

โครงการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ กรุงเทพมหานคร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Development of Residential Areas in Sathu Pradit Neighborhood, Bangkok

Worakotch Ponkam



The Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Bachelor's Degree of Architecture in Architectural Technology
Department of Architecture and Urban Design , Faculty of Architecture and Design
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year 2017

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ กรุงเทพมหานคร สามารถสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีด้วยความสนับสนุน ความช่วยเหลือ คำแนะนำ และกำลังใจจากบุคคลหลาย ๆ ท่าน ทางผู้จัดทำจึงขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ธนาตล เทียงตรง สำหรับคำแนะนำ ข้อคิด และคำติต่าง ๆ กำลังใจรวมไปถึงการดูแลเอาใจใส่ ความตั้งใจที่มอบให้ ทำให้วิทยานิพนธ์นี้สามารถประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณคณะอาจารย์ทุกท่านที่เป็นคณะกรรมการ ในการประเมินผลและได้เพิ่มเติมแนะนำความรู้ต่าง ๆ ทักษะ ประสบการณ์ต่าง ๆ และมอบคำแนะนำจนสามารถพัฒนาโครงการวิทยานิพนธ์นี้สำเร็จ

ขอขอบพระคุณสำนักงานหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เอื้อเพื่อข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์วิทยานิพนธ์ครั้งนี้

ขอขอบคุณครอบครัวที่คอยให้การสนับสนุนในด้านปัจจัยในการทำงานขึ้นนี้เป็นกำลังใจที่ดีตลอดมา ขอขอบคุณอีกครั้ง สำหรับทุก ๆ คำสั่งสอน ความรัก ความห่วงใยและแนวคิดที่ทำให้มีพลังใจเข้มแข็งและตั้งใจทำงานต่อไป

ขอบคุณพี่ ๆ น้อง ๆ ชาว URBAN ที่ช่วยเหลือเกื้อกูลกันมาตลอด และในทุก ๆ เรื่องตลอดระยะเวลา ๕ ปีที่ผ่านมาทำให้รู้ว่าจะยังไงเราก็ไม่ทิ้งกัน

ขอบคุณตัวเองที่ไม่ท้อถอย ไม่ถอดใจต่ออุปสรรคต่าง ๆ จึงทำให้รู้ว่าการที่เราตั้งใจทำอะไรไม่ว่าจะยากแค่ไหนยังไงมันต้องสำเร็จและผ่านไป ยิ่งไงก็ยังมีพຽນี้

และสุดท้ายนี้ขอขอบคุณจากใจสำหรับทุก ๆ อย่างจากทุก ๆ ท่านที่มีส่วนร่วมกับวิทยานิพนธ์เล่มนี้ที่ทำให้สามารถเดินทางมาถึงวันนี้ได้ถึงแม้จะไม่สามารถเอ่ยชื่อทุกคนได้หมด ขอขอบคุณครับ

วรกช พลคาม ผู้จัดทำ

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ กรุงเทพมหานคร

ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นาย วรกช พลคาม

อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ ธนาตล เทียงตรง

คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการเสนอแนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ กรุงเทพมหานคร เพื่อสนับสนุนการเข้ามาของโครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดในอนาคตให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมได้เต็มรูปแบบ โดยมีการศึกษาวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่เพื่อนำเสนอการออกแบบทางกายภาพจากการวิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพ ข้อจำกัด และอุปสรรคของพื้นที่ในย่านที่อยู่อาศัย

พื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์ เป็นย่านที่อยู่อาศัยที่อยู่ในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งปัจจุบันมีความต้องการของที่อยู่อาศัยที่เพิ่มมากขึ้นจากสถิติข้อมูลด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยจากใจกลางเมืองสู่บริเวณอื่น ๆ โดยรอบ ซึ่งย่านสาธุประดิษฐ์เป็นพื้นที่ที่อยู่ถัดจากย่านธุรกิจของกรุงเทพ CBD คือ ย่านสีลม-สาทร ส่งผลให้พื้นที่บริเวณย่านสาธุประดิษฐ์ มีศักยภาพสูงชันและมีการลงทุนต่าง ๆ ที่เพิ่มมากขึ้น การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่ยังไม่เป็นไปตามศักยภาพตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

จากการวิเคราะห์พื้นที่ทำให้ทราบถึงความต้องการในการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้ตอบรับกับอนาคตผนวกกับแผนพัฒนาและโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวนอกจากจะเน้นให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย และยังเน้นสภาพแวดล้อมในพื้นที่เพื่อผู้ใช้งานทั้งภายในและนอกพื้นที่ได้อย่างสมบูรณ์ รวมถึงการให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตที่ดี โดยที่กรอบการพัฒนาจะยังคงความเป็นสถานที่และความสำคัญของย่านไว้

ลายมือชื่อนักศึกษา ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Thesis topics : Development of Residential Areas in Sathu Pradit Neighborhood,
Bangkok

Name of the thesis : Mr. Worakotch Ponkam

Advisors : Mr. Tanadon Tientrong

Faculty : Architecture and Design

Abstract

The objective of the studying is to find out the way for the development of Sathu Pradit area in Bangkok and to support many projects that will happen in the future as a residence and commercial area for the most benefits. There is a study about physical, economic and social aspects of the area which shows physical design to analyze problems about potency, limitation, and objections of this area

Sathu Pradit area is located inside of Bangkok. Nowadays, there is growing demand for residence which leads to the expansion of the city center around this area. Sathu Pradit has an area next to Silom-Sathon zone which is a business area of Bangkok (CBD) and it causes that this area has high potency. There are more many investments but the using of land in this area is not in accordance with the plan of current use of land.

From the study, the need of the area development to be compatible with the future development planning and a lot of projects is known. The development will focus on the residential areas and environment for quality of life of people around inside and outside the area including the importance of a human. Development of this area also maintains and preserves its original identity.

Student Signature Advisors Signature

Architecture and Urban Design

Academic Year 2017

สารบัญ

	หน้า
อนุมัติวิทยานิพนธ์	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ญ
สารบัญแผนที่	ฎ
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑-๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑-๒
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑-๒
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่	๑-๒
๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา	๑-๒
๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ	๑-๒
๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๒
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๕
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๕
๑.๖ คำจำกัดความ	๑-๕
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ (TOD)	๒-๑
๒.๒ แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)	๒-๒
๒.๓ กรณศึกษา	๒-๖
๒.๔.๑ โครงการศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศ	
สหรัฐอเมริกา Arlington กับแนวความคิด Smart Growth	๒-๖
๒.๖.๒ โครงการศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศฮ่องกง	๒-๘
สรุปบทที่ ๒	๒-๑๐
บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑
๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๓
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๗
๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๑๑
๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๑๑
๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๒
๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร	๓-๑๒
๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๔
๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๕
๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๕
๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๙
๓.๒ พื้นที่โครงการ	๓-๒๗
๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๒๗
๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ	๓-๒๙
๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๒๙
๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๒๙
๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๓๑
๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๓
๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน	๓-๓๕
๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๗
๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๓๗
๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	๓-๓๙
๓.๒.๓.๘ ความสูง	๓-๓๙
๓.๒.๓.๙ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๔๑
๓.๒.๓.๑๐ องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๔๑
๓.๒.๓.๑๑ ความเป็นสถานที่	๓-๔๓
๓.๒.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๔๓
๓.๒.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๔๓
๓.๒.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๔๓
สรุปบทที่ ๓	๓-๔๔

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ	
๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๑
๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม	๔-๖
๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๖
๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี-ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่	๔-๖
สรุปบทที่ ๔	๔-๗
บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ	
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ	๕-๑
๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๒
๕.๒.๑ ลักษณะโครงข่ายการสัญจร	๕-๒
๕.๒.๒ การกำหนดตำแหน่งอาคาร สิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง	๕-๔
๕.๒.๓ การกำหนดมุมมองสำคัญของพื้นที่โครงการ	๕-๑๐
๕.๒.๔ การควบคุมรายละเอียดการออกแบบของสิ่งปลูกสร้าง	๕-๑๐
๕.๒.๔.๑ ความสูงอาคาร	๕-๑๐
๕.๒.๔.๒ รูปแบบสถาปัตยกรรม	๕-๑๒
๕.๒.๔.๓ ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง	๕-๑๒
๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ	๕-๑๔
๕.๓.๑ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ	๕-๑๔
๕.๓.๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ	๕-๑๗
๕.๓.๓ รายละเอียดโครงการ	๕-๑๘
๕.๓.๓.๑ โครงการพัฒนาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Facility)	๕-๑๘
๕.๓.๓.๒ โครงการพัฒนาลานกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนถ่าย (Transit Plaza)	๕-๑๙
๕.๓.๓.๓ โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะรองรับที่อยู่อาศัย	๕-๒๑
๕.๓.๓.๔ สรุประยะเวลาดำเนินงานโครงการ	๕-๒๓
สรุปบทที่ ๕	๕-๒๕

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ กรุงเทพมหานคร	๖-๑
๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	๖-๑
๖.๒.๑ มาตรการและส่วนสนับสนุนทางกฎหมาย	๖-๑
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๒
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก	
ประวัตินักศึกษา	



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๓-๑ แสดงจำนวนประชากรในแต่ละเขตของพื้นที่ศึกษา	๓-๑๓
ตารางที่ ๓-๒ แสดงจำนวนที่อยู่อาศัยในแต่ละเขตของพื้นที่ศึกษาย้อนหลัง ๕ ปี	๓-๑๔
ตารางที่ ๔-๑ แสดงจุดแข็ง และโอกาสในด้านกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ	๔-๒
ตารางที่ ๔-๒ แสดงจุดอ่อน และภาวะคุกคามในด้านกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ	๔-๔
ตารางที่ ๕.๑ ระยะเวลาในการดำเนินงานการพัฒนาพื้นที่ย่านสาธิตประดิษฐ์	๕-๒๔



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ ๒-๑ แนวคิด Transit Oriented Development หรือ TOD	๒-๑
ภาพที่ ๒-๒ รัศมีการเดินจากศูนย์กลางสถานีเข้าสู่พื้นที่ชุมชนโดยรอบในระยะต่างๆ	๒-๒
ภาพที่ ๒-๓ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินประเทศสิงคโปร์ในการวางผังประยุกต์ใช้แนวความคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด	๒-๕
ภาพที่ ๒-๔ ผังแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินของสิงคโปร์ระดับ Block , Street และการกำหนด Code อย่างละเอียดในย่านพาณิชยกรรม	๒-๖
ภาพที่ ๒-๕ การกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีแบบผสมผสานพัฒนาโดยรอบทั้ง ๕ สถานี ความกว้างประมาณ ๑.๒ ก.ม. จากสถานีซึ่งเป็นระยะที่สามารถเดินได้	๒-๗
ภาพที่ ๒-๖ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสาย Rosslyn-Ballston และ Jefferson Davis ในเมือง Alington	๒-๗
ภาพที่ ๒ - ๗-๘ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีแบบ Mix Land Uses บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสาย Rosslyn-Ballston และ Jefferson Davis ในเมือง Alington	๒-๗
ภาพที่ ๒-๙ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้มสถานีทุ่งซุงที่ตั้งอยู่ใกล้กับสนามบินอู่กอง	๒-๙
ภาพที่ ๓-๑ ตัวอย่างการกำหนด FAR และ OSR	๓-๑๖
ภาพที่ ๓-๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา	๓-๑๙
ภาพที่ ๓-๓ สถานีของรถไฟฟ้าสายสีเทาทั้ง ๓ ช่วง	๓-๒๐
ภาพที่ ๓-๔ โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ	๓-๒๑
ภาพที่ ๓-๕ โซน ๑ Maenam Gateway	๓-๒๒
ภาพที่ ๓-๖ โซน ๒ Maenam Landmark	๓-๒๒
ภาพที่ ๓-๗ โซน ๓ Maenam Grand Experience	๓-๒๓
ภาพที่ ๓-๘ โซน ๔ Maenam Green Neighborhood	๓-๒๓
ภาพที่ ๓-๙ โซน ๕ Maenam Canal Community	๓-๒๔
ภาพที่ ๓-๑๐ ผังแม่บทโครงการพัฒนาสถานีแม่น้ำ	๓-๒๔
ภาพที่ ๓-๑๑ โครงการ Landmark Waterfront	๓-๒๕
ภาพที่ ๓-๑๒ ผังแม่บทโครงการ Landmark Waterfront	๓-๒๖
ภาพที่ ๓-๑๓ โครงการ Modern Port City	๓-๓๖
ภาพที่ ๓-๑๔ กรรมสิทธิ์ที่ดินโดยเอกชนรายใหญ่บริเวณบ้านพัก L&H Villa Satorn	๓-๓๕
ภาพที่ ๓-๑๕ กลุ่มอาคารขนาดกลางริมถนนซอยสาธุประดิษฐ์ ๑๙	๓-๓๗
ภาพที่ ๓-๑๖ กลุ่มอาคารขนาดใหญ่ริมถนนซอยสาธุประดิษฐ์ ๑๙	๓-๓๗

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ๓-๑๗ กลุ่มอาคารริมถนนซอยจันทน์ ๒๓/๑	๓-๓๘
ภาพที่ ๓-๑๘ กลุ่มอาคารริมถนนซอยนราธิวาสราชนครินทร์ ๑๘	๓-๔๐
ภาพที่ ๓-๑๙ ศักยภาพการมองเห็นพื้นที่จากทางยกระดับเฉลิมมหานคร	๓-๔๑
ภาพที่ ๓-๒๐ ด้านเก็บเงินทางยกระดับเฉลิมมหานครบริเวณหน้าเซนต์หลุยส์พระราม ๓	๓-๔๑
ภาพที่ ๕-๑ วิสัยทัศน์ของโครงการ	๕-๑
ภาพที่ ๕-๒ เทรนด์ร่างเชื่อมเมือง, อีสระแห่งการทำงาน	๕-๒
ภาพที่ ๕- ๓-๔ รูปตัดถนนภายในพื้นที่โครงการที่ได้ทำการออกแบบใหม่	๕-๒
ภาพที่ ๕-๕ มุมมองบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์	๕-๑๐
ภาพที่ ๕-๖ มุมมองบริเวณริมถนนรัชดาภิเษก	๕-๑๐
ภาพที่ ๕-๗ ตัวอย่างอาคารที่อยู่อาศัยในพื้นที่	๕-๑๒
ภาพที่ ๕-๘ รูปด้านพื้นที่โครงการ	๕-๑๖
ภาพที่ ๕-๙ ทศนียภาพบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Facility)	๕-๑๗
ภาพที่ ๕-๑๐ รายละเอียดโครงการพัฒนาระบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Facility)	๕-๑๘
ภาพที่ ๕-๑๑ ทศนียภาพบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Plaza)	๕-๑๘
ภาพที่ ๕-๑๒ รายละเอียดโครงการพัฒนาระบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Plaza)	๕-๒๐
ภาพที่ ๕-๑๓ ทศนียภาพบริเวณสวนสาธารณะรองรับที่อยู่อาศัย	๕-๒๑
ภาพที่ ๕-๑๔ รายละเอียดโครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะรองรับที่อยู่อาศัย	๕-๒๒
ภาพที่ ๕-๑๕ ผังแม่บทย่านสาธุประดิษฐ์	๕-๒๓

สารบัญแผนที่

	หน้า
แผนที่ ๑-๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๑-๓
แผนที่ ๑-๒ ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๑-๔
แผนที่ ๓-๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๓-๒
แผนที่ ๓-๒ โครงข่ายการสัญจรพื้นที่ศึกษา	๓-๖
แผนที่ ๓-๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี ๒๕๕๖	๓-๑๐
แผนที่ ๓-๔ แสดงระยะร่น ๑๕ เมตร จาก ๒ ฟากถนนราธิวาสราชนครินทร์	๓-๑๘
แผนที่ ๓-๕ ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๒๘
แผนที่ ๓-๖ โครงข่ายการสัญจรพื้นที่โครงการ	๓-๓๐
แผนที่ ๓-๗ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๓๒
แผนที่ ๓-๘ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๔
แผนที่ ๓-๙ กรรณสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๓๖
แผนที่ ๓-๑๐ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๓๘
แผนที่ ๓-๑๑ ความสูง	๓-๔๐
แผนที่ ๓-๑๒ องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๔๒
แผนที่ ๔-๑ วิเคราะห์จุดแข็ง โอกาส ด้านกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ	๔-๓
แผนที่ ๔-๒ วิเคราะห์จุดอ่อน ภาวะคุกคาม ด้านกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ	๔-๕
แผนที่ ๕-๑ โครงข่ายการสัญจรพื้นที่ใหม่	๕-๓
แผนที่ ๕-๒ แสดงผังแนวความคิดการออกแบบ	๕-๖
แผนที่ ๕-๓ แสดงผังการแบ่งพื้นที่ในการพัฒนา Zoning	๕-๗
แผนที่ ๕-๔ การใช้ประโยชน์อาคารที่ออกแบบใหม่	๕-๘
แผนที่ ๕-๕ แสดงพื้นที่สาธารณะในพื้นที่โครงการ	๕-๙
แผนที่ ๕-๖ ความสูงที่ออกแบบใหม่	๕-๑๑
แผนที่ ๕-๗ มวลอาคารและพื้นที่ว่างที่ออกแบบใหม่	๕-๑๓
แผนที่ ๕-๘ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ	๕-๑๕

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

ย่านสาธิตประดิษฐ์ ตั้งอยู่ที่ฝั่งพระนคร เขตยานนาวา แต่เดิมลักษณะของชุมชนเกิดจากย่านที่เป็นเกษตรกรรมและเลี้ยงสัตว์ของชุมชนชาวทวาย การคมนาคมในสมัยนั้นจะใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลักในการติดต่อไปมาหาสู่ของผู้คนในยุคสมัยนั้น ต่อมาได้มีการพัฒนาประเทศโดยเน้นการคมนาคมทางบกมากขึ้น คลองที่เคยใช้เป็นทางสัญจรถูกถมเป็นถนน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอาคาร และความหนาแน่นของมวลอาคาร การเปลี่ยนแปลงศูนย์กลางและพื้นที่ปฏิสัมพันธ์ของชุมชน และหลังจากนั้นได้มีการสร้างสะพานพระราม ๘ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี จึงส่งผลให้พื้นที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการตั้งถิ่นฐาน การเข้าถึงทางน้ำลดลง ถนนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คนก่อให้เกิดกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมตึกแถว ตามแนวถนนกลายเป็นพื้นที่ปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชนส่งผลให้ย่านสาธิตประดิษฐ์มีการพัฒนามาจนถึงปัจจุบัน

พื้นที่ย่านสาธิตประดิษฐ์ เป็นย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่น และยังคงมีความเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลาโดยตลอดเนื่องจากปัจจุบันมีความต้องการของที่อยู่อาศัยที่เพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยจากใจกลางเมืองสู่บริเวณอื่น ๆ โดยรอบ ซึ่งฝั่งพระนครเป็นพื้นที่สำคัญที่ได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของเมืองเป็นอย่างมาก และยังเป็นพื้นที่ที่อยู่ถัดจากย่านธุรกิจของกรุงเทพฯ คือ ย่านสาทร-สีลม โดยมีการเข้าถึงของพื้นที่ได้จากระบบคมนาคมทางบกอย่างเดียว และเริ่มมีการก่อตัวของอาคารพาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัยใหม่แนวตั้งที่เข้ามาในพื้นที่ ส่งผลให้พื้นที่บริเวณย่านสาธิตประดิษฐ์มีราคาที่ดินสูงขึ้นและมีการลงทุนต่าง ๆ มากขึ้น และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ยังไม่เป็นไปตามศักยภาพตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ประกอบกับอาคารพาณิชย์ที่เกาะตามแนวบริเวณริมถนนสาธิตประดิษฐ์มีสภาพเสื่อมโทรมและยังมีอาคารพาณิชย์บางส่วนถูกทิ้งร้างเนื่องจากลักษณะของถนนแคบ ยาว เพราะเกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน และการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เข้าถึงยาก เพราะการถือครองของกรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่กลายเป็นของเอกชน และการพัฒนาแบบไร้ทิศทางของภาคเอกชน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” เพิ่มศักยภาพโครงข่ายพื้นฐานให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระเบียบ มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และยังมีแผนพัฒนาจากภาคเอกชนที่เข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา และยังมีแผนการพัฒนาต่าง ๆ จากภาคเอกชนและภาครัฐกับการก่อตัวของอาคารพาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัยใหม่แนวตั้งที่เข้ามาในพื้นที่ ซึ่งในส่วนนี้ส่งผลให้เห็นแนวทางและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ที่อยู่อาศัยของย่านสาธิตประดิษฐ์ตามบริบทเดิมของพื้นที่ให้เป็นที่อยู่อาศัยตัวอย่างของย่านพระราม ๓ ก่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและสังคมได้ในอนาคต ซึ่งจากศักยภาพ โอกาสและจุดเด่นที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่เพื่อให้ออกมาพร้อมกับอนาคตผนวกกับ

แผนพัฒนาและโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อผู้คนในละแวกพื้นที่ ในเรื่องเกี่ยวกับการใช้ชีวิตและที่อยู่อาศัยที่จะต้องเปลี่ยนแปลงไปจากการมีการพัฒนาเกิดขึ้น จากอาคารแนวราบกลายเป็นอาคารชุดแนวตั้งเพื่อเพิ่มความคุ้มค่าของมูลค่าที่ดินและตามบริบทของเมืองชั้นในกรุงเทพฯ แต่เนื่องจากพื้นที่ที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการวางแผนและออกแบบวางผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวและที่อยู่อาศัยที่มีความหลากหลายและการเชื่อมต่อเนื้อเมืองที่ดี ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวนอกจากจะเน้นให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยแล้วยังเน้นสภาพแวดล้อมในพื้นที่เพื่อคุณภาพชีวิตของผู้ใช้งานทั้งภายในและนอกพื้นที่ได้อย่างสมบูรณ์ โดยที่กรอบการพัฒนาจะยังคงความเป็นสถานที่และความสำคัญของย่านไว้

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๒.๑ ศึกษารายละเอียด ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นที่อยู่อาศัยใกล้แหล่งงานและเป็นที่พักต่างรายได้เพื่อให้ประชาชนทุกระดับมีสิทธิในการอยู่อาศัยได้ทุกพื้นที่ของย่านสาทรประดิษฐ์

๑.๒.๒ ศึกษาแนวทางการจัดการพื้นที่สาธารณะเพื่อเป็นจุดรองรับและจุดเปลี่ยนถ่ายของโครงการในอนาคตสถานีรถไฟฟ้าสายสีเทา สถานีรัชดา-นราธิวาส กรุงเทพฯ

๑.๒.๓ เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นที่อยู่อาศัยใกล้แหล่งงานและเป็นที่อยู่อาศัยตัวอย่างของย่านพระราม ๓ ให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพและเกิดประโยชน์การพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับนโยบายต่าง ๆ ในการพัฒนาเมือง

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

ทิศเหนือ ติดต่อกับ ถนนสาทร ต่อถนนพระราม ๔

ทิศใต้ ติดต่อกับ แม่น้ำเจ้าพระยา

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ถนนเชื้อเพลิง ต่อแม่น้ำเจ้าพระยา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ แม่น้ำเจ้าพระยา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๒๘.๑๓ ตร.กม.

๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

ทิศเหนือ ติดต่อกับ ถนนจันทน์

ทิศใต้ ติดต่อกับ ถนนรัชดาภิเษก

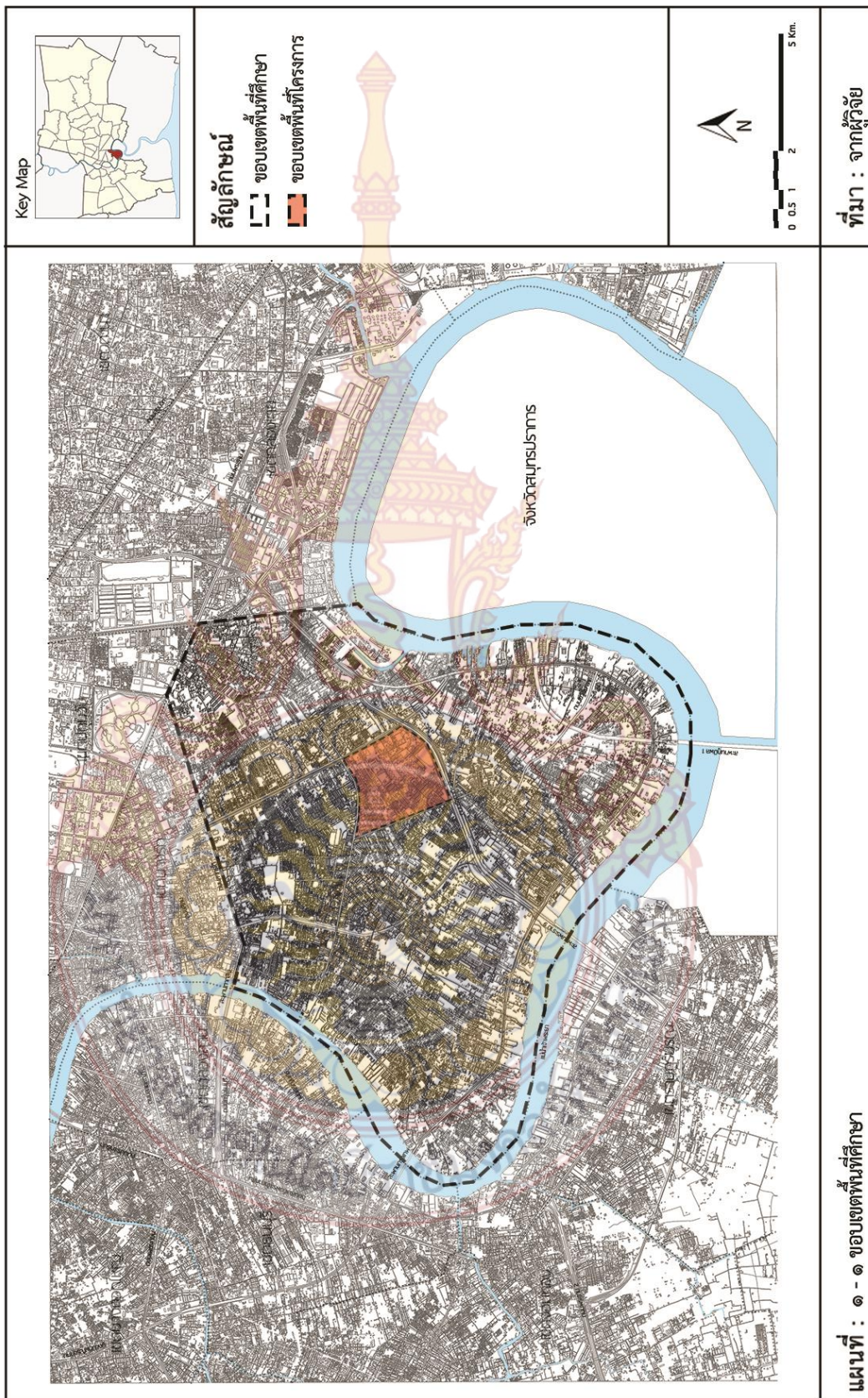
ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ถนนสาทรประดิษฐ์

พื้นที่โครงการครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๑.๐๓ ตร.กม.

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาในส่วนของพื้นที่ศึกษาโดยรอบครอบคลุมพื้นที่ ๓ เขตการปกครอง คือ เขตยานนาวา เขตบางคอแหลม เขตสาทร



Key Map



สัญลักษณ์

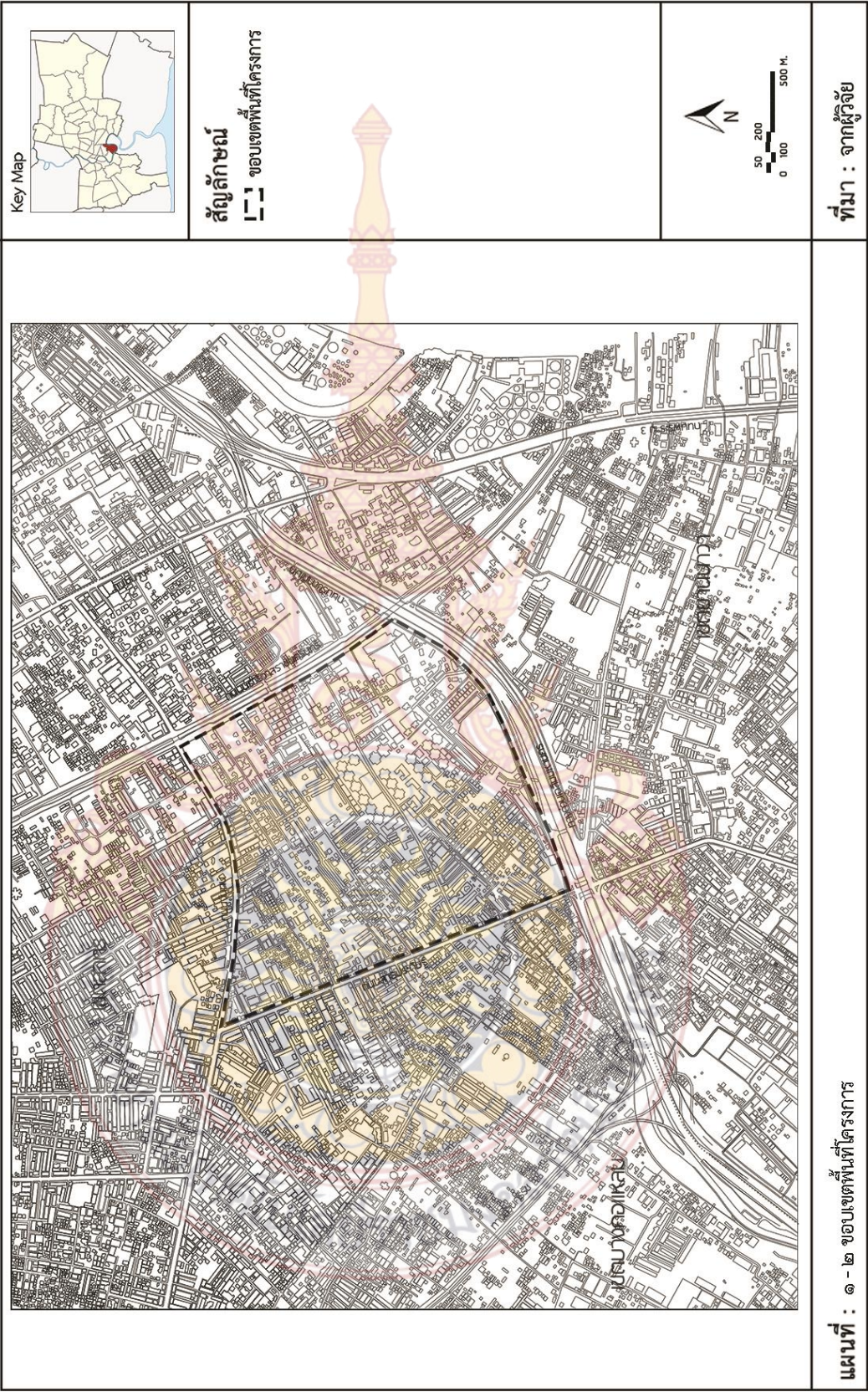
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
- ขอบเขตพื้นที่ได้ตรงการ



0 0.5 1 2 5 Km.

ที่มา : จากผู้วิจัย

แผนที่ : ๑ - ๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของที่ตั้งและความเป็นไปได้ของโครงการ

๑.๔.๒ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ตามแนวสถานีรถไฟฟ้าสายสีเทา สถานีรัชดา-นราธิวาส กรุงเทพฯ

๑.๔.๓ ประมวลผลข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดโปรแกรมในการพัฒนาปรับปรุงผัง/ออกแบบ/พัฒนา

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ ทราบและเข้าใจถึงประวัติความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง เศรษฐกิจ สังคม ในพื้นที่บริเวณพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์

๑.๕.๒ สามารถออกแบบผังและปรับเปลี่ยนกิจกรรมของพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่สามารถตอบสนองและส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนทั้งในและนอกพื้นที่

๑.๕.๓ ได้แนวทางในการพัฒนา ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ๆ ที่มีลักษณะปัญหาและศักยภาพใกล้เคียงกัน

๑.๕.๔ ผลการศึกษาและผลงานสามารถเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

๑.๕.๕ ทราบถึงบทบาทและหน้าที่ของย่านที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ที่มีต่อกรุงเทพมหานคร

๑.๖ คำจำกัดความ

๑.๖.๑ การพัฒนา หมายถึง การเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้น

๑.๖.๒ ย่านสาธุประดิษฐ์ หมายถึง เป็นย่านที่มีบทบาทเป็นแหล่งการค้า การบริการ และแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

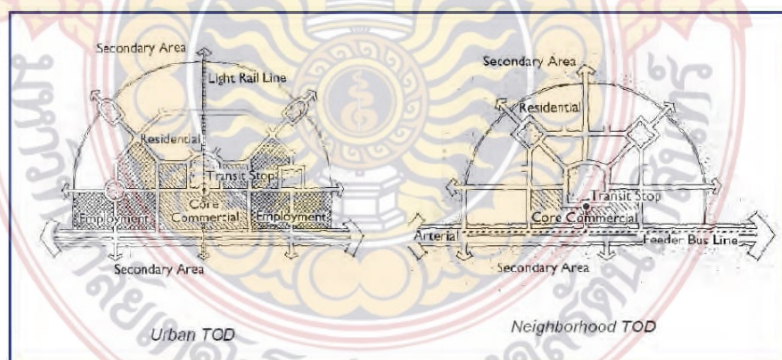
บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โครงการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาทรประดิษฐ์ ได้หยิบยกแนวคิด TOD และ Smart Growth และกรณีศึกษาที่มีลักษณะของพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาและนำมาปรับใช้กับการพัฒนาพื้นที่ โดยมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาที่ผ่านในพื้นที่ จึงทำให้ต้องมีการออกแบบ เพราะบริบทของพื้นที่ที่จะมีการเปลี่ยนแปลงไป ออกแบบเพื่อปรับเปลี่ยนการใช้ชีวิตประจำวันของผู้คนในพื้นที่จากการใช้รถยนต์เป็นหลักมาเป็นการเน้นใช้ระบบขนส่งมวลชนแทน เพื่อลดมลพิษและปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวและช่วยส่งเสริมการเดินทางในพื้นที่เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้คนในย่านสาทรประดิษฐ์

๒.๑ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ (Transit Oriented Development หรือ TOD)

แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรนี้เป็นของ Peter Calthorpe สถาปนิกผังเมืองชาวอเมริกา ที่มีชื่อเรียกว่า Transit Oriented Development (TOD) เริ่มต้นในปี ค.ศ. ๑๙๙๓ โดยพยายามให้ความสำคัญของการเดินเท้า การใช้จักรยาน และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลักในการเดินทาง เป็นแนวทางการพัฒนาชุมชนเมืองที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน และสามารถเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ เข้าด้วยกันโดยใช้การเดินทาง แนวความคิดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรวบรวมการเดินทางภายในชุมชนเมืองจนถึงระดับเมือง



ภาพที่ ๒-๑ แนวคิด Transit Oriented Development หรือ TOD

ที่มา: Lang,Jon. Urban Design : The American Experience. New York : Van Nostrand Reinhold, ๒๕๖๐

คำอธิบายของแนวความคิดนี้ คือ บริเวณที่ดินการใช้ประโยชน์ใช้สอยอย่างผสมผสานมีระยะรัศมี ๒,๐๐๐ ฟุต มีจุดศูนย์กลางอยู่บริเวณที่เป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะนอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบที่สำคัญ เช่น บริเวณย่านพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย การค้าขายย่อย บริเวณสำนักงาน

บริเวณที่เปิดโล่ง และสถานที่สาธารณะ ซึ่งสามารถเดินด้วยเท้าได้ทั่วถึงในพื้นที่ รวมไปถึงความสะดวกสบายของผู้ที่อาศัยและผู้ที่ทำงานในพื้นที่ที่สามารถเดินทางได้โดยระบบขนส่งสาธารณะ การเดินเท้า รถจักรยาน รวมไปถึงรถยนต์ นอกจากนี้ (TOD) เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาบริเวณที่พิกอาศัยใกล้กับสถานีขนส่งมวลชนสาธารณะ หรือบริเวณรอบ ๆ

สถานีขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งภายในบริเวณอาจมีเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่แตกต่าง แนวความคิดนี้พยายามสนับสนุนให้ประชาชนได้อยู่อาศัยในบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งแนวทางการพัฒนาบริเวณนี้จะส่งผลกระทบต่อโดยตรงในการสัญจรในเขตชุมชนเมือง ผลที่ตามมาคือ ประชาชนคนทำงานจะใช้รถยนต์ส่วนตัวลดลง เนื่องจากการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีความสะดวกกว่า



ภาพที่ ๒-๒ รัศมีการเดินจากศูนย์กลางสถานีเข้าสู่พื้นที่ชุมชนโดยรอบในระยะต่าง ๆ

ที่มา : Peter Cathorpe ๑๙๙๓, แนวความคิดการพัฒนาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรแบบยั่งยืน, ๒๕๖๐

๒.๒ แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)

การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) มีเป้าหมายโดยตรงในการวางผังและออกแบบให้เกิดเมืองแห่งสุขภาพ (Healthier Cities) โดยใช้โครงสร้างทางกายภาพเป็นเครื่องกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมการใช้ชีวิต เศรษฐกิจ และการนันทนาการที่สร้างความสัมพันธ์ให้เกิดกับประชาชน สร้างสุขภาพ สร้างความเข้มแข็งทางกายและทางใจ สร้างสถานที่สาธารณะที่ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกัน สร้างสถานที่ที่มีความงดงามด้านทัศนียภาพ และความสมบูรณ์ทางธรรมชาติ ซึ่งประชาชนทุกระดับรายได้ สามารถใช้ประโยชน์และสัมผัสได้และช่วยยับยั้งการเติบโตแบบกระจัดกระจายของเมือง และสร้างมาตรการปกป้องพื้นที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์รวมทั้งยังส่งเสริมการพัฒนากายภาพของเมืองให้เกิดความยั่งยืน โดยใช้ชุมชนหรือโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วมาพัฒนาเมืองของการเติบโตอย่างชาญฉลาดที่ใช้ในการสร้างเมืองสุขภาพแบ่งออกเป็นสองกลุ่มได้แก่ กลุ่มเกณฑ์การพัฒนาเมือง และกลุ่มกลยุทธ์การวางผัง และออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูเมือง โดยกลุ่มเกณฑ์การพัฒนาเมือง ประกอบด้วย

๑. เกณฑ์การออกแบบโครงข่ายทางเดิน และทางจักรยานให้เชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ ภายในชุมชนหรืออีกนัยหนึ่ง คือการสร้างกายภาพให้เกิดชุมชนแห่งการเดินกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้การเดินและการใช้จักรยานไปทำงานเป็นกิจวัตรประจำวัน

๒. เกณฑ์การสร้างทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นโครงข่ายหลักในการสัญจร เกณฑ์ในข้อนี้มุ่งออกแบบโครงข่ายให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยสำหรับการเดินทาง ใช้ระบบการขนส่งมวลชนเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการใช้ทางเดินและการใช้จักรยานมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้สัญจรระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานีขนส่งมวลชน และการสัญจรระหว่างบ้านกับโรงเรียน และเกณฑ์การปรับปรุงสถานที่สาธารณะ พื้นที่ทางเดิน ภูมิทัศน์สีเขียว สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์หรือสถาปัตยกรรมให้มีความงดงามคงความดั้งเดิม ซึ่งจะก่อให้เกิดความพึงพอใจ ความรักและความห่วงใยต่อสถานที่

๓. เกณฑ์การวางผังและออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูเมืองประกอบด้วย กลยุทธ์การวางผังพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development หรือ TOD) หรือกลยุทธ์การวางผังให้เกิดความหนาแน่นของการอยู่อาศัยและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่รอบสถานีขนส่งนั้นเอง โดยได้กำหนดให้ปรับปรุงฟื้นฟูกายภาพเมืองเพื่อให้เกิดความสะดวกเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนเดินและใช้จักรยานเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชน ตลอดจนการสัญจรระหว่างที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชย์กรรมและหน่วยบริการสาธารณะ ทั้งนี้ด้วยการวางผังและออกแบบให้ที่อยู่อาศัยและศูนย์พาณิชย์กรรมตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณเดียวกันหรือตั้งอยู่ใกล้กันซึ่งจะสามารถเดินหรือใช้จักรยานเชื่อมต่อถึงกันได้สำหรับการออกแบบกายภาพถนน ทางเดินเท้า การเติบโตอย่างชาญฉลาดได้พัฒนาแนวทางการออกแบบถนนแบบสมบูรณ์ (Complete Streets) ขึ้นเพื่อเปลี่ยนบทบาทถนนจากที่เคยตอบสนองการใช้ประโยชน์เฉพาะรถยนต์ที่ใช้น้ำมันให้เป็นสถานที่สาธารณะ (Public Spaces) ที่ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ทั้งการเดิน การใช้จักรยาน การเป็นสถานที่นั่งทานอาหาร และการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจสังคม ทั้งนี้ถนนแบบสมบูรณ์ได้กำหนดแนวทางการออกแบบที่ช่วยลดความเร็วของรถยนต์เพิ่มความปลอดภัยสำหรับผู้สัญจรเพิ่มพื้นที่สาธารณะและพื้นที่นันทนาการให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) ได้กำหนดรูปแบบการวางผังและข้อกำหนดที่ช่วยควบคุมการเติบโตแบบกระจุกกระจาย และสร้างมาตรการปกป้องพื้นที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพของเมืองให้เกิดความยั่งยืน โดยใช้เกณฑ์หลักและแนวทางการพัฒนาเมือง ๑๐ ประการมาประยุกต์ใช้ประกอบด้วย

๑. การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน

๑.๑ การปรับปรุงข้อกำหนดผังเมืองให้มีความยืดหยุ่นต่อกิจกรรม การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการใช้พื้นที่

๑.๒ พัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน เป็นแบบอย่างในการพัฒนาพื้นที่เขตต่อเมืองและเขตชานเมือง

๒. การสนับสนุนการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกันและใช้ประโยชน์อาคารด้วยการออกแบบ “อาคารกระชับ”

๒.๑ การออกแบบการเชื่อมต่อด้วยทางเดินระหว่างกลุ่มอาคารกับพื้นที่ว่าง พื้นที่สีเขียวภายในชุมชน โดยทางเดินต้องมีกิจกรรมนันทนาการ

๒.๒ การสร้างระบบไบโโนส และแรงจูงใจสำหรับผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ ให้ออกแบบและพัฒนาโครงการตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด

๒.๓ การสร้างความหนาแน่นในพื้นที่ชุมชน

๓. การสร้างโอกาสและทางเลือกของที่อยู่อาศัยสำหรับประชากรทุกระดับรายได้
 - ๓.๑ การให้การศึกษาและสนับสนุนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินจากผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ นายหน้า สถาบันการเงิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - ๓.๒ การขอรับการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในท้องถิ่น เพื่อการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดิน การแบ่งปันที่ดิน และการพัฒนาที่ดินเพื่อก้าวสู่ความเป็นเมืองที่มีคุณภาพ
๔. การสนับสนุนการเชื่อมต่อระหว่างย่านและชุมชนด้วยการเดิน
 - ๔.๑ การบริหารจัดการทางกายภาพระหว่างย่านและชุมชน เพื่อให้เกิดทางเดินเชื่อมต่อระหว่างบ้านและแหล่งงาน
 - ๔.๒ การรณรงค์ให้มีการปรับเปลี่ยนอาคาร และออกแบบอาคาร ทางเดินและถนนให้มีช่องทางพิเศษหรือช่องทางใต้อาคารที่เหมาะสมสำหรับการเชื่อมต่อจุดด้วยการเดิน
 - ๔.๓ การออกแบบส่วนประกอบทางเดินเท้าเชื่อมต่อระหว่างบ้าน แหล่งงาน และสถานที่สำคัญของชุมชน
๕. การสร้างเสริมชุมชนให้เป็นสถานที่พิเศษและมีแรงดึงดูด ด้วยความผูกพันกับสถานที่อย่างเข้มแข็ง
 - ๕.๑ การสร้างกิจกรรมบนพื้นที่โล่ง และสร้างระบบดูแลรักษาพื้นที่โล่งให้คงอยู่กับชุมชน
 - ๕.๒ การเพิ่มการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนาดเล็ก ในการขออนุญาตใช้พื้นที่ทางเดิน ถนนทางเดิน ทางเท้าเพื่อสร้างกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ
๖. การรักษาที่โล่ง พื้นที่การเกษตร พื้นที่ธรรมชาติทิ้งดงงาม พื้นที่อนุรักษ์ประวัติศาสตร์และพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม
 - ๖.๑ การโอนสิทธิ์ในการรักษาพื้นที่ธรรมชาติ และพื้นที่ทิ้งดงงามให้รัฐเป็นผู้รับผิดชอบซึ่งอาจจะใช้โปรแกรมการโอนสิทธิ์แบบการแลกเปลี่ยน
 - ๖.๒ การสร้างแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาพื้นที่โดยระบุแผนการปกป้องและสงวนรักษาพื้นที่โล่ง พื้นที่สีเขียวซึ่งเป็นแนวเขตของย่านชุมชนเมือง
 - ๖.๓ การสร้างเครือข่ายหรือองค์กรซึ่งมีหน้าที่ในการรักษาพื้นที่สีเขียว
 - ๖.๔ การออกแบบและนำระบบการจัดโซนพื้นที่โล่ง พื้นที่สีเขียวและพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาใช้
๗. การสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน และมุ่งการพัฒนาไปยังชุมชนที่มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอยู่แล้ว
๘. การจัดหาทางเลือกการเดินทาง และการคมนาคมขนส่งที่หลากหลายทางเลือกในการสัญจร
 - ๘.๑ การจูงใจให้เกิดระบบการคมนาคมขนส่งที่หลากหลายรวมถึงการ

- สนับสนุนการปรับปรุงแผนการใช้ที่ดิน และแผนการพัฒนาให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน
- ๘.๒ การปรับปรุงมาตรฐานของถนนให้สอดคล้องต่อการใช้ระบบการขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ
 - ๘.๓ การจัดเขตการพัฒนากิจกรรมรอบพื้นที่ศูนย์กลางการขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development หรือ TOD)
 - ๘.๔ การวางผังและออกแบบให้เกิดทางเลือกการเดินทางที่มีความหลากหลาย โดยใช้ระบบขนส่งมวลชน
 - ๘.๕ การใช้ทางเท้าในการเชื่อมต่อระหว่างจุดในแผนการพัฒนาใหม่ ๆ
 - ๘.๖ การใช้ข้อเด่นของระบบการขนส่งมวลชนเป็นตัวนำในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งภายในย่านและภายในเขตเมือง
๙. การสร้างระบบการตัดสินใจในการพัฒนาชุมชนที่คาดการณ์ได้ ชัดเจน ยุติธรรม และมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน
- ๙.๑ เตรียมการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาโครงการของ Smart Growth
 - ๙.๒ เร่งรัดนโยบายสนับสนุนโครงการที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการของ Smart Growth
 - ๙.๓ ส่งเสริมคุณค่าของทรัพย์สินในบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนให้สูงขึ้น
๑๐. การสนับสนุนการมีส่วนร่วมของชุมชน และส่งเสริมประสานร่วมมือกันระหว่างชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ๑๐.๑ ค้นหาเทคนิคใหม่ๆ ที่ช่วยพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน
 - ๑๐.๒ สนับสนุนการพัฒนาวิสัยทัศน์ของชุมชนเมืองหรือย่านในการเติบโตในอนาคต
 - ๑๐.๓ วางแผนภายใต้พื้นฐานของสภาพปัจจุบัน และตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูล



ภาพที่ ๒-๓ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินประเทศสิงคโปร์ในการวางผังประยุกต์ใช้แนวความคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด

ที่มา : <http://smartgrowthasia.com/planning/singapo.html>, สืบค้นวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒-๔ ผังแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินของสิงคโปร์ระดับ Block , Street และการกำหนด Code อย่างละเอียดในย่านพาณิชยกรรม
ที่มา : <http://smartgrowthasia.com/planning/singapo.html>, สืบค้นวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๒.๓ กรณีศึกษา

๒.๓.๑ โครงการศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อบรรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศ

สหรัฐอเมริกา Arlington กับแนวความคิด Smart Growth

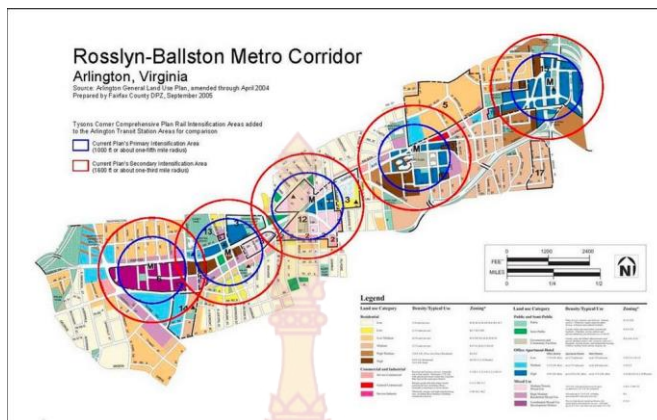
เป็นแบบอย่างของการพัฒนาเมืองแบบ Smart Growth และ New Urbanism ที่ประสบความสำเร็จอย่างสูงในประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี ค.ศ. ๒๐๐๒ โดยแผนการพัฒนาพื้นที่ทั่วไปของเมืองอาร์ลิงตันจะมีเส้นทางรถไฟฟ้า ๓ สายทาง ประกอบด้วย

(๑) รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีส้ม Rosslyn-Ballston ซึ่งประกอบไปด้วย ๕ สถานี พื้นที่การพัฒนาโดยรอบทั้ง ๕ สถานีมีความกว้างประมาณ ๑.๒ กิโลเมตร ยาวประมาณ ๔.๘ กิโลเมตร โดยพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าในรัศมีประมาณ ๕๐๐ เมตรจากสถานีจะเป็นพื้นที่การพัฒนาและการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน แบบคือมีทั้งส่วนสำนักงาน พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยและสวนสาธารณะ และ High – Density คือการให้เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งเป็นระยะที่คนสามารถเดินถึงกันได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์

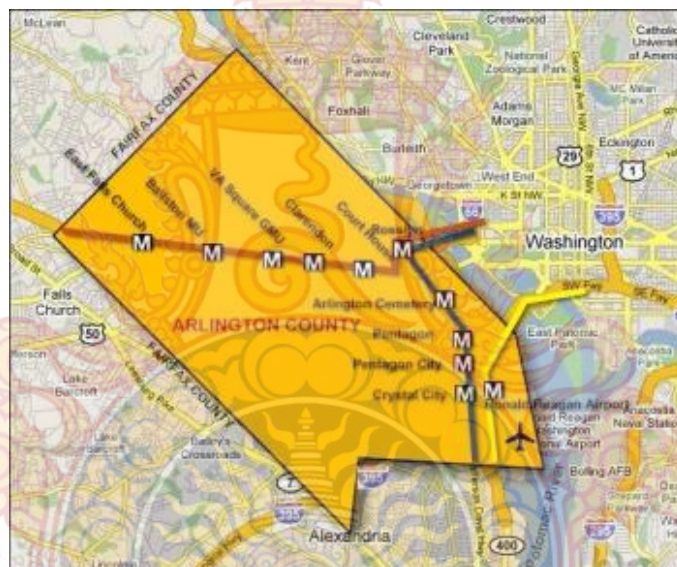
(๒) รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินและสีเหลือง ประกอบด้วย ๒ สถานี โดยพื้นที่รอบสถานีในระยะ ๕๐๐ เมตรจะเน้นการพัฒนาแบบ Mixed – Use และ High – Density เช่นกัน

(๓) Columbia Pike Corridor เป็นเส้นทางรถบัสขนส่งสาธารณะระยะทางประมาณ ๖ กิโลเมตรจากด้านตะวันตกถึงตะวันออกของอาร์ลิงตัน เน้นการพัฒนาแบบ Mixed – Use และ High – Density มีทั้งร้านค้า สำนักงาน ส่วนที่พักอาศัยและพื้นที่ดั้งเดิม

อาร์ลิงตัน จึงเป็นตัวอย่างที่ดีของการวางแผนพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ผังเมืองอาร์ลิงตันมีการปรับปรุงอย่างน้อยทุก ๕ ปี โดยประชาชนจะมีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผน การพัฒนาระบบขนส่ง ช่วยทำให้เกิดการพัฒนาและกระตุ้นระบบเศรษฐกิจ เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัย สถานศึกษา ร้านค้า สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและสุขภาพ รวมทั้งความง่ายต่อการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ



ภาพที่ ๒-๕ การกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีแบบผสมผสานพัฒนาโดยรอบทั้ง ๕ สถานี ความกว้างประมาณ ๑.๒ กิโลเมตร จากสถานีซึ่งเป็นระยะที่สามารถเดินได้
ที่มา : การเคหะแห่งชาติ , วารสารบ้านและเมืองเพื่อการพัฒนาบ้านและเมือง , ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒-๖ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสาย Rosslyn-Ballston และ Jefferson Davis ในเมือง Arlington
ที่มา : การเคหะแห่งชาติ , วารสารบ้านและเมืองเพื่อการพัฒนาบ้านและเมือง , ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒ - ๓-๘ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีแบบ Mix Land Uses บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสาย Rosslyn-Ballston และ Jefferson Davis ในเมือง Arlington
ที่มา : การเคหะแห่งชาติ , วารสารบ้านและเมืองเพื่อการพัฒนาบ้านและเมือง , ๒๕๖๐

๒.๓.๒ การศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตปกครองพิเศษ

ฮ่องกง

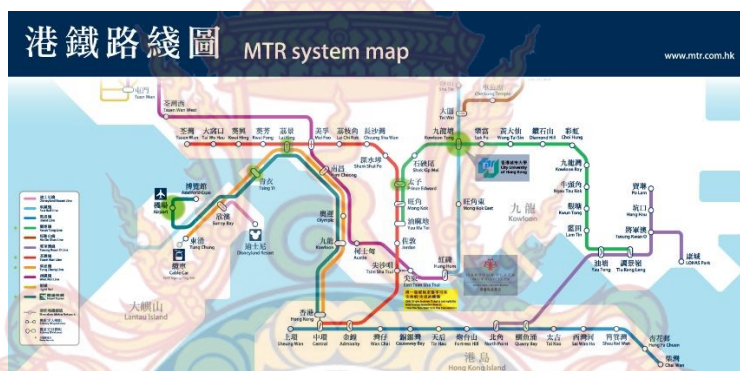
โครงการพัฒนาแนวพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าในส่วนหนึ่งของเขตปกครองพิเศษฮ่องกง มีพื้นที่ประมาณ ๑,๐๙๖ ตร.กม. ประกอบด้วย เกาะฮ่องกง ๘๐.๓๐ ตร.กม. เกาลูน ๔๖.๗๑ ตร.กม. เขตดินแดนใหม่ (New Territories) และเกาะอื่น ๆ (ในจำนวน ๓ เกาะ) มีจำนวนประชากรประมาณ ๗.๕ ล้านคน ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัยในฮ่องกงจะเป็นตึกสูงระฟ้าเป็นส่วนใหญ่ ส่วนพวกบ้านเดี่ยวจะมีให้เห็นน้อยมาก ถึงแม้ฮ่องกงจะมีความหนาแน่นของประชากรมาก และถนนหนทางในย่านตัวเมืองก็เป็นถนนสายเล็กๆ แต่ที่นั่นแทบจะไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด เพราะคนส่วนใหญ่ของประเทศใช้ระบบขนส่งในการเดินทางทั้งระบบรถไฟฟ้า รถเมล์ แท็กซี่ แม้อิฐยนต์ที่ขายในฮ่องกงจะมีราคาถูกเพราะไม่คิดภาษี แต่ตอนเสียภาษีรถยนต์ประจำปีมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแพง แถมที่จอดรถก็มีน้อย อีกทั้งที่จอดรถแต่ละที่ต้องเดินไกลกว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าหรือรถเมล์ไปถึงที่หมาย ทำให้คนฮ่องกงไม่นิยมมีรถส่วนตัว ระบบรางในฮ่องกงมี ๕ แบบ คือ

- (๑) รถไฟธรรมดาพิเศษราง มีให้บริการเฉพาะที่เกาะเกาลูนไม่มีในเกาะฮ่องกง
- (๒) รถไฟฟ้าใต้ดิน
- (๓) รถไฟฟ้าหุงชุงไลน์ รับคนจากชานเมืองเข้าสู่เมือง
- (๔) แอร์พอร์ตเอ็กเพรสเรลเวย์
- (๕) ไลท์เรล หรือรถไฟฟ้าขนาดเบาจะวิ่งให้บริการในชนบท

โดยในเมืองของฮ่องกงมีรถไฟฟ้าให้บริการอยู่ทั้งสิ้น ๙ สาย รวมระยะทาง ๒๑๘.๒ กิโลเมตร ๘๔ สถานี มีผู้ใช้บริการประมาณ ๕ ล้านเที่ยวคนต่อวัน หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องรถไฟฟ้าของฮ่องกง คือ MTR ทำหน้าที่เหมือน รถไฟฟ้ามหานคร ร่วมกับ บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือ บีเอ็มซีแอลของประเทศไทย คือ ทั้งกำกับดูแลและเดินรถเองด้วย ส่วนสถานะของ MTR ฮ่องกง สาเหตุที่การพัฒนาของฮ่องกงทำได้อย่างรวดเร็วและไม่ขาดทุน เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนก่อสร้างรถไฟฟ้า จะมีการออกแบบโครงการรวมถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีไว้ด้วย ทั้งการก่อสร้างที่พักอาศัย ร้านค้าแหล่งช้อปปิ้ง โรงเรียนอนุบาล สถานีรถประจำทางระหว่างเมืองอยู่ด้านนอกสถานี ส่วนภายในสถานีนอกจากจะมีร้านค้าสะดวกซื้อแล้ว บางสถานียังมีแม้กระทั่งคลินิกเล็ก ๆ ให้แวะหาหมอได้ ทำให้ประชาชนรู้สึกว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวัน

สถานีหุงชุง เป็นสถานีที่อยู่บริเวณสนามบินนานาชาติฮ่องกง พื้นที่โดยรอบสถานีนี้จะมีทั้งห้างสรรพสินค้า ดิวตี้ฟรี ซูเปอร์มาร์เก็ต ตลาดสด โรงเรียนอนุบาล และอาคารที่พักอาศัย และเมื่อสังเกตถึงลักษณะของอาคารที่พักอาศัยที่ฮ่องกง จะเห็นว่าภาครัฐได้วางตำแหน่งที่ตั้งแพลตฟอร์มการเคหะของผู้มีรายได้น้อย ไว้ย่านเดียวกับอาคารชุดสุดหรูของเอกชน โดยมีถนนเป็นเขตกัน เพื่อให้ประชาชนทุกระดับมีสิทธิ์ในการอยู่อาศัยได้ทุกพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นย่านธุรกิจต่าง ๆ หรือพื้นที่ในเมือง ทำให้ผู้มีอาชีพที่มีรายได้น้อยมีที่พักใกล้ที่ทำงาน ลดผลกระทบในการเดินทาง สถานีหุงชุง มีพื้นที่พัฒนาเมืองรอบสถานี ๑๓๕ ไร่ มีอาคารทั้งหมด ๓๒ อาคาร เริ่มพัฒนาตั้งแต่ปี ๒๕๓๓ หรือ ๒๔ ปี ก่อนจากเดิมเป็นพื้นที่รกร้าง ปัจจุบันมีประชากรอยู่อาศัยในรัศมี ๕๐๐ เมตรจากสถานีประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ คน การประยุกต์แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า (TOD) กับรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนฮ่องกง สถานีทุ่งซุงใช้หลักการใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน โดยมีแนวความคิดในการวางแผนพัฒนา "เมืองรอบสถานี" ควบคู่ไปกับการลงทุนก่อสร้างรถไฟฟ้าแต่ละเส้นทางขณะเดียวกันก็มีบางสถานีตั้งอยู่ในบริเวณที่ไม่มีผู้พักอาศัยหรือมีเป็นส่วนน้อยเพื่อเปิดพื้นที่สร้างเมืองใหม่ได้ง่ายขึ้น การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนฮ่องกง รัศมี ๕๐๐ เมตร มีทางเดินเชื่อมถึงกัน มีห้างสรรพสินค้าและที่อยู่อาศัยครบวงจร โดยรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนฮ่องกงจะเป็นเจ้าของพื้นที่ ควบคุมการใช้ที่ดิน ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ (%) และเปิดให้เอกชนเข้ามาพัฒนาตามรูปแบบที่รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนฮ่องกงออกแบบการพัฒนาพื้นที่ไปพร้อมกับการออกแบบรถไฟฟ้า เส้นไหนที่คำนวณวิเคราะห์ด้านการตลาดแล้วพบว่าไม่มีรายได้ในการพัฒนาพื้นที่น้อย เช่น ตัดเข้าไปในชุมชนที่พื้นที่มีการพัฒนาเต็มที่แล้ว ทั้งนี้แนวทางการพัฒนาของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนฮ่องกงพัฒนาอะไรไม่ได้ก็ไม่ทำ ถ้าจะทำให้รัฐบาลฮ่องกงต้องอุดหนุนค่าก่อสร้างทั้งหมด หรือเจรจาในส่วนเส้นทางอื่นเพื่อเอารายได้มาช่วย สถานีใดมีการพัฒนาซ้ำจะมีมาตรการด้านภาษีมากระตุ้น เป็นต้น เช่น รถไฟฟ้าเชื่อมสนามบิน หรือ Airport Express ของฮ่องกง เป็นต้น



ภาพที่ ๒-๙ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้มสถานีทุ่งซุงที่ตั้งอยู่ใกล้กับสนามบินฮ่องกง
ที่มา : <http://pantip.com/topic/๓๐๕๓๑๔๗๖, ๒๕๖๐>

โครงการพัฒนาแนวพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าในส่วนของเขตบริหารพิเศษฮ่องกง สำหรับการพัฒนาระบบโครงการแนวพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้านั้น ได้มีการพัฒนาเป็นระบบ ตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบการก่อสร้างตั้งแต่เริ่มแรก ซึ่งพอมีระบบโครงการรถไฟฟ้าทำให้เกิดโครงการพัฒนาระบบอสังหาริมทรัพย์ก็เกิดขึ้นตามแนวเดียวกัน คือระบบพัฒนาเมือง ทั้งนี้ในส่วนของรัฐบาลฮ่องกงเองก็ให้การสนับสนุนอย่างเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม ในอนาคตประเทศไทยต้องการมีการขยายพื้นที่รองรับผู้โดยสารมากขึ้น ซึ่งฮ่องกงได้มีการออกแบบเพื่อการรองรับคน ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารที่ต้องเดินทาง หรือประชากรที่อยู่อาศัยโดยรอบ อย่าง LOHAS Park Station นั้นก็มีพื้นที่ประมาณ ๒๐๐ ไร่ ก็ได้มีการพัฒนาพื้นที่โดยมีระบบขนส่งสาธารณะครบระบบ รวมถึงที่อยู่อาศัยแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน โดยแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) ได้ใช้แผนผังพัฒนาระดับภาค (Regional Plan) เป็นตัวกำหนดแผนยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่งของมหานครให้มีบทบาทในการบูรณาการแผนพัฒนาส่วนต่าง ๆ ให้เกิดความสอดคล้องกับแนวทางพัฒนาการโครงการสร้างพื้นฐานตามที่แผนผังการพัฒนาระดับภาคได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อยุทธศาสตร์

การคมนาคมขนส่งสามารถเชื่อมต่อกับห่วงโซ่การจัดการทรัพยากรระหว่างพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์ โดยแผนผังการพัฒนาระดับภาคจะมีบทบาทในการกำหนดลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดความสมดุลระหว่างการส่งเสริมเศรษฐกิจกับการอนุรักษ์พื้นที่ ส่วนแผนยุทธการคมนาคมขนส่งสีเขียวเป็นธงนำ ซึ่งจะก่อให้เกิดมูลค่าด้านเศรษฐกิจ ลดภาระการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลือง และลดปัญหาทางด้านสภาวะแวดล้อมที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งให้น้อยลง

สรุปบทที่ ๒ จากแนวคิดทฤษฎีที่ศึกษาในข้างต้นนั้น ได้นำแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองรอบบริเวณสถานีรถไฟ (TOD) มาปรับใช้ให้สอดคล้องกับปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ต่อเนื่องระหว่างชุมชนกับการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์ในมิติทางเศรษฐกิจ รวมทั้งคำนึงถึงความเชื่อมต่อของพื้นที่ คือพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สาธารณะที่ใช้ร่วมกันและพื้นที่อยู่อาศัย โดยพื้นที่พัฒนาเชิงเศรษฐกิจด้านการค้าและการพัฒนานั้นต้องดูบริบทของพื้นที่โดยรอบให้มีความเชื่อมโยงของกิจกรรมเดิมและกิจกรรมที่มีการพัฒนาขึ้นมาใหม่ ให้สอดคล้องต่อความต้องการโดยจะมีการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรที่มีการส่งเสริมกับการพัฒนาของพื้นที่ การส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ทั้งการเดินและการใช้จักรยานซึ่งเป็นตัวอย่างในการพัฒนาให้กับพื้นที่โครงการเป็นอย่างดี และการนำแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) เข้ามาช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อกิจกรรมด้วยการเดิน และจักรยาน เพื่อการลดการใช้พลังงานและช่วยให้พื้นที่หันมาใช้พลังงานทดแทนกันมากขึ้นเพื่อการเติบโตของเมือง และจากกรณีศึกษาในข้างต้นนั้น ได้นำกรณีศึกษาของเมืองอาร์ลิงตันที่ประเทศสหรัฐอเมริกาการศึกษาเพราะเมืองอาร์ลิงตันมีสถานีรถไฟ ขนส่งมวลชนที่ได้พัฒนาเมืองจากการนำแนวคิด Smart Growth และ New Urbanism มาปรับใช้ และประสบความสำเร็จอย่างสูงในปี ค.ศ. ๒๐๐๒ และกรณีศึกษาของสถานีทุ่งซุงที่เขตปกครองพิเศษฮ่องกงมาศึกษาเพราะเมืองทุ่งซุงมีการจัดสรรที่ดินและอาคารอย่างผสมผสาน และผู้คนในเมืองเน้นการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนเป็นหลักเนื่องจากมีความสะดวกสบายกว่าการขับรถส่วนตัว จากทั้งแนวความคิดและกรณีศึกษาที่ได้ศึกษาหาข้อมูลมาจึงเป็นประโยชน์ในการนำมาปรับใช้กับพื้นที่โครงการได้

บทที่ ๓

การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ พื้นที่ศึกษา

๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

พื้นที่ศึกษาบริเวณโดยรอบย่านสาธูประดิษฐ์ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับแหล่งเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ CBD สีลม-สาทร ซึ่งในพื้นที่ประกอบไปด้วยย่านธุรกิจพาณิชย์กรรม สถานที่ราชการ สถานศึกษา ศาสนสถาน และที่พักอาศัยในรูปแบบต่าง ๆ พื้นที่ศึกษาบริเวณโดยรอบย่านสาธูประดิษฐ์มีความสะดวกสบายในการเข้าถึงพื้นที่และเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมืองที่มีความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น โดยพิจารณาพื้นที่ศึกษาขอบเขต ดังนี้

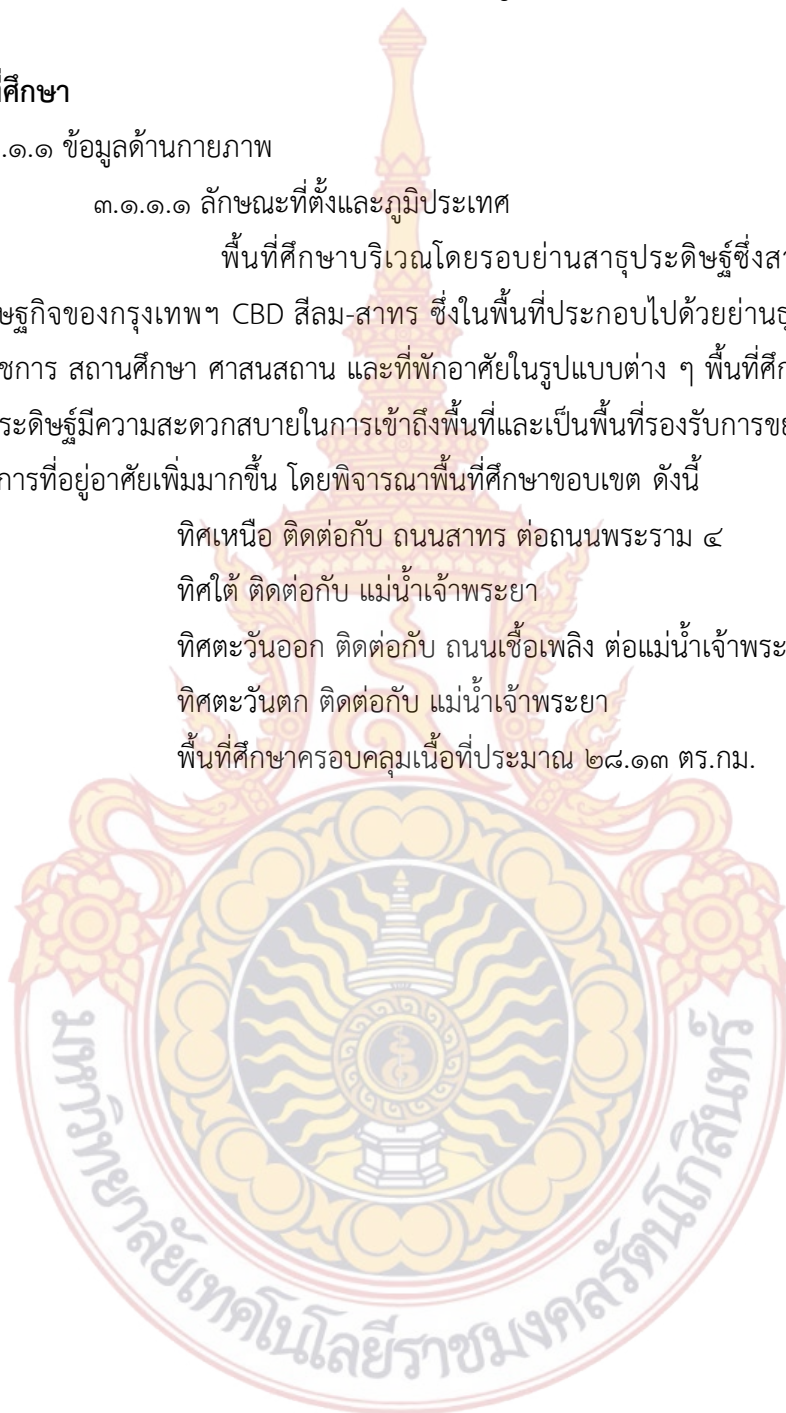
ทิศเหนือ ติดต่อกับ ถนนสาทร ต่อถนนพระราม ๔

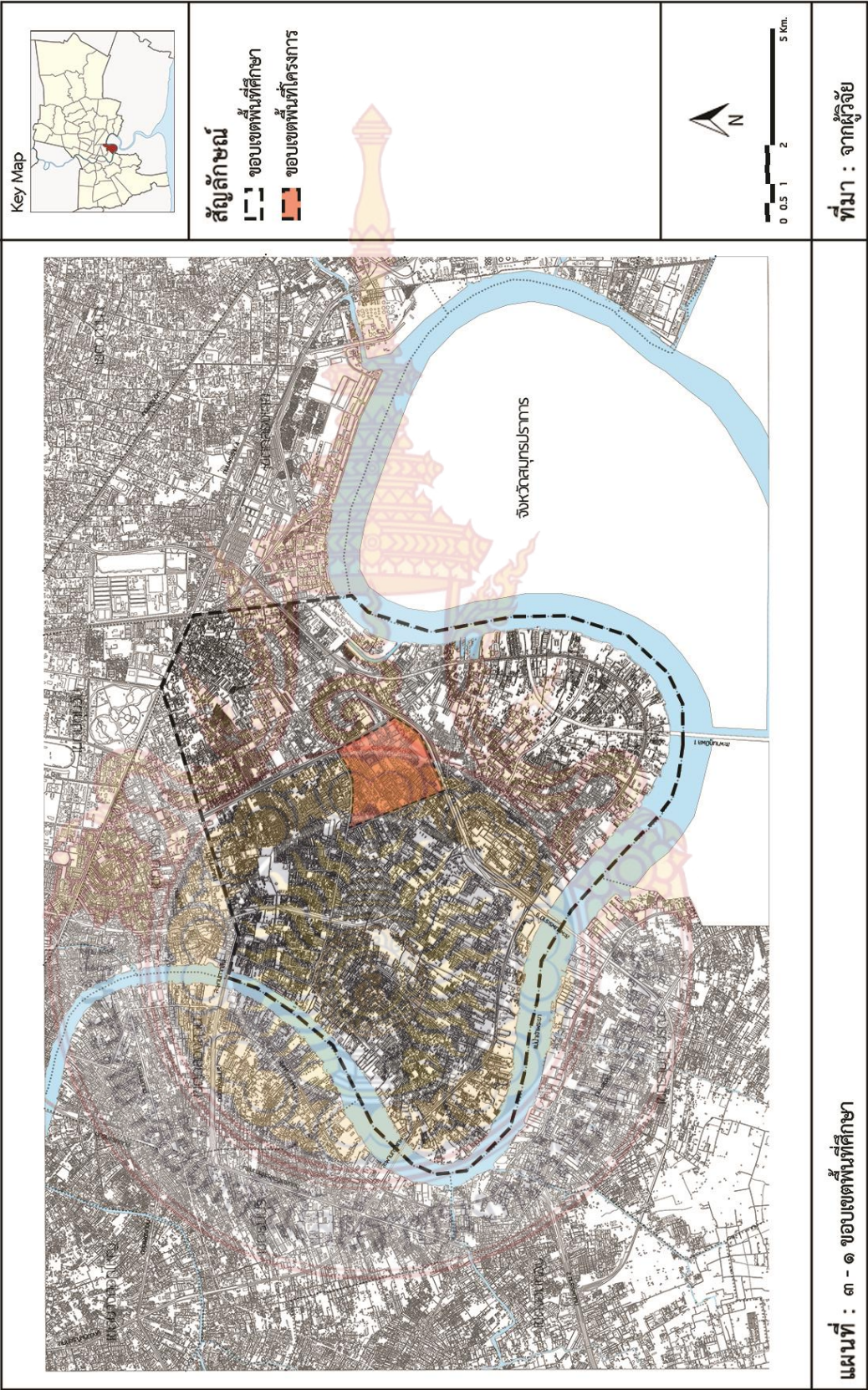
ทิศใต้ ติดต่อกับ แม่น้ำเจ้าพระยา

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ถนนเชื้อเพลิง ต่อแม่น้ำเจ้าพระยา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ แม่น้ำเจ้าพระยา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๒๘.๑๓ ตร.กม.





๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

๑) โครงข่ายการสัญจรทางบก

ถนนพระราม ๓ เป็นถนนที่อยู่ทางทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาของกรุงเทพมหานคร ความกว้าง ๘ ช่องจราจร

ถนนพระราม ๔ เป็นถนนที่อยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นถนนช่วงตั้งแต่ทางแยกหัวลำโพงถึงทางแยกวิทยุ เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างเขตบางรักกับเขตปทุมวัน และช่วงตั้งแต่ทางแยกวิทยุถึงทางแยกใต้ทางด่วนพระรามที่ ๔ เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างเขตปทุมวันกับเขตสาทร ความกว้าง ๘ ช่องจราจร

ถนนสาทร เป็นถนนที่อยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยา (เชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินฯ) ไปจนถึงถนนพระราม ๔ (แยกวิทยุ) ความกว้าง ๘ ช่องจราจร

ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนที่อยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่แยกพระราม ๓ - รัชดา (เชิงสะพานพระราม ๘) ตัดกับถนนสาธุประดิษฐ์ (แยกสาธุ-รัชดา) ตัดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (แยกนราธิวาส-รัชดา) ตัดกับถนนนางลิ้นจี่ (แยกนางลิ้นจี่-รัชดา) ไปจนถึงถนนพระราม ๓ ความกว้าง ๖ ช่องจราจร โดยมีเส้นทางยกระดับทางด่วนอยู่บนเกาะกลางถนน

ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นถนนที่มีลักษณะวางตัวจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือลงมาทิศตะวันออกเฉียงใต้โดยเริ่มต้นจากถนนสุขุมวิท ตัดกับถนนสีลม ตัดกับถนนสาทร ตัดกับถนนจันทน์ ตัดกับถนนรัชดาภิเษก ไปจนถึงถนนพระราม ๓ มีความกว้าง ๖ ช่องจราจร

ถนนยานนาวา เป็นถนนที่อยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ถนนสาธุฯ ตัดกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ไปจนถึงถนนพระราม ๓ ความกว้าง ๖ ช่องจราจร

ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ตั้งแต่ถนนพระราม ๓ ไปจนถึงทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ ความกว้าง ๖ ช่องจราจร

ถนนเจริญราษฎร์ ตั้งแต่ถนนสาทร (แยกสาทร-สุรศักดิ์) ไปจนถึงถนนพระราม ๓ (แยกเจริญราษฎร์) ความกว้าง ๖ ช่องจราจร

ถนนสาธุประดิษฐ์ เป็นถนนที่มีลักษณะวางตัวจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ขึ้นไปทิศตะวันตกเฉียงเหนือโดยเริ่มต้นจากท่าน้ำสาธุประดิษฐ์ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ตัดกับถนนพระราม ๓ (แยกพระราม ๓ - สาธุ) ตัดกับถนนรัชดาภิเษก (แยกรัชดา-สาธุ) ไปจนถึงถนนจันทน์ (แยกจันทน์-สาธุ) มีความกว้าง ๔ ช่องจราจร

ถนนจันทน์ เป็นถนนที่อยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ ถนนเจริญกรุง (แยกเจริญกรุง-จันทน์) ตัดกับถนนเจริญราษฎร์ (แยกเจริญราษฎร์-จันทน์) ตัดกับ ถนน

นราธิวาสราชนครินทร์ (แยกนราธิวาส-จันทน์) ไปจนถึงถนนนางลิ้นจี่ (แยกนางลิ้นจี่-จันทน์) ความกว้าง ๔ ช่องจราจร

ถนนนางลิ้นจี่ ตั้งแต่ถนนซอยนราธิวาสราชนครินทร์ ๑๗ ตัดกับ ถนนรัชดาภิเษก (แยกรัชดา-นางลิ้นจี่) ไปจนถึงถนนพระราม ๓ ความกว้าง ๔ ช่องจราจร

ถนนเจริญกรุง ตั้งแต่ถนนสนามไชย (แยกท้ายวัง) ไปจนถึงถนน พระราม ๓ (แยกถนนตก) ความกว้าง ๔ ช่องจราจร

ทางยกระดับ

ทางยกระดับที่มีในเขตการศึกษา ได้แก่ทางด่วนเฉลิมมหานคร และ ทางด่วนศรีรัช ซึ่งเป็นเส้นทางสำหรับการคมนาคมให้รวดเร็วยิ่งขึ้น ในกรณีที่จะเข้าไปใน เขต เมืองชั้นใน หรือจะออกสู่ชานเมือง

๒) โครงการการสัญจรทางราง

การสัญจรทางรางได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีเส้นทางผ่านเข้ามาในพื้นที่ ศึกษาคือรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มโดยมีสถานีต้นสายสถานีสนามกีฬาแห่งชาติและไปสิ้นสุดที่ สถานีบางหว้าโดยมีสถานีที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาคือสถานีสะพานตากสิน และสถานีสุรศักดิ์

รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที (รถไฟฟ้าใต้ดิน) ที่มีเส้นทางผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษา คือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินโดยมีสถานีต้นสายสถานีหัวลำโพงและไปสิ้นสุดที่สถานีเตาปูนโดยมีสถานีที่อยู่ใน พื้นที่ศึกษาคือสถานีลุมพินี

รถไฟรางดีเซล ที่มีเส้นทางผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษาคือรถไฟประเภท ขนส่งสินค้า โดยมีต้นสายจากท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) และไปสิ้นสุดที่สถานีมักกะสันเพื่อ กระจายการขนส่งสินค้า โดยมีสถานีที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาคือสถานีแม่น้ำ

๓) โครงการการสัญจรทางอื่น

รถโดยสารด่วนพิเศษ สายสาทร-ราชพฤกษ์ (รถเมล์บีอาร์ที) เป็นระบบ รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษสายนำร่องของกรุงเทพมหานคร และเป็นสายแรกของประเทศไทย เดินรถบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์, ถนนพระรามที่ ๓, สะพานพระราม ๓ และถนนรัชดาภิเษก-ท่าพระ ระยะทาง ๑๕.๙ กิโลเมตร มีจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ๑๒ สถานี โดยจัดช่องทางการเดินรถ แยกจากช่องทางปกติบนพื้นถนนเดิมในทิศทางเดียวกัน ยกเว้นบนสะพานข้ามทางแยกและ สะพานพระราม ๓ และบริเวณทางแยกบางจุดที่ใช้ช่องทางร่วมกับรถยนต์ทั่วไป

รถเมล์ประจำทาง การเข้าถึงด้วยรถประจำทาง รถโดยสาร (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ที่ผ่านย่านสาธูประดิษฐ์คือ รถเมล์สาย ๓๕ รถปรับอากาศ(ขาว-น้ำเงิน), รถ เอกชนร่วมบริการ(ครีม-แดง) ต้นทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร(ตลิ่งชัน)ถึงปลายทางที่ วัดสน เวลาเดินรถ ๐๕.๐๐ - ๒๓.๐๐ น. โดยรถจะวิ่งผ่านย่านสาธูประดิษฐ์มีป้ายรถเมล์ที่จอดรับส่ง

ในพื้นที่ ดังนี้ ขอยสาธูประดิษฐ์ ๑, ตรงข้ามโรงเรียนยานนาเวศวิทยา, ตลาดรุ่งเจริญ (ถนนสาธูประดิษฐ์ขาออก), ขอยสาธูประดิษฐ์ ๔๓, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๔๕, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๔๙, ตลาดลานทราย, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๕๗ เป็นต้น

รถเมล์สาย ๖๒ รถธรรมดา(ครีม-แดง ค่าโดยสาร "ฟรี"), รถธรรมดา(ครีม-แดง), รถปรับอากาศ(ขาว - น้ำเงิน) ต้นทางที่ท่าหน้าสาธูประดิษฐ์ถึงปลายทางที่อนุสาวรีย์ชัยฯ เวลาเดินรถ ๐๕.๐๐ - ๒๒.๐๐ น. โดยรถจะวิ่งผ่านย่านสาธูประดิษฐ์มีป้ายรถเมล์ที่จอดรับส่งในพื้นที่ ดังนี้ ท่าปล่อยรถสาย ๖๒, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๕๘, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๕๒, ตรงข้ามขอยสาธูประดิษฐ์ ๔๙, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๔๔, ตรงข้ามตลาดรุ่งเจริญ(พัฒนาการ๑), โรงเรียนสารสาสน์พิทยา, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๒๐, ขอยสาธูประดิษฐ์ ๑๒, โรงเรียนยานนาเวศวิทยา, สะพาน ๓, สะพาน ๔, ศูนย์การค้าวรรัตน์, ขอยไมตรี, โรงเรียนอนุบาลจันทร์เจ้า, มทร.วิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ เป็นต้น

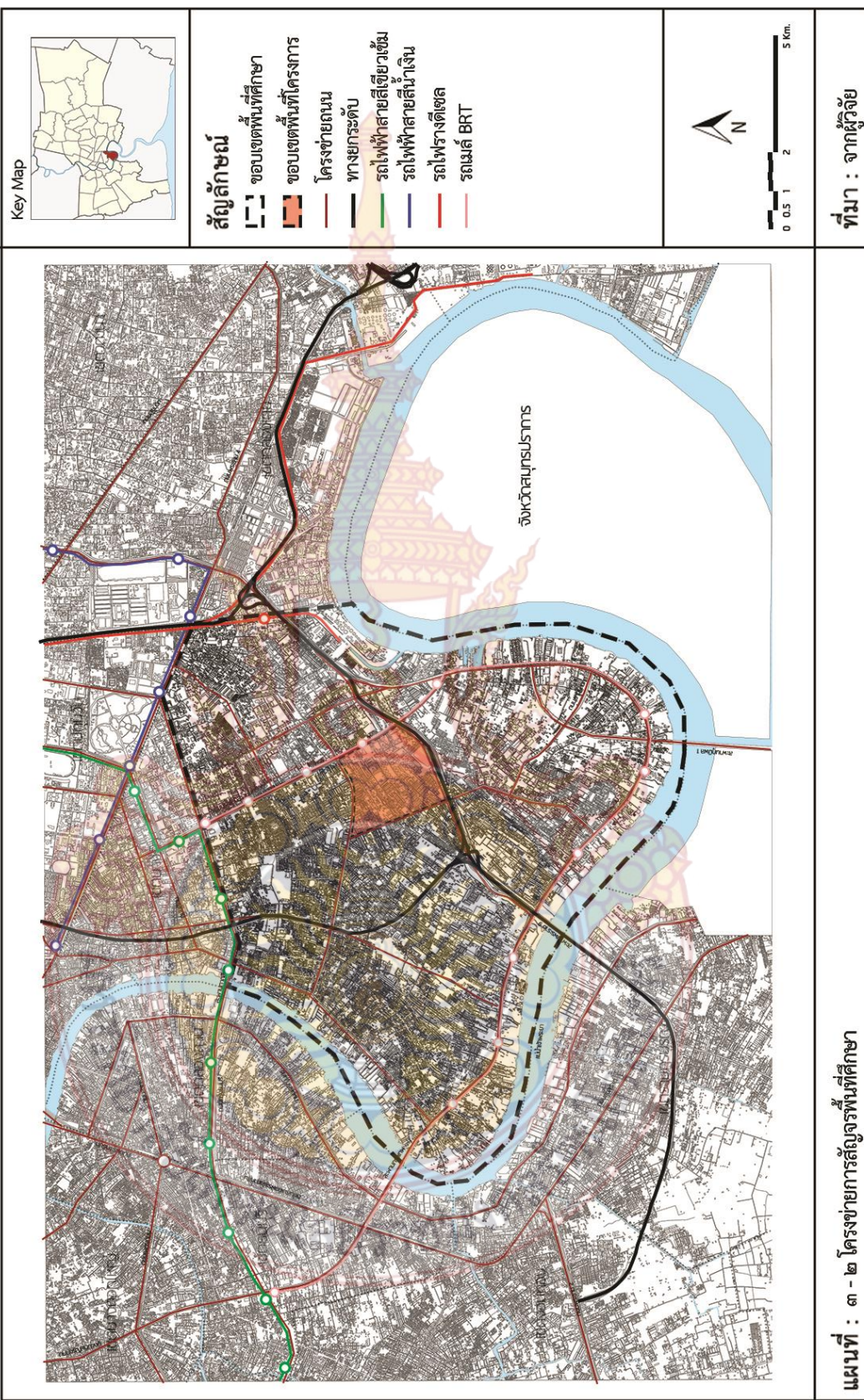
รถเมล์สาย ๗๗ รถธรรมดา(ครีม-แดง ค่าโดยสาร "ฟรี"), รถธรรมดา(ครีม-แดง), รถปรับอากาศ(ขาว - น้ำเงิน), รถเอกชนร่วมบริการ(รถมินิบัส) ต้นทางที่ท่าหน้าสาธูประดิษฐ์ถึงปลายทางที่หมอชิตใหม่ เวลาเดินรถ ๐๕.๐๐ - ๒๒.๐๐ น. โดยรถจะวิ่งผ่านย่านสาธูประดิษฐ์มีป้ายรถเมล์ที่จอดรับส่งในพื้นที่ ดังนี้ ท่าหน้าสาธูประดิษฐ์ใต้ทางด่วนสาธูประดิษฐ์, เซนทรัลพระราม ๓, ดิอัมพระราม ๓, วัดโพธิ์แมนคุณาราม, ขอยนราธิวาสราชนครินทร์ ๑๘, ถนนจันทร์, แม็คโครสาทร, ขอยนราธิวาสราชนครินทร์ ๑๐ เป็นต้น

รถสองแถวประจำทาง การเข้าถึงด้วยรถประจำทาง รถโดยสาร(องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ที่ผ่านย่านสาธูประดิษฐ์คือ รถสองแถวสาย ๑๒๖๑ รถร่วมบริการ(รถในขอย) ต้นทางที่สาธูประดิษฐ์ถึงปลายทางที่ขอยวัดปริวาส โดยรถจะวิ่งผ่านย่านสาธูประดิษฐ์ที่จอดรับส่งในพื้นที่ดังนี้ ขอยวัดปริวาส เลี้ยวขวาไปตามถนนสาธูประดิษฐ์ เลี้ยวขวาไปตามถนนจันทร์ ไปสุดเส้นทางที่ศูนย์การค้าวรรัตน์ เป็นต้น

รถสองแถวสาย ๑๒๗๙ รถร่วมบริการ(รถในขอย) ต้นทางที่วัดดอกไม้ถึงปลายทางที่ถนนจันทร์ โดยรถจะวิ่งผ่านย่านสาธูประดิษฐ์ที่จอดรับส่งในพื้นที่ดังนี้ วัดดอกไม้ด้านถนนประตู ๑ เลี้ยวขวาไปตามถนนประตู ๑ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนสาธูประดิษฐ์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนจันทร์ ไปสุดเส้นทางที่ปากถนนจันทร์ เป็นต้น

รถตู้ปรับอากาศ ต้นทางรอบเข้ากับรอบเย็นอยู่ที่วินรถตู้ใต้ทางด่วนเฉลิมมหานคร รอบดึกอยู่ที่หน้าเซนทรัลพระราม ๓ ถึงปลายทางหลายที่ เช่น รามคำแหง, บางนา, ชลบุรี-ศรีราชา-พัทยา เป็นต้น เวลาเดินรถ รอบเช้า ๐๖.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. รอบเย็นถึงรอบดึก ๑๗.๐๐ - ๒๓.๐๐ น.

รถโดยสารขนาดเล็ก คือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง โดยจะมีจุดรับส่งตาม Node



๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.๒๕๕๖ ไว้ให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งพื้นที่ศึกษารอบคลุม ๓ เขตได้แก่ เขตยานนาวา เขตสาทร เขตบางคอแหลม มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๓ ประเภท ได้แก่

สีแดง การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม

ที่ดินประเภท พ. ๓ ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์ เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ นันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป จำแนกเป็นบริเวณ พ. ๓-๑ ถึง พ. ๓-๔๓

มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๗:๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๗:๑

มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสี่จุดห้า แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตามอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสี่จุดห้า และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

สีน้ำตาลเข้ม การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นมาก

ที่ดินประเภท ย. ๘ ถึง ย. ๑๐ ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาล ให้เป็นที่ดินประเภทที่ อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้

ที่ดินประเภท ย. ๘ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขต เมืองชั้นในที่มีการส่งเสริมและดำรงรักษาทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ จำแนกเป็น บริเวณ ย. ๘ - ๑ ถึง ย. ๘ - ๒๖

มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๖ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๖ : ๑

มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละห้า แต่อัตราส่วน ของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุม อาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมด

รวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละห้า และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

ที่ดินประเภท ย. ๙ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน จำแนกเป็นบริเวณ ย. ๙-๑ ถึง ย. ๙-๓๐

มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๗:๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๗:๑

มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสี่จุดห้า แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตามอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสี่จุดห้า และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

ที่ดินประเภท ย. ๑๐ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่อยู่ติดกับย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองและเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน จำแนกเป็นบริเวณ ย. ๑๐-๑ ถึง ย. ๑๐-๑๓

มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๘:๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๘:๑

มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสี่ แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตามอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสี่ และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

สีน้ำเงิน การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ

ที่ดินประเภท ส. ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันราชการและการดำเนินกิจการของรัฐที่เกี่ยวกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณูปโภคอื่น จำแนกเป็นบริเวณ ส. - ๑ ถึง ส. - ๗๔

ซึ่งทำให้รูปแบบและความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างกันออกไป ซึ่งจากการที่พิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

๑) พื้นที่พักอาศัย

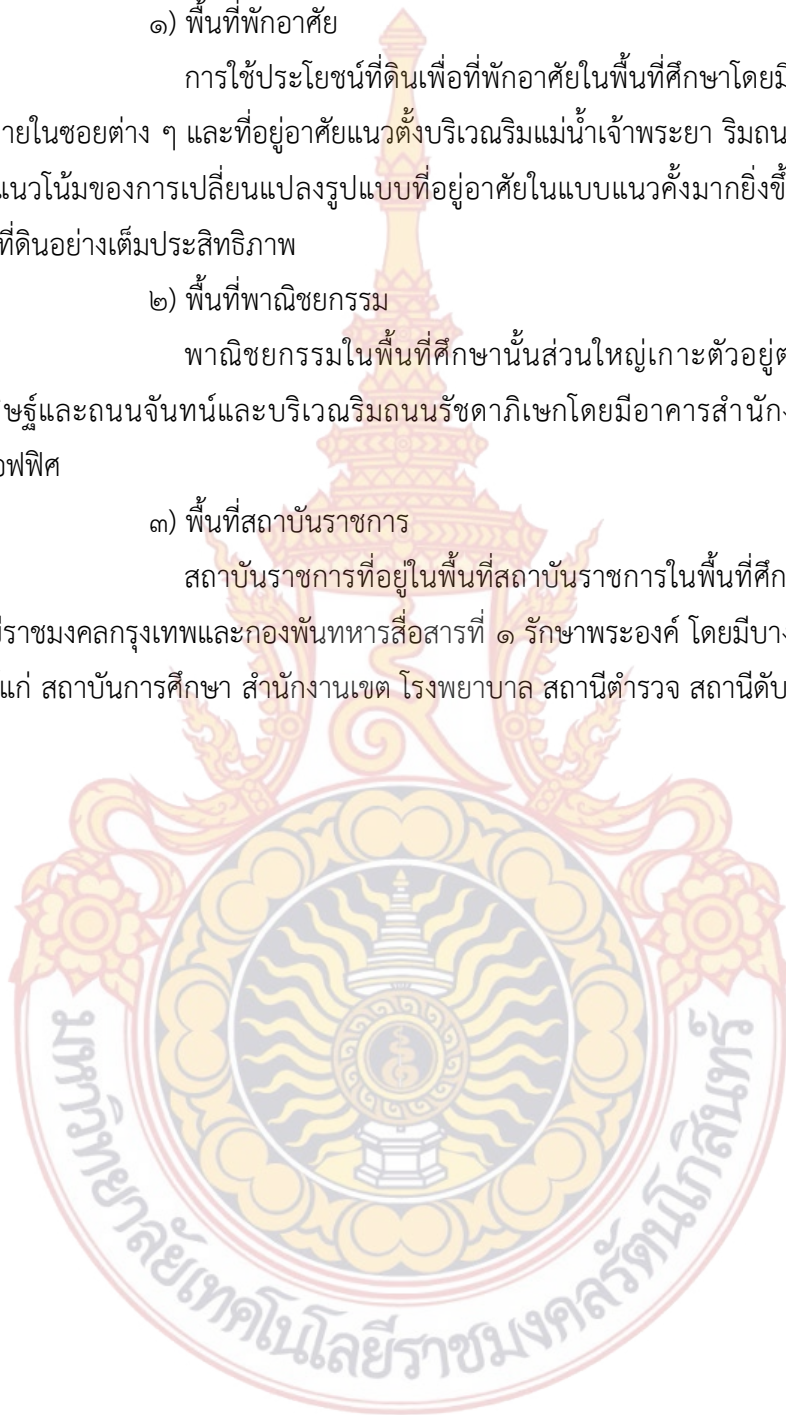
การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาโดยมีลักษณะอยู่รวมกันเป็นกลุ่มภายในซอยต่าง ๆ และที่อยู่อาศัยแนวตั้งบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ริมถนนพระราม ๓ แต่ในปัจจุบันมีแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบที่อยู่อาศัยในแบบแนวคั้งมากยิ่งขึ้นเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มประสิทธิภาพ

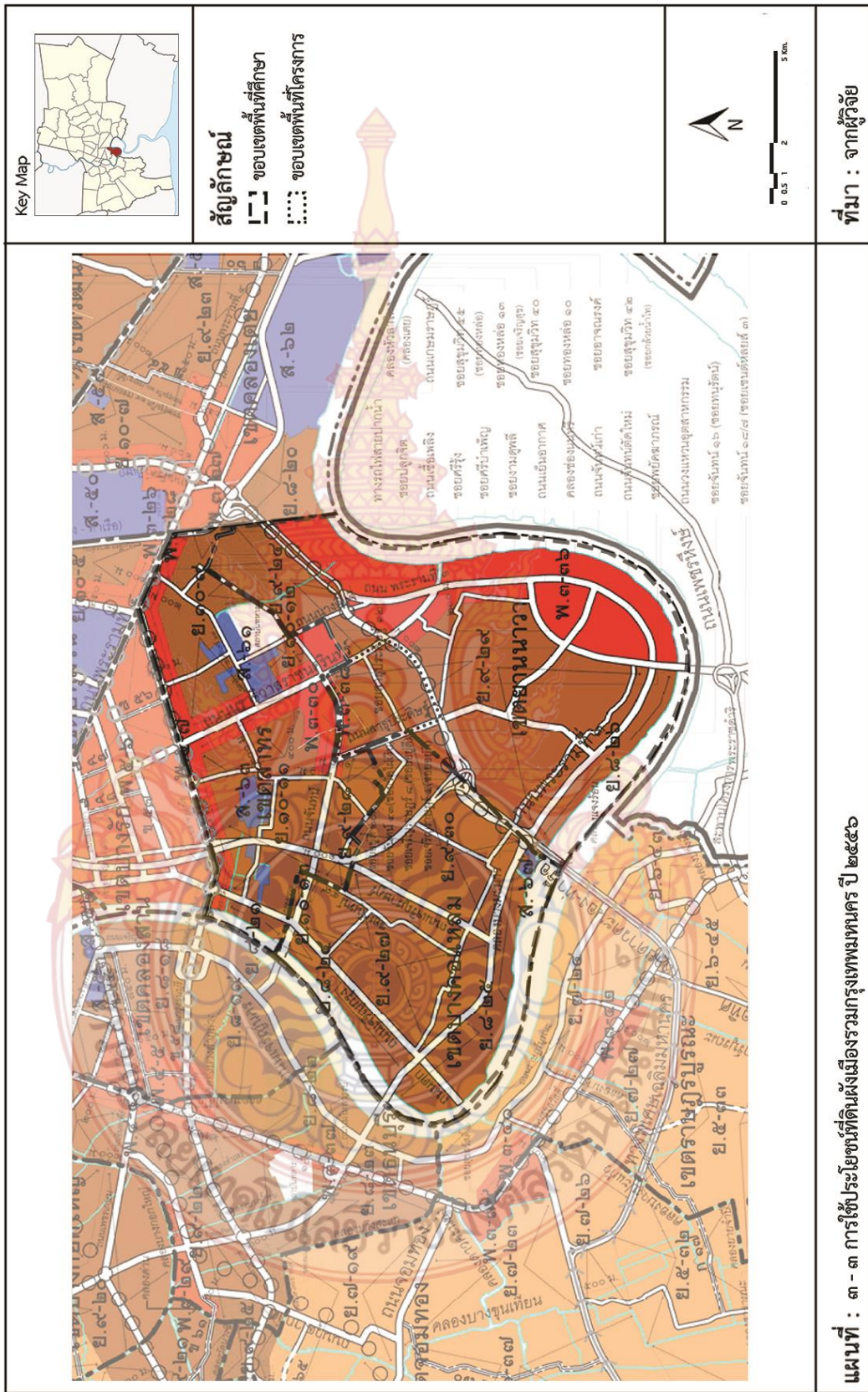
๒) พื้นที่พาณิชยกรรม

พาณิชยกรรมในพื้นที่ศึกษานั้นส่วนใหญ่เกาะตัวอยู่ตามบริเวณริมถนน สาธุประดิษฐ์และถนนจันทน์และบริเวณริมถนนรัชดาภิเษกโดยมีอาคารสำนักงานแทรกตัวอยู่ในรูปแบบออฟฟิศ

๓) พื้นที่สถาบันราชการ

สถาบันราชการที่อยู่ในพื้นที่สถาบันราชการในพื้นที่ศึกษามี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพและกองพันทหารสื่อสารที่ ๑ รักษาพระองค์ โดยมีบางส่วนกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ได้แก่ สถาบันการศึกษา สำนักงานเขต โรงพยาบาล สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง





๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๑) ระบบไฟฟ้า

การไฟฟ้านครหลวงมีพื้นที่รับผิดชอบในบริเวณพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งหมด โดยแบ่งการให้บริการออกเป็นทำการไฟฟ้านครหลวงจำนวน ๑๑๔ เขต และสาขาย่อยอีก ๘ สาขา ซึ่งบริเวณพื้นที่ศึกษานั้นอยู่บริเวณพื้นที่เมืองชั้นในซึ่งมีการจ่ายไฟฟ้าอย่างครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดเพียงพอ

๒) ระบบประปา

การให้บริการของประปานครหลวงแบ่งออกเป็น ๑๖ สาขาและพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตของสำนักงานประปาสาขาทุ่งมหาเมฆ การให้บริการน้ำประปาครอบคลุมทั้งพื้นที่ที่ไม่มีปัญหาเรื่องน้ำประปาไม่เพียงพอเนื่องจากโครงข่ายการให้บริการน้ำประปาครอบคลุมทั้งพื้นที่ อีกทั้งการประปานครหลวงยังแบ่งพื้นที่การให้บริการเป็น ๒ เขต นั่นคือส่วนกลางซึ่งครอบคลุมพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร และเขตส่วนนอกครอบคลุมพื้นที่ชานเมืองและพื้นที่นอกเขตกรุงเทพมหานคร

๓) ระบบสื่อสาร

บริษัท ท.ศ.ท คอร์ปอเรชั่น จำกัด มีการจ่ายสัญญาณสู่ชุมชนและอาคารสำนักงานอย่างทั่วถึง พร้อมทั้งยังมีสัญญาณในการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ทำให้การบริการโทรศัพท์เป็นไปอย่างเพียงพอต่อความต้องการ

๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๑) สถานศึกษา

การให้บริการของสถานศึกษาภายในพื้นที่ศึกษามีการกระจายตัวของสถานศึกษา ตั้งแต่ระดับอนุบาลศึกษา ประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา ไปจนถึงระดับอุดมศึกษาสามารถตอบสนองความต้องการทั้งภายในพื้นที่ศึกษาและภายในพื้นที่โครงการได้อย่างเพียงพอโดยมีจำนวนสถานศึกษารวม ๔๙ แห่ง

๒) ศาสนสถาน

ภายในพื้นที่ศึกษามีความหลากหลายทางศาสนา ส่งผลให้พื้นที่ที่มีความหลากหลาย อาทิ วัด โบสถ์ มัสยิด ศาลเจ้า โดยมีวัดทั้งหมด ๒๔ แห่ง มัสยิด ๑๐ แห่ง คริสตจักร ๑๑ แห่ง ศาลเจ้า ๑๑ แห่ง

๓) ศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาล

สถานพยาบาลในพื้นที่ศึกษาพบว่ามีบริการอย่างทั่วถึงโดยมีการกระจายตัวของสถานพยาบาลตั้งอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีโรงพยาบาลของทางภาครัฐและสาธารณสุขได้แก่ โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ โรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ โรงพยาบาลกฤษณาฟัททัง

๔) สถานีตำรวจ

ในพื้นที่ศึกษามีสถานีตำรวจทั้งสิ้น ๓ แห่ง สถานีตำรวจนครบาล วัดพระยาไกร สถานีตำรวจนครบาลบางโพงพาง สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ

๕) สถานีดับเพลิง

ในพื้นที่ศึกษามีสถานีดับเพลิงทั้งสิ้น ๒ แห่ง สถานีดับเพลิงถนนจันทน์ สถานีดับเพลิงทุ่งมหาเมฆ

๖) สวนสาธารณะ

ในพื้นที่ศึกษามีสวนสาธารณะทั้งสิ้น ๒ แห่ง อยู่ในเขตบางคอแหลมคือ สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา อยู่ในเขตสาทรคือ สวนสาธารณะสวนพลู

๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

ในส่วนของข้อมูลชุมชนในพื้นที่ศึกษานั้นได้รวบรวมจากข้อมูลแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชนในเขตกรุงเทพมหานครโดยจะจำแนกเป็นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาซึ่งจะอยู่ในรายเขทยานนาวา แขวงช่องนนทรีและแขวงบางโพงพาง เขตบางคอแหลม แขวงบางโคล่ แขวงบางคอแหลม แขวงวัดพระยาไกร เขตสาทร แขวงทุ่งวัดดอน แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงยานนาวา จากสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ปีพ.ศ. ๒๕๖๐ โดยมีข้อมูลตามตารางดังนี้

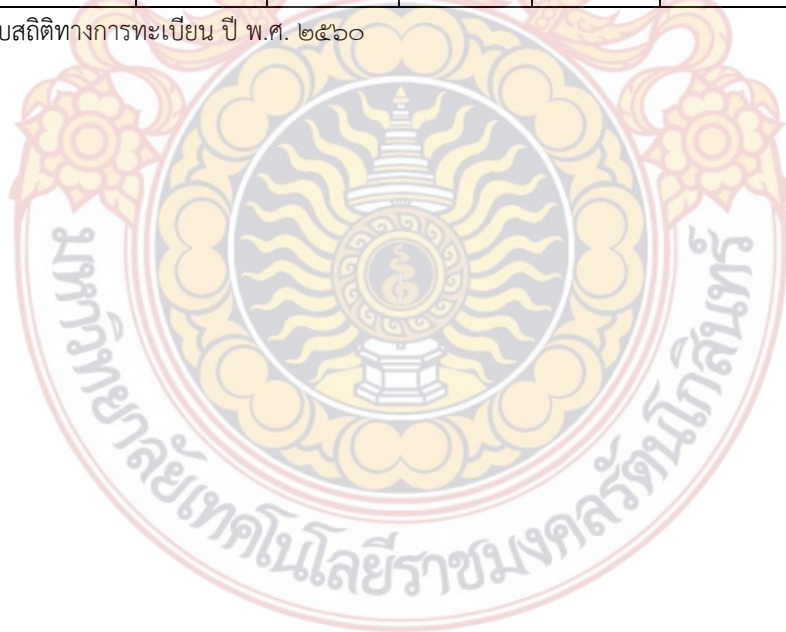
พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ ๓ เขตคือ เขทยานนาวา เขตบางคอแหลม และเขตสาทรจากสถิติจำนวนประชากรของพื้นที่ศึกษาดังตาราง



ตารางที่ ๓-๑ แสดงจำนวนประชากรในแต่ละเขตของพื้นที่ศึกษา

จำนวนประชากร พื้นที่ ความหนาแน่น จำนวนตามแขวง ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๐						
เขต/แขวง	ประชากร (คน)			พื้นที่ (ก.ม.๒)	ความ หนาแน่น (คน/กม.๒)	จำนวนบ้าน (หลัง)
	รวม	ชาย	หญิง			
เขตยานนาวา	๗๘,๗๙๗	๓๗,๑๓๔	๔๑,๖๖๓	๑๒.๓๗	๖,๓๗๐	๕๑,๐๔๓
แขวงช่องนนทรี	๔๘,๖๔๐	๒๒,๖๗๗	๒๕,๙๖๓	๗.๒๘	๖,๖๘๑.๓๑	๓๒,๑๓๘
แขวงบางโพงพาง	๓๐,๑๕๗	๑๔,๔๕๗	๑๕,๗๐๐	๕.๐๙	๕,๙๒๔.๗๕	๑๘,๙๐๕
เขตบางคอแหลม	๘๙,๓๕๘	๔๒,๕๘๐	๔๖,๗๗๘	๘.๔๙	๑๐,๕๒๕.๐๘	๓๙,๓๑๕
แขวงบางโคล่	๓๗,๔๐๑	๑๗,๘๒๑	๑๙,๕๘๐	๔.๖๗	๘,๐๐๘.๗๗	๑๘,๖๘๙
แขวงบางคอแหลม	๒๕,๒๗๖	๑๑,๙๙๓	๑๓,๒๘๓	๑.๗๓	๑๔,๖๑๐.๔๐	๑๐,๓๐๙
แขวงวัดพระยาไกร	๒๖,๖๘๑	๑๒,๗๖๖	๑๓,๙๑๕	๒.๐๙	๑๒,๗๖๖.๐๒	๑๐,๓๑๗
เขตสาทร	๗๙,๖๒๔	๓๗,๗๓๔	๔๑,๘๙๐	๗.๓๒	๑๐,๘๗๗.๕๙	๔๑,๔๔๗
แขวงทุ่งวัดดอน	๓๙,๓๑๖	๑๘,๓๗๓	๒๐,๙๔๓	๒.๔๗	๑๕,๙๑๗.๔๐	๑๖,๙๙๒
แขวงทุ่งมหาเมฆ	๑๙,๕๕๐	๙,๕๕๔	๙,๙๙๖	๓.๐๓	๖,๔๕๒.๑๔	๑๓,๙๖๙
แขวงยานนาวา	๒๐,๗๕๘	๙,๘๐๗	๙,๙๕๑	๑.๘๒	๑๑,๔๐๕.๔๙	๑๐,๔๘๖

ที่มา : ระบบสถิติทางการทะเบียน ปี พ.ศ. ๒๕๖๐



ตารางที่ ๓-๒ แสดงจำนวนที่อยู่อาศัยในแต่ละเขตของพื้นที่ศึกษาย้อนหลัง ๕ ปี

จำนวนที่อยู่อาศัย จำนวนตามแขวง ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๕๖					
เขต/แขวง	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๖
เขตยานนาวา	๕๑,๐๔๓	๕๐,๘๐๓	๕๐,๖๗๔	๔๙,๓๖๔	๔๗,๙๘๐
แขวงช่องนนทรี	๓๒,๑๓๘	๓๑,๕๘๒	๓๑,๔๖๘	๓๑,๒๓๕	๒๙,๘๔๖
แขวงบางโพงพาง	๑๘,๙๐๕	๑๙,๒๒๑	๑๙,๒๐๖	๑๘,๑๒๙	๑๘,๑๓๔
เขตบางคอแหลม	๓๙,๓๑๕	๓๙,๑๒๙	๓๗,๙๒๐	๓๖,๔๐๖	๓๖,๓๔๖
แขวงบางโคล่	๑๘,๖๘๙	๑๘,๖๕๕	๑๗,๗๕๑	๑๖,๖๔๑	๑๖,๕๙๔
แขวงบางคอแหลม	๑๐,๓๐๙	๑๐,๒๙๔	๑๐,๒๗๔	๙,๘๖๑	๙,๘๕๑
แขวงวัดพระยาไกร	๑๐,๓๑๗	๑๐,๑๘๐	๙,๘๙๕	๙,๙๐๔	๙,๙๐๑
เขตสาทร	๔๑,๔๔๗	๔๑,๓๐๔	๔๐,๐๔๓	๓๙,๕๗๘	๓๖,๔๐๓
แขวงทุ่งวัดดอน	๑๖,๙๙๒	๑๖,๙๗๔	๑๖,๕๙๖	๑๖,๓๐๕	๑๕,๐๗๕
แขวงทุ่งมหาเมฆ	๑๙,๕๕๐	๑๓,๘๒๕	๑๓,๔๒๔	๑๓,๒๔๖	๑๒,๗๕๕
แขวงยานนาวา	๒๐,๗๕๘	๑๐,๕๐๕	๑๐,๐๒๓	๑๐,๐๒๗	๘,๕๗๓

ที่มา : ระบบสถิติทางการทะเบียน ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๕๖

๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

พื้นที่ย่านสาทรประดิษฐ์ที่ตั้งอยู่เขตยานนาวาเป็นพื้นที่ที่มีประชากรความหนาแน่นไม่สูงมากนักถ้าเปรียบเทียบกับเขตบางคอแหลมและเขตสาทรที่มีจำนวนประชากรมากกว่า และยังมีขนาดพื้นที่ของเขตที่เล็กกว่าเขตยานนาวา เนื่องจากศักยภาพในด้านที่ตั้งและความหลากหลายในด้านการคมนาคมการสัญจรที่ยังไม่มีระบบรางเข้ามาในพื้นที่เหมือนเขตสาทร แต่ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาเข้ามาในพื้นที่อาจทำให้การลงทุนในพื้นที่ย่านสาทรประดิษฐ์เพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยส่วนมากการลงทุนในขณะนี้ของพื้นที่จึงเป็นไปเพื่อประโยชน์ด้านที่พักอาศัยทั้งรูปแบบอาคารสูงและอาคารพาณิชย์ โดยประโยชน์ด้านพาณิชย์กรรมจะเป็นไปในรูปแบบผสมผสานกับที่พักอาศัยในอาคารพาณิชย์ ขณะเดียวกันนักธุรกิจ นักลงทุน ได้มีการเข้าไปลงทุนในย่านนี้มากขึ้นสังเกตได้จากการมีคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นมากเรื่อย ๆ

๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

๑) แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๗๕)

ยุทธศาสตร์การพัฒนา

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ มหานครสีเขียว มุ่งเน้นให้เมืองกรุงเทพฯ มีภูมิทัศน์สวยงาม ไม่มีสายไฟฟ้าสายโทรศัพท์ทกรู้ง มีพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวกระจายทั่วทุกพื้นที่ มีระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวกประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีหลายทางเลือก

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ มหานครกะทัดรัด มุ่งเน้นให้เมืองกรุงเทพฯ เติบโตอย่างมีระเบียบ มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน และทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

๒) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๒.๑) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖ กำหนดให้บริเวณพื้นที่ศึกษาระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

พื้นที่สีน้ำตาล ประเภท ย. ๘ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่มีการส่งเสริมและดำรงรักษาทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ จำแนกเป็นบริเวณ ย. ๘ - ๑ ถึง ย. ๘ - ๒๖ มีค่า FAR ๖:๑ ค่า OSR ร้อยละ ๕

พื้นที่สีน้ำตาล ประเภท ย. ๙ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน จำแนกเป็นบริเวณ ย. ๙-๑ ถึง ย. ๙-๓๐ มีค่า FAR ๗:๑ ค่า OSR ร้อยละ ๔.๕

พื้นที่สีน้ำตาล ประเภท ย. ๑๐ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่ต่อเนื่องกับย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองและเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน จำแนกเป็นบริเวณ ย. ๑๐-๑ ถึง ย. ๑๐-๑๓ มีค่า FAR ๘:๑ ค่า OSR ร้อยละ ๔

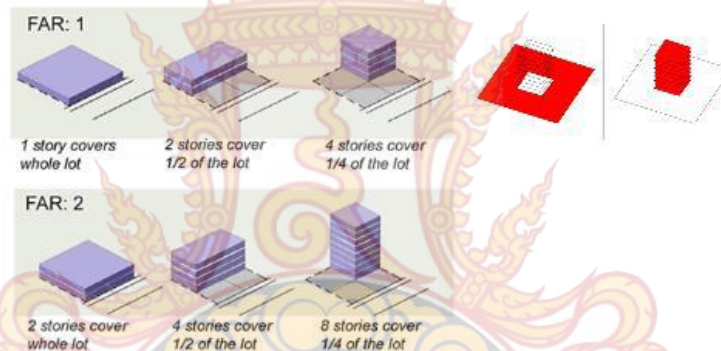
พื้นที่สีแดง ประเภท พ.๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชยกรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป จำแนกเป็นบริเวณ พ. ๓-๑ ถึง พ. ๓-๔๓ มีค่า FAR ๗:๑ ค่า OSR ร้อยละ ๔.๕

พื้นที่สีน้ำเงิน ประเภท ส. ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันราชการและการดำเนินกิจการของรัฐที่เกี่ยวกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์ จำแนกเป็นบริเวณ ส. -๑ ถึง ส. -๗๔

ซึ่งตามผังเมืองรวมปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้มีการกำหนดการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ให้กับพื้นที่ภายในรัศมี ๕๐๐ เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าไม่เกินร้อยละ ๒๐ โดยมีข้อกำหนด ดังนี้

- การจัดให้มีพื้นที่ว่างเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ
- การจัดให้มีที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ภายในรัศมี ๕๐๐ เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าหรือการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่การสัญจรอื่นๆ
- การจัดให้มีพื้นที่สำหรับการกักเก็บน้ำฝน
- การก่อสร้างอาคารประหยัดพลังงาน
- การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่

โครงการ



ภาพที่ ๓-๑ ตัวอย่างการกำหนด FAR และ OSR
ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมืองกรุงเทพมหานคร

๒.๒) กฎหมายกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงริมถนนราวิวาสฯ

ข้อ ๑ ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า “ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนราวิวาสฯ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้ง ๒ ฟาก ในท้องที่แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม แขวงบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๐”

ข้อ ๒ ข้อบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า ๒ เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า ๑ เมตร อาคารที่มีความสูงจากระดับ

ถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกิน ๑๒ เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร หรือดัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าวภายในระยะ ๑๕ เมตรจากเขตถนน ทั้ง ๒ ฟากของถนนนราธิวาสฯ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสุรวงศ์ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนจดแม่น้ำเจ้าพระยาตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคาร ดังต่อไปนี้

(๑) อาคารพาณิชย์ชั้นเดียวสูงไม่เกิน ๔ เมตร จากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารมีพื้นที่รวมกันไม่เกิน ๕๐ ตารางเมตร ห่างจากเขตถนนไม่น้อยกว่า ๖ เมตร และอยู่ห่างจากอาคารอื่นไม่น้อยกว่า ๖ เมตร

(๒) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีระยะห่างจากสถานีบริการอื่นตามแนวถนนฟากเดียวกันเกินกว่า ๒,๐๐๐ เมตร

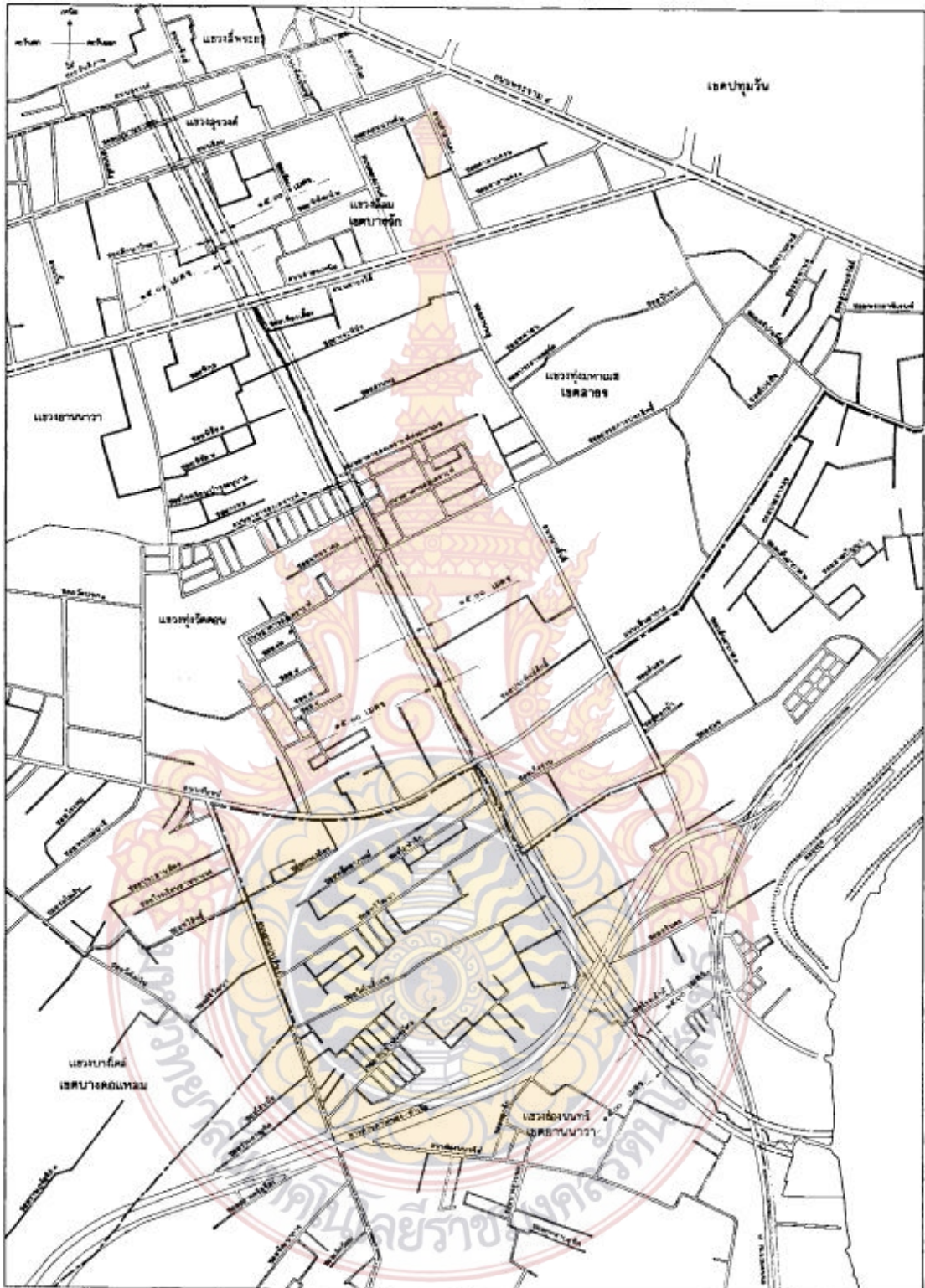
(๓) อาคารจอดรถยนต์ใต้ดินที่มีความสูงจากระดับถนนไม่เกิน ๑.๒๐ เมตร ให้ห่างจากเขตถนนและเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๓ เมตร

(๔) อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ ห้ามเปลี่ยนการใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนการใช้อาคารนั้นไม่ขัดกับข้อ ๓

(๕) อาคารที่ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างหรือดัดแปลงก่อนวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังก่อสร้างหรือดัดแปลงไม่แล้วเสร็จให้ดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

(๖) ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้

หมายเหตุ เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากถนนนราธิวาสฯ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง และอำนวยความสะดวกแก่การจราจร เห็นสมควรควบคุมการก่อสร้าง ดัดแปลงใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในระยะ ๑๕ เมตร ทั้งสองฟากถนนดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัตินี้



แผนที่ ๓-๔ แสดงระยะรัศมี ๑๕ เมตร จาก ๒ ฟากถนนนราธิวาสราชนครินทร์
ที่มา : ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา



ภาพที่ ๓-๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา

ที่มา : Think of Living, ๒๕๖๐

รถไฟฟ้าสายสีเทาเป็นโมโนเรลลอยฟ้า (รถไฟรางเดี่ยวขนาดเบา) ที่วิ่งผ่านช่วงวัชรพลผ่านเส้นประดิษฐานอนุธรรม เข้าเพชรบุรี เลี้ยวเข้าทองหล่อมาต่อกับ BTS สถานีทองหล่อ ส่วนอีกช่วงหนึ่งจากพระโขนง (คาดการณ์ว่าน่าจะเชื่อมกับ BTS พระโขนง) ผ่านเส้นพระราม ๔ เข้านราธิวาสฯ แล้วเข้าสู่พระราม ๓ แทนที่เส้น BRT เดิม โดยสายสีเทานี้ กทม.จะเป็นผู้ดูแล

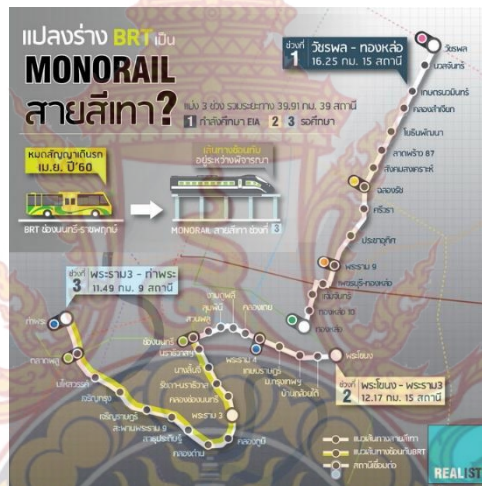
รถไฟฟ้าสายสีเทาจะช่วยเชื่อมต่อการเดินทางเข้า-ออกระหว่างใจกลางเมืองกับพื้นที่ตะวันออกเฉียงเหนือของกทม. และพื้นที่อยู่อาศัยบริเวณสาธูประดิษฐ์และริมน้ำเจ้าพระยา บริเวณพระราม ๓ โดยแบ่งเป็น ๓ ช่วง

ช่วงที่ ๑ วัชรพล-ทองหล่อ เริ่มต้นที่วัชรพลตรงจุดตัดกับ ถ.รามอินทรา มุ่งหน้าลงใต้ตามแนว ถ.ประดิษฐานอนุธรรม ผ่านซอยนวลจันทร์ ข้ามสะพานเกษตรนวมินทร์ ไปสิ้นสุดที่จุดตัดกับ ถ.ลาดพร้าว จากนั้นมุ่งหน้าสู่ถนนพระราม ๙ แล้วเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้มที่ ถ.ประชาอุทิศ ออกสู่ ถ.เพชรบุรี เข้าสู่ ถ.ทองหล่อมาเพื่อมาต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีทองหล่อ รายชื่อสถานี ๑.วัชรพล ๒.นวลจันทร์ ๓.เกษตร-นวมินทร์ ๔.คลองลำเจียก ๕.โยธินพัฒนา ๖.ลาดพร้าว๘๗ ๗.สังคมสงเคราะห์ ๘.ฉลองรัช ๙.ศรีวิภา ๑๐.ประชาอุทิศ ๑๑.พระราม ๙ ๑๒.เพชรบุรี-ทองหล่อ ๑๓.แจ่มจันทร์ ๑๔.ทองหล่อ๑๐ ๑๕.ทองหล่อ

ช่วงที่ ๒ พระโขนง-พระราม ๓ เริ่มต้นจากสถานีพระโขนง มุ่งหน้าสู่ถนนพระราม ๔ ผ่านตลาดคลองเตย เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสาทรเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินที่สถานีลุมพินี จากนั้นวิ่งสู่แยกสาทร-นราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มุ่งหน้าสู่ถนนพระราม ๓ ไปสิ้นสุดที่สถานีพระราม ๓ รายชื่อสถานี ๑.

พระโขนง ๒.บ้านกล้วยใต้ ๓.ม.กรุงเทพฯ ๔.เกษมราษฎร์ ๕.พระราม ๔ ๖.คลองเตย ๗.งามดูพลี ๘. ลุมพินี ๙.สวนพลู ๑๐.ชองนนทรี ๑๑.นราธิวาสฯ ๑๒.นางลิ้นจี่ ๑๓.รัชดา-นราธิวาส ๑๔. คลองชองนนทรี ๑๕.พระราม ๓

ช่วงที่ ๓ พระราม ๓ -ท่าพระ เริ่มต้นที่สถานีพระราม ๓ วิ่งตามแนวเส้นทาง ถนนพระราม ๓ ผ่านสะพานพระราม ๙ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม ๓ ผ่านแยก มไหศวรรย์ เข้าสู่ถนนรัชดาภิเษกเพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีตลาดพลู ไปสิ้นสุดที่แยกท่าพระ เพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีท่าพระ รายชื่อสถานี ๑.คลองภูมิ ๒.คลองด่าน ๓. สาธุประดิษฐ์ ๔.สะพานพระราม๙ ๕.เจริญราษฎร์ ๖.เจริญกรุง ๗.มไหสวรรค์ ๘.ตลาดพลู ๙. ท่าพระ



ภาพที่ ๓-๓ สถานีของรถไฟฟ้าสายสีเทาทั้ง ๓ ช่วง
ที่มา : Realist, ๒๕๖๐

๒. โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ



ภาพที่ ๓-๔ โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ
ที่มา : Rotfaithai, ๒๕๖๐

เป็นหนึ่งในทำทอกริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) มีความพยายามจะเร่งผลักดันให้มีการพัฒนาหลังจากที่ปล่อยทิ้งร้างมานาน ล่าสุดนั้นการประชุมคณะกรรมการ(บอร์ด) ร.ฟ.ท. ได้ตีกลับผลการศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อให้ ร.ฟ.ท. ไปประเมินราคาที่ดินใหม่ และผลตอบแทนที่เป็นราคาปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากราคาประเมินที่ดินแปลงดังกล่าวได้มีการศึกษามานานแล้วนั่นเอง

“ย่านสถานีแม่น้ำ” มีพื้นที่ทั้งหมด ๒๗๗ ไร่ คิดเป็นมูลค่าการลงทุนกว่า ๙.๖ หมื่นล้านบาท เป็นพื้นที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา หน้ายาวประมาณ ๒ กิโลเมตร นับเป็นทำเลใจกลางเมืองใกล้กับศูนย์กลางเศรษฐกิจและแหล่งงานสำคัญอย่างสาทร สีลม แม้จะมีแผนพัฒนาแต่ปัจจุบันกลับพบว่าทำเลดังกล่าวได้รับการบุกรุกทำแคมป์ที่พักคนงานรูปแบบก่อสร้างอาคารถาวรเต็มพื้นที่ อีกทั้งยังใช้เป็นพื้นที่จอดรถคอนเทนเนอร์กันอย่างโจ่งครึม ทั้งๆที่ ร.ฟ.ท. ยังไม่ได้ทำสัญญาเช่าแก่รายใดแต่อย่างใดทั้งสิ้น

โดยการเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าวมี ๓ เส้นทางหลัก คือ ถนนเชื้อเพลิง ถนนพระราม ๓ และถนนพระราม ๓ (วัดช่องลม) สภาพโดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชนจำนวนมาก โดย ร.ฟ.ท. มีแผนพัฒนาด้วยการแบ่งพื้นที่ออกเป็น ๕ โซน ได้แก่

พื้นที่โซน ๑ พื้นที่ ๗๗.๑๓ ไร่ กำหนดเป็น Gateway Commercial Park อยู่บริเวณทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดกับทางเข้าออกหลัก และสถานีระบบขนส่งรางเดี่ยวของพื้นที่โครงการจะพัฒนาพื้นที่รูปแบบมิกซ์ยูส ทั้งพาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และบริการประเภทของอาคาร

ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน และอาคารพักอาศัย รวมจะมีพื้นที่เปิดโล่งสีเขียวสอดแทรกรอบกลุ่มอาคาร



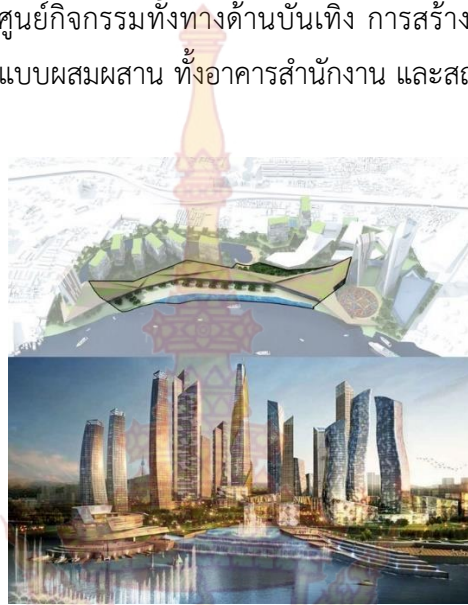
ภาพที่ ๓-๕ โซน ๑ Maenam Gateway
ที่มา : Rotfaithai, ๒๕๖๐

พื้นที่โซน ๒ จะเป็นรูปแบบ Iconic Marina มีพื้นที่ ๔๔ ไร่ จะสร้างอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษติดแม่น้ำ และเป็นแลนด์มาร์กใหม่ของกรุงเทพฯ ประกอบด้วย โรงแรมระดับ ๖ ดาว อาคารสำนักงาน ศูนย์ประชุมสัมมนา ที่พักอาศัย ศูนย์การค้า พาณิชยกรรม การแสดงสินค้า ธุรกิจการค้า ที่ทำการขององค์กรการค้าเอกชน ศูนย์ข้อมูลธุรกิจ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว และท่าเทียบเรือสำราญขนาดกลาง



ภาพที่ ๓-๖ โซน ๒ Maenam Landmark
ที่มา : Rotfaithai, ๒๕๖๐

พื้นที่โซน ๓ เป็นรูปแบบ Cultural Promenade มีพื้นที่ ๗๘.๒๕ ไร่ ขนาดที่ดินมีความยาวติดแม่น้ำเจ้าพระยา ๙๐๐ เมตร อยู่ฝั่งตรงข้ามบางกระเจ้า การพัฒนาประกอบด้วยพื้นที่พาณิชยกรรมค้าปลีก ศูนย์กิจกรรมทั้งทางด้านบันเทิง การสร้างสรรค์ ร้านอาหาร ภัตตาคาร สโมสร และอาคารใช้งานแบบผสมผสาน ทั้งอาคารสำนักงาน และสถานที่บริการ



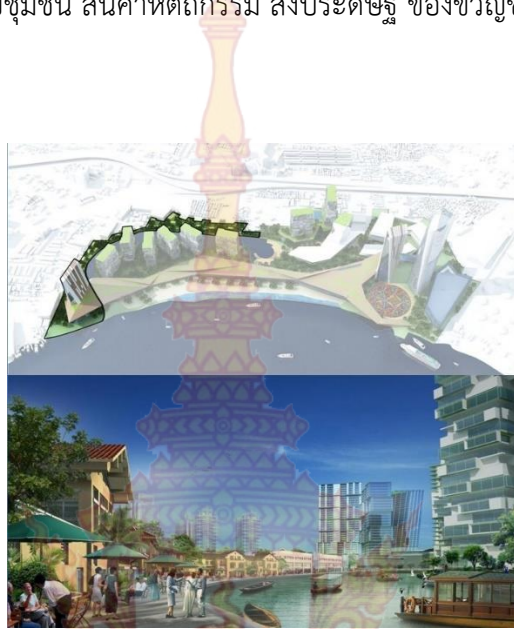
ภาพที่ ๓-๗ โซน ๓ Maenam Grand Experience
ที่มา : Rotfaithai, ๒๕๖๐

พื้นที่โซน ๔ รูปแบบที่อยู่อาศัยริมน้ำ มีพื้นที่ ๕๕.๖๓ ไร่ อยู่ใจกลางของโครงการ ติดกับถนนสายหลัก สามารถเชื่อมต่อการใช้งานในพื้นที่อื่นได้สะดวก ด้วยรูปแบบของทางเดิน ทางจักรยาน รอบคลองขุด พื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยา และเชื่อมต่อบริเวณเปลี่ยนถ่ายขนส่งมวลชนรางเบา ซึ่งการพัฒนาประกอบด้วย กลุ่มคอนโดมิเนียม กลุ่มอาคารพักอาศัย



ภาพที่ ๓-๘ โซน ๔ Maenam Green Neighborhood
ที่มา : Rotfaithai, ๒๕๖๐

พื้นที่โซน ๕ มีพื้นที่ ๒๒.๕ ไร่ อยู่บริเวณริมคลองขุดด้านทิศเหนือ เป็นย่านที่
 จัดพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับกลุ่มชุมชนเดิม เป็นที่พักของพนักงาน บุคลากรของการรถไฟฯ
 เป็นย่านธุรกิจการค้าระดับชุมชน สินค้าหัตถกรรม สิ่งประดิษฐ์ ของขวัญของที่ระลึก ร้านอาหารตาม
 แนวริมคลองขุด



ภาพที่ ๓-๙ โซน ๕ Maenam Canal Community
 ที่มา : Rotfaithai, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๓-๑๐ ผังแม่บทโครงการพัฒนาสถานีแม่น้ำ
 ที่มา : Rotfaithai, ๒๕๖๐

๓. โครงการ Landmark Waterfront



ภาพที่ ๓-๑๑ โครงการ Landmark Waterfront
ที่มา : Think of Living, ๒๕๖๐

เป็นอีกหนึ่งโครงการริมแม่น้ำเจ้าพระยา จากทาง คันทรี กรุ๊ป ร่วมมือกับ โฟร์ซีชั่นส์ โฮเทลส์ ประกอบด้วยโรงแรมห้าดาว ๒ แห่งและที่พักอาศัย ๑ แห่งในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา (บนที่ดินขององค์การสะพานปลา เนื้อที่ ๓๖ ไร่ ทำสัญญาเช่าจากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ๗๕ ปี) และมีพื้นที่ริมน้ำยาว ๓๕๐ เมตร เมื่อสร้างเสร็จความสูงน่าจะอยู่ที่ราวๆ ๓๐๕ เมตร ตัด ๑ ใน ๕ อาคารสูงของประเทศไทย

สำหรับโครงการทั้งหมดใช้ชื่อว่า Landmark Waterfront โดยแบ่งออกเป็น คอนโดมิเนียมและโรงแรม ประกอบด้วย

๑. โรงแรมคาเปล่า กรุงเทพ เป็นห้องพักแบบ สวีท ๑๐๑ ห้อง
๒. โฟร์ซีชั่นส์ ไพรวเท เรสซิเดนซ์ กรุงเทพ คอนโด High Rise ๑ อาคาร สูง ๗๓ ชั้นทุกห้องเห็นวิวแม่น้ำแบบห้องห้วมุม
๓. โฟร์ซีชั่นส์ ไพรวเท เรสซิเดนซ์ กรุงเทพ โรงแรมสไตล์รีสอร์ท ๓๑๒ ห้อง พื้นที่โรงแรมประมาณ ๒๒ ไร่ติดแม่น้ำหน้ากว้าง ๒๐๐ เมตร



ภาพที่ ๓-๑๒ ผังแม่บทโครงการ Landmark Waterfront
ที่มา : Think of Living, ๒๕๖๐

๔. โครงการ Modern Port City



ภาพที่ ๓-๑๓ โครงการ Modern Port City
ที่มา : LM Logistics Manager, ๒๕๖๐

โครงการพัฒนาพื้นที่ ๑๗ ไร่ บริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการ กทท. เป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชย์นาวี (Maritime Business Center) สำหรับโครงการดังกล่าวนั้น กทท. ได้จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่การใช้ประโยชน์พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามศักยภาพของพื้นที่ และเป็นการบริหารความเสี่ยงด้านรายได้ให้แก่ กทท. อย่างยั่งยืน ซึ่งจากผลการศึกษาผลตอบแทนทางการเงิน กทท. จะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนตลอดอายุสัญญาเช่า ๓๐ ปี คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิไม่น้อยกว่า ๕ พันล้านบาท อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ให้เป็นชุมชนที่ทันสมัยภายใต้แนวคิด Modern Port City และเพื่อให้เกิดการพัฒนาได้โดยเร็ว จึงได้คัดเลือกพื้นที่ปราศจากสิ่งปลูกสร้างและผู้บุกรุก สามารถพัฒนาได้ทันทีเป็นโครงการนำร่อง ซึ่งได้แก่ พื้นที่บริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการ กทท. ขนาด ๑๗ ไร่ โดยมีแผนจะพัฒนาเป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชย์นาวี (Maritime Business Center) โดยมีรูปแบบให้เอกชนลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการตลอดอายุ

สัญญา และเมื่อครบกำหนดสัญญาต้องโอนทรัพย์สินให้แก่ กทท. และเนื่องจากโครงการมีมูลค่าการลงทุนเกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท และให้เอกชนร่วมลงทุน จึงเข้าข่ายต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๖

การออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) จะเป็นอาคารทาวเวอร์เดี่ยว (Single Tower) ลักษณะเป็นการออกแบบอาคารโดยรวมกิจกรรมทั้งหมดไว้ในอาคารเดียวกัน (Mixed Use) มีพื้นที่ใช้สอยสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด (highest and Best use) รวม ๑๘๕,๑๓๐ ตารางเมตร และมีแนวคิดให้อาคารเป็นเอกลักษณ์สะท้อนเรื่องราวต่างๆ ขององค์ประกอบอย่างเป็นอัตลักษณ์ (Iconic) ทั้งเป็นอาคารเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Building Concept) ทั้งองค์ประกอบของอาคาร ประกอบด้วย กิจกรรมภายในอาคารจำนวน ๕ ส่วน และภายนอกอาคาร ๑ ส่วน

๓.๒ พื้นที่โครงการ

๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

การกำหนดขอบเขตของพื้นที่โครงการเกิดจากประเด็นเนื่องจากมีโครงการในอนาคตรถไฟฟ้าสายสีเทาที่จะผ่านมาในพื้นที่โครงการและโครงการอื่น ๆ บริเวณโดยรอบพื้นที่ และจากการขยายตัวของเมืองสู่พื้นที่โดยรอบของบริเวณสีลม-สาทร ที่เป็นย่านแหล่งธุรกิจของกรุงเทพฯ ทำให้มองเห็นพื้นที่นี้มีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่รองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ ดังนั้นพื้นที่โครงการควรได้รับการพัฒนาให้เกิดเป็นตัวอย่างพื้นที่อยู่อาศัยที่ดีของย่านพระราม ๓ และการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่โครงการสามารถแบ่งขอบเขตจากการศึกษาได้จากแนวถนนและสภาพภูมิประเทศตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

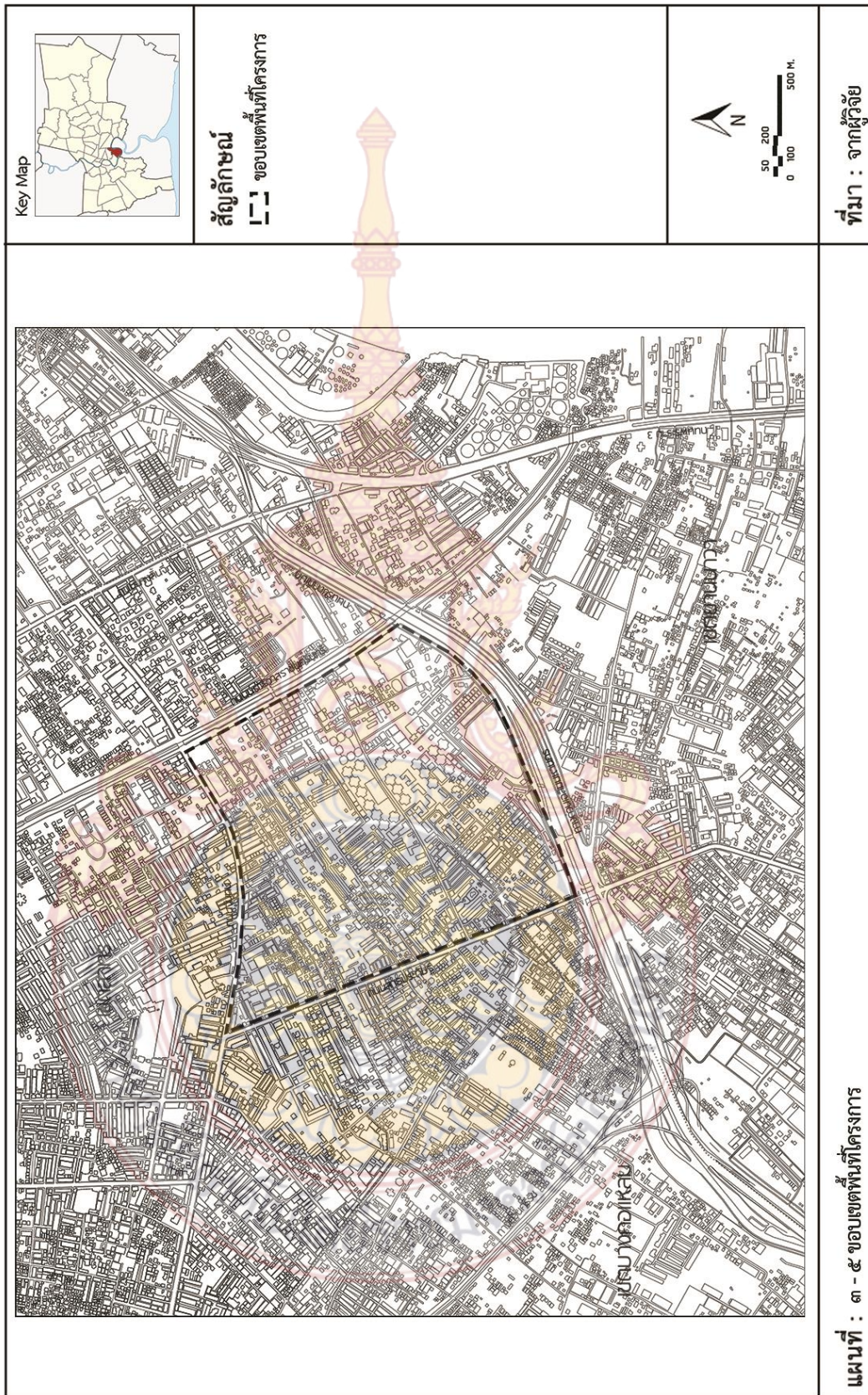
ทิศเหนือ ติดต่อกับ ถนนจันทน์

ทิศใต้ ติดต่อกับ ถนนรัชดาภิเษก

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ถนนสาธุประดิษฐ์

พื้นที่โครงการครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๑.๐๓ ตร.กม.



๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

เดิมย่านสาธูประดิษฐ์ มีลักษณะของพื้นที่เกิดจากเป็นย่านทำการเกษตรในสมัยก่อน และยังเป็นย่านรับส่งสินค้าจากเรือขนส่งที่ทำน้ำสาธูประดิษฐ์ ความเจริญเริ่มเข้ามาในพื้นที่จากการที่นายต่วน สาธู ได้ทำการตัดถนนขึ้นมาด้วยปณิธานจะนำความเจริญเข้ามาในพื้นที่ให้ได้ ตัดถนนเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุงที่สมัยนั้นมีความเจริญในพื้นที่แล้ว คนในพื้นที่สมัยนั้นจึงตั้งชื่อถนนนี้ว่าสาธูตามนามสกุลของนายต่วน ต่อมาได้เพิ่มคำว่าประดิษฐ์ตามหลังไปจึงได้กลายเป็นชื่อถนนสาธูประดิษฐ์ และหลังจากนั้นพื้นที่นี้ยังคงพัฒนามาจนถึงปัจจุบัน

๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

๑) การสัญจรทางบก สามารถแบ่งออกได้ ๓ สาย ได้แก่

ถนนสายหลัก

ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายหลักที่มีการจราจรคับคั่ง โดยมีขนาด ๖ ช่องจราจร เชื่อมระหว่างทางแยกพระราม ๓-รัชดา (ช่วงใกล้เชิงสะพานพระราม ๙) สิ้นสุดที่ทางแยกพระราม ๓-รัชดา (ช่วงโรงเรียนนนทรีวิทยา)

ถนนสายรอง

ถนนสาธูประดิษฐ์ มีขนาด ๔ ช่องจราจร เริ่มต้นที่ถนนจันทน์ที่ทางแยกจันทน์-สาธู มุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ไปสิ้นสุดที่ท่าเรือสาธูประดิษฐ์ ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

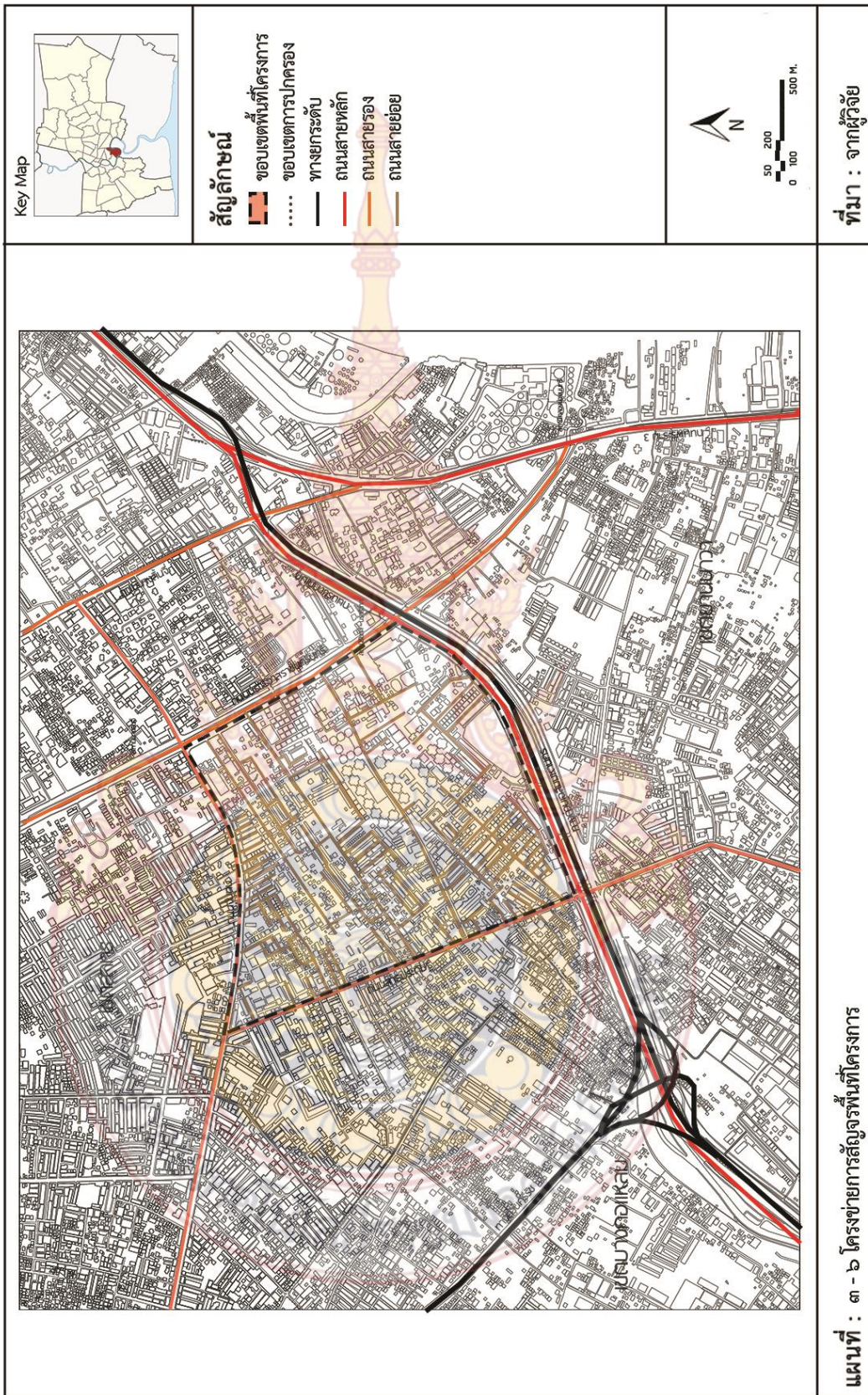
ถนนจันทน์ มีขนาด ๔ ช่องจราจร เริ่มต้นที่ถนนเจริญกรุงที่ทางแยก เจริญกรุง-จันทน์ มุ่งไปทางทิศตะวันออก ไปสิ้นสุดที่ถนนนางลิ้นจี่ที่ทางแยกนางลิ้นจี่-จันทน์

ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีขนาด ๖ ช่องจราจร เริ่มต้นที่ถนนสุรวงศ์ มุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ไปสิ้นสุดที่ถนนพระราม ๓ ที่แยกพระราม ๓ -นราธิวาส (ช่องนนทรี)

ถนนสายย่อย อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นถนนซอยต่างๆซึ่งสามารถเชื่อมเข้ากับถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ได้ โดยเป็นถนนเพื่อเข้าสู่พื้นที่ชุมชน ซึ่งมีอยู่หลากหลายเส้นทาง

ทางยกระดับ

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร



๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

บริเวณย่านสาธุดิษฐ์ตั้งอยู่ในเขตยานนาวา ปัจจุบันถูกกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมปี พ.ศ.๒๕๕๖ ให้เป็นพื้นที่ ย.๙ ประเภทที่อยู่อาศัยและพื้นที่ พ.๓ ประเภทพาณิชยกรรม จากการพิจารณาการใช้งานในพื้นที่ปัจจุบันส่วนใหญ่บริเวณริม ถนนสาธุดิษฐ์ และถนนจันทน์ และตามซอยย่อยต่างๆ ในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นรูปแบบของพาณิชยกรรมแบบผสมผสานเพราะเป็นอาคารพาณิชย์ ส่วนบริเวณริมถนนรัชดาภิเษกเป็นรูปแบบพาณิชยกรรมที่เป็นห้างสรรพสินค้าและคอมมูนิตี้ มอลล์ ส่วนพื้นที่ด้านในที่ไม่ใช่ริมถนนจะเป็นในรูปแบบลักษณะที่อยู่อาศัยแบบอาคารพาณิชย์ บ้านเดี่ยว หอพัก และคอนโดมิเนียม ส่วนบริเวณโดยรอบย่านสาธุดิษฐ์ประกอบไปด้วย ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อาคารบริษัทสำนักงานต่าง ๆ สถาบันราชการ โรงเรียน วัด ซึ่งจำแนกรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

๑. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณภายในซอยสาธุดิษฐ์ ๑๕, ๑๙ ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ ๑๘, ๒๐ ฯลฯ ในพื้นที่ประกอบไปด้วยในรูปแบบ บ้านเดี่ยว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ หอพัก คอนโดมิเนียม

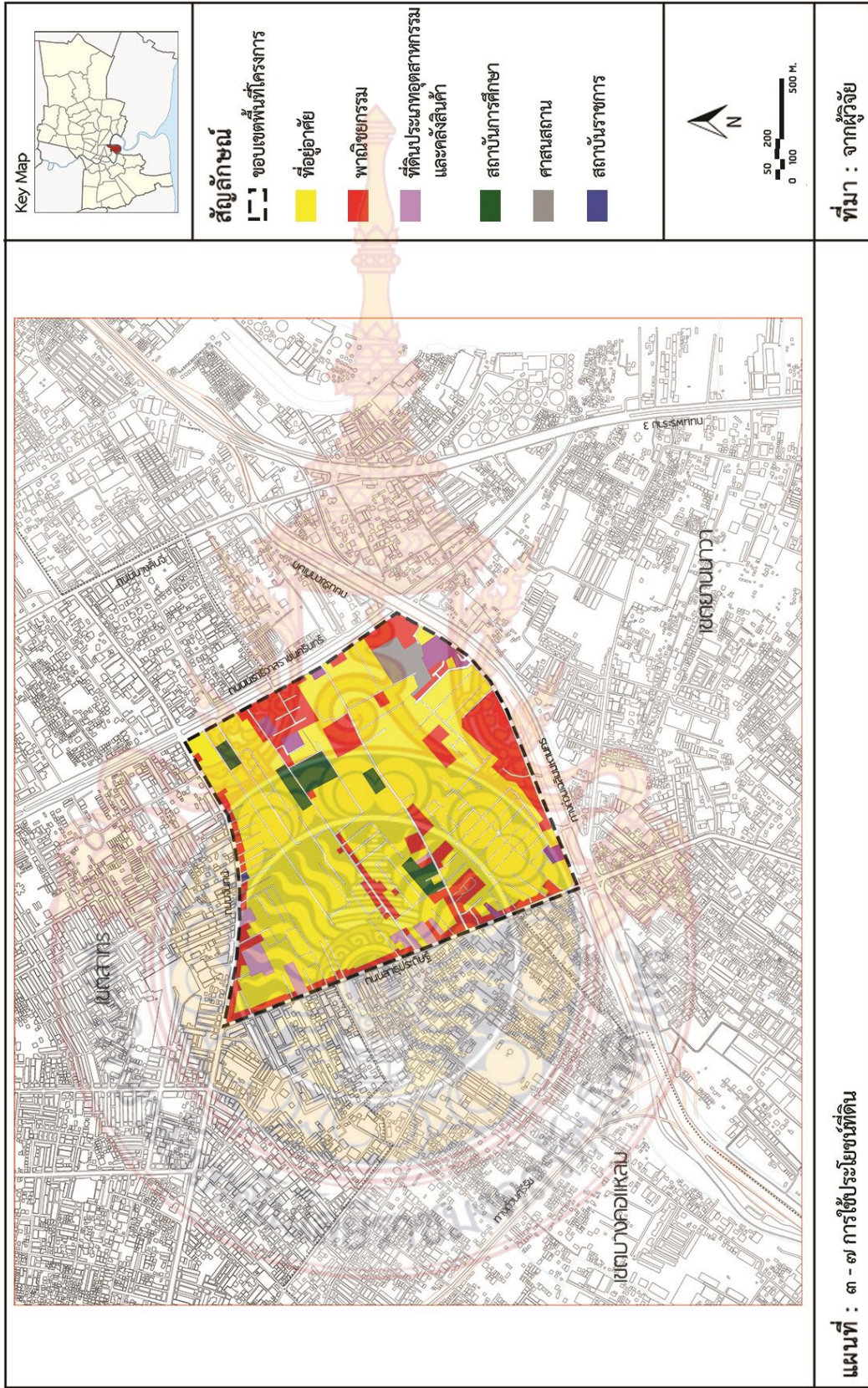
๒. การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม ส่วนใหญ่เกาะตัวอยู่ตามบริเวณริมถนนสาธุดิษฐ์ ถนนจันทน์ และตามซอยย่อยต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นในรูปแบบอาคารพาณิชย์แบบผสมผสาน และห้างสรรพสินค้ากับคอมมูนิตี้ มอลล์

๓. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้าจะอยู่บริเวณริมถนนสาธุดิษฐ์ ถนนจันทน์ และในพื้นที่ประกอบไปด้วย อุบัติการซ่อมรถยนต์ คลังสินค้า

๔. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานศึกษาจะอยู่บริเวณริมถนนซอยสาธุดิษฐ์ ๑๕, ๑๙ และในพื้นที่ประกอบไปด้วย สถานศึกษาระดับอนุบาลศึกษาไปจนถึงระดับมัธยมศึกษา

๕. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทศาสนายู่บริเวณซอยสาธุดิษฐ์ ๑๙ เป็นวัดโพธิ์แมนคุณาราม

๖. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการจะอยู่บริเวณริมถนนจันทน์ เป็นสถานีดับเพลิงและกุ๊ยกถนนจันทน์



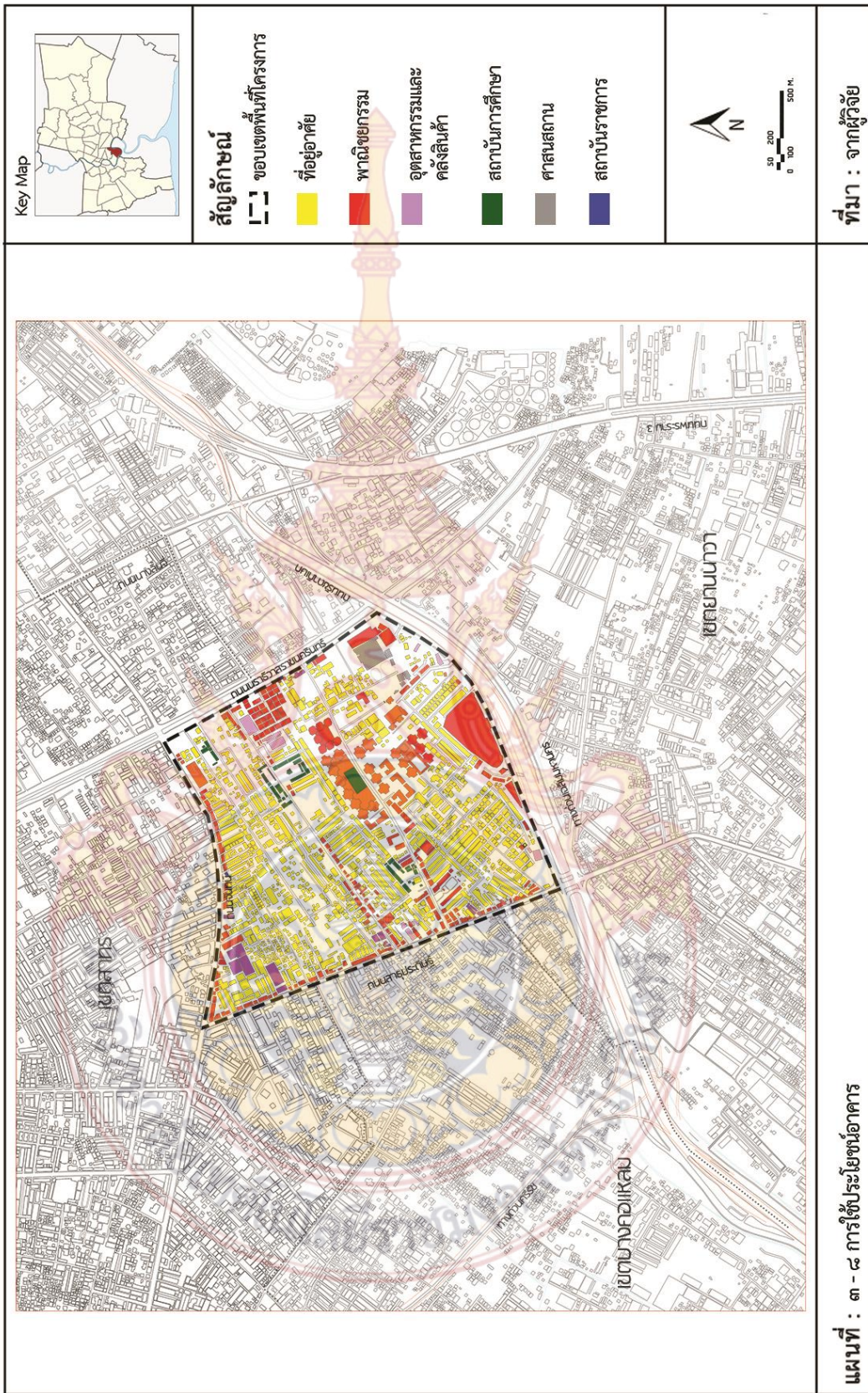
๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

ที่อยู่อาศัย แบ่งเป็นในรูปแบบเพื่ออยู่อาศัย ได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ หอพัก คอนโดมิเนียม ซึ่งอยู่บริเวณภายในบริเวณซอยสาธุประดิษฐ์ ๑๕, ๑๙ ซอยนราธิวาสฯ ๑๘, ๒๐ ฯลฯ

พาณิชย์กรรม แบ่งเป็นในรูปแบบเพื่อพาณิชย์กรรม ได้แก่ อาคารพาณิชย์ แบบผสมผสาน ห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้ มอลล์ ซึ่งอยู่บริเวณริมถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนจันทน์ ถนนรัชดาภิเษก

อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ได้แก่ อุบัติการซ่อมรถยนต์ และคลังสินค้า สถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียนสารสาสน์เอกตรา โรงเรียนนานาชาติสาทรใหม่ โรงเรียนทวีวัฒนา โรงเรียนเซนต์ยอแซฟ ยานนาวา(วรสารพิทยา) และโรงเรียนอนุบาลมณีรัตน์ ศาสนสถาน ได้แก่ วัดโพธิ์แมนคุณาราม ศาลเจ้าปึงแก๊ง สถานที่ราชการ ได้แก่ สถานีดับเพลิงและกู้ภัยถนนจันทน์





๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน

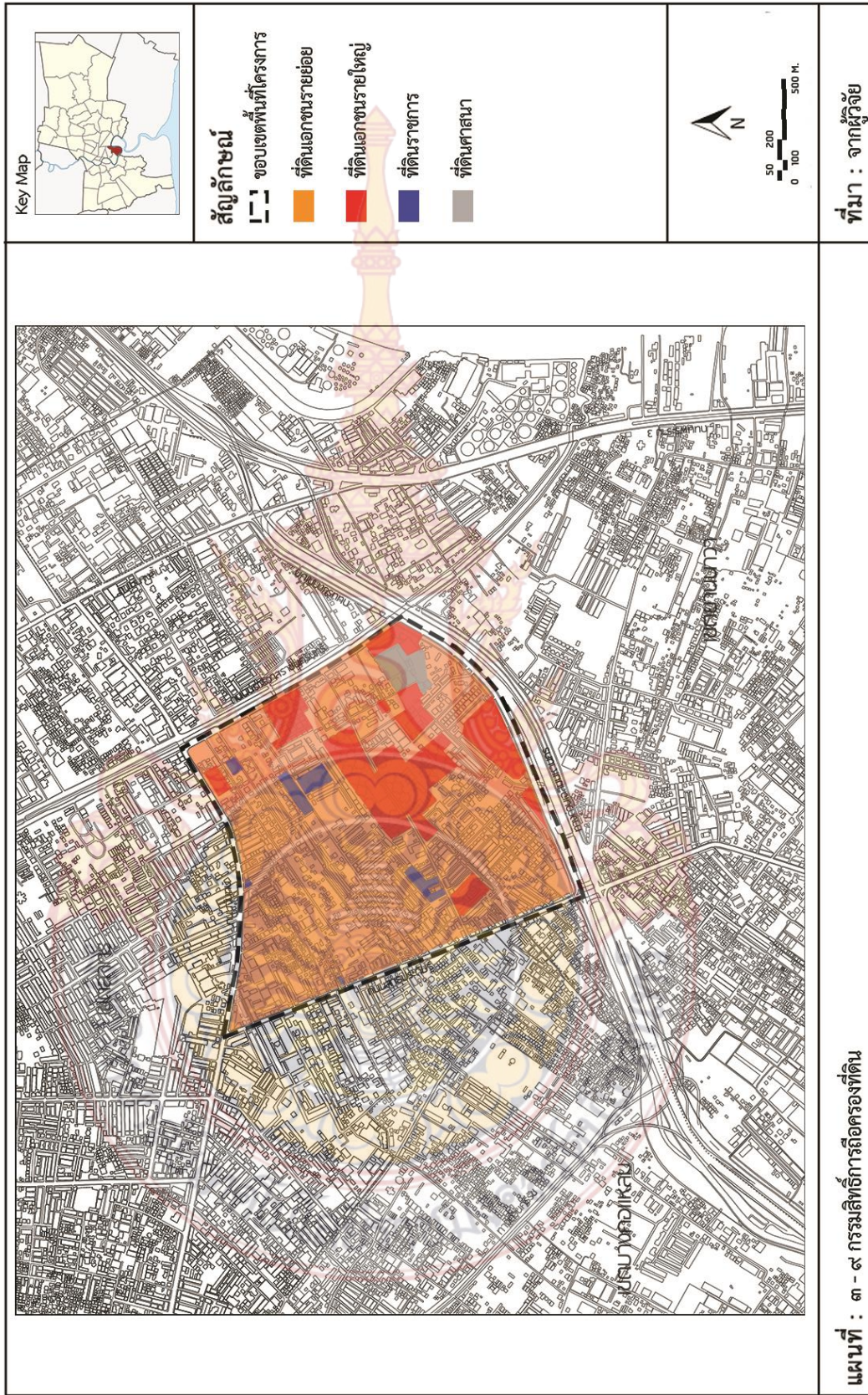
กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่โครงการย่านสาธิตประชานุชนั้นแบ่งออกเป็น ๔ กรรมสิทธิ์ ได้แก่

๑. กรรมสิทธิ์โดยเอกชนรายย่อย
๒. กรรมสิทธิ์โดยเอกชนรายใหญ่ โดยจะมาจากการถือครองหลายกรรมสิทธิ์
๓. กรรมสิทธิ์โดยราชการ
๔. กรรมสิทธิ์โดยศาสนา



ภาพที่ ๓-๑๔ กรรมสิทธิ์ที่ดินโดยเอกชนรายใหญ่บริเวณบ้านพัก L&H Villa Satorn
ที่มา : จากการสำรวจ





๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๑) สถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียนสารสาสน์เอกตรา โรงเรียนนานาชาติ สาทรใหม่ โรงเรียนทวีวัฒนา โรงเรียนเซนต์ยอแซฟ โรงเรียนยานนาวา(วรสารพิทยา) และโรงเรียนอนุบาล มณีรัตน์

๒) ศาสนสถาน ได้แก่ วัดโพธิ์แมนคุณาราม ศาลเจ้าปึงเก่ากง

๓) ศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาล ได้แก่ ประดิษฐ์การแพทย์ คลินิกชุมชนอบอุ่นสาขาจันทน์สะพาน๔ สุรัตน์คลินิก นครไทยโพลีคลินิก

๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

มวลอาคารและพื้นที่ว่างในพื้นที่โครงการ แสดงให้เห็นถึงมวลอาคารที่เกิดจากการตัดถนนและการจัดสรรที่ดินโดยมีมวลอาคาร ๗๔% ที่ว่าง ๒๖% โดยสามารถแบ่งรูปแบบของมวลอาคารออกได้ ดังนี้

กลุ่มอาคารขนาดเล็ก ได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแถว ชุมชนแออัด ซึ่งเป็นอาคารของผู้ที่มีทะเบียนราษฎร์อยู่ในพื้นที่

กลุ่มอาคารขนาดกลาง ได้แก่ อาคารพาณิชย์

กลุ่มอาคารขนาดใหญ่ ได้แก่ อาคารพักอาศัยแนวตั้ง และห้างสรรพสินค้า



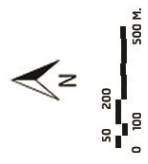
ภาพที่ ๓-๑๕ กลุ่มอาคารขนาดกลางริมถนนซอยสาธุประดิษฐ์ ๑๙
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓-๑๖ กลุ่มอาคารขนาดใหญ่ริมถนนซอยสาธุประดิษฐ์ ๑๙
ที่มา : จากการสำรวจ



- สัญลักษณ์**
- ขอบเขตพื้นที่โครงการ
 - มวลาอาคาร
 - พื้นที่ว่าง



ที่มา : จากผู้วิจัย

แผนที่ : ๓ - ๑๐ มวลาอาคารและพื้นที่ว่าง

๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

ลักษณะสถาปัตยกรรมในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่จะเป็นในรูปแบบของอาคารพาณิชย์ที่ทั้งเป็นเจ้าของเองและปล่อยเช่าจะมีรูปแบบเป็นอาคาร ๓-๕ ชั้น อาคารรูปแบบสถานที่ราชการ และอาคารรูปแบบอยู่บริการซ่อมรถยนต์หรือคลังสินค้า จะอยู่บริเวณริมถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนจันทน์ และถนนตามซอยต่าง ๆ ข้างในพื้นที่โครงการ ส่วนอาคารประเภทที่อยู่อาศัยจะเป็นลักษณะรูปแบบ บ้านเดี่ยว บ้านแถว หอพัก และอาคารรูปแบบที่พักอาศัยแนวตั้ง ก็จะมี ความสูงที่ตั้งตั้งแต่ ๑๑-๔๐ ชั้น อาคารรูปแบบสถาบันการศึกษา และอาคารรูปแบบศาสนสถาน จะอยู่บริเวณถนนตามซอยต่าง ๆ ข้างในพื้นที่โครงการ อาคารประเภทต่อมาจะเป็นในรูปแบบห้างสรรพสินค้าหรือคอมมูนิตี้ มอลล์ จะอยู่บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก

๓.๒.๓.๘ ความสูง

ความสูงในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเฉลี่ยอยู่ที่ ๔-๕ ชั้น ซึ่งเป็นอาคารพาณิชย์กรรมตามแนวถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนจันทน์ และถนนตามซอยต่าง ๆ ข้างในพื้นที่โครงการ ส่วนที่อยู่อาศัยอาคารในแนวตั้งเพื่อเพิ่มประโยชน์ให้พื้นที่มากขึ้นจะมีความสูงอยู่ที่ประมาณ ๑๑-๔๐ ชั้น โดยสามารถแบ่งกลุ่มความสูงอาคารได้ดังนี้



ภาพที่ ๓-๑๗ กลุ่มอาคารริมถนนซอยจันทน์ ๒๓/๑
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓-๑๘ กลุ่มอาคารริมถนนซอยนราธิวาสราชนครินทร์ ๑๘
ที่มา : จากการสำรวจ



๓.๒.๓.๙ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

ศักยภาพการมองเห็นในพื้นที่โครงการนั้นจะเป็นอาคารที่มีความสูงและขนาดใหญ่ที่สามารถมองเห็นได้ในการเข้าถึงพื้นที่จากระยะไกลคือ เซนทรัลพลาซ่า พระราม ๓ เพราะอยู่ริมถนนสายหลักเป็นถนนรัชดาภิเษกและทางยกระดับทางพิเศษเฉลิมมหานครที่มีรถยนต์ใช้เส้นทางนี้จำนวนมาก แต่ในระยะที่ไกลมากก็จะไม่สามารถมองเห็นอาคารได้เนื่องจากอาคารไม่ได้มีความสูงมากพอที่จะมองเห็นในระยะที่ไกลมาก และอาคารที่อยู่อาศัยแนวตั้งกับโรงแรมที่มีความสูง ๑๑-๔๐ ชั้นที่อยู่บริเวณซอยสาธุประดิษฐ์ ๑๙

การเข้าถึงพื้นที่ที่สามารถเข้าออกได้สะดวกและหลายเส้นทาง การเข้าถึงในพื้นที่โครงการจะเป็นการสัญจรทางบก และมีทางยกระดับผ่านในพื้นที่โครงการถ้าเดินทางมาจาก พระราม ๒ แจ้งวัฒนะ พระราม ๙ ฯลฯ



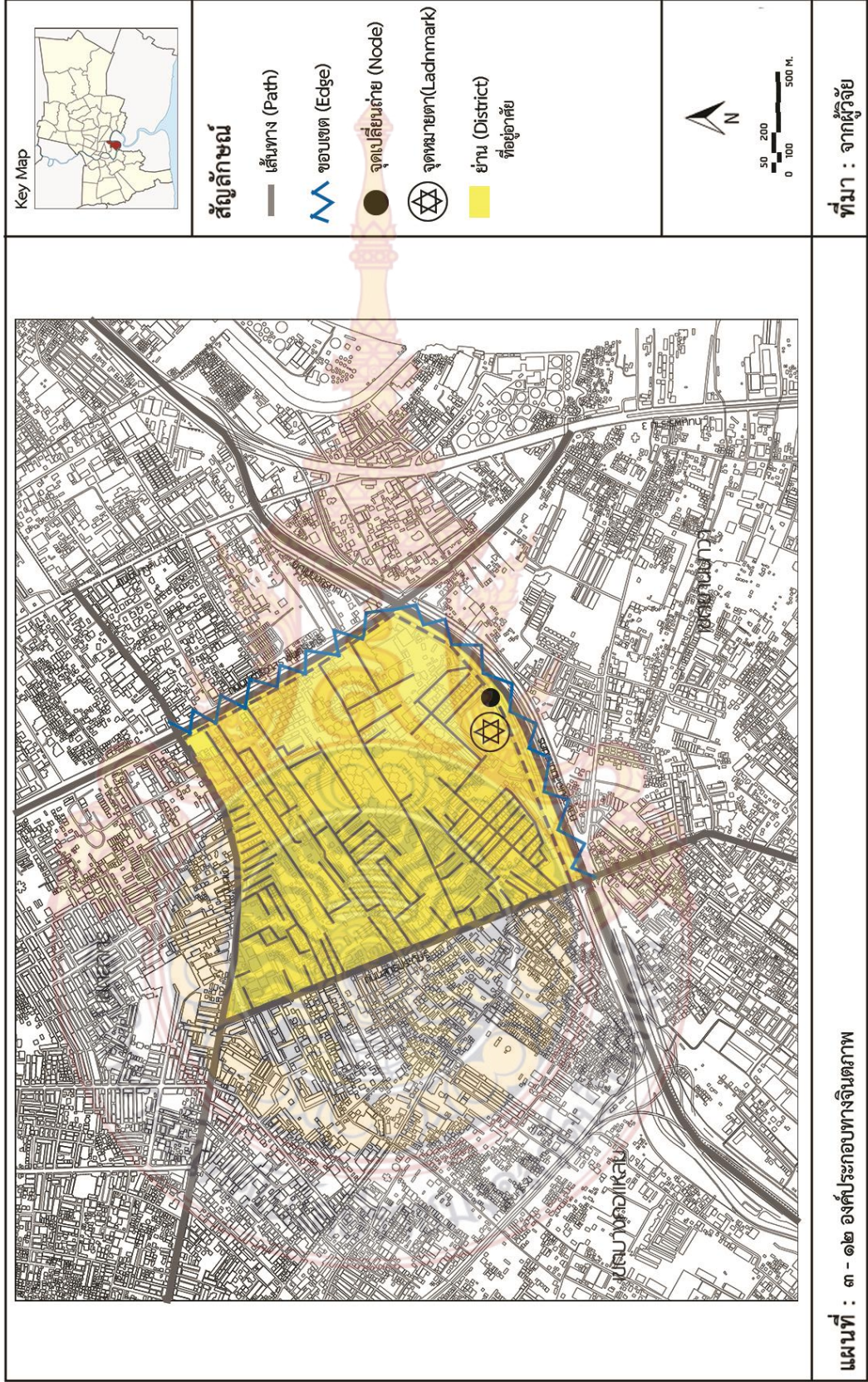
ภาพที่ ๓-๑๙ ศักยภาพการมองเห็นพื้นที่จากทางยกระดับเฉลิมมหานคร
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓-๒๐ ด้านเก็บเงินทางยกระดับเฉลิมมหานครบริเวณหน้าเซนทรัลพระราม ๓
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๑๐ องค์ประกอบทางจินตภาพ

องค์ประกอบทางจินตภาพในพื้นที่โครงการนั้นประกอบไปด้วย เส้นทาง (Path) ขอบเขต(Edge) ย่าน(District) จุดเปลี่ยนถ่าย(Node) จุดหมายตา(Landmark) โดยจะแบ่งได้ตามแผนที่ดังนี้



๓.๒.๓.๑๑ ความเป็นสถานที่

ความเป็นสถานที่ของพื้นที่โครงการ คือ มีบทบาทเป็นที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ตามผังเมืองรวมกรุงเทพฯ ปี ๒๕๕๖ จะมีที่อยู่อาศัยหลากหลายรูปแบบ แต่ก็มีบางพื้นที่ที่มีความแออัดและทรุดโทรม และยังมีห้างสรรพสินค้าที่เป็นพาณิชย์กรรมของพื้นที่ในระแวกย่านพระราม ๓ คือ เซ็นทรัลพลาซ่า พระราม ๓ และคอมมูนิตี้ มอลล์ เดอะฮัพ พระราม ๓ ที่จะอยู่บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก และบริเวณริมถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนจันทน์จะเป็นพาณิชย์กรรมของย่านสาธุประดิษฐ์ประเภทพาณิชย์กรรมแบบผสมผสานตามอาคารพาณิชย์

๓.๒.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๒.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

ในพื้นที่โครงการผู้คนส่วนใหญ่จะเป็นเชื้อสายไทย-จีน รายได้มาก-ปานกลาง-น้อย ซึ่งมีสภาพความเป็นอยู่ที่เสื่อมโทรมเป็นส่วนใหญ่ และมีสภาพแออัดในบางพื้นที่ เช่น ซอยสาธุประดิษฐ์ ๕ และซอยจันทน์ ๒๓ เป็นต้น ในพื้นที่โครงการมีรูปแบบที่อยู่อาศัยผสมผสานกับพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยเดิม ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีการใช้งานแบบผสมผสานทั้งอยู่อาศัยค้าขายตลอดจนอุตสาหกรรมขนาดเล็ก พื้นที่ที่ผู้อยู่อาศัยเดิมบางคนก็เริ่มถูกรุกกล้าด้วยกลุ่มคนที่เข้ามาใหม่ทำให้บางพื้นที่ต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบไป เกิดเป็นสังคมของคนทำงานที่ขาดพื้นที่สาธารณะส่วนกลาง ขาดคุณภาพชีวิตที่ดี

กิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่เกิดขึ้นประกอบด้วยการค้าขายในด้านการใช้ชีวิตประจำวัน เช่น ร้านอาหารตลอดจนพื้นที่อยู่อาศัยอย่างเช่น หอพัก และอุตสาหกรรมขนาดเล็ก มีสำนักงานเกิดขึ้นบ้าง

๓.๒.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กลุ่มกิจกรรมประกอบการค้าและบริการ

พบได้บริเวณถนนสาธุประดิษฐ์ซึ่งมีความหนาแน่นมากที่สุด กลุ่มกิจกรรมประเภทนี้ประกอบด้วยร้านค้า ร้านอาหาร ร้านซ่อมบำรุง ที่รองรับผู้อยู่อาศัย โดยปัญหาที่พบคือ มีทางเท้าที่ไม่สามารถรองรับการใช้สอยพื้นที่หน้าร้านได้อย่างเพียงพอ โดยมีกลุ่มผู้ใช้งานส่วนใหญ่ คือ พนักงานใช้แรงงานโดยรอบและผู้อยู่อาศัยเป็นหลัก และบริเวณริมถนนรัชดาภิเษกจะเป็นกิจกรรมในรูปแบบห้างสรรพสินค้าและคอมมูนิตี้ มอลล์

กลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว

ปัจจุบันพื้นที่โครงการไม่ได้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวโดยตรง แต่กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพบได้บริเวณริมถนนจันทน์ กลุ่มกิจกรรมประเภทนี้ประกอบไปด้วยร้านอาหาร (เปิดหลังช่วงเย็นเป็นต้นไป) โรงแรม และบ้านพักที่รองรับนักท่องเที่ยว

สรุปบทที่ ๓ จากการศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง อดีตพื้นที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยของชาว
สาธูประดิษฐ์ในสมัยก่อนที่เริ่มก่อสร้างถนนสาธูประดิษฐ์ต่อมาได้มีการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยตาม
บทบาทเดิมและเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมให้บริการประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง อนาคตพื้นที่
จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของประชากรในย่านสาธูประดิษฐ์ และพื้นที่อยู่อาศัยรองรับแหล่งงานที่ได้มีการ
กระจายตัวของย่านสีลม-สาทร ทำให้มีประชากรที่คับคั่งมากขึ้น



บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

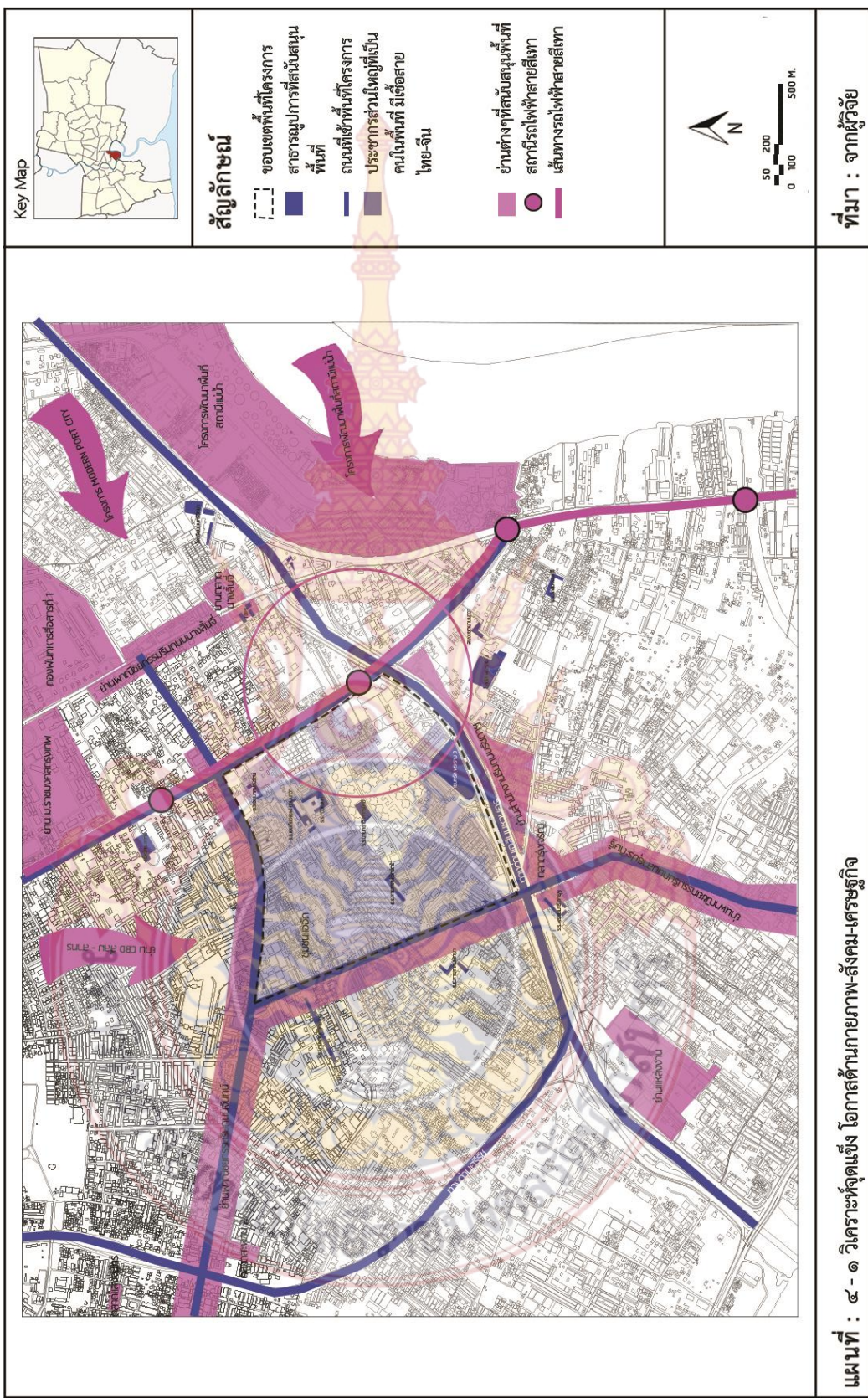
ศักยภาพพื้นที่โครงการย่านสาธุประดิษฐ์ด้านการเข้าถึงคมนาคมทางบกสามารถสัญจรได้หลายเส้นรวมถึงมีทางยกระดับเฉลิมมหานครผ่านในพื้นที่โครงการ และยังมีโครงการในอนาคตรถไฟฟ้าสายสีเทาที่จะเข้ามาในพื้นที่โครงการช่วยให้ผู้คนในย่านสาธุประดิษฐ์สามารถเดินทางเข้าไปในเมืองชั้นในได้สะดวกมากขึ้น ด้านการบริการและการค้าในพื้นที่โครงการมีหลากหลายรูปแบบทั้งห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่าพระราม ๓ เทสโก้โลตัสพระราม ๓ แม็คโครสาทร และรวมถึงคอมมูนิตี้ มอลล์ ดิอ็อพระราม ๓ และย่านสาธุประดิษฐ์ยังอยู่ใกล้แหล่งงาน CBD ของกรุงเทพมหานครคือ สีลม-สาทร จึงทำให้มีศักยภาพของพื้นที่โครงการต่อการพัฒนา ย่านสาธุประดิษฐ์ ปัญหาของพื้นที่โครงการย่านสาธุประดิษฐ์ด้านการขาดแคลนพื้นที่สาธารณะของคนในชุมชนทำให้ขาดพื้นที่ส่งเสริมสุขภาพของคนในชุมชน รวมถึงปัญหาความเสื่อมโทรมในพื้นที่โครงการด้านที่อยู่อาศัยที่มีความแออัดและมีความทรุดโทรมของสภาพอาคาร รวมถึงถนนการสัญจรภายในพื้นที่โครงการที่ไม่สามารถเชื่อมต่อได้ทั่วถึงและขนาดของถนนที่มีขนาดเล็ก

๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

จากการศึกษาพื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์ ทั้งทางด้านกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ทำให้ได้แนวทางในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ (SWOT Analysis) เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะและกำหนดแนวความคิดในการวางผัง โดยพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพและรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสังคม ประเด็นที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพ ได้แก่ การคมนาคมสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อม เป็นต้น โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการเปลี่ยนแปลง โดยหาแนวทางในการรองรับกิจกรรมใหม่สมควรส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาขึ้นในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้ทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการและข้างเคียงมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ตารางที่ ๔-๑ แสดงจุดแข็ง และโอกาสในด้านกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ

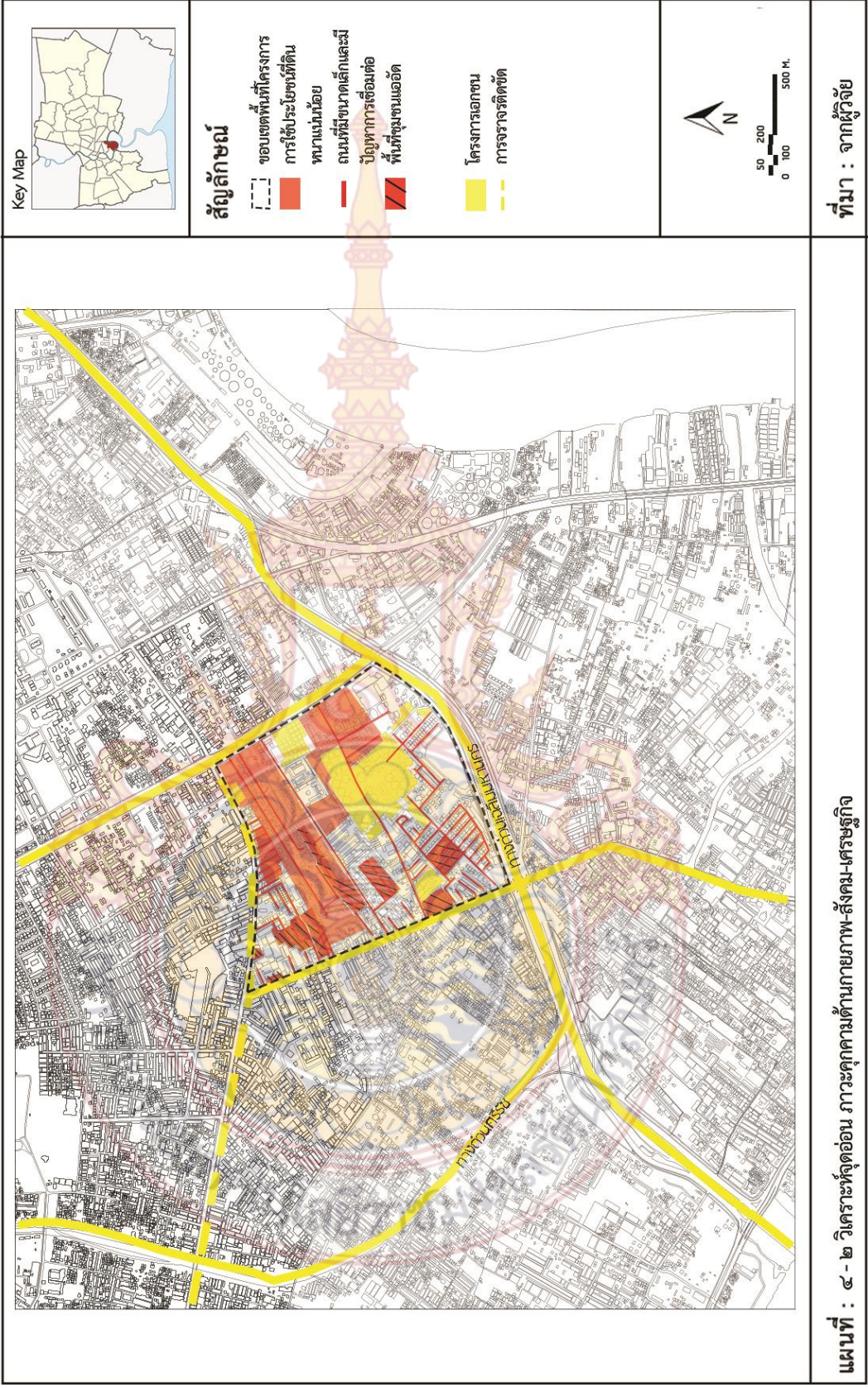
รูปแบบ	จุดแข็ง	โอกาส
โครงข่ายการสัญจร	-พื้นที่ประกอบด้วยโครงข่ายถนนที่หลากหลายเส้นทางในการเข้าถึงพื้นที่	-โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ส่งผลให้การเดินทางไปยังพื้นที่อื่นสะดวกสบาย -โครงการในอนาคตพื้นที่ใกล้เคียงสนับสนุนการเป็นย่านที่อยู่อาศัย
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	-ตั้งอยู่ในพื้นที่ ย.๙ พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก FAR ๗ ส่งผลให้สามารถพัฒนาพื้นที่ได้เต็มศักยภาพ -แปลงที่ดินที่มีศักยภาพในการพัฒนา เช่น แปลงที่ดินติดริมถนน	-การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันยังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มศักยภาพ เหมาะแก่การพัฒนา
สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	-มีตลาด ซูเปอร์สโตร์ ห้างสรรพสินค้า คลินิก โรงเรียนสนับสนุนการเป็นที่อยู่อาศัย	
สังคม	-ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ -มีความหลากหลายทางด้านเชื้อสาย เช่น ไทย จีน	-มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่
เศรษฐกิจ	-พื้นที่ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งงานที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร CBD สีลม-สาทร -พื้นที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น	-เทรนด์การอยู่อาศัยในกรุงเทพฯเปลี่ยนแปลงจากการอยู่อาศัยชานเมืองกลับมาอยู่ในเมือง -โอกาสการพัฒนาตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเทา ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่และระบบขนส่งมวลชน



แผนที่ : ๔ - ๑ วิเคราะห์จุดแข็ง โอกาสด้านภาพลักษณ์-เศรษฐกิจ

ตารางที่ ๔-๒ แสดงจุดอ่อน และภาวะคุกคามในด้านกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ

รูปแบบ	จุดอ่อน	ภาวะคุกคาม
โครงข่ายการสัญจร	- ระบบเส้นทางภายในย่าน สาธูประดิษฐ์ไม่สามารถเข้าถึง พื้นที่ได้อย่างต่อเนื่องในบางซอย - ระบบเส้นทางภายในย่าน สาธูประดิษฐ์มีขนาดเล็ก	
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- พื้นที่โครงการเป็น Super Block - การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ยังมีความหนาแน่นน้อย - พื้นที่ย่านสาธูประดิษฐ์ขาดการ จัดการพื้นที่สาธารณะ	- พื้นที่ขาดการพัฒนาเพราะ การเข้าถึงต่ำภายในพื้นที่
สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	- สาธารณูปการ โรงพยาบาล ที่ไม่ มีในระแวกย่านสาธูประดิษฐ์และ อยู่ห่างไกล	
สังคม	- พื้นที่โครงการมีความหลากหลาย ของกลุ่มคนทุกระดับซึ่งเป็น อุปสรรคในการพัฒนาโครงการ	
เศรษฐกิจ	- ผลกระทบจากการเกิดโครงการ เอกชนส่งผลให้ชุมชนกลายเป็น พื้นที่เสื่อมโทรม	- การพัฒนาที่กระจุกกระจาย ของภาคเอกชน เนื่องจากขาด แผนแม่บท



แผนที่ : ๔ - ๒ วิเคราะห์จุดอ่อน ภาวะคุกคามด้านกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ

ที่มา : จากผู้วิจัย

๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

จากการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคามของย่านสาธุประดิษฐ์จะสรุปได้ดังนี้ จุดแข็งของพื้นที่ย่านสาธุฯ จะอยู่ที่โครงข่ายการสัญจรที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลากหลายเส้นทาง รอบทั้งพื้นที่ย่านสาธุฯ และพื้นที่นี้ยังอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ย.๙ กับ พ.๓ ที่มีค่า FAR ๗:๑ จึงทำให้มีศักยภาพการพัฒนาได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและยังอยู่ใกล้แหล่งงาน CBD สีลม-สาทร โอกาสของพื้นที่ย่านสาธุฯ คือโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาที่จะช่วยให้คนในชุมชนย่านสาธุฯ สามารถเดินทางเข้าออกไปยังเมืองชั้นในได้สะดวกมากขึ้น และยังมีโครงการในอนาคตที่ใกล้เคียงส่งผลสนับสนุนการเป็นที่อยู่อาศัยให้กับย่านสาธุฯ มากขึ้น จุดอ่อนของพื้นที่ย่านสาธุฯ จะอยู่ที่โครงข่ายภายในพื้นที่ที่ไม่สามารถเชื่อมต่อได้ตลอดทุกเส้นทางและยังมีขนาดเล็กทำให้การจราจรไม่สะดวกคล่องตัว ส่วนที่อยู่อาศัยมีความแออัดและเสื่อมโทรมของพื้นที่และยังขาดพื้นที่สาธารณะให้กับคนในชุมชนย่านสาธุฯ ภาวะคุกคามของพื้นที่สาธุฯ คือโครงการในอนาคตที่อาจส่งผลให้การจราจรติดขัดเนื่องมาจากมีผู้คนที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น และช่วงก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเทาที่อาจทำให้การจราจรติดขัดเช่นกัน

๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

พื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์ทิศทางและการเจริญเติบโตของชุมชนจะเป็นพื้นที่ที่จะมีการลงทุนเพิ่มมากขึ้นเนื่องมาจากมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาที่จะเข้ามาในพื้นที่ทำให้สะดวกต่อการเดินทางเข้าสู่เมืองชั้นในได้ และในพื้นที่โครงการยังมีห้างสรรพสินค้าชั้นนำและแหล่งพาณิชยกรรมมากมายที่จะช่วยดึงดูดผู้คนที่ทำให้อยากจะมาอยู่ในพื้นที่นี้เพราะความสะดวกสบาย ที่มีทั้งโครงการรถไฟฟ้าที่จะช่วยให้การเดินทางไปทำงานสะดวกมากขึ้นและยังอยู่ใกล้ทางด่วนที่สะดวกต่อการเดินทางออกไปยังชานเมืองเช่นกัน และยังอยู่ใกล้แหล่งงาน CBD สีลม-สาทร ทำให้เป็นตัวเลือกของผู้คนที่ทำงานอยู่บริเวณนั้นเพื่อเป็นการรองรับที่อยู่อาศัยในอนาคตได้

๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่

พื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์จากการวิเคราะห์ข้อดี-ข้อเสียในการแก้ไขพื้นที่นั้น ข้อดีคือจะเป็นการพัฒนาให้พื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์มีศักยภาพของพื้นที่เพิ่มมากขึ้นตามการคิดวิเคราะห์ของพื้นที่ตามศักยภาพ สังคม เศรษฐกิจ และปัญหาที่มีในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์เป็นที่อยู่อาศัยหลากหลายรูปแบบและเป็นที่อยู่อาศัยตัวอย่างของย่านพระราม ๓ และยังเป็น การรองรับที่อยู่อาศัยจากแหล่งงาน CBD สีลม-สาทร รวมถึงเป็นที่พักอาศัยต่างรายได้เหมาะกับผู้มีรายได้ทุกระดับที่อยากจะอาศัยอยู่ในย่านสาธุประดิษฐ์ ข้อเสียคือผู้ที่อยู่อาศัยเดิมบางคนอาจจะไม่เห็นด้วยถึงการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่คนในชุมชนอาศัยอยู่มาอย่างยาวนาน

สรุปบทที่ ๔ จากข้อมูลที่ได้วิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคามของพื้นที่ เพื่อนำมาสรุปวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน และสรุปวิเคราะห์ข้อดี-ข้อเสียและการแก้ไขของพื้นที่ ทำให้เห็นถึงศักยภาพที่จะพัฒนาและเห็นถึงปัญหาของพื้นที่ที่จะต้องแก้ไขเพื่อให้พื้นที่ย่านสาธิตประชานิคมมีศักยภาพมากยิ่งขึ้นแล้วก็ยังเน้นสภาพแวดล้อมในพื้นที่เพื่อคุณภาพชีวิตของผู้ใช้งานทั้งภายในและนอกพื้นที่ได้อย่างสมบูรณ์ รวมถึงการให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้คน โดยที่กรอบการพัฒนาจะยังคงความเป็นสถานที่และความสำคัญของย่านไว้



บทที่ ๕

การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ

๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

๕.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ทางด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่แล้ว พบว่าพื้นที่มีศักยภาพที่ดีมากในหลายด้าน มีหลายส่วนที่ควรผลักดัน แต่ก็มีที่ควรปรับปรุงจากปัญหาของพื้นที่และมีบางส่วนต้องการคิดริเริ่มสิ่งใหม่ๆเพิ่มเติมเข้ามาเพื่อเพิ่มคุณค่าให้กับพื้นที่จากเดิมที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้นยิ่งกว่าเดิม จากแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ที่สามารถกำหนดรายละเอียดโปรแกรมการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณพื้นที่โครงการ โดยมีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาพื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์เพื่อสนับสนุนการเป็นย่านที่อยู่อาศัยในพื้นที่ให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้งานและในการอยู่อาศัย โดยมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความปลอดภัยที่เพิ่มมากขึ้น ช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับย่านเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยตัวอย่างของย่านพระราม ๓ ประการหนึ่งเพื่อให้เกิดการใช้งานประโยชน์ที่ดินใหม่ให้เต็มศักยภาพมากยิ่งขึ้น



ย่านที่อยู่อาศัยแบบผสมผสาน



ทำงานได้ทุกที่ทุกเวลา



ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

ภาพที่ ๕-๑ วิสัยทัศน์ของโครงการ

๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง

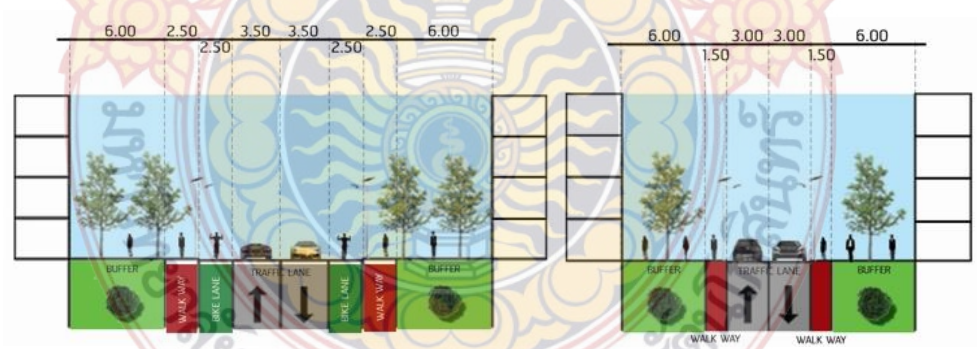
แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่นำมาจากการศึกษาแนวคิดของ กรุงเทพฯ ๒๕๐ และได้นำเอา ๒ เทรนด์มาใช้ในการเป็นแนวความคิดในการออกแบบพื้นที่โครงการ คือ รางเชื่อมเมือง กับ อิสระแห่งการทำงาน เพราะจากการศึกษาหาข้อมูลได้เล็งเห็นถึงความเหมาะสมต่อพื้นที่โครงการที่จะนำมาใช้ออกแบบพื้นที่ได้



ภาพที่ ๕-๒ เทรนด์รางเชื่อมเมือง, อีกระะแห่งการทำงาน

๕.๒.๑ ลักษณะโครงข่ายการสัญจร

ถนนในพื้นที่โครงการเดิมมีขนาดเล็กทำให้การสัญจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบางช่วงไม่สะดวกและขนาดทางเท้าที่มีขนาดเล็กรวมถึงมีการรुक้าของการตั้งแผงลอยขายของ และเส้นทางภายในพื้นที่บางช่วงไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ตลอดทั่วทั้งพื้นที่ แอมยังขาดเส้นทางจักรยานจึงได้ทำการออกแบบตัดถนนเพิ่มขึ้นใหม่เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกันได้ทั่วถึงทั้งพื้นที่โดยใช้แนวความคิดการตัดถนนใหม่ในรูปแบบกริดตาราง เพื่อลดปัญหาของพื้นที่ที่เป็น Super Block และลดปัญหาการเชื่อมต่อที่ไม่ทั่วถึงทั้งพื้นที่โครงการ รวมถึงได้ขยายถนนเส้นทางเก่าให้มีขนาดที่ทำให้การสัญจรสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น มีทางเดินเท้าให้ผู้คนได้เดินสัญจรอย่างสะดวกสบายส่งเสริมการเดินทางในพื้นที่



ภาพที่ ๕-๓-๔ รูปตัดถนนภายในพื้นที่โครงการที่ได้ทำการออกแบบใหม่



แผนที่ : ๕-๑ โครงการก่อสร้างพื้นที่โครงการใหม่

ที่มา : จากผู้วิจัย

๕.๒.๒ การกำหนดตำแหน่งอาคาร สิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง

ได้กำหนดแบ่งพื้นที่ออกเป็นแต่ละโซน ประกอบไปด้วย

โซนเอ เป็นย่านพาณิชยกรรมระดับย่านของพื้นที่ที่อยู่ติดริมถนนรัชดาภิเษกและทางยกระดับเฉลิมมหานครที่มีทั้ง โรงแรมและห้างสรรพสินค้าที่เพิ่มขึ้นมาเพื่อเสริมกับห้างสรรพสินค้าเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่อย่างเซ็นทรัลพลาซ่าพระราม ๓ ที่สามารถเดินเชื่อมต่อกันได้สะดวกมากยิ่งขึ้นจากการออกแบบให้มีทางเดินเชื่อมต่อกับทุกอาคาร และมีอาคารพาณิชย์ในบริเวณหลังโรงแรมและริมถนนสาธุประดิษฐ์สำหรับเช่าหรือซื้อทำธุรกิจส่วนตัว

โซนบี ย่านจุดเปลี่ยนถ่ายของพื้นที่โครงการ โดยจะมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาที่จะตัดผ่านในอนาคตบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ๑ สถานี คือสถานีรัชดา-นราธิวาส มีการจัดวางอาคารให้เป็นในรูปแบบผสมผสานโดยจะเป็นการใช้งานในรูปแบบห้างสรรพสินค้ากับสำนักงาน และมีอาคารจอดรถแล้วจอร์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกสำหรับคนที่ต้องการเดินทางเข้าไปทำงานในเมืองโดยไม่ต้องเจอกับปัญหาการติดโดยใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางแทน และมีทางเดินลอยฟ้าที่ออกแบบให้ออกจากสถานีแล้วกระจายเส้นทางเดินเข้าสู่ทุกอาคารในบริเวณโซนบี ส่วนด้านหลังจะเป็นที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียม High-Rise และมีทางเชื่อมต่อกับทุกอาคาร ส่วนในบริเวณด้านหน้าของอาคารที่ใช้งานแบบผสมผสานและอาคารจอดรถแล้วจอร์จะจัดให้เป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่าย (Transit Facility) จากระบบขนส่งมวลชนทางรางลงมายังระบบขนส่งมวลชนทางถนนได้แก่ รถเมล์ รถตู้ รถสองแถว รถแท็กซี่ และวินมอเตอร์ไซด์ และมีพื้นที่ลานกิจกรรม (Transit Plaza) ที่ไว้รองรับผู้คนที่มาใช้สถานีได้มีพื้นที่สาธารณะที่ออกแบบให้มีกิจกรรม ร้านอาหาร ร้านกาแฟ และจุดขายไวไฟ ฯลฯ เพื่อส่งเสริมให้ผู้คนมาใช้งานในพื้นที่ และได้เปิดมุมมองของวัดโพธิ์แมนคุณารามให้ผู้เดินทางสัญจรผ่านไปมาได้จดจำสถานที่เนื่องมาจากเมื่อก่อนโดนบดบังจากอาคารที่อยู่ริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และออกแบบให้มีอาคารพาณิชย์ในบริเวณหลังคอนโดมิเนียมริมถนนในพื้นที่โครงการสำหรับเช่าหรือซื้อทำธุรกิจส่วนตัว

โซนซี ย่านสำนักงาน เนื่องมาจากอยู่ใกล้ย่านแหล่งงานธุรกิจกรุงเทพ CBD สี่ ลม-สาทร และพื้นที่โซนที่อยู่ติดริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีรถไฟฟ้าสายสีเทาตัดผ่าน จึงกำหนดให้เป็นย่านสำนักงานเพื่อรองรับการขยายตัวธุรกิจในอนาคต โดยอาคารแต่ละอาคารจะออกแบบให้เป็นรูปแบบการใช้งานผสมผสานของห้างสรรพสินค้าและสำนักงาน มีทางเดินเชื่อมต่อกับทุกอาคาร และมีอาคารพาณิชย์ในบริเวณหลังสำนักงานริมถนนในพื้นที่โครงการสำหรับเช่าหรือซื้อทำธุรกิจส่วนตัว

โซนดี เป็นย่านที่อยู่อาศัยของพื้นที่ที่จะประกอบไปด้วย ที่อยู่อาศัยรองรับผู้มีรายได้มาก ที่อยู่อาศัยรองรับผู้มีรายได้ปานกลาง-น้อย และที่อยู่ออาศัยรองรับกลุ่มคนที่ต้องการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้ง่าย ที่แบ่งแยกแต่ละโซนด้วยถนนเพื่อให้ความรู้สึกที่ไม่แบ่งแยกชนชั้นทำให้ผู้คนใน


ย่านรู้สึกมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน โดยรูปแบบแต่ละอาคารของที่อยู่อาศัยจะเป็นคอนโดมิเนียมแบบ High Rise และ Low Rise เนื่องจากพื้นที่มีมูลค่ามากและจากข้อมูลเทรนด์การอยู่อาศัยใน กรุงเทพฯ ที่นิยมไปในรูปแบบอาคารชุด และมีสวนสาธารณะในระดับประเภทหมู่บ้านที่ออกแบบให้อยู่ ใจกลางพื้นที่โครงการเพื่อการเข้าถึงของทั้ง ๓ โซนที่อยู่อาศัยให้ผู้อยู่อาศัยได้เข้ามาใช้ได้งานอย่าง สะดวก และมีอาคารพาณิชย์กระจายตัวตามริมถนนในพื้นที่โครงการสำหรับเช่าหรือซื้อทำธุรกิจ ส่วนตัว

โซนอี เป็นโซนย่านพาณิชย์กรรมระดับชุมชนที่ประกอบไปด้วย คอมมูนิตีมีอลล์และ ตลาดนัด เพื่อรองรับการจับจ่ายใช้สอยของกลุ่มคนที่อยู่อาศัยในโซนที่อยู่อาศัยรองรับผู้มีรายได้ ปาน กลาง-น้อย ที่อาจไม่มีกำลังทุนที่มากพอจะไปจับจ่ายใช้สอยในห้างสรรพสินค้า

พื้นที่สาธารณะจะกระจายไปทั่วทั้งพื้นที่โครงการในรูปแบบ Transit Plaza และ รูปแบบสวนสาธารณะที่อยู่ใจกลางพื้นที่โครงการ และตามแนวทางเดินเท้าในพื้นที่โครงการเพื่อความ ร่มรื่นส่งเสริมการเดินทางของคนในพื้นที่โครงการ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้คนในย่านสาธุประดิษฐ์



Key Map

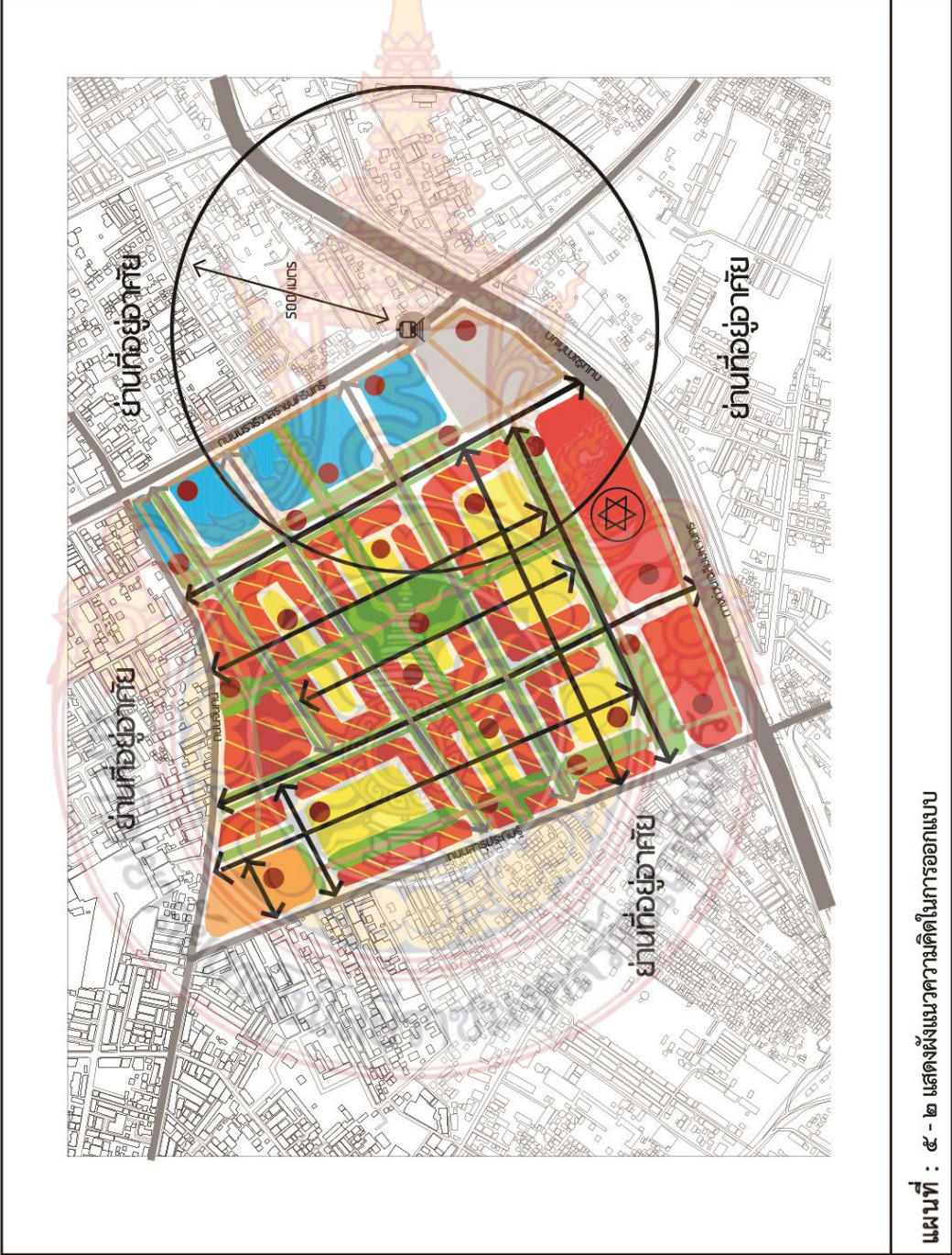


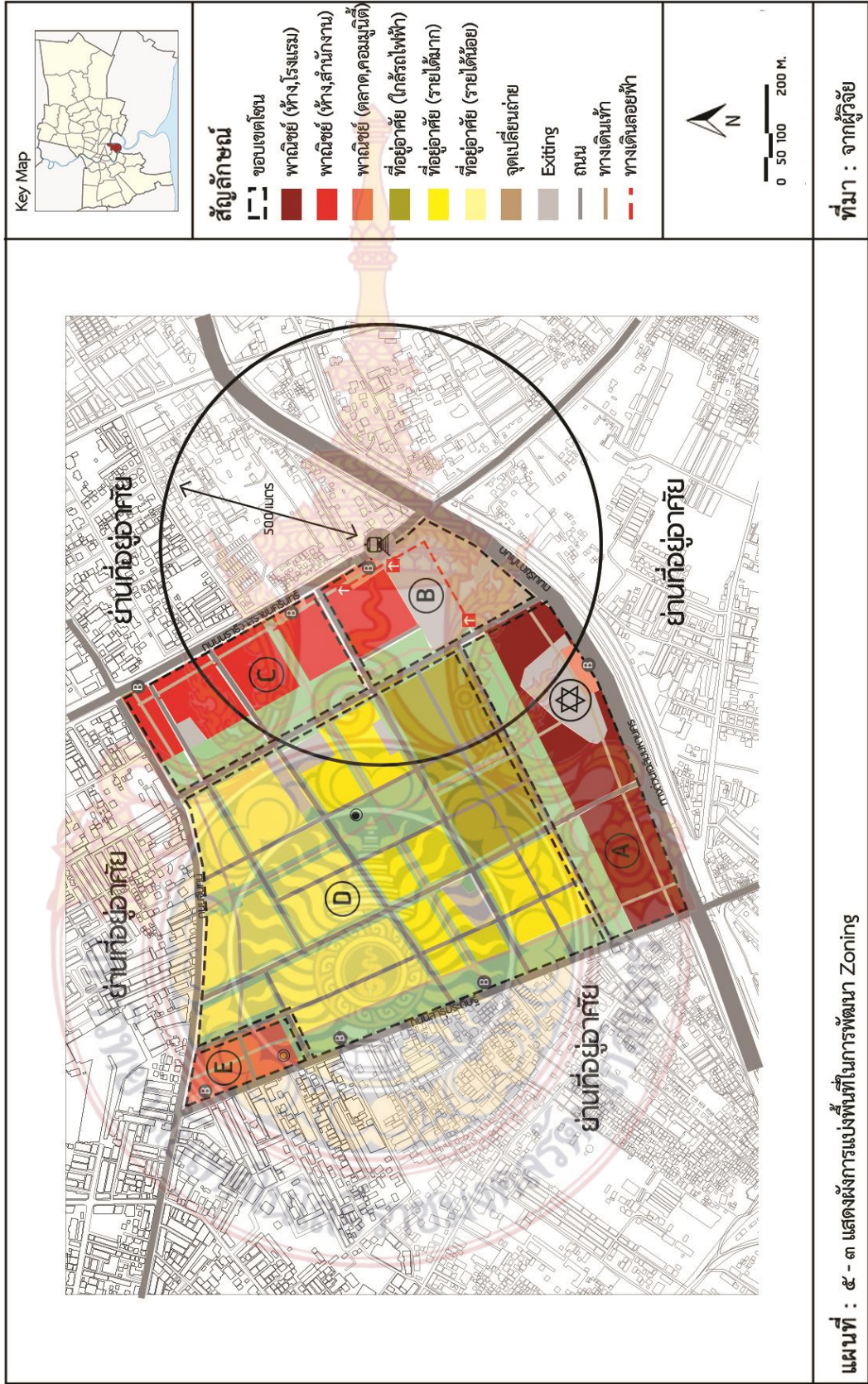
สัญลักษณ์

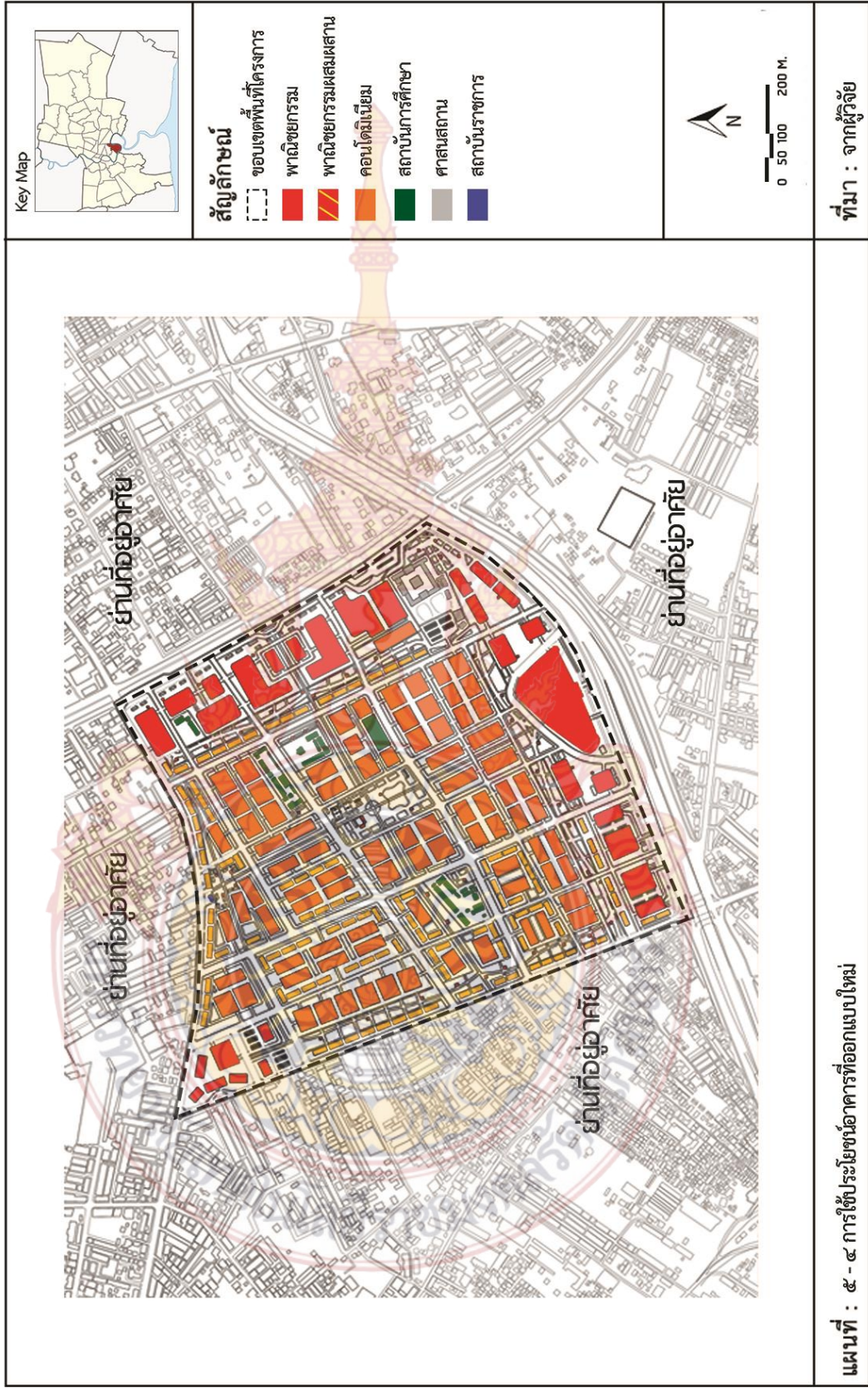
- พณิชยกรรมระดับย่าน
- พณิชยกรรมระดับชุมชน
- พณิชยกรรมผสมผสาน
- ที่อยู่อาศัย
- จุดเปลี่ยนถ่าย
- แหล่งงาน
- สวนสาธารณะ
- ถนนเดิม
- ถนนที่ตัดใหม่
- ทางเดินเท้า
- พื้นที่ทำงานทุกช่วงเวลา
- แลนด์มาร์ค (เซนทรัล)

0 50 100 200 M.

ที่มา : จากผู้วิจัย





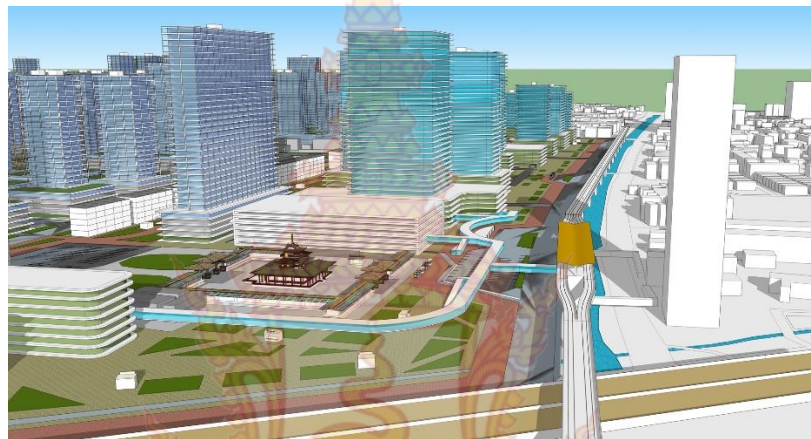


แผนที่ : ๕ - ๔ การใช้ประโยชน์อาคารที่ออกแบบใหม่

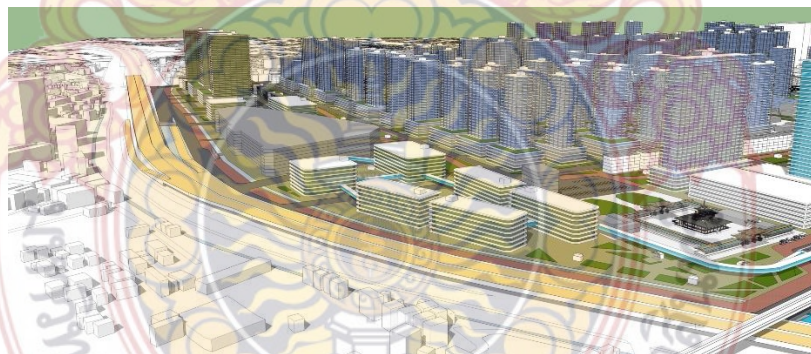


๕.๒.๓ การกำหนดมุมมองสำคัญของพื้นที่โครงการ

กำหนดมุมมองของพื้นที่โครงการนั้นจะให้อยู่ในบริเวณของริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ที่กำหนดเป็นย่านสำนักงานและริมถนนรัชดาภิเษกที่กำหนดเป็นย่านพาณิชย์กรรม ให้เป็นมุมมองสำคัญของย่านเพราะเป็นเส้นทางสายหลักในการเชื่อมสู่เมืองชั้นในของกรุงเทพฯ และยังมีทั้งการเข้าถึงในพื้นที่ได้จากทั้งรถไฟฟ้าและทางยกระดับ ทำให้จะเป็นจุดหมายตาของผู้คนที่ได้เดินทางผ่านไปมาและทำให้เป็นที่จดจำต่อสายตาของย่านได้โดยง่าย



ภาพที่ ๕-๕ มุมมองบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์

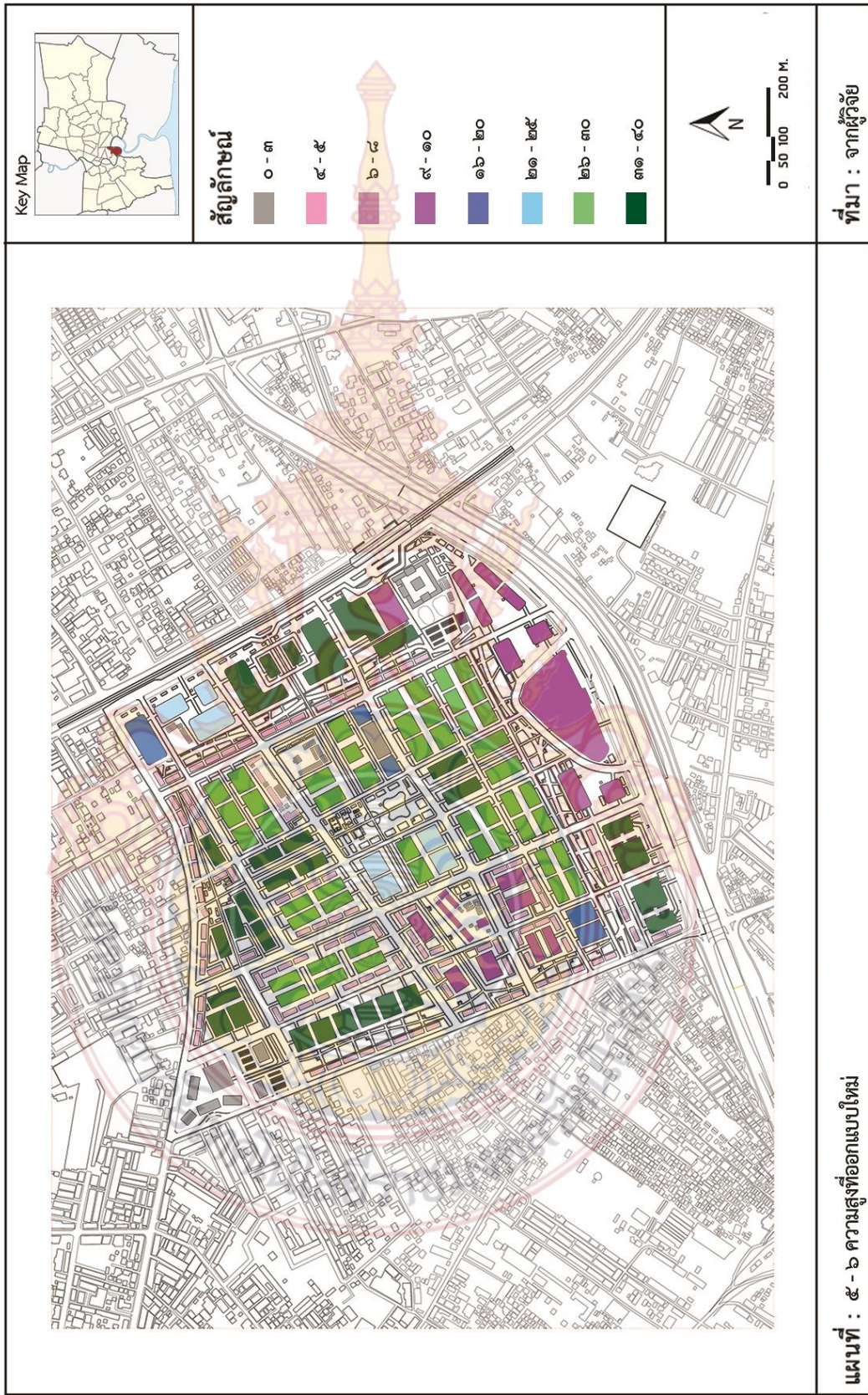


ภาพที่ ๕-๖ มุมมองบริเวณริมถนนรัชดาภิเษก

๕.๒.๔ การควบคุมรายละเอียดการออกแบบของสิ่งปลูกสร้าง

๕.๒.๔.๑ ความสูงอาคาร

ความสูงของอาคารในพื้นที่จะเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ ๒๗-๓๕ ชั้น ในรูปแบบที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม High Rise และโรงแรมที่อยู่บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก และสำนักงานที่อยู่บริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ส่วนห้างสรรพสินค้าจะมีความสูงเฉลี่ยที่ ๗-๘ ชั้น และอาคารพาณิชย์จะมีความสูงเฉลี่ยที่ ๔-๕ ชั้น ในรูปแบบโฮมออฟฟิศ



๕.๒.๔.๒ รูปแบบสถาปัตยกรรม

รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ใช้ในการออกแบบอาคารในพื้นที่ที่จะเป็นรูปแบบโมเดิร์นสมัยใหม่ เนื่องจากในพื้นที่ไม่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารที่เป็นเอกลักษณ์ของตัวพื้นที่ จึงได้ทำการออกแบบตามความเหมาะสมของแต่ละอาคาร ได้แก่ โรงแรม ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน คอมมูนิตี้อพาร์ทเมนต์ ตลาด อาคารพาณิชย์ในรูปแบบทาวนโฮม และที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียม High Rise และ Low Rise



ภาพที่ ๕-๗ ตัวอย่างอาคารที่อยู่อาศัยในพื้นที่

๕.๒.๔.๓ ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง

ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ที่ทำการออกแบบวางผังใหม่ จะเน้นความเป็นระเบียบไม่หนาแน่นเกินไป มีพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะเพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในย่านไม่รู้สึกรออัด ส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี



ที่มา : จากผู้วิจัย

แผนที่ : ๕ - ๗ มวลอาคารและพื้นที่ว่างที่ออกแบบใหม่

๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ

๕.๓.๑ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ

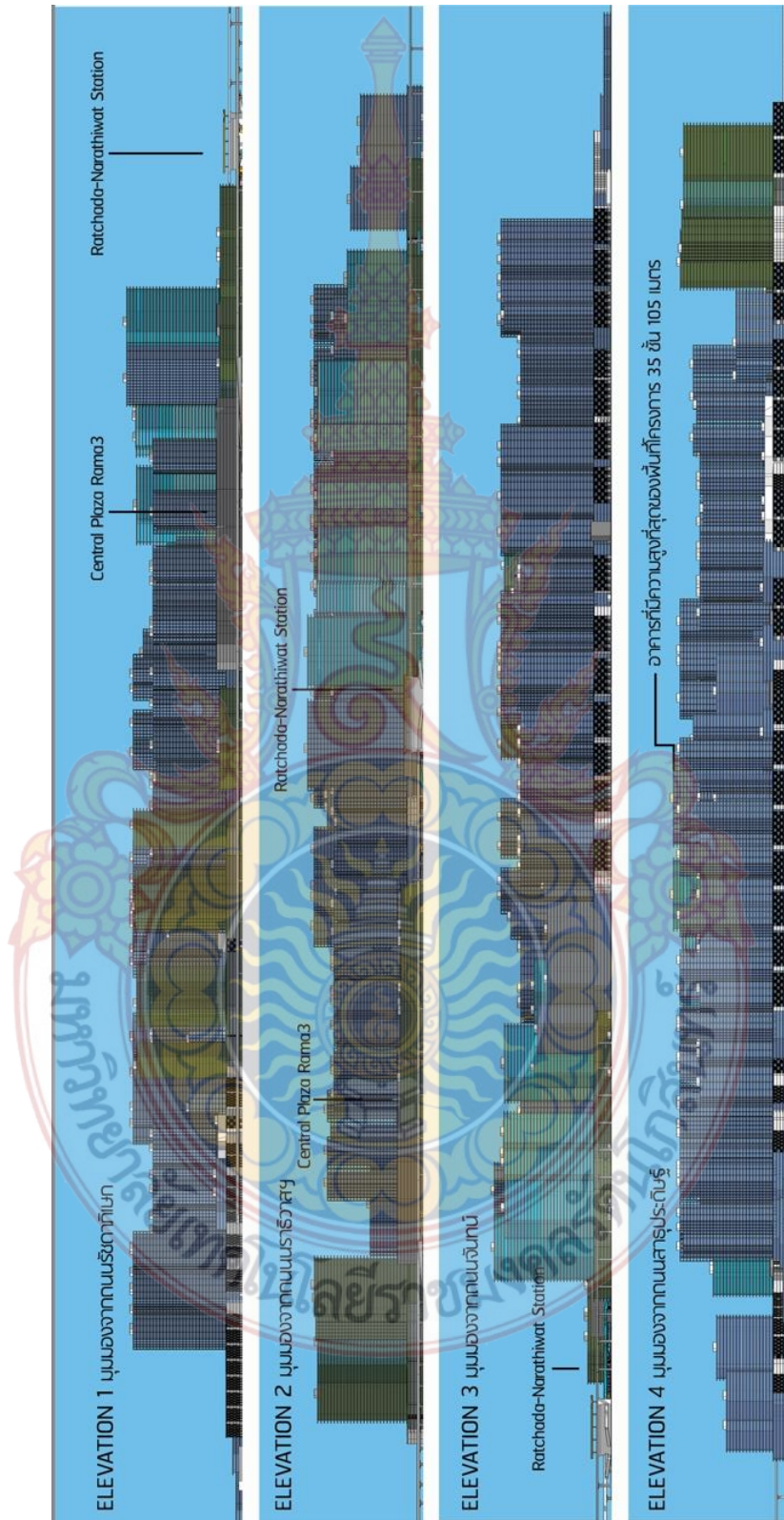




แผนที่ : ๕ - ๘ แผนผังพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากผู้วิจัย

๕.๓.๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๕-๘ รูปด้านพื้นที่โครงการ

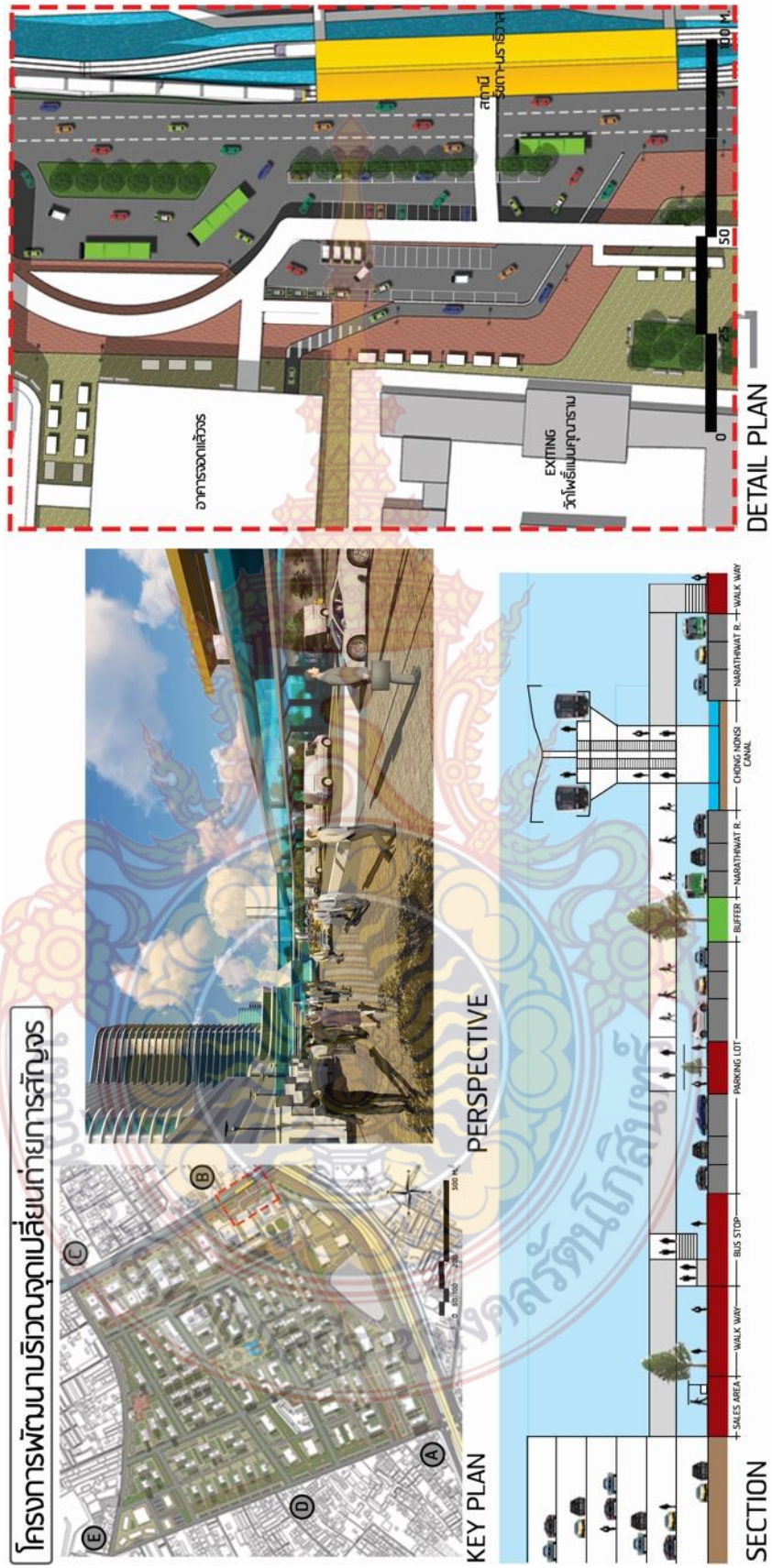
๕.๓.๓ รายละเอียดโครงการ

๕.๓.๓.๑ โครงการพัฒนาระบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Facility)

การออกแบบพื้นที่บริเวณนี้เพื่อรองรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาที่ผ่านพื้นที่โครงการ ๑ สถานี สถานีรัชดา-นราธิวาส โดยออกแบบให้มีพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางจากรถไฟฟ้าไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น ได้แก่ รถเมล์ รถตู้ รถแท็กซี่ รถสองแถว ฯลฯ และมีอาคารจอดแล้วจรเพื่อรองรับกลุ่มคนที่เดินทางมาจากชานเมืองโดยรถยนต์ที่ต้องการเดินทางเข้าไปในเมืองและต้องการจะเปลี่ยนการเดินทางไปเป็นรถไฟฟ้าเพื่อเลี่ยงปัญหาการติดภายในเมือง และมีทางเดินลอยฟ้าในบริเวณพื้นที่เพิ่มความสะดวกสบายและลดอันตรายจากรถยนต์เพราะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่จะมีการสัญจรของรถในบริเวณนี้มาก โดยมีทางข้ามจากสถานีมายังทางเดินเท้าภายในพื้นที่เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้มาใช้สถานีรถไฟฟ้า



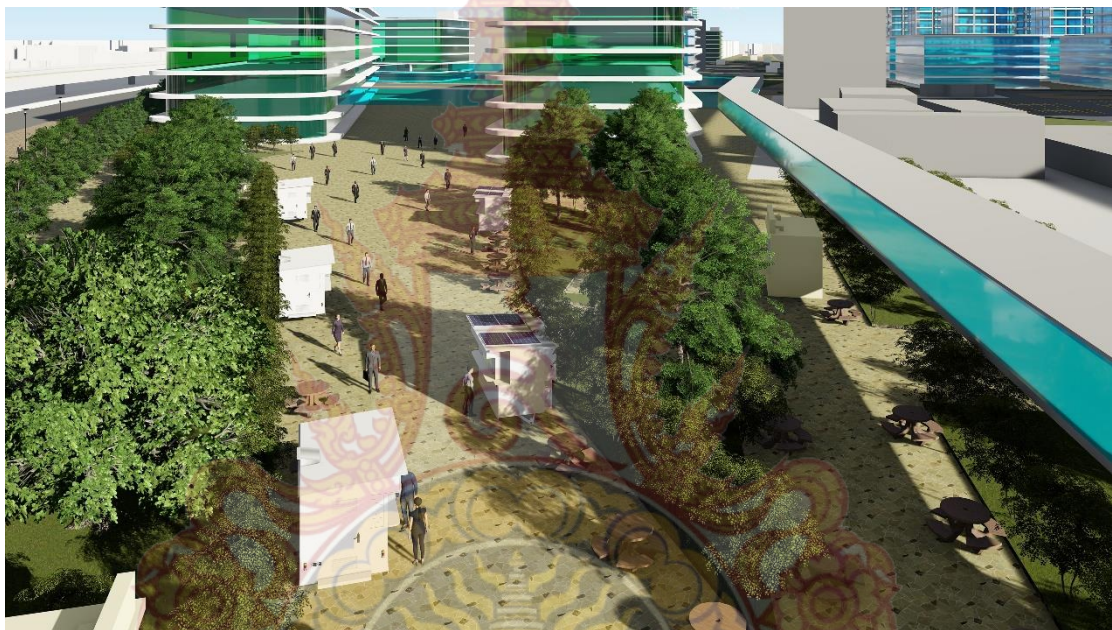
ภาพที่ ๕-๙ ทักษะภาพบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Facility)



ภาพที่ ๕-๑๐ รายละเอียดโครงการพัฒนาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Facility)

๕.๓.๓.๒ โครงการพัฒนาลานกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนถ่าย (Transit Plaza)

การออกแบบพื้นที่บริเวณนี้ต่อเนื่องจากพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยพื้นที่บริเวณนี้ออกแบบให้เป็นพื้นที่ลานกิจกรรม เพื่อรองรับคนที่มาใช้บริการรถไฟฟ้าได้มีพื้นที่สาธารณะในการพักผ่อนและนัดพบปะพูดคุย โดยพื้นที่บริเวณนี้จะมี ร้านกาแฟ และจุดขายไวไฟเพื่อรองรับคนที่ต้องการเปลี่ยนบรรยากาศการทำงาน และมีร้านค้าขายอาหาร ฯลฯ เพื่อเพิ่มกิจกรรมให้ส่งเสริมการเดินทางและการเข้ามาใช้งานในพื้นที่บริเวณนี้ ก่อนที่จะเดินต่อไปยังห้างสรรพสินค้าหรือสำนักงาน



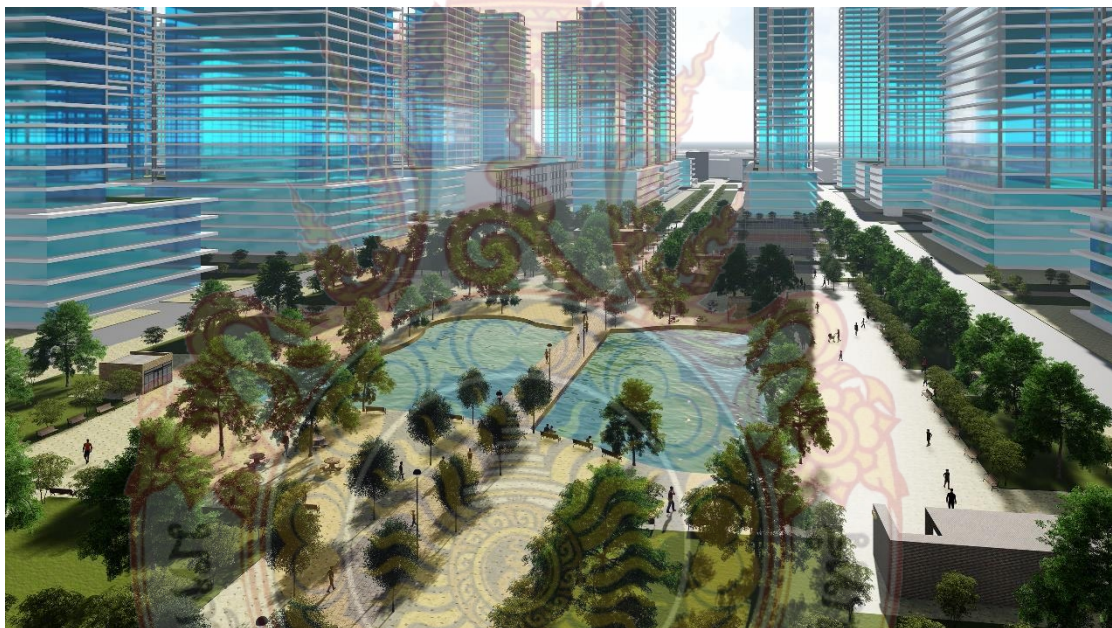
ภาพที่ ๕-๑๑ ทศนียภาพลานกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนถ่าย (Transit Plaza)



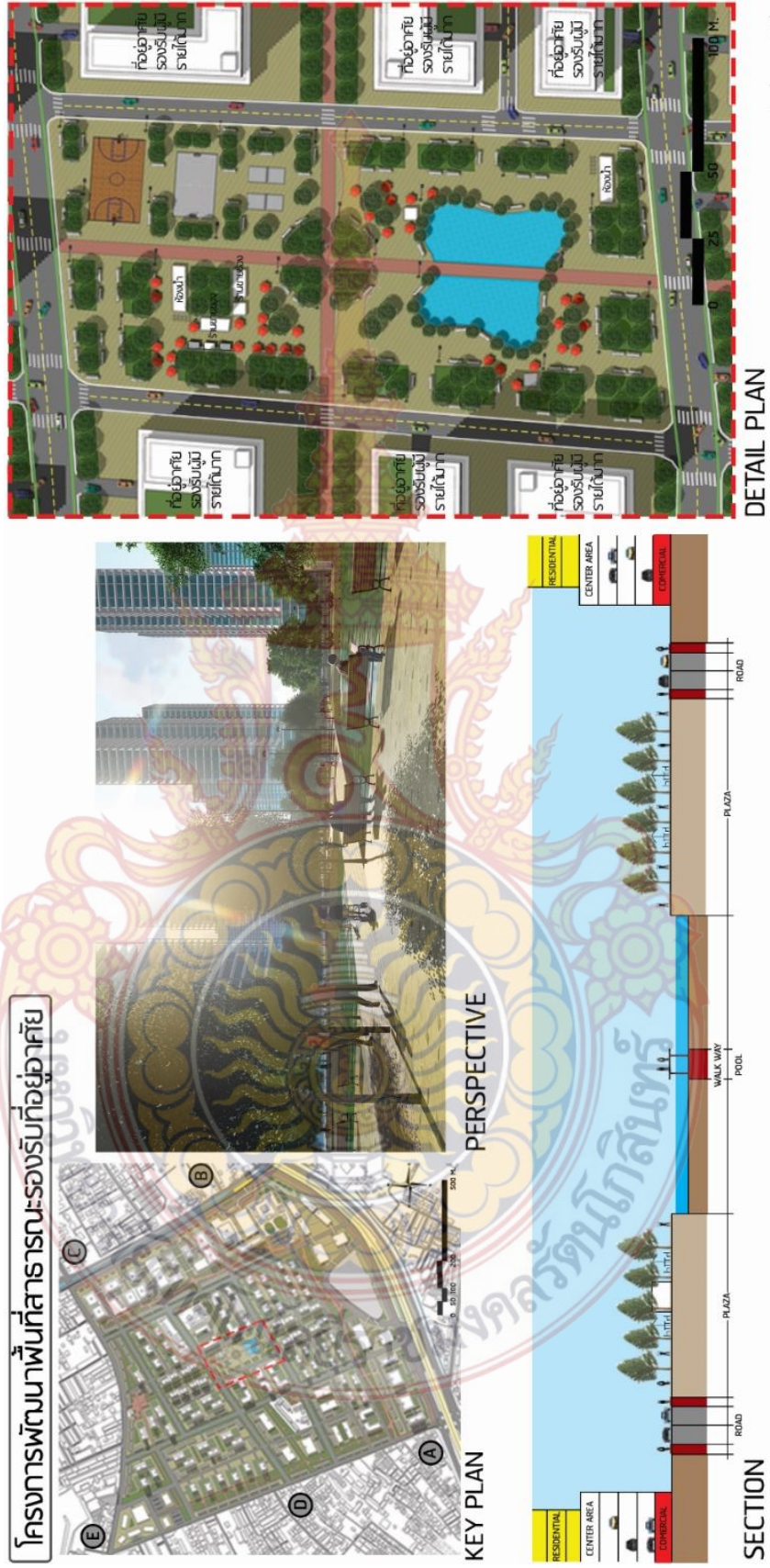
ภาพที่ ๕-๑๒ รายละเอียดโครงการพัฒนาลานกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนถ่าย (Transit Plaza)

๕.๓.๓.๓ โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะรองรับที่อยู่อาศัย

การออกแบบพื้นที่บริเวณนี้เพื่อเพิ่มพื้นที่สาธารณะให้กับพื้นที่เนื่องจากพื้นที่โครงการขาดพื้นที่สาธารณะให้กับคนในย่านได้มีพื้นที่ออกกำลังกายและพักผ่อน การออกแบบสวนสาธารณะโดยเลือกให้อยู่ใจกลางของพื้นที่โครงการเพื่อที่ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ทั้ง ๓ โซนได้มาใช้งาน ได้สะดวกเพราะสามารถเชื่อมที่อยู่อาศัยได้ทั้ง ๓ โซน โดยแบ่งการใช้งานในสวนสาธารณะเป็น ๓ รูปแบบ รูปแบบที่ ๑ สนามกีฬาเพื่อส่งเสริมให้คนในพื้นที่เล่นกีฬาออกกำลังกายเพื่อสุขภาพที่ดีของผู้อยู่อาศัย รูปแบบที่ ๒ พื้นที่กินอาหาร เครื่องดื่ม โดยจะมีร้านขายอาหารและเครื่องดื่มเพื่อรองรับผู้มาใช้งาน รูปแบบที่ ๓ พักผ่อนและทำงานได้เนื่องจากออกแบบบริเวณนี้ให้มีบ่อน้ำเพื่อช่วยคลายความร้อนจากแสงแดด และมีร้านกาแฟกับจุดขายไวไฟเพื่อรองรับคนที่ต้องการเปลี่ยนบรรยากาศการทำงาน



ภาพที่ ๕-๑๓ ทำคีย์ภาพบริเวณสวนสาธารณะรองรับที่อยู่อาศัย



โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะรองรับที่อยู่อาศัย

ภาพที่ ๕-๑๔ รายละเอียดโครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะรองรับที่อยู่อาศัย

๕.๓.๓.๔ สรุประยะเวลาการดำเนินงานโครงการ

ผังแม่บทพื้นที่โครงการย่านสาธุประดิษฐ์ วางแผนระยะในการดำเนินงานจนแล้วเสร็จใช้ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๐ ปี



ภาพที่ ๕-๑๕ ผังแม่บทย่านสาธุประดิษฐ์

ตารางที่ ๕.๑ ระยะเวลาในการดำเนินงานการพัฒนาพื้นที่ย่านสาธิตประดิษฐ์

แผนกำหนดการออกแบ	ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินงาน (ปี)					หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		๒	๔	๖	๘	๑๐	
แผนด้าน โครงข่าย การสัญจร	โครงการพัฒนาสถานี รถไฟฟ้าสายสีเทา	—————					สำนักงานเขต ยานนาวา
	โครงการปรับปรุงและ พัฒนาถนน	—————					สำนักงานเขต ยานนาวา
	โครงการพัฒนาทางเดิน เท้าและทางจักรยาน			—————			สำนักงานเขต ยานนาวา
แผนด้าน พาณิชยกรรม	โครงการพัฒนาย่าน สำนักงาน	—————					ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาย่าน พาณิชยกรรมระดับย่าน	—————					ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาย่าน พาณิชยกรรมระดับชุมชน				—————		สำนักงานเขต ยานนาวา
แผนด้าน คุณภาพชีวิต	โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ใกล้ขนส่งมวลชน	—————					ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย รองรับผู้มีรายได้มาก	—————					ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย รองรับผู้มีรายได้ ปานกลาง-น้อย	—————					สำนักงานเขต ยานนาวา
	โครงการพัฒนาพื้นที่ สาธารณะ		—————				สำนักงานเขต ยานนาวา

ที่มา : การวิเคราะห์โดยผู้ศึกษา

สรุปบทที่ ๕ การพัฒนาพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานแบบผสมผสานในแนวตั้งที่มากขึ้น โดยผสมผสานการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เป็นศูนย์การค้าสมัยใหม่ สถานบริการสำนักงาน และที่พักอาศัย ซึ่งมุ่งเน้นพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นย่านที่อยู่อาศัย ย่านการค้า ใกล้ย่านธุรกิจกรุงเทพฯ CBD สีลม-สาทร และมีการเดินทางสัญจรทั้งในพื้นที่และการเดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ ที่มีความสะดวกสบาย โดยด้านที่อยู่อาศัยได้พัฒนาในรูปแบบที่อยู่อาศัยในแนวตั้ง เพราะจากข้อมูลเทรนด์การอยู่อาศัยในกรุงเทพฯ สถิติในระยะเวลา ๕ ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มการพัฒนาที่อยู่อาศัยไปในรูปแบบอาคารชุดเป็นส่วนมาก และพื้นที่มูลค่าที่ดินราคาสูง จึงได้พัฒนาที่อยู่อาศัยไปในแนวตั้งซึ่งการพัฒนาได้มุ่งเน้นการใช้ชีวิตเมืองตามกระแสการพัฒนาที่ได้รับความนิยม



บทที่ ๖

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาธุประดิษฐ์ กรุงเทพมหานคร

โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสาธุประดิษฐ์ เพื่อรองรับการขยายตัวพื้นที่อยู่อาศัย กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ใกล้กับย่านธุรกิจกรุงเทพ CBD สีลม-สาทร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการลงทุนทางธุรกิจอย่างมาก ซึ่งมีแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์ให้เป็นย่านที่อยู่อาศัยที่รองรับการขยายตัวของเมืองและเป็นที่อยู่อาศัยตัวอย่างของย่านพระราม ๓ และต้องการพัฒนาเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่ อีกทั้งจากนโยบายพัฒนาพื้นที่โดยรอบ เช่น โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยและกิจกรรมตามความต้องการของผู้ใช้งาน

จากการวิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ นำไปสู่วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ ส่งเสริมที่อยู่อาศัยในพื้นที่ให้เต็มศักยภาพ เชื่อมต่อกิจกรรมด้วยทางเดินเท้าและพื้นที่สีเขียวเพื่อผู้มาใช้บริการสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย โดยจะพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเป็นที่อยู่อาศัยใจกลางเมืองในอนาคต

จากการพัฒนาพื้นที่โครงการก่อให้เกิดการส่งเสริมบทบาทของพื้นที่ในอนาคตได้อย่างชัดเจนมากขึ้น โดยเป็นการกำหนดบทบาทให้ต่อเนื่องกับโครงการพัฒนาสถานีแม่น้ำ อีกทั้งยังสามารถสร้างความต่อเนื่องในบทบาทย่านธุรกิจกรุงเทพกับพื้นที่ CBD สีลม-สาทร ย่านแหล่งงานของการทำเรือไทย และสามารถต่อเนื่องกับบทบาทของพื้นที่พระราม ๓ ซึ่งเป็นพื้นที่อยู่อาศัยตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร

๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ

๖.๒.๑ มาตรการและส่วนสนับสนุนทางกฎหมาย

๖.๒.๑.๑ มาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่พาณิชยกรรม กำหนดให้โซนพาณิชยกรรมตั้งอยู่ริมบริเวณถนนรัชดาภิเษกโดยสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนได้อย่างสะดวกด้วยทางเดินเท้าสาธารณะ

พื้นที่อยู่อาศัย กำหนดให้พื้นที่โซนที่อยู่อาศัยอาคารที่มีโพเดียมให้มีพื้นที่สวนสาธารณะในอาคารเพื่อเป็นการสนับสนุนการเพิ่มพื้นที่สาธารณะให้กับพื้นที่ย่านสาธุประดิษฐ์

พื้นที่สำนักงาน การพัฒนาพื้นที่โซนแหล่งงานมีมาตรการการสร้างอาคารให้ใช้ประโยชน์ของอาคารรวมกันแบบผสมผสาน และมีทางเชื่อมระหว่างอาคารทุกอาคาร

พื้นที่สาธารณะ กำหนดให้พื้นที่ตลอดแนวทางเดินเท้าทั้งพื้นที่ย่าน สาธุประดิษฐ์เป็นพื้นที่สาธารณะที่เน้นกิจกรรมส่งเสริมการเดินในพื้นที่และเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจของคนที่เข้ามาใช้พื้นที่

พื้นที่ใกล้สถานีรถไฟสายสีเทา กำหนดให้เป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรของพื้นที่จากรถไฟสายสู่รถขนส่งมวลชน เพื่อการเดินทางที่หลากหลายและความสะดวกของผู้ใช้งาน

๖.๒.๑.๒ มาตรการด้านการสัญจร

ทางจักรยาน,จุดจอดจักรยาน กำหนดให้พื้นที่ที่อยู่ในรัศมีการบริการของรถไฟสายสีเทาเน้นการให้ความสะดวกในการเดินทางและจอดจักรยานเป็นหลัก

ทางเดินเท้า กำหนดให้มีการขยายทางเดินริมถนนกว้าง ๒.๕-๑.๕ เมตร ตามลำดับศักดิ์ถนนในพื้นที่และปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาตลอดการเดินทาง

เส้นทางการสัญจร กำหนดให้มีการขยายเขตทางถนนสายย่อยจากเดิมกว้าง ๖ เมตร ทางเดินเท้ากว้าง ๑.๕ เมตร เป็น ผิวจราจรกว้าง ๗ เมตร ทางเท้ากว้าง ๒.๕ เมตร

อาคารจอดแล้วจร กำหนดให้เป็นพื้นที่รถขนาดเล็กจอดในอาคาร เพื่อความสะดวกของผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า

๖.๒.๑.๓ มาตรการควบคุมอาคาร

อาคารขนาดใหญ่โซนพาณิชยกรรม กำหนดให้มีความสูงไม่เกิน ๗ ชั้น เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพของห้างสรรพสินค้าเดิม เช่นทรูพลาซ่าพระราม ๓ ที่เป็นจุดหมายตาของพื้นที่ ยกเว้นโรงแรมที่สามารถสูงได้ตามกำหนดเกณฑ์ของกฎหมาย

อาคารสูง กำหนดให้มีการวางโครงสร้างรองรับภัยพิบัติแผ่นดินไหวและพื้นที่โดยรอบอาคารกำหนดให้เป็นพื้นที่ดูดซับน้ำ

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การพัฒนาพื้นที่ย่านสาทรประดิษฐ์ควรคำนึงคุณภาพชีวิตที่ดีของคนในพื้นที่โดยการเพิ่มพื้นที่สาธารณะให้มากกว่านี้ไม่ควรเน้นการออกแบบเพื่อนายทุนหรือด้านผลกำไรมากเกินไปซึ่งจะทำให้พื้นที่ดูหนาแน่นด้วยอาคารสูง และรูปแบบอาคารที่อยู่อาศัยในรูปแบบอาคารชุดจะทำให้มีราคาที่สูงเกินไปทำให้คนที่มีรายได้น้อยไม่สามารถอยู่อาศัยในพื้นที่ได้ กับการจัดวางอาคารสำนักงานที่มากเกินไปอาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่เนื่องจากการลงทุนธุรกิจในรูปแบบอาคารอพฟิศจึงมีการลดน้อยลงในปัจจุบัน และอาคารเดิมที่เก็บไว้คือห้างเซ็นทรัลพระราม ๓ ควรจะนำเสนอออกแบบให้เป็นอาคารใหม่ที่มีลักษณะโดดเด่นแสดงเป็นจุดหมายตาแห่งใหม่ของพื้นที่ที่มีศักยภาพมากกว่าเดิมส่งผลดีกับพื้นที่มากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร บางชนิดหรือบางประเภท ริมนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๐
- แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖
- แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๗๕)
- หลักการและเหตุผลประกอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม พ.ศ. ๒๕๕๖
- Arlington U.S.A. การเคหะแห่งชาติ , วารสารบ้านและเมืองเพื่อการพัฒนาบ้านและเมือง, ๒๕๖๐
- การประปานครหลวง (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.mwa.co.th/>
(๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา (ออนไลน์) แหล่งที่มา http://www.realist.co.th/blog/%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B8%84%E0%B8%9F%E0%B8%9F%E0%B8%89%E0%B8%B2%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%AA%E0%B8%B5%E0%B8%80%E0%B8%87%E0%B8%B2/?gclid=CjoKCQjwvuDPBRDnARIsAGhuAmZQnPIBlr4WauoIIms7_iSZjYuk8mfNvjEoQYEn6WmRoi6AZ6uvozMaAnBpEALw_wcB (๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๗๕)
- ระบบสถิติทางการทะเบียน (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/> (๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- สำนักงานเขตยานนาวา (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.bangkok.go.th/yannawa>
(๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- Tungchung Hongkong (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://pantip.com/topic/๓๐๕๓๑๔๗๖>
(๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐)



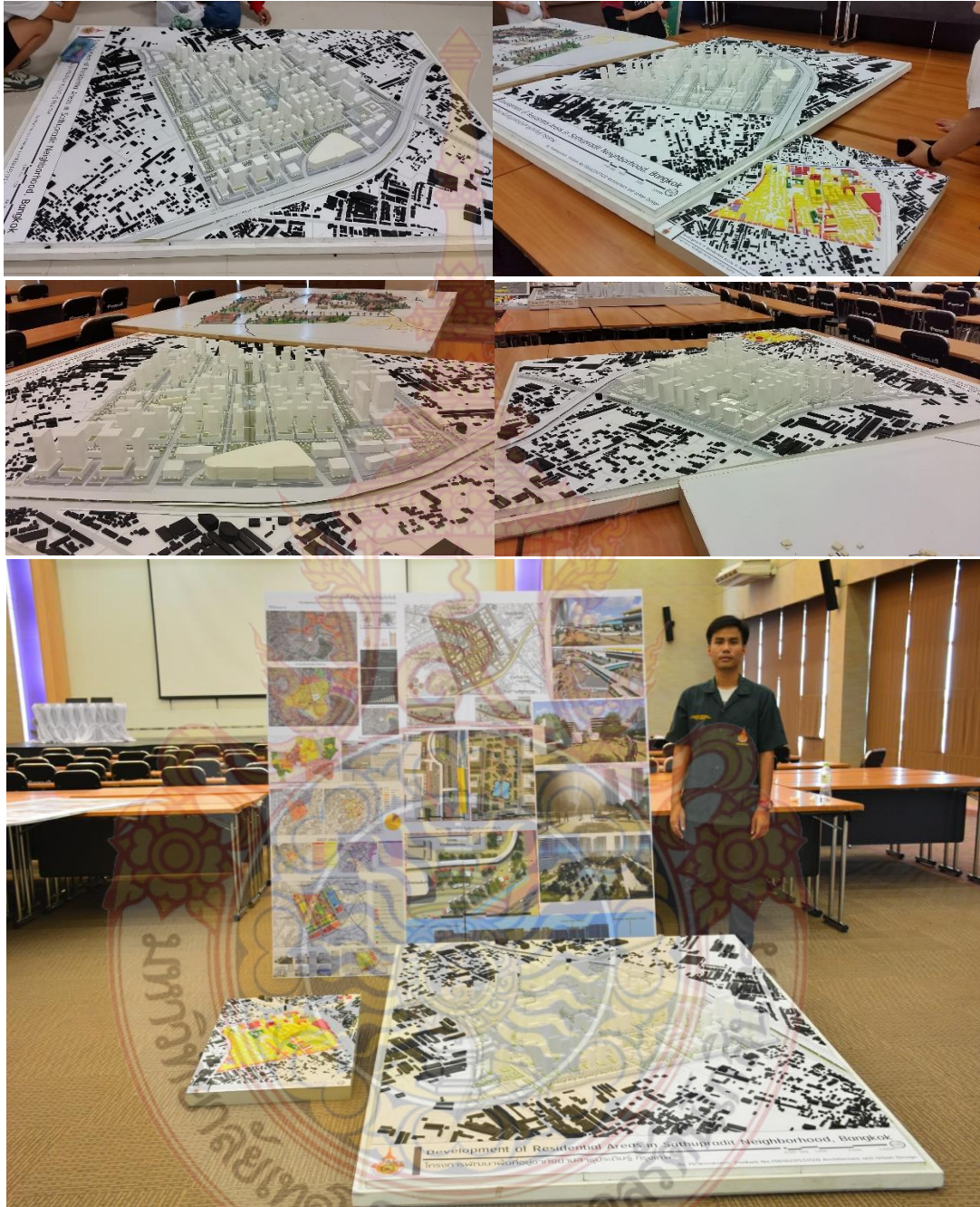
ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ผลงานการออกแบบ

โครงการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยย่านสาธิตประดิษฐ์ กรุงเทพมหานคร





รูปภาคผนวก ก๑ แสดง แบบจำลอง (Model) โครงการ



รูปภาพผนวก ก๒ แสดงภาพรวม Chart



ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์



ชื่อ : นายวรภช นามสกุล : พลคาม ชื่อเล่น : วุธ

เกิด : ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๘ ปัจจุบันอายุ : ๒๓ ปี

ที่อยู่ : ๘๐/๑๒ หมู่ ๑ ตำบลบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

การศึกษา : มัธยมศึกษาตอนต้น-ตอนปลาย ณ โรงเรียนมหารณพาราม กรุงเทพมหานคร

ปริญญาตรี สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ นครปฐม

ประสบการณ์ : เข้าฝึกงานวิชาสหกิจศึกษากับสถาบันอาศรมศิลป์ ระยะเวลา ๔ เดือน

การติดต่อ : E-mail : wutwager.o๔@gmail.com