

บทที่ 5

แนวความคิดในการออกแบบ และผลงานขั้นสุดท้าย

การกำหนดแนวความคิดในการออกแบบขั้นสุดท้าย

"VARIETY WALKING"

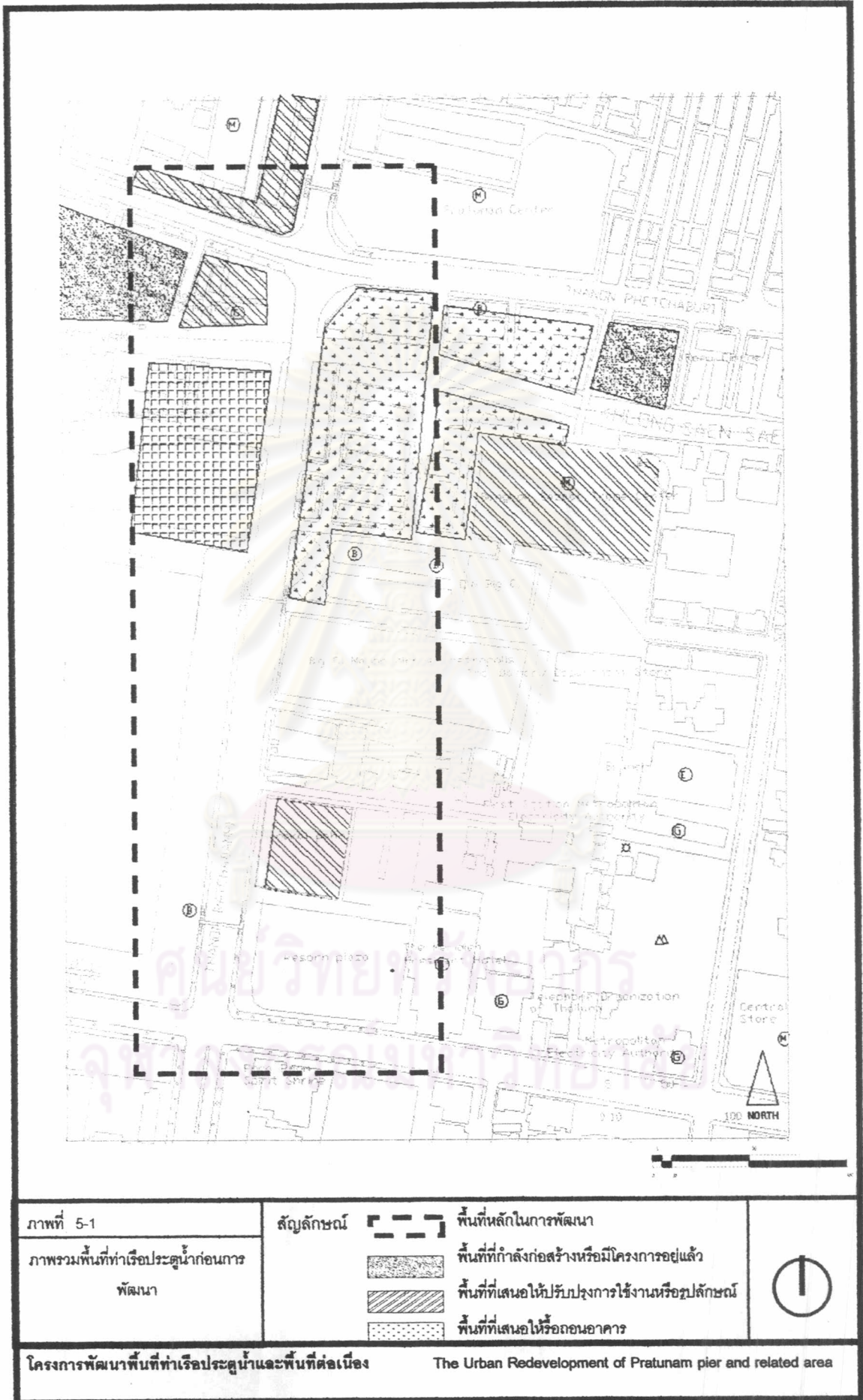
เนื่องจากพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใจกลางย่านพาณิชย์กรรม ที่มีศูนย์รวมกิจกรรมการค้าหลายจุดกระจายทั่วพื้นที่ตลอดจนพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นศูนย์กลาง การขนส่งมวลชน ทั้งทางเรือ รถประจำทางและรถไฟฟ้า ซึ่งในแต่ละวันมีผู้คนมากมายหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมดังกล่าว

ในการดำเนินการออกแบบ หลังจากกำหนดแนวความคิดหลักและเป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ในบทที่ 4 สามารถจำแนกประเด็นปัญหาในแต่ละจุด และทำการออกแบบ ปรับปรุงและพัฒนาตามวัตถุประสงค์ โดยสิ่งนี้จะช่วยในการกำหนดแนวความคิดย่อย ให้พัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

การออกแบบพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำ



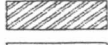

สามารถแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นหัวข้อตามประเด็นปัญหาและแนวทางในการพัฒนาออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

- การใช้ที่ดินและอาคาร
- 5.1 การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์ เสื่อมสภาพ หัวมุมแยกประตูน้ำ
- 5.2 การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกบาซาร์
- 5.3 การพัฒนาที่ว่างกองปูน (ทรัพย์สินส่วนพระองค์)
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า
- 5.4 การปรับปรุงและพัฒนาทางเท้าถนนซอย ซอยบางกอก บาซาร์และซอยเพชรบุรี 30
- 5.5 การสร้างเส้นทางเท้าใหม่เชื่อมต่อจุดรวมกิจกรรมการค้าและคมนาคม
การปรับปรุงพื้นที่ริมน้ำ
- 5.6 การปรับปรุงท่าเรือและพื้นที่ริมน้ำ
เอกลักษณ์และความงามของเมือง
- 5.7 การปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองตามแนวถนนหลัก

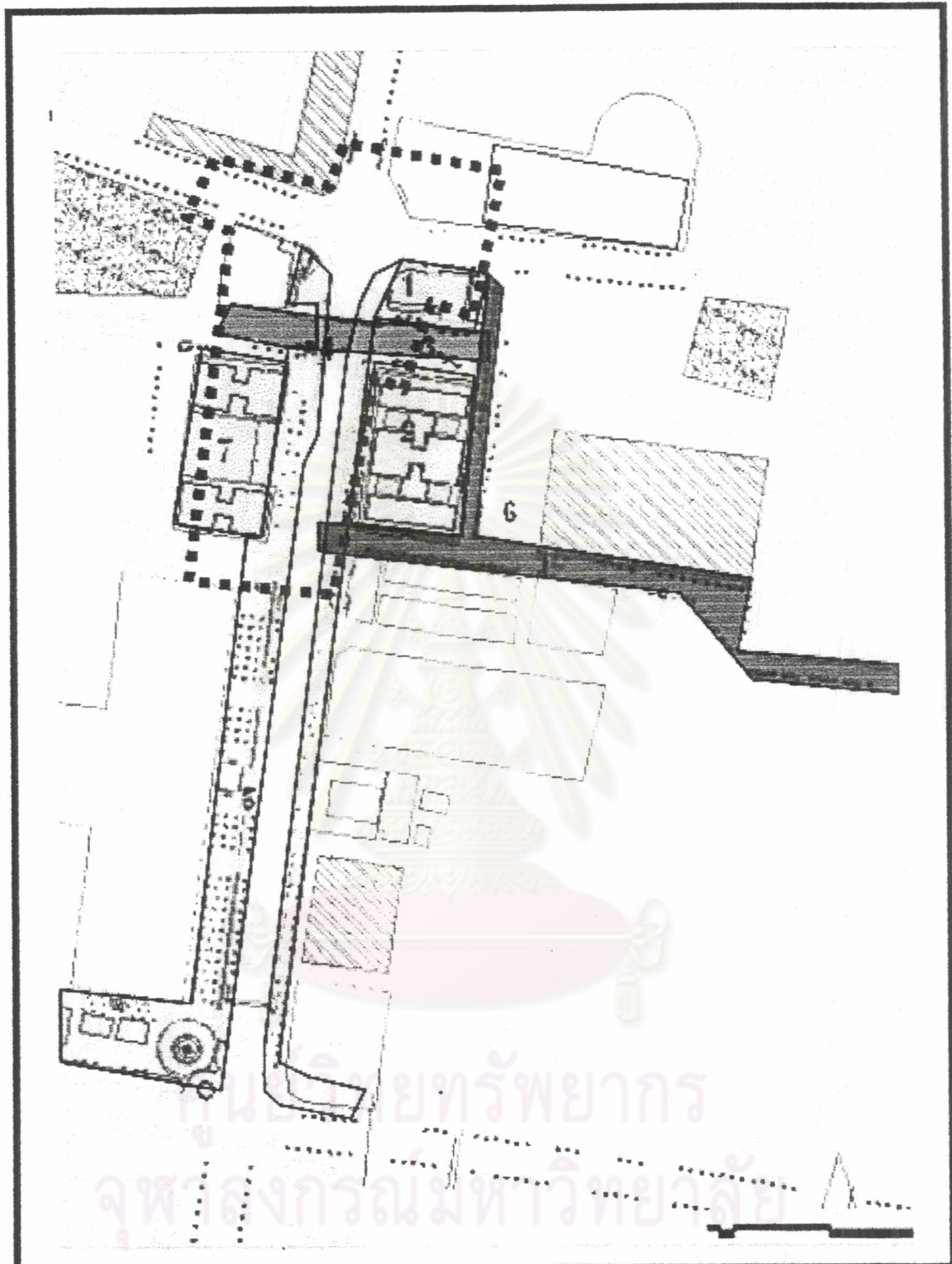


ภาพที่ 5-1
ภาพรวมพื้นที่ท่าเรือประตุน้ำก่อนการพัฒนา

สัญลักษณ์

-  พื้นที่หลักในการพัฒนา
-  พื้นที่ที่กำลังก่อสร้างหรือมีโครงการอยู่แล้ว
-  พื้นที่ที่เสนอให้ปรับปรุงการใช้งานหรือรูปลักษณะ
-  พื้นที่ที่เสนอให้รื้อถอนอาคาร





ภาพที่ 5-2

แนวทางในการพัฒนาพื้นที่

1. การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์ เสื่อมสภาพ หัวมุมแยกประตูน้ำ
2. การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์ รอยบางกอกนาซ่าร์
3. การพัฒนาที่ว่างกองปูน (สง. ทรัพย์สินฯ)
4. การปรับปรุงและพัฒนาทางเท้าถนนซอย
5. การสร้างเส้นทางเท้าใหม่เชื่อมต่อดูรวมกิจกรรมการค้าและคมนาคม
6. การปรับปรุงท่าเรือและพื้นที่ริมน้ำ
7. การปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองตามแนวถนนหลัก



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง

The Urban Redevelopment of Pratumnam pier and related area



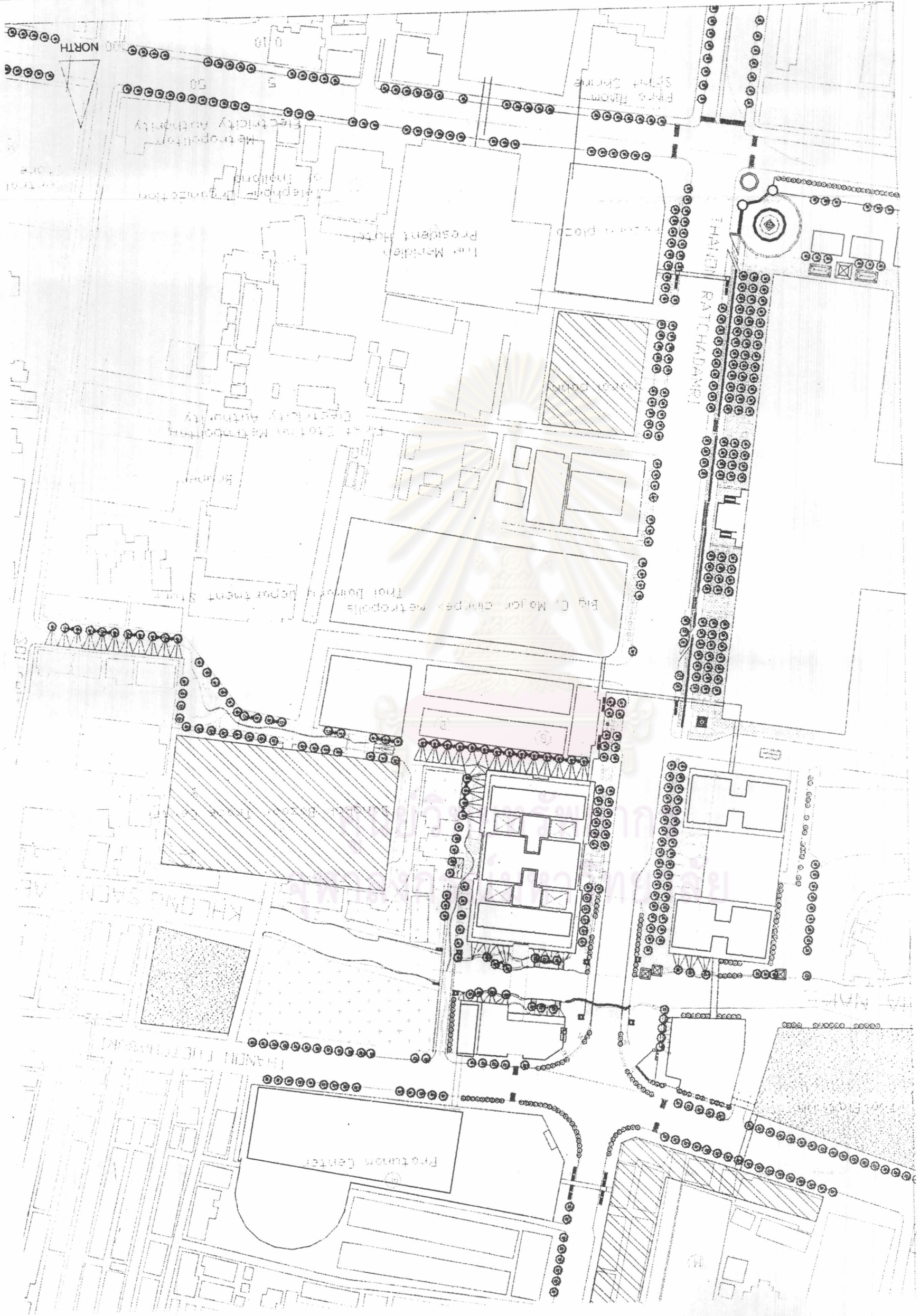
ภาพที่ 5-3

ภาพพื้นที่ทำเรือประจํา
หลังการพัฒน

สัญลักษณ์



โครงการพัฒนาพื้นที่
ท่าเรือประจําและพื้นที่
ต่อเนื่อง



ภาพรวมของการออกแบบพัฒนาพื้นที่ ให้ความสำคัญด้านการติดต่อเชื่อมโยงของระบบคมนาคมขนส่ง โดยเชื่อมระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง (node of transportation) เช่น ท่าเรือ, ป้ายรถประจำทาง, สถานีรถไฟฯ รวมถึงกิจกรรมการค้าโดยรอบบริเวณ (node of commercial) อันมีผลทำให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้ทั้งบริเวณ ส่งเสริมการเดินทาง การใช้บริการเดินเท้า การใช้ระบบขนส่งมวลชนและการค้า

การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์ เสื่อมสภาพ หัวมุมแยกประตูน้ำ

วัตถุประสงค์ของการพัฒนา

- ปรับปรุงพื้นที่เสื่อมเพื่อสร้างให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น
- ฟื้นฟูพื้นที่ให้เกิดกิจกรรมที่จะเพิ่มมูลค่าทางด้านเศรษฐกิจ
- สร้างความสวยงามและเป็นระเบียบให้กับเมือง
- เป็นจุดสำคัญในการกระจายการเดินทางเข้าไปยังพื้นที่รอบข้าง

แนวความคิดในการออกแบบ

มีความหลากหลายของเส้นทางเชื่อมต่อ กระจายคนและกิจกรรม (Hot Link)

ความหลากหลายของเส้นทางเชื่อมต่อ

- เชื่อมกับพื้นที่ข้างเคียงโดยสะดวก และมีหลายทางเลือกให้ไป
- ทางเชื่อมไม่ใช่แค่ทางเชื่อม สามารถรองรับปริมาณคนและเพิ่มรายได้
- สะดวกในการใช้งานของคน ปกติ, คนชรา และ คนพิการ
- สามารถระบายคนอย่างรวดเร็วในเวลาเร่งด่วน

ความหลากหลายของกิจกรรม

- พื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นอาคารพักผู้โดยสารท่าเรือประตูน้ำ
- เป็นแหล่งรวมสินค้าหลายประเภท เหมาะกับการใช้งานอาคารแต่ละส่วนต่างกัน
- เป็นศูนย์รวมสินค้า ร้านอาหารต่างๆ

ความทันสมัย

- รูปแบบอาคารต่างจากเดิม มีรูปทรงที่น่าสนใจ
- ใช้วัสดุที่ทันสมัย สวยงาม ทนทาน
- สามารถกันแดด กันฝน สามารถรองรับการใช้งานแบบเดิมได้ดี

ก่อนการพัฒนา อาคารตึกแถวดังกล่าว มีการวางซ้อนกัน ทำให้อาคารแถวริมคลองไม่เกิดการประกอบการค้า และยังหันหลังเข้าคลอง ระหว่างอาคารเป็นชอก กลายเป็นที่เก็บของที่ไม่ใช้และขยะ และไม่มี การเว้นที่ว่างเพื่อให้เข้าถึงท่าเรือโดยสะดวก

เมื่อพัฒนาแล้ว เป็นอาคารพักผู้โดยสารเรือ และห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก พร้อมทั้งเป็นจุดกระจายการเดินทางเข้าไปยังพื้นที่ข้างเคียง นอกจากนั้นยังคำนึงถึงพื้นที่ว่างโดยรอบ โดยมีถ้ำที่หน้าอาคารเพื่อเป็นทางเข้าออกสู่ท่าเรืออีกทางหนึ่ง นอกจากלבงันได้จากสะพาน อาคารที่ก่อสร้างใหม่ จะมีการใช้งานที่คุ้มค่า และเกิดรายได้ โดยใช้พื้นที่อาคารชั้นล่าง เป็นที่พักผู้โดยสารเรือ และร้านสะดวกซื้อต่างๆ ส่วนชั้นบนเป็นร้านค้าทั่วไป โดยมีทาง

เชื่อมกับประตูน้ำเขื่อนเตอร์และอาคารสำนักงาน (สร้างใหม่) เน้นความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ การเดินเท้า และ
 รูปลักษณะที่ทันสมัย และควบคุมการติดตั้งป้ายโฆษณาให้เรียบร้อย

รายละเอียดการออกแบบ

เนื่องจากอาคารหัวมุมถนนหลังนี้มีความทรุดโทรม ให้อาคารนี้ไม่คุ้มค่า พื้นที่ว่างบางส่วนถูกละเลย
 จนกลายเป็นแหล่งสะสมขยะ แต่ตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางรูปแบบ
 ต่างๆ ได้แก่ ท่าเรือประตูน้ำ ป้ายรถประจำทาง แยกประตูน้ำ ดังนั้นจึงเสนอแนวทางในการพัฒนาให้เป็นจุด
 กระจายการเดินทาง ที่ต้องสามารถเชื่อมต่อยังจุดต่างๆ ใกล้เคียงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย โดยมีรายละเอียด
 ดังนี้

- รั้วอาคารเก่า สร้างอาคารใหม่
- ความสูงตามกฎหมายอาคาร เพื่อให้ใช้พื้นที่ได้มากที่สุด และง่ายต่อการเชื่อมทางเดินลอย
 ฟ้า
- พื้นที่อาคารสร้างใหม่ชั้นล่าง จัดให้เป็นพื้นที่อาคารผู้โดยสารท่าเรือประตูน้ำ ประกอบด้วย
 จุดจำหน่ายตั๋ว โถงพักคอย ร้านสะดวกซื้อ
- เป็นจุดขึ้นลงทางลอด สามารถเข้าถึงอาคารผู้โดยสารได้โดยตรงและควบคุมได้เมื่อหมดเวลา
 เดินเรือ
- เปิดพื้นที่โล่งเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก เพื่อลดความหนาแน่นของการใช้งาน เปิดมุมมอง
 กับคนในอาคาร
- สร้างทางเชื่อมระหว่างท่าเรือ 2 ฝั่งได้โดยตรงจากตัวอาคาร รูปแบบทันสมัย และใช้สีสັນใน
 การออกแบบ
- โครงสร้างเหล็ก เพื่อลดความหนักแน่น สามารถเชื่อมกับท่าเรือ 2 ฝั่งได้โดยตรงและสะดวก
 ที่สุด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อาคารห้วมุมแยกประตูน้ำ



สภาพก่อนการพัฒนา อาคารห้วมุมแยกประตูน้ำเสื่อมสภาพ ขาดการดูแล และใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า

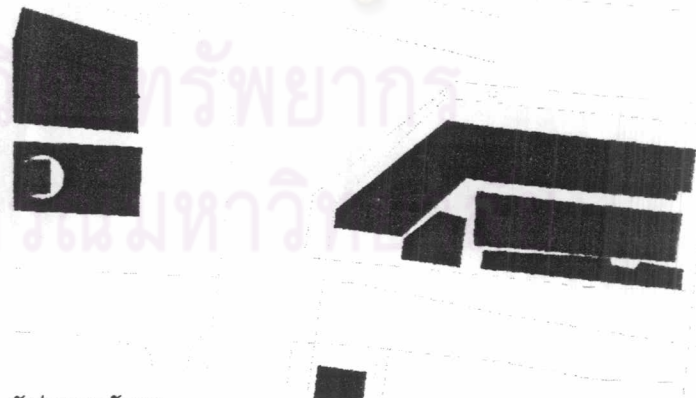
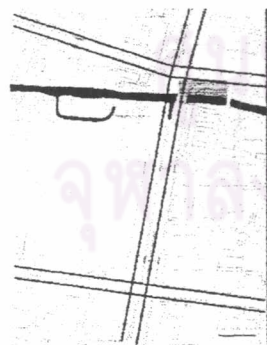


ก่อนการพัฒนา

อาคารตึกแถวตั้งถ่าว มีการวางตัวซ้อนกัน 2 แถว ทำให้อาคารริมคลองเสียโอกาสในการทำกิจกรรมการค้า พื้นที่ระหว่างอาคารทั้งสองแถวเป็นซอก ใช้เก็บของและสะสมขยะ และไม่มีการเว้นที่ว่างเพื่อให้เข้าถึงท่าเรือโดยสะดวก

หลังพัฒนา

เป็นอาคารพักผู้โดยสารเรือ และห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก ใช้กระจายการเดินทางไปยังพื้นที่ข้างเคียง นอกจากนั้นยังคำนึงถึงพื้นที่ว่างโดยรอบ โดยมีการเว้นที่ว่างหน้าอาคารเพื่อเป็นทางเข้าออกสู่ท่าเรืออีกทางหนึ่ง นอกจากเข้าถึงจากสะพานเฉลิมโลก



ผังก่อนการพัฒนา

ภาพที่ 5-4

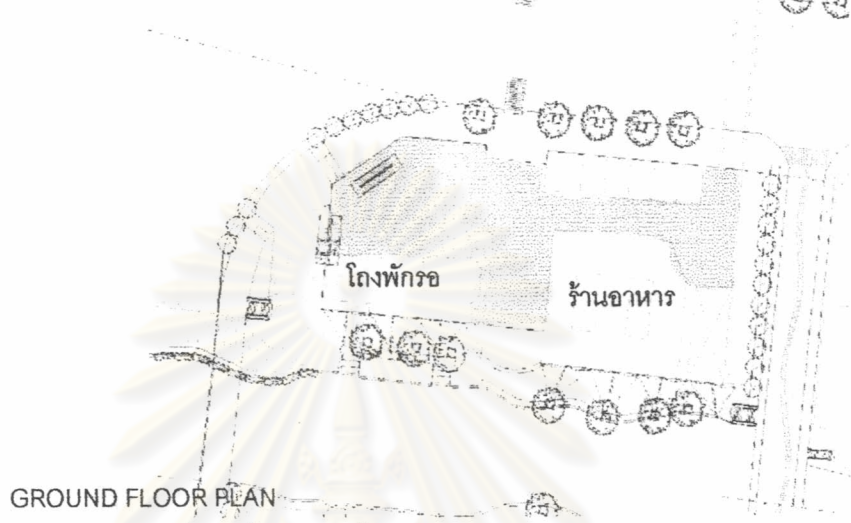
การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์เสื่อมสภาพ ห้วมุมแยกประตูน้ำ



อาคารห้วมุมแยกประตูน้ำ

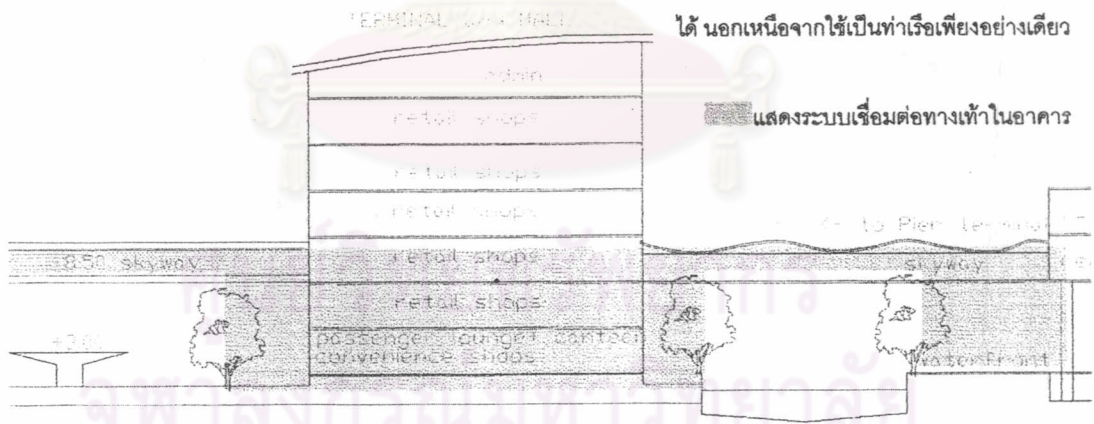
อาคารที่พักผู้โดยสารเรือ ชั้นล่างยังประกอบด้วย ประกอบด้วยโรงพักรอของผู้โดยสาร ร้านอาหารและร้านสะดวกซื้อ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอกและอาคารข้างเคียงได้

ภาพแสดงผังอาคารชั้นล่าง และวิธีการเชื่อมต่อพื้นที่ภายในอาคารกับ ถ.เพชรบุรี สะพานเฉลิมโลก และท่าเรือ ประตูน้ำ



แสดงระบบทางเท้าที่จะเกิดขึ้นในอาคารชั้นล่าง

พื้นที่ริมน้ำ ขยายให้กว้างขึ้น ใช้ทำกิจกรรมอื่นได้ นอกเหนือจากใช้เป็นที่จอดรถเพียงอย่างเดียว



ชั้นที่ 3 ของอาคาร เป็นจุดเชื่อมการเดินทางอีกจุดหนึ่ง โดยเชื่อมกับห้างประตูน้ำเซ็นเตอร์และอาคารฝั่งตรงข้ามคลองได้ โดยใช้ skyway ที่มีลักษณะเป็นพื้น (platform) สามารถรองรับคนจำนวนมาก และมีพื้นที่ส่วนกิจกรรมบน skyway ด้วย

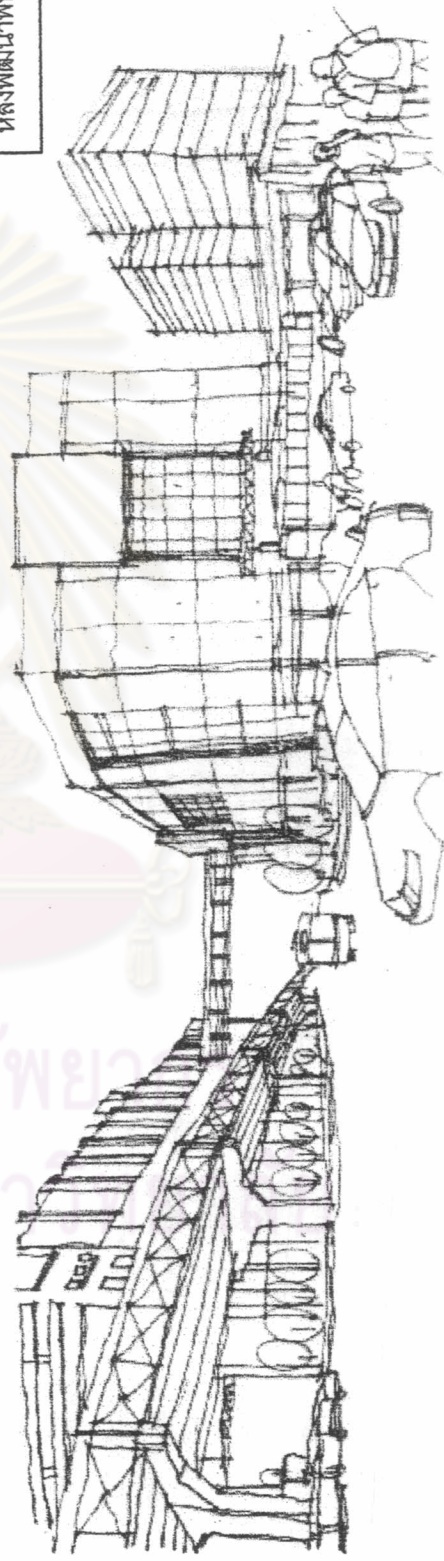
ภาพที่ 5-5

การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์
เชื่อมสภาพ ห้วมุมแยกประตูน้ำ





ก่อนพัฒนาพื้นที่



หลังพัฒนาพื้นที่

อาคารห้วมแยกประตูน้ำ

โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง
The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area

ภาพที่ 5-6
การฟื้นฟูพื้นที่อาคารพาณิชย์ เดิมสภาพ หัวมุมแยกประตูน้ำ

ปรับปรุงอาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกนาซ่าร์

วัตถุประสงค์ของการพัฒนา

- ปรับปรุงพื้นที่เสื่อมเพื่อสร้างให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น
- พื้นฟูพื้นที่ให้เกิดกิจกรรมที่จะเพิ่มมูลค่าทางด้านเศรษฐกิจ
- สร้างความสวยงามและเป็นระเบียบให้กับเมือง
- เป็นเส้นทางเท้าที่สำคัญ ในการเชื่อมท่าเรือกับถนนหลัก

แนวความคิดในการออกแบบ

ทางเท้าแบบผสม (mixed walk way)

ความหลากหลายของเส้นทางเท้า

- ขยายขนาดทางเท้าเดิมและเพิ่มร่มเงาจากงานสถาปัตยกรรม
- สะดวกในการใช้งานของคน ปกติ, คนชรา และ คนพิการ
- สามารถระบายคนอย่างรวดเร็วในเวลาเร่งด่วน
- สร้างแนวเส้นทางเท้าเพิ่ม เพื่อเพิ่มศักยภาพให้อาคาร
- มีหลายเส้นทางในการเลือกเดิน

ความหลากหลายของกิจกรรม

- พื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นอาคารพักผู้โดยสารท่าเรือประจวบฯ
- มีเนื้อที่สำหรับกลุ่มผู้ค้ารายย่อย สามารถค้าขายอย่างถูกต้อง
- มีการแบ่งพื้นที่หรือช่วงเวลาการใช้งานทางเท้ากับยานพาหนะอย่างชัดเจน สามารถเดินเท้าได้โดยสะดวก ปลอดภัย
- เปิดพื้นที่ริมน้ำ ให้เป็นทั้งท่าเทียบเรือและพื้นที่อเนกประสงค์ริมน้ำ
- มีหลากหลายกิจกรรม ทั้งการค้า สำนักงาน และทางลัด

ความทันสมัย

- รูปแบบอาคารต่างจากเดิม มีรูปทรงที่น่าสนใจ
- ปรับปรุงหน้าตาอาคารให้มีความทันสมัย ส่งเสริมพื้นที่พาณิชย์กรรม
- ใช้วัสดุที่ทันสมัย สวยงาม ทนทาน
- สามารถกันแดด กันฝน สามารถรองรับการใช้งานแบบเดิมได้ดี
- สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้ตามความเหมาะสม

ก่อนการพัฒนา

กลุ่มอาคารเหล่านี้มีการใช้งานที่ไม่เหมาะสมกับพื้นที่ บางห้องไม่มีการใช้งานเพื่อการค้าเลย นอกจากนั้น ยังมีการกั้นรั้วระหว่างท่าเรือกับพื้นที่ภายใน ทำให้การเดินเท้าในบริเวณนี้ไม่สะดวกเท่าที่ควร

หลังพัฒนา

การใช้อาคารที่สร้างใหม่ บริเวณชั้นล่าง สามารถเดินต่อเนื่องกันอย่างสะดวกเพราะเปิดพื้นที่ตั้งแต่ ริมน้ำจนถึงขอบบางกอกบাজার ถนนราชดำริและซอยเพชรบุรี 30 มีทางเลือกให้ผู้เดินเลือกเดิน

รายละเอียดการออกแบบ

กลุ่มอาคารพาณิชย์ขอบบางกอกบাজারนี้ จากการสำรวจพบว่ามีการใช้งานผิดประเภทหลายจุดด้วยกัน ทั้งยังมีจุดอับมากมาย กลายเป็นที่สะสมขยะ โดยเฉพาะ การล้อมรั้วตัดขาดจากพื้นที่ริมน้ำ ทำให้การเข้าถึงท่าเรือของคนเดินเท้าไม่สะดวก นอกจากนี้บางห้องยังมีการใช้งานไม่คุ้มค่า มีการปิดตาย มูลค่าของพื้นที่การค้าลดลง จึงพิจารณาให้ทำการพัฒนาดังนี้

- รั้วกลุ่มอาคารพาณิชย์เดิม ริมถนนราชดำริและคลองแสนแสบออก สร้างเป็นอาคารสรรพสินค้าขนาดใหญ่
- พื้นที่ 4 ชั้นแรกเป็นส่วนค้าขาย เปิดคอร์ทโล่งเป็นระยะ เพื่อเพิ่มพื้นที่ว่างและลดการใช้เครื่องปรับอากาศ อาคารสูงต่อเนื่องขึ้นไป เป็นอาคารสำนักงาน โดยทอนขนาดให้เป็นก้อนเล็ก เพื่อลดความใหญ่
- พื้นที่อาคารชั้นล่าง ต้องสามารถเข้าออกได้หลายทาง เนื่องจากอาคารมีขนาดใหญ่ ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกและเกิดทางเลือกในการเดินเท้าผ่านอาคาร
- มีทางเดินลอยฟ้า (skyway) เชื่อมกับอาคารผู้โดยสารที่ชั้น 3 และเชื่อมกับอาคารชิตีเช่นหลังปรับปรุงด้านตรงข้าม
- ให้รถยนต์ส่วนบุคคลลงไปจอดชั้นใต้ดิน โดยไม่มีการตัดกับทางเท้าในโครงการ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้า
- อาคารด้านที่ติดคลอง เว้นที่ว่างเพื่อใช้ในการขึ้นลงเรือ และใช้เป็นส่วนส่วนนันทนาการเล็กๆ เช่น ร้านเครื่องดื่ม ที่นั่งเล่น
- ใช้หลังคาผ้าใบสีขาว ซึ่งตลอดแนวริมอาคารทั้งด้านริมคลองและด้าน walking street (ขอบบางกอกบাজার) เพื่อให้ร่มเงาและสร้างพื้นที่กิจกรรมกลางแจ้งได้
- ระบายหน้าอาคารกว้าง 15.0 เมตร สร้างที่โล่งที่น่าสนใจ สอดคล้องต่อเนื่องกับที่โล่งหน้าอาคาร central world plaza ทำให้ลดความแข็งของอาคารโดยไม่มียื่นด้านทรงสวย (ต้นตื้นเปิด) และสร้างความสง่าให้กับถนนราชดำริ

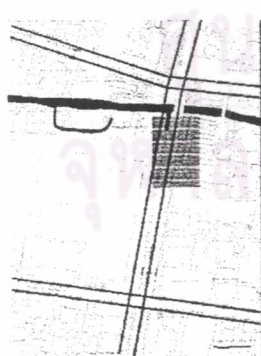


อาคารพาณิชย์ซอยบางกอกบาซาร์

ก่อนการพัฒนา
 กลุ่มอาคารพาณิชย์ซอยบางกอกบาซาร์ มีกิจกรรมไม่เหมาะสมกับพื้นที่ กิจกรรมหลายประเภทก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ และไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ ขาดความต่อเนื่องของระบบทางเท้า

หลังพัฒนา
 อาคารที่สร้างใหม่ บริเวณชั้นล่าง เปิดพื้นที่ตั้งแตริมน้ำจนถึงซอยบางกอกบาซาร์ ถนนราชดำริและซอยเพชรบุรี 30 เพื่อใช้เป็นทางเท้าเชื่อมระหว่างท่าเรือและพื้นที่โดยรอบ สร้างทางเลือกให้ผู้เดิน

แสดงระบบทางเท้าที่จะเกิดขึ้นในอาคารชั้นล่าง

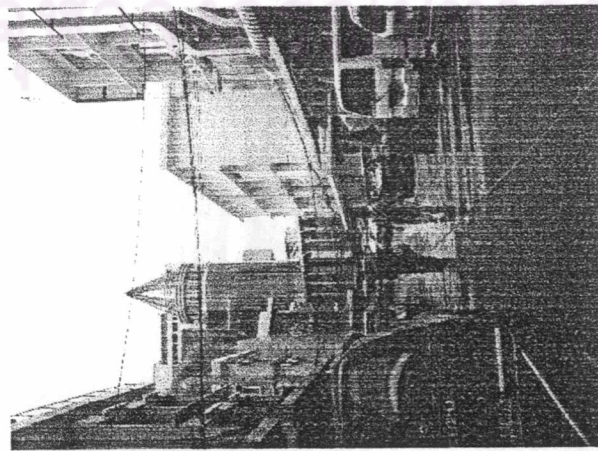


ผังก่อนการพัฒนา



ภาพที่ 5-7
ปรับปรุงอาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกบาซาร์

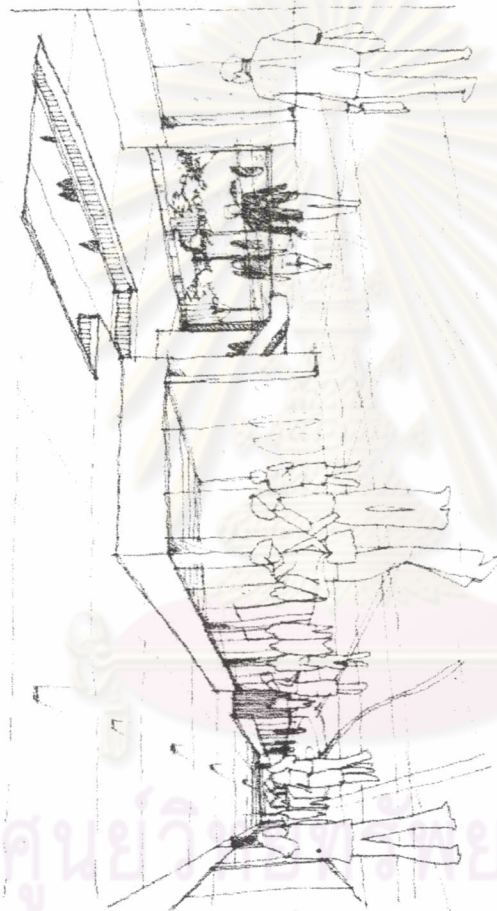




ก่อนการพัฒนา

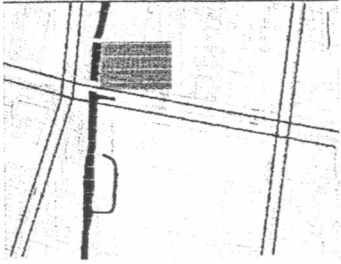
พื้นที่กลุ่มอาคารพาณิชย์ของบางกอกบาศาร์ มีโรงงานแปรรูปหนังรถยนต์และคนเดินเท้า ขาดความสะดวกในการเดิน
เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ที่รื้อนำไปยังพื้นที่โดยรอบ เพราะมีตัวอาคารและรั้วกีดขวาง

อาคารพาณิชย์ของบางกอกบาศาร์

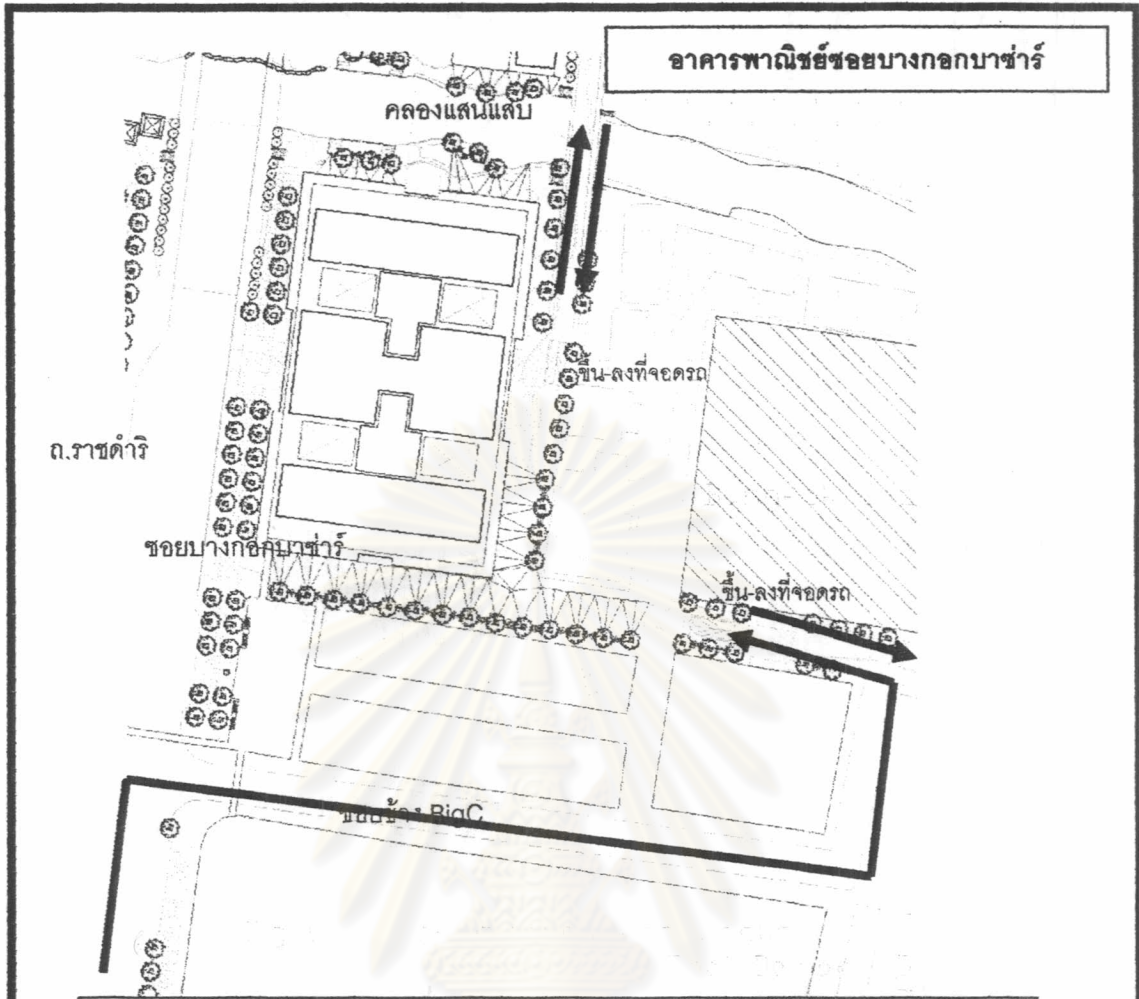


หลังการพัฒนา

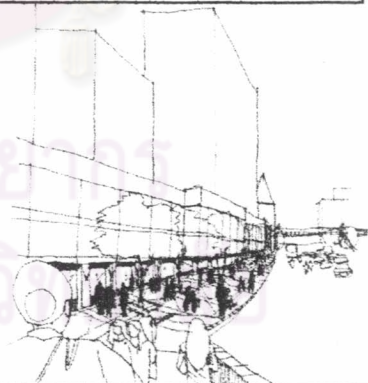
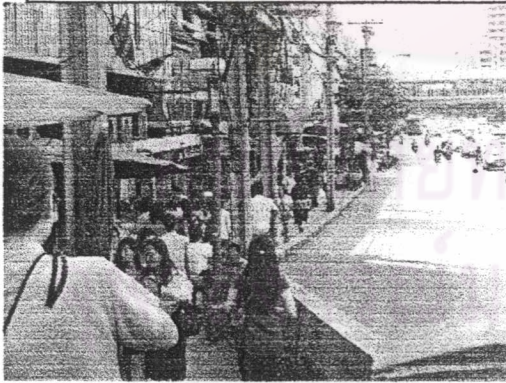
ภาพภายในอาคารหลังใหม่ สร้างความ
สะดวกในการเชื่อมต่อระบบทางเท้า



KEY PLAN



กำหนดให้สร้างที่จอดรถใต้ดิน เพื่อลดการปะปนของรถและคน โดยให้รถเข้าจอดที่ซอยเพชรบุรี 30 และถนนข้างห้าง BigC และให้พื้นที่โล่งรอบอาคารเป็นถนนคนเดิน (walking street)



ก่อนการพัฒนา
ทางเท้าแคบและถูกรถกล้า ทัศนียภาพไม่เป็นระเบียบ สวยงาม

หลังการพัฒนา
เพิ่มระยะร่นหน้าอาคาร ขยายขนาดทางเท้า ปรับปรุงภูมิทัศน์

ภาพที่ 5-10
ปรับปรุงอาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกนาซาร์

0 10 20

การพัฒนาที่ว่างกองปูน (ทรัพย์สินส่วนพระองค์)

วัตถุประสงค์ของการพัฒนา

- พัฒนาที่ว่างให้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมและมีมูลค่า
- สร้างความต่อเนื่องให้กับ central world plaza กับพื้นที่ริมน้ำ
- เป็นส่วนหนึ่งของระบบทางเท้าที่สร้างขึ้นใหม่
- เป็นอาคารที่มีการใช้งานแบบผสม (mixed use) เพื่อให้เกิดกิจกรรมตลอดเวลา

แนวความคิดในการออกแบบ

Walk through office and hotel

- สร้างกิจกรรมทั้งกลางวันและกลางคืนให้กับตัวอาคาร
- มีทั้งส่วนพื้นที่พักอาศัยและร้านค้า
- ใช้อาคารเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางเท้า ใช้เป็นทางผ่าน
- แยกสัดส่วนของทางเชื่อมต่างๆ กับส่วนพักอาศัยชัดเจน
- มีส่วนเปิดโล่งเพื่อเชื่อมพื้นที่หน้าอาคาร central world plaza กับพื้นที่ริมน้ำ
- สะดวกในการใช้งานของคน ปกติ, คนชรา และ คนพิการ
- จัดการทำเรื่องให้มีความสะดวก ปลอดภัย ไม่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม
- รูปแบบอาคาร มีรูปทรงที่น่าสนใจ และสามารถลดความต่างระหว่างอาคารขนาดใหญ่กับอาคารเล็กริมถนนเพชรบุรี
- ใช้วัสดุที่ทันสมัย สวยงาม ทนทาน
- สามารถกันแดด กันฝน สามารถรองรับการใช้งานได้ดี

ก่อนพัฒนา

พื้นที่ว่างข้าง central world plaza เป็นกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินส่วนพระองค์ ซึ่งปัจจุบันใช้กองปูนของเครือซีเมนต์ไทย ไม่เกิดมูลค่าที่เพิ่มขึ้นเท่าที่ควร เป็นที่ว่างที่ยังไม่มีคุณค่าทางสังคม

หลังพัฒนา

สร้างอาคารสำนักงานและโรงแรมแทน เพิ่มมูลค่าให้กับพื้นที่ และยังเป็นการเติมส่วนที่ขาดหายไปของโครงข่ายการเชื่อมต่อ แต่ยังคงเว้นที่ว่างส่วนหนึ่ง เพื่อให้เกิดกิจกรรมที่ต่อเนื่องกับ central world plaza และยังคงเตรียมพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อชั้นบนของทางเดินลอยฟ้า (skyway) แต่มีลักษณะเป็น circulation (ทางเดิน) ให้ผ่านไปเร็วที่สุดเพื่อให้รบกวนส่วนสำนักงานและโรงแรมน้อยที่สุด

รายละเอียดการออกแบบ

- สร้างอาคารเป็นรูปตัว U) เพื่อให้เกิดพื้นที่โล่งเป็นสัดส่วนเฉพาะอาคารและเป็นการทอนขนาดอาคารลง
- อาคารชั้นล่างด้านริมถนนราชดำริ เปิดพื้นที่ส่วนหนึ่งโล่ง เพื่อเชื่อมต่อที่ว่างหน้า central world plaza กับริมน้ำได้สะดวกขึ้น
- อาคารชั้น 1-2 เป็นส่วนของร้านค้า ส่วนชั้น 3 ขึ้นไปเป็นอาคารสูง เป็นพื้นที่โรงแรม ส่วนหลังอาคารเป็นที่ว่าง เพื่อเป็นส่วน service ของอาคารและกันระหว่างอาคารกับชุมชนหลังวัดปทุมวนาราม
- สร้างทางเดินลอยฟ้าเชื่อมอาคาร central world plaza กับ อาคารตลาดนายเลิศ โดยทางเดินในส่วนนี้ต้องการความเร็ว จึงไม่กว้างมากและไม่มีกิจกรรมมากนัก เพราะส่วนสำนักงานและโรงแรมต้องการความเป็นส่วนตัว

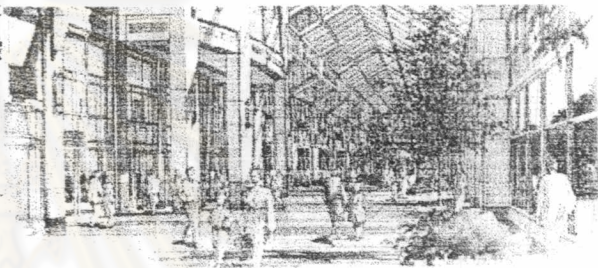


ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



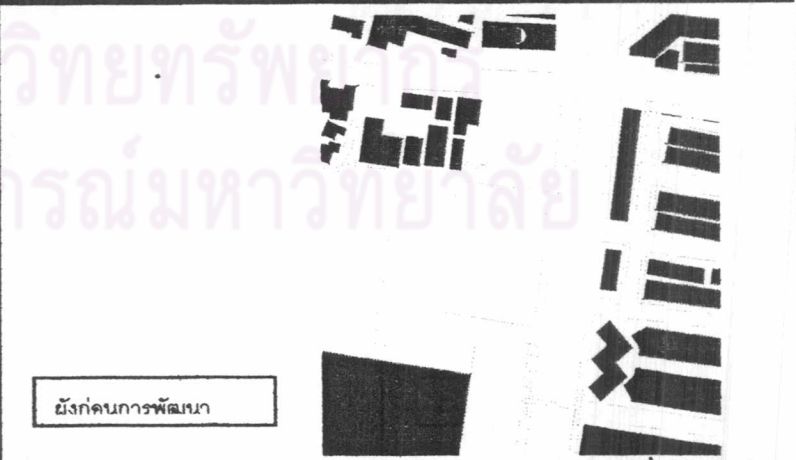
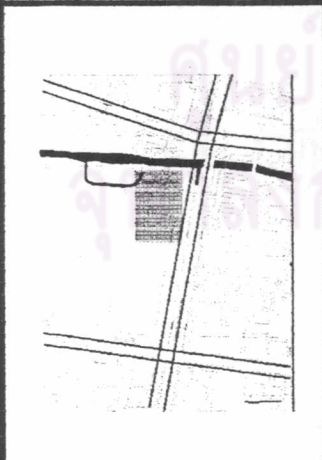
ที่ว่างทรัพย์สินส่วนพระองค์

ตัวอย่างการเชื่อมต่อพื้นที่โล่งที่อาคารชั้นล่าง (พื้นที่ B) มีลักษณะเป็นอาเขต คือมีหลังคาคลุม semi-outdoor



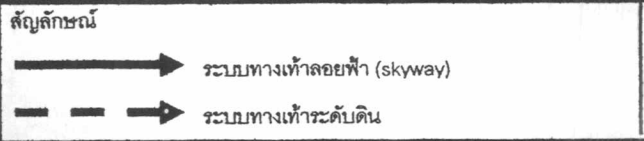
ก่อนการพัฒนา
พื้นที่ว่างข้าง central world plaza เป็นกรรมสิทธิ์ของสำนักทรัพย์สินส่วนพระองค์ ปัจจุบันใช้เป็นที่กองปูนของเครือซีเมนต์ไทยเท่านั้น จึงขาดการเชื่อมโยงกับชุมชนและคนใช้พื้นที่ และไม่เกิดกิจกรรมที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้พื้นที่เท่าที่ควร

หลังการพัฒนา
สร้างอาคารสำนักงานและโรงแรม เพิ่มมูลค่าให้กับพื้นที่ เปิดพื้นที่โล่ง และกำหนดพื้นที่บางส่วนในการเชื่อมโครงข่ายทางเท้า เพื่อให้เกิดกิจกรรมที่ต่อเนื่องกับ central world plaza ที่อาคารชั้นล่าง และสร้างทางเดินลอยฟ้า (skyway) ที่มีลักษณะเป็น circulation (ทางเดิน) ให้ผ่านไปเร็วที่สุดเพื่อให้ครอบคลุมส่วนสำนักงานและโรงแรมน้อยที่สุด



ยังก่อนการพัฒนา

ภาพที่ 5-11
การพัฒนาที่ว่างกองปูน (ทรัพย์สินส่วนพระองค์)



การปรับปรุงท่าเรือและพื้นที่ริมน้ำ

วัตถุประสงค์ของการพัฒนา

- ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร
- สร้างความสะดวกสบาย ระหว่างพักคอย ตอบสนองต่อกลุ่มผู้ใช้บริการเรือ
- เป็นที่โล่งแวกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับชุมชน
- สร้างความสวยงามและเป็นระเบียบให้กับเมือง
-

แนวความคิดในการออกแบบ

พื้นที่กิจกรรมชุมชน (community space and pier)

- ท่าเรือมีความสะดวก ทนทาน และปลอดภัยในการขึ้น – ลงเรือ
- สามารถเชื่อมไปยังฝั่งตรงข้ามโดยสะดวก
- มีความกว้างเพียงพอในการเปลี่ยนถ่ายเรือ ช่วงเวลาเร่งด่วน
- มีความหลากหลายของรูปแบบที่นั่งรอ เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างอื่นนอกจากรอเรือ
- เปิดพื้นที่ริมน้ำเชื่อมกับพื้นที่ในบล็อก สร้าง community space และกิจกรรม
- สะดวกในการใช้งานของคน ปกติ, คนชรา และ คนพิการ
- จัดการทำเรือให้มีความสะดวก ปลอดภัย ไม่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม
- รูปแบบอาคารต่างจากเดิม มีรูปทรงที่น่าสนใจ
- ใช้วัสดุที่ทันสมัย สวยงาม ทนทาน
- สามารถกันแดด กันฝน สามารถรองรับการใช้งานแบบเดิมได้ดี

พื้นที่ริมน้ำก่อนการพัฒนา

ใช้ประโยชน์เพื่อการเทียบเรือเพียงอย่างเดียว และยังเข้าถึงจากถนนหลังยาก เนื่องจากไม่มีการเตรียมพื้นที่สำ
 นั้ทางเข้าออก ต้องใช้ทางลงบันไดจากสะพาน นอกจากนั้นพื้นที่ริมน้ำยังเกิดการตัดขาดกับพื้นที่ภายนอก ทำ
 ให้ทั้งตัวท่าเรือและพื้นที่ด้านหลังรั้วกลายเป็นที่สะสมขยะเพราะไม่มีการใช้งาน

หลังการพัฒนา

ท่าเทียบเรือเปลี่ยนเป็นระบบโป๊ะ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำ เพิ่มบริเวณรอเรือ จัดที่นั่งหลากหลายแบบเพื่อ
 ความสะดวกในการใช้งาน เช่น เป็นกลุ่มโต๊ะ หรือเป็นม้านั่งยาว ซึ่งพื้นที่ริมน้ำที่ปรับปรุงแล้วจะสร้างมุมมองที่ดี
 ให้กับคลองและตัวอาคาร

รายละเอียดการออกแบบ

- ปรับแนวตลิ่งให้เป็นรูปอิสระ เพื่อลดความแข็งของวัสดุ และสร้างความรู้สึกทันสมัยให้ท่าเรือ
- แบ่งพื้นที่แต่ละฝั่งออกเป็น 2 ส่วนคือตัวท่าเทียบเรือและ พื้นที่พักผ่อนกลางแจ้ง
- พื้นที่พักผ่อนกลางแจ้ง อาศัยร่มเงาจากต้นไม้และหลังคาผ้าใบสีขาวซึ่ง จัดที่นั่งเป็นทั้งแบบโต๊ะเพื่อให้ต่อเนื่องกับส่วนร้านอาหารคิมหรือศูนย์อาหารของแต่ละอาคาร และที่นั่งที่เป็นม้ายาว
- ท่าเทียบเรือปรับให้เป็นปิ๊ะ ใช้ทางลาดเชื่อมกับตัวพื้นแข็ง เพื่อสะดวกในยามน้ำขึ้นลง หลังคาโค้งมุงโพลีคาร์บอเนต เพื่อลดแสงและสร้างความทันสมัยให้ท่าเรือ
- เชื่อมต่อกับพื้นที่โถงหน้าอาคารโดยตรง และยังเข้าถึงสะดวกจากสะพานโดยไม่เป็นชอกหลาบสำหรับทิ้งขยะ
- ด้านอาคารผู้โดยสารเรือ พื้นที่ร่มน้ำสามารถเดินต่อเนื่องลงทางลาดได้สะพานโดยสะดวก
- ด้านฝั่งตะวันตก ไม่มีการรับส่งผู้โดยสารเรือ แต่เตรียมพื้นที่เพื่อให้เรือมาพักจอดชั่วคราว และจัดพื้นที่บางส่วนให้นั่งเล่น ต่อเนื่องจากภายในอาคาร จนถึงเดินเชื่อมไปได้ตลอดแนวริมคลอง แต่มีการแบ่งส่วนชัดเจนในกรณีจะเริ่มลูกค้าความเป็นส่วนตัว

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

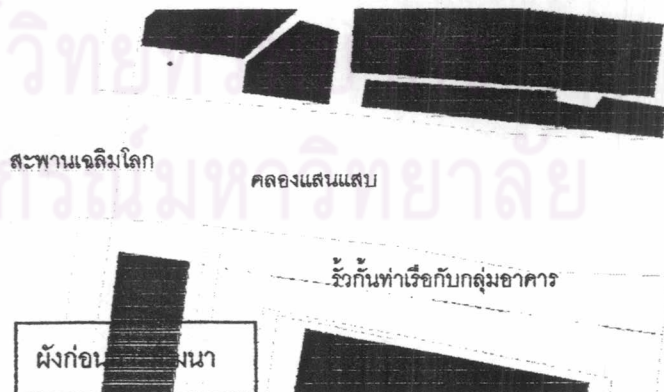
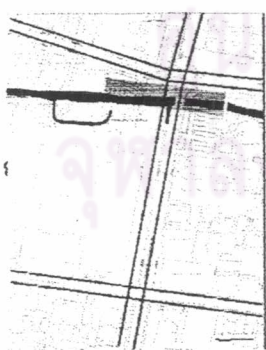
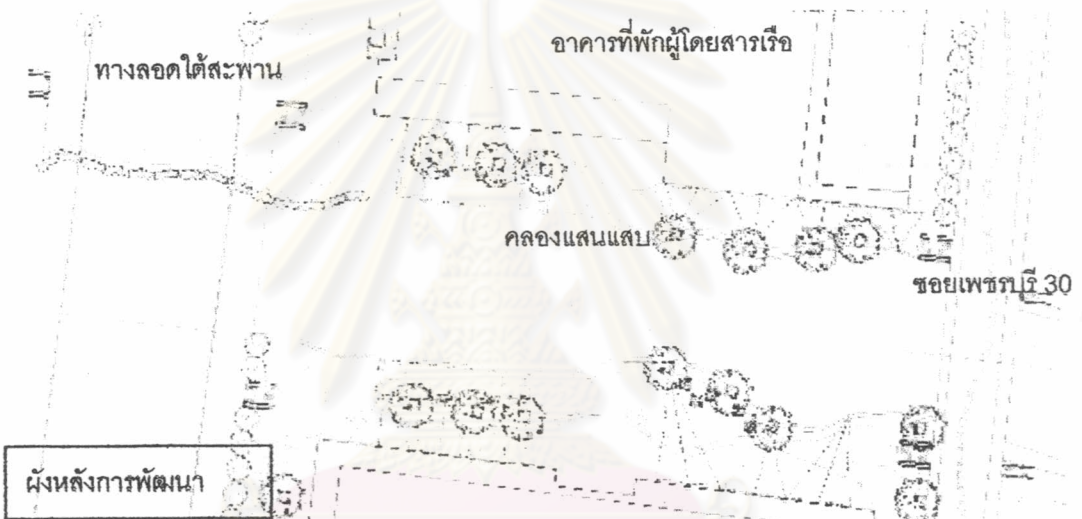
พื้นที่ริมน้ำ (ฝั่งท่าเรือประตูน้ำ)

ก่อนการพัฒนา

ใช้ประโยชน์เพื่อการเทียบเรือที่ไม่คำนึงถึงระดับน้ำขึ้นลง ขนาดท่าเรือและการใช้งานไม่เหมาะสม และขาดความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ

หลังการพัฒนา

ทำเทียบเรือเปลี่ยนเป็นระบบโป๊ะ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำ เพิ่มบริเวณพักรอเรือ ซึ่งพื้นที่ริมน้ำที่ปรับปรุงแล้วจะสร้างมุมมองที่ดีให้กับคลองและตัวอาคาร

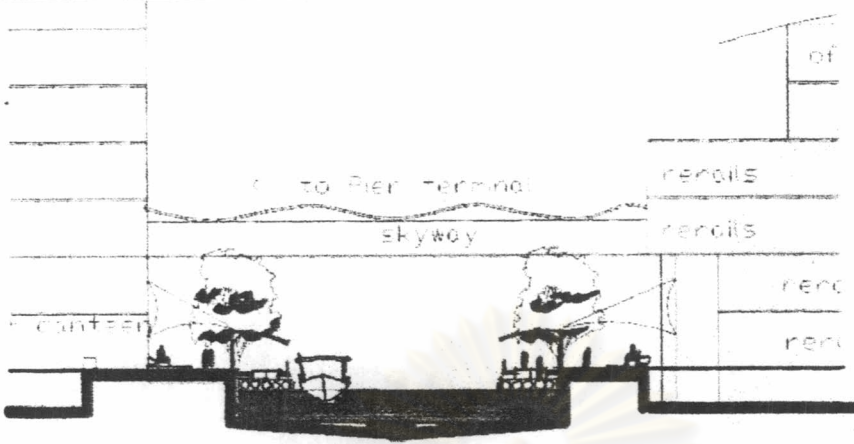


ภาพที่ 5-12

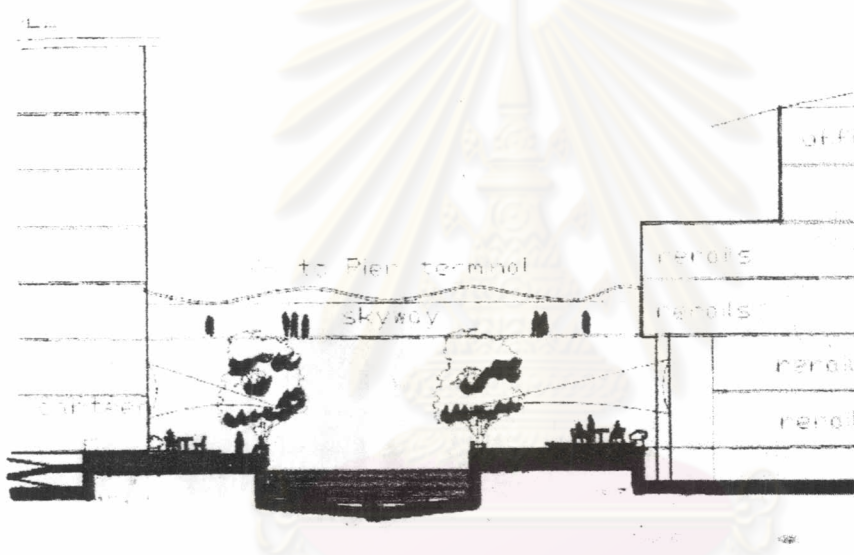
การปรับปรุงท่าเรือและพื้นที่ริมน้ำ



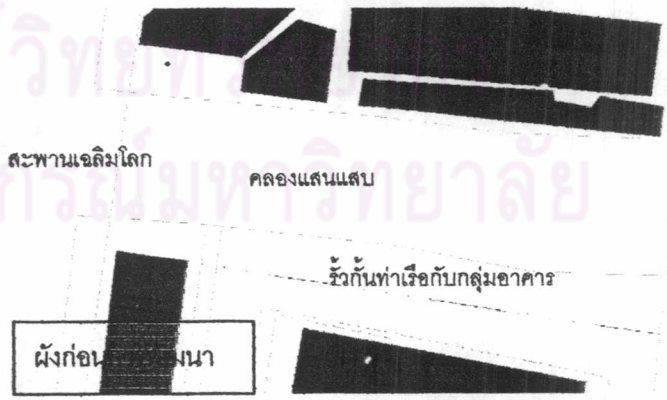
พื้นที่ริมน้ำ (ฝั่งท่าเรือประตูน้ำ)



รูปตัดพื้นที่ริมน้ำ
ผ่านท่าเทียบเรือหลัง
เปลี่ยนเป็นระบบ
ปิ๊ะ เพื่อรองรับการ
เปลี่ยนแปลงระดับ
น้ำ



รูปตัดพื้นที่ริมน้ำที่
ปรับปรุงให้เป็นที่พัก
รอเรือ และเป็นพื้นที่
กิจกรรมขนาดเล็ก
สำหรับพักผ่อน
หย่อนใจ

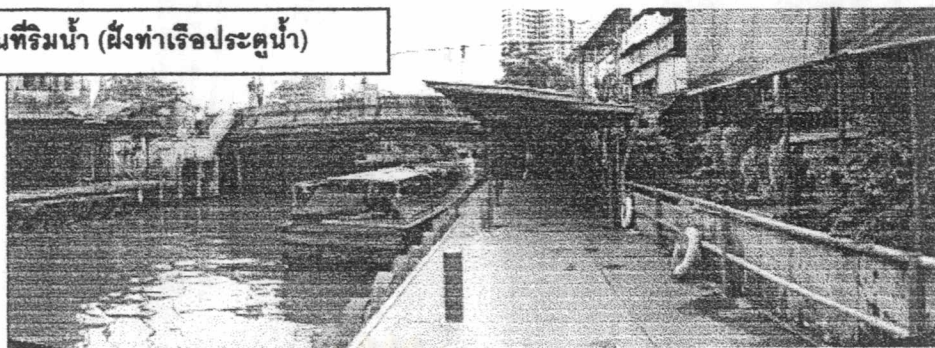


ภาพที่ 5-13

รูปตัดพื้นที่ริมน้ำและท่าเรือประตูน้ำ
หลังปรับปรุง



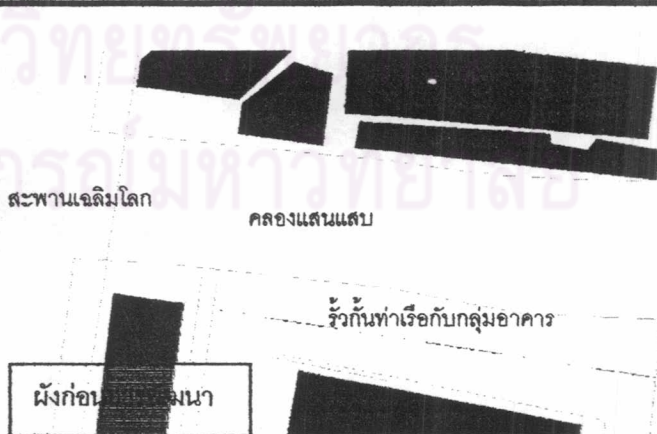
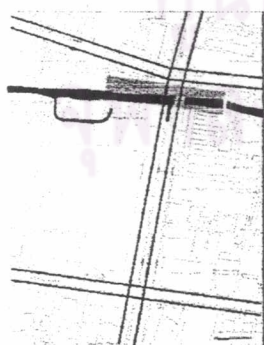
พื้นที่ริมน้ำ (ฝั่งท่าเรือประตุน้ำ)



ทำเทียบเรือประตุน้ำก่อนและหลังการปรับปรุง



รูปตัดและทัศนียภาพแสดง
ทำเทียบเรือแบบใหม่ ที่
สามารถปรับตามระดับขึ้นลง
ของน้ำได้ (เบาะ) ใช้ทางลาด
เชื่อมต่อบีระกับพื้นแข็ง

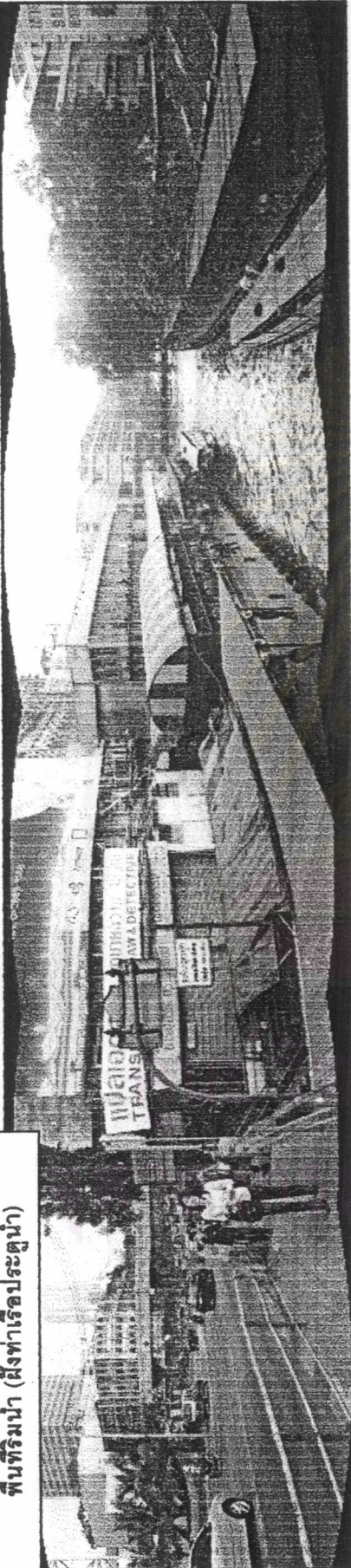


ภาพที่ 5-14

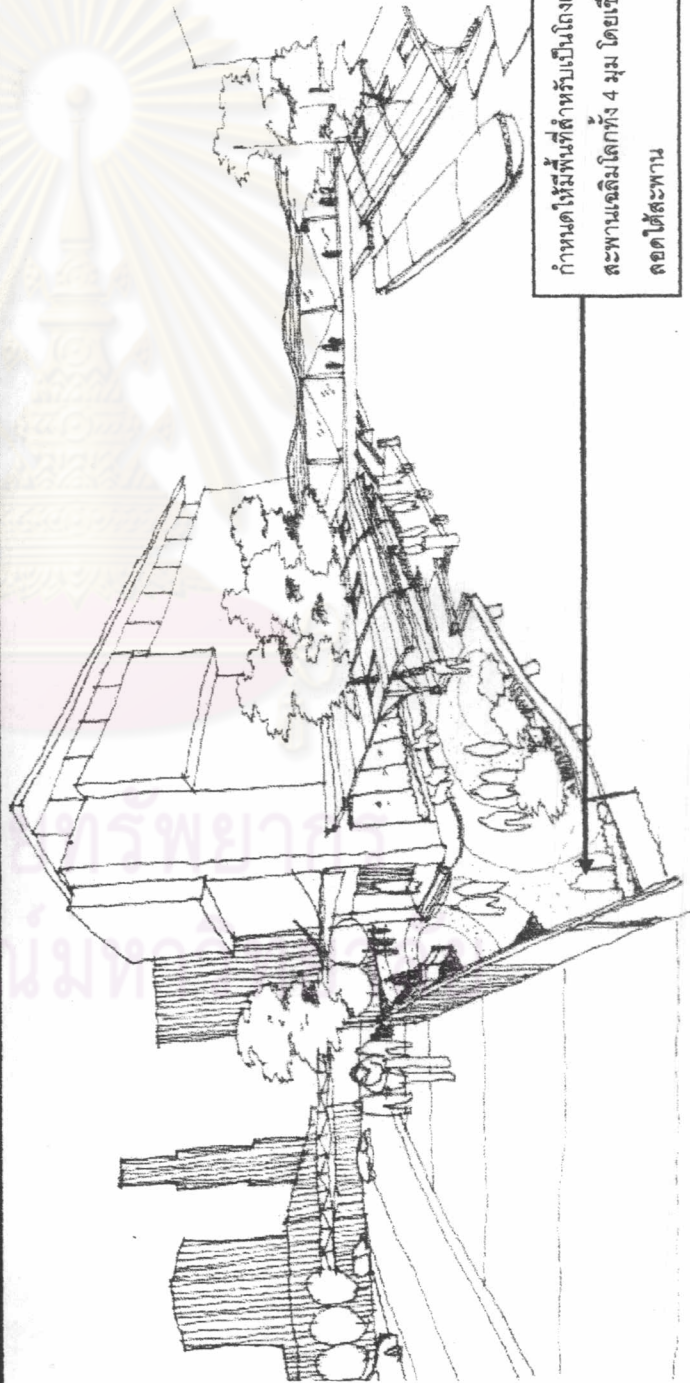
พื้นที่ริมน้ำและท่าเรือประตุน้ำหลัง
ปรับปรุง



พื้นที่ริมน้ำ (ฝั่งท่าเรือประตุน้ำ)



พื้นที่ริมน้ำและทางเชื่อมก่อน
และหลังการปรับปรุง

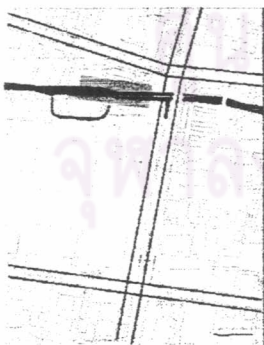
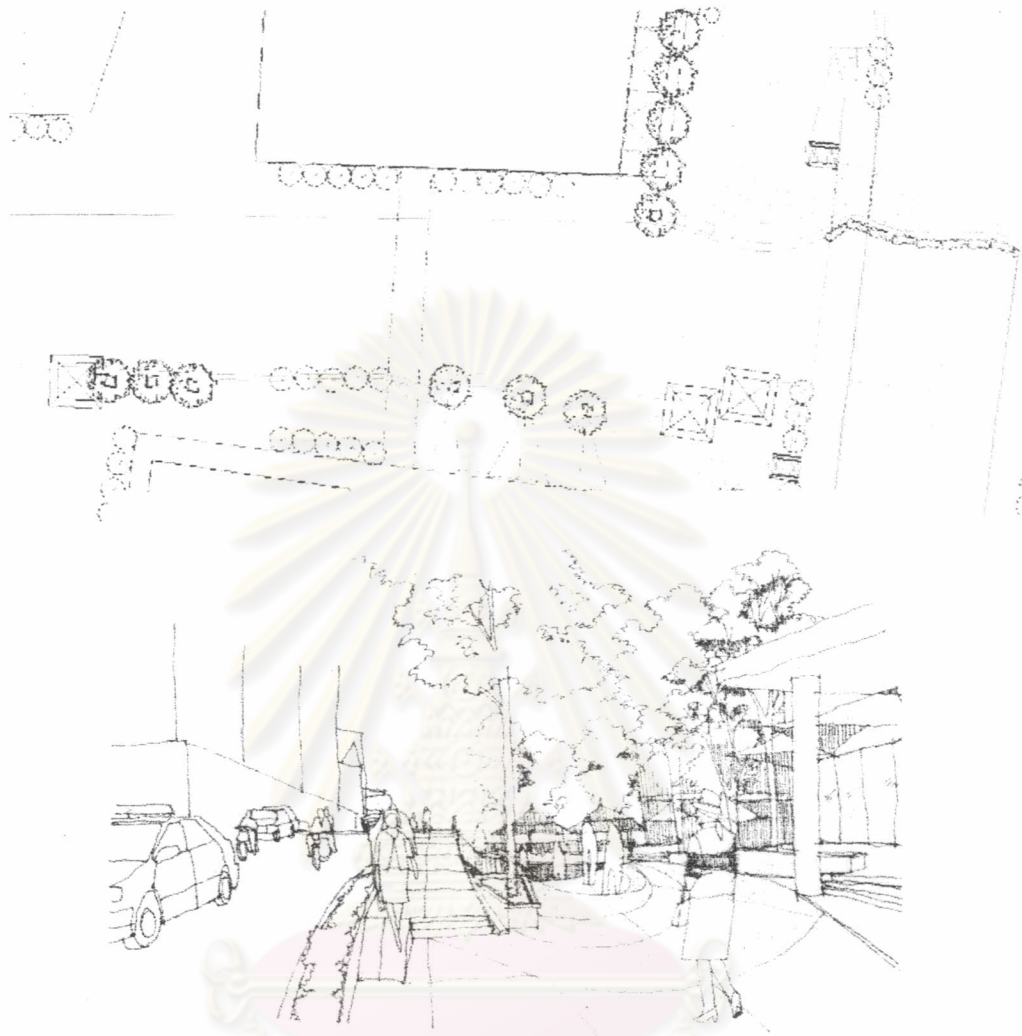


กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับเป็นโถงแกลนออกอาคาร (landing) บริเวณเชิง
สะพานเฉลิมโลกทั้ง 4 มุม โดยเชื่อมกับท่าเรือ ตัวอาคารด้านข้างและทาง
ลอดใต้สะพาน

โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตุน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง
The Urban Redevelopment of Pratumam pier and related area

ภาพที่ 5-15
พื้นที่ริมน้ำและท่าเรือประตุน้ำหลังปรับปรุง

พื้นที่ริมน้ำ (ฝั่งตลาดนายเลิศและโรงแรม)



พื้นที่ริมน้ำฝั่งตะวันตกของสะพานเฉลิมโลก

- ฝั่งตลาดนายเลิศ เป็นลานกว้าง เพื่อรองรับการขึ้นลงทางลัดใต้สะพาน (landing) โดยทางลัดดังกล่าวออกแบบเพื่อแก้ปัญหาอันตรายจากการข้ามถนนบนสะพานเฉลิมโลก
- ฝั่งตรงข้าม เปิดทางเข้าสู่ชุมชนหลังวัดปทุมวนาราม แต่ลดความเป็นสาธารณะลง เพื่อควบคุมปริมาณคนเข้าออกชุมชน ให้คงความเป็นส่วนที่อยู่อาศัยของชุมชน

ภาพที่ บ-16

การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำฝั่งตะวันตกของสะพานเฉลิมโลก



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประจวบและพื้นที่ต่อเนื่อง

The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area

การสร้างเส้นทางเท้าใหม่เชื่อมต่อจุดรวมกิจกรรมการค้าและคมนาคม

วัตถุประสงค์ของการพัฒนา

- สามารถเดินเชื่อมต่อจุดรวมกิจกรรมการค้าและคมนาคม โดยปลอดภัยจากยานพาหนะ
- สร้างความรู้สึกต่อเนื่องในการเดินเท้าทำกิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษา ทั้งระหว่างอาคารและระหว่างพื้นที่ว่าง
- สร้างทางเลือกในการเดินเท้าให้ผู้ใช้งาน
- สร้างความสวยงามและส่งเสริมภาพลักษณ์ให้กับเมือง
- ผู้เดินเท้าสามารถเข้าใจในทิศทาง และใช้ประโยชน์จากทางเท้าอย่างเต็มประสิทธิภาพ

แนวความคิดในการออกแบบ

ความหลากหลายบนทางเท้า (variety on pedestrian)

- ทางเท้ามีความกว้างเพียงพอที่จะรองรับผู้เข้ามาใช้พื้นที่
- การออกแบบคำนึงถึงผู้พิการและคนชรา
- ทางเท้ากลางแจ้งมีร่มเงาที่เพียงพอ ทั้งจากพืชพันธุ์และอุปกรณ์
- จัดให้มีม้านั่งเป็นระยะ สำหรับหยุดพักชั่วคราว
- อุปกรณ์ประดับถนน (street furniture) สามารถบอกความเป็นพื้นที่ได้
- ภาพรวมของทางเท้าทันสมัย และเป็นเอกลักษณ์ของเมือง
- ทางเชื่อมสามารถบ่งบอกกิจกรรมของแต่ละจุดได้
- พื้นผิวทางเท้ามีความหลากหลาย สามารถนำสายตาไปยังจุดที่เชื่อมได้
- ทางเท้าในร่มที่มีความกว้างเพียงพอ เพิ่มกิจกรรมเบาๆลงไป ทำให้ทางเดินมีมีการแบ่ง zone ความน่าสนใจ
- มีการแบ่ง zone ระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคลและส่วนสาธารณะชัดเจน สามารถใช้ทางเชื่อมร่วมกันโดยไม่ก่อความรำคาญให้กัน

ระบบการเชื่อมต่อบริเวณท่าเรือประตูน้ำ ก่อนการพัฒนา

พบว่าส่วนใหญ่เป็นโครงข่ายของทางเดินเท้าที่ขึ้นปกติ ซึ่งยังขาดช่วง ไม่ต่อเนื่องสิ้นไหลอยู่หลายจุดด้วยกัน ทั้งยังไม่มีมาตรการแก้ปัญหาการข้ามถนนอย่างปลอดภัย

นอกจากนั้น การเข้าถึงพื้นที่ร่มน้ำทำได้ยาก เพราะมีการกันรั้วและยังต้องเดินตามแนวอาคารที่กำหนด โดยที่บริเวณนั้นไม่มีกิจกรรมหรือบรรยากาศที่น่าเดินเลย

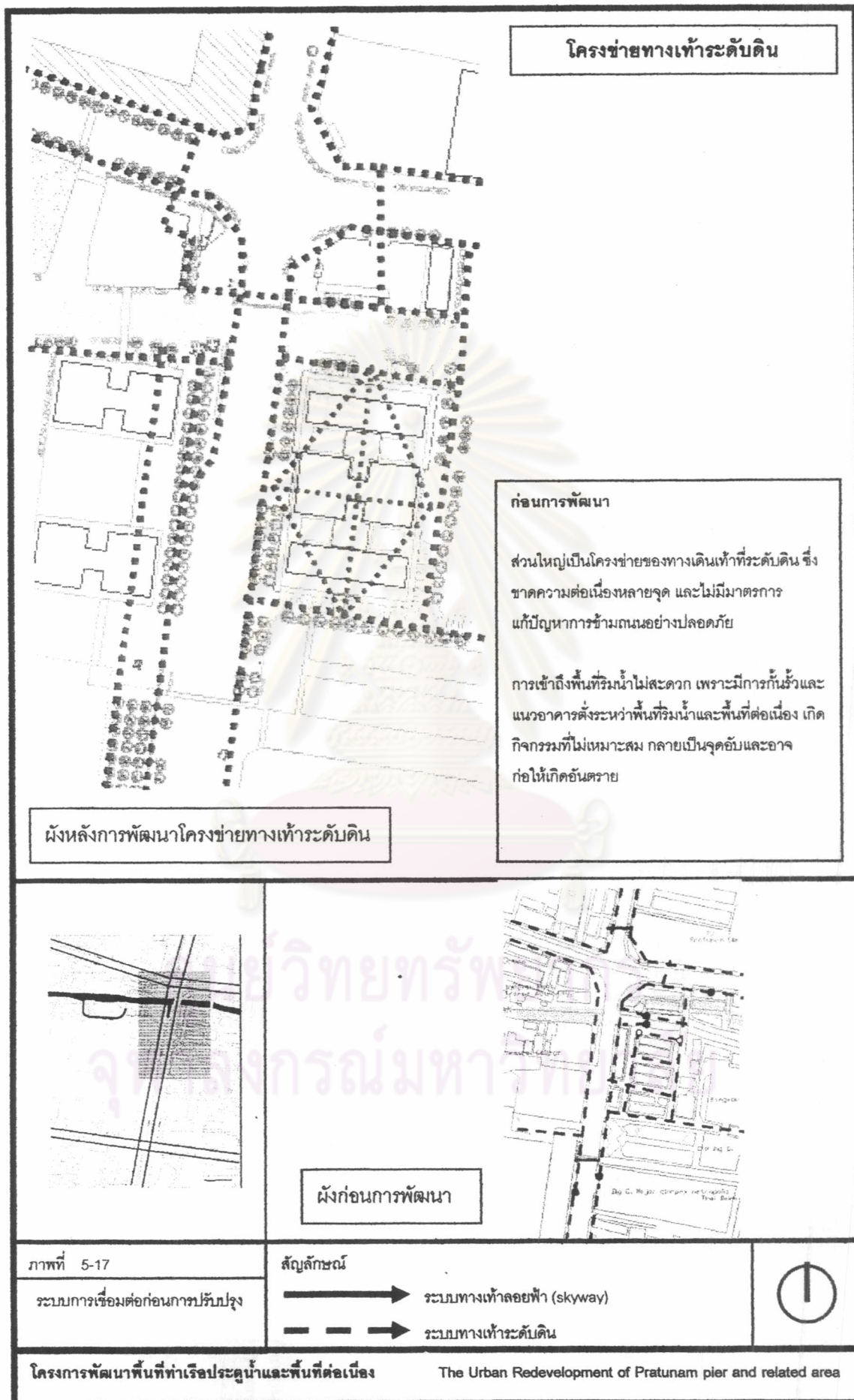
ระบบการเชื่อมต่อบริเวณท่าเรือประตูน้ำหลังการพัฒนา

แบ่งการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางเป็น 2 ระดับอย่างชัดเจน คือโครงข่ายบนดินและโครงข่ายทางเดินลอยฟ้า ทั้งนี้ทั้งสองระบบสามารถเชื่อมถึงกันได้ โดยการเปลี่ยนระดับในอาคาร มีการแก้ปัญหาการเดินทางข้ามถนนบริเวณสะพานเฉลิมโลก โดยการทำทางเดินลอดใต้สะพาน

รายละเอียดการออกแบบ

- สร้างทางลอดใต้สะพานด้านแยกประตูน้ำเพื่อลดการข้ามถนนโดยไม่มีสัญญาณไฟ และสร้างความเชื่อมโยงระหว่างอาคารผู้โดยสารและตลาดนายเลิศ
- ใช้อาคารผู้โดยสารเรือเป็นจุดกระจายคน โดยใช้ skyway เชื่อมกับประตูน้ำเซ็นเตอร์ และข้ามคลองเชื่อมอาคารใหญ่ฝั่งทิศใต้ โดยทางเชื่อมข้ามคลองนี้มีลักษณะเป็นพื้นใหญ่ (platform) เพื่อให้รองรับการเดินทาง รถเข็น และมีพื้นที่กิจกรรมระหว่างทาง เพราะเป็นศูนย์รวมกิจกรรมใหญ่ในพื้นที่ เนื่องจากเป็นจุดขึ้น-ลงเรือและจุดกระจายคน
- Skyway เชื่อมต่อเนื่องจากอาคารใหญ่ ไปอาคาร citizen และ BigC มีลักษณะเป็นทางผ่าน (circulation) กว้าง 3.00 เมตร
- Skyway เชื่อมอาคาร citizen กับ central world plaza โดยปรับปรุงจากสะพานลอยคนข้ามเดิม มีลักษณะเป็นทางผ่าน (circulation) กว้าง 2.50 เมตร
- Skyway เชื่อม central world plaza กับอาคารสร้างใหม่บริเวณโรงปูน และเชื่อมต่อไปยังอาคารตลาดนายเลิศ ,the platinum , ตึกแถวที่เสนอให้ปรับปรุงใหม่แยกประตูน้ำ แล้วเชื่อมต่อไปจรประตูน้ำเซ็นเตอร์ มีลักษณะเป็นทางผ่าน (circulation) กว้าง 3.00 เมตร
- ทางเดินลอยฟ้า (skyway) ที่สร้างใหม่ ใช้โครงสร้างเหล็กและอลูมิเนียมเป็นหลัก (เว้น skyway ส่วนที่ต่อเติมจากสะพานลอยเดิม) เนื่องจากมีน้ำหนักเบา และพื้นผิวมันวาว ร่วมสมัย เหมาะกับการใช้เป็นตัวเชื่อมระหว่างอาคาร ที่ต้องการสื่อถึงความทันสมัยและมีเอกลักษณ์
- เชื่อมระหว่างที่ว่าง โดยใช้การจัดภูมิทัศน์





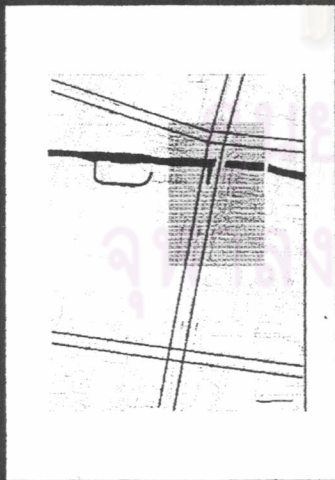
โครงข่ายทางเท้าระดับดิน

ก่อนการพัฒนา

ส่วนใหญ่เป็นโครงข่ายของทางเดินเท้าที่ระดับดิน ซึ่งขาดความต่อเนื่องหลายจุด และไม่มีความการแก้ปัญหาการข้ามถนนอย่างปลอดภัย

การเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำไม่สะดวก เพราะมีการกั้นรั้วและแนวอาคารตั้งระนาบที่พื้นที่ริมน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง เกิดกิจกรรมที่ไม่เหมาะสม กลายเป็นจุดอับและอาจก่อให้เกิดอันตราย

ผังหลังการพัฒนาโครงข่ายทางเท้าระดับดิน



ผังก่อนการพัฒนา

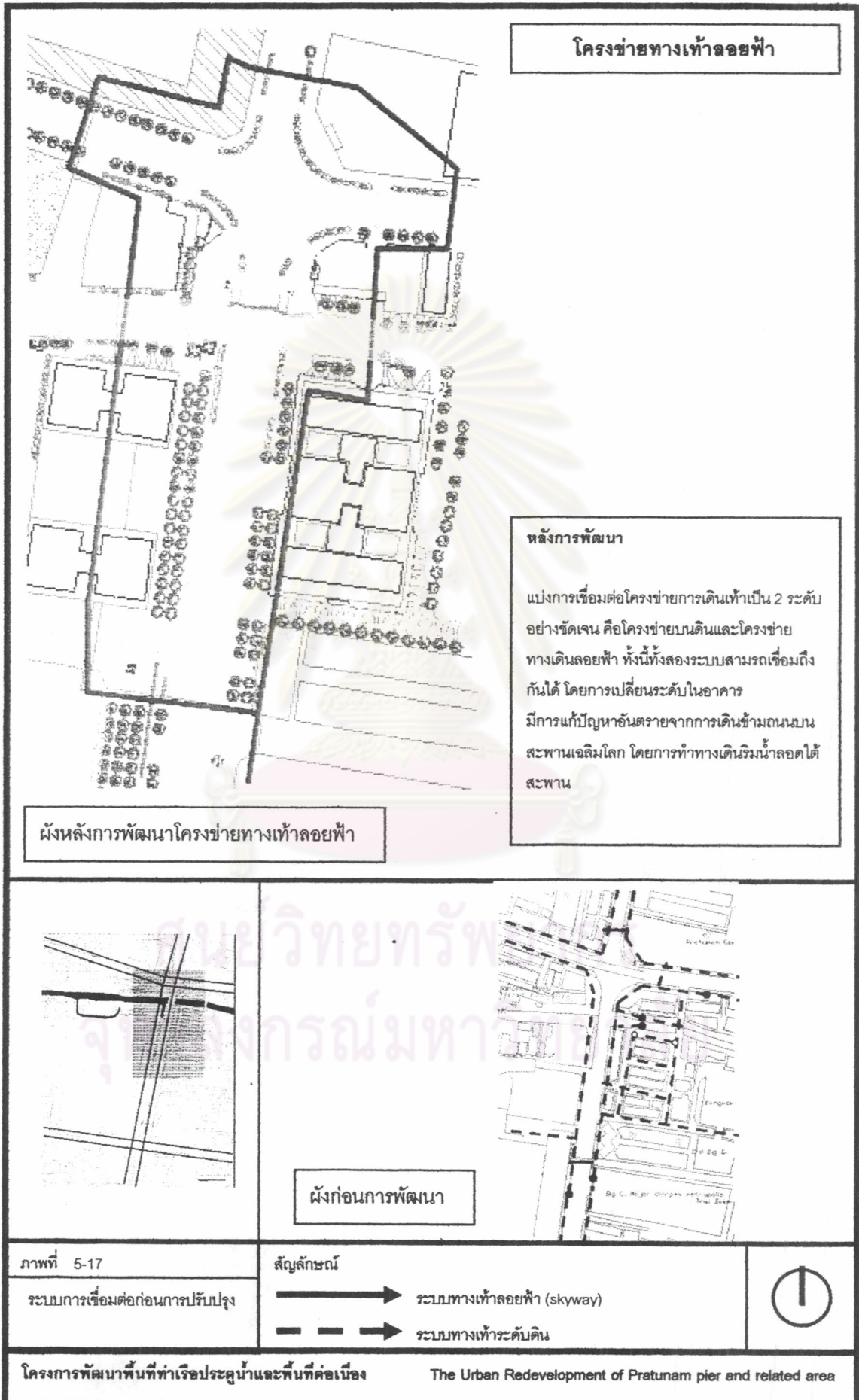
ภาพที่ 5-17
ระบบการเชื่อมต่อก่อนการปรับปรุง

สัญลักษณ์

→ ระบบทางเท้าลอยฟ้า (skyway)
→ ระบบทางเท้าระดับดิน



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประจวบฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area

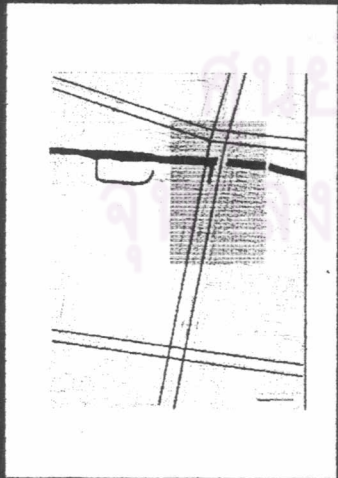


โครงข่ายทางเท้าลอยฟ้า

หลังการพัฒนา

แบ่งการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินเท้าเป็น 2 ระดับ อย่างชัดเจน คือโครงข่ายบนดินและโครงข่ายทางเดินลอยฟ้า ทั้งนี้ทั้งสองระบบสามารถเชื่อมถึงกันได้ โดยการเปลี่ยนระดับในอาคาร มีการแก้ปัญหาอันตรายจากการเดินข้ามถนนบนสะพานเฉลิมโลก โดยการทำทางเดินริมน้ำลอดใต้สะพาน

ผังหลังการพัฒนาโครงข่ายทางเท้าลอยฟ้า



ผังก่อนการพัฒนา

ภาพที่ 5-17
ระบบการเชื่อมต่อก่อนการปรับปรุง

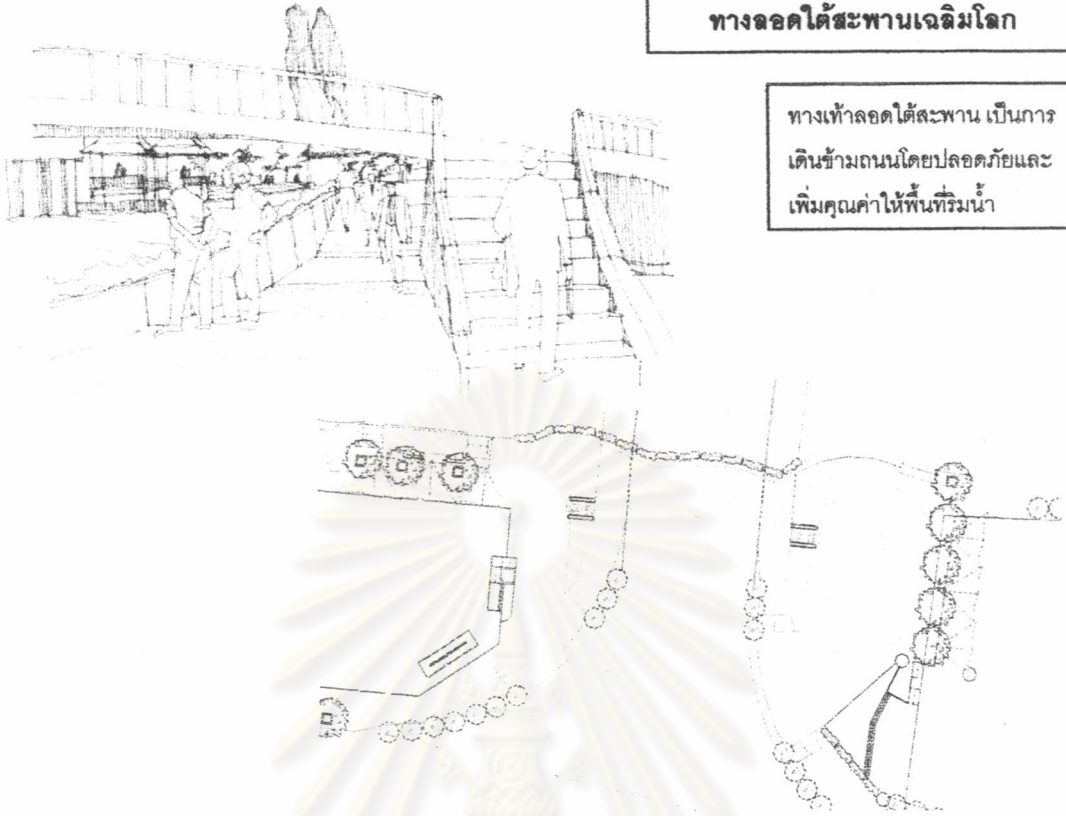
สัญลักษณ์

—————> ระบบทางเท้าลอยฟ้า (skyway)
- - - - -> ระบบทางเท้าระดับดิน



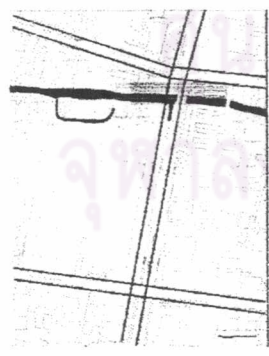
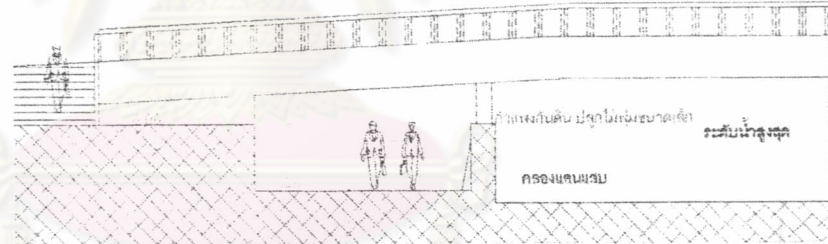
ทางลอดใต้สะพานเฉลิมโลก

ทางเท้าลอดใต้สะพาน เป็นการเดินข้ามถนนโดยปลอดภัยและเพิ่มคุณค่าให้พื้นที่ริมน้ำ

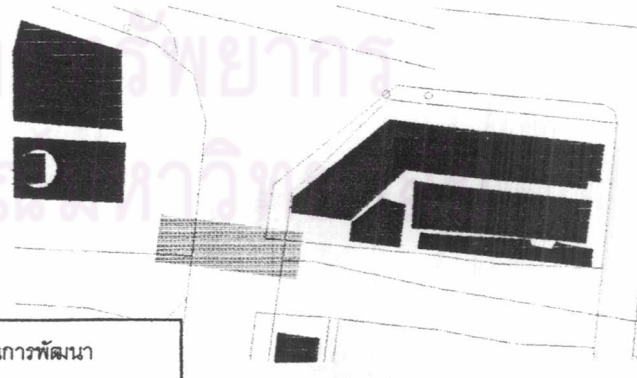


<- ไปแยกประตูน้ำ สะพานเฉลิมโลก ไปถนนพหลโยธิน ->

รูปตัดทางลอดใต้สะพาน



ผังก่อนการพัฒนา

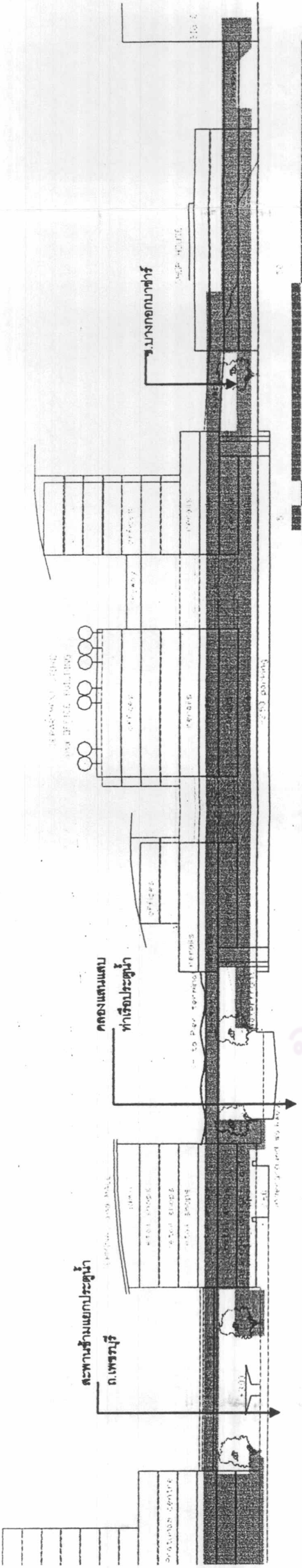


ภาพที่ 5-18
ทางลอดใต้สะพาน

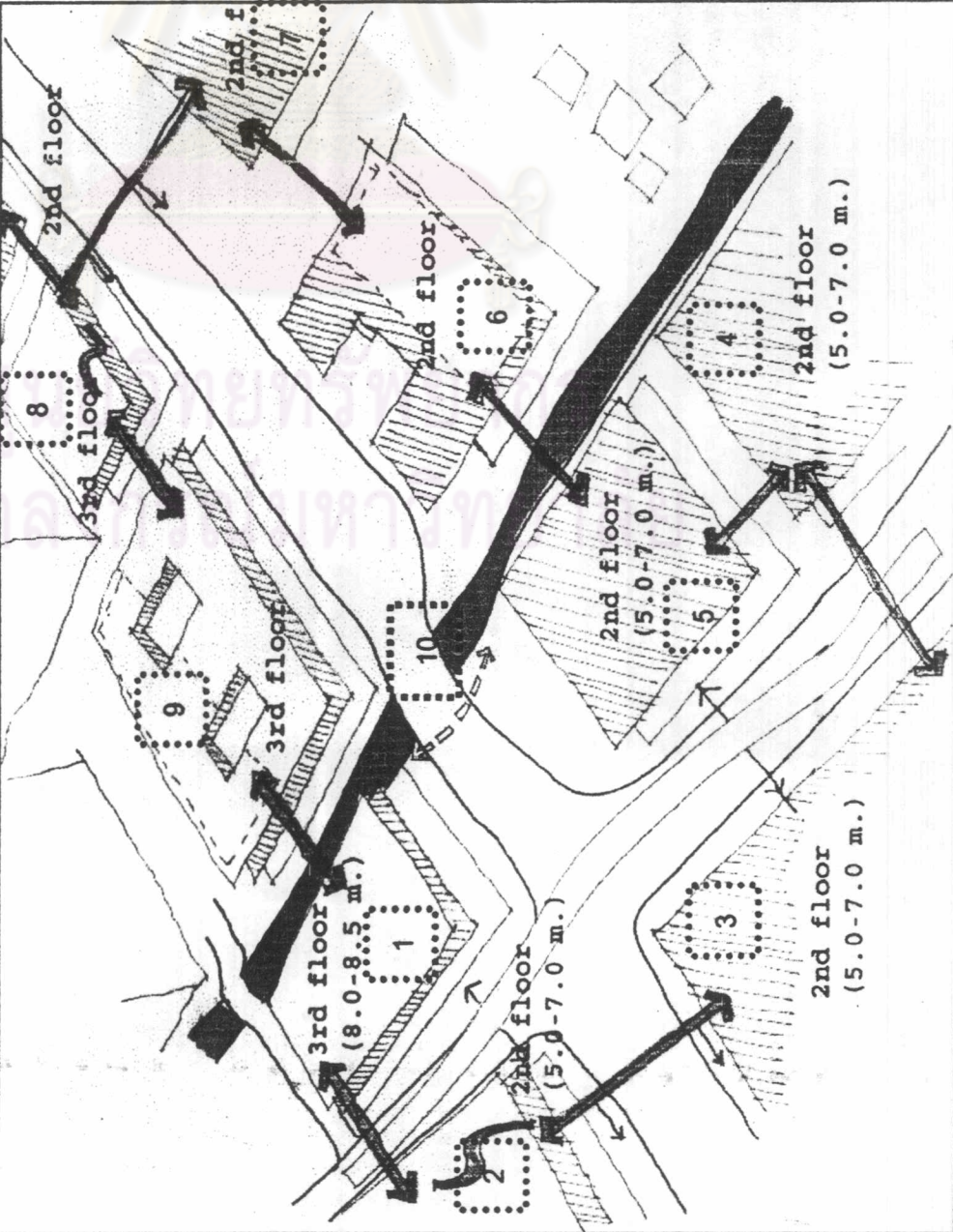




รูปตัดแสดงพื้นที่ที่มีการเชื่อมโครงข่ายทางเท้าภายในและภายนอกอาคาร



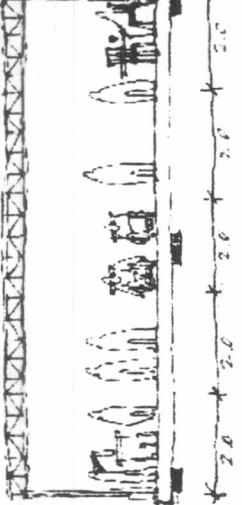
โครงข่ายทางเท้าลอยฟ้า (skyway)



ผังแนวคิดในการพัฒนาระบบทางเท้า และรูปตัดแสดงการเชื่อมโครงข่ายระหว่างอาคาร ในระดับชั้นต่างๆ โดยจุดแรกที่ทำการพิจารณาคือ
ทางเชื่อมระหว่างอาคารที่พักรถโดยสารเรือกับห้างประตูน้ำเซ็นเตอร์ ซึ่งต้องสร้างให้สูงกว่าสะพานลอยน้อย 5.0-5.5 ม. เป็นจุดเริ่ม
แนวทางการพัฒนาพื้นที่ และยังคงพิจารณาการร่วมกับการสร้างทางเชื่อมโดยปรับปรุงจากสะพานลอย เช่น หน้า central world plaza และหน้า
ประตูน้ำเซ็นเตอร์ กับด้านหนึ่งของทางเชื่อม ที่เชื่อมกับตัวอาคาร โดยต้องคำนึงถึงลักษณะการใช้อาคารและมูลค่าทางธุรกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

1. สำนักงานและโรงแรม เปิดทางเชื่อมทั้งในระดับดินและระดับลอยฟ้า โดยเชื่อมอาคารตลาดนาถโยติและห้าง central world plaza ที่ระดับชั้น 2 โดยทางผ่านภายในอาคาร ดังไม่ปรากฏของโรงแรมและสำนักงาน (โดยกำหนดให้ทางแคบ เพื่อผู้ใช้ทางที่ผ่านไปโดยเร็ว)
2. ห้าง central world plaza เชื่อมกับโรงแรม ที่ระดับชั้น 2 และเชื่อมกับอาคาร citizen ที่ระดับเดียวกัน โดยใช้โครงสร้างเดิมของสะพานลอยคนข้าม ถ.ราชดำริ (สูงจากระดับผิวจราจร 5.50 ม. เพื่อเป็นอาคารระดับชั้นที่ 2)
3. อาคาร Citizen เชื่อมกับ central world plaza และห้าง BigC ในระดับชั้น 2 ซึ่งเป็นระดับสะพานลอยเดิม และเปลี่ยนระดับทางเท้าภายในอาคาร Citizen เพื่อใช้สะดวกต่อการเชื่อมกับห้างสรรพสินค้าของบางกอกบาชาร์ ที่ชั้น 3
4. ห้างสรรพสินค้า ของบางกอกบาชาร์ เชื่อมกับอาคาร ผู้โดยสารเรือและอาคาร citizen ที่ระดับชั้น 3
5. ทางเท้าเดิมของตอมได้สะพานเดิมโลก เชื่อมระหว่างพื้นที่อาคารผู้โดยสารเรือกับตลาดนาถโยติ เพื่อลดปัญหาอันตรายที่เกิดจากการลัดลอดข้ามถนนและสะพานเดิมโลก
6. อาคารผู้โดยสารเรือเชื่อมกับอาคารข้างเคียงที่ชั้น 3 โดยพิจารณาจากระดับสะพานลอยคนข้าม ถน.เพชรบุรี ที่สูงจากระดับผิวจราจร 3.0 ม. skyway ที่เชื่อมกับห้างประตูน้ำเซ็นเตอร์ ที่สูงจากระดับสะพานลอยน้อย 5.0 ม. (รวมสูงจากระดับผิวจราจร 8.0 ม. เพื่อเป็นอาคารระดับชั้นที่ 3)
7. ห้างประตูน้ำเซ็นเตอร์ เชื่อมกับอาคารที่พักรถโดยสารเรือที่ชั้น 3 และเชื่อมกับตึกแถวแยกประตูน้ำถนนราชปรารภ โดยใช้โครงสร้างเดิมของสะพานลอยคนข้าม (สูงจากระดับผิวจราจร 5.50 ม. เพื่อเป็นอาคารระดับชั้นที่ 2)
8. ตึกแถวแยกประตูน้ำ หลังรับปรุง เชื่อมกับห้างประตูน้ำเซ็นเตอร์ที่ชั้น 2 และเชื่อมกับห้าง The Platinum โดยใช้โครงสร้างเดิมของสะพานลอยคนข้าม ถ.เพชรบุรี (สูงจากระดับผิวจราจร 5.50 ม. เพื่อเป็นอาคารระดับชั้นที่ 2)
9. The platinum เชื่อมกับ ตึกแถวแยกประตูน้ำ หลังรับปรุงที่ชั้น 2 และเชื่อมกับอาคารตลาดนาถโยติที่ระดับชั้นเดียวกัน
10. ตลาดนาถโยติ เชื่อมกับ The Platinum และโรงแรมที่ชั้น 2 ที่ตำแหน่งหน้าอาคารด้าน ถ. เพชรบุรี และกลางอาคารด้าน คดงแดนแดน เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจให้ตัวอาคาร

ลักษณะทางเชื่อมผืนใหญ่ (platform) สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกประเภทและกว้างเพียงพอให้เกิดกิจกรรมบน platform ดังกล่าว



ทางเชื่อมประเภทนี้จะเพิ่มมูลค่าทางธุรกิจมหาศาล ให้เจ้าของอาคารที่มีอาคารเชื่อม รวมถึงมูลค่าที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมบนตัวทางเชื่อมเองด้วย

การปรับปรุงและพัฒนาทางเท้าถนนซอย ซอยบางกอก บาซาร์และซอยเพชรบุรี 30

วัตถุประสงค์ของการพัฒนา

- ปรับปรุงถนนซอยที่เชื่อมถนนหลักเข้าด้วยกัน ให้มีความสำคัญและเน้นที่คนเดินมากกว่า
- สร้างทางเลือกในการใช้เส้นทางลัด
- เพิ่มความหนาแน่นให้พื้นที่
- สร้างความสวยงามและเป็นระเบียบให้กับเมือง
- ลดการปะปนกันของคนเดินเท้าและรถยนต์ สร้างความปลอดภัยในการเดินเท้า

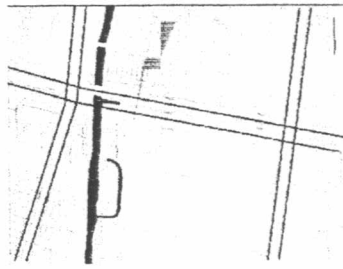
แนวความคิดในการออกแบบ

ร่มรื่น สวยงาม คึกคัก

- สร้างองค์ประกอบที่เหมาะสมต่อการเดินเท้าระยะไกล มีความร่มรื่น บรรยากาศสบาย
- มีความหลากหลายของกิจกรรม เช่น การค้าขาย เพราะอยู่ในเมือง
- สามารถนำสายตาให้ผู้เดินเท้าได้

รายละเอียดการออกแบบ

- เปิดซอยบางกอกบาซาร์ ให้เฉพาะคนเดิน (walking street) ตั้งแต่ถนนราชดำริ จนถึงหน้าศูนย์การค้าบางกอกบาซาร์ กำหนดให้รถยนต์ลงวิ่งและจอดที่ที่จอดรถใต้ดินอาคารสร้างใหม่ โดยจากถนนราชดำริ รถยนต์สามารถเข้าจอดได้ที่ซอยข้าง BigC ด้านถนนเพชรบุรีที่ซอยเพชรบุรี 30 และถนนชิดลม
- ลวดลายพื้นมีเส้นนำสายตาไปยังซอยชิดลม ซึ่งรวมถึงการนำสายตาโดยหลังคาผ้าใบและแนวต้นไม้ โดยสามารถบังสายตาของผู้เดินจากตึกแถวภายในซอยได้อย่างดี
- เชื่อมกับถนนเพชรบุรีที่ซอยเพชรบุรี 30 ลายพื้นมีเส้นนำสายตา โดยให้รถผ่านถึงเชิงสะพานด้านทิศใต้ แล้วต้องลงใต้ดินเพื่อลดการปะปนระหว่างรถและคน โดยยังคงมีแนวต้นไม้เพื่อนำสายตา ตั้งแต่ปากซอยจนจรดกับซอยบางกอกบาซาร์
- ตลอดจนเส้นทางอนุญาตให้แผงลอยตั้งค้าขายได้ตามปกติ แต่ต้องใช้รูปแบบแผงตามที่กำหนด โดยมีการออกแบบให้สอดคล้องกับอุปกรณ์ถนนหลัก ได้แก่ หอนาฬิกา เพื่อแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอย สร้างความเป็นระเบียบสวยงามและยังสร้างรายได้ให้กับพื้นที่อีกด้วย
- อุปกรณ์ถนนอื่นๆ ได้แก่ ม้านั่งโคนต้นไม้ และริมอาคาร ซึ่งวางไว้เป็นกลุ่ม

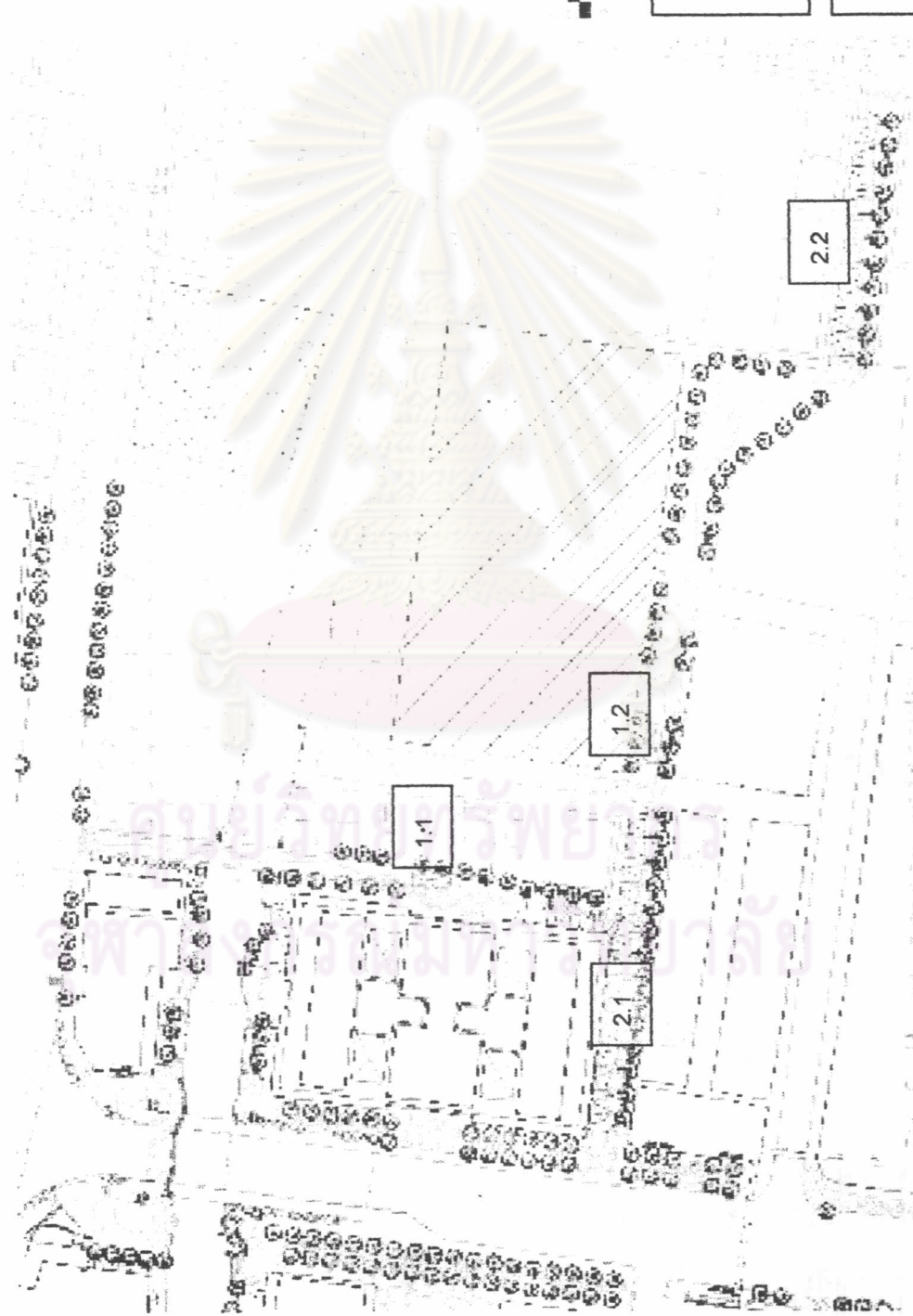


KEY PLAN



จุดเริ่มต้นที่จอดรถใต้ดิน ซึ่งจุดแรก
สามารถนำรถเข้ามาจอดเพชรบุรี 30
(1.1) จุดที่สอง เข้าถึงจากซอยชิดลมและ
ซอยข้างวัง RinC (1 2)

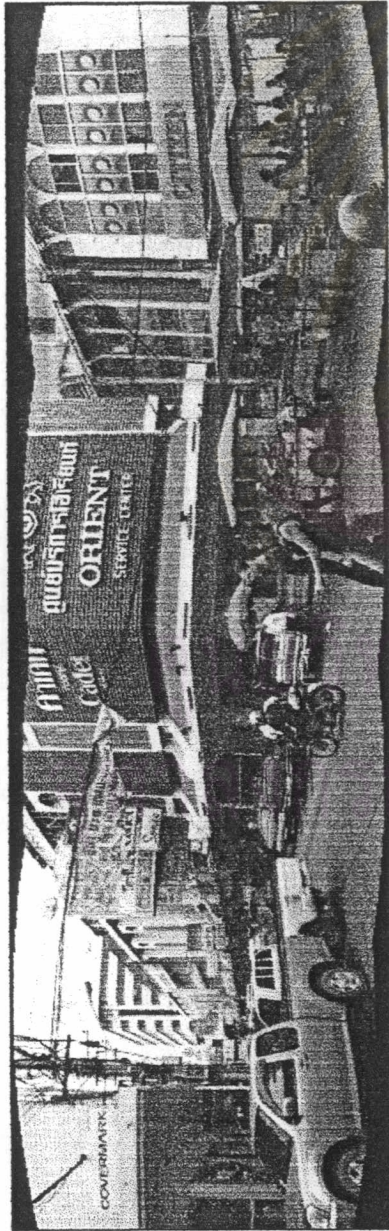
ทางเดินส่วนที่วิ่งเข้าไป เพื่อนำสายตา
และสร้างร่มเงาให้คนเดินเท้า (2.1 และ
2.2)



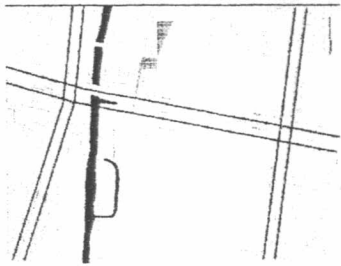
ถนนคนเดินซอยบางกอกบাজার และซอยเพชรบุรี 30

โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประดู่น้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง
The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area

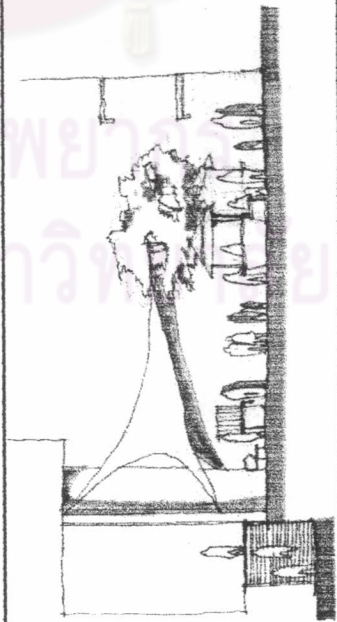
ภาพที่ 5-20
การพัฒนาเชื่อมต่อทางเท้า



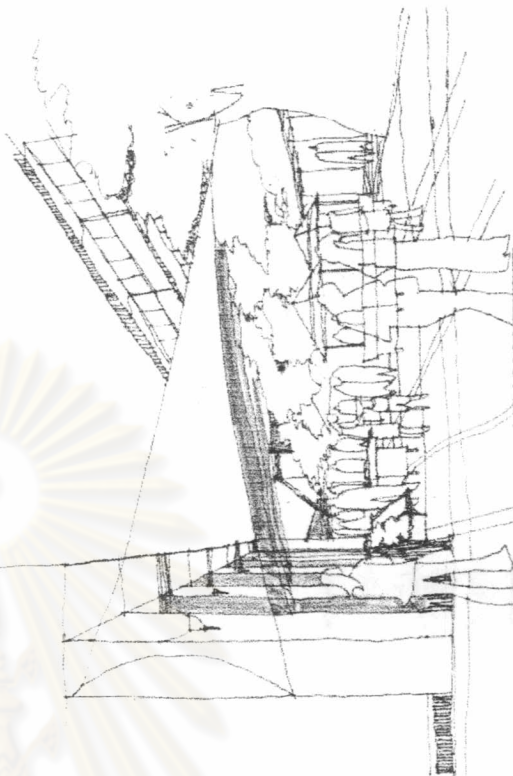
ก่อนการพัฒนา บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติ มีการประกอบกิจกรรมหลายรูปแบบ ได้แก่ การรुकู้ทางเท้าโดย หาบเร่แผงลอย ที่ตั้งวินมอเตอร์ไซด์ ทางเข้าออกรถยนต์และทางเดินเท้า



KEY PLAN



หลังการพัฒนา กำหนดให้ขอบบางกอกนานาชาติและเพชรบุรี 30 เป็นถนนคนเดิน (walking street) โดยเฉพาะ และให้จัดรถได้ต้น รูป ดัดถนนชวย ความกว้าง 12.00 เมตร โดยออกแบบให้มีหลังคาผ้าใบซึ่งผูกกับเสาอาคารและต้นไม้ และย้าย หาบเร่แผงลอยริมถนนหลักเข้ามาใช้พื้นที่ชวย โดยกำหนดให้ใช้แนวทางที่กำหนดเพื่อความเป็นระเบียบ



ถนนคนเดินชวยบางกอกนานาชาติ

การปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองตามแนวนอนหลัก

วัตถุประสงค์ของการพัฒนา

- สร้างความเป็นเอกลักษณ์และเอกภาพให้พื้นที่
- สร้างความสะดวกสบาย ระหว่างพักคอย ตอบสนองต่อผู้เดินเท้า
- สร้างความสวยงามและเป็นระเบียบให้กับเมือง

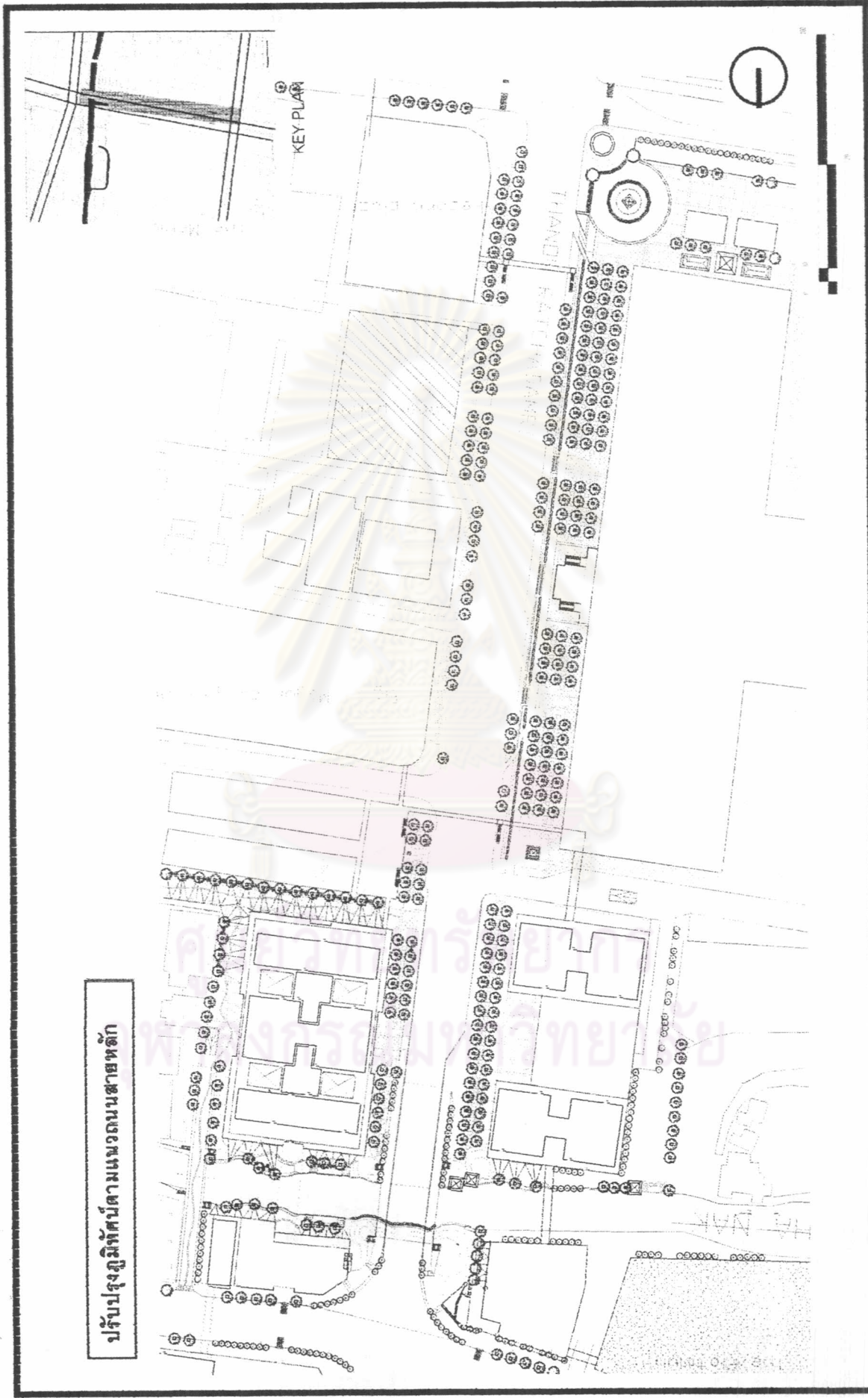
แนวความคิดในการออกแบบ

ห้องรับแขก

- ความเป็นเอกภาพที่สามารถแสดงถึงความเป็นย่านชัดเจน
- รู้สึกอบอุ่น ต้อนรับ และสวยงามเป็นระเบียบ
- มีความเชื่อมต่อกับพื้นที่ระหว่างหน้าอาคาร ทำให้มีความน่าสนใจและลิ้นไหลได้มากขึ้น ลดความรู้สึกจำกัดพื้นที่ในการเดิน
- มี Function การใช้งานตอบสนองผู้เดินเท้าทุกเพศทุกวัย
- มีการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ระดับถนน ให้เป็นรูปแบบเดียวกันตลอดสาย

รายละเอียดการออกแบบ

- จัดระเบียบหาบเร่งแผงลอย โดยห้ามทำการค้าบนทางเท้าริมถนนหลัก แต่จัดหาพื้นที่อื่นรองรับ เพื่อคงกิจกรรมไว้ โดยใช้พื้นที่ใต้อาคารและถนนซอย
- กำหนดให้อาคารที่มีการปรับปรุงซ่อมแซม หรืออาคารสร้างใหม่ต้องร่นระยะจากริมถนนใหญ่ อย่างน้อย 12.0 เมตร ให้สอดคล้องกับที่ว่างหน้าอาคาร central world plaza เนื่องจากได้วิเคราะห์แล้วว่าเป็นที่ว่างที่มีคุณภาพ โดยที่ว่างใหม่เหล่านี้ใช้มาตรการจูงใจเจ้าของอาคาร เจ้าของอาคาร โดยการลดภาษี
- พืชพรรณที่ปลูก กำหนดให้ใช้ต้นไม้ยืนต้นที่มีทรงพุ่มแผ่ ให้ร่มเงากับทางเท้าเป็นอย่างดี ปลูกตลอดแนวนอน อย่างน้อย 1 แถว เพื่อให้เกิดเอกภาพกับทางเท้า และลดความหนักและหนาของอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ตลอด 2 ข้างทาง
- อุปกรณ์ระดับถนน ยึดรูปแบบของกรุงเทพมหานครเป็นหลัก ได้แก่ หอนาฬิกา สะพานลอย เนื่องจากแสดงถึงเอกลักษณ์ความเป็นไทย และสามารถพบเห็นได้ตลอดแนวนอนราชดำริ และถนนเพลินจิต โดยใช้เป็นแนวทางในการออกแบบศาลาพักผ่อน และซุ้มขายของ (ซึ่งเป็นมาตรการจัดระเบียบหาบเร่งแผงลอยโดยการกำหนดให้ใช้แผงหรือซุ้มแบบเดียวกัน)
- หลังคาคลุมทางเท้า กันแดด ใช้ผ้าใบสีขาวซึ่ง เนื่องจากช่วยสะท้อนความร้อนและมีรูปแบบทันสมัย

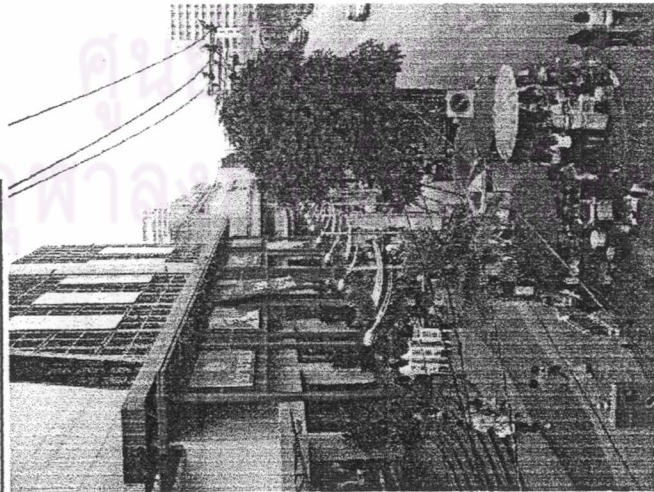


ปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวถนนสายหลัก

โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง
The Urban Redevelopment of Pratumnam pier and related area

ภาพที่ 5-22
การพัฒนาท่าเรือลักษณะและความงามของเมือง

ทางเท้าหน้าห้าง BigC

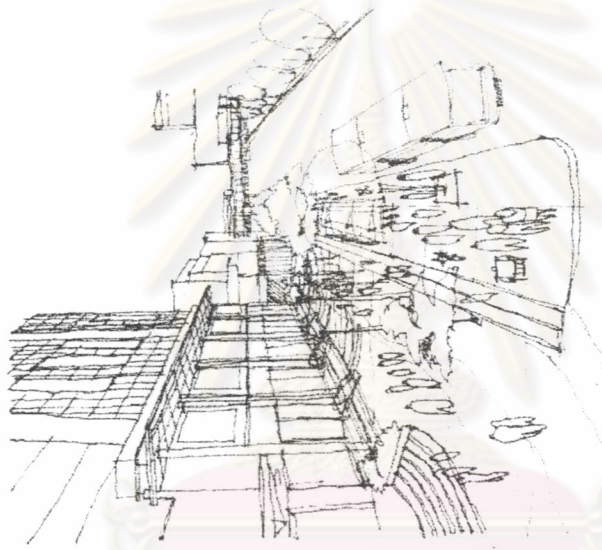


ก่อนปรับปรุง

มีการรื้อเก้าอี้ทางเท้าโดยหาบเร่แผงลอย โดยเฉพาะหน้าห้าง BigC ซึ่งเป็นป้ายรถประจำทางและมอเตอริไซค์รับจ้าง ทางเข้าออกของรถยนต์

หลังปรับปรุง

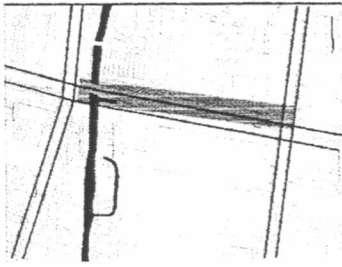
ย้ายหาบเร่แผงลอยออก โดยไม่ตั้งแผงที่ขอย บางกอกบพาศาสตร์ที่ปรับปรุงใหม่ โดยกำหนดให้ใช้แผงลอยรูปแบบเดียวกัน เพื่อความเป็นระเบียบสวยงาม



หลังปรับปรุง

ห้างรายณ์ภักดิ์ ปรับปรุงพื้นที่จอดรถต้องทำการซ่อมแซม กำหนดให้เพิ่มระยะรั้วอาคารจากถนนสาธารณะเป็นอย่างน้อย 15 เมตร เพื่อให้ทางเท้าริมถนนต่อเนื่อง

การปรับปรุงลักษณะอาคารชนิดใหม่ ให้สอดคล้องกับแนวถนน ลดพื้นที่สีเขียวเก่า เนื่องจากรูปทรงอาคารเดิม และเป็นโอกาสในการขยายพื้นที่ทางเท้าริมถนน



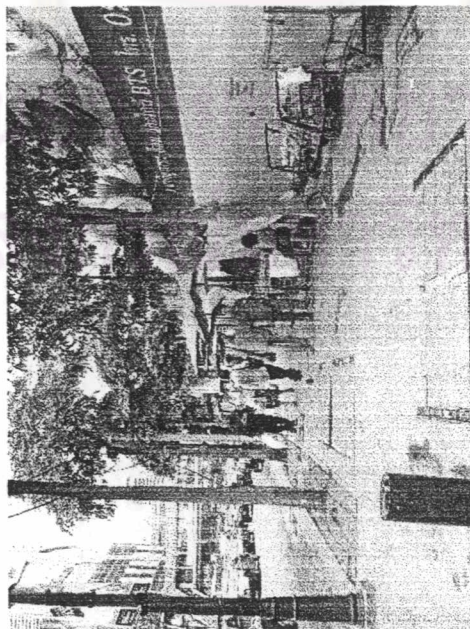
KEY PLAN

ภาพที่ 5-23

การพัฒนาด้านเอกลักษณ์และความงามของเมือง

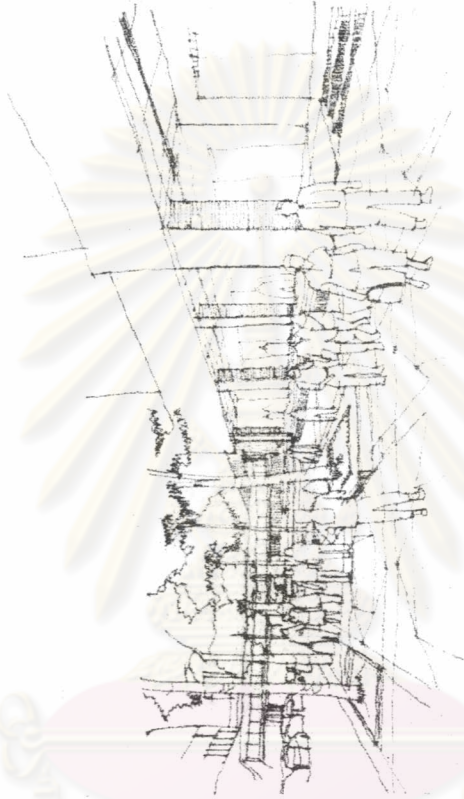
โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง
The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area

ทางทำหน้าอาคารสำนักงานและโรงแรม



ก่อนปรับปรุง

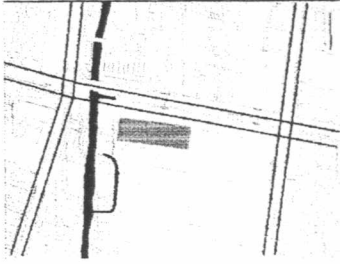
พื้นที่ว่างที่ห้วยหินส่นวนพระองค์ มีการใช้เป็นที่
กองปูน ช้าง central world plaza ปัจจุบันล้อม
รั้วไว้โดยที่ยังไม่มีโครงการก่อสร้างใด มีการรื้อถ้ำ
ทางทำโดยหาบเช่นแฉงลอย

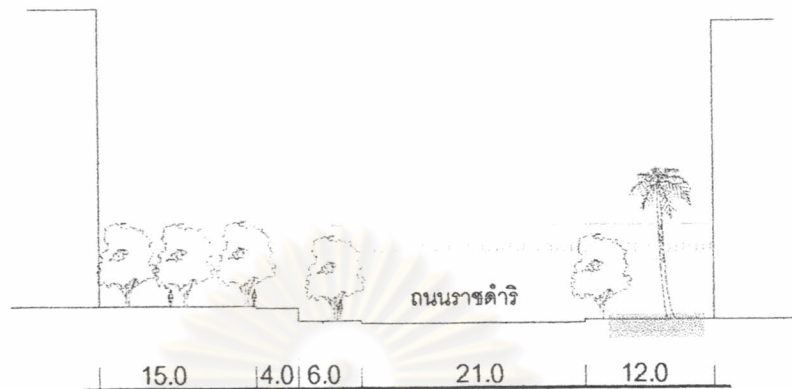


หลังปรับปรุง

สร้างอาคารสำนักงานและโรงแรม แล้วเปิดพื้นที่
ชั้นล่าง เป็นอาเขต เพื่อเชื่อมต่อที่ว่างจากหน้า
central world plaza สู่พื้นที่ร่มน้ำ

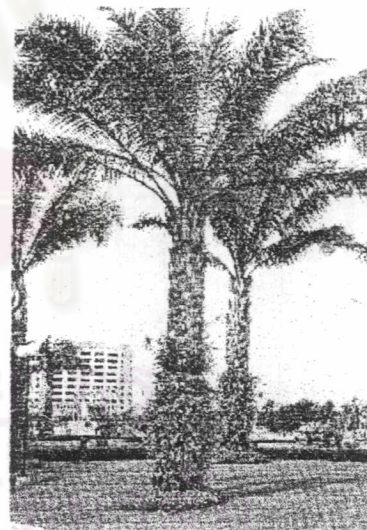
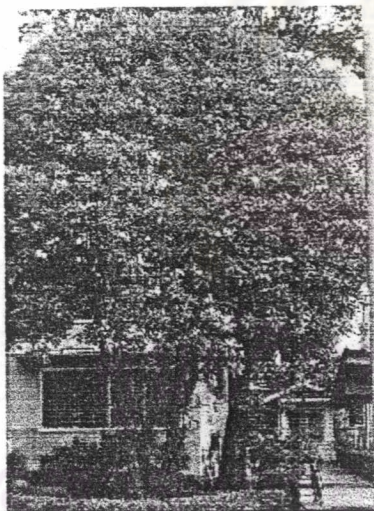
KEY PLAN





หลังปรับปรุง

การกำหนดระดับความสูงของต้นไม้ในงานภูมิสถาปัตยกรรมที่เหมาะสม สามารถลดความรู้สึกถูกข่มของผู้เดินเท้า จากขนาดของอาคารได้ ตัวอย่างทางเท้าหน้าห้างเกษรพลาซ่า ที่ปลูกต้นไม้เปิดไว้ริมถนนราชดำริและต้นปาล์มริมอาคาร

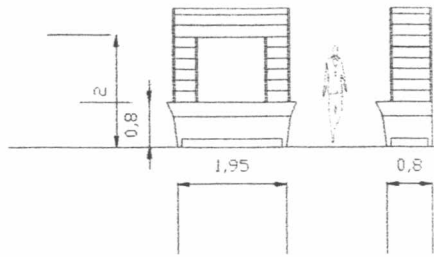


หลังปรับปรุง

เสนอให้ปลูกต้นไม้ที่มีทรงพุ่มขนาดใหญ่ เส้นผ่านศูนย์กลางทรงพุ่มไม่น้อยกว่า 5.0 เมตร ริมถนนราชดำริ เพื่อให้สร้างร่มเงาให้ทางเท้าและสร้างเอกลักษณ์ให้พื้นที่ ส่วนต้นไม้ที่ปลูกใกล้อาคารขนาดใหญ่ เสนอให้ปลูกต้นไม้ทรงสูง จำพวกปาล์ม เพื่อช่วยลดความต่างของสัดส่วนคนเดินเท้ากับอาคารขนาดใหญ่

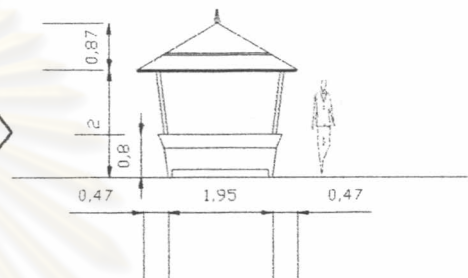
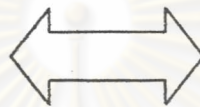
ภาพที่ 5-25
ชนิดของพืชพรรณและการจัดภูมิทัศน์





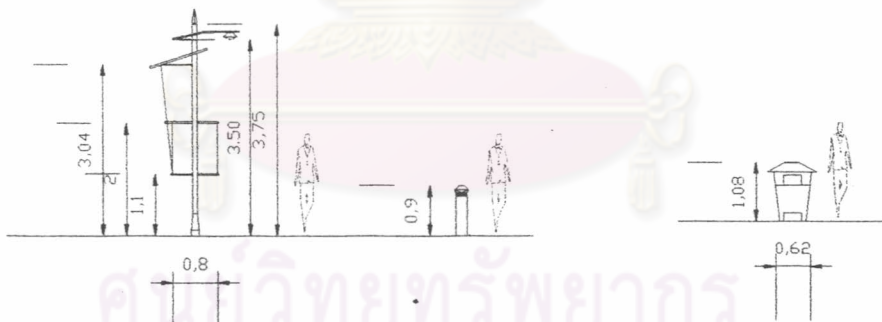
แผนผังของแบบที่ 1

ออกแบบให้มีแผงโซลาร์เซลล์ แต่ไม่มีหลังคาคลุม เพราะกำหนดให้วางใต้หลังคาผ้าใบคลุมถนนคนเดิน โดยแผนผังของแบบที่ 1 นี้จะตั้งบนถนนคนเดิน ซอยบางกอกบাজারวิมอาคารห้างสรรพสินค้าจะสร้างใหม่



แผนผังของแบบที่ 2

ตั้งวางที่ระหว่างแนวต้นไม้ที่ซอยบางกอกบাজারวิมเช่นกัน โดยปรับรูปแบบมาจากหอนาฬิกาวิมถนนราชดำริ



โคมไฟถนนและโคมไฟริมน้ำ

ปรับรูปแบบให้มีความทันสมัย แต่ยังคงเอกลักษณ์ของถนนที่ปรับมาจากหอนาฬิกา โดยใช้เส้นโค้งสื่อความทันสมัย เส้นเฉียงสื่อถึงสันหลังคาของหอนาฬิกา

ถึงชยะ

ปรับรูปแบบจากหอนาฬิกา

ภาพที่ 5-26

อุปกรณ์ประดับถนน