



## วิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

เนื้อหาในบทนี้จะเป็นการนำเอาข้อมูลที่ได้จากการศึกษาและการสำรวจพื้นที่ มาทำการวิเคราะห์ถึง บทบาทและความสำคัญของพื้นที่ สภาพปัญหาของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงจาก โครงการในอนาคต แล้วนำมาประมวลผลจากการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ตามบทบาทของ พื้นที่ และนำไปสู่การออกแบบต่อไป

### 4.1 การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา

#### 4.1.1 การวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

จากการศึกษาความเป็นมาและลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของย่านราชประสงค์ พบว่า มีการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การเป็นจุดแลกเปลี่ยนสินค้าทางการเกษตรบริเวณประตูน้ำปทุมวัน มาเป็น กลุ่มอาคารพาณิชย์และศูนย์การค้าบริเวณริมถนนราชดำริ จนในปัจจุบันได้พัฒนามาเป็นย่านพาณิชย์กรรม ศูนย์กลางเมืองที่สำคัญของกรุงเทพมหานครฯ เป็นศูนย์รวมกิจกรรมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และการได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาพื้นที่จากย่านการค้าใกล้เคียง ได้แก่ ย่านการค้าปทุมวัน ที่มี โครงการศูนย์การค้าสยามพารากอน ย่านธุรกิจการค้าสุขุมวิท-อโศก ที่มีโครงการศูนย์การค้าเอ็มโพเลียม และ ย่านการค้าประตูน้ำที่มีโครงการเดอะแพลทินัมแพชั่นมอลล์ ซึ่งส่งผลกระทบให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของย่านราช ประสงค์ขึ้นในปัจจุบัน

ประกอบกับด้านทำเลที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาเป็นศูนย์รวมจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน ที่สำคัญในระดับเมืองถึง 3 ระบบ ได้แก่ ระบบขนส่งทางน้ำบริเวณท่าเรือประตูน้ำ ระบบขนส่งมวลชนทางบก บริเวณป้ายจอดรถประจำทางหน้าห้างฯ บิ๊กซีราชดำริ และระบบขนส่งมวลชนระบบรางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าชิด ลม ซึ่งส่งผลให้พื้นที่ย่านราชประสงค์มีบทบาทในการเชื่อมต่อการสัญจรของผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทั้ง 3 ระบบ และจากการศึกษายังพบอีกว่ากลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประชากรแฝงที่มีอาชีพและรายได้อยู่ใน ระดับปานกลาง มีอาชีพพนักงาน ลูกจ้างและนักเรียนนักศึกษา ที่ต้องใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเดินทางมา จากพื้นที่ชานเมืองเข้ามาพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครฯ ซึ่งสอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ศึกษาที่เป็นทั้งศูนย์ รวมจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและแหล่งงานที่สำคัญ

ด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ในภาพรวม พบว่าพื้นที่ศึกษาดังอยู่ในพื้นที่ พ. 5-2 ของกฎหมายผังเมืองรวม กรุงเทพฯ พ.ศ. 2549 ซึ่งกำหนดให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมหลัก และจากการศึกษานโยบาย แผนงาน และโครงการพัฒนาพื้นที่จากภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา พบว่ามีการเพิ่มความหนาแน่น ของการใช้พื้นที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งยังเน้นในด้านพาณิชย์กรรมที่ส่งเสริมกิจกรรมการค้า การช้อปปิ้ง ของย่านราช ประสงค์เป็นหลัก และผสมผสานกิจกรรมสำนักงานและที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษาอีกด้วย

#### 4.1.2 การวิเคราะห์ศักยภาพ และปัญหาของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

จากการศึกษาถึงความเป็นมาของลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประกอบกับข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งกฎหมาย นโยบาย และโครงการที่เกี่ยวข้องต่อพื้นที่ศึกษาดังที่กล่าวมาในข้างต้น จึงได้นำมาสู่การวิเคราะห์เพื่อสรุปประเด็นทางด้านศักยภาพและประเด็นปัญหาของพื้นที่ศึกษา โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

##### 1) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

###### 1.1) ศักยภาพ (แผนที่ 4.1)

- พื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทพาณิชย์กรรมเป็นหลัก ประกอบไปด้วยห้างสรรพสินค้า และโรงแรมขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ริมถนนราชดำริ-พื้นที่ริมถนนเพลินจิต ช่วงสี่แยกราชประสงค์ ซึ่งพบว่ามีศักยภาพในการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งช้อปปิ้งและแหล่งงานที่สำคัญในระดับประเทศ โดยมีปัจจัยจากการเข้าถึงของระบบการสัญจรและขนส่งมวลชน ซึ่งอยู่ในระยะการเดินทางประมาณ 500 เมตร ที่ช่วยส่งเสริมลักษณะกิจกรรมการใช้พื้นที่ในเชิงพาณิชย์กรรมที่หลากหลาย

- พื้นที่พาณิชย์กรรมรอง มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทพาณิชย์กรรมผสมผสานที่พักอาศัย ประกอบไปด้วยอาคารพาณิชย์แบบตึกแถว ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ริมถนนราชดำริ-พื้นที่ริมถนนเพชรบุรี ช่วงสี่แยกประตูน้ำ และพื้นที่ริมซอยราชดำริ 2 ซึ่งมีกิจกรรมร้านค้า การบริการ และที่พักอาศัยอยู่ในอาคารพาณิชย์หลังเดียวกัน โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือประตูน้ำที่มีศักยภาพของการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ ซึ่งอยู่ในระยะการเดินทางประมาณ 500 เมตร เป็นจุดรวมคน และจุดกระจายผู้ใช้บริการที่สำคัญในระดับเมือง ส่งผลให้เกิดกิจกรรมการใช้พื้นที่ที่หลากหลายและส่งเสริมกิจกรรมการค้าพื้นที่

- พื้นที่พักอาศัย มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทที่พักอาศัยแบบอาคารชุด คอนโดมิเนียม หรือเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ที่มีราคาขายค่อนข้างสูง ที่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนเพชรบุรี และริมถนนชิดลมใกล้สามแยกชิดลม ซึ่งได้รับอิทธิพลจากโครงการที่พักอาศัยบริเวณชอยสมคิดของถนนชิดลม ประกอบกับการเข้าถึงจากระบบขนส่งมวลชนทั้งท่าเรือชิดลม และรถไฟฟ้าบีทีเอสของสถานีชิดลม ซึ่งอยู่ในระยะการเดินทางประมาณ 500 เมตร และตั้งอยู่ในแหล่งงาน และแหล่งช้อปปิ้งที่สำคัญในระดับเมือง จึงส่งผลให้มีศักยภาพของการเป็นที่พักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้สูงของพื้นที่ศึกษา

- พื้นที่สาธารณูปการ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทอาคารสำนักงานของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ได้แก่การไฟฟ้านครหลวง ตั้งอยู่บริเวณริมถนนเพลินจิต-ถนนชิดลม ช่วงสี่แยกเพลินจิต-ชิดลม ซึ่งได้รับอิทธิพลพื้นที่พาณิชย์กรรมหลักโดยเฉพาะห้างฯ เซ็นทรัลชิดลมที่อยู่ฝั่งตรงข้ามถนนชิดลม และโรงแรมขนาดใหญ่ริมถนนเพลินจิต ประกอบกับศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนจากสถานีรถไฟฟ้าชิดลมซึ่งอยู่ในระยะการเดินทางประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นแหล่งงาน และแหล่งช้อปปิ้งที่สำคัญในระดับย่าน

- ที่ว่างและพื้นที่การสัญจร มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างในลักษณะของลานกิจกรรมหน้าอาคารที่มีศักยภาพช่วยส่งเสริมการค้า และบริการในเชิงพาณิชย์ เช่น งานเทศกาลปีใหม่ เป็นต้น

###### 1.2) ปัญหา (แผนที่ 4.2)

- พื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก จากการศึกษาระดับปัญหาในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพบว่า ประเภทพาณิชย์กรรมหลักมีความหนาแน่นของการพัฒนากระจุกตัวอยู่เฉพาะบริเวณพื้นที่ริมถนนราชดำริ-พื้นที่ริมถนนเพลินจิต ช่วงสี่แยกราชประสงค์ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดเข้าไปภายในบล็อก (Block) พบปัญหาขาด

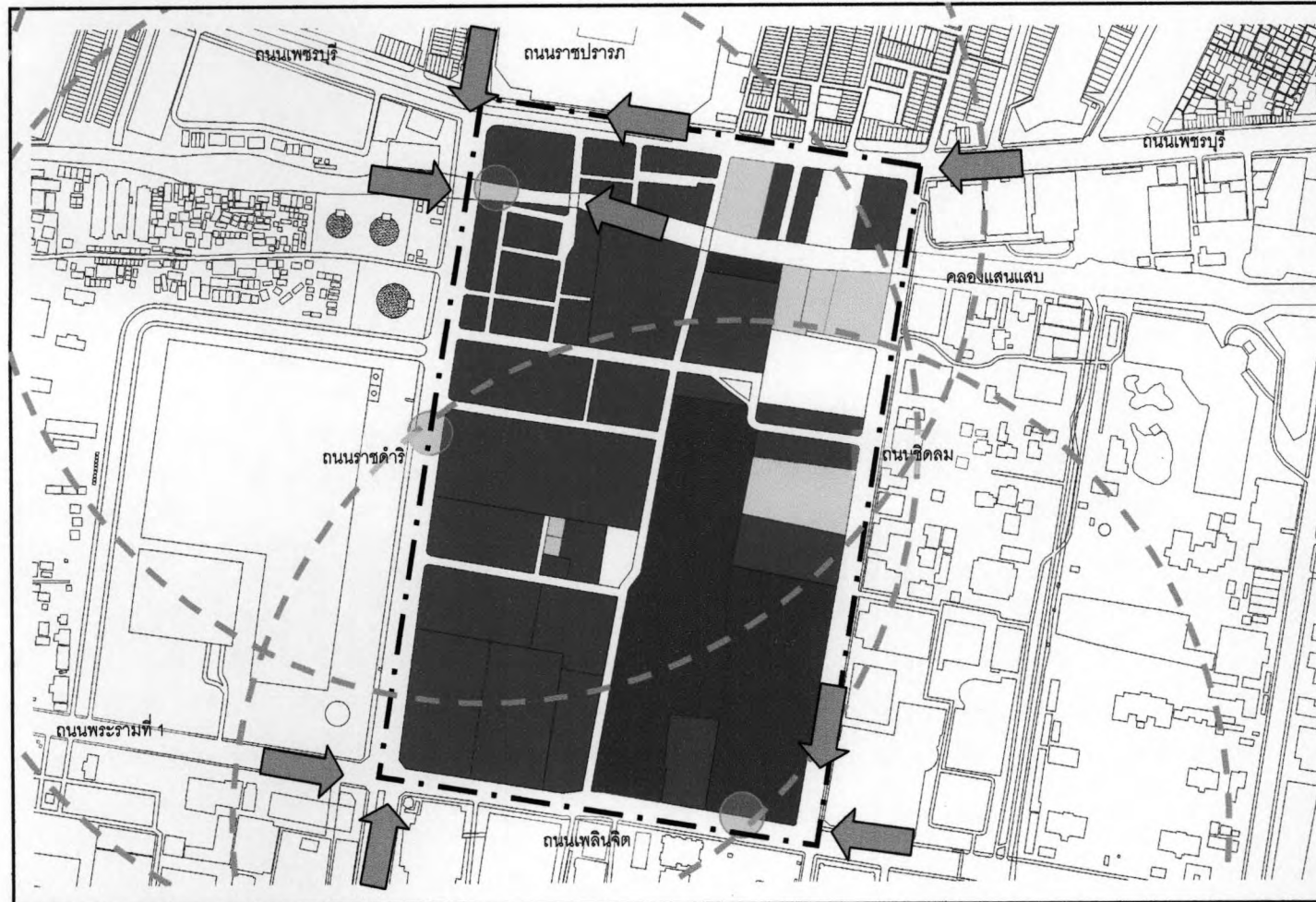
การพัฒนาและความหนาแน่นที่เหมาะสม อันเนื่องมาจากปัญหาการเข้าถึงที่ไม่สะดวกขาดการเชื่อมต่อกิจกรรมจากพื้นที่ริมขอบของบล็อก (Block) ประกอบกับลักษณะกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ไม่เหมาะสมและไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง

- พื้นที่พาณิชยกรรมรอง จากการศึกษาประเด็นปัญหาในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร พบว่ามีลักษณะคล้ายคลึงกับพื้นที่พาณิชยกรรมหลัก ซึ่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ริมถนนราชดำริ-พื้นที่ริมถนนเพชรบุรี ซวงสี่แยกประตูน้ำ และพื้นที่ริมซอยราชดำริ 2 โดยเกิดจากปัญหาขาดการเข้าถึงที่ไม่สะดวกขาดการเชื่อมต่อกิจกรรมจากพื้นที่ริมขอบของบล็อก (Block) ประกอบกับปัญหาสภาพของอาคารพาณิชย์แบบตึกแถวที่มีความเสื่อมโทรมไม่ได้รับการดูแลรักษา โดยมีสาเหตุมาจากกรรมสิทธิ์ที่ดินไม่ได้ตกเป็นของผู้ใช้อาคาร เป็นลักษณะเช่าระยะยาว (ที่ดินของทรัพย์สินฯ) จึงส่งผลให้ไม่เกิดแรงจูงใจในการบำรุงรักษา และกระทบต่อมาถึงบรรยากาศที่ไม่ส่งเสริมต่อย่านการค้า ซึ่งพบว่าเป็นทั้งพื้นที่พาณิชยกรรมรองเป็นส่วนใหญ่ และในบางจุดก็มีปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ไม่เหมาะสมและขัดต่อข้อกำหนดของกฎหมายผังเมืองรวมฯ เช่น การใช้พื้นที่เพื่อกิจการรับซื้อของเก่า บริเวณกลุ่มอาคารพาณิชย์แบบตึกแถวใกล้ซอยเพชรบุรี 32 เป็นต้น








- พื้นที่พักอาศัย จากการศึกษาประเด็นปัญหาในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร พบว่าเกิดปัญหาการใช้พื้นที่ที่ไม่เหมาะสม อาคารมีสภาพเสื่อมโทรมและการใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ กลุ่มบ้านพักอาศัย 1-2 ชั้น ประมาณ 2-3 หลัง ที่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนเพชรบุรี และริมถนนชิดลมใกล้สามแยกชิดลม ซึ่งติดกับอาคารชุดคอนโดมิเนียม หรือเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ที่มีราคาที่ดินและขายค่อนข้างสูง

- พื้นที่สาธารณูปการ จากการศึกษาประเด็นปัญหาในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร พบว่าเกิดปัญหาการใช้พื้นที่ที่ไม่เหมาะสม อาคารมีสภาพเสื่อมโทรมและการใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ อาคารสำนักงานภายในพื้นที่ของการไฟฟ้านครหลวง และพื้นที่ใกล้เคียงคือกลุ่มอาคารของบริษัทไอที

- ที่ว่างและพื้นที่การสัญจร จากการศึกษาประเด็นปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่าง พบว่ามีลักษณะการใช้งานที่ไม่เหมาะสม ไม่คุ้มค่าและไม่เกิดประสิทธิภาพต่อพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมใจกลางเมือง โดยเฉพาะบริเวณที่ว่างภายในบล็อก (Block) ตั้งอยู่ภายในพื้นที่ของบริษัทไอที ซึ่งพบว่ามีกิจกรรมในลักษณะของลานจอดรถสำหรับพนักงานของบริษัทและจัดพื้นที่เป็นส่วนหย่อมเพียงเท่านั้น และที่ว่างริมคลองแสนแสบซึ่งยังไม่ได้รับการพัฒนา เนื่องจากปัญหาขาดการเชื่อมต่อและการเข้าถึงที่สะดวกจากที่ว่างข้างเคียง



**สัญลักษณ์**

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  พาณิชยกรรม
-  อยู่อาศัย
-  สำนักงาน ราชการ, รัฐวิสาหกิจ
-  ที่ว่างและพื้นที่การสัญจร
-  จุดตัดการสัญจรและพื้นที่อาคารที่อยู่ในระยะการเดิน 500 เมตร ซึ่งมีศักยภาพ
-  ทิศทางการเข้าถึง

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550

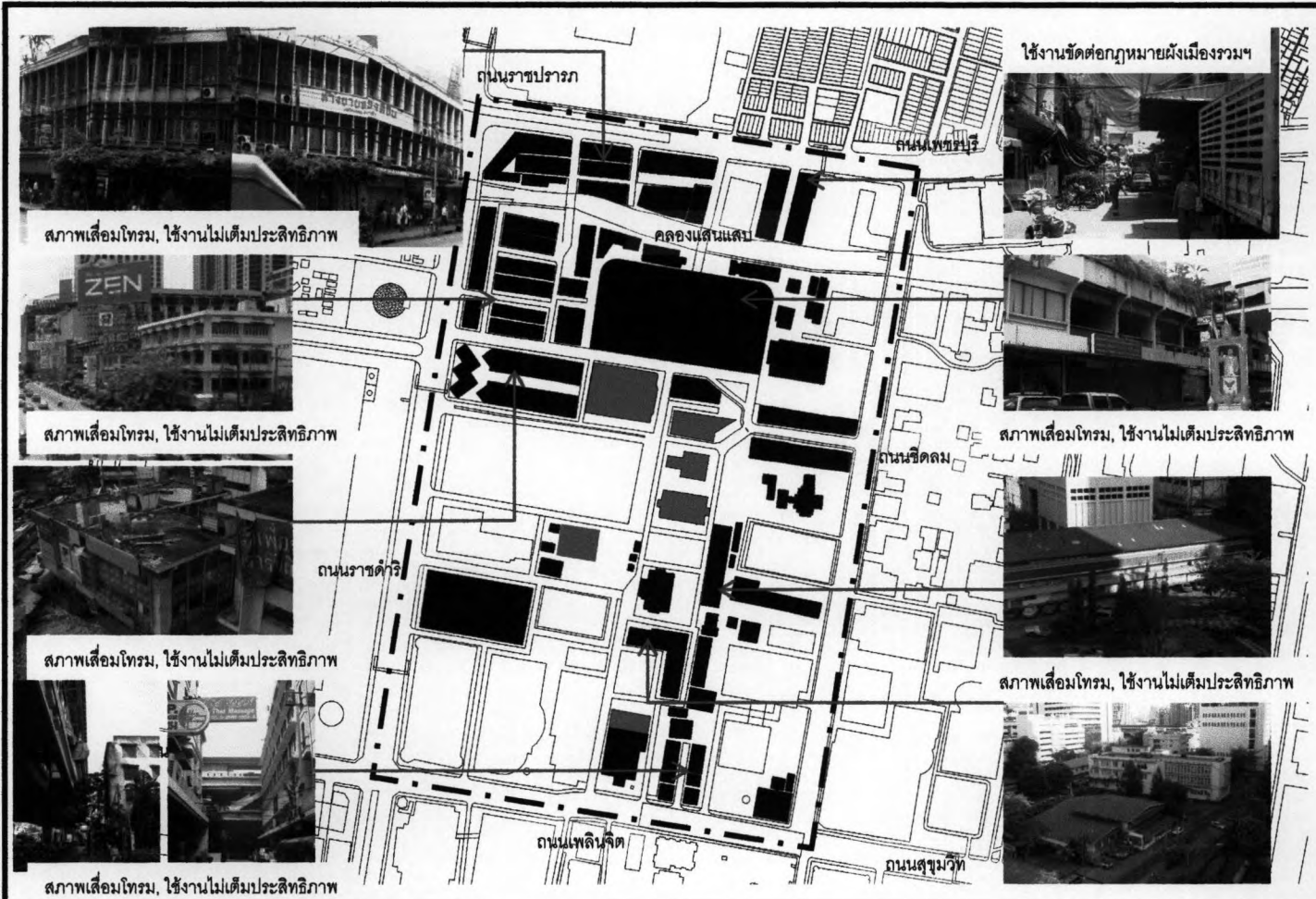


แผนที่ 4.1 แสดงการวิเคราะห์ตำแหน่งศักยภาพด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:4,000



สภาพเสื่อมโทรม, ใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ



สภาพเสื่อมโทรม, ใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ



สภาพเสื่อมโทรม, ใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ



สภาพเสื่อมโทรม, ใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ



ใช้งานขัดต่อกฎหมายผังเมืองรวมฯ



สภาพเสื่อมโทรม, ใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ




สภาพเสื่อมโทรม, ใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ



สภาพเสื่อมโทรม, ใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ

**สัญลักษณ์**

 ขอบเขตพื้นที่โครงการ

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



**แผนที่ 4.2 แสดงการวิเคราะห์ตำแหน่งปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร**

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:4,000

## 2) ด้านการสัญจร

### 2.1) ศักยภาพ (แผนที่ 4.3)

จากการศึกษาพื้นที่ย่านราชประสงค์เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในด้านทำเลที่ตั้ง ซึ่งเป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ของระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญในระดับเมืองทั้ง 3 ระบบ ดังที่กล่าวมาในข้างต้น ซึ่งมีความเป็นมาตั้งแต่ในอดีตจนมาถึงปัจจุบันที่พบว่ามีการขนส่งทั้งสินค้าการเกษตรในยุคแรกๆ และได้พัฒนามาเป็น การขนส่งผู้โดยสารจากพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารสูงมากขึ้นทุกปี และจากการศึกษายังพบว่าพื้นที่ศึกษามีขนาดและขอบเขตของพื้นที่ตั้งอยู่ในระยะรัศมีการบริการของระบบขนส่งมวลชนทั้ง 3 ระบบ อยู่ในระยะทางเดินเท้าไม่เกิน 500 เมตร โดยมีระยะเดินเท้าจากท่าเรือประตูน้ำถึงป้ายจอดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างบิ๊กซีประมาณ 300 เมตร และจากป้ายรถโดยสาร ถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าชิดลม มีระยะเดินเท้าประมาณ 500 เมตร จึงส่งผลให้เกิดรูปแบบการสัญจรทางเท้าเป็นหลักบริเวณทางเดินเท้าริมถนนราชดำริและถนนเพลินจิต ประกอบกับพื้นที่ศึกษาเป็นแหล่งงาน และแหล่งช้อปปิ้งที่สำคัญจึงส่งผลให้เกิดเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังย่านการค้าประตูน้ำ ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ริมถนนเพชรบุรีและถนนราชปรารภ และย่านการค้าปทุมวัน ซึ่งทำให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ริมถนนได้สะดวกส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพสูงขึ้น

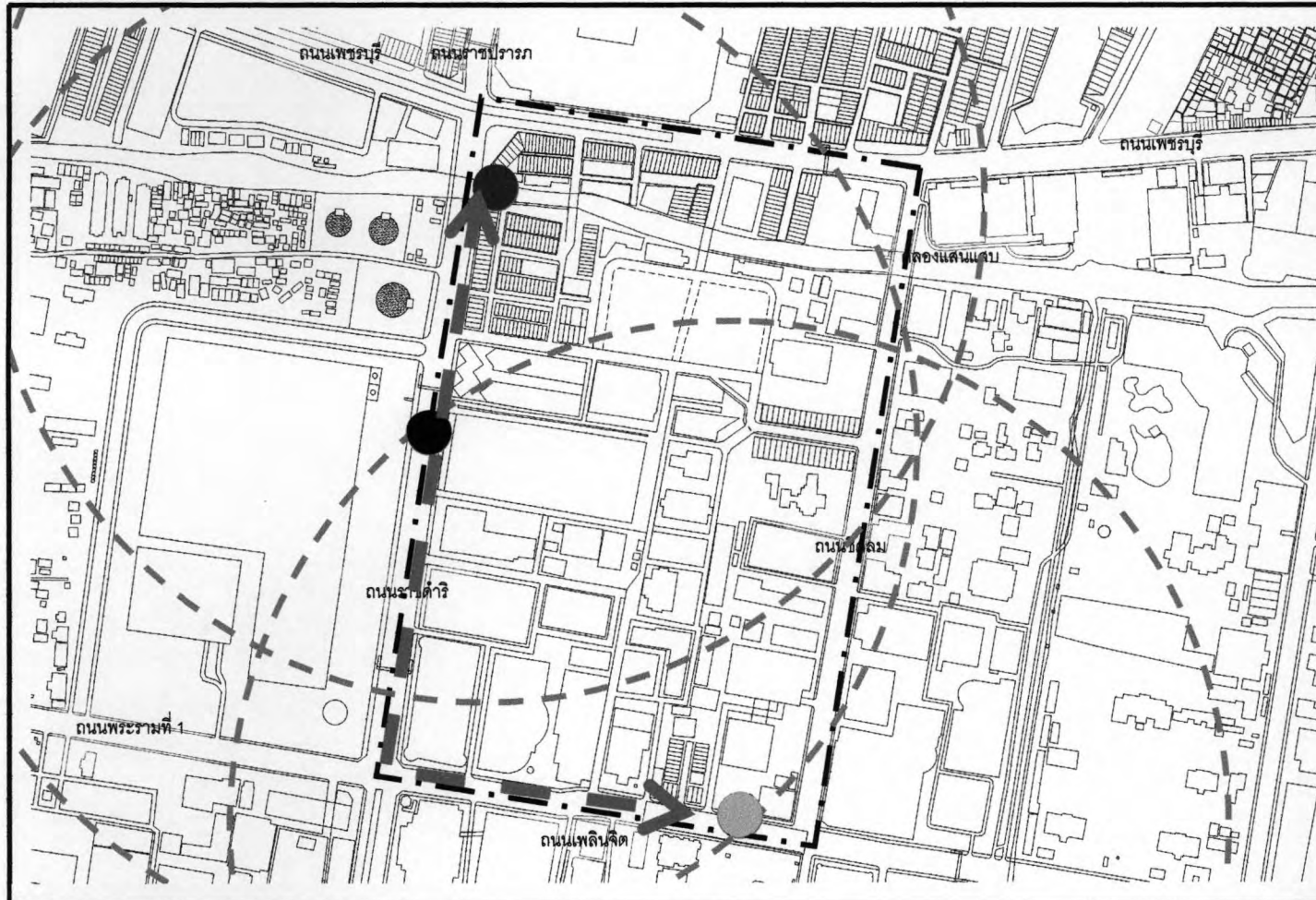
### 2.2) ปัญหา (แผนที่ 4.4)

จากการศึกษาระบบการสัญจรภายในพื้นที่พบว่า มีประเด็นปัญหาหลักในเรื่องของ "ขาดการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายการสัญจร" ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณริมถนนสายหลักและสายรอง ที่มีการเข้าถึงโดยสะดวกมากกว่าพื้นที่ภายใน (Block) ที่ขาดการเชื่อมต่อและการเข้าถึงที่ไม่สะดวก เกิดการพัฒนาไม่เต็มประสิทธิภาพ โดยสามารถแบ่งประเด็นปัญหาย่อยออกมาได้ 3 ประเด็นดังนี้ (แผนที่ 4.1)







- ขาดการเชื่อมต่อระบบถนนภายในพื้นที่ จากปัญหาดถนนซอยตันภายในบริเวณพื้นที่ระหว่างบริษัทไอทีและห้างฯ บิ๊กซีราชดำริ ขาดการเชื่อมต่ออันเนื่องมาจากการบุกรุกพื้นที่ถนนสาธารณะ บริเวณซอยราชดำริ 1, 2, 3 (ข้างโรงแรมอินมา) และซอยเพชรบุรี 30, 32 ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและที่จอดรถไม่เพียงพอตามมา

- ขาดการเชื่อมต่อระบบทางเดินเท้าและความขัดแย้งระหว่างคนเดินเท้ากับยานพาหนะ ซึ่งพบว่าอยู่บริเวณช่วงจุดตัดของถนนกับทางเดินเท้าทั่วทั้งพื้นที่ จนอาจเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรทางเดินเท้าขึ้นได้ เช่น บริเวณสี่แยกประตูน้ำที่ขาดทางข้ามหรือทางเชื่อมระหว่างท่าเรือประตูน้ำไปยังศูนย์การค้าประตูน้ำเซ็นเตอร์ ศูนย์การค้า Platinum บริเวณทางดินริมคลองแสนแสบที่มีทางเดินริมน้ำเป็นช่วงๆ และมีขนาดที่แคบขาดการเชื่อมต่อเป็นระบบทางเดินริมน้ำ บริเวณจุดตัดซอยราชดำริ 2 ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และบริเวณพื้นที่ภายในบล็อก (Block) ของพื้นที่บริษัทไอทีและการไฟฟ้านครหลวงที่ส่วนใหญ่ใช้งานพื้นที่เป็นที่จอดรถ ไม่มีทางเดินเท้าส่งผลให้ผู้เดินทางผ่านพื้นที่บริเวณนี้ต้องเดินบนถนน ประกอบกับขาดการเชื่อมต่อระบบทางเดินเท้าภายในบล็อก (Block) ส่งผลให้ขาดการเข้าถึงที่สะดวกเกิดขาดการพัฒนา

- ขาดการเชื่อมต่อระบบทางเดินเท้าเข้ากับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของพื้นที่ เนื่องจากภายในพื้นที่ศึกษามีจุดถ่ายการสัญจรที่สำคัญของเมืองกระจายอยู่โดยรอบดังที่กล่าวมาในข้างต้น แต่ยังคงขาดการเชื่อมต่อและส่งเสริมให้เป็นระบบเส้นทางเดินเท้าที่ชัดเจน เช่น ขาดการเชื่อมต่อและการเข้าถึงที่สะดวกบริเวณทางขึ้นลงท่าเรือประตูน้ำ และปัญหาจากขนาดความกว้างของทางเท้าเดิมที่ไม่เพียงพอต่อการรองรับการเข้าถึง อันเกิดจากการรुकพื้นที่ทางเท้าของกิจกรรมหาบเร่แผงลอย ประกอบกับปัญหาจากสภาพมลพิษทางเสียงและอากาศ และอากาศที่ร้อนจัดจากแสงแดดในช่วงเวลากลางวัน



**สัญลักษณ์**

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  ทำเรือ
-  สถานีรถไฟฟ้า BTS
-  ป้ายจอดรถประจำทาง
-  ระยะการเดิน 500
-  เส้นทางเดินเท้าที่มีศักยภาพ

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550

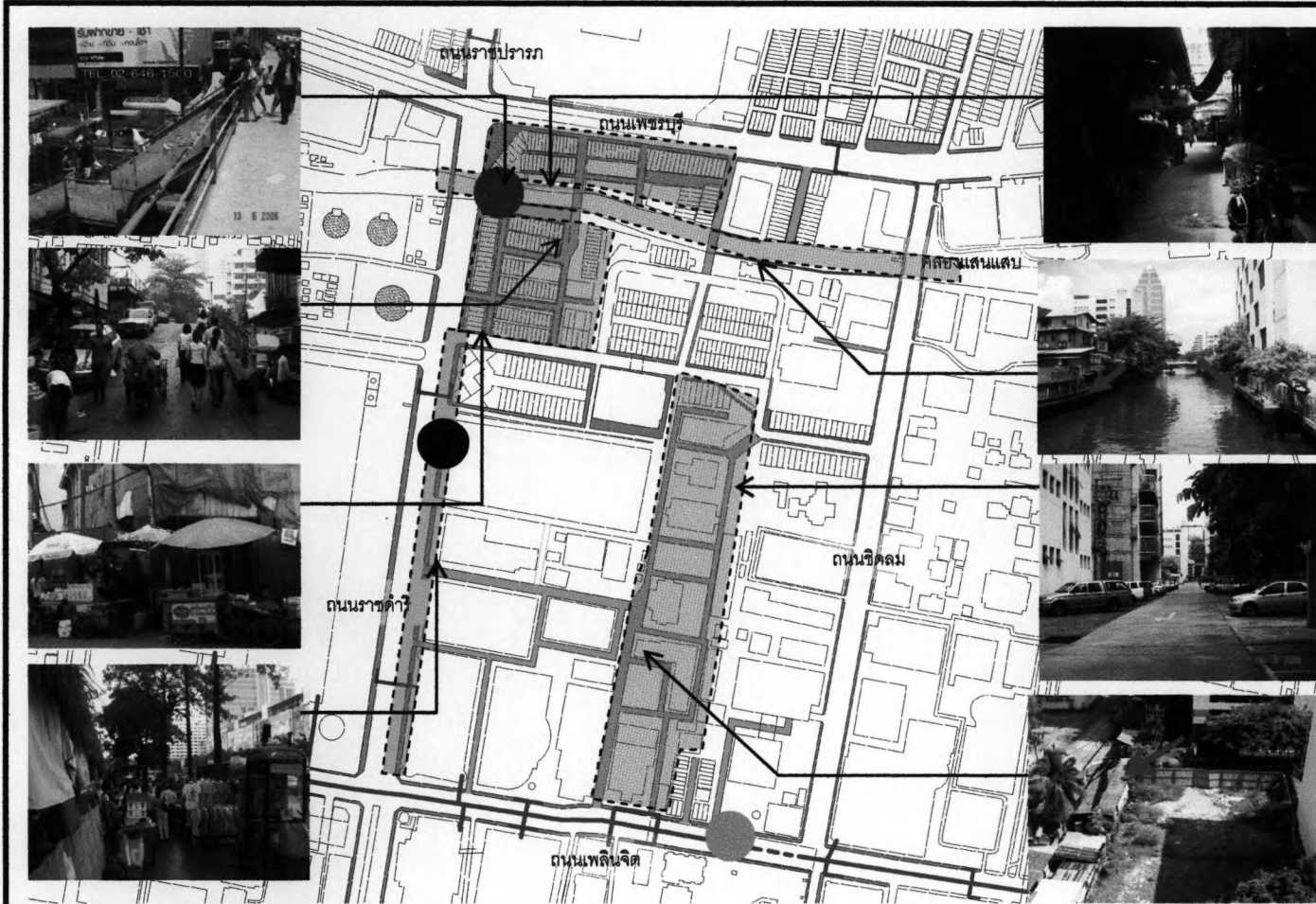


**แผนที่ 4.3 แสดงการวิเคราะห์ตำแหน่งศักยภาพด้านการสัญจร**










**แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์**



SCALE 1: 4,000



**สัญลักษณ์**

-  ทางเดินเท้าริมถนน
-  Sky Walk และสะพานลอย
-  ทางเดินเท้าลอดใต้อาคาร
-  ทางเดินเท้าริมน้ำ
-  ทางเดินเท้าสมกับถนน
-  ท่าเรือ
-  สถานีรถไฟฟ้า BTS
-  ป้ายจอดรถประจำทาง
-  พื้นที่ที่มีปัญหาด้านการสัญจร

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



**แผนที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์ตำแหน่งปัญหาด้านการสัญจร**

**แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์**



SCALE 1: 4,000



### 3) ด้านที่ว่างสาธารณะ








#### 3.1) ศักยภาพ (แผนที่ 4.5)

จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของที่ว่างภายในพื้นที่ราชประสงค์ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงทั้งขนาดและการใช้ประโยชน์เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะพื้นที่ว่างริมถนนราชดำริและถนนเพลินจิต ซึ่งมีศักยภาพเป็นที่ว่างหน้าอาคารที่มีรูปแบบของลานกิจกรรมที่มุ่งเน้นการส่งเสริมด้านการค้า การช้อปปิ้ง เช่น งานเทศกาลประจำปี และงานลดราคาสินค้าของห้างฯต่างๆ เป็นต้น

#### 3.2) ปัญหา (แผนที่ 4.6)

จากการศึกษาถึงประเด็นปัญหาด้านการใช้ที่ว่าง พบว่ามีลักษณะการใช้ที่ว่างที่ไม่เหมาะสม ไม่คุ้มค่า และไม่ส่งเสริมประสิทธิภาพของย่านพาณิชยกรรม ขาดการเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง ทำให้การเข้าถึงทำได้ยาก เช่น พื้นที่ว่างริมน้ำที่ขาดการเชื่อมต่อและการเข้าถึงที่ไม่สะดวก ทั้งที่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่ว่างสำหรับชุมชน พื้นที่ว่างภายในบล็อก (Block) บริเวณพื้นที่ภายในของบริษัททีโอทีและการไฟฟ้านครหลวงมีการใช้ที่ว่างที่ไม่เหมาะสม ไม่คุ้มค่าโดยการนำมาใช้เป็นลานจอดรถ และสวนหย่อม ในส่วนพื้นที่ว่างที่ใช้ในกิจกรรมการสัญจรพบว่าเป็นปัญหาการรुक้าจากกิจกรรมค้าขายหาบเร่แผงลอย และปัญหาพื้นที่ว่างทิ้งร้าง ได้แก่ พื้นที่ของเอกชนที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่เข้ามาพัฒนาให้เกิดซึ่งเกิดจากการเข้าถึงที่ไม่สะดวก



- สัญลักษณ์**
-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
  -  ที่ว่างหน้าอาคาร,ลาน
  -  ที่ว่างที่เป็นที่จอดรถ
  -  ที่ว่างริมน้ำ
  -  ที่ว่างส่วนบุคคล
  -  ที่ว่างทิ้งร้าง
  -  ตำแหน่งศักยภาพที่ว่างฯ

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



แผนที่ 4.5 แสดงการวิเคราะห์ตำแหน่งศักยภาพด้านที่ว่างสาธารณะ







แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1: 4,000



**สัญลักษณ์**

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  ที่ว่างหน้าอาคาร, ลาน
-  ที่ว่างที่เป็นที่จอดรถ
-  ที่ว่างริมน้ำ
-  ที่ว่างส่วนบุคคล
-  ที่ว่างทิ้งร้าง

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



แผนที่ 4.6 แสดงการวิเคราะห์ตำแหน่งปัญหาด้านที่ว่างสาธารณะ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1: 4,000

#### 4.1.3 การวิเคราะห์แนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ศึกษาในอนาคต

จากการวิเคราะห์ถึงประเด็นศักยภาพ และประเด็นปัญหาที่พบของพื้นที่ศึกษาในช่วงต้น จึงสามารถนำมาคาดการณ์แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตได้ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

##### 1) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

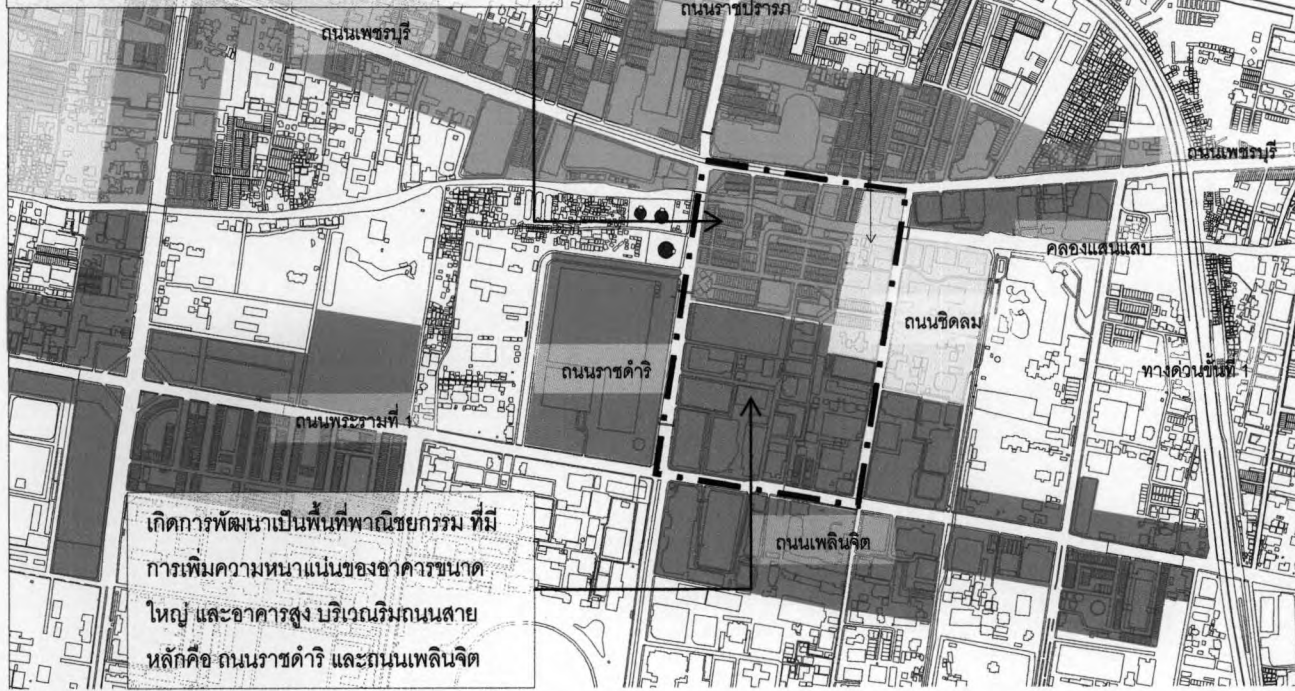
จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันได้แสดงให้เห็นถึงบทบาทของการเป็นย่านการค้าและพาณิชย์กรรม ประกอบกับความเป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนด้วยการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญมาโดยตลอด ซึ่งการคาดการณ์แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตของพื้นที่ศึกษาสามารถดูได้จากแผนนโยบาย และแผนการพัฒนาของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ดังนี้ (แผ่นที่ 4.7)

จากโครงการศูนย์คมนาคมมักกะสัน โครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชย์กรรมบริเวณประตูน้ำ-เพชรบุรี โครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชย์กรรมราชประสงค์-เพลินจิต (แผนพัฒนามหานคร กลุ่มลุมพินีและกลุ่มวิภาวดี) และโครงการกรุงเทพฯเมืองแฟชั่น ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เป็นประเภทพาณิชย์กรรมที่มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร เป็นอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูงที่ไปกระจุกตัวอยู่เฉพาะพื้นที่ริมถนนราชดำริ และถนนเพลินจิต (ถนนสายหลัก) ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก และจากโครงการรื้อถอนอาคารนารายณ์กัณฑ์ อาคารชิตินิเวศ และกลุ่มอาคารบางกอกบาร์ชัวร์ เพื่อสร้างเป็นศูนย์การค้าและโรงแรมขนาดใหญ่ในอนาคตอันใกล้นี้ ทำให้มีแนวโน้มเกิดการการพัฒนาพื้นที่เป็น ประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชย์กรรม สำนักงาน และที่พักอาศัย ที่มีการเพิ่มความหนาแน่น ของอาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารสูง ซึ่งมีระดับส่วนล่างของอาคารเป็นร้านค้าเชิงพาณิชย์ ระดับส่วนกลางอาคารเป็นสำนักงาน และระดับส่วนบนของอาคารเป็นที่พักอาศัย หรือเป็นอาคารประเภทโรงแรม (จากการสำรวจการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบพื้นที่ศึกษา) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมถนนราชดำริ และถนนเพชรบุรี (ช่วงซอยราชธานี 2 ถึงซอยเพชรบุรี 32) ที่มีการเข้าถึงได้สะดวก และในส่วนของโครงการที่พักอาศัยอาคารชุดขนาดใหญ่ริมถนนชิดลม บริเวณซอยเพชรบุรี 32 และถนนชิดลม (ช่วงซอยเพชรบุรี 32 ถึงซอยราชดำริ 2 ด้านถนนชิดลม) ที่ส่งผลให้พื้นที่บริเวณริมถนนชิดลมและพื้นที่ใกล้เคียงมีแนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เป็นประเภทผสมผสานระหว่างที่อยู่อาศัยกับพาณิชย์กรรม ก่อให้เกิดอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูงเช่นเดียวกัน ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่ยังคงเกิดปัญหาการพัฒนาที่เข้าไม่ถึงภายในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ริมถนนชิดลม ถนนเพลินจิต (ช่วงสี่แยกชิดลม) ของส่วนรัฐวิสาหกิจ ที่ยังใช้พื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพตามมาในลักษณะเดิม

ดังนั้นการคาดการณ์แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารจากการวิเคราะห์ที่กล่าวมาในช่วงต้น สรุปได้ว่าถ้าไม่เพิ่มการเชื่อมต่อของการสัญจรให้มีการเข้าถึงที่สะดวก และความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้า การช้อปปิ้ง ภายในบล็อก (Block) โอกาสที่จะเกิดการพัฒนาและการใช้พื้นที่ให้เต็มประสิทธิภาพก็จะไม่เกิดขึ้น และยังคงกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนต่างๆ ดังที่กล่าวมา และส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาในลักษณะเดิม





เกิดการพัฒนาคือพื้นที่เป็น ประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชย์กรรม สำนักงานและที่พักอาศัย ที่มีการเพิ่มความหนาแน่นของอาคารขนาดใหญ่ และอาคารสูง บริเวณริมถนนสายหลักคือ ถนนราชดำริ และถนนเพชรบุรี (ช่วงซอยราชดำริ 2 ถึงซอยเพชรบุรี 32) ที่มีการเข้าถึงได้สะดวก

เกิดการพัฒนาคือพื้นที่เป็นที่พักอาศัย (ผสมผสานพาณิชย์กรรม บริเวณชั้นล่างของอาคารเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้าของย่าน) มีการเพิ่มความหนาแน่นของอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูงบริเวณตั้งแต่ซอยเพชรบุรี 32 ถึงถนนชิดลม



เกิดการพัฒนาคือพื้นที่พาณิชย์กรรม ที่มีการเพิ่มความหนาแน่นของอาคารขนาดใหญ่ และอาคารสูง บริเวณริมถนนสายหลักคือ ถนนราชดำริ และถนนเพลินจิต

**สัญลักษณ์**

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  พาณิชยกรรม
-  พาณิชยกรรมผสมที่พักอาศัย
-  ที่พักอาศัยผสมพาณิชย์กรรม

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



**แผนที่ 4.7 แสดงการวิเคราะห์แนวโน้มการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร**

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์



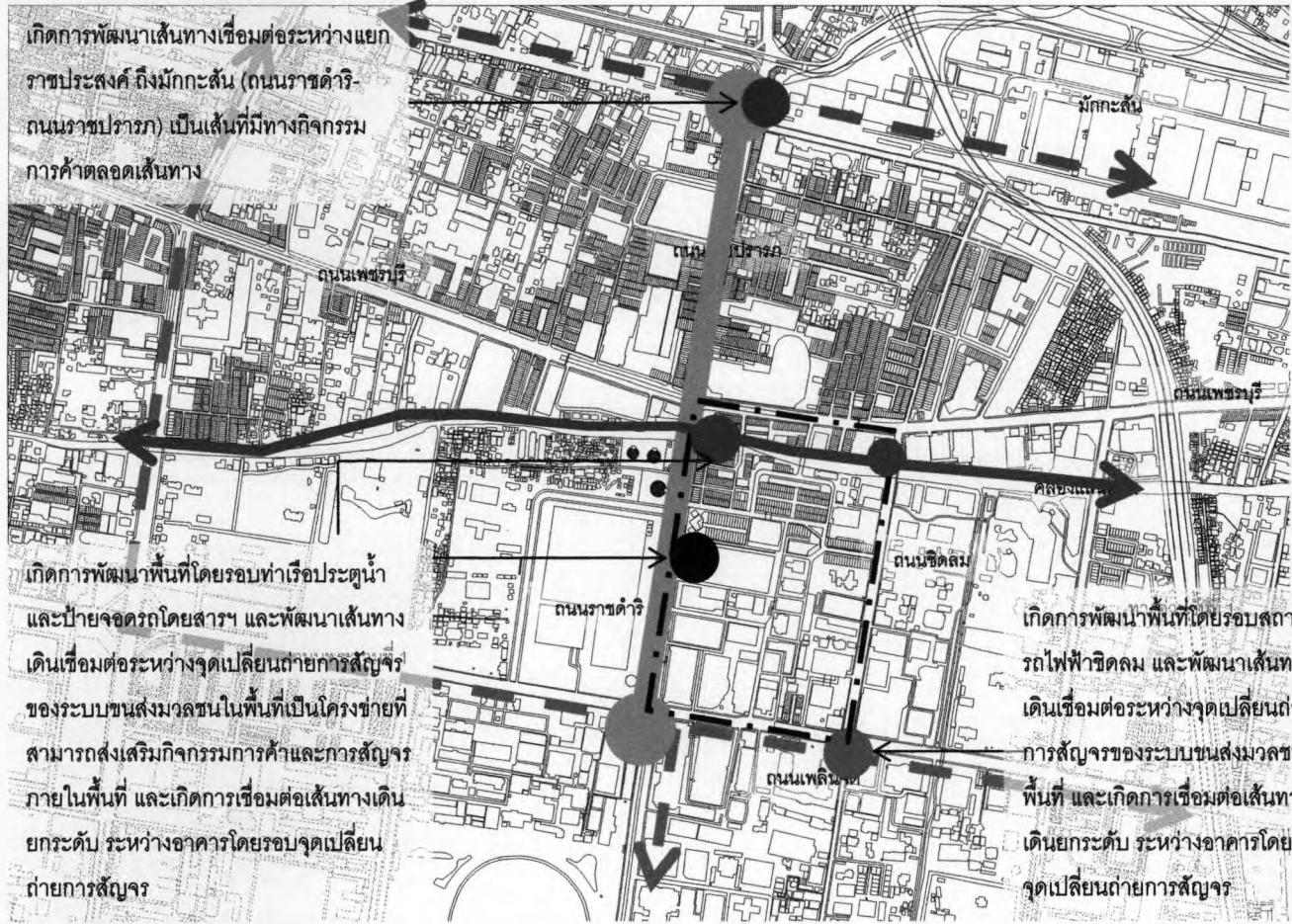
SCALE 1: 10,000

## 2) ด้านการสัญจร

จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงด้านการสัญจร พบว่าพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในทำเลที่เป็นศูนย์กลางทางการขนส่งมวลชนทั้งระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ (เรือด่วนฯ) ทางถนน (รถประจำทาง) และระบบราง (รถไฟฟ้าบีทีเอส) เป็นจุดตัดและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น ซึ่งการคาดการณ์แนวโน้มการพัฒนาด้านการสัญจรของพื้นที่ศึกษาสามารถดูได้จากแนวโน้ม และแผนการพัฒนาของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (แผ่นที่ 4.8)

จากการวิเคราะห์ถึงศักยภาพบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำ (ท่าเรือประตูน้ำ) ได้รับมีผลกระทบโดยตรงต่อกิจกรรมการสัญจรทางเท้าภายในพื้นที่ อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนของผู้โดยสารเพื่อไปต่อยังจุดหมายปลายทาง และการเข้ามาใช้ใช้งานในพื้นที่ โดยเริ่มจากบริเวณริมถนนราชดำริ ตั้งแต่ท่าเรือประตูน้ำถึงป้ายจอดรถประจำทางหน้าห้างบีทีซี ซึ่งส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ในบริเวณนั้น และสามารถเดินต่อเนื่องไปถึงสถานีรถไฟฟ้าชิดลม ที่สามารถเดินถึงได้ภายในรัศมีบริการการเดินทาง 500 เมตร ประกอบกับบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระบบราง (สถานีรถไฟฟ้าชิดลม) ที่เกิดรูปแบบของทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) ที่ส่งผลต่อการสัญจรทางเท้าบริเวณริมถนนเพลินจิตถึงถนนพระรามที่ 1 และโครงการส่วนต่อขยายทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) เชื่อมต่อไปย่านสีลม-สาทร (สถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง) และเส้นทางสุขุมวิท-ย่าน (สถานีรถไฟฟ้าอโศก-อ่อนนุช) ซึ่งเกิดขึ้นแล้วในปัจจุบันและขยายต่อไปในอนาคต ในส่วนโครงการศูนย์คมนาคมมักกะสัน (เปิดให้บริการประมาณปลายปี พ.ศ.2552 ถึงต้นปี พ.ศ.2553) ที่คาดว่าจะส่งผลให้เกิดกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ต่อเนื่องมาย่านราชประสงค์ต่อไป และจากการศึกษาโครงการส่วนต่อขยายเส้นทางเดินเรือโดยสารคลองแสนแสบ บางกะปิ-มีนบุรี ที่จะเปิดให้บริการในช่วงปลายปี พ.ศ. 2552 ที่จะทำให้มีปริมาณผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น และโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมฝั่งคลองแสนแสบ เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่นันทนาการและทางเดินริมน้ำ (แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร) แต่จากการสำรวจพื้นที่ก็ยังคงพบปัญหาการเข้าถึงภายในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ปัญหาขาดการเชื่อมต่อระบบถนน ทางเดินเท้า ให้เป็นโครงข่ายระบบการสัญจรที่ชัดเจนและทั่วถึง

ดังนั้นจากข้อมูลในข้างต้นทำให้การคาดการณ์แนวโน้มการพัฒนาด้านการสัญจร ต้องมีการเชื่อมต่อเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าที่มีอยู่เดิมให้เป็นโครงข่ายมากขึ้นและส่งเสริมให้เป็นเส้นทางสัญจรหลัก ที่มีความสอดคล้องต่อกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและกลุ่มอาคาร เพิ่มเส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทั้ง 3 ระบบ บริเวณทางเดินเท้าริมถนนราชดำริเชื่อมต่อเข้าไปยังทางเดินเท้าภายในพื้นที่และริมถนนเพลินจิต และเชื่อมต่อเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าให้เป็นโครงข่ายทั่วทั้งพื้นที่เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการเข้าถึงภายในบล็อก (Block) ของพื้นที่และส่งเสริมการเข้ามาใช้งานพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ประกอบกับศักยภาพของทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) บริเวณริมถนนพระรามที่ 1 ถึงถนนเพลินจิตที่มีแนวโน้มการเชื่อมต่อเข้ากับทางเท้ายกระดับของกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมสอดคล้องกันมากขึ้น



เกิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมระหว่างแยก  
ราชประสงค์ ถึงมักกะสัน (ถนนราชดำริ-  
ถนนราชปรารภ) เป็นเส้นทางที่มีทางกิจกรรม  
การค้าตลอดเส้นทาง

เกิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนโดยรอบท่าเรือประตูน้ำ  
และป้ายจอดรถโดยสารฯ และพัฒนาเส้นทาง  
เดินเชื่อมระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร  
ของระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่เป็นโครงข่ายที่  
สามารถส่งเสริมกิจกรรมการค้าและการสัญจร  
ภายในพื้นที่ และเกิดการเชื่อมต่อเส้นทางเดิน  
ยกระดับ ระหว่างอาคารโดยรอบจุดเปลี่ยน  
ถ่ายการสัญจร

เกิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนโดยรอบสถานี  
รถไฟฟ้าชิดลม และพัฒนาเส้นทาง  
เดินเชื่อมระหว่างจุดเปลี่ยนถ่าย  
การสัญจรของระบบขนส่งมวลชนใน  
พื้นที่ และเกิดการเชื่อมต่อเส้นทาง  
เดินยกระดับ ระหว่างอาคารโดยรอบ  
จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

**สัญลักษณ์**

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  ระบบราง (รถไฟฟ้า)
-  ทางน้ำ (เรือคานคองแสนแสบ)
-  ระบบราง (รถไฟฟ้า BTS)
-  ท่าเรือคานคองแสนแสบ
-  สถานีรถไฟ (Airport Link)
-  สถานีรถไฟ (BTS)
-  ป้ายจอดรถประจำทาง

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



**แผนที่ 4.8 แสดงการวิเคราะห์แนวโน้มการพัฒนาด้านการสัญจร**

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



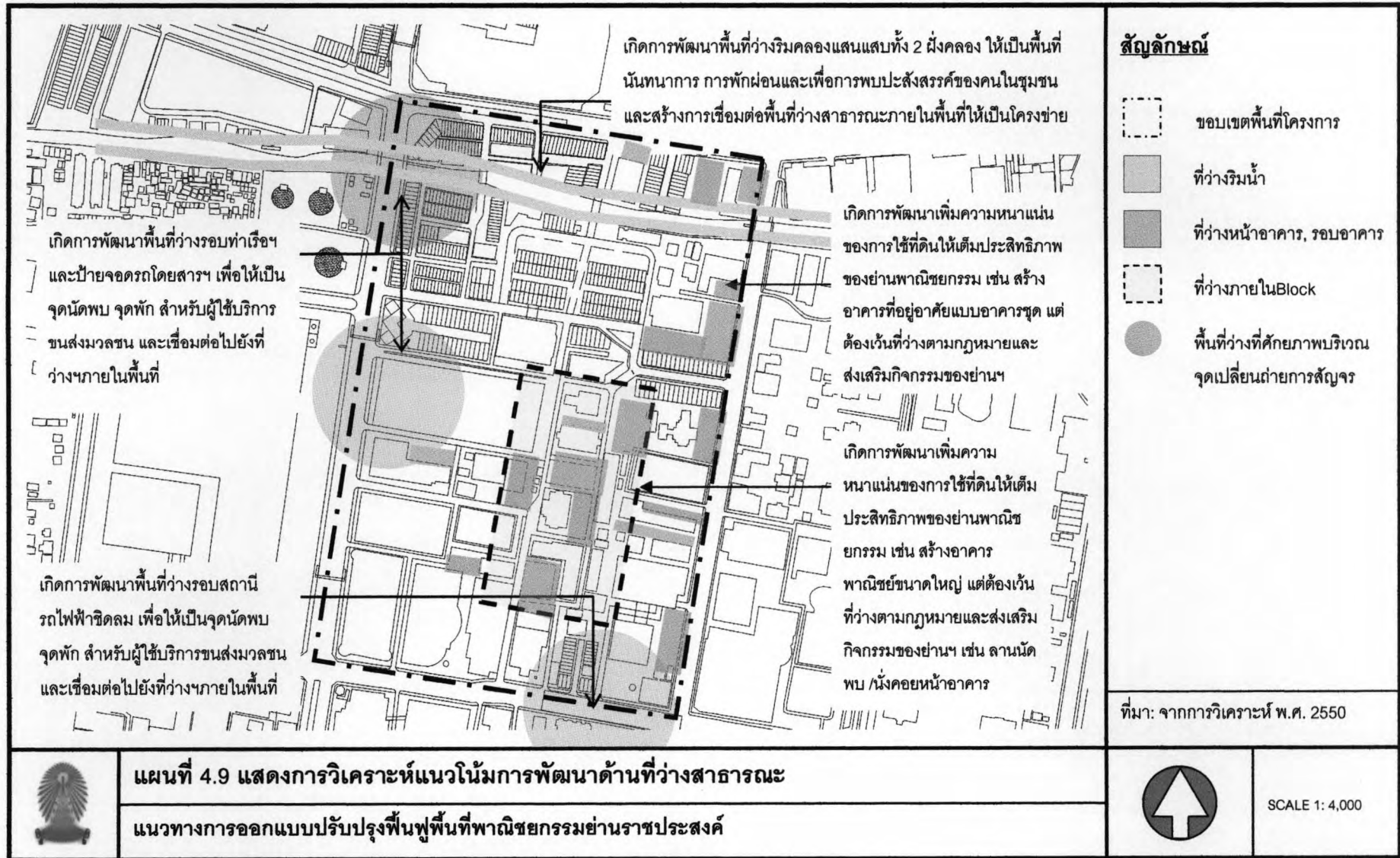
SCALE 1: 10,000

### 3) ด้านที่ว่างสาธารณะ

จากการวิเคราะห์ลักษณะการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในสภาพปัจจุบันที่พบว่า มีกิจกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะที่กระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต ถนนเพชรบุรี (ช่วงสี่แยกประตูน้ำถึงซอยเพชรบุรี 32) และริมซอยราชดำริ 2 มีกิจกรรมการใช้พื้นที่ว่างที่มีความเหมาะสมเฉพาะบริเวณที่ว่างหน้าอาคาร หรือลานกิจกรรม ริมถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต ส่วนพื้นที่ว่างที่อยู่ภายในบล็อก (Block) ของพื้นที่บริษัททีโอทีและการไฟฟ้านครหลวง และที่ว่างริมคลองแสนแสบยังคงมีกิจกรรมการใช้งานที่ไม่เหมาะสม และไม่เกิดประสิทธิภาพ และเมื่อศึกษาถึงโครงการจากแผนพัฒนากรุงเทพมหานครและผังเมืองรวมฯ พบว่ามีโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมฝั่งคลองแสนแสบ เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่นันทนาการและทางเดินริมน้ำ ให้เชื่อมถึงกันเป็นปอดของชุมชนในอนาคต และการกำหนดให้ใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการสาธารณูปโภคสาธารณูปการ เพื่อกิจการสาธารณะประโยชน์ ดังนั้นการคาดการณ์แนวโน้มกิจกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ ยังคงกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต ซึ่งในการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะในส่วนที่ยังเข้าไม่ถึงและขาดการเชื่อมต่อ จึงเห็นควรให้ใช้นโยบายของกรุงเทพมหานครที่จะจัดพื้นที่นันทนาการริมน้ำ ทั้ง 2 ฝั่งคลอง ให้เชื่อมถึงกันเป็นปอดของชุมชนในอนาคต ประยุกต์เข้ากับกฎเกณฑ์หรือเครื่องมือทางผังเมืองที่ช่วยส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจในการเข้าถึงโดยเพิ่มความหนาแน่นของกิจกรรมการใช้ที่ว่างสาธารณะเข้าไปภายในบล็อก (Block) ของพื้นที่ศึกษาต่อไป (แผนที่ 4.9)

สรุปจากการวิเคราะห์แนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ศึกษาในอนาคต พบว่าประเด็นในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงของระบบการสัญจรเป็นปัจจัยหลักต่อการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ซึ่งสามารถช่วยแก้ไขปัญหาในทางกายภาพในด้านต่างๆ อีกทั้งการพัฒนาพื้นที่ให้มีความหนาแน่นของการใช้ที่ดินที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ และการเชื่อมต่อระบบการสัญจรและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้เป็นระบบ จะเป็นการช่วยส่งเสริมให้เกิดการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะภายในบล็อก และช่วยส่งเสริมกิจกรรมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวในเชิงพาณิชย์ของย่านได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มแรงจูงใจในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง เป็นแหล่งงานแหล่งช้อปปิ้งที่สำคัญในระดับประเทศ และระดับเอเชียต่อไป





#### 4.1.4 การวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต

จากการวิเคราะห์แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในอนาคต สามารถนำมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงบทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต เพื่อนำมาสรุปเป็นประเด็นในการนำไปใช้กำหนดแนวทางการพัฒนาของพื้นที่ศึกษาต่อไป โดยแบ่งออกเป็นประเด็นหลักได้ 3 ประเด็น ดังนี้

##### 1) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

เป็นย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ที่สามารถรองรับกิจกรรมการค้า การบริการ โดยเฉพาะกิจกรรมการเดินช้อปปิ้ง (Shopping Street) หรือถนนคนเดิน สำหรับการเดินจับจ่ายเลือกซื้อสินค้าและบริการภายในย่านราชประสงค์ และสามารถเดินช้อปปิ้งต่อเนื่องไปยังย่านการค้าใกล้เคียงได้ เช่น ย่านการค้าประตูน้ำ ย่านการค้าปทุมวัน เป็นต้น ซึ่งมีกิจกรรมหลากหลายช่วยสร้างแรงจูงใจในการเดินช้อปปิ้ง จึงแสดงให้เห็นถึงบทบาทในการเป็นย่านการเดินช้อปปิ้งขนาดใหญ่ใจกลางเมืองหลวง

##### 2) ด้านการสัญจร

เป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญของเมือง และเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างเมืองชั้นในกับพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพฯ ที่สามารถรองรับปริมาณผู้ใช้บริการได้เป็นจำนวนมากของในแต่ละวัน และยังสามารถกระจายผู้ใช้บริการให้เชื่อมต่อไปยังย่านการค้าใกล้เคียง หรือสถานที่ทำงานภายในพื้นที่ศึกษา จึงแสดงให้เห็นถึงบทบาทในการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและเป็นพื้นที่เชื่อมต่อและกระจายผู้คนไปสู่พื้นที่ย่านการค้าและแหล่งงานอื่นๆ โดยรอบ

##### 3) ด้านที่ว่างสาธารณะ

เป็นศูนย์กลางกิจกรรมสันทนาการ นันทนาการ และการท่องเที่ยวที่สำคัญของเมือง โดยการส่งเสริมให้ใช้พื้นที่ว่างที่เป็นลานกิจกรรม สำหรับจัดงานเทศกาลประจำปี และสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมตลอดแนวพื้นที่ว่างหน้าอาคาร เพื่อช่วยส่งเสริมกิจกรรมการค้าและการช้อปปิ้งของย่านราชประสงค์ จึงแสดงให้เห็นถึงบทบาทของการเป็นสถานที่ที่เป็น Land Mark ของเมือง ซึ่งใช้พื้นที่ว่างสาธารณะให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและเหมาะสมต่อพื้นที่

## 4.2 การประมวลผลเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

### 4.2.1 การกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในภาพรวม

จากการวิเคราะห์ถึงบทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต สามารถจำแนกเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในภาพรวมได้ 4 ประเด็น ดังนี้

#### 1) เพิ่มความหนาแน่นของการพัฒนา

จากศักยภาพและปัญหาในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของพื้นที่ศึกษา ประกอบกับแนวโน้มการพัฒนาจากนโยบายและโครงการต่างๆ พบว่ายังคงมีแนวทางการพัฒนาอยู่แต่ภายนอกของบล็อก (Block) ดังนั้นการกำหนดให้เพิ่มความหนาแน่นของการพัฒนาให้เกิดขึ้นภายในบล็อก (Block) ให้มีประสิทธิภาพสามารถ

โดยการสร้างการเข้าถึงได้สะดวก และเชื่อมต่อกิจกรรมการค้าและการช้อปปิ้งเข้าสู่พื้นที่ และการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารให้ได้ตามเกณฑ์ของกฎหมายผังเมืองที่กำหนดไว้ดังกล่าว จะเป็นการพัฒนาพื้นที่ที่มีความสอดคล้องและส่งเสริมการเป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองที่ดี

## 2) เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึง

จากการศึกษาภาพและประเด็นปัญหาด้านการสัญจร ประกอบกับแนวโน้มการพัฒนาของโครงการในด้านการสัญจร พบว่ายังคงมีแนวทางการพัฒนาอยู่เฉพาะพื้นที่ริมถนนราชดำริ ถนนชิดลมและถนนเพชรบุรี ดังที่กล่าวมาในข้างต้น ดังนั้นจึงกำหนดให้แนวทางการพัฒนาด้านการสัญจรเพิ่มประสิทธิภาพของการเข้าถึง พื้นที่ภายในบล็อก (Block) โดยการเชื่อมต่อและเพิ่มเส้นทางการสัญจรการสัญจรให้เป็นโครงข่ายของระบบทางสัญจรที่มีทางเดินเท้าเป็นหลัก เพื่อสร้างความต่อเนื่องของการใช้งานพื้นที่และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาภายในบล็อก (Block) ให้มีประสิทธิภาพที่เหมาะสมและสามารถเดินได้ทั่วทั้งพื้นที่ และเป็นการส่งเสริมให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการลดการใช้ยานพาหนะในพื้นที่ศึกษา

## 3) เชื่อมต่อพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

เนื่องจากที่ตั้งของพื้นที่ศึกษามีศักยภาพทางด้านการสัญจรที่เข้าถึงได้สะดวก โดยเฉพาะการเป็นศูนย์รวมจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญถึง 3 ระบบ ดังที่กล่าวมาในข้างต้น ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและการแก้ไขปัญหาด้านการสัญจรภายในพื้นที่บล็อก จึงกำหนดแนวทางการพัฒนาด้านการสัญจรให้เชื่อมต่อเส้นทางเดินเท้าเข้ากับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเชิงพื้นที่ศึกษา เพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และสร้างแรงจูงใจในการเข้ามาใช้พื้นที่ภายในบล็อกมากขึ้นที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ตามมา ซึ่งต้องมีระยะการเดินภายในระยะ 500 เมตร ของแต่ละช่วง

## 4) สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าและพื้นที่ว่างสาธารณะ

จากการศึกษาภาพและประเด็นปัญหาด้านพื้นที่ว่างสาธารณะ ประกอบกับแนวโน้มการพัฒนาของโครงการในด้านการสัญจร พบว่ามีแนวทางการพัฒนาอยู่บริเวณโดยรอบของบล็อก ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นต่างๆในข้างต้น ดังนั้นจึงกำหนดให้สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าและพื้นที่ว่างสาธารณะ โดยเฉพาะที่ว่างสาธารณะภายในบล็อก ที่ต้องสร้างแรงจูงใจของการพัฒนาพื้นที่ด้วยกิจกรรมการค้า และการเดินช้อปปิ้ง ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านการสัญจรและการใช้ที่ดิน และกำหนดให้สร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมการใช้พื้นที่ว่างริมคลองแสนแสบให้เป็นพื้นที่นันทนาการ และเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ว่างโดยรอบด้วยการใช้เส้นทางเดินเท้าเป็นตัวเชื่อมต่อ เพื่อเป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับผู้ใช้พื้นที่ศึกษา

สรุปการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในภาพรวม เป็นการกำหนดแนวทางการพัฒนา เพื่อให้ส่งเสริมศักยภาพและการแก้ไขปัญหาทางด้านกายภาพ และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้พื้นที่ศึกษาให้ได้ตามเกณฑ์ทางผังเมืองรวมฯ ที่มีเหมาะสมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองและศูนย์รวมจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาให้ครอบคลุมและมีความละเอียดพอที่จะนำไปเป็นแนวทางการดำเนินการต่อไป

#### 4.2.2 การกำหนดรูปแบบแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

จากการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในภาพรวม เป็นการวางกรอบในการหาแนวทางการพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ และเพื่อให้สามารถนำไปใช้ในการดำเนินการต่อไปได้ จึงกำหนดรายละเอียดของรูปแบบแนวทางการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา โดยสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

##### 1) การกำหนดรูปแบบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

###### 1.1) กำหนดแนวทางการพัฒนา

เพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารให้เต็มประสิทธิภาพตามกฎหมายผังเมืองรวมฯ และปรับปรุงหรือรื้อถอนกิจกรรมการที่กิจกรรมไม่เหมาะสม มีการรुक้า ไม่สัมพันธ์กับพื้นที่ข้างเคียง หรือไม่ส่งเสริมประสิทธิภาพของพื้นที่ ให้นำมาพัฒนาเป็นโครงการขึ้นใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมข้างเคียง

###### 1.2) กำหนดตำแหน่งและการดำเนินการพัฒนา

- ให้รื้อถอนอาคารที่อยู่อาศัย (ในที่ดินของเอกชน 3 ราย) และอาคารที่พักชั่วคราว (ในที่ดินที่รुक้าทางสาธารณะ) และปรับปรุงพื้นที่รอบอาคารจอดรถ (ในที่ดินของเอกชนรายเดียว) ด้านหลังโรงแรมโนมา ให้สร้างเป็นอาคารพาณิชย์ ที่มีร้านค้าขายปลีกและสำนักงาน จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและสามารถรองรับการเชื่อมต่อกิจกรรมการสัญจรและถนนคนเดินได้สะดวก

- ให้รื้อถอนอาคารที่อยู่อาศัย (ในที่ดินของเอกชนรายเดียว) บริเวณพื้นที่ระหว่างถนนชิดลมกับบางกอกบาร์ชาร์ ให้สร้างเป็นอาคารที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุด จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและสามารถรองรับการเชื่อมต่อทางเท้า และสามารถเดินเชื่อมมาถึงที่ว่างริมน้ำได้สะดวก

- ให้รื้อถอนอาคารที่อยู่อาศัย (ในที่ดินของเอกชน 2 ราย) บริเวณริมถนนชิดลม ให้สร้างเป็นอาคารที่อยู่อาศัยอาคารชุดที่สามารถส่งเสริมกิจกรรมการค้าบริเวณชั้นพื้นดินของอาคาร และจัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและสามารถรองรับการเชื่อมต่อทางเท้า และสามารถเดินเชื่อมมาถึงที่ว่างริมน้ำได้สะดวก

- ให้รื้อถอนโรงผสมปูน (ในที่ดินของทรัพย์สินฯ) ให้สร้างเป็นอาคารแบบผสมผสานระหว่างห้างสรรพสินค้า โรงแรม หรือที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุด และกำหนดให้พุ่มระยงันจากริมน้ำออกมา 6.00 ม. โดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าและด้านข้างอาคารที่ติดกับริมน้ำ ให้จัดพื้นที่เชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำและที่ว่างริมน้ำได้สะดวก และสร้างทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) เชื่อมระหว่างกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมการค้า

- ให้พัฒนาพื้นที่ถูกปล่อยทิ้งร้าง บริเวณพื้นที่ระหว่างถนนชิดลมกับบางกอกบาร์ชาร์ (ในที่ดินของเอกชนรายเดียว) ให้สร้างเป็นอาคารที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุด จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและสามารถรองรับการเชื่อมต่อทางเท้า และสามารถเดินเชื่อมมาถึงที่ว่างริมน้ำได้สะดวก

- ให้พัฒนาพื้นที่ถูกปล่อยทิ้งร้าง บริเวณพื้นที่ระหว่างถนนเพชรบุรีกับคลองแสนแสบ (ในที่ดินของเอกชนรายเดียว) ให้สร้างเป็นอาคารที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุด จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดและสามารถรองรับการเชื่อมต่อทางเท้า และสามารถเดินเชื่อมมาถึงที่ว่างริมน้ำได้สะดวก

- ให้รื้อถอนอาคารนารายณ์กันท์ (กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน) ให้สร้างเป็นอาคารแบบห้างสรรพสินค้า จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนดโดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าอาคาร ให้

จัดพื้นที่ว่างรองรับการเชื่อมต่อกิจกรรมการสัญจรได้สะดวก และสร้างทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) เชื่อมเข้ากับห้างเอสอาร์

- ให้รื้อถอนกลุ่มอาคารพาณิชย์ (ในที่ดินของเอกชนรายเดียว) อยู่ระหว่าง TOT กับการไฟฟ้า นครหลวง ให้สร้างเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีร้านค้าขายปลีก สำนักงาน จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด โดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าอาคาร ให้จัดพื้นที่ว่างรองรับการเชื่อมต่อกิจกรรมการสัญจรและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรรถไฟฟ้า BTS

- ให้รื้อถอนกลุ่มอาคารพาณิชย์บริเวณสี่แยกประตูน้ำฝั่งทิศเหนือของคลองฯ (ในที่ดินของทรัพย์สินฯ) ให้สร้างเป็นอาคารพาณิชย์แบบผสมผสานระหว่างห้างสรรพสินค้า สำนักงาน และที่อยู่อาศัย จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคาร และระยะร่นจากริมน้ำให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด โดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าและด้านข้างอาคารที่ติดกับริมน้ำ (สร้างแรงจูงใจจาก FAR Bonus) เพื่อใช้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำและที่ว่างริมน้ำได้สะดวก และสร้างทางเท้ายกระดับเชื่อมระหว่างอาคารรอบสี่แยกประตูน้ำ

- ให้รื้อถอนกลุ่มอาคารพาณิชย์ ริมถนนราชดำริฝั่งทิศใต้ของคลองฯ (ในที่ดินของกรมศาสนา) ให้สร้างเป็นอาคารพาณิชย์แบบผสมผสานระหว่างห้างสรรพสินค้า สำนักงาน และที่อยู่อาศัย จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคาร และระยะร่นจากริมน้ำให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด โดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าและด้านข้างอาคารที่ติดกับริมน้ำ (สร้างแรงจูงใจจาก FAR Bonus) เพื่อใช้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำ ที่ว่างริมน้ำและที่ว่างโดยรอบได้สะดวก

- ให้รื้อถอนกลุ่มอาคารพาณิชย์ ริมถนนราชดำริติดกับห้างฯ บิ๊กซี (ในที่ดินของทรัพย์สินฯ) ให้สร้างเป็นอาคารพาณิชย์แบบผสมผสานระหว่างห้างสรรพสินค้า สำนักงาน และที่อยู่อาศัย จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคาร โดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าและด้านข้างอาคารที่ติดกับริมถนน ให้เพิ่มระยะร่นหน้าอาคารจากถนนออกมาให้ได้อย่างน้อย 12.00 ม. (สร้างแรงจูงใจจาก FAR Bonus) เพื่อใช้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับทางเท้า และส่งเสริมกิจกรรมการค้าขาย

- ให้รื้อถอนกลุ่มอาคารบางกอกบาร์ชาร์ (ในที่ดินของทรัพย์สินฯ) ให้สร้างเป็นอาคารพาณิชย์ประเภทโรงแรม หรือแบบผสมผสานระหว่างร้านค้าขายปลีก สำนักงานและที่อยู่อาศัยอาคารชุด จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคาร และระยะร่นจากริมน้ำให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด โดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าและด้านข้างอาคารที่ติดกับริมน้ำ (สร้างแรงจูงใจจาก FAR Bonus) เพื่อใช้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับที่ว่างริมน้ำ และที่ว่างโดยรอบได้สะดวก

- ให้รื้อถอน และปรับปรุงอาคารสำนักงาน TOT ที่มีสภาพที่ไม่เหมาะสมให้สร้างเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีร้านค้าขายปลีก สำนักงาน จัดให้มีพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด โดยเฉพาะที่ว่างด้านหน้าและด้านข้างอาคารที่ติดกับถนนซอยที่ปรับปรุงใหม่ ให้เพิ่มระยะร่นอาคารจากถนนออกมาให้ได้อย่างน้อย 12.00 ม. (สร้างแรงจูงใจจาก FAR Bonus) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้าขาย และถนนคนเดิน

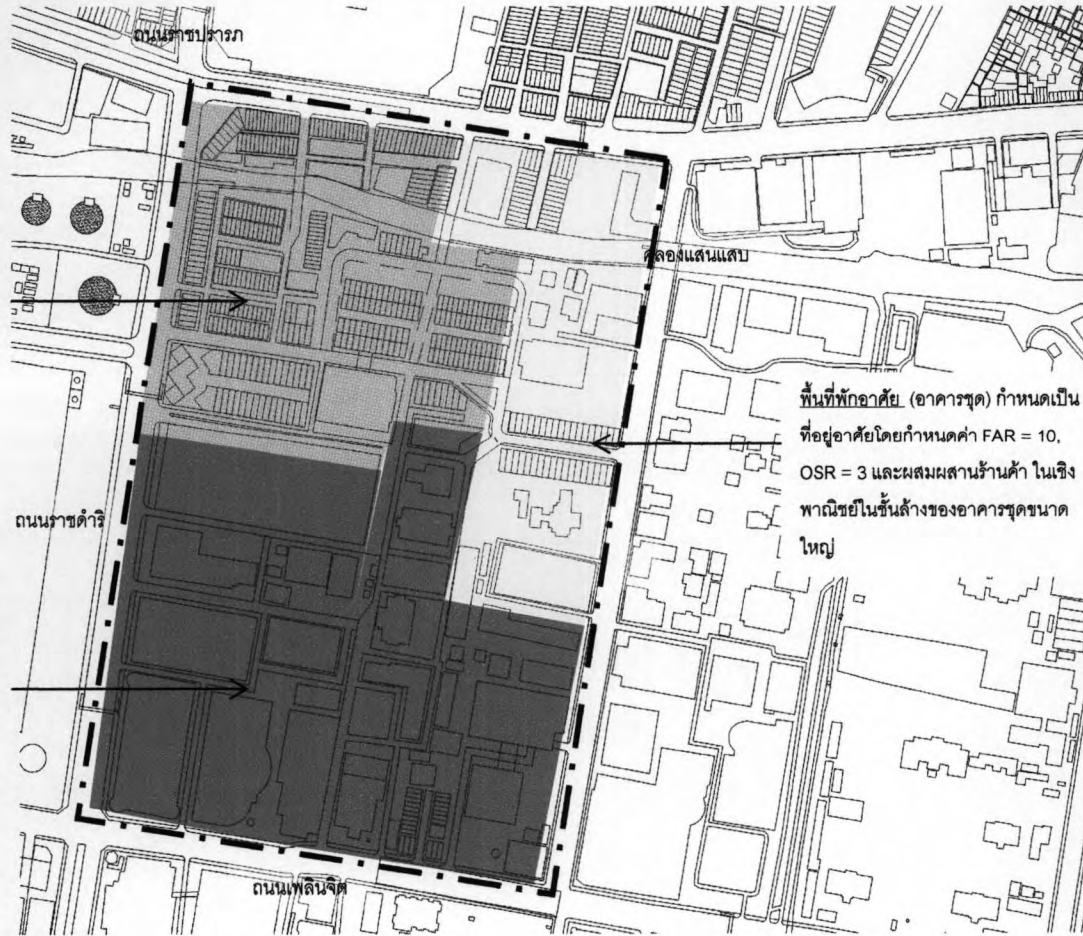
- อาคารผู้โดยสารทางน้ำ (ท่าเรือประตูน้ำ, ท่าเรือชิดลม) ให้ปรับปรุงทางขึ้นลงให้เข้าถึงได้ง่าย และสะดวก ขยายท่าเรือใหญ่ขึ้น เปลี่ยนวัสดุจากโป๊ะไม้เป็นโป๊ะเหล็ก เพิ่มความสวยงามที่ส่งเสริมเอกลักษณ์ของพื้นที่

ตาราง 4.1 แสดงการกำหนดรูปแบบแนวทางการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

ข้อกำหนด	แนวทางการพัฒนา	การดำเนินการพัฒนา
1. กำหนดการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	-เพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ให้ได้ตามเกณฑ์กฎหมายผังเมืองฯ กำหนด คือ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 -ปรับปรุงหรือรื้อถอนกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคารไม่เหมาะสม	-ให้รื้อถอนอาคารบริเวณริมถนนราชดำริและถนนเพลินจิตที่มีสภาพเสื่อมโทรมและใช้งานไม่เหมาะสมต่อพื้นที่พาณิชยกรรมแล้วสร้างเป็นอาคารใหม่ที่สอดคล้องกับพาณิชยกรรม สูง 14-18 ชั้น -จัดพื้นที่ว่างรองรับการเชื่อมต่อกิจกรรมการสัญจรหลักให้เข้าถึงได้สะดวก และสร้างทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) เชื่อมเข้ากับกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมสอดคล้องกัน
2. กำหนดการใช้ที่ดินประเภทผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย	-เพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ให้ได้ตามเกณฑ์กฎหมายผังเมืองฯ กำหนดคือ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 -ปรับปรุงหรือรื้อถอนกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคารไม่เหมาะสม	- ให้รื้อถอนอาคารบริเวณริมถนนราชดำริ-ถนนเพชรบุรี (สี่แยกประตูน้ำ) และพื้นที่ริมซอยราชดำริ 2 ที่มีสภาพเสื่อมโทรมและใช้งานไม่เหมาะสมต่อพื้นที่พาณิชยกรรม ให้สร้างเป็นอาคารใหม่ที่สอดคล้องกับพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย สูง 16-18 ชั้น -จัดพื้นที่ว่างรองรับการเชื่อมต่อกิจกรรมการสัญจรหลักให้เข้าถึงได้สะดวก และสร้างทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) เชื่อมเข้ากับกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมสอดคล้องกัน
3. กำหนดการใช้ที่ดินประเภทผสมผสานที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม	-เพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ให้ได้ตามเกณฑ์กฎหมายผังเมืองฯ กำหนดคือ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 -ปรับปรุงหรือรื้อถอนกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคารไม่เหมาะสม	- ให้รื้อถอนอาคารบริเวณริมถนนเพชรบุรี ถนนชิดลม (ช่วงสามแยกชิดลม) ที่มีสภาพเสื่อมโทรมและใช้งานไม่เหมาะสมต่อพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ให้สร้างเป็นอาคารใหม่ที่สอดคล้องกับที่อยู่อาศัยและส่งเสริมกิจกรรมในเชิงพาณิชย์บริเวณชั้นล่างของอาคาร อาคารสูง 18-20 ชั้น

พื้นที่พาณิชย์กรรมรอง กำหนดเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางการค้า สำนักงาน และที่อยู่อาศัยของย่านได้ (กำหนดค่า FAR = 10, OSR = 3) ให้พื้นที่ริมถนนเพชรบุรี, ซอยราชดำริ 2 และถนนราชดำริ ให้มีอาคารพาณิชย์แบบผสมผสานระหว่างศูนย์การค้า สำนักงาน และที่พักอาศัย(แบบอาคารชุด) ขนาดใหญ่

พื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก กำหนดเป็นศูนย์รวมกิจกรรมการค้า การท่องเที่ยวและบริการระดับเมือง ที่มีความหลากหลาย และให้เพิ่มความหนาแน่นของการใช้ที่ดินตามค่า FAR 10 : 1, OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 โดยให้พื้นที่ริมถนนราชดำริ, ถนนเพลินจิต ให้มีอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า และโรงแรมขนาดใหญ่



พื้นที่พักอาศัย (อาคารชุด) กำหนดเป็นที่อยู่อาศัยโดยกำหนดค่า FAR = 10, OSR = 3 และผสมผสานร้านค้า ในเชิงพาณิชย์ในชั้นล่างของอาคารชุดขนาดใหญ่

**สัญลักษณ์**

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  พื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก
-  พื้นที่พาณิชย์กรรมรอง
-  พื้นที่พักอาศัย

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



**แผนที่ 4.10 แสดงการกำหนดแนวทางการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร**

**แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์**



SCALE 1 : 4,000

## 2) การกำหนดรูปแบบด้านการสัญจร

### 2.1) กำหนดแนวทางการพัฒนา

- กำหนดให้เพิ่มและปรับปรุงเส้นทางการสัญจร เพื่อเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดให้มีรัศมีการเดินภายในระยะ 500 เมตร

- กำหนดให้เชื่อมต่อและปรับปรุงเส้นทางการเข้าถึงภายในบล็อกของพื้นที่ศึกษา

- กำหนดให้เพิ่มเส้นทางการสัญจรระหว่างพื้นที่ว่างสาธารณะภายในบล็อก และพื้นที่ว่างสาธารณะริมคลองแสนแสบ

### 2.2) กำหนดตำแหน่งและการดำเนินการพัฒนา

- กำหนดเส้นทางการสัญจรหลัก กำหนดให้เป็นเส้นทางรองรับการเดินชอปปิง เป็นถนนคนเดิน และเป็นเส้นทางสำหรับเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนทั้ง 3 ระบบ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณตั้งแต่ท่าเรือประตูน้ำเป็นทางเดินริมถนนราชดำริ กำหนดให้ขยายความกว้างให้ได้ตามระยะรัศมีของอาคาร และต่อเนื่องไปยังป้ายจอดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างฯ บิ๊กซี และกำหนดให้ปรับเปลี่ยนถนนระหว่างห้างฯ บิ๊กซีกับอาคารหลังใหม่ที่จะสร้างขึ้น (อาคารซีทีเซเนเดิม) เชื่อมต่อเข้าไปยังด้านหลังและต่อเนื่องออกไปเชื่อมกับทางเดินริมถนนเพลินจิต จนถึงสถานีรถไฟฟ้าชิดลม เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ภายในบล็อก

- กำหนดเส้นทางการสัญจรรอง กำหนดให้เป็นเส้นทางรองรับการเดินเชื่อมต่อภายในพื้นที่ศึกษากับทางเดินเท้าริมถนน และทางเดินริมน้ำ เพื่อความสะดวกในการเดินเข้าสู่พื้นที่ภายในบล็อก และเชื่อมเข้ากับทางสัญจรหลัก โดยการเพิ่มเส้นทางบริเวณริมคลองแสนแสบทั้ง 2 ฝั่งคลอง เชื่อมต่อเป็นกับทางเดินลอดใต้สะพานทั้ง 3 จุด เป็นระบบทางเดินริมน้ำ และเชื่อมเข้ากับทางเดินภายในพื้นที่ศึกษาที่อยู่ริมถนนซอยราชดำริ 2 ซอยเพชรบุรี 30, 32 โดยการปรับปรุงและขยายความกว้าง ทางเดินเท้าให้เพียงพอ

- กำหนดเส้นทางบริการ กำหนดเป็นเส้นทางสำหรับรถยนต์ขนส่งสินค้า และรถยนต์ส่วนบุคคลที่ต้องการเข้าสู่อาคารจอดรถ และเป็นเส้นทางฉุกเฉินสำหรับรถดับเพลิง โดยกำหนดให้เส้นทางไม่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการสัญจรหลัก

- กำหนดเส้นทางเท้ายกระดับ กำหนดให้สร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมสอดคล้องกัน เช่น กลุ่มอาคารห้างฯ ที่สร้างขึ้นใหม่บริเวณสี่แยกประตูน้ำ ให้สร้างทางเชื่อมระหว่างอาคารในช่วงชั้นที่ 2-4 ของอาคารที่สามารถเดินถึงกันได้

ตาราง 4.2 แสดงการกำหนดรูปแบบแนวทางการพัฒนาด้านการสัญจร

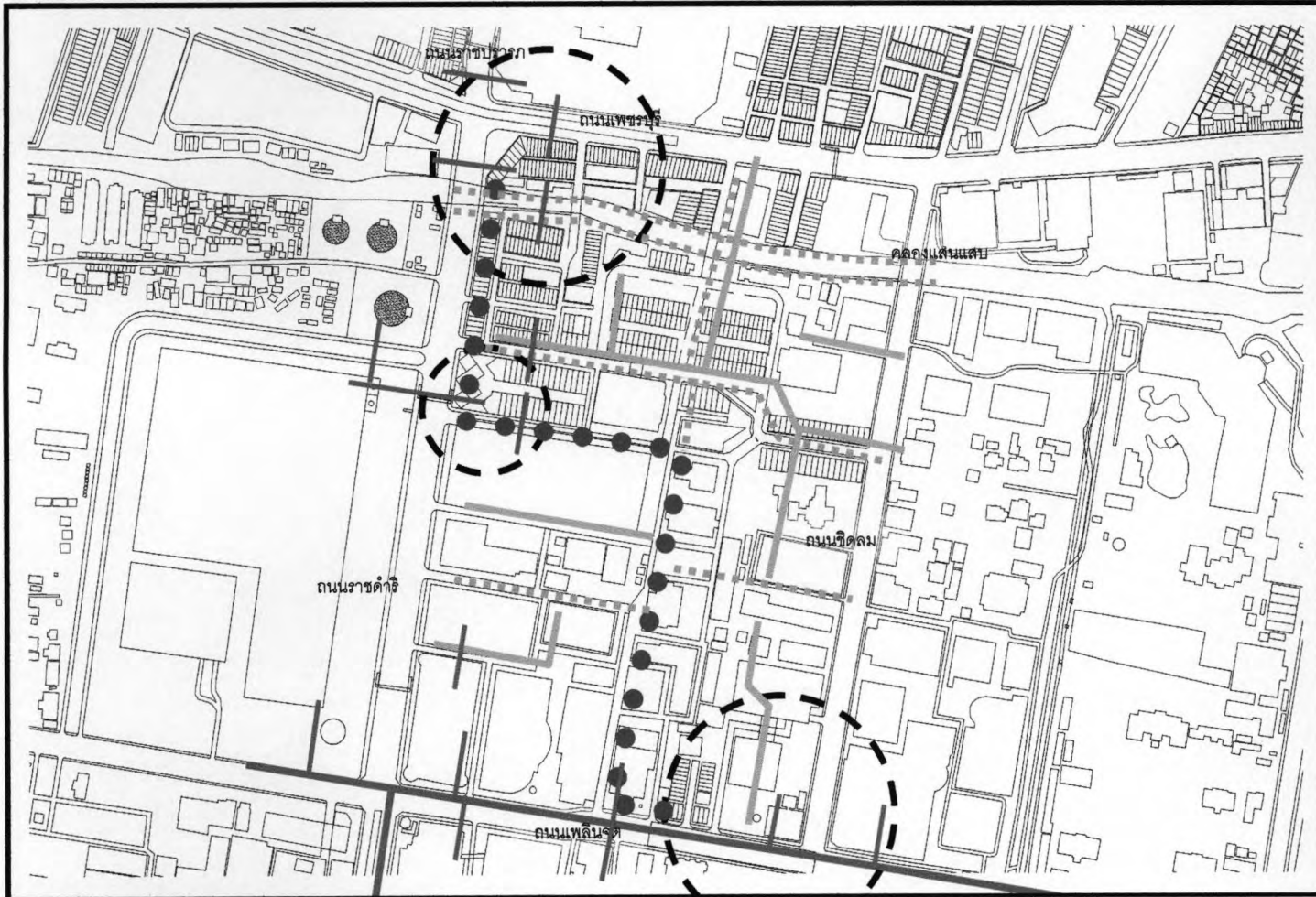
ข้อกำหนด	แนวทางการพัฒนา	การดำเนินการพัฒนา
1. กำหนดเส้นทางการสัญจรหลัก	- เส้นทางรองรับการเดินชอปปิง เป็นถนนคนเดิน - เป็นเส้นทางสำหรับเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนทั้ง 3 ระบบ	- ขยายและเชื่อมต่อเส้นทางและส่งเสริมให้เป็นถนนชอปปิง - กำหนดช่วงเวลาใช้งานของ “ถนนชอปปิง” จัดพื้นที่ริมถนนให้เป็นที่ตั้งร้านค้า (Kiosk) - เพิ่มองค์ประกอบของเฟอร์นิเจอร์ถนนและปลูกไม้ยืนต้นให้ร่มเงา ติดตั้งไฟทางเดินหรือแนวเสา (Colonnade) ให้เป็นแนวนำ



ตาราง 4.2 แสดงการกำหนดรูปแบบแนวทางการพัฒนาด้านการสัญจร (ต่อ)

ข้อกำหนด	แนวทางการพัฒนา	การดำเนินการพัฒนา
		<p>สายตา</p> <p>-ปูพื้นเพื่อเน้นความแตกต่างบริเวณจุดตัดระหว่างทางเท้ากับถนน</p>
2. กำหนดเส้นทางการสัญจรรอง	<p>-เส้นทางรองรับการเดินเชื่อมต่อภายในพื้นที่ศึกษากับทางเดินเท้าริมถนน</p> <p>-เพิ่มทางเดินริมคลองแสนแสบทั้ง 2 ฝั่งคลอง เชื่อมต่อเป็นกับทางเดินลอดใต้สะพานทั้ง 3 จุด</p> <p>-ปรับปรุงและขยายความกว้าง ทางเดินเท้าภายในบล็อกให้เพียงพอและเชื่อมต่อเป็นโครงข่าย</p>	<p>-ขยายและเพิ่มเส้นทางใหม่ รองรับการใช้พื้นที่ในบล็อกและพื้นที่มน้ำ</p> <p>-ปูพื้นเพื่อเน้นความแตกต่างบริเวณจุดตัดระหว่างทางเท้ากับถนน</p> <p>-จัดอุปกรณ์ประกอบทางเดิน ที่อำนวยความสะดวกปลอดภัยต่อกิจกรรมการสัญจร</p>
3. กำหนดเส้นทางการสัญจรบริการ	<p>-เส้นทางสำหรับรถยนต์ขนส่งสินค้า และรถยนต์ส่วนบุคคลที่ต้องการเข้าสู่อาคารจอดรถ</p> <p>-เป็นเส้นทางฉุกเฉินสำหรับรถดับเพลิง</p> <p>-เป็นเส้นทางไม่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการสัญจรหลัก</p>	<p>- เลือกเส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการสัญจรหลักน้อยที่สุด</p> <p>-เป็นเส้นทางที่รถดับเพลิงสามารถเข้าออกได้สะดวก</p>
4. กำหนดเส้นทางการสัญจรทางเท้ายกระดับ	<p>-เส้นทางเชื่อมระหว่างกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมสอดคล้องกัน</p>	<p>-เป็นทางเชื่อมที่สามารถเดินถึงกันได้สะดวกทั่วทั้งกลุ่มกิจกรรม</p>

ที่มา: จากการวิเคราะห์



**สัญลักษณ์**

- ..... เส้นทางการสัญจรหลัก
- ..... เส้นทางการสัญจรรอง
- เส้นทางบริการ
- เส้นทางเท้ายกระดับ
- จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



**แผนที่ 4.11 แสดงการกำหนดรูปแบบด้านการสัญจร**  
**แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์**



SCALE 1: 4,000

## 3) การกำหนดรูปแบบด้านที่ว่างสาธารณะ

## 3.1) กำหนดแนวทางการพัฒนา

- กำหนดที่ว่างรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน ให้เป็นจุดนัดพบ จุดพักคอย และจุดกระจายผู้ใช้บริการ และเชื่อมต่อเข้ากับทางสัญจรหลัก
- กำหนดที่ว่างรอบหน้าอาคารและรอบอาคาร เพื่อเป็นที่รองรับกิจกรรมส่งเสริมการค้า การบริการของพื้นที่ และเชื่อมต่อเข้ากับทางสัญจรหลัก และทางสัญจรรองของพื้นที่
- กำหนดที่ว่างริมคลองแสนแสบ เพื่อรองรับกิจกรรมนันทนาการ และการพักผ่อนหย่อนใจ และเชื่อมต่อเข้ากับทางสัญจรรองและทางเดินริมน้ำ

## 3.2) กำหนดตำแหน่งและการดำเนินการพัฒนา

- กำหนดที่ว่างรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เป็นลานเมือง มีลักษณะเป็นลานโล่ง (Plaza) ขนาดใหญ่ ให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากเส้นทางการสัญจรหลัก บริเวณโดยรอบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยใช้พื้นที่ระยะร่นของอาคาร ทั้งบริเวณท่าเรือประตูน้ำ (ระยะร่นของอาคารที่สร้างขึ้นใหม่) บริเวณป่าฯ (หน้าห้างที่จะสร้างขึ้นใหม่) และบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (บริเวณหน้าอาคารที่จะสร้างขึ้นใหม่)
- กำหนดที่ว่างรอบหน้าอาคารและรอบอาคาร เป็นลานกิจกรรมสำหรับรองรับกิจกรรมส่งเสริมการขาย และบริการ เป็นจุดนัดพบ จุดนั่งพัก และตั้งร้านค้า โดยใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าและรอบอาคารของระยะร่นอาคารที่สามารถเชื่อมต่อกับทางสัญจรหลัก และทางสัญจรรองได้สะดวก
- กำหนดที่ว่างริมคลองแสนแสบ เป็นพื้นที่สวนสาธารณะริมน้ำ หรือพื้นที่สีเขียวที่สามารถเข้าไปใช้กิจกรรมเพื่อการนันทนาการและการพักผ่อน ผสมผสานกับการส่งเสริมกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการพักผ่อน โดยใช้ระยะร่นริมน้ำทั้ง 2 ฝั่งคลอง และสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางการสัญจรรองของพื้นที่ได้ โดยการเพิ่มเส้นทางเดินริมน้ำตลอดแนว 2 ฝั่งคลอง

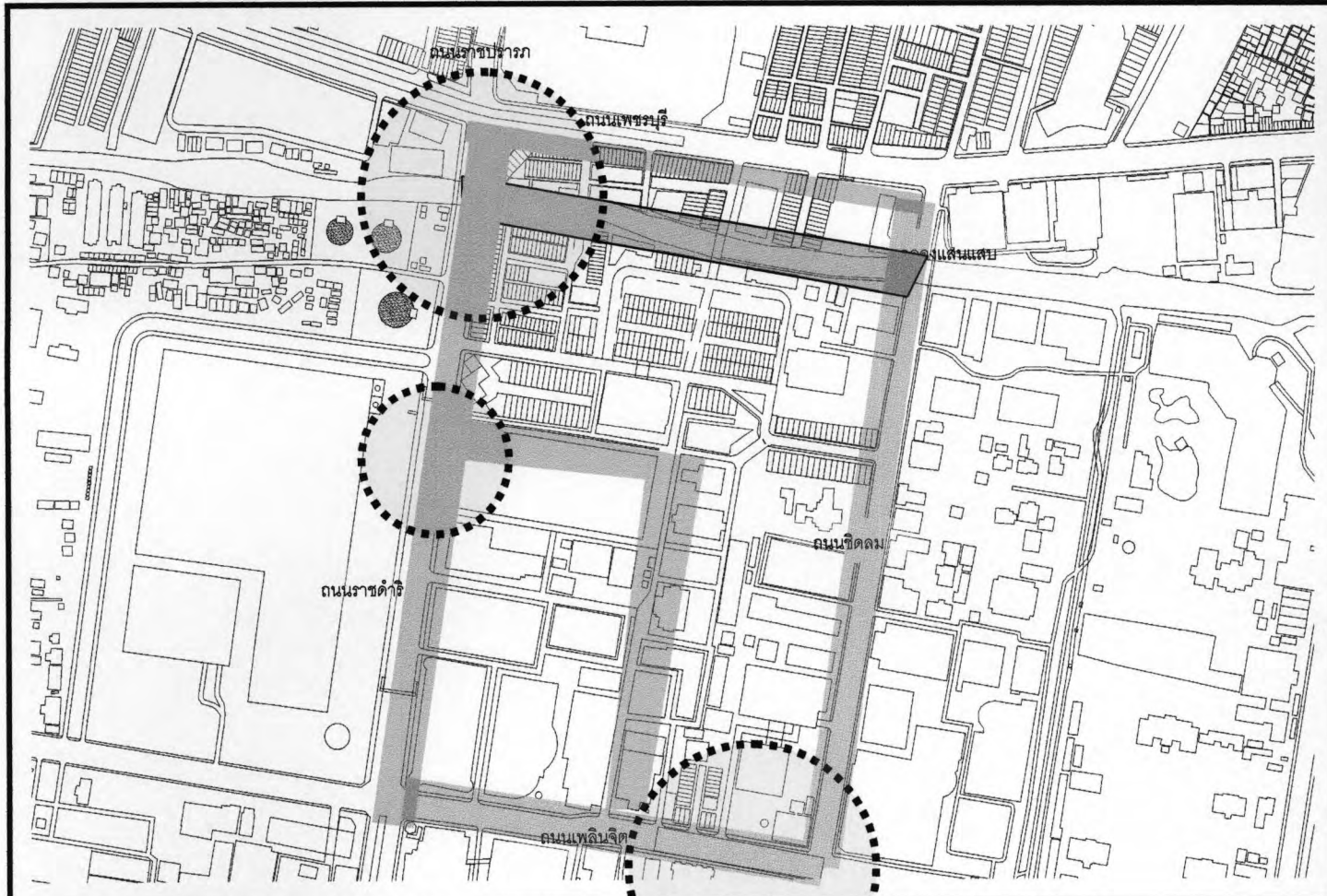
ตาราง 4.3 แสดงการกำหนดรูปแบบแนวทางการพัฒนาด้านที่ว่างสาธารณะ

ข้อกำหนด	แนวทางการพัฒนา	การดำเนินการพัฒนา
1. กำหนดที่ว่างรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> <li>-เป็นลานเมือง มีลักษณะเป็นลานโล่ง (Plaza) ขนาดใหญ่</li> <li>-รองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน</li> <li>-ให้เป็นจุดนัดพบ จุดพักคอย และจุดกระจายผู้ใช้บริการ</li> <li>-เชื่อมต่อเข้ากับทางสัญจรหลักเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้าและการเดินช้อปปิ้งภายในพื้นที่ศึกษา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณท่าเรือ โดยให้เพิ่มขนาดพื้นที่โดยรอบ และส่งเสริมการรับรู้ที่ดีขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำได้มากขึ้น และเชื่อมต่อกิจกรรมเข้ากับพื้นที่โดยรอบ</li> <li>-ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะริมถนนบริเวณที่พิกัดโดยสารประจำทางฯ ให้สามารถรองรับกิจกรรมของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางถนน และเชื่อมต่อกิจกรรมเข้ากับพื้นที่โดยรอบ</li> <li>-ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะริมถนนบริเวณ</li> </ul>




ตาราง 4.3 แสดงการกำหนดรูปแบบแนวทางการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะ (ต่อ)

ข้อกำหนด	แนวทางการพัฒนา	การดำเนินการพัฒนา
2. กำหนดที่ว่างรอบหน้าอาคารและรอบอาคาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>-เพื่อเป็นลานกิจกรรมที่ส่งเสริมการค้า การ และบริการของพื้นที่</li> <li>-เชื่อมต่อเข้ากับทางสัญจรหลัก และทางสัญจรรองของพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-เพิ่มองค์ประกอบเพื่อส่งเสริมให้เป็นลานกิจกรรมที่สร้างบรรยากาศการค้าขาย</li> <li>-เพิ่มแนวต้นไม้ให้ร่มเงาและเป็นแนวนำสายตา</li> <li>-จัดวางตำแหน่งร้านค้าให้เป็นระเบียบไม่กีดส่งผลเสียต่อที่ว่างและการสัญจร</li> <li>-ปูพื้นให้สอดคล้องกับเส้นทางการสัญจรหลัก</li> </ul>
3. กำหนดที่ว่างริมคลองแสนแสบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>-เป็นพื้นที่สวนสาธารณะริมน้ำ หรือพื้นที่สีเขียวเพื่อการนันทนาการและการพักผ่อน</li> <li>-รองรับกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการพักผ่อน</li> <li>-เพิ่มเส้นทางเดินริมน้ำตลอดแนว 2 ฝั่งคลองและเชื่อมต่อเข้ากับทางสัญจรรองของพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-เพิ่มองค์ประกอบเพื่อส่งเสริมให้เป็นสวนสาธารณะที่สร้างบรรยากาศการพักผ่อนหย่อนใจ</li> <li>-จัดวางตำแหน่งร้านค้าให้เป็นระเบียบไม่กีดส่งผลเสียต่อที่ว่างและการสัญจร</li> <li>-ปูพื้นให้สอดคล้องกับเส้นทางการสัญจรรอง</li> <li>-สร้างให้เกิดความร่มรื่น และความเป็นส่วนตัวในการพักผ่อน</li> </ul>

ที่มา: จากการวิเคราะห์



**สัญลักษณ์**

-  กำหนดที่ว่างรอบหน้าอาคาร
-  กำหนดที่ว่างริมคลองแสนแสบ
-  กำหนดที่ว่างรอบจุดเปลี่ยน  
ถ่ายการสัญจร

ที่มา: จากการวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



**แผนที่ 4.12 แสดงการกำหนดรูปแบบด้านที่ว่างสาธารณะ**  
**แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์**



SCALE 1: 4,000