

การศึกษาและการวิเคราะห์สภาพพื้นที่ศึกษา

3.1. ประวัติความเป็นมาของย่านราชประสงค์ ประตูน้ำ¹

ในช่วงแรกของการก่อตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ บริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ มีลักษณะเป็นทุ่งนา สภาพเป็นชนบท โดยมีคลองแสนแสบเป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่ใช้ติดต่อกับพระนคร ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ได้ทอดพระเนตรพื้นที่บริเวณนี้ และทรงเล็งเห็นว่าคลองแสนแสบเป็นเขตนาหลวง มีบัวขึ้นตามหนองบึงอยู่มาก จึงมีพระราชประสงค์ให้จัดทำเป็นสระบัวชานกรุงขึ้นไว้สำหรับเป็นที่ประทับพักผ่อนในฤดูน้ำหลาก โดยทำการสร้างสระบัวขึ้น 2 สระด้วยกัน สระหนึ่งตั้งอยู่ด้านนอกพลับพลาที่ประทับสำหรับประชาชนทั่วไปใช้เล่นเรือ และพระราชทานให้เรียกสระบัวที่สร้างขึ้นรวมกันว่า“ปทุมวัน” ต่อมาได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระอารามหลวงขึ้น เพื่อพระราชทานแก่สมเด็จพระเทพศิรินทราบรมราชินี พระราชทานนามว่า “ปทุมวันาราม” ซึ่งมีความหมายว่า “ป่าบัว” ในการเสด็จไปประทับที่ปทุมวันครั้งแรกตามที่บันทึกไว้คือ เดือน 7 แรม 4 ค่ำ ปีมะเส็ง พุทธศักราช 2400

ต่อมาในตอนกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2427-2439) มีการสร้างถนนใหม่หลายสาย มีขนาดกว้างกว่าสมัยก่อน โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำการปฏิรูถถนนสระปทุมที่สร้างต่อจากถนนบำรุงเมืองตรงไปยังวังสระปทุม และสร้างถนนจากวังสระปทุมไปบรรจบกับถนนตรงหรือถนนวัวลำพอง เพื่อขยายการคมนาคมทางด้านตะวันออกของพระนคร นับว่าเป็นการเปิดพื้นที่ปทุมวัน และในช่วงเวลาเดียวกัน ราว พ.ศ. 2433 ชาวอังกฤษชื่อ นายแฟรงกลิน เฮิสต์ (Franklin Hurst) ได้ทำหนังสือกราบทูลพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงเทววงศวิโรปการ (พระยศขณะนั้น) เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ขอให้นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต เช่าที่นา ตำบลสระปทุมประมาณ 200 ไร่ ซึ่งเป็นที่ดินของพระคลังข้างที่และของเอกชน ในบริเวณตรงข้ามวัดปทุมวันาราม เพื่อสร้างเป็นสนามม้าและสโมสร โดยเหตุผลคือ เพื่อบำรุงพันธุ์ม้าและเพื่อยกระดับการกีฬาของชาวสยามในขณะนั้น จากนั้นได้รับพระราชานุญาตให้เช่าในปี พ.ศ. 2435 จึงปรากฏเป็นสนามม้า (ราชกรีฑาสโมสร) นับแต่นั้นมา และถือว่าเริ่มมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่เพื่อกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ

¹ สุนทร มลทา. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้า ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติ กับพื้นที่พาณิชย์ยกรรมเกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544. หน้า 25-29

ช่วงเปลี่ยนแปลงการปกครอง ปี พ.ศ. 2475 สภาพการใช้ที่ดินของพื้นที่เขตปทุมวันส่วนใหญ่ ยังคงเป็นการใช้ที่ดินสำหรับสถาบันการศึกษา โรงพยาบาล สถานที่ราชการต่างๆ ตลอดจนที่พักอาศัย ช่วงเวลาดังกล่าวมีประชาชนเข้ามาก่อสร้างบ้านเรือนจนกลายเป็นชุมชนหนาแน่น ตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมทั้งถนนและคลอง โดยเฉพาะในบริเวณหัวลำโพง และตามริมถนนพระรามสี่ สำหรับการี่ใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมในลักษณะย่านการค้ายังไม่ปรากฏเด่นชัดนัก เนื่องจากย่านการค้าเก่าในพื้นที่อื่นๆ อาทิ สำเพ็ง พานูรดี เยาวราช สะพานหัน บางลำพู วังบูรพา ได้รับความนิยมมากในขณะนั้น เนื่องจากเป็นย่านการค้าที่อยู่ใกล้กันจึงทำให้เกิดการค้าแบบต่อเนื่องได้ง่าย ซึ่งย่านการค้าดังกล่าวมีลักษณะเป็นตึกแถวใช้โรงภาพยนตร์เป็นสิ่งดึงดูดในการเข้ามาให้บริการ ต่อมาเมื่อโฉมหน้าของย่านการค้าได้เปลี่ยนแปลงจากตึกแถวเป็นอาคารห้างสรรพสินค้า ทำให้เริ่มมีการขยายกิจการรวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้ง การโยกย้ายทำเลด้านการค้าจึงเกิดขึ้น ประกอบกับในระยะนั้นชาวตะวันตกเข้ามาท่องเที่ยวและอยู่อาศัยทำการค้าในเมืองไทยมากขึ้น ทำให้มีห้างสรรพสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาดำเนินการแข่งขันห้างสรรพสินค้าของคนไทย เหตุนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบจึงเป็นบริเวณที่ได้รับความสนใจในการใช้เป็นที่ตั้งของย่านการค้าใหม่เนื่องจากไม่ไกลจากย่านการค้าเดิมมากนัก และเริ่มเป็นแหล่งชุมชน โดยในพื้นที่รอบๆ ด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษา มีย่านการค้าเฉลิมเขต (ปัจจุบันคือย่านการค้าเชิงสะพานกษัตริย์ศึก ใกล้กับโรงเรียนเทพศิรินทร์) ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับย่านการค้าเก่า ต่อมาพื้นที่ย่านราชประสงค์จึงเกิดสถานที่แห่งใหม่เรียกว่า “ย่านเกสร” มีสถานโบว์ลิ่งและคอฟฟี่ชอป ซึ่งขยายกิจการมาจากย่านพัฒนาพงศ์ และในเวลาเดียวกัน ห้างไดมารูเปิดดำเนินการในที่ดินฝั่งตรงข้ามก็ได้รับความนิยมมาก เนื่องจากเป็นสิ่งแปลกใหม่สำหรับคนกรุงเทพฯ ในเวลานั้น ต่อมาพื้นที่ใกล้ๆ ก็เริ่มมีการก่อสร้างโรงแรม อาคารต่างๆ ขึ้น ทำให้บริเวณนี้มีกิจกรรมที่หลากหลาย จนรวมตัวเรียกบริเวณนี้ว่า “ย่านการค้าราชประสงค์” ซึ่งย่านการค้าแห่งนี้ได้ขยายจากย่านการค้าบริเวณถนนสีลม สุรวงศ์ พัฒนาพงศ์ เนื่องจากปัญหาความคับแคบของพื้นที่และการเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารสำนักงานมากขึ้น

3.2. สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

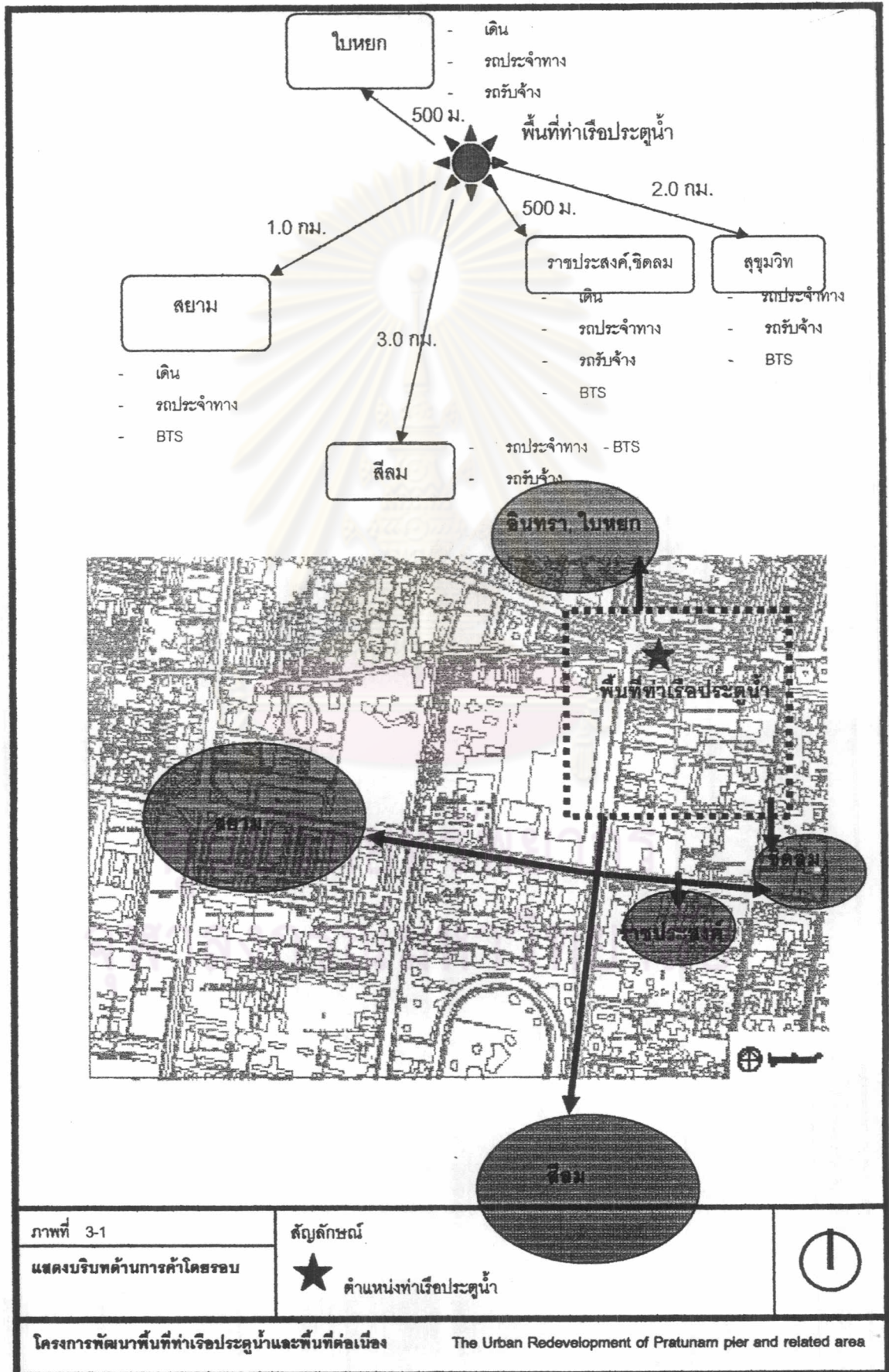
3.2.1. ที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพ

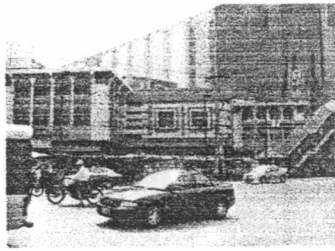
ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง ตั้งอยู่ริมคลองแสนแสบฝั่งทิศเหนือ บริเวณเชิงสะพานเฉลิมโลก โดยมีแนวคลองแสนแสบเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างเขตราชเทวี และเขตปทุมวัน พื้นที่ต่อเนื่องกับท่าเรือฝั่งทิศเหนือของคลอง จึงครอบคลุมพื้นที่ส่วนหนึ่งของพื้นที่เขตราชเทวี ส่วนฝั่งทิศใต้ครอบคลุมส่วนหนึ่งของพื้นที่เขตปทุมวัน

นอกจากคลองแสนแสบจะเป็นเส้นทางน้ำสำคัญที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษา ยังมีถนนที่ตัดกับแนวลำคลองซึ่งเป็นถนนสายหลักที่พาดผ่านกลางพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนราชปรารภ เขตราชเทวีและถนนราชดำริ เขตปทุมวัน ซึ่งเป็นถนนหลักของพื้นที่ศึกษา

ปัจจุบันพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่องเป็นศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนและการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ที่ได้รับความนิยมในการจับจ่ายทั้งจากคนไทยและชาวต่างชาติ เนื่องจากล้อมรอบไปด้วยอาคารห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ และสามารถเดินทางติดต่อกับย่านพักอาศัยของนักท่องเที่ยวได้ง่าย ได้แก่ย่าน

สุขุมวิท ซิดลมและสยามสแควร์ ซึ่งห่างจากพื้นที่ศึกษาไม่มากนัก สามารถเชื่อมถึงกันได้สะดวกด้วยระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (ภาพที่ 3.1)

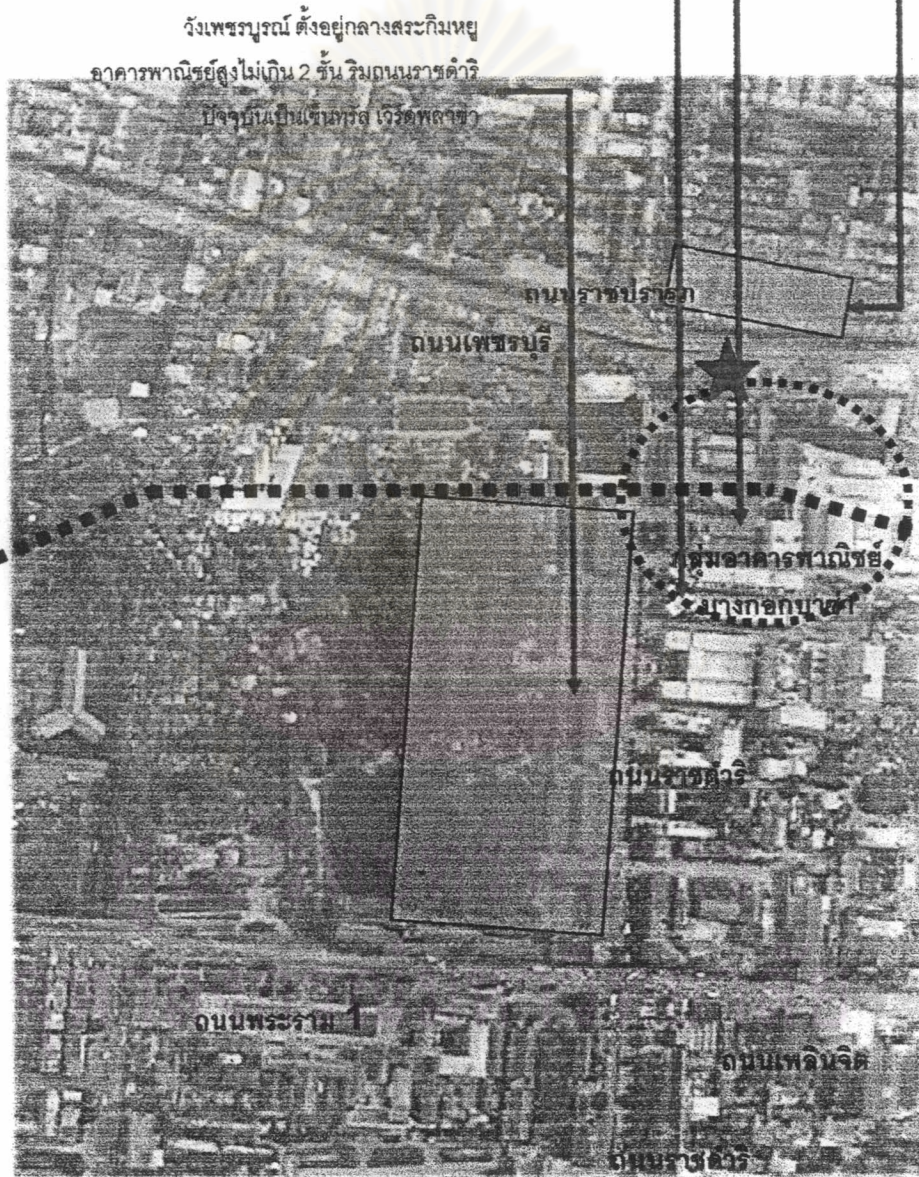




ตลาดเฉลิมโลก ปัจจุบันคือศูนย์การค้าประตูน้ำเซ็นเตอร์

ที่ตั้งท่าเรือประตูน้ำ

อาคารพาณิชย์ ที่มีอยู่ในปี 2517 ที่
ปัจจุบันยังคงใช้งานอยู่
ข้างห้าง ๗ Big C ปัจจุบัน



ภาพที่ 3-2

ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2517
:กรมแผนที่ทหาร

สัญลักษณ์

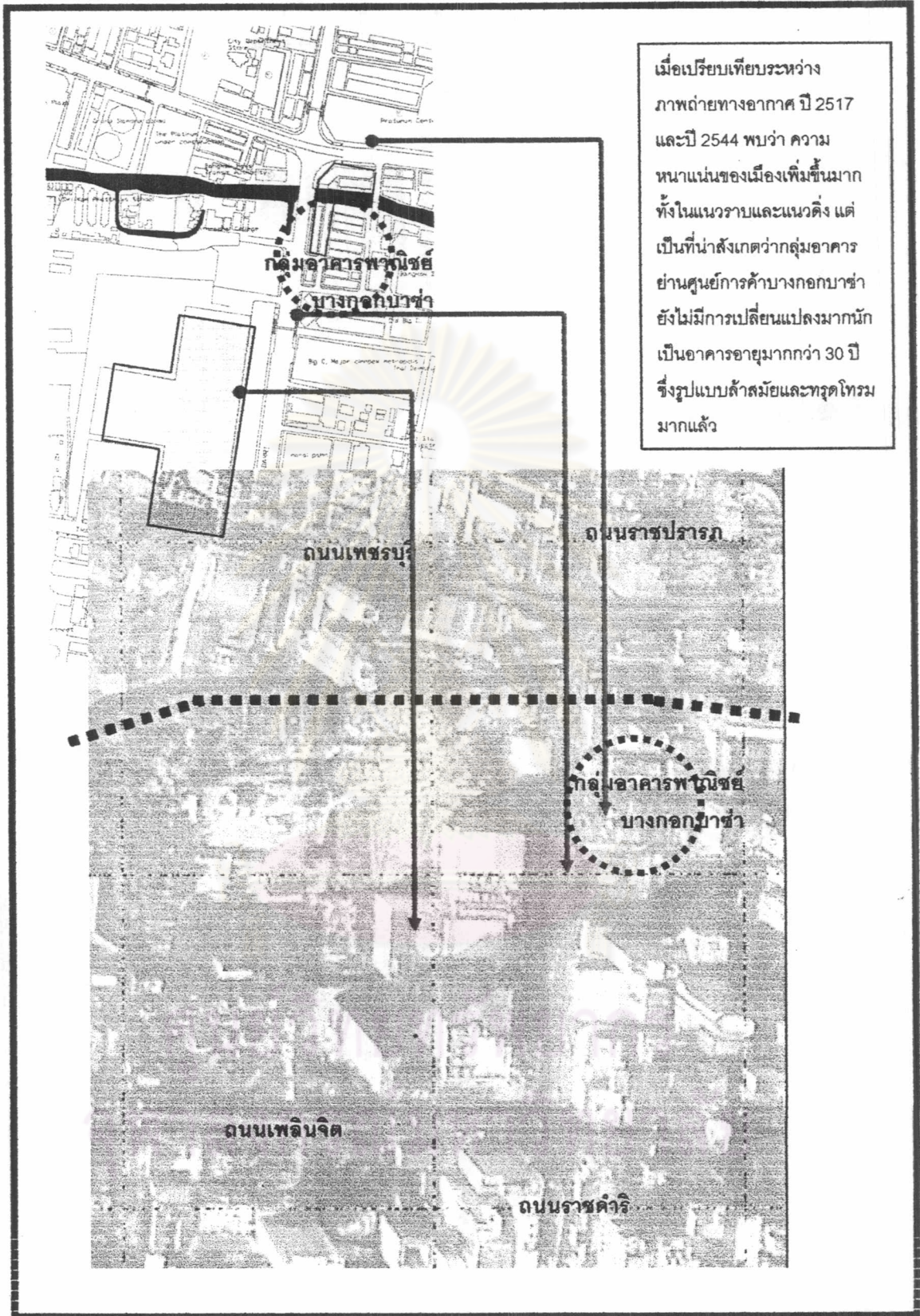


ตำแหน่งท่าเรือประตูน้ำ



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง

The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area



เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง
 ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2517
 และปี 2544 พบว่า ความ
 หนาแน่นของเมืองเพิ่มขึ้นมาก
 ทั้งในแนวราบและแนวตั้ง แต่
 เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มอาคาร
 ย่านศูนย์การค้าบางกอกปาร์ซ่า
 ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก
 เป็นอาคารอายุมากกว่า 30 ปี
 ซึ่งรูปแบบล้าสมัยและทรุดโทรม
 มากแล้ว

ภาพที่ 3-3
 ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2544
 :กรมที่ดิน

สัญลักษณ์
 ★ ตำแหน่งท่าเรือประจวบฯ



3.2.2. สภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นย่านพาณิชยกรรมใหม่ ที่มีอาคารห้างสรรพสินค้ามากมาย รวมทั้งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญของคนกรุงเทพฯ ประชากรในเขตนี้ส่วนใหญ่ประมาณครึ่งหนึ่ง ประกอบอาชีพประเภทค้าขายและกิจการขนาดเล็ก (ร้อยละ 42.5) กลุ่มที่รองลงมาคือแม่บ้านและกลุ่มอาชีพรับจ้างและพนักงานบริษัท โดยเจ้าของกิจการขนาดใหญ่มีเพียงร้อยละ 6.1 และหาบเร่แผงลอยร้อยละ 4 (แผนเขต 44-3-12)

เป็นที่น่าสังเกตว่า สองกลุ่มอาชีพที่มีลักษณะเสริมกันและมีอัตราส่วนที่สูง ได้แก่ กลุ่มค้าขาย- กิจการขนาดเล็ก- กิจการขนาดใหญ่ และกลุ่มรับจ้าง- พนักงานบริษัท ส่วนหนึ่งของผู้ทำงานยังต้องเดินทางมาจากรอบนอกของกรุงเทพฯ และยังคงพิจารณา รวมถึงกลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอยนอกระบบ (informal sector) ซึ่งมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจในระบบให้สมบูรณ์ขึ้นอีกด้วย

นอกจากย่านการค้าแล้ว ยังพบว่าบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง ยังมีความน่าสนใจอื่นๆ อีก ได้แก่ วัดพุทธวนาราม และชุมชนหลังวัดพุทธวนารามที่มีอายุกว่า 200 ปี เป็นย่านพักอาศัยที่อยู่ใจกลางย่านธุรกิจ ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งน่าสนใจว่าพื้นที่เหล่านี้ สามารถดำรงอยู่ได้อย่างไร และมีแนวโน้มในอนาคตที่จะพัฒนาไปตามสภาพพื้นที่โดยรอบอย่างไร

3.2.3. โครงสร้างพื้นฐาน

เนื่องจากพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง ตั้งอยู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถให้บริการแก่ประชาชนเพียงพอ โดยเฉพาะระบบการคมนาคมที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้พื้นที่นี้มีความสำคัญในการเดินทางขนส่งมวลชน ทั้งทางเรือ, รถ รวมถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ที่เข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส

แต่ในปัจจุบัน สภาพถนนโดยทั่วไป อำนวยความสะดวกต่อยานพาหนะมากกว่าคนเดินเท้า ซึ่งยังเป็นวิธีการเดินทางที่สำคัญในการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนสาธารณะที่อยู่ในพื้นที่และโดยรอบ เพื่อกระจายประมาณผู้คนเข้ามาในพื้นที่ โดยสามารถเข้าถึงพื้นที่ศึกษาได้หลายวิธี ดังนี้

ถนนสายหลัก

- ถนนราชปรารภ ถนนราชดำริ ตามแนวแกนเหนือ-ใต้

ถนนสายรอง

- ถนนเพชรบุรี ถนนเพลินจิต ถนนสุขุมวิท ตามแนวแกนตะวันออก-ตะวันตก

ซึ่งถนนทั้ง 5 เส้นนี้ เป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าและอาคารขนาดใหญ่ รวมถึงระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่พาดผ่าน เช่น รถไฟฟ้า, รถประจำทาง โดยเฉพาะ ถนนราชดำริ ที่มีจำนวนสายรถประจำทางมากที่สุดและสามารถกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่รอบข้างได้

ถนนซอย

- ส่วนใหญ่ใช้เพื่อเป็นทางลัดเชื่อมกลุ่มอาคารและถนนสายหลัก
- ทางเดินในชุมชนหลังวัดพุทธวนาราม เชื่อมถนนราชดำริกับถนนเพลินจิต รถยนต์ไม่สามารถเข้าได้
- ซอยเพชรบุรี 30 และ 32 เชื่อมถนนเพชรบุรีกับถนนราชดำริ และซอยชิดลม

- ถนนซอยบางกอกบাজার เป็นถนนซอยระหว่างอาคารพาณิชย์ ซึ่งมีลักษณะเป็นตาราง (grid) สามารถเชื่อมถนนเพชรบุรี ราชดำริ สุขุมวิทและซอยชิดลมเข้าด้วยกัน โดยรถยนต์สามารถผ่านได้ คลองแสนแสบ
- มีเรื่องย่นตโดยสาร ถือเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ได้รับความนิยมมาก รองจากทางรถประจำทาง โดยเป็นเสมือนทางลัดในการพื้นที่ศึกษาได้เร็วที่สุด ไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด และสามารถเดินทางเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นได้ง่าย เพราะคลองพาดผ่านใจกลางเมือง โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือประตูน้ำ

3.3. การกำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

บริเวณพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง หมายถึงท่าเรือประตูน้ำ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนจากทางน้ำ เป็นทางบก และบริเวณโดยรอบที่มีความสำคัญด้านการขนส่งมวลชนและพาณิชย์กรรม โดยการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา พิจารณาจากโครงข่ายทางเท้าโดยใช้ท่าเรือประตูน้ำเป็นจุดกระจายเส้นทาง ซึ่งแต่ละเส้นทางสามารถ





- 1) เส้นทางเท้าที่เชื่อมต่อกับท่าเรือประตูน้ำได้ (จากผลการศึกษาเพื่อทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ประเมินไว้ประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินเท้ามาภายใน 10 นาที)¹
- 2) เส้นทางเท้าที่เชื่อมกับตำแหน่งจุดรับส่งผู้โดยสารของระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เช่น รถประจำทาง, รถไฟฟ้า
- 3) จุดรวมกิจกรรม (nodes) ด้านการพาณิชย์กรรมโดยรอบท่าเรือประตูน้ำ

จากการลงพื้นที่เพื่อสังเกตและสัมภาษณ์ผู้ใช้ท่าเรือประตูน้ำ พบว่า จำนวนผู้ใช้ท่าเรือประตูน้ำใน 1 สัปดาห์ ช่วงเวลาที่มีการใช้ท่าเรือมากที่สุดคือช่วงเวลาเร่งด่วน (6.00-9.00 น.) ในวันทำงาน ซึ่งต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง โดยที่ผู้ใช้ท่าเรือส่วนใหญ่เป็นคนทำงานและนักเรียน ในขณะที่เวลากลางวันของวันธรรมดา ปริมาณผู้ใช้ท่าเรือเฉลี่ยลดลง จนเพิ่มปริมาณการใช้ในช่วงเย็นอีกครั้ง (ตารางที่ 3-1)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ สุนทร มลทา. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้า ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติ กับพื้นที่พาณิชย์กรรมเกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544. (หน้า 2)



ภาพที่ 3-4	สัญลักษณ์			
ระบบการสัญจรในพื้นที่		ถนนหลัก		ถนนซอย
		ถนนรอง		คลองเส้นแสบ
โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตุน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง		The Urban Redevelopment of Pratumnam pier and related area		

จันทร์ 19 – ศุกร์ 23 มกราคม 2547	6.00-9.00	9.00-16.30	16.30 – 19.30
ชาย (คน)	2315	3321	1882
หญิง (คน)	2013	2896	1825
รวม	4328	6217	3707
เฉลี่ยต่อชั่วโมง	1443	829	1236
เสาร์ 17 – อาทิตย์ 18 มกราคม 2547			
ชาย (คน)	244	1693	246
หญิง (คน)	277	2538	240
รวม	521	4177	486
เฉลี่ยต่อชั่วโมง	174	557	162

ตารางที่ 3-1 แสดงปริมาณผู้ให้ทำเรือประตุน้ำ ที่มา: จากการสำรวจ

จากการสำรวจ ช่วงเวลาที่มีผู้ใช้งานทำเรือประตุน้ำมากที่สุด คือช่วงเวลา 6.00 – 9.00 น. ของทุกวันทำงาน (จันทร์ – ศุกร์) เฉลี่ย 1443 คน ต่อชั่วโมง ดังนั้นจึงใช้เวลาช่วงนี้ในการสำรวจปริมาณคนเดินเท้าที่กระจายไปยังทิศทางต่างๆ โดยรอบท่าเรือ เพื่อหาโครงข่ายเส้นทางเท้าที่มีการใช้งานมากที่สุด เพื่อเป็นเส้นทางหลักในการพัฒนาพื้นที่ โดยทำการนับจำนวนผู้ใช้เส้นทางเท้า ในตำแหน่งที่มีการเปลี่ยนแปลงปริมาณของคนเดินเท้าที่สามารถสังเกตได้ ใน 1 ชั่วโมงที่มีผู้เดินทางผ่านท่าเรือประตุน้ำมากที่สุด คือ 7.30 – 8.30 น. ทั้งหมด 7 ตำแหน่งด้วยกัน โดยใช้ท่าเรือประตุน้ำเป็นจุดศูนย์กลาง ในการกระจายการเดินเท้า (ภาพที่ 3-2) ดังนี้

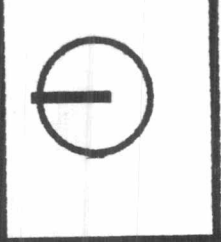
ตำแหน่งที่ 1	ระหว่างแยกประตุน้ำ – ป้ายรถประจำทางหน้าห้าง Big C ราชดำริ	1010	คน
ตำแหน่งที่ 2	ระหว่างป้ายรถประจำทางหน้าห้าง Big C ราชดำริ – แยกราชประสงค์	522	คน
ตำแหน่งที่ 3	ป้ายรถประจำทางหน้า Central World Plaza	214	คน
ตำแหน่งที่ 4	ระหว่างป้ายรถประจำทางหน้า Central World Plaza – แยกประตุน้ำ	201	คน
ตำแหน่งที่ 5	ท่าเรือประตุน้ำ – ตลาดนายเลิศ (บริเวณแยกประตุน้ำ)	354	คน
ตำแหน่งที่ 6	หน้าตึกแถวตรงข้ามตลาดนายเลิศ	56	คน
ตำแหน่งที่ 7	ห้าง ประตุน้ำเซ็นเตอร์	128	คน

จากการลงพื้นที่เพื่อนับจำนวนผู้เดินเท้าตามตำแหน่งต่างๆ ดังกล่าว พบว่า เส้นทางที่มีผู้ใช้งานมากที่สุด ในชั่วโมงเร่งด่วน คือระหว่างแยกประตุน้ำถึงป้ายรถประจำทางหน้าห้าง Big C เป็นระยะทาง 300 เมตร และสามารถสรุปโครงข่ายทางเท้าและปริมาณการใช้งานได้ตามภาพที่ ซึ่งขอบเขตของพื้นที่ศึกษาจะยึดตามโครงข่ายทางเท้า

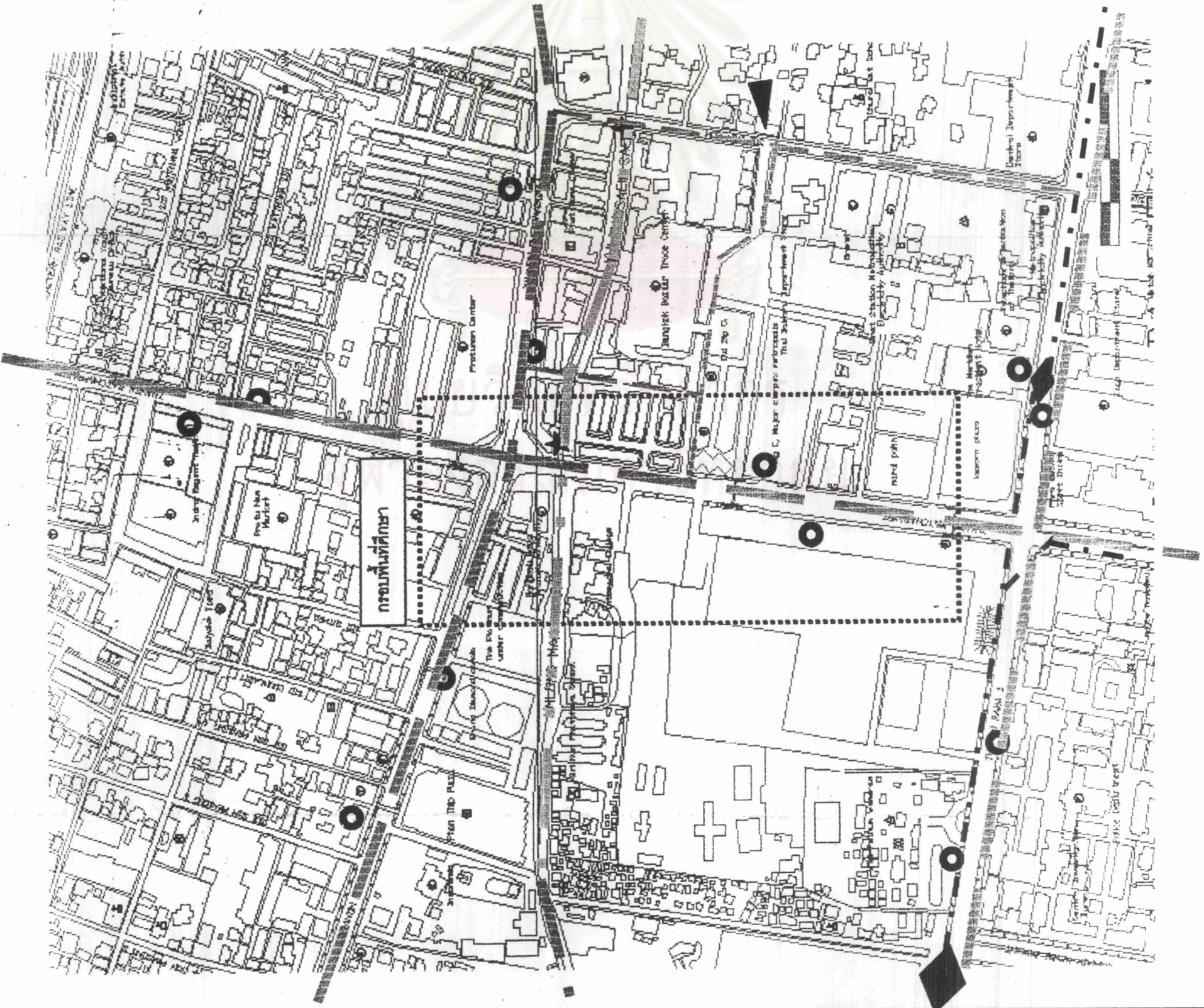
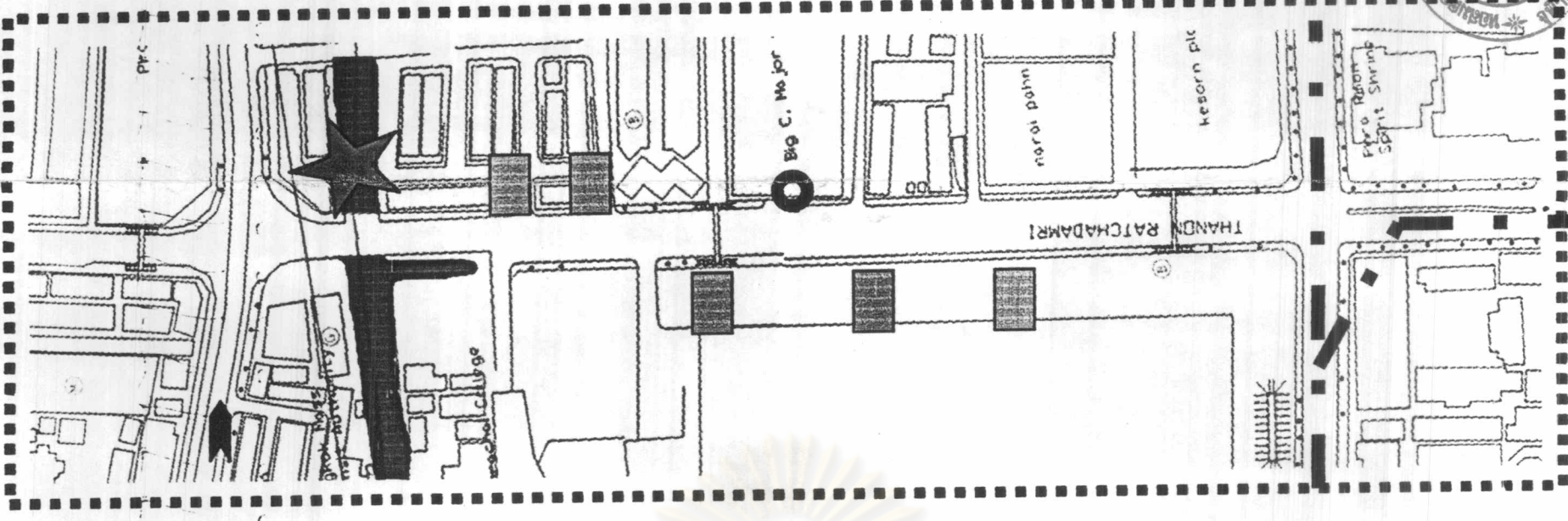


ภาพที่ 3-5 / แสดงตำแหน่งจุดเริ่มต้น - ตำแหน่งทางหลวงชนบทในพื้นที่ศึกษา

- ★ สัญลักษณ์ ทำเลี่งประตู่เหล็ก
- ป้ายรถประจำทาง
- ▣ มอเตอร์ไซด์กับข้าง
- ◀ สถานีรถไฟ
- ⊙ ศาลากลาง
- ▬ ทางรถไฟ
- ▬ ถนนสายหลัก
- ▬ ถนนสายรอง



โครงการพัฒนาพื้นที่ทำใจประตู่เหล็กพื้นที่ ๓๖๕๐๔





ภาพที่ 3-6

ปริมาณผู้เดินเท้าในเส้นทางต่างๆ และโครงข่ายทางเท้าในปัจจุบัน

ตำแหน่งที่มีทางเชื่อมถึงภายในอาคาร

ตำแหน่งป้ายหยุดรถประจำทาง

โครงข่ายทางเท้าในปัจจุบัน ความหนาแน่น ปริมาณคนเดิน



โครงการพัฒนาพื้นที่ทำเรือประมงและพื้นที่คลอง

จุดที่ 1 :
ห้าง ประตูน้ำเซ็นเตอร์
128 คน

จุดที่ 2 :
หน้าตึกแถวตรงข้ามศาลาคนเดิน
56 คน

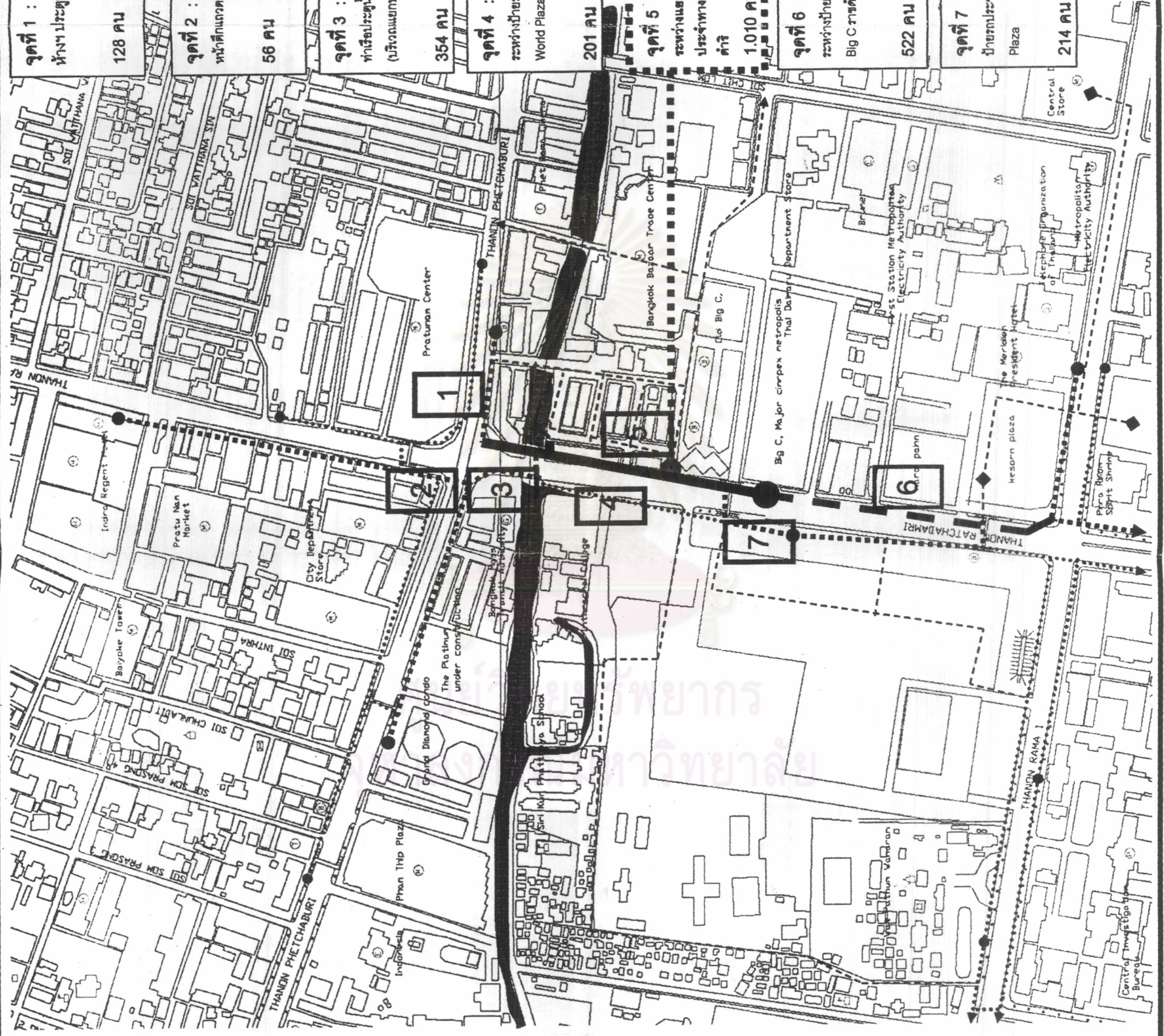
จุดที่ 3 :
ท่าเรือประตูน้ำ - ศาลาคนเดิน
(บริเวณแยกประตูน้ำ)
354 คน

จุดที่ 4 :
ระหว่างป้ายรถประจำทางหน้า Central
World Plaza - แยกประตูน้ำ
201 คน

จุดที่ 5 :
ระหว่างแยกประตูน้ำ - ป้ายรถ
ประจำทางหน้าห้าง Big C ราช
ดำริ
1,010 คน

จุดที่ 6 :
ระหว่างป้ายรถประจำทางหน้าห้าง
Big C ราชดำริ - แยกราชประสงค์
522 คน

จุดที่ 7 :
ป้ายรถประจำทางหน้า Central World
Plaza
214 คน



3.4. การใช้ที่ดินในพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง

3.4.1. การใช้ที่ดิน

จากการสำรวจการใช้ที่ดินในเขตปทุมวัน บริเวณพื้นที่ศึกษา อันได้แก่ ย่านประตูน้ำและราชประสงค์ ซึ่งอยู่ในแขวงลุมพินี เป็นส่วนของการพาณิชย์กรรม ซึ่งเป็นกลุ่มอาคารสูง มีทั้งร้านค้าปลีก โรงแรม ศูนย์การค้าและอาคารสำนักงาน

พื้นที่บางส่วนยังเป็นลักษณะผสม (mixed use) โดยมีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์สูง 2 - 4 ชั้น โครงสร้าง ค.ส.ล. ชั้นล่างเป็นสถานประกอบการ ส่วนชั้นบนใช้เป็นที่พักอาศัย ได้แก่ กลุ่มอาคารพาณิชย์บริเวณ ศูนย์การค้าบางกอก บาซาร์ (พื้นที่ระหว่างท่าเรือประตูน้ำและห้างสรรพสินค้าบีทีซี) และตลาดประตูน้ำ รวมถึงอาคารพาณิชย์ริมถนนเพชรบุรี

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (2547) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 ได้กำหนดการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคเป็นส่วนใหญ่ รวมถึงยังกำหนดกิจกรรมต้องห้ามในพื้นที่ อันได้แก่ สถานบริการ คลังเก็บและ / หรือรับส่งสินค้า ซึ่งปัจจุบันพบว่ายังมีอาคารที่ใช้ประโยชน์ผิดจากผังเมืองรวมในพื้นที่ศึกษา¹ (ภาพที่)

จากการลงพื้นที่สำรวจการใช้อาคาร พบว่า นอกจากจะมีการใช้ในกิจกรรมที่ผิดประเภท อาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่ยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่ที่พึงมี ซึ่งมูลค่าราคาที่ดินกลางเริ่มต้นที่ ตารางวา ละ 260,000- 280,000 บาท² นับว่าเป็นราคาที่สูงสำหรับพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจการค้าและการคมนาคม ดังนั้น จึงต้องนำมาประกอบการพิจารณาในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่องในขั้นต่อไป

3.4.2. กรรมสิทธิ์ที่ดิน

โดยทั่วไปการพัฒนาการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษานั้น มีข้อจำกัดในเรื่องของกรรมสิทธิ์ เนื่องจากมีทั้งส่วนที่เป็นของราชการและเอกชน ทำให้ขาดความต่อเนื่องของพื้นที่ ลักษณะของกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง (ภาพที่) มีอยู่ 3 ประเภทคือ

กรรมสิทธิ์ที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

- Central World Plaza
- ประตูน้ำเซ็นเตอร์ และฝั่งตรงข้ามถนนเพชรบุรี

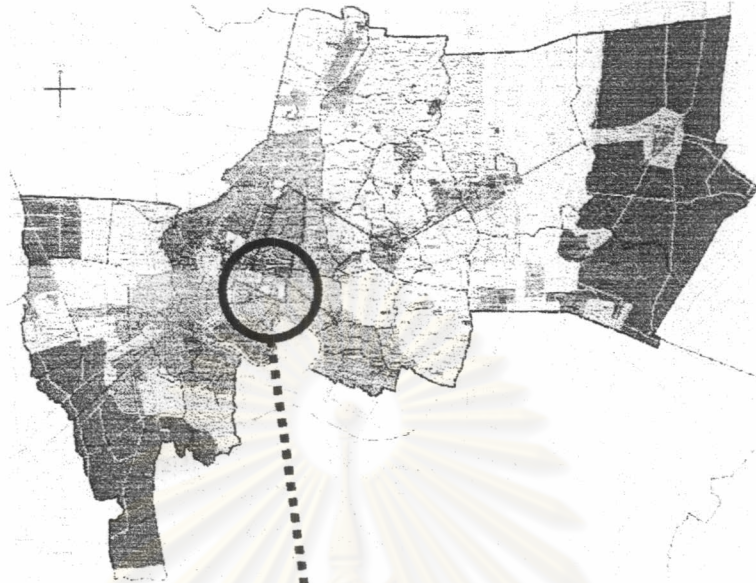
กรรมสิทธิ์ที่ดินของกรมการศาสนา

- กลุ่มอาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกบาซาร์
- อาคารริมคลองแสนแสบ

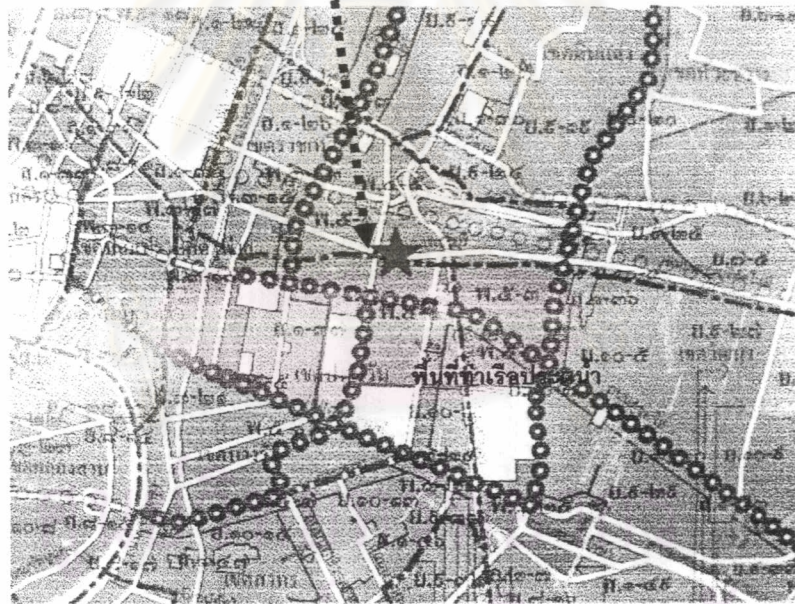
กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชนรายใหญ่และรายย่อย











¹ ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก. "ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับ 2547".เอกสารแนบ, กรุงเทพมหานคร, 2547


² ที่ดิน, กรม. ราคาที่ดินตามหมายเลขที่ดิน [on line]. กรุงเทพมหานคร. 2546. available from: <http://www.dol.go.th/> [4 กุมภาพันธ์ 2547]

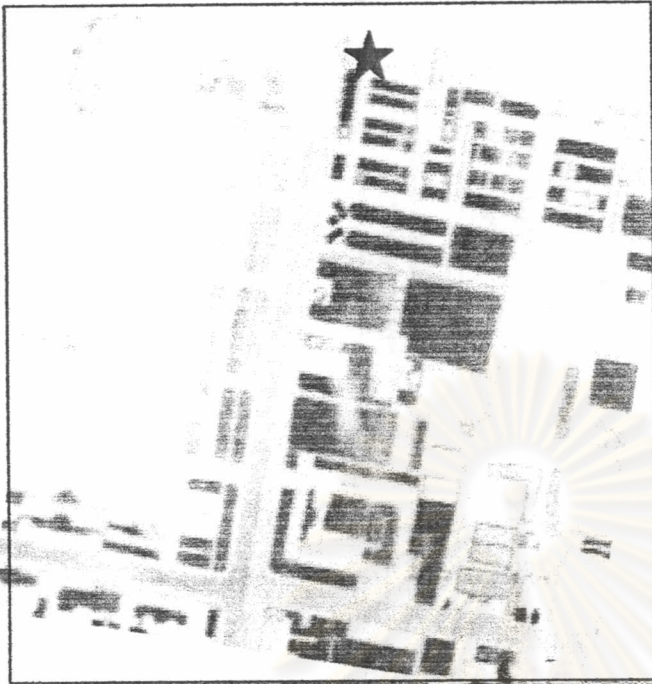


ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2547

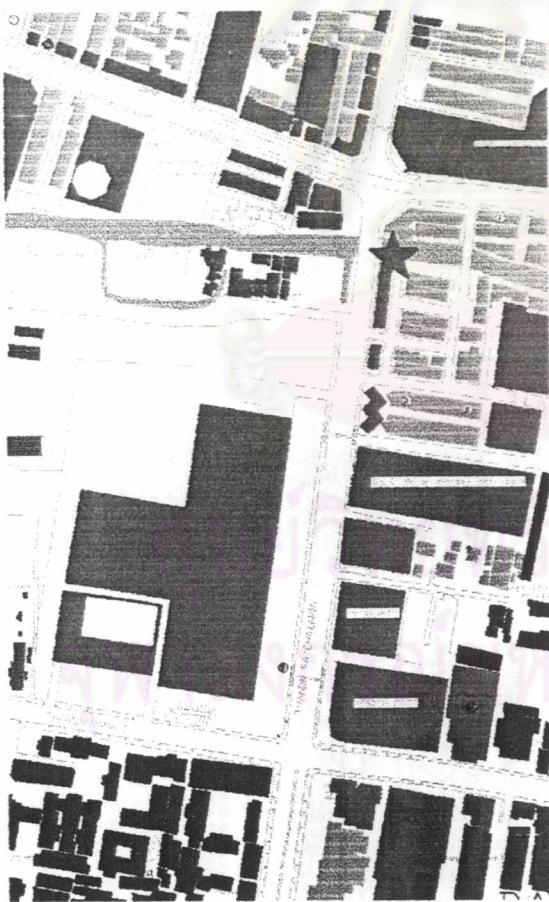


- | | | | |
|---|--|--|---|
|  B.1-4 | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |  B.1-7 | ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม |
|  B.2-2 | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |  B.1-8 | ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม |
|  B.2-3 | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |  B.1-9 | ที่ดินประเภทอนุรักษ์และส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย |
|  B.2-4 | ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม |  B.1-10 | ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |
|  B.2-5 | ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม | | |
|  B.2-6 | ที่ดินประเภทคลังสินค้า | | |

ภาพที่ 3-7	สัญลักษณ์	
การใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา	★ ตำแหน่งท่าเรือประตูน้ำ	




การใช้อาคารปี พ.ศ. 2517



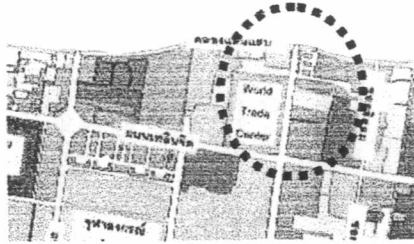
การใช้อาคารปี พ.ศ. 2544

เมื่อเปรียบเทียบการใช้อาคารในปี พ.ศ. 2517
กับการใช้อาคารในปี พ.ศ. 2544 พบว่าหมายถึง
พื้นที่พาณิชย์กรรม ขยายตัวกว้างขึ้น ทั้งยังมี
ความหนาแน่นมากขึ้น ทำให้สามารถคาดการณ์
ได้ว่า แนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร
ในอนาคตจะยังคงขยายตัวด้านการค้า และ
มีความหนาแน่นเพิ่มอีก (พิจารณาร่วมกับผังเมือง
รวมและกิจกรรมในพื้นที่)

ภาพที่ 3-8
การเปรียบเทียบการใช้อาคารปีพ.ศ.
2517 กับ 2544

สัญลักษณ์ 
★ ตำแหน่งท่าเรือประจวบฯ





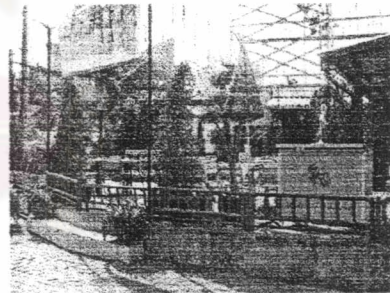
การใช้งานอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่ใช้เพื่อการพาณิชย์กรรม อันได้แก่ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรม รวมถึงบริษัทและกิจการขนาดเล็ก



1. สถานที่ก่อสร้างห้างฯ ใหม่ The platinum ถนนเพชรบุรี



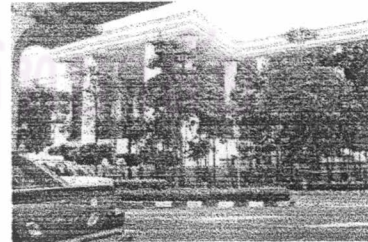
2. โรงแรม อมาวี วอเตอร์เกต ถนนเพชรบุรี



3. ลานเบียร์ ตลาดนายเลิศ เจริญสะพานเฉลิมโลก



5. โรงพยาบาลตำรวจ



4. โรงแรมเอราวิณ จาประสงค์

ภาพที่ 3-9

การใช้อาคารในปัจจุบัน

สัญลักษณ์



ตำแหน่งท่าเรือประตูน้ํา



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ําและพื้นที่ต่อเนื่อง

The Urban Redevelopment of Pratumnam pier and related area



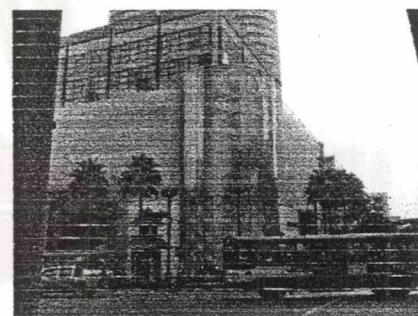
รูปแบบอาคารห้างสรรพสินค้าสร้างใหม่ ประตูน้ำเซ็นเตอร์



1.รูปแบบอาคารห้างสรรพสินค้าสร้างใหม่ Big C ราชดำริ



2.นารายณ์มณฑล ห้างสรรพสินค้าที่มีอายุมากกว่า 30 ปี อาคารยังไม่สูงเหมือนในปัจจุบัน แต่ต้องมีการบูรณะ เพราะทรุดโทรม



3.เกษรทลาซ่า ปรับปรุงใหม่ รูปแบบอาคารทันสมัยหรูหรา โดยการเลือกใช้วัสดุพื้นผิวที่เงาแวววาว



4.อาคารห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัลเวิลด์ ทลาซ่า ที่มีรูปแบบเรียบง่าย แต่แสดงความทันสมัยด้วยวัสดุ เป็นอาคารขนาดใหญ่ที่ถอยร่นอาคารลึก เกิดลานกิจกรรมขนาดใหญ่ เป็นจุดเด่นของอาคาร

ภาพที่ 3-10

รูปแบบการค้าบริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์



ตำแหน่งท่าเรือประตูน้ำ



3.5. แผนพัฒนาและกฎหมายข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

3.5.1. แผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน 2544

วิสัยทัศน์ในการพัฒนาเขตปทุมวัน

- เขตปทุมวันจะเป็นย่านธุรกิจและศูนย์กลางวัฒนธรรมร่วมสมัยที่สำคัญของประเทศ
- เขตปทุมวันจะมีกิจกรรมที่มีความหลากหลายและผสมผสาน
- เขตปทุมวันจะเป็นย่านพักอาศัยระหว่างสัปดาห์ที่มีความปลอดภัยสูง
- เขตปทุมวันจะมีระบบการบริการสาธารณะที่มีคุณภาพ มีมาตรฐานและความปลอดภัยสูง โดยแนวทางคือส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบการสัญจรต่างๆ เข้ากับระบบขนส่งมวลชน

3.5.2. แผนและผังการพัฒนาเขตปทุมวัน

แผนพัฒนาระบบขนส่งและการสัญจร

เนื่องจากเขตปทุมวันเป็นเขตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา ดังนั้นในภาพรวมจึงต้องลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้ได้ และสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากที่สุดด้วย

- เชื่อมโยงระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรถไฟฟ้าชุมชน (ไฮปเวลล์เดิม)
- พัฒนาระบบทางเดินเท้าให้สอดคล้องประสานกับสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยปรับปรุงถนนซอยเอื้อประโยชน์ให้คนเดิน รวมทั้งการปรับปรุงบาทวิถีถนนสายหลัก ซึ่งในเขตปทุมวันสามารถปรับปรุงให้ต่อเนื่องเชื่อมโยงกันได้ทุกสาย เพราะอยู่ในรัศมีการเดินทางของรถไฟฟ้าทั้งระบบลอยฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบรถไฟฟ้าชุมชน

3.5.3. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 ปี 2545 – 2549¹

1) ด้านการจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภค

- ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่
- ส่งเสริมความปลอดภัยในการสัญจรและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ทันสมัยเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร และการขนส่งทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำและการขนส่งทั้งคนและสิ่งของ รวมทั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือในกรณีที่มีอุบัติเหตุหรือเหตุขัดข้องต่างๆ
กำหนดมาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดยการส่งเสริมให้ใช้รถส่วนตัวน้อยลงและใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น รถจักรยาน การเดินเท้า เป็นต้น และส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ที่ปลอดภัยพิษมากขึ้น
- เพิ่มโอกาสการใช้บริการขนส่งสาธารณะของกรุงเทพมหานครให้กับประชาชนทุกกลุ่ม

¹ สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2545-2549 หน้า 30-32

เพิ่มระดับการให้บริการที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางของผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมให้เพียงพอและเหมาะสม

ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้มีรายได้น้อย โดยขอความร่วมมือจากองค์กรเอกชนในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายสมทบในการให้บริการ

- เพิ่มโอกาสการให้บริการขนส่งสาธารณะของกรุงเทพมหานครให้กับประชาชนทุกกลุ่ม
- ปรับปรุงบริการจัดการด้านจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ

2) ด้านผังเมืองและการใช้ที่ดิน

- การเพิ่มโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และเพิ่มสมรรถนะการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะต่อรถยนต์ส่วนบุคคล

ศึกษารูปแบบและเสนอแนะแนวทางปรับปรุงเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเป็นเส้นทางสัญจรในพื้นที่แต่ละย่าน

สนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ด้วยการประสานและจัดให้มีระบบเสริมรูปแบบต่างๆ

- การเพิ่มพื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะ การปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ การเสนอแนะแผนพัฒนาพื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะระดับเขต

ดำเนินการและสนับสนุนให้เพิ่มหรือพัฒนาศักยภาพของพื้นที่สีเขียว โดยเฉพาะย่านพาณิชยกรรมและย่านที่อยู่อาศัยผังเมืองรวม

จัดหาและสนับสนุนให้มีพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ และพื้นที่เปิดโล่งในเมืองทั่วไป เพื่อเพิ่มปอดของเมือง

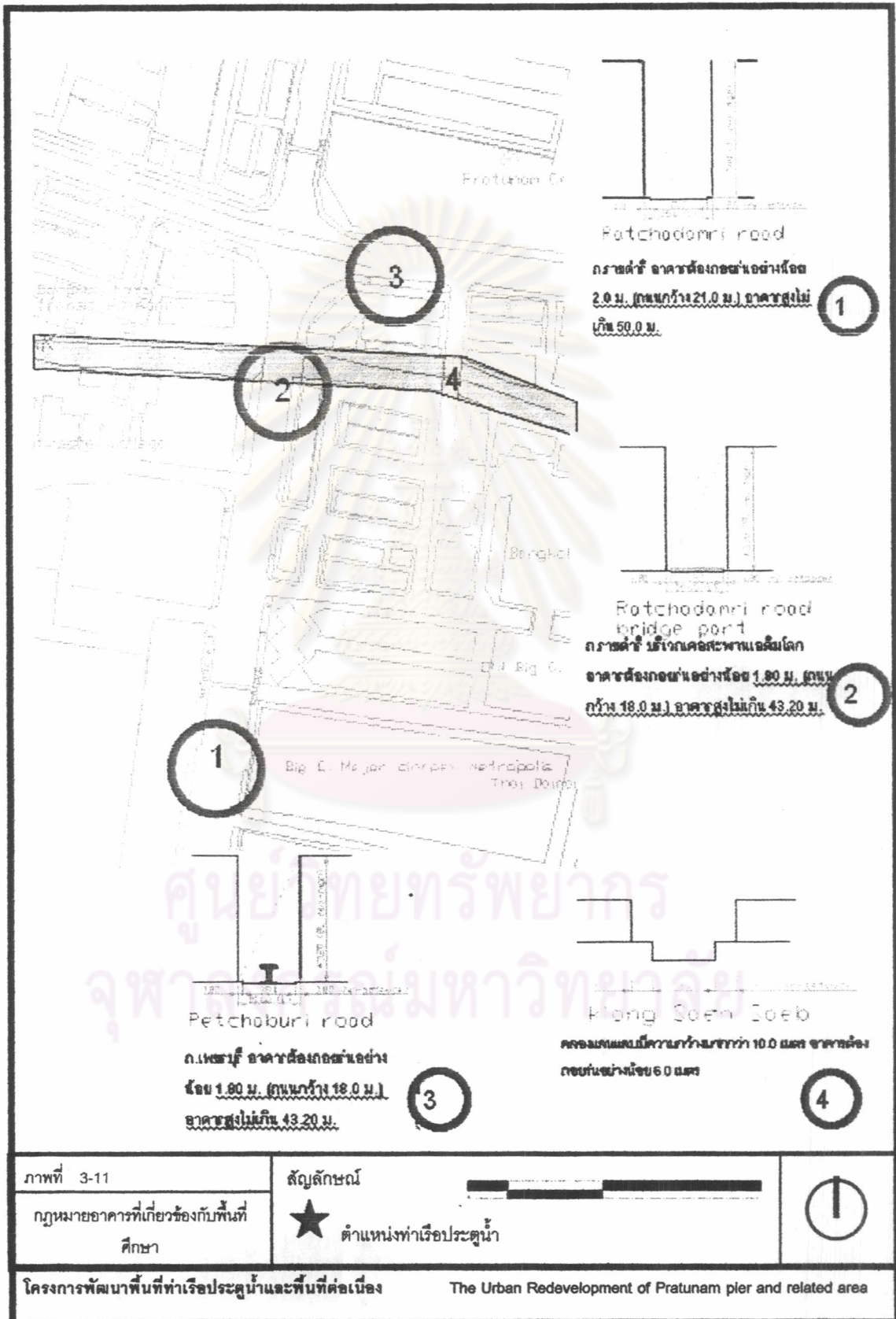
3.5.4. กฎกระทรวงฉบับที่ 55

- ป้ายบนหลังคาหรือบนดาดฟ้า ห้ามสูงเกินกว่า 6.00 เมตร และจะยื่นล้ำแนวอาคารออกมาไม่ได้ แม้จะอยู่ในเขตที่ดินก็ตาม
- ป้ายที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ดิน ต้องสูงไม่เกินระยะครึ่งหนึ่งของถนนหน้าป้ายนั้น ที่ผนังด้านนอกของอาคาร ห้ามติดตั้งป้ายบังประตู หน้าต่าง บันไดหนีไฟและช่องระบายอากาศเด็ดขาด
- อาคารริมทางน้ำสาธารณะที่กว้างกว่า 10.0 เมตร กำหนดระยะร่นอาคารไม่ต่ำกว่า 6.0 เมตร เว้นทำเรือ สะพาน เขื่อน รั้ว อู่เรือ ป้าย คานเรือ ไม่ต้องถอยร่น
- กำหนดความสูงอาคารริมถนนสาธารณะ ไม่เกิน 2 เท่าของตำแหน่งอาคาร ไปถึงที่ดินฝั่งตรงข้ามถนน

3.5.5. ข้อกำหนดกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522

- ทางสาธารณะที่มีความกว้างมากกว่า 10.0 เมตรแต่ไม่เกิน 20.0 เมตร กำหนดระยะร่นอาคารไม่ต่ำกว่า 1/10 ของความกว้างทางสาธารณะ กำหนดระยะร่นอาคารริมทางสาธารณะ ที่มีความกว้างมากกว่า 20.0 เมตร ให้ถอยร่นไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร

- อาคารพาณิชย์ อุตสาหกรรม สาธารณะที่มีการพักอาศัย กำหนดพื้นที่ว่าง (OSR) ไม่น้อยกว่า 30% ถ้าไม่มีการพักอาศัย กำหนดพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่า 10% (ปัจจุบัน OSR อาคารพาณิชย์บริเวณบางกอกบาซาร์ = 50%)



3.6. บทบาทและความสำคัญของพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่องต่อ กรุงเทพมหานคร

เนื่องจากท่าเรือประตูน้ำ เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญ จากทางน้ำสู่ทางบก ช่วยในการกระจายการเดินทางของผู้คนที่เข้ามาในเขตกรุงเทพฯชั้นใน สามารถเดินทางต่อไปยังย่านธุรกิจและแหล่งงานรอบๆโดยระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น โดยรถประจำทาง รถไฟฟ้าบีทีเอส นอกจากนั้นยังตั้งอยู่ใจกลางย่านพาณิชย์กรรมหลัก ที่มีความหลากหลายของกิจกรรม สินค้า กระจายตัวในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง ได้แก่ อาคารห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรม เครื่องแต่งกาย(ประตูน้ำ) แหล่งเทคโนโลยีสารสนเทศ (พันธุ์ทิพย์พลาซ่า) เป็นต้น

ด้วยความหลากหลายด้านกิจกรรมและทำเลที่ตั้งที่สะดวกต่อการเดินทางเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นๆ ทำให้มีผู้ใช้พื้นที่ในปริมาณมาก อาคารห้างสรรพสินค้าและอาคารพาณิชย์มากมายถูกสร้างขึ้น แต่ไม่สามารถสร้างความสะดวกในการเดินทางเชื่อมกันทั้งระหว่างตัวอาคารและ ระหว่างสถานีขนส่งมวลชน ทำให้ขาดความเชื่อมโยงของโครงข่ายทางเท้า และขาดการจัดการระบบทางเท้าที่ดี

การประเมินความสำคัญของพื้นที่

ก. ด้านกายภาพ (ด้านสถาปัตยกรรม และเชื่อมต่อการเดินทาง)

พื้นที่ท่าเรือประตูน้ำเป็นย่านการค้าใจกลางเมือง ที่มีระบบขนส่งสาธารณะผ่านเข้ามาในพื้นที่หลายระบบนอกจากนั้นยัง เป็นย่านการค้าใหม่ ซึ่งมีการก่อสร้างอาคารใหม่ตลอดเวลา โดยที่รูปแบบอาคารเปลี่ยนแปลงไปตามสมัยนิยม ดังนั้นจึงเป็นการยากในการพิจารณาคุณค่าของอาคารในแง่การอนุรักษ์สถาปัตยกรรม แต่กลุ่มอาคารเหล่านี้กลับมีคุณค่าในแง่ของเศรษฐกิจ เพราะส่วนใหญ่เป็นอาคารเพื่อการพาณิชย์ อาคารห้างสรรพสินค้า ในขณะที่อาคารเหล่านี้มีการซ่อมบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดีเพื่อประโยชน์ด้านการค้า แต่อาคารบางหลังซึ่งส่วนใหญ่คือตึกแถว ยังถูกละเลยในการบูรณะ ซ่อมแซม รูปลักษณะเก่าล้ำสมัยตามกาลเวลา และยังคงทรุดโทรมไม่ส่งเสริมภาพย่านการค้า ไม่ดึงดูดผู้คนเข้ามาในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (สีแดง) ได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ

ข. ด้านสังคมและชุมชน

การประเมินคุณค่าทางด้านสังคมและชุมชน พิจารณาเฉพาะภายในพื้นที่ศึกษา การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม¹ ดังนั้นลักษณะชุมชนและสังคมเป็นสังคมธุรกิจ การใช้งานจะหนาแน่นเป็นเวลาอย่างชัดเจน รวมถึงเป็นพื้นที่ที่สามารถกระจายการเดินทางต่อเนื่องไปยังพื้นที่ธุรกิจข้างเคียงอีกด้วย

แต่พื้นที่ศึกษาก็ยังมีชุมชนซึ่งเป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยชัดเจน คือ ชุมชนหลังวัดปทุมวนาราม ซึ่งเป็นชุมชนแออัดใจกลางเมือง ปัจจุบันตั้งอยู่บนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของวัดปทุมวนารามและสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ซึ่งสามารถเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนราชดำริและถนนเพลินจิตโดยผ่านเข้าไปในชุมชนได้ แต่

¹ ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก. "ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับ 2547". เอกสารผ่านพิภ, กรุงเทพมหานคร, 2547

ในที่นี้ จะไม่นำชุมชนเข้ามาพิจารณาในการออกแบบหรือพัฒนาเส้นทางเท้า เพราะลักษณะชุมชนที่อยู่อาศัย ไม่สมควรอย่างยิ่งที่จะเพิ่มปริมาณของคนเข้าไปในพื้นที่ เพราะจะทำให้ลายความเป็นส่วนตัว และทำลายสภาพความเป็นชุมชนอย่างง่ายดาย

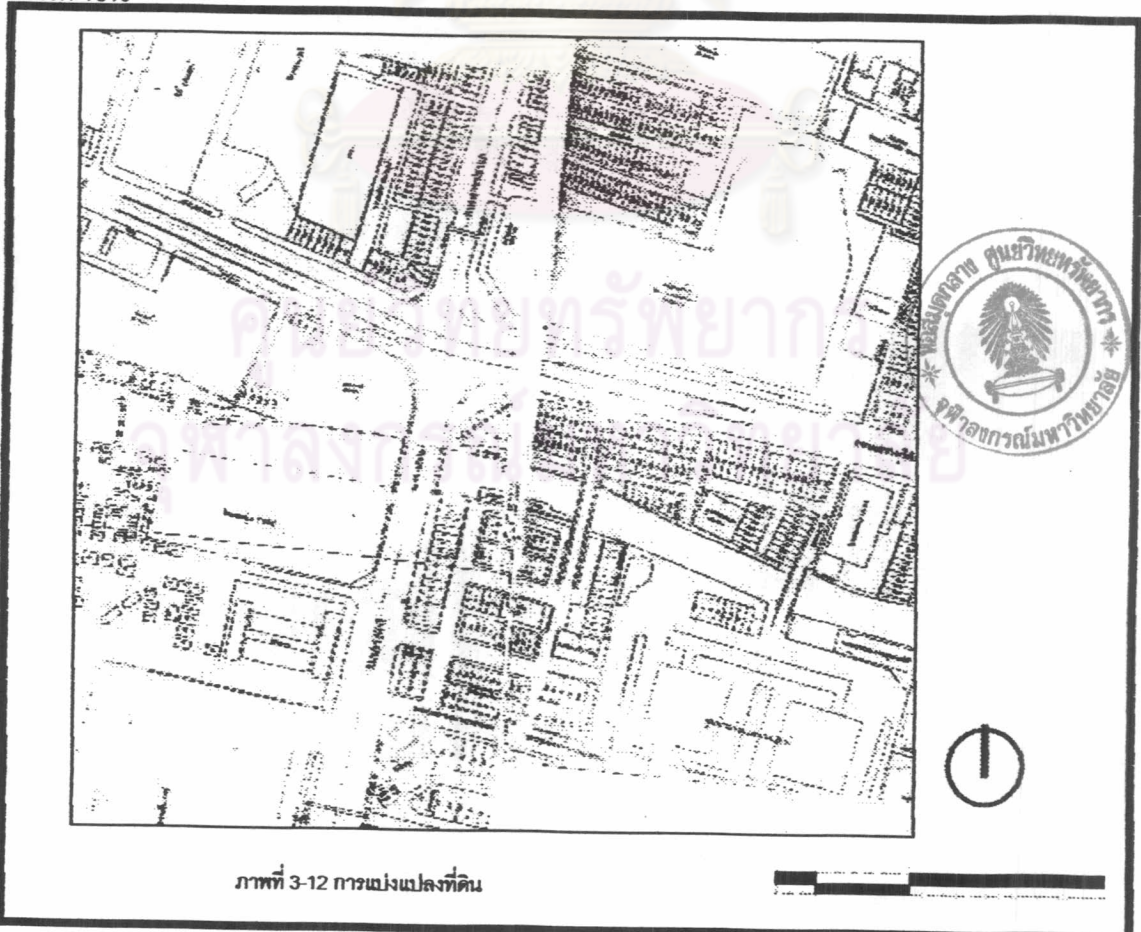
ค. ด้านประเพณีและวัฒนธรรม

การประเมินคุณค่าทางด้านประเพณีและวัฒนธรรมในพื้นที่ศึกษา ไม่อาจชี้ชัดได้ว่ายังมีคุณค่าที่สมควรแก่การนำมาพิจารณาในการวางแผนพัฒนา เพราะถึงแม้พื้นที่บางส่วนมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น พื้นที่วังเพชรบูรณ์เดิม (อาคารเซ็นทรัล เวิร์ด พลาซ่า) หรือแม้แต่ชุมชนเก่าแก่ที่เหลืออยู่ คือชุมชนหลังวัดปฐมนาหาราม ก็มีประเพณีความเชื่อ เฉพาะภายในชุมชนเท่านั้น

ส่วนเทศกาลที่เป็นโครงการของทางภาครัฐบาลและเอกชน ที่จัดขึ้นเป็นประจำเพื่อส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น นับถอยหลังวันปีใหม่ (Bangkok countdown) ที่แยกราชประสงค์ เป็นเพียงการสร้างกระแสเป็นครั้งคราวให้กับพื้นที่ ไม่ได้สร้างเอกลักษณ์หรือคุณค่าเฉพาะที่สมควรจะเก็บรักษาไว้

นอกจากจะพิจารณาจากเกณฑ์หลักดังกล่าวแล้ว เมื่อพิจารณาครอบคลุมไปยังพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งมีพัฒนาการที่ว่าเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ได้แก่ The Platinum ที่กำลังก่อสร้างบริเวณที่ว่างตลาดนายเลิศ และโครงการปรับปรุงพื้นที่โรงพยาบาลนคร ซึ่งสนับสนุนน้ำหนักของพื้นที่ในด้านการค้าและคมนาคมเพิ่มขึ้น

ดังนั้นการประเมินคุณค่าของพื้นที่ทำเรือประตุน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง จึงให้น้ำหนักความสำคัญในด้านกายภาพ และเศรษฐกิจ มากกว่าด้านประเพณีวัฒนธรรม โดยคุณค่าทางด้านกายภาพและเศรษฐกิจใกล้เคียงกัน โคนให้น้ำหนักความสำคัญด้านละ 45% ในขณะที่คุณค่าทางประเพณี วัฒนธรรมให้ประเมินค่าความสำคัญไว้ที่ 10%

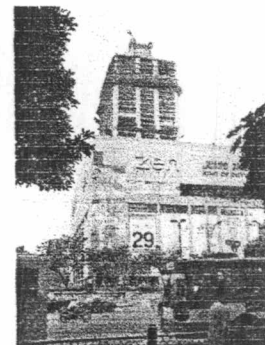
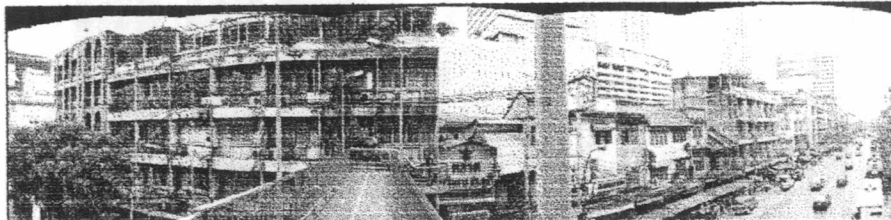


ภาพที่ 3-12 การแบ่งแปลงที่ดิน

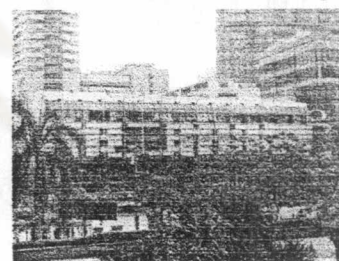


ภาพที่ 3-13	สัญลักษณ์	
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> ★ ท่าเรือประตูนํ้า ท่าเรือประตูนํ้า ทรัพย์สินส่วนพระองค์ กรมการศาสนา ทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เอกชน 	
โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูนํ้าและพื้นที่ต่อเนื่อง The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area		

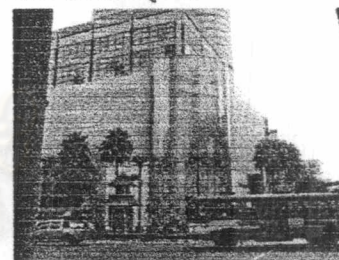
1. ตึกแถวบริเวณแยก
ประตูน้ำ สูง 2-5 ชั้น
สภาพทรุดโทรม



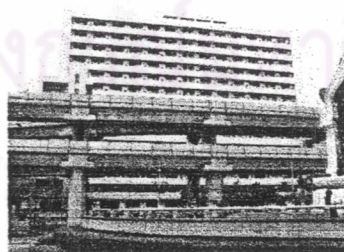
2. Central World Plaza : office building



3. นารายณ์ภักดิ์ สูง 4 ชั้น



4. เกษรพลาซ่า สูง 7 ชั้น

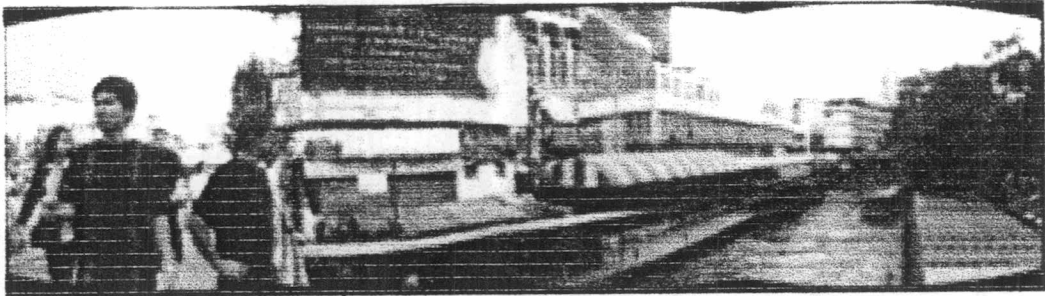


5. โรงพยาบาลตำรวจ
สูง 10 ชั้น



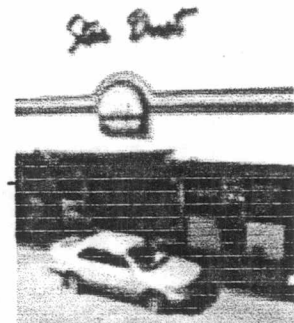
6. อิมรินทร์พลาซ่า

ภาพที่ 3-14	สัญลักษณ์		
ความสูงอาคาร	1-2 ชั้น 3-5 ชั้น 6-8 ชั้น 9 ชั้นขึ้นไป		

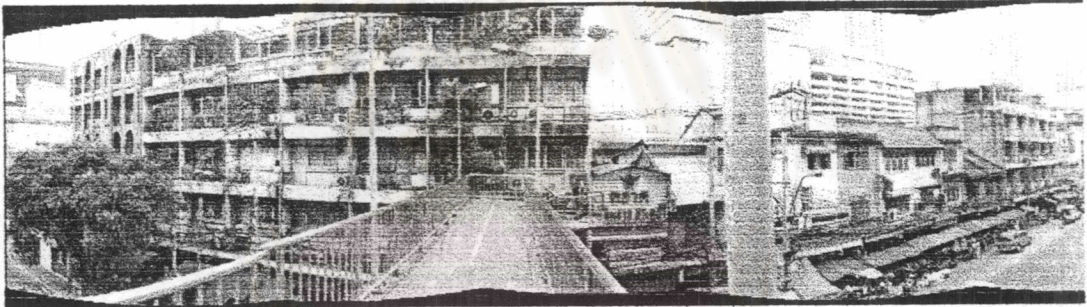


ตึกแถวริมคลองที่ซ้อนกัน มีสภาพเสื่อมโทรมและมีกิจกรรมไม่เหมาะสม

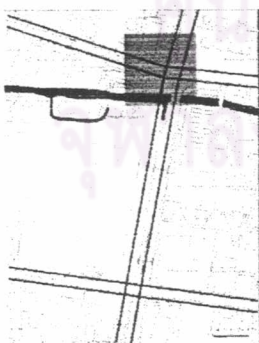
พื้นที่ศึกษาถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชย์
กรรม ตามผังเมืองกรุงเทพมหานคร โดย
ห้ามมิให้มีการประกอบการสถานบันเทิงใน
พื้นที่ดังกล่าว แต่อาคารบางส่วนมีกิจกรรม
ที่ไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดผังเมือง



ตัวอย่างสถานบันเทิงที่อยู่ในกลุ่มอาคารพาณิชย์ของบางกอกบাজার ได้แก่
นวดแผนโบราณ คาเฟ่ และเลาจน์



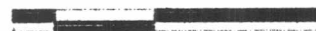
ถึงแถวห้วมุมแยกประตูน้ำ ริมถนนราชปรารภ ถูกปล่อยให้ทรุดโทรม มีผลต่อภูมิทัศน์และความงามของเมือง

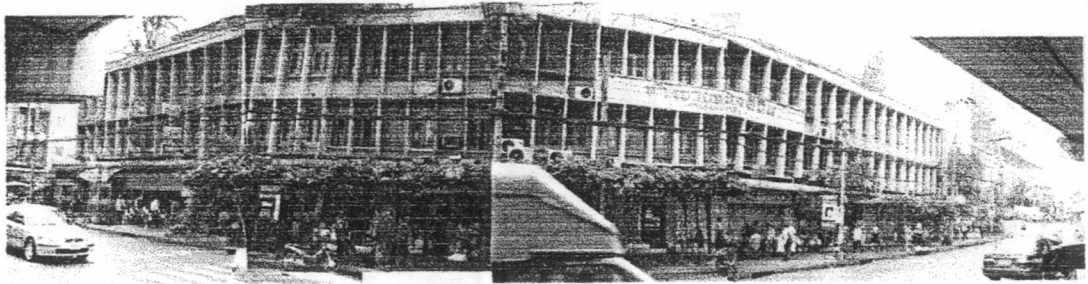


ภาพที่ 3-15

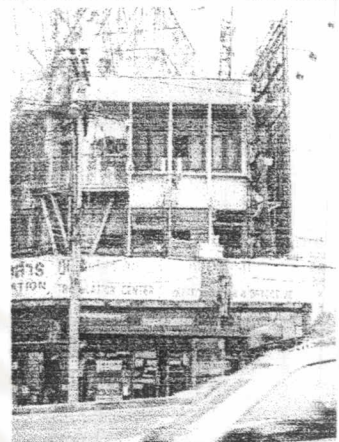
ปัญหาการที่ดินและอาคารเสื่อมโทรม

สัญลักษณ์





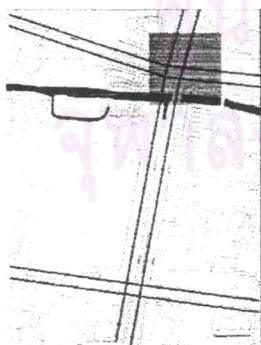
1. ตัวอย่างอาคารพาณิชย์ริมถนนเพชรบุรี อายุ 30 ปี ที่ไม่มีคุณค่าด้านสถาปัตยกรรม และมีสภาพเสื่อมโทรม



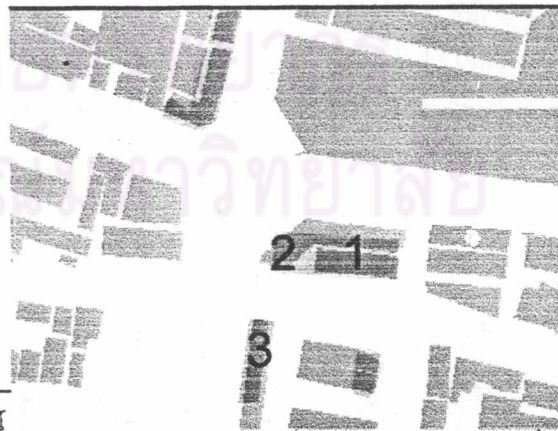
2. อาคารพาณิชย์หุ้มมุ้งแมกประตุน้ำ มีสภาพเสื่อมโทรม และอาจก่อให้เกิดอันตราย เนื่องจากมีส่วนที่ถูกปล้นรื้อวางโดยรอบอาคาร



3. อาคารพาณิชย์ รอยบางกอกนาซ่า แสดงตัวอย่างการทำสีหรือติดตั้งป้ายโฆษณา ที่มีผลต่อมุมมองของเมือง ทำลายทัศนียภาพของถนนราชดำริ ซึ่งเป็นถนนสายหลักในพื้นที่



สัญลักษณ์



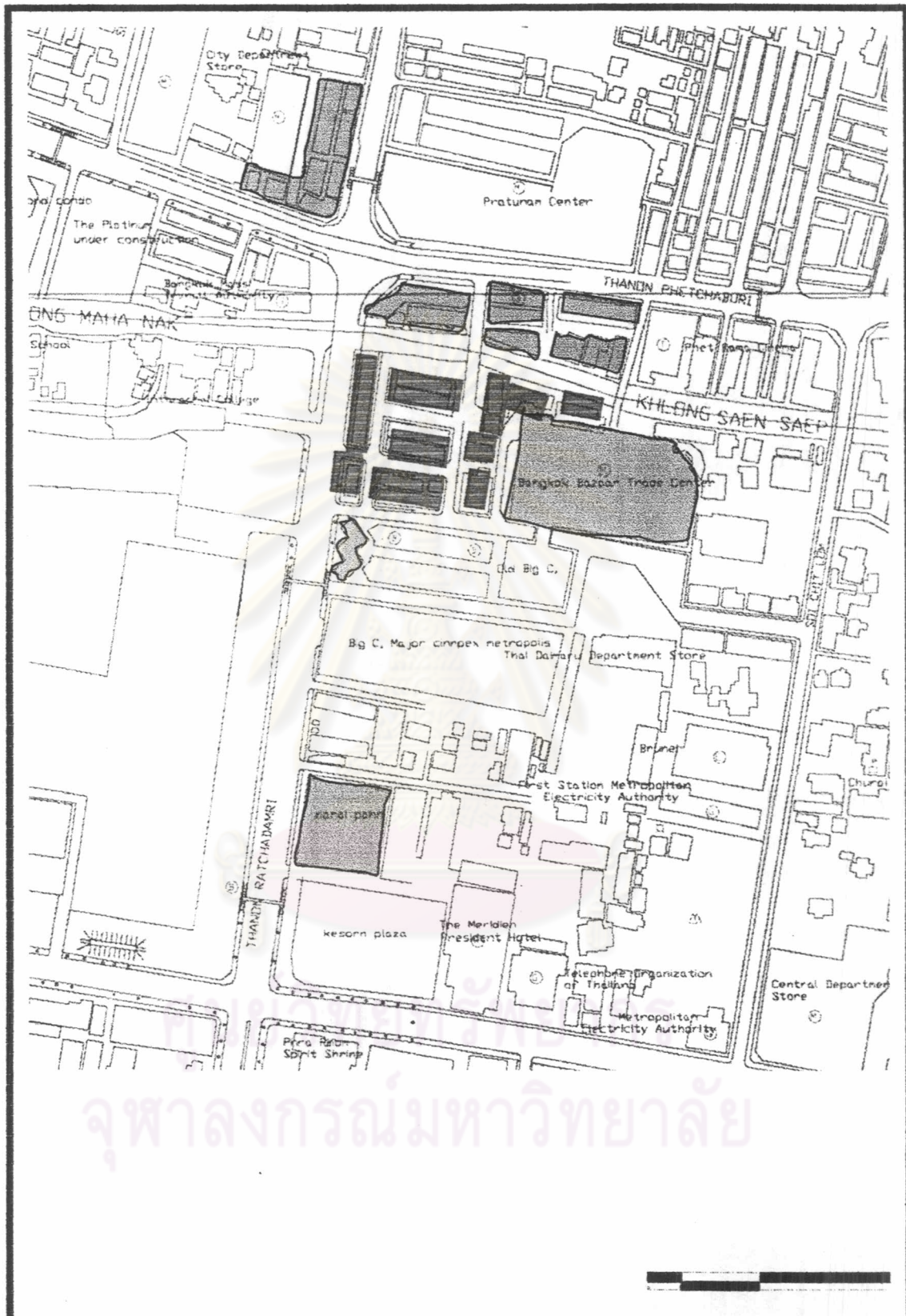
ภาพที่ 3-16

ปัญหาการใช้ที่ดินและอาคารเสื่อมโทรม

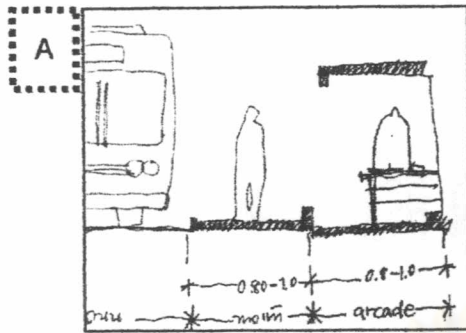


โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตุน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง

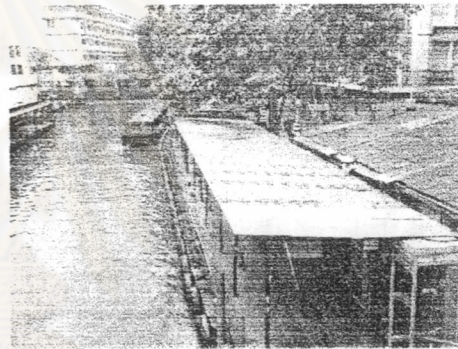
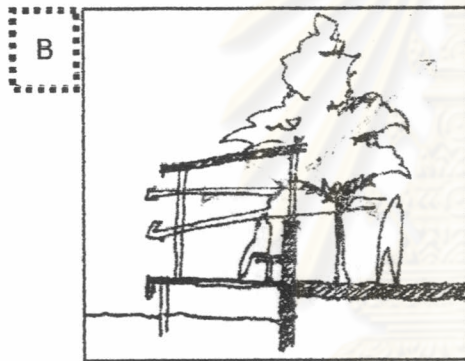
The Urban Redevelopment of Pratumam pier and related area



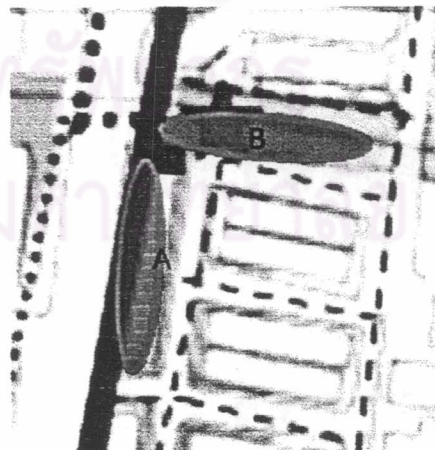
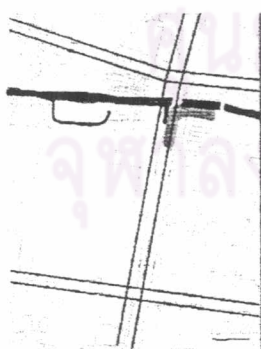
<p>ภาพที่ 3-17</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดงบริเวณที่เกิดปัญหาในการใช้ที่ดินและอาคาร</p>	<p> อาคารเสื่อมโทรมกิจกรรมเหมาะสม อาคารเสื่อมโทรม อาคารเสื่อมโทรมและ กิจกรรมไม่เหมาะสม </p>	
<p>โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประทุน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>		<p>The Urban Redevelopment of Pratumam pier and related area</p>



ทางเท้า หน้าอาคารพาณิชย์เชิงสะพานเฉลิมโลก มีความกว้างไม่ถึง 2.0 ม. ไม่สามารถรองรับปริมาณคนที่ใช้ในช่วงเวลาเร่งด่วนได้ และไม่ถูกต้องตามมาตรฐานทางเท้า (TIE)



ทำเรือประตุน้ำ ชนกับรั้วแสดงเขตของกลุ่มอาคารพาณิชย์รอบบางกอกมาซาร์ ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำไม่สะดวก เป็นเหตุให้พื้นที่ริมรั้ว ไม่เกิดกิจกรรม และกลายเป็นจุดอับในที่สุด



ภาพที่ 3-18

สภาพโครงข่ายทางเท้าในพื้นที่

สัญลักษณ์



ตำแหน่งทางเท้า



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตุน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง

The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area



การรुकค้าทางเท้าโดยหาบเร่แผงลอย
เกิดขึ้นเกือบตลอดริมถนนราชดำริ
โดยเฉพาะระยะจากหน้าห้าง BigC ถึง
เชิงสะพานเฉลิมโลก ก่อให้เกิดความ
วุ่นวาย กีดขวางทางเท้า และทางเดินรถ
เข้าออกจากซอย



ภาพที่ 3-19

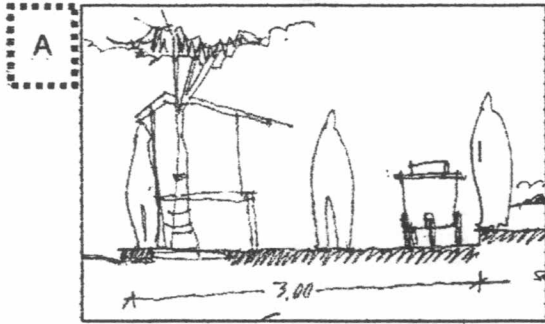
สภาพโครงข่ายทางเท้าในพื้นที่

สัญลักษณ์

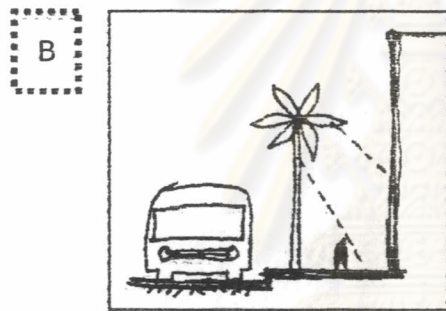
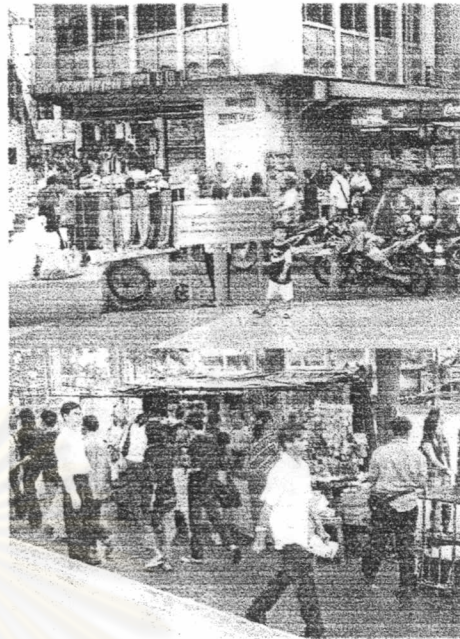


ตำแหน่งทางเท้า

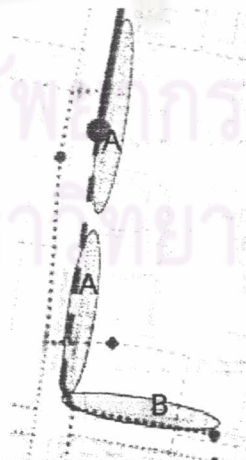
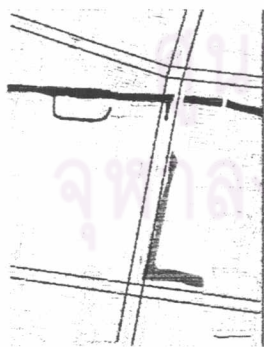




ทางเท้าหน้าอาคารชิติเช่นจนถึงหน้าห้าง BigC มีทาบड़े
แผงลอยรูกค้าตลอดแนว มีผลต่อการสัญจรและ
ทัศนียภาพของเมือง



ทางเท้าบริเวณหน้าห้างเกษรพลาซ่า ปลุกต้นปาล์มและต้นไม้เปิด ที่มีความสูงต่างกัน ช่วยลดความรู้สึกข่ม ของ
ขนาดอาคารที่มีต่อผู้ใช้ทางเท้า



ภาพที่ 3-20

สภาพโครงข่ายทางเท้าในพื้นที่

สัญลักษณ์

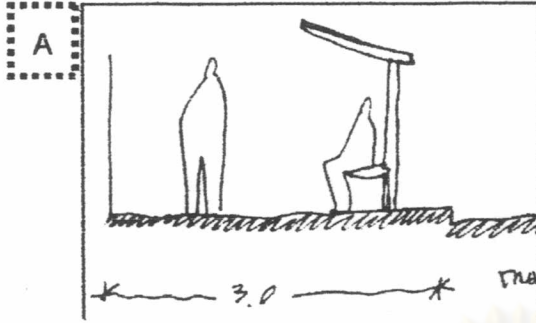


ตำแหน่งทางเท้า

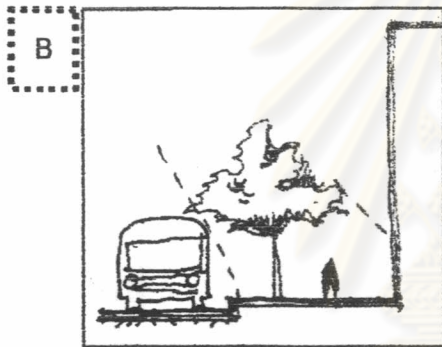


โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน่านและพื้นที่ต่อเนื่อง

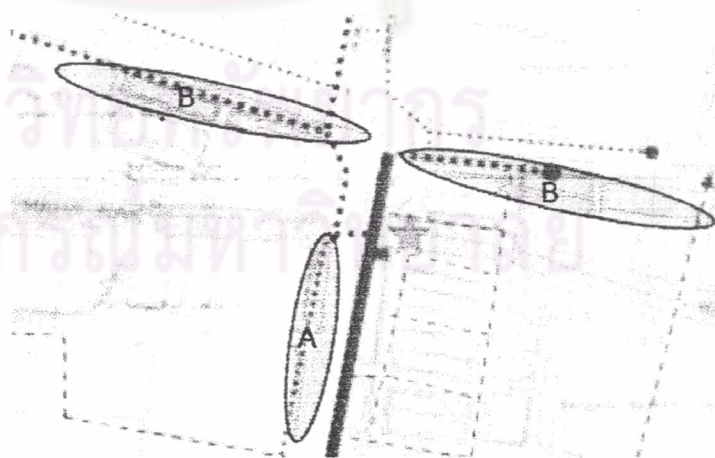
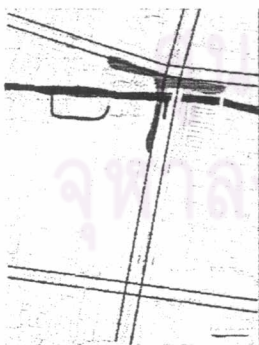
The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area



ทางเท้าหน้าที่ดินของสำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ที่ล้อมรั้วไว้ มีการรुक้าโดยหาบเร่แผงลอยเพียงบางส่วน เนื่องจากทางเท้ามีการใช้งานน้อย
 ม้านั่งริมถนน มีลักษณะเหมือนที่ปักผู้โดยสารรถประจำทาง แต่หันหลังออกสูถนนใหญ่ ผู้ใช้ต้องหันหน้าไปสู่ที่ดินทรัพย์สินส่วนพระองค์ ซึ่งเป็นทิศตะวันตก ดังนั้นหลังคาม้านั่งจึงไม่สามารถให้ร่มเงาในช่วงเวลาบ่ายได้



ทางเท้าริมถนนเพชรบุรี มีการปลูกไม้เลื้อยที่แผ่กิ่งตามร้านซึ่งเป็นอุปกรณ์ประดับถนนของกรุงเทพมหานคร จนถึงแนวกันสาดอาคาร สร้างร่มเงาต่อเนื่องให้ทางเท้า



ภาพที่ 3-21

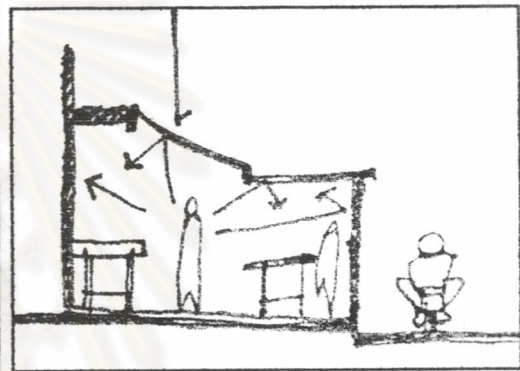
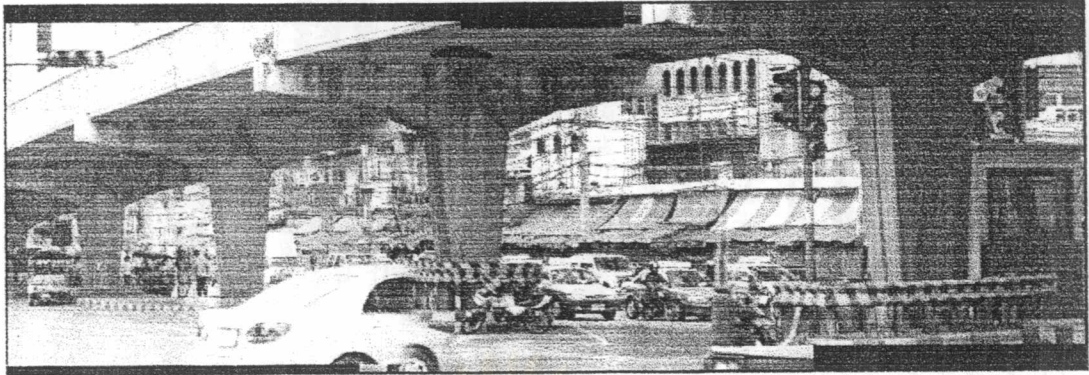
สภาพโครงข่ายทางเท้าในพื้นที่

สัญลักษณ์

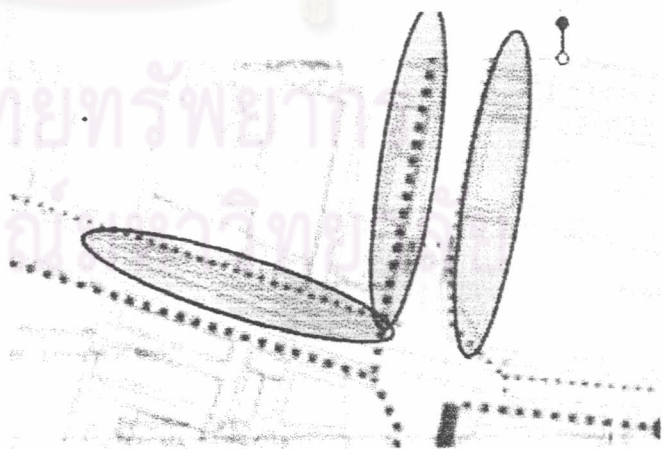
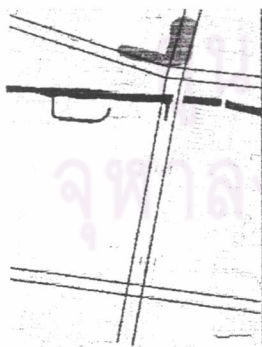


ตำแหน่งทางเท้า





การรื้อล้างทางเท้าบริเวณตลาดประตูน้ำ มีการจับจองทางเท้าเป็นพื้นที่ขายรัคเจน โดยใช้ผ้าใบคลุมตั้งแต่กันสาดอาคารพาณิชย์ จนถึงราวกันตกริมถนน ทำให้คนเดินเท้าไม่สามารถมองเห็นภายนอก สร้างความไม่เป็นระเบียบและทำลายภูมิทัศน์ของเมืองอย่างยิ่ง



ภาพที่ 3-22

สภาพโครงข่ายทางเท้าในพื้นที่

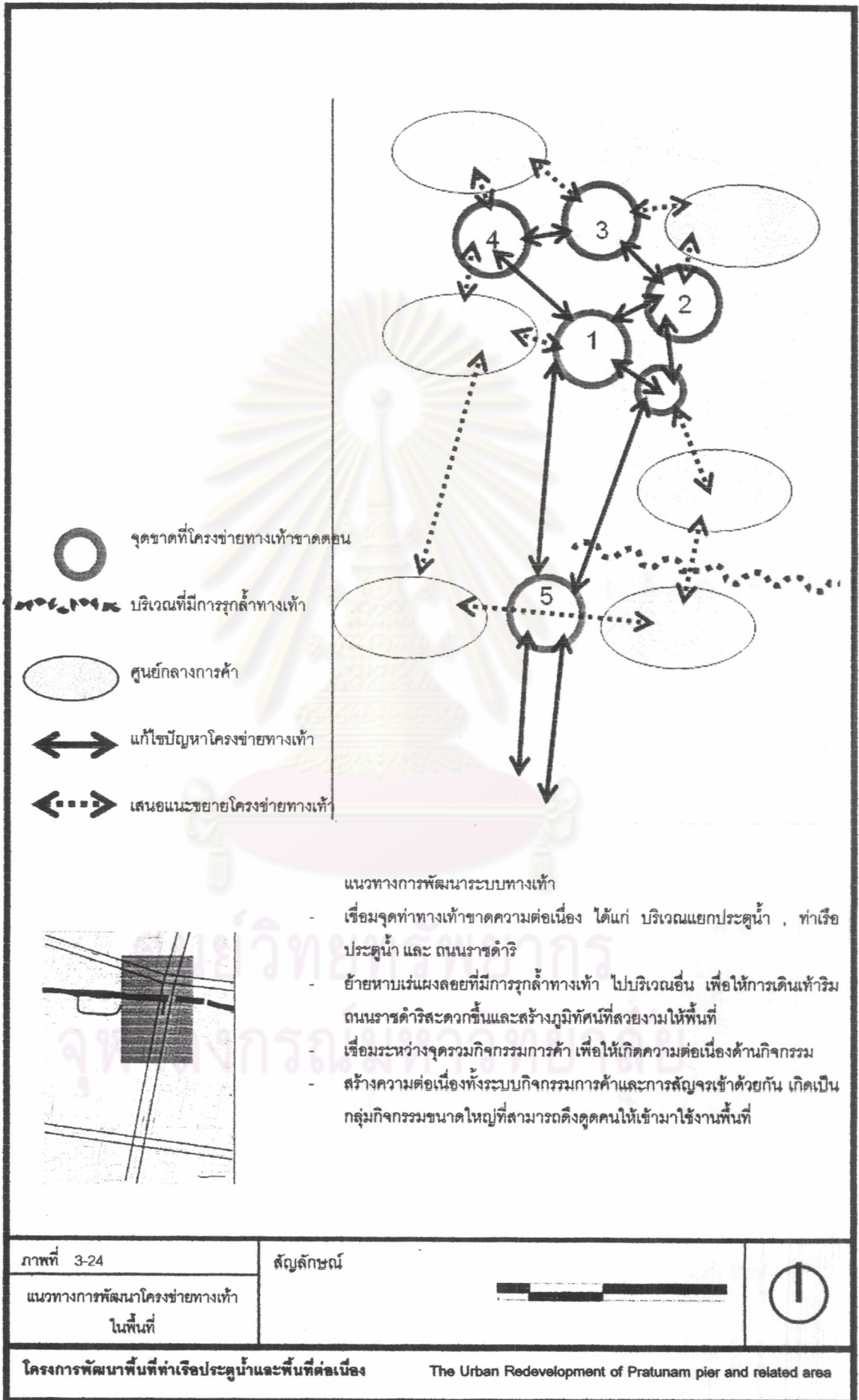
สัญลักษณ์

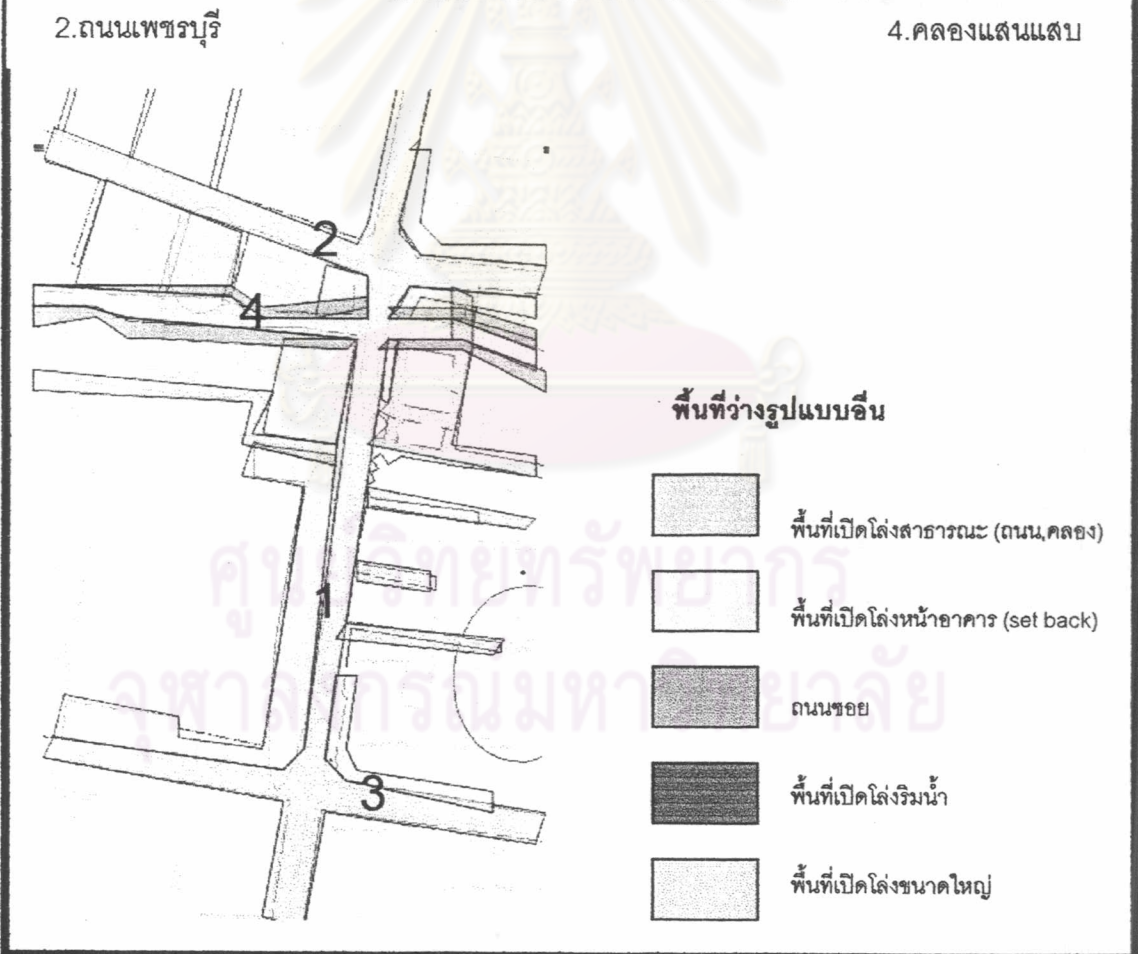
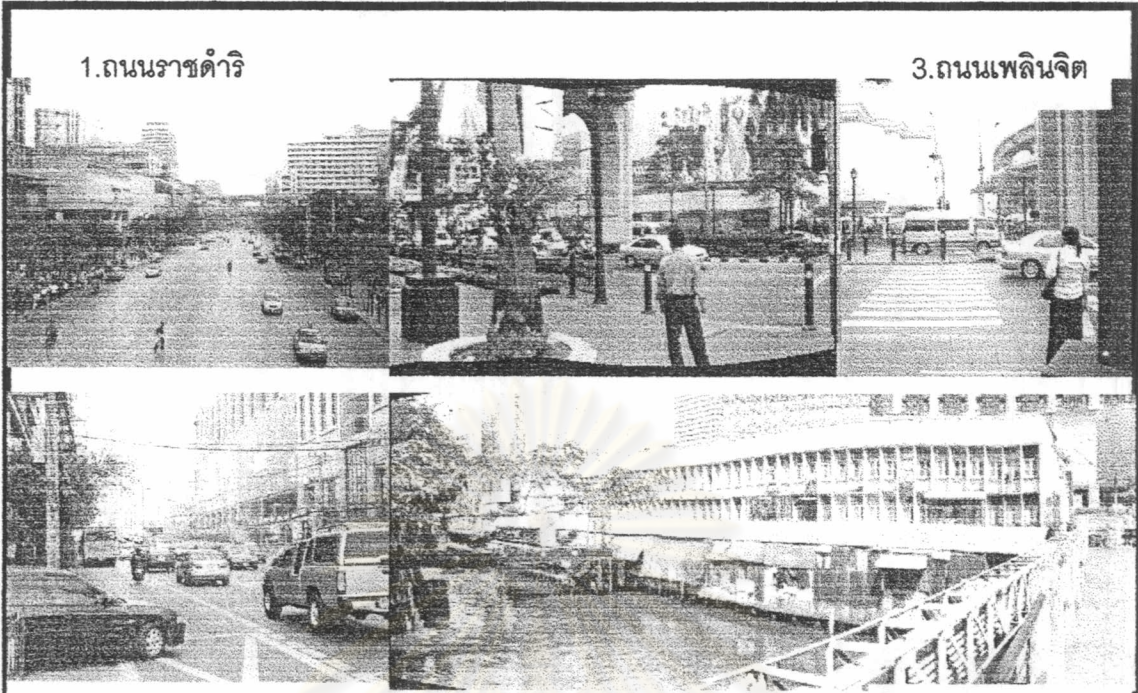




ตำแหน่งทางเท้า









<p>ภาพที่ 3-25</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>ระบบพื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ศึกษา</p>		
<p>โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area</p>		

1. ลานหน้าเซ็นทรัล เวิร์ล พลาซ่า



2 หน้าเกษรพลาซ่าและบิกซี

3 หน้าประตูน้ำเซ็นเตอร์



4. เชียงสะพานเฉลิมโลก



1. พื้นที่เปิดโล่งที่อยู่หน้าอาคาร

ได้แก่ ระยะร่น (set back) หน้าอาคารแต่ละหลัง ใช้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางเท้า

หน้าอาคารที่มีพื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่ สามารถใช้เป็นพื้นที่จัดกิจกรรม สร้างคุณค่าให้พื้นที่ เช่น ลานหน้า central world plaza

ภาพที่ 3-26

ระบบพื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคาร

สัญลักษณ์



พื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคาร (set back)



1. ช.เพชรบุรี 30



2. ช.เพชรบุรี 30

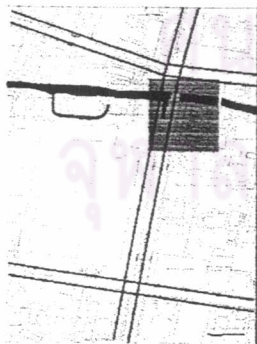
2. ถนนซอยต่างๆ

ระหว่างอาคารแต่ละหลังต้องเว้นที่ว่างเพื่อการสัญจรและป้องกันอุบัติเหตุ พื้นที่เปิดโล่งประเภทนี้มีความกว้างน้อย รถยนต์ไม่สามารถวิ่งเร็วได้ และผู้สัญจรทางเท้าก็ต้องระมัดระวังสูง เพราะต้องไ้ทางเท้าร่วมกับรถ ถนนซอยของอาคารบางแห่ง กลายเป็นที่จอดรถและจุดอับ อาจก่อให้เกิดอันตราย ตัวอย่างถนนซอยภายในกลุ่มอาคารพาณิชย์บางกอกบาซาร์

3. ช.บางกอกบาซาร์



4. ระหว่างริมคลองกับอาคาร



ภาพที่ 3-27

ระบบพื้นที่เปิดโล่งถนนซอย

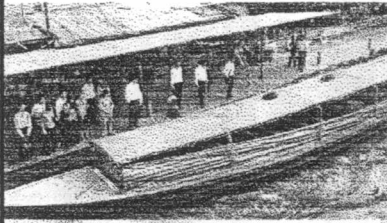
สัญลักษณ์



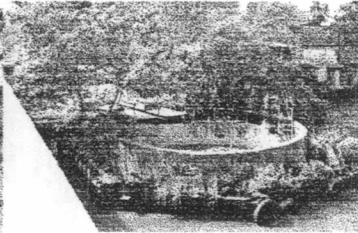
ถนนซอย



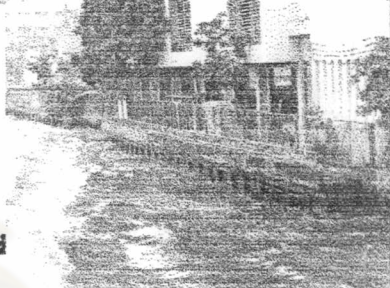
1. ท่าเรือประตูน้ำ



4. บ่อน้ำบาดน้ำเสีย



พื้นที่โล่งริมน้ำ นอกจากใช้เป็นที่เรือแล้ว หลายจุดกลายเป็นพื้นที่ปิด ไม่สามารถเข้าถึงได้ แม้ว่าจะมีการสร้างทางเดินริมน้ำ แต่ก็ไม่สามารถใช้เชื่อมต่อกันได้จริง

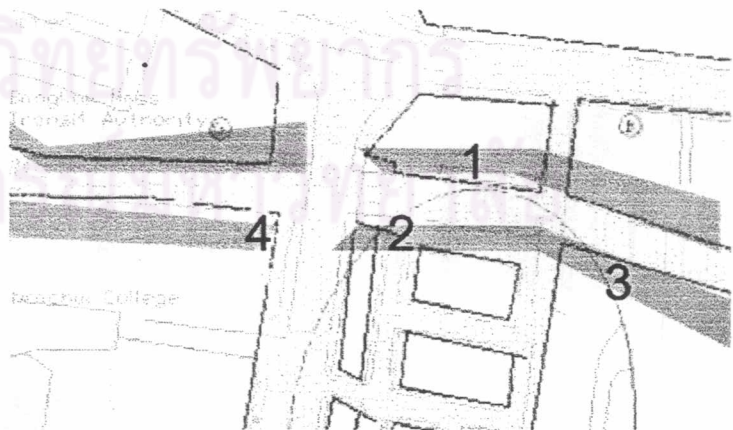
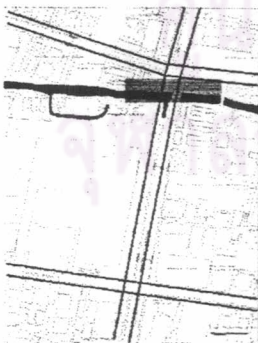
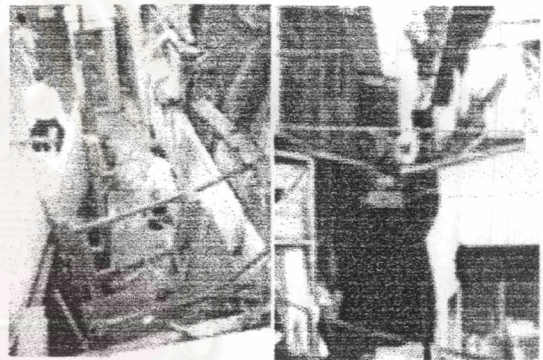


2. ท่าเรือประตูน้ำ

3. ทางเดินริมน้ำ

3. ที่ว่างริมน้ำ

พื้นที่ริมคลองแสนแสบ ใช้เป็นที่เรือและทางเดินริมน้ำเชื่อมพื้นที่ต่างๆ ที่อยู่ริมคลอง แต่ทางเดินดังกล่าวไม่สามารถเดินเชื่อมกันได้ตลอดแนว เพราะอาคารบางหลังไม่ได้เว้นพื้นที่ริมน้ำให้เป็นพื้นที่สาธารณะ หรือเพราะมีรั้วกันไม่เกิดกิจกรรม เป็นมุมอับที่สะสมขยะ และอาจเกิดอันตรายได้



ภาพที่ 3-26

ระบบพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ

สัญลักษณ์



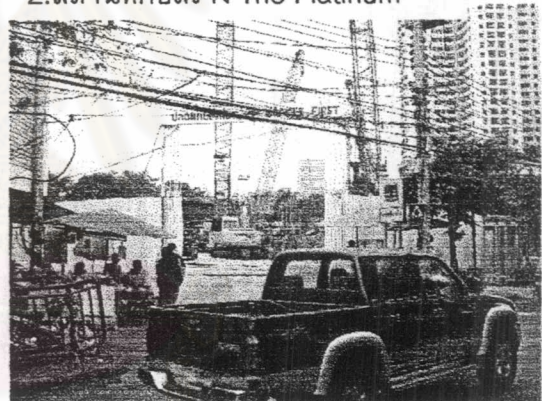
พื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ



1. ที่ว่างกองปูน ทรัพย์สินส่วนพระองค์

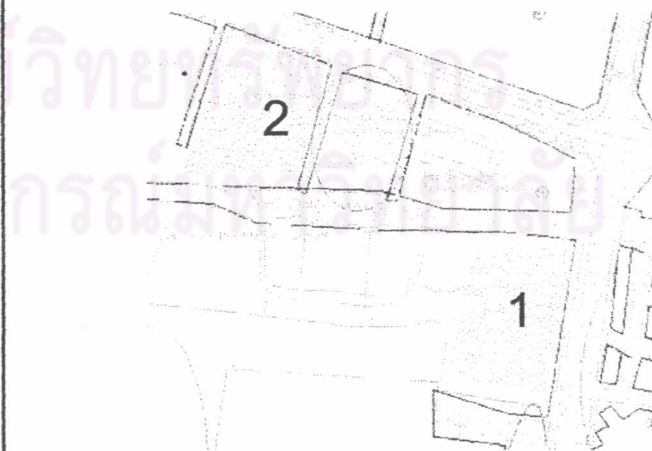


2. สถานที่ก่อสร้าง The Platinum



4. พื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่

พื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่ในพื้นที่ศึกษามีอยู่น้อย เนื่องจากมีปัจจุบันความหนาแน่นอาคารมากขึ้น บางส่วนที่เหลืออยู่ก็กำลังทำการก่อสร้าง หรืออาคารเก่าที่ก่อนพัฒนาพื้นที่ใหม่
พื้นที่โล่งขนาดใหญ่แห่งเดียวที่ยังไม่มีโครงการพัฒนา คือ บริเวณที่ว่างกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินส่วนพระองค์



ภาพที่ 3-29

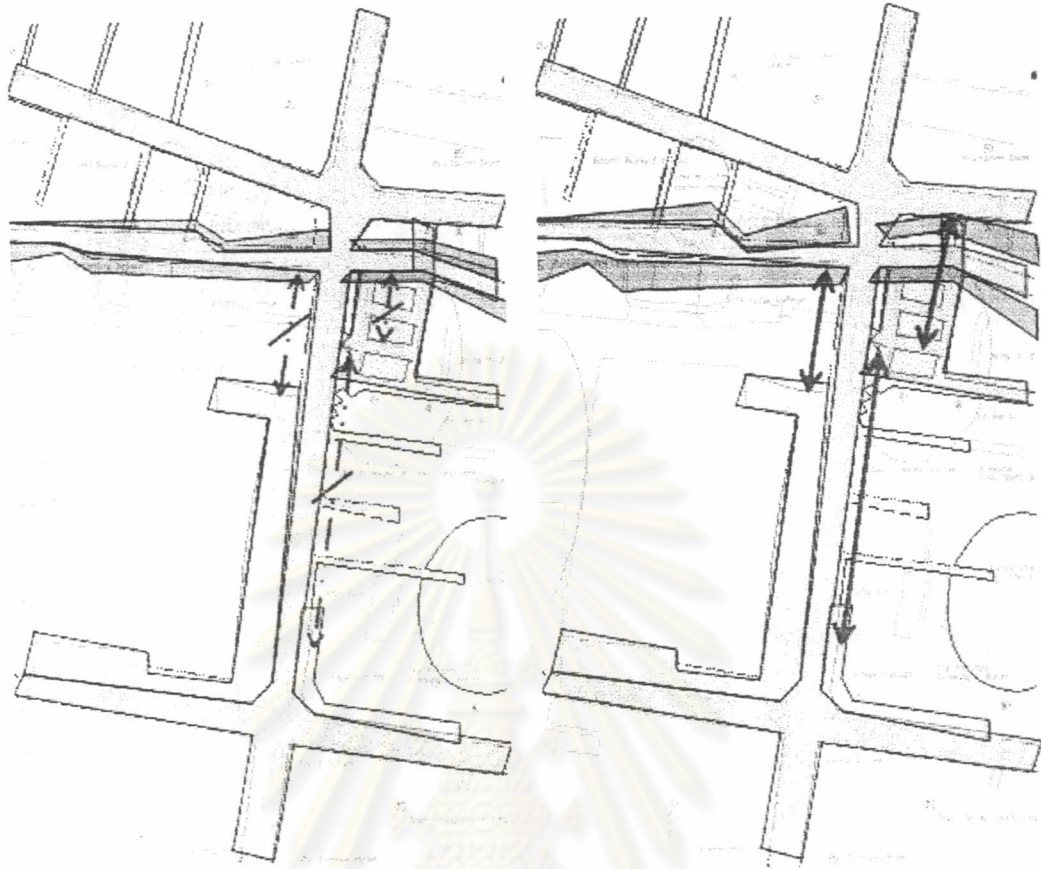
ระบบพื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่

สัญลักษณ์



พื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่





1. ประเด็นปัญหาระบบพื้นที่เปิดโล่ง

1. ขาดความต่อเนื่องของทางเท้าและพื้นที่เปิดโล่ง โดยเฉพาะ หน้าห้าง central world plaza กับพื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคารริมถนนราชดำริ

2. ปัญหาพื้นที่ริมน้ำ

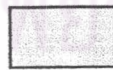
- ทำเรือมีขนาดเล็ก และรูปแบบไม่เหมาะสม
- พื้นที่ริมน้ำใช้ประโยชน์น้อย
- การเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ

2. แนวทางการพัฒนา

การเสนอแนวทางการพัฒนา ในขอบเขตของการ ออกแบบชุมชนเมือง ใช้การเชื่อมต่อพื้นที่เปิดโล่งเป็นหลัก เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องการใช้งาน และส่งเสริมภูมิทัศน์แก่พื้นที่



พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ (ถนน, คลอง)



พื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคาร (set back)



ถนนซอย



พื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ

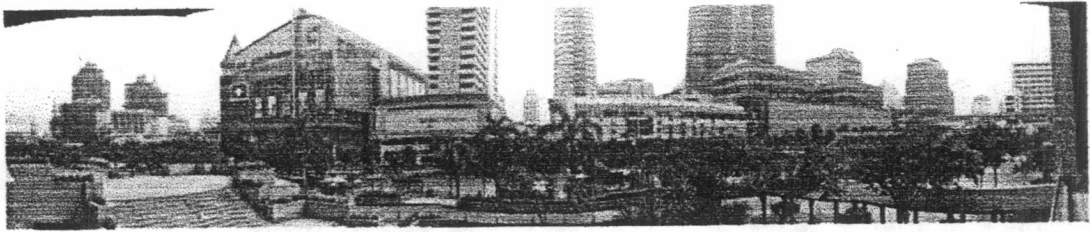


พื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่



<p>ภาพที่ 3-30</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>สรุปประเด็นปัญหาและแนวทางการ พัฒนาระบบพื้นที่เปิดโล่ง</p>		
<p>โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>		<p>The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area</p>

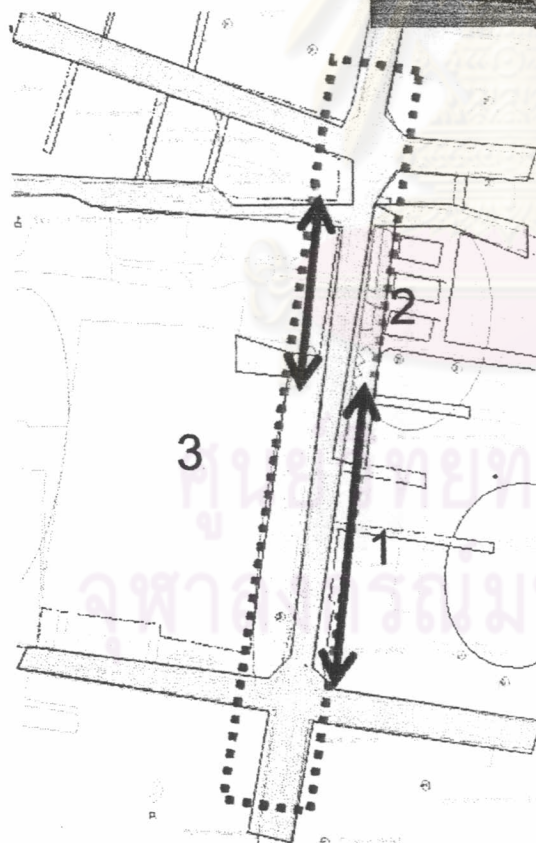
1. ภูมิทัศน์ฝั่งตะวันออกของถนนราชดำริ



2. ตึกแถวริมถนนหลัก ในกลุ่มอาคารพาณิชย์



3. ฝั่งตะวันตก ห้างเซ็นทรัลเวิร์ลด์ พลาซ่า



ภูมิทัศน์ตามแนวถนนราชดำริ ซึ่งเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษา ที่มีผู้คนผ่านเข้าออกใช้งานมาก จึงเป็นพื้นที่ที่บ่งบอกถึงเอกลักษณ์และความงามของเมือง

อาคารริมถนนสายหลักมีเอกลักษณ์ส่วนตัว และพืชพรรณที่ใช้ ต่างไม่เป็นเอกภาพ แต่อุปกรณ์ประดับถนนของ กทม. เป็นแบบเดียวกัน

ดังนั้น สิ่งที่สามารถแสดงความเป็นเอกลักษณ์ให้ถนนราชดำริ คืออุปกรณ์ประดับถนนที่สามารถใช้การออกแบบและมาตรการกำหนดให้ใช้รูปแบบเดียวกันสร้างความสวยงามให้พื้นที่ได้

ภาพที่ 3-31

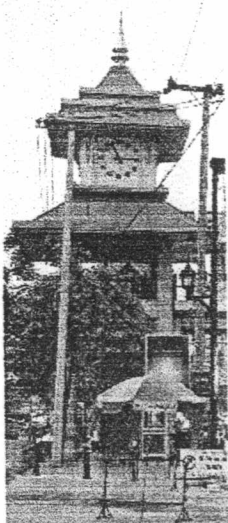
สภาพภูมิทัศน์แนวถนนหลัก

สัญลักษณ์ แนวการเชื่อมต่อพื้นที่เปิดโล่ง

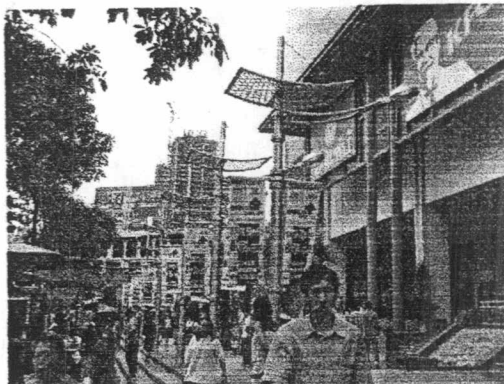
ขยายระยะระนาหน้าอาคาร

กรอบภูมิทัศน์ตามแนวถนนหลัก



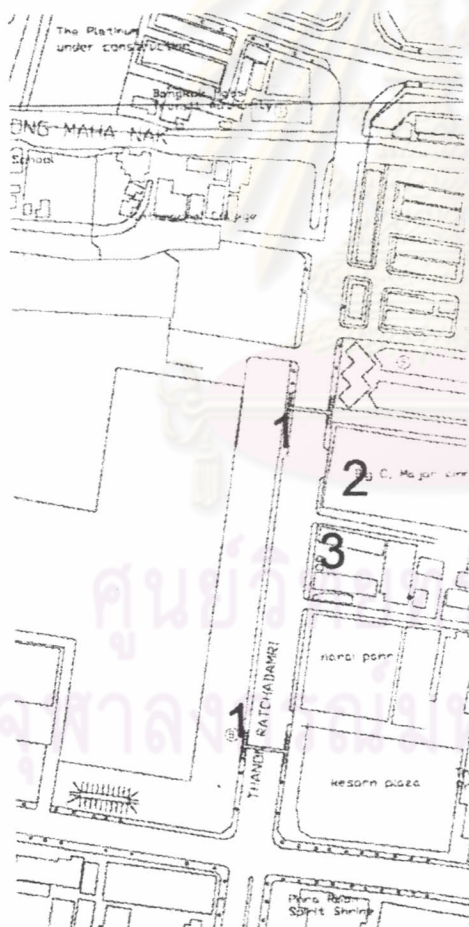
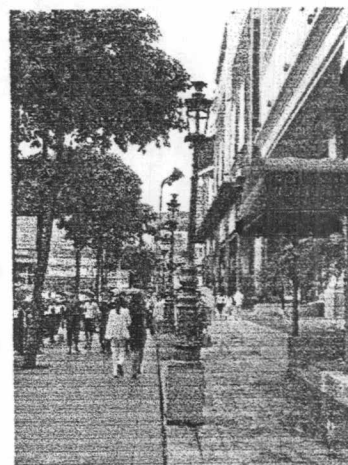


1. หอนาฬิกาสาธารณะรูปแบบโบราณ สื่อถึงความเป็นไทย โดยกรุงเทพมหานคร



2. โคมไฟถนนหน้าห้าง Big C ที่มีรูปแบบทันสมัย ทั้งหน้าตาและการใช้วัสดุ

3. รูปแบบโคมไฟ หน้าโรงแรมอินมา



อุปกรณ์ประดับถนน

อุปกรณ์ประดับถนนของกรุงเทพมหานคร ได้แก่สะพานลอย หอนาฬิกาและป้าย ซึ่งสามารถส่งเสริมเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้กับพื้นที่ ลักษณะสำคัญคือ หลังคาปั้นหย่าซ้อน ยอดแหลม หลังคาสี่เหลี่ยม บนยอดหอนาฬิกา

ส่วนเสาไฟ มีหลายรูปแบบ แต่รูปแบบของเสาไฟหน้าห้าง BigC มีความน่าสนใจเพราะเป็นรูปแบบที่ทันสมัย ทั้งวัสดุที่เป็นอลูมิเนียม และการใช้เส้นโค้ง เนื่องจากพื้นที่ควรแสดงถึงเอกลักษณ์ความเป็นไทย ควรต้องสื่อความทันสมัยด้วย เพราะเป็นย่านธุรกิจ ซึ่งควรมีการปรับรูปแบบให้เข้ากับอุปกรณ์ของ กทม. ด้วย

ภาพที่ 3-32

อุปกรณ์ประดับตามแนวถนนหลัก

สัญลักษณ์



แนวการเชื่อมต่อพื้นที่เปิดโล่ง



ขยายระยะรั้วหน้าอาคาร



กรอบภูมิทัศน์ตามแนวถนนหลัก



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประจวบฯและพื้นที่ต่อเนื่อง

The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area

3.7. การประมวลปัญหาของพื้นที่

จากการสำรวจพื้นที่ และการพิจารณาบทบาทความสำคัญ ซึ่งมีการให้ความสำคัญด้านกายภาพและเศรษฐกิจ สามารถสรุปประเด็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้ดังนี้

3.7.1. ด้านการใช้ที่ดินและการใช้อาคาร

- การใช้สอยอาคารพาณิชย์ ไม่สอดคล้องกับผังเมืองรวม เช่น สถานบันเทิง นวด และเลาจน์
- กลุ่มอาคารพาณิชย์ที่อยู่ด้านใน เข้าถึงไม่สะดวก ใช้งานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ
- การเข้าถึงตัวทำเรือประมงซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญ ไม่สะดวก และไม่เหมาะสม

3.7.2. การขาดความต่อเนื่องของระบบทางเท้า

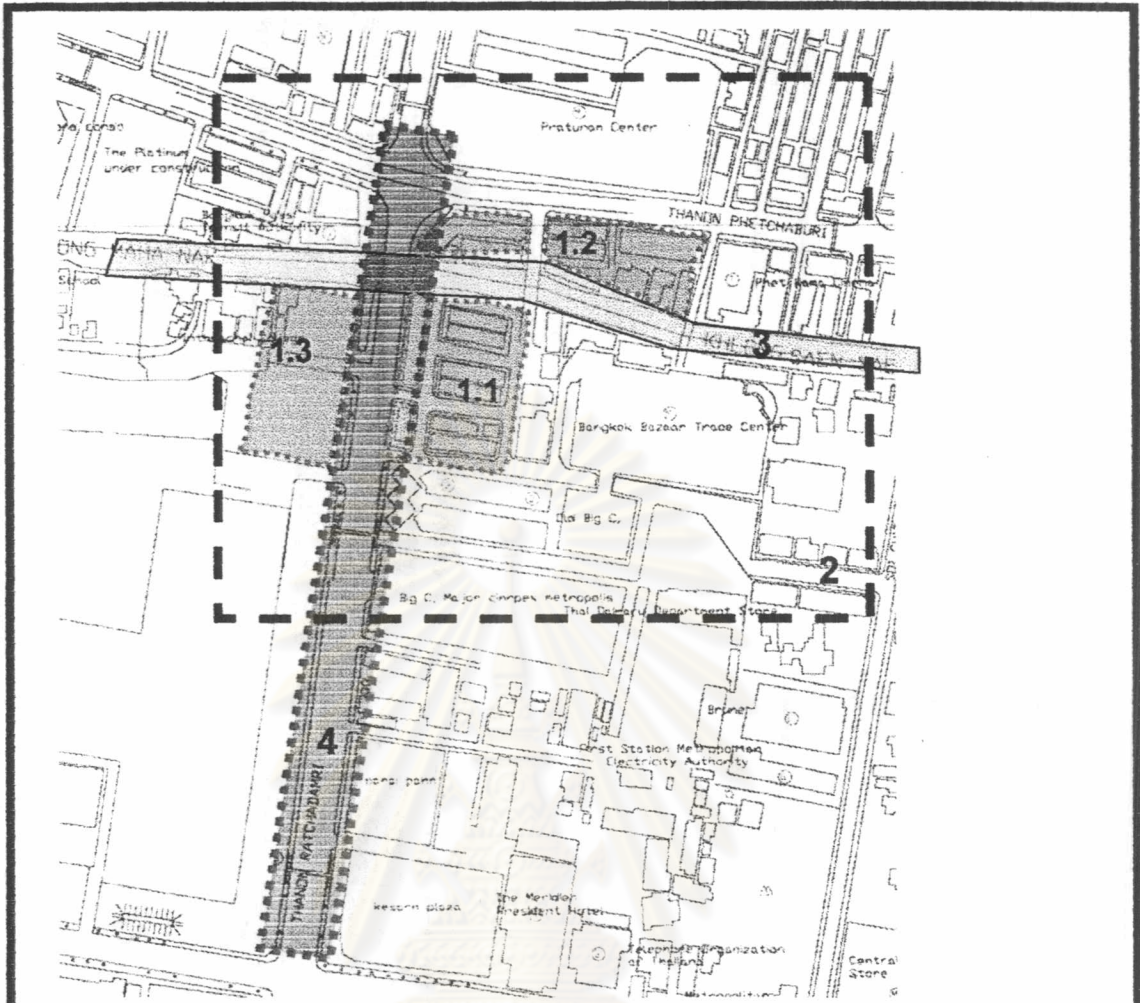
- ปัญหาทางเท้ามีความกว้างไม่เหมาะสม
- ไม่มีทางข้ามถนนรองรับอย่างเพียงพอ บางจุดที่มีคนข้ามถนนมากแต่ไม่มีทางข้าม
- การขาดความต่อเนื่องของทางเท้าในการเชื่อมระหว่างจุดรวมกิจกรรมทางการคมนาคมและการค้า
- การเข้าถึงตัวทำเรือประมงซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญ ไม่สะดวก และไม่เหมาะสม
- หาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเท้า

3.7.3. การใช้พื้นที่ริมน้ำ

- โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือประมง ขาดความต่อเนื่องในการใช้ท่าเรือทั้ง 2 ฝั่งคลอง
- อาคารที่พักผู้โดยสารและท่าเรือ ไม่เหมาะสมในการใช้งานเพราะความกว้างไม่เพียงพอ และรูปลักษณะไม่ส่งเสริมย่านการค้า
- พื้นที่ริมคลองที่มีการปิดตาย กลายเป็นจุดอับทึบ รกร้าง สะสมขยะ
- การเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำไม่สะดวก ไม่มีการเชื่อมระหว่างคลองกับพื้นที่ด้านใน

3.7.4. เกล็ดลักษณะและความสวยงามของเมือง

- หาบเร่แผงลอยตามทางเท้า กีดขวางการสัญจรและทำลายทัศนียภาพ
- ย่านพาณิชย์กรรมบนถนนสายหลักมีภูมิทัศน์ไม่สวยงาม ขาดความร่มรื่นและเอกลักษณ์ของเมือง
- รูปลักษณะอาคารบางหลัง ที่ทรุดโทรม ขาดเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมและไม่ส่งเสริมพื้นที่



สรุปประเด็นปัญหาภายในพื้นที่ศึกษา

- 1.1 พื้นที่อาคารพาณิชย์ชอยบางกอกบาชาร์
- 1.2 อาคารหิวมุมแยกประตูน้ำ
- 1.3 พื้นที่ว่าง ทรัพย์สินส่วนพระองค์
- 2. แยกประตูน้ำ ถนนราชดำริ ชอยชิดลม ทางข้าม ทางเชื่อมต่างๆ
- 3. ท่าเรือประตูน้ำ สะพานเฉลิมโลก
- 4. ถนนราชดำริ (ถนนหลัก)

- 1. ปัญหาการใช้ที่ดินและอาคาร
 - พื้นที่อาคารพาณิชย์ชอยบางกอกบาชาร์
 - อาคารหิวมุมแยกประตูน้ำ
 - พื้นที่ว่าง ทรัพย์สินส่วนพระองค์
- 2. ขาดความต่อเนื่องของระบบทางเท้า
 - แยกประตูน้ำ ถนนราชดำริ ชอยชิดลม
 - ทางข้าม ทางเชื่อมต่างๆ
- 3. พื้นที่ริมน้ำ
 - ท่าเรือประตูน้ำ
 - สะพานเฉลิมโลก
- 3. การขาดเอกลักษณ์และความงามของเมือง
 - ถนนราชดำริ (ถนนหลัก)

ภาพที่ 3-33 สรุปประเด็นปัญหาทั้งหมดในพื้นที่	สัญลักษณ์	
โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง		The Urban Redevelopment of Pratumnam pier and related area

3.8. วิเคราะห์ปัญหาและองค์ประกอบของเมือง (SWOT analysis)

สภาพประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น สามารถวิเคราะห์ให้เห็นสภาวะปัญหาในการพัฒนา (ตารางที่ 3-2) ได้ดังนี้

3.8.1. จุดแข็งของพื้นที่ศึกษา (strength)

- ลักษณะพื้นที่ทางเศรษฐกิจ เป็นพื้นที่การค้าที่สำคัญ มีจุดรวมกิจกรรมการค้าหลายแห่ง ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าต่างๆ
- เป็นศูนย์รวมโครงข่ายการคมนาคม เช่น ท่าเรือ ป้ายรถประจำทาง รถไฟฟ้า

3.8.2. จุดอ่อนของพื้นที่ศึกษา (weakness)

- กิจกรรมในพื้นที่ขาดความต่อเนื่อง ใช้งานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ทั้งด้านเศรษฐกิจและการคมนาคม
- อาคารเสื่อมโทรม
- การรुक้าทางเท้าและการขาดความสวยงามของเมือง (ภูมิทัศน์)

3.8.3. โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ (opportunity)

- นโยบายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ วิสัยทัศน์กรุงเทพมหานคร และแผนพัฒนาเขตปทุมวันด้านการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน เน้นการเดินเท้ามากกว่าการใช้รถส่วนบุคคล
- การเพิ่มพื้นที่ว่าง ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับ 2547 สามารถเชื่อมระบบที่ว่างสาธารณะให้มีคุณค่ามากขึ้น
- ด้านการเดินทาง สามารถเชื่อมทางเท้ากับอาคารห้างสรรพสินค้าบริเวณใกล้เคียงได้
- การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน
- พื้นที่ขนาดใหญ่ ที่มีผู้ถือกรรมสิทธิ์เพียงรายเดียว เช่น กรรมสิทธิ์ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์, กรมการศาสนา มีความเป็นไปได้ในการเสนอโครงการเพื่อส่วนรวม

3.8.4. อุปสรรคในการพัฒนา (threat)

- การเจรจากับเจ้าของที่ดิน ในส่วนที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนรายย่อย ยากต่อการนำโครงการไปปฏิบัติใช้ได้จริง ในกรณีขอเวนคืนหรือเจรจาขอใช้พื้นที่ร่วม
- กฎหมายห้ามสร้างอาคารพาณิชย์
- การจัดการจราจรต่อรอง ปัญหาหาบเร่แผงลอยรुक้าทางเท้า

Strength	Weakness	Opportunity	Threat
โครงข่ายทางเท้า			
เป็นจุดกระจายการเดินทางที่ดี ใกล้ระบบขนส่งมวลชนหลาย ประเภท รวมถึงจุดรวมกิจกรรม การค้าต่างๆ	- ปัญหาทางเท้าแคบ ไม่ เหมาะสมกับปริมาณคนเดิน (แยกประตูน้ำ - BigC) - การขาดความต่อเนื่องของ ทางเท้า (ทางข้ามถนน ระหว่างท่าเรือ ป้ายรถและ ระหว่างอาคารสำคัญ)	- ขยายทางเท้าที่มีปัญหา หรือ สร้างทางเท้าต่างระดับ เพื่อเพิ่ม ทางเลือกและกระจายคนเดินเท้า สร้างความต่อเนื่องให้ทางเท้า - การย้ายกลุ่มหาบเร่แผงลอยไป ยังที่ใหม่ เช่น ทางเท้าที่มีขนาด กว้างกว่ามาตรฐาน	- การจัดการกับกลุ่มผู้ค้า หาบเร่แผงลอย - การเจรจากับเอกชนใน กรณีที่ต้องใช้พื้นที่ร่วม
พื้นที่ริมน้ำ			
ตำแหน่งที่มีผู้คนเปลี่ยนถ่ายการ เดินทางมากที่สุด ท่าเรือ ประตูน้ำ	- ชั่วโมงเร่งด่วน พื้นที่พักคอย ไม่เพียงพอ วัสดุและความ ปลอดภัยในการขึ้นลงเรือ - ทางเข้าออกท่าเรือไม่ชัดเจน และการเปิดเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ มีน้อย - ขาดความต่อเนื่องในการใช้ ท่าเรือ 2ฝั่ง	- สร้างท่าเทียบเรือใหม่ให้ เหมาะสมทั้งขนาด วัสดุ ความ ปลอดภัยและการใช้งาน - เปิดพื้นที่ริมน้ำมากขึ้น ใช้ ประโยชน์หลายทาง มากกว่าเป็น ท่าเรือ	- การเจรจากับเอกชน เพื่อ ขยายพื้นที่สาธารณะริมน้ำ
การใช้อาคารและอาคารเสื่อมสภาพ			
- ที่ดินและอาคารตั้งอยู่ในย่าน การค้าสำคัญ (CBD) มีมูลค่า สูง - กรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่เป็น ผืนใหญ่ที่มีเจ้าของเดียว ที่ไม่ใช่ เอกชน	- อาคารพาณิชย์สร้างซ้อนกัน ไม่ได้ให้ประกอบกิจการที่เพิ่ม มูลค่าให้พื้นที่ - อาคารพาณิชย์ริมถนนเก่า เสื่อมโทรม รูปลักษณะล้าสมัย ไม่ส่งเสริมพื้นที่ - สถานอโคจร เปิดบริการ กลางคืน ขัดกับผังเมืองและ ไม่เหมาะสมกับพื้นที่	- เว้นคืนอาคารเก่า เพื่อสร้างใหม่ ให้ตอบสนองการใช้งาน รูปลักษณะและมูลค่า - ปรับปรุง ต่อเติมอาคารบางส่วน เพื่อสร้างการใช้งานและ ทัศนียภาพรวมที่เหมาะสม	- การเจรจากับเอกชน ใน การเวนคืนที่ดิน - การเจรจากับเอกชนใน การใช้พื้นที่ร่วม - กฎหมายอาคาร กำหนด ความสูงและขนาดอาคาร
ทัศนียภาพและความสวยงามของเมือง			
เป็นหน้าตาของย่าน มีคนเข้ามา ใช้พื้นที่มาก ทั้งคนไทยและ นักท่องเที่ยว เพราะเป็นย่าน การค้าที่สำคัญ ศูนย์กลาง คมนาคม และโรงแรมระดับสูง รูปลักษณะทันสมัยและดึงดูด	- การแข่งขันของอาคาร ศูนย์การค้า ด้านหน้าตา อาคาร และภูมิทัศน์ เกิดความ ขัดแย้งในพื้นที่มากเกินไป ไม่ มีเอกลักษณ์ - อาคารเก่าที่สร้างมานาน รูปลักษณะล้าสมัย ไม่ส่งเสริม พื้นที่	- ปรับภูมิทัศน์ กำหนดกรอบเพื่อ ดึงให้พื้นที่มีเอกลักษณ์ - ปรับปรุง ต่อเติมอาคารเก่า บางส่วน เพื่อสร้างการใช้งานและ ทัศนียภาพรวมที่เหมาะสม - สร้างความเชื่อมต่อให้ที่ว่าง สาธารณะ	- การเจรจากับเอกชนใน การใช้พื้นที่ร่วม
โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง The Urban Redevelopment of Pratunam pier and related area		ตารางที่ 3-2 SWOT SNSLYSIS	

3.9. การวิเคราะห์ปัญหาและองค์ประกอบของเมือง

สภาพประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น สามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุได้ดังนี้

3.9.1. ด้านการใช้ที่ดินและการใช้อาคาร

- การใช้สอยอาคารพาณิชย์ริมคลอง ไม่สอดคล้องกับผังเมืองรวม
พบได้ในกลุ่มอาคารพาณิชย์หลังริมคลองฝั่งทิศใต้ บางห้องดำเนินการตั้งห้าม เช่น บริการนวด เลาจัน ในเวลากลางวันเปิดบริการ
- กลุ่มอาคารพาณิชย์ที่อยู่ด้านใน เข้าถึงไม่สะดวก ใช้งานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ
โดยเฉพาะอาคารพาณิชย์ริมคลองแสนแสบ ซึ่งอาคารบางส่วนถูกสร้างซ้อนขึ้นมา ทำให้เกิดความแออัดของอาคาร ไม่สามารถทำการค้าขายได้ บางส่วนหันหลังเข้าคลอง และบางส่วนหันหน้าเข้าคลองแต่กันรั้วมิดชิด เกิดเป็นซอกระหว่างอาคารและรั้ว ไม่เหมาะกับการค้าขายเพราะเข้าถึงลำบาก อาคารจึงไม่มีการใช้งานเท่าที่ควร โดยเฉพาะในเวลากลางวัน ทั้งๆ ที่ราคากลางที่ดินบริเวณนี้ไม่ต่ำกว่าตารางวาละ 260,000 บาท จึงควรมีการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้อาคาร เพื่อเพิ่มมูลค่าให้พื้นที่

3.9.2. การขาดความต่อเนื่องของระบบทางเท้า

- ทางเท้ามีขนาดความกว้างไม่เหมาะสมกับปริมาณคนเดิน
การเดินเท้าจากท่าเรือประตูน้ำ กระจายไปยังจุดที่มีการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เช่น ป้ายรถประจำทาง สถานีรถไฟฟ้า ไม่สะดวก พื้นผิวทางเท้ามีการตั้งแผงลอยกีดขวางตลอดแนว และสภาพของอาคารริมถนนที่ไม่เอื้อพื้นที่กันสาด สำหรับผู้เดินเท้าได้อาศัยร่มเงา โดยเฉพาะสภาพภูมิอากาศร้อนชื้นของกรุงเทพฯ ผู้เดินเท้าต้องเดินกลางแจ้งและไม่สามารถหาที่หลบฝนได้
- ไม่มีทางข้ามถนนรองรับอย่างเพียงพอ บางจุดที่มีคนข้ามถนนมากแต่ไม่มีทางสำหรับข้าม
บริเวณแยกประตูน้ำ ด้านถนนราชดำริ ไม่มีทางข้ามถนนชัดเจน เมื่อคนเดินขึ้นมาจากท่าเรือมักจะข้ามถนนกระจายกันบนสะพานเฉลิมโลก เพื่อไปยังถนนเพชรบุรี รวมถึงคนที่มาจากป้ายรถประจำทางปากซอยเพชรบุรี 32 อีกด้วย โดยผู้ที่ต้องการข้ามถนนต้องเดินย้อนมาบริเวณหน้าห้าง central world plaza เพื่อที่จะข้ามสะพานลอยไปยังอีกฝั่งเป็นระยะ ทางประมาณ 300 เมตร ในขณะที่ข้ามถนนบนสะพานเฉลิมโลกหรือบริเวณแยก เป็นระยะทางเพียง 50 เมตร
- ขาดความต่อเนื่องระหว่างอาคารและระหว่างสถานีขนส่งมวลชน
อาคารภายในพื้นที่ศึกษาและโดยรอบ ส่วนใหญ่เป็นห้างสรรพสินค้าและอาคารพาณิชย์ ซึ่งสามารถเดินถึงกันได้ แต่ไม่สะดวก พื้นที่ระหว่างอาคารเหล่านี้เป็นที่ว่างที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่องระหว่างกลุ่มอาคารและเพิ่มมูลค่าให้กับพื้นที่

3.9.3. การใช้พื้นที่ริมน้ำ

- บริเวณท่าเรือประตูน้ำ ขาดความต่อเนื่องในการใช้ท่าเรือทั้ง 2 ฝั่งคลอง
 ท่าเรือประตูน้ำเป็นจุดที่มีการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเปลี่ยนถ่าย จึงสร้างท่าเทียบเรือไว้ 2 ฝั่งคลอง โดยกำหนดให้เรือที่หันหัวไปทางเดียวกัน เทียบท่าที่ฝั่งเดียวกัน เป็นหน้าที่ของผู้โดยสารที่ต้องเลือกเรือเพื่อลงเรือลำที่ต้องการ
 ท่าเรือทั้งสองฝั่งนี้เชื่อมต่อกันโดยตรงด้วยสะพานเหล็ก กว้างประมาณ 1.00 เมตร ซึ่งมีความกว้างไม่เพียงพอต่อการเคลื่อนที่ของกลุ่มผู้โดยสารในเวลาเร่งด่วน และเมื่อหมดเวลาเดินเรือ อาคารท่าเรือและสะพานเหล็กจะกลายเป็นที่ลับตา ไม่ปลอดภัย
- อาคารที่พักผู้โดยสารและท่าเรือ ไม่ส่งเสริมย่านการค้า โดยเฉพาะรูปลักษณะและหน้าที่การใช้งานบางส่วน
 วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างท่าเรือ เป็นโครงสร้างเหล็กและไม้ มีลักษณะเป็นเพิง ไม่มีการออกแบบรูปลักษณะเพื่อให้สอดคล้องกับทัศนียภาพของย่านการค้าโดยรอบ
 พื้นที่ริมคลองที่มีการปิดตาย กลายเป็นจุดอับทึบ รก้าง สะสมขยะ
 พื้นที่ริมคลองบางส่วน โดยเฉพาะ พื้นที่กลุ่มอาคารพาณิชย์หลังท่าเรือ ฝั่งทิศใต้ มีการกันรั้วไม่สามารถเดินผ่านเพื่อติดต่อกับท่าเรือได้ นอกจากอยู่หลังท่าเรือแล้ว ยังอยู่หลังอาคารในจุดที่มีการใช้งานน้อย กลายเป็นที่สะสมขยะ ของเก่า เสียเนื้อที่โดยเปล่าประโยชน์
- การเข้าถึงตัวท่าเรือประตูน้ำซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งที่สำคัญ ไม่สะดวก และไม่เหมาะสม
 ท่าเรือประตูน้ำตั้งอยู่เชิงสะพานเฉลิมโลก แต่ต้องเข้าถึงโดยผ่ากลางสะพาน ซึ่งเป็นบันไดเหล็ก ไม่มีสัญลักษณ์บอกจุดขึ้นลงที่ชัดเจน เป็นชอกหลืบ ที่ไม่สามารถมองเห็นในยามวิกาล จึงเป็นจุดอาจที่เอื้อต่อการเกิดอาชญากรรมได้
- พื้นที่ริมน้ำไม่ได้ใช้งานถูกปิดจากที่ดินรอบนอก และขาดความต่อเนื่อง
 พื้นที่ริมน้ำไม่ต่อเนื่องกับพื้นที่ดินผืนใหญ่ การเข้าถึงทำได้ลำบากและไม่สามารถใช้ประโยชน์ในฐานะที่โล่งสาธารณะได้เต็มที่ รวมถึงทางเท้าริมน้ำที่มีการตัดขาดเป็นช่วงๆ ไม่สามารถเดินเชื่อมกันได้ตลอดแนว

3.9.4. เอกลักษณ์และความสวยงามของเมือง

- หาบแร่แผงลอยตามทางเท้า กีดขวางการสัญจรและทำลายทัศนียภาพ
 มีหาบแร่แผงลอยวางบริเวณลานหน้าอาคารพาณิชย์ (เข้าพื้นที่ของบางกอกบาร์ชัวร์) รวมถึงริมถนนราชดำริ โดยมีกำหนด 2 ช่วงเวลาด้วยกันคือ 05.00 – 10.00 และ 15.30 เป็นต้นไป สังเกตได้ว่าเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการใช้ทางเท้ามากที่สุดของวัน ทำให้กีดขวางการสัญจรทางเท้าในช่วงเวลานั้น และยังกีดรูกลำมิวจจรและพื้นที่ในการรอรถประจำทางอีกด้วย
- ย่านพาณิชย์กรรมบนถนนสายหลักมีภูมิทัศน์ไม่สวยงาม ขาดความร่มรื่นและเอกลักษณ์ของเมือง
 พื้นที่ส่วนใหญ่เต็มไปด้วยสิ่งก่อสร้าง อาคารและพื้นที่แข็ง โดยมีการปลูกต้นไม้ริมถนน แต่การแข่งขันด้านสถาปัตยกรรมโดยไม่คำนึงถึงเอกลักษณ์และความกลมกลืนของพื้นที่ การใช้พืช

พันธุจึงไม่เป็นไปในทางเดียวกัน และไม่สามารถให้ร่มเงาแก่ผู้เดินเท้าได้ รวมถึงป้ายโฆษณาและ
ร้านค้าต่างๆ ไม่เป็นระเบียบ ทำลายความงามของถนนที่มีขนาดกว้างและเป็นหน้าตาของเมือง

- รูปลักษณ์อาคารบางหลัง ที่ทรุดโทรม ขาดเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมและไม่ส่งเสริมพื้นที่

โดยเฉพาะอาคารพาณิชย์ริมสองแสนแสบและหลังท่าเรือด้านทิศใต้ เป็นอาคารพาณิชย์ที่มี
อายุมากกว่า 30 ปี รูปลักษณ์ล้าสมัย ทรุดโทรม สกปรก และปัจจุบันเหนือคาน้ำฟ้าอาคารเต็มไปด้วย
ด้วยป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ เมื่อมองภาพรวมกับป้ายโฆษณาของอาคาร เกิดความขัดแย้ง ไม่
เป็นระเบียบ ไม่สวยงาม

เมื่อพิจารณาข้อมูลเบื้องต้นทั้งหมด ร่วมกับประเด็นปัญหา สามารถสรุปได้ในรายละเอียด และกำหนด
มาตรการแก้ไขได้ (ตารางที่ 3-3)



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ประเด็นปัญหา	ปัญหาย่อย	พื้นที่ที่เกิด	มาตรการแก้ไข
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	ทางเท้าแคบ ไม่ได้มาตรฐาน	- ระหว่างแยกประตูน้ำ – Big C - นายเลิศ – Central World Plaza - ตลาดประตูน้ำ	- ขยายทางเท้า - เพิ่มทางเลือกในการเดินเท้า - จัดการหาบเร่แผงลอย
	การตัดกันของรถและคน	- ท่าเรือ - นายเลิศ - ท่าเรือ - ประตูน้ำเซ็นเตอร์ - นายเลิศ - ตลาดประตูน้ำ - ประตูน้ำเซ็นเตอร์ - ตลาดประตูน้ำ	- สร้างทางเท้าลอยฟ้าเชื่อม (Skyway) - สร้างทางลอดใต้ดิน
	ขาดความเชื่อมต่อระหว่างจุดรวมกิจกรรม	- Central World Plaza, BigC, Citizen - Central World Plaza - นายเลิศ - ท่าเรือประตูน้ำ - ป้ายรถประจำทาง - ราชดำริ, เพชรบุรี, ซิดลม	- สร้างแกนนำสายตา - สร้างทางเท้าลอยฟ้าเชื่อม (Skyway) - สร้างทางลอดใต้ดิน - เปิดพื้นที่ต่อเนื่อง - เพิ่มโครงข่ายทางเท้าให้มรชช การเข้าถึงสะดวกขึ้น
การใช้อาคารและที่ดิน	การใช้งานอาคารไม่เหมาะสม	- กลุ่มอาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกบาชาร์ - อาคารหิวมถนณเพชรบุรี - อาคารพาณิชย์ริมคลอง	- เวเนคืนและสร้างกิจกรรมใหม่ - เจรจากับเจ้าของกิจการ โดยให้แรงจูงใจทางภาษี เพื่อกำหนดความสูงและระยะร่นที่เหมาะสม ทำให้เชื่อมภายในพื้นที่ได้สะดวกขึ้น
	อาคารเสื่อมสภาพ ซากการดูแล	- กลุ่มอาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกบาชาร์ - อาคารหิวมถนณเพชรบุรี - อาคารพาณิชย์ริมคลอง - ที่ว่างกองปูน	- เวเนคืนและสร้างกิจกรรมใหม่ - เจรจากับเจ้าของกิจการ โดยให้แรงจูงใจทางภาษี เพื่อกำหนดความสูงและระยะร่นที่เหมาะสม ทำให้เชื่อมภายในพื้นที่ได้สะดวกขึ้น
	รูปลักษณะอาคารไม่เหมาะสม	- กลุ่มอาคารพาณิชย์ ซอยบางกอกบาชาร์ - อาคารหิวมถนณเพชรบุรี - อาคารพาณิชย์ริมคลอง - ตลาดนายเลิศ - ท่าเรือประตูน้ำ	- ปรับปรุงหน้าตาอาคาร - รั้วและสร้างใหม่ - กำหนดกรอบให้กับอาคารที่สร้างใหม่ - กำหนดความสูง และระยะร่นอาคารริมคลองที่เหมาะสม
การใช้งานพื้นที่ริมน้ำไม่เหมาะสม	การใช้งาน	- ท่าเรือประตูน้ำทั้ง 2ฝั่ง	- ปรับพื้นที่ริมน้ำให้เป็นอาคารผู้โดยสารเรือ - ขยายท่าเทียบเรือและปรับปรุงที่พักผู้โดยสารเรือ

การใช้งานพื้นที่ริมน้ำไม่เหมาะสม (ต่อ)	ขาดการเชื่อมโดยสะดวกกับพื้นที่ดินใหญ่	- ทำเรือประตุน้ำทั้ง 2 ฝั่ง - ริมน้ำฝั่งตะวันตก สะพานเฉลิมโลก	- เปิดพื้นที่ให้สามารถเข้าถึงริมน้ำได้โดยตรง
	ขาดความต่อเนื่องและไม่เป็นสาธารณะ	- ตลอดแนวคลอง	- เชื่อมต่อทางเดินริมน้ำและเปิดพื้นที่
เอกลักษณ์และความงามของเมือง	รูปลักษณะอาคารไม่เหมาะสม	- กลุ่มอาคารพาณิชย์ ขอยบางกอกบাজার - อาคารห้วมุดนณแพชรบุรี - อาคารพาณิชย์ริมคลอง - ตลาดนายเลิศ - ทำเรือประตุน้ำ	- ปรับปรุงหน้าตาอาคาร - รั้วและสร้างใหม่ - กำหนดกรอบให้กับอาคารที่สร้างใหม่ โดยกำหนดความสูงที่เหมาะสม (คำนึงถึงอาคารรอบข้าง)
	พืชพันธุ์ไม้ไม่เหมาะสม	- หน้่า เกษรพลาซ่า - ตลอดแนวถนนราชดำริ	- เปลี่ยนพันธุ์ต้นไม้ให้ให้ร่มเงา - ปลูกให้เป็นเอกลักษณ์
	หาบเร่แผงลอย	- Central World Plaza – นายเลิศ - ทำเรือประตุน้ำ – ป้ายรถประจำทาง	- ย้ายแผงออก - เตรียมพื้นที่ขายให้ใหม่
	ป้าย	- แยกประตุน้ำ - นารายณ์ภินท์	- รั้วป้ายออก - กำหนดมาตรฐานการติดตั้งป้ายโฆษณา
	ระยระงันและพื้นที่ว่างหน้าอาคาร	- ถนนราชดำริ	- สร้างใหม่ให้ต่อเนื่องกับที่ว่างหน้าอาคารที่มีคุณค่าเดิม - ส่งเสริมการเดินเท้าและความสวยงามของถนนราชดำริ

ตารางที่ 3-3 แสดงพื้นที่ที่เกิดปัญหาและมาตรการการแก้ไข

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย