



บทที่ 4

รูปแบบและการใช้ประโยชน์ของที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ศึกษา

ในบทนี้จะเป็นการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาในรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการ พัฒนาของพื้นที่ศึกษา การใช้อาคารและที่ดิน ลักษณะทางกายภาพของที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารใน พื้นที่ศึกษา ปริมาณและการกระจายตัวของที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร แนวโน้มการจัดสร้างที่จอดรถ ยนต์ พื้นที่อาคารจอดรถยนต์ที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตลอดจนสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา

การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ปัจจัยที่นำมาพิจารณาในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาได้แก่ รัศมีการให้บริการของระบบ ขนส่งมวลชน สภาพโครงข่ายถนน การใช้ที่ดินและอาคารในพื้นที่ศึกษา

1. รัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน มาตรฐานของระยะทางในการเดินทางมายัง สถานีระบบขนส่งมวลชนจะแตกต่างกันตามแต่ละรูปแบบของการเดินทาง ดังแสดงในตารางที่ 4.1 สำหรับการเดินทางด้วยการเดินเท้าของผู้มาใช้บริการโดยส่วนใหญ่ จะมีระยะห่างจากสถานีประมาณ 0.6-1.0 กิโลเมตร¹ และจากผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ ได้เสนอแนะว่ารัศมีการบริการของระบบขนส่งมวลชน ในระยะการเดินเท้าควรมีระยะห่างจากจุดสถานีประมาณ 500 เมตร² ระยะดังกล่าวสามารถเพิ่มมากขึ้นจนถึง 1 กิโลเมตร ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่างๆในแต่ ละพื้นที่ เช่น ความสะดวกสบายของทางเดินเท้า ปริมาณคนเดินเท้า อายุ สภาพทางสังคมของประชากร ในพื้นที่ ฯลฯ โดยแต่ละสถานีที่อยู่ในเขตเมืองควรมีระยะห่างกันประมาณ 1.0-1.2 กิโลเมตร และ 1.2-1.5 กิโลเมตร ในเขตชานเมือง สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบันทั้งสามโครงการมี ระยะห่างระหว่างสถานีประมาณ 0.7-1.2 กิโลเมตร รัศมีการบริการโดยประมาณที่คำนวณได้จากครึ่ง หนึ่งของระยะห่างระหว่างสถานีจะเท่ากับ 350-600 เมตร เมื่อพิจารณาประกอบกับกลุ่มประชากร ที่จะทำการศึกษาสำรวจความคิดเห็นในการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน จะเป็นกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วน

¹Institute of Traffic Engineers , Transportation and Traffic Engineering Handbook 3rd ed. (New Jersey : Prentice-Hall ,1976), p. 230.

²The Office of Commission for the Management of Road Traffic (OCMT), "Mass Rapid Transit Systems Master Plan," volume II Final Report ,1994 , p. 4-23.

บุคคลในการเดินทางในปัจจุบัน ซึ่งโดยปกติระยะเวลาการเดินทางจากที่จอดรถยนต์ไปยังจุดหมายปลายทางจะอยู่ในระยะไมไกลนัก จึงกำหนดให้รัศมีบริการที่จะนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษามีระยะทางเท่ากับ 500 เมตร

ภายในพื้นที่ศึกษามีโครงการระบบขนส่งมวลชน 2 โครงการคือ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร มีสถานีของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณถนนศาลาแดง บริเวณแนวถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ถนนประมวล และ สถานีสุดท้ายที่บริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน โดยแต่ละสถานีจะมีระยะห่างกันประมาณ 600-800 เมตร เป็นสถานีระดับเหนือพื้นดิน ส่วนสถานีของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร มี 3 สถานี ได้แก่บริเวณทางแยกถนนราชดำริ บริเวณแยกถนนวิทย์ และแยกถนนพญาไท เป็นสถานีในระดับใต้ดิน

ตารางที่ 4.1 แสดงระยะทางในการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชนในแต่ละรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ระยะทางที่ผู้ใช้บริการเดินทางมายังสถานี	
	ระยะทางเฉลี่ย (กม.)	ระยะทางสูงสุด (กม.)
เดินเท้า	0.6-1.0	1.0-1.6
จักรยาน	1.6-3.2	3.2-4.8
รถโดยสารประจำทาง	3.2-6.4	6.4-9.7
รถแท็กซี่	4.8-6.4	6.4-9.7
รถยนต์ส่วนตัว(จอดที่สถานี)	6.4-9.7	9.7-16.0

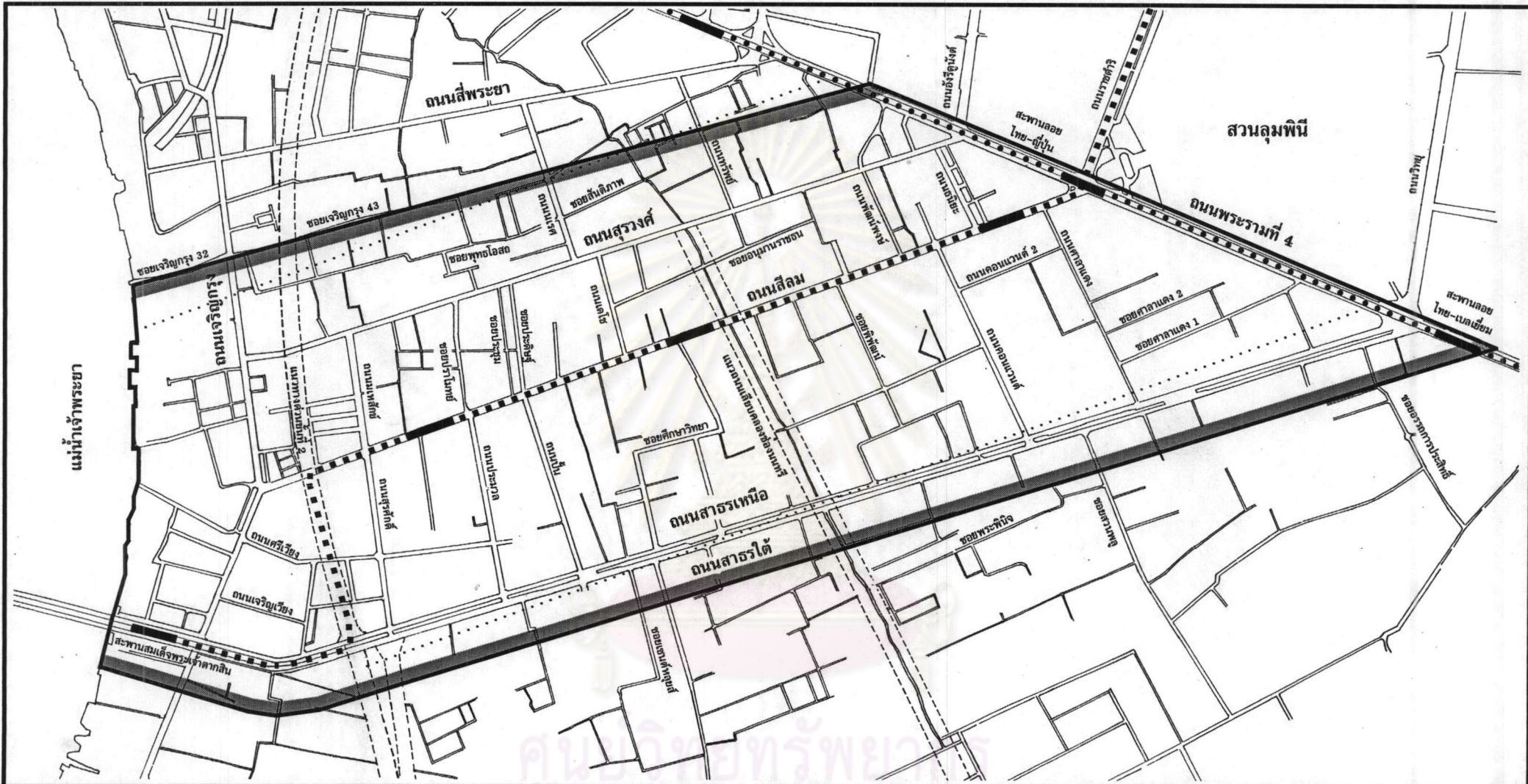
ที่มา : Transportation and Traffic Engineering Handbook

2. สภาพโครงข่ายถนน และการใช้อาคารที่ดินในพื้นที่ เมื่อกำหนดระยะบริการแล้วจะพิจารณาประกอบกับสภาพโครงข่ายถนน ที่จะมีผลต่อความสะดวกในการเข้าถึง และเพื่อให้การกำหนดขอบเขตมีความสัมพันธ์กับระบบโครงข่าย เช่น แนวเส้นถนน ซอย โครงข่ายถนนที่สำคัญในพื้นที่ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนสาทรเหนือ-ใต้ ถนนเจริญกรุง และถนนพระรามที่ 4 โดยมีถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักดังกล่าว เช่น ระหว่างถนนสีลมกับสาทรเหนือ ได้แก่ ถนนสุรศักดิ์ ถนนประมวล ถนนปั้น ถนนคอนแวนต์ ถนนศาลาแดง และซอยย่อย เช่น ซอยศึกษาวิทยา ซอยพิพัฒน์ เป็นต้น

ระหว่างถนนสีลมกับถนนสุรวงศ์ ได้แก่ ถนนมเหล็กข์ ถนนเดโช ถนนพัฒนพงษ์ ถนนธนิยะ ซอยปราโมทย์ ซอยประชุม ซอยประดิษฐ์ ซอยอนุমানราชชน ระหว่างถนนสุรวงศ์และถนนสีพระยา ได้แก่ ถนนนเรศ ถนนทรัพย์ และมีแนวถนนโครงการที่กำลังก่อสร้างอยู่ 2 โครงการที่จะเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ ได้แก่ โครงการถนนเลียบบคลองช่องนนทรี เชื่อมต่อระหว่างสาทรใต้ สาทรเหนือ สีลม สุรวงศ์ และโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 ที่เชื่อมผ่านระหว่างสาทรใต้ ไป สีพระยา

จากรัศมีการบริการในระยะการเดินเท้า 500 เมตรทางด้านทิศใต้ นั้น แม้ระยะดังกล่าวจะครอบคลุมถึงเพียงบริเวณส่วนใหญ่ริมสาทรเหนือ แต่จากสภาพโครงข่ายที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสาทรใต้ได้สะดวก โดยในปัจจุบันมีสะพานลอยข้ามถนน 3 จุด ในบริเวณแยกถนนคอนแวนต์ ซอยศึกษาวิทยา และถนนประมวล์ และบริเวณที่จัดให้เป็นทางข้ามไปยังถนนสาทรใต้ตามช่วงทางแยกต่างๆ เช่น แยกถนนศาลาแดง ซอยพิพัฒน์ ซอยศึกษาวิทยา ถนนปิ่น ถนนสุรศักดิ์ บริเวณแนวถนนเลียบบคลองช่องนนทรี และทางด่วนชั้นที่ 2 ประกอบกับสภาพการใช้ที่ดินและอาคารในบริเวณริมถนนสาทรใต้ในปัจจุบัน มีอาคารสาธารณะหลายอาคารที่จัดสร้างที่จอดรถจำนวนมาก อีกทั้งมีโครงการขนาดใหญ่อีกหลายโครงการที่กำลังก่อสร้างในปัจจุบัน จึงกำหนดให้พื้นที่ศึกษาครอบคลุมจากแนวถนนสาทรใต้เข้าไปเป็นระยะประมาณ 100 เมตร ตั้งแต่ถนนพระรามที่ 4 จรดแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนขอบเขตทางด้านทิศเหนือ นั้น ยึดตามแนวถนนซอยเจริญกรุง 43 ไปจรดถนนพระรามที่ 4 การที่ไม่กำหนดระยะให้ครอบคลุมไปถึงด้านถนนสีพระยา ทั้งที่สภาพโครงข่ายสามารถเชื่อมต่อไปถึงได้นั้น เนื่องจากอาคารสาธารณะที่จัดสร้างที่จอดรถยนต์ซึ่งเป็นอาคารที่จะทำการศึกษาในรายละเอียด ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวบริเวณริมถนนสุรวงศ์ มีเพียงส่วนน้อยที่อยู่ทางด้านถนนสีพระยา ทางด้านทิศตะวันออกนั้นแม้จะมีโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ผ่านตามแนวถนนพระราม 4 แต่เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ราชการ โรงพยาบาล และสวนสาธารณะ (สวนลุมพินี) ดังนั้นจึงกำหนดให้ขอบเขตพื้นที่ศึกษาจรดแค่แนวถนนพระรามที่ 4 ส่วนทางด้านทิศตะวันตกจรดแม่น้ำเจ้าพระยา อันเป็นจุดสุดท้ายของสถานีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

พื้นที่ศึกษาจะอยู่ในเขตการปกครอง 2 เขตด้วยกันคือ เขตบางรัก และเขตสาทร พื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตบางรัก ในแขวงสีลมและสุรวงศ์ทั้งหมด โดยมีบางส่วนอยู่ในแขวงสีพระยาและบางรัก ส่วนพื้นที่ศึกษาในระยะ 100 เมตรจากริมถนนสาทรใต้ จะอยู่ในเขตสาทร บางส่วนของแขวงทุ่งมหาเมฆ และแขวงยานนาวา พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 3.41 ตารางกิโลเมตร (แผนที่ 4.1 รูปที่ 4.1, 4.2)



แผนที่แสดงการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา

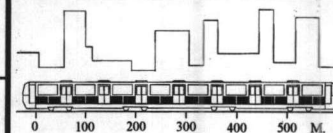


แผนที่

4.1

- | | | | |
|---------|---------------------------------|-------|-------------------------|
| ■ ■ ■ ■ | แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ | | ระยะเดินเท้า 500 เมตร |
| ● ● ● ● | แนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร | ----- | แนวถนนโครงการ / ทางด่วน |
| ▬ | สถานี | ▬▬▬▬ | ขอบเขตพื้นที่ศึกษา |

ที่มา : การสำรวจ



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชนการศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม



(1) สภาพทั่วไปของถนนสุรวงศ์



(2) สภาพทั่วไปของถนนสีลม



(3) สภาพทั่วไปของถนนสาร

รูปที่ 4.1 แสดงสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา



(1) โครงการถนนเลียบบคลองช่องนนทรี



(2) โครงการทางด่วนชั้นที่ 2



(3) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รูปที่ 4.2 แสดงโครงการก่อสร้างถนน ทางด่วน ระบบขนส่งมวลชน ในพื้นที่ศึกษา

สภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาคครอบคลุมพื้นที่ในบริเวณถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ และถนนสาทร อันเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพในปัจจุบัน ถนนสายสำคัญในบริเวณพื้นที่ศึกษาอันได้แก่ ถนนสีลมนั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้สร้างขึ้นเมื่อประมาณปีพ.ศ. 2404 โดยในอดีตถนนสีลมจะมีคลองสีลมเป็นแนวยาวนานกันไป ต่อมาได้มีเอกชนตัดถนนขนานกับถนนสีลมอีก 3 สาย คือ ถนนสาทร (พ.ศ.2431) ถนนสุรวงศ์ (พ.ศ. 2436) ถนนสี่พระยา (พ.ศ. 2448) อีกทั้งมีการสร้างถนนเชื่อมถนนสายหลักเหล่านี้ เช่น ถนนสุรศักดิ์ ถนนประมวถ ถนนพระยาพิพัฒน์ ถนนคอนแวนต์ ถนนเดโช การตัดถนนของเอกชนในสมัยนั้น เพื่อที่จะทำการพัฒนาจัดสรรที่ดินที่อยู่บริเวณริมถนนที่ตัดขึ้น โดยพัฒนาเป็นที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ แทนการใช้ที่ดินเดิมซึ่งใช้ประโยชน์ในการเพาะปลูก

การที่ย่านสีลมได้รับการพัฒนาเป็นย่านพักอาศัยที่สำคัญ เนื่องจากเป็นทำเลที่เหมาะสม เพราะเป็นเขตชานพระนครใกล้ย่านการค้าและธุรกิจของชาวต่างประเทศ อีกทั้งมีการสร้างสาธารณูปโภค ได้แก่ คลอง ถนน และรถราง เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อกับหัวเมือง บริเวณที่มีการพัฒนาที่ดินเพื่อทำเป็นที่พักอาศัยที่สำคัญได้แก่ บริเวณศาลาแดงถึงถนนคอนแวนต์ บริเวณซอยพิพัฒน์ และบริเวณบางรัก ในประมาณปีพ.ศ. 2490 เริ่มมีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์สูง 3-5 ชั้น ทางด้านบางรักและศาลาแดง

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง ธุรกิจของชาวต่างประเทศจากริมแม่น้ำเจ้าพระยาพยายามดำเนินกิจการบนถนนสีลมมากขึ้น เนื่องจากย่านธุรกิจเดิมเริ่มแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หลังจากที่รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีมติให้รื้อรถรางและถมคลองสีลมเพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวการจราจร ในปีพ.ศ. 2506 ถนนสีลมจึงกลายเป็นถนนที่มีขนาดกว้างขวางกว่าถนนธุรกิจสายอื่นในละแวกเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นถนนสุรวงศ์ หรือถนนสี่พระยา ทั้งยังเชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจแห่งเก่า ถนนสีลมจึงเริ่มเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ ผู้ที่มีที่ดินในย่านนี้เริ่มทำธุรกิจที่พักอาศัยและสำนักงานให้เช่า โดยย่านธุรกิจที่สำคัญบนถนนสีลมมี 2 บริเวณคือ ทางด้านบางรักซึ่งอยู่ใกล้กับถนนเจริญกรุง และแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นธุรกิจที่ขยายมาจากริมแม่น้ำ เนื่องจากอยู่ในบริเวณใกล้กัน ส่วนอีกแห่งคือด้านศาลาแดง เป็นย่านธุรกิจที่เกิดขึ้นภายหลัง³

³"วันวาน...กับวันนี้ของถนนสีลม," วารสารวงการก่อสร้าง 92 (มิถุนายน 2536) : 194.

ในระยะต่อมาได้มีการเปลี่ยนการใช้ที่ดินบริเวณริมถนนเป็นพาณิชยกรรมเพิ่มมากขึ้น แต่ในพื้นที่ด้านในห่างจากริมถนนสีลมในระยะตั้งแต่ 100 เมตร เข้าไป จนจรดระยะ 100 เมตรจากริมถนนสาทรใต้ ได้มีการควบคุมการใช้ที่ดิน ตามเทศบัญญัติเรื่องกำหนดบริเวณซึ่งอาคารบางชนิดจะปลูกสร้างขึ้นมิได้ พ.ศ. 2502 (แผนที่ 4.2) โดยอาคารดังกล่าวได้แก่ ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะ ในช่วงปีพ.ศ. 2504-2513 ได้มีการก่อสร้างอาคารธุรกิจต่าง ๆ ริมถนนสีลม เช่น ห้างเซ็นทรัลสีลม ธนาคารกรุงเทพ (สาขาสีลม) โรงแรมนารายณ์ ธนาคารกสิกรไทย อาคเนย์ประกันภัย และโรงแรมดุสิตธานี ซึ่งเป็นโรงแรมที่สูงที่สุดในกรุงเทพฯสมัยนั้น

ในช่วงปีพ.ศ. 2514-2523 ได้มีการพัฒนาที่ดินเพื่อสร้างอาคารพาณิชย์ให้ขายและเช่าเพิ่มมากขึ้นในรูปของตึกแถว นอกจากนั้นยังเป็นช่วงที่มีการสร้างอาคารสูงหลายแห่ง เช่น อาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารไทยทุน อาคารบุญมิตร เป็นต้น ช่วงพ.ศ. 2524 ถึง ปัจจุบัน นับเป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงของอาคารบนถนนสายนี้มากที่สุด โดยมีการก่อสร้างอาคารสูงเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสภาพราคาที่ดินที่สูง ประกอบกับได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การผ่อนผันการอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารขึ้นในปีพ.ศ. 2524 ในบริเวณที่เคยควบคุมไว้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2502 อาคารที่ผ่อนผันให้ปลูกสร้างได้แก่ อาคารพาณิชย์ อาคารชุด สำนักงาน โรงแรม หอสมุด และอาคารจอดรถยนต์ เป็นต้น ในปัจจุบันถนนสีลม สาทร สุรวงศ์ นับเป็นย่านธุรกิจที่สำคัญในหลายด้าน อาทิเช่น ธุรกิจด้านการเงิน การท่องเที่ยว และ ธุรกิจเริงรมย์

จากสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารตั้งแต่ 6 ชั้นขึ้นไปในช่วงปีพ.ศ. 2523-2530 ของเขตบางรัก (ซึ่งพื้นที่ศึกษาจะอยู่ในเขตนี้ประมาณร้อยละ 70) มีจำนวนทั้งสิ้น 66 อาคาร พื้นที่รวม 1,237,950 ตารางเมตร ค่าโดยเฉลี่ยของพื้นที่อาคารต่อหลังจะเท่ากับ 18,750 ตารางเมตร ซึ่งสูงกว่าค่าโดยเฉลี่ยของทุกเขตรวมกันซึ่งเท่ากับ 11,880 ตารางเมตรต่ออาคาร ประเภทอาคารที่ขออนุญาตปลูกสร้างมากที่สุดในเขตบางรักคืออาคารสำนักงานมากที่สุด 23 อาคาร รองลงมาคือ พักอาศัย 15 อาคาร พาณิชยกรรม/พักอาศัย 9 อาคาร โรงแรม 5 อาคาร สำนักงาน/พักอาศัย 5 อาคาร ที่จอดรถยนต์ 2 อาคาร และอื่น ๆ อีก 7 อาคาร⁴ สำหรับในปีพ.ศ. 2535 นั้น ในเขตบางรักมีจำนวนอาคารที่ขออนุญาตปลูกสร้างทั้งสิ้น 32 อาคาร พื้นที่รวม 788,499.91 ตารางเมตร ค่าเฉลี่ยพื้นที่อาคารต่อหลังเท่ากับ 24,640 ตารางเมตร ซึ่งสูงกว่าช่วงปี 2523-2530 ถึงเกือบเท่าตัว ในขณะที่ค่าเฉลี่ยของทุกเขตรวมกันจะเท่ากับ 15,255.04 ตารางเมตรต่ออาคาร ประเภทอาคารที่ขออนุญาตปลูกสร้างมากที่สุดในเขต

⁴ กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร , "แผนที่แสดงที่ตั้งอาคารสูงรายเขตในกรุงเทพมหานคร," หน้า 1:

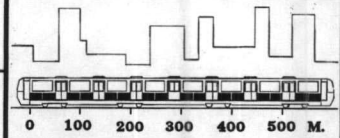


แผนที่แสดงบริเวณที่เคยมีกฎหมายบางฉบับควบคุมเกี่ยวกับการปลูกสร้างอาคาร

- บริเวณที่เคยมีกฎหมายบางฉบับควบคุมเกี่ยวกับการปลูกสร้างอาคาร
- เทศบัญญัติของเทศบาลนครกรุงเทพ เรื่องกำหนดบริเวณซึ่งอาคารบางชนิดจะปลูกสร้างขึ้นมิได้ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2502)
- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์การผ่อนผันการอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร (พ.ศ. 2524)
- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดหลักเกณฑ์การอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร (พ.ศ. 2529)
- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดหลักเกณฑ์การอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2532)



แผนที่
4.2



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

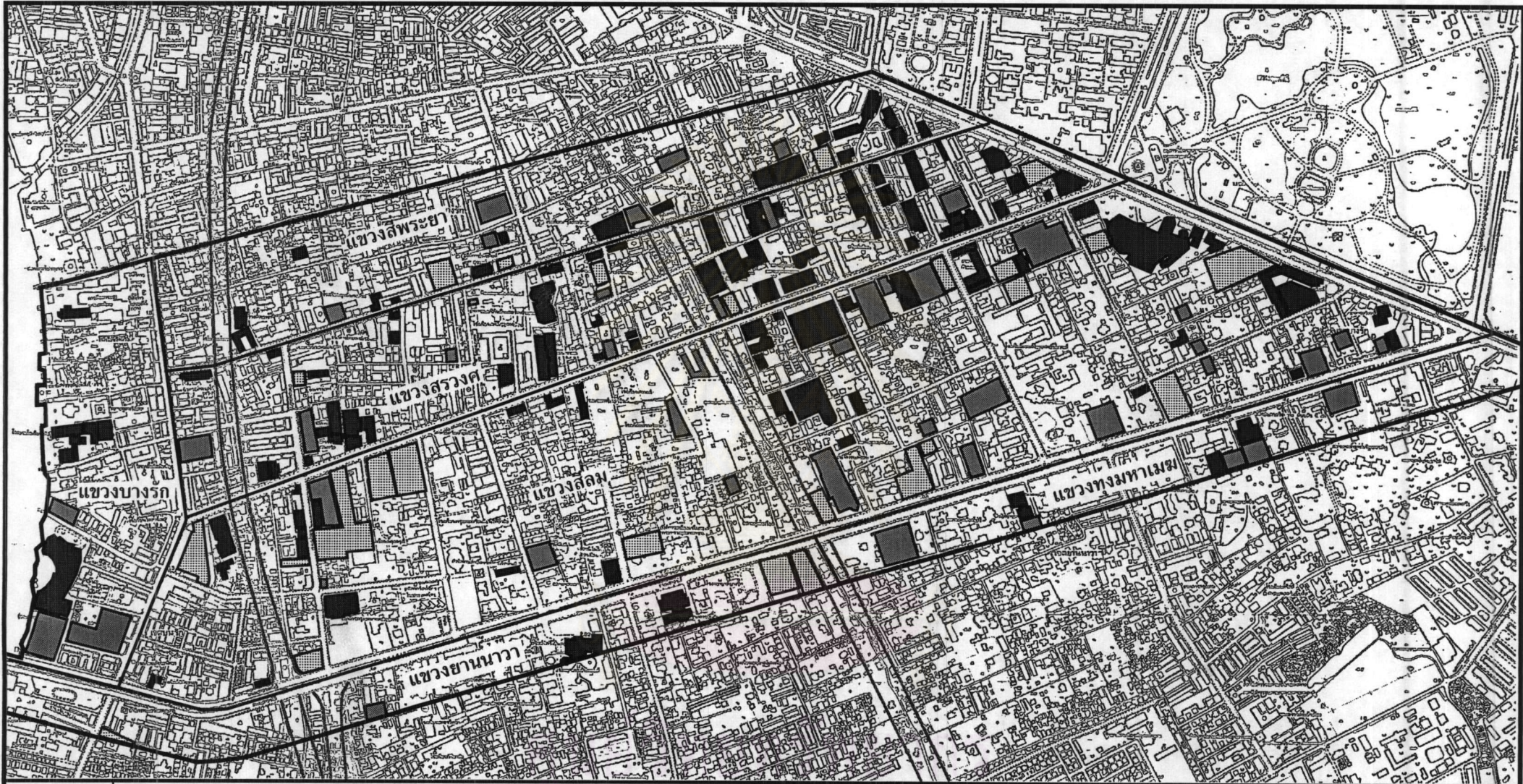
บางรัก ยังคงเป็นอาคารสำนักงาน จำนวน 20 ราย รองลงมาคืออาคารพาณิชย์ 5 ราย อาคารพักอาศัย 5 ราย และอื่นๆอีก 1 ราย⁵

จากการสำรวจอาคารสูงตั้งแต่ 6 ชั้นขึ้นไปในปีพ.ศ. 2530 ของกรุงเทพมหานคร สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร ในขอบเขตพื้นที่ศึกษามีอาคารสูงจำนวนทั้งสิ้น 136 อาคาร เป็นอาคารพักอาศัย 24 อาคาร สำนักงาน 71 อาคาร โรงแรม 15 อาคาร พาณิชยกรรม 3 อาคาร อาคารจอดรถยนต์ 10 อาคาร สำนักงาน/พาณิชยกรรม 3 อาคาร และสถานที่ราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล อีก 10 อาคาร ความสูงของอาคารส่วนใหญ่อยู่ในระหว่าง 6-15 ชั้น โดยมีอาคารที่สูงที่สุดคือ อาคารสิลมพาเลซคอนโดมิเนียม สูง 35 ชั้น อาคารสูงส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณช่วงต้นถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ (ทางด้านถนนพระรามที่ 4) และบริเวณช่วงปลายด้านถนนเจริญกรุง

จากการสำรวจในปีพ.ศ. 2537 มีอาคารสูงเพิ่มขึ้นจากเดิม 41 อาคาร ได้แก่ อาคารพักอาศัย 5 สำนักงาน 18 อาคาร โรงแรม 6 อาคาร อาคารพาณิชย์ 1 อาคาร อาคารจอดรถ 1 อาคาร อาคารที่มีการใช้สอยหลายอย่าง เช่น ในรูปของอาคารสำนักงาน/พาณิชย์ 6 อาคาร สำนักงาน/พักอาศัย 3 อาคาร และอาคารพักอาศัย/พาณิชย์ 1 อาคาร โดยอาคารสูงส่วนใหญ่ที่เพิ่มขึ้นในระยะหลังนี้จะมีจำนวนชั้นตั้งแต่ 16 ชั้นขึ้นไป อาคารสูงส่วนที่เพิ่มขึ้นนี้ส่วนหนึ่งยังกระจุกตัวอยู่ด้านหัวถนนสีลม แต่มีการกระจายตัวออกไปยังบริเวณถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ ถนนเจริญกรุง และภายในถนนซอยต่างๆ (แผนที่ 4.3) อาคารสูงที่มีจำนวนชั้นมากที่สุดบนถนนสายหลักแต่ละสายในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ อาคารยูไนเต็ดเซ็นเตอร์ สูง 50 ชั้น บนถนนสีลม อาคารสกลไทย สูง 39 ชั้น บนถนนสุรวงศ์ และอาคารไทยวา 2 สูง 61 ชั้น บนถนนสาทรใต้

นอกจากนี้ยังมีอาคารสูงที่กำลังก่อสร้างในปัจจุบัน 24 อาคาร มีความสูงตั้งแต่ 15-63 ชั้น เป็นอาคารพักอาศัย 3 อาคาร สำนักงาน 10 อาคาร อาคารจอดรถ 1 อาคาร สำนักงาน/พาณิชย์ 4 อาคาร พักอาศัย/พาณิชย์ 1 อาคาร สำนักงาน/พาณิชย์/พักอาศัย 1 อาคาร และอื่นๆอีก 4 อาคาร โครงการก่อสร้างอาคารสูงเหล่านี้จะมีทั้งที่สร้างบริเวณริมถนนสายหลัก เพื่อใช้เป็นอาคารสำนักงาน/พาณิชย์เป็นส่วนใหญ่ และในบริเวณถนนซอยย่อย ซึ่งส่วนใหญ่สร้างเป็นอาคารพักอาศัย โครงการก่อสร้างอาคารสูงบนถนนสีลม เช่น โครงการจิวเวลรี่เทรดเซ็นเตอร์ สูง 56 ชั้น และ โครงการรอยัลเจริญกรุง สูง 63 ชั้น โครงการก่อสร้างอาคารสูงบนถนนสุรวงศ์ เช่น โครงการเอสทีทาวเวอร์ สูง 20 ชั้น โครงการโอแอลบี สูง 36 ชั้น และโครงการก่อสร้างอาคารสูงบนถนนสาทร เช่น โครงการรัตนกร สูง 31 ชั้น โครงการแสงทองธานี สูง 36 ชั้น เป็นต้น (ภาคผนวกที่ 4 รูปที่ 4.3)

⁵กรุงเทพมหานคร , สถิติที่สำคัญในปี 2535, หน้า 85.



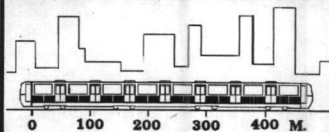
แผนที่แสดงอาคารสูงตั้งแต่ 6 ชั้นขึ้นไปในพื้นที่ศึกษา

- อาคารสูงจากการสำรวจในปีพ.ศ. 2530
- อาคารสูงที่เพิ่มขึ้นจากการสำรวจในปีพ.ศ. 2537
- ▨ อาคารสูงที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง

ที่มา: กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร , กองควบคุมอาคาร , การสำรวจ



แผนที่
4.3



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับกิจกรรมอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
การศึกษา ชานศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม



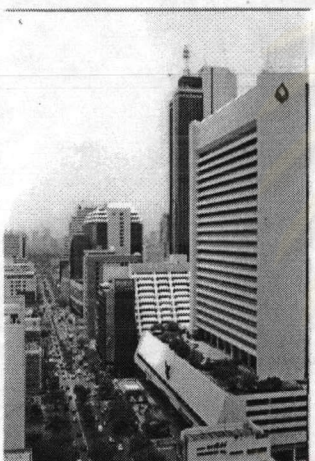
(1) กลุ่มอาคารสูงบนถนนสุรวงศ์



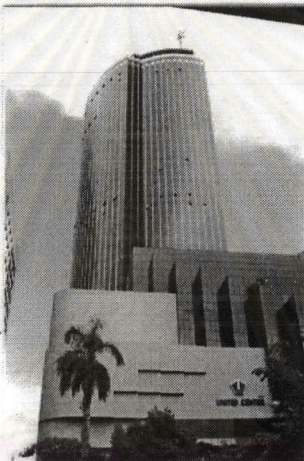
(2) อาคารสกลไทย



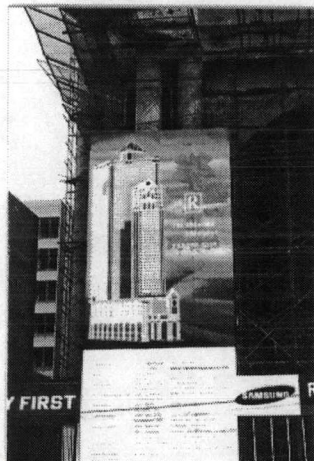
(3) โครงการโอแล็บทาวเวอร์



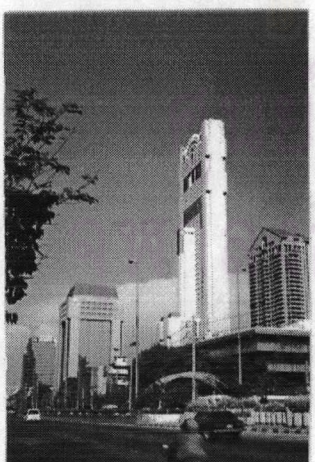
(4) กลุ่มอาคารสูงบนถนนสีลม



(5) อาคารยูไนเต็ดเซ็นเตอร์



(6) โครงการโรซัลเจริญกรุง



(7) กลุ่มอาคารสูงบนถนนสาธร



(8) อาคารไทยวา 2



(9) โครงการรังนกการ

รูปที่ 4.3 แสดงอาคารสูงในพื้นที่ศึกษา

การใช้อาคารและที่ดินในพื้นที่ศึกษา

การใช้อาคารและที่ดินในพื้นที่ศึกษาแบ่งตามประเภทการใช้งานได้ดังนี้คือ

1. อาคารพักอาศัย อาคารพักอาศัยในพื้นที่ศึกษาแบ่งได้เป็น 4 ลักษณะใหญ่ ๆ คือ อาคารพักอาศัยในลักษณะของบ้านเดี่ยว ตึกแถวหรือทาวเฮาส์ อาคารพักอาศัยให้เช่าในลักษณะอาคารสูง และอาคารชุดพักอาศัย อาคารพักอาศัยในลักษณะของบ้านเดี่ยวที่เป็นอาคารชั้นเดียว หรือ 2 ชั้น จะอยู่ในบริเวณด้านในถัดจากอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ และตึกแถวที่อยู่บริเวณริมถนน ย่านพักอาศัยที่สำคัญในพื้นที่ เช่น ย่านศาลาแดง นอกจากนี้ยังมีกลุ่มอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูงกระจายอยู่ในบางบริเวณ เช่น อาคารพักอาศัยหนาแน่นสูงในบริเวณหลังอาคารซีพีทาวเวอร์ ส่วนอาคารพักอาศัยในรูปของตึกแถวซึ่งส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์เพื่อพักอาศัยและพาณิชย์นั้น จะมีอยู่ทั่วไป ย่านพักอาศัยในลักษณะนี้ที่สำคัญเช่น ย่านบางรัก

สำหรับอาคารพักอาศัยให้เช่าที่เป็นอาคารสูง มีอยู่หลายอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในถนนซอยย่อยต่าง ๆ เช่น ถนนนิการ์คอร์ท โอเชียนอพาร์ทเมนท์ ปาล์มคอร์ท ในถนนศาลาแดง นิวแสททองคอร์ท นวรัตน์แมนชั่น ในซอยพุทธโอสถ เคพีคอร์ท พันธุ์พิศคอร์ท ในซอยพิพัฒน์ และริเวอร์การ์เด้นท์อพาร์ทเมนท์ ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น

อาคารชุดพักอาศัย สร้างขึ้นเพื่อขายกรรมสิทธิ์อาคารและที่ดินได้แก่ สีลม-สุรวงศ์ คอนโดมิเนียม ในซอยอนุমানราชธน ไดมอนด์ทาวเวอร์ ในซอยพิพัฒน์ เอ็คชคลูซิฟเฮาส์ หลังโรงแรมมโนราห์ นอกจากนี้ยังมีอาคารพักอาศัยที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างหลายอาคาร ได้แก่ สีลมสวีท ในซอยศึกษาวิทยา สีลมปาร์ควิวคอนโดมิเนียม ถนนคอนแวนต์ สาทรยูนิค (พักอาศัย/พาณิชย์) ที่ถนนเจริญกรุง เป็นต้น (แผนที่ 4.4)

2. อาคารสำนักงาน พื้นที่ศึกษาเป็นย่านธุรกิจที่มีอาคารสำนักงานตั้งอยู่จำนวนมาก ซึ่งเป็นอาคารสำนักงานที่เกี่ยวกับธุรกิจทางการเงินเป็นสำคัญ อันประกอบด้วยธนาคารพาณิชย์ ทั้งของไทยและต่างประเทศ ตัวแทนธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศที่ไม่มีสาขาในประเทศไทย และสถาบันการเงินต่าง ๆ ได้แก่ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ บริษัทเงินทุน บริษัทหลักทรัพย์ รวมไปถึงธุรกิจการประกันภัย

ปัจจุบันมีที่ทำการธนาคารพาณิชย์ของไทยเกือบทุกแห่งอยู่บนถนนสีลม เป็นสำนักงานใหญ่ 2 แห่ง คือ ธนาคารไทยทุน และธนาคารกรุงเทพ นอกจากนี้มีสำนักงานสาขารวม 10 ธนาคาร ส่วนสำนักงานสาขากรุงเทพฯ ของธนาคารต่างประเทศ ได้แก่ ธนาคารแอสตันดาร์เตอร์ด ธนาคารฮ่องกง ธนาคารแห่งโตเกียว ธนาคารซาอุระ และธนาคารซีเคียวิรตี้แปซิฟิคเอเชียน ซึ่งอยู่บนอาคารต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียงกัน นอกจากนี้ยังมีที่ทำการของสำนักงานตัวแทนธนาคารต่างประเทศถึง 24 แห่งในจำนวนทั้งสิ้น 53 แห่ง สำนักงานตัวแทนที่เปิดดำเนินการก่อน พ.ศ. 2530 ส่วนใหญ่จะมีที่ทำการบนอาคารพาณิชย์ดุสิตธานี ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงเทพ ในขณะที่สำนักงานใหม่ๆจะอยู่ที่

อาคารนิยะพลาซ่า และซีพีทาวเวอร์ ส่วนสถาบันการเงินอื่น ๆ นั้น มีอยู่ทั้งสิ้น 18 แห่ง และตั้งอยู่ไม่ไกลจากธนาคาร เมื่อมีสถาบันการเงินต่าง ๆ ตั้งสำนักงานอยู่บนถนนสีลมมากเช่นนี้ ถนนสีลมจึงได้ชื่อว่า เป็น "วอลล์สตรีทแห่งประเทศไทย" ⁶

ส่วนทางด้านถนนสุรวงศ์นั้นมีอาคารสำนักงานทางการเงินที่สำคัญคือ ธนาคารแห่งประเทศไทย อาคารสำนักงานประกันภัย เช่น อาคารเอไอเอ ไทยสมุทรประกันภัย อาคารสำนักงานอื่น ๆ เช่น อาคารวอลล์สตรีททาวเวอร์ สกุลไทย ซีซีที เอไอจี เลยมาทงด้านถนนเจริญกรุง ได้แก่ อาคารสุรวงษ์วัฒนาอาคาร จิวเวลรี่เซ็นเตอร์

ทางด้านถนนสาทรเหนือ ได้แก่ อาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงเทพพาณิชย์การเกษตรรุ่งเรืองพืชผล สาทรธานี หะรินธร คิวเฮาส์ (ถนนคอนแวนต์) ถนนสาทรใต้ ได้แก่ อาคารคิวเฮาส์ ไทยวา ชิตีแบงก์ สาทรชิตี สำนักงานใหญ่ธนาคารเอเชีย ทางด้านถนนพระรามที่ 4 ได้แก่ อาคารคาเธ่ย์ทรัสต์ อัจฉริยะเสียง โอลิมเปีย ไทยประกันชีวิต

อาคารสำนักงานที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างบนถนนสีลม ได้แก่ เอสเอสพีทาวเวอร์ 3 อาคารสำนักงานตรงข้ามห้างเซ็นทรัลสีลม อาคารสำนักงาน/พาณิชย์ ได้แก่ จิวเวลรี่เทรดเซ็นเตอร์ รอยัลเจริญกรุง ถนนสุรวงศ์ ได้แก่ สุรวงศ์เซ็นเตอร์ (สำนักงาน/พาณิชย์) เอสทีทาวเวอร์ และ โอแอล (สำนักงาน/พักอาศัย/พาณิชย์) ทางด้านถนนสาทรเหนือ ได้แก่ เอทีเอ็ม แสงทองธานี สาทรนคร ทาวเวอร์ สาทรสมบัติ ถนนสาทรใต้ ได้แก่ รัชนากร เอ็มไพร์ทาวเวอร์ (สำนักงาน/พักอาศัย/พาณิชย์)

3. **โรงแรม** พื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณที่มีอาคารโรงแรมอยู่มาก ซึ่งมีทั้งโรงแรมขนาดใหญ่ที่โดยมากจะตั้งอยู่ริมถนนหรือริมแม่น้ำเจ้าพระยา และโรงแรมขนาดเล็กที่ส่วนใหญ่จะอยู่ในถนนซอยย่อยต่าง ๆ โรงแรมเก่าแก่ที่มีชื่อเสียงริมแม่น้ำเจ้าพระยา คือ โรงแรมโอเรียนเต็ล และโรงแรมที่สร้างขึ้นใหม่ในช่วงหลังคือ โรงแรมแชงกรีลา (1),(2) ส่วนโรงแรมที่อยู่บนถนนสีลม ได้แก่ โรงแรมดุสิตธานี ทางด้านหัวมุมพระรามที่ 4 โรงแรมที่อยู่บริเวณช่วงกลางถนนสีลม ได้แก่ โรงแรมนารายณ์ โรงแรมโมนาสสิการ์เด็น โรงแรมสีลมซิตี้อินน์ (ซอยประชุม) โรงแรมทาวเวอร์อินน์ ช่วงปลายถนนสีลม ได้แก่ โรงแรมฮอลิเดย์อินน์ ที่หัวมุมถนนสุรศักดิ์ และโรงแรมสีลมพลาซ่า

ถนนสุรวงศ์ จากด้านถนนพระรามที่ 4 ลงมายังถนนเจริญกรุงนั้น มีโรงแรมที่ตั้งอยู่คือ โรงแรมมณฑิธร โรงแรมโรส (ซอยหน้าวัดหัวลำโพง) โรงแรมวันนารามาตา โรงแรมพลาซ่า โรงแรมนิเวศนินชูลา โรงแรมฟูจิ โรงแรมมโนราห์ โรงแรมนิทรอคคาเตโร และโรงแรมรามาด้า (ด้านถนนเจริญกรุง) โรงแรมนิเวโรเทล (อยู่ในซอยด้านหลังตึกแถวริมถนนเจริญกรุง)

⁶"วันวาน...กับวันนี้ของถนนสีลม," วารสารวงการก่อสร้าง ฉบับที่ 92 (มิถุนายน 2536) หน้า 197.

ทางด้านถนนสาทร มีโรงแรมที่ตั้งอยู่เพียง 2 อาคารคือ โรงแรมเอเวอร์กรีนลอเรล ทางด้านถนนสาทรเหนือ และโรงแรมสุโขทัย ที่ถนนสาทรใต้ แต่จะมีโรงแรมขนาดเล็กที่อยู่ด้านใน บริเวณช่วงกลางระหว่างถนนสาทรเหนือและถนนสีลม ได้แก่ โรงแรมตริณีตี้ (ชอยพิพจน์ 2) สาทรอินน์ และ โรงแรมโนแองการา ในซอยศึกษาวิทยา อาคารโรงแรมที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ โรงแรมแปซิฟิก (โรงแรม/สำนักงาน) บนถนนพระรามที่ 4 และอาคารโรงแรม ตรงข้ามเซ็นทรัลสีลม

4. ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ ห้างสรรพสินค้าที่เกิดขึ้นแห่งแรกบนถนนสีลมคือ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลสีลม ในปีพ.ศ. 2501 บริเวณช่วงปลายถนนสีลม ส่วนห้างสรรพสินค้าที่เกิดขึ้นในระยะหลังจะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณช่วงต้นถนนสีลมด้านถนนพระรามที่ 4 การใช้อาคารส่วนใหญ่จะเป็นในลักษณะที่มีการใช้สอยหลายประเภทในอาคารเดียวกัน กล่าวคือ ในชั้นต้น ๆ จะเป็นห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ ส่วนชั้นบนเหนือขึ้นไปจะเป็นอาคารสำนักงาน เช่น ห้างสรรพสินค้าโรบินสันสีลม ชาญอิสระทาวเวอร์ ธนิยะพลาซ่า สีลมคอมเพล็กซ์ ซีพีทาวเวอร์ ยูนิเด็คเซ็นเตอร์ นอกจากนี้ยังมีห้างสรรพสินค้าอีกแห่งทางด้านถนนเจริญกรุง คือ ห้างสรรพสินค้าโรบินสันบางรัก โดยส่วนชั้นบนเหนือห้างสรรพสินค้าเป็นอาคารพักอาศัยในลักษณะ Service Apartment

5. โรงพยาบาล โรงพยาบาลในพื้นที่ศึกษามีด้วยกัน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลวอร์เนอร์ ที่ถนนมเหล็ก โรงพยาบาลปรีณซ์ (ในซอยย่อยถนนเจริญกรุง) และโรงพยาบาลในห้างสรรพสินค้าโรบินสันสีลม โรงพยาบาล 2 โรงหลังนั้นเป็นโรงพยาบาลขนาดเล็ก

6. ที่จอดรถยนต์ มีทั้งลักษณะที่เป็นลานจอดรถและอาคารจอดรถ สำหรับอาคารดังกล่าวข้างต้น เช่น ลานจอดรถบริษัทการบินไทย อาคารจอดรถยนต์โรงแรมโอเรียนเต็ล ห้างเซ็นทรัลสีลม อาคารไอทีเอฟ อาคารจอดรถที่ถนนพัฒนาพงศ์ และอาคารที่จอดรถที่กำลังก่อสร้าง เช่น อาคารจอดรถของบริษัทลิเวอร์พูล บริเวณถนนคอนแวนต์ 2

7. สถานที่ราชการ ทางด้านถนนเจริญกรุง ได้แก่ การสื่อสารแห่งประเทศไทย สถานีตำรวจดับเพลิงบางรัก ที่ถนนสุรวงศ์ ได้แก่ องค์การโทรศัพท์ ทางด้านถนนสาทร ได้แก่ สถานทูตของประเทศต่างๆ องค์การเหมืองแร่ในทะเล กองกำกับการตำรวจนครบาล ฯลฯ

8. โรงเรียน/โรงพยาบาล พื้นที่ศึกษามีโรงเรียนหลายแห่งด้วยกัน เช่น โรงเรียนอัสสัมชัญ บางรัก โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน โรงเรียนผดุงดุสิต โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ โรงเรียนกวางเจ้า โรงเรียนสว่างวัฒนา โรงเรียนพาณิชย์การสีลม เป็นต้น ส่วนโรงพยาบาล ได้แก่ โรงพยาบาลเลิดสิน โรงพยาบาลมเหล็กซ์ โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน โรงพยาบาลบางรัก โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์

9. ศาสนสถาน /สุสาน ศาสนสถานที่สำคัญบริเวณถนนสีลม เช่น วัดพระศรีมหาอุมาเทวี มัสยิดมีราษฎร์ดิน และสุสานที่อยู่ช่วงกลางของถนนสีลม เช่น สุสานมิสซังโรมันคาทอลิก ด้านถนนเจริญกรุง ศาสนสถานที่สำคัญ เช่น วัดสวนพลู วัดม่วงแค มัสยิดฮารูน และสุสานบริเวณมัสยิดฮารูน



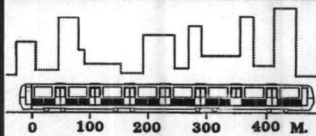
แผนที่แสดงการใช้อาคารและที่ดินในพื้นที่ศึกษา



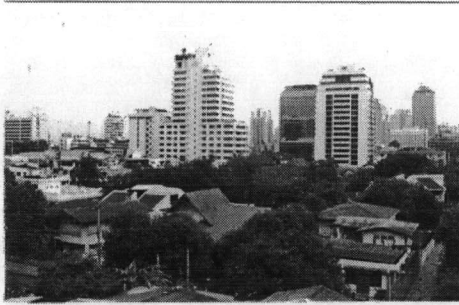
แผนที่
4.4

- | | | | |
|--|---|---|---|
|  พักอาศัย |  สำนักงาน |  สถานที่ราชการ |  ศาสนสถาน/สุสาน |
|  พักอาศัย/ร้านค้า |  โรงแรม |  โรงเรียน |  ลาน/อาคารจอดรถยนต์ |
|  ทางสรรพสินค้า/พาณิชย |  โรงภาพยนตร์ |  โรงพยาบาล |  อาคารที่กำลังก่อสร้าง |

ที่มา : กองควบคุมอาคาร , การสำรวจ



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม



(1) อาคารพักอาศัยในย่านศาลาแดง



(2) อาคารพักอาศัย/พาณิชย์ในย่านบางรัก



(3) กลุ่มอาคารสำนักงานบนถนนสีลม



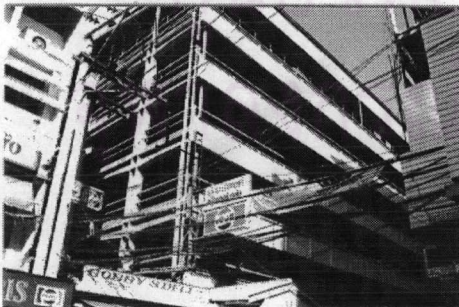
(4) อาคารพาณิชย์บนถนนสีลม



(5) กลุ่มอาคารโรงแรมริมน้ำเจ้าพระยา



(6) โรงภาพยนตร์เทอร์เนอร์ที่ถนนมเหล็ก



(7) อาคารจอร์จที่ถนนพัฒนาพงศ์



(8) สุสานบริเวณซอยศึกษาวิทยา

รูปที่ 4.4 แสดงการใช้อาคารและที่ดินในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะทางกายภาพของที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ศึกษา

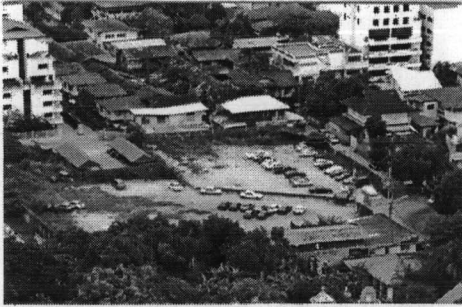
สภาพการใช้อาคารและที่ดินในพื้นที่ศึกษามีอาคารสาธารณะจำนวนมากที่ต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์ตามกฎหมาย โดยลักษณะทางกายภาพของที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ศึกษา แบ่งได้เป็น 2 ลักษณะใหญ่ๆ คือ ประเภทลานจอดรถ และอาคารจอดรถ ซึ่งมีทั้งลักษณะที่สร้างเป็นอาคารจอดรถแยกจากตัวอาคารหลัก และอาคารจอดรถซึ่งสร้างเป็นอาคารเดียวกับอาคารหลัก

1. ที่จอดรถประเภทลานจอดรถ โดยส่วนใหญ่จะเป็นที่จอดรถของอาคารขนาดเล็กที่มีจำนวนชั้นไม่มากนัก หรือของอาคารที่ตัดแปลงจากตึกแถวหลายห้องต่อกัน เช่น ทำเป็นภัตตาคาร ซึ่งต้องมีที่จอดรถไว้บริการลูกค้า เช่น ลานจอดรถของภัตตาคารแซงกรีลา ภัตตาคารโคคา โดยบางอาคารนั้นสร้างมาก่อนที่จะมีกฎหมายควบคุมให้จัดสร้างที่จอดรถ ในพ.ศ.2517 เช่น อาคารหวั่งหลี ธนาคารกรุงเทพ (สาขาสีลม) ธนาคารกสิกรไทย เป็นต้น

ลานจอดรถนั้นมีทั้งลักษณะที่จอดในพื้นที่ว่างที่ไม่ได้มีการปรับพื้นผิวถนน เช่น ลานจอดรถของบริษัทการบินไทย ในซอยศึกษาวิทยา ลานจอดรถของโรงแรมสีลมพลาซ่า หรือในลักษณะของลานจอดรถที่มีการปรับพื้นผิวถนน เช่น ลานจอดรถของอาคารมานะพันธ์ ภัตตาคารรินคำ อาคารดวงทิพย์ ลานจอดรถของอาคารบางแห่งที่ในปัจจุบันมีความต้องการใช้ที่จอดรถเพิ่ม เช่น ธนาคารกสิกรไทย ได้สร้างที่จอดรถซ้อนบนลานจอดรถ โดยก่อสร้างเป็นโครงสร้างเหล็กที่จัดสร้างได้สะดวกสำหรับบางอาคารที่มีพื้นที่ดินมากนอกจากจะสร้างอาคารจอดรถยนต์แล้ว พื้นที่ว่างส่วนที่เหลือก็ใช้เป็นลานจอดรถ เช่น ลานจอดรถของธนาคารกรุงเทพพาณิชย์การ สาทรซิตี้ เป็นต้น (รูปที่ 4.5)

2. ที่จอดรถประเภทอาคารจอดรถยนต์ จากสภาพราคาที่ดินที่สูงและพื้นที่ที่จำกัด ทำให้ที่จอดรถส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาก่อสร้างเป็นอาคารจอดรถ โดยอาคารที่มีพื้นที่ดินมากพอส่วนใหญ่จะจัดสร้างเป็นอาคารจอดรถแยกกับตัวอาคารหลัก ซึ่งก่อสร้างได้สะดวกและประหยัดกว่า และลดข้อจำกัดของรูปแบบของอาคารหลัก เช่น อาคารจอดรถธนาคารเอเชีย อาคารบุญญมิตร อาคารซีซีที ธนาคารไทยท努 ห้างโรบินสันบางรัก ห้างเซ็นทรัลสีลม โรงแรมแซงกรีลา โรงแรมโอเรียนเต็ล โรงแรมวันนารามาตา และ โรงแรมมณเฑียร เป็นต้น (รูปที่ 4.6)

สำหรับบางอาคารที่มีพื้นที่จำกัด จะจัดสร้างที่จอดรถเป็นอาคารเดียวกับอาคารหลัก อันเป็นลักษณะของอาคารจอดรถส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา เช่น อาคารวอลสตรีททาวเวอร์ เอไอเอ จิวเวลรี่เซ็นเตอร์ ตรินิตี้คอมเพล็กซ์ ธนาคารกรุงเทพสำนักงานใหญ่ สกุลไทย เอไอจี บิสโก สีลมเซ็นเตอร์ สีลมคอมเพล็กซ์ ซีพีทาวเวอร์ ยูไนเต็ดเซ็นเตอร์ โรงแรมฮอเลียเดย์อินน์ โรงแรมโมนาซลิการ์เด็น และ โรงแรมเอเวอร์กรีนโรเรล เป็นต้น (รูปที่ 4.7)



(1) ลานจอดรถบริษัทการบินไทย



(2) ลานจอดรถโรงแรมสีลมพลาซ่า



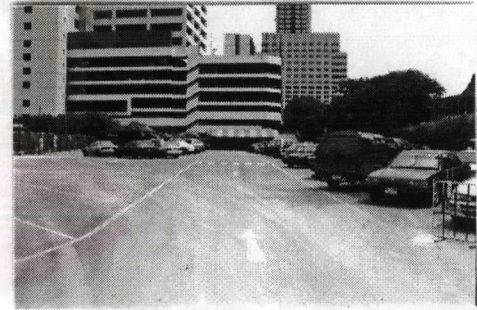
(3) ลานจอดรถภัตตาคารรินคำ



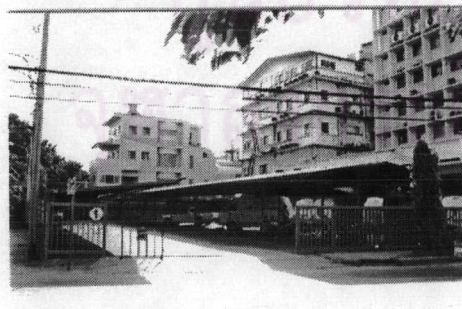
(4) ลานจอดรถอาคารดวงทิพย์



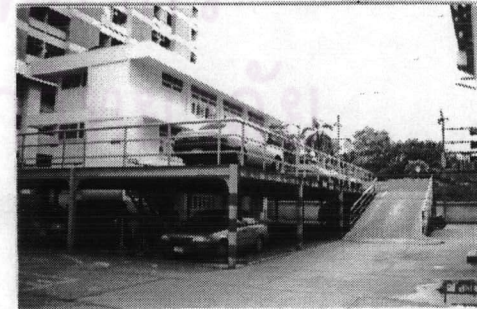
(5) ลานจอดรถอาคารมานะพันธ์



(6) ลานจอดรถธนาคารกรุงเทพพาณิชย์การ

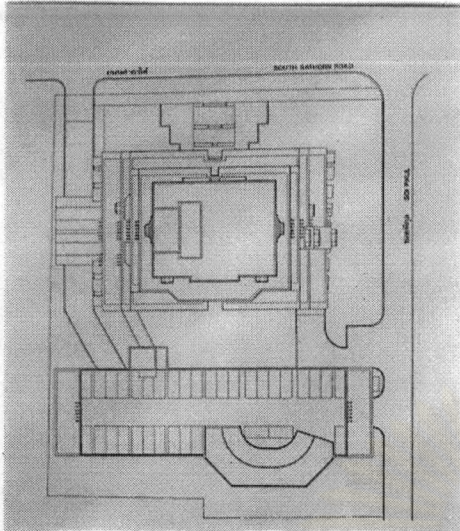


(7) ลานจอดรถอาคารหวังหลี่

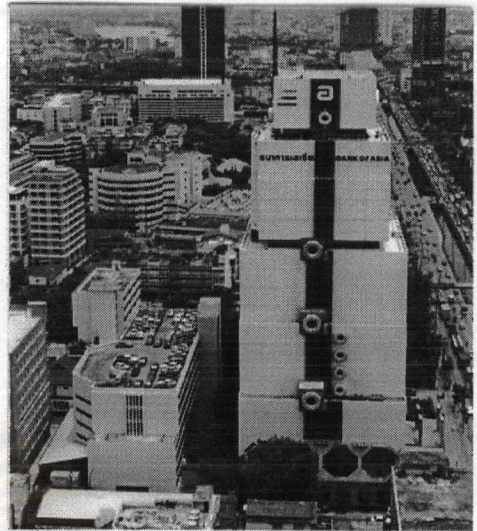


(8) ลานจอดรถธนาคารกสิกรไทย

รูปที่ 4.5 แสดงลานจอดรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา



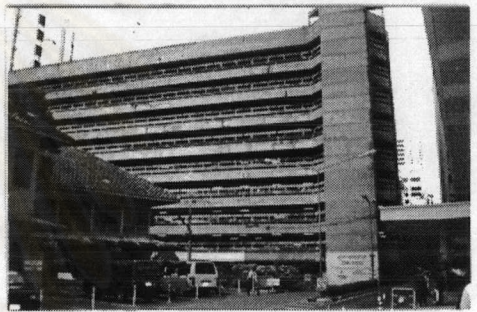
(1) ผังบริเวณอาคารธนาคารเอเชีย



(2) อาคารจอดรถธนาคารเอเชีย



(3) อาคารจอดรถอาคารบุญมิตร



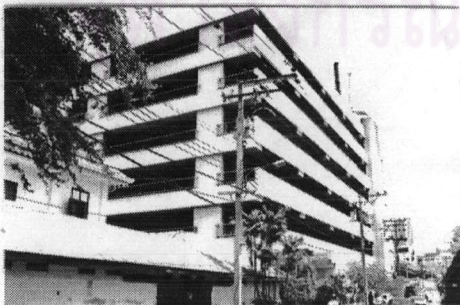
(4) อาคารจอดรถอาคารซีซีที



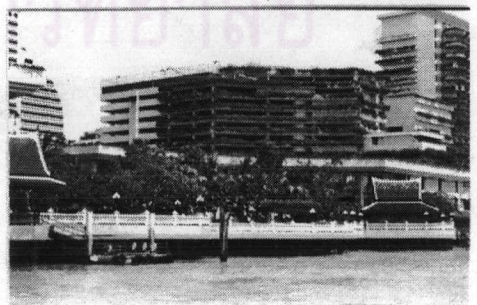
(5) อาคารจอดรถธนาคารไทยทูน



(6) อาคารจอดรถห้างโรบินสันบางรัก

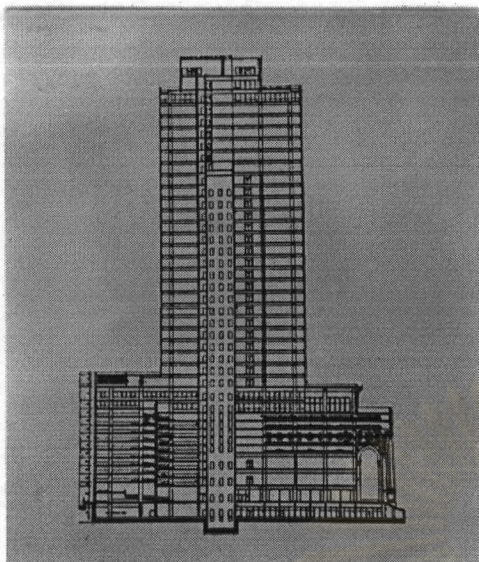


(7) อาคารจอดรถโรงแรมโอเรียนเต็ล



(8) อาคารจอดรถโรงแรมแซงกรีลา

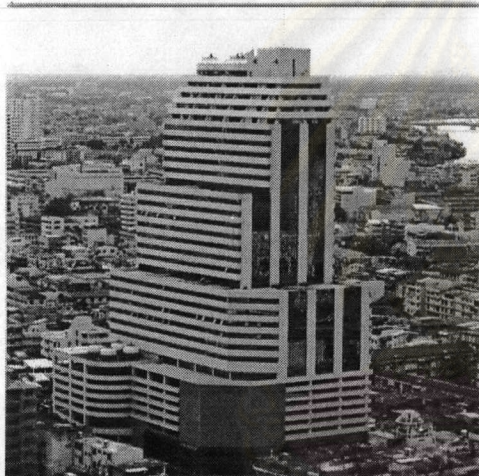
รูปที่ 4.6 แสดงอาคารจอดรถที่สร้างแยกกับอาคารหลัก



(1) รูปตัดอาคารวอลสตรีท



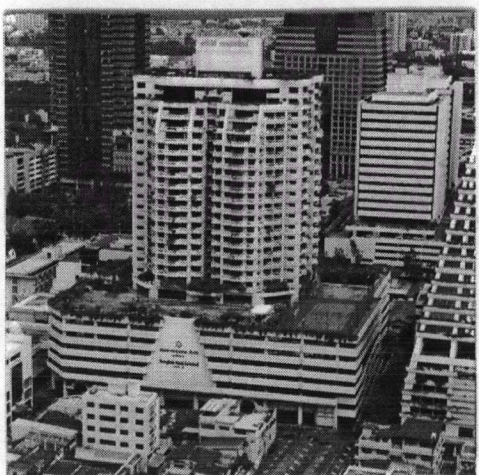
(2) อาคารวอลสตรีท



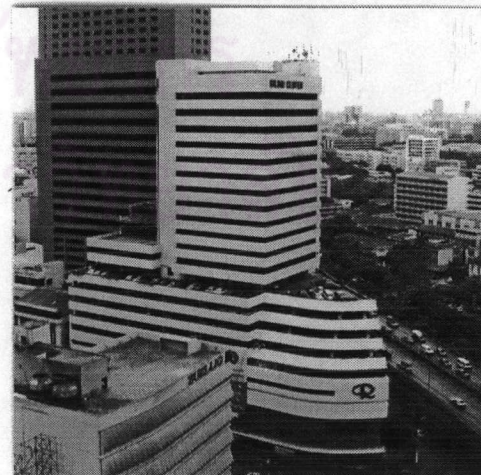
(3) อาคารจิวเวลรี่เซ็นเตอร์



(4) อาคารเอไอเอ



(5) อาคารตรีนิที คอมเพล็กซ์



(6) อาคารสีลมเซ็นเตอร์

รูปที่ 4.7 แสดงอาคารจอดรถที่สร้างเป็นอาคารเดียวกับอาคารหลัก

ส่วนองค์ประกอบอื่น ๆ ของอาคารจอดรถ เช่น ทางเข้าอาคารจอดรถ ความสูงของอาคารจอดรถ จำนวนชั้น ทางลาด และลิฟท์รยยนต์นั้น มีลักษณะดังนี้คือ

โดยส่วนใหญ่บริเวณปากทางเข้าออกอาคารจอดรถมักจะมี ความสูงมากกว่าภายในอาคารจอดรถ จึงมักมีการทำป้ายบอกระดับความสูงที่จอดรถภายใน ที่จะยึดในระดับที่เท่ากับ ความสูงภายในอาคาร ซึ่งอาคารที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ศึกษาโดยส่วนใหญ่ จะมีความสูงระหว่างชั้นในระดับที่ไม่ต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด คืออยู่ในระหว่าง 2.10 ถึง 2.50 เมตร มีอาคารส่วนน้อยที่ต่ำกว่าระดับที่กำหนดแต่อยู่ในระดับที่สามารถใช้งานได้คือ 2.00 เมตร อาคารจอดรถที่มีจำนวนชั้นสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนดให้จัดสร้างได้คือจำนวน 10 ชั้นนั้น ได้แก่ อาคารซีซีที สกูลไทย สิลมคอมเพล็กซ์ ซีพีทาวเวอร์ ยูไนเต็เดชั่นเตอร์ เอกสาธร โรงแรมวันนารามาตา เป็นต้น

การจัดระบบการการเดินทางภายในอาคารจอดรถยนต์ส่วนใหญ่จะเป็นระบบวิงทางเดียว เพื่อสะดวกในการที่จะสามารถจอดรถซ้อนคันในกรณีที่ที่จอดรถไม่เพียงพอ เช่น ที่จอดรถของห้างเซ็นทรัลสลิสม ซีพีทาวเวอร์ ไทยวา สำหรับที่จอดรถบางแห่ง จะมีการกันที่ไว้สำหรับผู้ที่มาเช่าจอดโดยเฉพาะ หรือสำหรับผู้บริหารระดับสูง ส่วนทางลาดขึ้นลงระหว่างชั้นจอดรถจะมีทั้งที่เป็นลักษณะทางลาดตรง เช่น อาคารบิสโก วอลสตรีททาวเวอร์ และทางลาดแบบเวียน เช่น ธนาคารเอเชีย อาคารบุญญมิตร โรงแรมฮอลิเดย์อินน์ บางอาคารจะทำทางลาดในทั้งสองลักษณะ เช่น อาคารสาธิตซีที โดยชั้นจอดรถในระดับเหนือพื้นดินจะเริ่มจอดชั้นที่ 4 ทางลาดจากชั้นล่างไปชั้นจอดรถชั้นบนจะเป็นทางลาดเวียนต่อเนื่องจนถึงชั้นที่ 4 ซึ่งตามกฎหมายแล้วการทำทางลาดแบบเวียนกรณีที่มีความชันไม่เกินร้อยละ 10 จะไม่มีที่พักระหว่างชั้นก็ได้ ส่วนทางลาดระหว่างชั้นจอดรถตั้งแต่ชั้น 4 ขึ้นไปนั้นจะเป็นทางลาดตรง

อาคารที่จัดให้มีลิฟท์ยกกรขึ้นไปจอดในชั้นบนมีด้วยกัน 3 อาคาร ได้แก่ อาคารชาญ อิศระทาวเวอร์ ธนิยะพลาซ่า และ โรงแรมสลิสมอินน์ โดยอาคารชาญอิศระทาวเวอร์ มีที่จอดรถในชั้น 1 และชั้นใต้ดิน 2 ชั้น ส่วนชั้นที่ 6,7 เป็นชั้นที่ต้องใช้ลิฟท์ยกขึ้นไป ซึ่งมีด้วยกัน 2 ตัว อาคารธนิยะพลาซ่า มีที่จอดรถในระดับชั้นใต้ดิน 3 ชั้น ส่วนชั้น 5,6,7 ใช้ลิฟท์ยกกร จำนวน 3 ตัว ส่วนอาคารโรงแรม สลิสมซีทีอินน์ มีที่จอดรถในชั้นล่าง โดยที่จอดรถส่วนอื่นจะอยู่ในชั้น 2 และ 3 ซึ่งต้องใช้ลิฟท์รยยนต์ ซึ่งมีเพียง 1 ตัว (รูปที่ 4.8)

โดยทั่วไปแล้วอาคารจอดรถที่อยู่บริเวณริมถนนสาธารณะ หรืออาคารจอดรถของโรงแรม มักได้รับการดูแลรักษาค่อนข้างดี บางแห่งมีการปลูกต้นไม้บริเวณช่องเปิดโล่งของอาคาร ซึ่งตามกฎหมายกำหนดให้ส่วนเปิดโล่งจะต้องมีไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของพื้นที่อาคารชั้นนั้นๆ เช่น อาคารจอดรถโรงแรมฮอลิเดย์อินน์ โรงแรมแซงกรีลา อาคารบิสโก อาคารไทยวา ที่จอดรถบางแห่งที่อยู่ในบริเวณถนนซอย เช่น ที่จอดรถในซอยพัฒนาพงศ์ การดูแลรักษาสภาพอาคารจะลดน้อยลง



(1) ทางเข้าอาคารจอดรถยนต์



(2) ทางเข้าอาคารจอดรถยนต์



(3) ที่จอดรถยนต์ภายในอาคาร



(4) ที่จอดรถยนต์ภายในอาคาร



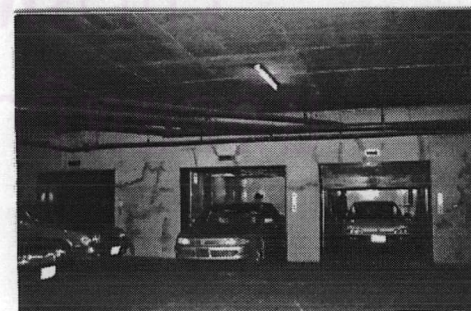
(5) ทางลาดชั้นลงระหว่างชั้น



(6) ทางลาดชั้นลงระหว่างชั้นแบบเวียน



(7) ลิฟท์รถยนต์



(8) ลิฟท์รถยนต์

รูปที่ 4.8 แสดงสภาพทั่วไปของอาคารจอดรถยนต์

ปริมาณและการกระจายตัวของที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ศึกษา

จากข้อมูลการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารและการสำรวจอาคารในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นอาคารสาธารณะและมีขนาดพื้นที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีที่จอดรถยนต์ อันได้แก่ อาคารพักอาศัย อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์/ห้างสรรพสินค้า โรงแรม โรงภาพยนตร์ ภัตตาคาร (ไม่รวมโรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ และอาคารพาณิชย์พักอาศัยในรูปของตึกแถว) ทั้งหมด 150 อาคาร เป็นอาคารในปัจจุบัน 123 อาคาร และกำลังก่อสร้าง 27 อาคาร มีปริมาณที่จอดรถยนต์รวมทั้งสิ้น 42,951 คัน เป็นที่จอดรถยนต์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน 28,886 คัน และที่จอดรถยนต์ของอาคารที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง 14,065 คัน แยกตามประเภทอาคารได้ดังนี้คือ อาคารที่พักอาศัย 19 อาคาร จำนวน 1,823 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.24 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด สำนักงาน 84 อาคาร จำนวน 19,270 คัน ร้อยละ 44.87 โรงแรม 17 อาคาร จำนวน 3,888 คัน ร้อยละ 9.05 ภัตตาคาร 3 อาคาร จำนวน 145 คัน ร้อยละ 0.34 โรงภาพยนตร์ 1 อาคาร 124 คัน ร้อยละ 0.29 พาณิชยกรรมหรือห้างสรรพสินค้า 4 อาคาร 1,014 คัน ร้อยละ 2.36 ประเภทอาคารที่มีการใช้สอยมากกว่า 1 อย่าง ได้แก่ อาคารพักอาศัย/สำนักงาน 3 อาคาร จำนวน 851 คัน ร้อยละ 1.98 พักอาศัย/พาณิชย์ 2 อาคาร จำนวน 1,453 คัน ร้อยละ 3.38 สำนักงาน/พาณิชย์ 11 อาคาร จำนวน 7,113 คัน ร้อยละ 16.56 และ สำนักงาน/พาณิชย์/อื่นๆ 6 อาคาร 7,270 คัน ร้อยละ 16.39 (ตารางที่ 4.2 ภาคผนวกที่ 4)

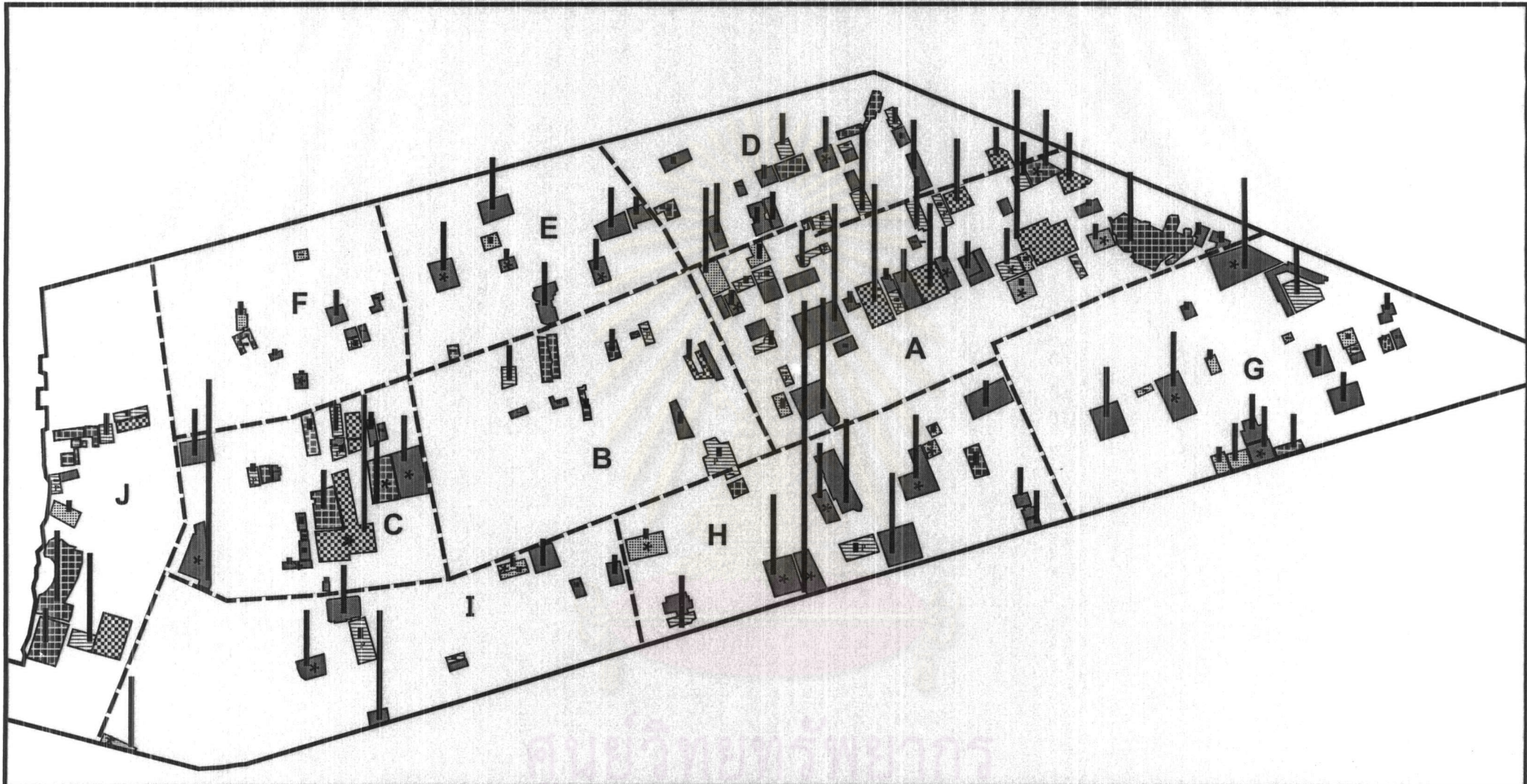
ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนอาคารและจำนวนที่จอดรถของแต่ละประเภทอาคารในพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคาร	จำนวนอาคารและจำนวนที่จอดรถ					
	ปัจจุบัน		กำลังก่อสร้าง		รวม	
	จำนวนอาคาร	จำนวนคัน	จำนวนอาคาร	จำนวนคัน	จำนวนอาคาร	จำนวนคัน
พักอาศัย	14	1,393	5	430	19	1,823
สำนักงาน	72	14,780	12	4,490	84	19,270
โรงแรม	17	3,888	-	-	17	3,888
ภัตตาคาร	3	145	-	-	3	145
โรงภาพยนตร์	1	124	-	-	1	124
พาณิชย์หรือห้างสรรพสินค้า	4	1,014	-	-	4	1,014
พักอาศัย/สำนักงาน	3	851	-	-	3	851
พักอาศัย/พาณิชย์	1	807	1	646	2	1,453
สำนักงาน/พาณิชย์	8	5,884	3	1,229	11	7,113
สำนักงาน/พาณิชย์/อื่นๆ	-	-	6	7,270	6	7,270
รวม	123	28,886	27	14,065	150	42,951

จากจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจที่จอดรถยนต์ทั้งหมด 150 อาคาร เป็นอาคารที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 1-100 คัน จำนวน 59 อาคาร รองลงมาคือจำนวน 101-200 คัน 26 อาคาร จำนวน 201-300 คัน 15 อาคาร จำนวน 301-400 คัน 14 อาคาร จำนวน 401-500 คัน 14 อาคาร จำนวน 501-1,000 คัน 17 อาคาร และมากกว่า 1,000 คันขึ้นไป จำนวน 6 อาคาร อาคารพักอาศัยที่ทำการสำรวจจะมีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 20-350 คัน โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 63 จะอยู่ในช่วงไม่เกิน 100 คัน ส่วนอาคารสำนักงาน จะมีความแตกต่างกันของจำนวนที่จอดรถค่อนข้างมาก กล่าวคือมีตั้งแต่จำนวนต่ำสุด 10 คันถึงมากที่สุด 1,060 คัน โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 59.5 จะอยู่ในช่วง 1-200 คัน อาคารโรงแรม มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 20-622 คัน กิตติาคารมีจำนวนที่จอดรถยนต์ไม่มากนักคือตั้งแต่ 30-70 คัน โรงภาพยนตร์ 124 คัน อาคารพาณิชย์หรือสรรพสินค้า มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 50-500 คัน สำหรับอาคารที่มีการใช้สอยหลายประเภทในอาคารเดียวกัน ส่วนใหญ่จะมีที่จอดรถยนต์จำนวนมาก เช่น อาคารสำนัก/พาณิชย์ มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 260-1,350 คัน อาคารสำนักงาน/พาณิชย์/อื่นๆ จำนวน 438-2,657 คัน (ตารางที่ 4.3 แผนที่ 4.5)

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนอาคารที่จัดสร้างที่จอดรถแยกตามประเภทอาคารและจำนวนที่จอดรถ

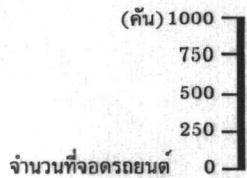
ประเภทอาคาร	จำนวนที่จอดรถ (คัน)							รวม
	1-100	101-200	201-300	301-400	401-500	501-1000	1000 ขึ้นไป	
พักอาศัย	12	6	-	1	-	-	-	19
สำนักงาน	35	15	9	7	10	7	1	84
โรงแรม	5	3	5	3	-	1	-	17
กิตติาคาร	3	-	-	-	-	-	-	3
โรงภาพยนตร์	-	1	-	-	-	-	-	1
พาณิชย์หรือสรรพสินค้า	1	1	-	1	1	-	-	4
พักอาศัย/สำนักงาน	2	-	-	-	-	1	-	3
พักอาศัย/พาณิชย์	-	-	-	-	-	2	-	2
สำนักงาน/พาณิชย์	-	-	1	2	2	4	2	11
สำนักงาน/พาณิชย์/อื่นๆ	-	-	-	-	1	2	3	6
รวมจำนวนอาคาร	58	26	15	14	14	17	6	150



แผนที่แสดงจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารในพื้นที่ศึกษา

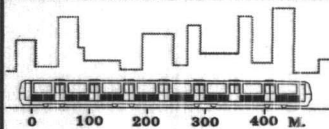


แผนที่
4.5

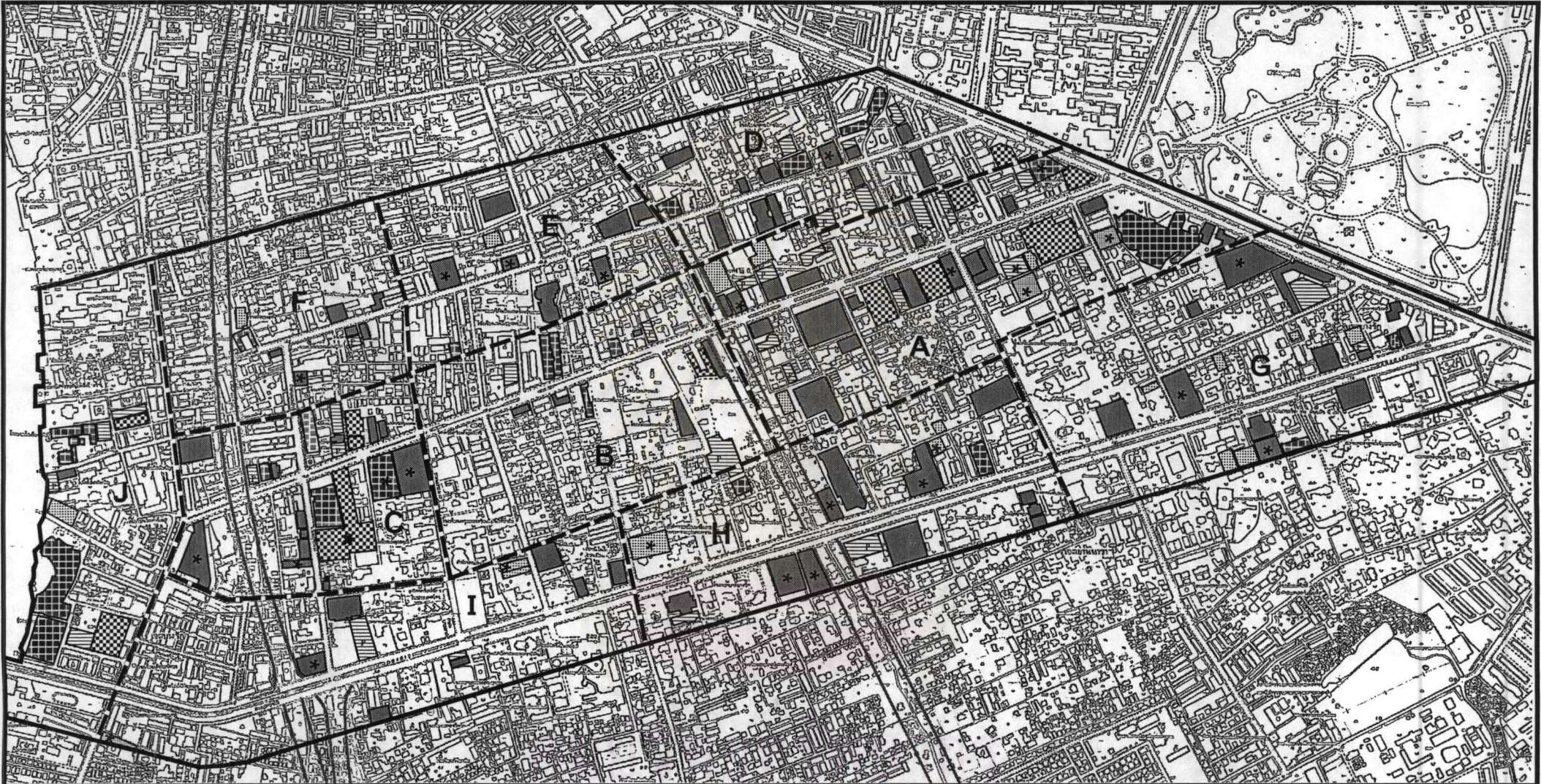


- | | | |
|----------|----------------|-----------------------------|
| พักอาศัย | ภัตตาคาร | ห้างสรรพสินค้า/พามิชย์ |
| สำนักงาน | โรงภาพยนตร์ | บริเวณที่กำลังก่อสร้างอาคาร |
| โรงแรม | อาคารจอดรถยนต์ | ลานจอดรถยนต์ |

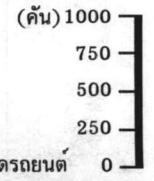
ที่มา : กองควบคุมอาคาร การสำรวจ












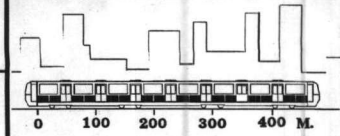
แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
การมีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม



แผนที่แสดงจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารในพื้นที่ศึกษา



- | | | |
|--|--|---|
|  พักอาศัย |  ภัตตาคาร |  ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ |
|  สำนักงาน |  โรงพยาบาล |  บริเวณที่กำลังก่อสร้างอาคาร |
|  โรงแรม |  อาคารจอดรถยนต์ |  ลานจอดรถยนต์ |



แผนที่
4.5

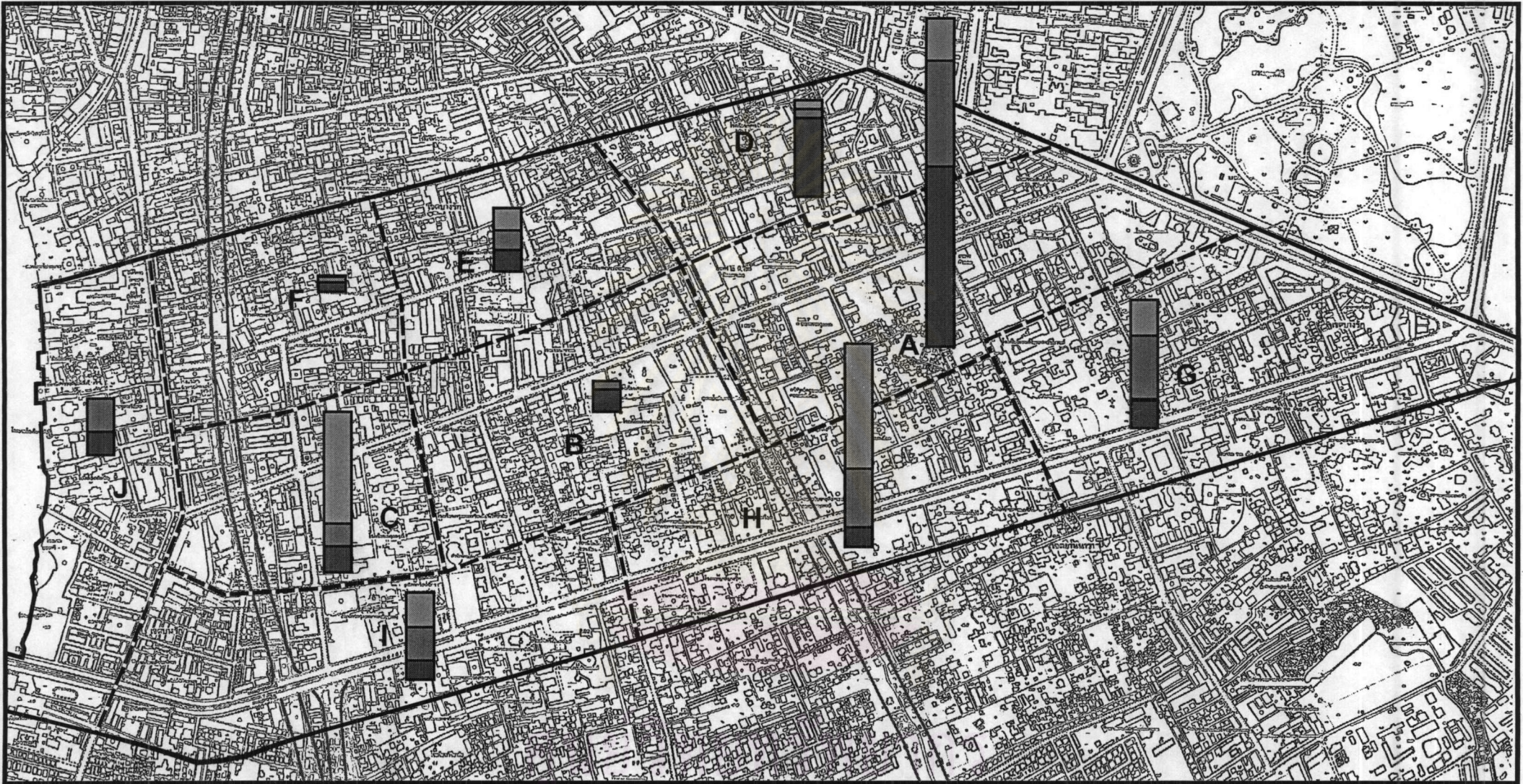
แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
การศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

ในการศึกษาเปรียบเทียบปริมาณและการกระจายตัวของอาคารและจำนวนที่จอดรถในพื้นที่ย่อย ได้แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 10 พื้นที่ (A-J) จากการศึกษาสภาพการพัฒนาของอาคารที่จัดสร้างที่จอดรถส่วนใหญ่จะสัมพันธ์กับถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่จะสร้างบริเวณริมสองฟากถนน อันได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนสาทร และถนนเจริญกรุง ดังนั้นการแบ่งพื้นที่หลัก ๆ จะแยกตามแนวถนนทั้งสี่สายนี้ โดยแบ่งย่อยพื้นที่บนถนนแต่ละสายเป็นส่วนต้นทางด้านถนนพระรามที่ 4 ส่วนกลาง และส่วนปลายถนนทางด้านถนนเจริญกรุง แนวการแบ่งจะพิจารณาจากการเกาะกลุ่มของอาคารที่ศึกษา ประกอบกับแนวโครงข่ายถนนสายรอง หรือถนนซอย

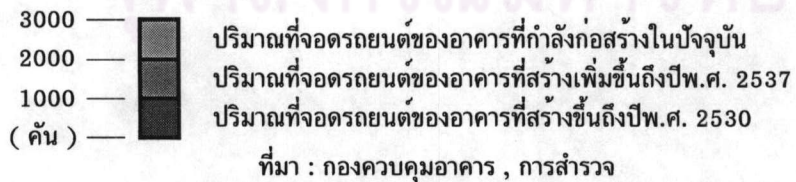
ปริมาณที่จอดรถยนต์ในแต่ละพื้นที่ย่อยในปัจจุบัน พื้นที่ที่มีปริมาณที่จอดรถยนต์สูงสุดคือ ช่วงต้นถนนสีลม (พื้นที่ A) จำนวน 10,384 คัน ร้อยละ 35.94 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมดที่ทำการสำรวจที่มีอยู่ในปัจจุบัน จากจำนวน 30 อาคาร รองลงมาคือ ช่วงต้นถนนสาทร (พื้นที่ G) จำนวน 3,365 คัน ร้อยละ 11.64 จากจำนวน 15 อาคาร และเรียงตามลำดับลงมาคือ พื้นที่ D H J I C E B และน้อยที่สุดคือ ช่วงปลายถนนสุขุมวิท (พื้นที่ F) จำนวน 566 คัน ร้อยละ 1.95 จากจำนวน 8 อาคาร แต่เมื่อพิจารณาถึงปริมาณที่จอดรถยนต์ของอาคารที่กำลังก่อสร้างในปัจจุบันแล้ว พื้นที่ที่มีการก่อสร้างที่จอดรถยนต์มากที่สุดคือ ช่วงกลางถนนสาทร (พื้นที่ H) จำนวน 4,615 คัน จากจำนวน 6 อาคาร รองลงมาตามลำดับได้แก่พื้นที่ C A G I E D F และพื้นที่ที่ไม่มีการก่อสร้างเลยคือช่วงกลางถนนสีลม และพื้นที่ริมถนนเจริญกรุง (พื้นที่ B และ J) เมื่อรวมปริมาณที่จอดรถยนต์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนที่จอดรถยนต์ในแต่ละพื้นที่ย่อย

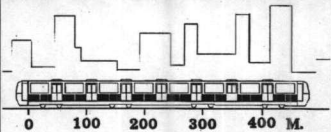
ประเภทอาคาร	จำนวนอาคารและจำนวนที่จอดรถ					
	ปัจจุบัน		กำลังก่อสร้าง		รวม	
	จำนวนอาคาร	จำนวนคัน	จำนวนอาคาร	จำนวนคัน	จำนวนอาคาร	จำนวนคัน
A	30	10,384	6	1,558	36	11,942
B	9	1,124	-	-	9	1,124
C	14	1,820	5	4,154	19	5,974
D	15	3,197	1	329	16	3,526
E	6	1,485	3	830	9	2,315
F	8	566	1	39	9	605
G	18	3,365	2	1,312	20	4,677
H	9	2,900	6	4,615	15	7,515
I	7	1,946	3	1,228	10	3,174
J	7	2,099	-	-	7	2,099
รวม	123	28,886	27	14,065	150	42,951



แผนที่แสดงปริมาณที่จ่อรถยนต์ในแต่ละพื้นที่ย่อย



แผนที่
4.6



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จ่อรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

และที่กำลังก่อสร้าง พื้นที่บริเวณถนนสีลมยังคงสูงที่สุด 11,942 คัน รองลงมาเป็นพื้นที่ช่วงกลาง ถนนสาทร (พื้นที่ H) 7,515 คัน ซึ่งในปัจจุบันมีเพียง 2,900 คัน และบริเวณช่วงปลายถนนสีลม (พื้นที่ C) 5,974 คัน จากเดิม 1,820 คัน โดยเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เท่าตัว (ตารางที่ 4.4 แผนที่ 4.6)

เมื่อพิจารณาจำนวนที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ตามแนวถนนสายหลัก อันได้แก่ บริเวณถนนสีลม (พื้นที่ A B C) อาคารในปัจจุบันที่มีจำนวนที่จอดรถสูงสุดคืออาคารสีลมคอมเพล็กซ์ จำนวน 1,350 คัน อาคารกำลังก่อสร้างที่มีจำนวนที่จอดรถสูงสุดคือ อาคารรอยัลเจริญกรุง 1,840 คัน บริเวณถนนสุรวงศ์ (พื้นที่ D E F) อาคารที่มีจำนวนที่จอดรถสูงสุดคือ อาคารซีซีที จำนวน 756 คัน ที่กำลังก่อสร้าง อาคารโอแลป จำนวน 438 คัน ถนนสาทร (พื้นที่ G H I) อาคารที่มีจำนวนที่จอดรถสูงสุดคือ อาคารไทยซีซีทาวเวอร์ จำนวน 974 คัน ที่กำลังก่อสร้างคือ อาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์ จำนวน 2,657 คัน และทางด้านถนนเจริญกรุง (พื้นที่ J) อาคารที่มีจำนวนที่จอดรถสูงสุดคืออาคาร เซ็นเตอร์พอยท์ (ห้างสรรพสินค้าโรบินสันบางรัก) มีที่จอดรถ 807 คัน (ภาคผนวกที่ 5)

แนวโน้มการจัดสร้างที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ศึกษา

จากจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจ 150 อาคาร มีจำนวนที่จอดรถทั้งหมด 42,591 คันนั้น เป็นที่จอดรถยนต์ของอาคารที่สร้างขึ้นในช่วงก่อนหน้านั้นจนถึงปีพ.ศ.2530 จำนวน 15,621 คัน จากจำนวนอาคารทั้งหมด 82 อาคาร จำนวนที่จอดรถโดยเฉลี่ยต่ออาคารเท่ากับ 190 คัน ในช่วงต่อจากนั้นจนถึงปีพ.ศ. 2537 มีจำนวน 13,265 คัน จากจำนวน 41 อาคาร โดยเฉลี่ยต่ออาคาร 323 คัน และที่กำลังก่อสร้างในปัจจุบัน 14,065 คัน จากจำนวน 27 อาคาร โดยเฉลี่ยต่ออาคาร 520 คัน จะเห็นได้ว่าแนวโน้มการจัดสร้างที่จอดรถโดยเฉลี่ยต่ออาคารในแต่ละช่วงจะสูงเพิ่มมากขึ้นประมาณ 1.6-1.7 เท่าตัว ทั้งนี้เนื่องมาจากสภาพการพัฒนาในลักษณะของอาคารสูงทำให้มีพื้นที่ใช้สอยอาคารเพิ่มมากขึ้น อันจะต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์ตามสัดส่วนพื้นที่ใช้สอย ประกอบกับประเภทการใช้อาคารที่ในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นอาคารสำนักงาน พาณิชยกรรม ที่ต้องจัดให้มีที่จอดรถตามกฎหมายค่อนข้างสูง

นอกจากนี้บางอาคารที่ก่อสร้างขึ้นก่อนปี พ.ศ. 2517 ที่จะมีกฎหมายกำหนดให้จัดสร้างอาคารจอดรถนั้น ได้มีการก่อสร้างอาคารที่จอดรถเพิ่มขึ้น เช่น อาคารอากเนย์ประกันภัย ที่ก่อสร้างขึ้นในปี 2510 ได้จัดสร้างที่จอดรถยนต์ขึ้นในปีพ.ศ.2524 โรงแรมโอเรียนเต็ล โรงแรมนารายณ์ โรงแรมวันนารามาตา อาคารจอดรถของบริษัทลิวดล (กำลังก่อสร้างในปัจจุบัน)

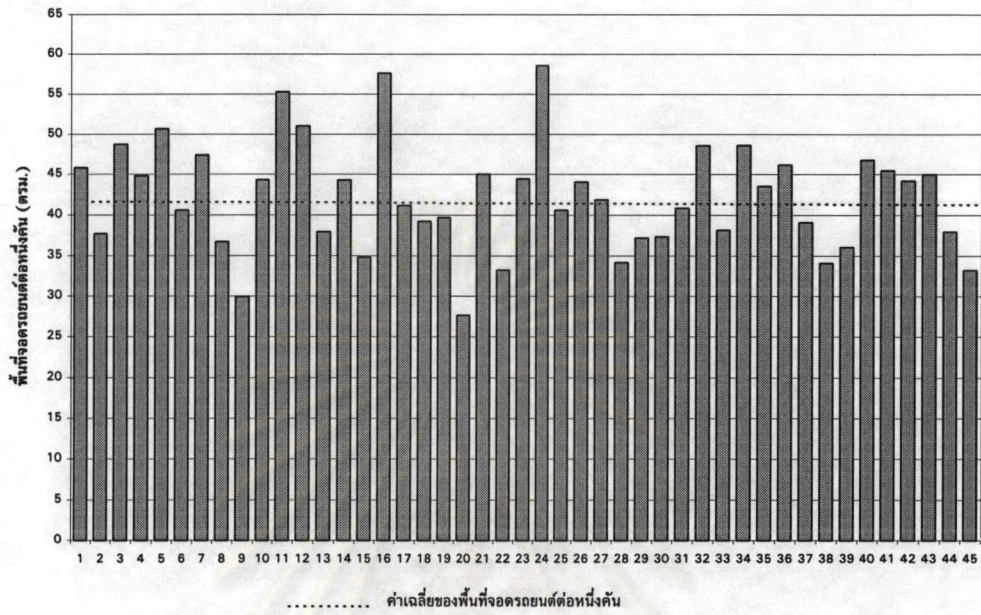
เมื่อพิจารณาจากจำนวนที่จอดรถยนต์ที่ต้องจัดสร้างตามกฎหมาย กับจำนวนที่จัดสร้างจริง จากข้อมูลการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร (ตารางที่ 4.5) ส่วนใหญ่จะเท่ากับที่กำหนดหรือมากกว่าไม่เกินร้อยละ 10 ทั้งนี้เนื่องด้วยพื้นที่ดินที่จำกัดและมีราคาที่ดินที่สูง มีเพียงบางอาคารที่จัดสร้างเกินกว่าร้อยละ 10 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารที่มีการใช้สอยประเภทพาณิชยกรรม ห้างสรรพสินค้า

พื้นที่อาคารจอดรถยนต์ที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน

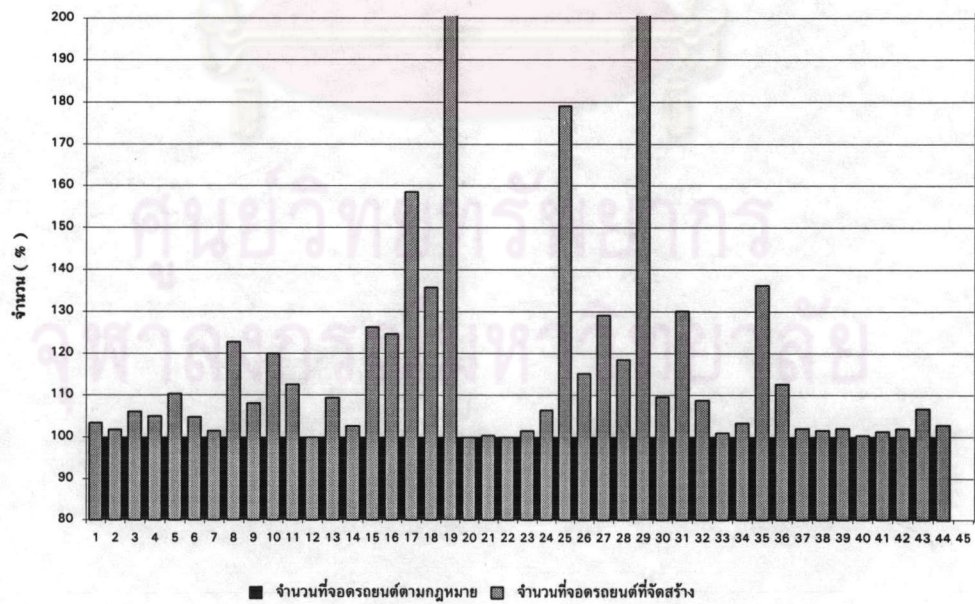
1. พื้นที่จอดรถยนต์ต่อหนึ่งคัน ตามกฎหมายกำหนดให้ขนาดที่จอดรถยนต์ 1 คัน ต้องเป็นพื้นที่สี่เหลี่ยมผืนผ้ากว้างไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร ยาวไม่น้อยกว่า 6 เมตร ซึ่งจะมีพื้นที่ที่ใช้ในการจอดต่อคันน้อยที่สุดเท่ากับ 15 ตารางเมตร แต่ในการใช้งานจริงนั้นจำเป็นต้องมีองค์ประกอบอื่นๆ เช่น ทางวิ่ง ทางลาด ซึ่งทำให้สัดส่วนพื้นที่จอดรถยนต์ต่อหนึ่งคันเพิ่มมากขึ้น จากสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารจำนวน 45 ราย (ตารางที่ 4.5) พบว่า ค่าเฉลี่ยของพื้นที่จอดรถยนต์ต่อหนึ่งคันจะเท่ากับ 42.23 ตารางเมตร (คิดรวมพื้นที่ที่เป็นโครงสร้างของอาคารจอดรถยนต์ พื้นที่จอดรถยนต์และทางวิ่งภายนอกอาคารด้วย) ค่าต่ำสุด 27.67 ตารางเมตรต่อคัน สูงสุด 57.63 ตารางเมตรต่อคัน โดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในช่วง 35-40 ตารางเมตรต่อคัน (แผนภูมิที่ 4.1)

สำหรับปัจจัยที่ทำให้มีความแตกต่างของพื้นที่จอดรถต่อคันนั้น ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับโครงสร้างของอาคารด้วยกล่าวคือ ช่วงระยะเสาที่เหมาะสมจะทำให้พื้นที่ที่ใช้ในการจอดรถต่อคันน้อย แต่ในทางปฏิบัติจะมีข้อจำกัด เนื่องจากจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมในการใช้สอยของอาคารที่อยู่เหนือชั้นจอดรถขึ้นไปด้วย ตลอดจนขนาดและรูปร่างของที่ดิน นอกจากนี้อาคารบางประเภทเช่น อาคารพาณิชย์ ที่พื้นที่ในชั้นต้นๆ จัดเป็นพื้นที่ขาย ประกอบกับพื้นที่ดินที่จำกัดไม่สามารถสร้างอาคารที่จอดรถแยกต่างหากได้ จึงจำเป็นต้องจัดที่จอดรถยนต์ในชั้นที่อยู่สูงขึ้นไป ทำให้ต้องเสียพื้นที่ส่วนหนึ่งที่เป็นทางวิ่งไปสู่ชั้นจอดรถ สัดส่วนของพื้นที่จอดรถยนต์ต่อคันจึงสูงตามไปด้วย

2. พื้นที่จอดรถยนต์ที่มีผลต่อสัดส่วนของพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR) กฎกระทรวงฉบับที่ 33 พ.ศ. 2535 ควบคุมอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ได้กำหนดให้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีค่าสูงสุดของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นต่อพื้นที่ดินของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างขึ้นในที่ดินแปลงเดียวกันไม่เกิน 10 ต่อ 1 สำหรับพื้นที่ศึกษานั้นแต่เดิมก่อนออกกฎฉบับดังกล่าวได้มีการควบคุมค่า FAR ในบริเวณเดียวกันกับที่ได้มีการควบคุมการใช้ที่ดิน ตามเทศบัญญัติเรื่องกำหนดบริเวณซึ่งอาคารบางชนิดจะปลูกสร้างมิได้ พ.ศ. 2502 (แผนที่ 4.2) โดยตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์การผ่อนผันการอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร พ.ศ. 2524 ได้กำหนดให้ค่า FAR ไม่เกิน 4:1 โดยที่พื้นที่ของอาคารจอดรถยนต์ ไม่ต้องนำมาคิดเป็นพื้นที่ของอาคารรวมตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว ต่อมาตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมกำหนดหลักเกณฑ์การอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2532 ได้มีการแก้ไขให้ค่า FAR ไม่เกิน 6:1 โดยพื้นที่อาคารที่นำมาคิดนั้นให้รวมพื้นที่อาคารจอดรถยนต์ด้วย สำหรับกฎกระทรวงฉบับที่ 33 กำหนดค่า FAR 10:1 โดยรวมพื้นที่อาคารจอดรถยนต์ด้วยเช่นกัน



แผนภูมิที่ 4.1 แสดงพื้นที่จอร์จนต์ต่อหนึ่งคัน

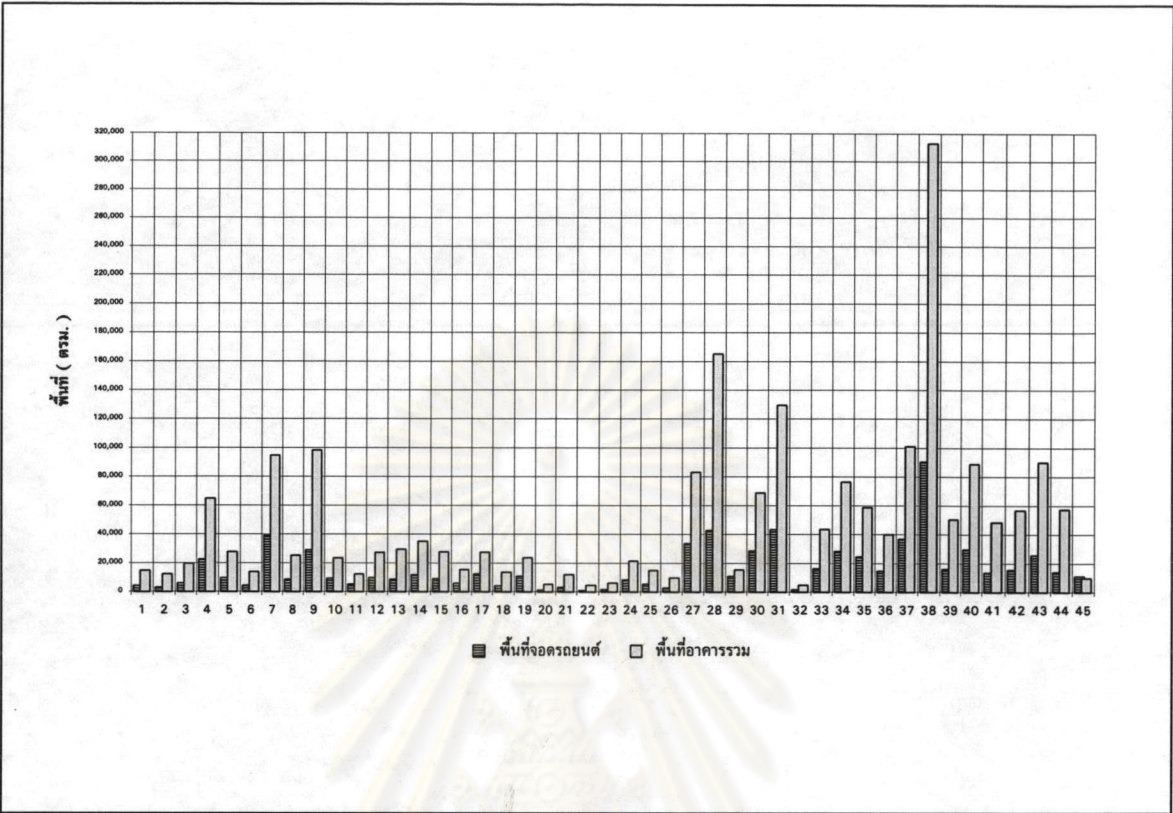


แผนภูมิที่ 4.2 แสดงจำนวนที่จอร์จนต์ตามกฎหมายกำหนดกับจำนวนที่จัดสร้าง

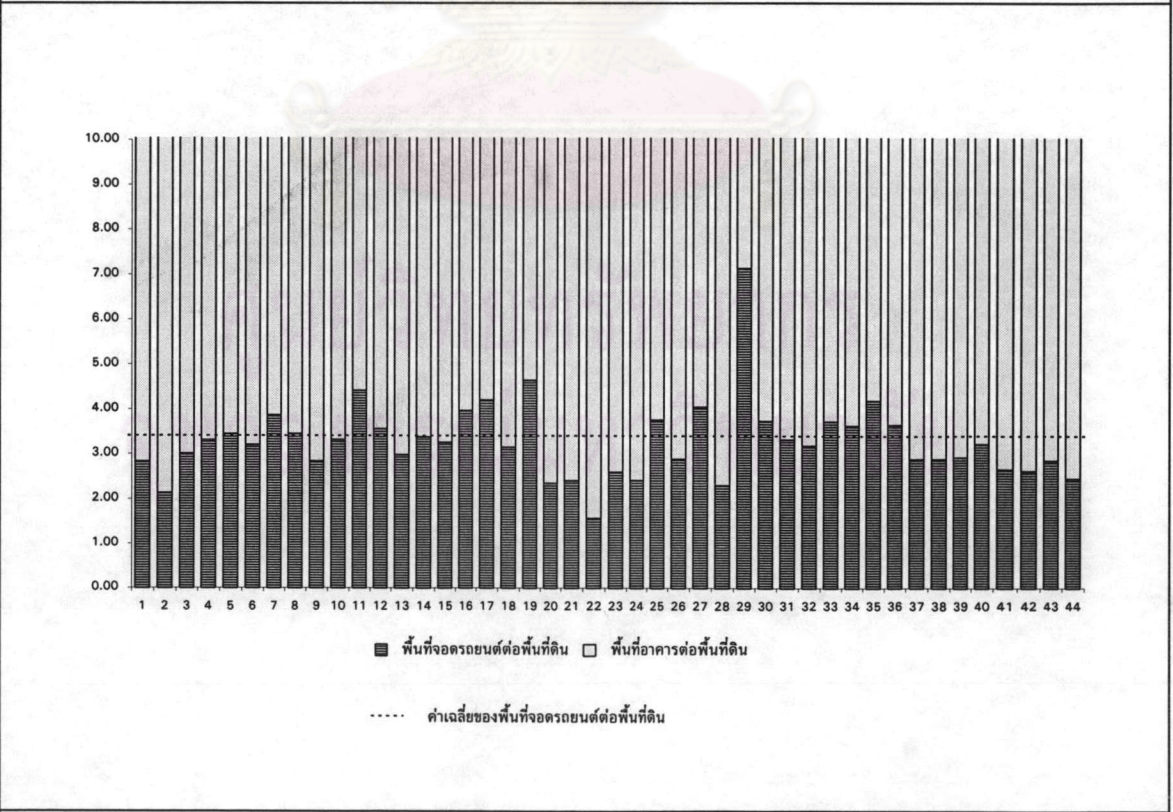
จากสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร (ตารางที่ 4.5) จะพบว่า สัดส่วนของพื้นที่อาคารจอดรถยนต์โดยเฉลี่ยแล้วจะมีค่าประมาณร้อยละ 32.91 ของพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมทั้งหมด (ไม่ได้คิดรวมพื้นที่จอดรถยนต์ซึ่งอยู่ภายนอกอาคาร เพราะพื้นที่ดังกล่าวไม่ต้องนำมาคิดในการคำนวณค่า FAR) ซึ่งทำให้มีผลต่อค่า FAR ในสัดส่วนเดียวกันด้วยกล่าวคือถ้าค่า FAR เท่ากับ 10 นั่นคือพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมเป็น 10 เท่าของพื้นที่ดิน สัดส่วนของพื้นที่จอดรถยนต์จะประมาณ 3.29 เท่าของพื้นที่ดิน อย่างไรก็ตามเนื่องจากสถิติที่ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารนี้บางรายมีการจัดจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นสัดส่วนของพื้นที่จอดรถยนต์ที่มีผลต่อ FAR อาจสูงกว่าความเป็นจริง ๆ ถ้าพิจารณาเฉพาะรายที่จัดสร้างที่จอดรถในจำนวนที่ไม่เกินร้อยละ 110 ของจำนวนที่จอดรถตามที่กฎหมายกำหนดจะพบว่า สัดส่วนของพื้นที่จอดรถยนต์จะประมาณ 2.94 เท่าของพื้นที่ดิน (แผนภูมิที่ 4.3 , 4.4)

เนื่องจากจำนวนที่จอดรถยนต์ที่กฎหมายกำหนดนั้นจะขึ้นอยู่กับประเภทการใช้สอยอาคาร เช่น อาคารสำนักงานต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์ 1 คันต่อพื้นที่ 60 ตารางเมตร ในขณะที่อาคารพักอาศัย ถ้าขนาดห้องไม่เกิน 60 ตารางเมตร จะคิดที่จอดรถตามเกณฑ์อาคารขนาดใหญ่คือ 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร ดังนั้นประเภทของอาคารจึงมีผลต่อสัดส่วนของพื้นที่อาคารจอดรถยนต์ต่อพื้นที่ใช้สอยอาคารรวม จากกลุ่มตัวอย่างอาคารสำนักงานจำนวน 16 อาคาร จะมีสัดส่วนพื้นที่อาคารจอดรถยนต์ร้อยละ 35.64 ของพื้นที่ใช้สอยอาคารรวม อาคารพักอาศัยจำนวน 3 อาคาร มีสัดส่วนร้อยละ 26.59 สำหรับอาคารที่มีการใช้สอยหลายประเภทร่วมกัน ค่าดังกล่าวก็จะแปรไปตามสัดส่วนแต่ละประเภทการใช้สอยของอาคาร ตามเกณฑ์การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ตามกฎหมาย

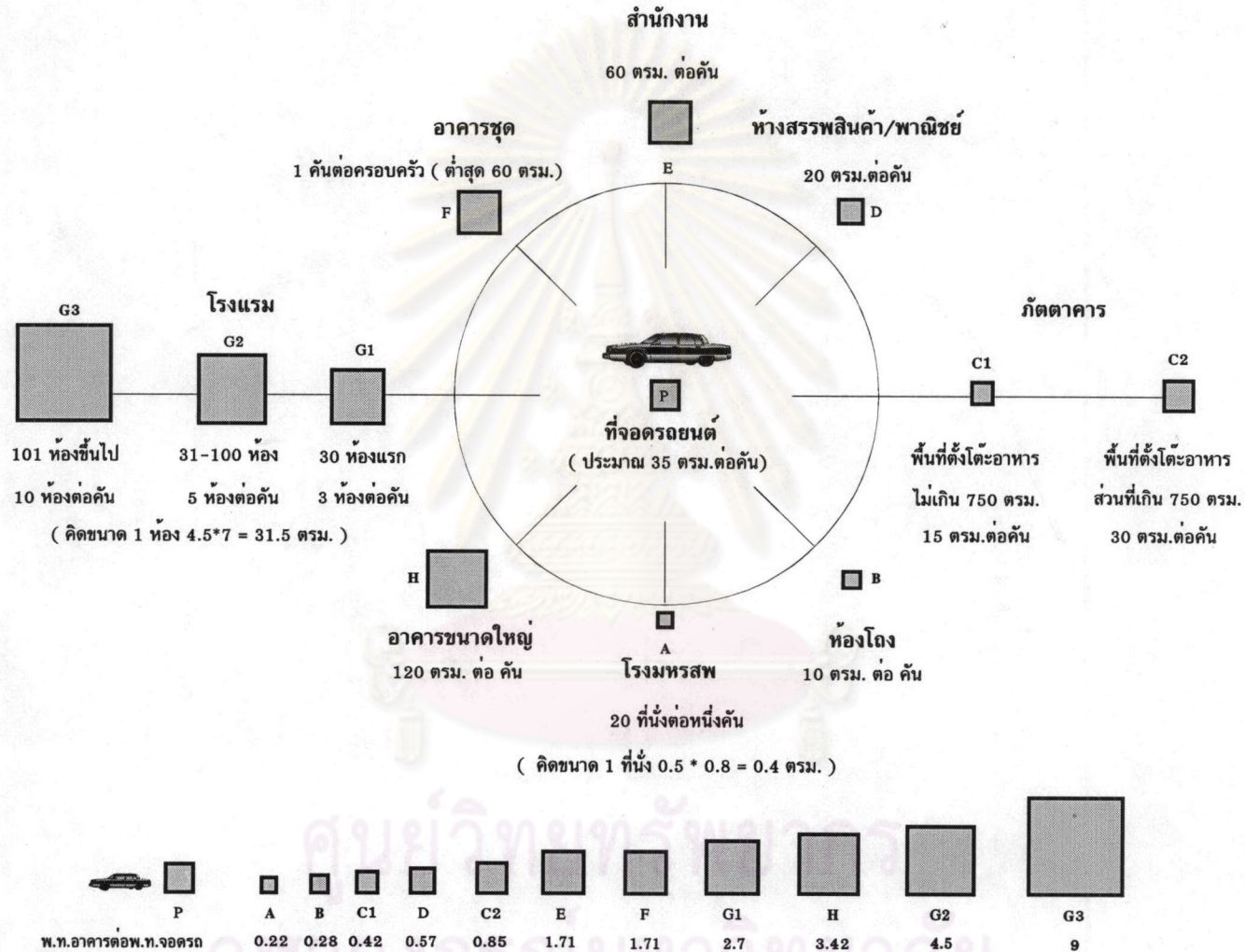
เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่จอดรถยนต์หนึ่งคัน (รวมทางวิ่ง ทางลาด) กับพื้นที่อาคารแต่ละประเภทที่ต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์ตามกฎหมาย โดยใช้ค่าพื้นที่จอดรถยนต์ต่อหนึ่งคันเท่ากับ 35 ตารางเมตรเป็นค่าเปรียบเทียบ สำหรับการใช้อาคารบางประเภทที่ไม่ได้กำหนดเป็นพื้นที่ไว้ เช่น โรงแรม ที่กำหนดตามจำนวนห้อง โรงแรมหรู กำหนดตามจำนวนที่นั่ง จะใช้ค่าโดยประมาณจากมาตรฐานการใช้สอยอาคาร จะพบว่า การใช้สอยประเภทโรงแรมหรูจะมีสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยอาคารต่อพื้นที่จอดรถยนต์น้อยสุดคือ 0.22 รองลงมาคือ ห้องโถง 0.28 ภัตตาคาร 0.42 สรรพสินค้า/พาณิชย์ 0.57 อาคารสำนักงาน 1.71 อาคารชุด 1.71 อาคารขนาดใหญ่ 3.42 และมากที่สุดคือ โรงแรมในกรณีที่มีขนาด 101 ห้องขึ้นไป มีค่าเท่ากับ 9 (รูปที่ 4.9)



แผนภูมิที่ 4.3 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่อาคารรวมและพื้นที่จอดรถยนต์



แผนภูมิที่ 4.4 แสดงสัดส่วนของพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดินและพื้นที่จอดรถยนต์ต่อพื้นที่ดิน



รูปที่ 4.9 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่จอดรถยนต์กับพื้นที่อาคารแต่ละประเภทตามที่กฎหมายกำหนด

สภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา

ในปัจจุบันถนนสายหลักต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร มีปริมาณการจราจรใกล้เคียงหรือสูงกว่าความสามารถของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจรได้ ทำให้อัตราความเร็วในการเดินทางด้วยรถยนต์ลดลง โดยในเขตชั้นในมีความเร็วเพียง 9.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับในพื้นที่ศึกษาอันเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญ ซึ่งมีการกระจุกตัวของอาคารสูงจำนวนมาก ทั้งอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ ก่อให้เกิดการเดินทางเข้ามาทำงาน ติดต่อธุรกิจ ซื้อมสินค้า และอื่น ๆ จำนวนมาก นอกจากนั้นอาคารต่าง ๆ เหล่านี้ได้จัดสร้างที่จอดรถยนต์อันเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะดึงดูดให้ผู้ใช้รถยนต์ขับรถยนต์เดินทางมายังจุดปลายทาง ปริมาณรถยนต์จำนวนมากที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อมายังอาคารต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นส่วนหนึ่งที่มีผลต่อสภาพความแออัดของการจราจรในพื้นที่ศึกษา นอกเหนือจากปริมาณการจราจรประเภทผ่านตลอด (Through Traffic)

จากข้อมูลปริมาณการจราจรที่เก็บรวบรวมโดยกองวิศวกรรมจราจร สำนักปัดฝุ่นกรุงเทพมหานคร ปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษาอันได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนสาทร ถนนเจริญกรุง และถนนพระรามที่ 4 มีลักษณะดังนี้คือ ปริมาณการจราจรบนถนนสุขุมวิทช่วงก่อนทางแยกถนนพระรามที่ 4 ในชั่วโมงเร่งด่วนมีปริมาณการจราจรรวมทั้งสองทิศทาง 2,325 คัน/ชม. ค่าเฉลี่ยในช่วง 7.00-19.00 น. เท่ากับ 2,006 คัน/ชม. และช่วงก่อนทางแยกถนนเจริญกรุง 683 คัน/ชม. ค่าเฉลี่ย 643 คัน/ชม. (เดินรถทางเดียว) บนถนนสีลมช่วงก่อนทางแยกถนนพระรามที่ 4 ในชั่วโมงเร่งด่วน 3,831 คัน/ชม. ค่าเฉลี่ย 2,927 คัน/ชม. และช่วงก่อนทางแยกถนนเจริญกรุง 1,496 คัน/ชม. ค่าเฉลี่ย 1,375 คัน/ชม. บนถนนสาทร ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนพระรามที่ 4 ในชั่วโมงเร่งด่วน 5,397 คัน/ชม. ค่าเฉลี่ย 5,313 คัน/ชม. ช่วงก่อนทางแยกถนนเจริญกรุง 1,615 คัน/ชม. ค่าเฉลี่ย 1,210 คัน/ชม. (ไม่รวมปริมาณการจราจรที่อยู่บนสะพานตากสิน) ส่วนทางด้านถนนเจริญกรุง มีปริมาณการจราจร ช่วงก่อนทางแยกถนนสาทร ถนนสีลม และถนนสุขุมวิท ในชั่วโมงเร่งด่วนเท่ากับ 3,039 , 2,500 และ 2,125 คัน/ชม. ตามลำดับ ถนนพระรามที่ 4 มีปริมาณการจราจรช่วงก่อนทางแยกถนนสาทร ถนนสีลม และถนนสุขุมวิท ในชั่วโมงเร่งด่วนเท่ากับ 3,580 , 3,535 , 3,499 คัน/ชม. (ตารางที่ 4.6 แผนที่ 4.7 รูปที่ 4.10)

จากสภาพปริมาณการจราจรในถนนสายหลักจะมากที่สุดในถนนสาทร รองลงมาคือ ถนนพระรามที่ 4 ถนนสีลม ถนนเจริญกรุง และถนนสุขุมวิท บนถนนสายเดียวกันปริมาณการจราจรในแต่ละช่วงจะมีความแตกต่างกันโดยส่วนใหญ่บริเวณช่วงต้นถนนทางด้านถนนพระรามที่ 4 ของทั้งถนนสุขุมวิท สีลม และสาทร จะมีปริมาณการจราจรมากกว่าช่วงกลางถนน และปลายถนนด้านถนนเจริญกรุง โดยถนนสีลมปริมาณการจราจรระหว่างช่วงต้นกับช่วงปลายถนนจะแตกต่างกันเกือบ 2 เท่าตัว ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะสภาพการกระจุกตัวของอาคารส่วนใหญ่ ที่อยู่ในบริเวณช่วงต้นถนนทางด้านถนนพระรามที่ 4 มากกว่าบริเวณปลายถนนทางด้านถนนเจริญกรุง

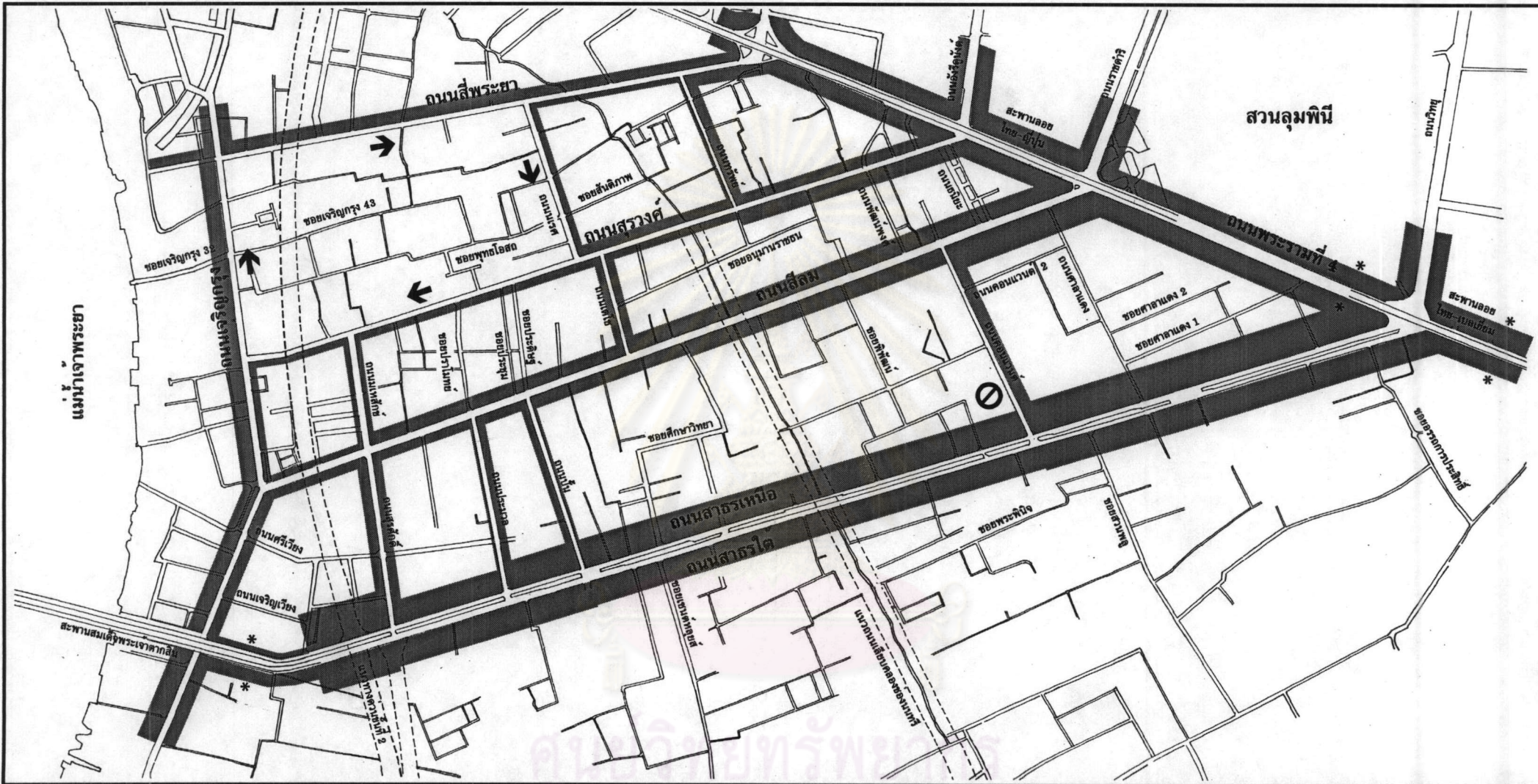
ตารางที่ 4.6 แสดงปริมาณการจราจรในพื้นที่ศึกษา

ชื่อถนน	ปริมาณการจราจร (คัน/ชั่วโมง)					
	ชั่วโมงเร่งด่วน 7.00-8.00			ค่าเฉลี่ยต่อชั่วโมง 7.00-19.00		
	N/E	S/W	รวม	N/E	S/W	รวม
ถนนสุรวงศ์						
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนพระรามที่ 4	956	1,369	2,325	908	1,098	2,006
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนทรัพย์สิน	907	702	1,609	909	765	1,674
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนเจริญกรุง	0	683	683	0	643	643
ถนนสีลม						
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนพระรามที่ 4	1,428	2,403	3,831	1,418	1,509	2,927
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนเดโช	1,194	892	2,086	820	989	1,809
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนเจริญกรุง	625	871	1,496	550	825	1,375
ถนนสาทร						
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนพระรามที่ 4	3,036	2,343	5,379	2,877	2,442	5,319
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนคอนแวนต์	2,634	2,647	5,281	2,416	2,283	4,699
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนเจริญกรุง	615	1,044	1,659	456	754	1,210
ถนนเจริญกรุง						
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนสาทร	1,205	1,891	3,096	1,019	1,192	2,211
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนสีลม	1,032	1,468	2,500	1,023	1,239	2,263
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนสุรวงศ์	633	1,492	2,125	776	1,242	2,018
ถนนพระรามที่ 4						
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนสาทร	2,002	1,578	3,580	1,863	1,217	3,080
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนสีลม	1,584	1,951	3,535	1,542	1,551	3,093
- ช่วงก่อนถึงทางแยกถนนสุรวงศ์	1,814	1,685	3,499	1,529	1,650	3,179

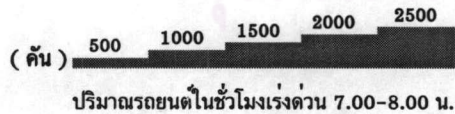
ที่มา : กองวิศวกรรมจราจร สำนักปัดฝุ่นกรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ N/E ทิศทางการจราจรบนถนนทางด้านทิศเหนือหรือทิศตะวันออก

S/W ทิศทางการจราจรบนถนนทางด้านทิศใต้หรือทิศตะวันตก

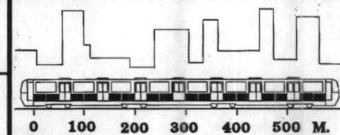


แผนที่แสดงปริมาณจราจรในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง

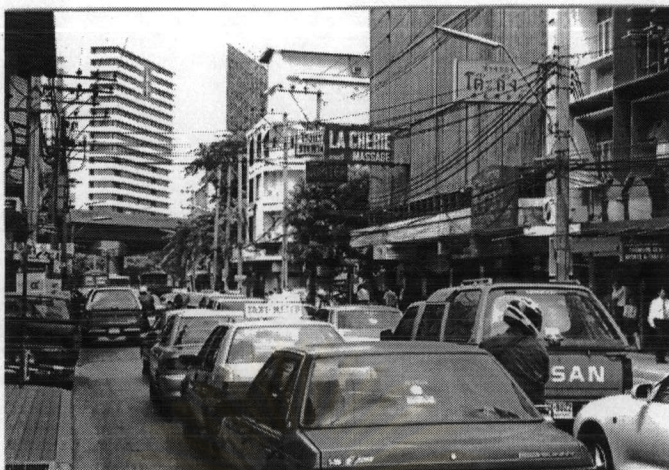


- ➔ เดินทางเดียว
- ⊘ ห้ามเลี้ยวเข้าเวลา 06.30-9.00 น. และ 16.00-17.00 น.
- * ไม่รวมปริมาณรถยนต์ที่อยู่บนสะพาน

ที่มา : กองวิศวกรรมจราจร สำนักปัลลิตกรุงเทพมหานคร



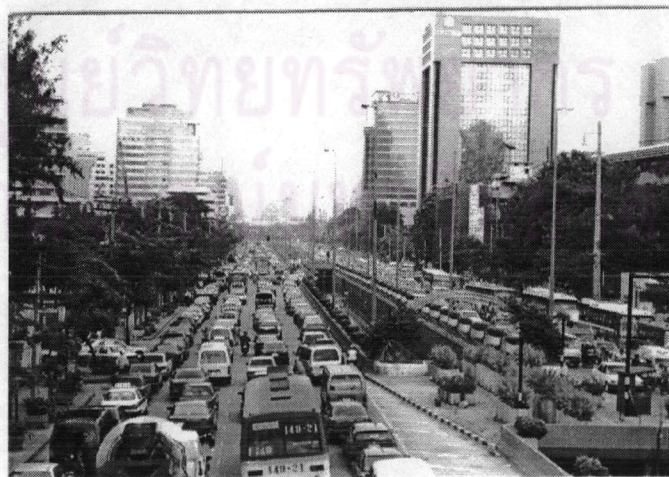
แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
การศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม



(1) สภาพการจราจรบนถนนสุรวงศ์



(2) สภาพการจราจรบนถนนสีลม



(3) สภาพการจราจรบนถนนสาทร

รูปที่ 4.10 แสดงสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา

สรุป

สภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา แต่เดิมบริเวณนี้เป็นย่านพักอาศัยที่สำคัญ เนื่องจากเป็นเขตชานพระนครที่ใกล้ย่านการค้าและธุรกิจของชาวต่างประเทศ และมีการสร้างสาธารณูปโภคที่อำนวยความสะดวกในการติดต่อ การพัฒนาเป็นย่านการค้าพาณิชย์เกิดขึ้นมากหลังจาก ได้มีการถมคลองและรื้อร่องรางในบริเวณถนนสีลมเพื่อขยายพื้นที่ผิวดิน ธุรกิจต่าง ๆ จึงได้เริ่มเข้ามาดำเนินการในพื้นที่นี้ ในระยะต่อมามีการพัฒนาในลักษณะของอาคารสูงที่มีจำนวนชั้นและพื้นที่อาคารเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสภาพราคาที่ดินที่สูง โดยอาคารสูงในระยะแรกส่วนใหญ่จะกระจุกตัวในบริเวณริมถนนสีลมและถนนสุรวงศ์ อาคารสูงในระยะหลังจะมีการกระจายตัวไปยังบริเวณพื้นด้านในและบริเวณริมถนนสาทร ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการที่บริเวณดังกล่าวได้เคยมีการควบคุมการใช้ที่ดินและความสูงของอาคาร

การใช้อาคารและที่ดินในพื้นที่ศึกษา อาคารสาธารณะส่วนใหญ่จะมีการใช้สอยเป็นอาคารสำนักงาน อาคารโรงแรม และห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ โดยมีอาคารพักอาศัย/พาณิชย์ในรูปของตึกแถวอยู่ทั่วไปในบริเวณริมถนน ส่วนอาคารพักอาศัยในลักษณะของบ้านเดี่ยว และอาคารสูงพักอาศัยจะอยู่บริเวณถนนซอยย่อยด้านใน นอกจากนี้ยังมีสถานที่จอดรถยนต์ของอาคารสาธารณะต่าง ๆ ดังกล่าว ซึ่งมีด้วยกัน 2 ลักษณะคือ ลานจอดรถยนต์ และอาคารจอดรถยนต์ อาคารจอดรถยนต์ส่วนใหญ่จะจัดสร้างเป็นอาคารเดียวกับอาคารหลัก ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดของขนาดที่ดินและราคาที่ดิน ความสูงระหว่างชั้นของอาคารที่จอดรถยนต์ ส่วนมากจะอยู่ในเกณฑ์ใกล้เคียงกับที่กฎหมายกำหนด ในบางอาคารได้มีการสร้างลิฟท์ยกรถ แทนการทำทางลาดระหว่างชั้น

จากสภาพการพัฒนาในลักษณะของอาคารสูง และการใช้อาคารที่ดินส่วนใหญ่เป็นอาคารสาธารณะที่ต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์ตามกฎหมาย ส่งผลให้มีจำนวนที่จอดรถยนต์จำนวนมากในพื้นที่ศึกษา โดยมีจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารในปัจจุบัน 28,886 คัน และที่จอดรถยนต์ของอาคารที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง 14,065 คัน ที่จอดรถยนต์ส่วนใหญ่ประมาณครึ่งหนึ่งเป็นของอาคารสำนักงาน แต่ละประเภทอาคารจะมีจำนวนที่จอดรถยนต์ที่แตกต่างกัน อาคารพักอาศัย จะมีจำนวนที่จอดรถยนต์ไม่มากนัก ส่วนอาคารสำนักงานจะมีความแตกต่างของจำนวนที่จอดรถยนต์ค่อนข้างมาก

ปริมาณที่จอดรถยนต์ในแต่ละพื้นที่ย่อย พบว่าบริเวณต้นถนนสีลมทางด้านถนนพระราม 4 จะมีจำนวนที่จอดรถยนต์สูงสุด รองมาคือช่วงต้นถนนสาทร พื้นที่ที่มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนที่จอดรถยนต์สูงมากขึ้นเมื่ออาคารที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างแล้วเสร็จคือ พื้นที่ในบริเวณช่วงกลางถนนสาทร และบริเวณช่วงปลายถนนสีลม ส่วนพื้นที่ที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์น้อยที่สุดคือพื้นที่บริเวณช่วงปลายถนนสุรวงศ์ จำนวนที่จอดรถยนต์ต่ออาคารมีแนวโน้มที่สูงเพิ่มมากขึ้น โดยจำนวนที่จอดรถยนต์ที่จัดสร้างของแต่ละอาคารโดยส่วนใหญ่จะใกล้เคียงกับจำนวนที่กำหนดตามกฎหมาย

จากสถิติขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร พบว่าพื้นที่จอตระยนต์ต่อหนึ่งคันซึ่งรวมทางวิ่งและทางลาดจะมีพื้นที่ประมาณ 35-40 ตารางเมตร สัดส่วนของพื้นที่จอตระยนต์ต่อพื้นที่อาคารรวมโดยเฉลี่ยจะเท่ากับร้อยละ 29.4 ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวย่อมส่งผลถึงสภาพการใช้ประโยชน์ในที่ดินตามที่ได้มีกฎหมายกำหนดควบคุมให้พื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดินสร้างได้ไม่เกิน 10:1 โดยพื้นที่ใช้สอยอาคารส่วนหนึ่งจะต้องจัดทำเป็นพื้นที่จอตระยนต์ ทำให้สัดส่วนการใช้สอยอย่างอื่นต้องลดน้อยลง เมื่อเปรียบเทียบพื้นที่จอตระยนต์ต่อหนึ่งคันกับพื้นที่ใช้สอยอาคารที่จะต้องสร้างที่จอตระยนต์นั้น อาคารบางประเภทพื้นที่จอตระยนต์จะมีขนาดมากกว่าพื้นที่ใช้สอยอาคารที่กำหนด เช่น พื้นที่อาคารห้างสรรพสินค้า ในขณะที่อาคารบางประเภทจะมีสัดส่วนที่ไม่มากนัก เช่น อาคารโรงแรม

การจัดสร้างที่จอตระยนต์นอกจากจะมีผลต่อราคาค่าก่อสร้าง การใช้ประโยชน์ในที่ดินแล้ว ส่วนหนึ่งยังมีผลต่อปริมาณการจราจรที่จะเข้ามายังพื้นที่ด้วย โดยจากการศึกษาปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักต่างๆในพื้นที่ศึกษา บนถนนสุรวงศ์ช่วงก่อนทางแยกถนนพระราม 4 มีจำนวน 2,006 คันต่อชั่วโมง ถนนสีลม 2,927 คันต่อชั่วโมง และถนนสาทร 5,397 คัน ตามลำดับ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย