

แนวความคิดและการประยุกต์ใช้

แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่กับความเชื่อมโยงในองค์ประกอบภายนอก

การที่พื้นที่ศึกษามีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ที่ปรากฏขยายตัวออกมาจากศูนย์กลางชั้นในของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน ทำให้เกิดการติดต่อเชื่อมโยงและเกิดความสัมพันธ์กับองค์ประกอบภายนอกเพิ่มขึ้น และจากปัจจัยที่พื้นที่ศึกษามีศักยภาพเพิ่มขึ้นในการเข้าถึงได้สะดวกจากทิศทางต่าง ๆ มากขึ้น จากโครงข่ายที่ได้รับการพัฒนาทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยมีแนวโน้มที่ชัดเจนจากภาพการวิเคราะห์ที่ปรากฏ ที่ตั้งพื้นที่ศึกษาเปรียบเสมือนมุมของแกนตัว L ที่มีการเชื่อมโยงจากตอนเหนือและตะวันออกโดยตรง รวมถึง ปัจจัยภายในที่เอื้อประโยชน์ต่อการที่จะสามารถพัฒนาให้เจริญเติบโตออกไป ที่สำคัญการที่พื้นที่ศึกษามีกลุ่ม กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ที่ต้องเกี่ยวข้องเชื่อมโยงต่อบริเวณรอบนอกได้เป็นอย่างดี ในการนี้จะเสนอ แนวความคิดที่จะเชื่อมโยงพัฒนาพื้นที่ศึกษากับองค์ประกอบภายนอกได้ดังนี้

1. การพัฒนาเชื่อมโยงกลุ่มกิจกรรมศูนย์กลางสำนักงานกับพื้นที่พัฒนาภายนอก โดยที่กลุ่ม อาคารสำนักงานที่มีทำเลที่ตั้งในพื้นที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจสมัยใหม่ ในการเป็นสำนักงานที่ให้บริการการติดต่อ ทั้งกับศูนย์กลางชั้นในกรุงเทพฯ และกิจกรรมของบริษัทในโครงการพัฒนารอบนอก การมีโครงข่ายทางการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งตอนเหนือที่ประกอบด้วย พื้นที่อุตสาหกรรมภาคกลางตอนบน สนามบินนานาชาติดอนเมือง ย่านพักอาศัยชานเมืองตอนเหนือของกรุงเทพฯ มีเส้นทางติดต่อได้ถึง 3 เส้นทางหลัก ๆ ในปัจจุบัน โดยในอนาคตจะมีทางด่วนสายรามอินทรา - อารณรังค์ เพิ่มขึ้นอีก กับความเชื่อมโยงในพื้นที่ทางชายฝั่งทะเล ตะวันออกซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมหลายประเภทที่กำลังพัฒนาให้เติบโตอย่างมาก ก็สามารถเชื่อมโยงด้วย โครงข่ายหลัก ๆ ถึง 2 เส้นทาง และในอนาคตจะมีสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่า และโครงข่ายที่เพิ่ม ขึ้น เช่น ทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพฯ - ชลบุรี ทางรถไฟรางคู่สายมักกะสัน - ฉะเชิงเทรา - สัตหีบ รวมถึง โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - ระยอง ทำให้การเข้าถึงพื้นที่สะดวกมากยิ่งขึ้นในแนวแกนด้านตะวันออก ทั้งกับสนามบินนานาชาติที่ 2 และเขตอุตสาหกรรมพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ต้องติดต่อ, การเดินทางของนักธุรกิจระหว่างสำนักงานใหญ่กับการผลิต หรือการติดต่อกับต่างประเทศ หรือกับศูนย์กลาง การเงินการธนาคารในย่านสีลมที่ติดต่อใกล้เคียงอยู่แล้ว จึงมีความสะดวกเป็นอย่างมากในที่ตั้งของพื้นที่ ซึ่งควรกำหนดบทบาทให้ชัดเจนและสนับสนุนให้มีความเป็นศูนย์กลางมากขึ้น

2. การพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกลุ่มกิจกรรมทางการบริการ การท่องเที่ยว และการพักผ่อน กับ พื้นที่ภายนอก กลุ่มกิจการเพื่อการท่องเที่ยว - บริการ โดยเฉพาะกลุ่มโรงแรมในพื้นที่ ซึ่งปรากฏว่ามีการกระจุกตัวมากอยู่ในพื้นที่ ในปัจจุบันควรสนับสนุนให้มีการเพิ่มขึ้น เนื่องจากการติดต่อกับพื้นที่รอบนอกที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในทิศทางต่าง ๆ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับสนามบินพาณิชย์ทั้ง 2 แห่ง และพื้นที่ท่องเที่ยว ชาย



ฝั่งตะวันออก จะเป็นไปอย่างสะดวกเป็นอย่างมาก จากการเชื่อมโยงดังกล่าวในข้อที่ผ่านมา ควรพัฒนาให้มี การบริการที่ดีขึ้น และหลากหลาย มีคุณภาพมากขึ้น เพื่อคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์และการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน

3. การพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่กับกลุ่มพื้นที่สำคัญในระบบชุมชนโดยรอบของกรุงเทพฯ
ทั้ง ในด้านการบริการทางสังคมและแหล่งงาน จากการทำแนวโครงข่ายสำคัญต่าง ๆ ทั้งด้านเหนือ, ตะวันออก ของพื้นที่ศึกษาที่จะมีความสมบูรณ์เกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงโครงข่ายทางด้านตะวันตกที่สะดวกในการเข้าถึงร่องลง มา มีผลต่อพื้นที่ศึกษาเป็นอย่างมาก แนวทางการพัฒนาในส่วนนี้จึงควรสนับสนุนให้มีการจ้างงานในระบบธุรกิจ ที่เป็นศูนย์กลางที่ทันสมัยให้มากยิ่งขึ้น ให้เหมาะสำหรับการเป็นสำนักงานใหญ่ของธุรกิจต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยง กับสำนักงานย่อย ๆ ในศูนย์กลางรองของกรุงเทพฯ และพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นการกันส่วนพื้นที่รอบกลางของ กรุงเทพฯ ในแนวดนสำคัญไม่ให้มีการกระจายตัวออกไปมาก โดยให้มีเฉพาะการติดต่อที่สำคัญระหว่าง ศูนย์ กลางใหญ่กับศูนย์กลางย่อย และลดจำนวนการเดินทางของคนทำงานในเวลาเช้า - เย็น โดยการพัฒนา ศูนย์ กลางย่อยให้มีการติดต่อกับพื้นที่พัฒนาภายนอกออกไปได้มากขึ้น ในหลักการที่ผู้ที่ทำงานในศูนย์กลาง ชั้นในควร พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ซึ่งจัดให้ใกล้กัน ผู้ที่ทำงานในศูนย์กลางย่อยจะใช้การเดินทางเพียงเพื่อการติดต่อที่ สำคัญกับ ศูนย์กลางใหญ่ในพื้นที่ชั้นในเท่านั้น ในส่วนของการบริการทางสังคม ควรจัดให้มีการเชื่อมโยงกับระบบ ชุมชน ภายนอกในโอกาสสำคัญกับการบริการในพื้นที่ เช่น การมีศูนย์การแสดงต่าง ๆ ทางศิลปวัฒนธรรม การจัด นิทรรศการ การประชุม การแสดงสินค้า โดยแนวความคิดที่จะให้ศูนย์กลางทางการบริการสังคมเหล่านี้จัดอยู่ใน พื้นที่เดียวกันหรือใกล้เคียงกัน และสะดวกในการเข้าถึงจากภายนอก และกระจายสู่ภายนอกได้ในเวลาอันรวดเร็ว ที่สุด ซึ่งในปัจจุบันกิจกรรมดังกล่าวที่มีปรากฏอยู่ในกรุงเทพฯ จะกระจายตัวอยู่ทั่วไป และการใช้งานหลาย ประเภทในสถานที่เดียวกัน ขาดความต่อเนื่อง และเกิดความสับสนกับการใช้สอยของผู้คน ในแนวความคิดนี้ อาจ ใช้ได้กับการบริการในระดับภาคและระดับนานาชาติได้ โดยที่มีโครงข่ายความเชื่อมโยงและองค์ประกอบ ภายใน สัมพันธ์กันอยู่แล้ว เพียงจะต้องจัดเพิ่มในการเสริมองค์ประกอบบางอย่างเข้าไปภายในโดยจะกล่าวใน หัวข้อต่อไป

4. การพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอกในด้านศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง จาก โครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่ กล่าวมาแล้ว อาทิเช่น โครงการสนามบินนานาชาติที่ 2 หนองงูเห่า, โครงการท่าเรือน้ำ ลึกแหลมฉบัง, โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - ระยอง, โครงการทางหลวงสาย 36, โครงการเมืองใหม่ สยามชัยเขต รวมถึงโครงการสถานีบรรจุสินค้ากล่องลาดกระบัง ก่อให้เกิดโครงข่ายเชื่อมโยงในทิศทางต่าง ๆ กับ พื้นที่มากขึ้น และโดยเฉพาะการได้พื้นที่เพิ่มขึ้นจากการย้ายโรงงานยาสูบ, การลดจำนวนขนถ่ายสินค้ากล่อง (CONTAINER) ของท่าเรือพาณิชย์กรุงเทพฯ รวมถึงการย้ายโรงงานมักกะสันของการรถไฟออกไปภายนอก

แนวความคิดในการพัฒนาในส่วนนี้จึงเสนอให้มีการประสานเชื่อมโยงระบบโครงข่ายต่าง ๆ กับ โครงการ พัฒนาพื้นที่การติดต่อกับต่างประเทศ เพราะการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยการจัดสร้างศูนย์กลาง คมนาคมเชื่อม ระบบต่าง ๆ เช่น การสร้างสถานีชุมทาง สำหรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามหานคร มวลชน รถไฟ ชุมชน และรถชานเมือง ในพื้นที่สำคัญที่มีศักยภาพสูง คือ บริเวณมักกะสัน ในปัจจุบันที่อยู่ในแนว แกนตะวันออก - ตก และเหนือ - ใต้ ของโครงการรถไฟยกระดับไฮป์เวลล์ ที่สามารถเชื่อมโยงสู่สนามบินหนอง งูเห่าด้วย เส้นทางมักกะสัน - บางซื่อ - ดอนเมือง และสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามหานคร ในแนว ถนนรัชดาภิเษก ในการนี้จะสามารถทำให้พื้นที่สามารถติดต่อกับระดับนานาชาติได้สะดวกขึ้น ด้วยการ

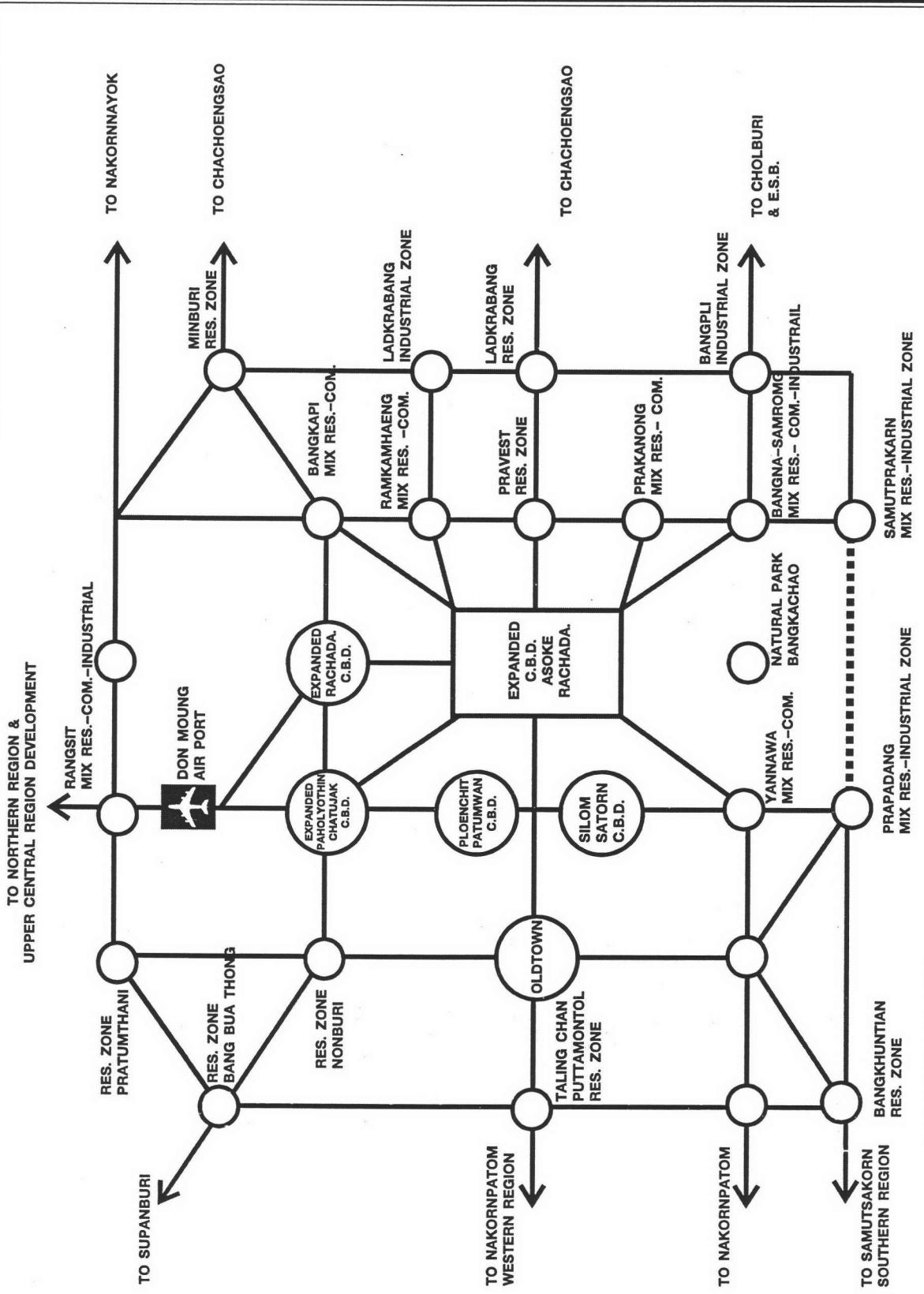
เสริม บริการสำหรับผู้โดยสารขาออก ในลักษณะ AIRPORT SERVICE TERMINAL ให้ใช้เป็นสถานที่ CHECKIN และ เข้า - ออกกับพื้นที่ด้วยระบบขนส่งมวลชน หรืออาจเสริมระบบ MONORAIL เชื่อมกับกลุ่มโรงแรมที่อยู่ในพื้นที่ หรือกลุ่มโรงแรมในพื้นที่ใกล้เคียงด้วยระบบขนส่งมวลชน อีกทั้งยังเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่จะสร้าง ในอนาคตได้ในระยะอันใกล้ รวมถึงจัดสร้างเป็นสถานที่จอดรถสาธารณะเพื่อรองรับรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะเข้าสู่ พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ ในกรณีที่จะมีการห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าพื้นที่เฉพาะในแนวถนนวงแหวน ให้รถยนต์ที่มา จากเส้นทางด่วนทั้ง 4 ทิศทางสามารถจอดรถและใช้ระบบขนส่งมวลชนเข้าสู่พื้นที่ได้ ในส่วนการส่งเสริม การท่องเที่ยว และการติดต่อกับต่างประเทศทางเรือ เสนอแนวคิดให้จัดบริการท่าเรือโดยสาร ณ ท่าเรือพาณิชย์ กรุงเทพมหานคร ที่จะลดปริมาณการขนถ่ายสินค้าลงโดยใช้ท่าเรือที่ยกเลิกสำหรับการขนถ่ายสินค้า มาใช้เพื่อการโดยสารสำหรับเรือเดินสมุทร เพื่อเพิ่มรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือได้อีกแนวทางหนึ่ง ทั้งยังใช้เพื่อการพัฒนาจรรยาบรรณสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการทัศนียภาพทางน้ำของกรุงเทพฯ ไปตามแม่น้ำเจ้าพระยา และลำคลองต่าง ๆ ได้

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แสดง :
รูปแบบโครงสร้างเมืองในปัจจุบัน
ของกรุงเทพมหานคร

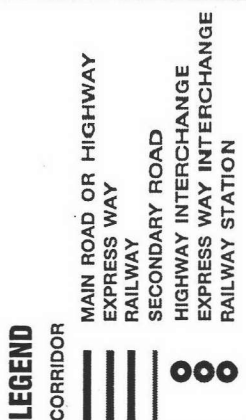
นิสิต นายวิรัตน์ อดิศักดิ์
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา ภาววางแผนนาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่
7.1



EXISTING ZONING DIAGRAM OF THE BANGKOK METROPOLITAN

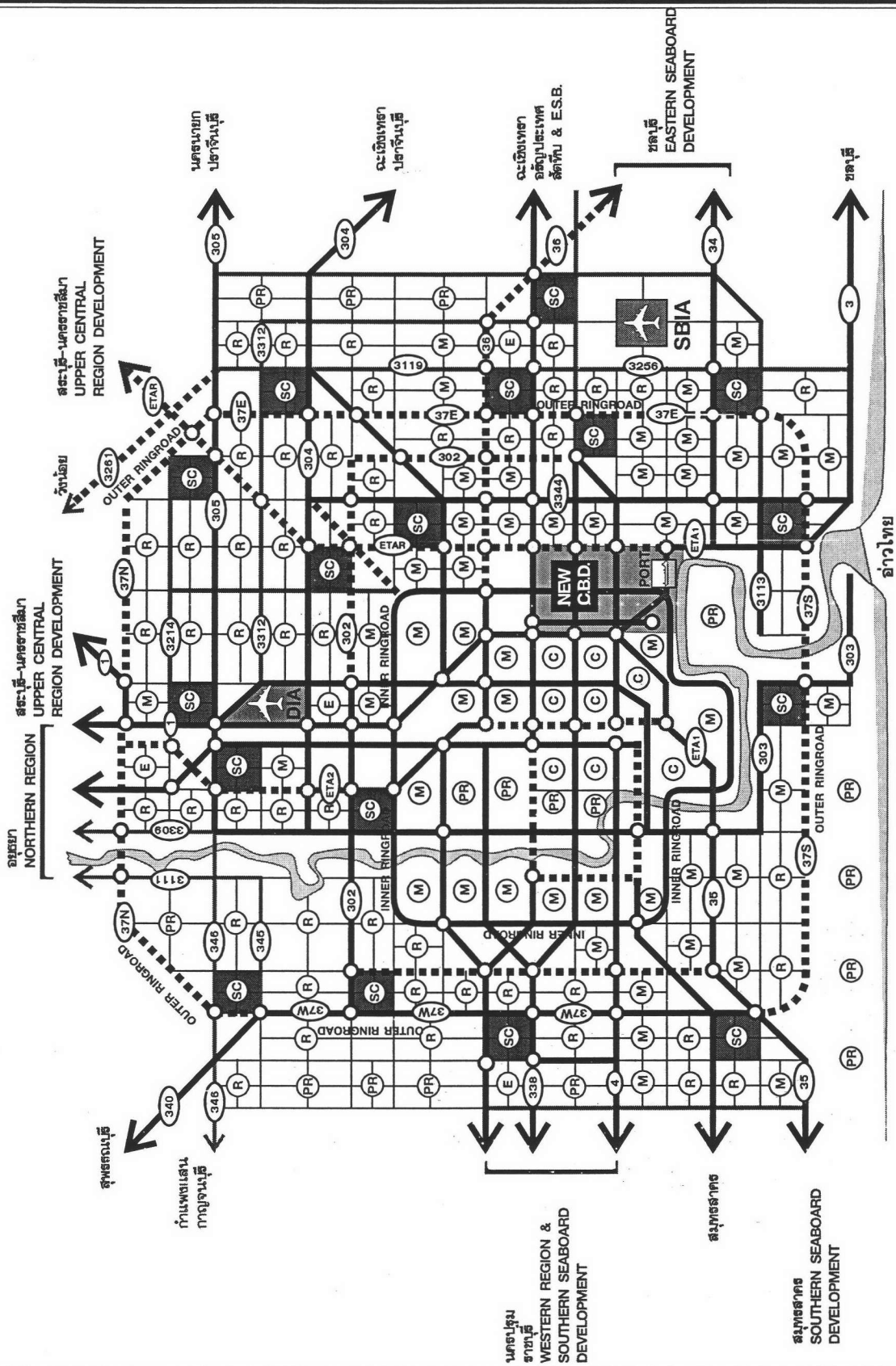
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY



แสดง :

แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา
ให้เป็นศูนย์ธุรกิจสมัยใหม่
สำหรับภาคกลาง











นิติคน นายวิรัตน์ รัตตากร	แผนที่
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537	7.2
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



CONCEPTUAL DIAGRAM
OF ZONING & CORRIDOR FOR THE DEVELOPMENT PLAN OF NEW C.B.D. OF THE BANGKOK METROPOLITAN REGION

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงโศภิตา-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

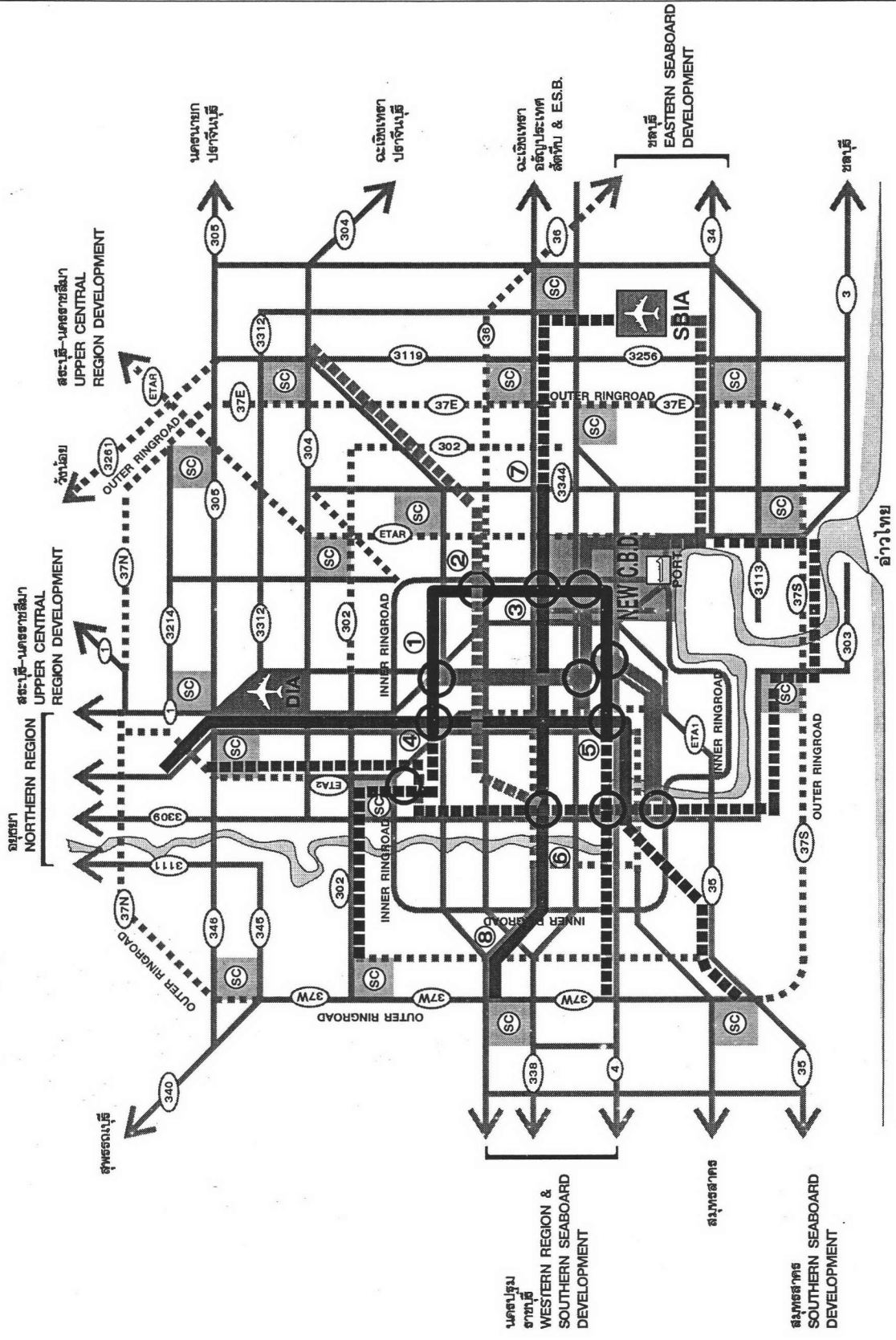
LEGEND

-  BMA SYSTEM (GREEN LINE)
-  MRTA SYSTEM (BLUE LINE)
-  SRT SYSTEM (RED LINE)
-  PURPLE LINE
-  ORANGE LINE
-  TRANSFER STATION
-  ①-⑧ DEPOT LOCATION
-  SC SUB CENTER
-  NEW C.B.D.
-  EXTENSION LINE

แสดง :

แผนแม่บทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
สถานีกลางกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

นิตินัด นายวิวัฒน์ ธีตตากร	แผนที่
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537	
ภาควิชา การวางแผนที่ดินและเมือง	
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์	
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



MASS TRANSIT MASTER PLAN OF THE BANGKOK METROPOLITAN REGION

แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาและการจัดองค์ประกอบภายใน

จากปัจจัยและองค์ประกอบต่าง ๆ ที่ได้ทำการวิเคราะห์ รวมถึงการกำหนดหลักการและสมมติฐานของ พื้นที่ศึกษาที่ผ่านมาในบทก่อนหน้านี้ พร้อมกันไปกับการมองออกไปยังองค์ประกอบภายนอกต่าง ๆ ที่ผ่านมา เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในแนวทางที่สมบูรณ์ ด้วยองค์ประกอบภายในที่สามารถแสดงออกถึงความเป็นศูนย์กลางที่สมบูรณ์แบบที่สุด มีความเป็นสากลด้วยการบริการในระดับชุมชนถึงระดับนานาชาติให้คล้องจองกันกับการก้าวไปของโลกในยุคโลกาภิวัตน์ ทำให้สามารถวางแนวความคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูและพัฒนาพื้นที่เป็นหัวข้อสำคัญได้ดังนี้

1. **แนวความคิดในการจัดองค์ประกอบภายใน (FUNCTIONAL CONCEPTUAL)** โดยการ กำหนดให้มีองค์ประกอบหลักที่ชัดเจนและสมบูรณ์ในตัว (FULLFIL A FUNCTION) คือ ศูนย์กลางอาคารสำนักงานธุรกิจสมัยใหม่ (MAJOR OFFICE CLUSTER) เป็นแกนสำคัญของพื้นที่ และเสริมด้วยกลุ่มอาคารสำนักงานรอง (MINOR OFFICE CLUSTER) ในแกนเดียวกัน และมีจังหวะในการกระจายกลุ่มอาคารสำนักงานรอง ไปตามกลุ่มพื้นที่สำคัญอื่น ๆ ที่กำหนดขึ้นมาอีกให้เสริมรับในกิจกรรมนั้น ๆ ; แกนสำคัญอีกด้านหนึ่ง คือ ใน แนวแกนตะวันตก - ออก ที่จัดให้มีกลุ่มศูนย์กลางการค้าบริการในระดับนานาชาติ ซึ่งเน้นการโรงแรม ห้างสรรพสินค้า เป็น MAGNET โดยให้มีศูนย์กลางหลัก (MAIN MIXED COMMERCIAL) และเสริมด้วยกลุ่มการค้าบริการ ในระดับรองลงมา (MINOR MIXED COMMERCIAL) ให้อยู่ทางด้านขวามือของในแนวแกนเดียวกัน ยึดหัวท้าย ของแนวถนนสุขุมวิทในพื้นที่ศึกษา ; กลุ่มสำคัญอีกส่วนหนึ่งคือ ศูนย์กลางการบริการทางสังคม (PUBLIC FACILITIES) ที่ประกอบด้วยกิจกรรมทางสังคมหลากหลายทั้งระบบชุมชนถึงนานาชาติ โดยให้มีศูนย์กลาง (MAIN) อยู่ในบริเวณพื้นที่โรงงานยาสูบเดิม โดยมีศูนย์กลางรอง (MINOR) อยู่ในแนวแกนลงไปทางใต้ บริเวณพื้นที่พัฒนาริมน้ำ (WATER FRONT DEVELOPMENT) แม่น้ำเจ้าพระยา ให้มีรูปแบบในเชิงการบริการที่ต่างกันไป รวมถึงการบริการในด้านท่องเที่ยว (TOURIST CENTER) ; นอกนั้นจะเป็นกลุ่มย่านพักอาศัยที่กระจายออกไปเสริมในส่วนที่อยู่ในกรอบหลังของพื้นที่ศูนย์กลางต่าง ๆ โดยมีทั้งการอนุรักษ์ย่านพักอาศัยเดิม (RESIDENTIAL PRESERVATION) การพัฒนาย่านพักอาศัยให้มีคุณภาพดีขึ้น รวมถึงการเพิ่มความหนาแน่น ในเชิงสูงแทนที่ชุมชนแออัดเสื่อมโทรมเดิม (HOUSING DEVELOPMENT) ทั้งนี้องค์ประกอบที่เป็นศูนย์กลางในกิจกรรมต่าง ๆ เน้นให้จัดให้อยู่ในรูปแบบกลุ่มก้อนของกิจกรรมที่ชัดเจน ประกอบกันภายใน (AGGLOMERATE CUSTERING) โดยในกลุ่มกิจกรรมเหล่านี้จัดให้มีศูนย์บริการย่อย (SERVICE CENTER) ในส่วนที่จะเสริมให้องค์ประกอบสำคัญเหล่านี้ชัดเจนยิ่งขึ้นในการบริการปลีกย่อยต่าง ๆ เช่น อาคารจอดรถ สาธารณะ, ร้านอาหาร, ร้านขายของใช้ เป็นต้น

2. **แนวความคิดในการจัดระบบสัญจร (ACCESSIBILITY & MOVEMENT CONCEPTUAL)** พื้นที่ศึกษาในอนาคตจะถูกแบ่งเป็น 4 ส่วนใหญ่ด้วยระบบขนส่งมวลชนในอนาคต เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ จะสามารถเชื่อมโยงทั้งจากภายนอก - สู่อพื้นที่ - สู่อภายนอก (HIGH ACCESSIBILITIES) ได้ถึง 4 ทิศทาง และ ภายในพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงกลุ่มศูนย์กลางต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เมื่อการจัดวางศูนย์กลางต่าง ๆ เป็นไปอย่างลงตัว แล้ว ตามลักษณะการเข้าถึงและเชื่อมโยง แนวคิดที่จะเสริมให้มีความสะดวกในการเชื่อมโยงสูงขึ้น

สำหรับพื้นที่ต่าง ๆ โดยให้เสริมระบบการในแนวราบเพิ่มเช่น การจัดเส้นทางเดินเท้าให้เป็นโครงข่าย (PEDESTIAN NETWORK) ให้เข้าไปบริการได้ทั่วถึงทั้งระบบทางเดินเท้าระดับดิน และระบบทางเดินเท้า สาธารณะเหนือ ระดับดินและระดับใต้ดินที่มีกิจกรรมสูงหนาแน่น ประกอบด้วยอาคารสูงเป็นกลุ่ม ซึ่งสามารถเข้าถึงในแนวราบ (HORIZONTAL) จากสถานีรถไฟฟ้าไปยังอาคาร และอาคารสู่อาคาร (ทั้งจากรถไฟฟ้าลอยฟ้า, ใต้ดิน) เข้าสู่ตัว อาคารและขึ้นสู่สถานที่ทำงาน หรือกิจกรรมในอาคารในแนวตั้ง (VERTICAL) ได้โดยสะดวก ในรูปแบบกิ่งก้าน โครงข่ายของการเข้าถึง (ACCESS TREE) แนวความคิดอีกส่วนหนึ่งที่มีความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงในระดับ ศูนย์กลางการบริการย่อย (SERVICE CENTER) ด้วยกัน คือ การใช้ระบบรถไฟฟ้าขนาดเล็ก (MONORIAL) จุดนี้ได้ประมาณ 40 -50 คนต่อคัน สร้างโครงข่ายให้เป็นเส้นทางในแนวเหนือใต้ และตะวันออก - ตะวันตก โดยจัด เส้นทางให้สานเป็นวงกลมสลับในลักษณะ LOOP กระจายการเข้าถึงเสริมการเดินเท้าในระยะที่ไกลกว่ารัศมี การเดิน เพื่อให้องค์ประกอบต่าง ๆ ในพื้นที่สมบูรณ์ในตัวเองมากที่สุด

3. แนวความคิดในการกำหนดรูปแบบทางกายภาพ (PHYSICAL CHARACTERISTIC)

เพื่อเสริมการจัดองค์ประกอบทางบทบาทและหน้าที่ (FUNCTIONAL) และการจัดระบบการสัญจร (ACCESS & MOVEMENT) ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ในความลงตัวขององค์ประกอบของเมืองที่สมบูรณ์ รูปลักษณะ ทางกายภาพที่เสนอ ความคิดในที่นี้จะกล่าวถึงในเรื่องของลักษณะของสิ่งก่อสร้าง เส้นทางสัญจร และพื้นที่โล่ง ให้สอดคล้องกัน โดยมีประเด็นสำคัญ 2 ประเด็น คือ

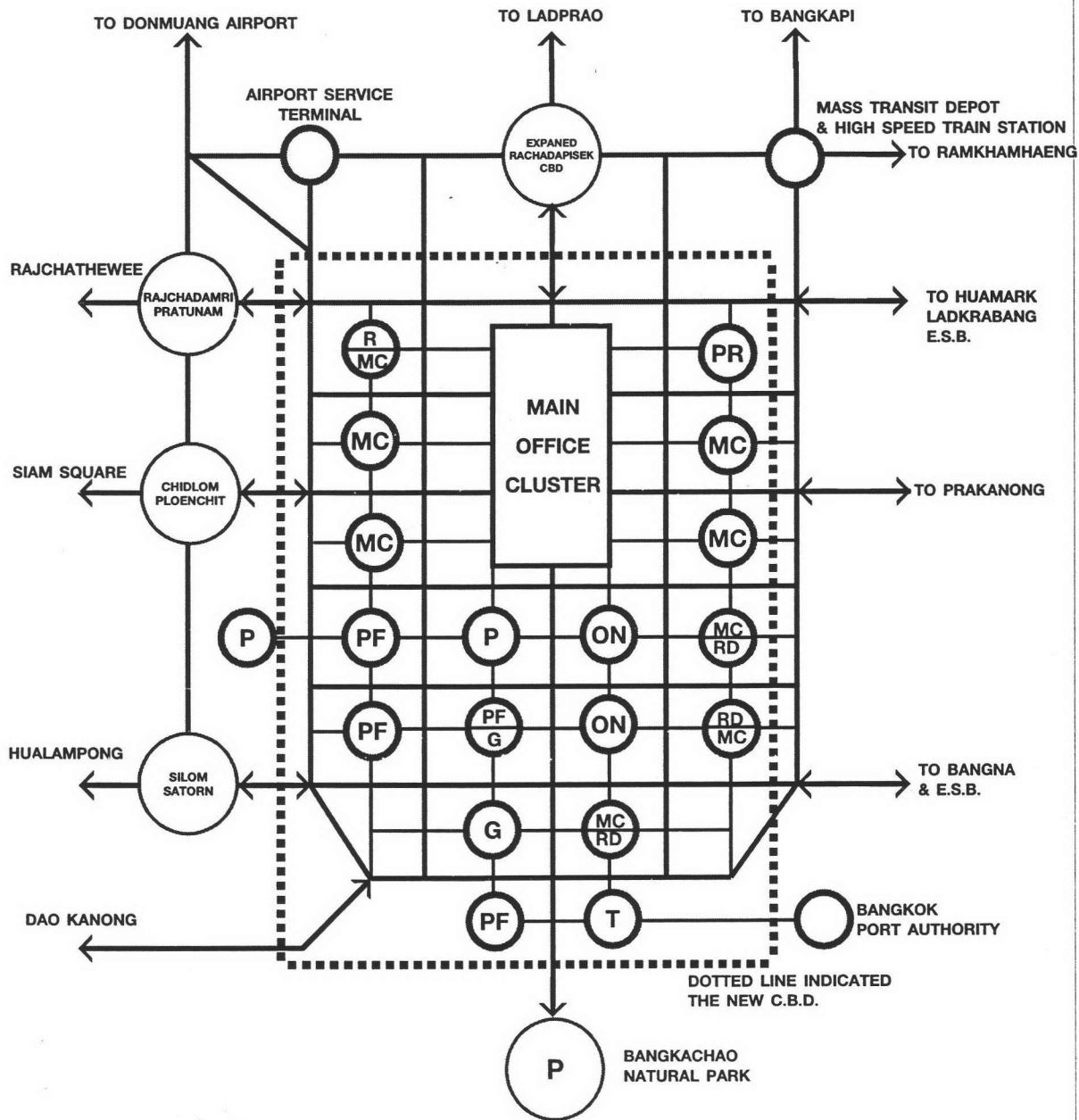
-ย่านที่มีความหนาแน่นของกิจกรรม และอาคารสูงปรากฏ ควรมีการผลักดันให้เกิดความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะย่าน ด้วยการจัดให้อาคารมีการใช้วัสดุและลักษณะที่ใกล้เคียงกัน, การจัดกลุ่มก้อนของอาคาร ที่มีลักษณะกิจกรรมเดียวกันให้รวมกันให้มากที่สุด, การสนับสนุนให้มีการแบ่งปันพื้นที่โล่งกับสาธารณะ, การจัดจังหวะของกลุ่มอาคารให้มีลักษณะไม่เป็นแถบติดต่อกันในแนวสูงมากเกินไป ด้วยการสลับลักษณะที่ต่ำกว่าหรือพื้นที่โล่ง เพื่อให้ดูไม่กระด้าง และเพื่อความชัดเจนของย่าน และสะดวกแก่การจดจำ และความหลากหลายแต่เป็นกลุ่มก้อน, การกำหนดให้อาคารสูงเปิดแสงสว่าง และการระบายอากาศสู่พื้นที่เบื้องล่างแก่สาธารณะให้มากที่สุด, การกำหนดย้ายที่ใช้อาคารสูงได้สลับกับกำหนดให้มีย่านต่ำเป็นจังหวะ ๆ ไป

-ย่านติดต่อกับพื้นที่โล่ง เช่น แม่น้ำลำคลอง สวนสาธารณะขนาดใหญ่ พื้นที่นันทนาการต่าง ๆ ต้อง บังคับไม่ให้ก่อสร้างอาคารบดบังสาธารณะทัศนวิสัยที่ดี ต้องให้พื้นที่เบื้องหลังสามารถมีมุมมองที่ปรากฏได้จากทั้งสององค์ประกอบซึ่งกันและกัน เพื่อผลทางด้านเส้นขอบฟ้า (SKY LINE) ที่ไม่เป็นแนวแถบ (SLAB) ที่กระด้างจนเกินไป

-เส้นทางสัญจรสำคัญที่มีลักษณะเป็นแกนของพื้นที่ จำเป็นต้องมีการจัดระบบสาธารณูปโภคที่อยู่ ในลักษณะเส้นท่อใต้ดิน และสายเคเบิล, สายไฟฟ้าเหนือพื้นดิน จัดสร้างท่อรวมสาธารณูปโภค (COMMON UTILITIES DUCT SYSTEM) เช่น ที่แนวต้นไม้กับแนวสายไฟอยู่ร่วมกัน เพื่อลดความรุงรังและความขัดแย้งกับลักษณะภูมิสถาปัตยกรรม ในเส้นทางสัญจรที่ต่อไปจะมีการเพิ่มสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ คือ เส้นทางรถไฟฟ้า ที่มีระบบลอยฟ้าอยู่ด้วย จะทำให้สภาพความแออัดในแนวถนนยิ่งมีมากขึ้น, การจัดแนวต้นไม้ในลักษณะต่าง ๆ สำหรับย่านต่าง ๆ ย่านอาคารสูง ควรให้มีการจัด LANDSCAPE ใน BLOCK เฉพาะอาคาร หรือร่วมกันด้านหน้าอาคาร 2 - 3 อาคารด้วยกัน โดยวางผังอาคารให้ลดหลั่นไม่เป็นแนวแกนประจันหน้ากับถนนเหมือนกัน, การจัด

CONCEPTUAL DIAGRAM

MAIN URBAN FUNCTION OF NEW C.B.D.



LEGEND

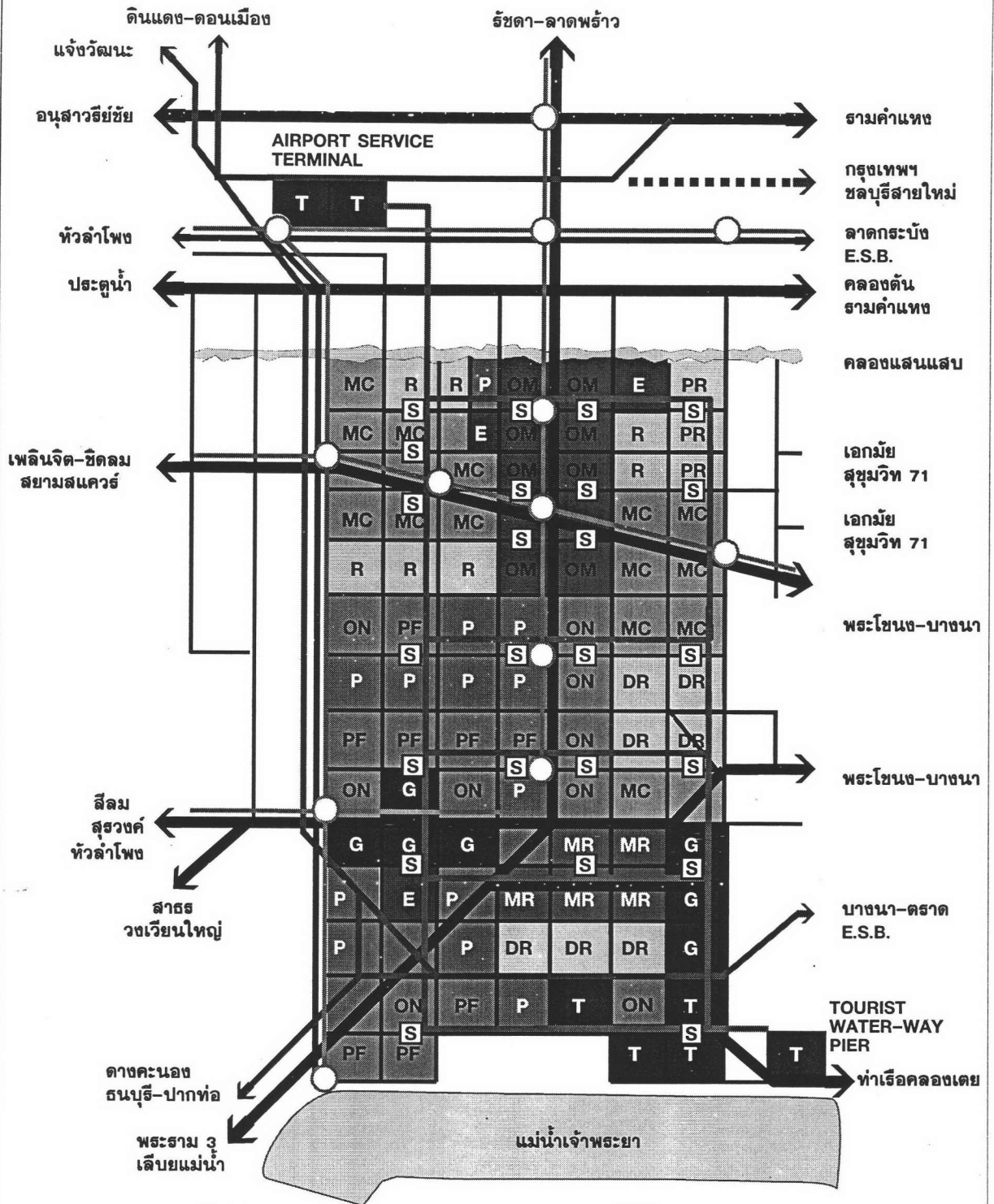
- MC MIXED COMMERCIAL
- ON MINOR OFFICE SLUSTER
- PR RESIDENTIAL PRESERVATION
- DR RESIDENTIAL DEVELOPMENT
- MR REGIONAL MARKET
- G GOVERNMENT OFFICE
- PF PUBLIC FACILITIES
- T TOURIST CENTER ATTRACTION
- P PARK (MAIN PARK)

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
 URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING RAOD (RAJCHADAPISEK)
 AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แสดง : แนวความคิดการจัดองค์ประกอบหลักภายใน
 ศูนย์กลางธุรกิจใหม่ อโศก-รัชดาภิเษก แผนที่ 7.4

นิสิต นายวิรัตน์ รัตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
 ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CONCEPTUAL & FUNCTIONAL DIAGRAM FOR THE DEVELOPMENT PLAN OF NEW C.B.D.



ZONE ABBREVIATION	
OM	MAJOR OFFICE CLUSTER
ON	MINOR OFFICE CLUSTER
MC	MIXED COMM. (HOTEL-SHOP)
MR	REGIONAL MARKET CENTER
R	RESIDENTIAL
DR	RESIDENTIAL DEVELOPMENT
PR	RESIDENTIAL PRESERVATION
G	GOVERNMENT OFFICE & CITY HALL
E	EDUCATION
PF	PUBLIC FACILITIES
T	TOURIST ATTRACTION
P	PUBLIC PARK
S	SERVICE CENTER (CARPARK-CANTEEN-STORE)

LEGEND

- MAIN ROAD OR HIGHWAY
- EXPRESS WAY
- RAILWAY
- SECONDARY ROAD
- MASS TRANSIT LINE
- MASS TRANSIT STATION
- LIGHT RAIL TRACK (MONORAIL)

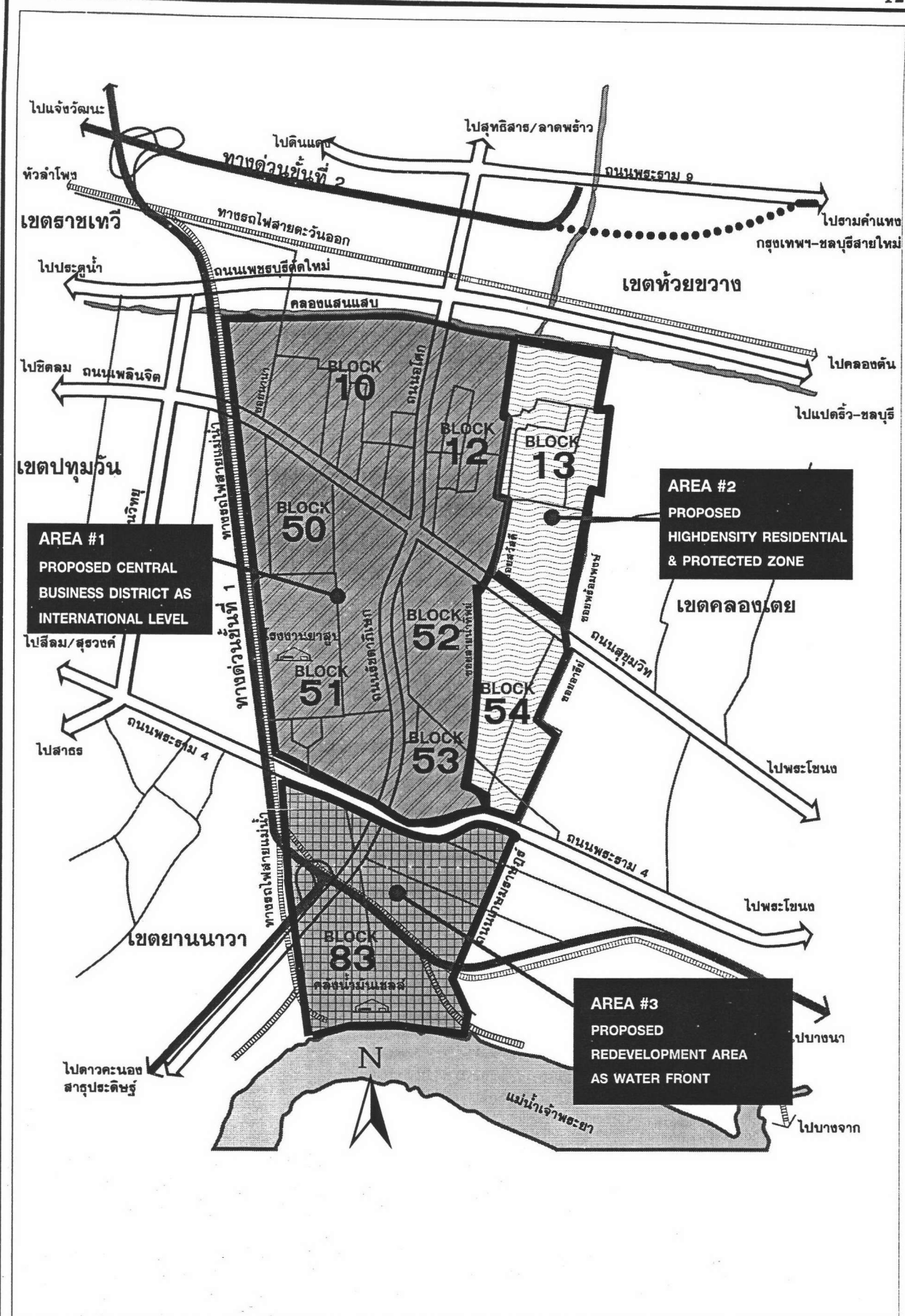
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงโศภน-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แสดง : แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา (ศูนย์กลางธุรกิจสมัยใหม่) โดยพิจารณาจากองค์ประกอบภายใน

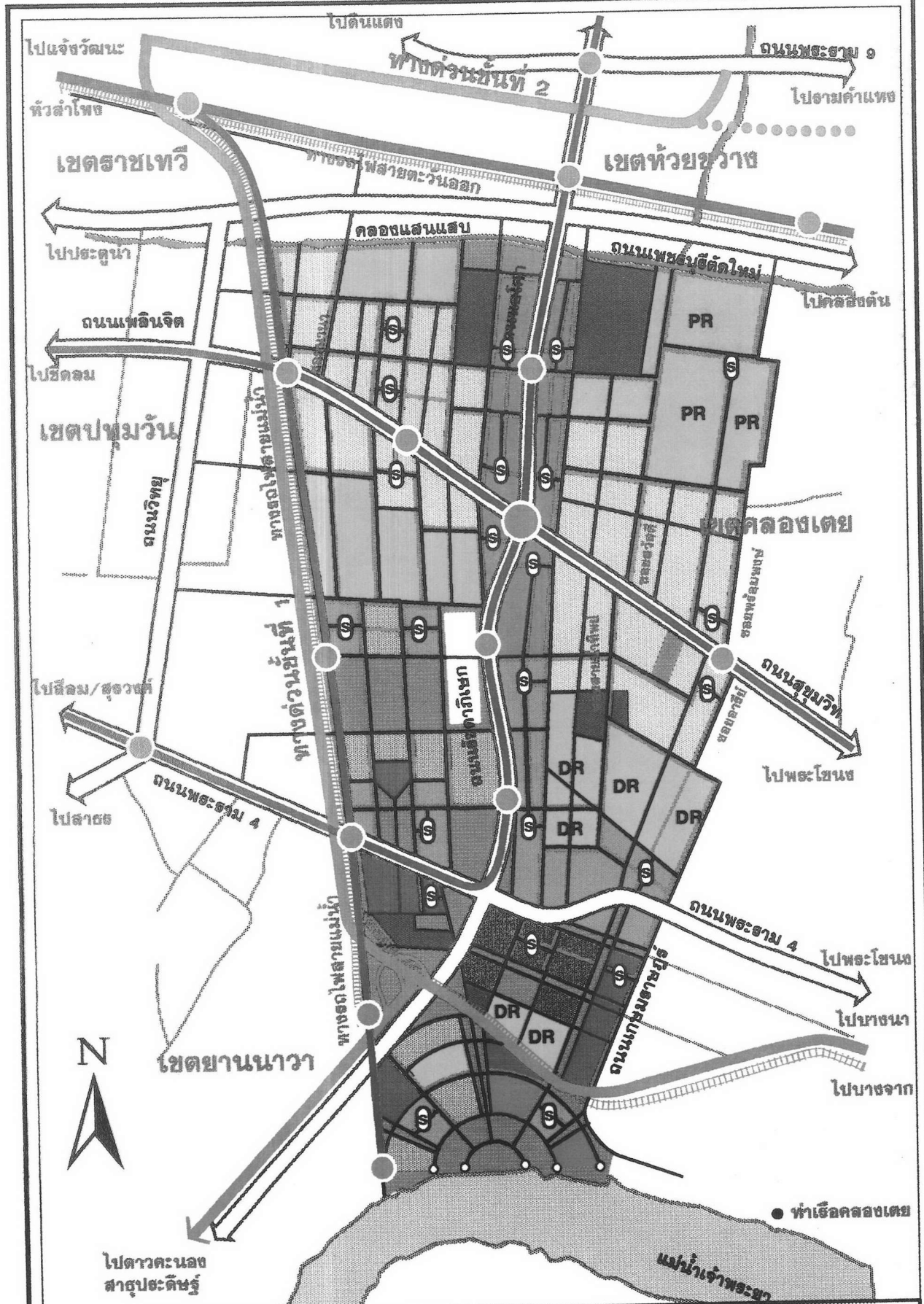
แผนที่ 7.5

นิสิต นายวิวัฒน์ อดิตการ รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

ภาควิชา การวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



LEGEND AREA #1 PROPOSED CENTRAL BUSINESS DISTRICT AS INTERNATIONAL LEVEL AREA #2 PROPOSED HIGHDENSITY RESIDENTIAL & PROTECTED ZONE AREA #3 PROPOSED REDEVELOPMENT AREA AS WATER FRONT	แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY		
	แสดง :	การจัดแบ่งพื้นที่เพื่อการพัฒนา	
	แผนที่	7.6	
	นิสิต นายวิรัตน์ จิตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537		
	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย		



LEGEND

	MAJOR OFFICE CLUSTER		GOVERNMENT OFFICE
	MINOR OFFICE CLUSTER		EDUCATION
	MIXED COMM. (HOTEL-SHOP)		PUBLIC FACILITIES
	REGIONAL MARKET CENTER		TOURIST ATTRACTION
	RESIDENTIAL		PUBLIC PARK
	RESIDENTIAL DEVELOPMENT		SERVICE CENTER
	RESIDENTIAL PRESERVATION		(ICARPARK-CANTEEN-STORE)

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัตนโกสินทร์ ช่วงอโศก-คลองเตย
 URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แผนที่ :
การนำเสนอรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต 7.7

นิสิต นายวิวัฒน์ วัฒนากิจ รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
 ภาควิชา การวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แนวต้นไม้ในเกาะกลางถนนในพื้นที่ที่กำหนดให้มีความเป็นย่านอาคารขนาดต่ำ หรือบริเวณย่านนั้นทางการให้มีลักษณะร่มรื่นผ่อนคลาย

ข้อเสนอในการพัฒนาพื้นที่และรายละเอียดในพื้นที่เป้าหมาย

พื้นที่ศึกษาจะถูกแบ่งเป็น 3 บริเวณใหญ่ ๆ ในกรอบการปรับปรุงฟื้นฟูและพัฒนา ดังนี้

1. พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาเพื่อการศูนย์กลางธุรกิจสมัยใหม่ (CENTRAL BUSINESS DISTRICT) ในพื้นที่นี้จะประกอบด้วย BLOCK 10, 12, 50, 51, 52, 53 ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา จัดให้เป็นพื้นที่ซึ่งบรรจุไว้ด้วย องค์ประกอบหลัก ๆ คือ ประกอบด้วย

1.1 ศูนย์กลางหลักของอาคารสำนักงานสมัยใหม่ (MAIN OFFICE CLUSTER) ในแนว แกนถนนโอศก และพื้นที่ 2 ข้างระหว่างซอยสุขุมวิท 19 กับซอยสุขุมวิท 23 ต่อเนื่องลงมาถึงแนวถนนรัชดาภิเษกติดกับแนวบึงยาสูบ ให้เป็นศูนย์กลางของอาคารสำนักงาน สำนักงานใหญ่ของธุรกิจต่าง ๆ สาขาใหญ่ของการบริการทางการเงินและธนาคาร การบริการข้อมูลข่าวสาร (บริเวณนี้ให้มีการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ และขนาด สูงได้)

1.2 ศูนย์กลางรองของอาคารสำนักงาน (MINOR OFFICE CLUSTER) ในพื้นที่ต่อเนื่อง จากศูนย์กลางหลักลงมาในแนวถนนรัชดาภิเษก ผังตรงข้ามบึงยาสูบ และกระจายออกเป็น 3 จุดในบริเวณพื้นที่ เพื่อการบริการทางสังคมในบริเวณโรงงานยาสูบเดิม ให้มีบทบาทรองลงมาทั้งความหนาแน่นของกิจกรรมและความสูงของสิ่งก่อสร้าง (บริเวณนี้ให้มีการพัฒนาเป็นอาคารขนาดกลาง)

1.3 ศูนย์กลางหลักการค้าบริการการโรงแรมในระดับนานาชาติ (MAIN MIXED COMMERCIAL) เน้นการให้บริการในระดับภาค - ถึงระดับนานาชาติ ให้มีการกระจุกตัวของกลุ่มโรงแรม, RETAIL SHOP ที่ให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว, ภัตตาคาร, ธนาคาร, สถานแลกเปลี่ยนเงินตรา, ห้างสรรพสินค้าทั่วไป และสินค้าพิเศษ, การบริการข่าวสาร, สถานเริงรมย์ เป็นพื้นที่ที่อยู่ในแนวสุขุมวิทช่วงต้นระหว่าง ซอย 1 ถึงซอย 19 ทั้งสองข้างของถนนสุขุมวิท (บริเวณนี้ให้มีการใช้อาคารสูงสลับอาคารต่ำ)

1.4 ศูนย์กลางการบริการทางสังคม (MAIN PUBLIC FACILITIES) จัดให้เป็นศูนย์กลางที่เดิมในปัจจุบันมีศูนย์การประชุมนานาชาติสิริกิติ์อยู่ โดยกำหนดลงไปในพื้นที่ที่เป็นโรงงานยาสูบเดิมให้มีหลักในด้าน ศิลปวัฒนธรรม, การประชุม, การจัดนิทรรศการ, การแสดง และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยมีอาคารหลัก ๆ กระจาย ออกไปในพื้นที่ เช่น อาคารศูนย์การประชุมนานาชาติ, โรงละคร, MUSIC HALL, CITY HALL, EXHIBITION HALL จัดให้มีอาคารสำนักงานขนาดกลาง และอาคารหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น, อาคารโรงพยาบาล เสริมอยู่ในพื้นที่ โดยมีสวนสาธารณะขนาดใหญ่สำหรับระดับเมืองในบริเวณแกนกลางในแนวตะวันออก - ตก และเหนือ - ใต้ ขนานกับบึงยาสูบเดิม (บริเวณนี้ให้มีการให้เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวราบ)

1.5 กลุ่มอาคารพักอาศัยในอาคารสูง (HIGH RISE CONDOMINIUM) เพื่อรองรับ การพักอาศัยที่เพิ่มขึ้นในบริเวณเมืองล่างของถนนสุขุมวิทระหว่างซอย 2 ถึงซอย 14 สุดด้านล่างในแนวติดต่อกับ ตอนเหนือของศูนย์บริการทางสังคมบริเวณโรงงานยาสูบเดิม (บริเวณนี้ให้พัฒนาอาคารในลักษณะอาคารสูง)

1.6 รายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่

- การปรับปรุงถนนสายหลักเดิมให้การจราจรเป็นระบบที่ไม่ใช่เป็นการผ่านพื้นที่มากเกินไปเพื่อให้เป็นการใช้เฉพาะสำหรับพื้นที่ให้มากที่สุดโดยการผลักดันให้ไปใช้ระบบทางด่วนและขนส่งมวลชนแทนในอนาคตเพื่อให้การจราจรไหลเวียนอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดช่องจราจรเข้า-ออก ตามเวลาที่เหมาะสม หรือ อาจพิจารณากำหนดการจัดพื้นที่เฉพาะจำกัดเวลาห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลเข้า-ออกพื้นที่ในเวลาเร่งด่วน (RESTRICTED ZONE)

- การจัดสร้างถนนสายหลัก (Primary Road) ควรตัดถนนสายหลักเพิ่มขึ้นเพื่อเชื่อมถนน พระราม 4 ถนนสุขุมวิทและถนนเพชรบุรีตัดใหม่ โดยใช้แนวเส้นทางข้างทางรถไฟสายมักกะสัน-แม่น้ำ เป็นถนนรองรับการจราจรในแนวเหนือ-ใต้ ในระดับดินแนวใต้ทางรถไฟยกระดับของบริษัทโฮปเวลล์ ในการเชื่อมโยงพื้นที่ภายนอกให้มากขึ้นโดยอาจเชื่อมต่อทางเหนือถึงแนวถนนศรีอยุธยาที่จะต่อออกมาทางตะวันออกถึงถนนรัชดาภิเษก และทางตอนใต้จนถึงถนนพระรามที่ 3 เพื่อออกไปยังบริเวณพื้นที่เขตยานนาวา ซึ่งกำลังพัฒนาเป็นกลุ่มพื้นที่ใหม่ที่จะขยายตัวมากในอนาคต ทั้งในด้านอาคารพักอาศัยและอาคารสำนักงานที่เป็นอาคารสูง เชื่อมโยงกับศูนย์กลางธุรกิจการค้าในพื้นที่ที่ 1 นี้ จะเป็นการลดภาระของถนนรัชดาภิเษกในทิศทางเหนือ-ใต้ได้

- การปรับปรุงรูปแบบโครงข่าย โดยการตัดถนนสายรองและสายย่อยเพิ่มขึ้น ให้พื้นที่ส่วนใหญ่มีโครงข่ายถนนเป็นตาราง (GRID SYSTEM) ในขนาดระหว่าง 100-200 ม. ถนนซอยในพื้นที่นี้มีขนาดเล็กส่วนใหญ่ประมาณ 2 ช่องการจราจรมีลักษณะซอยย่อยในแนวเหนือใต้ปรากฏอยู่ทั่วไปในพื้นที่ พื้นที่ในบล็อกใหญ่ซึ่งล้อมรอบด้วยถนนหลักและรองจึงควรจะให้พัฒนาให้บล็อกเล็กกลวง เช่น การปรับปรุงซอยสุขุมวิท 4 เข้าเชื่อมกับ โครงการ ในแนวตะวันออก-ตกเหนือพื้นที่ตอนบนของโรงงานยาสูบ ปรับปรุงขยายซอยย่อยต่างๆ ที่สำคัญให้มีความกว้างเท่ากันตลอดสาย การเชื่อมพื้นที่ที่ดินโรงงานยาสูบเดิมให้ติดต่อกับพื้นที่ฝั่งตรงข้ามถนนรัชดาภิเษก ควรตัดถนนใหม่เพื่อให้เชื่อมกับซอยสุขุมวิท 22 และซอยสุขุมวิท 26 เพื่อออกสู่ถนนสุขุมวิทและถนนพระราม 4 ได้ อาจพิจารณาทำเป็นอุโมงค์ลอด และการพัฒนาโครงข่ายถนนสายรองในแนวตะวันออก-ตะวันตกอื่นๆ ควรพัฒนาจากแนวทางที่ใช้เป็นซอยลาดเดิมและการตัดถนนสายย่อยเชื่อมให้เป็นทางตรงให้มากที่สุดต่อไป

- การจัดสร้างอาคารบริการสาธารณะหรือศูนย์บริการย่อยในพื้นที่ (SERVICE CENTER) ที่สามารถให้บริการสำหรับกลุ่มกิจกรรมต่างๆ ในด้านสาธารณะเช่นการจอดรถรวมเพื่อการเดินทางไปยังจุดอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน ร้านอาหารสำหรับพนักงาน ลูกจ้างในสำนักงาน ร้านค้าย่อยที่ขายสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เพื่อบริการในระดับราคาที่เหมาะสมที่ปัจจุบันใช้พื้นที่บนทางเท้าสาธารณะเป็นปัญหาอยู่ รวมถึงสาขาย่อยของการบริการสาขานุปโยค-การ โดยการจัดหาที่ดินประสานโครงการสร้างอาคารที่จอดรถในกลุ่มอาคารที่จะสร้างขึ้นใหม่เข้าด้วยกัน ให้มีลักษณะอาคารเดี่ยวและจัดสภาพแวดล้อมที่ดี การก่อสร้างอาคารที่จอดรถของภาคเอกชน ควรออกข้อกำหนดให้สร้างร่วมกันในพื้นที่รอยต่อของโครงการตั้งแต่ 2 โครงการขึ้นไป พร้อมกับมีทางเข้า-ออกร่วมกันและจะสร้างได้เมื่อมีทางเข้าออกสู่ถนนสายรองหรือถนนซอยเป็นหลักไม่ควรให้เข้า-ออกจากถนนสายหลักเพื่อลดปัญหาการชะงักตัวของจราจรในภาพรวมและลดช่องทางเข้าออกด้านหน้าได้มาก ตำแหน่งที่ตั้งของ

อาคารนี้ควรตั้งอยู่ในระยะรัศมีไม่เกิน 100 เมตร จากสถานีขึ้น-ลงของระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก (ดูการกระจาย SERVICE CENTER จากแผนที่) และในพื้นที่ซึ่งลึกเข้าไปจากถนนสายหลักเพื่อให้บริการแก่ชุมชนในบริเวณนั้นๆ

- การจัดเพิ่มพื้นที่ทางเท้าและสวนหย่อมให้เป็นโครงข่าย นอกเหนือจากโครงการจัดทำสวนสาธารณะขนาดใหญ่บริเวณที่ตั้งโรงงานยาสูบในปัจจุบัน ควรที่จะจัดหาสวนสาธารณะขนาดเล็กเพิ่มขึ้น เช่น การขอใช้พื้นที่สีเขียวบางส่วนของสถานศึกษาและสถานที่ของหน่วยงานราชการต่างๆ รวมถึงอาคารของเอกชนในพื้นที่ เพื่อได้ใช้ประโยชน์เพื่อสาธารณะ การวางผังเส้นทางเท้าที่สามารถเชื่อมต่อกับโครงการระบบขนส่งมวลชน SERVICE CENTER สวนสาธารณะ และสวนหย่อมให้เป็นโครงข่ายโดยทางเท้าที่สมบูรณ์เกิดความสะดวกในการเข้าถึงและคุณภาพชีวิต สภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น เพื่อเสริมศักยภาพของพื้นที่และสภาพแวดล้อมที่จะเป็น CBD แห่งใหม่ของ กรุงเทพมหานคร

- มาตรการเร่งรัดให้มีการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับนโยบายการสร้างสวนศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริการแห่งใหม่ของกทม. เร่งรัดให้มีการพัฒนาที่ดินที่ยังทิ้งร้างรอคอยการพัฒนาด้วยมาตรการจัดเก็บภาษีปรับปรุง มีการพัฒนาที่ดินที่ยังทิ้งร้างรอคอยการพัฒนาด้วยมาตรการจัดเก็บภาษีปรับปรุงบริเวณเสื่อมโทรมแก้ไขสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น กำหนดให้โครงการก่อสร้างใหม่จัดสวนกิ่งสาธารณะบริเวณที่ติดกับทางเท้าสาธารณะโดยการอนุญาตให้เพิ่มสัดส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดินให้เพิ่มขึ้น ส่งเสริมอาคารสูงให้มีการวางผังร่วมกันเพื่อให้เกิดความได้เปรียบในส่วนที่เว้นว่าง และให้จัดทำเป็นลานหรือสวนหย่อม ซึ่งนอกจากจะใช้ประโยชน์ในการนั่งพักผ่อนและสร้างธรรมชาติขึ้นในพื้นที่จำกัดระหว่างอาคารสูงแล้ว ท้องถิ่นควรสนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมโยงกับโครงการเหล่านั้น และเพื่อประสิทธิภาพของการใช้ที่ดินก่อสร้างเอกลักษณ์ของย่านศูนย์กลางที่ทันสมัย

2. พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาที่อยู่อาศัยแบบผสมผสาน (MIXED RESIDENTIAL & COMMERCIAL DEVELOPMENT ZONE) ประกอบด้วยพื้นที่ใน BLOCK 13 และ 54 ซึ่งอยู่ในด้านตะวันออกของพื้นที่ในแนวเหนือใต้ เป็นแกนระหว่างซอยสุขุมวิท 31 และ 22 ถึงแนวซอยสุขุมวิท 39 และ 26 ประกอบด้วยองค์ประกอบดังนี้

2.1 ศูนย์กลางรองทางการค้าบริการโรงแรม (MINOR MIXED COMMERCIAL) ให้ เป็นกลุ่มกิจกรรมที่ขยายตัวออกจากกลุ่มหลักในพื้นที่เป้าหมายแรก โดยมีการบริการในลักษณะเดียวกันแต่ขอบเขตแคบกว่า จัดอยู่ในพื้นที่ 2 ข้างของถนนสุขุมวิทช่วงซอย 22 ถึงซอย 26 และลึกเข้าไปภายในซอย ต่างๆ ประมาณ 300 เมตร (บริเวณนี้ให้มีการพัฒนาอาคารสูงและสลัอาคารต่ำ)

2.2 ย่านพักอาศัยหนาแน่นที่จะพัฒนาเป็นอาคารสูง (RESIDENTIAL-DEVELOPMENT) จัดให้มีการพัฒนาย่านพักอาศัยในบริเวณดังกล่าวจากกลุ่มตึกแถวหนาแน่นเดิม และพื้นที่โล่งยังไม่พัฒนาในเมือง ในซอยสุขุมวิท 22 -26 เพื่อเพิ่มการรองรับและแยกการพักอาศัยออกมาอยู่เมืองในให้ชัดเจนยิ่งขึ้น (บริเวณให้ พัฒนาอาคารสูงและขนาดกลาง)

2.3 ย่านพักอาศัยคุณภาพดี (HIGH QUALITY RESIDENTIAL) จัดให้มีการอนุรักษ์ย่านพัก อาศัยในบริเวณเมืองในของถนนสุขุมวิทตอนบนระหว่างแนวซอย 23 ถึงซอย 39 ที่ปัจจุบันกำลังมีการ

แทรกตัว เข้าไปของอาคารสูง ให้คงไว้ซึ่งสภาพเดิมโดยมีการเพิ่มได้ในประเภทอาคารขนาดกลางเท่านั้น พร้อมกับเสริม บริการ SERVICE CENTER ขนาดย่อยเข้าไป

2.4 รายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่

- การปรับปรุงถนนสายรอง ในพื้นที่ในด้านตะวันออกในแนวเหนือ-ใต้ซึ่งเดิมใช้เป็นเส้นทางลัดเพื่อกระจายการจราจรได้แก่ ซอยสุขุมวิท 39 (พร้อมพงษ์ ให้ตัดต่อเชื่อมกับถนนพระราม 9 และรัชดาภิเษก ตอนบน และต่อแนวลงมาเชื่อมกับแนวซอยสุขุมวิท 26 (อารีย์) และถนนเกษมราษฎร์ที่เชื่อมกับท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อเสริมถนนรองที่มีช่วงระยะห่างกันมากระหว่างถนนอโศกกับถนนเอกมัย ช่วยให้การเข้าถึงพื้นที่และการติดต่อกับพื้นที่ภายนอกมีความสะดวกมากขึ้น

- การปรับปรุงถนนสายย่อย ปัจจุบันทางลัดของถนนสุขุมวิทในพื้นที่นี้ตั้งอยู่ห่างจากถนนสุขุมวิทเข้าไปประมาณระหว่าง 200-400 ม. ซึ่งค่อนข้างอยู่ลึกเกินไปทำให้เป็นช่องทางนำการจราจรภายนอกผ่านทางเข้ามาทำลายความสงบของพื้นที่พักอาศัย จึงควรสร้างเส้นทางลัดที่ลัดจากถนนสุขุมวิทเข้าไปทั้งสองฟากไม่เกิน 200 เมตร ซึ่งก็มีเส้นทางบางส่วนที่มีการใช้อยู่แล้วในปัจจุบัน และไม่ให้มีการตัดเส้นทางลัดที่ตั้งอยู่ลึกกว่าเส้นทางลัดในปัจจุบันที่กำลังถูกลบหายไปลึกจนใกล้คลองแสนแสบ การพัฒนาถนนซอยย่อยควรยึดหลักการที่จะเชื่อมโยงให้เกิดบล็อกเล็กรอบอาคารสูงที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน เช่นเดียวกับพื้นที่ที่จะส่งเสริมให้เป็นศูนย์บริการย่อยที่กระจายไปในพื้นที่

- การจัดสร้างอาคารบริการสาธารณะหรือศูนย์บริการย่อยในพื้นที่ (SERVICE CENTER) การจัดเตรียมในส่วนนี้เช่นเดียวกับในพื้นที่ที่ 1 โดยเฉพาะในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและส่วนในบริเวณพื้นที่ที่ลึกเข้าไปปรับปรุง การเข้าถึงให้สะดวกขึ้นไม่จำเป็นต้องมีการจอดรถรวม

- การปรับปรุงทางเท้าและสวนสาธารณะ ส่วนใหญ่ได้แก่โครงข่ายทางเท้าที่สามารถเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าและสวนสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน คือ สนามเบญจ-ศิริ และเส้นทางที่จะเชื่อมโยงไปยังแนวคลองเตย และทางไปยังสวนสาธารณะบริเวณโรงงานยาสูบเดิม

- มาตรการเร่งรัดการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับนโยบายสร้างสรรค์ย่านพักอาศัยคุณภาพดีในเมือง โดยการเร่งรัดการใช้ที่ดินที่ยังทิ้งร้างรอคอยการพัฒนา ด้วยมาตรการด้านภาษีปรับปรุงบริเวณเสื่อมโทรมและแก้ไขสภาพแวดล้อมบริเวณที่มีการสร้างอาคารสูงไปแล้วในปัจจุบัน พร้อมกับจำกัดบริเวณพื้นที่อาคารสูงจะปลูกสร้างได้ นอกเหนือจาก พรบ. ควบคุมอาคารสูงที่ได้ประกาศใช้ไปแล้ว คือ ควรกำหนดให้สร้างได้ในพื้นที่ที่อยู่ในรัศมีบริเวณจุดตัดของถนนสายหลัก หรือถนนสายหลักกับถนนสายรอง และสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ไม่เกิน 200ม. รวมถึงห้ามการต่อเติมตัดแปลงอาคารและการใช้ประโยชน์ในอาคารสูงที่ได้ก่อสร้างไปแล้วทั้งหมด

3. พื้นที่เป้าหมายในการบูรณะฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมในการใช้ที่ดินแบบผสม (MIXED USE DEVELOPEMNT ZONE) เป็นพื้นที่ใน BLOCK 83 เพียง BLOCK เดียว จัดให้มีการพัฒนาโดยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินให้ดีขึ้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งมีผืนดินขนาดใหญ่หลายแปลงของหน่วยงานของรัฐที่มีโครงการจะพัฒนาในอนาคต จัดให้มีองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ศูนย์กลางตลาดระดับชุมชนและระดับภาค (RIGIONAL MARKET CENTER) ให้มี การปรับย้ายตลาดสด และตลาดเครื่องอุปโภค - บริโภคต่าง ๆ จากที่มีอยู่กระจายในบริเวณนี้ถึง 3 แห่ง ทั้ง

ใน สภาพตลาดสดเดิม และตึกแถว เรือนแถวใต้ทางด่วน นำมารวมไว้ในลักษณะอาคารขนาดใหญ่ ในบริเวณถนนสุนทรโกษา ในพื้นที่นอกรั้วสุลกาการ โดยให้เป็นบริการในลักษณะเดิมที่อยู่ในระดับชุมชน - ภาค (ให้พัฒนาเป็นอาคารขนาดใหญ่ และอาคารพักอาศัยขนาดกลางในส่วนบน)

3.2 ศูนย์กลางรองทางด้านบริการทางสังคม (MINOR PUBLIC FACILITIES CLUSTER) ให้มีการพัฒนาพื้นที่ชายน้ำ (WATER FRONT DEVELOPMENT) โดยมีองค์ประกอบที่เป็นสถานที่จัดแสดง สินค้า การประกวดทางการเกษตร เช่น อาหาร, ผลไม้, เครื่องดื่ม ตลาดอาหาร สำนักงานที่เกี่ยวข้องกับ กิจกรรมเหล่านี้ โดยจัดให้อยู่ทางฝั่งซ้ายของชายน้ำในพื้นที่คลังน้ำมันเชลล์เดิม

3.3 ศูนย์กลางทางการบริการทางท่องเที่ยว (TOURIST CENTER) ให้มีองค์ประกอบที่เป็นสำนักงานเพื่อการท่องเที่ยว, การพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำ, การโดยสารโดยเรือเดินสมุทร, ร้านอาหาร - บริการนักท่องเที่ยว โดยจัดให้อยู่ในฝั่งขวาของชายน้ำติดต่อท่าเรือพาณิชย์กรุงเทพฯ เดิม ในพื้นที่คลังน้ำมันเชลล์เดิม

3.4 การพัฒนาย่านพักอาศัยหนาแน่น (HOUSING DEVELOPMENT) เพื่อรองรับประชากรที่จะย้ายจากชุมชนแออัดและตึกแถวพาณิชย์พักอาศัยในตลาดคลองเตยเดิม ในการพัฒนาในลักษณะอาคารสูงเป็นกลุ่มก้อนเดียวกันในพื้นที่ของการท่าเรือ

3.5 กลุ่มอาคารสำนักงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือ ให้มีการรวมกลุ่มของ กิจกรรมธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และสินค้าที่จะกระจายออกไปในอาคารที่พัฒนาโดยการทำเรือข ในบริเวณถนนเกษมราษฎร์ (ให้พัฒนาในเชิงอาคารขนาดกลาง) พื้นที่เป้าหมายต่าง ๆ เหล่านี้ทั้ง 3 พื้นที่ จะเชื่อมโยงกิจกรรมเข้าด้วยกันทั้งภายในที่มีอยู่เดิม และมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสม และทั้งกับ ภายนอกที่จะเพิ่มบทบาทเข้ามาในสัดส่วนที่ค่อนข้างเท่า ๆ กัน

3.6 รายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่

- การปรับปรุงถนนสายรองและสายย่อย สำหรับพื้นที่นอกแนวรั้วสุลกาการของการท่าเรือที่อยู่ในพื้นที่ศึกษานั้น ควรที่จะตัดถนนสายรองรัดรอบเขตรั้วสุลกาการทั้งหมด รวมถึงการจัดผังบริเวณใหม่ไปพร้อมกันเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่จัดให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายกิจกรรมด้วยกัน

- การจัดหาที่ก่อสร้างอาคารจอดรถรวมสาธารณะ และประสานโครงการก่อสร้างอาคารที่จอดรถในกลุ่มอาคารที่จะสร้างขึ้นใหม่เข้าด้วยกัน มีหลักการคล้ายคลึงกับเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กล่าวไปแล้วในพื้นที่ที่ 1-2 สำหรับอาคารจอดรถสาธารณะที่จะให้ประโยชน์ต่อคนจำนวนมากบริเวณแรกได้แก่ การจัดสร้างที่จอดรถสาธารณะในที่ดินบริเวณใต้ทางด่วนที่ติดกันเป็นชุมทางของสายท่าเรือ-บางนา ท่าเรือ-ดินแดง และท่าเรือ-ดาวคะนอง ต่อเนื่องมาจนถึงถนนเชื้อเพลิง ซึ่งควรที่จะจัดเป็นอาคารจอดรถรวมสาธารณะร่วมกับสวนสาธารณะบริเวณที่สอง ได้แก่ บริเวณใกล้ทางเข้าการท่าเรือ ซึ่งเสนอแนวความคิดให้เป็นบริการทางท่องเที่ยวและท่าเรือโดยสาร นอกจากนี้ควรจัดที่จอดรถรวมสำหรับชาวชุมชนที่อยู่แฟลตของการเคหะเดิม และในโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เสนอแนะใหม่ให้เพียงพอและเป็นระเบียบ

- การจัดทำทางเท้าและสวนสาธารณะ การเสนอความคิดให้มีการพัฒนาพื้นที่ชายน้ำ (Waterfront Development) ซึ่งประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ ที่กล่าวแล้ว มีโครงข่ายการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำสะดวกที่สุด และมีสภาพแวดล้อมดีที่สุดในกทม. เมื่อได้พัฒนาที่ดินที่ใช้เป็นคลังน้ำมันและโรงงานของบริษัทเชลล์และเอสโซ่ในปัจจุบัน และเป็นที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งเดียวในโลกกลางเมือง ที่มี

ขนาดใหญ่ที่สุดและทำเลเหมาะสมที่สุดโดยมีผืนน้ำ พร้อมด้วยความเขียวของธรรมชาติอยู่อย่างสมบูรณ์บนที่ดิน "บางกะเจ้า" ช่วยเป็นฉากอยู่เบื้องหลัง โครงการดังกล่าวนี้จะสามารถเชื่อมโยงกับ ศูนย์กลางการบริการทางสังคมในบริเวณโรงงานยาสูบเดิมที่เสนอในพื้นที่ที่ 1 และ ตลาดรวมบริเวณตลาดคลองเตยเดิม การวางผังทางเท้าและสวนหย่อมในพื้นที่นี้ควรสร้างขึ้นเป็นโครงข่ายเชื่อมกับพื้นที่อื่นๆตามหลักการเช่นเดียวกัน

- มาตรการและโครงการเร่งรัดให้มีการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ การปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมมากของพื้นที่นี้จะแก้ไขและพัฒนาไปได้สำเร็จก็ด้วยการผลักดันให้เกิดโครงการพัฒนาของการท่าเรือ ฯ และโครงการจัดหาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อให้การแก้ไขปัญหาหลักของพื้นที่คือชุมชนแออัด การขนส่งสะดวกให้เห็นในรูปของสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม ความแออัดและติดขัด ได้รับการแก้ไข การโยกย้ายคลังน้ำมันขนาดใหญ่ จัดทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการผลิตและบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและไม่เป็นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมเข้ามาทดแทน กระจายรายได้ให้แก่ประชากรที่มีรายได้น้อยไปพร้อมกัน

