพระราชวังวินด์เซอร์ในประเทศอังกฤษ จนฝรั่งในกรุงเทพฯ ขณะนั้นเรียกว่า "วังวินด์เซอร์" แต่คนไทยนิยมเรียกขานตามตำแหน่งที่ตั้งมากกว่า จึงเป็น "วังกลางทุ่ง" เพราะที่ทุ่งบางกะปิตอนนั้นมีวังริมคลองบางกะปิอยู่ 2 แห่ง คือ วังของพระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณที่อยู่ใกล้กับวังใหม่ กับสระประทุมวันในสมัยรัชกาลที่ 4 ที่อยู่ไกลออกไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้สุดถนนสระประทุม ส่วนวังใหม่แห่งนี้ตั้งอยู่ตอนในที่กลางทุ่ง วังกลางทุ่ง ตั้งหันหน้าไปทางคลองบางกะปิ ไม่ไกลนักจากวังของพระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ ที่ได้รับพระราชทานที่ดินจากพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เหตุใดรัชกาลที่ 4 จึงพระราชทานที่ดินสร้างวังพระราชโอรสที่ริมคลองบางกะปิ และเกี่ยวข้องกับอะไรกับการสร้างสระประทุมวันหรือไม่ นอกจากนั้นการที่รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างวังพระราชทานสมเด็จพระราชโอรสองค์ใหญ่ ใกล้กับวังของพระเจ้าน้องยาเธอ ผู้ทรงเป็นทั้งพระปิตุลา (อา) และพระมาตุลา(น้า) ของสมเด็จพระราชโอรส จะเป็นการดำเนินตามรอยพระราชดำริของสมเด็จพระบรมชนกนาถ ในการขยายขอบเขตของเมืองไปทางด้านทิศตะวันออกของพระนครด้วยหรือไม่แล้วทำไมต้องเป็นทิศตะวันออก

ที่ตั้งของวัง กับกลยุทธ์ในการป้องกันพระนครเมื่อพิจารณายุทธศาสตร์ การตั้งเมืองบางกอก จากแผนที่แบบฝรั่งที่คนไทยเริ่มทำในสมัยรัชกาลที่ 5 พบว่าตำแหน่งที่ตั้งของวังและชุมชน มีความสำคัญต่อกลยุทธ์ในการป้องกันพระนครบางกอก ในสมัยธนบุรี มีพื้นที่ครอบคลุมสองฟากฝั่งน้ำเจ้าพระยา มีวังเป็นศูนย์กลางอยู่ที่ป้อมวิชัยประสิทธิ์และมีคลองคูเมือง อยู่ทั้งสองฟาก ทั้งนี้เพราะพระเจ้าตากทรงใช้กลยุทธ์ "เมืองนอกแตก" มารักษาบ้านเมือง หากข้าศึกถล่มลงมาตามลำน้ำ ก็สามารถยกทัพโอบกระหนาบข้าศึกได้ทั้งสองด้านเมื่อรัชกาลที่ 1 เสด็จขึ้นครองราชสมบัติ ยังมีการศึกติดพันอยู่กับพม่า จึงทรงเปลี่ยนกลยุทธ์มาเป็นการตั้งเมืองทางฝั่งตะวันออกเพียงฝั่งเดียว แล้วใช้หัวแหลมตรงที่สร้างพระบรมมหาราชวังเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการวางค่ายเพื่อตั้งรับการรุกรานของข้าศึก โดยกำหนดที่ตั้งวังหลวง วังหน้า วังหลัง ไว้ในตำแหน่งเดียวกับการวางทัพหลวง ทัพหน้า และทัพหลังในชัยภูมิ "นาคนาม" ตามตำราพิชัยสงคราม๑๒ยุทธศาสตร์นี้ไม่เคยเปลี่ยน จนกระทั่งเกิดสงครามระหว่างพม่ากับอังกฤษในรัชกาลที่ 3 ในตอนนั้นสยามมีศึกทางทิศตะวันออกของราชอาณาจักรยาวนานถึง 14 ปี เรียกว่า "อันนมสยามยุทธ" เป็นการยกทัพไปรบกับญวนอันเนื่องมาจากเขมรถึง 3 ครั้ง ระหว่าง พ.ศ. 2376-2390 จนทำให้มีการขุดคลองสายสำคัญ เมื่อประมาณ พ.ศ. 2380 รัชกาลที่ 3 โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองพระโขนงที่มีอยู่เดิม และจ้างจีนขุดคลองจากทุ่งแสนแสบตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขุนเทียนออกแม่น้ำที่เมืองฉะเชิงเทราเรียก

กันในเวลาต่อมาว่า คลองบางกะปิ หรือคลองแสนแสบ สำหรับเป็นเส้นทางภายในเพื่อลำเลียงขนส่งเสบียงอาหาร กำลังพล และยุทธปัจจัยไปทางลำน้ำบางปะกง สู่ทะเลตะวันออกไปถึงญวน อีกทั้งยังช่วยย่นระยะทางไปมา ระหว่างเมืองปราจีน ฉะเชิงเทรา กับกรุงเทพฯ อันเป็นเส้นทางเดินเท้าไปยังเขมรด้วย๑๔ คลองนี้จึงเป็นทั้งเส้นทาง ยุทธศาสตร์ที่สำคัญและมีประโยชน์ต่อการปกครองหัวเมืองในเวลาเดียวกัน ต่อมาได้โปรดเกล้าฯ ให้ทหารกอง อาสาจาม ผู้ชำนาญการรบทางทะเลไปตั้งบ้านเรือนอยู่ที่บริเวณต้นคลอง ใกล้กับคลองมหานาค เรียกกันว่า "ชุมชนบ้านครัว" การที่รัชกาลที่ 4 โปรดให้สร้างพระ ราชฐานและพระอาราม ณ ริมคลองที่สัญจรไปทางทิศ ตะวันออก โดยมีชุมชนบ้านครัวของกองอาสาจามตั้งอยู่คนละฟากคลอง อาจเป็นการวางตำแหน่งวัง บนเส้นทาง ยุทธศาสตร์ที่สำคัญขึ้น และวางไว้ใกล้กับชุมชนชาวตะวันตกผู้นำหว่าดระแวงมากที่สุดในเวลานั้น เพราะฝรั่งเศส เริ่มขยายอิทธิพลเข้ามาในอินโดจีน และพยายามจะยึดครองเขมรกับลาวที่อยู่ใต้อำนาจของสยาม โดยหวังจะใช้ เขมรเป็นเส้นทางบกผ่านไปถึงดินแดนทางตอนใต้ของจีน ความสนใจของฝรั่งเศสจึงเป็นภัยต่อราชสำนักสยามมา ตั้งแต่รัชกาลที่ 3 เห็นเด่นชัดขึ้นในรัชกาลที่ 4 และแตกหักเป็นวิกฤตการณ์ ร .ศ. 112 (พ.ศ. 2436) ในรัชกาลที่ 5 เมื่อต้นรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จแปรพระราชฐาน ณ สระประทุมวันอยู่ข้างเป็นครั้งคราว จึงอาจเป็นไปได้ว่าการสร้าง "วังใหม่" เป็นการสืบทอดพระราชดำริในสมเด็จพระบรมชนกนาถที่จะขยายเขตเมืองไปทางทิศตะวันออก และใน เมื่อสระประทุมวันยังคงเป็นพระราชฐาน การสร้างวังใหม่พระราชทานสยามมกุฎราชกุมารบนเส้นทาง ยุทธศาสตร์เดียวกัน จึงน่าจะมีความสำคัญอยู่ จนกระทั่งเกิดเหตุการณ์ ร .ศ. 112 เพียงปีเศษก่อนที่สมเด็จพระ บรมโอรสราชพระองค์นั้นจะเสด็จทิวงคต และทำให้ "วังกลางทุ่ง" เปลี่ยนฐานะจากวังไปเป็น สถานศึกษานับตั้งแต่พ.ศ.2439มาตราบจนปัจจุบัน

ถนนราชดำริที่จุดเชื่อมระหว่างสระประทุมวันกับชุมชนชาวตะวันตก สระประทุมวันเป็นจุดเริ่มต้นของ ชุมชนใหม่ ณ ดินแดนตอนในที่ขนานกับลำน้ำเจ้าพระยา นับเป็นแนวโน้มของการขยายเขตเมืองไปทางทิศ ตะวันออกเฉียงใต้ขนานคู่ไปกับชุมชนชาวคริสต์ที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยามาแต่ครั้งสถาปนากรุงเทพฯ ข้อความใน พงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 บอกเล่าถึงการขยายตัวของชุมชนทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพระ นคร ที่เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของชาวตะวันตกในเบื้องต้น และนำไปสู่การตั้งบ้านเรือนของชาวสยาม ในเวลาต่อมาเมื่อมีการขุดคลอง ตัดถนน และสร้างสะพาน ทั้งโดยพระราชประสงค์และเป็นการลงทุนของเอกชน เมื่อพิจารณาประกอบกับเอกสารในสำนักจดหมายเหตุแห่งชาติคลองและถนนคูขนานที่แสดงให้เห็นความ เชื่อมโยงระหว่างการขยายตัวของพระนครทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ในสมัยรัชกาลที่ 4 กับที่ 5 คือ คลองและถนน ราชดำริที่รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงเกษตราธิการกับกระทรวงธรรมการอำนวยการขุดและตัดไปตั้งแต่ ตำบลศาลาแดง ผ่านทุ่งประทุมวันจนถึงคลองบางกะปิ เมื่อ พ.ศ. 2445 กล่าวอีกอย่างหนึ่งได้ว่าเป็นการขุดคลอง และตัดถนนจากทิศตะวันออกของสระประทุมวันไปบรรจบกับคลองถนนตรงและถนนตรง ทางสัญจรนี้เป็น พระราชดำริในรัชกาลที่ 5 เรื่องการสร้างถนนที่กำหนดมาตรฐานสำหรับพระนคร และสะท้อนให้เห็น พระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระบรมชนกนาถเรื่องการขยายเขตพระนครไปทางทิศตะวันออกด้วยเพราะเป็น ถนนอันทันสมัยที่สุดที่สร้างเชื่อมโยงสระประทุมวัน อันเป็นสถานที่แห่งแรก รัชกาลที่ 4 ทรงสร้างในบริเวณนี้ กับ ถนน สะพาน และคลอง ที่รัชกาลที่ 4 ทรงสร้างและชักชวนให้ผู้อื่นร่วมสร้างในเขตที่พักอาศัยและย่านธุรกิจของ ชาวตะวันตก ปลายหนึ่งของคลองและถนนราชดำริ อดคลองบางกะปิ และอยู่ด้านทิศ ตะวันออกของสระประทุมวัน ที่โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2396 ส่วนอีกด้านหนึ่งตกที่คลองถนนตรง ที่โปรดเกล้าฯ ให้ขุดเมื่อ

พ.ศ. 2400 แยกจากคลองผดุงกรุงเกษมตัดตรงไปถึงตอนใต้ปากคลองพระโขนง และทั้งดินข้างหนึ่งให้เป็นทางริมคลอง เรียกว่า "ถนนตรง" เมื่อคราวที่ก่งสุลกับพ่อค้าฝรั่งพากันเข้าซื้อเรือร้องให้รัฐบาลซูดคลองลัดไปบางนาเพื่อประโยชน์ทางการค้า ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้เรียกชื่อคลองและทางริมคลองนี้ว่า "วัดลำพอง" หรือ "หัวลำโพง" และแม้ว่าวัตถุประสงค์หลักของ "คลองถนนตรง" คือ "คลอง" แต่ประโยชน์ใช้สอยสำคัญในเวลาต่อมา คือ "ถนน" จึงเข้าใจกันว่าเป็นถนนสายแรกในรัชกาลที่ 4 ในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้เปลี่ยนชื่อ "ถนนหัวลำโพง" ตั้งแต่ถนนเจริญกรุงจนถึงถนนหลวงสุนทรโกษา เป็น "ถนนพระรามที่ 4" เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2462 เพื่อให้เป็นอนุสรณ์ถึงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 เมื่อก่งสุลต่างประเทศขอให้รัฐบาลสยามตัดถนนเพิ่มขึ้นเพื่อให้เป็นที่ขี่ม้าออกกำลังกาย รัชกาลที่ 4 จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนเจริญกรุง รุ่งเป็นถนนสายแรก เมื่อ พ.ศ. 2405 โดยตัดขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่กำแพงเมืองใกล้พระบรมมหาราชวัง จนตกแม่น้ำเจ้าพระยาที่บางคอแหลม ตรงที่เรียกกันว่า "ถนนตก" และโปรดเกล้าฯ ให้คบคิดผู้มีทรัพย์ร่วมกันสร้างสะพานข้ามคลองช่วงต่างๆ เพื่อให้สามารถใช้ถนนทั้งสายได้โดยสะดวก ส่วนบริเวณบางรักที่อยู่ใกล้บรรดาสถานกงสุลนั้น โปรดให้ขุดคลองและตัดถนนขวางระหว่างถนนเจริญกรุงกับถนนตรง (คือคลองขวางและถนนขวาง ปัจจุบันคือถนนสีลม) เพื่อเชื่อมเส้นทางระหว่างที่พักและย่านธุรกิจ กับคลองลัดไปบางนา นับเป็นเส้นทางขี่ม้าออกกำลังกายที่อยู่ใกล้บ้าน คือจากถนนเจริญกรุงตรงหลังบ้านกงสุลต่างประเทศ ขี่ม้าตามถนนขวางไปยังถนนตรง แล้ววิ่งเลียบบคลองผดุงกรุงเกษม ก่อนจะวกกลับมาเข้าถนนเจริญกรุงอีกครั้งหนึ่ง คลองและถนนราชดำริห์ เมื่อ พ.ศ. 2445 จึงเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายคลองคู่อถนนที่ทันสมัยในรัชกาลที่ 5 พุ่งตรงจากวัง ที่ได้กลายเป็น สถานศึกษา เข้าสู่สถานกงสุล ย่านการค้าและที่พักอาศัยของชาวตะวันตกกับคนใน บังคับที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเชื่อมโยง "สถานที่" รัชกาลที่ 4 ทรงสร้าง กับบรรดาสาธารณูปโภค ที่รัชกาลที่ 4 ทรงสร้าง ได้อย่างน่าสนใจเป็นไปได้ไ้ใหม่กว่ารัชกาลที่ 4 มีพระราชดำริจะขยายขอบเขตของเมืองออกมาจากคลองคูพระนครชั้นนอก ที่โปรดเกล้าฯ ให้ขุดตั้งแต่ปีแรกที่เสด็จขึ้นครองราชย์ เพราะกรุงเทพฯ เติบโตขึ้นรวดเร็วมากภายหลังการทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีกับนานาอารยประเทศ นับตั้งแต่ พ.ศ. 2398 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ ได้ปรับตัวและแปรเปลี่ยนไป จากเมืองแบบเก่าที่ขยายตัวไปพร้อมกับการขุดคลอง มาเป็นเมืองสมัยใหม่ที่ทันสมัยและเติบโตขึ้นเพราะคลองกับถนนที่สร้างคู่ขนานกัน สระประทุมวันและวัดปทุมวนาราม กับวังกลางทุ่ง จึงชี้ให้เห็นแนวโน้มของการขยายเขตพระนครไปทางด้านทิศตะวันออก เห็นขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงลักษณะเมืองของกรุงเทพฯ จากที่เคยเติบโตเพราะการขุดคลองคูเมืองออกเป็นชั้นๆ มาเป็นเมืองสมัยใหม่ที่ทันสมัย ขยายเขตชุมชนไปพร้อมกับการขุดคลอง ตัดถนน และสร้างสะพานไปในเวลาเดียวกัน โดยมีคลองและถนนราชดำริห์ เป็นจุดเชื่อมการขยายตัวนั้น และขณะเดียวกันก็เห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยพื้นที่ เพื่อการขยายตัวของเมืองจากวังเป็นสถานศึกษา เพราะในเวลาทีสร้าง คลองและถนนราชดำริห์นั้น ทั้งวังใหม่และสระประทุมวันไม่ได้มีประโยชน์ในฐานะวัง แต่เป็นสถานศึกษา คือ "โรงเรียนของกระทรวงเกษตรธิการ"

ประวัติความเป็นมาของย่านราชประสงค์ ประตูน้ำ

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้า นอกเหนือไปจากการเป็นศูนย์กลางบริหารราชการ ทำให้อัตราการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็ว พร้อมกับธุรกิจการค้าก็ขยายตัวไปยังจุดต่างๆ ของกรุงเทพมหานครด้วย ในสมัยแรกๆ นั้น การค้าส่วนใหญ่จะเริ่มต้นจากห้องแถวที่ตั้งเรียงรายอยู่สองฝั่งถนนสายสำคัญ และลักษณะเช่นนี้ได้พัฒนากลายเป็นย่านการค้าต่างๆ เช่น ย่านบางลำพู บำรุงเมือง เป็นต้น เมื่อมีการตัดถนนสุขุมวิทและเพชรบุรีตัดใหม่ ซึ่งเป็นการเปิดพื้นที่ด้านตะวันออก เกิดการกระจายตัวของประชากรมาอยู่ทางด้านบางกะปิ สุขุมวิทมากขึ้น การเดินทางเข้ามาในเมืองมีความยุ่งยาก ผู้คนจึงเริ่มจับจ่ายซื้อของใกล้แหล่งที่พักอาศัย พ่อค้าซึ่งอยู่ตามย่านการค้าเก่าก็พยายามที่จะขยายตามมา พ่อค้าชาวจีนได้พัฒนาระบบการค้าเงินงานแลกเปลี่ยนตามแบบอย่างชาวตะวันตกให้เหมาะสมกับลักษณะการค้า ในเมืองไทยมีการสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศ จำพวกเครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องประดับ และของใช้ในชีวิตประจำวันมาจำหน่ายมากขึ้น กิจกรรมธุรกิจการค้ามีทำเลที่ตั้งเปลี่ยนไปเรื่อยๆ จนขยายตัวมาทางราชประสงค์และสีลม จากลักษณะทำเลที่ตั้งที่คับแคบและปัญหาการจราจร เกิดความเปลี่ยนแปลงลักษณะการค้าที่แยกกันอยู่แต่ละอาคารเข้ามารวมในอาคารเดียวกัน เช่น ศูนย์การค้าราชดำริอาเขต ซึ่งเกิดเมื่อปี 2515 ปัจจุบันลักษณะของศูนย์การค้าได้พัฒนาไปอีกรูปแบบหนึ่ง โดยยึดมาตรฐานของต่างประเทศซึ่งมีลักษณะสมบูรณ์แบบมากขึ้น นอกจากจะมีศูนย์สรรพสินค้าแล้ว ยังอาจมีอาคารอื่นๆ ประกอบกันขึ้นเป็นกลุ่มของอาคารขนาดใหญ่ เช่น อาคารสำนักงานที่พักอาศัย โรงแรม สวนสนุก สวนพักผ่อน ทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างอาคาร

ศูนย์การค้าต่างๆ ที่ประสบความสำเร็จมักจะตั้งอยู่ในทำเลย่านที่เป็นชุมชนหนาแน่นและมีการเข้าถึงที่สะดวก จากลักษณะดังกล่าวทำให้บริเวณที่เรียกว่า “สี่เหลี่ยมทองคำ” (ชัยนันทน์ แยมสะอาด , 2528) ซึ่งในปัจจุบันคือย่านประตูน้ำ เช่นทรลเวิลด์พลาซ่า อัมรินทร์พลาซ่า และรวมไปจนถึงสยามสแควร์ นักลงทุนเชื่อว่าเป็นทำเลที่ดี โดยเฉพาะย่านราชประสงค์ ซึ่งเป็นย่านศูนย์การค้าใหญ่ของกรุงเทพมหานครและเป็นจุดที่ผู้คนสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก

ในอดีต กรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็นเขตในกำแพงเมืองและนอกกำแพงเมือง พวกที่อาศัยในกำแพงเมืองจะเป็นพวกเจ้าขุนมูลนายต่างๆ ส่วนนอกกำแพงเมืองก็เป็นชนต่างชาติ บ่าวไพร่และเฉลย ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4-5 โปรดให้ตัดถนนและสร้างพระราชวังดุสิตขึ้นเป็นที่ประทับ เขตกรุงเทพมหานครหรือบางกอกในสมัยนั้นจึงขยายตัวออกมาจนถึงสามเสน ปทุมวัน พญาไท

ประมาณกว่าร้อยปีที่ผ่านมา การเดินทางส่วนใหญ่จะใช้ทางน้ำ คือลำคลองต่างๆ ที่มีอยู่มากมายเป็นเส้นทางคมนาคม และการสร้างถนนในอดีตก็เป็นการขุดเอาดินขึ้นมาถมเป็นทาง ทำให้ปัญหาเรื่องน้ำท่วม ในสมัยนั้นยังมีไม่มากนัก ในพื้นที่เขตปทุมวันมีคลองที่น่าสนใจอยู่สายหนึ่ง คือ “คลองแสนแสบ” เป็นคลองที่มีความสำคัญช่วงหนึ่งใช้ในการระบายน้ำ แต่เดิมคลองนี้เรียกว่า “คลองบางกะปิ” ซึ่งไหลผ่านวังสระปทุม ประตูน้ำ วัดมักกะสัน วัดบางกะปิ จนถึงวัดใหม่ช่องลม โดยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้ขุดขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2380 โดยขุดต่อไปถึงจังหวัดฉะเชิงเทรา

ในตอนกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2427-2439) มีการสร้างถนนใหม่หลายสายมีขนาดกว้างกว่าสมัยก่อน โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำการปฏิรูถถนนสระปทุม

ที่สร้างต่อจากถนนบำรุงเมืองตรงไปยังวังสระปทุม และสร้างถนนจากวังสระปทุมไปบรรจบกับถนนตรงหรือถนน
 วัวลำพอง เพื่อขยายการคมนาคมทางด้านตะวันออกของพระนคร นับว่าเป็นการเปิดพื้นที่ปทุมวัน และในช่วง
 เวลาเดียวกัน ราว พ.ศ. 2433 ชาวอังกฤษชื่อ นายแฟรงกลิน เฮิสต์ ได้ทำหนังสือกราบทูลพระเจ้าบรมวงศ์เธอ
 กรมหลวงเทเวศร์วิโรภากร เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ขอให้มีความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณา
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต เช่าที่นา ตำบลสระปทุ ม
 ประมาณ 200 ไร่ ซึ่งเป็นที่ดินของพระคลังข้างที่และของเอกชน ในบริเวณตรงข้ามวัดปทุมวนาราม เพื่อสร้าง
 เป็นสนามม้าและสโมสร โดยเหตุผลคือ เพื่อบำรุงพันธุ์ม้าและเพื่อยกระดับการกีฬาของชาวสยามในขณะนั้น
 จากนั้นได้รับพระราชานุญาตให้เช่าปี พ.ศ. 2435 จึงปรากฏเป็นสนามม้าราชกรีฑาสโมสร นับแต่นั้นมา และถือ
 ว่าเริ่มมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่เพื่อกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ(ราชกรีฑาสโมสร, 2504)

ช่วงเปลี่ยนแปลงการปกครอง ปี พ.ศ. 2475 สภาพการใช้ที่ดินของพื้นที่เขตปทุมวันส่วนใหญ่ ยังคงเป็น
 การใช้ที่ดินสำหรับสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา โรงพยาบาล ตลอดจนที่พักอาศัย ช่วงเวลาดังกล่าวมี
 ประชาชนเข้ามาก่อสร้างบ้านเรือนจนกลายเป็นชุมชนหนาแน่น ตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมทั้งถนนและ
 คลอง โดยเฉพาะในบริเวณหัวลำโพง และตามริมถนนพระรามที่ 4 สำหรับการเช่าที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมใน
 ลักษณะย่านการค้ายังไม่ปรากฏเด่นชัดนัก เนื่องจากย่านการค้าเก่าในพื้นที่อื่นๆ อาทิ สำเพ็ง พาหุรัด เยาวราช
 สะพานหัน บางลำพู วังบูรพา ได้รับความนิยมมากในขณะนั้น เนื่องจากเป็นย่านการค้าที่อยู่ใกล้กันจึงทำให้
 เกิดการค้าแบบต่อเนื่องได้ง่าย ซึ่งย่านการค้าดังกล่าวมีลักษณะเป็นตึกแถวใช้โรงภาพยนตร์เป็นสิ่งดึงดูดในการ
 เข้ามาใช้บริการ ต่อมาเมื่อย่านการค้าได้เปลี่ยนจากตึกแถวเป็นอาคารห้างสรรพสินค้า ทำให้เริ่มมีการขยาย
 กิจกรรมรวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้ง การโยกย้ายทำเลด้านการค้าจึงเกิดขึ้น ประกอบกับในระยะนั้น
 ชาวตะวันตกและชาวญี่ปุ่นเข้ามาท่องเที่ยวอยู่อาศัยทำการค้าในเมืองไทยมากขึ้น ทำให้มีห้างสรรพสินค้าจาก
 ต่างประเทศเข้ามาดำเนินการแข่งขันห้างสรรพสินค้าของไทย เหตุนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบจึงเป็น
 บริเวณที่ได้รับความนิยมในการใช้เป็นที่ตั้งของย่านการค้าใหม่ เนื่องจากไม่ไกลจากย่านการค้าเดิมมากนัก มี
 แหล่งชุมชน และที่สำคัญมีการคมนาคมสะดวก ต่อมาพื้นที่ย่านราชประสงค์เกิดสถานบันเทิงชื่อว่า “ย่านเกสร”
 มีสถานโบว์ลิ่งและคอฟฟี่ช็อป ซึ่งขยายกิจการมาจากย่านพัฒน์พงศ์ และในเวลาเดียวกัน ห้างโตมารูเปิดทำ
 การก็ได้รับความนิยมมาก เนื่องจากเป็นสิ่งแปลกใหม่ของคนกรุงเทพฯในช่วงระยเวลานั้น ต่อมาพื้นที่ใกล้เคียงก็
 เริ่มมีการก่อสร้างโรงแรม อาคารพาณิชย์กรรมต่างๆขึ้น ทำให้บริเวณนี้มีกิจกรรมที่หลากหลาย จนรวมตัวเรียก
 บริเวณนี้ว่า “ย่านการค้าราชประสงค์”



ภาคผนวก ข

เกณฑ์มาตรฐานการวางผังเมืองและออกแบบชุมชนเมือง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
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	3.6	70	บ้านแถว ตึกแถว 18-24 อาคารชุด 100-300
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	61-100	8	70	บ้านแถวตึกแถว 18-24
พาณิชยกรรม-ศูนย์กลางเมือง(CBD)	80-120	10	90	อาคารชุด 200-1000 อาคารพาณิชย์ 20-24
พาณิชยกรรม-ศูนย์กลางรอง(Sub Center)	80	6	80	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, รายงานการวิเคราะห์จัดแบ่งสมบูรณั โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2, 2546)

ตารางแสดงค่าความหนาแน่นและความเข้มของการใช้ประโยชน์ที่ดินจากอาคารในกรุงเทพมหานคร

เขตพื้นที่พักอาศัย	FAR. สูงสุด	BCR. สูงสุด	ความหนาแน่น(คน/ไร่)
บ้านเดี่ยว 2 ชั้น ที่ดินมากกว่า 200 ตารางวา	0.28	15	1 หรือน้อยกว่า
บ้านเดี่ยวบ้านแฝด 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, รายงานการวิเคราะห์จัดแบ่งสมบูรณั โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2, 2546)

การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่จอดรถในเมือง

ที่ดินซึ่งจะใช้เป็นที่จอดรถมี 3 ประเภท

1) ที่จอดรถสำหรับคนงานประจำเป็นกิจวัตรในเมือง(Operational Parking Space) ได้แก่ พื้นที่เพื่อจอดรถยนต์หรือยานพาหนะประเภทอื่นใด ที่จะต้องมีที่จอดรถเป็นประจำ เพื่อกิจการการค้า พาณิชยกรรมหรืออาชีพเฉพาะ

2) ที่จอดรถสำหรับติดต่อกันไปในเมือง(Non-operational Parking Space) ได้แก่ พื้นที่จอดรถซึ่งไม่ต้องจัดเฉพาะสำหรับที่ทำการใดหรือบริษัทใดบริษัทหนึ่ง แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

(2.1) ประเภทจอดในระยะเวลานาน(Long-term Parking)

(2.2) ประเภทจอดในระยะเวลานสั้น(Short-term Parking)

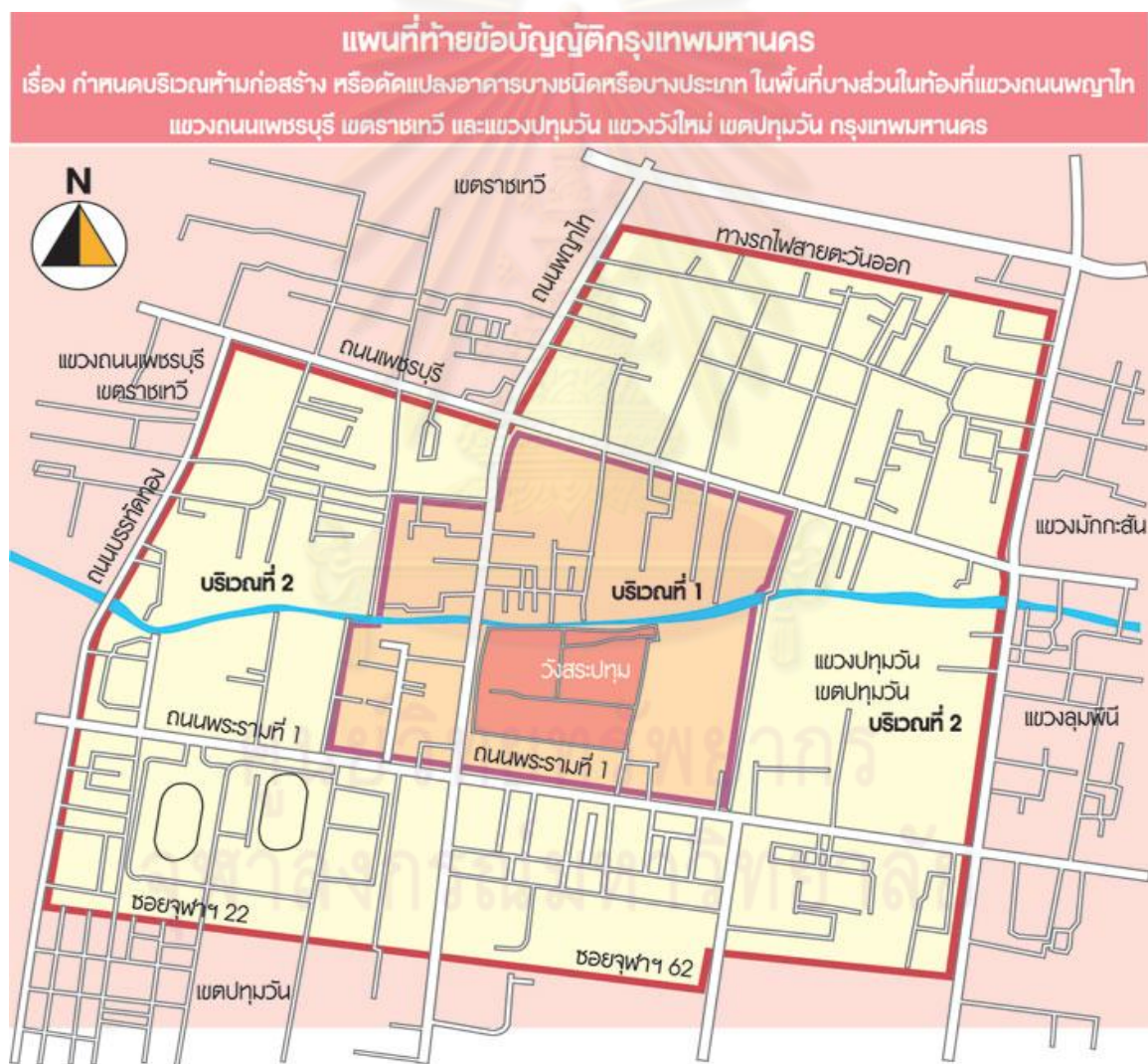
3) ที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในเมือง(Residential Parking Space) ได้แก่ พื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยอยู่ในเมืองหรือในชุมชน ทั้งที่เก็บรถ โรงรถที่จอดสำหรับญาติ มิตรเยื้อมเยื้อนและรถส่งของอุปโภคสำหรับผู้พักอาศัยในเมืองด้วย

ข้อบัญญัติห้ามสร้างตึกสูงรอบวังสระปทุม กินพื้นที่เขตราชเทวี – ปทุมวัน

มติชนออนไลน์ วันที่ 04 เมษายน 2551 - เวลา 18:48:53 น. กทม. เตรียมออกข้อบัญญัติ ห้ามก่อสร้างตึกสูงเกิน 16 เมตรรอบวังสระปทุม กินหลายพื้นที่ทั้งแขวงถนนพญาไท แขวงถนนเพชรบุรี เขตราชเทวีและแขวงปทุมวัน แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน ตั้งคณะกรรมการพิจารณาการวิสามัญชุด พิจารณารายละเอียด 15 วัน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าในการประชุม สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร (ส.ก.) เมื่อวันที่ 2 เมษายนที่ผ่านมา ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติร่างข้อบัญญัติ กทม. เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง หรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่บางส่วนของทั้งที่แขวงถนนพญาไท แขวงถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี และแขวงปทุมวัน แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กทม. พ.ศ...หรือบริเวณโดยรอบวังสระปทุม โดยเห็นด้วยในหลักการและมีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญ 1 ชุด พิจารณารายละเอียดร่างกฎหมายดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน สำหรับ พื้นที่ควบคุมมี 2 บริเวณ คือ บริเวณที่ 1 ห่างจากวังสระปทุม 300 เมตร ทิศเหนือจดซอยพญาขนาด ถนนเพชรบุรี ทิศตะวันออกจดแนวเขตที่ดินสถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐอินโดนีเซีย และคลองอรชรทิศใต้จดถนนพระรามที่ 1 จากคลองอรชรไปทางทิศตะวันตกจนจดซอยเกษมสันต์ 2 ทิศตะวันตกจดซอยเกษมสันต์ 2 และซอยเพชรบุรี 12 มาตรการควบคุมจะ ห้ามก่อสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตร ใกล้วังสระปทุม ถ้าไม่มีอาคารอื่นมาทับกับวังสระปทุม หรือมีอาคารทับแต่อาคารที่ทับมีความสูงน้อยกว่า 16 เมตร อาคารด้านที่หันเข้าหาวังสระปทุมต้องมีลักษณะอาคารเฉพาะ กรณีไม่มีอาคารทับผนังของอาคารที่จะก่อสร้างใหม่ส่วนที่สูงเกิน 5 เมตรจากระดับพื้นดิน ต้องมีลักษณะอาคารปั้นผนังที่บหรือผนังบล็อกแก้ว และต้องไม่มีช่องเปิดประตู หน้าต่าง ช่องระบายอากาศ หรือช่องแสง หรือระเบียง ไม่มีบันไดหนีไฟยื่นออกนอกอาคารด้านวังสระปทุม และดาตฟ้าของอาคารด้านนั้นต้องทำผนังที่บ ริมอาคารสูงจากดาตฟ้าไม่น้อยกว่า 2 เมตร ส่วนกรณีที่มีอาคารมาทับกับวังสระปทุม ผนังของอาคารด้านนั้นในส่วนที่สูงกว่าอาคารที่มากับวังสระปทุม ต้องทำตามเงื่อนไข ส่วน บริเวณที่ 2 ห่างจากบริเวณที่ 1 ออกไป

500 เมตร ทิศเหนือจดถนนเพชรบุรีและทางรถไฟสายตะวันออก ทิศตะวันออกจดถนนราชปรารภและถนนราชดำริ ทิศใต้จดที่ดินโรงพยาบาลตำรวจด้านใต้ ถนนอังรีดูนังต์ ซอยจุฬา 62 และซอยจุฬา 12 ทิศตะวันตกจดถนนบรรทัดทอง มาตรการควบคุมจะห้ามก่อสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 23 เมตร และต้องมีลักษณะของอาคารเช่นเดียวกับบริเวณที่ 1 สำหรับอาคารที่มี อยู่ก่อนที่ข้อบัญญัติจะมีผลบังคับใช้ จะยกเว้น แต่ห้ามดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ อาคารให้เป็นอาคารชนิดหรือประเภทที่มี ลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้ เว้นแต่เป็นการดัดแปลงภายในตัว อาคารโดยไม่เปลี่ยนสภาพภายนอกอาคาร



เลิกคุมตึกสูงรอบวังสระปทุม + แลนด์ลอร์ดเฮ! ทำเลทอง 'ราชเทวี-ปทุมวัน' พัฒนาได้เต็ม ศักยภาพ/รอดถูกทุบราคาที่ดินหวุดหวิด

ที่มา : ฐานเศรษฐกิจ 27-06-2551 10:25:40

แลนด์ลอร์ดกลางกรุงเฮลั่น ! กทม.กลับล่า ฉีก ทิ้ง ร่างข้อบัญญัติ คุมตึกสูง รอบวังสระปทุมรัศมี 500 เมตร ส่งผลที่ดินทำเลทองจุฬาฯ เพชรบุรี ราชเทวี ปทุมวัน พัฒนาได้เต็มศักยภาพเหมือนเดิม หลังผู้ประกอบการต่อต้านหนักจุดที่ดินร่ว่ง 50 % จากตารางวาละ 3 แสน-1 ล้าน หากประกาศใช้ สืบเนื่องจาก กรุงเทพมหานคร ได้ร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลง อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่บางส่วนท้องที่แขวงถนนพญาไท แขวงถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี และแขวงปทุมวัน แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กทม. พ.ศ... หลังจากสภากทม. เห็นชอบในหลักการโดยเน้นความปลอดภัย ยโดยรอบของวังสระปทุม และคาดหมายกันว่าจะมีผลบังคับใช้ไม่เกินเดือนกรกฎาคมนี้ ขณะที่เอกชนเจ้าของที่ดินไม่เห็นด้วย เพราะกระทบต่อการพัฒนาและลดราคาที่ดินลดลงไม่น้อยกว่า 50 %

ต่อกรณีนี้ นาง เมธาวิ ธารดำรง สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน พรรคประชาธิปัตย์ เปิดเผยกับ"ฐานเศรษฐกิจ" ว่า สภากทม.ตัดสินใจยกเลิกการประกาศใช้ ร่างข้อบัญญัติกทม. ดังกล่าวออกไปเนื่องจากมีผลกระทบต่อการพัฒนาของผู้ประกอบการ และมีการร้องเรียนเข้ามาจำนวนมาก ทั้งนี้ เมื่อนำกลับไปทบทวนปรากฏว่า รัศมีเกินบริเวณกว้างเกินไปในขณะที่ที่ดินย่านดังกล่าวเป็นทำเลที่มีศักยภาพ ราคาค่อนข้างสูง สอดรับกับแหล่งข่าวกรุงเทพมหานครกล่าวว่า ได้ตรวจสอบพื้นที่ที่ เอกชนร้องเรียนทำให้ทราบว่าได้รับความเดือดร้อนจริง ทำให้ต้องยกเลิกการบังคับใช้ข้อบัญญัตินี้ออกไป อีกทั้งมองว่าเป็นการลดทอนสิทธิ์ของเจ้าของที่ดิน ที่ซื้อที่ดินมาในราคาแพงแต่กลับถูกจำกัดให้พัฒนาได้น้อยขณะที่ ผังเมืองรวมกทม.กลับให้สิทธิ์ทำเลเหล่านั้นพัฒนาได้สูงมาก ทั้งพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ทำให้ นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ผู้ว่ากทม.ตัดสินใจยกเลิก แม้ว่าจะขั้นตอนได้ผ่านสภากทม.และส่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วก็ตาม

สำหรับบริเวณที่จะอยู่ในข่ายควบคุม ตามร่างข้อบัญญัติกทม. เดิม จะเป็นรัศมีโดยรอบวังสระปทุม ประมาณ 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ 4-5 ตารางกิโลเมตร 2 บริเวณ ได้แก่ บริเวณที่ 1 ห่างจากวังสระปทุมรัศมี 300 เมตร โดยทิศเหนือจดซอยพญานาค ถนนเพชรบุรี ทิศตะวันออกจดแนวเขตที่ดินสถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐอินโดนีเซีย หรือ บริเวณด้านข้างอาคารพันธุวิทยาลาชาและคลองอรชร ทิศใต้จดถนนพระราม 1 จากคลองอรชรไปทางทิศตะวันตกจนไปจดซอยเกษมสันต์ 2 ทิศตะวันตกจดซอยเกษมสันต์ 2 และซอยเพชรบุรี 12 บริเวณนี้ห้ามก่อสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตร ใกล้วังสระปทุม บริเวณที่ 2 ห่างจากบริเวณที่ 1 ออกไปรัศมี 500 เมตร ทิศเหนือจดถนนเพชรบุรีและทางรถไฟสายตะวันออก ทิศตะวันออกจดถนนราชปรารภและถนนราชดำริ ทิศใต้จดที่ดินโรงพยาบาลตำรวจด้านใต้ถนนอังรีดูนังต์ซอยจุฬาฯ 62 และซอยจุฬาฯ 12 หรือสิ้นสุดบริเวณสถาบันเทคโนโลยีอุเทนถวาย ทิศตะวันตกจดถนนบรรทัดทอง โดยการที่จะบังคับเฉพาะอาคารใหม่ที่ขออนุญาตหลังจากข้อบัญญัติมีผล บังคับใช้เท่านั้น ทุกอาคาร ที่ก่อสร้างในรัศมีดังกล่าว จะต้องก่อสร้างผนังอาคารส่วนที่สูงเกิน 5 เมตร วัดจากระดับพื้นดินต้องมีลักษณะอาคารเป็นผนังทึบ หรือผนังบล็อกแก้วและต้องไม่มีช่องเปิดประตูหน้าต่างช่องระบายอากาศ หรือช่องแสง ระบายียง ไม่มีบันไดยื่นออกนอกอาคารด้านวังสระปทุม และคาดฟ้าของอาคารต้องทำผนังที่ปริมาตรสูงจากคาดฟ้าไม่น้อยกว่า 2 เมตร เป็นต้น ส่วนอาคารเก่าจะได้รับยกเว้นเว้นแต่

ห้ามตัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารที่อยู่ในข่ายต้องห้าม เป็นต้น อย่างไรก็ตามก็ดีย่อมรับว่าเมื่อพัฒนาได้ลดลงมาก และส่งผลให้มูลค่าที่ดินต่ำลง ไม่ต่ำกว่า 40-50 % ก่อนหน้านั้น มีผู้ประกอบการ และ กรมธนารักษ์ ต่างออกมาระบุว่า ที่ดินที่เคยมีศักยภาพต่อการพัฒนา หากถูกจำกัดด้วยระเบียบข้อกฎหมายทำให้ใช้ประโยชน์ได้น้อยลง จะทำให้ราคาที่ดินลดต่ำลงไม่ต่ำกว่า 50 % เช่นที่ดินที่เป็นตึกแถวที่มีการซื้อ-ขายทำอาคารชุดเกาะแนวรถไฟฟ้า ย่านราชเทวี ราคา ซื้อ-ขาย 500,000-600,000 บาทต่อตารางวา ปกติพัฒนาได้สูง 20 กว่าชั้น ตามเงื่อนไขของผังเมือง และขนาดแปลงที่ดิน แต่เมื่อพัฒนาได้ต่ำกว่าปกติ ครึ่งหนึ่งมูลค่าก็จะหายไปครึ่งหนึ่งด้วยเช่นกัน



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายพรสิริ สายด้วง เกิดเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2524 ณ จังหวัดนนทบุรี จบการศึกษาระดับปริญญาตรีสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยศรีปทุม เมื่อปี พ.ศ. 2547 และเข้ารับการศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ณ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2548



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย