

บทที่ 3



การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

บทนี้จะเป็นการศึกษาสภาพพื้นที่บริเวณย่านราชประสงค์ในอดีตถึงปัจจุบัน โดยทำการศึกษาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ประวัติความเป็นมา ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการศึกษาด้านกฎหมาย นโยบายและโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา โดยมีวิธีการดำเนินงานด้วยการศึกษาข้อมูลด้านเอกสาร ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจสภาพพื้นที่บริเวณย่านราชประสงค์ในปัจจุบัน เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์พื้นที่ในลำดับต่อไป

3.1 ประวัติความเป็นมา และลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ย่านราชประสงค์เป็นพื้นที่ที่มีประวัติความเป็นมาตั้งแต่ช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น มาจนสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ได้เริ่มมีการเข้ามาพัฒนาในพื้นที่ศึกษามากขึ้นเป็นลำดับ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้มีกิจกรรมการค้าขายและกิจกรรมทางสังคมที่สัมพันธ์ต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่มาโดยตลอด จึงสามารถแบ่งลักษณะการเปลี่ยนแปลงออกเป็น 2 ระดับ คือ ระดับเมืองและระดับพื้นที่ศึกษา และแสดงลำดับเหตุการณ์ออกเป็นช่วงเวลา ดังนี้

3.1.1 ระดับเมือง

พื้นที่ย่านราชประสงค์เป็นพื้นที่ที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง ซึ่งตั้งแต่ในอดีตที่ผ่านมาได้เกิดการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการมาโดยตลอดจนมาถึงในปัจจุบัน โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 ช่วงสมัย ดังนี้

1) ช่วงสมัยรัชกาลที่ 1 – 3 (พ.ศ.2325 – พ.ศ.2394) “ช่วงก่อนกำเนิดย่าน”

ก่อน พ.ศ.2325 บริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบมีลักษณะเป็นทุ่งนาและสระบัว ในช่วงเวลานั้นจัดว่าเป็นพื้นที่ชานเมือง มีการเดินทางที่ยากลำบากจึงมีคนสัญจรผ่านพื้นที่ไม่มากนัก

เมื่อปี พ.ศ. 2380 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) ทรงมีพระราชดำริให้ขุดคลองขึ้นชื่อว่า “คลองแสนแสบ” (Khlong Saen Saep) เพื่อเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงเข้าด้วยกัน ซึ่งนับได้กว่าหนึ่งร้อยหกสิบปีมาแล้ว ด้วยพระราชประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์กำลังรบ และเสบียงอาหารไปยังญวน (เวียดนาม) ในราชการสงครามไทย-ญวน ซึ่งในเวลาต่อมาได้เริ่มมีการอพยพผู้คน กลุ่มชาวไทยล้านช้างที่ถูกกวาดต้อนมาเมื่อครั้งขบถเจ้าอนุมา ซึ่งมีจำนวนไม่มาก (กานต์ กมลสุทธิ, 2545: 2) เข้ามาเริ่มตั้งถิ่นฐานอยู่ริมสองฝั่งคลองแสนแสบ เป็นชุมชนขนาดเล็กที่มีความหนาแน่นของบ้านเรือนเบาบาง ปลูกสร้างแบบท้องถิ่นจากวัสดุที่หาได้ง่ายในพื้นที่

2) สมัยรัชกาลที่ 4 – 5 (พ.ศ.2394 – พ.ศ.2453) “ช่วงกำเนิดย่าน”

พ.ศ.2400 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สมัยรัชกาลที่ 4 เนื่องจากการขยายตัวทางการค้า และการเข้ามาดำเนินธุรกิจของชาติตะวันตก ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางด้านประชากรและความหนาแน่นของเมืองมากขึ้น จึงทรงมีพระราชดำริให้มีการขยายเขตพระนครออกไป ทรงโปรดให้ใช้คลอง ถนน วัด และวัง เป็นสิ่งจูงใจให้ประชาชนในพระนครหันมาตั้งบ้านเรือนขยายตามออกมานอกเขตพระนคร โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่นอกกำแพงเมืองด้านทิศตะวันออก (บริเวณพื้นที่ศึกษา) ซึ่งต่อมาได้ทรงโปรดให้สร้าง “พระราชวังปทุมวัน” (วังสระปทุม) และพระอารามหลวงขึ้น ทรงพระราชทานนามว่า “ปทุมวนาราม” (วัดสระปทุม)



ภาพที่ 3.1 ภาพถ่ายวัดปทุมวนาราม (ถ่ายจากคลองบางกะปิ) ช่วง พ.ศ. 2400
(ที่มา: www.arunsawat.com)

พ.ศ.2404 - 2406 ต่อมา รัชกาลที่ 4 ทรงมีพระราชดำริให้สร้างถนน ตามแบบชาวยุโรป เกิดการพัฒนาที่ดินตามแนวถนนเจริญกรุงและถนนอื่นๆ ตามมา มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบผสมผสานระหว่าง ไทย จีน ตะวันตก เป็นตึกแถวชั้นเดียวและสองชั้นตามแบบประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีผลทำให้เกิดการค้าขายและธุรกิจต่างๆ มากมายในลักษณะแบบค้าปลีก เริ่มเกิดเป็นย่านการค้าขึ้นมา

พ.ศ.2432 - 2445 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนพระรามที่ 1 ต่อจากสมัยรัชกาลที่ 4 ต่อมาทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้าง “ถนนราชดำริ” โดยการขุดคลองขนานกับถนน (ฝั่งซ้ายของถนน) เริ่มตั้งแต่ ตำบลศาลาแดง (ถนนสีลม) ผ่านทุ่งปทุมวันตรงขึ้นไปทางทิศเหนือจนถึงคลองบางกะปิ (สี่แยกประตูน้ำในปัจจุบัน) เปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2445 (เทพชู ทับทอง, 2539: 59)

พ.ศ. 2448 เพื่อเป็นการขยายการสัญจรทางด้านตะวันออกของพระนคร เป็นการเปิดพื้นที่บริเวณย่านปทุมวันและพื้นที่ย่านราชประสงค์ ซึ่งถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการกำเนิดของย่านราชประสงค์ มีการนำระบบขนส่งสาธารณะขึ้นโดยเป็นรถรางที่ใช้ม้าลากรถไฟวิ่งตามรางเหล็ก และปรับเปลี่ยนมาเป็นระบบรถรางที่ใช้ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนเรียกว่า “รถรางไฟฟ้า” (ลาวัวญ์ โชตามระ, 2529: 13) ซึ่งมีสายที่วิ่งผ่านพื้นที่ศึกษาคือ “สายสีลม” โดยเริ่มจากสี่แยกบางรักวิ่งไปตามถนนสีลม ผ่านไปยังแยกศาลาแดง ต่อมายังถนนราชดำริไปสิ้นสุดที่สะพานเฉลิมโลก (สี่แยกประตูน้ำ) และอีกหนึ่งสายคือ “สายปทุมวัน” เริ่มจากสะพานเฉลิมโลกวิ่งผ่านเข้าถนนพระรามที่ 1 ตรงไปทางสะพานกษัตริย์ศึก ต่อมานายเลิศ (พระยาภักดี นครเศรษฐ หรือ เลิศ เศรษฐบุตร) ได้พัฒนา

“รถม้าลากจูง” ขึ้นมาเป็นรถประจำทางเป็นคนแรก โดยใช้เส้นทางสะพานกษัตริศิก (สะพานยศเส) ถึงสี่แยกประตูน้ำเป็นเส้นทางแรก



ภาพที่ 3.2 ภาพถ่ายรถรางไฟฟ้าและรถเมล์ขาว ช่วง พ.2448

(ที่มา: www.thaifilm.com)

ในส่วนรูปแบบการสัญจรทางน้ำ แต่เดิมคลองแสนแสบมีจุดมุ่งหมายในการสงคราม แต่ภายหลังสงครามปรากฏว่าคลองสายนี้กลายเป็นเส้นทางเดินเรือไปมา มีการค้าขายและขนส่งสินค้าทางการเกษตร เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างชานเมืองกับตัวเมืองชั้นในที่มีผู้คนนิยมเข้ามาใช้เส้นทางนี้มากขึ้น จนกลายมาเป็นเส้นทางสัญจรหลักและศูนย์กลางทางการสัญจรทางน้ำในสมัยนั้น

เมื่อมีการสร้าง “ประตูน้ำปทุมวัน” (เทพู ทับทอง, 2546: 75) เพื่อทดน้ำไว้ใช้ในการเพาะปลูกของประชาชนในบริเวณโดยรอบ และรักษาระดับน้ำภายในคลองแสนแสบเพื่อการสัญจรผ่านไปมาได้สะดวก โดยการเปิดปิดประตูน้ำเป็นเวลา (เปิดในช่วงเวลาเช้าของทุกวัน) แต่เมื่อเวลาที่ประตูน้ำปิดทั้งเรือขนส่งสินค้าทางการเกษตร เรือพ่อค้าแม่ค้าที่จะไปขายที่สี่แยกมหานาค และเรืออื่นๆต่างต้องจอดรออยู่ด้านนอกประตู จึงเป็นที่ชุมนุมของเรือและการขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นมาขายในบริเวณรอบๆประตูน้ำ ได้กลายมาเป็นจุดซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าขึ้นมาในบริเวณประตูน้ำ และพัฒนามาเป็นตลาดน้ำจวนมาเป็นตลาดสดประตูน้ำ ซึ่งต่อมานายเลิศได้เปิดกิจการ “เรือเมล์” ขึ้นเพื่อให้บริการขนส่งผู้คนภายในคลองบางกะปิ - คลองแสนแสบ - หนองจอก - มีนบุรี ที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากส่งผลให้เกิดเป็น “ท่าเรือประตูน้ำสะพานปทุม” ขึ้นมา

3) สมัยรัชกาลที่ 6 – 9 (พ.ศ.2453 – ปัจจุบัน) “ช่วงการเปลี่ยนแปลงย่าน”

พ.ศ. 2460 - พ.ศ. 2469 จากการพัฒนาทางกายภาพที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา ได้ก่อให้เกิดย่านการค้าขึ้นมากมายหลายแห่งตามแนวถนน เพราะความสะดวกในการสัญจรและการขนส่งเป็นสำคัญ ย่านการค้าสำคัญที่เกิดขึ้นในช่วงสมัยนั้น เช่น ย่านถนนเจริญกรุง ย่านลำเพ็ญ ย่านบางลำพู ย่านวังบูรพา ย่านเยาวราช ย่านราชวงศ์ ย่านสุรวงศ์ ย่านสีลม เป็นต้น ซึ่งสังเกตได้ว่าย่านการค้าได้เริ่มขยายตัวออกมานอกเขตพระนคร และมีทิศทางมายังด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ประกอบกับในปี พ.ศ. 2463 - พ.ศ. 2469 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนขึ้นมาใหม่อีก 4 สาย คือ “ถนนเพลินจิต” เริ่มตั้งแต่ถนนราชดำริ (สี่แยกราชประสงค์) ตรงไปทางด้านทิศตะวันออก สิ้นสุดที่ “ถนนวิทยุ” ซึ่งเริ่มจากถนนเพชรบุรี ไปสิ้นสุดที่ถนนพระราม 4

และ “ถนนชิดลม” ที่เริ่มจากถนนเพชรบุรีลงมาทางทิศใต้มาเชื่อมกับถนนเพลินจิต และ “ถนนราชปรารภ” ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ทิศเหนือของกรุงเทพฯกับพื้นที่ประตูน้ำ มีผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณประตูน้ำจนกลายมาเป็นย่านการค้าประตูน้ำ

พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2513 ในช่วงต้นสมัยรัชการที่ 9 ได้เกิดลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพขึ้นมากมาย ในช่วงแรกได้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการสัญจรโดยการถมคูคลองเพื่อขยายถนนให้กว้างขึ้น เปลี่ยนการสัญจรจากทางน้ำมาเป็นทางบกเป็นหลัก ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาได้เกิดรูปแบบการค้าแบบใหม่ คือการเปลี่ยนจากการค้าปลีกแบบห้องแถวเช่ามาเป็นห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้าในอาคารพาณิชย์ (ตึกแถว) สูง 3 - 4 ชั้น เป็นลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่รวมเอาสินค้า บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มาไว้ในที่ที่เดียว ซึ่งในปี พ.ศ. 2507 ได้เกิดห้างสรรพสินค้าไทยโดมารู ที่ราชดำริอาเขต ถือเป็นห้างสรรพสินค้าแห่งหนึ่งที่ประสบความสำเร็จเป็นอย่างยิ่งในสมัยนั้น จึงส่งผลให้เกิดกระแสการพัฒนาขึ้นทั่วทั้งพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้เกิดห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า โรงแรมและสถานบันเทิงตามมามากมาย เช่น สถานบันเทิงเจริญรอยชื่อว่า “ย่านเกสร” มีสถานโบว์ลิ่งและคอฟฟี่ชอป ซึ่งขยายกิจการมาจากย่านพัฒนาพงศ์ และศูนย์การค้าแห่งใหม่บริเวณสี่แยกปทุมวันเรียกว่า “สยามสแควร์” พ.ศ. 2508 เป็นศูนย์การค้าแบบเชิงราบ ประกอบไปด้วยอาคารพาณิชย์สูง 3 - 4 มีโรงภาพยนตร์ และสถานโบว์ลิ่งเป็นสิ่งดึงดูดสำคัญ



ภาพที่ 3.3 ภาพถ่ายห้างสรรพสินค้าไทยโดมารู ที่ราชดำริอาเขต ช่วง พ.ศ. 2507

(ที่มา: www.thaifilm.com)

จากลักษณะการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการค้าที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณริมถนนราชดำริ และสี่แยกราชประสงค์ เริ่มมีการก่อสร้างโรงแรม อาคารพาณิชย์ต่างๆ ขึ้นมากมาย ทำให้บริเวณนี้มีกิจกรรมการค้าและบริการที่หลากหลายจนรวมตัวเรียกบริเวณนี้ว่า “ย่านการค้าราชประสงค์” ซึ่งยังคงมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา และจะได้แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดในลักษณะการเปลี่ยนแปลงในระดับพื้นที่ศึกษา ต่อไป

3.1.2 ระดับพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาข้อมูลของแนวความคิดและทฤษฎีในข้างต้น พบว่าปัจจัยด้านการสัญจรในเมืองเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองในด้านต่างๆ จึงได้นำมาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดช่วงเวลาของ

การเปลี่ยนแปลงของย่านพาณิชย์กรรมราชประสงค์ โดยใช้แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศเป็นเครื่องมือในการนำมาวิเคราะห์เพื่อหาข้อมูล ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 ช่วงสมัย ดังนี้

1) ยุครถเมล์ (พ.ศ.2506-2517)

พ.ศ. 2504 – 2507 ภายหลังกุศสมัยเปลี่ยนแปลงการปกครอง และ ความวุ่นวายของบ้านเมือง ได้เริ่มมีการฟื้นตัว การบูรณะโครงสร้างทางกายภาพภายในเมืองหลวง ซึ่งในขณะเดียวกันประชากรจากทั่วภูมิภาคของประเทศไทยต่างหลั่งไหลเข้าสู่เมืองหลวงเพื่อหางานทำและการศึกษา พ.ศ. 2507 ภายหลังกองการโลกครั้งที่สอง ได้เกิดการฟื้นฟูสภาพบ้านเรือนและเกิดการขยายตัวเมืองออกมาจากย่านการค้าเดิม คือ ย่านการค้าวังบูรพา ย่านการค้าสุรวงศ์ และ ย่านการค้าสีลม ถัดมายังมีบริเวณย่านการค้าประตูน้ำ และ ก่อกำเนิดย่านการค้าราชประสงค์ตามลำดับ

พ.ศ. 2507 – 2517 (แผนที่ 3.1) เริ่มมีการเข้ามาลงทุนสร้างเป็นห้างสรรพสินค้าภายในพื้นที่จากต่างชาติ เกิดสัณฐานของอาคารพาณิชย์ตึกแถวขึ้น ทั้งสองฝั่งถนนราชดำริที่ต่อเนื่องมาจากย่านประตูน้ำเดิม และขยายต่อไปจนถึงสี่แยกราชประสงค์ เช่น ศูนย์การค้าราชดำริ ซึ่งเป็นผลมาจากการเกิดการขยายเมืองหลวงออกมาทางด้านทิศตะวันออกตามแนวถนน และคูคลองที่มีอยู่ ส่งผลให้เกิดความต้องการระบบขนส่งมวลชนที่มีความสะดวกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2511 ทางภาครัฐจึงได้ยกเลิกการวางไฟฟ้าทั้งหมดทั่วกรุงเทพฯ (สืบเนื่องจากระบบรางไฟฟ้าในสมัยนั้นก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากเริ่มมีความนิยมในการใช้รถยนต์มากขึ้น ประกอบกับเวลาที่รถรางต้องวิ่งตัดผ่านกัน จะต้องมีการหยุดรอ ทำให้ไม่ได้รับความนิยม) และได้นำระบบขนส่งมวลชนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งประชาชนนิยมเรียกว่า “รถเมล์” เข้ามาวิ่งรับส่งผู้โดยสารแทน เพราะมีความคล่องตัวสูง และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ทั่วถึงมากกว่าระบบรางไฟฟ้า

2) ยุคทางด่วน (พ.ศ.2517-2530)

เป็นการเปลี่ยนแปลงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยสังเกตได้จากสัณฐานของอาคารแบบตึกแถวบริเวณริมถนนเพชรบุรีและถนนเพลินจิต ซึ่งสอดคล้องต่อการพัฒนาของเมืองในยุคนั้น ที่มีการพัฒนาไปตามแนวตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดย่านการค้าขึ้นตลอดแนวถนน (แผนที่ 3.2)

พ.ศ. 2524 เนื่องจากการที่รถยนต์ได้รับความนิยมสูงมากขึ้น จึงส่งผลให้เริ่มเกิดปัญหาจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น จึงได้มีการสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานครขึ้น (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) เป็นเส้นทางของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นทางด่วนสายแรกของประเทศไทย ระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร แนวสายทางเริ่มจากปลายถนนวิภาวดีรังสิต (ทางหลวงหมายเลข 31) ไปทางทิศตะวันออกถึงทางแยกต่างระดับท่าเรือ (เปิดให้บริการ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2524) เป็นทางขนาด 6 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง เพื่อช่วยชะลอปัญหาการจราจรภายในเมืองหลวง ด้วยเหตุนี้พื้นที่ศึกษาที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองจึงถูกล้อมรอบด้วยทางด่วน ที่จะเป็นตัวช่วยนำผู้คนเข้ามาถึงพื้นที่ศึกษาได้สะดวกขึ้น และช่วยส่งเสริมต่อศักยภาพของพื้นที่ศึกษาในการเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมของเมืองมากยิ่งขึ้น

3) ยุคเรือด่วน (พ.ศ.2530- 2541)

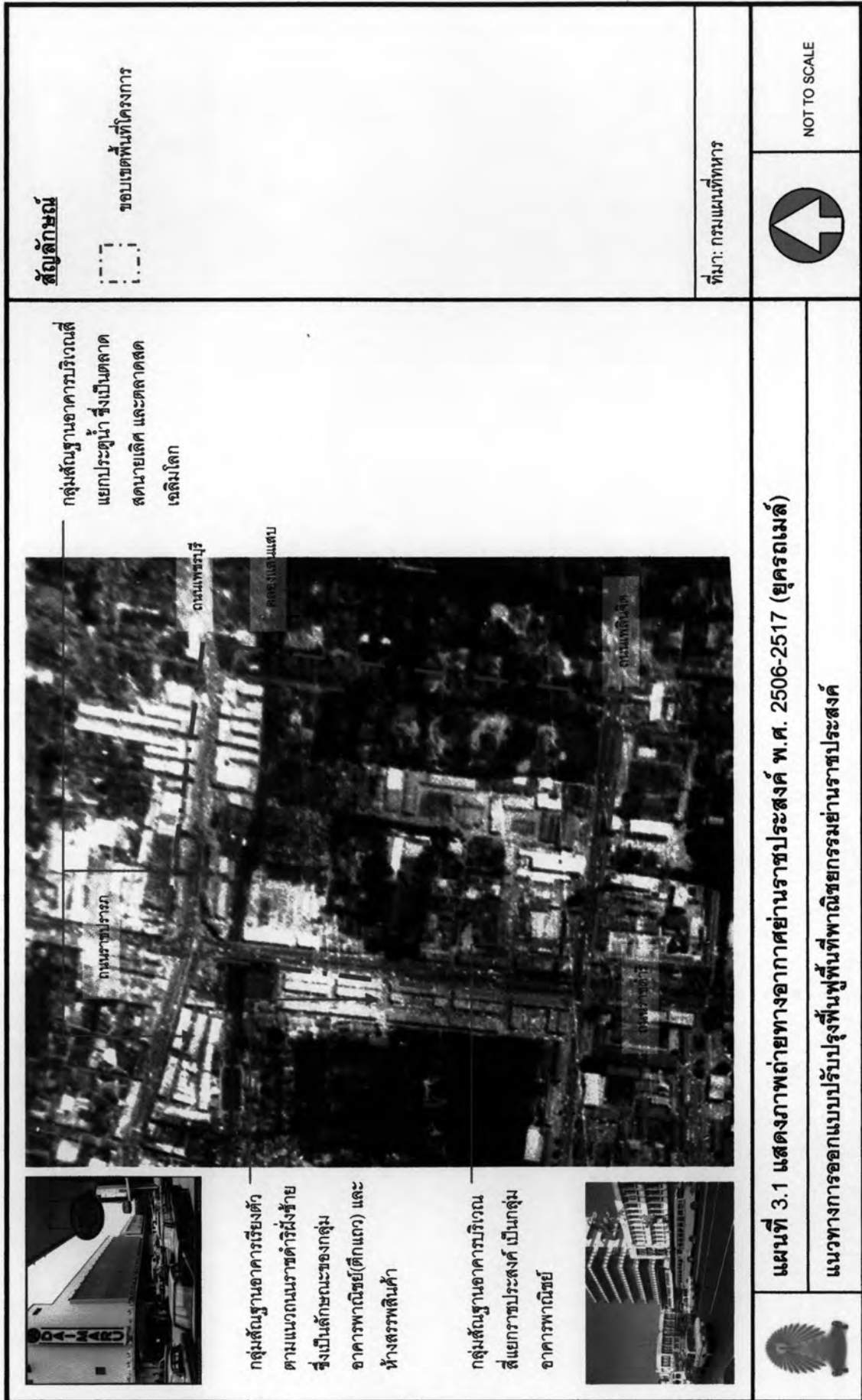
เป็นยุคสมัยที่การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ ที่มีต่อย่านการค้าราชประสงค์เป็นอย่างมาก เพราะเนื่องจากการเพิ่มความหนาแน่นความหนาแน่นของฐานอาคารจนเกือบเต็มพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 3.3) และมีขนาดของฐานอาคารที่ใหญ่ขึ้น โดยเฉพาะริมถนนเพลินจิต และถนนราชดำริ ซึ่งมีการก่อสร้างอาคารต่างมากมายทั้งห้างสรรพสินค้า และโรงแรม ขนาดใหญ่ เช่น เวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ได้เปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2532 ประกอบด้วยห้างสรรพสินค้าเซ็น (ZEN) และ อิเซตัน (Isetan) โดยมีกลุ่มของบริษัทเซ็นทรัลพัฒนาเข้ามาดำเนินการเช่าพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ (วังเพชรบูรณ์เดิม)

พ.ศ. 2533 หลังจากที่เกิดการพัฒนาเมืองอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดความต้องการระบบการขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น จึงได้เริ่มมีบริการ "เรือโดยสารคลองแสนแสบ" ขึ้นให้บริการ (เปิดให้บริการครั้งแรกในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2533) ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เมืองชั้นในกับพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพฯ ซึ่งมีลักษณะแนวทางการพัฒนาที่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในยุคแรกๆ ของพื้นที่ศึกษาดังที่กล่าวมาในข้างต้น โดยมีเส้นทางระหว่าง ท่าน้ำวัดศรีบุญเรืองจนถึงท่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งมีจุดเปลี่ยนเรืออยู่ที่ท่าประตูน้ำ รวมทั้งสิ้น 27 ท่าเรือ (มีการรื้อถอนประตุน้ำปทุมวัน พ.ศ. 2538) ทำให้การสัญจรทางน้ำเกิดความคล่องตัวและประหยัดเวลาในการเดินทางมากยิ่งขึ้น จากข้อมูลในข้างต้นแสดงให้เห็นถึงการเป็นจุดศูนย์กลางของการสัญจรและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญในระดับเมืองของท่าเรือประตุน้ำมาตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน

4) ยุครถไฟลอยฟ้า (พ.ศ.2541-ปัจจุบัน)

พ.ศ. 2542 เป็นยุคที่เกิดการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาพื้นที่อีกครั้ง ด้วยระบบขนส่งมวลชนแบบรางโดยมีการสร้าง รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS Sky train) ให้บริการแก่ประชาชน เริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 จากข้อมูลการศึกษาพบว่าในโอกาสที่เปิดบริการมาครบ 9 ปี ปรากฏว่า มียอดผู้ใช้บริการตั้งแต่เปิดให้บริการ 972,034,298 เที่ยว มีผู้โดยสารใช้บริการรถไฟฟ้าเฉลี่ยวันทำการ 424,369 เที่ยวต่อวัน

ประกอบกับการสร้างสกายวอล์ค (Sky Walk) ในปี พ.ศ. 2549 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ "Shopping Street" ที่ทางสมาคมผู้ประกอบการวิสาหกิจในย่านราชประสงค์ หรือ Ratchaprasong Square Trade Association (RSTA) เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะการสัญจร และลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร และที่ว่างหน้าอาคารของพื้นที่ศึกษาเพิ่มมากขึ้น (แผนที่ 3.4)



กลุ่มโรงงานอาคารเรียงตัวตามแนวถนนราชดำริฝั่งซ้าย ซึ่งเป็นลักษณะของกลุ่มอาคารพาณิชย์(ตึกแถว) และห้างสรรพสินค้า

กลุ่มโรงงานอาคารบริเวณสี่แยกราชประสงค์ เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์



สัญลักษณ์

ขอบเขตพื้นที่โครงการ



ที่มา: กรมแผนที่ทหาร



แผนที่ 3.1 แสดงภาพถ่ายทางอากาศย่านราชประสงค์ พ.ศ. 2506-2517 (ยุคแรกเริ่ม)

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์



NOT TO SCALE

จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา โดยใช้การวิเคราะห์จากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศมาแบ่งตามลักษณะที่พบ จึงสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท ดังนี้

1) ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

จากการศึกษาพบว่า (แผนที่ 3.5) ในช่วงสมัยเริ่มต้นของพื้นที่ศึกษา (ก่อนปี พ.ศ. 2506) มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย และทุ่งนาบัวดังที่กล่าวมาแล้วในช่วงต้น ต่อมาเมื่อเข้าสู่สมัยเริ่มเป็นย่านการค้าราชประสงค์จนถึงปัจจุบัน (หลังปี พ.ศ. 2506-ปัจจุบัน) สังเกตได้ว่ามีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบพาณิชยกรรมมากขึ้น และเกิดการกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนเพลินจิต ถนนราชดำริ และถนนเพชรบุรี ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นพื้นที่ได้ดังนี้

1.1) พื้นที่บริเวณโดยรอบสี่แยกประตูน้ำและถนนเพชรบุรี ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระบบขนส่งมวลชนทางน้ำและได้รับอิทธิพลจากย่านการค้าประตูน้ำและย่านที่พักอาศัยในเขตราชเทวี จึงส่งผลให้มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินค่อนข้างหนาแน่นแบบผสมผสานทั้งพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์แบบตึกแถว และจากการสังเกตทั้งหลักฐานอาคารและกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินพบว่าภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่บริเวณนี้ในช่วงแรกยังมีอยู่พอสมควร จนมาถึงในสมัยปัจจุบันพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อยจนเกือบหยุดนิ่ง มีเพียงการเปลี่ยนแปลงจากกลุ่มอาคารที่พักอาศัยริมคลองแสนแสบมาเป็นอาคารขนาดใหญ่ (บางกอกบาริสซาร์) ซึ่งมีกิจกรรมเป็นศูนย์การค้าแบบค้าปลีก

1.2) พื้นที่ริมถนนราชดำริและถนนเพลินจิต เนื่องจากได้รับอิทธิพลจากย่านการค้าสีลมเป็นหลัก จึงมีลักษณะกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบพาณิชยกรรม ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจน โดยในสมัยเริ่มต้นมีกลุ่มอาคารพาณิชย์ตึกแถวเรียงตัวตามแนวยาวของถนนทั้งสองสาย ต่อมาเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงหลักฐานของอาคารทางด้านฝั่งขวาของถนนราชดำริที่มีขนาดใหญ่ขึ้น (ส่วนมากเป็นศูนย์การค้าและโรงแรม) เข้าแทนที่อาคารพาณิชย์ตึกแถวเดิม และเริ่มเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงหลักฐานของอาคารเช่นเดียวกัน ข้ามมาฝั่งซ้ายของถนนราชดำริและบริเวณสี่แยกราชประสงค์ ซึ่งพบว่าการเปลี่ยนแปลงลักษณะกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารยังคงเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

1.3) พื้นที่ริมถนนชิดลมและพื้นที่ภายใน พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สาธารณูปโภคที่เป็นที่ดินของราชการรัฐวิสาหกิจ (บริษัททีโอทีและการไฟฟ้านครหลวง) ซึ่งมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเป็นแบบสำนักงานของหน่วยงานดังกล่าว โดยพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วในช่วงแรกทั้งหลักฐานอาคารและความหนาแน่น แต่เริ่มหยุดนิ่งในช่วงปัจจุบันนี้ ส่วนพื้นที่ที่เหลือเป็นที่ดินของเอกชนบริเวณริมคลองแสนแสบถึงซอยราชดำริ 2 พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงตามที่ได้รับอิทธิพลจากพื้นที่ข้างเคียง คือพื้นที่ที่พักอาศัยชอยสมคิด จึงมีลักษณะกิจกรรมแบบที่พักอาศัย โดยพบว่าในปัจจุบันเป็นที่พักอาศัยแบบหนาแน่นสูงแบบอาคารชุด

2) ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านการสัญจร

จากการศึกษาพบว่า (แผนที่ 3.6) ในช่วงสมัยเริ่มต้นของพื้นที่ศึกษา (ก่อนปี พ.ศ. 2506) มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านการสัญจร จากการสัญจรทางน้ำเป็นหลักมาเป็นการสัญจรทางบกมากขึ้น โดยสังเกตได้จากการถมคูคลองมาเป็นถนน และเริ่มมีการสร้างถนนชอยเข้ามาภายในพื้นที่ศึกษา (ภายหลังปี พ.ศ. 2506) ซึ่งเป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารมากขึ้นตามมา โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณโดยรอบสี่แยกประตูน้ำ ถนนเพชรบุรี และถนนราชดำริ จนมาถึงในสมัยปัจจุบันพบว่าเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการสัญจรภายในพื้นที่น้อยมาก เช่น สร้างทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) ที่พัฒนาขึ้นมาช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางเท้าบริเวณถนนเพลินจิต ซึ่งช่วยในด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึงอาคารริมถนนเพลินจิตได้ดี

ในระดับหนึ่ง แต่กลับพบว่ามีการใช้ที่ดินสาธารณะจากกลุ่มที่พักอาศัยประมาณ 4-5 หลังคาเรือน บริเวณซอยเพชรบุรี 32 ช่วงกลางพื้นที่ ส่งผลให้เกิดปัญหาการเข้าถึงและถนนปลายทาง ส่วนระบบทางเท้าในพื้นที่ที่เหลือ พบว่ายังคงเป็นการใช้ทางเท้าขนานไปกับแนวถนนเพชรบุรี ถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต ถนนชิดลม และซอยต่างๆ ในพื้นที่

3) ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านที่ว่างสาธารณะ

จากการศึกษาพบว่า (แผนที่ 3.7) ในช่วงสมัยเริ่มต้นของพื้นที่ศึกษา (ก่อนปี พ.ศ. 2506) มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านที่ว่างที่ลดลงมาโดยตลอด เนื่องจากเป็นพื้นที่ในย่านพาณิชย์กรรม ที่พักอาศัย และการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญ ส่งผลให้มีการนำพื้นที่มาพัฒนาในเชิงพาณิชย์ และที่พักอาศัยเป็นจำนวนมาก ดังนั้นที่ว่างสาธารณะจึงมีอย่างจำกัด โดยส่วนใหญ่เป็นที่ว่างหน้าอาคาร แต่กลับพบว่าพื้นที่ว่างริมน้ำยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อนำมาเป็นที่ว่างสาธารณะของชุมชนเท่าที่ควร และยังพบพื้นที่ว่างขนาดใหญ่บริเวณใจกลางพื้นที่และพื้นที่ใกล้กับสี่แยกเพลินจิต ซึ่งเป็นที่ดินของรัฐวิสาหกิจที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาใช้ประโยชน์เป็นเพียงลานจอดรถเท่านั้น

จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น แสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอยู่หลายด้านรวมกัน แต่จากการวิเคราะห์สามารถสรุปปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์ ได้แก่ ปัจจัยด้านการเข้าถึงพื้นที่ ซึ่งบริเวณพื้นที่ที่มีการเข้าถึงสะดวกจะมีการกระจุกตัวของการพัฒนาพื้นที่ มีความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินสูง มีการใช้ประโยชน์อาคารในลักษณะของอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูง ประกอบกับด้านที่ตั้งและความเป็นมาของพื้นที่ศึกษาที่มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมเป็นหลัก ซึ่งจะพบความหนาแน่นอยู่บริเวณรอบนอกหรือริมถนนสายหลักและสายรองของบล็อก (Block) เช่น พื้นที่ริมถนนราชดำริและริมถนนเพลินจิต (สี่แยกราชประสงค์) ซึ่งมีกลุ่มอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงอยู่อย่างหนาแน่น ส่วนบริเวณพื้นที่ที่มีการเข้าถึงไม่สะดวกส่วนมากจะอยู่ภายในพื้นที่ศึกษาหรือภายในบล็อก (Block) จะมีการพัฒนาน้อยมีความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินต่ำ การใช้ประโยชน์อาคารเป็นลักษณะอาคารขนาดเล็กมีความสูงไม่มากนัก มีพื้นที่ว่างถูกปล่อยทิ้งร้างหรือใช้พื้นที่ไม่เกิดประโยชน์ เช่น พื้นที่ว่างภายในบริษัทไอที ซึ่งใช้เป็นลานจอดรถของบริษัท พื้นที่ว่างของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งใช้เป็นพื้นที่จัดสวนหย่อมและลานจอดรถ เป็นต้น ซึ่งเป็นลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสมและไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง

(แผนที่ 3.5)

(แผนที่ 3.6)

(แผนที่ 3.7)

3.2 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

จากความเป็นมาและลักษณะการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ดังกล่าวมาในข้างต้น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ย่านการค้าราชประสงค์มาโดยตลอด ดังนั้นเพื่อให้มีความสอดคล้องต่อลักษณะการเปลี่ยนแปลงในอดีตมาจนถึงปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา จึงสามารถแบ่งลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันออกเป็น 5 ประเด็นหลัก ดังนี้

3.2.1 ด้านการประโยชน์ใช้ที่ดิน

จากข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ได้กำหนดบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภท พ.5-2 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า บริการ และการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งกำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนั้นในแต่ละบริเวณ ซึ่งตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินจะมีการควบคุมพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 10 ต่อ 1 และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 (แผนที่ 3.8)

การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งกลุ่มกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันได้ 5 กลุ่ม ดังนี้ (แผนที่ 3.9, ตารางที่ 3.1)

1) กลุ่มพาณิชยกรรมหลัก (มีสัดส่วน 25% ของพื้นที่ศึกษา) มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชยกรรมที่หนาแน่นสูง เป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางการค้า การท่องเที่ยว การบริการ และเป็นแหล่งงานที่สำคัญระดับเมือง มีการปรับเปลี่ยนกิจกรรมการใช้พื้นที่ในแต่ละช่วงเวลาของวัน และตามเทศกาลประจำปี เป็นศูนย์รวมของกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของเมือง ได้แก่ รถประจำทาง (หน้าห้างฯ บิ๊กซี) และการเชื่อมต่อเข้ากับระบบทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) ถนนพระรามที่ 1 - เพลินจิต - สุขุมวิท - สีลม ซึ่งได้แก่ พื้นที่บริเวณสี่แยกราชประสงค์ระหว่างถนนเพลินจิตกับถนนราชดำริ

2) กลุ่มพาณิชยกรรมรอง (มีสัดส่วน 34% ของพื้นที่ศึกษา) มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์แบบผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย ซึ่งมีกิจกรรมการค้า บริการ และสำนักงานที่หลากหลายผสมผสานกับที่พักอาศัย มีการปรับเปลี่ยนกิจกรรมการใช้พื้นที่ในแต่ละช่วงเวลาของวัน เป็นศูนย์รวมของกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำที่สำคัญของเมือง ได้แก่ เรือด่วนคลองแสนแสบ (ท่าเรือประตูน้ำ) ซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องจากกลุ่มพาณิชยกรรมหลัก ได้แก่ พื้นที่บริเวณสี่แยกประตูน้ำระหว่างถนนเพชรบุรีกับถนนราชดำริ และพื้นที่บริเวณศูนย์การค้าบางกอกบาริสซาร์

3) กลุ่มที่พักอาศัย (มีสัดส่วน 6% ของพื้นที่ศึกษา) มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ประเภทที่พักอาศัยแบบหนาแน่นน้อย และแบบหนาแน่นมาก ซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องจากกลุ่มพาณิชยกรรมรอง ได้แก่ บริเวณริมคลองแสนแสบติดกับบางกอกบาริสซาร์ฝั่งถนนชิดลม (มีอยู่ 3-4 หลัง) บริเวณบ้านพักอาศัยสองชั้นติดกับการไฟฟ้านครหลวง (มีอยู่ 1 หลัง) และบริเวณบ้านพักอาศัยสองชั้นอยู่ระหว่างห้างฯ บิ๊กซี กับนารายณ์กัณฑ์ (มีอยู่ 3 หลัง)

4) กลุ่มสาธารณูปการ (มีสัดส่วน 20% ของพื้นที่ศึกษา) มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ประเภทสำนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีกิจกรรมการให้บริการทางด้านสาธารณูปการ และมีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญ

ของพื้นที่ ได้แก่ รถไฟฟ้า (สถานีรถไฟฟ้าชิดลม) และการเชื่อมต่อเข้ากับระบบทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) ถนนพระรามที่ 1 – เพลินจิต – สุขุมวิท - สีลม ซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องจากกลุ่มพาณิชย์กรรมหลัก และกลุ่มที่พักอาศัย

5) กลุ่มกิจกรรมที่ว่างและการสัญจร (มีสัดส่วน 15% ของพื้นที่ศึกษา) มีกิจกรรมเพื่อการสัญจรทั้งทางบก ได้แก่ พื้นที่ถนนซอย มีกิจกรรมการสัญจรทางถนน ได้แก่ ยานพาหนะและทางเดินเท้า และทางน้ำพื้นที่คลองแสนแสบ มีกิจกรรมการสัญจรทางน้ำ ได้แก่ เรือส่วนบุคคลคลองแสนแสบ ในส่วนกลุ่มกิจกรรมที่ว่าง มีลักษณะเป็นการใช้พื้นที่ว่างบริเวณด้านหน้าอาคาร และพื้นที่โดยรอบอาคาร ซึ่งกิจกรรมที่พบส่วนใหญ่จะเป็นด้านการค้า การสัญจร และที่จอดรถ

จากการศึกษาโดยสังเกตจากสัดส่วนของการใช้ประโยชน์พื้นที่ พบว่าลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษามีลักษณะเด่นในด้านพาณิชย์กรรมเป็นหลัก โดยมีพื้นที่สำนักงานของรัฐวิสาหกิจและพื้นที่ที่พักอาศัยช่วยส่งเสริมให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านพาณิชย์กรรมมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 3.1 แสดงกลุ่มกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

กลุ่มกิจกรรม	รายละเอียด	พื้นที่ดิน (ตารางเมตร)	สัดส่วน (%)
1. พื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก	- มีกิจกรรมการการใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชย์กรรมที่หนาแน่นสูง เป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางการค้า การท่องเที่ยว การบริการ และเป็นแหล่งงานที่สำคัญระดับเมือง - เป็นศูนย์รวมของกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของเมือง ได้แก่ รถประจำทาง (หน้าห้างฯ บิ๊กซี) - กิจกรรมจากการเชื่อมต่อเข้ากับระบบทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) ถนนพระรามที่ 1 – เพลินจิต – สุขุมวิท - สีลม	55,684	25
2. พื้นที่พาณิชย์กรรมรอง	- มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน ระหว่างพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย ซึ่งมีกิจกรรมการค้า บริการ และสำนักงานที่หลากหลายผสมผสานกับที่พักอาศัย - เป็นศูนย์รวมของกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำที่สำคัญของเมือง ได้แก่ เรือส่วนบุคคลคลองแสนแสบ (ท่าเรือประตูน้ำ)	73,713	34
3. กลุ่มที่พักอาศัย	- มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ประเภทที่พักอาศัยแบบหนาแน่นน้อย (บ้านเดี่ยว), แบบหนาแน่นมาก (อาคารชุด) - มีกิจกรรมการสัญจรทางน้ำด้วยเรือส่วนบุคคลคลองแสนแสบ (ท่าเรือชิดลม)	12,257	6
4. กลุ่มสาธารณูปการ	- มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ประเภทสำนักงานรัฐวิสาหกิจ การให้บริการทางด้านสาธารณูปการ ข - มีกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของพื้นที่ ได้แก่ รถไฟฟ้า (สถานีรถไฟฟ้าชิดลม) - กิจกรรมจากการเชื่อมต่อเข้ากับระบบทางเท้ายกระดับ (Sky Walk) ถนนพระรามที่ 1 – เพลินจิต – สุขุมวิท - สีลม ซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องจากกลุ่มพาณิชย์กรรมหลัก และกลุ่มที่พักอาศัย	41,971	20

ตารางที่ 3.1 แสดงกลุ่มกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

กลุ่มกิจกรรม	รายละเอียด	พื้นที่ดิน (ตารางเมตร)	สัดส่วน (%)
5. ที่ว่างและพื้นที่การสัญจร	- พื้นที่ถนนขอย มีกิจกรรมการสัญจรทางถนน ได้แก่ ยานพาหนะและทางเดินเท้า (11,137 ตารางเมตร) - พื้นที่คลองแสนแสบ มีกิจกรรมการสัญจรทางน้ำ ได้แก่ เรือ ด่วนคลองแสนแสบ (7,193 ตารางเมตร) - เป็นการใชพื้นที่ว่างบริเวณด้านหน้าอาคาร และพื้นที่โดยรอบอาคาร ซึ่งกิจกรรมที่พบส่วนใหญ่จะเป็นด้านการค้า การสัญจร และที่จอดรถ	35,330	15
รวม	พื้นที่ศึกษา	218,955	100

ที่มา: จากการสำรวจ

3.2.2 ด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน

พื้นที่ศึกษามีเจ้าของแปลงที่ดินอยู่หลายราย ซึ่งสามารถแบ่งการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินแบ่งออกได้ 4 ประเภท ดังนี้ (แผนที่ 3.10)

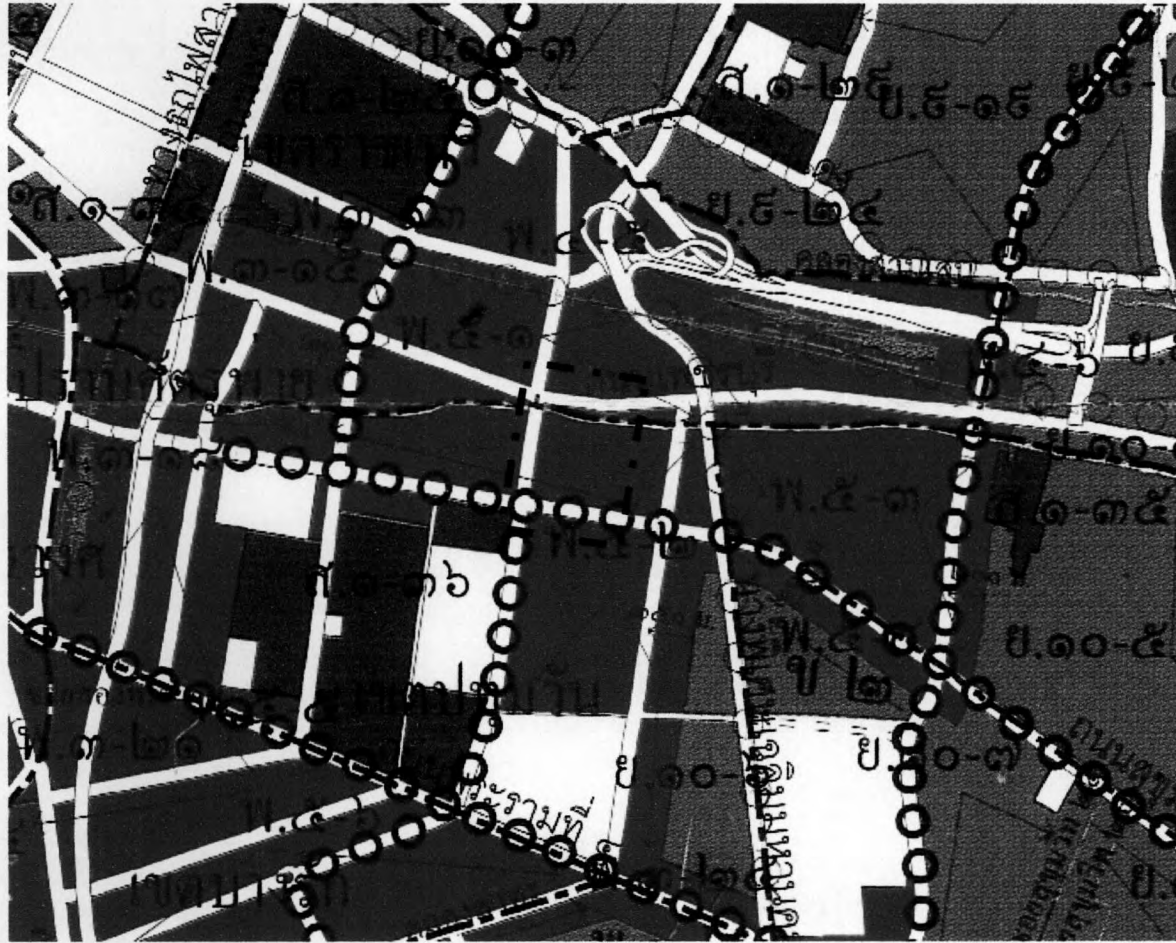
1) ที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกประตูน้ำริมถนนเพชรบุรี พื้นที่ศูนย์การค้าบางกอกบารุชาร์ และพื้นที่อาคารชิตินั้น มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารพาณิชย์ตึกแถว เปิดให้เอกชนเช่าดำเนินธุรกิจ และพักอาศัย (คิดเป็นสัดส่วน 18% ของพื้นที่ทั้งหมด)

2) ที่ดินของสถาบันราชการรัฐวิสาหกิจ ตั้งอยู่บริเวณริมถนนเพลินจิตและถนนชิดลม ซึ่งมีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่สุดภายในพื้นที่ศึกษาที่ประกอบไปด้วย ที่ดินของทีโอที (องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย) และที่ดินของการไฟฟ้านครหลวง มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารสำนักงาน (คิดเป็นสัดส่วน 25% ของพื้นที่ทั้งหมด)





3) ที่ดินของกรมการศาสนา ตั้งอยู่บริเวณริมถนนราชดำริติดกับคลองแสนแสบ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารพาณิชย์ตึกแถว เปิดให้เอกชนเช่าดำเนินธุรกิจ และพักอาศัย (คิดเป็นสัดส่วน 8% ของพื้นที่ทั้งหมด)

4) ที่ดินของเอกชน ซึ่งประกอบไปด้วยเจ้าของที่ดินเอกชนรายใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณริมถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต ถนนเพชรบุรี มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารศูนย์การค้าและโรงแรม และเจ้าของที่ดินเอกชนรายย่อย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมและถนนชิดลม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารที่พักอาศัยและธุรกิจค้าขายแบบอาคารตึกแถวห้องเดียว (คิดเป็นสัดส่วน 49% ของพื้นที่ทั้งหมด)

จากการศึกษากรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาเมื่อนำมาเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่แล้วพบว่า มีสัดส่วนระหว่างที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ร่วมกับรัฐวิสาหกิจและกรมการศาสนาแล้ว ใกล้เคียงกับที่ดินของภาคเอกชนซึ่งมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมเป็นหลัก และถึงแม้ว่าจะเป็นที่ดินของของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ดินของรัฐวิสาหกิจและกรมการศาสนาแต่ก็มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สอดคล้องต่อศักยภาพของพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง



สัญลักษณ์

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  พาณิชยกรรม
-  สถาบันราชการ, รัฐวิสาหกิจ
-  ที่พักอาศัยหนาแน่นสูง

ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ

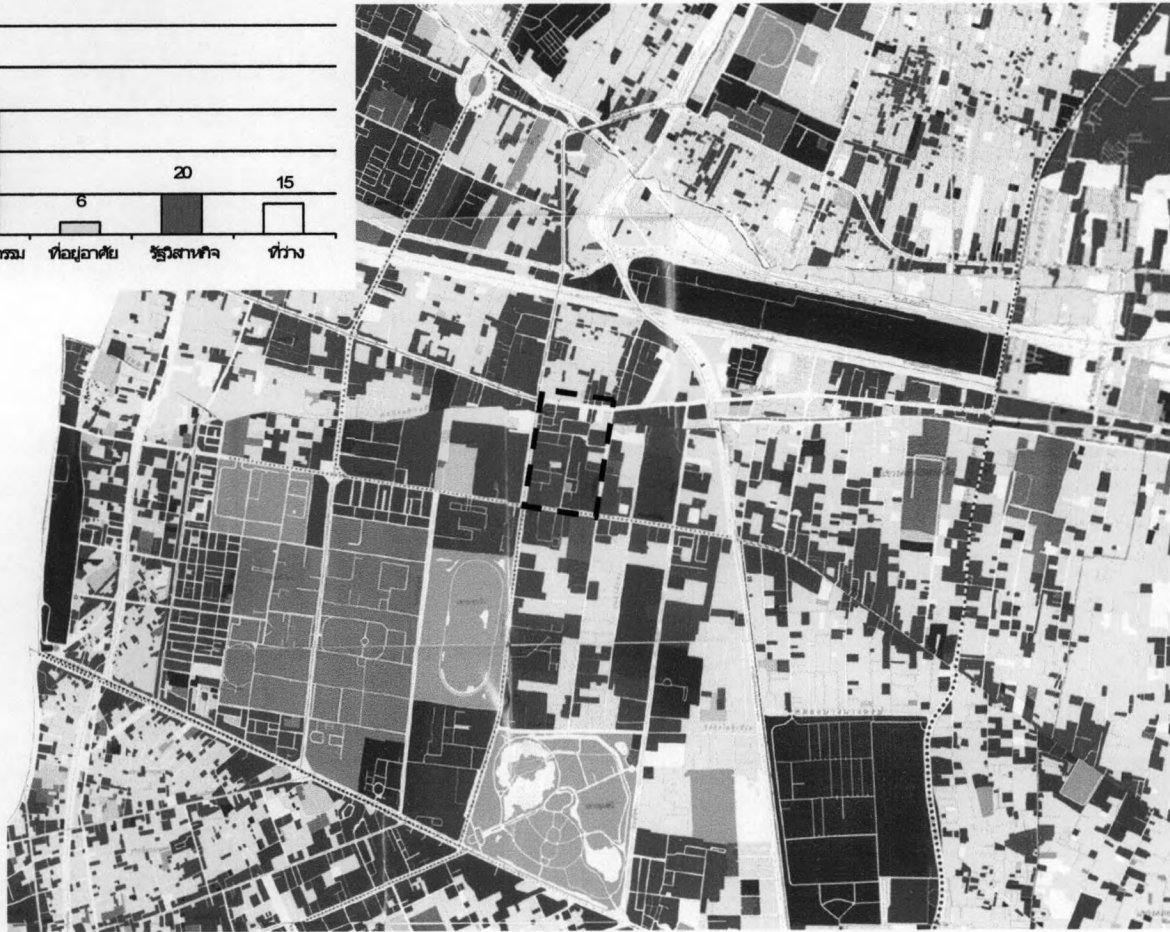
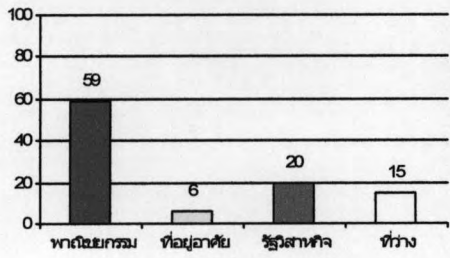


แผนที่ 3.8 แสดงผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549













แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



NOT TO SCALE



สัญลักษณ์

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  ที่พักอาศัย
-  พาณิชยกรรม
-  อุตสาหกรรม
-  คลังสินค้า
-  สถาบันราชการ, รัฐวิสาหกิจ
-  สถาบันการศึกษา
-  สถาบันศาสนา
-  นันทนาการ
-  พื้นที่เกษตรกรรม
-  แหล่งน้ำ
-  ที่ว่าง

ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ



แผนที่ 3.9 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:25,000

3.2.3 ด้านการใช้ประโยชน์อาคาร

จากการสำรวจการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ย่านราชประสงค์ ส่งผลให้ทราบถึงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคาร ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภทหลักๆ ดังนี้

1) การใช้ประโยชน์อาคาร

จากการสำรวจการใช้ประโยชน์อาคารภายในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนใหญ่มีลักษณะกิจกรรมในเชิงพาณิชย์กรรมเป็นหลัก ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท ดังนี้ (แผนที่ 3.11)

1.1) ประเภทอาคารพาณิชย์กรรม

- อาคารพาณิชย์แบบตึกแถว สูง 3 – 4 ชั้น มีลักษณะกิจกรรมเป็นแบบร้านค้าหรือสำนักงาน เฉพาะชั้นที่ 1 – 2 ส่วนชั้นที่ 3 – 4 ใช้เป็นที่อยู่อาศัยในอาคารเดียวกัน มีกิจกรรมที่พบคือ ร้านอาหาร ร้านขายยา ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายของชำ สถานเสริมความงามและร้านนวด เป็นต้น สถานที่ตั้งส่วนใหญ่อยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ถนนสายรอง คือ ช่วงริมถนนราชดำริถึงริมถนนเพชรบุรี และริมซอยราชดำริ 2

- ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม มีลักษณะอาคารสูง 5 – 15 ชั้น มีกิจกรรมที่พบของศูนย์การค้า คือ เป็นสถานที่ทำงานของพนักงาน เป็นที่จับจ่ายสินค้าและบริการของลูกค้า ส่วนการใช้งานของโรงแรม โดยส่วนใหญ่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาในพื้นที่ สถานที่ตั้งส่วนใหญ่อยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ถนนสายรอง คือ ช่วงริมถนนราชดำริถึงริมถนนเพชรบุรี ได้แก่ ห้างฯเกษร ห้างฯบิ๊กซีราชดำริ ห้างฯนารายณ์กัณฑ์ (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรื้อถอน) ห้างฯบางกอกบาร์ซาร์ (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรื้อถอน) ห้างฯเซ็นทรัลเวิร์ด ห้างฯเซ็นทรัลชิดลม ห้างฯแพลทตินั่ม ห้างฯประตูน้ำเซ็นเตอร์ ส่วนโรงแรม ได้แก่ โรงแรมอินเตอร์คอนติเนนทัล โรงแรมอโนมา โรงแรมแกรนด์ไฮแอทเอราวัณ และโรงแรมฮอลิเดย์อินน์

1.2) ประเภทอาคารที่พักอาศัย

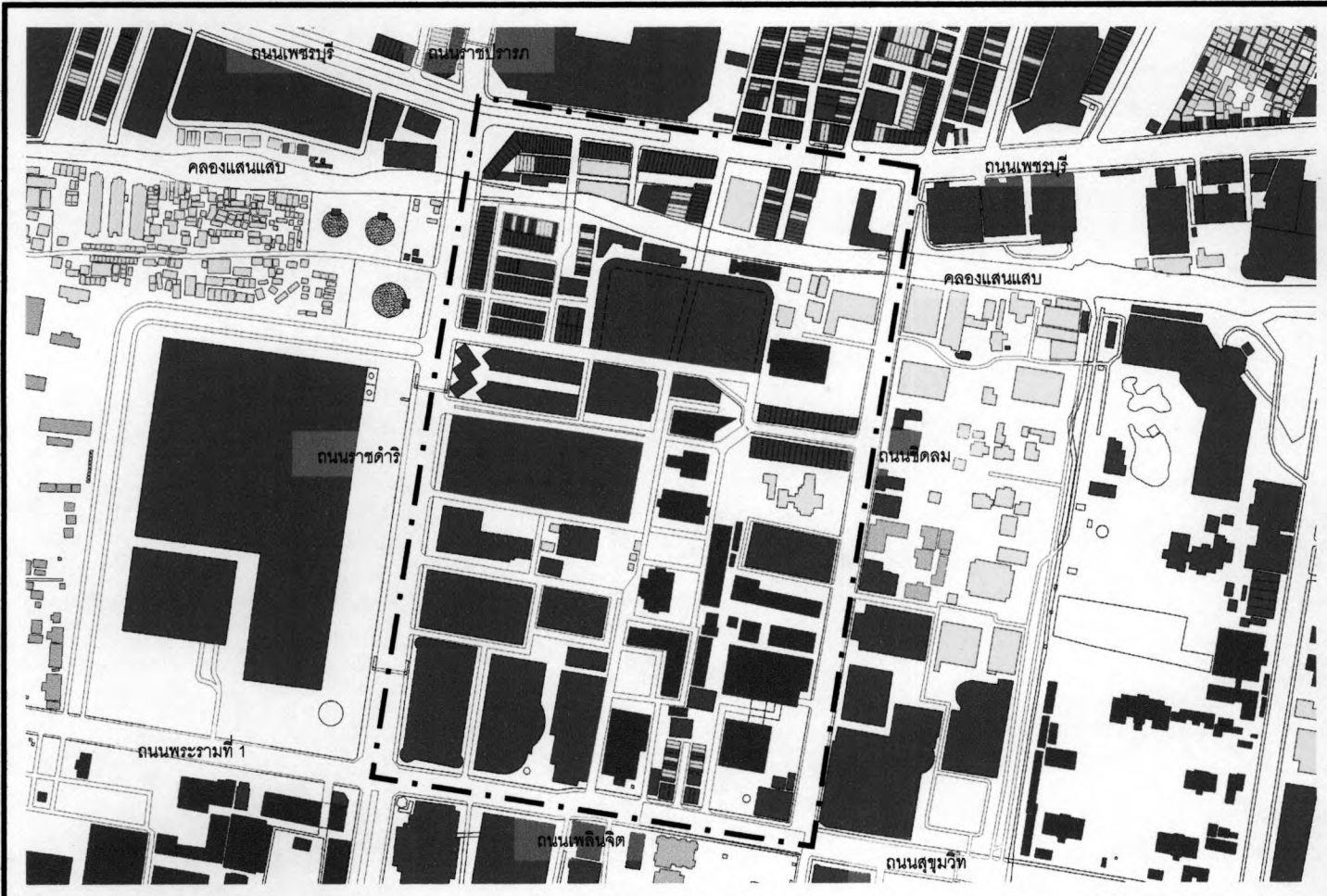
- บ้านเดี่ยว มีลักษณะอาคารสูง 1 – 2 ชั้น เพื่อการอยู่อาศัยอย่างเดียว มีปริมาณน้อยและกระจายตัวในส่วนต่างๆของพื้นที่ เช่น บริเวณริมถนนเพชรบุรีกับถนนชิดลม (ช่วงริมคลองแสนแสบ)

- หอพัก หรือห้องเช่า มีลักษณะความสูงไม่เกิน 5 ชั้น เป็นอาคารที่อยู่อาศัยอย่างเดียว ซึ่งในพื้นที่มีไม่มากนัก เช่น บริเวณระหว่างริมคลองแสนแสบกับถนนเพชรบุรี

- อาคารชุด มีลักษณะอาคารในรูปแบบอาคารสูง 16 ชั้นขึ้นไป ได้แก่ คอนโดมิเนียม ซึ่งส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก และถนนสายย่อย คือ ช่วงริมถนนเพชรบุรี และริมถนนชิดลม

1.3) ประเภทอาคารสำนักงานราชการและรัฐวิสาหกิจ มีลักษณะตั้งแต่อาคารสูง 3 – 4 ชั้น ไปจนถึง 5 – 15 ชั้น ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลัก และสายย่อยที่มีความสะดวกในการเข้าถึง คือช่วงถนนเพลินจิต และถนนชิดลม ได้แก่ อาคารสำนักงานของการไฟฟ้านครหลวง และบริษัททีโอที (องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยเดิม)

จากการศึกษาพบว่าการใช้ประโยชน์อาคารภายในพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่ลักษณะอาคารที่พบจะเป็นประเภทอาคารพาณิชย์กรรม ได้แก่ อาคารพาณิชย์แบบตึกแถว ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม ซึ่งกระจุกตัวอย่างหนาแน่นอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก(ถนนเพลินจิต ถนนเพชรบุรี) และถนนสายรอง (ถนนราชดำริ) ของพื้นที่ รองลงมาคือ ประเภทอาคารสำนักงานราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งกระจายตัวอยู่บริเวณสี่แยกเพลินจิต และประเภทอาคารที่พักอาศัย คือ อาคารแบบบ้านเดี่ยว หอพัก และอาคารชุด ซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่ โดยแบบบ้านเดี่ยวจะเป็นกลุ่มเล็กๆ ประมาณ 2-3 หลัง ส่วนอาคารชุดและหอพักจะตั้งอยู่ริมถนนเพชรบุรีและถนนชิดลม



สัญลักษณ์

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  พาณิชยกรรม
-  ที่พักอาศัย
-  สถาบันราช/รัฐวิสาหกิจ
-  โรงงาน
-  สถานศึกษา

ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ



แผนที่ 3.11 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:4,000

2) ความสูงอาคาร

จากการศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพาณิชยกรรม ได้กล่าวถึงพื้นที่ที่เป็นย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง (Central business district: CBD) มักสังเกตพบอาคารสูงหลายชั้น รวมตัวอยู่เป็นกลุ่มอย่างหนาแน่นภายในย่านฯ ซึ่งพื้นที่ย่านราชประสงค์เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเชิงพาณิชยกรรมที่หลากหลายส่งผลให้มีความสูงของอาคารที่แตกต่างกัน ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่ศึกษาสามารถจัดกลุ่มความสูงอาคารออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้ (แผนที่ 3.12)

2.1) อาคารสูง 1-2 ชั้น ได้แก่ กลุ่มอาคารที่มีความสูงในระดับต่ำมาก เป็นอาคารที่มีกิจกรรมประเภทที่พักอาศัย และพาณิชยกรรม มีรูปแบบเป็นอาคารบ้านเดี่ยว และอาคารสำนักงาน และอาคารห้องแถว ซึ่งอาคารส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณด้านใน และด้านริมถนนชิดลม (ภาพที่ 3.4)

2.2) อาคารสูง 3-4 ชั้น ได้แก่ กลุ่มอาคารที่มีความสูงในระดับต่ำ เป็นอาคารที่มีกิจกรรมประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย มีรูปแบบเป็นอาคารพาณิชย์ติดแถว โดยส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนราชดำริและถนนเพชรบุรี (สี่แยกประตูน้ำ) และพื้นที่ถนนสายรองและถนนซอยของพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 3.4)

2.3) อาคารสูง 5-8 ชั้น ได้แก่ กลุ่มอาคารที่มีความสูงในระดับสูงปานกลาง เป็นอาคารที่มีกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรม มีรูปแบบเป็นอาคารสูง เช่นอาคารสำนักงาน และอาคารขนาดใหญ่ เช่น อาคารศูนย์การค้า โรงแรม โดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณริมถนนราชดำริ และภายในพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 3.4)

2.4) อาคารสูง 9-15 ชั้น ได้แก่ กลุ่มอาคารที่มีความสูงในระดับสูง เป็นอาคารที่มีกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรม มีรูปแบบเป็นอาคารสูง เช่น อาคารสำนักงาน โรงแรม โดยตั้งอยู่บริเวณริมถนนเพลินจิตและถนนชิดลม (ภาพที่ 3.4)

2.5) อาคารสูง 16 ชั้นขึ้นไป ได้แก่ กลุ่มอาคารที่มีความสูงในระดับสูงมาก เป็นอาคารที่มีกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรม หรือประเภทที่พักอาศัย มีรูปแบบเป็นอาคารสูง เช่น อาคารสำนักงาน โรงแรม และคอนโดมิเนียม โดยตั้งอยู่บริเวณริมถนนหลักและถนนสายรองโดยรอบพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 3.4)

จากการศึกษาข้อมูลในเบื้องต้น พบว่ากลุ่มอาคารที่มีความสูงในระดับสูงปานกลาง (5-8 ชั้น) ถึงในระดับสูงมาก (16 ชั้นขึ้นไป) กระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต และกระจายตัวบริเวณริมถนนชิดลม ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความหนาแน่นสูงของการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณสี่แยกราชประสงค์ ส่วนกลุ่มอาคารที่มีความสูงในระดับ 1-2 ชั้นและ 3-4 ชั้น พบว่ามีการกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนราชดำริและถนนเพชรบุรี (สี่แยกประตูน้ำ) และส่วนที่เหลือได้กระจายตัวอยู่ริมถนนชิดลมและภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความหนาแน่นต่ำของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ยังสามารถพัฒนาให้มีความคุ้มค่าและเหมาะสมต่อพื้นที่ต่อไป



ภาพที่ 3.4 แสดงประเภทความสูงอาคาร
(ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)

3) สัณฐานอาคาร

จากการสำรวจพบว่าลักษณะสัณฐานอาคารภายในพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งออกได้ 4 ประเภท ดังนี้ (แผนที่ 3.13)

3.1) สัณฐานอาคารขนาดเล็ก มีการรวมตัวเป็นกลุ่มเล็ก บริเวณริมคลองแสนแสบ และภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งถูกล้อมรอบด้วยสัณฐานอาคารขนาดใหญ่

3.2) สัณฐานอาคารขนาดกลางแบบกระจายตัว มีการกระจายตัวแต่ยังคงเกาะกลุ่มกันอยู่ห่างๆ บริเวณริมถนนสายหลักและสายย่อย (ถนนเพลินจิต และถนนชิดลม)

3.3) สัณฐานอาคารขนาดกลางแบบเรียงตัวเป็นแนวยาว มีการรวมกลุ่มกันหนาแน่นและเรียงตัวตามแนวยาวของถนนสายหลักและสายรอง (ถนนเพชรบุรี ถนนราชดำริ) โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดของถนนทั้งสองสาย (สี่แยกประตูน้ํา)

3.4) สัณฐานอาคารขนาดใหญ่ มีลักษณะที่เด่นชัดและกระจุกตัวอยู่เป็นกลุ่มใหญ่ บริเวณริมถนนสายหลัก (สี่แยกราชประสงค์) และริมคลองแสนแสบ

จากการศึกษาพบว่ามีการรวมตัวของสัณฐานอาคารภายในพื้นที่ศึกษา พบว่ามีความแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดระหว่างกลุ่มสัณฐานอาคารขนาดใหญ่ที่กระจุกตัวอย่างหนาแน่นบริเวณสี่แยกราชประสงค์ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ได้รับการพัฒนาขึ้นมาใหม่ ส่วนกลุ่มสัณฐานอาคารขนาดเล็กและขนาดกลางที่อยู่บริเวณสี่แยกประตูน้ําและริมถนนชิดลม ซึ่งยังคงลักษณะของสัณฐานแบบเดิม มีความหนาแน่นน้อยและยังไม่ได้ได้รับการพัฒนาในปัจจุบัน

4) สภาพอาคาร

จากการสำรวจภายในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งลักษณะสภาพอาคารได้ ดังนี้ (แผนที่ 3.14, ภาพที่ 3.5)

4.1) การเข้าถึงอาคารที่ไม่สะดวกและการบุกรุกที่ดินของอาคาร ได้แก่ อาคารชั้นเดียวริมท่าเรือประตูน้ําฝั่งทิศเหนือ อาคารภายในพื้นที่ของบริษัททีโอที การไฟฟ้านครหลวง และการบุกรุกพื้นที่สาธารณะของอาคารบริเวณด้านหลังห้างฯ บิ๊กซีราชดำริ

4.2) อาคารมีอายุการใช้งานมากกว่า 30 ปี และมีสภาพเสื่อมโทรม เนื่องจากผู้อาศัยในอาคารไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดิน เป็นลักษณะของการเช่าระยะยาว (ที่ดินของทรัพย์สินฯ) จึงไม่มีแรงจูงใจในการบำรุงรักษาอาคาร ซึ่งได้แก่ ริมถนนราชดำริ ถึงบางกอกบารี่ชาร์ริ ริมถนนเพชรบุรีถึงคลองแสนแสบ และภายในบริษัททีโอที

4.3) อาคารที่ไม่ใช้งานปล่อยให้ทิ้งร้าง จากการสำรวจพบว่าเป็นอาคารขนาดกลาง สองชั้น ซึ่งก่อนหน้านี้ใช้เป็นสถานที่ราชการ ต่อมาเมื่อหน่วยงานราชการย้ายออกไป จึงนำพื้นที่มาใช้เป็นที่รับจอดรถ และในปัจจุบันจึงถูกปล่อยให้ร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับทำเลที่ตั้งของย่านฯ แล้วพบว่าไม่เกิดประโยชน์และเป็นการลดคุณค่าของความเป็นย่านการค้าอีกด้วย

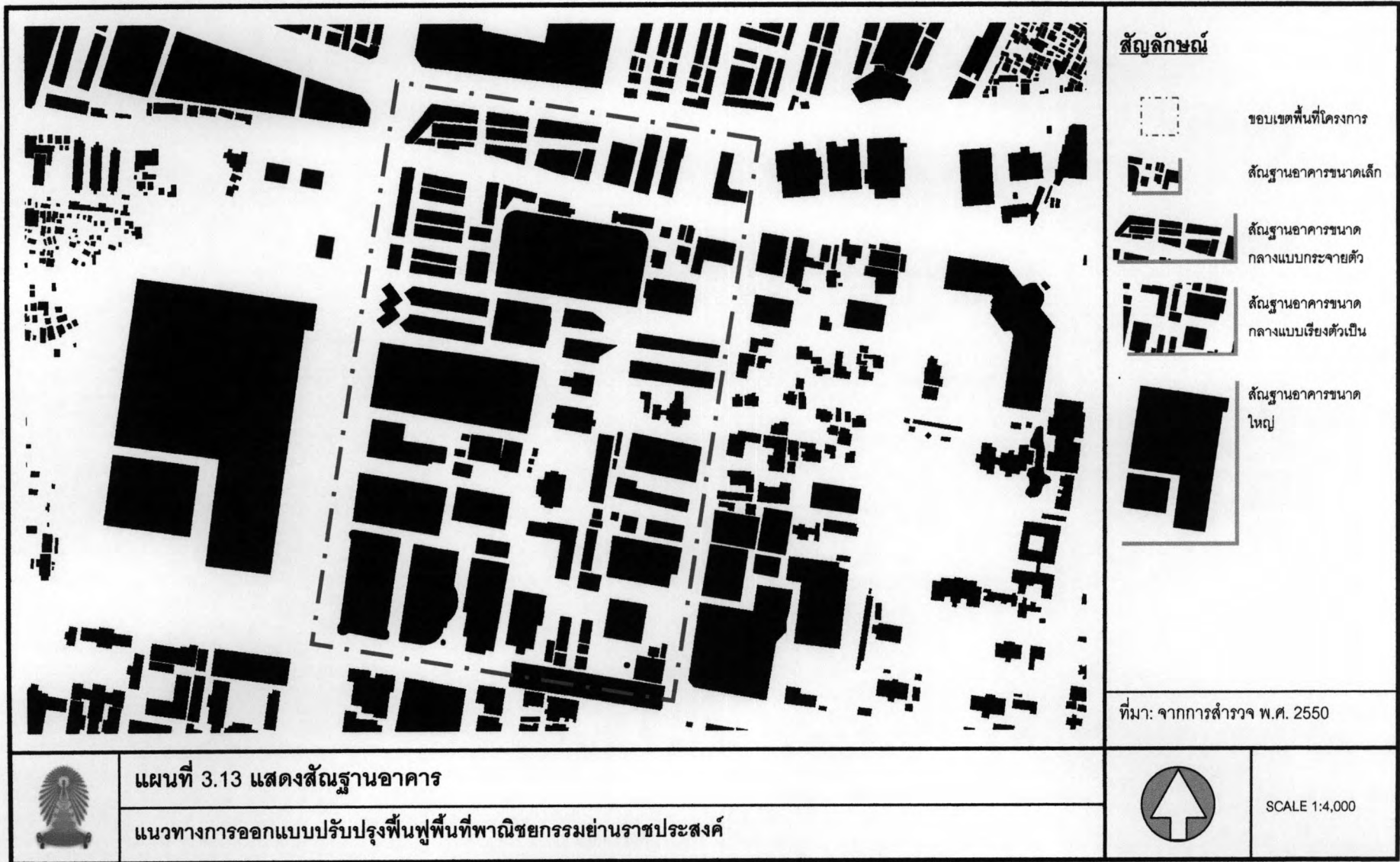
4.4) อาคารที่มีกิจกรรมไม่เหมาะสม ตามข้อห้ามของการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ พ5-1 นั้นไม่อนุญาตให้มี สถานะที่รับซื้อของเก่า (ตั้งอยู่ในซอยริมถนนเพชรบุรี) โรงงานทอผ้าแบบห้องแถว (อยู่ใกล้เดียวกับจุดแรก) และโรงผสมปูน (บริเวณติดกับห้างเซ็นทรัลเวิร์ด)

4.5) อาคารที่กำลังรื้อถอน เป็นกลุ่มอาคาร หรืออาคารขนาดใหญ่ที่กำลังดำเนินการรื้อถอนอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจากการสำรวจสอบถาม พบว่าเป็นการรื้อเพื่อพัฒนาอาคารขึ้นใหม่ให้มีขนาดและความคุ้มค่าสูงกว่าอาคารเดิม ได้แก่ บริเวณกลุ่มอาคารบางกอกบารี่ชาร์ริ อาคารนารายณ์กัณฑ์ อาคารชิดชื่น

จากการศึกษาสภาพอาคารในปัจจุบัน พบว่ากลุ่มอาคารที่มีอาคารมีอายุการใช้งานมากกว่า 30 ปี และมีสภาพเสื่อมโทรม ขาดการดูแลรักษามีเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนราชดำริกับริมถนนเพชรบุรี (สี่แยกประตูน้ำ) ประกอบกับปัญหาของการเข้าถึงอาคารที่ไม่สะดวก บริเวณอาคารริมคลองแสนแสบ และภายในพื้นที่บริษัทไอที การไฟฟ้านครหลวง และการบุกรุกที่ดินของอาคารบริเวณด้านหลังห้างบิ๊กซีราชดำริ ร่วมกับประเด็นปัญหาจากอาคารที่ไม่ใช้งานปล่อยให้ทิ้งร้างและอาคารที่มีกิจกรรมไม่เหมาะสมนั้น ส่งผลให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่คุ้มค่าและไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง แต่จากการสำรวจยังพบว่าอาคารที่กำลังรื้อถอนบริเวณกลุ่มอาคารบางกอกบาริสซาร์ อาคารนารายณ์กัณฑ์ อาคารซิटीเซน เพื่อพัฒนาอาคารขึ้นใหม่ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงพัฒนาที่เกิดขึ้นแล้วในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 3.5 แสดงสภาพอาคาร
(ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)



สัญลักษณ์

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  สัณฐานอาคารขนาดเล็ก
-  สัณฐานอาคารขนาดกลางแบบกระจายตัว
-  สัณฐานอาคารขนาดกลางแบบเรียงตัวเป็น
-  สัณฐานอาคารขนาดใหญ่

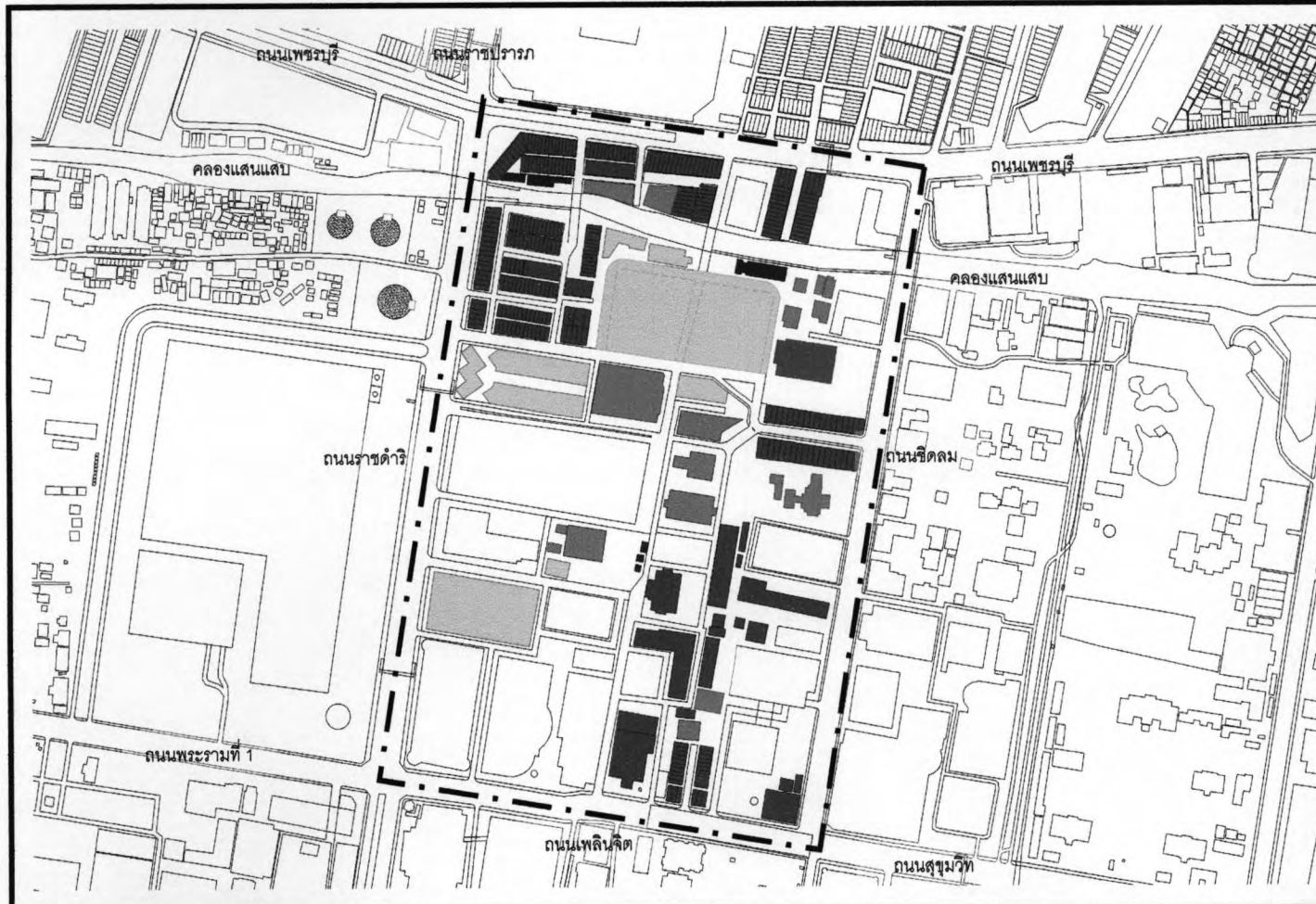
ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550









แผนที่ 3.13 แสดงสัณฐานอาคาร
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:4,000



สัญลักษณ์

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  การเข้าถึง และการบุกรุกที่ดิน
-  อาคารมีอายุการใช้งานมากกว่า 30 ปี และมีสภาพเสื่อมโทรม
-  อาคารที่ไม่ใช้งานปล่อยให้รกร้าง
-  อาคารที่มีกิจกรรมไม่เหมาะสม
-  อาคารที่กำลังรื้อถอน

ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550



แผนที่ 3.14 แสดงสภาพอาคาร
แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:4,000

3.2.4 ด้านการสัญจร

เนื่องจากพื้นที่ย่านราชประสงค์เป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์กรรมของเมืองที่สำคัญ ประกอบกับมีระบบการสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่ที่มีความหลากหลายให้เลือกใช้ ทั้งทางบก ทางน้ำ และระบบราง ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของการสัญจรในพื้นที่ศึกษาได้ 3 ประเภท ดังนี้

1) ระบบขนส่งมวลชน

ระบบขนส่งมวลชนเป็นทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรติดขัด ซึ่งจากการสำรวจภายในเขตพื้นที่ศึกษา พบว่ามีโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเข้ามาในพื้นที่ 3 ประเภท ได้แก่ ทางน้ำ (เรือด่วนคลองแสนแสบ) ทางบก (รถประจำทาง) และระบบราง (รถไฟฟ้า BTS) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 3.15)

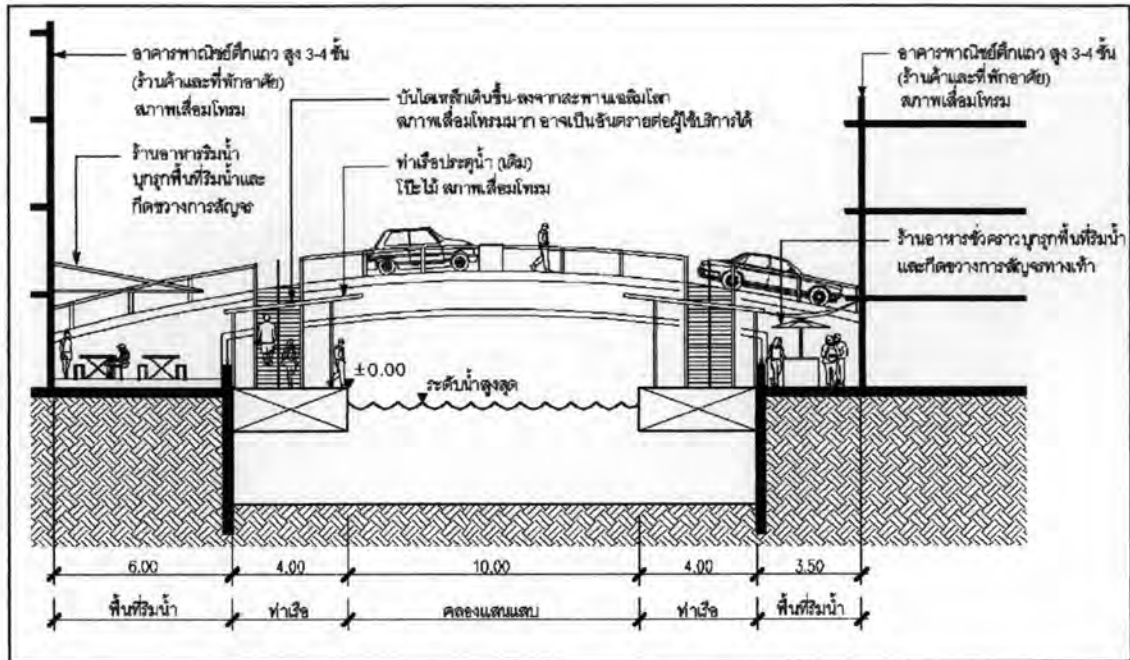
1.1) ระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ (เรือด่วนคลองแสนแสบ)

คลองแสนแสบเป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำที่สำคัญมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับระบบการสัญจรทางบกและระบบราง จากการสำรวจภายในพื้นที่ศึกษาพบว่ามีท่าเรืออยู่ 2 ท่า ได้แก่ ท่าเรือประตูน้ำ (บริเวณสี่แยกประตูน้ำ) และท่าเรือชิดลม (บริเวณสามแยกชิดลม) แต่จากการศึกษาจากข้อมูลของหน่วยงานและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จึงมุ่งเน้นไปที่ท่าเรือประตูน้ำเป็นหลัก ซึ่งถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำของระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญระดับเมือง เนื่องจากขนาดของคลองแสนแสบที่แคบลงเมื่อเริ่มเข้าสู่ตัวเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร (เริ่มตั้งแต่บริเวณประตูน้ำ) ดังนั้นท่าเรือประตูน้ำจึงเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากเรือขนาดใหญ่ (เรือใหญ่บรรทุก 150-200 คน) เป็นเรือขนาดเล็ก (เรือขนาดเล็กบรรทุก 80-100 คน) ซึ่งหลังจากเปลี่ยนเรือแล้ว ไม่ต้องจ่ายค่าเรืออีก

ลักษณะกิจกรรมการใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำของระบบขนส่งมวลชน ภายในคลองแสนแสบเรียกว่า "เรือด่วนคลองแสนแสบ" ประกอบไปด้วยท่าเรือโดยสาร 27 ท่า เริ่มตั้งแต่ท่าวัดศรีบุญเรือง (เขตบางกะปิ) ไปสิ้นสุดที่ท่าผ่านฟ้าลีลาศ (เขตพระนคร) รวมระยะทางประมาณ 17.24 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่ศึกษาพบว่าลักษณะของท่าเรือประตูน้ำ มีอยู่ 2 ฝั่งคลอง คือ ท่าประตูน้ำ (ประตูน้ำ - วัดศรีบุญเรือง) ฝั่งซ้ายของคลอง ตั้งอยู่ข้างสะพานเฉลิมโลก การเข้าถึงโดยบันไดเหล็กขึ้นลงโดยตรงจากสะพานเฉลิมโลก ซึ่งเป็นปัญหาจากขนาดที่คับแคบการเข้าถึงที่ไม่สะดวกและโครงสร้างไม่แข็งแรง ตัวท่าเรือมีลักษณะเป็นโป๊ะไม่มีสภาพเสื่อมโทรม ขนาดของท่าเรือ 4.00x54.00 ม. ซึ่งไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่วนอีกฝั่ง คือ ท่าประตูน้ำ (ประตูน้ำ - ผ่านฟ้าลีลาศ) ฝั่งขวาของคลอง มีลักษณะเป็นโป๊ะเหล็ก ขนาดของท่าเรือ 4.00x52.00 ม. ตั้งอยู่ข้างสะพานเฉลิมโลก การเข้าถึงโดยบันไดทางเดิน ซึ่งมีสภาพเช่นเดียวกัน (ภาพที่ 3.6, ภาพที่ 3.7)



ภาพที่ 3.6 แสดงสภาพการสัญจรทางน้ำบริเวณท่าเรือประตูน้ำ (ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)



ภาพที่ 3.7 แสดงรูปตัดบริเวณท่าเรือประตุน้ำ (เรือด่วนคลองแสนแสบ)
(ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำบริเวณท่าเรือประตุน้ำ และการลงพื้นที่เพื่อสังเกตและสัมภาษณ์ผู้ใช้ท่าเรือประตุน้ำพบว่า ช่วงเวลาที่มีการใช้บริการท่าเรือมากที่สุดคือ ช่วงเวลาเร่งด่วนในวันราชการ ซึ่งต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการท่าเรือเป็นกลุ่มคนทำงานและนักเรียน นักศึกษา ในช่วงเวลากลางวันของวันราชการ มีปริมาณผู้ใช้บริการท่าเรือเฉลี่ยลดลงและเพิ่มปริมาณการใช้ในช่วงเย็นอีกครั้ง (ที่มา: อ้างอิงถึงใน เพกา เสนาะเมือง, สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539) ซึ่งสอดคล้องกับปัจจัยที่มาจากด้าน อายุ เพศ อาชีพ รายได้ และวัตถุประสงค์ของการเดินทางของผู้ใช้บริการเรือด่วนฯ (ที่มา: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, อ้างอิงถึงใน ว่าที่เรือตรี วราวุฒิ วัจนะรัตน์, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2543)

ซึ่งสามารถนำมาเป็นตัวชี้วัดถึงกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นบริเวณท่าเรือประตุน้ำและพื้นที่ใกล้เคียงได้ โดยสรุปลักษณะกิจกรรมการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ ได้ดังนี้ (ตารางภาคผนวก ข)

- จำนวนผู้โดยสาร พบว่าวันราชการมีปริมาณผู้ใช้บริการมากกว่าครึ่งของวันหยุดราชการ และมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้ใช้บริการเรือด่วนคลองแสนแสบ
- จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบ เฉลี่ยต่อวัน 97,256 คน/วัน ส่วนท่าเรือประตุน้ำเฉลี่ยอยู่ที่ 15,665 คน/วัน และมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้น
- การจำแนกด้วยเพศ พบว่ามีอัตราส่วน ผู้ชาย 55.25 ผู้หญิง 44.75 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างท่าเรือพบว่า ท่าเรือประตุน้ำ และท่าวัดศรีบุญเรือง มีผู้ใช้บริการทั้งผู้ชายและผู้หญิงมากที่สุด
- การจำแนกด้วยอายุ พบว่ามีช่วงอายุที่หลากหลายของผู้ใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง และท่าเรือประตุน้ำ มีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 23 - 35 ปี

- การจำแนกด้วยอาชีพ พบว่าอาชีพที่เข้ามาใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ พนักงานและลูกจ้าง ร้อยละ 50 รองลงมา คือ นักศึกษา และข้าราชการ ร้อยละ 26.75 และ 11.25 ตามลำดับ ซึ่งเมื่อดูเฉพาะท่าเรือ ประจวบพรมว่ามีลักษณะเช่นเดียวกัน คือ พนักงานและลูกจ้างเข้ามาใช้บริการมากที่สุด และไล่เรียงไปตามลำดับ

- การจำแนกด้วยรายได้ พบว่ารายได้ส่วนใหญ่ในภาพรวมทั้งหมด อยู่ในช่วง 6,000 - 9,999 บาท แต่เมื่อดูเฉพาะท่าเรือประจวบพรมว่า อยู่ในช่วง 6,000 - 9,999 บาท เช่นเดียวกัน

- การจำแนกด้วยวัตถุประสงค์ในการเดินทาง พบว่าในภาพรวม ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน มากที่สุด ร้อยละ 40 และการเดินทางไปสถานศึกษา รองลงมา ซึ่งเมื่อดูเฉพาะท่าเรือประจวบพรมว่า มีลักษณะ เช่นเดียวกัน

จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้บริการมีเหตุผลในการเลือกเดินทางโดยเรือด่วนคลองสนแสบ มาจากความรวดเร็วในการเดินทาง และการที่ท่าเรือประจวบพรมอยู่ใกล้กับจุดหมายที่เป็นทั้งแหล่งงาน สถานศึกษา และการเปลี่ยนถ่ายไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ (มีระยะเดินไม่เกิน 500 เมตร) ซึ่งสอดคล้องกับอาชีพพนักงาน ลูกจ้าง นักศึกษา และข้าราชการที่มีรายได้ปานกลาง โดยมีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 23 - 35 ปี ทั้งผู้หญิงและผู้ชาย และมีแนวโน้ม การเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้ใช้บริการ

จากเหตุผลดังกล่าวมาในข้างต้นแสดงให้เห็นถึงการเป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญของพื้นที่ศึกษาและของเมือง โดยเป็นการกระจายผู้โดยสารที่เข้ามาจากชานเมืองสู่พื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพฯ และสามารถเดินทางต่อไปยังย่านการค้า แหล่งงาน และสถานศึกษาภายในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ใกล้เคียงได้ แต่จากการศึกษาพบว่ามีปัญหาในด้านการเข้าถึง (การขึ้นลงท่าเรือบริเวณสะพานเฉลิมโลก) ที่ไม่สะดวกขาดการเชื่อมต่อเข้ากับระบบทางเดินเท้าที่ชัดเจน และเพียงพอ และขนาดของท่าเรือที่ไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน เกิดการเบียดเสียดในการขึ้นลงเรือ และอาจเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารได้ อีกทั้งยังมีรูปแบบที่ไม่ส่งเสริมบรรยากาศและเอกลักษณ์ของย่านราชประสงค์

1.2) ระบบขนส่งมวลชนทางถนน (รถโดยสารประจำทาง)

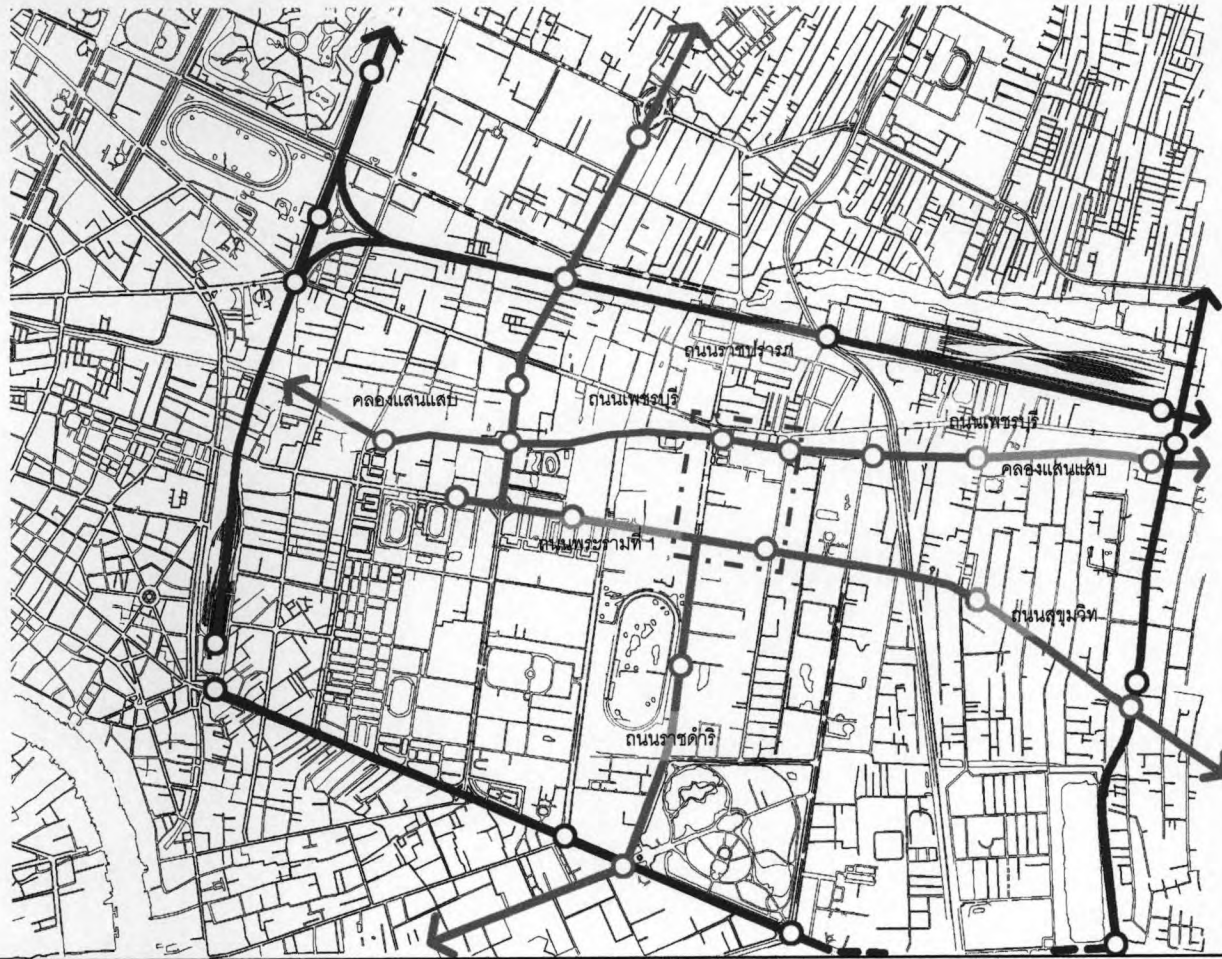
ปัจจุบันการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก โดยในพื้นที่ศึกษามีรถโดยสารประจำทางหลายสายผ่านเข้ามาในพื้นที่ โดยวิ่งผ่านถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต ถนนเพชรบุรี โดยจะมีจุดรับส่งผู้โดยสาร (ป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง หรือ ป้ายรถเมล์) ห่างกันเป็นระยะๆ ซึ่งจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าป้ายรถเมล์ที่เป็นมีความสำคัญที่สุดของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ป้ายรถเมล์บริเวณหน้าห้างบิ๊กซีราชดำริ (ที่มา: เพกา เสนาะเมือง สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2547) จึงมุ่งเน้นไปที่ป้ายรถเมล์บริเวณหน้าห้างบิ๊กซีราชดำริเป็นหลัก ซึ่งพบว่าบริเวณนี้กลายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางบกที่สำคัญของพื้นที่ ซึ่งมีจำนวนเที่ยวและรถโดยสารประจำทางสายที่วิ่งผ่านเป็นจำนวนมาก ดังนี้ 2, 13, 14, 17, 38, 54, 73, 74, 76, 77, 79, 159, 164, 174, 204, ปอ. 504, 505, 511, 513, 514, ปอ.พ. 2,12,20

จากการศึกษาพบว่ามีความสอดคล้องกับงานวิจัยดังที่กล่าวมาในข้างต้น ที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือประจวบพรมและป้ายรถเมล์หน้าห้างบิ๊กซีราชดำริ ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้งานมากที่สุด ในช่วงเวลาเร่งด่วน และมีระยะเดินเท้าประมาณ 300 เมตร เป็นเส้นทางเดินเท้าหลักที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา แต่ยังคงพบปัญหาในการสัญจรที่ไม่สะดวกจากการรुक้าของร้านค้าหาบเร่แผงลอย และขนาดที่ไม่สามารถรองรับเพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วนของวัน









1.3) ระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถรางไฟฟ้าบีทีเอส)

บริเวณพื้นที่ศึกษามีรถไฟฟ้าบีทีเอสวิ่งผ่านถนนพระรามที่ 1 ถนนเพลินจิต ถนนสุขุมวิท และถนนสีลม ซึ่งบริเวณสี่แยกราชประสงค์เป็นจุดตัดระหว่างสายสุขุมวิทกับสายสีลม โดยมีสถานีรถไฟฟ้าอยู่ในพื้นที่ 1 สถานี คือสถานีรถไฟฟ้าชิดลม (แผนที่ 3.15) ที่ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกเพลินจิต ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญระดับเมืองที่ส่งผลดีต่อการเข้าถึง และการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ศึกษา (ตารางภาคผนวก ค)

จากการศึกษาด้านระบบขนส่งมวลชน พบว่าที่ตั้งของพื้นที่อยู่ในทำเลที่เป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนทั้งทางน้ำ ทางบก และระบบราง เป็นผลให้มีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ศึกษามากขึ้นดังที่กล่าวมาในข้างต้น ดังนั้นระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถรางไฟฟ้าบีทีเอส) จึงมีผลกระทบต่อปริมาณการเข้าออกของผู้ใช้บริการในพื้นที่เป็นอย่างยิ่ง โดยสังเกตได้จากปริมาณการเดินทางต่อวันและจากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ที่จะช่วยเพิ่มแรงจูงใจในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบระบบขนส่งมวลชนและพื้นที่ข้างเคียง



สัญลักษณ์

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  ระบบราง (รถไฟฟ้า)
-  ทางน้ำ (เรือด่วนคลองแสนแสบ)
-  ระบบราง (รถไฟลอยฟ้า BTS)
-  ระบบราง (รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT)
-  ท่าเรือด่วนคลองแสนแสบ
-  สถานีรถไฟ (Airport Link)
-  สถานีรถไฟ (BTS)
-  สถานีรถไฟ (MRT)

ที่มา: การรถไฟฟ้า และกรมขนส่งทางน้ำ



แผนที่ 3.15 แสดงการสัญจร (ระบบขนส่งมวลชน)
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

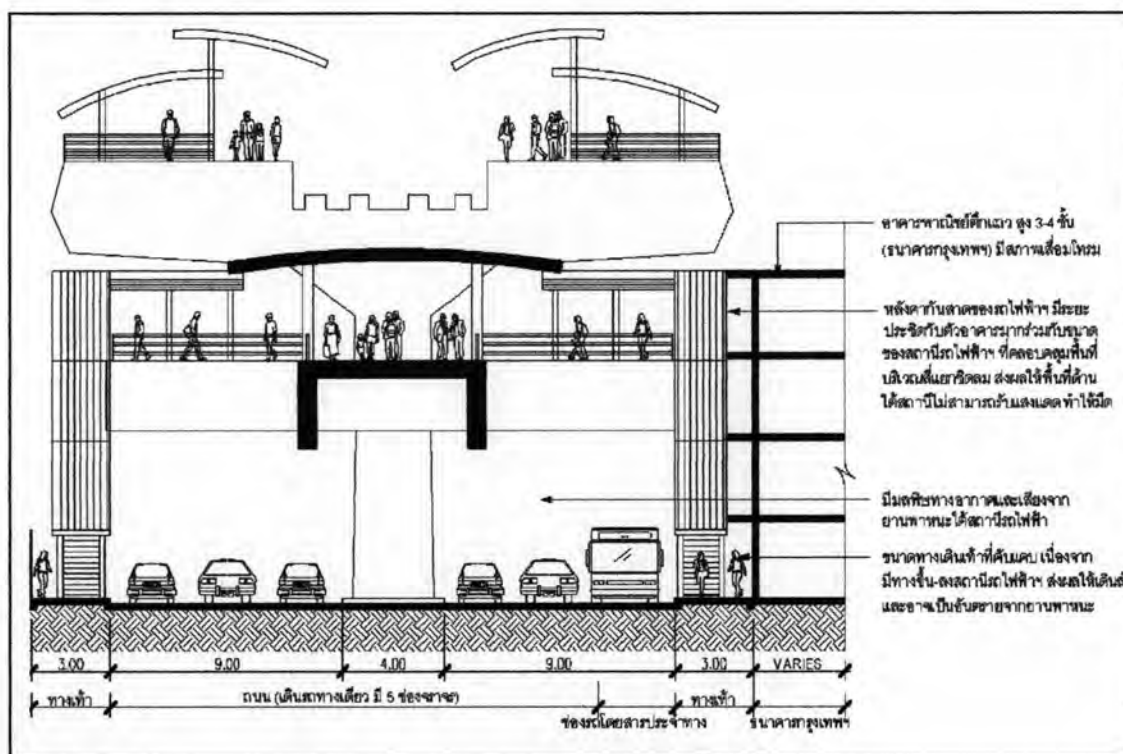


SCALE 1:25,000

2) ระบบถนน (แผนที่ 3.16)

2.1) ถนนสายหลัก (6-8 ช่องจราจร)

- ถนนเพลินจิต จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 6 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทางการสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (One Way) จำนวน 5 ช่องจราจร ร่วมกับเส้นทางรถประจำทางอีก 1 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 29 เมตร มีเกาะกลางถนนใช้เป็นพื้นที่ของเส้นทางยกระดับของรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งได้ผ่านช่วงตอนล่าง (ด้านทิศใต้) ของพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 3.8) ถนนเพลินจิตเป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนพระรามที่ 1 กับถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นการเชื่อมพื้นที่เมืองชั้นในกับพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานครฯ (พื้นที่ทิศตะวันตกกับพื้นที่ทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ) โดยเป็นถนนที่ได้ผ่านพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านการค้าและพาณิชย์กรรมที่สำคัญในระดับเมือง เช่น ย่านการค้าสยาม ย่านการค้าราชประสงค์ และย่านธุรกิจจตุจักร เป็นต้น

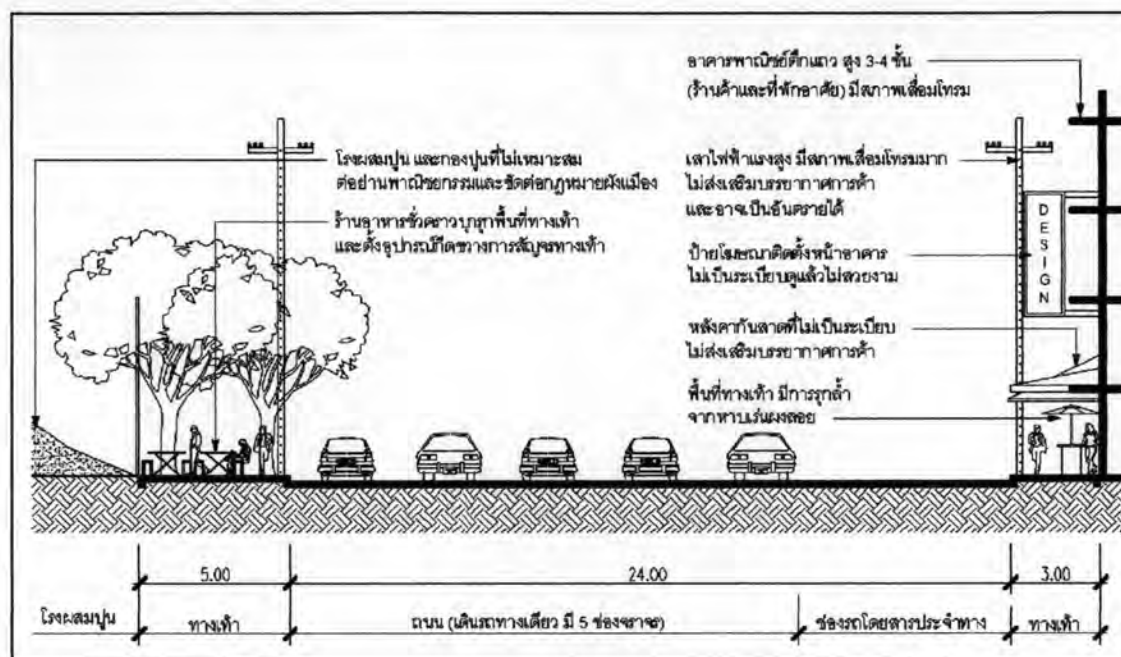


ภาพที่ 3.8 แสดงรูปตัดถนนเพลินจิต (บริเวณสถานีรถไฟฟ้าชิดลม)
(ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)

- ถนนเพชรบุรี จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 7 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทางการสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (One Way) จำนวน 5 ช่องจราจร ร่วมกับเส้นทางรถประจำทางอีก 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 30 เมตร ซึ่งได้ผ่านช่วงตอนบน (ด้านทิศเหนือ) ของพื้นที่ศึกษา เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เมืองชั้นในกับพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพฯ (พื้นที่ทิศตะวันตกกับพื้นที่ทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ) โดยเป็นถนนที่ได้ผ่านพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านที่พักอาศัยและย่านการค้าที่สำคัญในระดับเมือง เช่น พื้นที่พักอาศัยย่านกิ่งเพชร และย่านการค้าประตูน้ำในเขตราชเทวี เป็นต้น

2.2) ถนนสายรอง (2-4 ช่องจราจร)

- ถนนราชดำริ จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 7 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทาง การสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (One Way) จำนวน 5 ช่องจราจร ร่วมกับเส้นทางรถประจำทางอีก 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 34 เมตร ซึ่งได้ผ่านช่วงด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา โดยเป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (เชื่อมต่อกับถนนราชปรารภ) ซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญระดับเมือง และย่านการค้าสีลม (เชื่อมต่อกับถนนสีลม) ซึ่งเป็นย่านการค้าและพาณิชยกรรมที่สำคัญระดับประเทศ (ภาพที่ 3.9)



ภาพที่ 3.9 แสดงรูปตัดถนนราชดำริ (บริเวณหน้าโรงผสมปูน)

(ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)

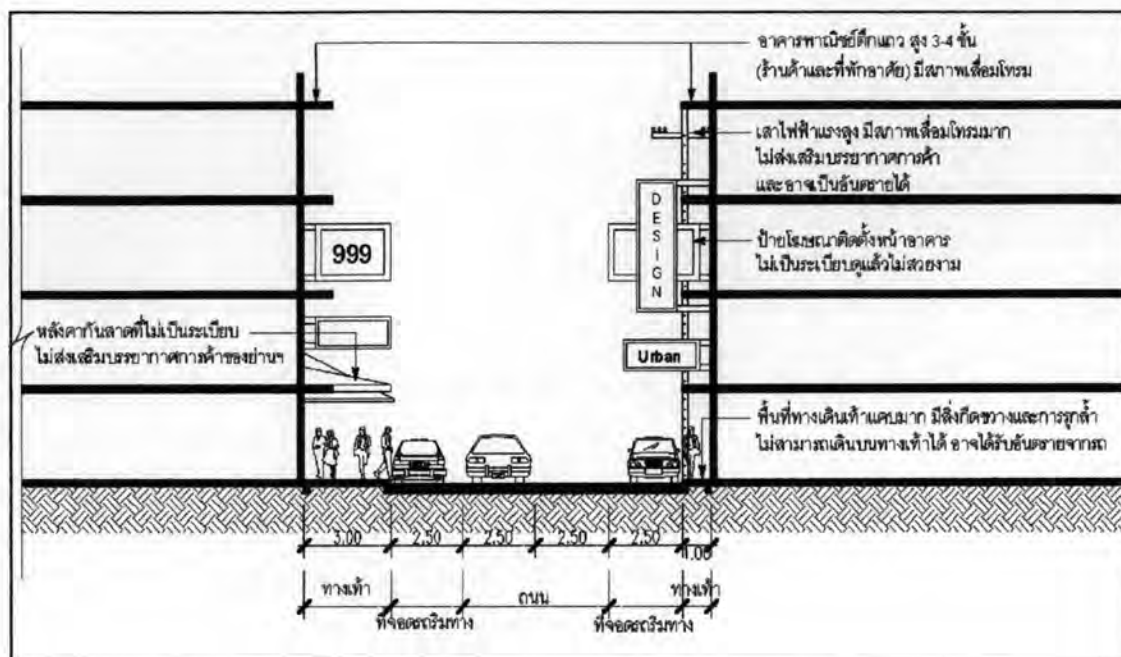
2.3) ถนนสายย่อย และถนนซอย (2-4, 1-2 ช่องจราจร)

- ถนนชิดลม จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 4 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทาง การสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (One Way) จำนวน 4 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 20 เมตร เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิกับย่านการค้าสีลม ซึ่งได้ผ่านช่วงด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา

- ซอยราชดำริ 1 จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 3 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทาง การสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (One Way) จำนวน 1 ช่องจราจร ร่วมกับช่องจอดรถริมทางอีก 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 10 เมตร เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรอง (ถนนราชดำริ) กับซอยราชดำริ 2 ภายในพื้นที่ศึกษา

- ซอยราชดำริ 2 (ซอยบางกอกบาร์ชาร์) จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 4 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบ่งออกเป็นสองช่วง คือ ช่วงเข้าจากถนนราชดำริเดินรถแบบทิศทางเดียว (One Way) จำนวน 2 ช่องจราจร ร่วมกับช่องจอดรถริมทางอีก 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 13 เมตร

ส่วนช่วงที่เข้าจากถนนชิดลมเดินรถแบบสองทิศทาง (Two Way) จำนวน 2 ช่องจราจร ร่วมกับช่องจอดรถริมทาง อีก 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 13 เมตร เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่าง ถนนสายรอง (ถนนราชดำริ) กับถนนสายย่อย (ถนนชิดลม) ภายในพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 3.10)



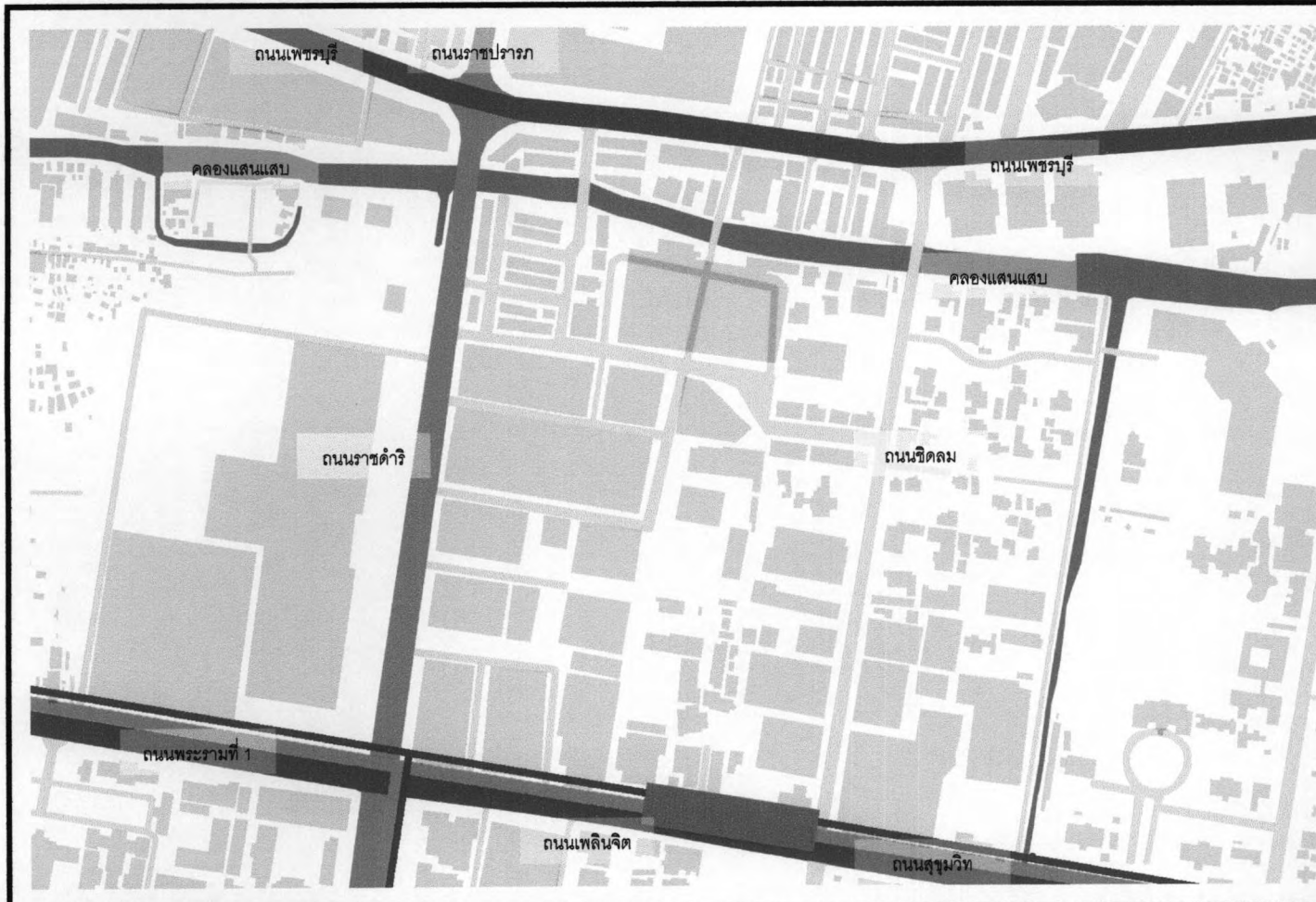
ภาพที่ 3.10 แสดงรูปตัดซอยราชดำริ 2 (ซอยบางกอกบารี่ชาร์) (ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)

- ซอยราชดำริ 3 (ซอยโรงแรมอินมา) จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 4 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทางการสัญจรแบบเดินรถสองทิศทาง (Two Way) จำนวน 2 ช่องจราจร ร่วมกับช่องจอดรถริมทาง อีก 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 10 เมตร







- ซอยเพชรบุรี 30 จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 2 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทางการสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (One Way) จำนวน 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 8 เมตร เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก (ถนนเพชรบุรี) กับซอยราชดำริ 2 ภายในพื้นที่

- ซอยเพชรบุรี 32 จำนวนช่องจราจรทั้งหมด มี 2 ช่องจราจร โดยมีการสัญจรแบบทิศทางการสัญจรแบบเดินรถทางเดียว (One Way) จำนวน 2 ช่องจราจร ความกว้างโดยรวมจากริมทางเท้าทั้งสองฝั่งประมาณ 8 เมตร เป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก (ถนนเพชรบุรี) กับซอยราชดำริ 2 ภายในพื้นที่

จากการศึกษาการสัญจรด้วยระบบถนนพบว่า ในภาพรวมของระดับเมืองมีศักยภาพของถนนสายหลัก ซึ่งได้เชื่อมพื้นที่เมืองชั้นในกับพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพฯ ได้ผ่านพื้นที่ย่านการค้าและที่อยู่อาศัยที่สำคัญในระดับเมือง ส่วนถนนสายรองมีศักยภาพในการเชื่อมพื้นที่ภายในตัวเมืองชั้นในบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กับย่านการค้าสีลม ส่วนในระดับพื้นที่ศึกษาพบว่า การเข้าถึงที่สะดวกบริเวณพื้นที่ริมถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ส่วนภายในพื้นที่ศึกษาเกิดปัญหาขาดการพัฒนาพื้นที่ภายในพื้นที่ศึกษาอันเนื่องมาจาก ปัญหาขาดการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่ มีถนนปลายตันไม่สามารถเข้าถึงภายในพื้นที่ศึกษาได้สะดวก มีการรुकล้ำพื้นที่ถนนสาธารณะจากหาบเร่แผงลอยบริเวณ ส่งผลให้ขาดพื้นที่รองรับการสัญจรไม่เพียงพอ



สัญลักษณ์

-  ถนนสายหลัก (6-8 ช่องจราจร)
-  ถนนสายรอง (2-4 ช่องจราจร)
-  ถนนสายย่อย และถนน
ซอย (2-4, 1-2 ช่อง)
-  คลองแสนแสบ
-  รถไฟฟ้าบีทีเอส
-  Sky Walk

ที่มา : จากการสำรวจ พ.ศ. 2550



แผนที่ 3.16 แสดงการสัญจร (ระบบถนน)

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1: 4,000

3) ระบบทางเดินเท้า

พื้นที่ย่านราชประสงค์เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าที่หนาแน่น เป็นแหล่งจับจ่ายสินค้า และบริการที่สำคัญระดับเมือง ประกอบกับเป็นศูนย์กลางด้านขนส่งมวลชนสาธารณะระดับย่านและระดับเมือง มีผู้มาคนเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมากในแต่ละวัน เส้นทางเดินเท้าจึงเป็นสิ่งสำคัญในการใช้พื้นที่ จากการสำรวจทางเดินเท้าที่พบในพื้นที่แบ่งออกได้เป็น 5 ประเภท คือ (แผนที่ 3.17, ภาพที่ 3.11)

3.1) ทางเดินเท้าขนานไปกับแนวถนน (Sidewalk) ได้แก่ เส้นทางเดินเท้าที่อยู่ตามแนวสองฝั่งถนน ได้แก่ ทางเดินเท้าริมถนนสายหลัก สายรอง สายย่อย และซอย ซึ่งจากการสำรวจพบว่า ส่วนใหญ่ทางเดินเท้าริม ถนนเพลินจิต ถนนเพชรบุรี ถนนราชดำริ จะมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เพราะเนื่องจากมีการแบ่งจากถนนที่ชัดเจน มากกว่า ทางเดินเท้าริมถนนซอยที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งในบางจุดทางเดินเท้าก็ขาดช่วงไป บางจุดมีการถูกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้าจากกิจกรรมหาบเร่แผงลอย หรือในบางช่วงก็ไม่มีทางเดินเท้าให้ใช้ ต้องลงไปเดินบนถนนซอยร่วมกับย่านพาหนะอื่นๆ เช่น ซอยเพชรบุรี 30 ซอยเพชรบุรี 32 ซอยราชดำริ 3 (ซอยโรงแรมอโนมา)

3.2) ทางเดินเท้าแบบทะลุผ่านในอาคาร ได้แก่ เส้นทางเดินเท้าที่สามารถเดินทะลุผ่านเข้าไปในอาคารได้ เช่น ทางเดินเท้าผ่านตึกบางกอกบาร์ทัวร์ และทางเดินเท้าผ่านอาคารร้านค้าช่วงริมคลองแสนแสบ (ด้านทิศเหนือ) ซึ่งเป็นเส้นทางลัดที่มีหลังคาคลุม ส่งผลให้เดินสะดวกสบายไม่ร้อนจนเกินไป แต่มีขนาดที่คับแคบ

3.3) ทางเดินเท้าลอยฟ้า (Sky Walk) เป็นลักษณะทางเดินเท้าพิเศษเฉพาะพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 1 - ถนนสุขุมวิท และริมถนนสีลม ซึ่งใช้พื้นที่ใต้เส้นทางรถไฟฟ้า BTS เป็นเส้นทางเดินเท้าลอยฟ้า เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทางเดินเท้าที่สามารถเดินได้อย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทาง และสามารถเชื่อมต่อไปยังอาคารข้างเคียงที่เป็นห้างสรรพสินค้า โรงแรม สำนักงานได้ แต่จากการสำรวจพื้นที่พบว่ายังมีการเชื่อมต่ออาคารเฉพาะริมถนนเพลินจิตเท่านั้น

3.4) ทางเดินเท้าริมน้ำ เป็นลักษณะทางเดินเท้าที่สร้างบนสันเขื่อนริมคลองแสนแสบ ซึ่งมีความกว้างประมาณ 1.00-2.00 เมตร แต่จากการสำรวจ พบว่ามีการสร้างขึ้นมาเป็นช่วงๆ ยังขาดการเชื่อมต่อเป็นระบบทางเดินเท้าริมน้ำ และขาดการเข้าถึงจากระบบทางเดินเท้าภายในพื้นที่ศึกษา

3.5) ทางเดินเท้าผสมกับถนน เป็นการสัญจรร่วมกันระหว่างผู้คนกับยานพาหนะ ซึ่งส่วนมากพบอยู่บริเวณภายในพื้นที่ของบริษัทไอที การไฟฟ้านครหลวง ที่เกิดจากปัญหาขาดความชัดเจนในการแบ่งแยกทางเท้าออกจากถนน และบริเวณซอยราชดำริ 1, 2 ซึ่งพบว่าเกิดจากปัญหาการรูกล้ำพื้นที่บนทางเดินเท้าและขนาดที่ไม่สามารถรองรับเพียงพอต่อการใช้งานได้

เมื่อนำข้อมูลจากการศึกษาในข้างต้นมาประกอบกับการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าเส้นทางเดินเท้าที่มีผู้ใช้งานมากที่สุด ในช่วงโมงเร่งด่วน คือระหว่างสี่แยกประตูน้ำถึงป้ายรถประจำทางหน้าห้างบีทีเอสราชดำริ (มีระยะทางประมาณ 300 เมตร) และรองลงมาคือ ระหว่างป้ายรถประจำทางหน้าห้างบีทีเอสราชดำริถึงสี่แยกราชประสงค์ (มีระยะทางประมาณ 350 เมตร) ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการสัญจรไปเป็นแบบรถโดยสารประจำทาง (ป้ายจอดรถหน้าโรงแรมอินเตอร์คอนฯ) และทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) หรือรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ เป็นเส้นทางที่ผู้ใช้บริการ (ที่มา: เพกา เสนาะเมือง, สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539)

ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากกลุ่มคนเดินเท้าในเรื่องของทัศนคติที่มีต่อสภาพทางเดินเท้าทั่วไปในเขตปทุมวัน (ตารางที่ 3.2) พบว่าในด้านการจัดร่มเงาของทางเดินเท้า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยังรู้สึกไม่พอใจ (ร้อยละ 69.4) ด้านมลพิษบริเวณทางเดินเท้า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ปัญหามลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 50.0) และทางเสียง (ร้อยละ 69.0) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์รุนแรงปานกลางจนถึงมาก และปัญหาด้านหาบเร่แผงลอยบนทางเดินเท้า

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าเป็นปัญหาของการกีดขวางทางเดินเท้า (ร้อยละ 60.3) ปัญหาความสกปรก (ร้อยละ 63.0) ปัญหาความไม่เป็นระเบียบ (ร้อยละ 63.0) และผู้ตอบแบบสอบถามยังเขียนเสนอแนะให้จัดหาพื้นที่สำหรับหาบเร่แผงลอยให้เป็นระเบียบต่อไป (ที่มา: รายงานฉบับสมบูรณ์แผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน พ.ศ. 2549)

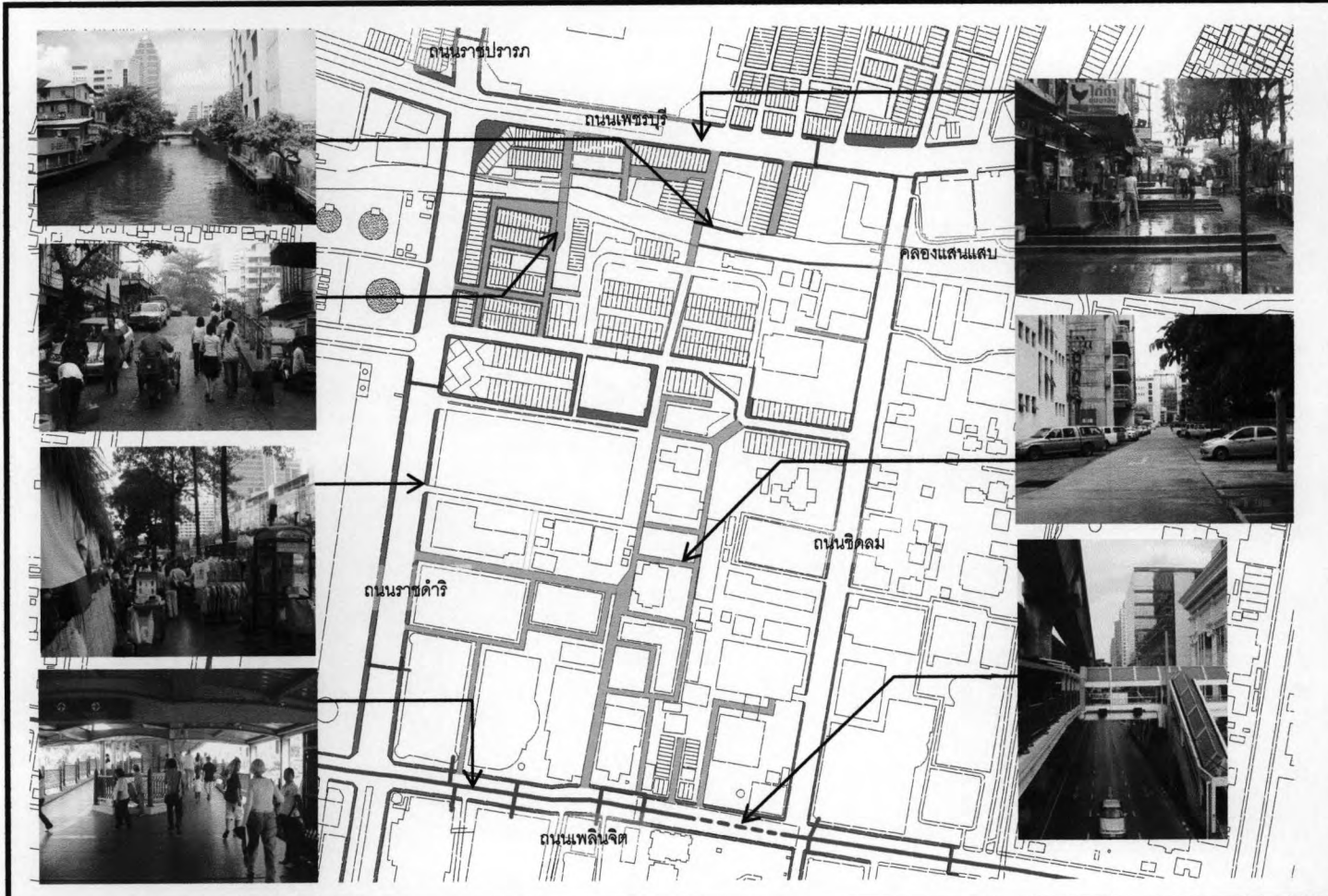
ตารางที่ 3.2 แสดงทัศนคติต่อสภาพทางเดินเท้าทั่วไปของกลุ่มคนเดินเท้าในเขตปทุมวัน

สภาพปัญหา	ทัศนคติ		ความรุนแรง				ความคิดเห็น	
	พอใจ	ไม่พอใจ	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่รุนแรง	ไม่เป็นปัญหา	เป็นปัญหา
1. ด้านการจัดร่มเงา	30.6	69.4	-	-	-	-	-	-
2. ด้านความสะอาด	34.8	65.2						
3. มลพิษทางเสียง	-	-	69.0	26.8	4.2	-	-	-
4. มลพิษทางอากาศ			36.1	50.0	12.5	1.4		
5. หาบเร่แผงลอย								
-กีดขวางทางเดิน							39.7	60.3
-เกิดความสกปรก							37.0	63.0
-เกิดความไม่เป็นระเบียบ							37.0	63.0
-เกิดการจราจระดิดขัด							71.2	28.8
-เกิดความรำคาญ							87.7	12.3

(ที่มา: รายงานฉบับสมบูรณ์แผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน พ.ศ. 2549)

จากการศึกษาข้อมูลในข้างต้น พบว่ากิจกรรมการสัญจรด้วยระบบทางเดินเท้าภายในพื้นที่ที่มีการใช้งานที่หนาแน่นบริเวณริมถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนซอยภายในพื้นที่ (ต้องเดินร่วมกับยานพาหนะ) โดยพบว่าเส้นทางการสัญจรทางเดินเท้าระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทั้งสามระบบ (ท่าเรือประตุน้ำ ป้ายรถประจำทางหน้าห้างบิ๊กซี สถานีรถไฟฟ้าชิดลม) ที่มีอยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาเป็นปัจจัยที่สำคัญของกิจกรรมการเดิน ส่วนเส้นทางการสัญจรทางเดินเท้าระหว่างกลุ่มอาคารทั้งในระดับพื้น และทางเท้ายกระดับก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญ ซึ่งเป็นเส้นทางที่นำผู้คนเข้ามาภายในพื้นที่ศึกษาทั้ง กลุ่มนักท่องเที่ยว นักช้อปปิ้ง เป็นต้น

ส่วนประเด็นปัญหาหลักที่พบในด้านการสัญจรทางเดินเท้า ได้แก่ ขาดการเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายทางเดินเท้าที่ทั่วถึงทั้งพื้นที่ เนื่องจากการรुकัพื้นที่ทางเดินเท้าจากร้านค้าหาบเร่แผงลอย ขาดความชัดเจนในการแบ่งแยกทางเท้าออกจากถนนซึ่งมีกิจกรรมการใช้พื้นที่ซ้อนทับกัน และขนาดทางเดินเท้าที่ไม่สามารถรองรับเพียงพอต่อการใช้งานได้ ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ภายในพื้นที่ศึกษา ที่ขาดการเชื่อมต่อและการเข้าถึงจนกลายเป็นจุดอับหรือพื้นที่ที่ปล่อยทิ้งร้าง ไม่ได้รับการพัฒนาตามมา และในประเด็นปัญหาที่พบ ได้แก่ ปัญหาด้านมลพิษจากอากาศและเสียง ที่มีผลกระทบต่อทัศนคติและความรู้สึกของผู้ใช้ทางเดินเท้า ซึ่งจากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในเชิงลบต่อการเดินเท้าบริเวณริมถนนสายหลักและริมสายรอง



สัญลักษณ์

-  ทางเดินเท้าริมถนน
-  Sky Walk และสะพานลอย
-  ทางเดินเท้าลอดใต้อาคาร
-  ทางเดินเท้าริมน้ำ
-  ทางเดินเท้าเชื่อมกับถนน

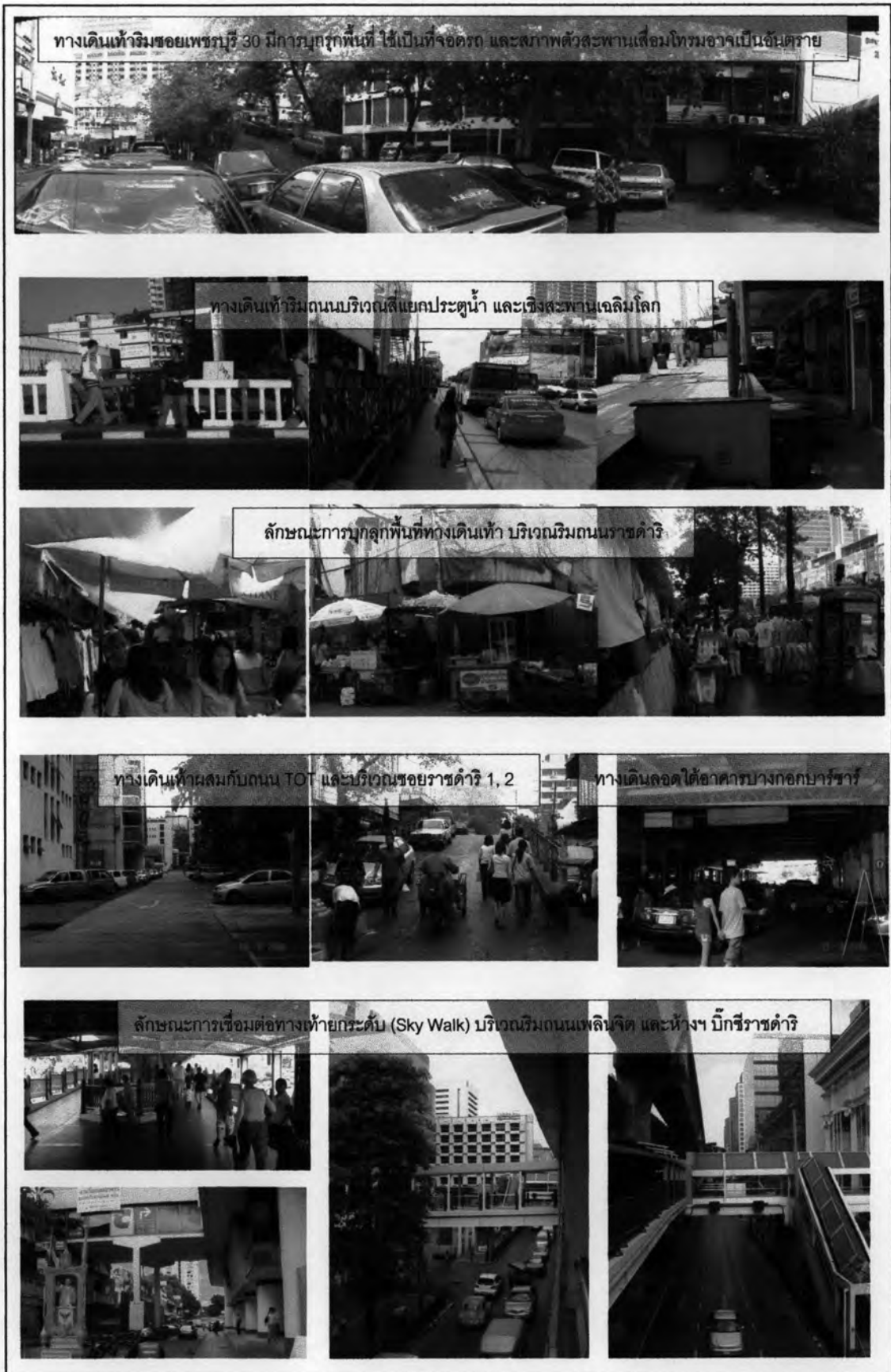
ที่มา : จากการสำรวจ พ.ศ. 2550



แผนที่ 3.17 แสดงการสัญจร (ระบบทางเดินเท้า)
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1: 4,000



ภาพที่ 3.11 แสดงภาพทางเดินเท้าภายในพื้นที่ศึกษา
(ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)

3.2.5 ด้านที่ว่างสาธารณะ







จากการศึกษาความเป็นมาและลักษณะการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาในข้างต้น พบว่ามีความหนาแน่นของอาคารกระจุกตัวอยู่มิถุนนสายหลัก และถนนสายรองเป็นหลักมาตั้งแต่ในอดีต ประกอบกับการศึกษาแผนที่ด้วยวิธีภาพและพื้นที่ (Figure & Ground) จึงพบลักษณะของที่ว่างโดยสามารถแบ่งออกได้ 5 ลักษณะ ดังนี้ (แผนที่ 3.17, ภาพที่ 3.12)

- 1) พื้นที่ว่างหน้าอาคาร หรือลาน ซึ่งเกิดจากระยะร่น (Set back) ของอาคารจากการบังคับใช้ตามกฎหมายผังเมือง หรือเพื่อจัดกิจกรรมส่งเสริมในเชิงพาณิชย์ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณสี่แยกราชประสงค์ เช่น ลานหน้าห้างบิ๊กซี และลานหน้าห้างเซ็นทรัลเวสต์ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างที่มีความสำคัญระดับย่านๆ และระดับเมืองเป็นอย่างมาก ยิ่ง เพราะเนื่องจากมีขนาดใหญ่พิเศษและกิจกรรมการใช้พื้นที่ว่างมีหลากหลายตามช่วงเทศกาล เป็นต้น
- 2) พื้นที่ว่างส่วนบุคคล ได้แก่ ที่ว่างบริเวณโดยรอบอาคารที่พักอาศัยแบบบ้านชั้นเดียว ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามักมีการใช้พื้นที่เป็นที่พักผ่อนของบ้านพักอาศัยเท่านั้น
- 3) พื้นที่ว่างที่เป็นที่จอดรถ มีขนาดพื้นที่ค่อนข้างมาก กิจกรรมที่พบได้แก่ เป็นที่จอดรถ เป็นที่จัดเก็บขยะส่วนใหญ่ตั้งอยู่ภายในพื้นที่ของบริษัทไอที (องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย)
- 4) พื้นที่ว่างริมน้ำ เป็นพื้นที่ริมคลองแสนแสบ มีขนาดแคบยาวตลอดริมคลอง มีกิจกรรมใช้เป็นท่าเรือบริเวณติดสะพานเฉลิมโลก และทางเดินริมน้ำ (ช่วงตั้งแต่ซอยเพชรบุรี 32 ถึงสะพานซิดลมฝั่งทิศใต้ของคลอง) จากการสำรวจพบว่าพื้นที่ว่างริมคลอง และทางเดินริมน้ำยังไม่สามารถเชื่อมถึงกันได้โดยตลอดลำคลอง เพราะอาคารบางหลังไม่ได้เว้นพื้นที่ริมน้ำให้เป็นพื้นที่สาธารณะ กลายเป็นพื้นที่ปิด ไม่สามารถเข้าถึงได้
- 5) พื้นที่ว่างทิ้งร้าง ได้แก่พื้นที่ของเอกชนที่ถูกปล่อยทิ้งร้างไม่เข้ามาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ เช่น บริเวณริมถนนเพชรบุรีใกล้กับสามแยกซิดลม และบริเวณริมถนนซิดลมใกล้กับคลองแสนแสบ

จากการศึกษาพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีศักยภาพส่วนใหญ่ เกิดจากพื้นที่ว่างหน้าอาคารหรือลานอเนกประสงค์ขนาดใหญ่บริเวณสี่แยกราชประสงค์ ที่เกิดจากระยะร่นหน้าอาคารหรือเพื่อเป็นที่จัดส่งเสริมกิจกรรมการค้า เช่นงานเทศกาลต่างๆ ส่วนปัญหาของที่ว่างภายในพื้นที่ศึกษาที่พบคือ ลักษณะกิจกรรมการใช้ที่ว่างไม่เหมาะสม ไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง และยังขาดการเชื่อมต่อให้เป็นโครงข่ายของที่ว่างทำให้ขาดการเข้าถึงเกิดเป็นพื้นที่ว่างแบบปิด เช่น พื้นที่ว่างบริเวณริมคลองแสนแสบ และบริเวณภายในพื้นที่ของบริษัทไอทีและการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งมีลักษณะกิจกรรมการใช้งานที่ว่างส่วนใหญ่เป็นที่จอดรถ ส่งผลให้ขาดการพัฒนาพื้นที่ว่างให้เกิดประโยชน์ต่อคุณภาพชีวิต และประสิทธิภาพสูงสุดของย่านราชประสงค์



สัญลักษณ์

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

ที่มา: วิชาภาพและพื้น (Figure & Ground) พ.ศ. 2550



แผนที่ 3.18 แสดงที่ว่างสาธารณะ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1: 4,000



ภาพที่ 3.12 แสดงภาพที่ว่างภายในพื้นที่ศึกษา
(ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550)

3.3 ลักษณะเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง ที่มีอาคารห้างสรรพสินค้า โรงแรม ร้านค้ามากมาย รวมทั้งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทั้งทางน้ำ ทางบก และระบบรางที่สำคัญของคนกรุงเทพฯ มีที่พักอาศัยในระดับสูงประเภทอาคารชุด คอนโดมิเนียม ที่มีราคาแพงบริเวณริมถนนชิดลม จากเหตุผลในข้างต้นส่งผลให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายตามมาภายในพื้นที่ โดยพบว่ามีการกระจายในเขตนี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประเภทค้าขายและกิจการขนาดเล็ก (ร้อยละ 42.5) กลุ่มที่รองลงมา ได้แก่ กลุ่มแม่บ้านซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 23.2 กลุ่มอาชีพรับจ้างและพนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 12.2 กลุ่มเจ้าของกิจการขนาดใหญ่มีเพียงร้อยละ 6.1 และกลุ่มหาบเร่แผงลอยร้อยละ 4.0 (ที่มา: รายงานฉบับสมบูรณ์แผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน)

เป็นที่น่าสังเกตว่า สองกลุ่มอาชีพที่มีลักษณะเสริมกันและมีอัตราส่วนที่สูง ได้แก่ กลุ่มค้าขาย กิจการขนาดเล็ก กิจการขนาดใหญ่ และกลุ่มรับจ้าง พนักงานบริษัท ส่วนหนึ่งของผู้ทำงานยังต้องเดินทางมาจากชานเมือง

3.3.1 ราคาที่ดิน

ราคาประเมินที่ดินเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ส่งผลต่อรูปแบบของการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะกิจกรรม โดยทั่วไปจะมีการกำหนดราคาประเมินทุกๆ 4 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม โดยอาศัยปัจจัยต่างๆ จำนวนมาก พบว่าราคาที่ดินในบริเวณย่านราชประสงค์และพื้นที่ใกล้เคียงมีราคาที่ดินสูงขึ้นมา โดยข้อมูลจากกรมที่ดิน ปี 2550 ราคาที่ดินกลางเริ่มต้นที่ ตารางวาละ 340,000 – 360,000 บาท นับว่าเป็นราคาที่สูงและเป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นลักษณะของพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจและการคมนาคมขนส่งของเมือง

3.3.2 ประชากร

จากการศึกษาด้านประชากรภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างเขตปทุมวันและเขตราชเทวี พบว่ามีสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1) กลุ่มประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ จากการสำรวจพบว่ามีกลุ่มประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีจำนวนไม่มากนัก เป็นกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มาแต่เดิม หรือย้ายเข้ามาอยู่ได้ไม่นาน ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการร้านอาหาร ร้านนวดตัว ร้านหนังสือ ร้านขายของชำ รองลงมาคือกลุ่มลูกจ้าง ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่เข้ามาทำงานบริการในพื้นที่และพักอาศัยอยู่ใกล้เคียงกับห้างร้านที่รับจ้าง หรือเช่าห้องพักอยู่ในพื้นที่ ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกประตูน้ำและในซอยราชดำริ 2 และกลุ่มผู้อาศัยอยู่ในอาคารชุดและบ้านเดี่ยว อยู่บริเวณริมถนนชิดลม

2) กลุ่มประชากรแฝง จากการสำรวจพบว่ามีกลุ่มประชากรที่มีจำนวนมากที่สุดในพื้นที่ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ดังนี้

2.1) กลุ่มช่วงเวลากลางวัน (Daytime Population) เป็นกลุ่มของประชากรที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อทำงานเป็นพนักงานบริษัทห้างร้าน เป็นพ่อค้าแม่ค้า (หาบเร่แผงลอย) เป็นผู้บริโภคจับจ่ายสินค้าและบริการ เป็นนักท่องเที่ยว หรือเข้ามาเพื่อเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดในพื้นที่ และมี

แนวโน้มเพิ่มมากขึ้น (ที่มา: รายงานฉบับสมบูรณ์แผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน) และสอดคล้องกับงานวิจัยของว่าที่เรอตรี วราวุฒิ วัจนะรัตน์ ที่แสดงให้เห็นถึงการเข้ามาทำงานภายในพื้นที่และพื้นที่ต่อเนื่องของประชากรที่อยู่ชานเมือง

2.2) กลุ่มช่วงเวลากลางคืน (Nighttime Population) ลักษณะของกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยว พนักงานในห้างสรรพสินค้าค้า โรงแรมและสถานบันเทิง (ในโรงแรม) ซึ่งในกลุ่มนี้เมื่อเทียบกับกลุ่มเวลากลางวันจะมีจำนวนน้อยกว่ามาก และมีแนวโน้มลดลง (ที่มา: รายงานฉบับสมบูรณ์แผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน)

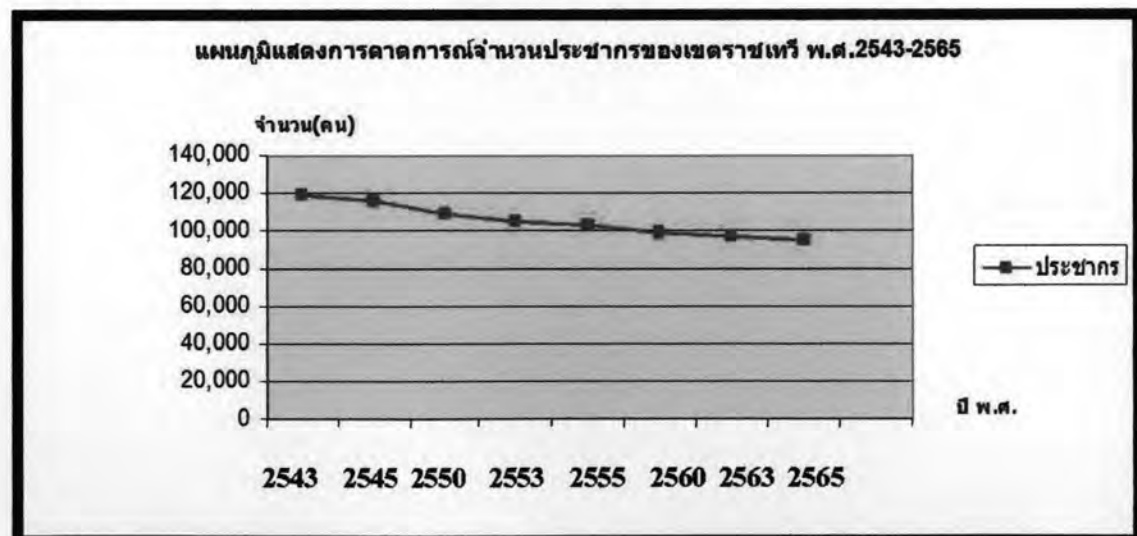
จากการศึกษาพบว่ากลุ่มช่วงเวลากลางวันที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ของแต่ละวันมีมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ และพบว่าแนวโน้มของประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และกลุ่มช่วงเวลากลางคืนจะลดลง ซึ่งสังเกตได้จากจากแผนภูมิแสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรของทั้งสองเขต พบว่ามีแนวโน้มการลดลงของประชากรอย่างต่อเนื่องในอนาคต (ตารางที่ 3.3, ตารางที่ 3.4, แผนภูมิที่ 3.1, แผนภูมิที่ 3.2)

ตารางที่ 3.3 แสดงการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของประชากร ใน เขตราชเทวี

ปี พ.ศ.	2543	2545	2550	2553	2555	2560	2563	2565
ประชากร	119,124	116,260	109,099	104,802	103,153	99,029	96,555	94,906

ที่มา: สำนักกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรของเขตราชเทวี



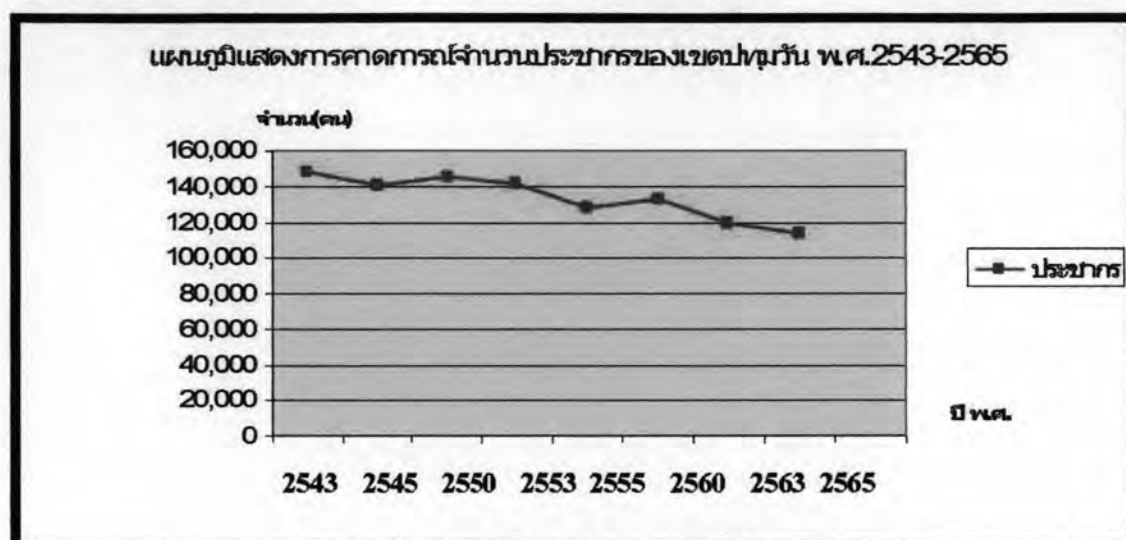
ที่มา: สำนักกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549

ตารางที่ 3.4 แสดงการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของประชากร ใน เขตปทุมวัน

ปี พ.ศ.	2543	2545	2550	2553	2555	2560	2563	2565
ประชากร	148,000	141,000	146,000	142,000	128,000	133,000	120,000	114,000

ที่มา: สำนักกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549

แผนภูมิที่ 3.2 แผนภูมิแสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรของเขตปทุมวัน



ที่มา: สำนักกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549

จากการศึกษาลักษณะเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ว่าพื้นที่ย่านราชประสงค์เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญระดับเมือง มีศักยภาพที่ชัดเจนในความเป็นย่านการค้า เป็นแหล่งงานที่มีกิจกรรมการประกอบอาชีพที่หลากหลาย ซึ่งมีกลุ่มผู้ใช้บริการที่หลากหลายโดยเฉพาะกลุ่มประชากรแฝงที่มีแนวโน้มสูงขึ้น เป็นศูนย์รวมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชน นับได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกรุงเทพมหานครที่สำคัญ

3.4 กฎหมาย และนโยบายที่เกี่ยวข้องต่อพื้นที่ศึกษา

3.4.1 กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549

จากการศึกษาพบว่าเนื้อหาที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา สามารถสรุปได้ดังนี้

ข้อ 9 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงนี้ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) ที่ดินประเภท พ. 5 มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมหลัก เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จำแนกเป็นบริเวณ พ. 5 - 1 ถึง พ. 5 - 7 (พื้นที่ศึกษาดังอยู่ที่ พ. 5 - 2)

ข้อ 11 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทและแผนผังแสดงที่โล่งทำয়กฎกระทรวงนี้ และที่ดินนั้นตั้งอยู่ริมแหล่งน้ำสาธารณะ ที่มีความกว้างน้อยกว่า 10 เมตร ให้มีที่ว่างเพื่อปลูกต้นไม้ตามแนวขนานกับเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้น ไม่น้อยกว่า 3 เมตร แต่ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะมีความกว้างตั้งแต่ 10 เมตร ขึ้นไป ให้มีที่ว่างเพื่อปลูกต้นไม้ตามแนวขนานกับเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้น ไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมขนส่งทางน้ำการสาธารณูปโภค เชื้อน รั้ว หรือ กำแพง

การใช้ประโยชน์ที่ดินล่วงล้ำเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ หรือใต้น้ำของแหล่งน้ำสาธารณะให้ใช้ประโยชน์ เพื่อการคมนาคมขนส่งทางน้ำ การสาธารณูปโภค เชื้อน สะพาน ท่อ สายเคเบิล คานเรือ และโรงสูบน้ำ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่นให้กระทำได้เฉพาะเพื่อประโยชน์สาธารณะและต้องไม่กระทบต่อการ ใช้ประโยชน์ในแหล่งน้ำสาธารณะร่วมกันของประชาชน

ข้อ 26 ที่ดินประเภท พ. 5 ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ สิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

ที่ดินประเภทนี้ ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด (ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา) มีดังต่อไปนี้

- การทำผลิตภัณฑ์คอนกรีตผสมที่ไม่เข้าขายโรงงาน เว้นแต่กรณีที่เป็นหน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จใน ลักษณะชั่วคราวที่ตั้งอยู่ในหน่วยงานก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียง เพื่อประโยชน์แก่โครงการก่อสร้างนั้น

- การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย
- การกำจัดวัตถุอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย
- การซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า
- การซื้อขายหรือเก็บเศษวัสดุ

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ที่ไม่ใช่เพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด (มาตราที่ เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา) มีดังต่อไปนี้

1) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 10 : 1 ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมี การแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการ แบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมด รวมกันต้องไม่เกิน 10 : 1 แต่ในกรณีที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคาร สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อ ประโยชน์สาธารณะในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ ยี่สิบ โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกินห้าเท่าของพื้นที่โล่ง เพื่อประโยชน์สาธารณะที่จัดให้มีขึ้น

2) มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำ กว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมาย ว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม ของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมด รวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสาม

3.4.2 พระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ. 2547

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมืองได้แก่การกำหนดในมาตรา 45 ให้ในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้หรืออุบัติเหตุอย่างอื่นเป็นเหตุให้อาคารเสียหายร้ายแรง และเจ้าพนักงานท้องถิ่นเห็นสมควรให้ดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ก็ให้เสนอความเห็น ซึ่งจะถือว่าเป็นการเสนอโครงการต่อคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ส่วนจังหวัด โดยการดำเนินการให้เป็นไปตามโครงการดังกล่าวนี้เจ้าพนักงานท้องถิ่นอาจมอบหมายให้กรมโยธาธิการและผังเมือง การเคหะแห่งชาติ หน่วยงานของรัฐหรือนิติบุคคลอื่นใดที่จัดตั้งขึ้นเพื่อการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ หรือหน่วยงานอื่นใดของรัฐที่อาจกำหนดขึ้นโดยกฎกระทรวงเป็นผู้ดำเนินการแทนก็ได้ (มาตรา 45 วรรค 3) ด้วยการดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่จะเป็นผลต่อการให้ได้มาซึ่งที่ดินที่จำเป็นต่อการจัดสร้างหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ดังกล่าว โดยการร่วมรับภาระและกระจายผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมยิ่งขึ้น ในด้านการคมนาคม เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและชุมชน และเป็นการสอดคล้องกับการผังเมือง (มาตรา 3)

3.4.3 กฎกระทรวงฉบับที่ 33 พ.ศ. 2535

หมวด 1 ข้อ 3 อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องจัดให้มีถนนที่มีผิวการจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร ที่ปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบอาคาร เพื่อให้รถดับเพลิงสามารถเข้าออกได้สะดวก

3.4.4 กฎกระทรวงฉบับที่ 55 พ.ศ. 2543

- 1) บ้ายบนหลังคาหรือบนดาดฟ้า ห้ามสูงเกินกว่า 6.00 เมตร และจะยื่นล้ำแนวอาคารออกมาไม่ได้ แม้จะอยู่ในเขตที่ดินก็ตาม
- 2) บ้ายที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ดิน ต้องสูงไม่เกินระยะครึ่งหนึ่งของถนนหน้าบายนั้น ที่ผนังด้านนอกของอาคาร ห้ามติดตั้งป้ายบังประตู หน้าต่าง บันไดหนีไฟและช่องระบายอากาศเด็ดขาด
- 3) อาคารริมทางน้ำสาธารณะที่กว้างกว่า 10.0 เมตร กำหนดระยะร่นอาคารไม่ต่ำกว่า 6.0 เมตร เว้นท่าเรือ สะพาน เขื่อน รั้ว อุโมงค์ บ้าย คานเรือ ไม่ต้องถอยร่น
- 4) กำหนดความสูงอาคารริมถนนสาธารณะ ไม่เกิน 2 เท่าของตำแหน่งอาคาร ไปถึงที่ดินฝั่งตรงข้ามถนน

3.4.5 พระราชบัญญัติการไฟฟ้านครหลวง พ.ศ. 2501

มาตรา 8 ให้การไฟฟ้านครหลวงเป็นนิติบุคคล และให้มีอำนาจดำเนินการตามวัตถุประสงค์ในเขตท้องที่จังหวัดพระนคร จังหวัดธนบุรีและจังหวัดอื่นที่การไฟฟ้ากรุงเทพ กระทรวงมหาดไทย และกองไฟฟ้าหลวง กรมโยธาเทศบาลดำเนินการอยู่แล้ว

มาตรา 13 (2) ให้การไฟฟ้านครหลวงมีอำนาจกระทำการต่างๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

- 1) สร้าง ชื่อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า เช่าชื่อ ให้เช่าชื่อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของการไฟฟ้านครหลวง
- 2) ชื่อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า เช่าชื่อ ให้เช่าชื่อ ยืม ให้ยืม รับจำนำ รับจำนอง โอน รับโอน แลกเปลี่ยน ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง หรือดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใดๆ ตลอดจนรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- 3) จัดตั้งบริษัทจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับพลังงานไฟฟ้า และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่เป็นประโยชน์แก่กิจการของการไฟฟ้านครหลวง
- 4) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่ กิจการของการไฟฟ้านครหลวง

3.4.6 แผนพัฒนากลุ่มลุ่มพินิจ กรุงเทพมหานคร

จากวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่กลุ่มลุ่มพินิจ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในที่ประกอบไปด้วย เขตปทุมวัน เขตสาทร เขตวัฒนา และเขตบางรัก ซึ่งเป็นที่ตั้งของย่านธุรกิจพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง และศูนย์รวมจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน ดังนั้นเพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ และเหมาะสมต่อพื้นที่จึงได้จำแนกแผนพัฒนาตามโครงการบูรณาการ แผนผังพัฒนาเขตเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งสามารถสรุปแผนงานและโครงการฯ ที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ดังนี้ (แผนที่)

1) แผนงานพัฒนาพื้นที่

1.1) โครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมราชประสงค์ – เพลินจิต ครอบคลุมพื้นที่ ประมาณ 2 ตารางกิโลเมตร โดยมีโครงการกรุงเทพฯเมืองแฟชั่นซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบไปด้วยการส่งเสริม และประชาสัมพันธ์ อุตสาหกรรมเสื้อผ้า อัญมณี เครื่องหนัง และเครื่องสำอาง โดยเริ่มจากสี่แยกปทุมวัน – สุขุมวิท 39 ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตรซึ่งเรียกโครงการนี้ว่า ถนนสายแฟชั่น

1.2) โครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรม ประตูน้ำ – เพชรบุรี ครอบคลุมพื้นที่ ประมาณ 2 ตารางกิโลเมตร เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนต่อเนื่องมาจากโครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมราชประสงค์ – เพลินจิต ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกัน

1.3) โครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรม สุขุมวิท – นานา – อโศก ครอบคลุมพื้นที่ ประมาณ 2 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับโครงการกรุงเทพฯเมืองแฟชั่น ของย่านพาณิชยกรรมราชประสงค์ – เพลินจิต และเป็นโครงการที่ส่งเสริมกาท่องเที่ยวบริเวณสุขุมวิท 23 (ซอยควาบอย) ซึ่งประกอบไปด้วยโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสองฟากถนนให้มีความสวยงาม

1.4) โครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรม สยามสแควร์ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1 ตารางกิโลเมตร เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนต่อเนื่องมาจากโครงการพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมราชประสงค์ – เพลินจิต ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกัน โดยมุ่งเน้นไปในด้าน การเป็นถนนช้อปปิ้งที่สำคัญระดับเอเชีย

2) แผนงานพัฒนาการจราจรและขนส่ง

2.1) โครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมมักกะสัน (ดูรายละเอียดจากโครงการที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาในอนาคต)

2.2) โครงการพัฒนาการสัญจรทางน้ำ ส่วนต่อขยายเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบ (ดูรายละเอียดจากโครงการที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาในอนาคต)

3) แผนงานการพัฒนาสิ่งแวดล้อม

3.1) โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ ถนนพระรามที่ 1 - ถนนราชดำริ ระยะทาง 2.8 กิโลเมตร ประกอบด้วย การปรับปรุงและตกแต่งภูมิทัศน์ และการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก การปลูกต้นไม้สองฝากถนน การเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง การปรับปรุงรูปด้านหน้าอาคาร และการควบคุมขนาดและรูปแบบป้ายโฆษณา

3.2) โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ ริมน้ำคลองแสนแสบตั้งแต่ถนนราชดำริ - แนวแบ่งเขตวัฒนา กับเขตสวนหลวง มีระยะทางประมาณ 6.4 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงการที่ปรับปรุงสภาพแวดล้อมริมคลองและส่งเสริมทัศนียภาพ การเพิ่มทางเดินริมน้ำเพื่อเป็นการควบคุมการบุกรุกพื้นที่ว่างสาธารณะริมน้ำ

3.4.7 แผนพัฒนาของสมาคมผู้ประกอบการวิสาหกิจในย่านราชประสงค์

สมาคมผู้ประกอบการวิสาหกิจในย่านราชประสงค์ เป็นการรวมตัวของผู้ประกอบการในย่านราชประสงค์ อันประกอบไปด้วย ศูนย์การค้าเกษร ศูนย์การค้าอัมรินทร์ เอราวัน แบงค็อก ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ โรงแรมอินเตอร์คอนติเนนตัล กรุงเทพฯ โรงแรมฮอเลียดิย์อินน์ กรุงเทพฯ มณียา เซ็นเตอร์ และ เพอร์สซิเดนท์ทาวเวอร์อาเซต สมาคมฯ ได้ก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปี 2546 โดยมีวัตถุประสงค์ในการผลักดันย่านราชประสงค์ให้เป็นแหล่งช้อปปิ้งชั้นนำของไทยและภูมิภาคเอเชีย การรวมตัวของผู้ประกอบการในย่านราชประสงค์ในการก่อตั้งเป็นสมาคม ถือเป็นปรากฏการณ์ครั้งสำคัญของภาคเอกชนในการสนับสนุนภาครัฐ โดยสมาคมฯ ได้ทำงานประสานกับกรุงเทพมหานคร การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย อย่างต่อเนื่องในการวางแผนการพัฒนา โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่ของสมาคมฯ ได้ ดังนี้

1) แผนงานและเป้าหมาย

1.1) อนุรักษ์และพัฒนาย่านราชประสงค์ ให้เป็นย่านเศรษฐกิจการค้า และการท่องเที่ยว

1.2) ผลักดันให้ถนนราชประสงค์เป็นย่านศูนย์กลางช้อปปิ้งของกรุงเทพฯ และในอนาคตจะเป็นศูนย์กลางแหล่งช้อปปิ้งในภูมิภาคเอเชียเทียบเท่า ออร์ชาร์ดโรด ประเทศสิงคโปร์ และ Champs Elysees กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส

1.3) ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางแฟชั่นแห่งเอเชีย

2) การดำเนินการ

2.1) ระยะแรก ปรับปรุงถนนย่านราชประสงค์ โดยการปรับปรุงพื้นที่ใช้สอย การขยายทางเดินริมถนน ขยายทางม้าลายสี่แยกราชประสงค์ เชื่อมต่ออาคารด้วยทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) ให้สามารถเดินเชื่อมระหว่างศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน และโรงแรมในย่านราชประสงค์ถึงกัน รวมถึงความร่วมมือใช้พื้นที่จอดรถด้วยกันภายในย่านฯ

2.2) ระยะที่สอง สร้างบริการด้านการท่องเที่ยว เช่น ติดเครื่องปรับอากาศบนสะพานเชื่อมโยง รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริการด้านท่องเที่ยวบริเวณใต้รถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีชิดลม

2.3) ระยะที่สาม จัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดร่วมกันตลอดทั้งปี เช่น งานไทยแลนด์แกรนด์เซลส์ งานนิทรรศการงานศิลปะ งานแคนต์ดาวนีย์ใหม่ และงานเทศกาลอื่นๆ เป็นต้น เพื่อสร้างกระแสให้นักท่องเที่ยวมาเพิ่มมากขึ้น และเสริมให้มีการใช้จ่ายมากยิ่งขึ้น

สรุปภาพรวมกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องต่อพื้นที่ศึกษา จากการศึกษาข้อมูลในช่วงต้นทำให้ทราบถึงความเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่เด่นชัดและมีความสำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นในด้านการใช้ที่ดินที่อยู่ในประเภท พ. 5 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมหลัก เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยกำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๑๐ : ๑ และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม และการบังคับใช้เกี่ยวกับอาคารภายในพื้นที่ซึ่งเป็นอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่ต้องจัดให้มีถนนที่มีผิวจราจรกว้างไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร ที่ปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบอาคาร เพื่อให้รถดับเพลิงสามารถเข้าออกได้สะดวก ประกอบกับภายในพื้นที่ศึกษาเป็นที่ตั้งของการไฟฟ้านครหลวง จึงได้ศึกษาถึงช่องทางในการพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบรับกับแนวนโยบายทางผังเมือง โดยพบว่าสามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่เป็นประโยชน์แก่กิจการของการไฟฟ้านครหลวงได้

เมื่อศึกษาถึงแผนพัฒนาพื้นที่ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนพบว่ามีความสอดคล้องกับกฎหมายและแนวนโยบายจากภาครัฐดังที่กล่าวมาในช่วงต้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพให้สูงมากขึ้นเพื่อการพัฒนาย่านราชประสงค์ไปสู่ความเป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง ให้เป็นย่านการช้อปปิ้งที่สำคัญทั้งในระดับเอเชียและระดับโลก ที่มีความหลากหลายของสินค้า บริการ และความสะดวกในการเข้าถึงทั่วทั้งพื้นที่และสามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งช้อปปิ้งใกล้เคียงได้

3.5 โครงการที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาในอนาคต

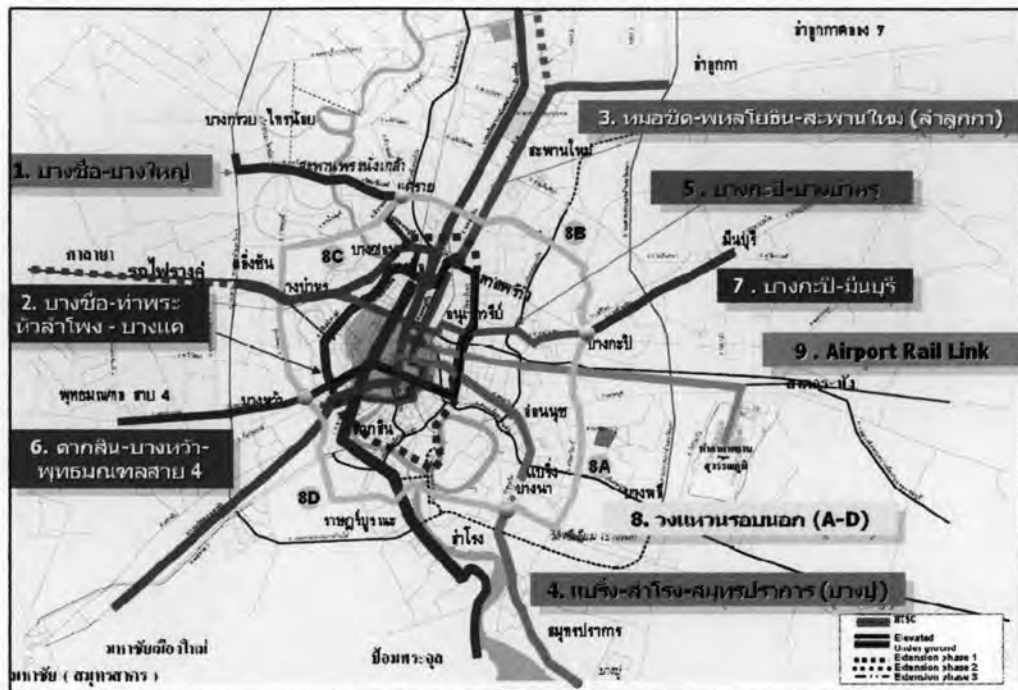
3.5.1 ระดับเมือง

1) โครงการระบบรถไฟฟ้า และส่วนต่อขยายในอนาคต

- 1.1) โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง (บางซื่อ-บางใหญ่)
- 1.2) โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ-หัวลำโพง-บางแค)
- 1.3) โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียวเข้ม (หมอชิต-พหลโยธิน-สะพานใหม่)
- 1.4) โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียวอ่อน (แบริ่ง-ลำโพง-สมุทรปราการ)
- 1.5) โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม (บางกะปิ-บางนา-หุ)
- 1.6) โครงการรถไฟฟ้า สายสีฟ้า (ตากสิน-บางหว้า-พุทธมณฑลสาย 4)
- 1.7) โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำตาล (บางกะปิ-มีนบุรี)
- 1.8) โครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง (วงแหวนรอบนอก Z)
- 1.9) โครงการรถไฟฟ้า Airport Rail Link (เชื่อมต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ)

จากการศึกษาพบว่าโครงการระบบรถไฟฟ้า และส่วนต่อขยายในอนาคตมีผลกระทบต่ออาคารเคลื่อนย้าย การกระจายผู้ใช้บริการให้เข้าออกพื้นที่ศึกษาเพิ่มมากขึ้น (จากข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มสูงขึ้นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) โดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้า Airport Rail Link (เชื่อมต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ) หรือโครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมมักกะสันจากแผนพัฒนากลุ่มลุมพินี ซึ่งมี

แนวโน้มที่ช่วยส่งเสริมศักยภาพของการเป็นย่านการค้าและการเป็นถนนช้อปปิ้ง ให้มีประสิทธิภาพสูงมากขึ้นต่อไป (ดูรายละเอียดจากโครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมมักกะสัน)



ภาพที่ 3.13 แสดงโครงข่ายระบบขนส่งทางรางและขนส่งมวลชนในอนาคต
(ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

2) โครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมมักกะสัน

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

2.1) ส่วนที่ 1 ประกอบไปด้วย

- 1A (ARL Station Zone) โดยรอบสถานีรับผู้โดยสารอากาศยานสุวรรณภูมิ (CAT) ขนาด 122 ไร่ แนวการพัฒนาเป็นการสร้างกิจกรรมทางธุรกิจ และการบริการที่ควบคุมวงจรร่วมกันโดยผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว เป็นย่านธุรกิจการค้า และบริการครบวงจร ประกอบด้วย ศูนย์การค้า ร้านค้าปลอดภาษี และเอ็นเตอร์เทนเมนต์คอมเพล็กซ์ ซึ่งจะอยู่ติดกับถนนรัชดาฯ พื้นที่ 68,250 ตารางเมตร พร้อมทั้งจอดรถ 6,150 คัน และส่วนพลาซ่าบริเวณสี่แยกรัชดาฯ ติดกับถนนกำแพงเพชร 7 ซึ่งส่วนนี้จะเชื่อมทางเข้าสู่ศูนย์การค้าและสถานีรถไฟฟ้า คอนโดมิเนียมขนาด 483 ห้อง พื้นที่ 56,475 ตารางเมตร จอดรถได้ 788 คัน convention Hotel ขนาด 879 ห้อง จะมีทางเดินเชื่อมระหว่างโรงแรม สถานีรับส่งผู้โดยสารและอาคารศูนย์การค้า พื้นที่ 61,720 ตารางเมตร พร้อมทั้งจอดรถ 758 คัน อาคารสำนักงานจะติดกับศูนย์การค้า พื้นที่ 45,375 ตารางเมตร ที่มีที่จอดรถ 758 คัน โรงแรมขนาด 512 ห้อง พื้นที่ 59,250 ตารางเมตร พร้อมทั้งจอดรถ 606 คัน อยู่ติดกับถนนกำแพงเพชร 7 และใกล้สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ทางเดินเชื่อมระดับลอยฟ้าระหว่างอาคาร เป็นทางเชื่อมอำนวยความสะดวกผู้มาใช้บริการภายในโครงการไปยังอาคารต่าง ๆ ซึ่งภายในจะมีการพาณิชย์ขนาดย่อม เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ที่ขนาดพื้นที่ 19,620 ตารางเมตร

- 1B (Bangkok Fashion Zone) เป็นพื้นที่ด้านตะวันตกติดกับสถานีรถไฟฟ้าราชปรารภ ขนาดพื้นที่ 42 ไร่ การพัฒนาจะต่อเนื่องกับย่านการค้าประตูน้ำ และบริเวณโรงพยาบาล OA Center เดิมให้เป็น Bangkok Fashion ภายในประกอบด้วย ส่วนของ Bangkok Fashion Mart และอาคารสำนักงานมีพื้นที่ 136,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถ 5,512 คัน ทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร พื้นที่ 1,440 ตารางเมตร

- 1C (Merchandise Mart Zone) พื้นที่ส่วนล่าง ขนาด 205 ไร่ เป็นศูนย์แสดงสินค้าขนาดใหญ่ ที่จอดรถได้ 7,500 คัน ภายในศูนย์กลางประกอบด้วย ศูนย์การแสดงสินค้า พื้นที่ 97,000 ตารางเมตร ศูนย์กลางการค้าปลีกแลกเปลี่ยน พื้นที่ 265,200 ตารางเมตร จะเชื่อมต่อกับศูนย์กลางการแสดงสินค้า อาคารสำนักงาน โรงแรมได้ ศูนย์สุขภาพ อยู่บริเวณทางรถไฟ พื้นที่ 45,500 ตารางเมตร โรงแรมขนาด 800 ห้อง พื้นที่ 84,625.9 ตารางเมตร อาคารสำนักงานสูง 20 ชั้น ซึ่งพื้นที่ส่วนที่ 1 นี้ การรถไฟนำร่องพัฒนา ก่อน เพื่อรองรับการเปิดใช้รถไฟฟ้าเชื่อมสุวรรณภูมิ ที่จะเปิดให้บริการในปี 2550

2.2) ส่วนที่ 2 ประกอบด้วย

- 2A (Bangkok Tower Zone) พื้นที่ 55 ไร่ เป็นพื้นที่ส่วนกลาง มีพื้นที่ใช้สอย 947,850 ตารางเมตร จอดรถได้ 5,250 ภายในประกอบด้วยอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ ซึ่งเป็น Landmarks ของโครงการ และของกรุงเทพมหานคร คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน แทรกอยู่บริเวณรอบอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ

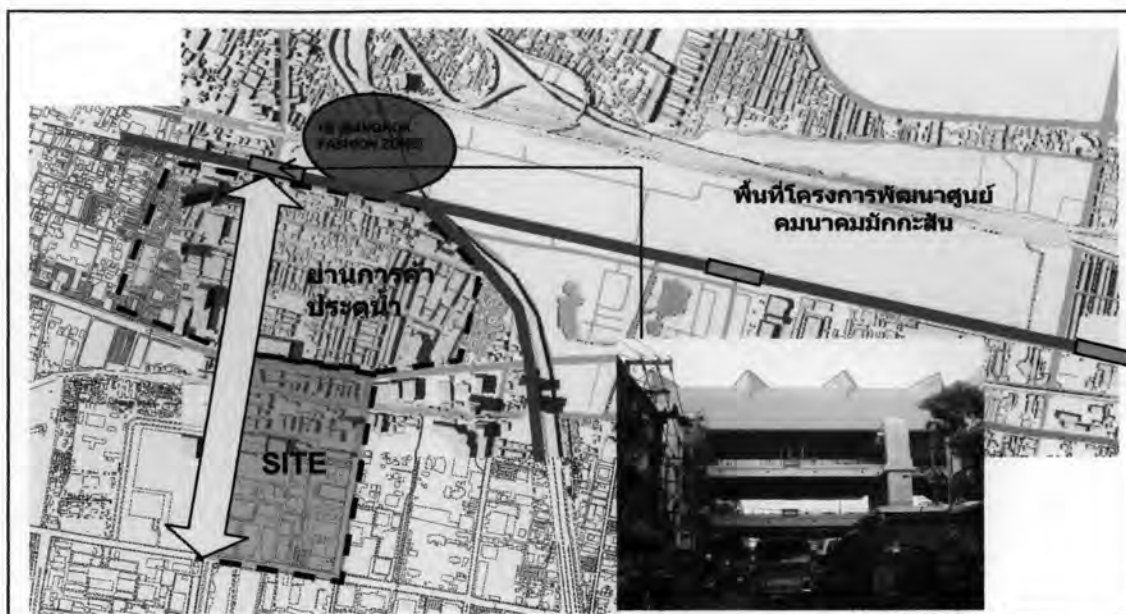
- 2B, 2C (Business Zone) พื้นที่ 33 ไร่ และ 42 ไร่ เป็นกลุ่มอาคารสำนักงาน มีพื้นที่ใช้สอย 280,300 ตารางเมตร ที่จอดรถ 6,048 คัน และมีทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร

2.3) ส่วนที่ 3 ประกอบด้วย

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

- สร้างจุดเชื่อมต่อ ทางด่วนถึงรถไฟฟ้าเดิม พื้นที่บริเวณย่านโครงการมักกะสันมีโครงข่ายถนนที่ล้อมรอบอยู่ แต่ไม่เพียงพอกับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นได้อีก เมื่อโครงการแล้วเสร็จ บริษัทที่ปรึกษาเสนอให้มีการปรับปรุงโครงข่ายการจราจรที่มีอยู่เดิม ด้วยการขยายผิวจราจรและก่อสร้างโครงข่ายจราจรเพิ่มเติมภายในโครงการ นอกจากนี้ จะมีการเพิ่มระบบถนนเชื่อมต่อกับทางยกระดับของการทางพิเศษฯ เชื่อมกับระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2 ให้โครงการ Airport Rail Link สมบูรณ์

จากการศึกษาพบว่าพื้นที่บริเวณ 1B (Bangkok Fashion Zone) เป็นพื้นที่ด้านตะวันตกติดกับสถานีรถไฟฟ้าราชปรารภ (ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ) มีความเกี่ยวข้องและมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษามากที่สุด โดยมีแนวทางการพัฒนาต่อเนื่องกับย่านการค้าประตูน้ำ ให้เป็น Bangkok Fashion และอาคารสำนักงาน ที่จอดรถ และทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร เพื่อเชื่อมต่อและส่งเสริมกิจกรรมการค้าและการช้อปปิ้ง ที่เกี่ยวกับเสื้อผ้า หรือ Fashion และต่อเนื่องมาทางถนนราชปรารภมาเชื่อมต่อกับพื้นที่ย่านราชประสงค์บนถนนราชดำริ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพความต่อเนื่องของการเป็นถนนแห่งการเดินช้อปปิ้งที่จะมีผู้เข้ามาใช้บริการทั้งชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ประกอบกับการเพิ่มศักยภาพของการเป็นศูนย์รวมจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญมากยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต (ภาพที่ 3.14)



ภาพที่ 3.14 แสดงแผนผังและภาพโครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมมักกะสัน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าราชปรารภ (ที่มา: การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย)

3) โครงการส่วนต่อขยายทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk)

เป็นโครงการที่เริ่มจากแผนพัฒนาของสมาคมผู้ประกอบการวิชาชีพในย่านราชประสงค์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและจากความสะดวกในการใช้ทางเดินเท้าในระดับพื้นดิน และเป็น การสนับสนุนแผนนโยบายที่จะผลักดันย่านราชประสงค์ให้เป็นแหล่งช้อปปิ้งชั้นนำของไทยและภูมิภาคเอเชีย ซึ่ง เปิดให้บริการในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549 โดยการสร้างทางเชื่อมต่ออาคารด้วยทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) ให้ สามารถเดินเชื่อมระหว่างศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน และโรงแรมในย่านราชประสงค์ถึงกัน ซึ่งถือว่าเป็น สะพานแห่งอนาคต เนื่องจากจะเชื่อมศูนย์กลางการค้าและแหล่งธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็น ย่านการค้าปทุมวัน ย่านราช ประสงค์ ยาวไปจนถึงเซ็นทรัลชิดลม โดยการสร้างสะพานนี้ช่วยเสริมให้ทางสายนี้เป็น Shopping Street ที่สำคัญ ของกรุงเทพมหานคร

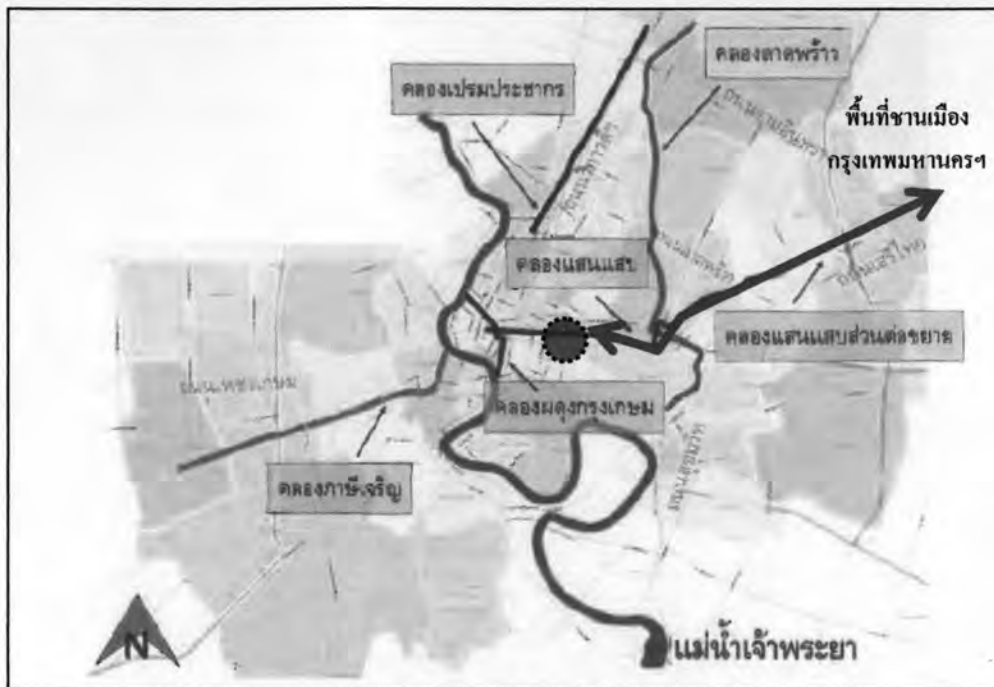
จากการศึกษาพบว่ามีการส่วนต่อขยายของทางเดินลอยฟ้า (กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ใน ปัจจุบัน) ที่ได้รับการสนับสนุนจากกรุงเทพมหานคร และย่านธุรกิจการค้า ริมนนสุขุมวิท และย่านธุรกิจการค้าสี ลม ที่ได้เริ่มดำเนินการสร้างทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่อถึงกันเป็นระบบทางเดินลอยฟ้า ที่สามารถส่งเสริมและ เชื่อมต่อกิจกรรมการค้า การบริการและการท่องเที่ยว จะเป็นโครงการที่ช่วยเพิ่มศักยภาพการเข้าถึงให้กับย่าน ราชประสงค์ และเป็นการส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนด้วยการสัญจรมากยิ่งขึ้น

4) โครงการพัฒนาการสัญจรทางน้ำ (ส่วนต่อขยายเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบ)

เป็นโครงการที่ตอบรับกับแผนพัฒนากลุ่มลุ่มพินิจของกรุงเทพมหานครฯ ดังที่กล่าวมาในข้างต้น โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มเส้นทางการสัญจรเข้าไปในพื้นที่ที่ยังขาดการเข้าถึงจากเส้นทางการสัญจรทางบกและเป็น

ส่วนต่อขยายเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบ โดยส่งเสริมการพัฒนาให้เป็นระบบการสัญจรเสริมและเส้นทางท่องเที่ยว โดยมีท่าเรือประตูน้ำเป็นที่ตั้งหลักของโครงการ

จากการศึกษาโครงการในภาพรวมของการพัฒนาการสัญจรทางน้ำพบว่าที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ โครงการส่วนต่อขยายเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบที่เชื่อมจากบริเวณท่าเรือยานบางกะปิออกไปสู่ชานเมืองรอบนอกของกรุงเทพมหานคร (เปิดให้บริการในช่วงปลายปี พ.ศ 2552) ได้แก่ ย่านที่พักอาศัยหนองจอก-มีนบุรี ซึ่งจะเป็นการเพิ่มปริมาณของผู้โดยสารให้เข้ามาสู่พื้นที่ภายในเมืองมากขึ้น (ภาพที่ 3.15)



ภาพที่ 3.15 แสดงแผนผังโครงการส่วนต่อขยายเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบ (ที่มา: สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร)

3.5.2 ระดับพื้นที่ศึกษา

1) โครงการก่อสร้างโรงแรม 5 ดาว (บริเวณศูนย์การค้าบางกอกบาร์ชาร์เดิม)

ศูนย์การค้าบางกอกบาร์ชาร์ ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ทั้งหมดประมาณ 210 คูหา บนพื้นที่ประมาณ 20 ไร่ เป็นอาคารตึกแถวที่สร้างมาตั้งแต่ปี 2510 เป็นที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินฯ ซึ่งสัญญาเช่าพื้นที่ได้หมดลงตั้งแต่ปี 2536 ซึ่งทางสำนักงานฯก็ไม่ได้เข้าไปดูแลอย่างจริงจังทำให้อาคารส่วนใหญ่เสื่อมโทรม และมีการปรับปรุงต่อเติมอย่างไม่เป็นระเบียบ เมื่อประมาณปลายปี 2539 กองธุรกิจที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินฯ ได้เข้าจัดตั้งบริษัทบริหารทรัพย์สินจำกัดขึ้นมา เพื่อดำเนินการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวและได้บริษัทเซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) ได้เข้าประมูลและได้สิทธิเข้าพัฒนาพื้นที่เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว และเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์หรืออพฟิศสำนักงานให้เช่า ซึ่งจะมีโครงการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าบริเวณพื้นที่อาคารซีทีเซนและอาคารพาณิชย์เดิม (อยู่ระหว่างการรื้อถอน) และสร้างทางเชื่อมต่อลอยฟ้ามายัง

ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามห้างฯบิ๊กซีราชดำริอีกด้วย (ที่มา: ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์, หนังสือพิมพ์สยามรัฐ 21 ธันวาคม 2550) (แผนที่ 3.19)

จากการศึกษาแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่บริเวณศูนย์การค้าบางกอกบารริชาร์และพื้นที่อาคารชิตีเซนและอาคารพาณิชย์เดิม ซึ่งถือได้ว่าเป็นทำเลทองที่ตั้งอยู่ใจกลางพื้นที่ราชประสงค์ที่มีรูปแบบการพัฒนาแบบครบวงจรและมีขนาดใหญ่ เป็นการใช้พื้นที่ที่ช่วยการส่งเสริมกิจกรรมการค้า และการท่องเที่ยวของย่านฯที่สำคัญต่อไปในอนาคต

2) โครงการปรับปรุงศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์พลาซ่า

เป็นโครงการปรับปรุงศูนย์การค้าเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์เดิม มาเป็นศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์พลาซ่า และมีการก่อสร้างโรงแรม (โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์แอทเซ็นทรัลเวิลด์ เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว สูง 55 ชั้น ประกอบด้วยศูนย์ประชุม และห้องพัก จำนวน 550 ห้อง) และอาคารสำนักงาน (ดิออฟฟิศแอทเซ็นทรัลเวิลด์)เพิ่มเติม โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 โดยอยู่ภายใต้แนวคิด The Largest Lifestyle Shopping Destination in Bangkok และส่งเสริมให้เป็นแลนด์มาร์กของกรุงเทพมหานครฯ มีการจัดสร้างเซ็นทรัลเวิลด์ อเวนิว (Central World Avenue) ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่หน้าโรงแรมกับจุดขึ้นลง Sky Walk ริมถนนพระรามที่ 1 และลานกิจกรรมเซ็นทรัลเวิลด์สแควร์ ซึ่งเป็นสถานที่จัดงานฉลองปีใหม่ของกรุงเทพมหานครมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 (ที่มา: www.th.wikipedia.org) (แผนที่ 3.19)

จากการศึกษาพบว่าเป็นการพัฒนาในรูปแบบการค้าที่ได้รับอิทธิพลมาจากย่านการค้าปทุมวัน (ห้างฯสยามพารากอน) ย่านธุรกิจการค้า อโศก-สุขุมวิท (ห้างฯเอ็มโพเลียม) และย่านการค้าประตูน้ำ (ห้างฯแพลทินัมแพชั่นมอลล์) ประกอบกับการปรับตัวของย่านการค้าราชประสงค์เองโดยการสร้างทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) เพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องเส้นทางเดินเท้าระดับพื้นดิน จึงสร้างเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างย่านการค้าปทุมวัน กับย่านการค้าราชประสงค์ และย่านธุรกิจการค้า อโศก-สุขุมวิท จากเหตุผลดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของรูปแบบการพัฒนาและการปรับตัวของย่านการค้าราชประสงค์ ที่สอดคล้องกับแผนงานและเป้าหมายของทางภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะสมาคมผู้ประกอบการวิสาหกิจในย่านราชประสงค์ดั้งที่กล่าวมาในข้างต้น

3) โครงการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าบริเวณห้างฯนารายณ์กัณฑ์เดิม

นารายณ์กัณฑ์ก่อตั้ง เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2480 ในนามของร้านไทยอุตสาหกรรมสังกัด กรมพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม ตั้งอยู่ที่สี่กั๊กพระยาศรี ต่อมาภายหลังมีความต้องการพื้นที่จัดแสดงสินค้าเพิ่มมากขึ้น จึงได้ย้ายมาตั้งอยู่บริเวณถนนราชดำรินปี พ.ศ. 2531 ภายในอาคารราชประสงค์ชอปปิงมอลล์เป็นอาคาร 3 ชั้น มีเนื้อที่ค้าขายกว่า 4,000 ตารางเมตร เป็นแหล่งรวมสินค้าหัตถกรรมไทยที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย จัดแสดงสินค้าทั้งหมด 20,000 รายการ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมงานศิลปหัตถกรรมไทย โดยการเปิดพื้นที่ร้านค้าให้ผู้ผลิตรายย่อยหรือธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ให้มีรายได้เพิ่มเติมและเป็นการหาตลาดการค้าโดยตรงต่อลูกค้าชาวต่างประเทศ ซึ่งได้รับความนิยมพอสมควรโดยเฉพาะสินค้าประเภทผ้าไหม แต่เนื่องจากในปัจจุบันได้เกิดการส่งเสริมให้เปิดแหล่งรวมสินค้าหัตถกรรมไทยมากขึ้น เช่น ตลาดนัดจตุจักร ส่งผล

ให้ลูกค้ามีจำนวนลดลง ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่จะพัฒนาให้เป็นห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่จึงได้ทำการรื้อถอนอาคารราชประสงค์ชอปปิงมอลล์ในปัจจุบัน (แผนที่ 3.19)

จากการศึกษาพบว่าภายในพื้นที่ศึกษามีศักยภาพที่สามารถส่งเสริมกิจกรรมการค้าเป็นอย่างดี โดยเป็นศูนย์รวมของสินค้าที่หลากหลาย รวมถึงสินค้าศิลปหัตถกรรมไทยที่ได้รับความนิยมเช่นกัน ถึงแม้ว่าในปัจจุบันอยู่ในช่วงการรื้อถอน ซึ่งยังคงมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่เป็นห้างสรรพสินค้าอีกเช่นกัน ดังนั้นแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ย่านฯ ที่เป็นสถานที่ชอปปิงที่สำคัญของเมืองและของประเทศ

4) โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียมแมนฮัตตัน

ตั้งอยู่บริเวณ ถนนเพชรบุรี (ระหว่าง ถนนชิดลม และ ถนนราชดำริ) ใกล้สี่แยกประตูน้ำ เป็นอาคารประเภทอาคารชุดคอนโดมิเนียม สูง 34 ชั้น จำนวนห้อง 190 ยูนิต เป็นโครงการที่เปิดให้บริการไปเมื่อกกลางปี พ.ศ. 2550 (แผนที่ 3.19)

จากการศึกษาพบว่าเป็นโครงการที่อยู่อาศัยที่มีกลุ่มลูกค้าที่มีรายได้สูง มีทำเลที่ตั้งที่มีการเข้าถึงที่สะดวกจากถนนสายหลักของย่านฯ (ถนนเพชรบุรี) มีระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลาย และตั้งอยู่ในแหล่งงานและแหล่งชอปปิงที่สำคัญของเมือง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาของกลุ่มผู้ลงทุน เพื่อสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้สูงแต่ไม่ต้องการเสียเวลาในการเดินทางเข้ามาในแหล่งงานที่อยู่ใจกลางเมือง

5) โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียม ดี แอดเดรส ชิดลม

ตั้งอยู่บริเวณ ถนนชิดลมและซอยสมคิด เป็นโครงการที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุด จำนวน 2 อาคาร สูง 22 และ 24 ชั้น รวม 597 ยูนิต ได้รับแรงบันดาลใจในการออกแบบสถาปัตยกรรมสไตล์โมเดิร์น โดยเน้นการออกแบบในด้าน Lighting และความเป็นชีวิตเมืองที่สมบูรณ์แบบ ซึ่งมีความสะดวกสบายด้วยทำเลที่ตั้งใกล้กับใจกลางย่านราชประสงค์ ซึ่งห่างจากสถานีรถไฟฟ้าชิดลมประมาณ 300 เมตร จากห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลชิดลมประมาณ 200 เมตร ที่จะเติมเต็มความสุขของ ราคาเริ่มต้นที่ 90,000 บาท/ตารางเมตร (แผนที่ 3.19)

จากการศึกษาพบว่าเป็นโครงการที่อยู่อาศัยที่มีกลุ่มลูกค้าที่มีรายได้สูง มีทำเลที่ตั้งที่มีการเข้าถึงที่สะดวกจากถนนสายย่อยของย่านฯ ได้แก่ ถนนชิดลม และซอยสมคิด ซึ่งมีลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณซอยสมคิดเป็นย่านที่พักอาศัยแบบอาคารชุดและโรงแรม (โรงแรมพาร์คนายเลิศ) ประกอบกับมีระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลาย ตั้งอยู่ในแหล่งงานและแหล่งชอปปิงที่สำคัญของเมือง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาเพื่อสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้สูงแต่ไม่ต้องการเสียเวลาในการเดินทางเข้ามาในแหล่งงานที่อยู่ใจกลางเมือง

6) โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียม เดอะพาร์ค ชิดลม

ที่ตั้งโครงการถนนชิดลม และซอยสมคิด เป็นโครงการประเภทอาคารชุด สูง 28 ชั้น จำนวน 1 อาคาร (อาคารชิดลม) และสูง 35 ชั้น จำนวน 1 อาคาร (อาคารสมคิด) พร้อมชั้นใต้ดิน 4 ชั้น จำนวนห้องพักมี 219 ยูนิต รูปแบบสไตล์อาร์ตเดคอร์ (Art Decor) มีเนื้อที่โครงการประมาณ 5.461 ไร่ (แผนที่ 3.19)

จากการศึกษาพบว่ามีศักยภาพและแนวทางการพัฒนาเหมือนกับ ดิ แอดเดรส ซิดลม ที่อยู่ติดกัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของการพัฒนาจากพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะพื้นที่ริมถนนซิดลมฝั่งตรงข้าม

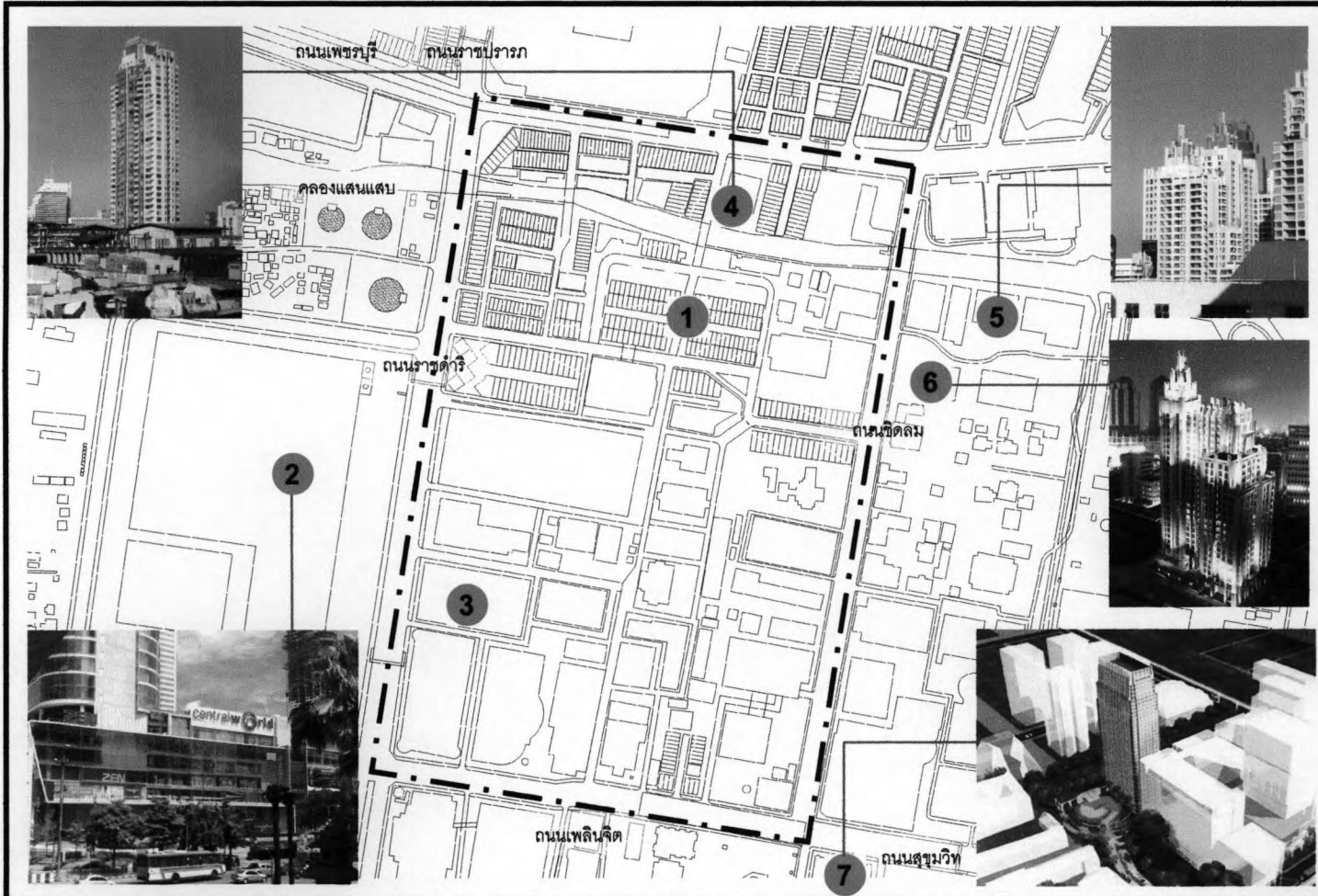
7) โครงการก่อสร้างกลุ่มอาคาร เดอะ รอยัล มณียา ทาวเวอร์ เพลินจิต

ตั้งอยู่บริเวณ ถนนเพลินจิต เป็นโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยแบบอาคารชุด ตั้งอยู่ด้านหลังตึกมณียาเซ็นเตอร์ ซึ่งประกอบไปด้วย โรงแรมรอยัลราชดำริ เป็นโรงแรม 5 ดาว สูง 45 ชั้น จำนวน 380 ห้อง อาคารสำนักงาน สูง 12 ชั้น มีพื้นที่ 10,000 ตารางเมตร อาคารรอยัล มณียา ทาวเวอร์ สูง 35 ชั้น อาคารเซอรวิสอพาร์ทเมนต์ 99 ยูนิต และคอนโดมิเนียม อีก 76 ยูนิต บนพื้นที่ 6.5 ไร่ ซึ่งยังมีแผนพัฒนาพื้นที่ชอปปิงมอลล์ขนาดพื้นที่ 4-5 พันตารางเมตร จำนวน 3 ชั้น ของพื้นที่จตุรรมณียาพลาซ่าเดิมอีกด้วย (แผนที่ 3.19)


จากการศึกษาพบว่าเป็นโครงการแบบครบวงจร คือเป็นทั้งแหล่งงาน แหล่งชอปปิง และที่อยู่อาศัยที่อยู่ภายในโครงการเดียวกัน ซึ่งเป็นรูปแบบที่ได้รับการพัฒนามากขึ้นโดยเฉพาะพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มและรูปแบบของการพัฒนาพื้นที่ศึกษาที่ได้รับอิทธิพลจากโครงการดังกล่าวต่อไป

สรุปโครงการที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาในอนาคต ที่แสดงรูปแบบของแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ทั้งจากอิทธิพลของย่านการค้าปทุมวัน (ห้างสยามพารากอน) และย่านธุรกิจการค้า อโศก-สุขุมวิท (ห้างเอ็มโพเลียม) และจากโครงการข้างเคียงดังนี้ ยังมีความเด่นชัดและเป็นปัจจัยหลักของเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่ในศักยภาพของการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม โดยสังเกตได้จากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์การค้าบางกอกบาร์ชาร์และพื้นที่อาคารซิติเซน โครงการปรับปรุงศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์พลาซ่า และโครงการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าบริเวณห้างนารายณ์ภณท์เดิม ซึ่งสอดคล้องต่อการวิเคราะห์แนวทางด้านนโยบายการพัฒนาทั้งทางภาครัฐและภาคเอกชน ร่วมกับศักยภาพของพื้นที่ในการเป็นศูนย์กลางการชอปปิงที่ครบวงจรของประเทศ

ประกอบกับศักยภาพในด้านการเข้าถึงที่สะดวกจากระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษา และความหลากหลายของกิจกรรมการใช้พื้นที่ ส่งผลให้เกิดโครงการพัฒนาด้านที่พักอาศัยแบบอาคารชุดที่กระจายอยู่ทั่วทั้งในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ข้างเคียง โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณริมถนนซิดลมและซอยสมคิด ซึ่งมีพบว่าเป็นโครงการที่อยู่อาศัยที่มีกลุ่มลูกค้าที่มีรายได้สูง มีการเลือกทำเลที่ตั้งที่มีการเข้าถึงที่สะดวกจากถนนและระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลายของย่าน โดยมีปัจจัยมาจากการตั้งอยู่ในแหล่งงานและแหล่งชอปปิงที่สำคัญของเมือง เพื่อสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้สูง แต่ไม่ต้องการเสียเวลาในการเดินทางเข้ามาในแหล่งงานที่อยู่ใจกลางเมือง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มและรูปแบบของการพัฒนาพื้นที่ศึกษาที่ได้รับอิทธิพลจากโครงการดังกล่าวต่อไป



สัญลักษณ์

-  ขอบเขตพื้นที่โครงการ
- 1** โครงการก่อสร้างโรงแรม 5 ดาว
- 2** โครงการปรับปรุงศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า
- 3** โครงการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าบริเวณ
ทางนารายณ์กัณฑ์เดิม
- 4** โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียมแนวชิดดิน
- 5** โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียม ดี แอดเดรส ชิดลม
- 6** โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียม เดอะพาร์ค ชิดลม
- 7** โครงการก่อสร้างกลุ่มอาคาร เดอะ รอยัล มณียา
ทาวเวอร์ เพลินจิต

ที่มา: จากการสำรวจ พ.ศ. 2550



แผนที่ 3.19 แสดงโครงการที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาในอนาคต (ระดับพื้นที่ศึกษา)

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:4,000