บทที่ 5

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนา

เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ที่ประกอบกันอยู่ในพื้นที่ศึกษาแล้ว ในการศึกษาครั้งนี้จะได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่สำคัญ ๆ เป็นหลัก ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องอย่างสูง และปรากฏให้ เห็นเด่นชัด มีผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ และสามารถชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์ แนวโน้ม และทิศทางการ เปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นได้เด่นชัดยิ่งขึ้น เพื่อการวางหลักการ สมมติฐาน และการวางแนวทางในการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย และเพื่อการรองรับ เตรียมการ สำหรับสถานการณ์และแนวโน้มที่จะเป็นไปต่าง ๆ ผู้ศึกษา จึงนำประเด็นหลัก ๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องผูกพัน อันจะมีผลต่อความเป็นไปของพื้นที่มาพิจารณาในที่นี้ 3 ประเด็น ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องในเชิงกายภาพ

โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 - 39) ที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน พื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ จะมีโครงการพัฒนาที่สืบเนื่องจากแผนฯ 7 และก่อนหน้านี้ที่ถือว่าได้เข้ามามี บทบาทเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาทั้งในปัจจุบันและอนาคต อาทิเช่น

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (EASTERN SEABOARD-DEVELOPMENT) ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง - สัตหีบ เขตนิคมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก โดยมีพื้นที่ในแนวจังหวัด ฉะเชิงเทรา - ชลบุรี - ระยอง เป็นหลัก ซึ่งอยู่ในทิศทางตะวันออกของพื้นที่ศึกษา

โครงการพัฒนาพื้นที่ภาคกลางตอนบน (UPPER CENTRAL DEVELOPMENT-AREA) ประกอบ ด้วย เขตอุตสาหกรรมสระบุรี และพื้นที่ใกล้เคียง เป็นหลัก ทางตอนเหนือของพื้นที่ศึกษา

โครงการพัฒนาภาคมหานคร (THE GREATER BANGKOK METROPOLITON REGION) ประกอบด้วยพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และคาบเกี่ยวพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงภาคกลางตอนบนและชายฝั่งทะเล ตะวันออก เป็นหลัก

ทั้ง 3 โครงการหลัก ๆ ดังกล่าวจะเกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ทั้ง 3 เข้าด้วยกัน เพื่อกระจายความเจริญและ การลงทุน รวมถึงผลทางด้านสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเมือง โดยการกระจายเขตอุตสาหกรรมออกนอกพื้นที่ ส่วนกลางให้มากที่สุด ด้วยการกำหนดเขตอุตสาหกรรมเฉพาะต่าง ๆ รวมถึงโครงการเชื่อมโยงพื้นที่ด้วยระบบ คมนาคมขนส่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น

โครงการสนามบินนานาชาติ แห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่า (SBIA) บางพลี สมุทรปราการ เพื่อรองรับ การขยายตัว เป็นสนามบินหลักแทนที่สนามบินดอนเมืองที่ขยายพื้นที่ออกไม่ได้แล้ว

โครงการสถานีขนถ่ายสินค้า (ICD) หรือสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (CONTAINER) บริเวณ พื้นที่ด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษาในเขตลาดกระบัง เป็นการลดการเข้าออกส่วนกลางของกรุงเทพฯ บริเวณ ท่าเรือคลองเตย โดยเชื่อมโยงท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังแทน

โครงการทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ - ชลบุรี (36) สายใหม่ ต่อแนวถนนพระราม 9 ทางตอนเหนือ ของพื้นที่ศึกษา เพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพฯ - ลาดกระบัง - หนองงูเห่า และชายฝั่งทะเลตะวันออก

โครงการทางรถไฟรางคู่ สายตะวันออก จากมักกะสัน - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง - สัตหีบ ซึ่งมี แนวอยู่ทางตอนเหนือของพื้นที่ศึกษา เพื่อการขนส่งสินค้า - ผู้โดยสารชานเมือง

โครงการถนนวงแหวนรอบนอก (OUTER RING ROAD) ฝั่งตะวันออก ในแนววังน้อย - ลำลูกกา - ลาดกระบัง - บางพลี เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางหลักตอนเหนือของกรุงเทพฯ กับเส้นทางหลักทางตะวันออก เพื่อ ลดปริมาณการจราจร ไม่ต้องผ่านเส้นทางซึ่งใช้พื้นที่ตอนในของกรุงเทพฯ

โครงการขนส่งทางท่อ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ปิโตเลี่ยม เป็นการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปต่าง ๆ ทาง ท่อจากโรงกลั่นและคลังน้ำมัน บริเวณบางจาก - ช่องนนทรี ขึ้นไปจ่ายต่อบริเวณลำลูกกาและบางปะอิน เพื่อลด ปริมาณการเข้า - ออกของรถบรรทุกน้ำมันทั้งทางรถไฟและรถยนต์

การพัฒนาดังกล่าวมา ส่วนใหญ่ในระบบคมนาคมขนส่ง เป็นการพัฒนาแนวแกน (CORRIDOR) ที่ส่งผล กระทบถึงกรุงเทพฯ และโดยเฉพาะในพื้นที่ศึกษาที่เน้นการปรับปรุงและขยายแนวทางคมนาคมขนส่งหลัก เพื่อให้ เพียงพอต่อการขนส่งผู้โดยสาร และขนถ่ายสินค้าเข้า - ออก และส่งผ่านโดยรอบพื้นที่ บริเวณที่สำคัญที่คาดว่า จะมีแนวโน้มในการพัฒนาในการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงโครงการต่าง ๆ คือ ในแนวบริเวณ มักกะสัน ซึ่งเป็นตอนเหนือของพื้นที่ศึกษา ซึ่งคาดว่าจะมีผลต่อพื้นที่ศึกษาอย่างมากในการเข้าถึงของกิจกรรม ทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว โดยเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญ ที่สามารถเชื่อมโยงพื้นที่ศึกษาที่จะพัฒนา เป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ที่สำคัญได้

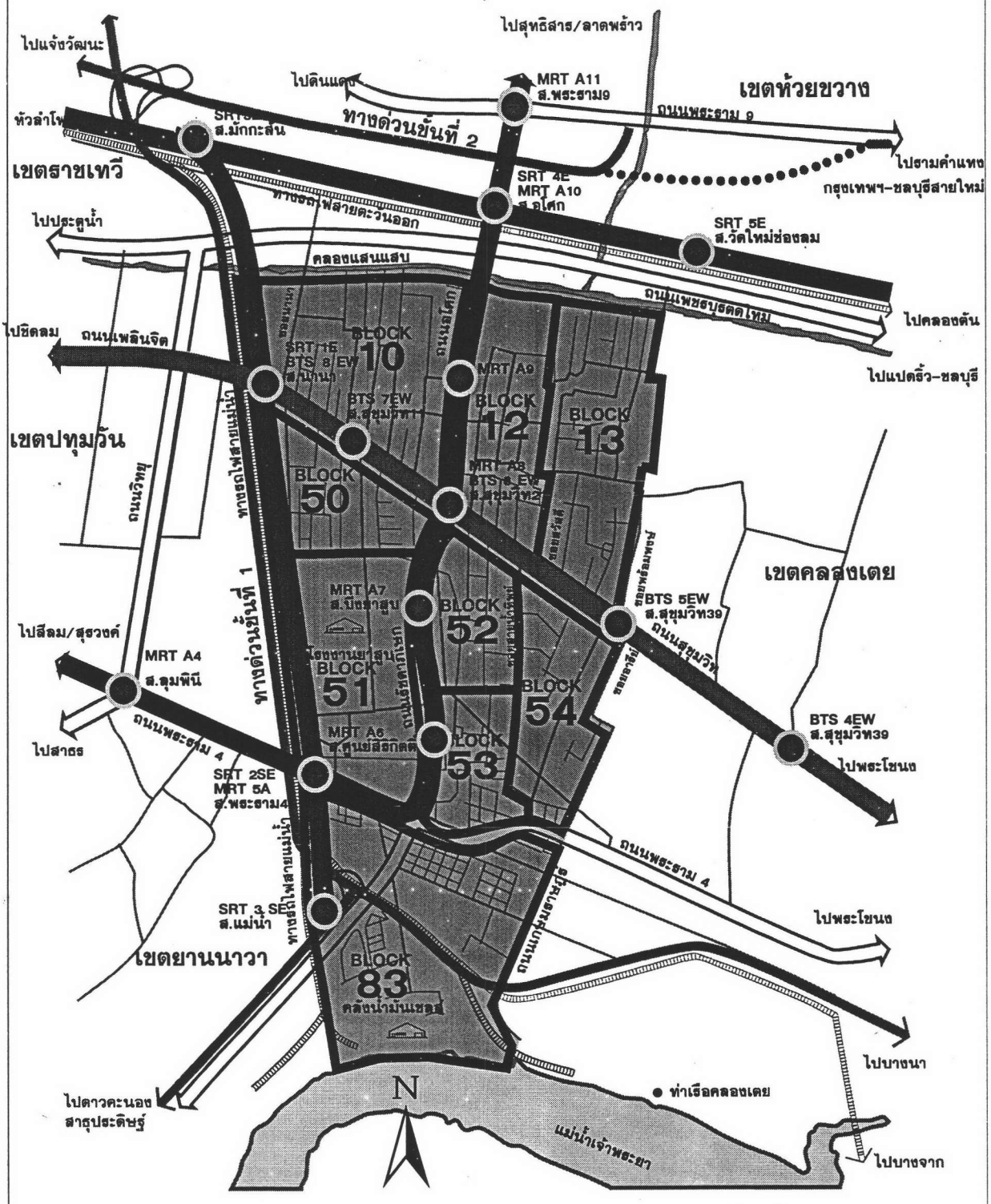
โครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่

นอกจากโครงการพัฒนาที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อข้างต้น ซึ่งเป็นโครงการโดยรอบพื้นที่ ยังจะต้องพิจารณา ถึงโครงการต่าง ๆ ที่อยู่ภายในพื้นที่ และที่เชื่อมต่อโดยตรงกับพื้นที่ข้างเคียง ที่มีผลกระทบโดยตรงต่อพื้นที่ ศึกษา มีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบกิจกรรม และการใช้สอยที่ดินเป็นอย่างมาก ในช่วงเวลา 3 - 4 ปี ข้างหน้านี้ อันจะเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องได้ โดยมีโครงการที่ได้กล่าวถึงสำคัญ ๆ ดังนี้

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (MRTA) เป็นระบบขนส่งมวลชนระบบหลัก โดยองค์การรถไฟฟ้า มหานคร โครงการที่พาดผ่านพื้นที่อยู่ในโครงการระยะที่ 1 ของการดำเนินการ มีเส้นทางจากบางซื่อผ่าน ลาดพร้าว เข้าถนนรัชดาภิเษก - พระราม 4 สุดปลายทางที่หัวลำโพง มีส่วนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในแนวถนนอโศก - รัชดาภิเษก - พระราม 4 มีสถานีตามที่กำหนดในพื้นที่ศึกษาถึง 5 สถานี และสถานีเชื่อมต่อ 2 สถานี บริเวณ ทางรถไฟสายตะวันออก และบริเวณแยกอโศก - สุขุมวิท ปริมาณการโดยสาร 40,000 - 50,000 คนต่อ ทิศทางต่อชั่วโมง สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ศึกษากับย่านรัชดาภิเษกและจตุจักรทางตอนเหนือ และย่านศูนย์กลาง ธุรกิจสีลม - สุรวงศ์ ทางตะวันตกได้โดยตรง คาดว่าโครงการนี้จะเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถเปลี่ยนแปลงรูปแบบ และสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ได้เป็นอย่างมาก คาดว่าจะแล้วเสร็จหลังจากเริ่มก่อสร้างประมาณ 4 ปี ขณะนี้อยู่ใน ระหว่างพิจารณาจากรัฐบาลในการที่จะดำเนินการเองหรือให้ภาคเอกชนรับสัมปทาน ลักษณะของโครงการที่ผ่าน พื้นที่จะเป็นระบบรถลอยฟ้าเหนือระดับดิน แต่มีแนวโน้มว่าจะให้เป็นระบบใต้ดิน เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพ บริเวณถนนอโศกมีสายทางที่จะขยายในอนาคตทางตะวันตกถึงถนนวงแหวนฝั่งตะวันตก และทางตะวันออก เฉียงเหนือจากบางซื่อถึงนนทบุรี - รัตนาธิเบศก์ (สายสีน้ำเงินใน MASTER PLAN)

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (BTSC) หรือรถไฟฟ้าธนายง เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ กำหนดให้เป็นระบบเสริม แต่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นระบบขนาดใหญ่แล้ว (HEAVY RAIL TRACK) อยู่ในความ รับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร โดยผู้รับสัมปทาน คือ บริษัทธนายง โครงการที่พาดผ่านพื้นที่อยู่ในสายทางที่ 2 ระหว่างสนามกีฬาปทุมวัน - เพลินจิต - สุขุมวิท ปลายทางที่พระโขนง มีสถานีขึ้นลงตามที่กำหนดในพื้นที่ศึกษา 4 สถานี และสถานีเชื่อมต่อ 1 สถานีกับระบบรถไฟฟ้ามหานครบริเวณแยกอโศก - สุขุมวิท ปริมาณการโดยสาร 30,000 - 40,000 คนต่อทิศทางต่อชั่วโมง สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ศึกษากับย่านธุรกิจเพลินจิต - ชิดลม ในทาง ตะวันตก และย่านพานิชยกรรม - พักอาศัยในบริเวณพระโขนง - อ่อนนุช ได้โดยตรง และสามารถเดินทางต่อ ในอีกสายทางเพื่อขึ้นไปยังบริเวณอนุสาวรีย์ฯ และตลาดหมอชิต ทางตอนเหนือ คาดว่าโครงการนี้จะเป็น อีกโครงการหนึ่งที่สำคัญที่จะเปลี่ยนแปลงบทบาทของพื้นที่ได้มาก การก่อสร้างขณะนี้เริ่มลงมือแล้วในบางจุด คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ประมาณปี 2541 ลักษณะโครงการทั้งหมดเป็นระบบรถไฟฟ้าเหนือระดับดิน (ELEVATED RAIL TRACK) มีสายทางที่จะขยายต่อออกไปในอนาคตางตะวันออกถึงบางนา และสนามบิน หนองงูเห่า และทางตะวันตกเฉียงใต้ถึงวงเวียนใหญ่ (สายสีเขียวใน MASTER PLAN)

โครงการทางรถไฟและทางยกระดับ (SRT) หรือโครงการโฮปเวลล์ อยู่ในความรับผิดชอบของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ในแนวทางรถไฟเดิม ประกอบด้วยระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟชาน



LEGEND

MASS TRANSIT PROJECT

- STUDY AREA
- SRT LINE STATE RAILWAY OF THAILAND
- MRTA MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY
- BTSC BANGKOK TRANSIT SYSTEM CORPORATION
- STATION

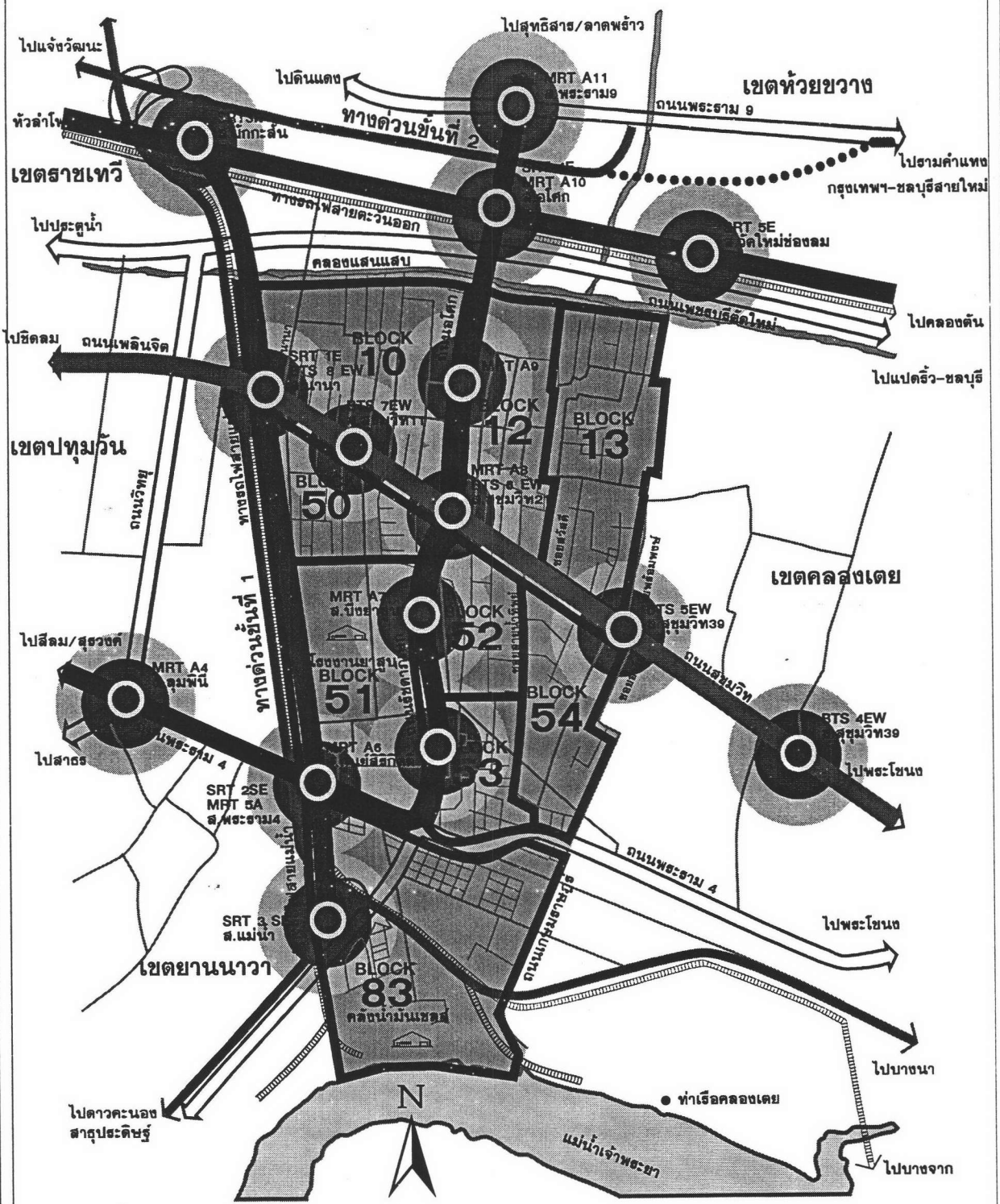
แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก–คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING RAOD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แสดง :

MASS TRANSIT NETWORK

แผนที่ 5.1

นิสิต นายวิรัตน์ รัตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



LEGEND

STUDY AREA

400 M. RADIAL

STATION

200 M. RADIAL

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

แสดง :
MASS TRANSIT SERVICE AREA

แผนที่ 5.2

นิสิต นายวิรัตน์ รัตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เมือง และ ทางด่วนยกระดับ ผู้รับสัมปทาน คือ บริษัทโฮปเวลล์ โครงการที่ผ่านพื้นที่และพื้นที่เกี่ยวเนื่องตอนบน คือ ในแนว ตะวันตกของพื้นที่ จะเป็นเส้นทางสายมักกะสัน - แม่น้ำ ในแนวตอนบนของพื้นที่ คือ สายตะวันออก เส้นทาง ยมราช - มักกะสัน - หัวหมาก มีส่วนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่บริเวณเหนือคลองแสนแสบลงใต้จรดสถานีแม่น้ำ ในสายแยกมักกะสัน - แม่น้ำ และบริเวณมักกะสัน - อโศก ในสายทางตะวันออกมีสถานีขึ้นลงของระบบขนส่ง มวลชนรวม 6 สถานี สามารถเชื่อมต่อพื้นที่กับพื้นที่ฝั่งตะวันตกในบริเวณประตูน้ำ ราชเทวี และพื้นที่ตอนเหนือ และเชื่อมต่อพื้นที่กับพื้นที่ฝั่งตะวันออกในแนวคลองตัน - หัวหมาก -ลาดกระบัง โครงการนี้เป็นโครงการที่ สำคัญอีกโครงการที่จะเข้ามามีบทบาททั้งในระดับกรุงเทพฯ และระดับภาค การก่อสร้างเริ่มดำเนินการแล้ว แต่ ยังประสบปัญหาทางเทคนิคหลายประการ คาดว่าจะเปิดใช้ได้ภายใน 4 - 5 ปี ในระยะแรก เช่น เส้นทาง สายตะวันออก ลักษณะโครงการเป็นระบบยกระดับเป็นส่วนใหญ่ มีสายทางด้านตะวันออกที่จะขยายต่อไปถึง สนามบินหนองงูเห่า ทางด้านลาดกระบัง (สายสีแดงใน MASTER PLAN)

โครงการทางด่วนยกระดับสายรามอินทรา - อาจณรงค์ (ETA) อยู่ในความรับผิดชอบของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นโครงการที่พาดผ่านด้านข้างทางตะวันออกของพื้นที่ เชื่อมต่อพื้นที่ตอนเหนือ จากรามอินทรา - ลาดพร้าว - พระราม 9 - เอกมัย - คลองตัน - พระโขนง ต่อกับทางด่วนเฉลิมมหานครสาย ท่าเรือ -บางนา บริเวณถนนอาจณรงค์ กำลังดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2539 - 40 ลักษณะ เป็นทางด่วนยกระดับ และถนนระดับดินในบางตอน คาดว่าโครงการนี้จะลดภาระการรองรับปริมาณรถยนต์ของ สายทางด่วนขั้นที่ 1 เดิมได้อย่างมาก และยังเพิ่มทิศทางการเข้าถึงสู่พื้นที่ศึกษาได้เป็นอย่างดี รวมถึงการกระจาย การขนส่งทางรถบรรทุก จากบริเวณท่าเรือคลองเตยสู่พื้นที่ตอนเหนือของกรุงเทพฯ โดยไม่ต้องผ่านทางด่วน ดินแดง - ท่าเรือ ในปัจจุบัน และยังต้องกล่าวถึงโครงการทางด่วนอีกสายทางที่เกี่ยวข้อง คือ สายบางโคล่ - แจ้งวัฒนะ ที่เชื่อมต่อบริเวณพญาไท สู่ทางด่วนขั้นที่ 1 บริเวณบางโคล่ทางตะวันตกของพื้นที่ ซึ่งกำลังก่อสร้าง คาดว่าจะสามารถลดภาระการรองรับปริมาณจราจรของทางด่วนขั้นที่ 1 ที่ผ่านพื้นที่ศึกษาในแนวเหนือ - ใต้ ได้ อย่างมาก

โครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่ ที่จะมีผลกระทบโดยตรงที่จะกล่าวถึงพร้อมกันไป คือ โครงการพัฒนาพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย บริเวณถนนสุนทรโกษาและถนนเกษมราษฎร์ ซึ่งอยู่ใน บริเวณทางตอนใต้ของพื้นที่ศึกษา ที่ปัจจุบันเป็นอาคารพาณิชย์ พักอาศัย ตลาดคลองเตย ลานกองคอนเทนเนอร์ บริษัทเทรลเลอร์ ทรานสปอร์ต และขององค์การรสพ. จึงเป็นโอกาสที่ดีในการบูรณะฟื้นฟูพื้นที่ซึ่งเสื่อมโทรม อยู่ในปัจจุบัน, โครงการย้ายโรงงานยาสูบออกไปยังจังหวัดแพร่ ซึ่งเป็นการย้ายระบบการผลิตทั้งหมดออกไป คงเหลือเฉพาะหน่วยงานบริหารและโรงพยาบาล ทำให้เกิดพื้นที่เพื่อการจะนำมาพัฒนาและใช้ประโยชน์ได้ถึง ประมาณ 450 ไร่ เป็นการเพิ่มโอกาสให้สามารถพัฒนาเชื่อมโยงพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจตอนบนกับพื้นที่เพื่อ สาธารณะประโยชน์ในตอนล่างของพื้นที่ได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังรวมถึงการลดปริมาณการขนถ่ายสินค้าบรรจุ กล่อง (CONTAINER) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้คงไว้ที่ปริมาณ 1,000,000 TEU. ต่อปี โดยการ สนับสนุนให้ไปใช้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังแทน ทำให้ในพื้นที่จะมีอัตราการเพิ่มปริมาณการขนส่งลดลงไปอย่าง มาก รวมถึงโอกาสในการนำพื้นที่เพื่อการขนถ่ายสินค้านอกบริเวณท่าเรือมาใช้ประโยชน์ในทางที่เหมาะสมได้ นอกจากนี้ ยังมีโครงการทางด้านสิ่งแวดล้อม คือ โครงการแผนหลักกำจัดน้ำเสียกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีการ จัดสร้างโรงบำบัดน้ำเสียรวมบริเวณพระโขนง และในพื้นที่มีสถานีสูบน้ำเสียบริเวณสุดซอยสุขุมวิทซอย 1 และ ซอย 39

โครงการที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดเป็นเพียงโครงการส่วนใหญ่ในพื้นที่ ที่จะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง รูปแบบและบทบาทการใช้ที่ดินเป็นอย่างมาก การเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้งที่ดินในหลายพื้นที่ ในบางบริเวณอาจ เกิดการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกิจการ อาจรวมถึงการดึงดูดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญอื่น ๆ เข้าสู่พื้นที่ ซึ่งจะ เพิ่มความหนาแน่นให้สูงขึ้นอีกมาก จำเป็นที่จะต้องมีการวางแผนเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่กับโครงการต่าง ๆ ดังกล่าว รวมถึงการวางแผนพัฒนาด้านการจราจร การสัญจรสาธารณะ ให้สอดคล้องกับโครงข่ายหลักที่สำคัญทั้งในหัวข้อ นี้และหัวข้อที่ผ่านมา และที่สำคัญสำหรับแนวทางการพัฒนาที่จะมีขึ้นต้องคำนึงถึงการวางแผนการใช้ที่ดินใน ระดับรายละเอียดของพื้นที่ เช่น BLOCK ต่าง ๆ ควรถูกกำหนดขึ้น เนื่องจากรูปแบบการสัญจรที่เปลี่ยนไป การ พัฒนาที่อาจจะตามมาจะก่อให้เกิดปัญหาถ้าขาดการรองรับที่ดี ซึ่งถ้าพิจารณาโดยรวมในปัจจัยที่กำลังกล่าวถึงนี้ คือ โครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ จะเป็นตัวชี้นำ และกำหนดบทบาทได้อย่างสูง ซึ่งสามารถจำแนกพื้นที่ที่ถูก ผลกระทบออกได้เป็น 2 กรณี คือ

กรณีพื้นที่กรอบสี่เหลี่ยมภายในระบบทางด่วนยกระดับ ในแนวตอนบนคือ สายพญาไท - พระราม 9, ทางตะวันออก คือ สายรามอินทรา - อาจณรงค์, ทางตอนใต้ คือ สายท่าเรือ - บางนา, ทางตะวันตก คือ สายท่าเรือ - ดินแดง พื้นที่ดังกล่าวนี้จะเป็นกรอบใหญ่ที่ล้อมรอบด้วยทางด่วนต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นการเพิ่ม ประสิทธิภาพในการเข้าถึงทางรถยนต์ หรือส่วนบุคคลได้โดยสะดวกมากขึ้น (HIGH ACCESSIBILITY) สามารถ เชื่อมโยงไปยังแหล่งพื้นที่ต่าง ๆ โดยรอบได้โดยสะดวก อันหมายถึง พื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ที่อยู่ใน บริเวณดังกล่าวในการมีศักยภาพในด้านนี้สูงมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ ในบริเวณกรุงเทพฯ ทั้งหมดเทียบเท่าศูนย์กลางธุรกิจในย่านสีลม - สุรวงศ์ ซึ่งก็มีลักษณะดังกล่าวเช่นเดียวกัน

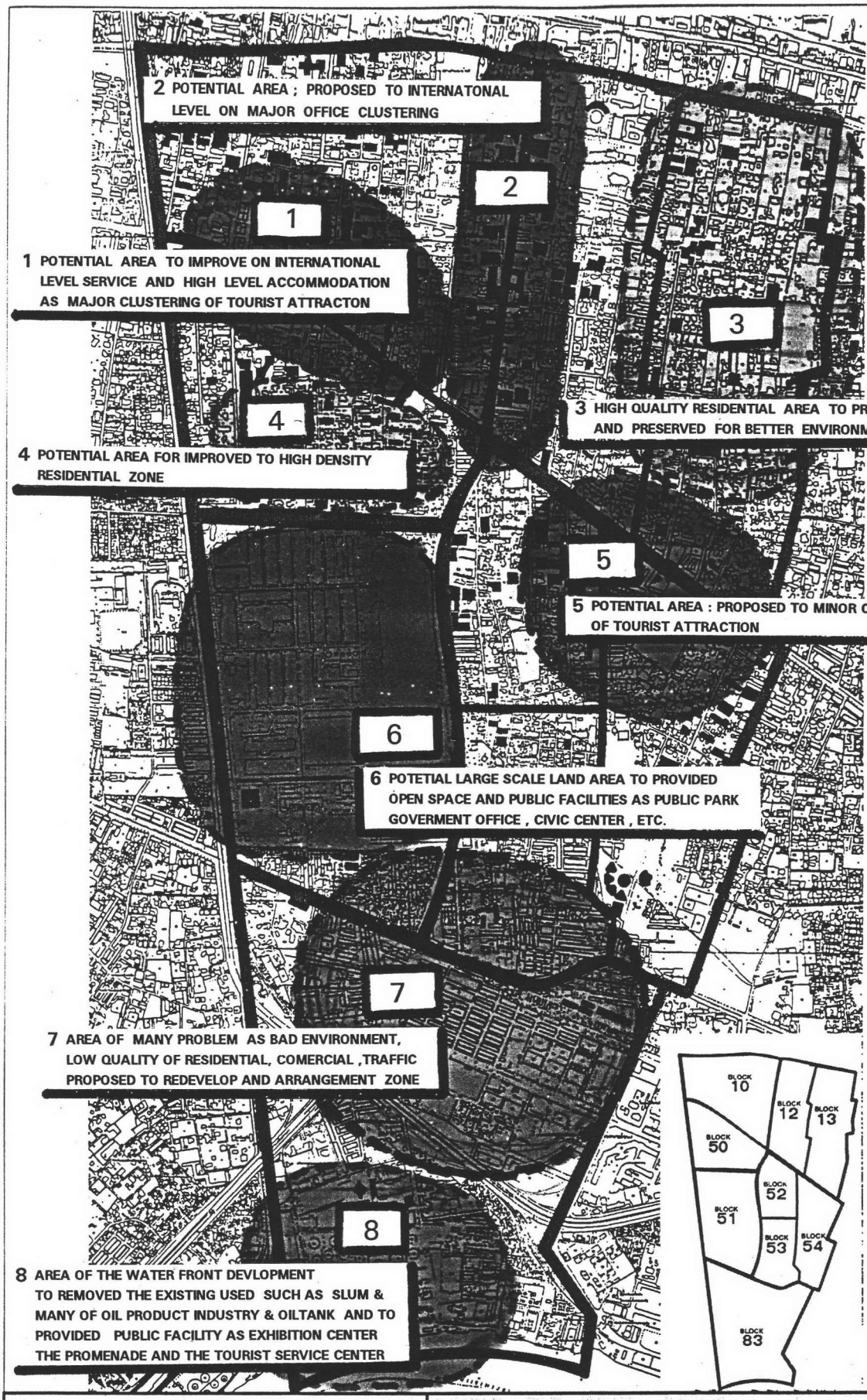
กรณีพื้นที่กรอบสี่เหลี่ยมที่มีการเข้าถึงพาดผ่านตอนกลาง ในแนวแกนตะวันออก - ตะวันตก และ เหนือ - ใต้ โดยระบบขนส่งมวลชน ซึ่งก็คือ พื้นที่ศึกษาถูกพาดผ่านด้วยระบบขนส่งมวลชนระบบหลักถึง 3 ระบบ และ 2 ระบบที่สำคัญ คือ สายทางสีน้ำเงิน (MRTA) ในแนวเหนือใต้ และสายสีเขียว (BTSC) ในแนว ตะวันออก - ตะวันตก ทำให้การเข้าถึงของการขนส่งสาธารณะ (HIGH ACCESSIBILITY OF MASS MOVEMENT) สู่ศูนย์กลางของพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสะดวกที่สุด มีรัศมีบริการกระจายด้วยสถานี รถไฟฟ้าในสายทางดังกล่าวถึงเกือบ 10 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาเกือบทั่วบริเวณ ทำให้มีศักยภาพสูงในการ ดึงดูดการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ได้มากมาย

องค์ประกอบภายใน

นอกจากองค์ประกอบภายในในเรื่องโครงการพัฒนา และโครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ แล้ว การพิจารณา ถึงปัจจัยต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ในอนาคตแล้ว ในการศึกษายังต้องคำนึงถึง องค์ประกอบภายในที่สำคัญ ทั้งในสภาพที่ปรากฏในปัจจุบัน วิวัฒนาการที่ผ่านมา และแนวโน้มที่คาดว่าจะ เกิดขึ้น สามารถจำแนกปัจจัยเป็นหลักใหญ่ได้ โดยจะกล่าวถึงปัจจัยต่าง ๆ ในรายละเอียดตามพื้นที่สำคัญ ๆ ที่ ปรากฏออกเป็นพื้นที่สำคัญ 3 บริเวณ ดังนี้

1. พื้นที่บริเวณที่ 1 ซึ่งเป็นพื้นที่ในบริเวณที่ประกอบด้วย BLOCK ที่ 10, 12, 50, 51, 52, 53 โดยมีถนนสุขุมวิทช่วงต้นและถนนอโศก รวมถึงพื้นที่ 2 ข้างของแนวถนนรัชดาภิเษกจนถึงแยกตัดกับถนน พระราม 4 สามารถพิจารณาได้ดังนี้

สภาพทางกายภาพ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และลักษณะประชากร เมื่อมององค์ประกอบ ทางกายภาพโดยรอบของบริเวณนี้จะพบว่า มีกลุ่มอาคารสูงและอาคารใหญ่เติบโตขึ้นมากมาย โดยประมาณถึง 220 หลัง (ดูตาราง) ซึ่งคาดว่าจะมีพื้นที่อาคารโดยประมาณเกือบ 5 ล้านตารางเมตร ที่น่าสังเกตุ คือ จำนวน อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่เหล่านี้เกิดขึ้นในช่วงปี 2531 - 2536 ถึง 110 อาคาร และมีการเพิ่มพื้นที่ อาคารเข้ามาถึง 3.8 ล้านตารางเมตร จะเห็นถึงกลุ่มก้อนของอาคารสูงหลากหลายกิจกรรมปรากฏอยู่ในพื้นที่นี้ มองเห็นถึงความเป็นสัญลักษณ์หนึ่งของความเจริญ และการขยายตัวออกมาจากเขตศูนย์กลางธุรกิจในบริเวณ นี้อย่างชัดเจน ในช่วงเวลาไม่ถึง 10 ปีที่ผ่านมาอย่างรวดเร็ว โดยมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงให้เห็น โดยดูได้จากอาคารสำนักงานและกิจการบริการส่วนใหญ่ทางด้านโรงแรม โดยมีพื้นที่อาคารสำนักงานเพิ่มขึ้นถึง 1,350,000 ตารางเมตร จำนน 24 อาคาร และกิจการโรงแรมพื้นที่อาคารเพิ่มถึงเกือบ 7 แสนตารางเมตร จำนวน 21 อาคาร จากจำนวนเดิมที่อาคารสำนักงานมีพื้นที่อาคารเพียง 250,000 ตารางเมตร จาก 15 อาคาร และกิจการโรงแรมจำนวน 14 อาคาร พื้นที่ 270,000 ตารางเมตร การเพิ่มขึ้นของทั้งสองกิจกรรมหลักนี้ แสดง ให้เห็นถึงพัฒนาการของพื้นที่ที่กำลังเข้าใกล้ความเป็นศูนย์กลางทางการค้า บริการ สถานที่ทำงาน ได้อย่าง ชัดเจน อีกทั้งในแง่ของการพักอาศัยในเขตชั้นในของกรุงเทพฯ โดยมีอาคารเพิ่มขึ้นถึง 1.7 ล้านตารางเมตร จากจำนวน 59 หลัง จากที่มีเพียง 6 แสนตารางเมตร จาก 83 หลัง เมื่อพิจารณาจากอัตราเฉลี่ยของพื้นที่อาคาร ต่อหลังในช่วงก่อนปี 2531 และระหว่าง 2531 - 36 จะเห็นได้ว่าอาคารต่าง ๆ มีการใช้พื้นที่ต่ออาคารเพิ่มขึ้น สูงมากจากที่อัตราเฉลี่ยไม่ถึง 10,000 ตารางเมตรต่อหลัง แต่ในช่วงปีหลังดังกล่าวมีอัตราเฉลี่ยเกือบ 30,000 ตารางเมตรต่อหลัง แสดงถึงการที่ราคาที่ดินสูงขึ้นและการลงทุน จำเป็นต้องก่อสร้างอาคารให้เพิ่มทั้งปริมาณและ ความสูงมากขึ้น การเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของแหล่งงานอย่างมาก รวมถึงการเห็นการรองรับในด้านการ พักอาศัย แต่อาจไม่ชัดเจนนักว่ากิจกรรมเหล่านี้เป็นการสร้างความสมดุลย์ระหว่างแหล่งงานกับการพักอาศัย เนื่องจากการพักอาศัยในที่นี้อาจไม่ใช่เพื่อแหล่งงานในนี้ เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้คนที่เข้ามาใช้สอยในพื้นที่ เหล่านี้ จากการประมาณการคาดว่าจะมีประชากรจริง ๆ ที่เข้ามาในบริเวณนี้ในเวลากลางวันเท่ากับ 170,000 คน และที่ใช้พื้นที่ในเวลากลางคืนเท่ากับ 110,000 คน โดยการนี้ทั้งหมดจะมีรวมถึง 280,000 คน เท่ากับ 61,000 คนต่อตารางกิโลเมตร พิจารณาโดยใช้หลักการการคำนวณจากพื้นที่ใช้สอยอาคารทั้งหมดในบริเวณ การรองรับของพื้นที่ยังคงเพียงพอที่จะรองรับ เมื่อโครงการทางคมนาคมขนส่งเข้ามาให้บริการ และแก้ไขปัญหา ในอนาคตที่สามารถเพิ่มประชากรในกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้ได้ ดูจากหัวข้อการกำหนดความหนาแน่น และการ ประมาณการสำหรับ



LEGEND

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

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

แสดง :	แผนที่
ศักยภาพของพื้นที่ที่สำคัญ เพื่อการวางทิศทางการพัฒนา	5.3

นิสิต นายวิรัตน์ อัตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การวางแผน เมื่อมองถึงผลดีในแง่การรวมกิจกรรมที่ปรากฏ ก็จะเป็นตัวกำหนดทิศทางที่ ชัดเจนได้ สามารถดึงดูดกิจกรรมหลักของความเป็นศูนย์กลางในระบบของเมืองให้กระจุกตัวอยู่ ไม่กระจาย ออกไป ซึ่งอาจเป็นการบังเอิญที่กิจกรรมเหล่านี้เข้ามาในพื้นที่นี้ร่วมกันเป็นผลดีที่เกิดขึ้น แต่เมื่อมองในแง่ผลเสีย และปัญหาที่ได้เกิดขึ้น คือ การที่การเพิ่มความหนาแน่นเข้าไปโดยการขาดสาธารณูปโภคที่จะรองรับได้พอเพียง การขาดการวางผังชุมชน ผังเฉพาะ และการวางผังสาธารณูปโภค และโครงข่ายคมนาคม ทำให้การกระจายตัว ไม่ค่อยเป็นระเบียบนัก และถ้ายังไม่สามารถจัดการแผนดังกล่าวเหล่านี้ได้ในอนาคต อาจก่อปัญหาเพิ่มขึ้นอย่าง แน่นอน

การกระจุกตัวของกิจกรรมที่ชัดเจน เพื่อเป็นการแยกให้เห็นชัดเจนทั้งจากทางกายภาพ และ กิจกรรมการใช้ที่ดิน จะแยกให้เห็นถึงการรวมกลุ่มที่เห็นได้ชัดเจน และเป็นกลุ่มก้อนได้ดังนี้ (ดูจากแผนที่ 5.3)

กลุ่มที่ 1 ย่านสุขุมวิทซอย 1 - ซอย 19 และซอย 2 - ซอย 14 (ในส่วนติดถนนสุขุมวิท) เป็น ย่านที่กระจุกตัวของการให้บริการในระดับนานาชาติสำหรับนักท่องเที่ยวต่างประเทศ หลากหลายบริการสามารถ เอื้อประโยชน์ให้เกี่ยวโยงกันได้เป็นอย่างดี จากกิจการโรงแรม เซอร์วิสอพาทเมนต์ ร้านค้าย่อย

กลุ่มที่ 2 กลุ่มอาคารสำนักงานถนนอโศกเปรียบเสมือนสัญญลักษณ์ที่เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจได้อย่างดีบริเวณหนึ่ง องค์ประกอบที่สำคัญ คือ กลุ่มอาคารที่มีลักษณะเดียวกัน คล้ายคลึงกันในรูปแบบการใช้สอย เป็นบทบาทที่สื่อให้เห็นถึงความเป็นเอกลักษณ์ที่มีลักษณะเฉพาะด้าน แต่ยังขัดแย้งและไม่สะดวกในเรื่องของกรสัญจรที่ดีทั้งยานพาหนะและคนเดินเท้า เนื่องจากการเป็นถนนสายหลักรองรับการเข้าออกจากพื้นที่ส่วนบนสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร

กลุ่มที่ 4 กลุ่มอาคารพักอาศัย และเซอร์วิสอพาทเมนต์ ภายในซอยสุขุมวิทช่วงซอย 2 ถึงซอย 14 ค่อนข้างเด่นชัด ถึงการใช้กิจกรรมลักษณะเดียวกันในการพักอาศัยที่อยู่ในระดับสูง

กลุ่มที่ 6 พื้นที่ว่างบริเวณโรงงานยาสูบ ที่จะทำการย้ายการผลิตออกไปสู่บริเวณแหล่งวัตถุดิบทางภาคเหนือ ที่ปัจจุบันพื้นที่นี้มีอาณาบริเวณกว้างใหญ่ถึงเกือบ 500 ไร่ ซึ่งสามารถพัฒนาให้เชื่อมโยง และเป็นองค์ประกอบเสริม รองรับความเป็นศูนย์กลางของบริเวณนี้ได้ เช่น อาจใช้เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะ การบริการชุมชนในพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นศูนย์กลางทางศิลปวัฒนธรรม เช่น สถานที่ เพื่อกิจกรรมทางดนตรี การแสดง การประชุมในระดับนานาชาติ เพื่อเสริมศูนย์การประชุมสิริกิติ์ที่มีอยู่เดิมให้เป็น กลุ่มก้อนยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันในภาพรวมของกรุงเทพฯ ยังขาดการบริการเฉพาะทางด้านนี้อยู่มาก

การคมนาคมขนส่ง และการบริการสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ ในพื้นที่บริเวณนี้ เมื่อ พิจารณาในสภาพปัจจุบันจะเห็นได้ว่า องค์ประกอบในด้านนี้ถึงแม้ว่าจะมีการเข้าถึงโดยสะดวกทั้งจาก 4 ทิศทาง ของบริเวณ จากถนนสายหลัก คือ สุขุมวิท และอโศก - รัชดาภิเษก แต่บทบาทของถนนสายหลักทั้ง 2 สาย ดังกล่าว ยังต้องรับภาระการเป็นถนนสายหลักในการเข้าออกจากพื้นที่ภายนอกผ่านบริเวณ เพื่อเข้าไปยัง ศูนย์กลางธุรกิจ เพลินจิต - ชิดลม และรวมถึงย่านสีลม ความหนาแน่นและปริมาณการจราจรที่คับคั่งตลอดทั้งวัน ทำให้พื้นที่นี้มีปัญหาในการเข้าถึงมากพอสมควร รวมถึงถนนรองต่าง ๆ ในพื้นที่ยังเป็นเพียงถนนซอยย่อยเดิม ที่มีขนาดเล็ก มีเพียงการปรับให้เชื่อมโยงเป็นเส้นทางลัด แบ่งเบาภาระถนนสายหลักได้บ้าง แต่จากการพิจารณา จากการพัฒนาทางด้านโครงการระบบขนส่งขนาดใหญ่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ทำให้

เห็นว่าในอนาคตปัญหา ต่าง ๆ เหล่านี้จะถูกแก้ไขและบรรเทาเบาบางลง ด้วยโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ผ่านพื้นที่ในแนวถนนสาย หลักทั้ง 2 ทิศทาง และรวมถึงโครงการทางด่วนที่เพิ่มขึ้นในแนวตะวันออกและตะวันตกในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ จะทำให้บริเวณปริมาณการจราจรที่ถนนสายหลักในพื้นที่ต้องรองรับจะลดลงไปได้มาก รวมถึงปริมาณการใช้ ยานพาหนะส่วนบุคคลจะลดลง เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ทำให้การเข้าถึงสะดวกยิ่งขึ้นด้วย รูปแบบอื่น สิ่งที่ต้องคำนึงรวมถึง คือ การวางแผนเพื่อการพัฒนาถนนสายรองและสายย่อย เส้นทางเดินเท้า ในพื้นที่ให้มีโครงข่ายรองรับโครงการขนส่งขนาดใหญ่ดังกล่าว ให้สามารถกระจายการเข้าถึงได้อย่างสะดวก และ สามารถรองรับปริมาณบุคคลที่จะเข้ามาใช้พื้นที่ในกิจกรรมต่าง ๆ ที่มองเห็น ส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาในด้านการ รองรับที่อาจไม่เพียงพอในด้านการประปา และการระบายน้ำ รวมถึงการบำบัดน้ำเสีย ที่เมื่อปริมาณการใช้เพิ่ม ขึ้นจากการเพิ่มประชากร การจัดบริการในส่วนนี้ในการวางแผนพัฒนา จำเป็นต้องมีการวางผังสาธารณูปโภค - สาธารณูปการให้ชัดเจน จากแนวทางการพัฒนาและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ต้องตามในทิศทางการเติบโต อย่างสูงแน่นอน และองค์ประกอบอีกส่วนหนึ่ง คือ การบริการทางสาธารณูปการ เช่น ไปรษณีย์, การบริการ ทางการแพทย์, การติดต่อหน่วยงานของราชการ รัฐวิสาหกิจ ที่ในพื้นที่จะต้องมีบริการต่าง ๆ เหล่านี้รวมอยู่เป็น กลุ่มก้อนให้สามารถติดต่อและใช้บริการได้อย่างสะดวก

การกำหนดสัดส่วนขององค์ประกอบและการประมาณการเพื่อการวางแผนพัฒนา

ใน พื้นทีบริเวณที่ 1 นี้เมื่อพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ทีผ่านมาทั้ง 3 หัวข้อย่อย เพื่อให้เป็นการวางทิศทางในการพัฒนา ให้ชัดเจน จำเป็นต้องกำหนดสัดส่วนของประชากร, พื้นที่สำหรับการใช้ประโยชน์สาธารณะต่าง ๆ เพื่อให้เกิด สัดส่วนที่สมดุลย์ในองค์ประกอบ มีทั้งการเสริมองค์ประกอบที่สำคัญและการจัดรูปแบบองค์ประกอบใหม่ เพื่อ ให้เกิดความสมบูรณ์ในการรองรับความเจริญเติบ และแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้โดยมีหลักการดังนี้ การ กำหนดความหนาแน่นของประชากรในอนาคต ในการใช้กิจกรรมในเชิงต่าง ๆ ทั้งภาคกลางวัน - กลางคืน, การกำหนดพื้นที่เพื่อการคมนาคมขนส่ง, การสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ, การกำหนดพื้นที่เพื่อการ สาธารณะประโยชน์สำหรับชุมชน โดยเปรียบเทียบจากจำนวนในปัจจุบัน และใช้ปัจจัยต่าง ๆ ที่ผ่านมาจาก ศักยภาพ ทั้งจากการเข้าถึง, ความเหมาะสมในที่ตั้ง, รูปแบบที่ปรากฏ นำมาประมาณการและจัดหลักเกณฑ์ โดยผลสรุปในพื้นที่นี้จากเดิมจะมีประชากรทั้งหมดที่ใช้สอยกิจกรรมอยู่ 280,000 คน โดยประมาณ มีความหนาแน่น 60,000คน/ตารางกิโลเมตร ในปัจจุบัน และจะกำหนดให้มีความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 100,000 คน/ตารางกิโลเมตร จะรองรับประชากรได้ประมาณ 470,000 คน ในกิจกรรมต่าง ๆ โดยมีพื้นที่เพื่อการ คมนาคมขนส่งเป็น 1.22 ตารางกิโลเมตร สัดส่วนร้อยละ 25 ของพื้นที่ จากเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบันเท่ากับ 0.64 ตารางกิโลเมตร, พื้นที่เพื่อการสาธารณธประโยชน์ให้จัดไว้ถึงร้อยละ 15 หรือเท่ากับ 0.70 ตารางกิโลเมตร และ เมื่อพิจารณาเพื่อกำหนดให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจในอนาคต ที่มีความสมบูรณ์จากแหล่งงาน - พักอาศัย จะได้ ประชากรกลางวันเท่ากับ 271,000 คน และประชากรกลางคืนเท่ากับ 200,000 คน โดยต้องจัดพื้นที่อาคาร เพื่อรองรับในกิจกรรมต่าง ๆ หลัก ๆ ดังนี้ คือ พื้นที่อาคารเพื่อรองรับทางด้านธุรกิจ - การบริการเท่ากับ 5,400,000 ตารางเมตร และสำหรับการพักอาศัยเท่ากับประมาณ 8,000,000 ตารางเมตร จะได้สัดส่วนพื้นที่ อาคารต่อพื้นที่บริเวณนี้เท่ากับ 3.92 จากเดิมที่มีอยู่ 2.09 (ดูตาราง 5.2) ซึ่งคาดว่าจะเกิดความสมบูรณ์จาก องค์ประกอบต่าง ๆ ที่กำหนดลงไปในพื้นที่จากหลักเกณฑ์ดังกล่าว (หมายเหตุ พื้นที่บริเวณนี้มีพื้นที่รวม 4.65 ตารางกิโลเมตร)

2. **พื้นที่บริเวณที่ 2** เป็นพื้นที่ทางด้านตะวันออกของพื้นที่ ประกอบด้วย BLOCK ที่ 13, 54 มี พื้นที่รวม 1.78 ตารางกิโลเมตร โดยมีแนวถนนสุขุมวิท พาดผ่านในแนวตะวันออกและตะวันตก และมีซอย สุขุมวิท 39 และสุขุมวิท 26 ทางด้านตะวันออก, ซอยสุขุมวิท 31 และซอย 22 ทางตะวันตก สามารถพิจารณา ได้ดังนี้

สภาพกายภาพและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในพื้นที่นี้มีการเติบโตของอาคารสูงและขนาดใหญ่ รองลงมาจากพื้นที่ 1 โดยมีปริมาณอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูง ปัจจุบันจำนวน 73 อาคาร มีพื้นที่อาคารรวม 1,670,000 ตารางเมตร ซึ่งมีการเพิ่มขึ้นในช่วงปี 2531 - 2536 จำนวน 44 อาคาร และพื้นที่อาคาร 1,440,000 ตารางเมตรโดยประมาณ จะเห็นได้ว่ามีปริมาณเพิ่มขึ้นของพื้นที่อาคารอย่างสูง ซึ่งดูได้จากต่อหน่วย จะมีอัตราเฉลี่ย 30,000 ตารางเมตรต่ออาคาร จากเดิมที่มีอาคารสูงเพียง 29 หลัง พื้นที่อาคาร 230,000 ตารางเมตร ในช่วงก่อนปี 2530 หรือเฉลี่ยไม่ถึง 8,000 ตารางเมตรต่ออาคาร เป็นการเพิ่มในลักษณะอาคารสูง ที่มีพื้นที่อาคารต่อหน่วยสูง ซึ่งเกิดจากการที่ที่ดินมีราคาแพง และความต้องกรการใช้พื้นที่มากขึ้น ทั้งนี้ยังไม่ รวมถึงพื้นที่และจำนวนอาคารขนาดเล็กที่ยังคงสภาพเดิมอยู่ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงถึง 1,500,000 ตารางเมตร ในกิจกรรมหลากหลายต่าง ๆ กันไป แต่ที่สำคัญส่วนใหญ่จะเป็นบ้านพักอาศัยชั้นดีและตึกแถวในอดีต ในส่วน ของอาคารสูงนั้น ปัจจุบันเมื่อมองแยกถึงกิจกรรมต่าง ๆ จะพบว่า (ดูตาราง) มีอาคารพักอาศัยปรากฏมาก ที่สุดถึง 58 อาคาร มีพื้นที่ใช้สอยรวม 1,074,000 ตารางเมตร เพิ่มขึ้นในช่วงหลังนี้ถึง 920,000 ตารางเมตร จำนวน 34 อาคาร ส่วนอาคารที่ใช้ในกิจการโรงแรม จำนวน 9 หลัง พื้นที่ 400,000 ตารางเมตร โดยเพิ่มขึ้น 7 หลัง พื้นที่ 370,000 ตารางเมตร ในช่วงปี 2531 - 36 ส่วนอาคารสำนักงานไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง จะสังเกตุเห็นได้ว่าการตอบสนองในด้านพักอาศัย และกิจการโรงแรมมีอัตราการเพิ่มที่สูงมาก ถ้าพิจารณาจาก พื้นที่อาคารจะพบว่าเพิ่มขึ้นถึง 6 เท่าตัวสำหรับพักอาศัย และเพิ่มขึ้น 11 เท่าตัวในกิจการโรงแรม จากกิจกรรม สำคัญในด้านอาคารพักอาศัย เห็นได้ว่า เป็นการรองรับด้านที่อยู่อาศัยในเมืองอย่างมาก ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะ เจริญเติบโตอย่างสูง ส่วนกิจการโรงแรมก็เช่นกัน ซึ่งสามารถเป็นแหล่งรองรับแหล่งงานและการบริการได้เป็น อย่างดี เมื่อพิจารณาในแง่ประชากรจะพบว่า มีประชากรในพื้นที่รวม (จากการประมาณการ) 105,000 คน มีความหนาแน่นเท่ากับ 59,000 คน ต่อตารางกิโลเมตร (ดูตาราง 5.2) ส่วนใหญ่เป็นประชากรกลางคืนถึง 32,000 คน และกลางวัน 27,000 คน โดยประมาณ

การกระจุกตัวของกิจกรรมที่ชัดเจน ในพื้นที่บริเวณนี้มีพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวที่ชัดเจนอยู่ 2 บริเวณ (ดูแผนที่ 5.3) คือ

กลุ่มที่ 3 กลุ่มอาคารสูง ในลักษณะคอนโดมิเนียมพักอาศัยที่กระจุกตัวอยู่ในซอยต่าง ๆ และ ซอยย่อย ซึ่งเป็นพื้นที่เบื้องหลังภายในถนนสุขุมวิทตอนบน มีการเปลี่ยนแปลงจากบ้านพักอาศัยชั้นดีในบริเวณ ดังกล่าวมากพอสมควร กับยังประกอบด้วยกลุ่มบ้านพักอาศัยซึ่งยังปรากฏอยู่จากอดีตเมื่อเริ่มการพัฒนามาจน ถึงปัจจุบันอีกมาก มีสภาพแวดล้อมที่ดีพอสมควร เหมาะแก่การพักอาศัยและไร้ซึ่งกิจกรรมในลักษณะนี้

กลุ่มที่ 5 กลุ่มอาคารโรงแรม และการบริการในลักษณะร้านอาหาร ซุปเปอร์มาเก็ต สถานบันเทิง ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงจากบ้านพักอาศัยและตึกแถวมาเพื่อกิจกรรมดังกล่าวมากพอสมควร กระจุกตัวอยู่เป็น บริเวณถนนสุขุมวิทและภายในซอยย่อย ๆ ต่าง ๆ ให้บริการทั้งในระดับท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว

รวมถึงกับ กลุ่มเป้าหมายรอบพื้นที่มีแนวโน้มที่จะพัฒนาให้เป็นย่านบริการรองลงมาจากบริเวณพื้นที่ที่ 1 ในกลุ่มที่ 1 ที่ สามารถเสริมให้เด่นชัดขึ้นได้

การคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ จากสภาพปัจจุบันนอกจากถนน สุขุมวิทในตอนกลางที่พาดผ่านพื้นที่แล้ว จะมีถนนรองที่ปรับปรุงให้เป็นเส้นทางลัดเชื่อมในแนวเหนือใต้ คือ สุขุมวิท ซอย 31, 39 และซอย 22, 26 การเข้าถึงสะดวกพอสมควร มีซอยย่อยมากมาย แต่เส้นทางลัดซึ่งเปรียบเป็นถนนรอง ยังต้องรับภาระในการเป็นเส้นทางกระจายการจราจรผ่านพื้นที่เสียมาก ทำให้การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต้องแบ่งปันให้ไปกับการบริการเพื่อภายนอก การเข้าถึงสะดวกขึ้นบ้างจากการมีระบบขนส่งมวลชนในอนาคตที่ผ่านถนนสุขุมวิท และจากโครงการโฮปเวลล์ ในสายตะวันออกตอนบนของพื้นที่ แต่ยังต้องปรับปรุงเส้นทางโดยเฉพาะทางเดินเท้าและบริการในระยะสั้น ๆ ของการขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงโครงการในส่วนสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ จะมีองค์ประกอบที่ยังขาดอยู่เช่นเดียวกันกับพื้นที่บริเวณที่ 1

การกำหนดสัดส่วนขององค์ประกอบและประมาณการเพื่อการวางแผนพัฒนา ในพื้นที่มี พื้นที่รวม 1.78 ตารางกิโลเมตร จะกำหนดให้มีความหนาแน่นของประชากรเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นการรองรับในด้าน การพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ เพื่อเสริมพื้นที่ที่ 1 ที่จะรองรับทางด้านศูนย์กลางธุรกิจ เป็นรอยต่อของพื้นที่กับย่าน พักอาศัยในเขตคลองเตย ที่อยู่ถัดออกไปในแขวงคลองตันและแขวงพระโขนง ความหนาแน่นของประชากรจะ กำหนดให้มีเพิ่มเป็น 80,000 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยจะมีประชากรโดยประมาณ 142,000 คน จากเดิม 100,000 คนในปัจจุบัน จะเป็นประชากรในเวลากลางวันเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 ในอัตรา 24,000 คน ต่อตารางกิโลเมตร เป็นจำนวน 42,000 คน และเน้นหนักด้านประชากรกลางคืนในสัดส่วนร้อยละ 70 ในอัตรา 56,000 คน ต่อตารางกิโลเมตร เป็นจำนวน 99,000 คน ในการนี้จะจัดให้มีพื้นที่สำหรับสาธารณประโยชน์ คือ ถนนและทางเท้าเท่ากับร้อยละ 20 ของพื้นที่ ประมาณ 0.36 ตารางกิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากเดิมที่มี 0.16 ตาราง กิโลเมตร ในปัจจุบัน พื้นที่เพื่อสาธารณะในด้านการบริการชุมชนและหน่วยงานของรัฐอื่น ๆ เท่ากับ 0.12 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 12 ของพื้นที่ จากการกำหนดทั้งหมดจะได้พื้นที่อาคารเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ แยกเป็น เพื่อรองรับประชากรกลางคืนในด้านการพักอาศัยในเชิงหนาแน่นเท่ากับ 3,900,000 ตารางเมตร เพิ่มขึ้นจาก ที่มีอยู่ในปัจจุบันที่มีประมาณ 2,500,000 ตารางเมตร ทั้งแนวสูงและแนวราบ สำหรับประชากรกลางวันในด้าน การบริกรต่าง ๆ เท่ากับ 850,000 ตารางเมตร จากที่มีอยู่ 620,000 ตารางเมตร ในปัจจุบัน จะได้อัตราส่วน ของพื้นที่อาคารและสิ่งก่อสร้างกับพื้นที่ในบริเวณนี้ (FAR) เท่ากับ 3.40 จากเดิมที่มีอยู่ 2.00(ดูตาราง 5.2)

3. **พื้นที่บริเวณที่ 3** เป็นพื้นที่ในบริเวณตอนล่างของพื้นที่ศึกษา โดยอยู่ในบริเวณ BLOCK ที่ 83 ทั้งหมด มีแนวถนนพระราม 4 ตอนบนในแนวตะวันตก - ออก และแม่น้ำเจ้าพระยาทางตอนใต้ โดยมีแนว ทางด่วนเฉลิมมหานคร ผ่านทางด้านตะวันตกและด้านใต้ ในแนวตะวันตก - ออก และมีพื้นที่การท่าเรือในเขต รั้วศุลกากรทางฝั่งตะวันออก

สภาพกายภาพและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในพื้นที่นี้มีลักษณะการใช้ที่ดินที่เป็นองค์ประกอบ สำคัญ ๆ ผสมผสานปะปนอยู่หลายอย่าง แต่ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ที่ดินในแนวราบของอาคารพักอาศัย, ตลาด, ตึกแถว, คลังน้ำมัน, ลานกองคอนเทนเนอร์, ชุมชนแออัด มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นตัวดึงดูดและสำคัญใน ปัจจุบันอยู่ 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ตลาดต่าง ๆ เช่น ตลาดคลองเตย, ตลาดปีนัง, ตลาด

ฮ่องกง ซึ่งใช้บริการใน ระดับท้องถิ่นและระดับพื้นที่โดยรอบ การให้บริการและสภาพอยู่ในลักษณะแออัดไม่มีระเบียบพลุกพล่านมาก ซึ่ง จำเป็นต้องปรับปรุงและจัดรูปแบบใหม่ ประเภทที่ 2 คือ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการขนส่ง โดยเฉพาะการขนถ่าย สินค้าบรรจุกล่อง (CONTAINER) ปรากฏอยู่ในบริเวณพื้นที่นอกรั้วศุลกากรของการท่าเรือ มีสภาพการใช้งาน ตลอดทั้งกลางวัน - กลางคืน ขาดความเป็นระเบียบ มีการสัญจรของรถบรรทุกสินค้าหนาแน่นมาก ประเภทที่ 3 คือ กิจกรรมของคลังน้ำมัน มีกิจการของบริษัทเชลล์ ซึ่งจะมีการขนถ่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันต่าง ๆ ทั้งจากทาง รถยนต์, รถไฟ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสภาพทางกายภาพของทั้ง 3 ประเภท ใช้พื้นที่อาคารทั้งหมดเกือบ 2,000,000 ตารางเมตร กระจายอยู่ในแนวราบ โดยปรากฏอาคารสูงเพียง 6 หลัง พื้นที่ 103,000 ตารางเมตร มีการเปลี่ยนแปลงด้านนี้น้อยมาก โดยการประมาณการจากสภาพเศรษฐกิจและพื้นที่อาคารต่าง ๆ คาดว่าจะมี ประชากรเข้ามาใช้สอยโดยประมาณในปัจจุบันเท่ากับ 28,000 คน เนื่องจากประกอบด้วยแหล่งงาน ตลาด คลังสินค้า เป็นส่วนใหญ่ และอาจมีประชากรแฝงในช่วงตลาดเสาร์ - อาทิตย์ อีกไม่ต่ำกว่า 10,000 คน

กลุ่มพื้นที่ที่กระจุกตัวชัดเจน ในพื้นที่บริเวณนี้ดังที่ได้กล่าวในด้านเศรษฐกิจ จะมีพื้นที่สำคัญ แยกเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 7 ที่ประกอบไปด้วยการกระจุกตัวของตลาดต่าง ๆ และกลุ่มตึกแถวที่ใช้สำหรับพาณิชย์ พักอาศัย กระจุกตัวหนาแน่นในบริเวณแนวถนนพระราม 4 โดยมีลานโล่งที่ใช้สำหรับการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ เป็นบริเวณกว้าง บริเวณถนนสุนทรโกษาและเกษมราษฎร์ เป็นกลุ่มที่ประสบปัญหาทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง และสภาพแวดล้อม

กลุ่มที่ 8 ประกอบด้วยพื้นที่ที่เป็นการใช้งานด้านคลังน้ำมัน และอุตสาหกรรมต่อเนื่องของ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมของบริษัทเชลล์ และชุมชนแออัด สองข้างทางรถไฟสายแม่น้ำ - ท่าเรือคลองเตย - บางจาก เป็นพื้นที่ที่ค่อนข้างขัดแย้งในองค์ประกอบสำหรับเมืองใหญ่

การคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ ในด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ถึงแม้จะมีถนนโครงข่ายมากทั้งขนาดและเส้นทางเชื่อมโยง มีปริมาณพื้นที่ถนนถึง 0.34 ตารางกิโลเมตร หรือ ร้อยละ 23 ของพื้นที่รวม แต่การให้บริการจะเป็นการรองรับสำหรับระดับภาค และเพื่อการขนส่งสินค้าเป็น ส่วนใหญ่ จะมีความหนาแน่นจากการจราจรทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุก ซึ่งถ้ามีการเปลี่ยนแปลงและ จัดรูปแบบกิจกรรมใหม่ จะเป็นผลดีอย่างหนึ่งที่จะใช้โครงข่ายเหล่านี้ในการพัฒนา โดยที่ในอนาคตเมื่อโครงการ ทางด่วนในด้านข้างของพื้นที่แล้วเสร็จ รวมถึงระบบขนส่งมวลชนที่ดีในอนาคตจะทำให้ปริมาณการจราจรบรรเทา สภาพการรองรับที่หนักหน่วงลงได้ ในส่วนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเมื่อพิจารณามีลักษณะคล้ายคลึงกับ พื้นที่บริเวณที่ 1 และ 2 เช่นกัน จำเป็นต้องเพิ่มการรองรับบริการชุมชนให้มากขึ้น รวมถึงการป้องกันแก้ไข ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทำแผนสาธารณูปโภคที่ชัดเจน

การกำหนดสัดส่วนขององค์ประกอบ และประมาณการเพื่อการวางแผน ในพื้นที่นี้มีพื้นที่ รวม 1.50 ตารางกิโลเมตร กำหนดให้มีสัดส่วนความหนาแน่นของประชากรในอัตรา 60,000 คน/ตาราง กิโลเมตร ซึ่งจะรองรับได้ถึง 90,000 คนต่อพื้นที่ ต้องการให้เป็นการเพิ่มขึ้นในการบริการระดับภาค และในด้าน การบริการสาธารณะ โดยเฉพาะการท่องเที่ยว รวมถึงสำรองสำหรับการอยู่อาศัย สำหรับเคลื่อนย้าย และจัด สถานที่ให้ใหม่สำหรับชุมชนแออัดและตึกแถวเดิมที่หนาแน่น ในการพัฒนาอาคารสูงพักอาศัย (ดูตาราง5.1เป็น ประชากรในเวลากลางวันในส่วนการบริการเป็นส่วนใหญ่ประมาณ 63,000 คน สัดส่วนร้อยละ

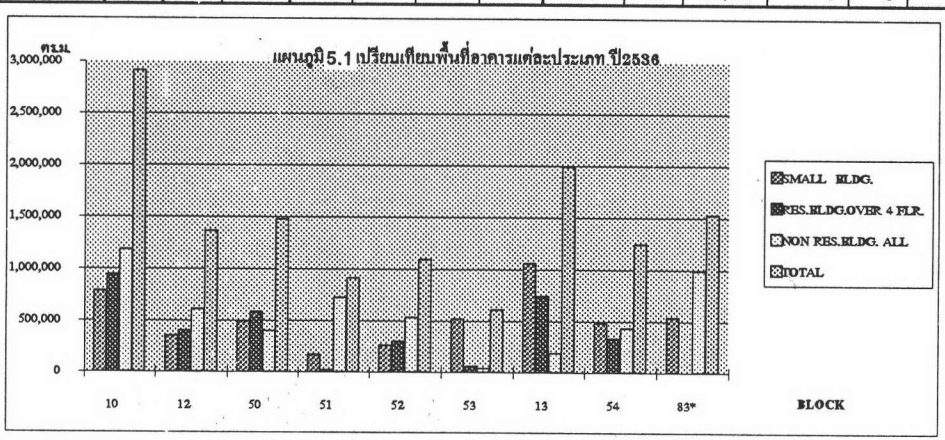
70 และประชากร ในเวลากลางคืนประมาณ 27,000 คน สัดส่วนร้อยละ 30 ในการนี้เพื่อเป็นการจัดให้มีพื้นที่โล่งกว้างมากขึ้น จะให้มีพื้นที่ถนนและสาธารณะประโยชน์ในอัตราร้อยละ 30 และ 40 ตามลำดับ โดยให้มีพื้นที่ถนนเพิ่มเป็น 0.45 ตารางกิโลเมตร และเพื่อบริการสาธารณะ 0.60 ตารางกิโลเมตร พื้นที่อาคารเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ แยกเป็น เพื่อกิจกรรมต่าง ๆ แยกเป็นเพื่อกิจกรรมสำหรับประชากรในเวลากลางวันเท่ากับ 1,260,000 ตารางเมตร และ ประชากรกลางคืน 1,008,000 ตารางเมตร ทั้งนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดินเป็นส่วนใหญ่ จะได้อัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR) โดยประมาณเท่ากับ 2.23 เพิ่มจากปัจจุบันที่มีค่า 1.32 ซึ่งเป็นการเพิ่มไม่มาก เนื่องจากต้องการกำหนดให้เป็นการใช้สอยในแนวราบ เพื่อการสาธารณะเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 5.1 พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร พื้นที่ถนน และ FAR ของพื้นที่ศึกษา ราย Block มีนาคม 2536

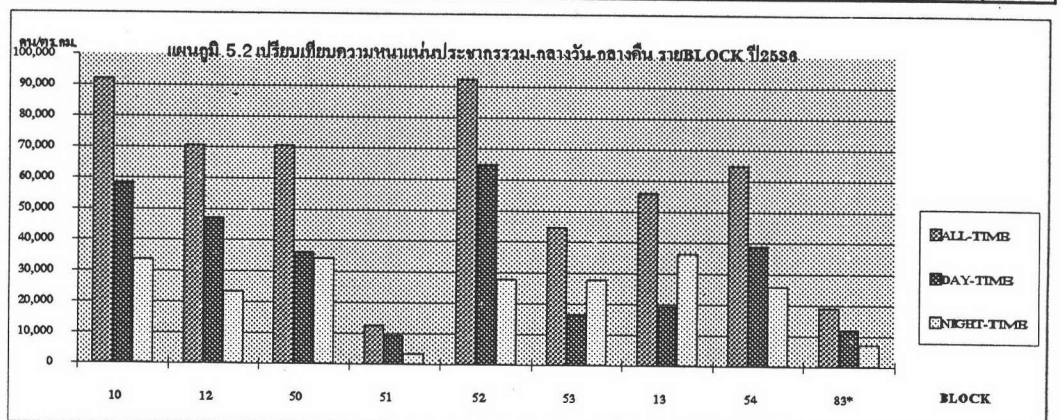
ZONE	BLOCK NO.	AREA	ROAD PEDESTRIAN &CANEL 2536		BUILDING COVERAGE AREA (BCA.) 2536				FLOOR AREA (FA) 2536									POPPULATION 2536								FAR 2536
					TALL BLDG.	SMALL BLDG.	TOTAL	SHARE OF BLOCK (GAC)	SMALL BLDG.			RES.BLDG.OVER 4 FLR.			NON RES.BLDG. ALL			TOTAL		DAY-TIME		NIGHT-TIME		ALL-TIME TOTAL	ALL-TIME DENSITY	DAY-TIME DENSITY	NIGHT-TIME DENSITY	
									AREA	FA BLOCK SHARE	POPULATION 50SQ.M./PERS	AREA	FA BLOCK SHARE	POPULATION 40SQ.M./PERS	AREA	FA BLOCK SHARE	POPULATION 25SQ.M./PERS	AREA	FA BLOCK SHARE	PERSONS	POP. BLOCK SHARE	PERSONS	POP. BLOCK SHARE	PERSONS	PERS./SQ.KM.	PERS./SQ.KM.	PERS./SQ.KM.	
		SQ.KM.	SQ.KM.	%/BLOCK	SQ.KM.	SQ.KM.	SQ.KM.		SQ.M.		PERSONS	SQ.M.		PERSONS	SQ.M.		PERSONS	SQ.M.		PERSONS		PERSONS		PERSONS				
1	10	1.17	0.13	11	0.106	0.262	0.368	31	786,900	27	15,738	941,524	32	23,538	1,183,547	41	59,177	2,911,971	100	68,223	63	39,276	37	107,499	91,880	58,310	33,569	2.80
1	12	0.73	0.09	12	0.132	0.117	0.249	34	351,300	26	7,026	402,058	30	10,051	606,255	45	30,313	1,359,613	100	34,328	67	17,077	33	51,406	70,419	47,025	23,394	2.12
1	50	0.71	0.08	11	0.058	0.164	0.222	31	490,800	33	9,816	582,089	40	14,552	399,576	27	19,979	1,472,465	100	25,614	51	24,368	49	49,983	70,398	36,077	34,321	2.33
1	51	1.16	0.22	19	0.006	0.282	0.288	25	169,440	19	3,389	20,000	2	500	722,260	79	9,028	911,700	100	10,748	73	3,889	27	14,636	12,618	9,265	3,352	0.97
1	52	0.46	0.07	14	0.039	0.088	0.127	28	265,200	24	5,304	297,285	27	7,432	534,265	49	26,713	1,096,750	100	29,737	70	12,736	30	42,473	92,333	64,645	27,687	2.78
1	53	0.42	0.06	14	0.006	0.172	0.178	42	516,600	85	10,332	53,655	9	1,341	34,620	6	1,731	604,875	100	6,964	37	11,673	63	18,637	44,375	16,581	27,794	1.67
2	13	1.09	0.11	10	0.057	0.353	0.410	38	1,058,700	53	21,174	740,723	37	18,518	188,970	10	9,449	1,988,393	100	20,961	35	39,692	65	60,653	55,645	19,231	36,415	2.03
2	54	0.69	0.05	8	0.033	0.160	0.192	28	478,500	38	9,570	334,020	27	8,351	431,720	35	21,586	1,244,240	100	26,789	60	17,921	40	44,709	64,796	38,824	25,972	1.95
3	83*	1.50	0.34	23	0.008	0.448	0.456	30	537,480	35	10,750	0	0	0	988,746	65	12,359	1,526,226	100	17,734	62	10,750	38	28,484	18,989	11,823	7,166	1.32
TOTAL**		7.93	1.15	14	0.444	2.046	2.490	31	4,654,920	35	93,098	3,371,354	26	84,284	5,089,959	39	190,335	13,116,233	100	241,099	58	177,382	42	418,481	52,772	30,403	22,369	1.93
รวม ZONE 1		4.65	0.64	14	0.346	1.432	1.778	38	2,580,240	31	51,605	2,296,611	27	57,415	3,480,523	42	146,941	8,357,374	100	175,615	62	109,020	38	284,635	61,212	37,767	23,445	2.09
รวม ZONE 2		1.78	0.16	9	0.090	0.512	0.602	34	1,537,200	48	30,744	1,074,743	33	26,869	620,690	19	31,035	3,232,633	100	47,750	45	57,613	55	105,363	59,192	26,826	32,367	2.00
รวม ZONE 3		1.50	0.34	23	0.008	0.448	0.456	30	537,480	35	10,750	0	0	0	988,746	65	12,359	1,526,226	100	17,734	62	10,750	38	28,484	18,989	11,823	7,166	1.32

หมายเหตุ : * พื้นที่ Block ไม่รวมพื้นที่แม่น้ำ

** พื้นที่ศึกษา ไม่รวมพื้นที่แม่น้ำ



แผนภูมิ 5.1 เปรียบเทียบพื้นที่อาคารแต่ละประเภท ปี2536

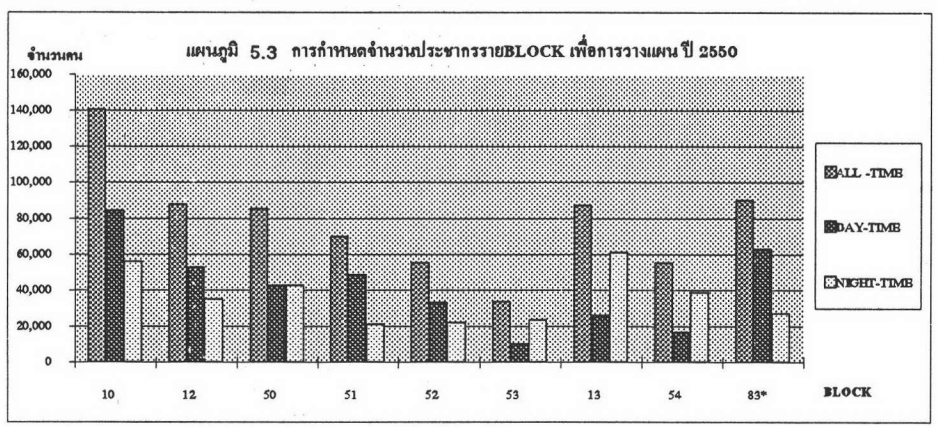


แผนภูมิ 5.2 เปรียบเทียบความหนาแน่นประชากรรวม,กลางวัน-กลางคืน รายBLOCK ปี2536

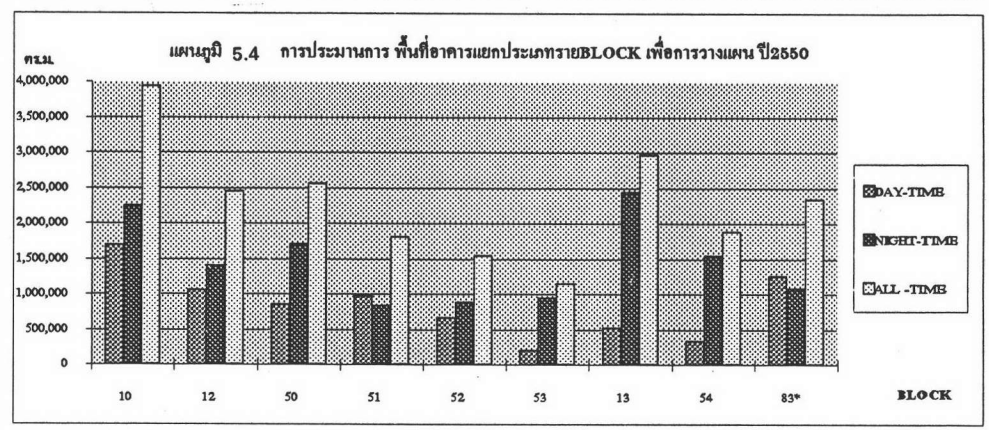
ตารางที่ 5.2 พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร พื้นที่ถนน และ FAR ของพื้นที่ศึกษา รายBlock Proposed ปี 2550

ZONE	BLOCK NO.	AREA	POPULATION PROPOSED								FLOOR AREA (FA) PROPOSED					ROAD PEDESTRIAL PROPOSED		COMMUNITY FACILITY PROPOSED		BUILDING COVERAGE AREA (BCA) PROPOSED						FAR PROPOSED 2550	FAR EXTG 2536
			ALL -TIME DENSITY PROPOSED	ALL -TIME TOTAL PROPOSED	DAY-TIME POPULATION 20SQ.M./PERS	DAY-TIME POP. BLOCK SHARE	DAY-TIME DENSITY	NIGHT-TIME POPULATION 40SQ.M./PERS	NIGHT-TIME POP. BLOCK SHARE	NIGHT-TIME DENSITY	DAY-TIME AREA 20SQ.M./PERS	DAY-TIME FA BLOCK SHARE	NIGHT-TIME AREA 40SQ.M./PERS	NIGHT-TIME FA BLOCK SHARE	ALL -TIME AREA TOTAL		SHARE OF BLOCK		SHARE OF BLOCK	ALL -TIME BCA TOTAL	ALL -TIME SHARE OF BLOCK (GAC)	DAY-TIME BCA	DAY-TIME SHARE OF BLOCK (GAC)	NIGHT-TIME BCA	NIGHT-TIME SHARE OF BLOCK (GAC)		
		SQ.KM.	PERS./SQ.KM.	PERSONS	PERSONS	SHARE	PERS./SQ.KM.	PERSONS	SHARE	PERS./SQ.KM.	SQ.M.	SHARE	SQ.M.	SHARE	SQ.M.	SQ.KM.	SQ.KM.	SQ.KM.	SQ.KM.	SQ.KM.	(GAC)	SQ.KM.	(GAC)	SQ.KM.	(GAC)		
1	10	1.17	120,000	140,400	84,240	60	72,000	56,160	40	48,000	1,684,800	43	2,246,400	57	3,931,200	0.29	25	0.12	10	0.76	65	0.33	28	0.43	37	4.48	2.80
1	12	0.73	120,000	87,600	52,560	60	72,000	35,040	40	48,000	1,051,200	43	1,401,600	57	2,452,800	0.18	25	0.07	10	0.47	65	0.20	28	0.27	37	4.48	2.12
1	50	0.71	120,000	85,200	42,600	50	60,000	42,600	50	60,000	852,000	33	1,704,000	67	2,556,000	0.18	25	0.07	10	0.46	65	0.15	22	0.31	43	4.80	2.33
1	51	1.16	60,000	69,600	48,720	70	42,000	20,880	30	18,000	974,400	54	835,200	46	1,809,600	0.35	30	0.35	30	0.46	40	0.25	22	0.21	18	2.23	0.97
1	52	0.46	120,000	55,200	33,120	60	72,000	22,080	40	48,000	662,400	43	883,200	57	1,545,600	0.12	25	0.05	10	0.30	65	0.13	28	0.17	37	4.48	2.78
1	53	0.42	80,000	33,600	10,080	30	24,000	23,520	70	56,000	201,600	18	940,800	82	1,142,400	0.11	25	0.04	10	0.27	65	0.05	11	0.22	54	3.63	1.67
2	13	1.09	80,000	87,200	26,160	30	24,000	61,040	70	56,000	523,200	18	2,441,600	82	2,964,800	0.22	20	0.11	10	0.76	70	0.13	12	0.63	58	3.40	2.03
2	54	0.69	80,000	55,200	16,560	30	24,000	38,640	70	56,000	331,200	18	1,545,600	82	1,876,800	0.14	20	0.10	15	0.45	65	0.08	11	0.37	54	3.40	1.95
3	83*	1.50	60,000	90,000	63,000	70	42,000	27,000	30	18,000	1,260,000	54	1,080,000	46	2,340,000	0.45	30	0.60	40	0.45	30	0.24	16	0.21	14	2.23	1.32
TOTAL**		7.93	88,777	704,000	377,040	54	47,546	326,960	46	41,231	7,540,800	37	13,078,400	63	20,619,200	2.03	26	1.51	19	4.39	55	1.57	20	2.83	36	3.49	1.93
รวม ZONE 1		4.65	101,419	471,600	271,320	58	58,348	200,280	42	43,071	5,426,400	40	8,011,200	60	13,437,600	1.22	26	0.70	15	2.73	59	1.11	24	1.62	35	3.92	2.09
รวม ZONE 2		1.78	80,000	142,400	42,720	30	24,000	99,680	70	56,000	854,400	18	3,987,200	82	4,841,600	0.36	20	0.21	12	1.21	68	0.21	12	1.00	56	3.40	2.00
รวม ZONE 3		1.50	60,000	90,000	63,000	70	42,000	27,000	30	18,000	1,260,000	54	1,080,000	46	2,340,000	0.45	30	0.60	40	0.45	30	0.24	16	0.21	14	2.23	1.32

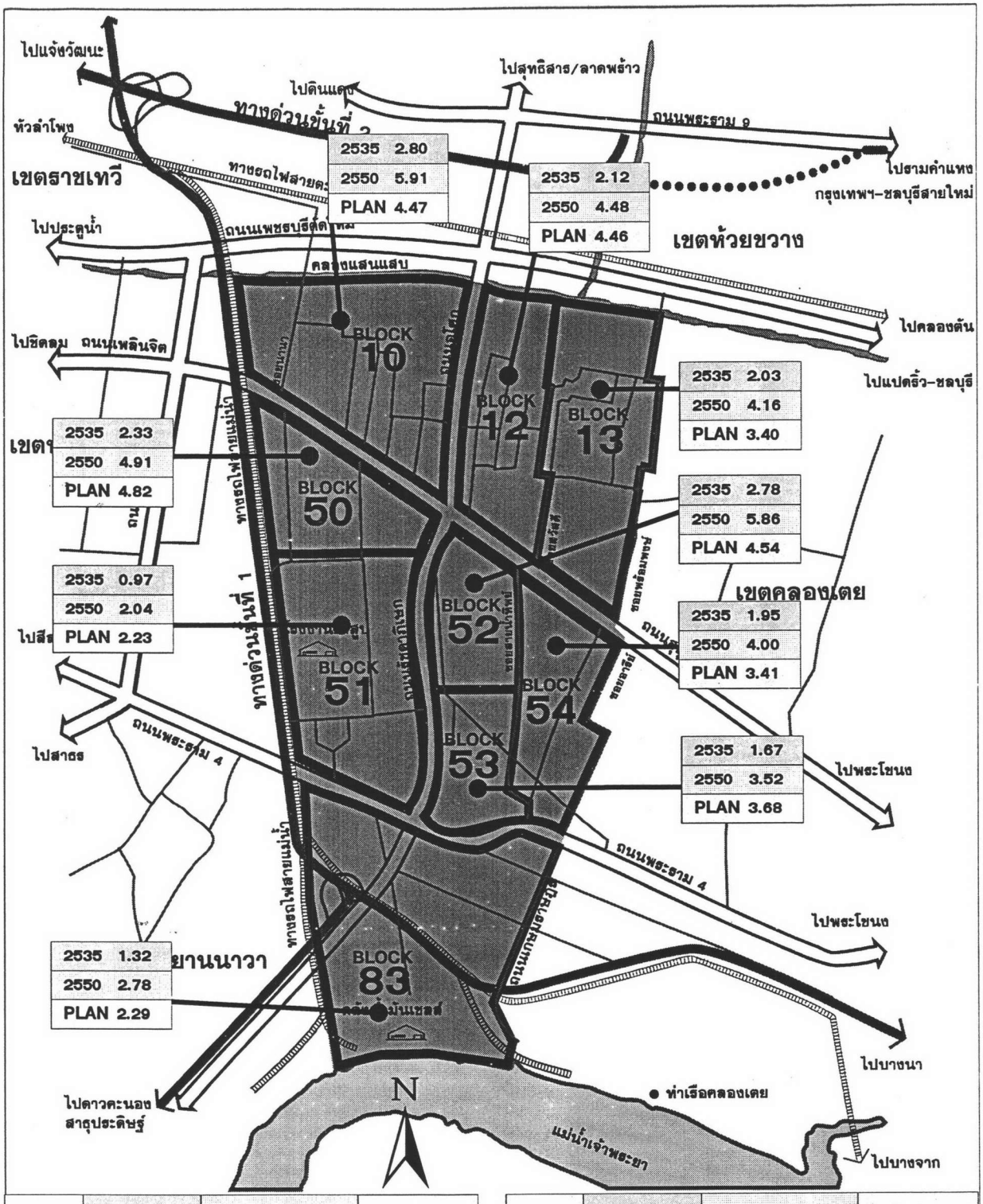
หมายเหตุ : * พื้นที่ Block ไม่รวมพื้นที่แม่น้ำ
** พื้นที่ศึกษา ไม่รวมพื้นที่แม่น้ำ



แผนภูมิ 5.3 การกำหนดจำนวนประชากรรายBLOCK เพื่อการวางแผน ปี 2550



แผนภูมิ 5.4 การประมาณการ พื้นที่อาคารแยกประเภทรายBLOCK เพื่อการวางแผน ปี2550



BLOCK	FAR 2535	FAR 2550	FAR PLAN
10	2.80	5.91	4.47
12	2.12	4.48	4.46
13	2.03	4.16	3.40
50	2.33	4.91	4.82
51	0.97	2.04	2.23

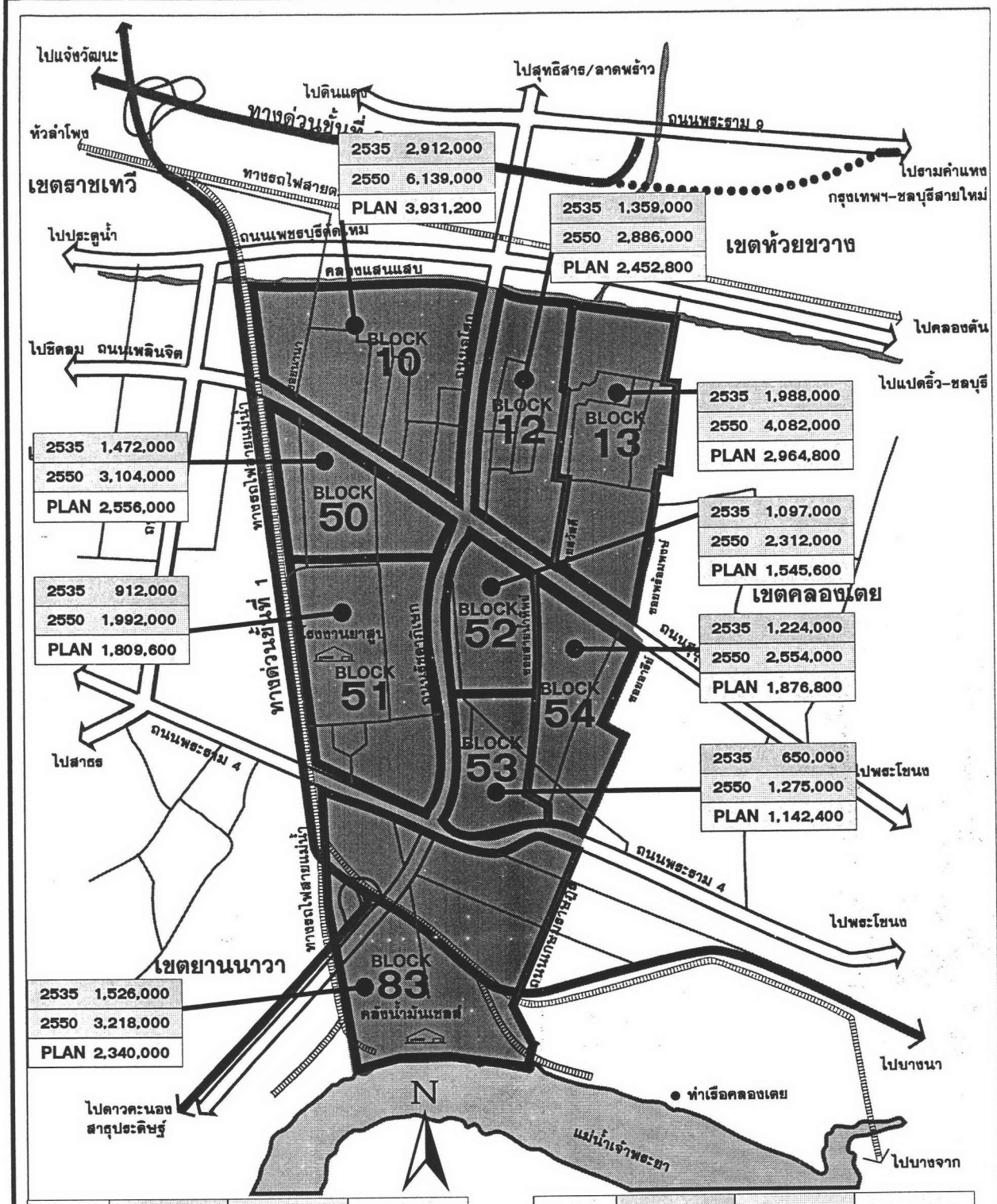
BLOCK	FAR 2535	FAR 2550	FAR PLAN
52	2.78	5.86	4.54
53	1.67	3.52	3.68
54	1.95	4.00	3.41
83	1.32	2.78	2.29
TOTAL	1.93	4.05	3.49

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

แสดง :
FAR ปี 2535
คาดการณ์ ปี 2550 และ PLAN

แผนที่ 5.4

นิสิต นายวิรัตน์ อัตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



BLOCK	2535	2550	PLAN
10	2,912,000	6,139,000	3,931,200
12	1,359,000	2,886,000	2,452,800
13	1,988,000	4,082,000	2,964,800
50	1,472,000	3,104,000	2,556,000
51	912,000	1,992,000	1,809,600

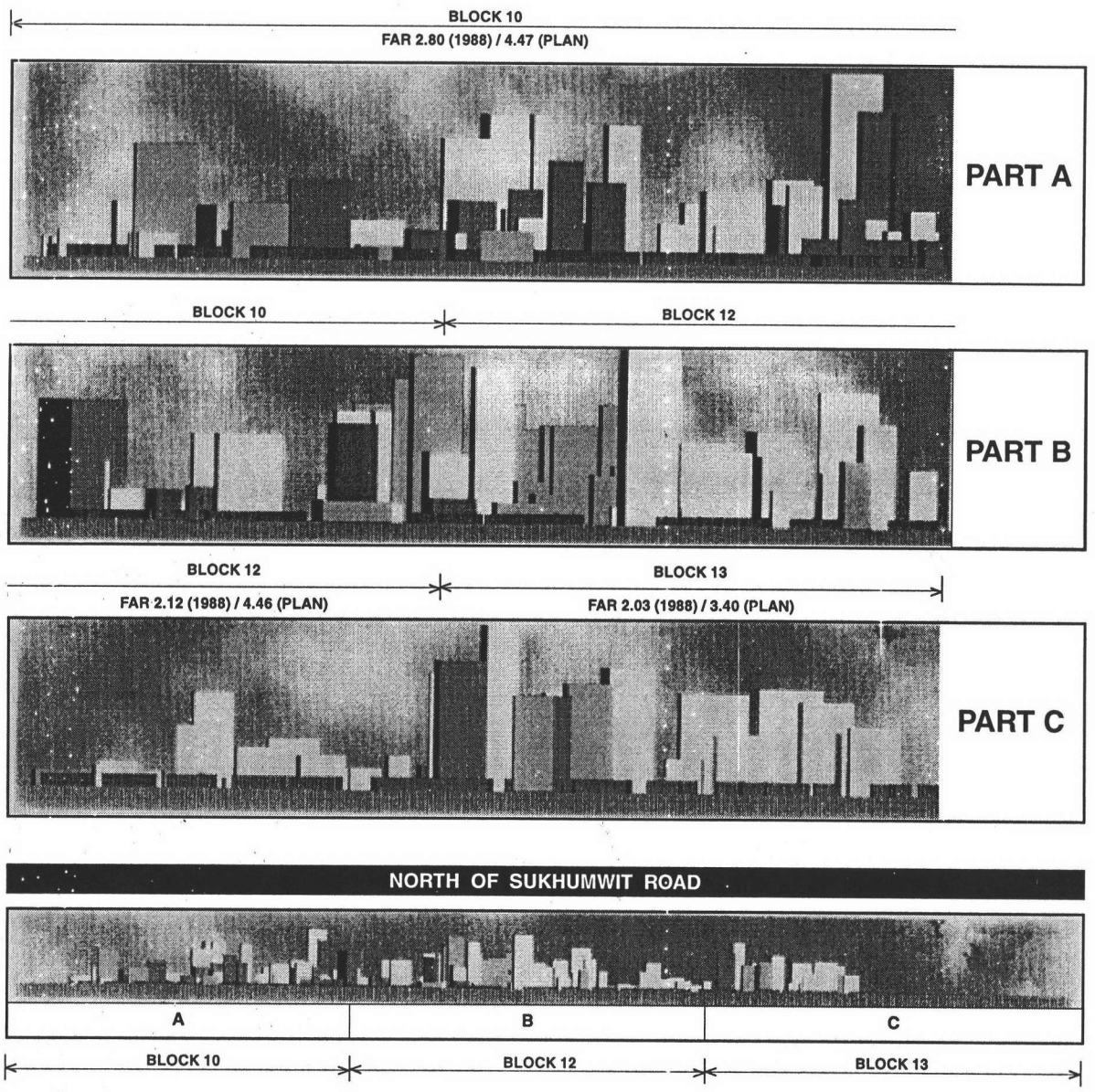
BLOCK	2535	2550	PLAN
52	1,097,000	2,312,000	1,545,600
53	605,000	1,275,000	1,142,400
54	1,244,000	2,554,000	1,876,800
83	1,526,000	3,218,000	2,340,000
TOTAL	13,116,000	27,473,000	20,619,200

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

แสดง : พื้นที่อาคารรวมปี 2535 และคาดการณ์ปี 2550

แผนที่ 5.5

นิสิต นายวิรัตน์ รัตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย

URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

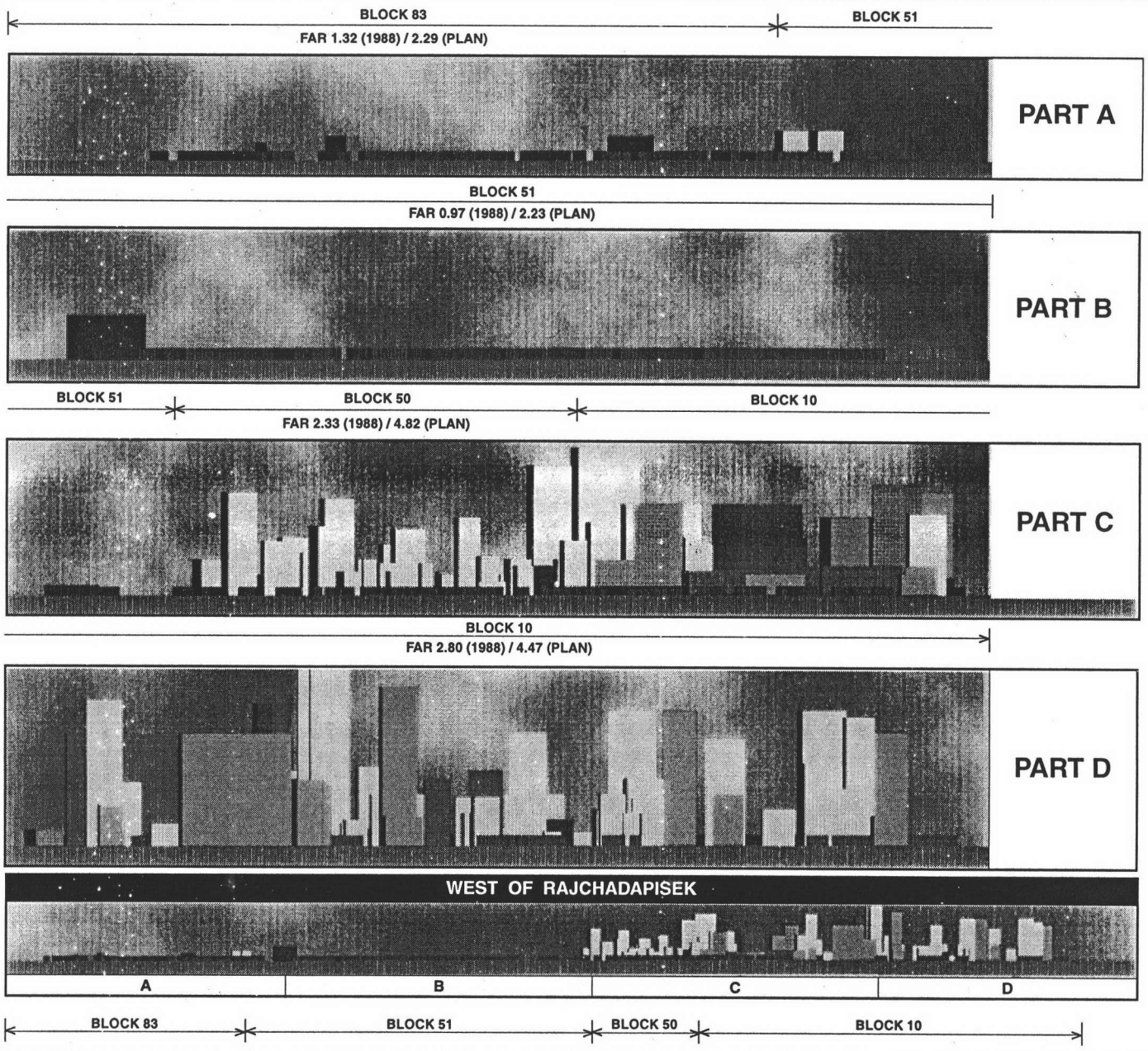
แสดง

URBAN PROFILE & MASS CONTROL NORTH OF SUKHUMWIT ROAD

นิสิต นายวิรัตน์ รัตตากร
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.6



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย

URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แสดง

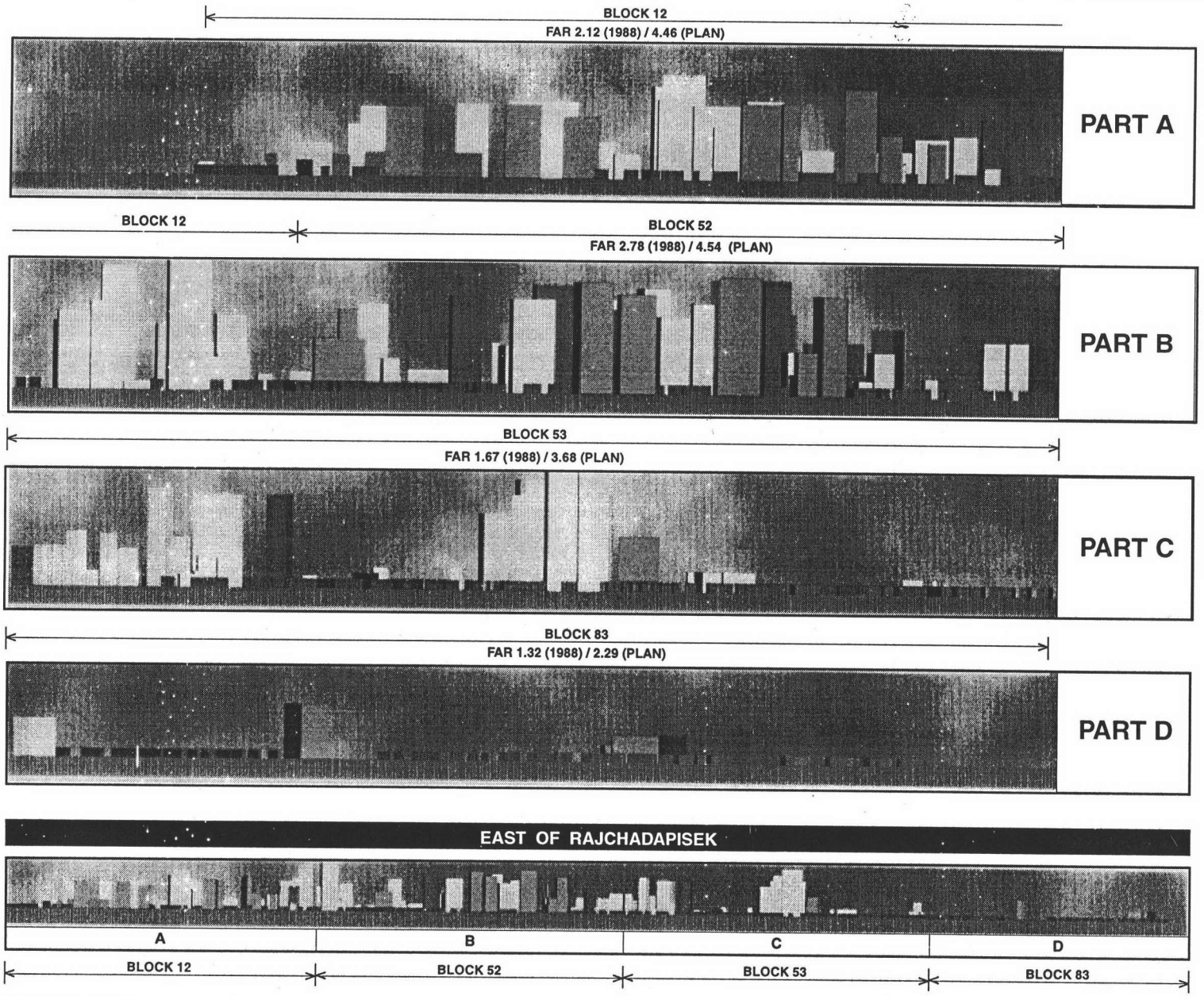
URBAN PROFILE & MASS CONTROL
WEST OF RAJCHADAPISEK

นิสิต นายวิรัตน์ รัตตากร
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่

5.7



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย

URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แสดง

URBAN PROFILE & MASS CONTROL EAST OF RAJCHADAPISEK

นิสิต นายวิรัตน์ รัตตากร
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.8