แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบอาคารในย่านพาณิชยกรรมเพื่อเชื่อมต่อการสัญจร
โดยการเดินเท้า: กรณีศึกษาย่านสีลม กรุงเทพมหานคร

นางสาวธนิดา ถีระปราโมทย์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย
The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2557
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

GUIDELINES FOR THE WALKWAY LINKAGE DEVELOPMENT AROUND BUILDINGS IN COMMERCIAL DISTRICT: A CASE STUDY OF SILOM DISTRICT, BANGKOK

Miss Thanida Teerapramot

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Design
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2014

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบอาคารในย่านพาณิชยกรรมเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรโดยการเดินเท้า: กรณีศึกษาย่านสีลม กรุงเทพมหานคร
โดย	นางสาวธนิดา ถีระปราโมทย์
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	นพนันท์ ตาปนานนท์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ปิ่นรัชฎ์ กาญจนัษฐิติ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(นพนันท์ ตาปนานนท์)

.....กรรมการ
(ระหัตร โรจนประดิษฐ์)

.....กรรมการ
(นิรมล กุลศรีสมบัติ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(สินีนาถ ศุกลรัตนเมธี)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ธนิดา ถีระปราโมทย์ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบอาคารในย่านพาณิชยกรรมเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรโดยการเดินเท้า: กรณีศึกษาย่านสีลม กรุงเทพมหานคร (GUIDELINES FOR THE WALKWAY LINKAGE DEVELOPMENT AROUND BUILDINGS IN COMMERCIAL DISTRICT: A CASE STUDY OF SILOM DISTRICT, BANGKOK) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: นพนันท์ ตาปนานนท์, หน้า.

พื้นที่ในย่านพาณิชยกรรมมีอาคารขนาดใหญ่จำนวนมาก ซึ่งโดยรอบอาคารขนาดใหญ่นั้นได้มีพื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นจากเรื่องกฎหมายข้อบังคับ หรือจะเป็นไปตามรูปแบบอาคารเพื่อความสวยงาม ถ้าพื้นที่รอบอาคารไม่ว่าจะเป็นอาคารพาณิชย์ สำนักงาน และห้างสรรพสินค้านั้น สามารถเป็นโครงข่ายการสัญจรได้จะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทาง อาคารบางโครงการที่มีศักยภาพยอมให้เป็นโครงข่ายของชุมชนเมืองที่มีความเป็นย่าน และเป็นเมืองที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารกับพื้นที่สาธารณะของเมืองเข้าด้วยกัน ทำให้เกิดวิถีการดำเนินชีวิตของผู้คนที่เดินทางให้มีทางเลือกและได้ประสบการณ์หลากหลายในการเดินทาง ดังนั้นจึงศึกษาเพื่อเพิ่มทางเลือกในการสัญจรทางเท้าในพื้นที่พาณิชยกรรม อีกทั้งยังลดระยะทางและเวลาเดินทางเพิ่มกิจกรรมธุรกิจการค้าในพื้นที่เพื่อเพิ่มปริมาณการสัญจรโดยใช้การเดินเท้า

ในพื้นที่ย่านสีลมมีศักยภาพและสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เหมาะสมสำหรับรองรับกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมในพื้นที่ จึงต้องทำให้มีรูปแบบการใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่าและเหมาะสมกับการใช้งานในระดับเมือง เพิ่มการเดินเท้าเพื่อเข้ามาทำกิจกรรมในย่านและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างเคียง ทำให้การใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมมีความเข้มข้นมากขึ้น และสามารถสัญจรโดยการเดินเท้าในพื้นที่เข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนได้อย่างสะดวกและรองรับปริมาณการใช้งานของผู้ที่เข้ามาในพื้นที่ได้ ในการศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพและกิจกรรมในพื้นที่ เพื่อหาแนวทางการสร้างพื้นที่สำหรับการสัญจรทางเท้าให้เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้ยากและมีการใช้งานน้อย

ในการพัฒนาเส้นทางการสัญจรให้มีการเชื่อมโยงในพื้นที่ โดยให้มีศักยภาพของขนาดพื้นที่ทางสัญจรที่เหมาะสมกับการใช้งาน ความปลอดภัยในการใช้เส้นทางสัญจร มีความร่มรื่นเหมาะสมกับการทำกิจกรรมในพื้นที่ว่างรอบอาคาร และกำหนดรูปแบบของอาคารให้มีการใช้ประโยชน์อาคารที่สอดคล้องกับพื้นที่ว่างรอบอาคาร โดยเน้นการเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างถนน ทางเดินเท้า พื้นที่ว่างรอบอาคารและอาคาร ให้เชื่อมโยงกันและมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมในพื้นที่เหมาะสมกับการสัญจรโดยการเดินเท้าที่มีความเป็นเอกลักษณ์ในด้านที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง การพัฒนาประสิทธิภาพการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เกิดการใช้งานด้านการสัญจรที่ต่อเนื่องนั้น จึงได้ทำการศึกษาเพื่อเสนอแนะสำหรับการออกแบบทางสัญจรในพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อการใช้งานในพื้นที่ได้อย่างเต็มศักยภาพ

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อนิสิต .....

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....

ปีการศึกษา 2557

5473326425 : MAJOR URBAN DESIGN
KEYWORDS: WALKWAY / CIRCULATION

THANIDA TEERAPRAMOT: GUIDELINES FOR THE WALKWAY LINKAGE DEVELOPMENT AROUND BUILDINGS IN COMMERCIAL DISTRICT: A CASE STUDY OF SILOM DISTRICT, BANGKOK. ADVISOR: ASST. PROF. DR.NOPANANT TAPANANONT, Ph.D., pp.

The large scale buildings in commercial districts are surrounded by open spaces which are generally created from building regulations and architectural design. If the areas around these commercial and office buildings have been used as circulation networks, they will provide more conveniences to the pedestrians. The use of the open spaces around the high potential buildings will generate alternative ways of life and experiences, distance shortening and time saving, as well as increasing pedestrians and business activities.

Silom district has high potential and physical environments for commercial development. It is therefore necessary to have full utilization of land by increasing the accessibility of the areas and developing walkways to the mass transit systems. After the field survey and analysis, the study will propose guidelines for the walkway linkage development around buildings in commercial Silom district.

The study proposed the utilization of open spaces around large scale commercial and office buildings in Silom district by modifying them to form an interconnected system. This walkway system will be beneficial to many entities including individuals and business units within the commercial district as well as improving the scenery and making the district more unique and attractive.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

Department: Urban and Regional Planning Student's Signature .....
Field of Study: Urban Design Advisor's Signature .....
Academic Year: 2014

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งของท่านอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพนันท์ ตาปนานนท์ ที่กรุณาสละเวลาให้ความรู้ คอยให้คำปรึกษาและคำแนะนำ ตลอดจนตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ในการศึกษาครั้งนี้อย่างดียิ่ง รวมทั้งดูแลติดตามทวงถามอยู่ตลอดเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่ปรึกษาเป็นอย่าง สูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่เสียสละเวลาในการอ่านวิทยานิพนธ์ ในเวลาอันสั้นอย่างรวดเร็ว รวมถึงการช่วยเหลือสนับสนุน โดยเฉพาะท่านอาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ ที่คอยในความรู้และคำแนะนำจนสามารถทำวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงได้

ขอขอบพระคุณ พ่อ-แม่ และน้องสาว ที่คอยให้การสนับสนุนในการศึกษาจนประสบความสำเร็จ และขอขอบคุณเพื่อน ๆ Urban Design และเพื่อน ๆ Urban Planning ที่คอยให้คำปรึกษา ให้กำลังใจร่วมทุกข์ร่วมสุขกันมาจนสามารถทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ให้สำเร็จลุล่วงได้ คุณค่าและประโยชน์ใด ๆ ในวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ข้าพเจ้าขอมอบแด่ครูบาอาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ต่าง ๆ ให้แก่ข้าพเจ้า และหากมีข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าขออภัยมา ณ ที่นี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ

กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ

สารบัญ ..... ช

สารบัญภาพ ..... ฏ

สารบัญตาราง ..... ฒ

สารบัญแผนที่ ..... ณ

บทที่ 1 บทนำ 1

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 1

1.2 วัตถุประสงค์ 2

1.3 แนวความคิดเหตุผลและสมมุติฐาน 2

1.4 ขอบเขตการศึกษา 3

..... 4

1.5 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย 5

1.5.1 ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษา 5

1.5.2 ขั้นตอนการเก็บข้อมูล 5

1.5.3 วิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพ 6

1.5.4 สรุปผลการวิเคราะห์ 6

1.5.5 กำหนดกรอบความคิด 6

1.5.6 บทสรุปและเสนอแนวทาง 6

..... 8

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 9

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

หน้า

บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษา 10
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อพื้นที่ด้วยโครงข่ายการสัญจรทางเท้า 10
2.1.1 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเชื่อมต่อพื้นที่ด้วยโครงข่ายการสัญจร 10
2.1.2 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการสัญจรทางเท้า 11
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร 15
2.2.1 พื้นที่ว่างสาธารณะ (public open space) 16
2.2.2 พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ (semi – public space) 17
2.2.3 พื้นที่ว่างส่วนตัว (private space) 17
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบของช่องเปิดอาคาร 19
2.4 กรณีศึกษาการใช้งานพื้นที่รอบอาคารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 26
2.4.1 แนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารพาณิชยกรรมในประเทศสิงคโปร์ 26
2.4.2 แนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารพาณิชยกรรมในประเทศฮ่องกง 30
2.4.3 แนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารพาณิชยกรรมในประเทศญี่ปุ่น 32
2.5 สรุปการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 34
2.5.1 ปัจจัยในการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารโดยการสัญจรทางเท้าในพื้นที่พาณิชยกรรม 34
บทที่ 3 สภาพแวดล้อมทั่วไปของย่านสีลม 37
3.1 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ย่านถนนสีลม 37
3.1.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ย่านถนนสีลม 37
3.1.2 ที่ตั้งอาณาเขต และสภาพทั่วไป 38
3.1.3 ภาพถ่ายทางอากาศ 39
3.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านสีลม 41
3.2.1 กรรมสิทธิ์ที่ดิน 41

หน้า

3.2.2 สภาพการใช้ที่ดินในย่านสีลม 41
3.3 ลักษณะรูปแบบของอาคารในพื้นที่ย่านสีลม 47
3.3.1 มวลอาคารและพื้นที่ว่าง 47
3.3.2 ความสูงอาคาร 49
..... 50
..... 51
3.3.3 ลักษณะของอาคารในพื้นที่ศึกษา 52
3.4 ลักษณะเชิงสัณฐานของการเชื่อมต่อพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ภายในพื้นที่ย่านสีลม 53
3.4.1 ลักษณะของโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ 53
3.4.2 พฤติกรรมการสัญจรทางเท้าและการเชื่อมต่อในพื้นที่ศึกษา 58
3.5 กิจกรรมในพื้นที่ศึกษา 60
3.5.1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ 60
3.5.2 กิจกรรมทางสังคม 67
3.5.3 กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ 67
3.6 สรุปสภาพแวดล้อมทั่วไปของพื้นที่ย่านถนนสีลม 73
บทที่ 4 การวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคาร 74
4.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ 74
4.1.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาของพื้นที่ศึกษา 74
4.1.2 การวิเคราะห์ข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนา 77
4.2 การครอบครองพื้นที่ 81
4.3 การวิเคราะห์การเชื่อมต่อพื้นที่ด้วยโครงข่ายการสัญจรทางเท้า 84
4.3.1 ความคล่องตัวในการสัญจร 84
4.3.2 ความปลอดภัย 87

หน้า

4.3.3 ความร่มรื่น 88
4.4 การวิเคราะห์องค์ประกอบ 3 มิติ 91
4.4.1 ลักษณะของระนาบพื้น 91
4.4.2 ลักษณะของระนาบผนัง 91
4.4.3 ลักษณะของระนาบหลังคา 96
4.5 สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง 96
4.5.1 สรุปผลการวิเคราะห์เพื่อนำไปเป็นแนวทางการออกแบบพื้นที่ 96
4.5.2 การกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อการสัญจรทางเท้า 97
บทที่ 5 แนวทางการออกแบบพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ย่านสีลม 103
5.1 แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ 103
5.2 ผังแม่บทโครงการ 105
5.3 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคาร (Detailed Plans) 107
5.3.1 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 1 107
5.3.2 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 2 112
5.3.3 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 3 116
5.3.4 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 4 120
5.3.5 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 5 124
5.3.6 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 6 128
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ 132
6.1 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ 132
6.2 แนวทางการเชื่อมต่อพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้า 133
6.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม 136
..... 138

หน้า

รายการอ้างอิง 138

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ 142

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1. 1 แผนภูมิแสดง ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงานวิจัย 8
ภาพที่ 2. 1 ตัวอย่างการออกแบบทางข้าม 14
ภาพที่ 2. 2 ภาวะสาธารณะ (1) ภาวะส่วนตัว (3) กับที่ว่างที่อยู่ระหว่างกลาง (2) 18
ภาพที่ 2. 3 พื้นที่ว่างสาธารณะ Stockholm, Sweden พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ Toyama, Japan 19
ภาพที่ 2. 4 แสดงสัดส่วนของความสูงอาคารในอัตราส่วน 1:2 และ 1:3 20
ภาพที่ 2. 5 แสดงการจำแนกประเภทของอาคารที่มีช่องว่าง 22
ภาพที่ 2. 6 ขอบเขตการรับรู้ทางด้านความรู้สึกต่อสิ่งแวดล้อม 24
ภาพที่ 2. 7 แสดงรูปแบบของงานสถาปัตยกรรมที่ส่งผลถึงใช้งานพื้นที่ว่างที่มีการใช้งานในต่างประเทศ 25
ภาพที่ 2. 8 การใช้ประโยชน์ที่ดิน และบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมในประเทศสิงคโปร์ 26
ภาพที่ 2. 9 การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมืองประเทศสิงคโปร์ 28
ภาพที่ 2. 10 การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ประเทศสิงคโปร์ 29
ภาพที่ 2. 11 แสดงการใช้งานอาคารขนาดใหญ่ในฮ่องกง 30
ภาพที่ 2. 12 แนวทางการออกแบบในประเทศฮ่องกง 31
ภาพที่ 2. 13 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในญี่ปุ่น 32
ภาพที่ 2. 14 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟ Shibuya 33
ภาพที่ 3. 1 สภาพทั่วไปของย่านสีลม 39
ภาพที่ 3. 2 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณย่านถนนสีลม 40
ภาพที่ 3. 3 แสดงความสัมพันธ์ระดับย่าน 40
ภาพที่ 3. 4 ภาพถ่ายอาคารขนาดใหญ่ในพื้นที่ศึกษา 49
ภาพที่ 3. 5 รูปแบบการถ่ายเทความสูงเมืองบริเวณพื้นที่ศึกษา 50
ภาพที่ 3. 6 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยศาลาแดง 55
ภาพที่ 3. 7 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยคอนแวนต์ 2 55
ภาพที่ 3. 8 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยสีลม 5 55

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

หน้า

ภาพที่ 3. 9 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยพัฒน์พงศ์ 55
ภาพที่ 3. 10 แสดงระยะถอยร่นของอาคารตามกฎหมายควบคุมอาคาร 70
ภาพที่ 3. 11 การกำหนดระยะสร้างชิด และสัดส่วนความสูงของฐานอาคารริมถนนสายหลัก 72
ภาพที่ 3. 12 การกำหนดรายละเอียดส่วนฐานอาคาร 72
ภาพที่ 4. 1 แสดงการเข้าถึงพื้นที่ว่างรอบอาคารจากโครงข่ายการสัญจรในระดับเมือง 88
ภาพที่ 4. 2 แสดงรูปแบบของช่องเปิดของผนังอาคาร 93
ภาพที่ 4. 3 แสดงตำแหน่งของพื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับอาคารในพื้นที่ศึกษา 95
ภาพที่ 5. 1 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 1 บริเวณถนนพระราม 4 107
ภาพที่ 5. 2 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 1 109
ภาพที่ 5. 3 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 1 110
ภาพที่ 5. 4 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 1 111
ภาพที่ 5. 5 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 2 บริเวณถนนพระราม 4 และถนนสุรวงศ์ 112
ภาพที่ 5. 6 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 2 113
ภาพที่ 5. 7 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 2 114
ภาพที่ 5. 8 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 2 115
ภาพที่ 5. 9 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 3 บริเวณถนนสีลม 116
ภาพที่ 5. 10 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 3 117
ภาพที่ 5. 11 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 3 118
ภาพที่ 5. 12 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 3 119
ภาพที่ 5. 13 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 4 บริเวณถนนนราธิวาส 1 120
ภาพที่ 5. 14 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 4 121
ภาพที่ 5. 15 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 4 122
ภาพที่ 5. 16 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 4 123

Chulalongkorn University

หน้า

ภาพที่ 5. 17 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 5 บริเวณถนนพิพัฒน์ 124
ภาพที่ 5. 18 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 5 125
ภาพที่ 5. 19 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 5 126
ภาพที่ 5. 20 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 5 127
ภาพที่ 5. 21 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 6 บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ 128
ภาพที่ 5. 22 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มอาคารที่ 6 129
ภาพที่ 5. 23 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 6 130
ภาพที่ 5. 24 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 6 131
ภาพที่ 6. 1 แสดงการกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคาร 136

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1. 1 แสดงตัวแปรของข้อมูลทางกายภาพ พฤติกรรมและกิจกรรม..... 7

ตารางที่ 3. 1 ลักษณะของโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่..... 52

ตารางที่ 3. 2 แสดงราคาที่ดินในเขตพื้นที่สีลม..... 61

ตารางที่ 4. 1 การวิเคราะห์ข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนา..... 78

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญแผนที่

หน้า

แผนที่ 1. 1 แสดงแผนที่ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา 4
แผนที่ 3. 1 แสดงแผนที่กรรมสิทธิ์ครอบครองที่ดิน 44
แผนที่ 3. 2 แสดงแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน 45
แผนที่ 3. 3 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารชั้น 1-2 46
แผนที่ 3. 4 แสดงรูปแบบมวลอาคารของพื้นที่ย่านสีลม 48
แผนที่ 3. 5 แสดงความสูงอาคาร 51
แผนที่ 3. 6 ศักยภาพการเข้าถึงของถนนในพื้นที่ศึกษา 56
แผนที่ 3. 7 แสดงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษา 57
แผนที่ 3. 8 แสดงศักยภาพการเข้าถึงของถนน 59
แผนที่ 3. 9 แสดงการใช้งานพื้นที่ทางเท้า 65
แผนที่ 3. 10 แสดงพื้นที่ที่มีกิจกรรมในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน 66
แผนที่ 4. 1 แสดงโครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองของพื้นที่ศึกษา 76
แผนที่ 4. 2 แสดงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีศักยภาพและพื้นที่มีข้อจำกัด 80
แผนที่ 4. 3 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษา 82
แผนที่ 4. 4 แสดง**ประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร** 83
แผนที่ 4. 5 แสดงความกว้างของทางเท้า 86
แผนที่ 4. 6 แสดงโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่โดยการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา 89
แผนที่ 4. 7 แสดงพื้นที่ที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้า 90
แผนที่ 4. 8 แผนภูมิประตูในพื้นที่ศึกษา 94
แผนที่ 4. 9 แสดงศักยภาพของพื้นที่ว่างรอบอาคาร 101
แผนที่ 4. 10 แสดงแสงและเงาอาคารในช่วงเช้าและช่วงเย็น 102

แผนที่ 5. 1 ผังแม่บทโครงการ 106
แผนที่ 5. 2 แสดงพื้นที่แบบขยายโครงการ 108
แผนที่ 6. 1 แสดงพื้นที่รายละเอียดโครงการ 135

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ย่านสีลมในพื้นที่เขตบางรัก มีพัฒนาการมายาวนาน โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ยุคคือ ยุคการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรมในช่วงยุคที่ 1 (พ.ศ.2398-2430) แล้วค่อย ๆ พัฒนาเป็นย่านสำหรับพักอาศัยชั้นดี ในช่วงยุคที่ 2 (พ.ศ.2431-2489) ย่านพาณิชยกรรมสมัยใหม่ของกรุงเทพมหานครในยุคที่ 3 (พ.ศ.2490-2524) และเป็นศูนย์กลางธุรกิจพาณิชยกรรมระดับประเทศในยุคที่ 4 (พ.ศ.2525-ปัจจุบัน) ตามลำดับ(ห้าวเจริญ 2009) ด้วยพัฒนาการที่ยาวนานดังกล่าวทำให้พื้นที่เขตบางรักและพื้นที่ย่านสีลมมีความสำคัญในหลาย ๆ ด้านกล่าวคือ เป็นศูนย์กลางธุรกิจพาณิชยกรรมสมัยใหม่ทั้งทางด้านการเงินและการค้าระหว่างประเทศ ในขณะเดียวกันยังเป็นย่านธุรกิจท่องเที่ยวในเวลากลางคืนและย่านที่พักอาศัย

ถนนสีลมนับว่าเป็นถนนสายเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร มีบทบาททั้งทางด้านธุรกิจและการท่องเที่ยว เป็นที่ตั้งของอาคารและกิจการขนาดใหญ่ ตลอดจนศูนย์การค้าที่ตั้งอยู่ทั้ง 2 ฟากถนน เป็นแหล่งท่องเที่ยวทั้งของชาวไทยและชาวต่างชาติ พื้นที่ย่านถนนสีลมจึงมีประชากร ที่เข้าไปใช้งานในปริมาณมาก ทั้งประชากรที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่และประชากรที่เข้ามาเพื่อใช้เป็นทางสัญจรผ่าน เนื่องจากในย่านนี้มีรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 15 สาย ระบบขนส่งมวลชน (Mass Trarsit) ภายในพื้นที่ ได้แก่รถไฟฟ้ายกระดับ (BTS) สถานีศาลาแดง สถานีช่องนนทรี และรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) สถานีสีลม เพื่อรองรับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่ที่มีจำนวนมากซึ่งทำให้มีความต้องการใช้ทางเท้าเพื่อการสัญจร อีกทั้งยังมีร้านค้าหาบเร่แผงลอยที่ตั้งอยู่บนทางเดินเท้า ทำให้การสัญจรมีความหนาแน่นต้องใช้ระยะเวลานานในการเดินทางเพื่อไปถึงยังจุดหมาย

พื้นที่ในย่านพาณิชยกรรมสีลมมีอาคารขนาดใหญ่จำนวนมาก ซึ่งโดยรอบอาคารที่มีขนาดใหญ่เหล่านั้นได้มีพื้นที่โดยรอบอาคารที่เกิดขึ้นจากเงื่อนไขในการก่อสร้างต่าง ๆ เช่น เรื่องของกฎหมายข้อบังคับ หรือจะเป็นตามรูปแบบอาคารเพื่อความสวยงาม ถ้าพื้นที่โดยรอบอาคารเหล่านี้ ไม่ว่าจะเป็นอาคารราชการ อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน และห้างสรรพสินค้านั้นสามารถเป็นโครงข่ายการสัญจรได้ จะสามารถย่นระยะเวลาการเดินทาง อาคารบางโครงการที่มีศักยภาพในการเป็นโครงข่ายชุมชนเมือง (Urban Fabric) ที่มีความเป็นย่านและเป็นเมืองที่สามารถเชื่อมต่ออาคารเข้าด้วยกัน ทำให้เกิดวิถีการดำเนินชีวิตของผู้คนที่เดินทางให้มีทางเลือก และได้ประสบการณ์หลากหลายในการเดินทาง

ดังนั้นจึงมีความสำคัญที่จะศึกษาเพื่อหาทางเลือกในการเดินทาง อีกทั้งยังลดระยะทางและเวลาเดินทาง เพื่อให้ประชาชนมีการเดินเพิ่มขึ้น ทำให้มีทางเลือกในการเดินทางในพื้นที่ย่านสีลมเป็นสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เหมาะสมเพื่อรองรับรูปแบบของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ เป็นการใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่าและเหมาะสมกับการเดินของคนไทย เพิ่มความสะดวกในการเดินทางเข้ามาทำกิจกรรมในย่านสีลมและพื้นที่ข้างเคียง ทำให้การใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์มีความเข้มข้นมากขึ้น และการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะกับรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างสะดวก ประกอบกับเป็นพื้นที่สัญจรเพื่อการเดินทางติดต่อระหว่างอาคารและทำกิจกรรม จะทำให้การเดินทางติดขัดน้อยลง พื้นที่การสัญจรทางเท้าเพิ่มขึ้น เพื่อที่จะพัฒนาประสิทธิภาพการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เกิดการใช้งานที่ต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะสำหรับการออกแบบทางสัญจรระหว่างอาคารเพื่อการใช้งานพื้นที่ได้อย่างเต็มศักยภาพ

1.2 วัตถุประสงค์

1. ศึกษาวิเคราะห์แนวความคิด ทฤษฎีในการเชื่อมต่อพื้นที่ของย่านพาณิชยกรรมและการสัญจรที่ดีในระดับเมือง

2. ศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ และพฤติกรรมการสัญจรในปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มในอนาคต เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในด้านกายภาพ กิจกรรม และการเชื่อมต่อของพื้นที่ว่างรอบอาคาร

3. เสนอแนวทางในการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อโดยรอบอาคารในย่านพาณิชยกรรมที่เหมาะสมกับการสัญจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

1.3 แนวความคิดเหตุผลและสมมุติฐาน

พื้นที่ทางเดินสาธารณะในย่านพาณิชยกรรมนั้นมีปริมาณการใช้งานของประชาชนจำนวนมาก แต่ในพื้นที่พาณิชยกรรมในกรุงเทพฯ พื้นที่ทางสัญจรทางเท้ามีรูปแบบที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งาน เนื่องจากมีปริมาณผู้ที่เข้ามาใช้งานเพิ่มขึ้น ทำให้การเดินทางจากจุดหนึ่งไปสู่อีกจุดหนึ่ง เพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจรต้องใช้ระยะเวลานาน และมีบางช่วงที่ติดขัด แต่ถ้ามีพื้นที่หรืออาคารที่จะมีลักษณะของ การเชื่อมต่อการสัญจรได้นั้น จะทำให้มีเส้นทางในการสัญจรเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นทางเลือกเพิ่มพื้นที่พาณิชยกรรม ซึ่งจะได้ประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งประชาชนที่ใช้งานในพื้นที่และเจ้าของพื้นที่

1.4 ขอบเขตการศึกษา

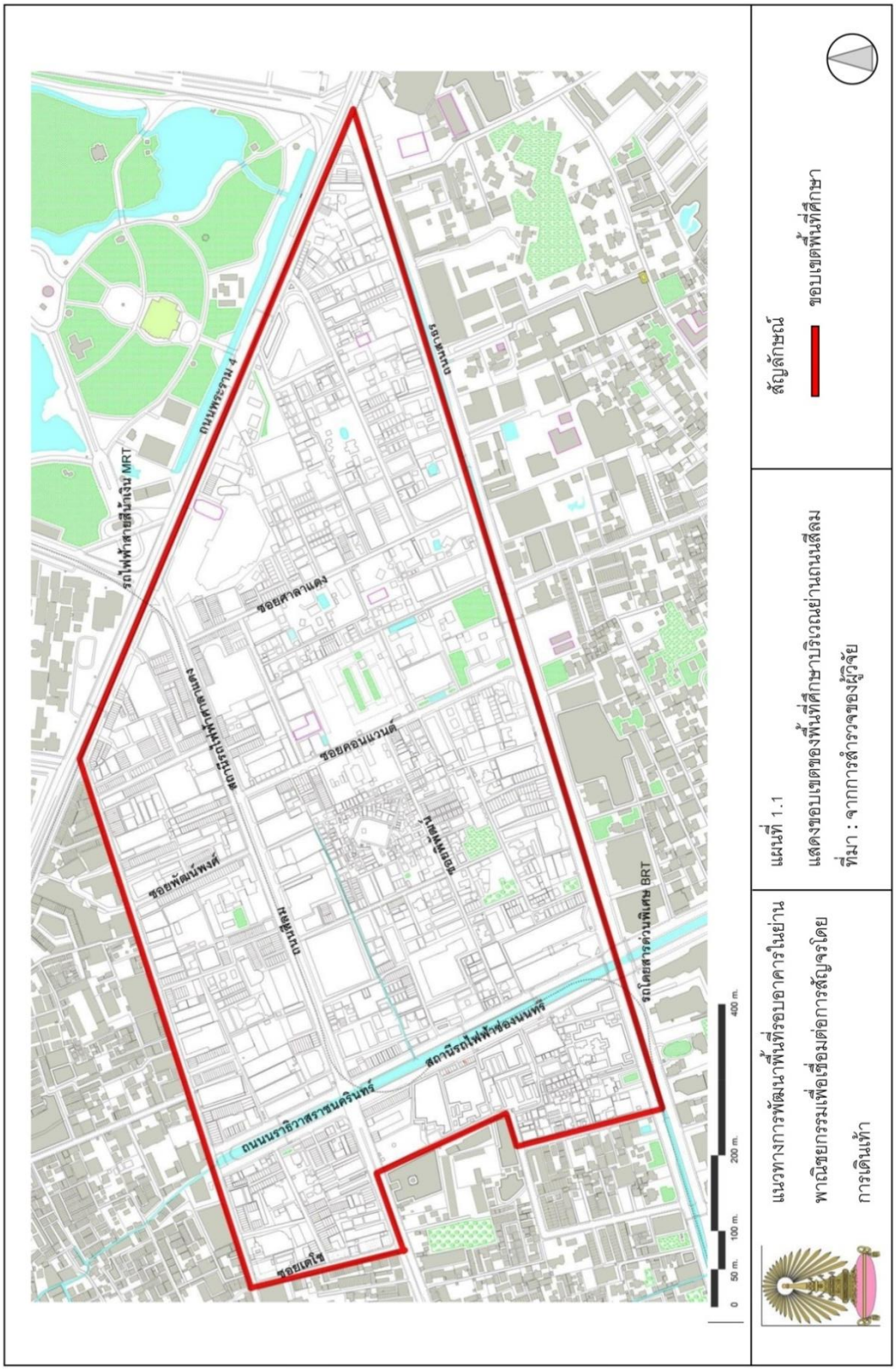
ขอบเขตด้านเนื้อหา

งานวิจัยชิ้นนี้มีขอบเขตการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางที่ทำให้พื้นที่ว่างรอบอาคาร อาคารและพื้นที่สาธารณะ ได้แก่ ทางเท้า ถนน สามารถเชื่อมต่อกัน เพื่อที่จะเพิ่มเส้นทางการสัญจรของผู้ที่ใช้งานด้วย การศึกษาด้านกายภาพ ด้านกิจกรรม ด้านพฤติกรรมการสัญจร และการเชื่อมต่อของพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะในย่านพาณิชยกรรม แล้วจึงนำมาวิเคราะห์ถึงปัญหา ข้อจำกัดและศักยภาพของพื้นที่โดยจะศึกษาจากการเก็บข้อมูล การสำรวจ การสังเกตและวิเคราะห์

ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่สองฝั่งของถนนสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร ระหว่างถนนพระราม 4 ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และจากถนนสุรวงศ์ ถึงถนนสาทร (ดูแผนที่ 1.1)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



แผนที่ 1. 1 แสดงแผนที่ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

1.5 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนในการวิจัยนี้ได้ออกแบบให้มีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1.5.1 ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษา

1. แนวความคิดเรื่องการทฤษฎีเรื่องการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ว่าง
   - ประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร
   - แนวความคิดเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่าง
2. แนวความคิดเกี่ยวกับงานสถาปัตยกรรม
   - ประเภทและลักษณะของงานสถาปัตยกรรม
   - รูปแบบของช่องเปิดอาคาร
3. แนวความคิดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อพื้นที่
   - แนวความคิดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อพื้นที่ด้วยโครงข่ายการสัญจร
   - แนวความคิดเกี่ยวกับการสัญจรทางเท้า
   - แนวความคิดเรื่องการเชื่อมต่อพื้นที่
4. กรณีศึกษาการใช้งานพื้นที่รอบอาคาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.5.2 ขั้นตอนการเก็บข้อมูล

เครื่องมือในการวิจัยเชิงพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อการสัญจร คือ

- ประเภทที่ใช้ในการสังเกตคือทำการเก็บข้อมูลเชิงพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างรอบ และพื้นที่อาคาร รวมถึงการใช้พื้นที่สาธารณะ ในการเกิดกิจกรรมในแต่ละช่วงเวลาและความสัมพันธ์ของอาคารกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

- ประเภทที่ใช้สำรวจแล้วใช้เครื่องมือบันทึก หรือแบบบันทึกโดยใช้แผนที่ภาพถ่ายและแสดงการทำเครื่องหมายแสดงข้อมูล

ข้อมูลที่จะจัดเก็บสามารถแบ่งได้ ดังนี้

- ข้อมูลทางกายภาพ แสดงการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินในย่านพาณิชยกรรม รูปแบบของอาคารในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะประเภทและลักษณะของอาคาร และโครงข่ายการสัญจรที่ในพื้นที่

- ข้อมูลกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะพื้นที่ว่างรอบอาคารและพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา รูปแบบการใช้งานของกิจกรรมด้านการสัญจรการเชื่อมโยงระหว่างการคมนาคมภายในพื้นที่ศึกษา ช่วงเวลาที่เกิดกิจกรรมในพื้นที่ สภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้ใช้ในการวิเคราะห์การใช้งานของพื้นที่ศึกษา

- ข้อจำกัดและแผนพัฒนา นโยบาย กฎหมายข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานในพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เป็นข้อบังคับที่ต้องปฏิบัติตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน อาจมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทางเอกสารให้อยู่ในรูปของผังหรือรูปประกอบ

1.5.3 วิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพ

ข้อมูลทางกายภาพแสดงการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินในย่านพาณิชยกรรม รูปแบบของอาคารในพื้นที่ศึกษา โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ว่างรอบอาคาร พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และการใช้งานอาคาร วิเคราะห์ให้เห็นถึงศักยภาพโอกาสของพื้นที่ว่างรอบอาคารที่ศึกษาวิเคราะห์ ข้อจำกัดและอุปสรรคของพื้นที่

1.5.4 สรุปผลการวิเคราะห์

ประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากการสำรวจ วิเคราะห์ประเด็นปัญหาของพื้นที่ภายในย่านพาณิชยกรรมและแนวทางในการแก้ปัญหาประเด็นศักยภาพด้านต่าง ๆ และแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ย่านสีลม

1.5.5 กำหนดกรอบความคิด

การกำหนดกรอบแนวคิดเพื่อเป็นแนวทางการออกแบบการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อการสัญจรในย่านพาณิชยกรรม

1.5.6 บทสรุปและเสนอแนวทาง

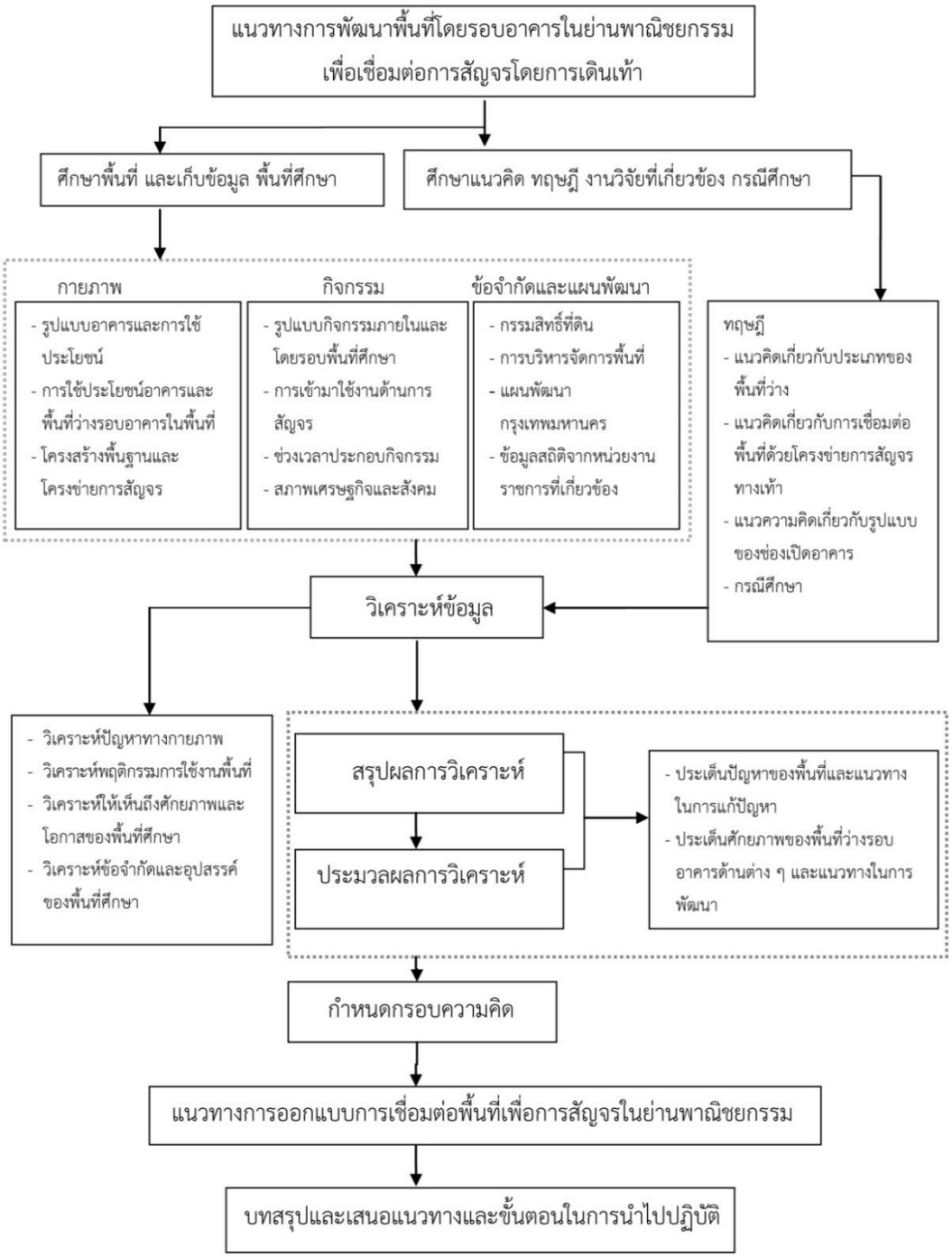
สรุปขั้นตอนในการนำไปใช้และพัฒนาเป็นแนวทางในการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่พาณิชยกรรมย่านสีลม

CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 1. 1 แสดงตัวแปรของข้อมูลทางกายภาพ พฤติกรรมและกิจกรรม

ข้อมูล	ตัวแปร	ที่มาของข้อมูล	เครื่องมือการใช้
การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างรอบอาคาร	- ความสำคัญและประโยชน์ของพื้นที่ว่างรอบอาคาร - การใช้ประโยชน์อาคาร - การใช้ประโยชน์ในส่วนฐานของอาคาร - การใช้กิจกรรมในพื้นที่ว่าง	การสำรวจ	แผนที่พร้อมรูปถ่าย
ลักษณะอาคาร	- ลักษณะการปิดล้อมของพื้นที่ว่างรอบอาคาร - ลักษณะช่องเปิดของอาคาร - ขอบเขตของพื้นที่ว่างรอบอาคาร - ระนาบพื้น วัสดุพื้น ความกว้าง การลาดเอียง - ระนาบด้านข้าง ความสูงของอาคารโดยรอบ ช่องเปิด - ระนาบเหนือศีรษะ การเปิดโล่ง เพดาน	การสำรวจ	รูปถ่ายมุมมองและการอธิบาย
สัญจรทางเชื่อมต่อ	- การเข้าถึงพื้นที่ว่างรอบอาคาร - โครงข่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชน - โครงข่ายการสัญจรโดยใช้พาหนะ - โครงข่ายการสัญจรโดยการเดินเท้า - ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างรอบอาคารกับทางเดินเท้า - การใช้งานโดยรอบพื้นที่อาคาร - ปริมาณของผู้คนที่สัญจรทางเท้า	การสำรวจและการสังเกต	รูปถ่ายและการอธิบาย

CHULALONGKORN UNIVERSITY



ภาพที่ 1. 1 แผนภูมิแสดง ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงานวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถเข้าใจแนวความคิด ทฤษฎี หลักการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อใช้ในการเชื่อมต่อการสัญจร และได้ทราบถึงศักยภาพ ข้อจำกัด และปัญหาของการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารในย่านพาณิชยกรรม

2. เกิดการใช้งานที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารบริเวณย่านสีลม ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมและทางสัญจรทางใหม่ขึ้น เพื่อเป็นทางสัญจรทางเลือกของประชากรในพื้นที่ ทำให้ย่านพาณิชยกรรมสีลมมีการใช้งานพื้นที่ได้เต็มศักยภาพ

3. สามารถเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคาร ที่สามารถเชื่อมต่อการสัญจรในย่านพาณิชยกรรมสีลมที่เหมาะสม และนำไปปรับใช้กับพื้นที่อื่น ๆ ที่มีความใกล้เคียงกัน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 2
แนวความคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษา

การทบทวนแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคาร โดยทำการศึกษาและพิจารณาแนวความคิดที่สำคัญ 3 เรื่อง ได้แก่ แนวความคิดเกี่ยวกับประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร แนวความคิดเกี่ยวกับการสัญจรทางเท้า และแนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบของช่องเปิดอาคาร โดยจะทำการศึกษากรณีศึกษาในต่างประเทศ ซึ่งจะได้ข้อสรุปแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างความเข้าใจและนำไปใช้เป็นแนวทางในการออกแบบพื้นที่พาณิชยกรรมเพื่อการสัญจรโดยการเดินเท้าอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อพื้นที่ด้วยโครงข่ายการสัญจรทางเท้า

2.1.1 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเชื่อมต่อพื้นที่ด้วยโครงข่ายการสัญจร

Lynch (1960) กล่าวถึงเส้นทาง (paths) ว่าเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญที่สุดในการเชื่อมโยงมุมมองของสถานที่ต่าง ๆ ในเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีโอกาสที่คนจะใช้เป็นจำนวนมาก รวมทั้งคนส่วนใหญ่จะใช้รูปแบบโครงข่ายการสัญจรประกอบกับใช้จุดหมายตา (landmarks) เป็นตัวกำหนดภาพในใจ เพื่อจดจำสถานที่ต่าง ๆ นั้น บาทวิถีทั้งในย่านพาณิชยกรรมย่านใจกลางเมือง และย่านที่อยู่อาศัย เป็นพื้นที่ประชาสังคมกล่าวคือ ผู้คนทั่วไปใช้ในกิจวัตรประจำวัน เช่น เดินทางไปทำงาน จับจ่ายใช้สอย เดินชมสินค้า เดินเตร่ เป็นต้น

Jacobs (1961) กล่าวว่าความสมดุลของการสัญจรและระดับของการติดต่อระหว่างคนอยู่อาศัย บาทวิถีเป็นพื้นที่สาธารณะที่ทำให้เกิดการติดต่อปฏิสัมพันธ์ทางสังคม พื้นที่เมืองที่ขาดบาทวิถีจะทำให้เมืองเกิดบรรยากาศโดดเดี่ยว เพราะความรู้สึกสนุกสนานของคนในเมืองขึ้นอยู่กับการติดต่อกันของผู้อยู่อาศัย การแบ่งปันการใช้พื้นที่บาทวิถีหรือพื้นที่ถนนทำให้คนมีการติดต่อกัน การพบปะกันในพื้นที่สาธารณะมักส่งผลดีต่อสังคม ตัวอย่างเช่นเมืองฮานอย ประเทศเวียดนาม ร้านค้าจะใช้พื้นที่ว่างระหว่างอาคารกับถนนเป็นเสมือนห้องนั่งเล่น ในขณะที่ร้านค้ายังคงดำเนินธุรกิจอยู่ ทำให้ถนนในเมืองฮานอยเต็มไปด้วยผู้คนที่ออกมานั่งตามบาทวิถีร้านอาหารริมทางสร้างชีวิตชีวาความคึกคักให้กับเมือง (Jacobs 1992)

Hillier (1997) กล่าวว่า หากโครงข่ายถนนและพื้นที่สาธารณะมีการประสานเชื่อมต่อกันอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ การสัญจรก็จะสามารถกระจายตัวไปได้อย่างอิสระทั้งระบบคนเดินเท้าสามารถสัญจรจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในระบบได้อย่างเสรี ถนนและพื้นที่สาธารณะก็จะมี

สภาพแวดล้อมของการใช้งาน มีทั้งกิจกรรมการสัญจรผ่าน และเข้าถึง มีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ก่อให้เกิดชีวิตสาธารณะที่สมบูรณ์ในพื้นที่นั้น ๆ (Hillier 1989)

กิจฐเชต ไกรวาส (2538) กล่าวว่า ระบบคมนาคมมีความสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ในระบบเศรษฐกิจ เป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตอื่น ๆ มาสู่เมือง และการกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินด้วย

ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2550) กล่าวว่า เส้นทางอันหลากหลายในเมืองมีสัดส่วนของการสัญจรที่ไม่เท่ากัน และสัดส่วนการสัญจรที่ไม่เท่ากันนี้ เหนี่ยวนำทำให้เกิดประโยชน์การใช้ที่ดินที่แตกต่างกัน พื้นที่ที่มีการสัญจรที่คึกคักและหลากหลายจะส่งผลให้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในเชิงเศรษฐกิจ(ภักดิ์สุขเจริญ 2547)

พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชยกรรมที่ดีต้องสามารถตอบรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น และสอดรับกับลักษณะเศรษฐกิจและสังคมภายในพื้นที่นั้น จะสามารถบ่งชี้ถึงการใช้ประโยชน์ ในพื้นที่บริเวณที่มีคนเดินเท้าเป็นจำนวนมาก จะทำให้พื้นที่เมืองในบริเวณนั้นเกิดความคึกคักและพัฒนาเป็นแหล่งการค้าที่สำคัญมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่อาศัยประโยชน์จากคนเดินผ่าน เช่น ร้านขายสินค้า ร้านให้บริการต่าง ๆ ซึ่งจะต่างกับพื้นที่ที่เดินผ่านค่อนข้างบางตา พื้นที่บริเวณนั้นจะเงียบเหงา ส่งผลต่อเศรษฐกิจในพื้นที่ นั้น ๆ บทบาทความสำคัญของทางสัญจรต่อการเป็นองค์ประกอบเมือง โดยแต่ละเมืองมีองค์ประกอบหลักที่มองเห็นได้และเป็นส่วนสำคัญในการจัดทำเมืองให้ดูสวยงาม มีความน่าประทับใจต่อนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัย ถนนทางเดิน ทางสัญจรต่าง ๆ ได้แก่ ถนน ทางเท้า ทางจักรยาน ทางรถไฟ รวมถึงแม่น้ำ ลำคลองที่ใช้ในการสัญจร นับเป็นส่วนประกอบของเมืองที่เชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ส่วนประกอบของเมืองเหล่านั้น จะเรียงรายและเข้าถึงได้จากแนวทางสัญจร

2.1.2 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการสัญจรทางเท้า

Jacobs (1961 อ้างถึงในกำธร กุลชล, 2545) กล่าวว่า ถนนและทางเท้าคือดัชนีชี้วัดคุณภาพของเมือง เมืองใดที่มีถนนหรือทางเท้าที่มีชีวิตชีวาเมืองนั้น จะมีความน่าสนใจแต่ในทางตรงกันข้ามเมืองที่มีถนนที่เงียบเหงา จะรู้สึกน่าเบื่อหน่ายและไม่ปลอดภัย และเมืองที่มีคนเดินผ่านไปผ่านมาเป็นจำนวนมากในเมือง จะส่งผลให้รูปแบบเชิงเศรษฐกิจและการค้ามีศักยภาพที่ดี(กุลชล 2545)

Buchanan (1988) กล่าวตำหนิถึงถนนที่สูญเสียหน้าที่ใช้สอยและวัตถุประสงค์ของการใช้ถนนเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ ถ้าหากสนใจเพียงการสัญจรของรถยนต์เท่านั้น กล่าวคือให้รถยนต์เป็นการ

สัญจรเพียงทางเดียว เป็นการตัดโอกาสของการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม จึงเกิดแนวคิดของถนนแบ่งปัน (shared streets) เพื่อสร้างการบูรณาการระหว่างคนเดินเท้าและรถยนต์บนพื้นผิวถนนเดียวกัน

Dantzig และ Saaty (2002) ได้อ้างแนวคิดของ Jacobs ในเรื่องของการเดินเท้าในเมืองว่าจะทำให้พื้นที่โล่งว่างหรือพื้นที่สาธารณะเกิดความคึกคัก และเกิดกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตและการเดินเท้าในเมือง ทำให้คนมีปฏิสัมพันธ์ต่อกันและทำให้สังคมอบอุ่นขึ้น ธุรกิจการค้าคึกคัก

Carmona and Heath (2003) กล่าวว่าการเดินเท้าจะสร้างบรรยากาศ กิจกรรมสังคมให้เกิดขึ้นตลอดเส้นทางที่มีการเดินเท้า

Seneviratne และ Morrall (1985) ได้ศึกษาถึงการเลือกเส้นทางการเดิน ได้อธิบายและประเมินปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกเส้นทางการเดินทางเท้าของผู้คนในย่านธุรกิจการค้า (CBD) จากการศึกษาพบว่าผู้คนส่วนใหญ่จะเลือกเดินทางในการเชื่อมโยงเป็นระยะทางสั้น ๆ และอีกปัจจัยคือระดับความพลุกพล่านใน CBD ส่วนปัจจัยทางด้านความปลอดภัย และความดึงดูดทางด้านการมองเห็นเป็นเพียงปัจจัยรองลงไป

Hillier (1993 อ้างถึงในไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ, 2548) กล่าวว่าพื้นที่ศูนย์กลางที่มีชีวิต ซึ่งหมายถึงพื้นที่รวมกลุ่มของกิจกรรมการค้าและพาณิชยกรรมนั้น จะเกิดขึ้นได้เมื่อมีการ เคลื่อนที่ด้วยการสัญจรอิสระที่มากกว่าปรกติ ซึ่งระดับการสัญจรอิสระของถนนภายในเมืองนั้น จะไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับลักษณะของการเชื่อมต่อของโครงข่ายทางสาธารณะหรือระบบทางเดินเท้าในพื้นที่ หากโครงข่ายถนนและพื้นที่สาธารณะภายในเมืองที่มีการประสานเชื่อมต่อกันอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ รูปแบบของการเดินเท้าจะสามารถสัญจรจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ในระบบได้อย่างอิสระ ถนนและพื้นที่สาธารณะก็จะมีกิจกรรมเพื่อผ่านไป (Moving through) และเข้าถึง (Moving to) เกิดการไหลเวียนปะปนกันของผู้คนเดินถนนที่มีวัตถุประสงค์หลากหลายมีจุดมุ่งหมายที่แตกต่างก่อให้เกิดชีวิตสาธารณะที่สมบูรณ์ในพื้นที่นั้น ๆ

Gloria (1995) ได้ศึกษาตัวแปรที่ใช้ในการประเมินการเดินทางเท้าในย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้า (CBD) กรณีศึกษากรุงมะนิลา ซึ่งใช้ตัวแปรในการศึกษาดังนี้คือ ระยะของเส้นทาง เวลาที่ใช้ในการเดิน รวมถึงการเดินรอข้ามทางแยก ปริมาณของทางเท้า ความกว้างเฉลี่ยของทางเดิน ปริมาณการจราจร ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย สภาพแวดล้อม ความต่อเนื่องของทางเท้า ความสอดคล้องของระบบการรับรู้ในพื้นที่ แรงดึงดูด ลักษณะทางกายภาพ ระดับความพลุกพล่าน และประเภทของการเดินทางเข้ามาในย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง

Department of Transportation (1974) กล่าวว่าปริมาณการเดินทางบนทางเท้าจะก่อให้เกิดการเดินทาง และการดึงดูดการเดินทางการสัญจรระหว่างจุดเริ่มต้นและปลายทาง ซึ่งขึ้นอยู่กับ 4 ประการสำคัญดังนี้

- ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของต้นทางและปลายทาง
- จำนวนของการเกิดการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังปลายทาง
- จำนวนของการดึงดูดการเดินทางของจุดปลายทางจากจุดต้นทาง
- ความสามารถในการเข้าถึงของปลายทางจากจุดเริ่มต้น

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ก่อให้เกิดการเดินทางจากจุดต้นทางไปยังปลายทาง ซึ่งจะหาได้จากการเดินทางบนทางเท้า ที่ก่อให้เกิดการเดินทางและการดึงดูดการเดินทาง เช่น ห้างสรรพสินค้า การเดินทางบนทางเท้าก็ย่อมแตกต่างจากโรงเรียน ส่วนจำนวนของการเกิดการเดินทางและการดึงดูดการเดินทาง จะขึ้นอยู่กับกิจกรรมของผู้เดินทาง และขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของกิจกรรมนั้น ๆ ด้วย เช่น ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ย่อมดึงดูดและก่อให้เกิดการเดินทางได้มากกว่าห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก รวมถึงอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ก็ย่อมดึงดูด และก่อให้เกิดการเดินทางมากกว่าสำนักงานขนาดเล็ก และความสามารถในการเข้าถึงของปลายทางจากจุดเริ่มต้นช่วยในการหาการเดินทางบนทางเท้าได้ เช่นถ้าปลายทางอยู่ไกลมากที่จะเดินถึงและต้องใช้พลังงานมาก การเดินอาจไม่เกิดขึ้นทั้งหมดเสมอไป หรืออาจจะมีทางเลือกของการเดินทางประเภทอื่นที่จะมาทดแทนการเดิน

ธวัชชัย เหล่าศิริหงส์ทอง (2533) กล่าวว่าการเดินทางเป็นการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่ง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ไปยังอีกจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง การเดินทางของคนส่วนมากมีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางที่บ้าน ตามปกตินักวางแผนและวิศวกรจะแบ่งประเภทของการเดินทางออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

- การเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงาน หรือการเดินทางจากที่ทำงานเพื่อกลับบ้าน (Home Based Work : HBW) ในเขตเมืองการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้จะมีสัดส่วนมากที่สุด
- การเดินทางของนักเรียนจากบ้านเพื่อไปโรงเรียน หรือการเดินทางจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน (Home Based School : HBS) การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้มีสัดส่วนที่ค่อนข้างมากในกรุงเทพฯ
- การเดินทางจากบ้านเพื่อไปยังที่อื่น ๆ หรือการเดินทางจากที่อื่น ๆ เพื่อกลับบ้าน (Home Based Others : HBO)
- การเดินทางจากที่อื่น ๆ ที่ไม่ใช่บ้านไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่บ้าน (Non Home Based : NHB)

วิชาญ เอกรินทรากุล (2534) กล่าวว่าระบบขนส่งสาธารณะจัดเป็นรูปแบบของการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะตามแต่ละรูปแบบ ซึ่งปัจจุบันกำลังได้รับความสนใจอย่างกว้างขวางโดยเฉพาะในเมืองที่มีสภาพการจราจรติดขัดมาก เพราะการใช้บริการขนส่งสาธารณะเป็นการช่วยลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนให้ลดน้อยลง ในการศึกษาและวิเคราะห์การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ส่วน คือ

- องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้บริการ (Patronage or Trip Maker) เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้บริการ ซึ่งอธิบายถึงผู้โดยสารหรือผู้ก่อให้เกิดการเดินทางเป็นตัวแปรที่จะสะท้องถึงสภาพ

เศรษฐกิจและสังคม (Socio-Economic) และสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Environment) ภายในพื้นที่ศึกษา ตัวอย่างของตัวแปรประเภทนี้ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ ความเป็นเจ้าของส่วนบุคคล เป็นต้น

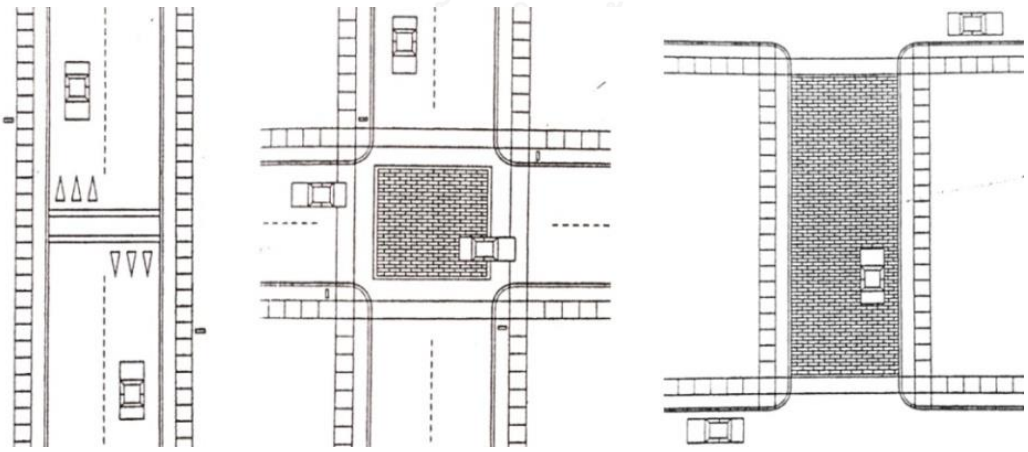
- องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง (Trips) ลักษณะของการเดินทาง มักถูกอ้างถึงและถูกนำไปใช้มากที่สุดในแบบจำลองรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) ซึ่งลักษณะของการเดินทางที่ใช้กันมาก ได้แก่ การแยกชนิดของการเดินทาง (Stratification) ตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (Trip Purpose)

Urban Planning and Design Standard (2006) ได้ระบุถึงรูปแบบและเส้นทางการสัญจรที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ระยะความกว้างสำหรับการเดิน โดยระบุว่าระยะความกว้างมาตรฐานสำหรับเดิน 1 คน ควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1.2 เมตร และความกว้างที่สามารถเดินสวนกันได้ 2 คน ควรไม่น้อยกว่า 1.8 เมตร

2. การออกแบบทางเดินเท้าสำหรับย่านพาณิชยกรรมควรประกอบไปด้วยพื้นที่ 3 ส่วน คือ ส่วนอุปกรณ์ (furniture zone) อาทิเช่น ที่นั่งสาธารณะ เสาไฟฟ้า ป้ายจราจร ตู้โทรศัพท์ ป้ายรถเมล์ ต้นไม้ส่วนเดิน (walk/talk zone) ควรเป็นทางเดินที่เดินได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ควรมีสิ่งกีดขวาง ส่วนหน้าร้าน (shy zone) พื้นที่อนุญาตให้ร้านออกมาประกอบกิจกรรมได้

3. การออกแบบทางข้าม โดยระบุถึงความกว้างของทางข้ามว่าไม่ควรน้อยกว่า 1.2 เมตร และได้ยกตัวอย่างการออกแบบทางข้าม ดังนี้



ภาพที่ 2. 1 ตัวอย่างการออกแบบทางข้าม

(ที่มา : Urban Planning and Design Standard, 2006)

จะเห็นได้ว่าการเชื่อมต่อทางการสัญจรทางเท้านั้น ในพื้นที่ศึกษาจำเป็นต้องมีการให้ความสำคัญกับเส้นทางการสัญจรทั้งถนนที่ต้องมีการเชื่อมโยงกันและทางเท้าที่มีศักยภาพเหมาะสมกับการใช้งาน โดยให้ทางสัญจรมีชีวิตชีวาโดยการมีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมโดยรอบพื้นที่ มีโครงข่ายการสัญจรที่มีประสิทธิภาพมีอิสระในการเคลื่อนที่ ซึ่งจำเป็นต้องมีลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมกับการสัญจร

รูปแบบการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสมกับพื้นที่ศึกษานั้น บนทางสัญจรนั้นควรจะมีคุณภาพการใช้งานทางเท้าที่เหมาะสมกับพื้นที่ การศึกษาจะเน้นรูปแบบของการใช้งานทางเท้าเป็นหลัก โดยจะใช้รูปแบบของทางเท้าที่มีกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจมีการใช้งานที่แบ่งปันกันระหว่างการใช้งานถนน บาทวิถี และพื้นที่อาคาร ที่สามารถเชื่อมต่อและติดต่อกันได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา โดยสามารถสรุปรูปแบบของการกำหนดการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรได้ดังนี้

- โครงข่ายการเชื่อมโยงการสัญจรต้องมีความต่อเนื่องกัน โดยมีการเชื่อมต่อของการใช้งาน ถนน บาทวิถี และพื้นที่ว่างรอบอาคาร ซึ่งจะเป็นเส้นทางการใช้งานหลักของผู้ที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่
- เส้นทางที่มีการสัญจรทางเท้าจะส่งผลต่อกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบ โดยทำการกระจายทางสัญจรทางเท้าในพื้นที่ให้ครอบคลุมในพื้นที่ สร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อเป็นจุดหมายของการสัญจร
- การให้ความสำคัญกับเส้นทางการสัญจรทางเท้า มากกว่าทางสัญจรโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและส่งเสริมให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
- สภาพแวดล้อมที่เหมาะสม อันได้แก่ ความปลอดภัย ขนาดความกว้างของบาทวิถี อุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร

ผุสดี ทิพทัศ (2540) พื้นที่ในงานสถาปัตยกรรม หมายถึงพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วย Soli Form นั่นคือ ผนังอาคาร และการจัดสรรพื้นที่ในงานสถาปัตยกรรมมี 3 ลักษณะ(ทิพทัส 2540) คือ

1. พื้นที่ภายนอกอาคาร (Out Space) คือพื้นที่ที่เกิดขึ้นระหว่างมวลหรือกลุ่มก้อนของอาคาร
2. พื้นที่ภายในอาคาร (Inner Space) คือพื้นที่ในปริมาตรของอาคารรวมไปถึงพื้นที่ต่อเนื่องจากพื้นที่ภายใน ซึ่งมีผนังอาคารเป็นตัวกำหนดขอบเขตของพื้นที่ภายในนั้น
3. พื้นที่สอดประสานระหว่างกัน (Interpenetration of Space) เป็นการสอดแทรกประสานระหว่างพื้นที่ภายนอกกับภายใน

การแบ่งประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคารการแบ่งพื้นที่ว่างตามการครอบครองพื้นที่ ปาจรีย์ ประเสริฐ(ประเสริฐ 2003)แบ่งพื้นที่ว่างตามการครอบครองไว้ดังนี้

- พื้นที่สาธารณะ (public space)

- พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ (semi – public space)
- พื้นที่ว่างส่วนตัว (private space)

2.2.1 พื้นที่ว่างสาธารณะ (public open space)

Moudon (1991) กล่าวว่าพื้นที่ว่างสาธารณะ (public open space) หมายความถึง สภาพแวดล้อมกลางแจ้งที่ได้ถูกออกแบบขึ้น โดยมีจุดประสงค์เพื่อช่วยลดบรรยากาศที่วุ่นวายจากการดำเนินชีวิตในสังคมเมือง หรือพื้นที่ซึ่งเกิดจากการรวบรวมพื้นที่ดินขนาดเล็กที่กระจัดกระจายมาไว้ด้วยกัน โดยส่วนใหญ่มักเป็นสถานที่ร่มรื่น และเป็นสถานที่ที่คนในชุมชนมีกิจกรรมเชิงประเพณีร่วมกัน เป็นพื้นที่เอกลักษณ์ของท้องถิ่น หรือชุมชนนั้น ๆ แสดงให้เห็นถึงการดำเนินชีวิตในที่สาธารณะกลายเป็นบรรยากาศที่มีลักษณะเฉพาะตัว

โครงการจัดทำมาตรฐานผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2552) กล่าวถึงประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะตามตำแหน่งที่ตั้งว่ามีลักษณะแบ่งได้ 5 ประเภท ดังนี้

- พื้นที่ว่างที่เป็นส่วนหนึ่งของผิวจราจร หรือติดต่อกับทางเดินเท้า ส่วนใหญ่เป็นที่ว่างที่มีกิจกรรมเกิดขึ้นทับซ้อนบนผิวจราจร ได้แก่ พื้นที่ว่างที่อยู่ล้อมรอบที่หมายตา เพื่อประกอบกิจกรรมที่สำคัญของเมือง หรือพื้นที่บริเวณที่พักคอยรถประจำทาง
- พื้นที่ว่างที่อยู่ระหว่างหรือด้านหน้ากลุ่มอาคารสูง หรืออาคารพาณิชย์ เพื่อสร้างให้อาคารมีจุดทางเข้าที่น่าสนใจ หรือสร้างภาพลักษณ์ของอาคารลดความหนาแน่นของเมืองตอบสนองกิจกรรมการใช้สอยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
- พื้นที่ว่างที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม เช่นพื้นที่ว่างที่ต่อเนื่องจากสถานีรถไฟใต้ดิน หรือที่จอดรถขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ทำหน้าที่รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม
- พื้นที่ว่างที่ทำหน้าที่คล้ายจัตุรัสของเมือง ในสมัยก่อนมักตั้งอยู่ศูนย์กลางเมือง ในบริเวณอาคารสาธารณะสำคัญของเมืองที่มีการใช้งานพื้นที่ที่หลากหลาย และดึงดูดผู้ใช้งานจำนวนมากมีขนาดใหญ่
- พื้นที่ว่างตามธรรมชาติ เกิดขึ้นตามธรรมชาติและมีการสงวนรักษาไว้ให้คงสภาพเดิม

กาญจน์ นทีวุฒิกุล (2551) กล่าวถึงตรรกะการใช้พื้นที่ว่างโดยมีการแบ่งประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะตามประโยชน์ใช้สอยได้(นทีวุฒิกุล 2551) ดังนี้

- พื้นที่ว่างสาธารณะประเภทพื้นที่ ได้แก่ จัตุรัส พลาซ่า รวมถึงพื้นที่ว่างเปล่า มักเป็นพื้นที่ว่างรอการพัฒนา

- พื้นที่ว่างสาธารณะประเภทถนนและบาทวิถี ส่วนใหญ่มีหน้าที่ใช้สอยสำหรับเมืองมีเป้าหมายทางการค้าเป็นสำคัญ

- พื้นที่ว่างสาธารณะประเภทสวน ทั้งสวนสาธารณะและพื้นที่ริมน้ำ ซึ่งมีโอกาสใช้เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ เป็นสถานที่พักผ่อนประกอบกิจกรรมสันทนาการต่าง ๆ

2.2.2 พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ (semi – public space)

Kayden (2000) กล่าวว่าพื้นที่กึ่งสาธารณะ หมายถึงพื้นที่ที่เป็นลานกลางแจ้งหรือพื้นที่ที่มีหลังคาปกคลุม โดยพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ที่ติดต่อและเปิดออกสู่พื้นที่หรือทางสาธารณะ ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าไปใช้งานในพื้นที่นั้นได้ โดยเจ้าของผู้พัฒนาและดูแลพื้นที่เป็นเอกชน

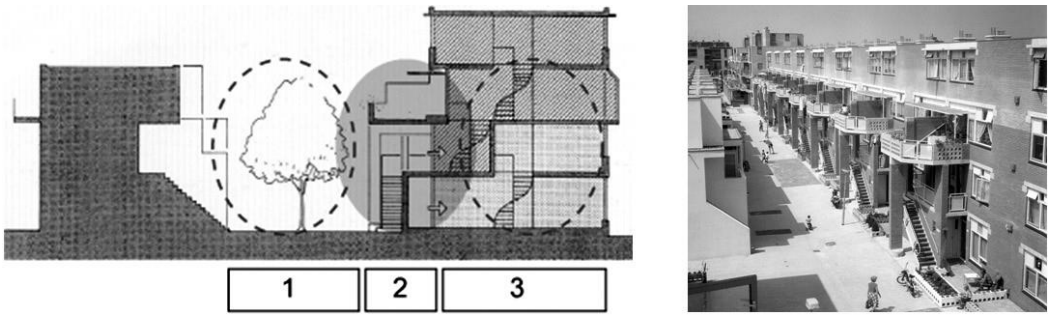
Charles Correa (1989) ได้ศึกษาอาคารบริทิชเคาน์ซิล กล่าวถึงการออกแบบบนที่ตั้งย่านธุรกิจที่มีตึกสูงมีการจราจรที่คับคั่ง และมีพื้นที่สีเขียวน้อย ได้ให้ความสำคัญกับการถ่อยร่นของอาคารที่ลึกเข้าไปในพื้นที่ส่วนบุคคลถึงหนึ่งในสามของความลึกที่ดิน เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่บริเวณนั้น แนวผนังด้านหน้าอาคารมีลักษณะค่อนข้างปิดทึบ และเปิดเฉพาะบางส่วนที่ต้องการสื่อสารให้เห็นถึงพื้นที่ด้านใน ซึ่งบริเวณผนังด้านหน้าอาคารหรือบริเวณทางเข้าอาคาร เปรียบเหมือนพื้นที่ที่อยู่ระหว่างกลาง และเป็นการจัดลำดับ การจัดเรียงพื้นที่กับความต่อเนื่องของมุมมอง ตอบรับกับการเผยให้เห็นสิ่งที่ อยู่ด้านในอาคารจากการมองจากพื้นที่ภายนอก บริเวณทางเข้าสร้างความร่มรื่นมาสู่พื้นที่กึ่งเปิดโล่งเบื้องล่างทำให้อาคารเต็มไปด้วยความน่าประทับใจ นับเป็นการบรรลุวัตถุประสงค์ในการออกแบบที่สามารถตอบ โจทย์ความงามทางสถาปัตยกรรม สภาพแวดล้อมที่สัมพันธ์ กับกิจกรรมและพฤติกรรมมนุษย์ โดยใช้ที่ว่างที่อยู่ระหว่างกลาง โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องคืออาคารและพื้นที่ว่าง

บัณฑิต จุลาสัย (2547) กล่าวว่าการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะจะต้องอาศัย ความรู้ทั้งในด้านการออกแบบ การดูแลซ่อมบำรุง และการบริหารจัดการ เพื่อทำให้เกิดการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ และตอบสนองนโยบายขององค์กรตลอดจนใช้ทรัพยากรให้เกิดคุณค่ามากที่สุด

2.2.3 พื้นที่ว่างส่วนตัว (private space)

Herman Hertzberger (1991) พื้นที่ส่วนตัวจะมีการจำกัดการเข้าถึงได้เฉพาะกลุ่มหรือบุคคลเพียงกลุ่มเดียว แนวคิดนี้จะทำความเข้าใจและรับรู้ถึงความสัมพันธ์ของภาวะสาธารณะ และภาวะส่วนตัว โดยพื้นที่ที่อยู่ตรงกลางนั้นมีลำดับในการเข้าถึง และลำดับในการถือครองพื้นที่ ซึ่งหมายถึงที่ว่างที่อยู่ระหว่างกลางนั้นเป็นพื้นที่รอยต่อที่มีสำคัญ โดยอาจหมายถึงพื้นที่ที่เป็นทางเข้าบ้านหรือบริเวณประตูบ้าน ที่เป็นทั้งเพื่อพบปะ พูดคุยกับเพื่อนบ้านและเพื่อสื่อถึงขอบเขตของภาวะความเป็น

ส่วนตัวที่ต้องการแยกออกจากภาวะสาธารณะ(Hertzberger 1991) เช่น พื้นที่หน้าอาคารบริเวณถนนสาธารณะ และพื้นที่ภายในอาคาร



ภาพที่ 2. 2 ภาวะสาธารณะ (1) ภาวะส่วนตัว (3) กับที่ว่างที่อยู่ระหว่างกลาง (2) โปรเจค Haarlemmer Houttuinen Housing ออกแบบโดย Herman Hertzberger

การแบ่งประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร เพื่อเป็นการอธิบายประเภทของอาคารในพื้นที่ที่ทำการศึกษาจะเห็นถึงรูปแบบการใช้งาน โดยสามารถแยกออกเป็น 3 กลุ่ม คือ พื้นที่ว่างรอบอาคารสาธารณะที่เป็นพื้นที่ที่ทุกคนสามารถเข้าถึง พื้นที่ว่างรอบอาคารกึ่งสาธารณะ และอาคารส่วนบุคคลที่บุคคลภายนอกไม่สามารถเข้าใช้งานในพื้นที่ได้ ซึ่งในงานวิจัยครั้งนี้จะไม่นำพื้นที่ว่างส่วนบุคคลเข้ามาพิจารณาเนื่องจากเป็นพื้นที่ทีบุคคลภายนอกเข้าไปใช้งานได้

ในงานวิจัยครั้งนี้เนื่องจากจะนำพื้นที่ว่างรอบอาคารมาใช้งานเพื่อการสัญจรทางเท้า พื้นที่ว่างรอบอาคารที่เหมาะสมและสามารถนำมาใช้งานได้นั้น ได้แก่

- พื้นที่ว่างสาธารณะที่สามารถเข้าใช้งานพื้นที่ได้ตลอดช่วงเวลาโดยไม่จำกัดว่าต้องอยู่ภายในและภายนอกอาคาร และมีการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมสาธารณะ

- พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่อนุญาตให้บุคคลภายนอกเข้าใช้งานได้แต่อาจมีการกำหนดช่วงเวลาในการใช้งานทำให้สาธารณะเข้าใช้ได้ไม่ถึง 24 ชั่วโมง โดยมีการบริหารจัดการโดยภาคเอกชนและมีการใช้ประโยชน์เพื่อสาธารณะ

จากการแบ่งประเภทของพื้นที่นั้นตัวอย่างประเภทของพื้นที่ว่างต่าง ที่มีการใช้งานในลักษณะต่าง ๆ ตามแต่กิจกรรมที่เกิดขึ้น เช่น พื้นที่ว่างสาธารณะ (ภาพที่ 2.2) มีการใช้งานเป็นลานโล่งและสวนที่ถูกจัดไว้ได้อย่างสวยงามด้วยต้นไม้และองค์ประกอบต่าง ๆ โดยใช้พื้นที่รอบอาคารเป็นทางเดินเพื่อเชื่อมต่ออาคาร และพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่เป็นย่านร้านค้า มีกิจกรรมช่วงเวลากลางวันบริเวณพื้นที่ล่านโล่งกลางกลุ่มอาคาร มีการใช้งานเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีการใช้งานแบบจำกัดช่วงเวลา

ภาพที่ 2. 3 พื้นที่ว่างสาธารณะ Stockholm, Sweden (ซ้าย) พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ Toyama, Japan (ขวา)

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบของช่องเปิดอาคาร

Rob Krier Rob (1975) ไดเสนอนิยามกวาง ๆ ของ Urban Space วาเปนพื้นที่วางในเมืองที่อยูระหวางอาคาร ดังนั้น Urban Space ในเมืองจึงประกอบขึ้นดวยทางเท้า ถนนและพื้นที่เปดโลงแบบตาง ๆ ในเมือง ซึ่งถูกลอมกรอบดวยรูปดานจำนวนมากของอาคาร และสรางพื้นที่วางที่คนสามารถรับรู้ได้ขึ้นมา(Krier 2003)

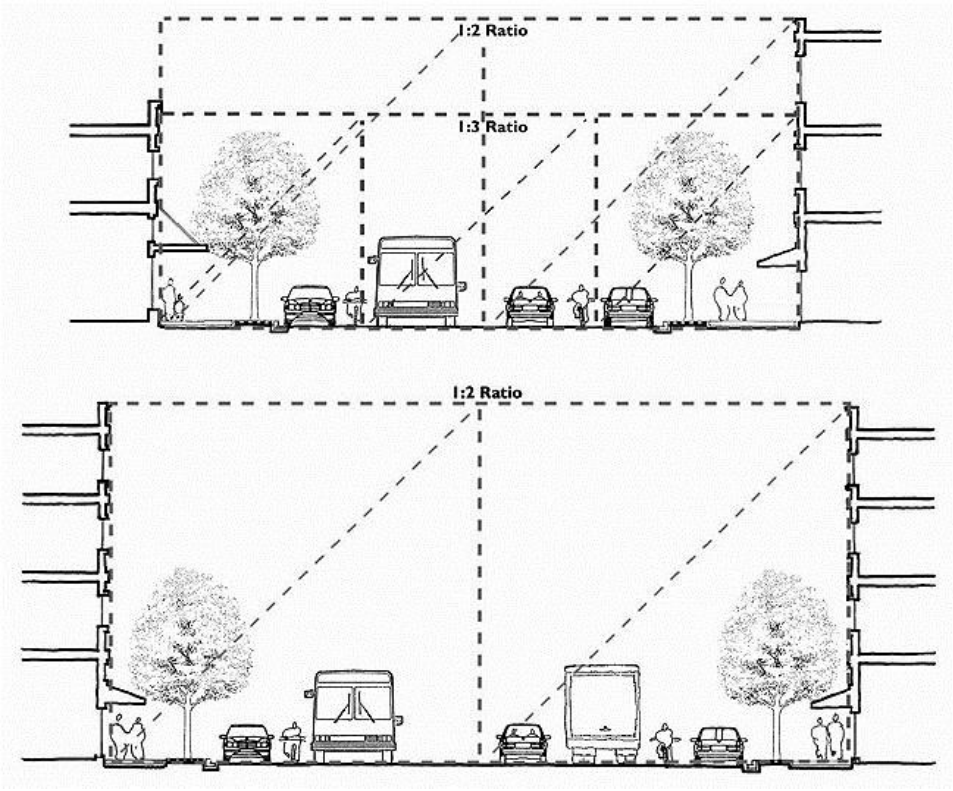
Sitte (1889) ได้กล่าวถึงพื้นที่ เช่น พลาซ่า (plaza) เป็นพื้นที่เปิดโล่ง (open area) ที่เกิดจากการโอบล้อมของอาคารและมักอยู่ใจกลางเมือง เป็นพื้นที่พบปะสังสรรค์ของประชาชนนิยมใช้ในการวางผังเมืองในยุคแรก ๆ และยุคกลางของตะวันตก ในการออกแบบพื้นที่พลาซ่านั้น ควรยึดถือสภาพความเป็นจริงของชีวิตประจำวันในสมัยนั้น ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับการจัดองค์ประกอบระหว่างกลุ่มอาคาร และที่ว่างใจกลางเมือง โดยสรุปเกี่ยวกับพื้นที่ว่างและเมืองไว้ ดังนี้

- ที่ว่างในเมืองจะต้องเหมาะสมกับการใช้งานของมนุษย์ไม่ใหญ่โตจนเกินขนาด
- พลาซาซึ่งถูกปิดล้อม (enclosed plaza) ควรมีขนาดตามสัดส่วนของเมือง
- ควรอนุรักษ์อาคาร ถนน ย่านเก่าที่สำคัญเพื่อแสดงให้เห็นยุคสมัยที่สืบทอดกันมา
- อย่าทำลายคุณค่าความเป็นมนุษย์โดยมุ่งสนองปริมาณยานพาหนะภายในเมือง

Urban Planning and Design Standard (2006) ได้กล่าวถึงรูปแบบของอาคารที่สัมพันธ์กับทางสัญจร คุณภาพของพื้นที่ที่มีการเปิดโล่งของถนนในลักษณะที่เป็นช่องทาง (Corridor of space) โดยมีการกำหนดได้ดังนี้

- การกำหนดสัดส่วนระหว่างความสูงอาคาร (building height) และความกว้างถนน (road width) ซึ่งมีการกำหนดความสัมพันธ์ของความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรว่าควรอยู่ระหว่าง 1:1 อันเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดที่ทำให้เกิดความรู้สึกถึงการปิดล้อมของถนนที่สมบูรณ์ ไปจนถึงอัตราส่วน 1:6 อันเป็นอัตราส่วนที่ต่ำที่สุด ซึ่งจะให้ความรู้สึกของการเปิดโล่งของถนนมากที่สุดหรือไม่รู้สึกถึงการปิดล้อมอีกต่อไป โดยอัตราส่วน 1:2 และ 1:3 เหมาะสม

การใช้งานเพื่อการสัญจรทางเท้า (จากภาพที่ 2.4) ในภาพนี้แสดงให้เห็นว่าถ้าในพื้นที่ไม่จำเป็นต้องใช้อาคารสูง แต่อาจใช้ต้นไม้เข้ามาแทนได้ในพื้นที่ที่อาจจะมีความสูงของอาคารที่ไม่เท่ากัน



ภาพที่ 2. 4 แสดงสัดส่วนของความสูงอาคารในอัตราส่วน 1:2 และ 1:3
(ที่มา : http://www.ite.org/css/online/DWUT04.html)

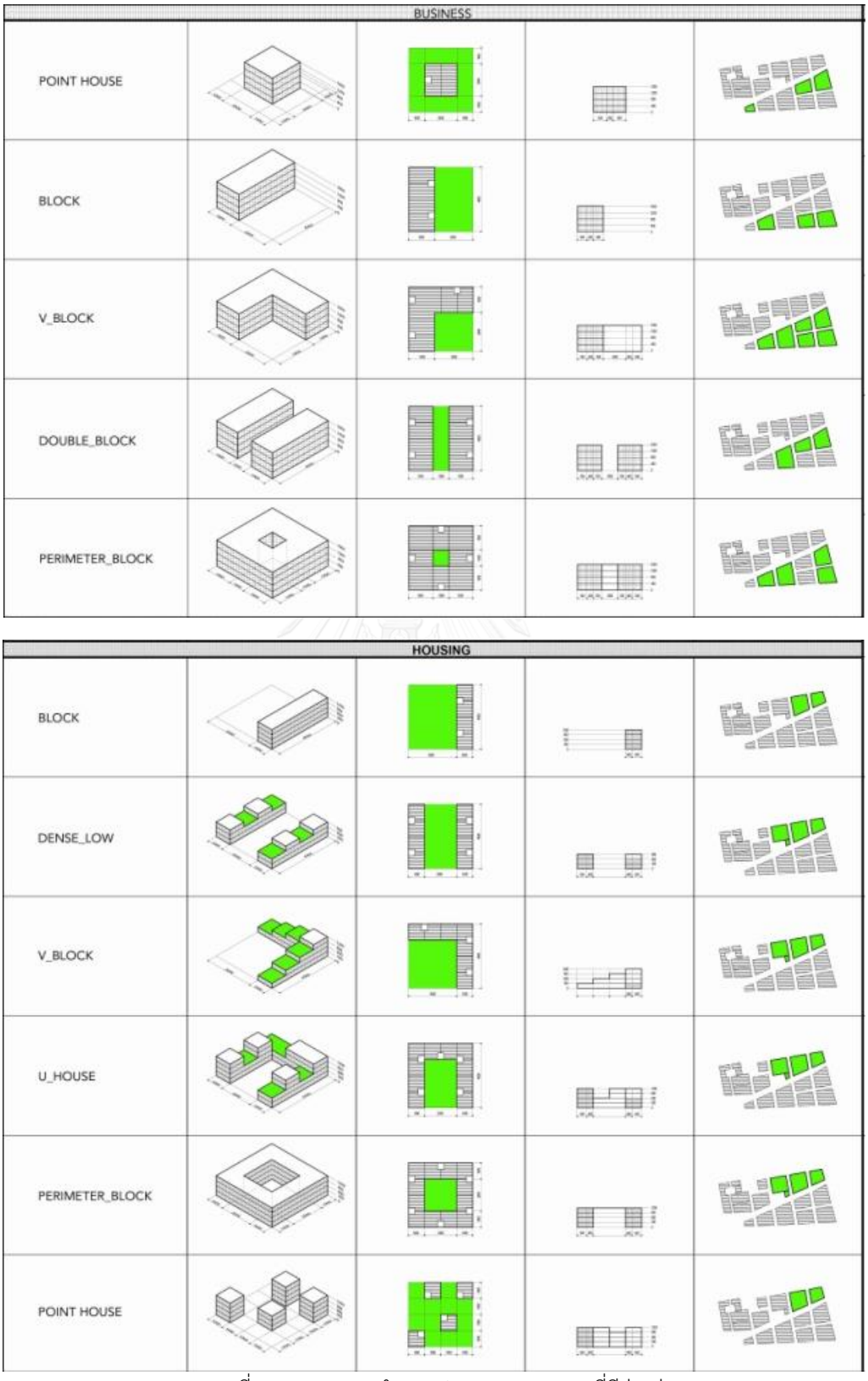
- การกำหนดระยะของความสูงส่วนฐานอาคาร (podium) และระยะถอยร่น (set back) ส่วนฐานของอาคาร เป็นการกำหนดการปิดล้อมของพื้นที่ว่างรอบอาคารกับถนน กำหนดความสูงของฐานอาคารมีหลักสำคัญคือ การปิดล้อมอาคารที่มีความสูงที่สัมพันธ์กับสัดส่วนที่นิยมคือ 1 เท่าของความ

กว้างถนน ในกรณีที่มีอาคารเก่า แม้อนุญาตให้อาคารที่สร้างใหม่ควรมีความสูงของตัวอาคารมีความสูงมากกว่าได้ แต่ควรออกแบบให้ฐานอาคารมีความสูงใกล้เคียงกับอาคารเก่าโดยรอบ ทั้งนี้เพื่อรักษาความต่อเนื่องของอาคารและช่องทางเปิดโล่ง โดยให้ส่วนอาคารถอยร่นออกไปด้านหลัง

- การกำหนดรายละเอียดด้านหน้าอาคาร (building facade) ในการเปิดช่องเปิดของอาคารและสร้างความต่อเนื่องของอาคาร สร้างความน่าสนใจและมีเอกลักษณ์ของพื้นที่

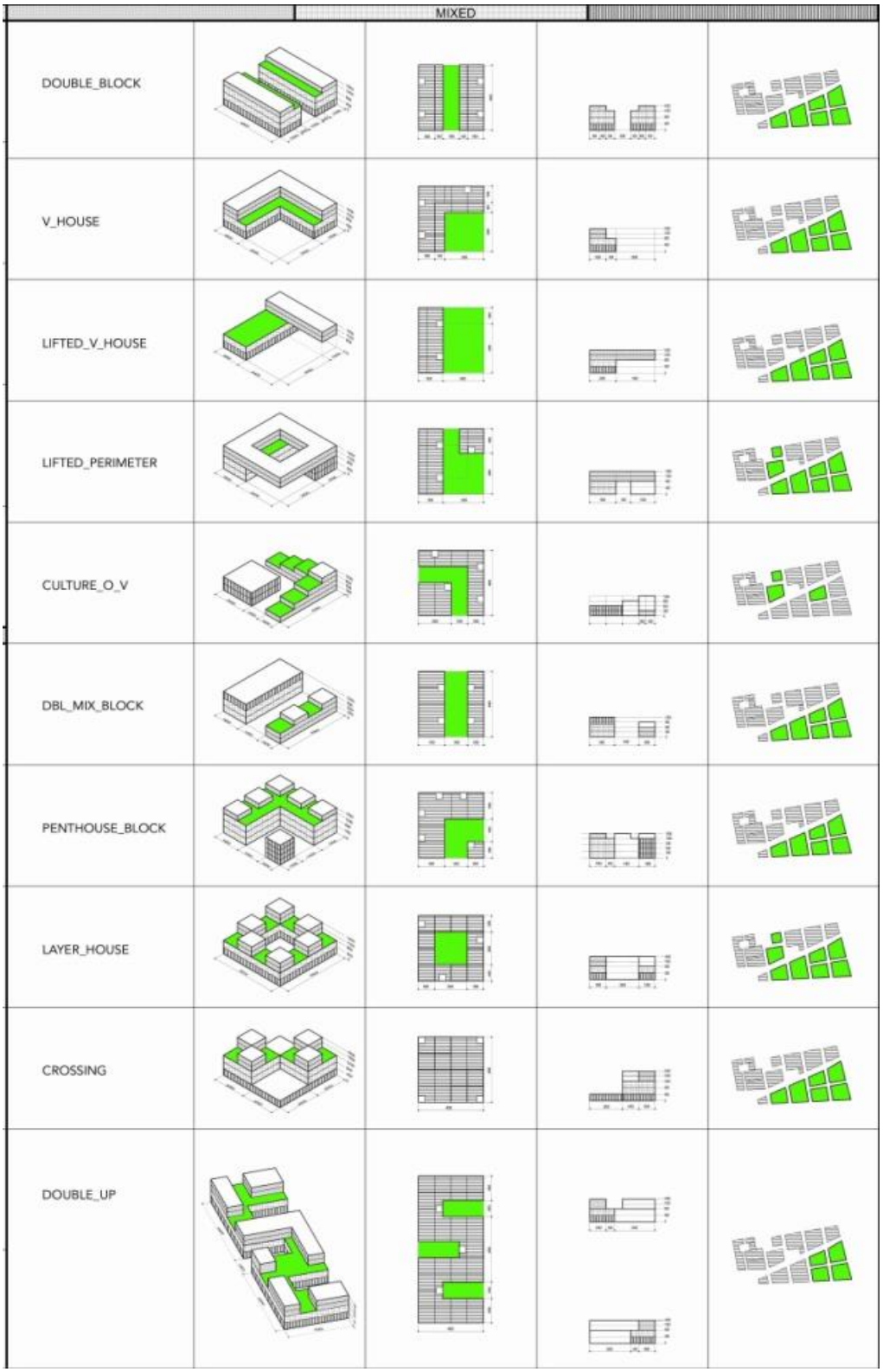
จากกลุ่ม WE Architecture (2012) ได้ทำการจำลองรูปแบบอาคารและแสดงการจำแนกประเภทของอาคารที่มีช่องว่างที่มีคุณภาพ สำหรับใช้เป็นพื้นที่สีเขียวของผู้อยู่อาศัยภายในอาคารในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงในเขตเมือง (จากภาพที่ 2.5) จะเห็นพื้นที่รูปแบบอาคารที่มีการใช้งาน 3 แบบ ได้แก่ อาคารสำนักงาน อาคารพักอาศัย และอาคารที่มีการใช้งานแบบผสมผสาน ซึ่งพื้นที่ที่เป็นสีเขียวนั้นเป็นพื้นที่ว่างบริเวณอาคารทั้งพื้นที่ว่างรอบอาคารและพื้นที่ว่างภายในตัวอาคาร ที่มีรูปร่างและขนาดของพื้นที่ว่างแตกต่างกันไปตามลักษณะของอาคาร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



ภาพที่ 2. 5 แสดงการจำแนกประเภทของอาคารที่มีช่องว่าง

ที่มา http://www.archdaily.com/213167/farum-proposal-we-architecture/



ภาพที่ 2.5 แสดงการจำแนกประเภทของอาคารที่มีช่องว่าง (ต่อ)

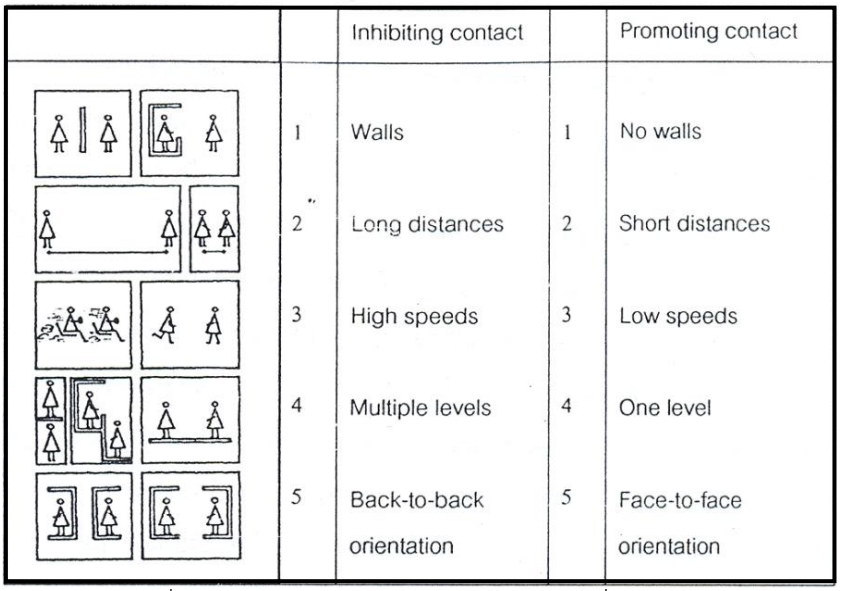
ที่มา http://www.archdaily.com/213167/farum-proposal-we-architecture/

Jan Gehl (2010) ได้อธิบายลักษณะของพื้นที่โล่งว่าง เราสามารถสร้างขอบเขตของพื้นที่ได้โดยการสร้างผังพื้นที่มีขอบเขตของพื้นที่ย่อย ๆ บรรจุลงในพื้นที่ใหญ่ เป็นการใช้ความรู้สึกขอบเขตของกิจกรรมของแต่ละกลุ่มให้ปรากฏชัดเจน คล้ายกับการกั้นห้องในการออกแบบอาคาร แต่สิ่งที่กั้นในงานพื้นที่โล่งว่างนั้นไม่เป็นผนังทึบ มักจะเป็นการกั้นให้มีความรู้สึกแบ่งแยก แต่มีความต่อเนื่องกันในพื้นที่ส่วนสาธารณะทั้งหมด (ดังภาพที่ 2.6) สิ่งที่ใช้แบ่งแยกพื้นที่มักได้แก่องค์ประกอบของส่วนต่าง ๆ ดังนี้

- การแบ่งพื้นที่ด้วยองค์ประกอบในระนาบพื้น (horizontal plane) ได้แก่ การยกระดับพื้นให้สูงขึ้น หรือการกดระดับพื้นให้ลดลงไปอีกบริเวณหนึ่ง การเปลี่ยนสีหรือวัสดุของวัสดุปูพื้น อย่างเช่น การปูเสื่อลงบนสนามก็เป็นการบ่งบอกถึงขอบเขตเฉพาะกลุ่ม ว่ามีอาณาเขตเท่ากับขอบเขตของเสื่อผืนนั้น เป็นต้น

- การแบ่งพื้นที่ด้วยองค์ประกอบระนาบผนัง (vertical plane) ได้แก่ การกั้นส่วนพื้นที่ด้วยสิ่งที่มีความสูงในแนวตั้ง ซึ่งอาจเตี้ยมากหรือสูงมากก็ได้ ผนังหรือองค์ประกอบคล้ายกำแพงที่มีขนาดเตี้ยมากจะให้ความรู้สึกในการกั้นพื้นที่น้อยกว่าผนังที่มีขนาดสูงมาก ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ได้มากกว่า เช่น กำแพงเตี้ย กำแพงสูง กระบะต้นไม้ รั้ว ราวมือจับ (railing) เนินดิน เป็นต้น

- การแบ่งพื้นที่ด้วยองค์ประกอบในระนาบหลังคา (overhead plane) ได้แก่ การแบ่งส่วนของพื้นที่ออกด้วยสิ่งที่แผ่อยู่เหนือระดับศีรษะของมนุษย์ เช่น ศาลา ซุ้มไม้เลื้อย แนวพุ่มไม้ขนาดใหญ่ หลังคาคลุมทางเดิน เป็นต้น



ภาพที่ 2. 6 ขอบเขตการรับรู้ทางด้านความรู้สึกต่อสิ่งแวดล้อม

ที่มา: life between building (Gehl 2010)

รูปแบบของของช่องเปิดอาคารที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารมีดังนี้

- ตำแหน่งของพื้นที่ว่างรอบอาคารต้องมีการเชื่อมต่อกับช่องเปิดของอาคาร และอาคารควรมีช่องเปิดทางด้านหน้าอาคารเพื่อสร้างความต่อเนื่องของอาคารกับพื้นที่โดยรอบ
- ระนาบพื้นควรมีระดับพื้นบริเวณพื้นที่ว่างรอบอาคาร ที่ต้องบ่งบอกถึงอาณาเขตของพื้นที่ที่ส่งผลต่อกิจกรรมที่เกิดขึ้น
- ระนาบผนังไม่เป็นผนังทึบ เพื่อสร้างพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เป็นพื้นที่สาธารณะ และสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบได้
- ระนาบหลังคา เป็นการสร้างความรู้สึกรับรู้ขอบเขตของพื้นที่ว่างรอบอาคาร

จากรูปแบบของงานสถาปัตยกรรมในพื้นที่ศึกษานั้น ส่งผลกับพื้นที่ว่างโดยรอบอาคารเป็นอย่างมากเนื่องจากการเข้าใช้งานในพื้นที่ว่างที่ดีและเหมาะสมกับการนำไปใช้ในพื้นที่ศึกษาได้นั้น จำเป็นต้องมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่ศึกษา โดยจะควบคุมเรื่องสภาพแวดล้อมให้มีความต่อเนื่องกันทั้งภายในและภายนอกของอาคาร เพื่อดึงดูดให้มีการเข้ามาใช้งานพื้นที่ว่างในพื้นที่ศึกษา (ดังตัวอย่างในภาพที่ 2.7) รูปแบบของพื้นที่ว่างที่มีการใช้งานในต่างประเทศ

ภาพที่ 2. 7 แสดงรูปแบบของงานสถาปัตยกรรมที่ส่งผลถึงใช้งานพื้นที่ว่างที่มีการใช้งานในต่างประเทศ (Kriken 2010) Federation Square, Melbourne (ซ้าย) Lonsdale Street, Dandenong, Australia (ขวา)

2.4 กรณีศึกษาการใช้งานพื้นที่รอบอาคารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่ในต่างประเทศที่มีการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคารในย่านพาณิชยกรรม เพื่อการสัญจรได้อย่างมีคุณภาพ และเหมาะสมกับการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยทำการศึกษาการพัฒนาร่วมถึงข้อกำหนดในการออกแบบดังนี้

2.4.1 แนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารพาณิชยกรรมในประเทศสิงคโปร์

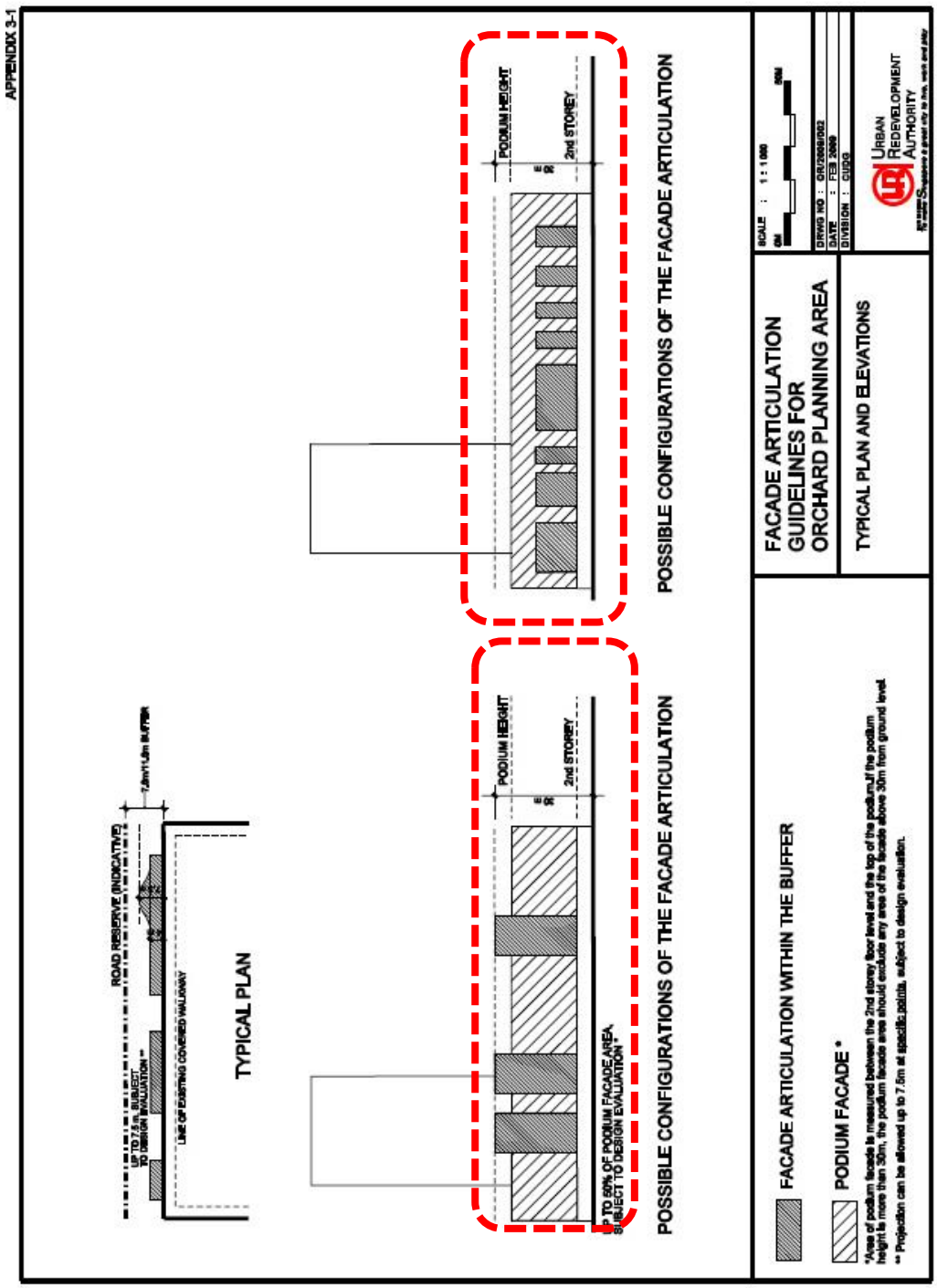
ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศในเขตเมืองร้อนซึ่งคล้ายกับประเทศไทย ซึ่งมีปัจจัยที่พิจารณาได้แก่ ลักษณะการเชื่อมต่อทั้ง 3 ระดับคือ ระดับเหนือพื้นดิน ระดับพื้นดินและระดับใต้ดิน ซึ่งในย่านพาณิชยกรรมที่มีขนาดใหญ่ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินอาจจะมีประตูทางเข้าออกจำนวนไม่มาก ก็จะมีการจัดพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อระดับแนวราบพื้นดินได้ และจากผังของอาคาร อาคารในพื้นที่ส่วนมากเป็นอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่และมีพื้นที่โดยรอบอาคาร จึงจัดให้มีทางเดินได้รอบอาคาร และสามารถเดินลอดผ่านด้านล่างของอาคารได้ เนื่องจากอาคารเหล่านี้ยอมให้พื้นที่ชั้นล่างของอาคารเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่สาธารณะ

ภาพที่ 2. 8 การใช้ประโยชน์ที่ดิน และบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมในประเทศสิงคโปร์

ตัวอย่างมาตรฐานการออกแบบด้านผังเมืองของประเทศสิงคโปร์ ออกแบบถนนออร์ชาร์ด ประเทศสิงคโปร์ (Guideline for Orchard Planning Area, Singapore.2009) มีการกำหนดความต่อเนื่องขององค์ประกอบด้านหน้าอาคาร (Facade Articulation & Urban Verandah guidelines) โดยเฉพาะบริเวณถนนสายสำคัญ เช่น ถนนออร์ชาร์ด โดยส่งเสริมการต่อเติมระเบียงชั้น 2 ด้านหน้าอาคารเป็นส่วนพาณิชยกรรมขนาดย่อม และอาจใช้โครงสร้างดังกล่าวเป็นหลังคาคลุมทางเดินชั้นพื้นดินต่อเนื่องไปยังอาคารข้างเคียงรวมทั้งจุดจอดรถสาธารณะต่าง ๆ นอกจากนี้ยังกำหนดส่วนยื่นของอาคารริมถนนย่านพาณิชยกรรม ให้ยื่นได้ไม่เกิน 4 เมตรจากด้านหน้าอาคารและอยู่ภายในเขตกันชนระหว่างอาคารและทางเดินสาธารณะ โดยถือเป็นส่วนฐานอาคาร (podium) จากระดับชั้น 2 จนถึงระดับความสูง 30 เมตร เพื่อให้ได้ผลด้านมุมมองจากระดับทางเดินและถนนด้านหน้าของส่วนฐานอาคารนี้ ควรใช้พื้นที่ในการประดับตกแต่งไม่เกิน 25% และไม่เกิน 60% ของความยาวพื้นที่ส่วนฐานอาคารทั้งหมด รวมทั้งเสนอแนะให้ใช้วัสดุคุณภาพสูง และมีความโปร่งใสเพื่อสร้างความเชื่อมต่อด้านมุมมองกับกิจกรรมภายในอาคารให้มากที่สุด ซ่อนส่วนอาคารที่เป็นงานระบบโดยออกแบบให้สอดคล้องและมีเอกภาพกับอาคารในภาพรวม กำหนดมาตรการจูงใจ (Incentives) โดยเอื้อให้อาคารที่เพิ่มการประดับตกแต่งด้านหน้าอาคารมีพื้นที่สุทธิเพิ่มขึ้นจากที่ยอมให้ได้ตามกฎหมาย (Permissible GrossFloor Area - GFA)

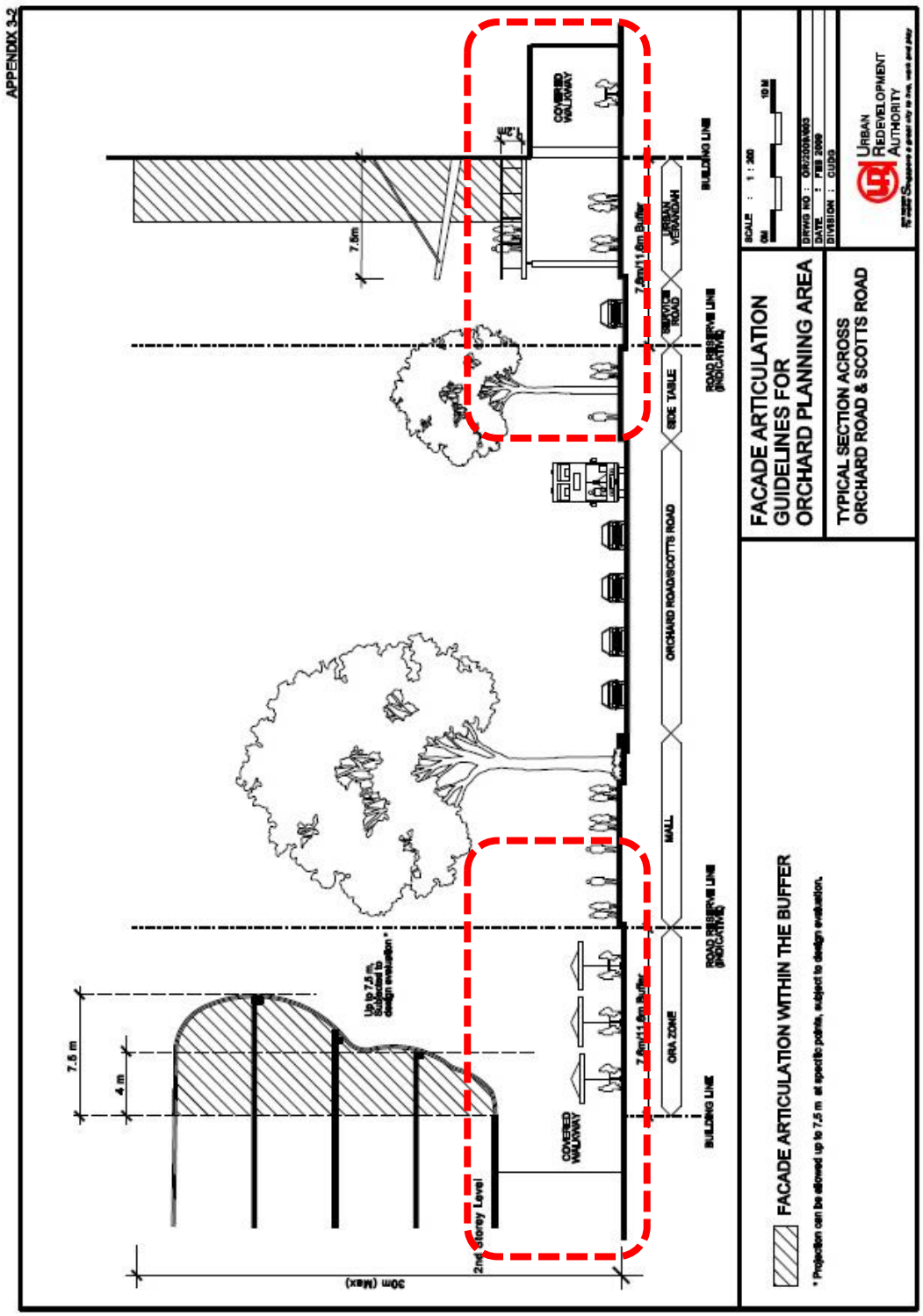
จากการกำหนดรูปแบบองค์ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมืองประเทศสิงคโปร์ มีการกำหนดพื้นที่ทางเดินเท้าและอุปกรณ์ประกอบถนนที่เหมาะสมกับพื้นที่พาณิชยกรรม (ภาพที่ 2.10)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



ภาพที่ 2. 9 การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมืองประเทศสิงคโปร์

(ที่มา : http://www.ura.gov.sg)

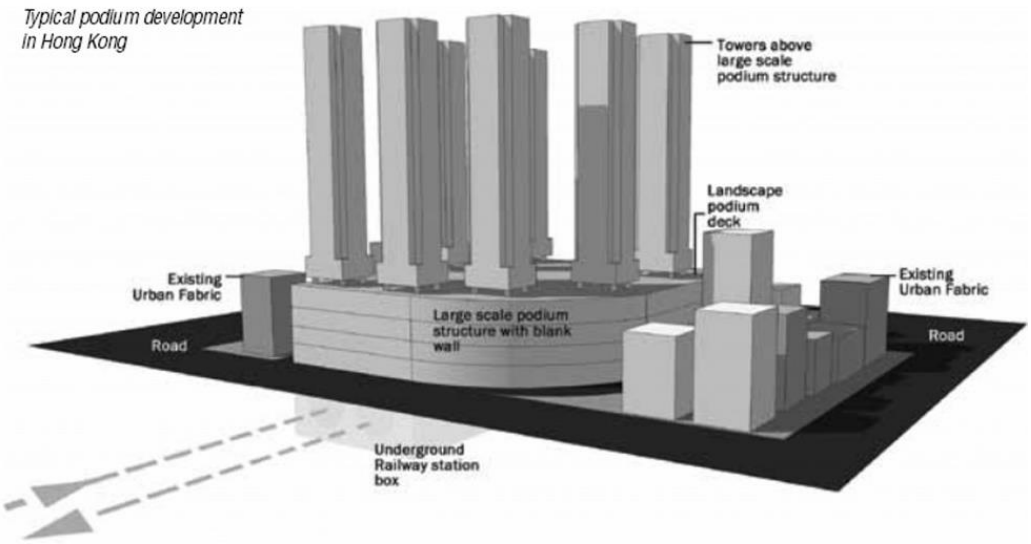


ภาพที่ 2. 10 การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ประเทศสิงคโปร์ (ที่มา : http://www.ura.gov.sg)

2.4.2 แนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารพาณิชยกรรมในประเทศฮ่องกง

ได้ทำการศึกษาโดยเน้นที่ทางเดินเชื่อมในระดับเหนือพื้นดินในย่านพาณิชยกรรมบริเวณสถานีรถไฟฟ้า Central ที่มีทางเดินเชื่อมยาวผ่านย่านพาณิชยกรรมและอาคารพาณิชย์ที่สำคัญ ซึ่งเป็นทางเดินยาวสลับกับทางเลื่อน ที่สามารถเชื่อมต่อกับอาคารพาณิชย์โดยรอบได้ ในระดับ ของฐานอาคารลักษณะทางลอดใต้ดินที่มีโครงข่ายทางเข้าออกหลายช่องทาง สามารถกระจาย คนออกมาถึงจุดมุ่งหมายด้านบนได้ใกล้จุดหมายที่ต้องการมากขึ้นเพื่อช่วยระยะทางการเดิน

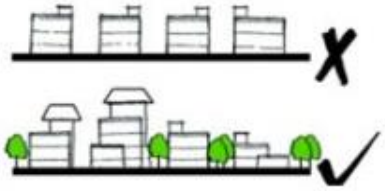
จากการศึกษาของ Riberd (2012) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการใช้งานของอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ใน Tsuen Wan Town Centre ในฮ่องกง (ภาพที่ 2.11) อาคารในพื้นที่นี้มีการพัฒนาอาคารในส่วนของฐานอาคาร (Podium) โดยมีการใช้ประโยชน์ โดยปรับปรุงให้เป็นร้านค้า พื้นที่จอดรถ และที่สำคัญคือมีพื้นที่สำหรับเป็นสถานีจอดรถประจำทาง ให้สะดวกกับการเข้าใช้งานในอาคาร และเป็นพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางการสัญจรเพื่อเข้าไปยัง พื้นที่ที่เป็นอาคารพาณิชยกรรมเก่าขนาดเล็กโดยรอบ โดยมีการคำนึงถึงรูปแบบและความเป็นชุมชนสองชุมชนขนาดใหญ่ที่ต้องเชื่อมโยงกันให้ได้ การปรับปรุงให้มีการเชื่อมโยงนี้ต้องคำนึงถึงความสะดวกของผู้สูงอายุและผู้พิการในชุมชน ส่วนของฐานอาคารต้องเอื้อประโยชน์ต่อสังคมในการอำนวยความสะดวกเรื่องการคมนาคมขนส่งและการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม

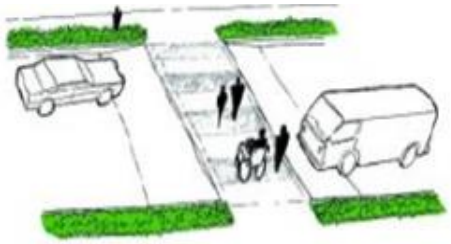


ภาพที่ 2. 11 แสดงการใช้งานอาคารขนาดใหญ่ในฮ่องกง
(ที่มา : http://www.asianurbanepicenters.com/?p=2820)

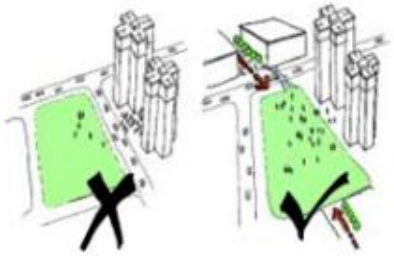
ตัวอย่างมาตรฐานการออกแบบด้านผังเมืองของฮ่องกง การกำหนดรูปแบบของพื้นที่และอาคารในประเทศฮ่องกงนี้มี แนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อมในประเทศฮ่องกง (Urban Design Guidelines for Hongkong)

การเชื่อมโยงทางเดินเท้ากับพื้นที่เปิดโล่ง

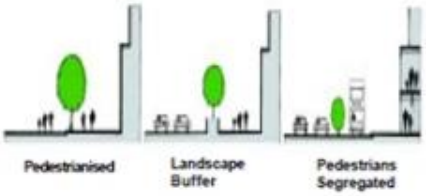


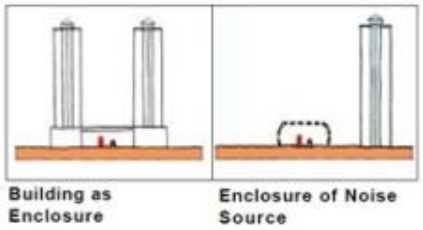


แนะนำมาตรการสร้างการจราจรที่สงบเงียบ ลดปัญหาเรื่องการกระแทกและความเร็ว เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างผู้ใช้ยานพาหนะและคนเดินเท้า

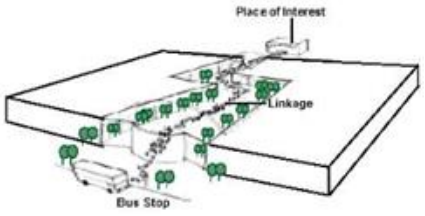


เพิ่มการเข้าถึงพื้นที่เปิดโล่งให้สามารถเข้าถึงได้ง่ายและใช้เวลาน้อยในการเข้าถึงจากถนน เชื่อมต่อกับทางเดินเท้าและแสดงทิศทางที่ชัดเจน

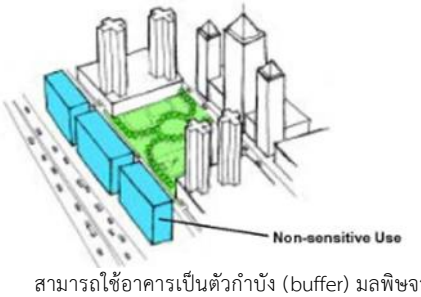




สร้างให้มีการปิดล้อมจากต้นกำเนิดเสียง



สร้างความเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางกิจกรรมและสถานที่สำคัญ เพิ่มความน่าสนใจของการเชื่อมโยงเหล่านี้โดยทำให้เกิดการใช้งานของอาคารและถนนกว้างสลับกับพื้นที่เปิดโล่ง



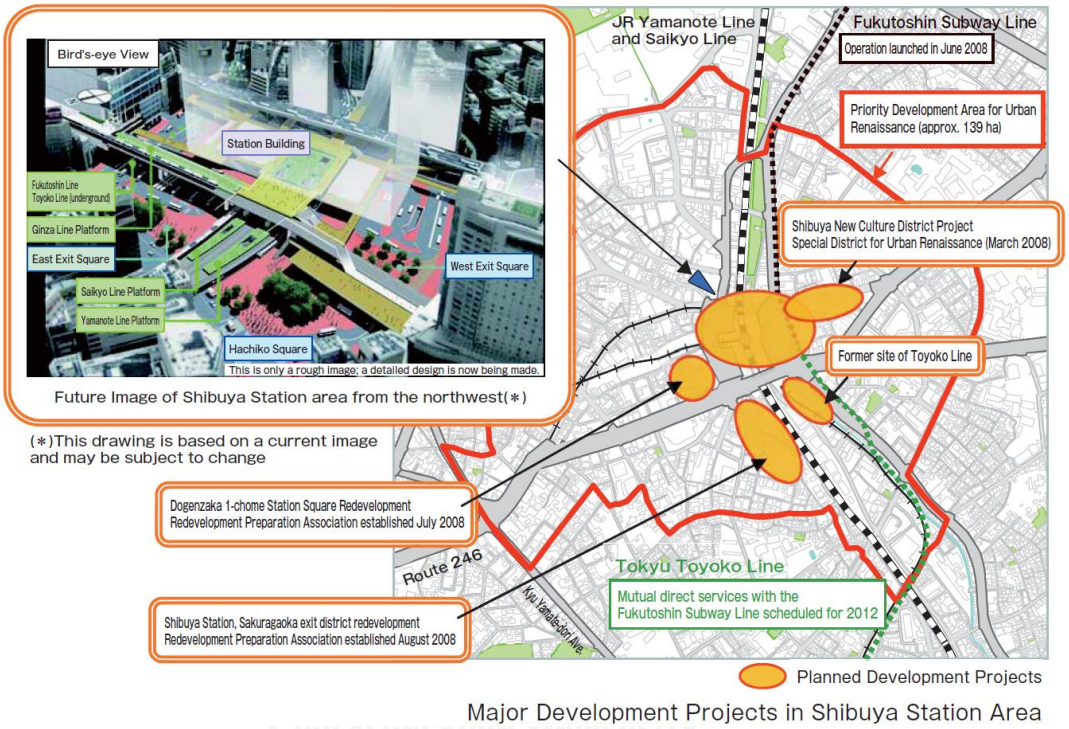
สามารถใช้อาคารเป็นตัวกำบัง (buffer) มลพิษจากถนนสู่พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะได้ โดยแนวอาคารเหล่านี้อาจเป็นอาคารสำนักงาน และร้านค้าปลีกต่าง ๆ เป็นต้น

ภาพที่ 2. 12 แนวทางการออกแบบในประเทศฮ่องกง

(ที่มา : Executive Summary, URBAN DESIGN GUIDELINES for HONGKONG, 2002)

2.4.3 แนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารพาณิชยกรรมในประเทศญี่ปุ่น

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ Shibuya จากพื้นที่ที่มีการพัฒนาตามที่มีปริมาณการใช้งานพื้นที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟใต้ดิน Shibuya เกิดปัญหาเรื่องการเข้าไปใช้บริการในพื้นที่ เนื่องจากมีการเพิ่มสถานีรถไฟใต้ดิน Fokotoshin ซึ่งเป็นสายที่สามารถเชื่อมต่อได้กับสถานีรถไฟใต้ดิน Shibuya ได้โดยเป็นรถไฟที่มีความสำคัญมากในญี่ปุ่น ทางรัฐบาลจึงมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่ในปี 2009 (จากภาพที่ 2.13)



ภาพที่ 2. 13 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในญี่ปุ่น
(ที่มา: Urban Development in Tokyo, 2010)

จากแผนการปรับปรุงสถานีรถไฟใต้ดินของภาครัฐทำให้เกิดโครงการพัฒนาบริเวณพื้นที่สถานี Shibuya โดยจะมีการรวมกลุ่มกันพัฒนาธุรกิจในย่าน และมีการพัฒนาพื้นที่ดานฟ้าของอาคาร ทางเท้า และพื้นที่ที่เป็นจัตุรัสของเมือง โดยต้องคำนึงถึงการป้องกันรักษาความปลอดภัยในการใช้งานทางเดิน ซึ่งจะทำให้มีผู้เข้ามาใช้งานมากขึ้นและเกิดกิจกรรมในพื้นที่ เนื่องจากมีการสัญจรทางเท้าที่ปลอดภัยทำให้ผู้คนที่เข้ามาใช้งานนานขึ้น การปรับปรุงอาคารโดยรอบสถานีให้เป็นอาคารสูงมีการใช้งานเป็นอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญในระดับเอเชีย ทำให้ดึงดูดผู้คนจากทั่วโลกเข้ามา

ใช้งานในพื้นที่จำนวนมาก โดยใช้อาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่โดยรอบให้เป็นสัญญาลักษณ์ของเมือง ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของญี่ปุ่น

ภาพที่ 2. 14 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟ Shibuya

(ที่มา: Urban Development in Tokyo, 2010)

2.5 สรุปการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง จากการศึกษาเรื่องการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อใช้เป็นสำหรับเชื่อมต่อการสัญจรทางเท้านั้น การที่จะให้เกิดพื้นที่สาธารณะและเหมาะสมกับการใช้งานเพื่อเป็นพื้นที่เชื่อมต่อนั้น ต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่ใช้พื้นที่ เพื่อทำให้เกิดกิจกรรม ทำให้ประชากรที่เข้ามาใช้งานเกิดการพบปะพูดคุย การใช้พื้นที่อาจจะต้องใช้พื้นที่ทั้งภายนอกและภายในอาคารมีการสัญจรที่อิสระเพื่อประสานพื้นที่และกิจกรรมให้เกิดขึ้น พื้นที่จะเกิดกิจกรรมที่ดีนั้นจะต้องมีปัจจัยที่ทำให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ และบุคคลที่เข้าไปใช้งาน จะมีการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันการใช้ที่ดินเพื่อทำให้เกิดพื้นที่พาณิชยกรรมนั้น เมืองต้องมีความเป็นศูนย์กลางเพื่อให้บริการตอบสนองความต้องการของประชาชนในเมือง เมื่อความต้องการมีมากขึ้นกิจกรรมก็จะมีมากขึ้นด้วย จึงทำให้เกิดการขับเคลื่อนตัวทางเศรษฐกิจ และประชาชนเริ่มเกิดการเดินทางเพื่อเข้ามาทำกิจกรรม เกิดการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้มาถึงจุดมุ่งหมาย เมื่อพื้นที่มีการสัญจรทำให้เกิดการติดต่อระหว่างคนอยู่อาศัย การพบปะกันในพื้นที่สาธารณะมักส่งผลดีต่อสังคม เพราะจะมีการใช้พื้นที่ระหว่างอาคารกับถนน ทำให้สร้างรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาได้

รูปแบบของการเชื่อมต่อพื้นที่รอบอาคารนั้นจะเห็นได้จากกรณีศึกษาในเมืองที่มีรูปแบบพาณิชยกรรมที่หนาแน่นและมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ในย่านถนนสีลม โดยมีข้อกำหนดที่มีการบังคับใช้ในพื้นที่ศึกษาที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการเชื่อมต่อพื้นที่ศึกษา โดยมีหลากหลายรูปแบบ มีการคำนึงถึงสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบในการใช้งาน

2.5.1 ปัจจัยในการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารโดยการสัญจรทางเท้าในพื้นที่พาณิชยกรรม

จากการทบทวนวรรณกรรมสามารถสรุปปัจจัยที่สำคัญและนำมาพัฒนาเป็นกรอบแนวความคิดของงานวิจัย เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคาร ซึ่งจะนำมาใช้ในการสัญจรทางเท้า จากผลสรุปแนวความคิดและทฤษฎีข้างต้น แนวทางในการออกแบบเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ ภายในย่านพาณิชยกรรมนั้นจะมีทางเชื่อมต่อระหว่างกัน ซึ่งต้องมีการเชื่อมต่อระหว่างถนน ทางเดินเท้า และอาคาร ปัจจัยเหล่านี้จะทำให้การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารนั้นมีประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจัยที่ใช้ในการกำหนดแนวทางการวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การออกแบบพื้นที่มีดังนี้

1) การครอบครอง

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในย่านพาณิชยกรรมกลางเมือง ที่มีการครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดินจากหลากหลายหน่วยงาน ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งการการศึกษาแล้วพบว่าระดับการเข้าใช้พื้นที่แบ่งออกได้ 2 ลักษณะเพื่อเป็นแนวทางในการจำแนกประเภทของพื้นที่ (อ้างอิงจาก 2.2) ดังนี้

- พื้นที่ว่างสาธารณะ เป็นพื้นที่ว่างรอบอาคารที่มีการใช้งานเพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะ ได้แก่ พื้นที่สวนหย่อม พื้นที่ทางสัญจร ลานกิจกรรม เป็นต้น

- พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ เป็นพื้นที่ว่างรอบอาคารที่มีการอนุญาตจากผู้ครอบครองให้เข้าไปใช้งานภายในพื้นที่ได้ แต่อาจมีข้อจำกัดในการใช้งานภายในพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ร้านค้า พื้นที่อาคารสำนักงาน พื้นที่รอบห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

2) ขนาดทางสัญจร

ขนาดของทางเดินเท้าส่งผลกระทบต่อความสะดวกคล่องตัวและความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า ซึ่งต้องมีสัดส่วนที่สัมพันธ์กับผู้ใช้ โดยในการวิจัยนี้จะทำการศึกษาทางเท้าในพื้นที่เพื่อนำมาสำรวจทางเท้าในพื้นที่ศึกษาเพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงการกำหนดความกว้างที่เหมาะสม โดยหลักเกณฑ์การกำหนดความกว้างของทางเท้าจะขึ้นอยู่กับประเภทของเท้า และปริมาณการใช้งาน จาก Urban Planning and Design Standard ขนาดของความกว้างเท้าเดินเท้าแบ่งได้เป็น

- ระยะความกว้าง 0.60-1.20 เมตร มีช่องทางเดินเท้าสำหรับ 1-2 คน
- ระยะความกว้าง 1.20-2.00 เมตร มีช่องทางเดินเท้าสำหรับ 2-3 คน
- ระยะความกว้าง 2.00-3.00 เมตร มีช่องทางเดินเท้าสำหรับ 4-5 คน
- ระยะความกว้าง 3.00-4.00 เมตร มีช่องทางเดินเท้าสำหรับ 5-6 คน
- ระยะความกว้างมากกว่า 4.00 เมตรขึ้นไป มีช่องทางเดินเท้าสำหรับ 6 คนขึ้นไป

3) ความปลอดภัย

จากการศึกษาเรื่องการสัญจรทางเท้าพื้นที่ทางเดินเท้านั้น พื้นที่ที่จะนำมาใช้ในการสัญจรจำเป็นต้องมีคุณสมบัติเรื่องความปลอดภัย โดยประเด็นที่สำคัญในการนำมาวิเคราะห์ภายในพื้นที่ศึกษานั้น ได้แก่เรื่องกิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบทางสัญจร ควรมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่หลากหลาย มีความคึกคักตลอดช่วงเวลาทำให้พื้นที่ไม่เปลี่ยว

4) ความร่มรื่น

พื้นที่และเส้นทางสัญจรที่เหมาะสมกับการใช้งาน ควรมีร่มเงาจากต้นไม้หรือสิ่งปลูกสร้างหรือหลังคาปกคลุม เพื่อบดบังสภาพภูมิอากาศภายนอก ลดอุณหภูมิจากแสงแดด และสำหรับไว้ใช้หลบร่มในการทำกิจกรรมในการสัญจร

5) องค์ประกอบพื้นที่ 3 มิติ

รูปแบบของพื้นที่ว่างรอบอาคารควรมีลักษณะขององค์ประกอบพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่ โดยมีการแบ่งองค์ประกอบพื้นที่ออกเป็น 3 ส่วน เพื่อสร้างขอบเขตพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เหมาะสมนำไปสู่การออกแบบพื้นที่

- ระนาบพื้น ควรมีระดับพื้นบริเวณพื้นที่ว่างรอบอาคาร ที่ต้องบ่งบอกถึงอาณาเขตของพื้นที่ที่ส่งผลต่อกิจกรรมที่เกิดขึ้น

- ระนาบผนัง ไม่ควรเป็นผนังทึบมีช่องเปิดเพื่อเชื่อมต่อกับอาคาร เพื่อสร้างพื้นที่ว่างรอบอาคารให้มีกิจกรรมการสัญจร และเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบได้

- ระนาบหลังคา เป็นการสร้างความรู้สึกรับรู้ขอบเขตของพื้นที่ว่างรอบอาคาร และมีโครงสร้างไว้ป้องกันแดดฝนที่ต่อเนื่องจากตัวอาคาร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 3
สภาพแวดล้อมทั่วไปของย่านสีลม

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่รวมถึงการศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคารและพื้นที่ว่างรอบอาคาร ลักษณะของรูปแบบอาคาร ลักษณะเชิงสัณฐานของการเชื่อมต่อพื้นที่และพฤติกรรมการสัญจร ต่อมาได้ศึกษาถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ เพื่อเป็นการสำรวจเบื้องต้นแล้วจึงนำมาวิเคราะห์ถึงประเภทของพื้นที่ว่างโครงข่ายการสัญจรเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ และรูปแบบของอาคารที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคาร ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ย่านถนนสีลม

3.1.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ย่านถนนสีลม

ย่านสีลมอยู่ในพื้นที่เขตบางรักเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนามาโดยตลอดตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในยุคของการเปลี่ยนแปลงได้มีพ่อค้าและกงสุลต่างประเทศขอให้รัฐบาลสร้างถนนเพื่อเป็นที่ขี่ม้าเที่ยวตากอากาศถนนขวาง ซึ่งได้จากดินที่ขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับคลองถนนตรงเป็นถนนที่ใช้เป็นที่ขี่ม้าตากอากาศได้เป็นอย่างดี ถนนขวางนี้ยาว 68 เส้น 16 วา กว้าง 5 ศอก ต่อมาเมื่อมีฝรั่งมาตั้งโรงสีลมที่ถนนขวางจึงพากันเรียกถนนสายนี้ว่า ถนนสีลม หรือ Wind Mill Road

บริเวณคลองสีลมที่ขนานมากับถนนสีลมเริ่มมาจากคลองบางรักซึ่งเป็นคลองเล็ก ๆ อยู่ด้านข้างวัดสวนพลู ที่โค้งขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนเจริญกรุง เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองกว้าง 6 วา ลึก 6 ศอกจากหลังบ้านกงสุลฝรั่งเศสมาถึงริมศาลาที่เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (ขำ บุนนาค) สร้างไว้ที่คลองถนนตรงคลองบางรัก จึงเชื่อมต่อกับคลองถนนตรง เรียกคลองที่ขุดใหม่นี้ว่า คลองบางรัก หรือ คลองบางรักปากคลองขวางขุดใหม่ รู้จักในเวลาต่อมาว่าคลองสีลม คลองนี้อยู่ทางฝั่งเหนือของถนนสีลม

ถนนสีลมเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อกับถนนอื่น ๆ ได้เพราะมีผู้บริจาคทรัพย์สร้างสะพานข้ามคลองต่าง ๆ เชื่อมการเดินทางบนถนนสีลมตามที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงชักชวนตั้งแต่ประมาณ พ.ศ.2430 เป็นต้นมา เอกชนได้ตัดถนนขนานกับถนนสีลมอีก 3 สาย คือ ถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ และถนนสี่พระยา ทำให้ย่านดังกล่าวมีผู้ตั้งบ้านเรือนมากขึ้น นับเป็นย่านที่พักอาศัยและย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ มาตั้งแต่รัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง ธุรกิจของชาวต่างประเทศจากริมแม่น้ำเจ้าพระยาขยายมาดำเนินกิจการบนถนนสีลมมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีมติให้รื้อรางรถรางและถมคลองสีลมเพื่อเพิ่มพื้นผิวการจราจร เมื่อประมาณ พ.ศ.2506 ในครั้งนั้นถนนสีลม

กลายเป็นถนนที่มีขนาดกว้างขวางกว่าถนนธุรกิจสายอื่นในละแวกเดียวกันไม่ว่าจะเป็นถนนสุรวงศ์ หรือถนนสี่พระยา ทั้งยังเชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งเก่ากับย่านประตูน้ำและศูนย์การค้าราชประสงค์ ซึ่งเป็นศูนย์การค้าใหม่ในช่วง พ.ศ.2515 ความเป็นย่านธุรกิจเห็นได้จากการสร้างตึกแถวและอาคารสูงเมื่อประมาณ พ.ศ.2490 เริ่มมีการสร้างอาคารพาณิชย์สูง 3-5 ชั้น ทางด้านบางรักและศาลาแดง ต่อมาตั้งแต่ พ.ศ.2509 มีการสร้างอาคารสูงกว่า 10 ชั้นขึ้นมาก อาทิ อาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารกสิกรไทย (ในขณะนั้น) โรงแรมนารายณ์ อาคารอาคเนย์ประกันภัย โรงแรมดุสิตธานี อาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารไทยทนุ อาคารบุญมิตร นับตั้งแต่ประมาณ พ.ศ.2525 เป็นต้นมาถนนสีลมเป็นศูนย์กลางการเงินที่เห็นอย่างชัดเจน จนมีผู้ให้ฉายาว่า “วอลล์สตรีทแห่งประเทศไทย” เนื่องจากมีธนาคารพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศ บริษัทเงินทุนบริษัทหลักทรัพย์ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์รวมทั้งบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ตั้งสำนักงานอยู่บนถนนสีลมเป็นจำนวนมาก

ศูนย์กลางธุรกิจและพาณิชยกรรมทำให้ถนนสีลมเป็นถนนสายตัวอย่างในการเปลี่ยนแปลงสาธารณูปโภค เมื่อ พ.ศ.2527 มีโครงการร้อยท่อสายไฟฟ้าของอาคารต่าง ๆ บนถนนสีลมมาไว้ใต้ดินแทนการใช้เสาไฟฟ้าถนนสีลมใน พ.ศ.2535 จึงเป็นถนนที่ร่มรื่น เมื่อต้นไม้รายทางเติบโตได้อย่างอิสระไร้เครื่องกีดขวาง และมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วมาก บ้านเรือนและอาคารในแนวราบหลายแห่ง แม้กระทั่งสุสานถูกรื้อถอนเพื่อสร้างอาคารสูง 20-30 ชั้นเช่น อาคารสีลมเซ็นเตอร์ (พ.ศ.2528) อาคารไอทีเอฟสีลมพาเลซ (พ.ศ.2530) อาคารธนิยะพลาซ่า (พ.ศ.2530) อาคารซีพีทาวเวอร์ (พ.ศ.2533) อาคารตรีนิตี้คอมเพล็กซ์ (พ.ศ.2533) อาคารยูไนเต็ดเซ็นเตอร์ อาคารซีเคเค (พ.ศ.2535) อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ อาคารกมลสุโกศล อาคารไอทีเอฟทาวเวอร์ เป็นต้น ถนนสีลมในปัจจุบันไม่ใช่ถนนสายเล็กที่มีคลองคู่ขนานและเป็นย่านที่พักอาศัยที่สุขสงบอีกต่อไป หากแต่เป็นย่านธุรกิจที่มีความสำคัญที่สุดของกรุงเทพมหานคร

Chulalongkorn University

3.1.2 ที่ตั้งอาณาเขต และสภาพทั่วไป

พื้นที่พาณิชยกรรมย่านถนนสีลม ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร โดยในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ย่านถนนสีลม เพื่อที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้จะครอบคลุมพื้นที่บริเวณถนนสุรวงค์–สีลม–สาทร ซึ่งถนนสีลมเป็นถนนคอนกรีตขนาดกว้าง 6 ช่องทางจราจร มีช่องจอดรถและบาทวิถีทั้งสองข้าง ความยาวประมาณ 2.78 กิโลเมตร เป็นศูนย์กลางของธุรกิจหลักในกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังรายล้อมไปด้วยพื้นที่พาณิชยกรรมที่สำคัญ เช่น พื้นที่ย่านชิดลม พื้นที่ย่านบางรัก พื้นที่ย่านปทุมวัน

ปัจจุบันพื้นที่ที่ทำการศึกษาจากเดิมที่มีการเติบโตอย่างมากเริ่มมีการหยุดนิ่งเนื่องจากพื้นที่มีอาณาเขตที่ถูกจำกัดและการก่อสร้างของอาคารขนาดใหญ่ที่สร้างขึ้นเต็มพื้นที่ แต่ทั้งนี้ก็ยังมีพื้นที่หรือ

อาคารที่ยังไม่สอดคล้องกับมูลค่าของที่ดิน เช่นอาคารที่ถูกก่อสร้างและวางรากฐานมานานทำให้มีรูปแบบที่ไม่สอดคล้องกับแนวทางในการพัฒนาพื้นที่

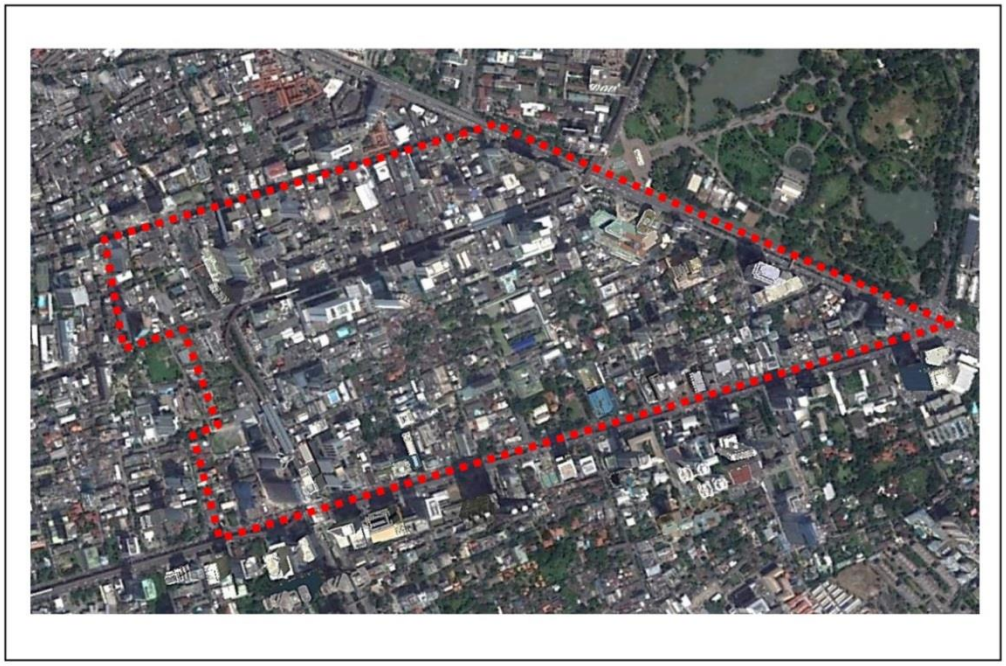
พื้นที่ศึกษาในบริเวณย่านถนนสีลม มีถนนเป็นตัวกำหนดขอบเขตของพื้นที่ ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดกับถนนสุรวงศ์
ทิศตะวันออก	จรดกับถนนพระราม 4
ทิศใต้	จรดกับถนนสาทร
ทิศตะวันตก	จรดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ภาพที่ 3. 1 สภาพทั่วไปของย่านสีลม
ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย

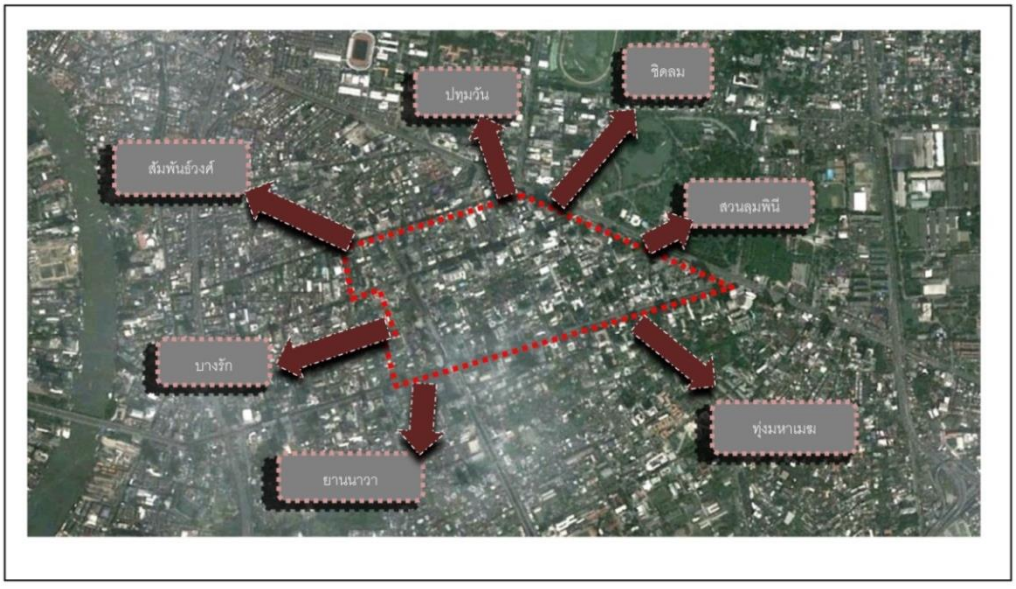
3.1.3 ภาพถ่ายทางอากาศ

ลักษณะของพื้นที่ศึกษาทางกายภาพ จากภาพถ่ายทางอากาศ (ดังภาพที่ 3.2) เห็นได้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารค่อนข้างสูง แต่ยังพบพื้นที่โล่งว่างขนาดเล็กกระจายตัวอยู่ในถนนซอยย่อยจำนวนมาก และพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษายังมีความหนาแน่นของอาคารที่มีการเชื่อมต่อกับภายในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 3. 2 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณย่านถนนสีลม

ที่มา: จาก google earth



ภาพที่ 3. 3 แสดงความสัมพันธ์ระดับย่าน

ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย

3.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านสีลม

3.2.1 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดิน (ดูแผนที่ 3.1) ในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นของเอกชน โดยเจ้าของที่ดินมีการใช้ประโยชน์เพื่อพักอาศัย ต่อมาได้ขายต่อให้นักลงทุนเอกชน เพื่อสร้างกลุ่มอาคารสูงเพื่อประกอบธุรกิจในย่านสีลม ที่เริ่มมีการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงนี้เป็นไปอย่างรวดเร็ว แต่ยังมีพื้นที่บางส่วนที่เป็นพื้นที่ของรัฐ และเป็นของส่วนราชการ ได้แก่ ตึกแถวเก่าบริเวณหัวมุมถนนศาลาแดง ส.จิตรานุเคราะห์เป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และบริเวณชุมชนพิพัฒน์ 2 เป็นของกรมธนารักษ์

ในส่วนของพื้นที่ถนน ทางเท้าต่าง ๆ โดยทั่วไปเป็นของหน่วยงานรัฐ โดยพื้นที่ถนนสีลม และพื้นที่ซอยหลัก ๆ ในการเชื่อมถนนสีลม-สาทร ผู้รับผิดชอบได้แก่ สำนักงานเขตบางรัก ในส่วนถนนพัฒน์พงศ์ ธนิยะซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อถนนสีลม-สุรวงศ์นั้นเป็นพื้นที่ของภาคเอกชน

3.2.2 สภาพการใช้ที่ดินในย่านสีลม

ในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมมีการกระจุกตัวของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจอันประกอบไปด้วยอาคารสำนักงาน โรงแรม ธนาคาร ภัตตาคาร ร้านค้าและที่อยู่อาศัย ในอาคารสูงรวมตัวกันอย่างหนาแน่นบริเวณริมถนนสีลมและถนนสาทร บริเวณถนนสีลมจึงเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ที่เป็นสำนักงานบริษัทเอกชน รวมถึงบริการที่พัก และจำหน่ายสินค้าที่สำคัญของประเทศ ทำให้พื้นที่มีศักยภาพอีกทั้งยังมีย่านการค้าที่สำคัญ และเป็นสถานที่ท่องเที่ยวในช่วงเวลากลางคืน ในพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมในรูปแบบผสม (Mixed-Use) คือชั้นล่างประกอบกิจการค้าขายส่วนชั้นบนเป็นที่พักอาศัยเก็บสินค้า หรือให้เช่า โดยจำแนกการใช้ที่ดินได้ดังนี้

- การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม อาคารพาณิชยกรรมสูงที่มีการใช้ประโยชน์แบบผสม ได้แก่ โรงแรม และอาคารพาณิชย์ขนาดเล็ก เป็นภัตตาคาร ร้านค้า ที่รวมตัวกันอยู่ริมถนนสีลม ทางด้านทิศตะวันออก (บริเวณ BTS สถานีศาลาแดง)
- การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย อยู่ในลักษณะการกระจายตัวในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะอยู่ในซอย อาคารบ้านพักอาศัยจะทั้งอาคารสูงสลับกับบ้านเดียวและทาวน์เฮ้าส์
- การใช้ที่ดินเพื่อการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการซึ่งได้แก่ สถานที่ราชการ สถานศึกษา สวนสาธารณะ โดยในพื้นที่มีสถานพยาบาลที่สำคัญได้แก่ โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน โรงพยาบาลบีเอ็นเฮช เป็นต้น

การใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านสีลมได้พัฒนาให้พื้นที่ได้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับนโยบายของผังเมืองรวมที่ระบุให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม (พ.5) นั้นอาคารขนาดเล็กมีการใช้ที่ดินแบบลักษณะผสม (Mixed-use) ส่วนในอาคารขนาดใหญ่จะมีการใช้งานแบบพาณิชย์ที่มีพื้นที่ด้านล่างเป็นอาคารสรรพสินค้า ด้านบนเป็นอาคารสำนักงานที่มีการสลับสับเปลี่ยนการใช้งานทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน ความสูงโดยทั่วไปเป็นอาคารสูงขนาดใหญ่ แต่จะมีอาคารพาณิชย์ที่เป็นอาคารห้องแถวที่มีความสูง 4-5 ชั้น พื้นที่ย่านถนนสีลมยังมีลักษณะที่พัฒนาแบบขาดช่วง เนื่องจากการพัฒนาด้านสถาปัตยกรรมเกิดขึ้นคนละช่วงทำให้รูปแบบอาคาร และบริเวณรอบอาคารไม่ได้มีลักษณะที่มีการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน จึงทำให้พื้นที่ศึกษานั้นได้ใช้ประโยชน์ในด้านพาณิชยกรรม แต่พื้นที่ในย่านสีลมนั้นยังสามารถที่จะเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ที่มีความเข้มข้น เพิ่มขึ้นได้อีก เพื่อเป็นเขตเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจการใช้ประโยชน์อาคาร (ดูแผนที่ 3.3) ในพื้นที่ย่านสีลมมีการใช้ประโยชน์อาคารในด้านพาณิชยกรรมเป็นหลักในอาคารชั้นที่ 1 ส่วนชั้นบนจะมีการใช้งานอาคารแบบผสมผสานอาคารขนาดเล็กจะมีการใช้งานเป็นที่พักอาศัย ซึ่งจะแบ่งการใช้ประโยชน์อาคารได้ดังนี้

- <u>อาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่</u> เป็นอาคารขนาดใหญ่ที่มีการใช้ประโยชน์ในการบริการ และค้าขายสินค้า เป็นแหล่งที่ดึงดูดผู้คนเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก เป็นพื้นที่ส่วนรวมที่ให้ความรู้สึกว่าเป็นพื้นที่สาธารณะได้แก่ โรบินสันสีลม สีลมคอมเพล็กซ์ อาคารซีพีทาวเวอร์ อาคารยูไนเต็ด อาคารธนิยะพลาซ่า อาคารญาดา อาคารศรีบุญเรือง อาคารตรีนิตี้สีลมคอมเพล็กซ์ เป็นต้น

- <u>อาคารสำนักงานสถาบันการเงิน</u> เป็นแหล่งรวมประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ที่สำคัญเพราะเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากและใช้เวลานานในการอยู่ในพื้นที่ได้แก่ อาคารธนาคารกรุงเทพ อาคารบุญมิตร อาคารทิสโก้ อาคารอับดุลราฮิม อาคารวอลสตรีทาวเวอร์ อาคารชานอิสระทาวเวอร์ เป็นต้น

- <u>อาคารพาณิชยกรรมขนาดเล็ก</u> ร้านค้าส่วนมากจะเป็นออฟฟิตขนาดเล็ก ร้านค้า หรือร้านที่ให้บริการต่าง ๆ ซึ่งมีอยู่ปริมาณมากในพื้นที่ได้แก่ ร้านอาหาร ร้านทำผม เป็นต้น

- <u>อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่</u> เป็นที่พักอาศัยที่มีในพื้นที่อาคารเก่าจะมีคนในพื้นที่เป็นเจ้าของ แต่ในบางโครงการได้ทำเพื่อเป็นธุรกิจที่พักอาศัยได้แก่ สีลม-ศาลาแดงคอนโดมิเนียม สีลมเทอเรซ ตึก LTF อาคารชุดกรีนเพลส เป็นต้น

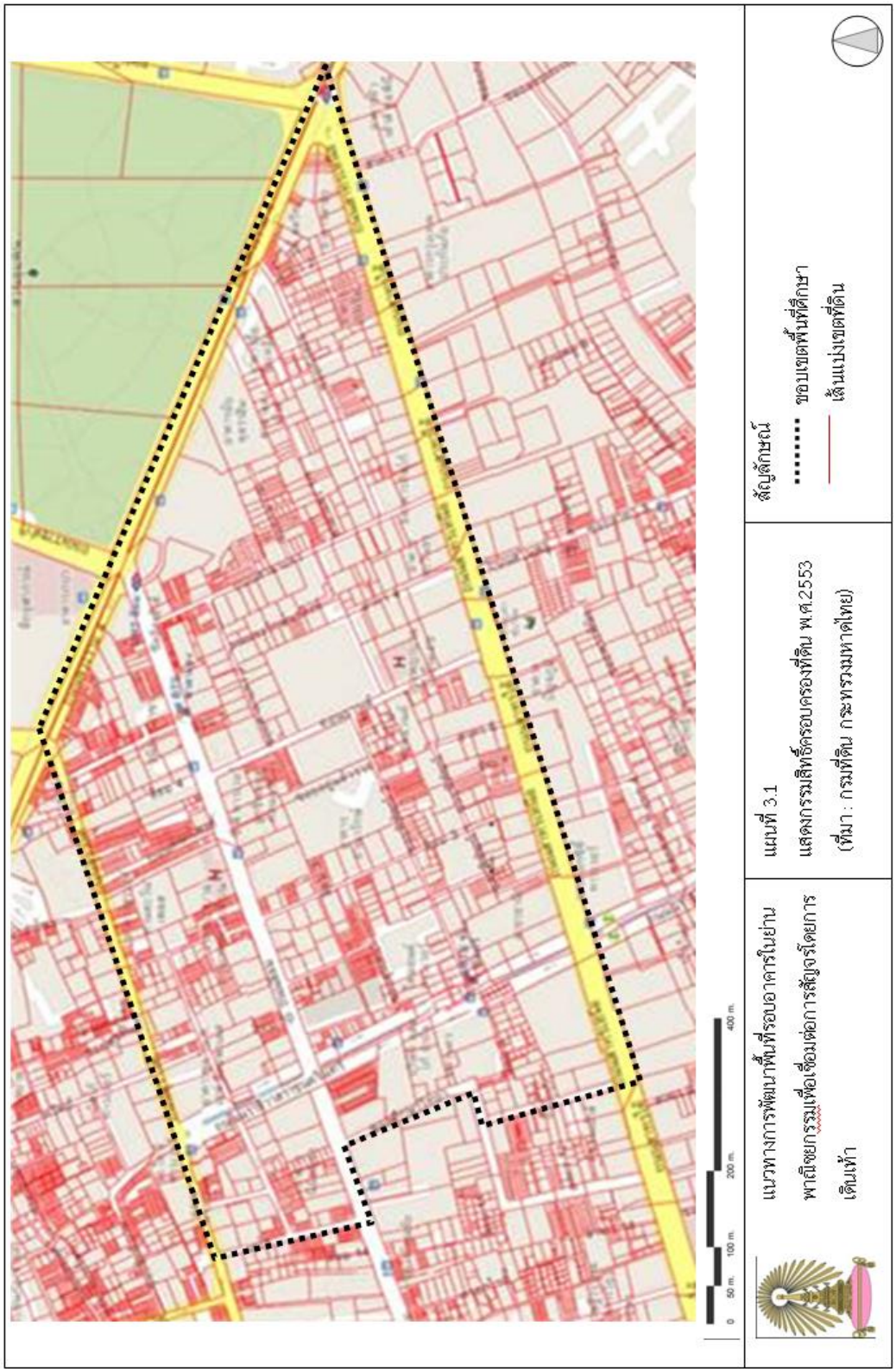
- <u>อาคารพักอาศัย</u> บ้านพักอาศัยมีหลากหลายประเภท ทั้งแบบสภาพดี มีขนาดใหญ่ไปจนถึงชุมชนหนาแน่นเช่น บริเวณชุมชนพิพัฒน์ ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่สร้างด้วยไม้มีลักษณะที่ชำรุดทรุดโทรม

- <u>โรงแรม</u> ที่ดึงดูดประชาชนภายนอกเข้าใช้บริการ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยว มีให้บริการทั้งขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ ได้แก่ โรงแรมดุสิตธานี โรงแรมดับเบิ้ลยูกรุงเทพ เป็นต้น

- <u>สถาบันการศึกษา โรงพยาบาล โบสถ์ วัด</u> ได้แก่ โรงเรียนเซนโยเซฟคอนแวนต์ โรงพยาบาล BNH โบสถ์คริสต์ เป็นต้น

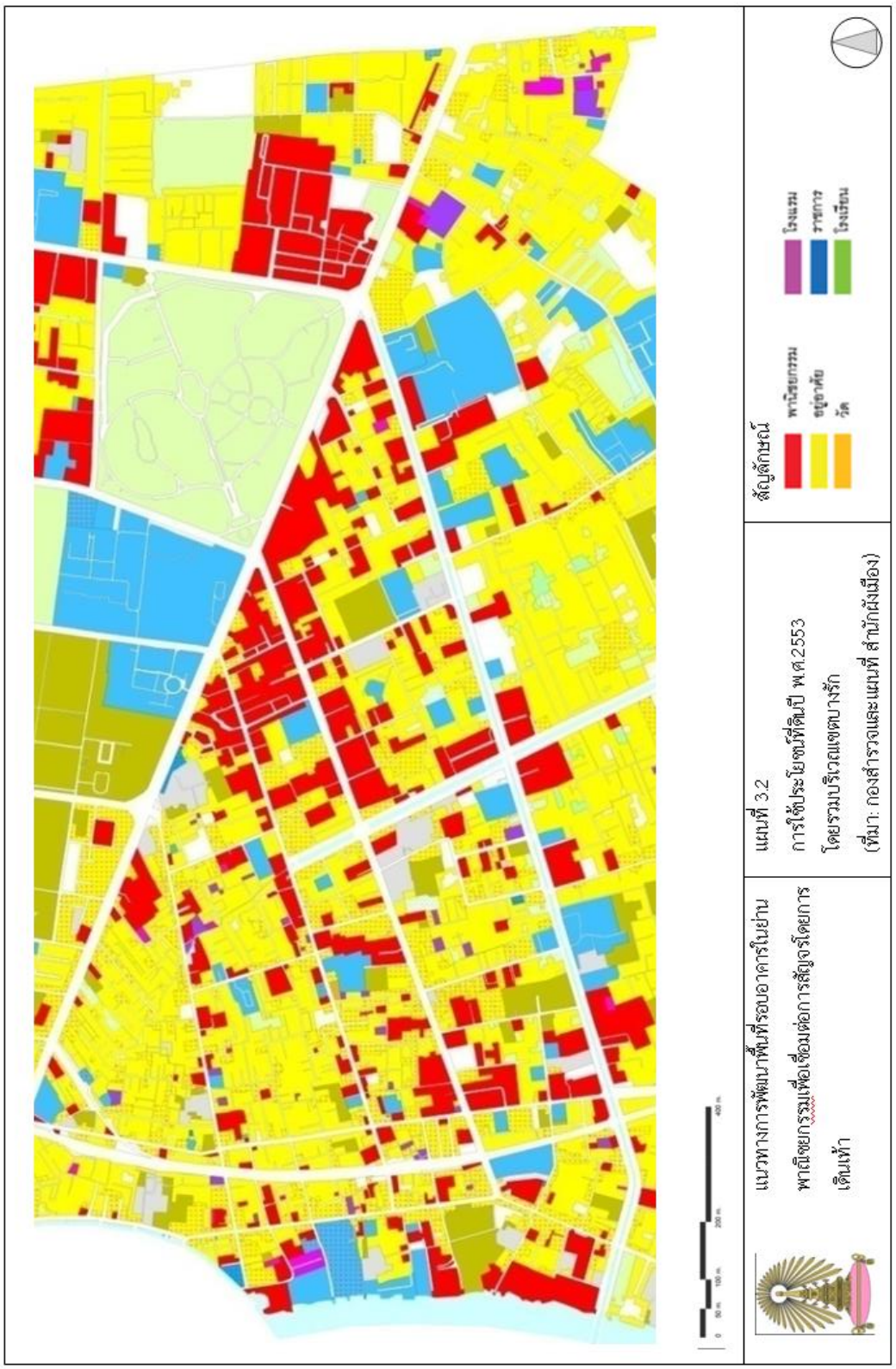
การใช้ประโยชน์ที่ดินจะเห็นได้ชัดว่าพื้นที่พาณิชยกรรมนั้น จะเกาะอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ในขณะที่พื้นที่พักอาศัยนั้น จะอยู่ถัดเข้าไปด้านในหรือตามซอยย่อยต่าง ๆ ในย่านพาณิชยกรรมสีลมนี้ โดยมากจะเป็นอาคารสำนักงานและอาคารสถาบันการเงินและคอมเพล็กซ์แทรกอยู่บ้าง ซึ่งอาคารสำนักงานที่ตั้งอยู่ในบริเวณนี้ เป็นการผสมผสานระหว่างอาคารสำนักงานสำหรับเช่าโดยหลายบริษัท และในอาคารมักจะมีการใช้ประโยชน์เพื่อการค้ารวมอยู่ด้วย โดยจะรวมตัวกันอยู่ค่อนข้างหนาแน่นบริเวณริมถนนสีลม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



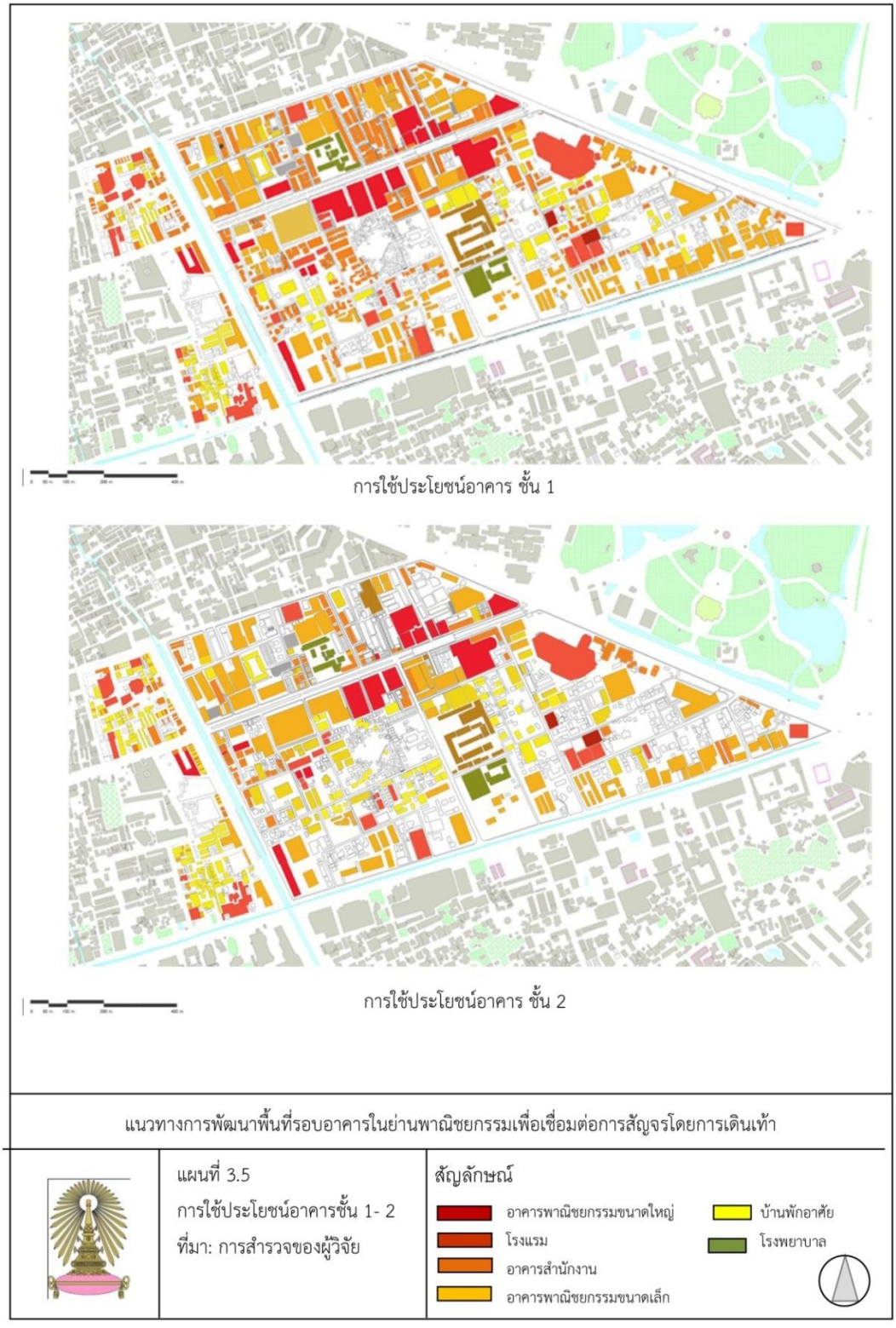
แผนที่ 3. 1 แสดงแผนที่กรรมสิทธิ์ครอบครองที่ดิน

ที่มา: กรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย



แผนที่ 3. 2 แสดงแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ที่มา: กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง



แผนที่ 3. 3 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารชั้น 1-2
ที่มา: การสำรวจของผู้วิจัย

3.3 ลักษณะรูปแบบของอาคารในพื้นที่ย่านสีลม

3.3.1 มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

มวลอาคาร โดยการวิเคราะห์แผนภาพนั้น (ดูแผนที่ 3.4) ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่าง หรือภาพและพื้นที่ (Figure and ground map) ของย่านถนนสีลมมีสัดส่วนมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างภายในพื้นที่ย่านสีลมและพื้นที่โดยรอบ จะมีลักษณะของมวลอาคารที่มีขนาดเล็กและขนาดใหญ่ผสมกันอยู่ แสดงถึงลักษณะของกลุ่มอาคารที่มีความแตกต่างกัน เนื่องจากจะมีอาคารขนาดใหญ่อยู่ตามแนวริมถนนเส้นหลักการวางตัวขนานกับถนนหลัก ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ไม่เรียงตามแนวของถนน มักจะเป็นอาคารที่มีรั้วกั้นมีขอบเขตที่ชัดเจน และมีมวลอาคารขนาดเล็กที่เรียงเป็นแถว จะสามารถสังเกตได้ชัดเจน รูปแบบของอาคารมีลักษณะไม่เป็นระเบียบและมีมวลอาคารขนาดเล็กเป็นบ้านพักอาศัย มวลอาคารขนาดเล็กที่เรียงตามแนวของถนนจะเป็นอาคารพาณิชย์เป็นอาคารแถว ส่วนใหญ่ตั้งอยู่กระจายทั่วไปในพื้นที่รูปแบบมวลอาคารยังมีการกระจายตัวไม่เป็นระเบียบซึ่งน่าจะเกิดจากการใช้ประโยชน์อาคารและลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งนี้ยังมีพื้นที่ว่างที่มีขนาดเล็กแทรกตัวอยู่ โดยทั่วไประหว่างมวลอาคาร ซึ่งที่ว่างเหล่านี้เกิดจากพื้นที่รอบอาคาร ตามกฎหมายและยังมีพื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่ลานหน้าอาคารพื้นที่จอดรถ และพื้นที่ที่จะมีการพัฒนาในอนาคต แต่พื้นที่ว่างส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็กและมีลักษณะเป็นเส้นแนวยาวตามแนวของอาคาร

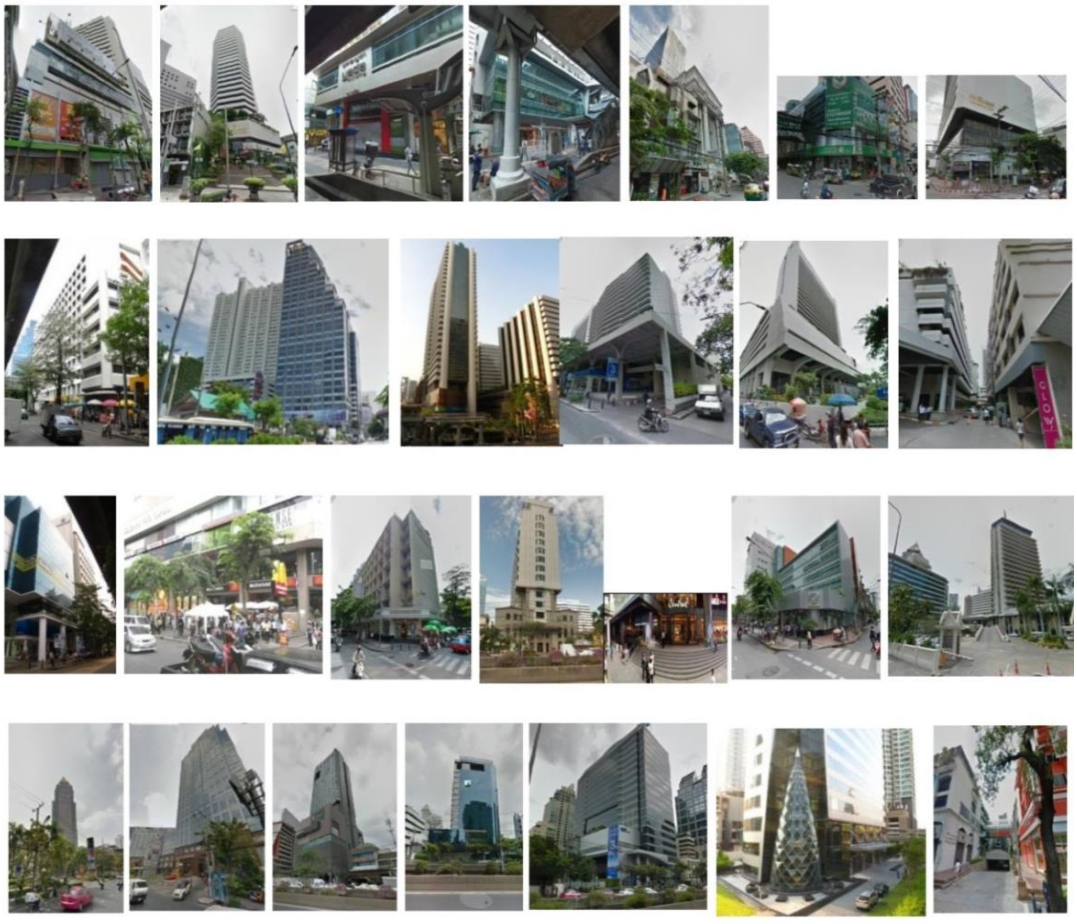
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

แผนที่ 3. 4 แสดงรูปแบบมวลอาคารของพื้นที่ย่านสีลม

3.3.2 ความสูงอาคาร

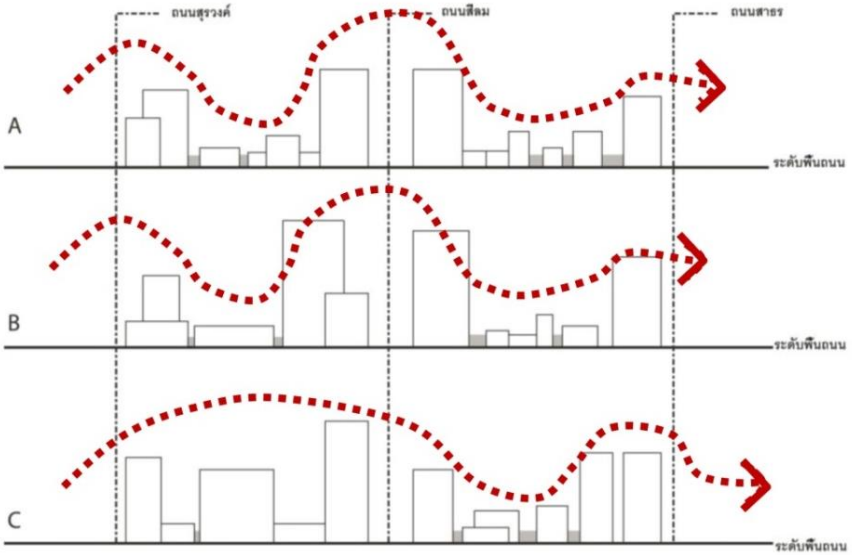
การสำรวจภาคสนามลักษณะของอาคารขนาดใหญ่ ในพื้นที่พาณิชยกรรม ที่ต้องการให้ปริมาณผู้เข้าใช้งานอาคารเป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นอาคารที่มีความหนาแน่นทางด้านพาณิชยกรรม ที่ส่งผลทางเศรษฐกิจ ลักษณะอาคารเป็นอาคารที่มีความสูงจนมีระยะการถอยร่นตามที่กฎหมายกำหนด จนทำให้มีพื้นที่โดยรอบอาคารที่มีการใช้งานและพื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้งาน

ความสูงของอาคารจะพบว่าในบริเวณพื้นที่ย่านถนนสีลมมีอาคารสูงเป็นจำนวนมาก มีอาคารสูงกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่ ส่วนมากจะเป็นอาคารพาณิชย์ 3-5 ชั้น และอาคารที่มีความสูงเกิน 9 ชั้น กระจายอยู่ทั่วไป ซึ่งส่วนใหญ่อาคารสูงจะอยู่ติดกับแนวถนนเส้นหลัก การใช้ประโยชน์อาคารจะเป็นอาคารสำนักงาน โรงแรม และห้างสรรพสินค้า อาคารในพื้นที่ติดถนนสีลมและถนนสาทรจะเป็นอาคารสูง (ดังแผนที่ 3.5) ที่มีอายุการใช้งานมานาน จึงมีลักษณะที่เป็นรูปแบบเดิมคือมีโครงสร้างที่หนาดูทึบตัน มีทางเข้า-ออกขนาดใหญ่ทางด้านหน้า



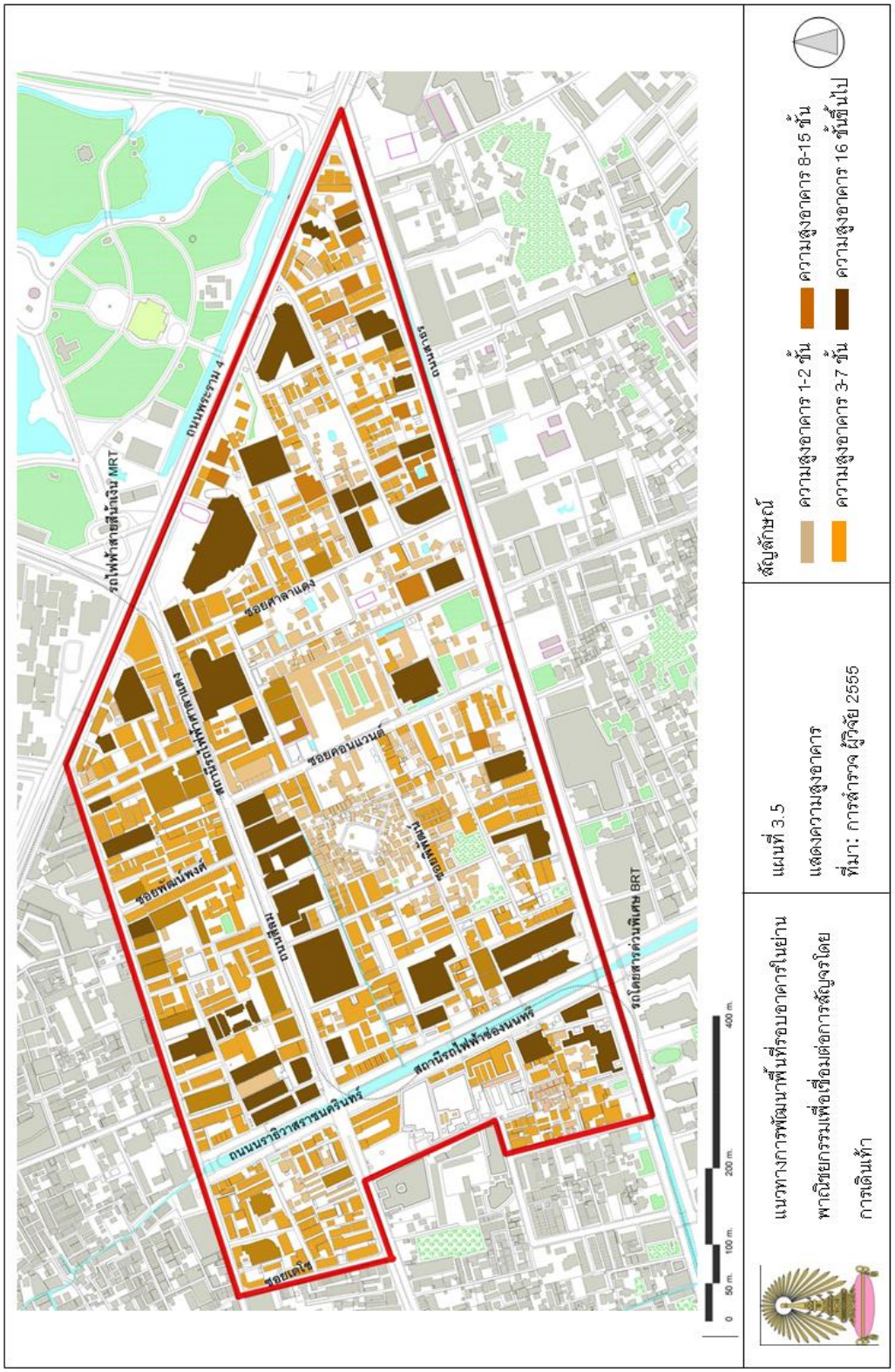
ภาพที่ 3. 4 ภาพถ่ายอาคารขนาดใหญ่ในพื้นที่ศึกษา

ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย



ภาพที่ 3. 5 รูปแบบการถ่ายเทความสูงเมืองบริเวณพื้นที่ศึกษา
ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าการศึกษาความสูงของอาคารจะทำให้ทราบถึงพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เกิดจากระยะถอยร่นตามกฎหมาย พื้นที่ว่างรอบอาคารขนาดใหญ่จะมีในพื้นที่ริมถนนสีลมและถนนสาทร ความหนาแน่นของการใช้พื้นที่มีปริมาณที่ไม่สมดุล ซึ่งจะมีความหนาแน่นของอาคารสูงอยู่ติดกับถนน ส่วนด้านในบล็อกของอาคารนั้นมีความสูงไม่มาก ทำให้ไม่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามศักยภาพ และความหนาแน่นของอาคารด้านหน้าทำให้บดบังมุมมองและการเชื่อมต่อเข้าไปยังภายในพื้นที่ ซึ่งควรจะมีการวางแผนพัฒนาในอนาคต



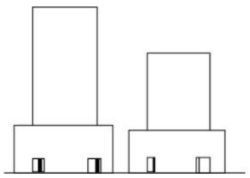
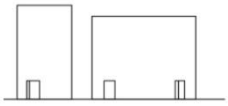
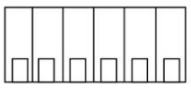
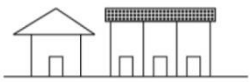
แผนที่ 3. 5 แสดงความสูงอาคาร

ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย

3.3.3 ลักษณะของอาคารในพื้นที่ศึกษา

จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษา รูปแบบของอาคารในพื้นที่จะสามารถแยกออกได้ 5 รูปแบบ ดังนี้

ตารางที่ 3. 1 ลักษณะของโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่

รูปแบบอาคารในพื้นที่	อาคารในพื้นที่	
1. อาคารรูปแบบอาคารสูง โดยจะมีทั้งอาคารสูงที่สร้างขึ้นใหม่และอาคารสูงที่เป็นอาคารเก่า		อาคารสูงเกิน 23 เมตร 
2. อาคารพักอาศัย 4-7 ชั้น เป็นอาคารที่ใช้เพื่อพาณิชย์หรือเพื่ออยู่อาศัย		อาคารสูงไม่เกิน 23 เมตร 
3.อาคารตึกแถวพาณิชย์ 3-5 ชั้น		อาคารสูงไม่เกิน 23 เมตร 
4.บ้านเดียวพักอาศัยและบ้านแถว		อาคารสูงไม่เกิน 15 เมตร 
5.สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ได้แก่ สิ่งปลูกสร้างชั่วคราว เพิง เป็นต้น		อาคารสูงไม่เกิน 15 เมตร

3.4 ลักษณะเชิงสัณฐานของการเชื่อมต่อพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ภายในพื้นที่ย่านสีลม

3.4.1 ลักษณะของโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่

โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ย่านถนนสีลม มีลักษณะเป็นแบบตาราง (Grid pattern) ซึ่งพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมสีลมเป็นพาณิชยกรรมหลักของกรุงเทพฯ จึงได้มีระบบโครงข่ายคมนาคมเข้ามาในพื้นที่หลากหลายเส้นทาง ทำให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของทั้งคนในพื้นที่และโดยรอบพื้นที่ (ดูภาพที่ 3.6)

ย่านพาณิชยกรรมสีลมนั้น เป็นพื้นที่ที่มีความต้องการในการเดินทางอย่างมาก ซึ่งแบ่งการเข้าถึงเป็น 3 ประเภท ได้แก่ การสัญจรโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน การสัญจรทางน้ำการสัญจรโดยใช้รถยนต์ (ดูแผนที่ 3.7)

- การสัญจรโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม BTS) เป็นเส้นทางสัญจรที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกและรวดเร็วที่สุด มีลักษณะเป็นรถไฟฟ้ายกระดับ เชื่อมสถานที่ระหว่างวงบางหว้า-สนามกีฬาแห่งชาติ ซึ่งส่วนของพื้นที่โครงการเส้นทางการสัญจรจะลากผ่านถนนสาทรเลี้ยวเข้าถนนสีลมผ่านถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีสถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรีเป็นศูนย์กลางมีสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดงและสถานีรถไฟฟ้าสุรศักดิ์ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียง

- การสัญจรโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน MRT) เป็นเส้นทางสัญจรที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก มีลักษณะเป็นรถไฟฟ้าแบบใต้ดิน เชื่อมสถานที่ระหว่างสถานีหัวลำโพง–บางซื่อ ซึ่งในอนาคตจะสร้างส่วนต่อขยายแบบเป็นโครงข่ายให้บริการพื้นที่โดยรอบกรุงเทพฯ ซึ่งมีสถานีสีลมผ่านพื้นที่โครงการ

- การสัญจรโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน (รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT) เป็นทางสัญจรที่เปิดให้บริการในช่องทางการเดินรถในถนนพระราม 3 เชื่อมระหว่างสาทร-ราชพฤกษ์ โดยมีต้นสายจากถนนสาทร

- การสัญจรทางน้ำ ในพื้นที่ศึกษานั้นมีการโดยสารโดยใช้การเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ทางฝั่งตะวันตกของพื้นที่โครงการ โดยใช้ท่าเรือโอเรียนเต็ล ท่าเรือโรงแรมแชงกรีล่า และท่าเรือไปรษณีย์

- การสัญจรโดยใช้รถยนต์ภายในพื้นที่โครงการจะประกอบไปด้วยถนนสายหลัก ถนนสายรองและถนนสายย่อย ซึ่งถนนสายหลักมีด้วยกัน 5 สายได้แก่

<u>ถนนสายหลัก (Major Streets)</u>

- ถนนพระราม 4 เดิมเรียกว่า ถนนตรง และถนนหัวลำโพง เป็นถนนที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นในปี พ.ศ.2400 ปัจจุบันมี 8 ช่องจราจร เป็นถนนสายสำคัญที่มีอาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นถนนที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ศึกษากับเขตสำคัญในเมือง

- ถนนสีลม ความยาวถนนประมาณ 2.78 กิโลเมตร เริ่มตั้งแต่ถนนเจริญกรุง ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดกับถนนมเหสักข์-ถนนสุรศักดิ์ ถนนเดโช ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนคอนแวนต์ และไปสิ้นสุดที่ถนนพระรามที่ 4 ถนนสีลมเป็นถนนที่มีเกาะกลางมีต้นไม้ใหญ่ปลูกเรียงรายไปตลอดแนวถนน และเป็นถนนสำคัญสายแรกที่เดินสายไฟฟ้าและสายโทรศัพท์ไว้ใต้ดินมี 6 ช่องจราจร มีการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวันมีร้านค้าและแผงลอยที่ให้บริการตั้งอยู่บนทางเท้าเป็นจำนวนมากมีความสำคัญต่อพื้นที่โครงการ เนื่องจากเป็นแหล่งธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวที่สำคัญของกรุงเทพฯ ถนนสีลมได้ผ่านช่วงยุคการพัฒนามาแล้วครั้งหนึ่งจึงไม่ค่อยมีการพัฒนามากมายนัก

- ถนนสาทร แบ่งเป็น 2 ฝั่ง คือสาทรเหนือและสาทรใต้ มี 8 ช่องจราจร มีการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน และมีสถานที่สำคัญทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจำนวนมาก ซึ่งในปัจจุบันริมถนนสาทรได้มีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ที่สร้างเพิ่มขึ้นใหม่หลายอาคาร

- ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นเส้นทางในเขตบางรักยาวไปถึงเขตสาทรมี 8 ช่องจราจร กว้าง 60 เมตร ระยะทาง 5.115 กิโลเมตร จะไปบรรจบกับกับถนนพระรามที่ 3 โดยเป็นถนนเลียบคลองช่องนนทรี ในแผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535-2539) หากเปรียบเทียบกับนโยบายตามผังเมืองรวม ถนนสาทรและถนนสีลมนั้นถือได้ว่าถนนนราธิวาสราชนครินทร์ยังมีความหนาแน่นต่ำใช้งานพื้นที่ได้ไม่เต็มศักยภาพ

ถนนสายรอง (Minor Streets)

ถนนสายรองในพื้นที่ศึกษา หน้าที่ของถนนสายรองคือการเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก และมีความกว้างเพียงพอ ได้แก่ ถนนสุรศักดิ์ ถนนเดโช ถนนคอนแวนต์ ถนนศาลาแดง ซึ่งถนนสายรองในพื้นที่ศึกษาจะมีโครงข่ายที่ไม่เป็นระบบมากนัก คือไม่ได้มีความเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน เพราะถนนที่ใช้เชื่อมโยงนั้นยังไม่เพียงพอกับความต้องการ

ถนนสายย่อย (Local/Access Roads)

ถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษาจะมีอยู่เป็นจำนวนมากส่วนมากจะเป็นซอยตันมีความคดเคี้ยวและมีความกว้างที่ไม่ค่อยเพียงพอต่อการเดินรถส่วนมากจะมีการสัญจรทางเท้าที่ใช้เป็นทางลัด

การสัญจรนั้นจะมีถนนสีลมเป็นแกนหลัก และมีโครงข่ายถนนศาลาแดง ซอยศาลาแดง 1 ถนนคอนแวนต์ เป็นแกนรอง และซอยพิพัฒน์มีเส้นทางเชื่อมโยงออกตามถนนและตรอกซอกซอยต่าง ๆ ได้มากที่สุด (ดังแผนที่ 3.6) นอกจากนี้ยังมีเส้นทางการรองรับการสัญจรที่แตกต่างกันตามช่วงเวลา เช่น ซอยละลายทรัพย์มีบทบาทเป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าในเวลากลางวัน ส่วนตอนเย็นและกลางคืนจะสามารถใช้รถยนต์ได้ ในขณะที่ซอยพัฒน์พงศ์เปิดให้รถยนต์สัญจรและเช่าที่จอดรถ

ในช่วงกลางวัน ส่วนตอนเย็นและตอนกลางคืนถนนจะถูกปิดไว้ให้สำหรับนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ซอยจะมีบทบาทแตกต่างกันตามแต่ช่วงเวลา

- ถนนสายหลัก มีความกว้างประมาณ 12-60 เมตร มีตั้งแต่ 4 ช่องจราจรจนถึง 8 ช่องจราจร
- ถนนสายรอง มีความกว้างประมาณ 12-30 เมตร มีตั้งแต่ 2 ช่องจราจรจนถึง 6 ช่องจราจร
- ถนนซอย มีความกว้างประมาณ 9-16 เมตร มีตั้งแต่ 1ช่องจราจรจนถึง 4 ช่องจราจร

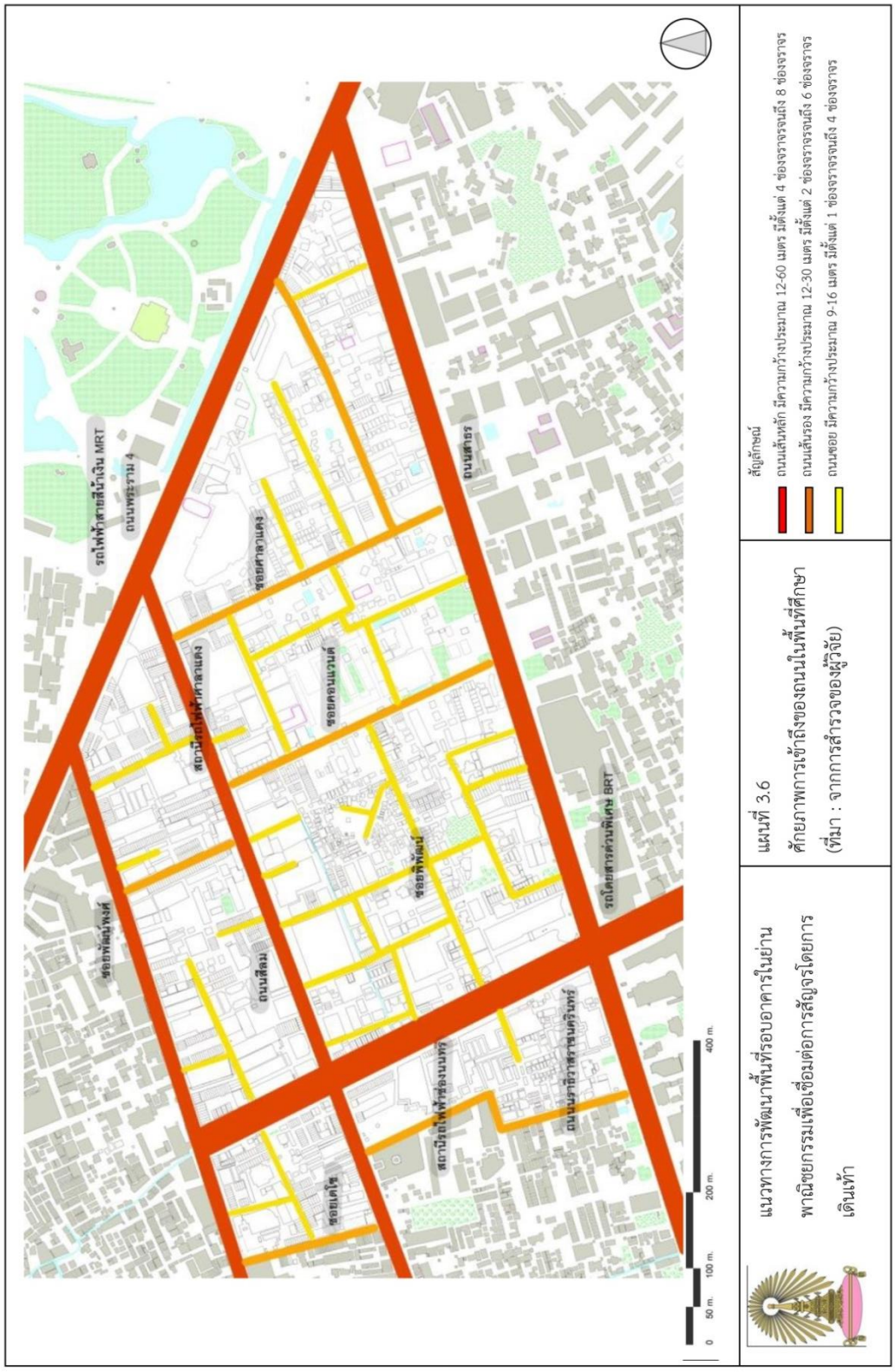
ภาพที่ 3. 6 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยศาลาแดง

ภาพที่ 3. 7 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยคอนแวนต์ 2

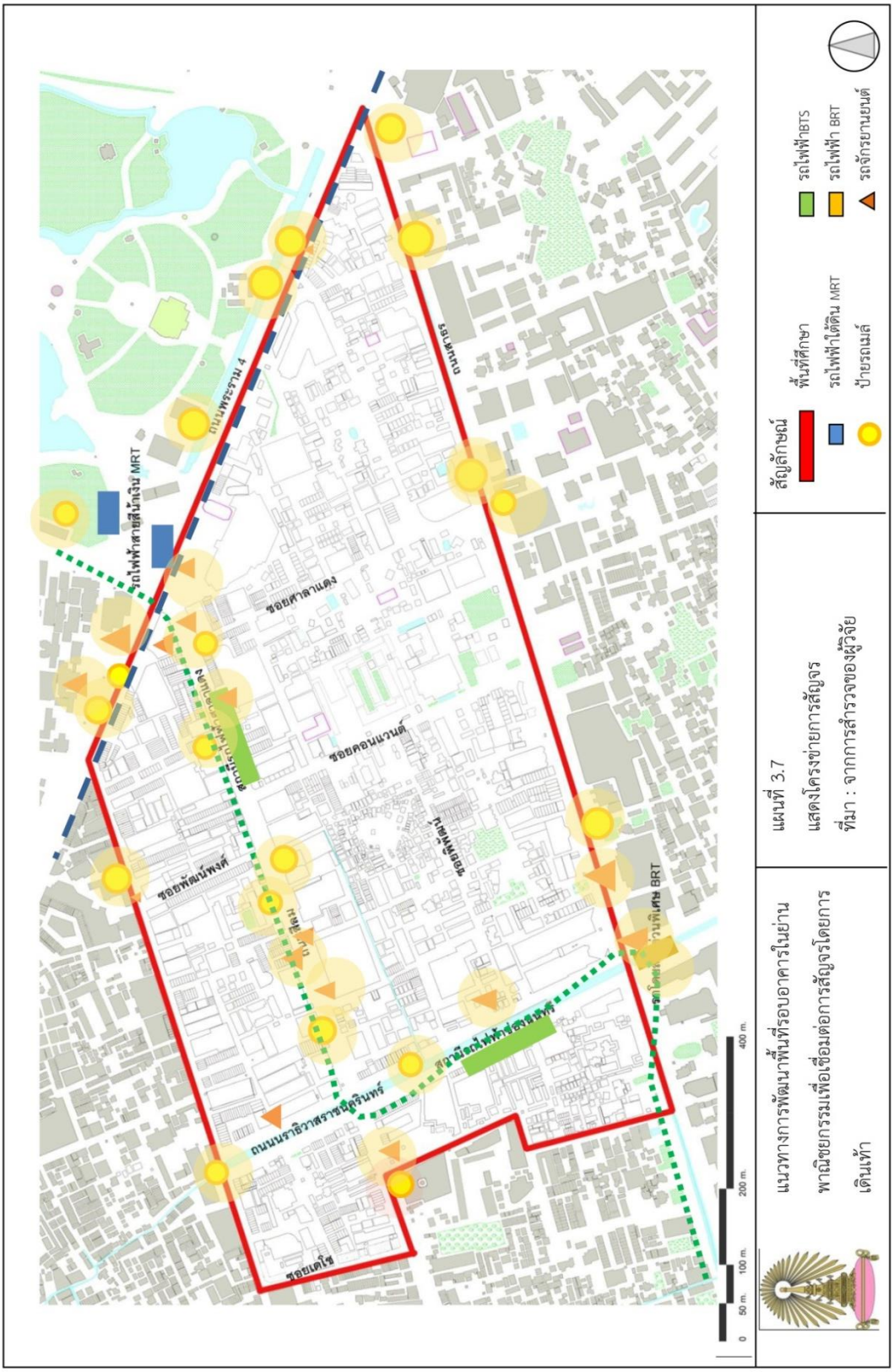
ภาพที่ 3. 8 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยสีลม 5

ภาพที่ 3. 9 แสดงบรรยากาศการใช้งานซอยพัฒน์พงศ์

ที่มา : จากการสำรวจจากผู้วิจัย ปี 2555



แผนที่ 3. 6 ศักยภาพการเข้าถึงของถนนในพื้นที่ศึกษา



แผนที่ 3. 7 แสดงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษา

3.4.2 พฤติกรรมการสัญจรทางเท้าและการเชื่อมต่อในพื้นที่ศึกษา

การใช้งานบริเวณพื้นที่ทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

- เส้นทางเดินเท้าติดถนนเส้นหลัก มีความกว้างตั้งแต่ 1.50-4.00 เมตร โดยทางเท้าในบางบริเวณจะปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่การค้าในบางเวลา ซึ่งจะทำให้ทางเดินแคบลง

- ทางเดินเท้าติดถนนสายรอง มีความกว้างตั้งแต่ 1.00-3.00 เมตร มีการรุกล้ำทางเท้าใน บางบริเวณกระจายตามริมถนนในพื้นที่

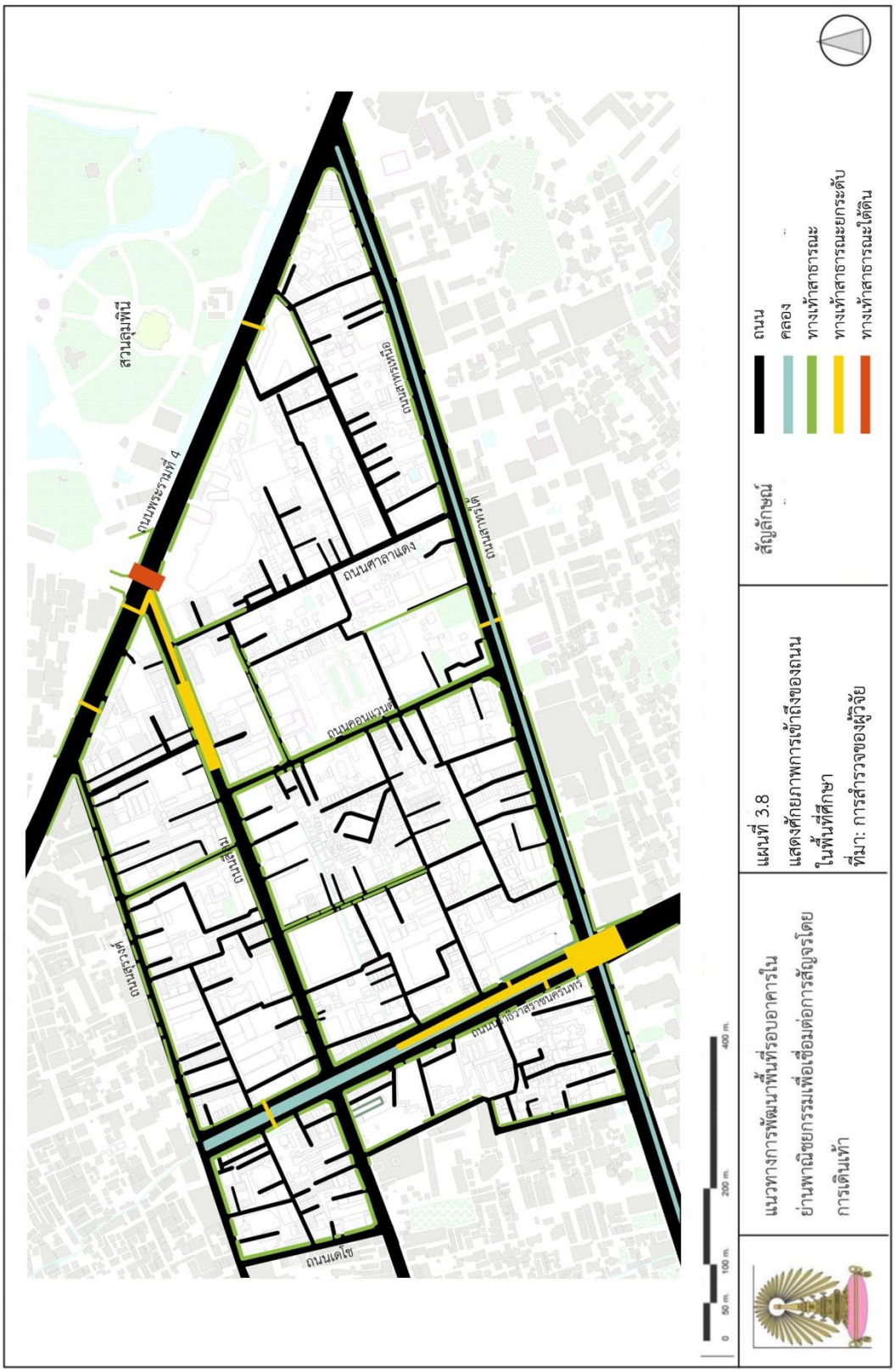
- ทางเดินเท้าภายในซอย มีความกว้างตั้งแต่ 0.00-1.50 เมตร ใช้งานร่วมกับทางสัญจรโดยยานพาหนะ บางซอยไม่มีทางเท้า จึงต้องใช้แนวทางระบายน้ำเป็นทางเดิน

- ทางเดินเท้ายกระดับ (Sky walk) มีความกว้าง 2.50-4.50 เมตร มีระยะทางสั้น ๆ แบ่งเป็น 2 ช่วง ในบริเวณ สถานี BTS ศาลาแดงไปจนถึงสถานี MRT สีลม และอีกช่วงจาก BTS สถานีนราธิวาสราชนครินทร์ไปจนถึง BRT สถานีสาทร

ลักษณะการสัญจรทางเท้า ทั้ง 2 ฝั่งทางเท้าทางด้านสีลมฝั่งใต้ (ฝั่งซอยเลขคี่) นั้นจะมีความเข้มข้นในการใช้งานช่วงเวลาตั้งแต่เช้าจนถึงช่วงเย็นส่วนในด้านทางเท้าฝั่งด้านเหนือ (ฝั่งซอยเลขคู่) จะมีการใช้งานเข้มข้นในช่วงเย็นจนถึงช่วงกลางคืน โดยขนาดของทางเท้าค่อนข้างแคบ

การใช้พื้นที่ทางเดินเท้าเพื่อเป็นพื้นที่ค้าขายหาบเร่แผงลอย ในความดูแลของเทศกิจเขตพื้นที่บางรัก โดยมีการกำหนดจุดผ่อนผัน ซึ่งจะมีบริเวณถนนศาลาแดง ซอยคอนแวนต์ ริมถนนสีลมบางส่วนซอยสุรเสนา (ซอยละลายทรัพย์) ส่วนในฝั่งซอยพัฒน์พงศ์ ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในความดูแลของบริษัทเอกชน จะมีการกำหนดการวางแผงเป็น 2 แถว แถวในและแถวนอก โดยมีการกำหนดช่วงเวลาในการขายเอาไว้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



แผนที่ 3. 8 แสดงศักยภาพการเข้าถึงของถนน

3.5 กิจกรรมในพื้นที่ศึกษา

3.5.1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากคนกลุ่มต่าง ๆ ในพื้นที่ในช่วงเวลาของวันนั้นในเวลากลางวันและเวลากลางคืนทำให้พื้นที่มีการใช้งานอยู่ตลอดเวลา

ในช่วงเวลาเช้า ผู้คนทยอยกันเดินทางเข้าสู่พื้นที่ โดยใช้การโดยสารของระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ที่เข้ามาในพื้นที่ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงเช้านั้นจะมีการเดินทางของคนที่มาใช้งาน การจราจรเริ่มคับคั่ง หาบเร่แผงลอยเข้าจับจองพื้นที่เพื่อให้บริการ

ในช่วงเวลากลางวัน ซึ่งเป็นช่วงเวลาพักเที่ยงของกลุ่มประชาชนทำงาน ประชาชนที่อาศัยอยู่บนอาคารจะมีการลงมาใช้บริการร้านค้าด้านล่างเพื่อลงมาซื้ออาหารรับประทาน นอกจากจะลงมารับประทานอาหารแล้วบางส่วนยังลงมาเพื่อเดินเล่นผ่อนคลาย โดยการจับจ่ายซื้อของบริเวณร้านค้าหาบเร่แผงลอยที่มีขายอยู่ตลอดเส้นทางริมถนนสีลมและจะหนาแน่นมากบริเวณถนนสีลมซอย 5 ที่เป็นซอยละลายทรัพย์ (ซอยสุรเสนา) เพื่อผ่อนคลายจากการทำงานในช่วงเช้า

ในช่วงเย็น ประชาชนในพื้นที่เลิกงานหรือกิจกรรมต่าง ๆ เริ่มเดินทางออกจากพื้นที่เพื่อไปยังระบบขนส่งมวลชน และประชาชนอีกส่วนหนึ่งเดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่ บริเวณซอยพัฒน์พงษ์และซอยธนิยะ การจราจรเริ่มคับคั่งทั้งบนท้องถนนและทางเท้าที่เต็มไปด้วยผู้คนที่เดินไปยังจุดรอรถเพื่อเดินทางกลับบ้าน และยังมีร้านอาหารที่มีการใช้บริการในปริมาณมาก ทั้งประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่เข้ามาใช้บริการ บางส่วนก็กระจายตัวตามพื้นที่ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นลานหน้าอาคารและพื้นที่รอบอาคารเพื่อพักผ่อนหรือทำกิจกรรม

ในช่วงกลางคืน กลุ่มคนทำงานในตอนกลางวันได้ออกไปนอกพื้นที่แล้ว ยังมีกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาในพื้นที่ เป็นการผลัดเปลี่ยนกันเข้ามาใช้พื้นที่ทำให้พื้นที่มีความคึกคักอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะมีความหนาแน่นมากในพื้นที่บริเวณซอยพัฒน์พงษ์ ซอยธนิยะ และยังมีหาบเร่แผงลอยที่ขายของบริเวณทางเท้าเรียงรายตลอดริมถนนสีลม ซึ่งจะเป็นพ่อค้าแม่ค้าคนล่ะกลุ่มกับกลุ่มที่เข้ามาขายในช่วงเวลากลางวัน ในช่วงกลางคืนจึงเต็มไปด้วยร้านอาหาร สถานเริงรมณ์ และร้านค้าหาบเร่จำนวนมาก มีทั้งร้านค้าระดับธรรมดาจนไปถึงร้านค้าระดับสูง

ในขณะที่ประชาชนในพื้นที่มีปริมาณที่น้องลง แต่สิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โดยเฉพาะอาคารสูงมีปริมาณที่เพิ่มขึ้น จากปัจจัยการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ และเป็นย่านธุรกิจการค้าของถนนสีลม ถนนสุรวงค์ ถนนสาทร ประกอบกับการขยายตัวของเมืองจากกระบวนการพัฒนาเมือง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน อันเนื่องมาจากความต้องการใช้ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารสนองความต้องการทางด้านพาณิชยกรรมการค้าการบริการ พื้นที่ในเขตบางรักมีแรงดึงดูดสูงต่อการพัฒนา ราคาที่ดินในปัจจุบันได้เพิ่มขึ้นหลายเท่าตัวนักลงทุนได้เข้ามาลงทุนในรูปแบบของโครงการพัฒนา

อสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ การใช้พื้นที่ของถนนสีลมเปลี่ยนแปลงจากการใช้ที่ดินแนวราบเพื่อการอยู่อาศัยมาเป็นการใช้ในแนวดิ่งหรืออาคารสูง ได้ทำการพัฒนาออกมาในรูปแบบของการเป็นอาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัย ซึ่งในปัจจุบันมีอาคารสูงที่สร้างขึ้นในพื้นที่ย่านสีลมและบริเวณโดยรอบเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 3. 2 แสดงราคาที่ดินในเขตพื้นที่สีลม

สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินรอบบัญชี ปีพ.ศ.2555-2558 พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร (บาท/ตารางวา)	
1 ถนนสีลม	650,000 - 850,000
2 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ 1	450,000
3 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ 2	350,000
4 ถนนสุรวงศ์เซ็นเตอร์	450,000
5 ถนนสาทร	450,000 - 600,000
6 ถนนพัฒน์พงษ์	600,000
7 ถนนธนิยะ	600,000
8 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	250,000 - 550,000
9 ถนนพัฒน์พงษ์	2,550,000
10 ถนนสีลม 6	450,000 - 550,000
11 ถนนศาลาแดง	500,000
12 ถนนศาลาแดง 1/1	300,000
13 ถนนธนิยะ 2	450,000
14 ถนนสีลม 1	500,000
15 ถนนสีลม10	500,000
16 ถนนสีลม 3 (พิพัฒน์)	400,000
17 ถนนสีลมพลาซ่า	480,000
18 ถนนสุรวงศ์	450,000 - 500,000
19 ถนนพิพัฒน์ 2	400,000
20 ถนนศาลาแดง	450,000
21 ถนนคอนแวนต์	450,000
22 ถนนพระรามที่ 4	400,000 - 500,000
23 ถนนเดโช	450,000
24 ถนนสีลม 5	450,000

ที่มา : สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน กรมธนารักษ์

รูปแบบของกิจกรรมในพื้นที่ย่านสีลมจะมีหลากหลายกิจกรรมทั้งกลางวันและกลางคืน จากการวิเคราะห์พื้นที่ด้านศักยภาพการเชื่อมต่อในการมองเห็น พื้นที่ที่ใช้ในการเชื่อมต่อนั้นมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นในลักษณะใดบ้าง

- ถนนเดโชกิจกรรมในช่วงกลางวันมีกิจกรรมตลอดช่วงถนน แต่มีปริมานไม่หนาแน่นมากนัก กิจกรรมในช่วงกลางคืนมีการใช้งานของประชาชนที่เข้ามาใช้พื้นที่โดยเฉพาะนักท่องเที่ยว เนื่องจากมีที่พักและร้านค้าเปิดให้บริการ

- ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ กิจกรรมในช่วงกลางวัน มีการสัญจรตลอดแนวถนนในบริเวณศึกษาเนื่องจากมีร้านค้าและยังเป็นจุดเชื่อมต่อการสัญจร BTS สถานีช่องนนทรีกับ BRT สถานีสาทร กิจกรรมในช่วงกลางคืนจะมีการใช้งานบนทางเดินยกระดับแต่บริเวณพื้นที่ด้านล่างมีการใช้งานน้อยเนื่องจากไม่มีร้านค้าและกิจกรรม

- ซอยสีลม 10 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานหนาแน่นมาก รถยนต์ไม่สามารถเข้าไปสัญจรได้ เป็นถนนที่ต้องใช้การสัญจรทางเท้า มีร้านค้าเปิดให้บริการรวมถึงหาบเร่แผงลอยอยู่ตลอดทั้งซอย ไม่มีกิจกรรมในช่วงกลางคืน เนื่องจากร้านค้าปิดให้บริการ

- ซอยสีลม 8 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานหนาแน่นมาก รถยนต์ไม่สามารถเข้าไปสัญจรได้ เป็นถนนที่ต้องใช้การสัญจรทางเท้า มีร้านค้าเปิดให้บริการรวมถึงหาบเร่แผงลอยอยู่ตลอดทั้งซอย มีกิจกรรมในช่วงกลางคืน เนื่องจากร้านค้าปิดให้บริการ

- ซอยพัฒน์พงศ์ 1 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีร้านค้าเปิดให้บริการและมีการเข้าใช้งานในพื้นที่แต่มีประชาชนปริมาณไม่มากนัก กิจกรรมในช่วงกลางคืนเป็นพื้นที่ที่เปิดใช้งานและมีความหนาแน่นมากในช่วงเวลากลางคืน มีร้านค้าภายในอาคารและร้านค้าริมถนนตลอดเส้นทาง

- ซอยสีลม 4 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานหนาแน่นมาก รถยนต์ไม่สามารถเข้าไปสัญจรได้ เป็นถนนที่ต้องใช้การสัญจรทางเท้า มีร้านค้าเปิดให้บริการรวมถึงหาบเร่แผงลอยอยู่ตลอดทั้งซอย ไม่มีกิจกรรมในช่วงกลางคืนเนื่องจากร้านค้าปิดให้บริการ

- ซอยธนิยะ กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานในปริมาณมากตลอดทั้งวัน มีร้านค้าและอาคารพาณิชย์มีปริมาณการเข้าใช้งานหนาแน่น กิจกรรมในช่วงกลางคืนมีร้านค้าเปิดให้บริการมีการใช้งานโดยตลอดเส้นทาง

- ถนนพระราม 4 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานในการสัญจรทางเท้าในปริมาณมาก โดยเฉพาะในบริเวณจุดเชื่อมต่อเพื่อไปถนนสีลมมีกิจกรรมการค้าขายเพียงบางส่วนไม่ต่อเนื่อง บริเวณอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่เปิดให้ใช้งานและมีกิจกรรมเกิดขึ้นบริเวณชั้นล่างของอาคาร กิจกรรมในช่วงกลางคืนมีกิจกรรมการใช้งานน้อย มีเพียงบริเวณจุดเชื่อมต่อเพื่อไปถนนสีลมที่มีกิจกรรมและการสัญจรในพื้นที่

- ซอยสีลม 9 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีกิจกรรมร้านค้าอยู่ริมถนน อาคารภายในซอยไม่มีการใช้งาน ไม่มีกิจกรรมในช่วงกลางคืนเนื่องจากมีอาคารที่มีการใช้งานน้อยพื้นที่ถูกใช้งานเป็นสุสาน

- ซอยสีลม 7 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานในการสัญจรทางเท้าผ่านโดยตลอด แต่ไม่มีกิจกรรมของอาคารโดยรอบ เนื่องจากอาคารมีการใช้งานเป็นที่พักอาศัย ไม่มีกิจกรรมในช่วงกลางคืนเนื่องจากอาคารริมถนนไม่มีการอาคารที่มีกิจกรรม

- ซอยสีลม 5 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานหนาแน่นมาก รถยนต์ไม่สามารถเข้าไปสัญจรได้เป็นถนนที่ต้องใช้การสัญจรทางเท้า มีร้านค้าเปิดให้บริการรวมถึงหาบเร่แผงลอยอยู่ตลอดทั้งซอย ไม่มีกิจกรรมในช่วงกลางคืน เนื่องจากร้านค้าปิดให้บริการ

- ซอยสีลม 4 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานหนาแน่นมาก รถยนต์ไม่สามารถเข้าไปสัญจรได้ เป็นถนนที่ต้องใช้การสัญจรทางเท้า มีร้านค้าเปิดให้บริการรวมถึงหาบเร่แผงลอยอยู่ตลอดทั้งซอย ไม่มีกิจกรรมในช่วงกลางคืนเนื่องจากร้านค้าปิดให้บริการ

- ถนนคอนแวนต์ กิจกรรมในช่วงกลางวันมีกิจกรรมการค้าในบริเวณริมถนนหนาแน่นเฉพาะช่วงถนนที่เชื่อมต่อกับถนนสีลมในช่วงกลางจนถึงสุดถนน ไม่มีกิจกรรมอาคารที่อยู่ริมถนนมีลักษณะเป็นรั่วทึบทำให้ไม่มีประชาชนเดินผ่าน ไม่มีกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนเนื่องจากอาคารริมถนนไม่มีการเข้าใช้งาน

- ถนนศาลาแดง กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานพื้นที่ตลอดเส้นทางเนื่องจากมีอาคารพาณิชย์และมีร้านค้าเปิดให้บริการตลอดเส้นทาง มีการใช้งานหนาแน่นในบริเวณที่ต่อเนื่องกับถนนสีลม กิจกรรมในช่วงกลางคืนมีกิจกรรมบริเวณริมถนนเนื่องจากมีร้านค้าหาบเร่แผงลอยทำให้ในบริเวณริมถนนมีกิจกรรมตลอดทุกช่วงเวลา

- ถนนสุรวงศ์ กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานพื้นที่ตลอดเส้นทาง มีร้านค้าและอาคารขนาดเล็กเปิดให้บริการการสัญจรทางเท้ามีการใช้งานตลอดแต่มีปริมาณไม่มาก มีกิจกรรมในช่วงกลางคืนที่ต่อเนื่องมาจากซอยพัฒน์พงศ์ มีร้านค้าบางส่วนเปิดให้บริการมีหาบเร่แผงลอยเปิดให้บริการ

- ถนนสีลม กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานที่มีความหนาแน่นมาก โดยเฉพาะการค้าขายหาบเร่แผงลอย และร้านค้าที่เปิดให้บริการมีกิจกรรมหนาแน่นในเวลากลางคืน โดยจะมีร้านค้าริมถนนจะเปิดให้บริการเป็นบางส่วน

- ซอยศาลาแดง 1 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีกิจกรรมในช่วงเวลากลางวันเนื่องจากมีอาคารสำนักงานขนาดใหญ่อยู่ทำให้มีประชากรในพื้นที่มีการสัญจรในช่วงเวลากลางวันอยู่ตลอดไม่มีกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนเนื่องจากอาคารริมถนนไม่มีการเข้าใช้งาน

- ถนนสาทร กิจกรรมในช่วงกลางวันเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมในช่วงกลางวันน้อย ส่วนมากเป็นอาคารสำนักงานไม่มีอาคารพาณิชย์หรือร้านค้า อาคารสำนักงานจะมีลักษณะที่เป็นอาคาร

แบบปิดการสัญจรจะใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในการเดินทางแทนการสัญจรทางเท้า ไม่มีกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนเนื่องจากอาคารริมถนนไม่มีการเข้าใช้งาน

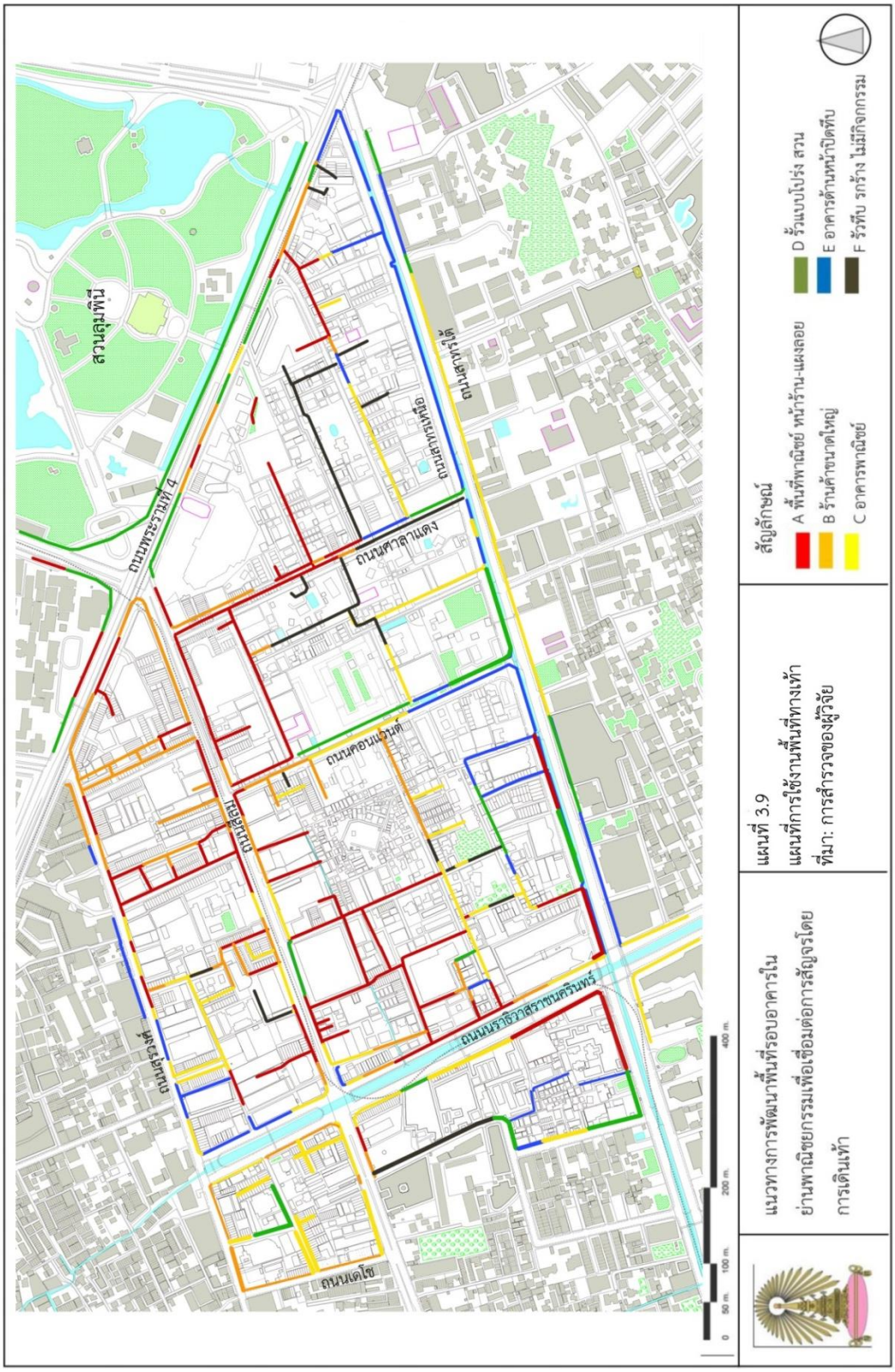
- ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 2 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานในปริมาณมาก เนื่องจากมีอาคารที่มีร้านค้า ไม่มีกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนเนื่องจากอาคารริมถนนไม่มีการเข้าใช้งาน

- ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานในปริมาณมาก เนื่องจากมีอาคารที่มีร้านค้า ไม่มีกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนเนื่องจากอาคารริมถนนไม่มีการเข้าใช้งาน

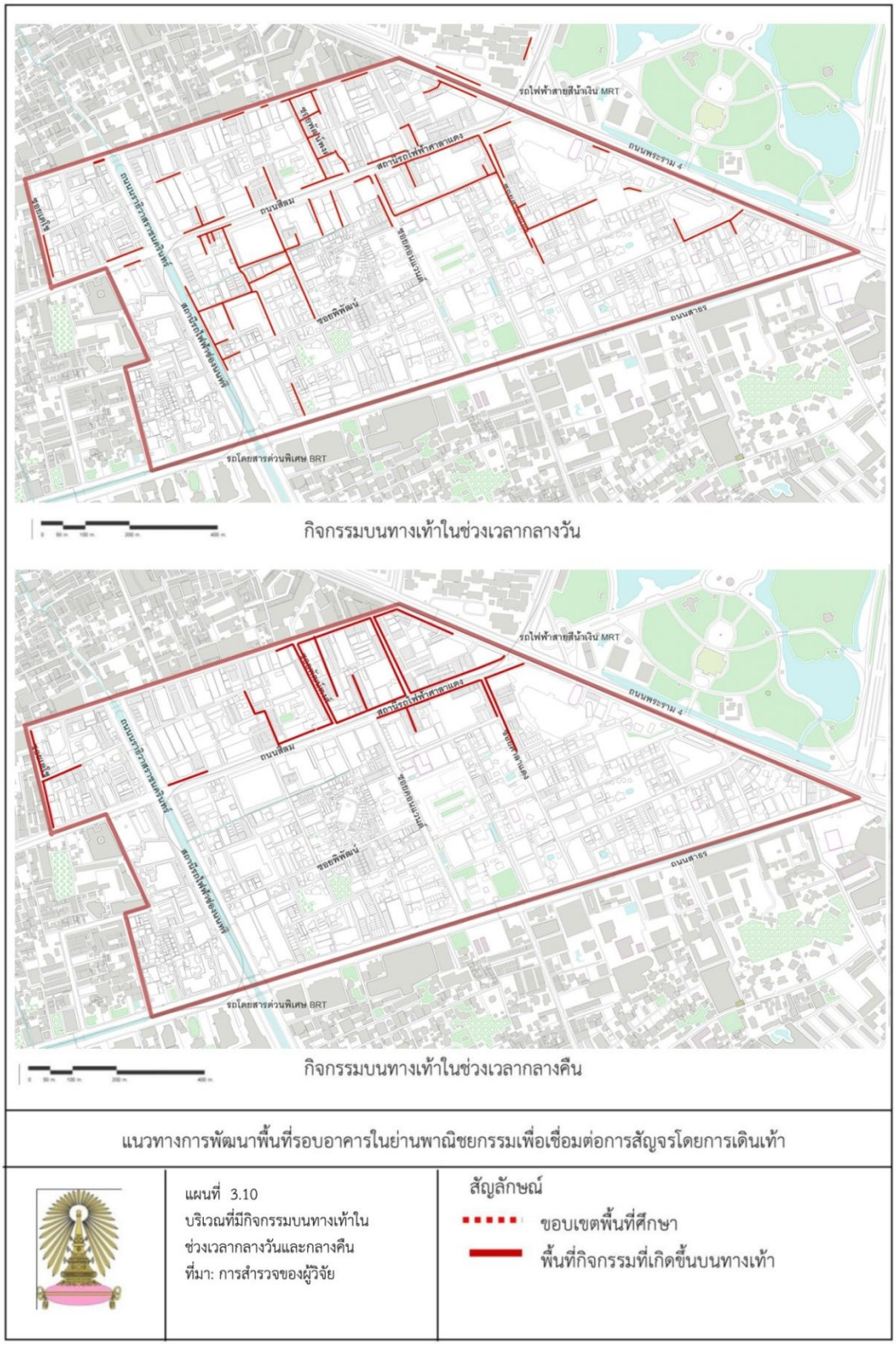
- ซอยสีลม 7 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีการใช้งานในการสัญจรทางเท้าผ่านโดยตลอด แต่ไม่มีกิจกรรมของอาคารโดยรอบ เนื่องจากอาคารมีการใช้งานเป็นที่พักอาศัย ไม่มีกิจกรรมในช่วงกลางคืนเนื่องจากอาคารริมถนนไม่มีการอาคารที่มีกิจกรรม

- ซอยพิพัฒน์ 2 กิจกรรมในช่วงกลางวันมีกิจกรรมตลอดเส้นทาง มีอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่และมีหาบเร่แผงลอยอยู่ตลอดเส้นทาง กิจกรรมในช่วงกลางคืนมีการใช้งานเนื่องจากอาคารพาณิชย์มีการใช้งาน มีชุมชนพักอาศัยที่มีประชาชนอาศัยอยู่ผ่านเข้าออกและมีร้านค้าเปิดให้บริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



แผนที่ 3. 9 แสดงการใช้งานพื้นที่ทางเท้า



แผนที่ 3. 10 แสดงพื้นที่ที่มีกิจกรรมในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน

3.5.2 กิจกรรมทางสังคม

ย่านสีลมอยู่ในเขตบางรัก ซึ่งเป็นเขตที่มีการประกอบธุรกิจกับชาวต่างประเทศมากที่สุด โดยเฉพาะถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ซึ่งเป็นย่านที่ตั้งของสำนักงานธุรกิจของชาวต่างประเทศ ธนาคารพาณิชย์ สถาบันการเงิน โรงแรม ภัตตาคารและร้านค้า รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจมีความโดดเด่นในเรื่องของความหลากหลายทั้งประเภท ฐานะ ระดับ และเชื้อชาติ เพราะเป็นย่านที่มีวิวัฒนาการมายาวนาน และยังคงเป็นย่านที่มีบทบาทความสำคัญอยู่ในปัจจุบัน แต่จากสถิติประชากรที่มีทะเบียนบ้านอยู่ในพื้นที่เขตบางรักมีแนวโน้มลดลงโดยในปี พ.ศ.2545 มีประชากร 60,775 คน ปีพ.ศ.2555 มี 46,112 คน ลดลงไปประมาณ 14,000 คน (สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย) ประชากรในพื้นที่จะมีกลุ่มที่มาอาศัยอยู่ชั่วคราวเพื่อทำงานหรือเรียนหนังสือ

อาจจะกล่าวได้ว่าบทบาทของย่านธุรกิจถนนสีลมเป็นศูนย์กลางของย่านพาณิชยกรรมของประเทศ ฉะนั้นอาชีพส่วนใหญ่ในพื้นที่จึงเป็นการประกอบธุรกิจการค้า แต่ส่วนใหญ่แล้วนักธุรกิจประกอบกิจการในเขตบางรัก มักมีภูมิลำเนาอยู่นอกพื้นที่ ทำให้ประชากรที่มีจำนวนและบทบาทมากที่สุดคือ ประชากรกลางวัน (Day-time population) ที่มีมากกว่าในทะเบียนราษฎร์หลายเท่าตัว อันประกอบไปด้วยกลุ่มพนักงานที่ทำงานตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ มีตั้งแต่ระดับผู้บริหารจนถึงระดับเจ้าหน้าที่ทำความสะอาด ประชากรกลุ่มนี้เข้ามาใช้พื้นที่ในช่วงเวลาทำงานพักกลางวัน และตอนเย็นหลังเลิกงานซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากกว่าประชากรที่อยู่ในย่านซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนประชากรมากกว่าประชากรภายในย่าน และการที่ภายในย่านมีประชากรเข้ามาทำงานจึงได้ดึงดูดประชากรกลุ่มอื่น ๆ เข้ามาในช่วงวันและเวลาเดียวกันด้วย ได้แก่กลุ่มที่เข้ามาติดต่อธุรกิจและกลุ่มที่เข้ามาบริการคือพ่อค้าแม่ค้า คนขับรถรับจ้าง เป็นต้น นอกจากนี้ในช่วงเวลากลางคืนยังมีกลุ่มของนักท่องเที่ยว และพนักงานที่ทำงานบริการในสถานบันเทิงโดยมีจำนวนประชากรไม่เท่ากับจำนวนประชากรในช่วงเวลากลางวัน ซึ่งในกลุ่มคนทำงานนี้นับเป็นทรัพยากรบุคคลที่ต้องใช้เวลาอยู่ในย่านสีลมหลายชั่วโมงต่อวัน

3.5.3 กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่

พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เน้นการควบคุมการพัฒนาโดยเฉพาะในด้านการใช้ที่ดินและโครงข่ายการคมนาคม กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพฯ พ.ศ.2556 ข้อที่ 9 ว่าด้วยเรื่อง ที่ดินประเภท พ.5 มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมหลักส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยว ในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ไม่เกิน 10:1 ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน 10:1 แต่ในกรณีที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละยี่สิบ โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกินห้าเท่าของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะที่จัดให้มีขึ้น

ในพื้นที่ดินจะต้องมีอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละสาม แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างที่ไม่มีสิ่งปกคลุมตามกฎหมายควบคุมอาคาร ซึ่งที่ดินที่ได้ใช้ประโยชน์ หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอน อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสาม

การติดตั้งป้ายโฆษณาที่มีขนาดเกิน 1 ตารางเมตรหรือมีน้ำหนักรวมทั้งโครงสร้างเกิน 10 กิโลกรัม ในพื้นที่ที่มีระยะห่างจากวัด โบราณสถาน ทางพิเศษ หรือถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางตั้งแต่ 40 เมตรถึงจุดติดตั้งหรือก่อสร้างป้ายน้อยกว่า 50 เมตร ยกเว้นป้ายชื่ออาคารสถานประกอบการและป้ายสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

ปัจจุบันการควบคุมอาคารในกรุงเทพฯ ที่บังคับใช้โดยจะมีการบังคับเกี่ยวกับแนวร่นอาคารจากทางสาธารณะ ที่ว่างด้านหน้า ด้านหลังอาคาร และระยะห่างเขตที่ดินข้างเคียง ซึ่งสรุปโดยรวมได้ ดังนี้

1. แนวร่นอาคารจากถนนหรือทางสาธารณะ

กรณีที่ 1 อาคารพักอาศัย (สูงไม่เกิน 3 ชั้น สูงไม่เกิน 10.00 เมตร พื้นที่รวมไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร หรืออาคารอยู่อาศัยรวม (สูงไม่เกิน 2 ชั้นสูงไม่เกิน 8.00 เมตร และมิใช่อาคารขนาดใหญ่) ถ้าถนนสาธารณะกว้างน้อยกว่า 6.00 เมตร ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลาง ถนนสาธารณะอย่างน้อย 3.00 เมตร ถ้าถนนสาธารณะกว้างมากกว่า 6.00 เมตร ร่นแนวอาคารห่างจากถนนสาธารณะ โดยจะต้องสูงไม่เกิน 3 ชั้นพื้นที่ไม่เกิน 300 ตารางเมตร ร่นจากเขตถนนอย่างน้อย 0.50 เมตร และ สูงเกิน 3 ชั้นพื้นที่เกิน 300 ตารางเมตรร่นจากเขตถนนอย่างน้อย 1.00 เมตร

กรณีที่ 2 อาคารพาณิชย์ อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถวและอาคารอื่น ๆ ที่มิใช่ตามกรณีที่ 1 ถนนสาธารณะกว้างน้อยกว่า 10.00 เมตร ร่นแนวอาคารจากกึ่งกลางถนนสาธารณะ 6.00 เมตร ถนนสาธารณะกว้างมากกว่า 10.00 เมตร ร่นแนวอาคารจากเขตถนนอย่างน้อย 10% ของความกว้างถนน ถนนสาธารณะกว้างมากกว่า 20.00 เมตร ร่นแนวอาคารจากเขตถนนอย่าง

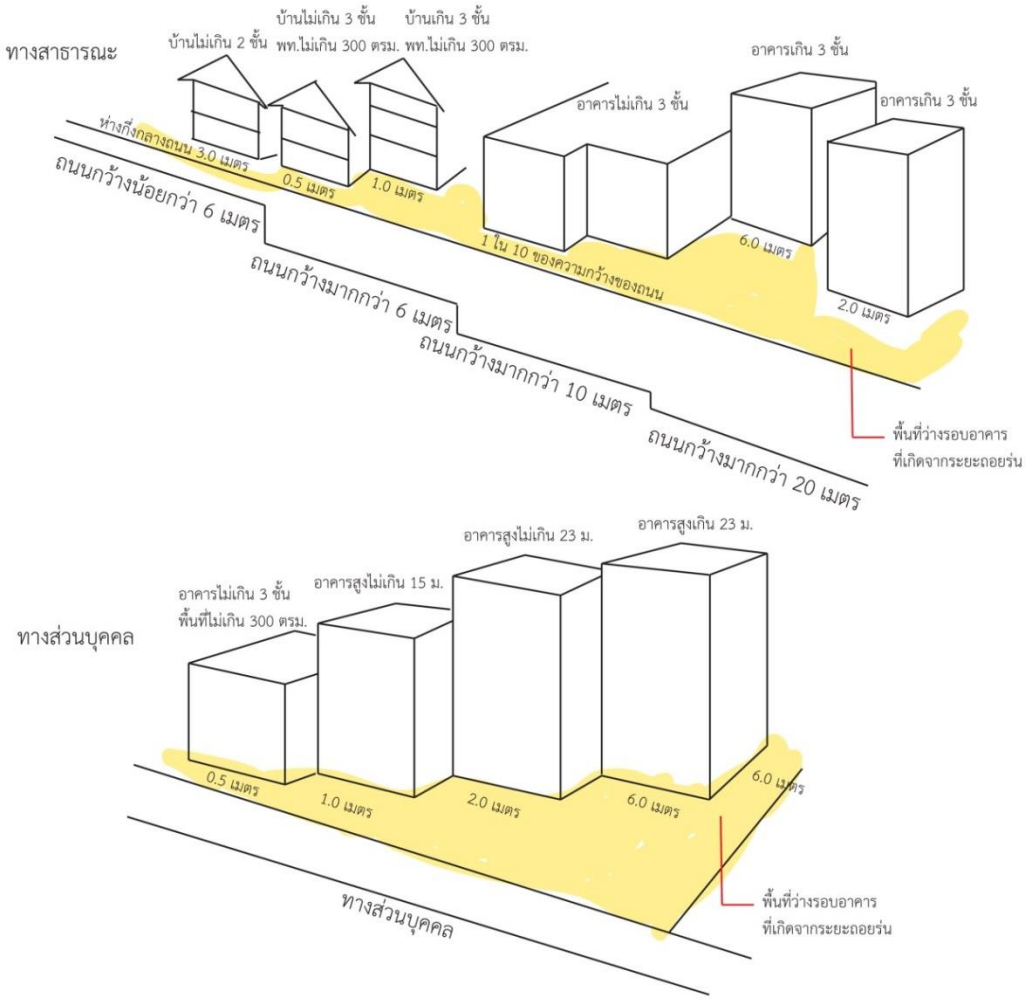
น้อย 2.00 เมตร (ทั้งนี้ถ้าอยู่ในถนนที่มีการบังคับระยะร่นไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร ของกรมทางหลวงหรือ 15.00 เมตร)

2. พื้นที่เว้นว่างด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้างอาคาร

กรณีที่ 1 ห้องแถว ตึกแถว สูงไม่เกิน 3 ชั้น ไม่อยู่ริมทางต้องมีพื้นว่างด้านหน้าอาคารอย่างน้อย 6.00 เมตร ตึกแถวสูงเกิน 3 ชั้น ไม่อยู่ริมทางสาธารณะ ต้องมีที่ว่างด้านหน้าอาคารอย่างน้อย 12.00 เมตร (ตั้งแต่ 4 ชั้นขึ้นไป) ต้องมีที่ว่างเป็นทางเดินหลังอาคารอย่างน้อย 3.00 เมตร ต้องมีที่ว่างห่างเขตที่ดินด้านข้างอย่างน้อย 2.00 เมตร ติดต่อกันได้ไม่เกิน 10 ห้อง และยาวรวมกันไม่เกิน 40.00 เมตร ทุก 10 ห้องต้องมีที่เว้นว่างไม่น้อยกว่า 4.00 เมตร

กรณีที่ 2 อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารอยู่อาศัยรวมและอาคารอื่น ๆ (ยกเว้นอาคารอยู่อาศัย สูงไม่เกิน 3 ชั้น ที่มิใช่อยู่อาศัยรวม อาคารที่มีความสูงไม่เกิน 2 ชั้น และสูงไม่เกิน 8.00 เมตร) สูงไม่เกิน 3 ชั้น ไม่อยู่ริมทางสาธารณะ ต้องมีที่ว่างหน้าอาคาร อย่างน้อย 6.00 เมตร สูงเกิน 3 ชั้น ไม่อยู่ริมทางสาธารณะ ต้องมีที่ว่างหน้าอาคารอย่างน้อย 12.00 เมตร ที่ว่างหน้าอาคารตามข้างต้น ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า 1/6 เท่าของเส้นรอบรูปตัวอาคารนั้น และต้องไปต่อเชื่อมกับถนนภายในกว้างไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร เพื่อออกสู่ถนนสาธารณะได้ (ถ้าเป็นถนนภายในที่ผ่านช่องลอด ในอาคารอื่นต้องสูงไม่ต่ำกว่า 5.00 เมตร) ต้องมีที่ว่างเป็นทางเดินหลังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 2.00 เมตร

3. อาคารที่ไม่อยู่ริมทางสาธารณะหมายถึงอาคารที่อยู่ห่างจากทางสาธารณะเกินกว่า 20.00 เมตร มีหน้ากว้างของอาคารหันสู่ทางสาธารณะยาวน้อยกว่า 1/8 เท่าของความยาวเส้นรอบรูปอาคารนั้น ระยะห่างเขตที่ดินข้างเคียงของช่องแสง ช่องระบายอากาศประตูหน้าต่างและริมกันตกระเบียบของอาคารต่าง ๆ ตั้งแต่ชั้น 1 และชั้น 2 ต้องห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 2.00 เมตร ตั้งแต่ชั้น 3 ขึ้นไป ต้องห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร ที่ว่างโดยรอบอาคารต่าง ๆ อาคารอยู่อาศัยสูงไม่เกิน 3 ชั้น พื้นที่รวมไม่เกิน 300 ตารางเมตร ต้องมีพื้นว่างโดยรอบไม่น้อยกว่า 0.50 เมตร (ยกเว้นได้รับการยินยอมจากเจ้าของที่ดินข้างเคียง) อาคารต่าง ๆ ที่มีความสูงไม่เกิน 15.00 เมตร ต้องมีที่ว่างโดยรอบอาคารไม่น้อยกว่า 1.00 เมตร อาคารต่างๆ ที่มีความสูงเกิน 15.00 เมตร แต่ไม่ถึง 23.00 เมตร ต้องมีพื้นที่ว่างโดยรอบอาคารไม่น้อยกว่า 2.00 เมตร อาคารต่าง ๆ ที่มีความสูง ตั้งแต่ 23.00 เมตร ขึ้นไป ต้องมีพื้นว่างโดยรอบไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร



ภาพที่ 3. 10 แสดงระยะถอยร่นของอาคารตามกฎหมายควบคุมอาคาร

มาตรฐานการออกแบบชุมชนและภูมิทัศน์เมืองของกรุงเทพฯ ปี พ.ศ.2552 ภูมิทัศน์เมือง ประกอบไปด้วย

1. ภูมิทัศน์อาคาร

- มีสัดส่วนระหว่างความสูงของฐานอาคารและความกว้างถนนเท่ากับ 1:0.8 เพื่อให้ส่วนฐานอาคารมีความสูงที่สัมพันธ์กับสัดส่วนมนุษย์ฐานของอาคารริมถนนสายเดียวกัน

- กำหนดให้อาคารมีฐานอาคาร โดยมีความสูงในระดับชั้นที่ 4 หรือกำหนดความสัมพันธ์กับสัดส่วนมนุษย์ที่ใช้พื้นที่หน้าอาคาร อาคารใดที่ไม่มีฐานอาคารให้กำหนดแนวเส้นสมมติจากองค์ประกอบการออกแบบให้อยู่ในระดับชั้น 4 ที่ต่อเนื่องกับแนวฐานอาคารของอาคารข้างเคียง

- กำหนดให้อาคารสร้างอยู่ในแนวระยะสร้างชิด (Build to Line) แทนระยะร่น (Set-Back) ในถนนสายหลักสำคัญ โดยใช้แนวฐานอาคารเป็นตัวกำหนดโดยอาจระบุระยะสร้างชิดที่ประมาณ 3.00 เมตรจากเขตถนน

- พื้นที่ด้านหน้าอาคารจากแนวทางเท้าจนถึงแนวระยะสร้างชิด (Build to Line) ให้มีการกำหนดเป็นพื้นที่ใช้งานร่วมกัน กึ่งสาธารณะของย่าน โดยให้เป็นที่ตั้งของกิจกรรมที่เกิดขึ้นริมทาง

- ไม่อนุญาตให้มีที่จอดรถถาวรในพื้นที่กึ่งสาธารณะด้านหน้าอาคาร เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของพื้นที่กิจกรรมและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่

- ในพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคารให้มีสิ่งปลูกสร้างเพื่อให้ร่มเงา หรือสิ่งปลูกสร้างชั่วคราวในลักษณะชั่วคราวที่สามารถรื้อถอนได้ ไม่อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างถาวรในพื้นที่ดังกล่าว ควรมีพื้นที่ร่มเงาในบริเวณดังกล่าวไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่

- หากไม่สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างชั่วคราวเพื่อให้ร่มเงาในพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคารได้ ให้มีการปลูกไม้ยืนต้นเพื่อให้ร่มเงาในพื้นที่ดังกล่าวทดแทน

- ระดับพื้นในพื้นที่กึ่งสาธารณะให้มีความต่อเนื่องกันในทุกอาคาร โดยหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนระดับ ให้มีการเปลี่ยนระดับได้ไม่เกินครั้งละ 0.15 เมตร ระหว่างอาคารที่ต่อเนื่องกัน

- ทางเข้าอาคารชั้นใต้ดินในพื้นที่กึ่งสาธารณะให้อยู่ติดตัวอาคาร โดยมีช่องเปิดรวมไม่เกินร้อยละ 30 ของพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคาร แนวขอบช่องเปิดทางเข้าอาคารชั้นใต้ดินให้ออกแบบเป็นอุปกรณ์ประกอบถนน เช่น ม้านั่ง หรือแนวกระถางต้นไม้ประดับ

- ห้ามไม่ให้มีอุปกรณ์ด้านเทคนิคอาคาร เช่น หอน้ำเย็น ตู้วงจรไฟ ปล่องควัน จานดาวเทียมด้านหน้าอาคาร หรือในตำแหน่งที่มองเห็นได้จากถนนหลักด้านหน้าอาคาร หากมีความจำเป็นต้องติดตั้งในตำแหน่งดังกล่าวให้มีการออกแบบสิ่งปิดบังให้สวยงามเหมาะสม

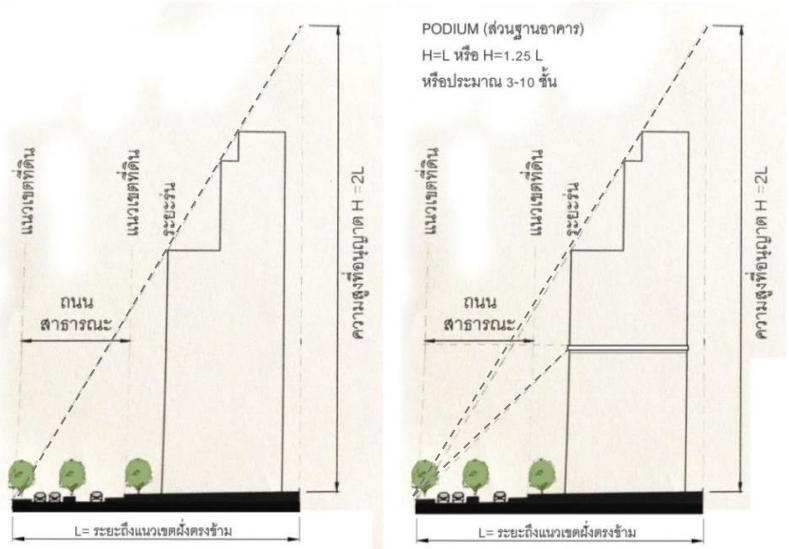
- ศาลพระภูมิ สิ่งปลูกสร้างด้านคติความเชื่อ ให้ติดตั้งอยู่ในเขตพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคาร โดยอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นที่รบกวนการสัญจรภายในพื้นที่และมีแนวขอบเขตพื้นที่ที่ชัดเจน

- ป้ายจราจร กำหนดให้ใช้ตามมาตรฐานความปลอดภัยของระบบวิศวกรรมจราจร

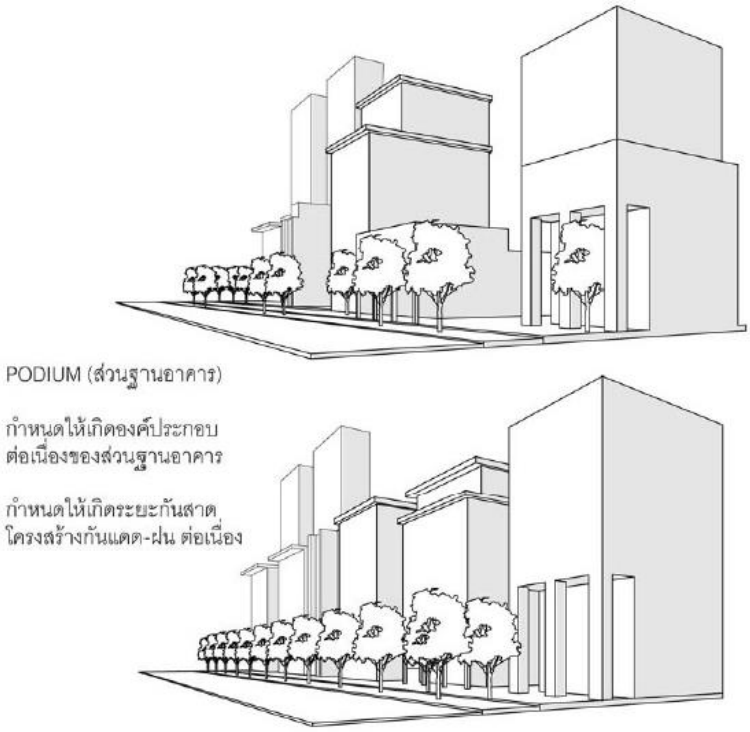
- ป้ายชื่ออาคาร แท่นป้ายชื่อ ให้ติดตั้งในตำแหน่งด้านหน้าอาคาร ไม่เกินแนวรอยต่อระหว่างทางเท้ากับพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคาร โดยกำหนดให้มีความสูงไม่เกิน 1.20 เมตร จากระดับพื้นถนน สามารถเป็นสื่ออิเล็กทรอนิกส์แสงไฟได้

- ป้ายประกาศ ป้ายโฆษณา ให้ติดตั้งได้เฉพาะในพื้นที่ หรือบนอุปกรณ์ที่ได้จัดเตรียมไว้โดยตำแหน่งพื้นที่ หรืออุปกรณ์ติดตั้งให้จัดอยู่ในพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคารเป็นหลัก หากมีความจำเป็นอนุโลมให้ติดตั้งริมทางเท้าได้ในระยะไม่เกิน 0.50 เมตร จากขอบทางเท้าริมถนน โดยมีขนาดไม่เกิน 0.80x1 เมตร ติดตั้งในระยะความสูงไม่เกิน 2.00 เมตรป้ายประกาศที่เป็น

ภาพเคลื่อนไหว หรือวีดิทัศน์ให้อยู่บนพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคาร หรือบนตัวอาคาร โดยระดับเสียงที่ใช้ให้มีความดังไม่เกิน 60 เดซิเบล



ภาพที่ 3. 11 การกำหนดระยะสร้างชิด และสัดส่วนความสูงของฐานอาคารริมถนนสายหลัก (ภาพขวา) เพิ่มเติมจากการกำหนดระยะถอยร่นและความสูงของอาคารสูงแต่เพียงอย่างเดียว (ภาพซ้าย)
(ที่มา : โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร, 2552)



ภาพที 3. 12 การกำหนดรายละเอียดส่วนฐานอาคาร
(ที่มา : โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร. 2552)

2. ภูมิทัศน์เมือง ส่งเสริมภูมิทัศน์ของเมือง โดยมีเกณฑ์การปฏิบัติ (Performance Criteria) คือการสร้างพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะที่มีไม้ยืนต้นให้ร่มเงา ส่งเสริมอาคารลดความร้อนและแสงสะท้อน มีพื้นที่เพียงพอที่ต้นไม้จะเติบโตได้เต็มที่ไม่ทับซ้อนกัน อุปกรณ์ประกอบถนนและโครงสร้างประกอบเสริมไม่กีดขวาง และมีพื้นที่สำหรับให้รากต้นไม้ขยายเติบโตได้โดยไม่มีระบบสาธารณูปโภคใต้ดินกีดขวาง (โครงการจัดมาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2552)

3.6 สรุปสภาพแวดล้อมทั่วไปของพื้นที่ย่านถนนสีลม

พื้นที่พาณิชกรรมสีลมนั้นเป็นพื้นที่ศูนย์กลางด้านพาณิชยกรรมที่มีบทบาทต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลาและจากข้อมูลที่ศึกษาเบื้องต้น พื้นที่สีลมมีแนวโน้มที่ประชาชน จะเข้ามาใช้งานเพิ่มขึ้นจากการที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่อยู่อาศัยเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมพื้นที่ย่านสีลมเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโดยเฉพาะพื้นที่ถนนโดยรอบและภายในถนนซอยเนื่องจากบริเวณริมถนนสีลมมีการก่อสร้างเต็มพื้นที่แล้ว แต่บริเวณที่ภายในถนนซอยยังมีพื้นที่ว่างรอการพัฒนาอยู่มาก และเรื่องกรรมสิทธิ์ที่มีความสำคัญต่อการศึกษาพื้นที่ย่านสีลมการครอบครองที่ดินที่เป็นของเอกชนขนาดใหญ่ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงจากเจ้าของรายย่อยมาเป็นบริษัทเอกชนขนาดใหญ่ที่เตรียมการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชยกรรมขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น

รูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่มีในพื้นที่ศึกษามีอาคารสูงขนาดใหญ่ และอาคารตึกแถวที่ตั้งอยู่ริมถนนเป็นจำนวนมาก ส่วนมากอาคารตึกแถวนี้เป็นอาคารเก่าที่ทำให้การค้าภายในย่านสีลมนี้เกิดกิจกรรมทางการค้าที่สำคัญ

พื้นที่พาณิชกรรรมสีลมศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่สูงโดยมีถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสาทร ถนนพระรามที่ 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และยังมีระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เข้ามาในพื้นที่ได้ทั้งรถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้า MRT และรถไฟฟ้า BRT ทำให้ปริมาณการใช้งานของพื้นที่มีมากขึ้น พื้นที่สีลมเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่พาณิชยกรรมโดยรอบได้ และเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมอยู่ตลอดช่วงเวลาทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาได้ทุกช่วงเวลา เพราะฉะนั้นพื้นที่ย่านถนนสีลมจึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพต่อการพัฒนาต่อไป

บทที่ 4
การวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคาร

ในบทนี้จะกล่าวถึงการวิเคราะห์ศักยภาพในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารโดยการสัญจรทางเท้า ได้กำหนดโปรแกรมในการวางผังปรับปรุงพื้นที่ โดยทำการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ การวิเคราะห์ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวิเคราะห์ประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร การวิเคราะห์รูปแบบโครงข่ายการสัญจรเพื่อการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างในพื้นที่ศึกษา และการวิเคราะห์รูปแบบของอาคารและช่องเปิดอาคาร เพื่อทำการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ จากนั้นทำการสรุปหาแนวทางการกำหนดรูปแบบของการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคาร เพื่อพัฒนาพื้นที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้า

4.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่

4.1.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาของพื้นที่ศึกษา

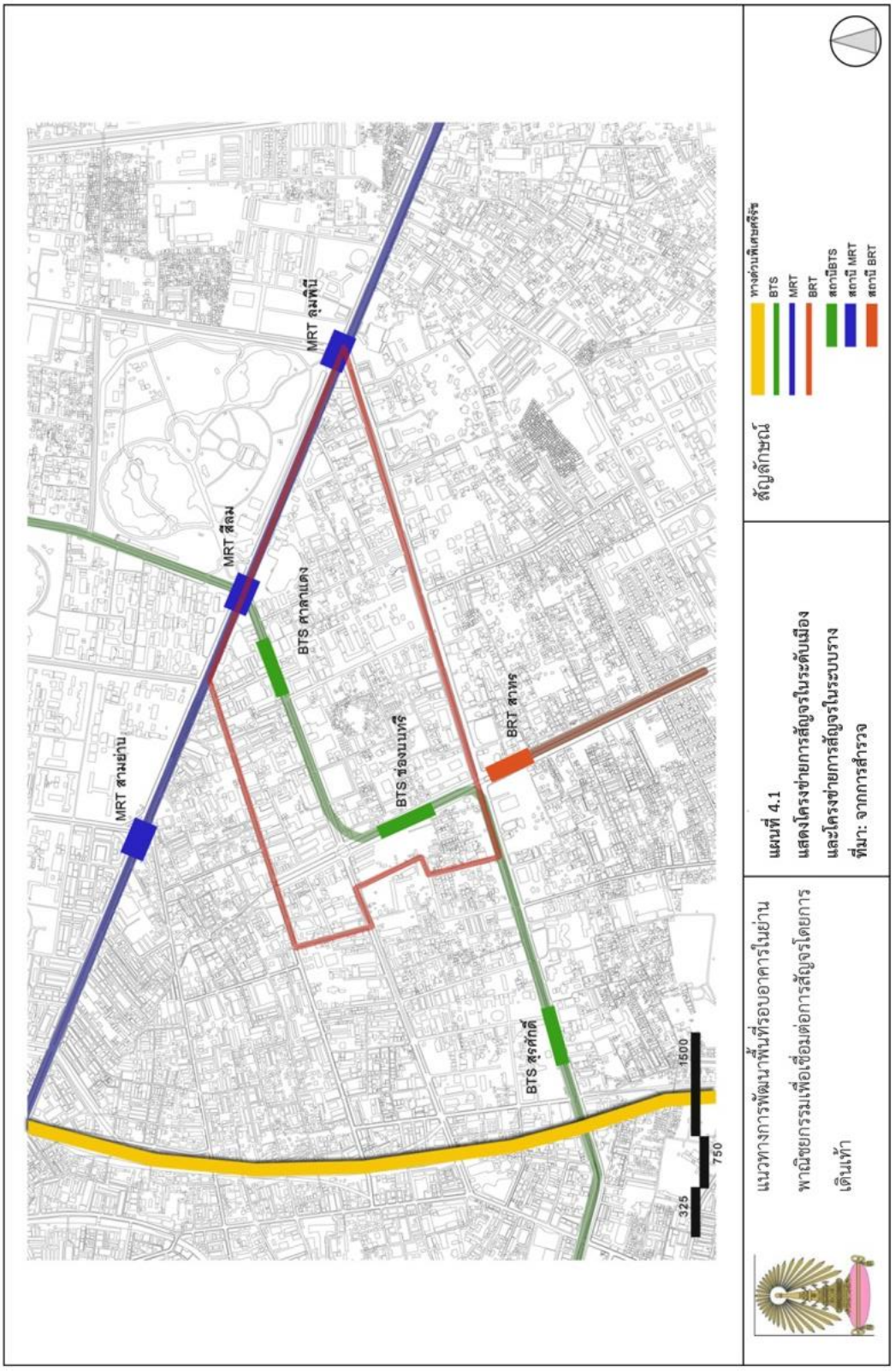
<u>การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร</u> ในปัจจุบันนั้นมีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะใช้เป็นอาคารสำนักงาน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า ซึ่งถือว่าเป็นการใช้ประโยชน์ที่สอดคล้องตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร แต่จากการสำรวจของผู้วิจัย (ดูแผนที่ 4.1) แล้วนั้น ยังมีพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ไม่เต็มศักยภาพตามที่ผังเมืองรวมกำหนด หรือบางส่วนเป็นอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ไม่มีการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคาร และบางพื้นที่มีความหนาแน่นมากเกินไปไม่มีการกระจายตัวทำให้พื้นที่ขาดความสมดุล

<u>สภาพอาคารและรูปแบบทางสถาปัตยกรรม</u> ในพื้นที่ย่านถนนสีลมมีการค้าขายกันมานาน รูปแบบทางสถาปัตยกรรมเดิมเป็นอาคารห้องแถว 2-4 ชั้น สร้างชิดริมถนนในพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนาเป็นอาคารสูงทำให้ใช้พื้นที่ได้ไม่เต็มศักยภาพ และอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กยังมีการต่อเติมยื่นออกมาในบริเวณทางเท้าหรือออกมายังถนน ทำให้ทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม สำหรับอาคารขนาดใหญ่นั้นในพื้นที่อาคารสูงส่วนมากในพื้นที่ที่เป็นอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารเก่าจะมีลักษณะทึบตัน ไม่มีระยะถอยร่นอาคารตามที่กฎหมายในปัจจุบันกำหนด และในพื้นที่ยังมีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีการก่อสร้างอาคารที่มีระยะถอยร่น ซึ่งทำให้พื้นที่ด้านหน้าอาคารตามแนวของถนนนั้นมีช่องว่างเป็นบางช่วง และบางช่วงของอาคารมีการสร้างชิดกับทางเดินเท้า ซึ่งทำให้โอกาสในการขยายทางสัญจรทางเท้าทำได้ยาก ส่งผลให้สามารถมองเห็นความแตกต่างระหว่างอาคารเก่ากับอาคารใหม่อย่างเห็นได้ชัด

<u>การสัญจร</u> ปัญหาทางเท้าเป็นปัญหาใหญ่ของถนนสีลม ซึ่งจะเกิดในช่วงเช้าและช่วงเย็น เนื่องจากการรุกล้ำพื้นที่ทางเท้าของหาบเร่แผงลอยมีการติดตั้งป้ายโฆษณา ทำให้การสัญจรทางเท้าไม่สะดวก และขนาดของทางเท้าที่เล็กแคบจนเกินไปหรือบางพื้นที่ไม่มีทางเท้าทำให้ประชาชนในพื้นที่เลือกที่จะไม่ใช้การสัญจรโดยการเดินเท้า และหันไปใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแทนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร

ลักษณะทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษานั้นส่วนใหญ่จะมีขนาดของทางเดินเท้าที่ไม่ได้มาตรฐานของทางสัญจรในย่านธุรกิจการค้า และสภาพการใช้งานที่มีความชำรุดของทางเดินเท้า เนื่องจากย่านสีลมเป็นย่านพัฒนามาจากแหล่งพื้นที่การค้าและที่อยู่อาศัยเก่าผลจากระยะถอยร่นทำให้เริ่มมีพื้นที่ว่างและสามารถใช้ประโยชน์เป็นเส้นทางเท้าหรือพื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้

โครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองโดยรอบพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน มีการกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนสีลมและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เมื่อพิจารณาแล้วโครงข่ายการสัญจรในถนนเส้นอื่นที่ต้องการเชื่อมโยงการสัญจรเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนบริเวณริมถนนสายหลัก จึงทำให้พื้นที่ศึกษาที่เป็นโครงข่ายในระดับเมือง คือ ถนนพระราม 4 และมีถนนสายหลัก 3 สายคือ ถนนสุรวงค์ ถนนสีลม และถนนสาทร ที่เชื่อมต่อการสัญจรจากถนนพระราม 4 เข้ามาจนถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ที่จะตรงเข้าสู่ชุมชนเดิมในพื้นที่ย่านบางรัก ซึ่งส่วนมากเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก บริเวณถนนสายหลักบางสายไม่มีการใช้งานในการสัญจรทางเท้าทำให้มีการเข้าใช้ถนนซอย ซึ่งโครงข่ายการสัญจรระดับพื้นที่จะมีถนนโครงข่ายระดับเมือง 1 สาย ถนนหลัก 3 สาย และถนนซอย 28 สาย ทำให้มีบล็อกอาคารเกิดขึ้นทั้งหมด 7 บล็อก บล็อกอาคารที่มีระยะช่วงถนนที่ห่างกันประมาณ 300 เมตร ได้แก่ ช่วงระหว่างถนนสุรวงศ์จนถึงถนนสีลม จะมีการเชื่อมต่อกันได้ดี มีกิจกรรมการเชื่อมต่อกันของอาคารพาณิชยกรรม ส่วนในบล็อกอาคารที่มีระยะช่วงถนนที่ห่างกันประมาณ 600 เมตร ช่วงถนนสีลมจนถึงถนนสาทรนี้ไม่มีการเชื่อมต่อทางกิจกรรมและการเชื่อมต่อทางเดินเท้า อีกทั้งลักษณะภายในบล็อกยังมีซอยตัน ทำให้สูญเสียการเชื่อมต่อทางการสัญจรจึงทำให้ประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อพื้นที่น้อยลง ซึ่งในพื้นที่ของบล็อกอาคารมีความกว้างไม่เกิน 300 เมตร ทำให้ยังอยู่ในระยะการเดินเท้าได้โดยสะดวก และพื้นที่ย่านสีลมยังเป็นโครงข่ายระบบตาราง (Grid pattern) ทำให้ง่ายต่อการเชื่อมโยงพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้า



แผนที่ 4. 1 แสดงโครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองของพื้นที่ศึกษา

4.1.2 การวิเคราะห์ข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนา

ข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่นั้น นอกเหนือจากปัญหาในเรื่องการใช้ประโยชน์อาคาร สภาพอาคารและการสัญจรแล้ว การหาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมยังมีการปิดกั้นออกจากพื้นที่สาธารณะทำให้พื้นที่ว่างถูกจำกัดโดยอาคารที่มีอยู่จะมีขนาดเล็ก มีกลุ่มของอาคารที่มีความหนาแน่น จึงทำให้ยากที่จะมีการหาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

ศักยภาพในพื้นที่ย่านถนนสีลมนี้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจและมีระบบการคมนาคมที่ครอบคลุมในพื้นที่ ทำให้แนวโน้มเรื่องการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น รวมถึงเป็นการดึงดูดประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่และทำกิจกรรมเพิ่มมากขึ้น ทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่เปลี่ยนจากพื้นที่อยู่อาศัยเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการเติบโตทำให้มีการก่อสร้างอาคารใหม่อย่างต่อเนื่อง รวมถึงความต้องการที่พักอาศัยที่เพิ่มขึ้นด้วย ความหนาแน่นที่เกิดขึ้นทำให้พื้นที่สีเขียวในย่านลดน้อยลงและมีการรุกล้ำพื้นที่สาธารณะเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาที่ขาดความต่อเนื่อง

จากการวิเคราะห์พบว่าพื้นที่ศึกษาเพื่อเพิ่มพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ว่างรอบอาคาร มีข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนาที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะเฉพาะทางของพื้นที่และสภาพทางกายภาพของโครงข่ายการสัญจร รูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ค่อนข้างต่ำ การใช้งานหลักอยู่ในรูปของถนน ซอย และรูปแบบทางเดินเท้าค่อนข้างแคบ ทางเท้าบริเวณหน้าของอาคารมีการใช้สอยกันอย่างหนาแน่น และมักจะมีข้อกำหนดและข้อบังคับในการใช้งาน

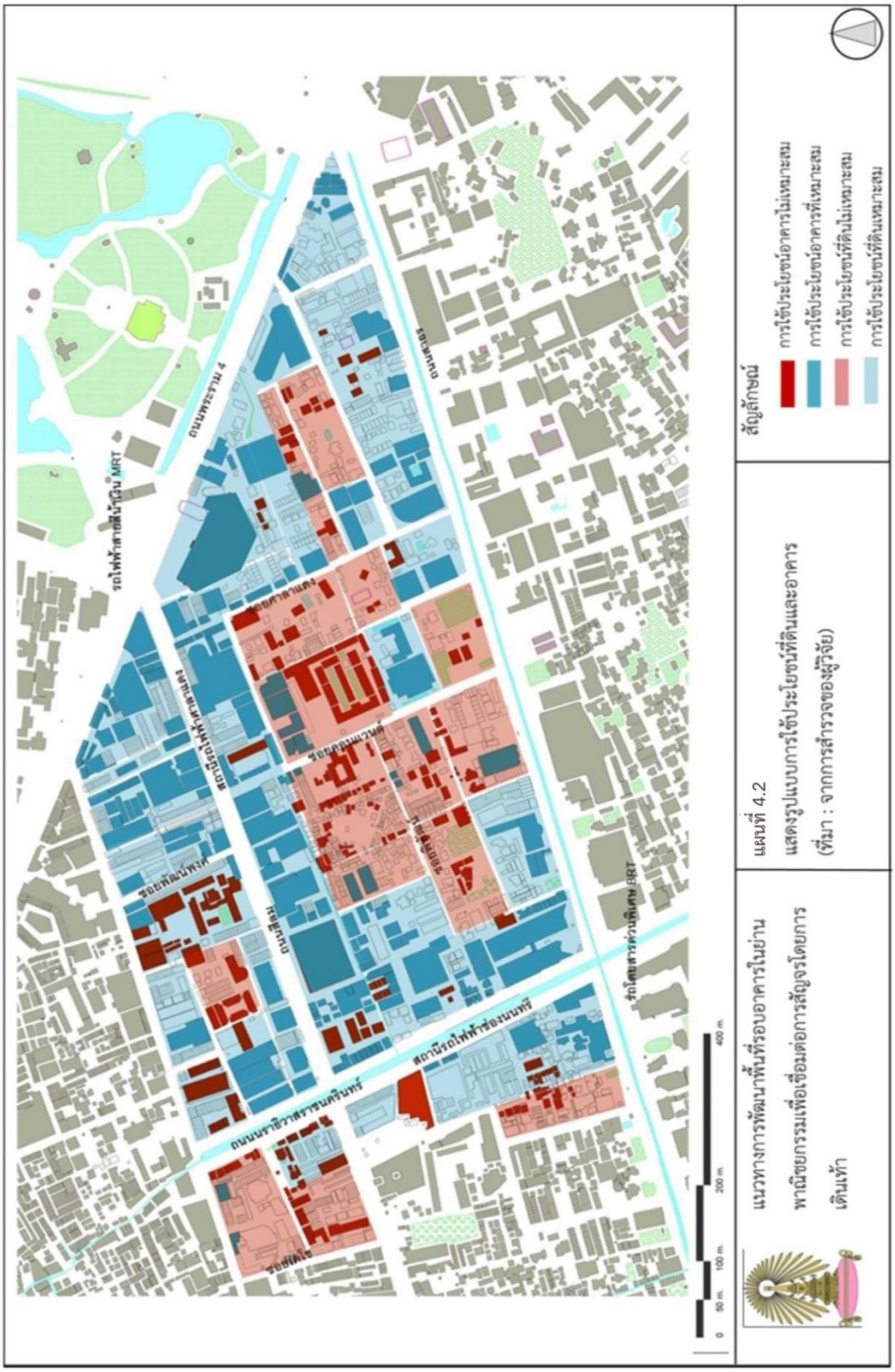
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนา

ประเด็นในการพิจารณา	ข้อจำกัด	ศักยภาพ
การใช้ประโยชน์อาคาร	**การใช้ประโยชน์อาคาร** - อาคารพาณิชย์กระจุกตัวเฉพาะบริเวณสายถนนหลัก - พื้นที่ด้านในเป็นบ้านพักอาศัยขนาดเล็ก มีรั้วล้อมรอบ สูงและทึบตัน ซึ่งทำให้เข้าถึงได้ยาก **การใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคารบริเวณด้านหน้าอาคาร** - การเชื่อมต่อพื้นที่ด้านหน้าของอาคารต้องออกมาสู่ถนนก่อนเท่านั้น - พื้นที่ด้านหน้าอาคารเป็นทางเข้าสู่อาคารที่มองเห็นได้ไม่ชัดเจน - การใช้งานพื้นที่รอบอาคารเป็นพื้นที่เข้า-ออกของรถยนต์ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย - มีการกีดกั้นการใช้งานพื้นที่รอบอาคาร	**การใช้ประโยชน์อาคาร** - มีโอกาสในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวม - เป็นพื้นที่ที่เป็นศูนย์รวมของอาคารพาณิชย์ที่สำคัญของประเทศไทย - มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน **การใช้งานพื้นที่ด้านหน้าอาคาร** - มีการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ด้านหน้าอาคารน้อยทำให้สามารถนำเสนอรูปแบบกิจกรรมเพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านหน้าอาคารได้ **การใช้งานพื้นที่รอบอาคาร** - พื้นที่รอบอาคารมีขนาดเล็กแต่มีทุกอาคารทำให้เมื่อรวมกันแล้วจะสามารถเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณมากได้
รูปแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารและลักษณะอาคาร	**ลักษณะอาคาร** - รูปแบบอาคารในพื้นที่เป็นอาคารเก่ามีการก่อสร้างมานาน - ขาดความต่อเนื่องของแนวอาคาร - ขาดเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม **รูปแบบมวลอาคาร** - มวลอาคารริมถนนเส้นหลักมีขนาดใหญ่ ปิดล้อมพื้นที่ด้านใน - อาคารด้านในเป็นพื้นที่พักอาศัยขนาดเล็กทำให้พื้นที่สาธารณะด้านในมีน้อย - มวลอาคารว่างด้านในทำให้ไม่เกิดการปิดล้อมที่ดี - แนวเส้นกำแพงถนนไม่ชัดเจนในพื้นที่อาคารด้านใน **การเข้าถึงพื้นที่ภายในย่านถนนสีลม** - มีการเข้าถึงพื้นที่โดยถนนเส้นหลัก มีความหนาแน่นเพียงสายเดียวคือถนนสีลม - การเข้าถึงได้แค่พื้นที่ติดริมถนนสายหลัก - ขาดทางเลือกเพื่อเข้าใช้งานถนนในพื้นที่	**ลักษณะอาคาร** - อาคารมีรูปแบบที่เก่าทำให้อาคารจำนวนมากมีแนวโน้มที่จะปรับปรุง **รูปแบบมวลอาคาร** - พื้นที่ด้านหน้าติดถนนหลักมีรูปแบบมวลอาคารหนาแน่น - ด้านในของพื้นที่มีอาคารขนาดเล็กที่มีอายุการใช้งานมายาวนานจึงสามารถเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขอาคารได้ - พื้นที่รอบอาคารในบางจุดมีความต่อเนื่องได้ทำให้มีแนวโน้มในการพัฒนา **การเข้าถึงพื้นที่ภายในย่านถนนสีลม** - มีการเข้าถึงโดยเส้นทางระบบขนส่งมวลชนประเภทรางทั้งใต้ดินและบนดิน

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์ข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนา (ต่อ)

ประเด็นในการพิจารณา	ข้อจำกัด	ศักยภาพ
	การเข้าถึงพื้นที่โล่งว่าง - พื้นที่โล่งว่างมีน้อยและขนาดเล็ก - การเข้าถึงมีสิ่งกีดขวางบดบัง	**การเข้าถึงพื้นที่โล่งว่าง** - มีพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษาที่เป็นพื้นที่โล่งว่างเพื่อทำกิจกรรมพักผ่อนและเป็นพื้นที่สีเขียวอยู่แล้ว
รูปแบบโครงข่ายการสัญจรการเชื่อมต่อ	**การเชื่อมต่อ** - การเชื่อมต่อของพื้นที่สาธารณะไม่ผสาน ต่อเนื่องกันโครงข่ายมีศักยภาพในการเข้าถึงน้อย - มีซอยตันที่ไม่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นได้ - มีการจำกัดในด้านของมุมมองถูกบดบังด้วยหาบเร่แผงลอย และป้ายโฆษณา - อุปกรณ์ประกอบถนนลดศักยภาพในการมองเห็น - ขาดเอกลักษณ์ความเป็นย่าน **การเชื่อมต่อระหว่างอาคาร** - การเชื่อมต่อระหว่างอาคาต้องออกมาสู่ด้านหน้าอาคารหรือทางเท้าก่อนถึงจะเข้าไปยังอีกอาคารได้	**การเชื่อมต่อ** - เป็นโครงข่ายที่มีถนนสายหลักสามารถเชื่อมโยงกันได้ในระบบกริด - การใช้งานของถนนสายรองมีปริมาณมากทำให้เกิดการกระจายกิจกรรมจากถนน สายหลัก - การมองเห็นจากถนนเส้นหลักสามารถมองเห็นได้หลายมุมมองแต่ไม่มีความลึกเนื่องจากบางซอยเป็นซอยตัน - แนวอาคารที่มีการบดบังส่วนมากเป็นโครงสร้างแบบไม่ถาวรจึงสามารถแก้ไขได้ **การเชื่อมต่อระหว่างอาคาร** - แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่ด้านพาณิชย์มีเพิ่มขึ้นทำให้อาคารพาณิชย์ต้องการเชื่อมต่อกับอาคารพาณิชย์อื่น ๆ
กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	- พื้นที่สาธารณะบางบริเวณไม่ถูกใช้งานจากผู้คนที่เข้าไปใช้พื้นที่เสียโอกาสในการค้า - ขาดพื้นที่รวมกลุ่มของคนในพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมของชุมชน	- สามารถพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้หลายช่วงเวลา เนื่องจากประชาขนหลายประเภทเข้ามาใช้งาน


แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบอาคารในย่านพาณิชยกรรมเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรโดยการเดินเท้า
แผนที่ 4.2
แสดงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร
(ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย)
สัญญลักษณ์
การใช้ประโยชน์อาคารไม่เหมาะสม
การใช้ประโยชน์อาคารที่เหมาะสม
การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม
การใช้ประโยชน์ที่ดินเหมาะสม
ถนนพระราม 4
ถนนราชวิถี
ถนนพญาไท
ถนนเพชรบุรี
ถนนราชปรารภ
สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินมักกะสัน
สถานีรถไฟฟ้าราชเทวี
สถานีรถไฟฟ้าพญาไท
สถานีรถไฟฟ้าราชปรารภ
สถานีรถไฟฟ้าเพชรบุรี
สถานีรถไฟฟ้าราชวิถี
สถานีรถไฟฟ้าพญาไท
สถานีรถไฟฟ้าราชเทวี
สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินมักกะสัน

4.2 การครอบครองพื้นที่

จากการสำรวจภาคสนามและข้อมูลจากภาพถ่ายทางอากาศ สามารถกำหนดรูปแบบของพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่จะนำมาวิเคราะห์ (ดังแผนที่ 4.3) ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่หลากหลายรูปแบบมีลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันออกไป โดยส่วนใหญ่จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินในการประกอบธุรกิจในด้าน พาณิชยกรรมตามกรรมสิทธิ์ในการครอบครองพื้นที่ ซึ่งอาคารพาณิชยกรรมจะตั้งอยู่ในบริเวณถนน สายหลักคือ ถนนสุรวงศ์ ถนนสีลม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนพระรามที่ 4 รูปแบบของพื้นที่ว่างรอบอาคารนั้นมีรูปแบบลักษณะสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันออกไปตามแต่กิจกรรมของอาคารโดยรอบ ซึ่งจะมีการปรับเปลี่ยนการใช้งานอยู่เสมอเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์การแบ่งประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคารตามลักษณะการครอบครอง (อ้างอิงจากบทที่ 2) โดยจะมีการแบ่งพื้นที่ว่างรอบอาคาร ออกได้เป็น 3 ประเภทได้แก่ พื้นที่ว่างรอบอาคารที่เป็นสาธารณะมีการใช้งานได้ทุกช่วงเวลาและไม่มีข้อจำกัดในการใช้งาน พื้นที่ว่างรอบอาคารกึ่งสาธารณะ และพื้นที่ว่างรอบอาคารประเภทส่วนบุคคล เมื่อมีการแบ่งประเภทของพื้นที่ว่างดังกล่าวแล้วนำมาวิเคราะห์ในพื้นที่ศึกษา จะทำให้ทราบว่าพื้นที่ว่างรอบอาคารพื้นที่ใดที่มีศักยภาพในการนำมาใช้เป็นพื้นที่ว่างเพื่อการสัญจร หรือพื้นที่ว่างใดมีข้อจำกัดในการใช้งานพื้นที่ (ดังแผนที่ 4.4)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

แผนที่ 4. 3 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษา

แผนที่ 4. 4 แสดง**ประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคาร**

จากการสำรวจการแบ่งประเภทของพื้นที่พบว่า พื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่พาณิชยกรรมสีลมมีพื้นที่รอบอาคารที่แตกต่างจากพื้นที่ว่างรอบอาคารในย่านอื่น คือมีการใช้งานพื้นที่รอบอาคารที่เป็นพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหลายพื้นที่ ซึ่งทำให้ทราบถึงความต้องการการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างรอบอาคารจากผู้ที่เข้ามาในพื้นที่ พื้นที่ว่างรอบอาคารส่วนหนึ่งยอมให้พื้นที่เป็นพื้นที่สาธารณะ เนื่องจากความต้องการใช้งานในพื้นที่มีปริมาณมากและเกือบทุกช่วงเวลา ซึ่งพื้นที่กึ่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษานี้จะเป็นการใช้งานพื้นที่ว่างได้โดยมีการกำหนดกิจกรรมไว้ ได้แก่ พื้นที่รอบอาคารธนาคารกรุงเทพ พื้นที่รอบอาคารบุพจิตร พื้นที่รอบโรงแรมดุสิตธานี เป็นต้น ที่สามารถสัญจรผ่านได้แต่ไม่สามารถทำกิจกรรมอื่น ๆ ได้ และพื้นที่ว่างที่มีการใช้งานได้หลายกิจกรรมแต่มีการกำหนดช่วงเวลาในการเข้าใช้งานในพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่รอบอาคารอับดุลลาฮิม พื้นที่รอบอาคารสาทรธานี โรงแรมโซฟิเทลโซ เป็นต้น ที่มีการกำหนดให้ใช้งานในช่วงเวลากลางวันและมีการปิดใช้งานในช่วงเวลากลางคืน

พื้นที่ว่างรอบอาคารที่เป็นพื้นที่สาธารณะส่วนมากจะมีลักษณะเป็นแนวยาว (strip space) ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าและด้านข้างของอาคาร มีปริมาณมากในพื้นที่ที่ติดกับถนนสายหลัก พื้นที่ว่างรอบอาคารเหล่านี้ จะไม่มีรั้วหรือกำแพงมากั้นในบริเวณด้านหน้าหรือด้านข้างที่มีการเปิดให้ใช้งาน ทำให้พื้นที่ด้านหน้าหรือด้านข้างนั้นมีความเชื่อมโยงกับทางเท้า เกิดพื้นที่ทางสัญจรที่กว้างขึ้นและมีการเชื่อมโยงกับการเข้าใช้งานภายในอาคาร เช่น พื้นที่รอบอาคารตรีนิตี้ พื้นที่รอบอาคารซีพีทาวเวอร์ พื้นที่รอบอาคารยูไนเต็ดทาวเวอร์ เป็นต้น

พื้นที่ว่างรอบอาคารที่เป็นพื้นที่ส่วนบุคคลที่ไม่สามารถนำมาพิจารณาเนื่องจากมีการปิดกั้นด้วยรั้วหรือกำแพงเพื่อไม่ให้บุคคลภายนอกเข้ามาใช้งานพื้นที่ได้ ซึ่งพื้นที่ส่วนบุคคลเหล่านี้จะตั้งอยู่ติดกับถนนซอยส่วนมากจะเป็นบ้านพักอาศัยหรือสำนักงาน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.3 การวิเคราะห์การเชื่อมต่อพื้นที่ด้วยโครงข่ายการสัญจรทางเท้า

4.3.1 ความคล่องตัวในการสัญจร

ขนาดของเส้นทางการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสม (อ้างอิงจาก Urban Planning and Design Standard ในบทที่ 2) โดยแบ่งเป็นระยะความกว้างของทางเดินเท้าที่เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่ได้ดังนี้

- ระยะความกว้างน้อยกว่า 1.20 เมตร ในระยะนี้ถือว่าเป็นระยะสำหรับคนเดินเท้า 1 คน เป็นระยะที่แคบไม่เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรม
- ระยะความกว้าง 1.20 - 2.00 เมตร ในระยะนี้มีช่องทางเดินสำหรับกรณี 2-3 คนเดินส่วนกัน
- ระยะความกว้าง 2.00 - 3.00 เมตร ในระยะนี้เป็นความกว้างสำหรับช่องทางเดิน 4-5 คน ซึ่งเป็นทางเดินเท้าในถนนสายรอง

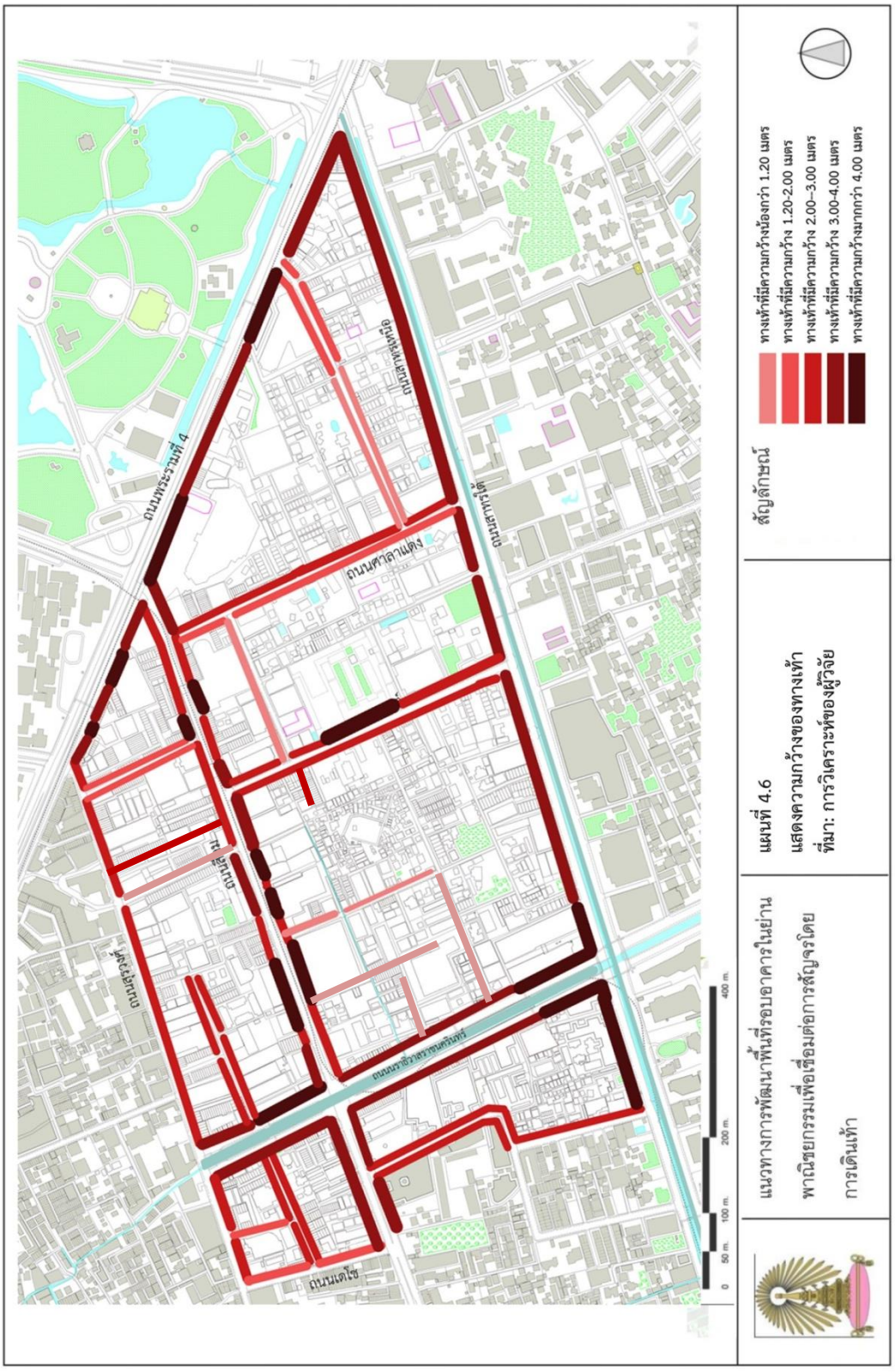
- ระยะความกว้าง 3.00 - 4.00 เมตร ในระยะนี้เป็นความกว้างสำหรับช่องทางเดิน 5-6 คน ซึ่งเป็นทางเดินบริเวณย่านธุรกิจการค้า

- ระยะความกว้างมากกว่า 4.00 เมตรขึ้นไป ระยะนี้เป็นความกว้างสำหรับช่องทางเดิน 6 คนขึ้นไป ซึ่งเป็นความกว้างที่เหมาะสมสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก

จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษาความกว้างของเส้นทางการสัญจรทางเท้าจะมีระยะที่เหมาะสม (ดูแผนที่ 4.6) ทางเท้าที่มีความกว้างตั้งแต่ 1.20 เมตรขึ้นไปที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาอยู่ในย่านพาณิชยกรรมจึงควรที่มีการปรับปรุงให้มีความกว้างที่เหมาะสมกับพื้นที่ที่มีการสัญจรที่หนาแน่น จึงต้องทำการวิเคราะห์ถึงตำแหน่งของทางเท้าว่าอยู่ในตำแหน่งริมถนนประเภทใดบ้าง เพื่อกำหนดเส้นทางการสัญจรทางเท้าที่มีความกว้างที่เหมาะสมกับการสัญจร

พื้นที่สาธารณะเพื่อการสัญจรทางเท้าโดยเฉพาะในพื้นที่มีปริมาณน้อยมากเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับปริมาณพื้นที่ถนน เนื่องจากในถนนสายรองและถนนซอยไม่มีพื้นที่ทางเดินเท้า ทำให้ประชาชนที่เข้าไปใช้งานต้องใช้ถนน หรือทางระบายน้ำในการเดินจึงไม่มีความปลอดภัยในการสัญจร ทำให้มีการใช้งานน้อยผู้ที่ใช้งานจึงเลือกใช้ทางเดินในถนนสายหลักที่มีพื้นที่ทางเดินเท้า และกิจกรรมการค้ามากกว่าทางเดินยกระดับมีอยู่ 2 บริเวณและเป็นทางเดินที่มีเส้นทางสั้น ๆ มีการใช้งานในปริมาณมากตลอดทุกช่วงเวลา เป็นทางที่ช่วยเชื่อมโยงพื้นที่ของสองฝั่งถนนให้เดินถึงกันได้ง่าย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



แผนที่ 4. 5 แสดงความกว้างของทางเท้า

4.3.2 ความปลอดภัย

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 สภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้านั้น จะต้องคำนึงถึงปัจจัยที่ส่งเสริมให้ทางสัญจรมีคุณภาพและสร้างบรรยากาศในการใช้งานพื้นที่ได้อย่างมีคุณภาพ ซึ่งปัจจัยที่ต้องคำนึงเพื่อนำไปใช้ในพื้นที่ว่างรอบอาคาร (ดูแผนที่ 4.7) ความปลอดภัย ถ้าในพื้นที่ว่างรอบอาคารมีกิจกรรมและการใช้งานจำนวนมากจะทำให้เกิดการสังเกตการณ์และระวังภัยในกลุ่มผู้ที่เข้าไปใช้งานซึ่งกันและกัน โดยในพื้นที่ที่มีกิจกรรมจะสร้างความมีชีวิตชีวาในพื้นที่ โดยพื้นที่ที่มีความปลอดภัยนั้นส่วนมากจะอยู่ในพื้นที่ว่างรอบอาคารบริเวณริมถนนสีลมและถนนพระรามที่ 4 ในถนนสายรองจะมีเพียงบริเวณถนนเดโชและถนนคอนแวนต์

ความปลอดภัยของการเดินเท้านั้นต้องมีการเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินโดยจะทำการวิเคราะห์โครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่จากการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีในบทที่ 2 การเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เชื่อมต่อกับพื้นโครงข่ายการสัญจรในระดับเมือง พื้นที่ถนนที่มีในพื้นที่ศึกษานั้นจะเห็นได้ว่ามีถนนสายหลักเข้ามาในพื้นที่หลายสาย แต่ถนนสายรองมีเพียง 7 สาย และถนนซอยมีไม่กี่สายที่ทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงถนนสายรอง ส่วนมากถนนซอยจะมีปลายตัน จึงได้ทำการแบ่งประเภทพื้นที่โดยแบ่งตามการเข้าถึงพื้นที่ว่างรอบอาคารจากพื้นที่ว่างสาธารณะ โดยแยกเป็นการเข้าถึงจากถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนซอย โดยในพื้นที่ว่างรอบอาคารภายในย่านสีลม พื้นที่นั้นมีการเข้าถึงจากถนนซึ่งแบ่งเป็น 3 ประเภท (ตามแผนที่ 4.5) ได้แก่

1 พื้นที่ว่างรอบอาคารที่สามารถเข้าถึงได้จากถนนสายหลัก ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงภายในย่านสีลมกับย่านโดยรอบ พื้นที่ว่างในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคารหรือระหว่างกลุ่มอาคารของหน่วยงานต่าง ๆ ในย่านพาณิชยกรรมหลักของพื้นที่

2 พื้นที่ว่างรอบอาคารที่สามารถเข้าถึงได้จากถนนสายรอง โครงข่ายถนนสายรองเป็นถนนที่เชื่อมโยงถนนสายหลักเข้าด้วยกัน

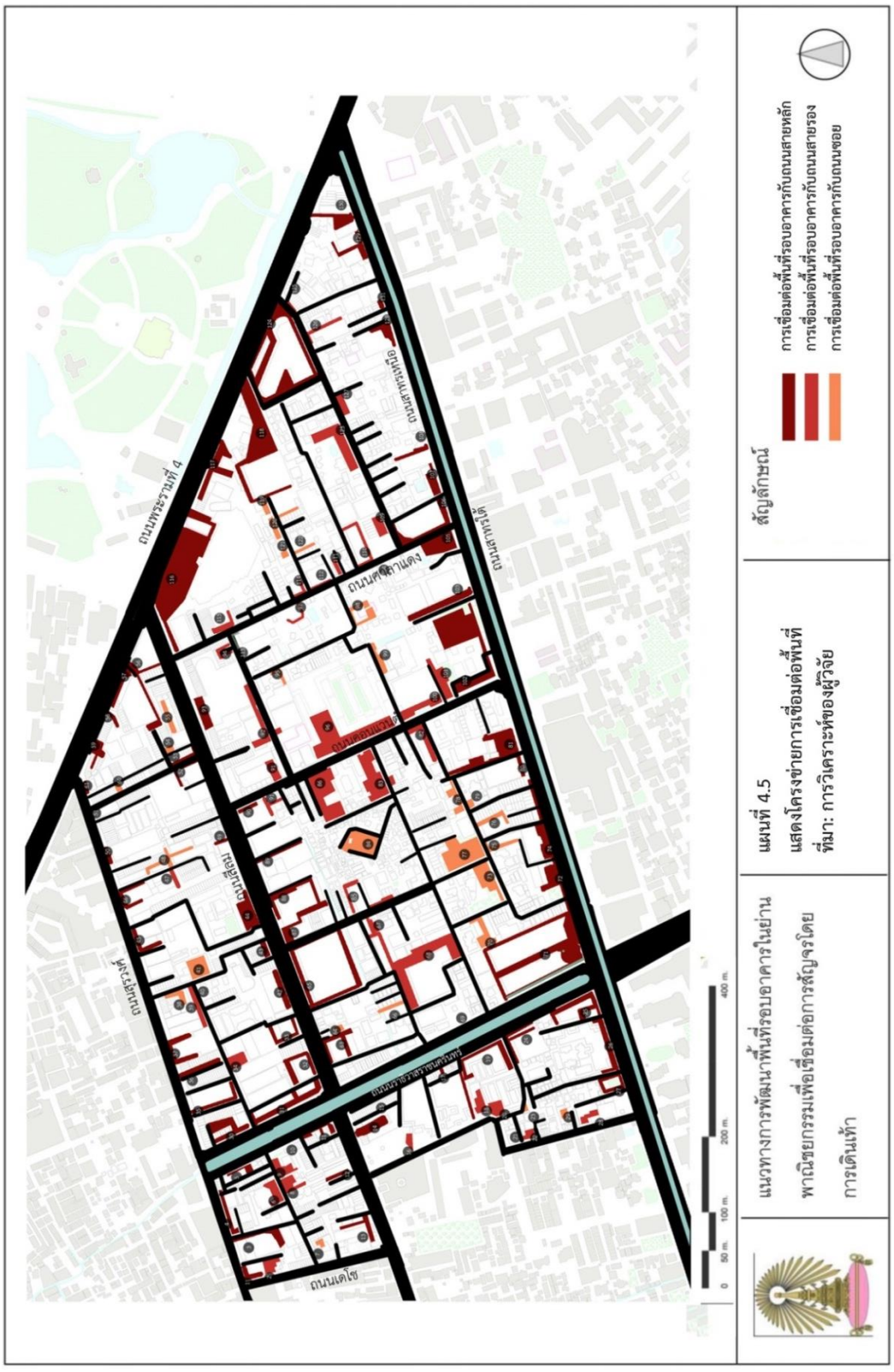
3 พื้นที่ว่างรอบอาคารที่สามารถเข้าถึงจากถนนซอย โครงข่ายถนนซอยเป็นถนนที่เชื่อมโยงระว่างถนนรอง ส่วนมากในพื้นที่เป็นปลายตันเป็นพื้นที่ชุมชนหรือบ้านพักอาศัย

แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ว่างรอบอาคารจำนวนมากมีศักยภาพในการเข้าถึงได้จากถนนสายหลักซึ่งบริเวณถนนสายหลักมีการใช้งานในปริมาณมาก และเป็นที่ว่างรอบอาคารขนาดใหญ่ ส่วนพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เข้าได้จากถนนสายรองจะเป็นอาคารบ้านเรือนและร้านค้าขนาดเล็ก และพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เข้าถึงได้จากถนนซอยจะเป็นบ้านพักอาศัยเป็นส่วนมาก

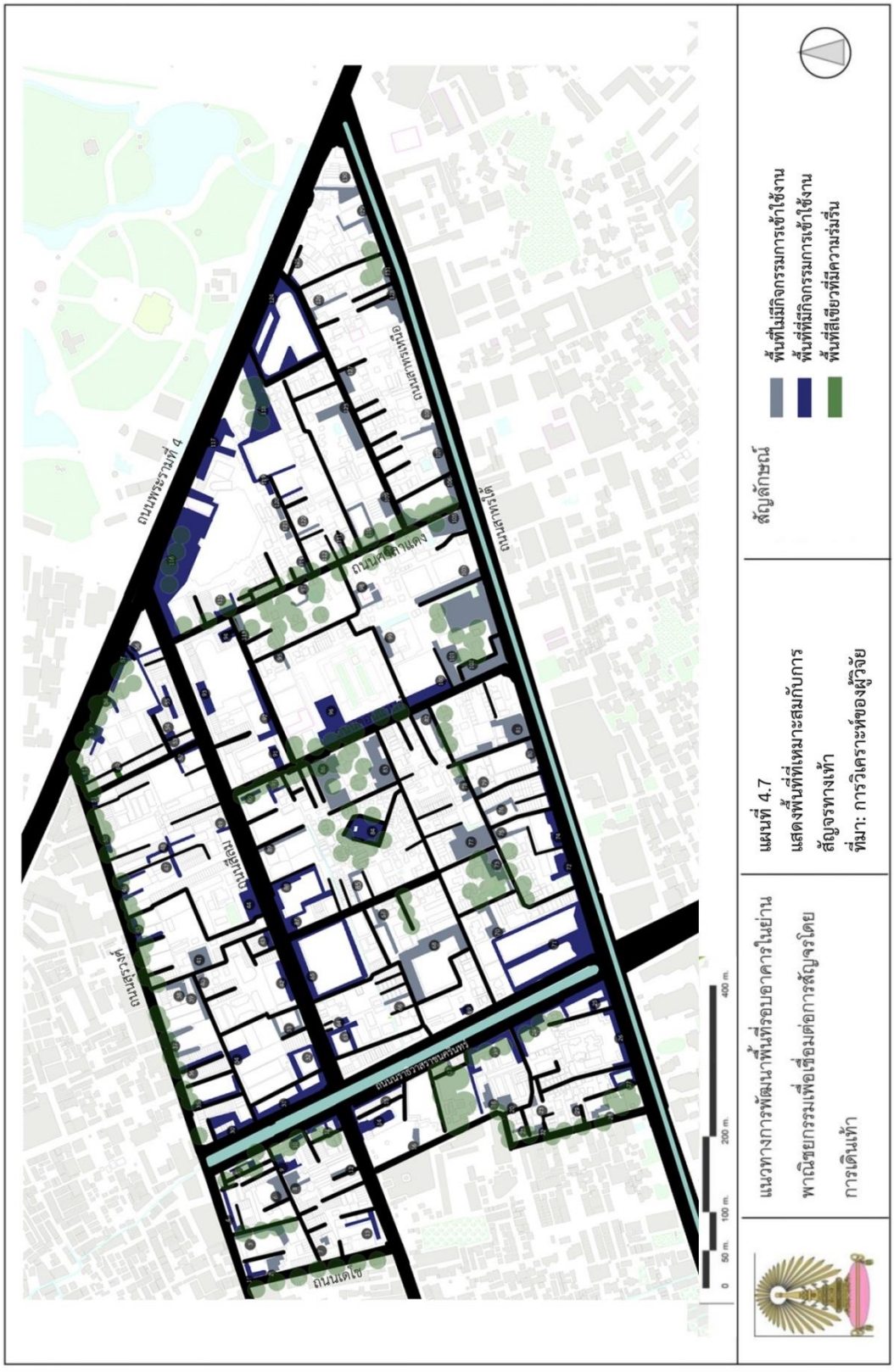
ภาพที่ 4. 1 แสดงการเข้าถึงพื้นที่ว่างรอบอาคารจากโครงข่ายการสัญจรในระดับเมือง

4.3.3 ความร่มรื่น

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 สภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้านั้น จะต้องคำนึงถึงปัจจัยที่ส่งเสริมให้ทางสัญจรมีคุณภาพและสร้างบรรยากาศในการใช้งานพื้นที่ได้อย่างมีคุณภาพ ซึ่งปัจจัยที่ต้องคำนึงเพื่อนำไปใช้ในพื้นที่ว่างรอบอาคาร (ดูแผนที่ 4.7) ความร่มรื่น จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษา พื้นที่ที่มีร่มเงามากที่เหมาะสมกับการสัญจรและสร้างกิจกรรมในพื้นที่ ได้แก่ ถนนสุรวงศ์ ถนน ศาลาแดง ถนนคอนแวนต์ และถนนเดโช โดยพื้นที่ที่ไม่มีความร่มรื่นเลย ได้แก่ ถนนสาทร ส่วนถนนสีลมและถนนนราธิวาสราชนครินทร์นั้น จะมีร่มเงาของทางเดินยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งจะทำให้พื้นที่ด้านล่างมีร่มเงาตลอดทั้งวัน



แผนที่ 4. 6 แสดงโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่โดยการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา



แผนที่ 4. 7 แสดงพื้นที่ที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้า

4.4 การวิเคราะห์องค์ประกอบ 3 มิติ

การวิเคราะห์พื้นที่ว่างรอบอาคาร โดยทำการวิเคราะห์พื้นที่ตามระนาบ 3 มิติของพื้นที่ว่างรอบอาคาร ตำแหน่งที่ตั้งรูปแบบของพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ย่านสีลมนั้นมีหลากหลายพื้นที่ ซึ่งแบ่งเป็นระนาบพื้น ระนาบผนัง และระนาบหลังคา โดยจำแนกได้ดังนี้

4.4.1 ลักษณะของระนาบพื้น

- พื้นที่ว่างรอบอาคารในระดับเหนือพื้นดิน เป็นการเพิ่มระดับความสูงให้กับพื้นที่ว่างรอบอาคารในลักษณะของขั้นบันได มีการแบ่งการใช้งานได้หลายประเภท โดยอาศัยระดับที่ต่างกันเป็นของเขตในการแบ่งกิจกรรมภายในพื้นที่ การใช้ระดับที่แตกต่างกันในการเพิ่มความสูงทำให้สามารถมองเห็นพื้นที่ได้ง่าย

- พื้นที่ว่างรอบอาคารในระดับพื้นดิน เป็นที่ว่างรอบอาคารที่อยู่ระดับเดียวกับทางเท้าผู้ใช้งาน พื้นที่สามารถใช้ได้ง่าย แต่ขึ้นอยู่กับระนาบผนังว่ามีสิ่งกีดขวางหรือไม่ ระนาบพื้นในลักษณะนี้มักจะมีกิจกรรมเกิดขึ้นในพื้นที่ว่างได้ง่าย

- พื้นที่ว่างรอบอาคารในระดับต่ำกว่าพื้นดิน เป็นการเปลี่ยนระดับพื้นที่ว่างรอบอาคารในลักษณะขั้นบันไดที่ต่ำกว่าระดับถนน มีการสร้างขอบเขตของพื้นที่ที่ชัดเจน พื้นที่ในระนาบลักษณะนี้มักจะใช้เป็นทางเข้าลานจอดรถและอาคารสรรพสินค้าที่มีการใช้งานชั้นใต้ดิน

4.4.2 ลักษณะของระนาบผนัง

การวิเคราะห์รูปแบบช่องเปิดของอาคารในระนาบผนัง ลักษณะการเข้าใช้งานภายในอาคารและช่องเปิดของอาคารพาณิชย์ในพื้นที่ย่านถนนสีลมนั้น จะมีจำแนกลักษณะรูปแบบได้ตาม**ลักษณะของระนาบผนัง** การจำแนกนี้จะเห็นถึงรูปแบบการปิดล้อมพื้นที่ว่างรอบอาคารแสดงให้เห็นถึงขอบเขตของพื้นที่ว่าง เนื่องจากการศึกษาเพื่อนำไปหาแนวทางในการออกแบบนั้นควรที่จะมองเห็นรูปแบบทางกายภาพที่ชัดเจน เพื่อสร้างขอบเขตพื้นที่กิจกรรมให้เกิดขึ้น รูปแบบของพื้นที่ว่างบริเวณโดยรอบอาคารจะมีรูปแบบพื้นที่ว่างจะแบ่งเป็น 7 ลักษณะ (ภาพที่ 4.2 แสดงลักษณะของพื้นที่ว่างรอบอาคาร) คือ

- การปิดล้อมของผนังของพื้นที่ว่างอยู่ทางด้านหน้าของอาคาร ซึ่งจะสามารถมองเห็นพื้นที่ว่างได้ชัดเจนมีการกำหนดแนวของอาคารเป็นเส้นตรงพื้นที่เปิดทั้งสามด้าน การปิดล้อมพื้นที่น้อยแต่มีแนวนำสายตาที่ชัดเจนทำให้มีการใช้งานพื้นที่ได้โดยสะดวก ทำให้รับรู้ได้ว่าเป็นพื้นที่สาธารณะและทำให้มีการใช้งานพื้นที่สูง

- การปิดล้อมของผนังของพื้นที่ว่างอยู่ด้านข้างของอาคาร พื้นที่ว่างทั้งสองขาดความต่อเนื่องกัน ทำให้เกิดพื้นที่ว่างขนาดเล็กสองแห่งการใช้งานไม่เชื่อมโยงกัน การมองเห็นทำได้ยากเนื่องจากอาคารจะบดบังพื้นที่ว่างทำให้ไม่สามารถมองเห็นกิจกรรมของอีกฝั่งได้

- การปิดล้อมของผนังของพื้นที่ว่างอยู่ทางด้านข้างและด้านหลังของอาคารเป็นพื้นที่ว่างที่มีการมองเห็นได้น้อยเนื่องจากมีบางส่วนอยู่ทางด้านหลังของอาคาร แต่สามารถเชื่อมต่อได้กับอาคาร ซึ่งจะมีกิจกรรมจากอาคารเชื่อมต่อถึงพื้นที่ด้านหลังได้ เพราะมีการเปิดล้อมของพื้นที่ แต่จะทำให้บุคคลภายนอกเข้าไปใช้งานได้น้อย

- การปิดล้อมของผนังของพื้นที่ว่างอยู่ทั้ง 3 ด้านของอาคาร พื้นที่ว่างทั้งสามด้านทำให้สามารถมองเห็นอาคารได้ชัดเจน มีการเชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่ว่าง การเข้าถึงน้อยเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกปิดล้อมไม่มีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ที่ชัดเจน ทำให้รับรู้ว่าเป็นพื้นที่โล่งและมีกิจกรรมน้อย

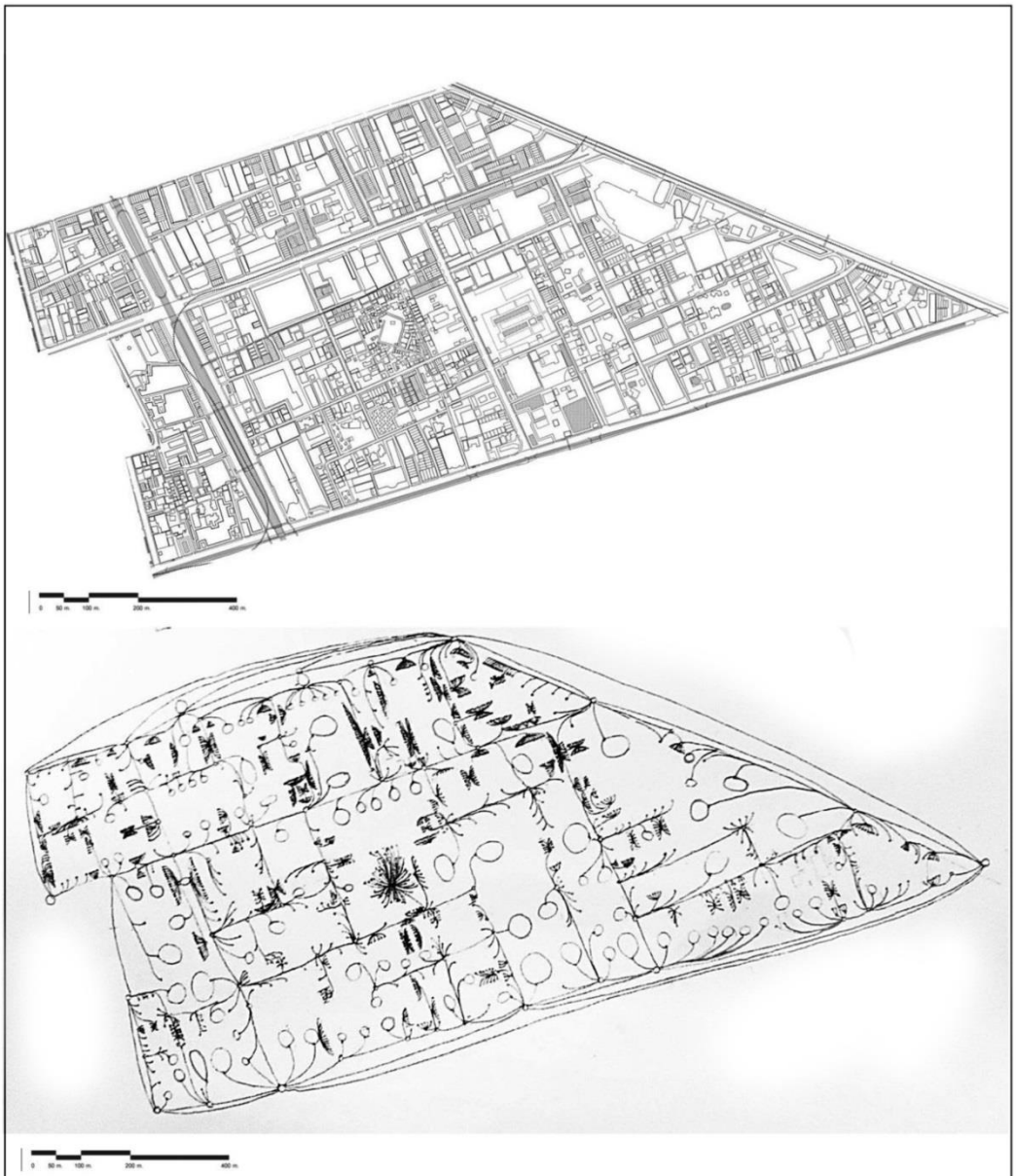
- การปิดล้อมของผนังของพื้นที่ว่างอยู่รอบอาคารทั้ง 4 ด้าน ไม่รู้สึกถึงการปิดล้อมมองไม่เห็นขอบเขตที่ชัดเจนของพื้นที่ว่างรอบอาคาร การเข้าถึงทำได้ยากเนื่องจากไม่มีการกำหนดแนวทางเข้าออกอาคารที่ชัดเจนทำให้กิจกรรมของพื้นที่ว่างกับอาคารไม่เชื่อมโยงกัน แต่มีการมองเห็นอาคารได้ในระยะไกลให้อาคารเด่นชัดมองเห็นง่ายทำให้จดจำสถานที่ได้

- การปิดล้อมของผนังของพื้นที่ว่างถูกล้อมรอบด้วยอาคาร 2 ด้าน การปิดล้อมด้วยอาคารทำมุมฉาก ทำให้ผู้ใช้รับรู้ถึงขอบเขตของพื้นที่ว่างรอบอาคารได้ชัดเจน สามารถสร้างขอบเขตให้ความรู้สึกโอบล้อมและมีความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่กับอาคารได้

- การปิดล้อมของผนังของพื้นที่ว่างถูกล้อมรอบด้วยอาคารทั้ง 3 ด้าน มีการปิดล้อม ทำให้ผู้เข้าไปใช้รับรู้ได้ถึงการเข้าไปใช้งานพื้นที่ชัดเจน ซึ่งทำให้ผู้ไปใช้รู้สึกปลอดภัยในการใช้งานและสามารถควบคุมการเข้าถึงได้เนื่องจากมีขอบเขตที่ชัดเจนทำให้มีการไหลของกิจกรรมเข้าสู่ตัวอาคารมากขึ้น

ภาพที่ 4. 2 แสดงรูปแบบของช่องเปิดของผนังอาคาร

จากการวิเคราะห์ช่องเปิดของอาคารโดยใช้รูปแบบของแผนภูมิประตูในพื้นที่ย่านสีลม บริเวณถนนสีลมและถนนสุรวงศ์มีความหนาแน่นของช่องเปิดประตูอาคารมากกว่าบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนสาทร และบริเวณภายในถนนซอยระหว่างถนนสีลมถึงถนนสุรวงศ์ มีช่องเปิดประตูหนาแน่นมีการเข้าใช้งานโดยการสัญจรทางเท้าในพื้นที่บริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ส่วนในพื้นที่ระหว่างถนนสีลมถึงถนนสาทรมีช่องเปิดประตูที่มีระยะห่างกัน การเข้าใช้งานในพื้นที่ส่วนมากจะใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เพื่อเข้าถึงตัวอาคาร

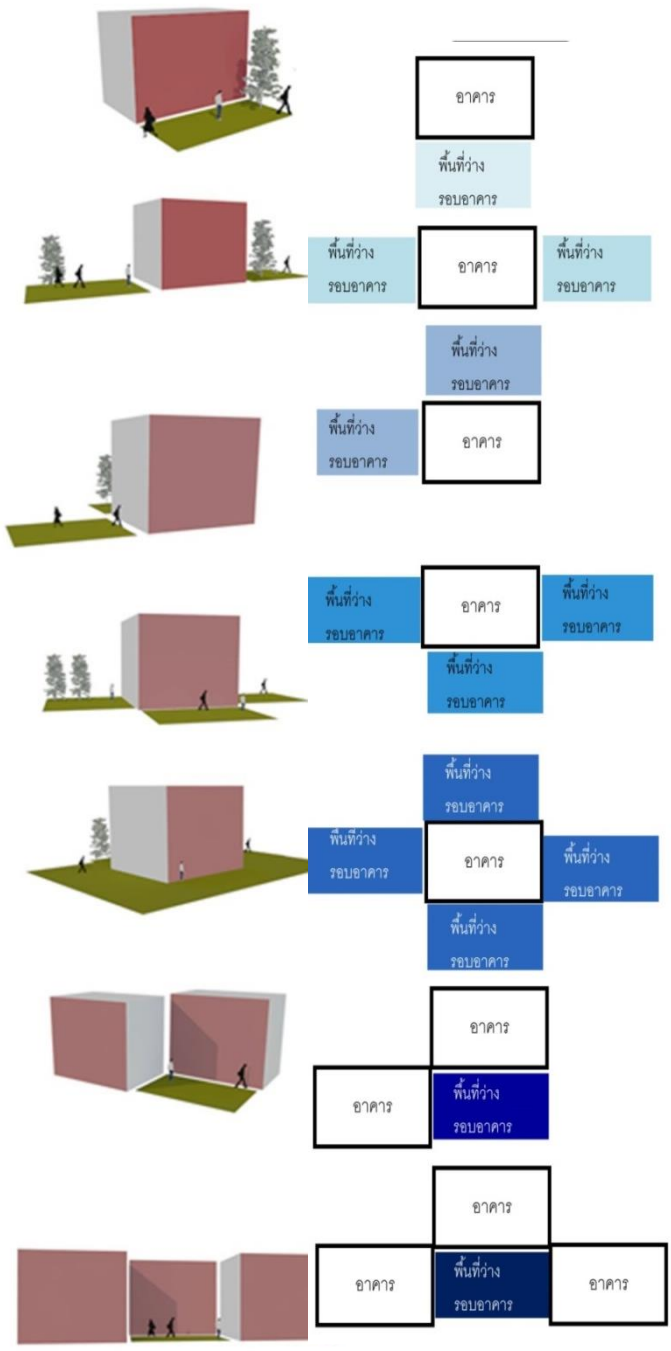


แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบอาคารในย่านพาณิชยกรรมเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรโดยการเดินเท้า

แผนที่ 4.6
แผนภูมิประตู
ที่มา: การสำรวจ ผู้วิจัย

สัญลักษณ์
การเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก
ตำแหน่งประตูสู่ถนนสายหลัก
ตำแหน่งประตู

แผนที่ 4. 8 แผนภูมิประตูในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 4. 3 แสดงตำแหน่งของพื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กับอาคารในพื้นที่ศึกษา

(ที่มา : จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย)

4.4.3 ลักษณะของระนาบหลังคา

- พื้นที่ว่างรอบอาคารที่มีหลังคาคลุม เป็นการเข้าถึงพื้นที่ว่างรอบอาคารโดยมีอาคารเป็นเพดานหรือมีสิ่งก่อสร้างที่อยู่ในระนาบหลังคาซึ่งจะมีความโปร่งแสงหรือทึบแสงก็ได้ แต่จะแสดงถึงขอบเขตของพื้นที่ว่างรอบอาคาร และช่วยกันความร้อนในช่วงเวลากลางวันที่มีกิจกรรมในพื้นที่

- พื้นที่ว่างรอบอาคารแบบไม่มีหลังคาคลุม เป็นพื้นที่ว่างรอบอาคารแบบลานโล่งไม่มีสิ่งก่อสร้างอยู่ในระนาบด้านบน ทำให้พื้นที่สามารถมองเห็นกิจกรรมได้จากอาคารสูงโดยรอบพื้นได้และอากาศสามารถถ่ายเทความร้อนได้

4.5 สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่าง

4.5.1 สรุปผลการวิเคราะห์เพื่อนำไปเป็นแนวทางการออกแบบพื้นที่

จากการวิเคราะห์ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าโครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองโดยรอบพื้นที่มีการเข้าถึงได้ดีจากถนนสายหลัก แต่ภายในถนนสายรองในพื้นที่มีปริมาณน้อย จึงทำให้บล็อกอาคารในพื้นที่มีขนาดใหญ่ไม่มีการแบ่งเป็นบล็อกขนาดเล็ก เพราะถนนซอยย่อยในพื้นที่ศึกษานั้นไม่สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้ส่วนมากเป็นซอยตันที่มีขนาดเล็ก

การสัญจรทางเท้าในพื้นที่ จากการสำรวจจะพบว่าการเดินทางโดยการสัญจรทางเท้ามีหลายระดับในพื้นที่ แต่การสัญจรจะหนาแน่นเฉพาะบริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณสถานีรถไฟใต้ดินสีลม สถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง และสถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรี มีการใช้งานเพื่อการสัญจรหนาแน่นในบริเวณถนนสายหลักเท่านั้น

บริเวณพื้นที่โดยรอบอาคารขนาดใหญ่ส่วนมากจะเป็นพื้นที่ว่างจากระยะการถอยร่นและระยะรอบอาคารตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ส่วนมากจะมีการใช้เป็นถนน ทางเดินสำหรับทางเข้า-ออกอาคาร และพื้นที่รอบอาคารขนาดเล็ก จะมีพื้นที่รอบอาคารไม่มากส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ด้านหน้าและด้านข้างของอาคาร

ลักษณะรูปแบบของช่องเปิดอาคาร อาคารขนาดใหญ่ที่มีการใช้งานเป็นอาคารพาณิชย์ จะมีทางเข้าออกหลายทาง ส่วนอาคารสำนักงานจะมีทางเข้าหลักเพียงทางเดียว และอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กบริเวณทางเท้าบางช่วงจะมีร้านค้าแผงลอยซึ่งทำให้การสัญจรติดขัด ลักษณะของการเข้าใช้งานในพื้นที่อาคารจะมีลักษณะของช่องเปิดที่มีมากกว่า 1 ช่องทาง ส่วนมากเปิดให้ใช้ทางเข้าเฉพาะด้านหน้า ส่วนด้านหลังไม่มีการใช้งานเนื่องจากไม่มีทางออกมาสู่ถนนหลักได้

ลักษณะกิจกรรมในพื้นที่มีตลอดทุกช่วงเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน กิจกรรมจะมีการค้าขายทุกช่วงเวลา ทั้งกลางวันและกลางคืนในบริเวณถนนสายหลัก แต่ในถนนสายรองจะมีการค้าขายแบบผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันขายของในพื้นที่

ข้อมูลจากการสำรวจภายในพื้นที่ศึกษานั้น จะทราบถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของรูปแบบพื้นที่ว่างรอบอาคาร รวมถึงพื้นที่สาธารณะและพื้นที่กึ่งสาธารณะที่สามารถใช้ประโยชน์เพื่อนำมาวิเคราะห์หารูปแบบการใช้งานพื้นที่รอบอาคารเพื่อใช้เป็นทางสัญจรทางเท้าของประชาชนที่เข้าใช้งานพื้นที่ต่อไป

จากการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมสีลมข้างต้น ได้สรุปพื้นที่ว่างรอบ อาคารที่มีศักยภาพที่จะนำมาใช้ในการสัญจรทางเท้า (ดูแผนที่ 4.8) โดยนำข้อมูลที่เกี่ยวกับการแบ่งการครอบครองพื้นที่ว่างรอบอาคาร การสัญจรในพื้นที่เรื่องขนาดและความกว้างของทางเดินเท้าที่ส่งผลต่อความคล่องตัวในการสัญจร ความปลอดภัยในการสัญจร สภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้า และรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่ส่งผลต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษา นำมาวิเคราะห์ร่วมกันเพื่อหาพื้นที่ว่างรอบอาคารพบว่าภายในพื้นที่นั้นมีการใช้งานในรูปแบบที่หลากหลาย ซึ่งมีความแตกต่างระหว่างพื้นที่ว่างรอบอาคารบริเวณริมถนนสายหลักกับพื้นที่ถนนซอย จึงทำให้เกิดรูปแบบของกิจกรรมที่แตกต่างกันออกไป ในพื้นที่ถนนเส้นหลักจะมีการใช้งานหนาแน่นตลอดช่วงเวลา และภายในถนนซอยจะมีการใช้งานบางช่วงเวลา และพื้นที่รอบอาคารที่มีการใช้งานที่ต่างกิจกรรมนั้นจะต้องสามารถนำมาปรับปรุงเพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้า และสร้างเป็นโครงข่ายการสัญจรที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายระดับเมืองได้ทำการสรุปลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เพื่อนำไปกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคาร

4.5.2 การกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อการสัญจรทางเท้า

จากการศึกษาพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อใช้ในการเชื่อมต่อพื้นที่ภายในย่านถนนสีลมรวมถึงวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ ทำให้ได้รูปแบบพื้นที่มีความเหมาะสมและพื้นที่ต้องได้รับการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มเติม โดยในขั้นตอนการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการออกแบบเป็นการวิเคราะห์ตามลักษณะความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ โดยใช้หลักการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เพื่อเป็นการแสดงถึงปัจจัย เพื่อใช้เป็นการกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันตามแต่ประโยชน์ใช้สอย

การกำหนดกรอบในการพัฒนาพื้นที่ จากการวิเคราะห์เพื่อกำหนดกรอบในการพัฒนาพื้นที่ทำให้เห็นแนวทางการแก้ไขปัญหา ดังนั้นการกำหนดกรอบการพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคาร จึงต้องสอดคล้องกับแนวความคิดและทฤษฎีที่ศึกษามาข้างต้น เพื่อหาแนวทางโดยมีปัจจัยหลักในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ดังนี้

- การครอบครองพื้นที่

กำหนดพื้นที่ว่างรอบอาคารที่นำมาปรับปรุงพัฒนาเป็นพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้าโดยทำการจำแนกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง ได้แก่ พื้นที่บริเวณริมถนนพระราม 4 บริเวณอาคารอื้อจื้อเหลียง อาคารอับดุลลาฮิม โรงแรมดุสิต อาคารชาญอิสระ โดยอาคารเหล่านี้มีการเข้าใช้งานในปริมาณมากมีร้านค้าไว้บริการ ถึงแม้ว่าจะเป็นกรรมสิทธิ์ของหน่วยงานเอกชนแต่สามารถเข้าใช้งานในพื้นที่ว่างรอบอาคารได้ และในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าใช้งานได้น้อย เป็นพื้นที่ที่มีความเป็นส่วนบุคคลจึงมีการใช้งานได้เพียงบางส่วนนั้น ได้แก่ พื้นอาคารพักอาศัย อาคารสำนักงานขนาดเล็กส่วนมากตั้งอยู่ภายในถนนซอย มีการสัญจรในพื้นที่ไม่มากนัก

- ขนาดของทางสัญจร

ขนาดความกว้างของทางสัญจรนั้นจากการวิเคราะห์ในพื้นที่ ความกว้างของทางสัญจรที่มีปริมาณการใช้งานในปริมาณมากอยู่ริมถนนสายหลัก จึงทำการแบ่งประเภทเป็น 2 ประเภท คือ ทางเดินเท้าที่มีความกว้างที่เหมาะสมกับปริมาณการใช้งานในพื้นที่แล้ว และทางเดินทางที่มีขนาดไม่เหมาะสมกับปริมาณการใช้งานและกิจกรรม โดยจากแผนที่ 4.8 แสดงถึงทางเท้าที่มีขนาดความกว้างที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน เนื่องจากมีพื้นที่ทางเท้าแคบจนเกินไป หรือมีพื้นที่ทางเดินเท้าบางส่วนที่ถูกรุกล้ำ ทำให้พื้นที่ทางเดินแคบลง จึงควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อรองรับปริมาณการสัญจรทางเท้าที่เพิ่มขึ้น โดยการยึดหลักมาตรฐานทั้งความกว้างและความสูงของทางเดินในพื้นที่จุดตัดของถนน

1) ขนาดทางสัญจรที่มีความกว้างที่เหมาะสมกับการใช้งาน ในพื้นที่ย่านสีลมนั้นมีทางเดินเท้าที่มีขนาดมาตรฐานในพื้นที่อยู่บางส่วน โดยพื้นที่ที่มีความกว้างของทางสัญจรที่เหมาะสมนั้นมีปริมาณการใช้งานในการสัญจรน้อย ได้แก่ พื้นที่บริเวณริมถนนสาทร และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งถนนสุรวงค์ เป็นต้น ในพื้นที่ว่างรอบอาคารที่ติดกับพื้นที่ทางเดินเท้านี้ ควรมีการปรับปรุงพื้นที่ในการสร้างการเชื่อมต่อระหว่างทางสัญจรที่มีผู้ใช้ในปริมาณมากให้ต่อเนื่องไปสู่ทางสัญจรที่มีปริมาณผู้เข้าใช้น้อย โดยการออกแบบพื้นที่ให้มีกิจกรรมบริเวณพื้นที่รอบอาคาร

2) ขนาดความกว้างของทางเดินที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งาน พื้นที่ที่ไม่มีความเหมาะสมกับการใช้งานจากการวิเคราะห์แล้วพื้นที่ทางสัญจรบริเวณริมถนนในช่วงพื้นที่ทางสัญจรที่เข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนนั้นมีปริมาณการใช้งานจำนวนมากทำให้พื้นที่ทางเดินเท้าไม่เพียงพอกับการใช้งาน และพื้นที่ภายในถนนซอยที่มีปริมาณการใช้งานการสัญจรทางเท้ายังไม่มีทางเดินเท้า จึงควรปรับปรุงพื้นที่ทางสัญจรในพื้นที่ที่มีปริมาณการใช้งานสูงให้มีความกว้างที่เหมาะสม และในบางช่วงที่ต้องทำการขยายทางเดินและมีพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงเพิ่มพื้นที่ให้ขยายความกว้างของทางเดินเข้าไปยังพื้นที่ว่างรอบอาคารที่สามารถรองรับการสัญจรทางเท้าได้

- ความปลอดภัย

การกำหนดรูปแบบเส้นทางการสัญจรทางเท้าให้มีความปลอดภัยเพื่อการเชื่อมต่อการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสมกับโครงข่ายการสัญจรในระดับเมือง มีการกำหนดพื้นที่กิจกรรมทำให้ในพื้นที่มีการเคลื่อนไหวมีจุดสนใจให้ประชาชนเข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ โดยเฉพาะสร้างกิจกรรมในพื้นที่ว่างรอบอาคารให้มีการมองเห็นผู้คนที่เข้าไปใช้งานและกำหนดแนวทางของพื้นที่ที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้า กำหนดการเชื่อมต่อของพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องมีความปลอดภัยในพื้นที่ไม่มีสิ่งกีดขวาง สามารถเชื่อมต่อจากพื้นที่สัญจรเข้าไปยังอาคารเพื่อเพิ่มปริมาณการเข้าใช้งานในพื้นที่

1) ความปลอดภัยของการสัญจรทางเท้า ในพื้นที่ศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรมแล้วพื้นที่ทางสัญจรจึงต้องมีการเชื่อมต่อการทางการเดินโดยมีการเดินที่ต่อเนื่อง มีการกำหนดระบบสัญลักษณ์มีอุปกรณ์ประกอบถนนที่อำนวยความสะดวกสำหรับการสัญจรทางเท้า มีการสร้างความรู้สึกปลอดภัยในการเดินเท้าและความปลอดภัยจากการก่ออาชญากรรมที่จะเกิดขึ้น

2) ความปลอดภัยของการใช้งานในพื้นที่ว่างรอบอาคาร ความปลอดภัยของการใช้งานในพื้นที่ว่างรอบอาคารนั้นจำเป็นต้องมีการเข้าใช้งานในพื้นที่ ซึ่งในแผนที่ 4.7 จะเห็นถึงพื้นที่ว่างที่มีกิจกรรมและไม่มีกิจกรรม มีกิจกรรมในพื้นที่สร้างความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างผู้ที่เข้าไปใช้งานในพื้นที่ มีการใช้สอยพื้นที่และทำกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ว่างรอบอาคารและภายในบริเวณอาคาร

- ความร่มรื่น

กำหนดให้ในพื้นที่มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมโดยมีร่มเงาตลอดเส้นทางการสัญจร โดยในพื้นที่ว่างรอบอาคารจากการวิเคราะห์นั้นบริเวณพื้นที่ภายในถนนสายรองและถนนซอยจะมีร่มเงาปกคลุมพื้นที่ แต่ในบริเวณพื้นที่ว่างริมถนนสายหลักพื้นที่มีลักษณะเป็นพื้นที่โล่งไม่มีร่มเงา ภายในพื้นที่ว่างรอบอาคาร จะต้องมีคุณภาพของร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของเส้นทางเดินเท้าทั้งหมดของแต่ละซอย ซึ่งส่วนใหญ่จะได้ร่มเงาจากการมีสัดส่วนระหว่างอาคารสูง และความกว้างที่เหมาะสม โดยทั้งสองประเภททั้งถนนคนเดินและการสัญจรทั่วไป ควรมีปริมาณเงาเฉลี่ยตลอดทั้งวันไม่ควรต่ำกว่า 50% ของพื้นที่ซอยทั้งหมด รองลงมาจึงเป็นร่มเงาที่ได้จากร่มสนามของหาบเร่แผงลอยริมทางเดิน และจึงเป็นร่วมเงาจากพืชพรรณธรรมชาติ ซึ่งรวมกันทั้งหมดร่มเงาไม่ควรต่ำกว่า 80 % ของพื้นที่ทั้งหมด(ทองเหลือง 2555) โดยสามารถแบ่งพื้นที่ร่มเงาได้เป็น

1) ความร่มเงาจากต้นไม้และพืชพรรณธรรมชาติ จากแผนที่ 4.7 นั้นจะแสดงให้เห็นถึงพื้นที่ที่มีความร่มรื่นเหมาะกับการสัญจรทางเท้า ซึ่งจะเห็นได้ว่างพื้นที่บริเวณภายในถนนสายรองมีความร่มรื่นมีร่มเงามากผู้ที่เข้าไปใช้ทางสัญจรสามารถทำกิจกรรมได้อย่างสะดวกสบาย ส่วนพื้นที่บริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนพระราม 4 ร่มเงาน้อยควรมีการเพิ่มต้นไม้หรือพืชพรรณธรรมชาติในพื้นที่

2) ความร่มเงาจากอาคารและโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม ในพื้นที่ย่านสีลมนั้นมีอาคารขนาดสูงที่ มีเงาจากอาคาร โดยในพื้นที่ว่างริมถนนสีลมและถนนสุรวงค์เป็นบริเวณที่มีร่มเงาของอาคาร

ตลอดทั้งวัน แต่ในพื้นที่ว่างรอบอาคารบางพื้นที่ที่ไม่มีร่มจึงความสร้างโครงสร้างหลังคาเพื่อสร้างความร่มเงาในพื้นที่เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการสัญจร

- องค์ประกอบ 3 มิติ

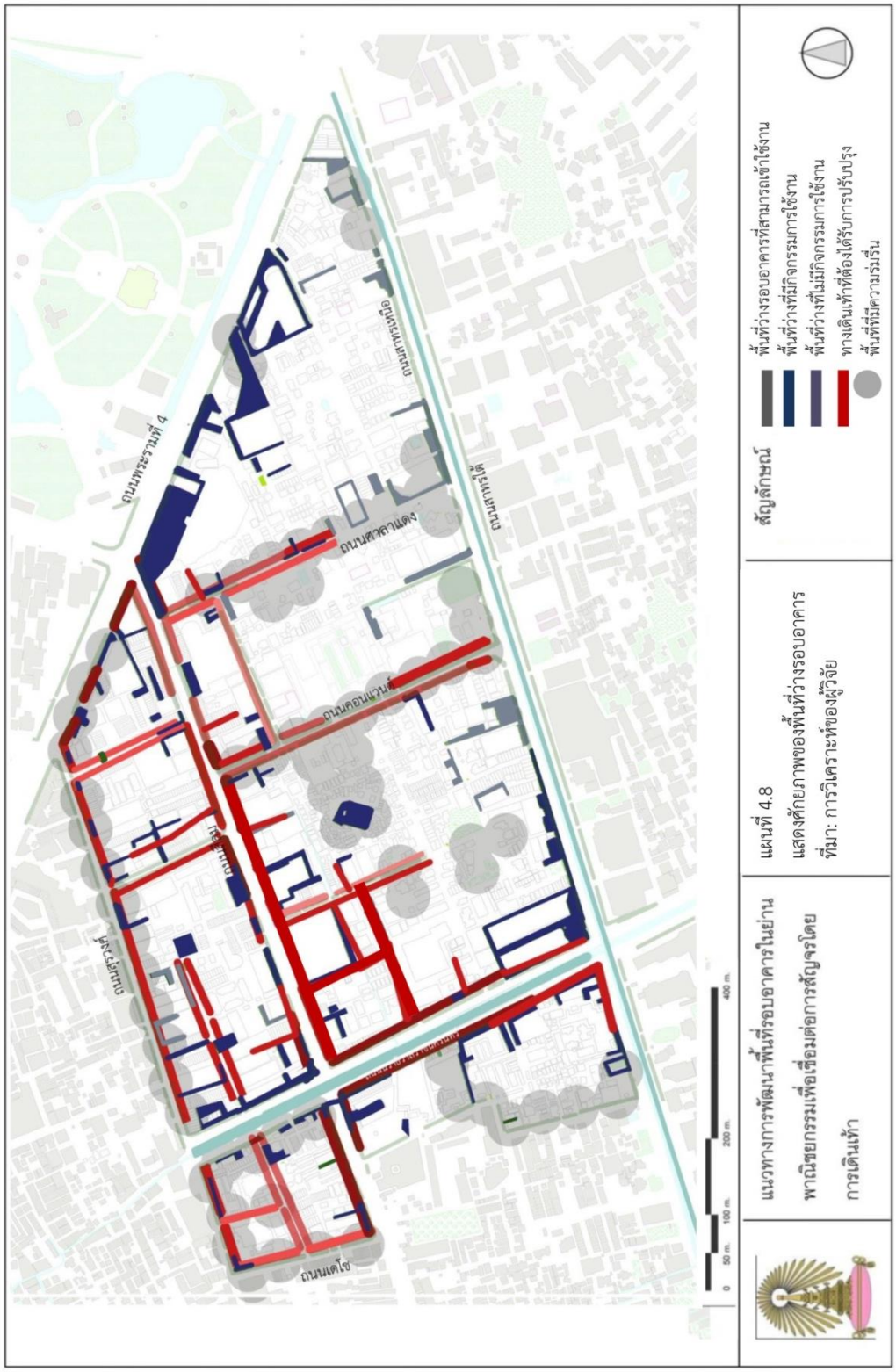
กำหนดรูปแบบระนาบพื้น ระนาบผนัง และระนาบหลังคา

1) ระนาบพื้น ระนาบพื้นบริเวณโดยรอบอาคารที่มีความต่างระดับกันสร้างทางลาดเพื่อการสัญจรที่ต่อเนื่องของทั้งผู้สัญจรโดยการเดินเท้าและผู้พิการ ระดับระนาบพื้นการเปลี่ยนระดับที่ส่งผลต่อการเดินเท้าควรมีการออกแบบให้มองเห็นชัดเจน เพื่อเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการสัญจรทางเท้าสร้างความต่อเนื่องของแนวทางเดิน

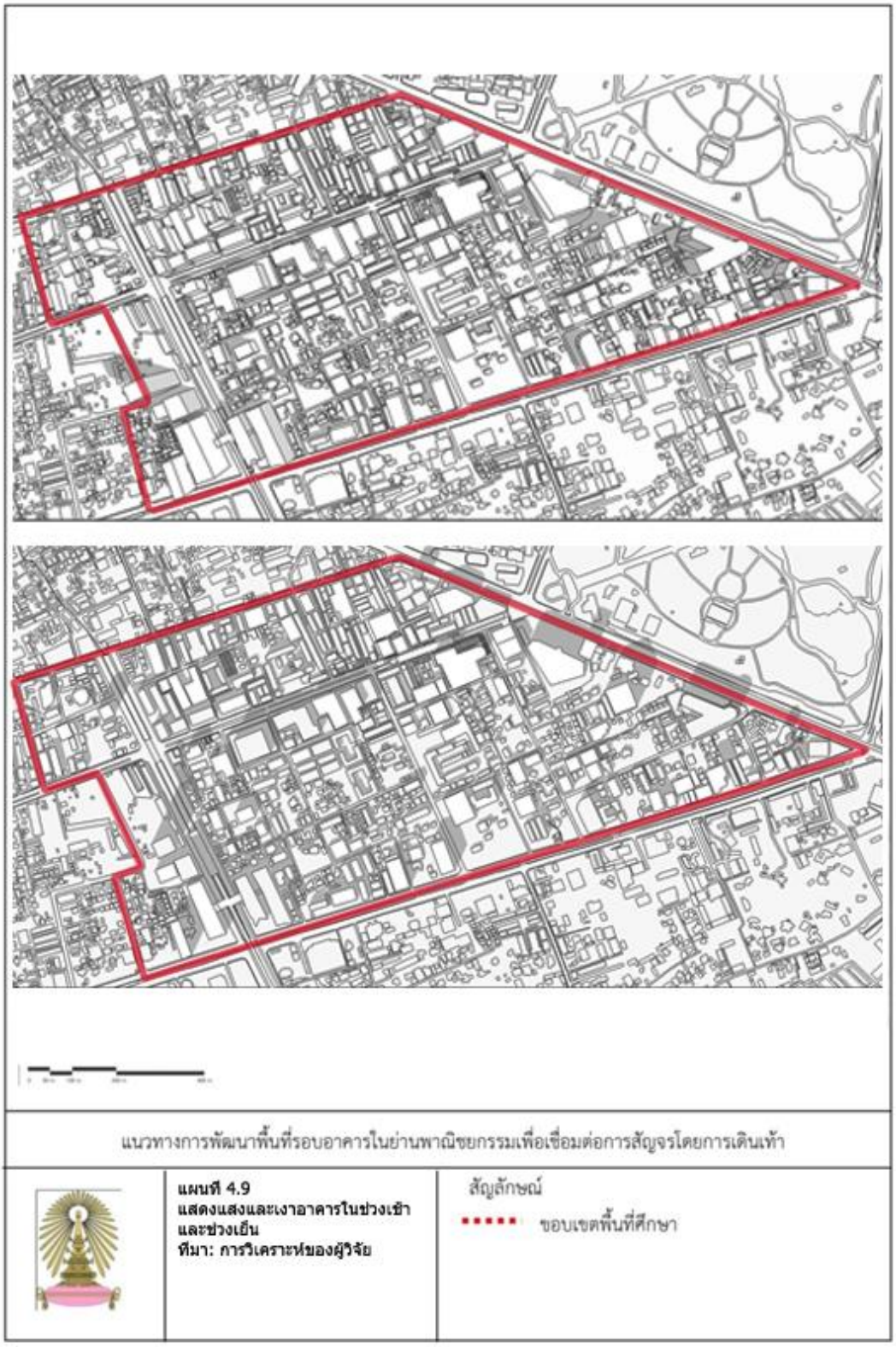
2) ระนาบผนัง ระนาบผนังสร้างความต่อเนื่องของอาคารโดยรอบที่มีพื้นที่ว่างรอบอาคารอยู่จากมาตรฐานกำหนดให้อาคารที่สร้างขึ้นใหม่นั้นมีระยะแนวสร้างชิด โดยจะเห็นในพื้นที่บริเวณภายในถนนสายรองมีการก่อสร้างอาคารใหม่เป็นแนวกำแพงถนน สร้างความต่อเนื่องกับร้านค้ากับส่วนฐานของอาคารโดยผนังอาคารปรับปรุงให้ผนังอาคารไม่ทึบตันมีลักษณะเปิดโล่ง ในพื้นที่ศึกษามีอาคารที่ปิดทึบไม่สามารถมองเห็นภายในอาคารได้ ทำให้มีผู้เข้าไปใช้บริการภายในอาคารไม่มากนักโดยเฉพาะอาคารที่มีกิจกรรมการค้าในเชิงพาณิชยกรรม เช่น อาคารบุพจิต อาคารวอลล์สตรีท เป็นต้น

3) ระนาบหลังคา สร้างความต่อเนื่องของโครงสร้างหลังคา และเป็นโครงสร้างที่ดีป้องกันแดดกันฝน ช่วยทำให้ผู้ที่ใช้ทางเดินเท้าเกิดความรู้สึกที่มีความเชื่อมโยงระหว่างอาคารกับทางเดินมากขึ้น โดยโครงสร้างหลังคาภายในพื้นที่ว่างรอบอาคารดังกล่าว ได้แก่ พื้นที่อาคารที่เป็นส่วนยื่นอาคารทางเดินที่มีเสาราย (colonnade) กันสาด เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



แผนที่ 4. 9 แสดงศักยภาพของพื้นที่ว่างรอบอาคาร



แผนที่ 4. 10 แสดงแสงและเงาอาคารในช่วงเช้าและช่วงเย็น

บทที่ 5
แนวทางการออกแบบพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ย่านสีลม

5.1 แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่

การออกแบบผังแม่บทโครงการ เป็นการออกแบบพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อการสัญจรโดยใช้พื้นที่รอบอาคาร โดยให้มีการเชื่อมโยงทางเดินเท้า ที่ว่างรอบอาคาร และอาคาร เพื่อการสัญจรทางเท้าไปสู่ระบบขนส่งมวลชนที่อยู่ในพื้นที่ได้อย่างเป็นระบบ ทั้งนี้การออกแบบผังแม่บทยังเน้นภาพรวมของพื้นที่ โดยคำนึงถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่และการใช้ประโยชน์อาคารให้เป็นพื้นที่ทางพาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่นเหมาะสมกับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับประเทศในอนาคต

จากการวิเคราะห์พื้นที่ที่ผ่านมารวมถึงการวิเคราะห์แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการออกแบบ การจัดทำผังแม่บทโครงการทำให้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคาร (ดูแผนที่ 4.8) รูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่พาณิชยกรรม (ดูแผนที่ 5.1) เส้นทางสัญจรโดยการเดินเท้าจะมีรูปแบบการใช้พื้นที่ว่างรอบอาคารที่สามารถนำมาพัฒนาตามเส้นทางที่เชื่อมต่อเพื่อรองรับการสัญจรเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชน ดังนี้

1. ระบบการสัญจร

จากการวิเคราะห์รูปแบบการสัญจรในพื้นที่ มีการเข้าถึงจากถนนสายหลักที่มีประสิทธิภาพแล้วแต่ถนนสายรองและถนนซอย ยังขาดความต่อเนื่องเชื่อมโยงกันเนื่องจากอาคารในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงและต้องการเพิ่มการใช้งานการสัญจรเพิ่มขึ้น จึงควรกำหนดเส้นทางการสัญจรเพิ่มขึ้นโดยการเพิ่มปริมาณการสัญจรทางเท้า เนื่องจากพื้นที่ที่จะนำมาใช้ไม่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในปริมาณมากและเหมาะสมกับสภาพโดยรอบพื้นที่ที่มีระบบขนส่งมวลชนเข้าถึง

ทางสัญจรยกระดับในพื้นที่ จากการศึกษาเส้นทางในพื้นที่ที่มี 2 ช่วง การใช้งานจะเน้นการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งรถไฟฟ้า สถานีสีลม-สถานีศาลาแดง และสถานีช่องนนทรี-สถานีสาทร ซึ่งไม่ได้รวมกับพื้นที่ว่างรอบอาคาร แต่สร้างให้เกิดความต่อเนื่องของการใช้งานระบบขนส่งมวลชน

ลักษณะการเชื่อมต่อการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ศึกษาจากการศึกษาในพื้นที่ย่านถนนสีลม จะสามารถแบ่งออกเป็นพื้นที่ย่อยตามแนวของบล็อกถนนในพื้นที่ เพื่อทำการวิเคราะห์เส้นทางในการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ย่านสีลม โดยจะเน้นเส้นทางที่สามารถใช้ได้ในปัจจุบันและเส้นทางทางเลือก ที่สามารถเชื่อมต่อได้โดยใช้พื้นที่ว่างรอบอาคารเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่การสัญจร

การเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารแต่ล่ะตำแหน่งทำโดยปรับปรุงเส้นทางเดิมและสร้างเส้นทางใหม่ที่สามารถเข้าใช้งานได้โดยประชาชนทุกกลุ่ม เพื่อทำให้เพิ่มเส้นทางสัญจรที่จะต้องสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ส่งเสริมให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีศักยภาพที่สูงขึ้น

โดยการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารนั้นจะเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคาร พื้นที่ทางเดินเท้า และถนน เชื่อมต่อโดยใช้กิจกรรม ที่สอดคล้องกับการสัญจรและบริบทของพื้นที่ เพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานในพื้นที่ที่จะเกิดขึ้น

จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ผ่านมาจะเห็นถึงรูปแบบการใช้งานของพื้นที่ว่างรอบอาคารที่ไม่ต่อเนื่อง ในบริเวณถนนสายหลักนั้นมีการใช้งานในปริมาณมากความต้องการพื้นที่เพื่อใช้ในการสัญจรมาก แต่การเพิ่มพื้นที่ที่ทำได้ยาก จากการวิเคราะห์พื้นที่ว่างรอบอาคารทำให้พบว่าพื้นที่บริเวณถนนสายรองและถนนสายย่อยยังมีพื้นที่ว่างที่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อใช้ในการสัญจรได้ จากการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถนำมาเสนอแนะแผนโครงข่ายการสัญจรทางเท้าได้ดังนี้

2. การกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

การพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารโดยจะมีการปรับปรุงอาคารเก่าที่ต้องปรับปรุงอาคารที่ต้องรื้อถอน และจากการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ตลอดเวลาทำให้มีการเปลี่ยนแปลงจากอาคารอยู่อาศัยเป็นอาคารพาณิชยกรรม ควรกำหนดรูปแบบการวางแนวอาคารตามแนวถนน เพื่อนำสายตาสู่พื้นที่จากถนนสายรองสู่ถนนซอย

3. การกำหนดกิจกรรมในพื้นที่

จากแนวทางที่พิจารณาแล้วการพัฒนาพื้นที่จะทำโดยการกำหนดพื้นที่ในส่วนที่ต้องการพัฒนาและพื้นที่ที่เหมาะสมในการเพิ่มกิจกรรม และทำการสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวกับการพาณิชยกรรมเดิม ให้มีการพัฒนาและรองรับกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นมา โดยมีการกำหนดดังนี้

- ขยายพื้นที่กิจกรรมทางการค้า เพิ่มพื้นที่พาณิชยกรรมภายในถนนซอยที่มีปริมาณการใช้งานของรถยนต์น้อย เพื่อรองรับกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น ลดการรุกล้ำของทางสัญจรทางเท้า

- พื้นที่ร้านค้าที่มีการกระจายตัวในพื้นที่ ส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มของผู้ที่ทำการค้าและเกิดพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ที่มีพื้นที่ว่างรอบอาคารรองรับ และมีความต่อเนื่องของร้านค้า

- พื้นที่ชุมชนพิพัฒน์ พัฒนาเรื่องคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน พัฒนาพื้นที่ให้เกิดกิจกรรมค้าขายเพื่อรองรับคนในพื้นที่และสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนและเพื่อพื้นที่ส่วนกลางของชุมชน

- พื้นที่ซอยสาธร 6 เดิมเป็นร้านค้าขนาดเล็กเพื่อรองรับคนในชุมชน พัฒนาเป็นร้านอาหารเพื่อรองรับคนในพื้นที่ ขยายพื้นที่กิจกรรมเพื่อธุรกิจที่พักอาศัย โรงแรมรองรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่

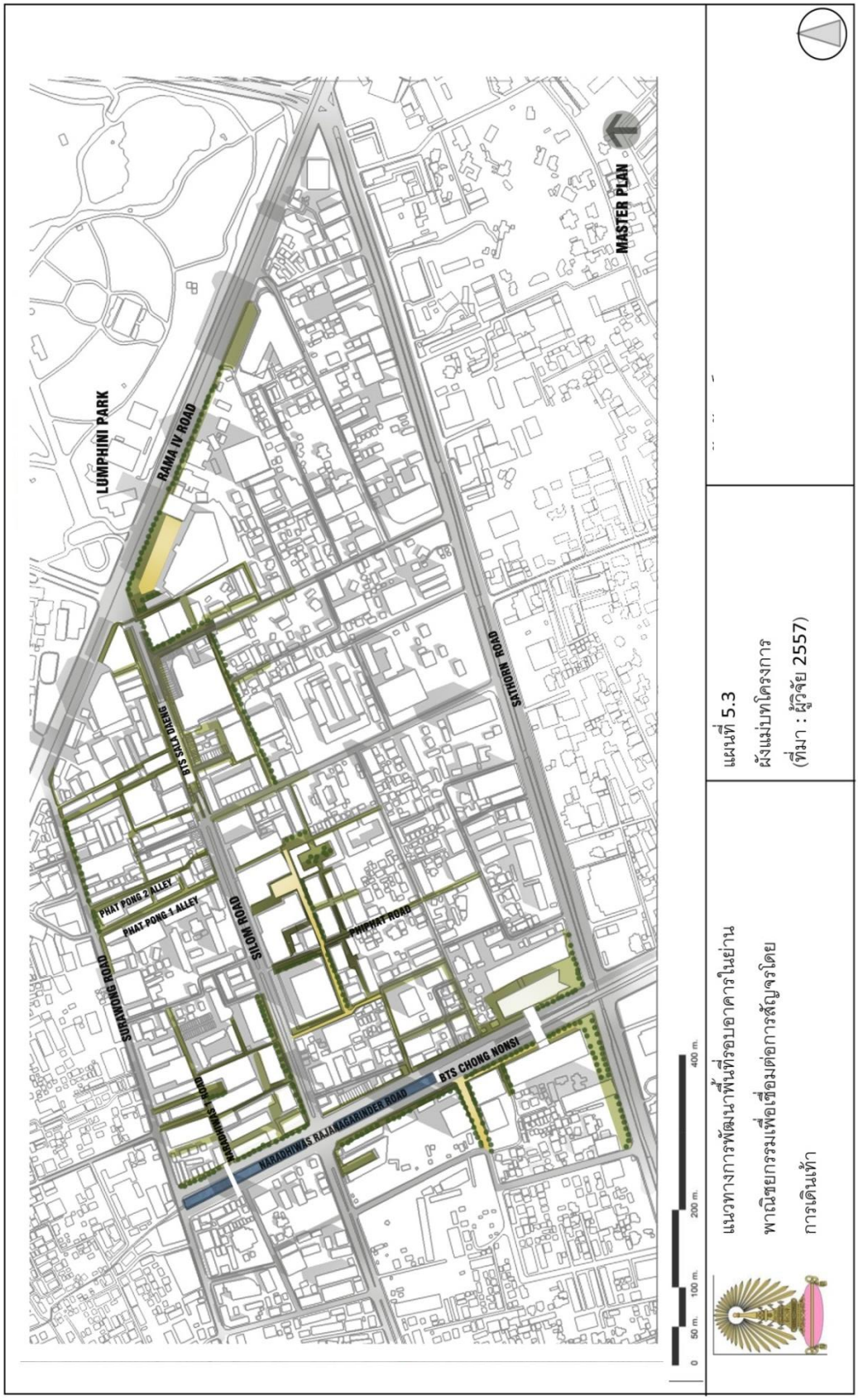
- พื้นที่ภายในซอยธนิยะ บริเวณนี้มีการใช้งานพื้นที่รอบอาคารโดยมีร้านค้าเปิดให้บริการตลอดเวลา จึงควรจัดระเบียบร้านค้าภายในถนน เนื่องจากภายในบริเวณนี้มีปริมาณคนผ่านเข้าใช้งานจำนวนมากแต่กิจกรรมมีเพียงต้นซอยและท้ายซอย

5.2 ผังแม่บทโครงการ

รายละเอียดการออกแบบผังแม่บทโครงการ เป็นการออกแบบพื้นที่เพื่อการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีความหนาแน่น ให้มีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายการสัญจรโดยการเดินเท้าซึ่งจะมุ่งเน้นหาพื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อมารองรับการสัญจรทางเท้าที่มีความต้องการใช้งานเพิ่มขึ้น โดยคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพในการสัญจรภายในพื้นที่ มีความร่มรื่น และความปลอดภัยในการใช้งาน และพื้นที่ว่างรอบอาคารนี้ ยังสามารถสร้างกิจกรรมที่มีการปรับเปลี่ยนกันไปตามสภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน เพื่อเพิ่มพื้นที่พาณิชยกรรมในพื้นที่สร้างรายได้ให้ผู้ประกอบการ และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร

การออกแบบจึงเน้นเรื่องทางสัญจรที่สามารถสร้างกิจกรรมกับอาคารโดยรอบได้ จึงจะมีการใช้พื้นที่ว่างรอบอาคารสร้างลักษณะทางกายภาพให้เหมาะสมกับการใช้งาน ซึ่งผังรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่นั้นจะกล่าวในหัวข้อที่ 5.3

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



แผนที่ 5. 1 ผังแม่บทโครงการ

5.3 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคาร (Detailed Plans)

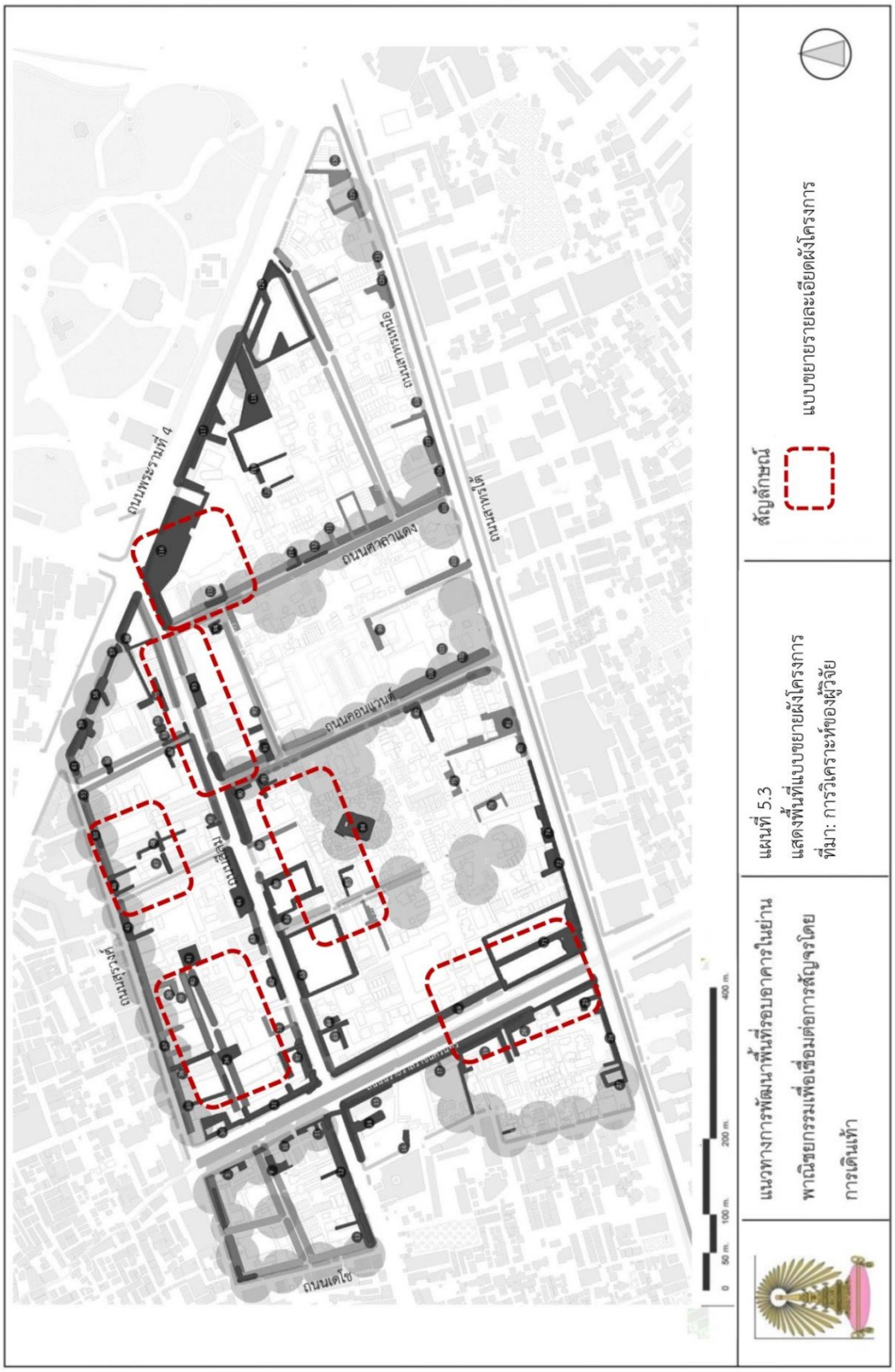
จากกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ (ดูแผนที่ 5.3) ได้ทำการออกแบบรายละเอียดโดยพิจารณาถึงตำแหน่งของพื้นที่ว่างที่มีความสำคัญต่อโครงข่าการสัญจรในย่านพาณิชยกรรม ที่มีปริมาณการใช้งานที่หนาแน่นจากการสำรวจ ซึ่งพื้นที่ทั้ง 6 พื้นที่นี้มีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกันและยังมีรายละเอียดของการใช้งานพื้นที่ที่แตกต่างกันตามตำแหน่งที่ตั้ง

5.3.1 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 1

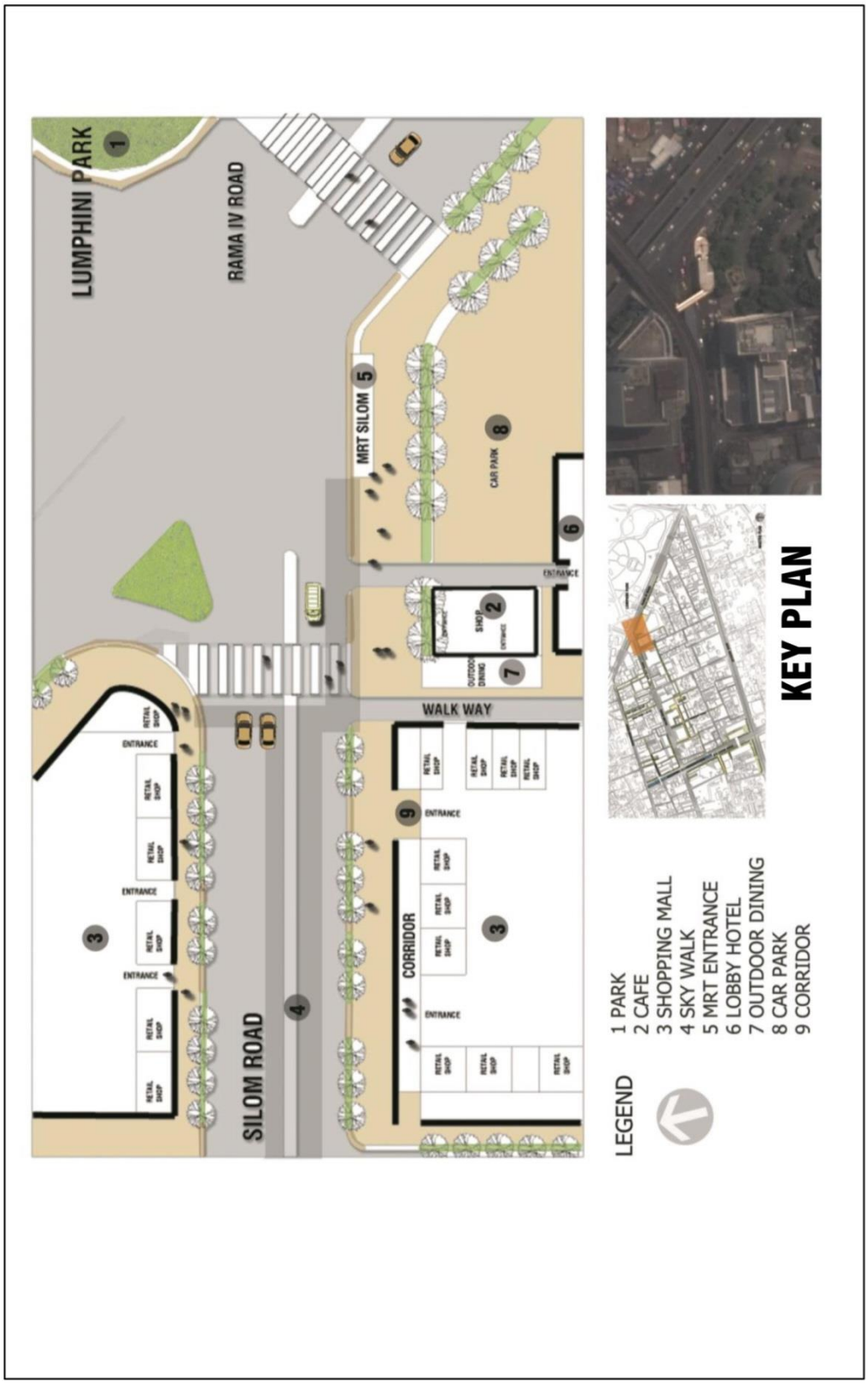
กำหนดรูปแบบพื้นที่ว่างรอยอาคารเพื่อเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีสีลมและเชื่อมโยงกับพื้นที่ใกล้เคียงที่เป็นพื้นที่สาธารณะ พื้นที่ว่างรอบอาคารบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสีลม เป็นพื้นที่ว่างรอบอาคารมีขนาดใหญ่มากที่สุดในพื้นที่ศึกษาอาคารโดยรอบ ได้แก่ โรงแรมดุสิตธานี ใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างรอบอาคารเป็นพื้นที่จอดรถ อาคารอับดุลราฮิมใช้พื้นที่ว่างเป็นสวน อาคารอื้อจือเหลียงใช้พื้นที่ว่างเป็นสวน และอาคารสำนักงานใช้เป็นทางสัญจร ซึ่งมีรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารดังนี้

- ขยายทางเท้าให้มีระยะความกว้างที่เท่ากัน และขยายทางเท้าเพื่อรองรับการใช้งานในปริมาณมากในช่วงเช้าและช่วงเย็น
- ปรับระดับพื้นที่ว่างรอบอาคารให้อยู่ในระดับเดียวกับทางเท้า
- บริเวณถนนพระราม 4 ด้านหน้า อาคารอาคารอับดุลราฮิม อาคารอื้อจือเหลียง สร้างร่มเงาเนื่องจากทางเท้ามีขนาดที่เหมาะสมแล้วแต่สภาพพื้นที่ที่ร้อนทำให้ไม่มีผู้ใช้งานมากนัก
- สร้างพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวโดยการทำทางเดินเชื่อมเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการสัญจรทางเท้า
- เพิ่มเส้นทางสัญจรทางเท้า ระหว่างโรงแรมดุสิตธานีและอาคารสำนักงานเพิ่มทางสัญจรเฉพาะเดินเท้าเพื่อไปยังถนนศาลาแดง โดยสร้างพื้นที่ให้มีกิจกรรมและร้านค้าตลอดเส้นทาง
- บริเวณอาคารที่เป็นอาคารพาณิชย์ มีปรับปรุงให้เป็นทางเดินภายในอาคาร (CORRIDOR) ที่มีร้านค้าเพิ่มพื้นที่ทางเดินและสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมโดยมีหลังคาปกคลุมลดภูมิอากาศที่ร้อนจากภายนอก

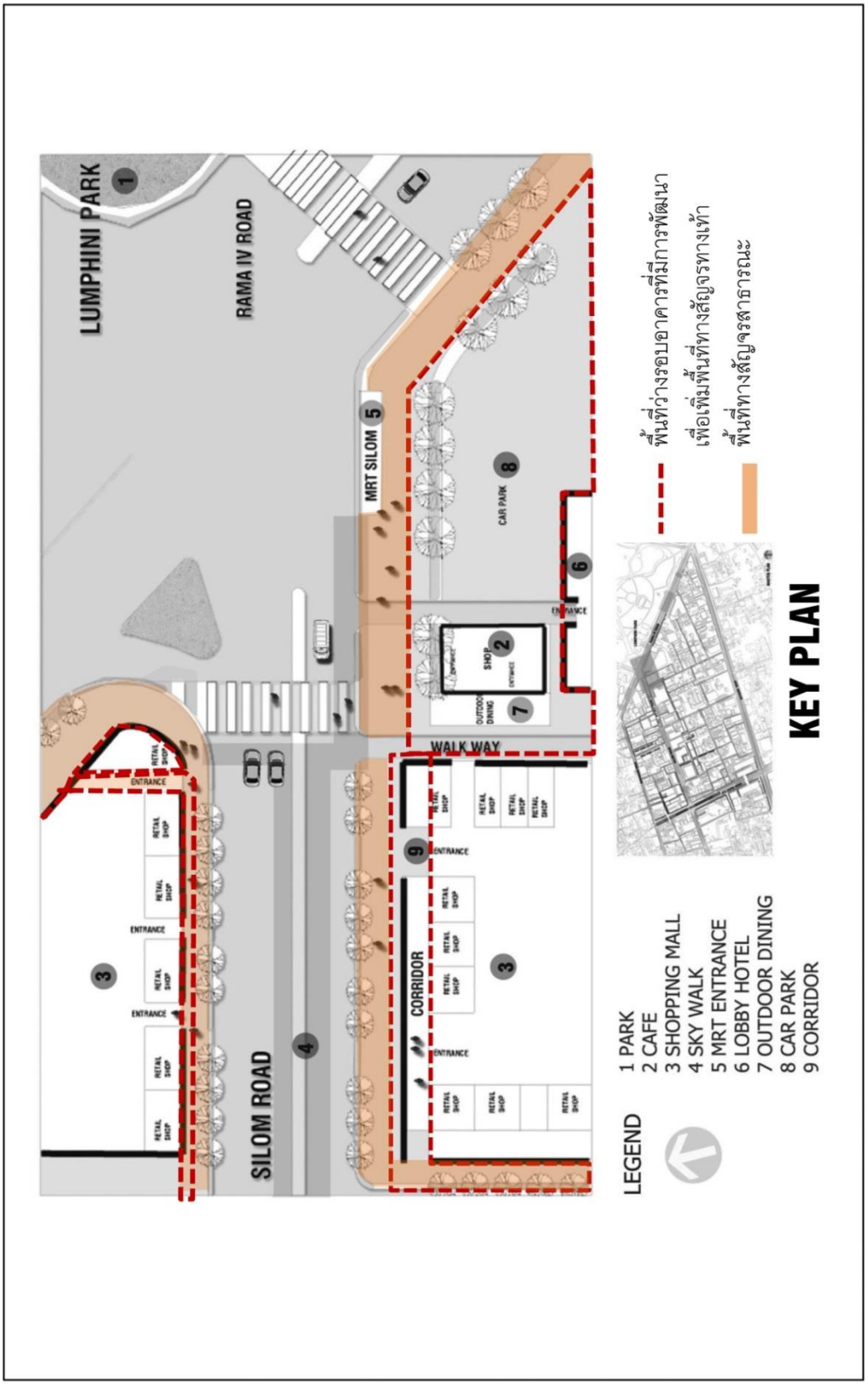
ภาพที่ 5. 1 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 1 บริเวณถนนพระราม 4



แผนที่ 5. 2 แสดงพื้นที่แบบขยายโครงการ



ภาพที่ 5. 2 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 1



ภาพที่ 5. 3 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 1

ภาพที่ 5. 4 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 1

5.3.2 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 2

รูปแบบพื้นที่ด้านหน้าอาคารที่มีการใช้งานอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืน พื้นที่ว่างรอบอาคารที่เป็นพื้นที่ในแนวยาว เป็นที่มีการใช้ประโยชน์ทางด้านหน้าเป็นหลัก ซึ่งเป็นลักษณะพื้นที่ที่มีมากที่สุดในจากการสำรวจ บริเวณโดยรอบมีอาคารพาณิชย์ขนาดเล็ก อาคารชานอิสระ 1 ที่ใช้พื้นที่ว่างรอบอาคารเป็นทางเข้า อาคารในกลุ่มนี้จะมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างรอบอาคารเฉพาะด้านหน้า ซึ่งจะมีรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่ดังนี้

- รูปร่างที่มีแนวยาว แต่มีขนาดความกว้างของพื้นที่ว่างรอบอาคารที่ไม่เท่ากัน ต้องทำการปรับพื้นที่ด้านหน้าอาคารให้มีระยะที่ใกล้เคียงกัน และพื้นที่ว่างที่ติดกับอาคารความมีลักษณะเป็นเส้นตรงเพื่อสร้างพื้นที่สัญจรที่มีขอบเขตที่ชัดเจน

- ปรับปรุงระดับพื้นให้เสมอกับทางเท้า และเนื่องจากพื้นที่มีขนาดไม่กว้างมากจึงควรใช้วัสดุปูพื้นลายเดียวกับทางเท้า

- ปรับปรุงทัศนียภาพให้มีความร่มรื่น ด้วยแนวต้นไม้ทำให้ร่มเงาในช่วงเวลากลางวัน

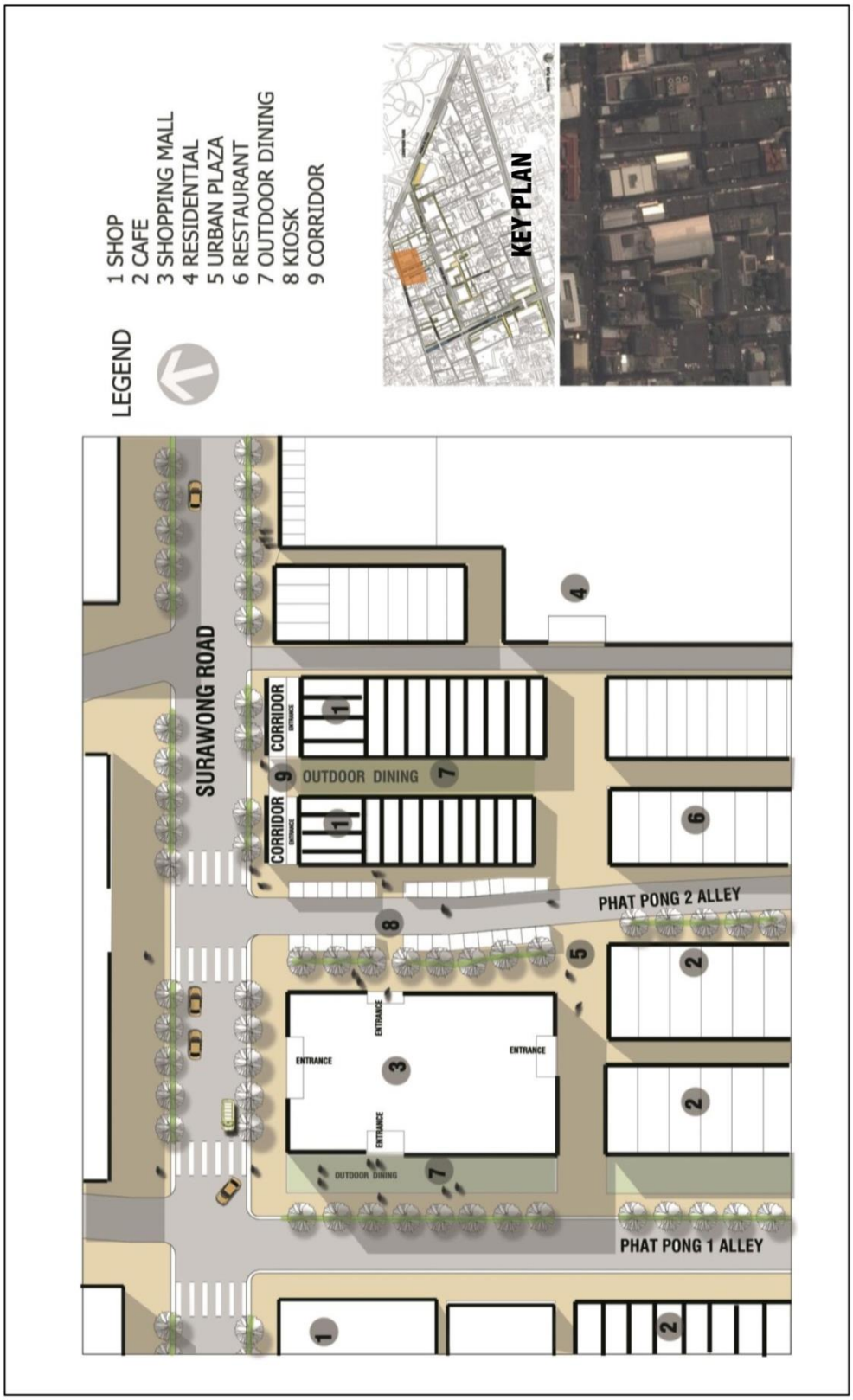
- บริเวณช่วงถนนสุรวงศ์ มีการใช้พื้นที่ตลอดช่วงเวลาควรมีไฟส่องสว่างในพื้นที่เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน

- บริเวณซอยพัฒพงษ์ 2 จัดให้เป็นถนนคนเดิน เพิ่มซุ้มร้านค้าขนาดเล็กสร้างพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าขายในช่วงเวลาเที่ยงถึงช่วงกลางคืน ในช่วงที่ไม่ได้มีการค้าขาย จัดให้เป็นพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะ

- กำหนดพื้นที่กิจกรรมในบริเวณพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เป็นตึกแถว ให้เปิดเป็นพื้นที่หน้าร้านอาหารที่มีการแบ่งพื้นที่สำหรับนั่งรับประทานอาหารและพื้นที่ทางสัญจร

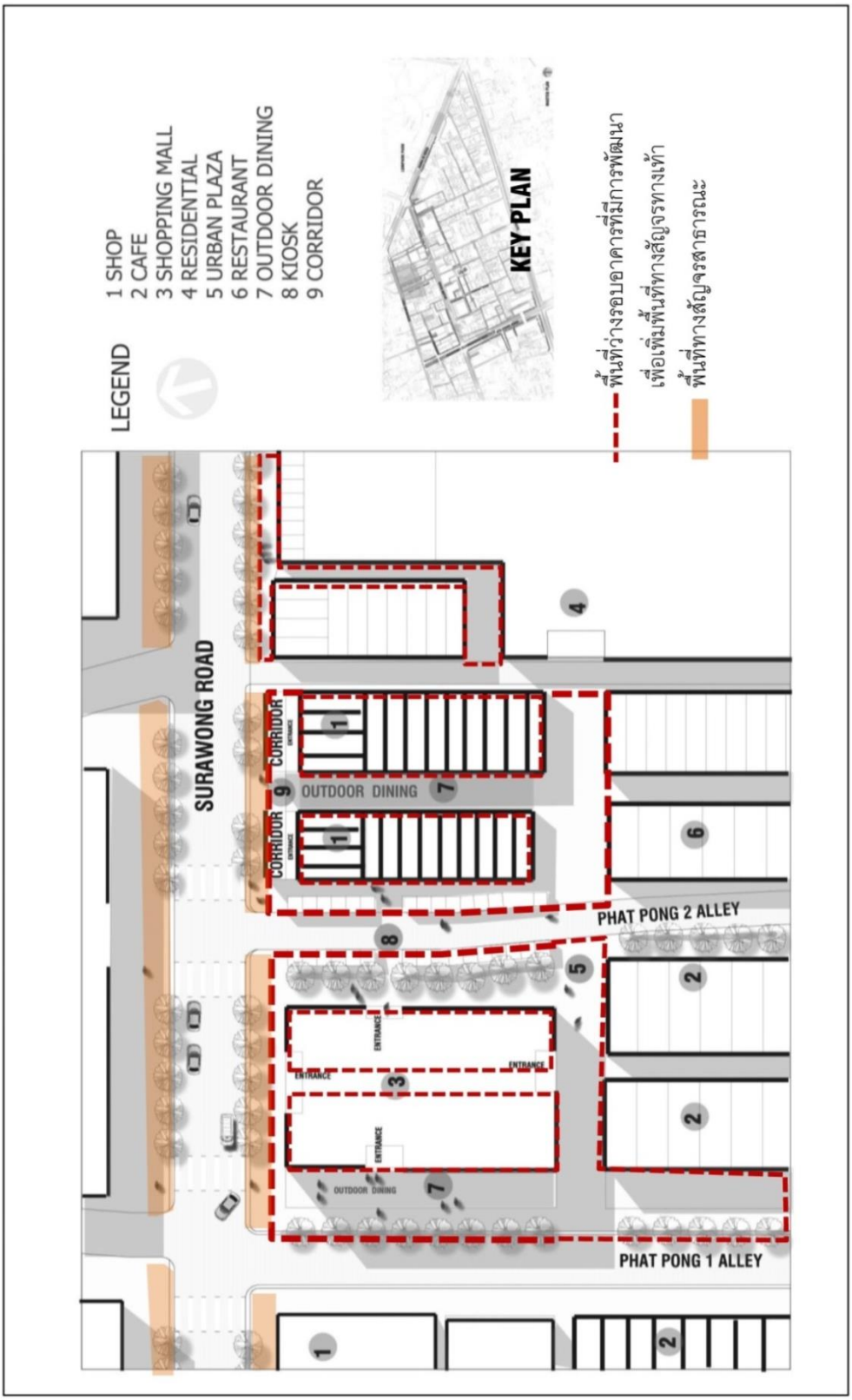
- อาคารพาณิชย์ในพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ ให้เพิ่มเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารกับพื้นที่โดยรอบอาคารโดยการเปิดทางเข้า-ออก อาคารให้เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะด้านหลังของอาคาร

ภาพที่ 5. 5 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 2 บริเวณถนนพระราม 4 และถนนสุรวงศ์



ภาพที่ 5. 6 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 2

/



ภาพที่ 5. 7 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 2

ภาพที่ 5. 8 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 2

5.3.3 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 3

รูปแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเข้าสู่รถไฟฟ้าสถานีศาลาแดงพื้นที่ว่างรอบอาคารที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร มีปริมาณการเข้ามาใช้งานในปริมาณมากเป็นพื้นที่ว่างที่มีการเชื่อมต่อการทางเดินยกระดับพื้นที่ว่างรอบอาคารมีขนาดไม่กว้างมาก พื้นที่ว่างรอบอาคารจะเป็นทางเข้าอาคารที่มีการยกระดับและมีพื้นที่ลดระดับเพื่อเข้าสู่ชั้นใต้ดินของอาคาร ซึ่งจะมีรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่ดังนี้

- ปรับปรุงบริเวณพื้นที่ด้านหน้าของอาคารที่มีการต่อเติมอาคารเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ให้มีระยะความกว้างที่ใกล้เคียงกัน

- ขยายทางเดินเท้าในบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยบริเวณด้านหน้าของอาคารเซนทรัลสีลม และอาคารบุพจิตให้สามารถรองรับปริมาณการใช้ของประชาชนจำนวนมากได้

- ปรับปรุงระดับของทางเท้าให้เท่ากันตลอดทั้งความกว้างของทางเดิน บริเวณทางเข้า-ออกอาคาร ให้ยกระดับทางเข้าอาคารให้เสมอกับระดับของทางเดินเท้า เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการสัญจรและยังช่วยชะลอความเร็วรถยนต์ขณะเข้า-ออกอาคาร

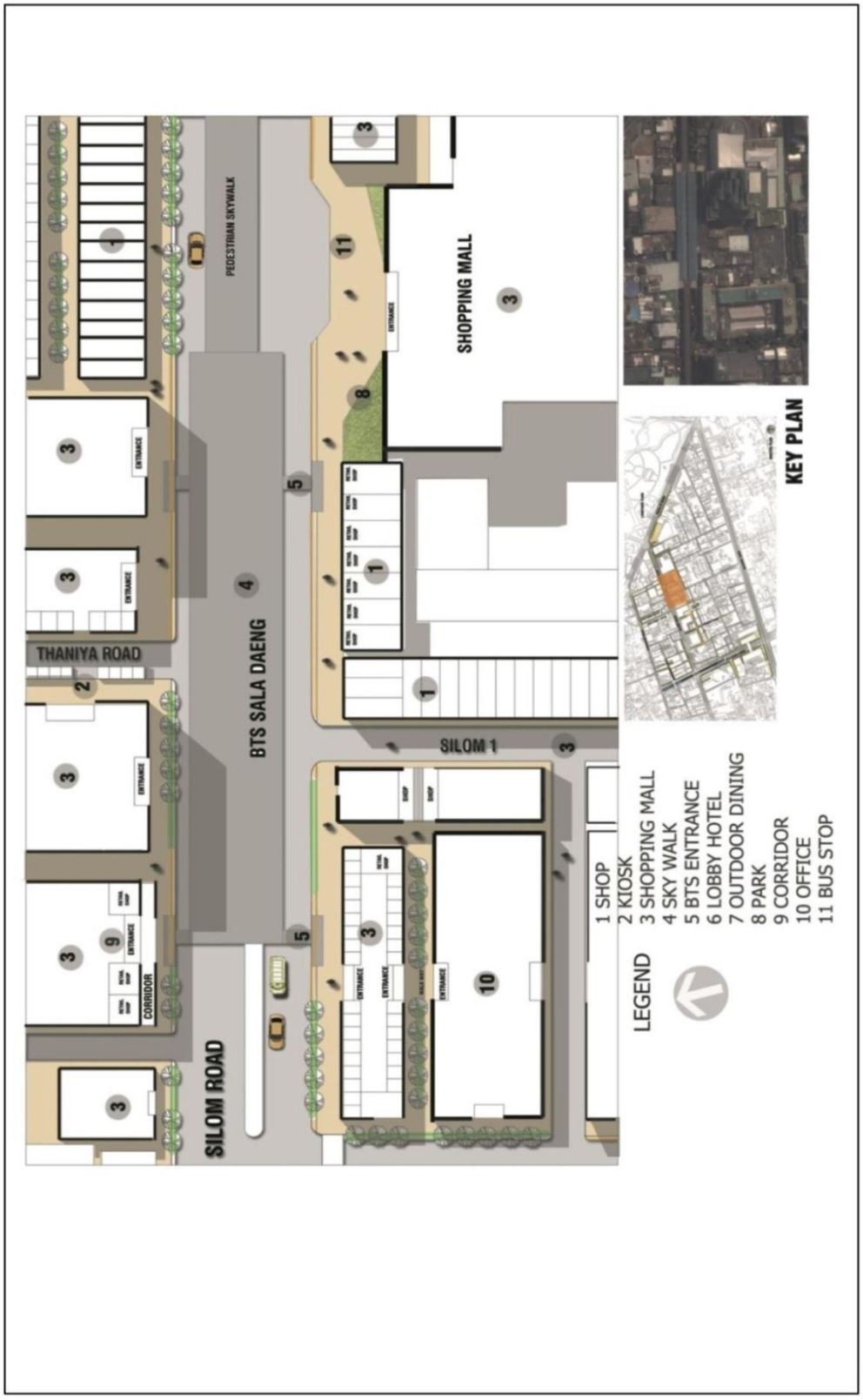
- บริเวณพื้นที่รอรถโดยสารประจำทาง ปรับปรุงให้สามารถมองเห็นรถโดยสารได้ในระยะไกลและมีพื้นที่สำหรับยืนรอรถโดยสารที่รองรับผู้เข้ามาใช้งานในปริมาณมาก

- บริเวณซอยสีลม 1 ปรับปรุงให้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้าเพื่อใช้เป็นทางเดินเชื่อมไปยังถนนคอนแวนต์

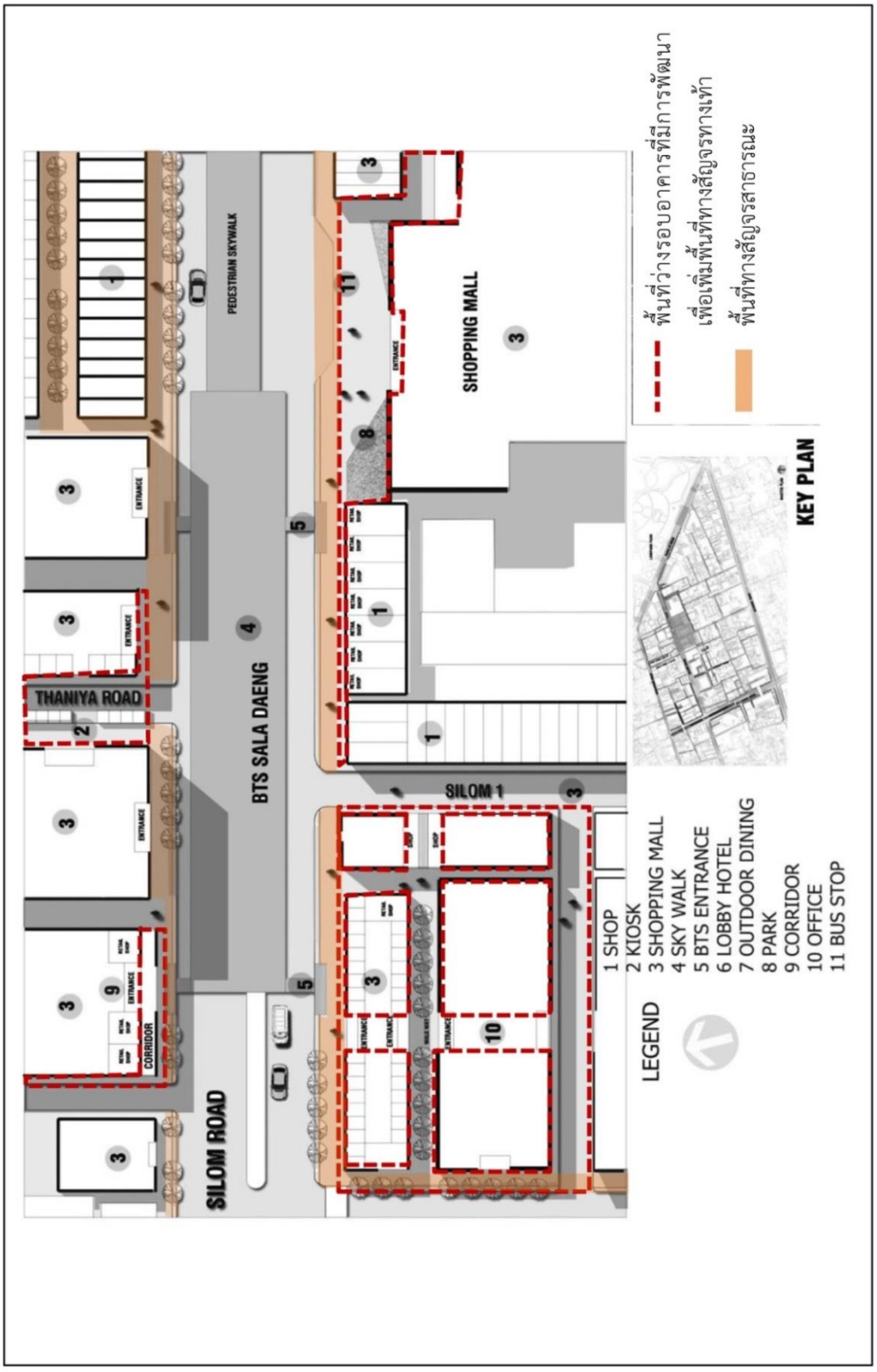
- บริเวณอาคารบุพจิต ส่งเสริมให้มีการปรับปรุงอาคารให้มีช่องเปิดด้านหลังของอาคารเพื่อให้เป็นทางสัญจรที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่ว่างด้านหลังอาคารได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 5. 9 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 3 บริเวณถนนสีลม



ภาพที่ 5. 10 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 3



ภาพที่ 5. 11 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 3

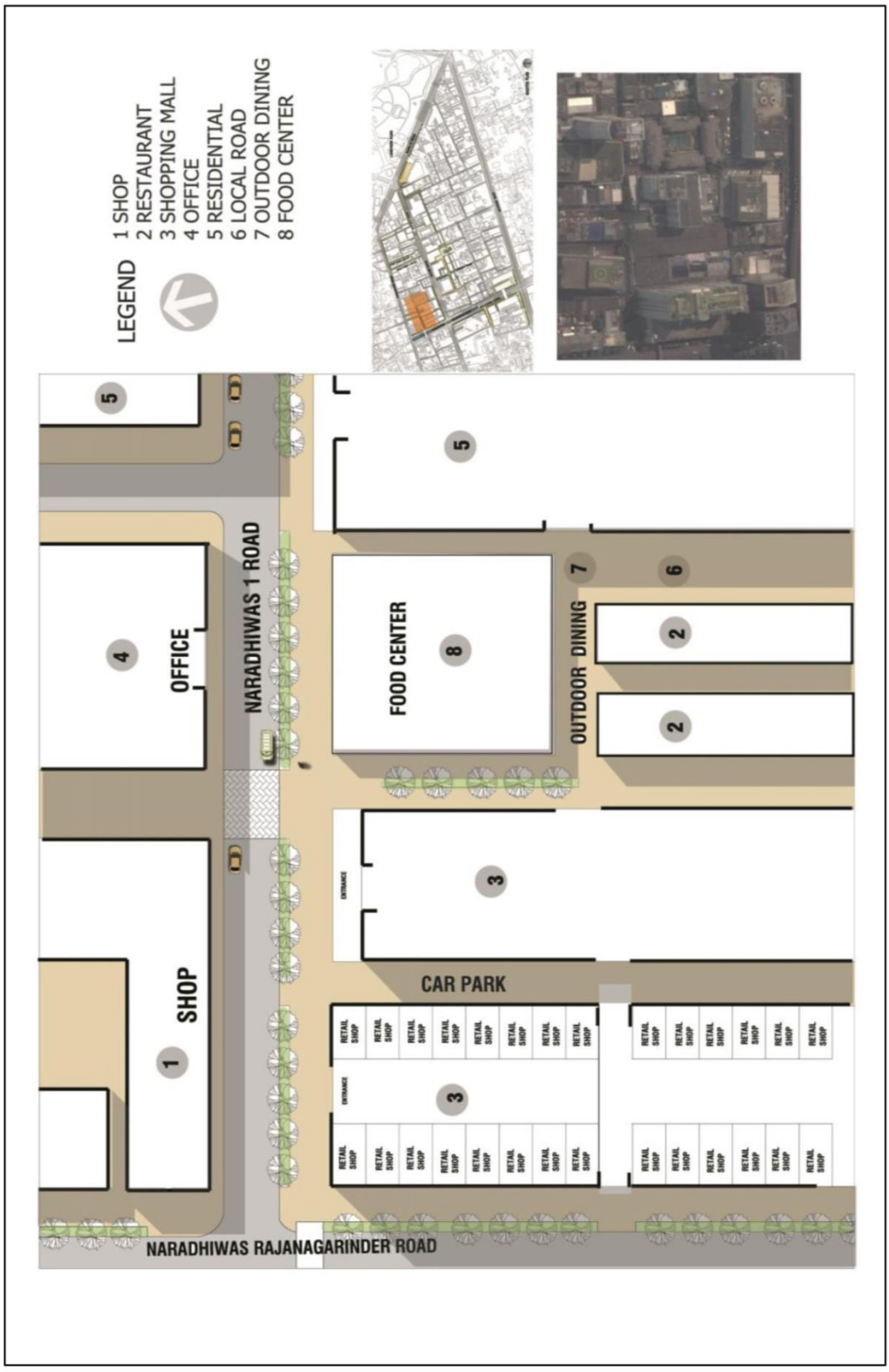
ภาพที่ 5. 12 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 3

5.3.4 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 4

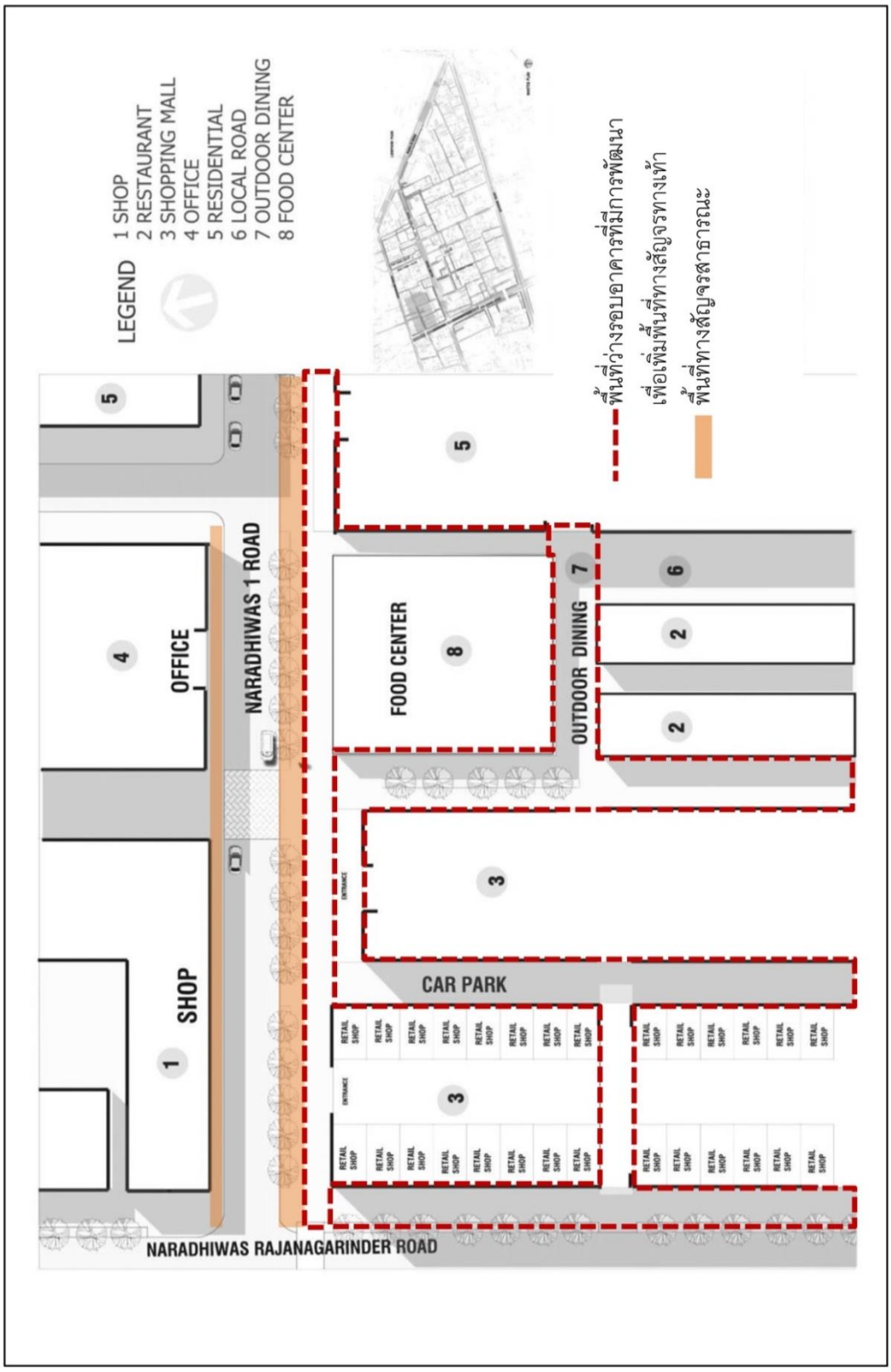
พื้นที่ว่างรอบอาคารที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองกับถนนซอย บริเวณถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสีลมและถนนสุรวงศ์ ซึ่งจะมีรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่ดังนี้

- การเชื่อมต่อในถนนซอย ถนนซอยสามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักโดยไม่ผ่านถนนสายรอง
- กำหนดการปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าอาคารให้มีระยะที่ใกล้เคียงกันและพื้นที่ว่างที่ติดกับอาคารความมีลักษณะเป็นเส้นตรงเพื่อสร้างพื้นที่สัญจรที่มีขอบเขตที่ชัดเจน
- ในถนนซอยที่มีความกว้างไม่มาก ปรับปรุงระดับพื้นที่ว่างรอบอาคารและทางเท้า ให้เสมอกับระดับถนน โดยใช้วัสดุปูพื้นให้มีความแตกต่างกันตามการใช้งาน และทาสีเส้นแบ่งถนนให้สามารถเห็นได้เด่นชัด
- พื้นที่ว่างโดยรอบอาคารศูนย์อาหาร ส่งเสริมให้มีการกำหนดพื้นรับประทานอาหารบริเวณภายนอกอาคาร สร้างความต่อเนื่องของย่านร้านค้าให้มีความต่อเนื่องไปยังพื้นที่โดยรอบ
- ส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานสร้างให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่ต่อเนื่องเพื่อให้เกิดกิจกรรมการใช้งานภายในอาคารและพื้นที่โดยรอบตลอดช่วงเวลา
- จัดระเบียบตำแหน่งร้านค้าขายของภายในพื้นที่กำหนดขอบเขตไม่ให้มีการรุกล้ำมายังพื้นที่ว่างรอบอาคารและพื้นที่ทางเดินเท้า
- เพิ่มความร่มรื่นในการสัญจรทางเท้า โดยปรับปรุงอาคารให้มีพื้นที่ทางเดินบริเวณพื้นที่ด้านหน้าของอาคาร สร้างให้มีทางสัญจรทางเท้าที่มีกิจกรรมที่เหมาะสมกับการสัญจร

ภาพที่ 5. 13 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 4 บริเวณถนนนราธิวาส 1



ภาพที่ 5. 14 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 4



ภาพที่ 5. 15 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 4

ภาพที่ 5. 16 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 4

5.3.5 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 5

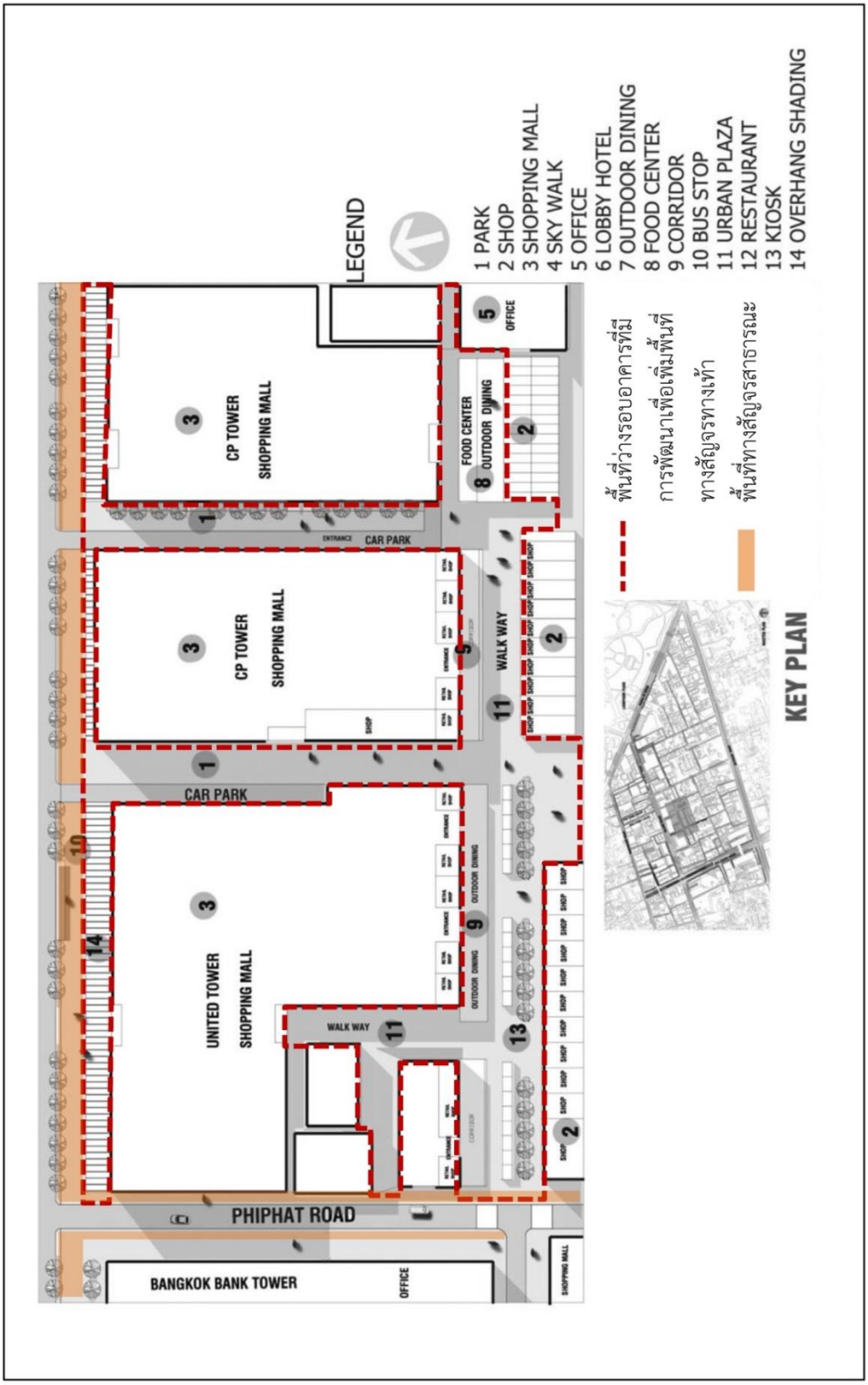
รูปแบบการใช้พื้นที่ด้านหลังอาคารเพื่อใช้เป็นทางสัญจรทางเท้าในพื้นที่พื้นที่ว่างรอบอาคารที่มีลักษณะที่มีขนาดเล็กเรียงตัวกัน ทั้งด้านหน้าและด้านหลังอาคารซึ่งพื้นที่ว่างรอบอาคารทางด้านหลังไม่มีการใช้งานแต่มีรั้วกันพื้นที่ว่างรอบอาคารออกจากกัน ซึ่งจะมีรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่ดังนี้

- กำหนดเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อกันระหว่างถนนโดยใช้พื้นที่ว่างรอบอาคาร
- กำหนดพื้นที่กิจกรรมที่สอดคล้องกับกิจกรรมเดิมรอบพื้นที่ที่มีการใช้งาน โดยกำหนดเป็นพื้นที่ของร้านค้าและร้านอาหาร สร้างเป็นถนนสำหรับร้านอาคาร มีการเปิดพื้นที่เป็นบริเวณสำหรับนั่งทานอาคารที่เปิดโล่ง และมีซุ้มร้านค้าขนาดเล็กเพื่อสร้างเป็นพื้นที่รองรับร้านค้าแผงลอย
- กำหนดขนาดของทางเดินเท้าให้สามารถรองรับผู้ที่เข้ามาสัญจรทางเท้าได้ในปริมาณมาก
- กำหนดวัสดุปูพื้นที่มีลาดลายเชื่อมต่อกับทางเดินเท้าในพื้นที่ทางสัญจรเดิม
- กำหนดช่องเปิดของฐานอาคารทางด้านหลัง โดยให้มีทางเข้าออกของอาคารเพิ่มขึ้นสร้างความเชื่อมโยงระหว่างอาคารกับพื้นที่ว่างรอบอาคาร
- ส่งเสริมให้มีพื้นที่กิจกรรมสันทนาการ เพื่อเพิ่มพักผ่อนของผู้ที่เข้ามาใช้บริการภายในอาคารและพื้นที่ว่างรอบอาคาร
- กำหนดพื้นที่ศูนย์อาหารบริเวณพื้นที่ว่างด้านหลังของอาคาร เพื่อดึงดูดให้มีผู้เข้าไปใช้บริการพื้นที่ว่างรอบอาคารที่อยู่ด้านหลังและสร้างทางสัญจรทางเท้าที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่รอบอาคารกับถนนซอยได้
- เพิ่มพื้นที่ร้านค้าขนาดเล็กรองรับร้านค้าหาบเร่แผงลองในพื้นที่ สร้างเป็นย่านพาณิชยกรรมที่ต่อเนื่องกับพื้นที่โดยรอบ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 5. 17 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 5 บริเวณถนนพิพัฒน์

ภาพที่ 5. 18 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มที่ 5



ภาพที่ 5. 19 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 5

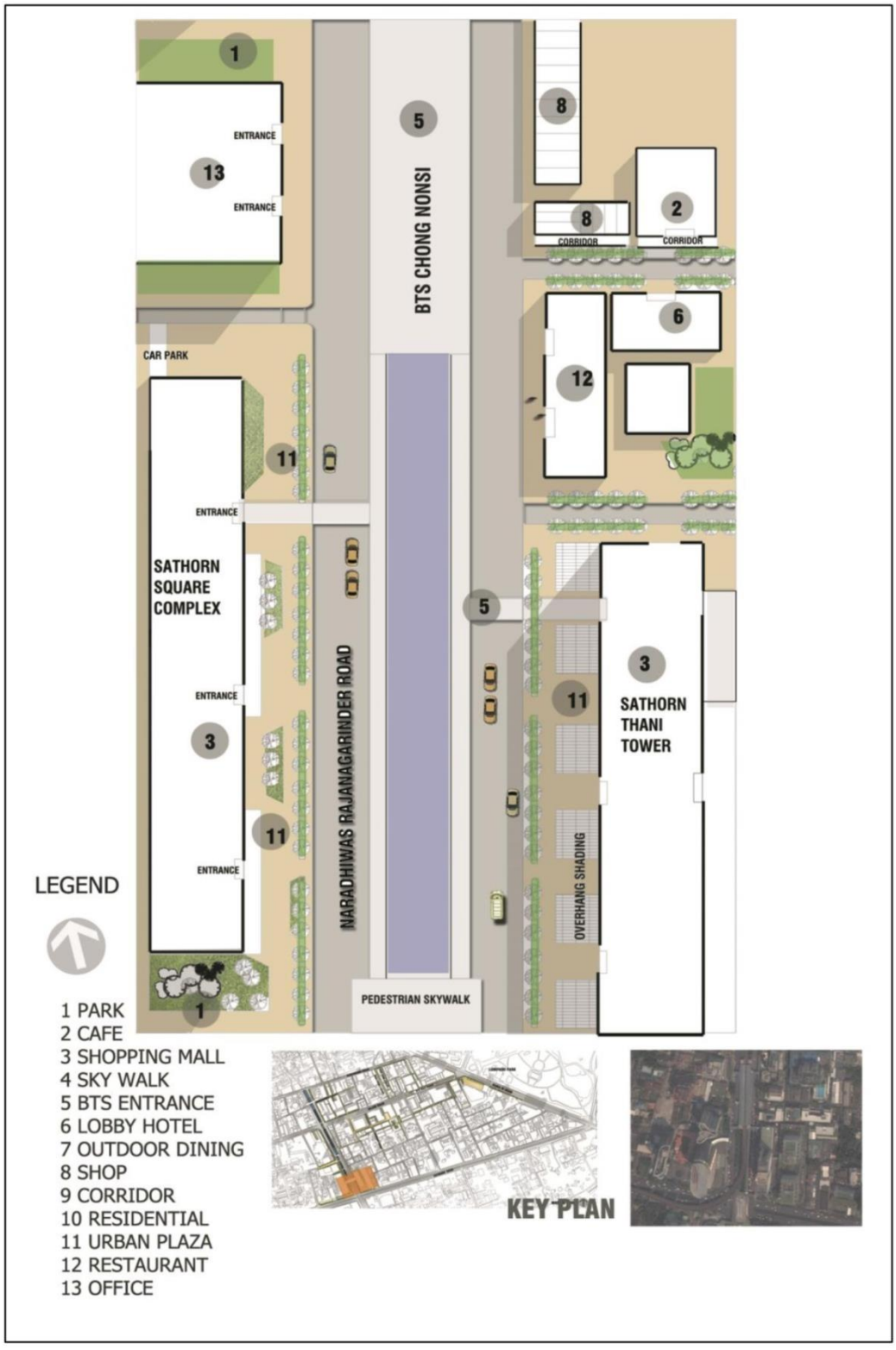
ภาพที่ 5. 20 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 5

5.3.6 ผังรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ว่างรอบอาคารในกลุ่มที่ 6

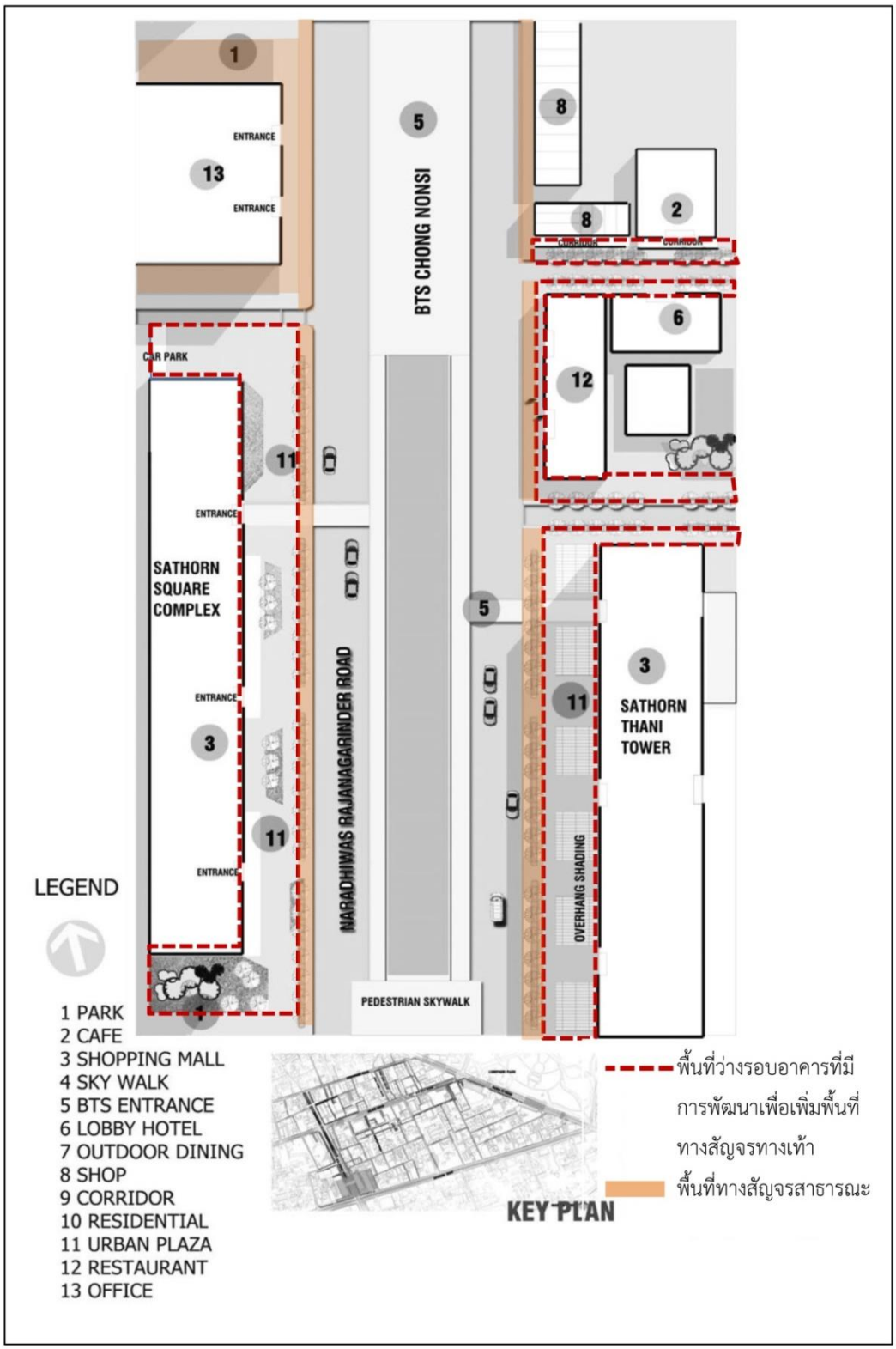
รูปแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่านการสัญจรเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสถานีช่องนนทรี เข้าสู่รถไฟฟ้าสถานีสาทร พื้นที่ว่างรอบอาคารที่มีขนาดใหญ่ที่มีระยะถอยร่นเป็นพื้นที่กว้าง ซึ่งจะมีรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่ดังนี้

- ปรับปรุงระดับพื้นให้เสมอกับทางเท้าในบางช่วง และควรใช้วัสดุปูพื้นลายเดียวกับทางเท้า
- ปรับปรุงทัศนียภาพให้มีความร่มรื่น ด้วยแนวต้นไม้ทำให้ร่มเงาในช่วงเวลากลางวัน
- ส่งเสริมให้ปลูกต้นไม้ยืนต้นในพื้นที่ เป็นแนวต่อเนื่องจากถนนนราธวาสราชนครินทร์จนถึงถนนสาทร เพื่อแสดงขอบเขตของพื้นที่เพื่อใช้ในการสัญจรทางเท้าที่ชัดเจนมากขึ้น
- สร้างหลังคาบังแดดในพื้นที่ทางเดิน เพื่อใช้เป็นพื้นที่ร่มเงาและสามารถบังฝนได้ โดยแนวหลังคานี้จะสอดคล้องกับทางเข้าอาคารเพื่อให้ผู้ที่เข้ามาใช้งานสามารถเห็นแนวอาคารเพื่อเข้าสู่ภายในตัวอาคารได้
- เพิ่มพื้นที่กิจกรรมที่เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้ที่ใช้งานภายในตัวอาคาร
- บริเวณพื้นที่รอบอาคารที่มีถนนโดยรอบอาคารในพื้นที่เป็นอาคารสูงที่สร้างใหม่ และมีพื้นที่ว่างรอบอาคารขนาดใหญ่ที่ยอมให้ใช้งานเป็นที่สาธารณะแต่ไม่มีผู้ใช้งาน สร้างพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างอาคารกับพื้นที่รอบอาคาร โดยสร้างทางเดินเพื่อเข้าสู่ตัวอาคารโดยใช้วัสดุปูพื้นชนิดเดียวกับพื้นที่ว่างรอบอาคารและมีระดับเดียวกัน
- ปรับปรุงพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ว่างรอบอาคารสารทรสแควร์ ปรับปรุงให้มีพื้นที่สำหรับกิจกรรมสันทนาการสำหรับการพักผ่อนของผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่และผู้ที่สัญจรผ่าน

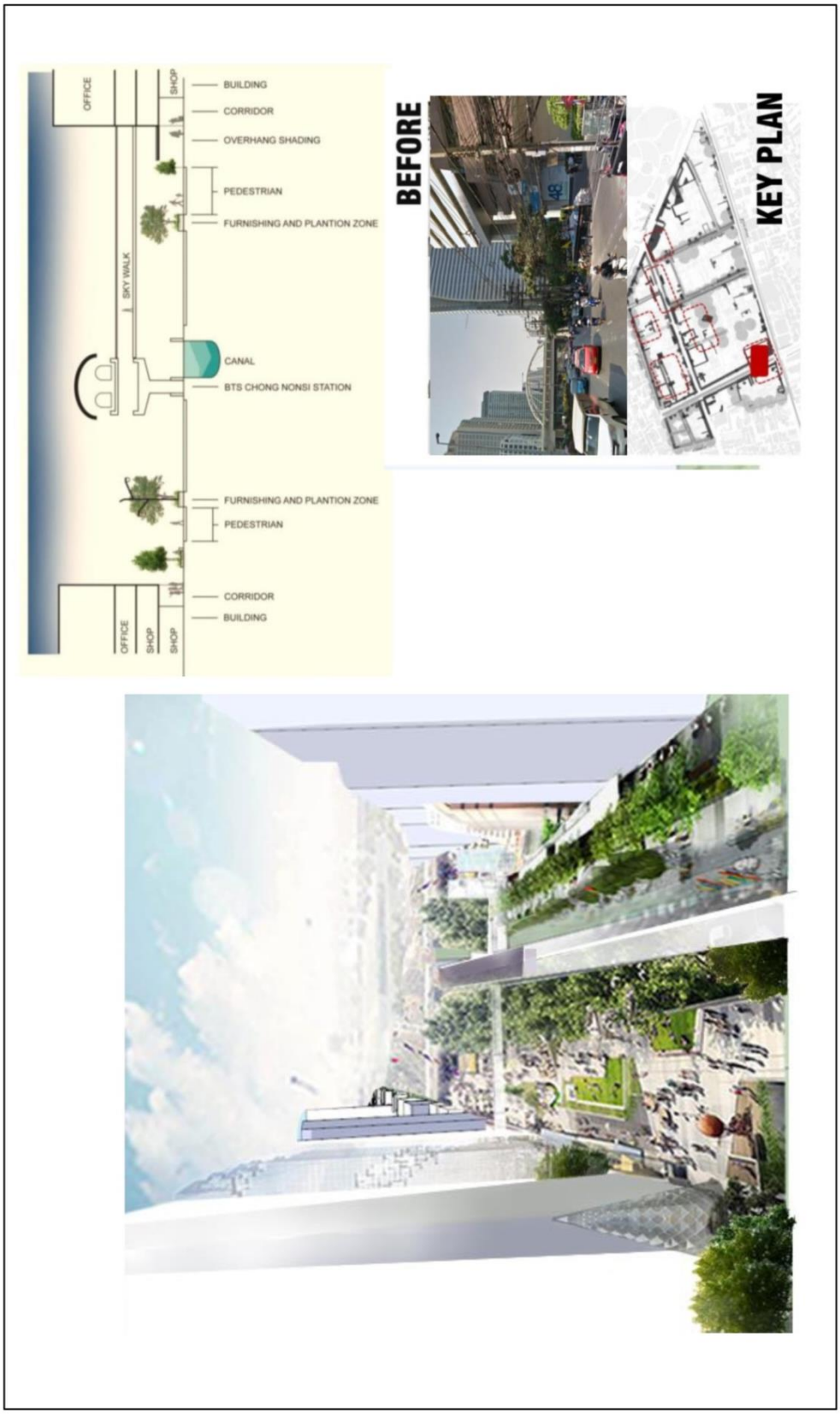
ภาพที่ 5. 21 แสดงกลุ่มพื้นที่ว่างรอบอาคารหมายเลข 6 บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์



ภาพที่ 5. 22 ผังรายละเอียดในพื้นที่รอบอาคารในกลุ่มอาคารที่ 6



ภาพที่ 5. 23 แสดงพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่ศึกษาในกลุ่มที่ 6



ภาพที่ 5. 24 ทัศนียภาพในพื้นที่รอบอาคารกลุ่มที่ 6

บทที่ 6
สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการใช้งานพื้นที่โดยรอบอาคารแล้วนำมาวิเคราะห์รวมกับแผนที่จะได้พื้นที่เพิ่มเพื่อเป็นพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ใช้เป็นพื้นที่เพื่อการสัญจร เพื่อส่งคนให้ไปถึงจุดหมายปลายทางนั่นก็คือระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการเข้าถึงภายในพื้นที่ศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับเส้นทางการสัญจรนั้น จะเห็นได้ว่าพื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่ว่างรอบอาคารที่ใช้ในการสัญจรเมื่อมีการกำหนดแนวทางการออกแบบแล้วนั้นจะมีพื้นที่เพื่อใช้ในการสัญจรเพิ่มมากขึ้นจากพื้นที่ทางเท้าเดิม โดยมีการสัญจรในพื้นที่ศึกษาที่สามารถตอบสนองการเดินทางให้ครอบคลุมและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่พาณิชยกรรมโดยรอบได้

ลักษณะการใช้พื้นที่ของบริเวณถนนสีลมนั้นจะมีการใช้งานตลอดช่วงเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน รูปแบบกิจกรรมจะมีในแนวของถนนสีลมซึ่งเป็นถนนหลัก และยังมีกิจกรรมในถนนขนาดเล็กคือถนนซอย ทั้งซอยที่ตันและซอยที่ทะลุถึงกัน ความต้องการการใช้ประโยชน์ของพื้นที่มีมากทำให้เกิดกิจกรรมในซอกตึก เช่นร้านค้า ร้านอาหาร โต๊ะทานอาหาร เนื่องจากสัณฐานของพื้นที่ที่มีสัดส่วนความสูงอาคารมากกว่าความกว้างของพื้นที่โล่งว่าง ส่งผลทำให้พื้นที่รอบอาคารมีลักษณะแคบ ซึ่งรูปแบบทางสัณฐานลักษณะนี้มักจะเกิดกับพื้นที่ซึ่งเป็นที่โล่งว่างหลังอาคารพาณิชย์ หรืออยู่ในชุมชนที่มีการสร้างอาคารขึ้นภายหลัง ซึ่งอาจเกิดจากการก่อสร้างต่อเติมอาคาร ทำให้สัดส่วนความกว้างของพื้นที่โล่งว่างลดลงไป การพัฒนาแนวทางเชื่อมต่อพื้นที่จึงควรเปิดเส้นทางการสัญจรระหว่างอาคารที่ไม่ได้ใช้งาน เพื่อนำพื้นที่ว่างมาพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาการกระจุกตัวของพื้นที่กิจกรรมทำให้เกิดความไม่สมดุลด้านการใช้งาน คุณภาพชีวิตด้านการอยู่อาศัย มลภาวะ การเชื่อมต่อด้านการสัญจรที่ทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ

ดังนั้นการศึกษาแนวทางเพื่อการเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชยกรรมเพื่อการสัญจรนั้น (ดูแผนที่ 6.1) รูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่เมื่อทำการพัฒนาแล้วนั้น จะสามารถการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมให้ตอบสนองการสัญจรทางเท้ามากขึ้น เพิ่มจากเดิมที่มีการเข้าถึงการสัญจรโดยระบบรางอย่างครบครันถึง 4 สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแดง สถานีช่องนนทรี และสถานีสีลม จึงมีการศึกษาหารูปแบบการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นกรณีศึกษา สำหรับพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า ประเด็นที่ศึกษาจะทำการศึกษาที่พื้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการสัญจร เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและการเติบโตของเมืองในอนาคต

6.2 แนวทางการเชื่อมต่อพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้า

หลักการที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและกรณีศึกษาเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร การแบ่งประเภทของการครอบครอง รูปแบบงานสถาปัตยกรรมที่ส่งผลต่อพื้นที่ว่างรอบอาคาร และเชื่อมต่อพื้นที่ว่างรอบอาคารและการสัญจรทางเท้า เพื่อเพิ่มเส้นทางเดินเท้าในย่านพาณิชยกรรม พื้นที่ว่างที่สามารถนำมาปรับใช้ในการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ย่านสีลม มารวมกับโครงข่ายการสัญจรเดิม พบว่าปัญหาที่พบในพื้นที่กับทฤษฎีที่ศึกษาที่นำมาใช้ในต่างประเทศ สำหรับประเทศไทยแล้วเป็นประเทศเมืองร้อน สภาพภูมิอากาศมีความสำคัญมาก ๆ เท่ากับระยะทางในการเดินทางจึงต้องให้ความสำคัญ นอกจากนี้การใช้งานในกิจกรรมค้าขายสินค้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่มีความสำคัญ เพิ่มปริมาณการใช้งานของประชาชนที่เข้ามาในพื้นที่ได้ การกำหนดพื้นที่พาณิชยกรรมเพิ่มจึงสามารถช่วยลดความหนาแน่นที่เกิดจากการค้าขายริมถนนลงได้

จากการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูล ได้ข้อสรุปในการศึกษาเพื่อเพิ่มพื้นที่ในการเชื่อมต่อการสัญจรโดยการเดินเท้า ซึ่งในการศึกษาพื้นที่ย่านสีลมนี้ได้วิเคราะห์พื้นที่โดยการแบ่งพื้นที่ตามลักษณะทางกายภาพออกมา จะเห็นได้ว่าพื้นที่ว่างรอบอาคารมีความแตกต่างกันตามแต่สภาพแวดล้อมโดยรอบ ซึ่งปัจจัยที่สำคัญในการใช้งานพื้นที่ว่างโดยรอบอาคารนั้น ได้ข้อสรุปที่จะนำมาใช้ในพื้นที่ศึกษาหรือพื้นที่ที่มีลักษณะหรือรูปแบบที่คล้ายกันซึ่งหลักการด้านกายภาพของแนวทางการพัฒนาพื้นที่ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารให้เหมาะสมกับการสัญจรทางเท้าได้ ผลการศึกษาสามารถสรุปประเด็นหลักในแนวทางการพัฒนาได้ดังนี้

1) การครอบครอง

- การแบ่งประเภทของพื้นที่ว่างรอบอาคารที่สามารถนำมาใช้ในการเพิ่มพื้นที่การสัญจรทางเท้าได้ โดยพื้นที่ที่จะนำมาใช้นั้นจะต้องเป็นพื้นที่ว่างรอบอาคารที่ใช้เป็นพื้นที่สาธารณะและกึ่งสาธารณะ

2) ขนาดทางสัญจร

- เพื่อเพิ่มศักยภาพการสัญจรในพื้นที่ โดยการมีกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่สามารถเชื่อมต่อกับ พื้นที่ว่างรอบอาคาร

- กำหนดรูปแบบของการใช้ประโยชน์อาคาร ในส่วนของฐานอาคารให้สอดคล้องกับการใช้งานพื้นที่โดยรอบอาคาร สร้างความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันระหว่างอาคารกับพื้นที่ว่างรอบอาคาร

- ปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าให้เกิดความต่อเนื่อง เชื่อมต่อกันตลอดทั้งซอย ไม่ว่าจะในลักษณะของบาทวิถี หรือ ทางเดินเท้าในระดับถนนที่ได้กั้นระหว่างคนกับรถอย่างเหมาะสม

3) ความปลอดภัย

- เพื่อเพิ่มศักยภาพการสัญจรในพื้นที่ โดยการสร้างมีกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ว่างรอบอาคาร

- ขยายผิวทางเดินเท้าเพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจร รวมถึงการปรับปรุงพื้นผิวถนนสร้างเอกลักษณ์เพื่อส่งเสริมกิจกรรมบริเวณพื้นที่ว่างริมถนนภายในย่านสีลมมีการกำหนดพื้นที่ค้าขายริมถนนที่ชัดเจน เพื่อไม่ให้มีการใช้งานรุกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้า ช่วยให้เพิ่มแนวทางในการกำหนดกิจกรรมในพื้นที่รอบอาคารให้สอดคล้องการใช้งานของประชาชนและเศรษฐกิจภายในพื้นที่

4) ความร่มรื่น

- ภายในพื้นที่ว่างรอบอาคารที่มีศักยภาพนั้น จะต้องมีคุณภาพของร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของเส้นทางเดินเท้าทั้งหมดในพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่จะได้ร่มเงาจากต้นไม้และการมีสัดส่วนระหว่างอาคารสูง

5) องค์ประกอบประกอบพื้นที่ 3 มิติ

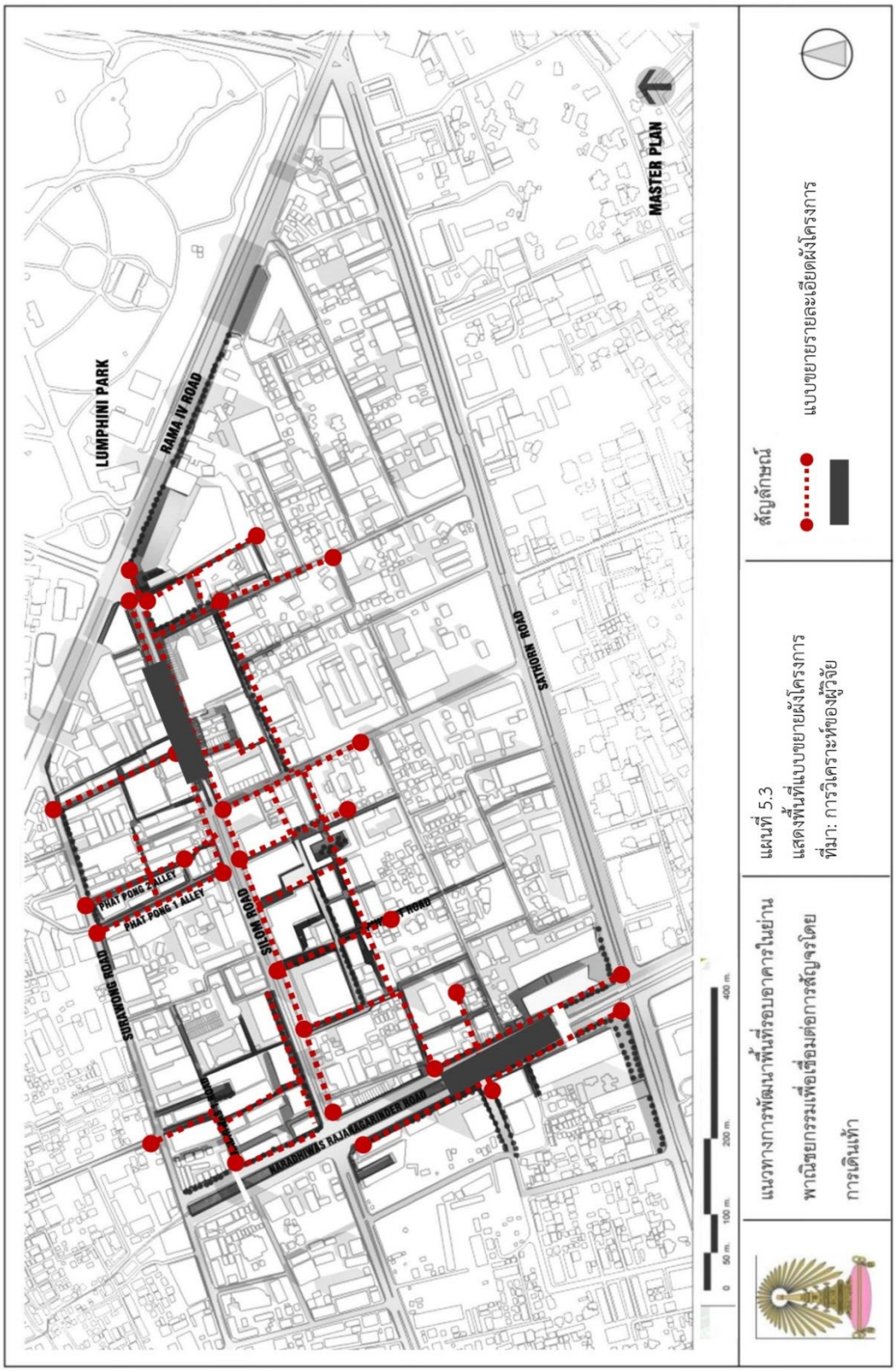
- กำหนดรูปแบบของการใช้ประโยชน์อาคาร ในส่วนของฐานอาคารให้สอดคล้องกับการใช้งานพื้นที่โดยรอบอาคาร สร้างความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันระหว่างอาคารกับพื้นที่ว่างรอบอาคาร

- สร้างความต่อเนื่องของแนวอาคารพาณิชย์ตลอดริมถนนในพื้นที่ที่ต้องการใช้งานพื้นที่ว่างเพื่อการพาณิชยกรรมโดยการสัญจรและรักษาระดับช่องเปิด ซึ่งจะเน้นการเข้าถึงพื้นที่การกำหนดทางเข้า-ออกอาคาร รูปแบบเส้นทางสัญจรเหมาะสมกับอาคารและพื้นที่รอบอาคาร เพื่อใช้ในการเชื่อมโยงทางการสัญจรกับพื้นที่โดยรอบ มีความกลมกลืน ความเป็นเอกลักษณ์ของย่านพาณิชยกรรมกลางเมือง ที่นำไปพัฒนาเพื่อเสริมสร้างคุณค่าของพื้นที่ให้มีศักยภาพในการใช้งานพื้นที่ว่างรอบอาคารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ในกรณีพื้นที่ว่างรอบอาคารอยู่หลังอาคารพาณิชย์ ให้กำหนดทางเข้าออกอาคารเพื่อเพิ่มการใช้งานในพื้นที่รอบอาคาร

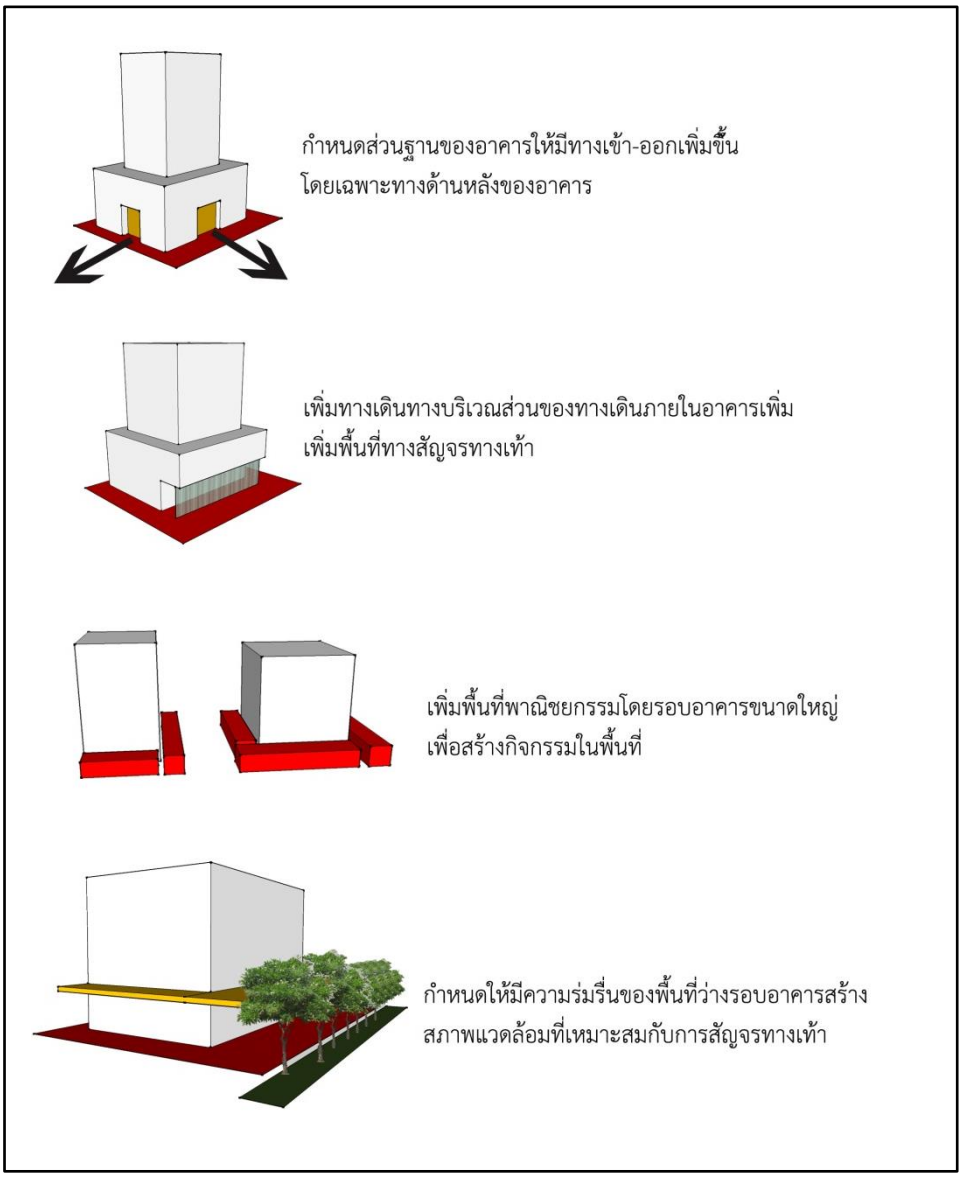
- การกำหนดเสนอแนะเส้นทางในการสัญจรใหม่ให้สอดคล้องกับกิจกรรมในพื้นที่ สร้างความต่อเนื่องระหว่างอาคารกับพื้นที่โดยรอบอาคารให้มีการใช้งานที่เชื่อมต่อกัน สามารถใช้งานได้ทั้งในและนอกอาคาร รวมถึงการเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นสองกับพื้นที่ว่างภายนอก

Chulalongkorn University



แผนที่ 6. 1 แสดงพื้นที่รายละเอียดโครงการ

การกำหนดแนวทางออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคารโดยพิจารณาจากแนวทางซึ่งเป็นผลการศึกษาเพื่อนำไปใช้กับพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ใกล้เคียงกับพื้นที่กรณีศึกษา โดยกำหนดแนวทางดังนี้



ภาพที่ 6. 1 แสดงการกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่ว่างรอบอาคาร

6.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การวิจัยครั้งนี้มีระยะเวลาและงบประมาณที่มีจำกัด วิธีการวิจัยในการวิจัยได้ใช้การศึกษาและพัฒนาพื้นที่ว่างรอบอาคารในพื้นที่พาณิชยกรรม ประกอบกับการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎีการสัญจรทางเท้า กรณีศึกษาการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคารในต่างประเทศ และงานวิจัยที่ใกล้เคียงเพื่อนำผลการศึกษามากำหนดปัจจัยในการสร้างเกณฑ์การวิเคราะห์และประเมินพื้นที่ และการ

วิเคราะห์การเชื่อมโยงพื้นที่ว่างรอบอาคาร รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางและออกแบบพื้นที่เพื่อพัฒนาให้สอดคล้องกับแนวทางที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่ต้น การวิจัยในอนาคตอาจมีการเพิ่มวิธีการวิจัย ได้แก่ การสะกดรอยเพื่อทราบถึงพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างรอบอาคารและเส้นทางของบุคคล เพื่อนำข้อเสนอแนะที่ได้มาปรับปรุงงานวิจัยให้ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นแนวทางสาหรับการปรับใช้ในวิจัยหรือพื้นที่อื่น ๆ ต่อไปในอนาคต

จากการศึกษาและออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมในย่านสีลมนั้นพบว่า ยังมีประเด็นที่น่าสนใจที่อยู่นอกเหนือจากที่ผู้วิจัยได้ศึกษา ซึ่งสมควรที่จะศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาในทุกรูปแบบ ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

- การพัฒนาเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นจำเป็นต้องศึกษาปัจจัยของพื้นที่ในหลากหลายด้าน เช่น จำนวนประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคม นโยบายและข้อกำหนดจากภาครัฐอย่างลึกซึ้ง แต่เรื่องที่ผู้วิจัยศึกษา จะเน้นประเด็นของการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างรอบอาคาร การใช้ประโยชน์อาคาร ดังนั้นการกำหนดอัตราส่วนการใช้ที่ดินยังมีรายละเอียดที่ในพื้นที่ศึกษาจะนำมาศึกษาและวิเคราะห์เชิงลึกและเกิดประโยชน์ได้เพิ่มขึ้น

- การพัฒนาในทางสังคม ในพื้นที่ศึกษานั้นมีความน่าสนใจเกี่ยวกับประเด็นเรื่องความแตกต่างทางสถานะเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ที่มีการใช้ชีวิตแบบพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน มีการคาบเกี่ยวกันในรูปแบบของการใช้ประโยชน์พื้นที่

- การมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ของผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในพื้นที่พาณิชยกรรม เนื่องจากผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างรอบอาคาร ในการศึกษานี้จะเกิดขึ้นไม่ได้เลยหากไม่ได้รับความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน ทั้งนี้พบว่าเส้นทางเชื่อมต่อภายในพื้นที่ศึกษาต้องมีการพัฒนาร่วมกันโครงการที่เสนอนี้ไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว เนื่องจากโครงการเอื้อผลประโยชน์ให้แก่เอกชนเจ้าของพื้นที่ แต่เพื่อการนำไปใช้ให้โครงการนี้เกิดขึ้นได้จำเป็นต้องขึ้นอยู่กับประชาชนในพื้นที่ที่มีความต้องการพัฒนาให้พื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นได้

รายการอ้างอิง

Gehl, J. (2010). Life Between Buildings: Using Public Space.

Hertzberger, H. (1991). Lessons for Students in Architecture, Rotterdam.

Hillier, B. (1989). The Social Logic of Space, Cambridge University.

Jacobs, J. (1992). The Death and Life of Great American Cities,

Random House, New York

Krier, R. (2003). Town Spaces. contemporary interpretations in traditional urbanism : Krier.Kohl Architects, Birkhauser-Publishers for Architecture.

Kriken, J. L. (2010). City Building: Nine Planning Principles for the 21st Century. Princeton Architectural Press, University of California, Berkeley.

B., Hanson, J. The Social Logic of space. Bartlett School of Architecture and Planning, University College London. Cambridge: University Press, 1984.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

กำธร กุลชล, (2545). การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร. กรุงเทพฯ, มหาวิทยาลัยศิลปากร.

วายุภัทร ทองเหลือง, (2555). ซอย: พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต.

ผุสดี ทิพทัส, (2540). เกณฑ์ในการออกแบบสถาปัตยกรรม สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กาญจน์ นทีวุฒิกุล, (2551). "การวิเคราะห์ถนนคนเดินใต้ดินโดยสเปสซินแทกซ์ เพื่อการประหยัดพลังงานใจกลางเมือง." ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง.

ปาจรีย์ ประเสริฐ, (2003). แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.

ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ, (2547). "วาทกรรมของเมืองผ่านโครงสร้างเชิงสัณฐาน." วารสารวิชาการสถาปัตยกรรม.

พนิต ภู่จินดา, (2550). "โครงการกิจกรรมและการสัญจรทางเท้าย่านธุรกิจสีลม." ผลงานวิจัยเสนอต่อฝ่ายวิจัยคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์.

พรรณทิภา สายวัฒน์, (2009). "การพัฒนาพื้นที่โล่งในเขตเมืองเพื่อการแก้ปัญหาปรากฏการณ์เกาะความร้อน." วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรมศาสตร์ ปี 6 ฉบับที่ 2.

สกุลชัย ตันติเศรณี. แนวทางการพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่โล่งว่างเพื่อการพาณิชย์ภายในย่านถนนข้าวสารกรุงเทพฯ, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549

มานิต ทรัพย์เพิ่ม. ศักยภาพพื้นที่ว่างย่านพาณิชยกรรมในเขตบางรัก กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อสกุล	นางสาวธนิดา ถีระปราโมทย์
วัน เดือน ปีเกิด	12 ธันวาคม 2527
ปัจจุบันอายุ	29 ปี
เลขที่อยู่ปัจจุบัน	86/10 ถนนโพศรี ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี
เชื้อชาติ	ไทย
สัญชาติ	ไทย
ศาสนา	พุทธ

ประวัติการศึกษา

2557 การวางผังเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2551 สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมภายใน ภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University