

องค์ประกอบทางกายภาพ กิจกรรม และความเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ

3.1 วิวัฒนาการพื้นที่ศึกษา

สีลมเป็นส่วนหนึ่งของกรุงเทพฯที่มีชุมชนหลากหลายภาษาและวัฒนธรรมมาตั้งแต่อดีตเนื่องจากเดิมเป็นทุ่งนาที่ราษฎร ทำนาเลี้ยงสัตว์ ที่อยู่ใกล้กับโบสถ์อัสสัมชัญและสถานกงสุลต่างๆ ทั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศ คือ โรงภาษี ธนาคาร บริษัทห้างร้านต่างๆริมแม่น้ำเจ้าพระยา และอยู่ตรงข้ามชุมชนชาวไทยที่มีมาแต่ครั้งสถาปนากรุง แถบคลองสาน บุปผาราม ต่อมาเมื่อสร้างถนนและคลองสีลมเชื่อมถนนเจริญกรุง-แม่น้ำเจ้าพระยา กับคลองถนนตรง-ถนนตรง(ถนนพระรามที่4) การเดินทางติดต่อกับพื้นที่ตอนในจึงสะดวกขึ้น เหมาะสำหรับขยายเขตที่พักอาศัยและธุรกิจของผู้ประกอบกิจการต่างๆทั้งริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับริมถนนเจริญกรุง ยิ่งมีการให้สัมปทานเดินรถรางบนถนนเจริญกรุงและสีลมด้วยแล้ว สีลมจึงเป็นบริเวณที่คนหลากหลายกลุ่มหลายเชื้อชาตินิยมพักอาศัย เพราะนอกจากจะอยู่ใกล้ย่านธุรกิจที่มีอากาศดีแล้วยังสามารถสร้างบ้านที่มีอาณาบริเวณกว้างขวางกว่าเขตตอนในพระนคร ที่มีประชากรแออัดได้อีกด้วย



แผนที่ 3-1 แสดงแผนที่ปี พ.ศ.2440 (ค.ศ.1897)

ถนนในกรุงเทพฯเส้นนี้ เกิดขึ้นเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2404 พ่อค้าและกงสุลต่างประเทศพากันยื่นเรื่องราวต่อกรมท่า ขอให้รัฐบาลสร้างถนนในพระนคร เพราะ "...ชาวยุโรปเคยขี่รถขี่ม้าเที่ยวตากอากาศได้ ความสบายไม่มีไข้ เข้ามาอยู่ที่กรุงเทพฯไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าไปเที่ยว พากันเจ็บไข้เนื่องๆ..." พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริว่าชาวยุโรป ได้เข้ามาอยู่กรุงเทพฯมากขึ้นทุกปี จึงสมควรสร้างถนน ทั้งนี้เพราะหนทางติดต่อทางบกที่มีอยู่นั้น เป็นทางเล็กๆรถเร็วไม่กว้างขวางเหมือนถนนในยุโรป จึงมีพระบรมราชโองการให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ สมุหพระกลาโหมเป็นแม่กองทำทางก่อถนนขึ้น ถนนที่สร้างขึ้นในคราวนี้มี 3 สาย คือ ถนนเจริญกรุง (ตอนนอก) ถนนหัวลำโพง และถนนสีลม



แผนที่ 3-2 แสดงแผนที่ปี พ.ศ.2446 (ค.ศ.1903)



แผนที่ 3-3 แสดงแผนที่ปี พ.ศ.2475 (ค.ศ.1932)

ถนนขวางซึ่งได้จากดินที่ขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับ คลองถนนตรง ยาว 68 เส้น 16 วา กว้าง 5 ศอก ต่อมา มีฝรั่งมาตั้งโรงสีลมที่ถนนขวางจึงพากันเรียกถนนสายนี้ว่า "ถนนสีลม" หรือ "wind mill road" ที่ริมถนนสีลมนี้นี้ ต่อมา ปลุกต้นประดู่เป็นแนวไปตลอด ตั้งแต่ประมาณ พ.ศ. 2430 เป็นต้นมาเอกชนได้ตัดถนนขนานกับถนนสีลมอีก 3 สาย คือ สาทร สุรวงศ์ สีพระยา ทำให้อำเภอนี้เป็นย่านพักอาศัย และย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ มาตั้งแต่รัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว มีการสร้างสวนลุมพินีที่ตัดถนนสีลมกับถนนพระรามที่ 4 เพื่อเป็นสถานที่จัดงานแสดงนิทรรศการ "สยามรัฐพิพิธภัณฑ์" และเปิดสัมปทานเดินรถรางบนถนนสีลมเป็นครั้งแรก จากบางรักถึงประตูน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างถนนเจริญกรุง ถนนพระรามที่ 4 และถนนเพชรบุรี เนื่องจากรถรางสายนี้เชื่อมรถรางสายหลักเมือง-ถนนตก ที่เจริญกรุง เชื่อมรถรางสายบางกระบือ-ศาลาแดง และรถไฟสายปากน้ำที่ถนนพระรามที่ 4 และเมื่อสุดสายรถรางที่ประตูน้ำก็ต่อเรือเมล์ของบริษัทนายเลิศ จำกัด เข้าไป ในคลองแสนแสบได้ ถนนสีลมจึงเป็นย่านที่พักอาศัยที่มีการคมนาคมสะดวกมาก

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง ธุรกิจของชาวต่างประเทศจากริมแม่น้ำเจ้าพระยาขยายมาดำเนินกิจการบนสีลมกันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หลังจากที่มีรัฐบาลจอมพลถนอม กวณิช มีมติรื้อรางรถรางและถมคลองสีลม เพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร เมื่อประมาณ พ.ศ. 2506 ในครั้งนั้น ถนนสีลมกลายเป็นถนนที่มีขนาดกว้างขวางกว่าถนนธุรกิจสายอื่นในละแวกเดียวกัน ทั้งยังเป็น "จุดเชื่อม" ระหว่างถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งเก่า กับย่านประตูน้ำ และศูนย์การค้าราชประสงค์ซึ่งเป็นศูนย์การค้าใหม่ในช่วง พ.ศ.2515



แผนที่ 3-4 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินย่านสีลมในปี พ.ศ.2474



แผนที่ 3-5 แสดงแผนที่ ย่านสีลมในปี พ.ศ.2530



แผนที่ 3-6 ภาพถ่ายทางอากาศย่านสีลมในปี พ.ศ.2538




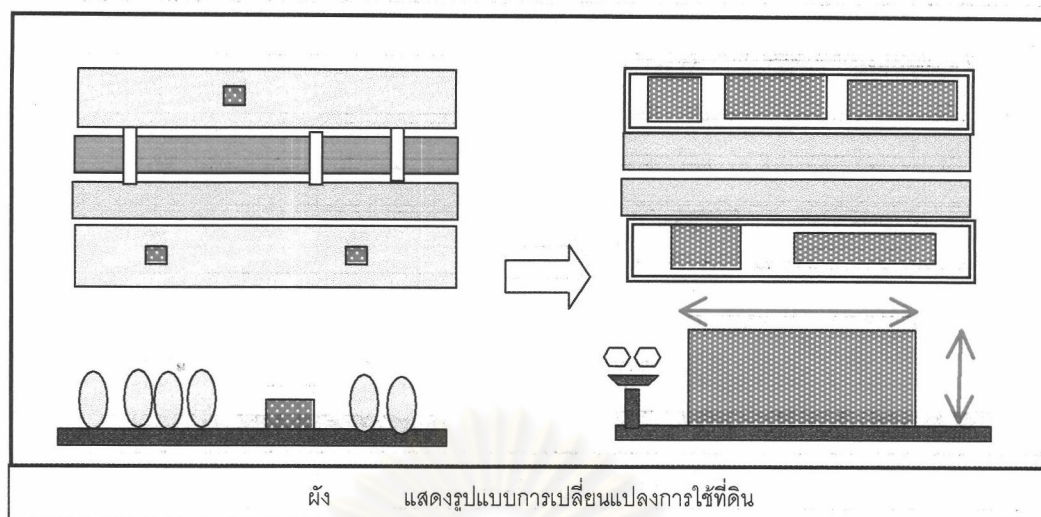
แผนที่ 3-7 ภาพถ่ายทางอากาศย่านสีลมในปี พ.ศ. 2544

จากแผนที่แสดงลักษณะการใช้ที่ดินในปี พ.ศ.2474 เปรียบเทียบกับ ปี พ.ศ.2530 เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมาก จะเห็นความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน โดยในช่วงระยะเวลาประมาณ 50 ปีนี้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างมาก จากบ้านเดี่ยวที่มีบริเวณแวดล้อมด้วยเรือนสวนไร่หนา กลายเป็นอาคารสูงขนาดใหญ่ จำนวนมาก มีการถมคลองสีลมเพื่อปรับผิวจราจรให้กว้างขวางขึ้น ซึ่งอาคารเหล่านั้นเรียงตัวกันค่อนข้างหนาแน่นริมถนนสีลม ส่วนภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2538 และ พ.ศ.2544 นั้นแม้จะเป็นเพียงช่วงระยะเวลาไม่ถึง 10 ปีเท่านั้น ก็ยังแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นชัดเจนทางกายภาพเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นการตัดถนนใหม่ เพิ่มบริเวณคลองช่องนนทรี หรือ การมีโครงสร้างรถไฟฟ้าพาดผ่าน ฯลฯ



แผนที่ แสดงการซ้อนทับ เปรียบเทียบแผนที่ปี พ.ศ. 2475 และ ปี พ.ศ.2530

จากการเปรียบเทียบพบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินค่อนข้างมาก จากย่านที่อยู่อาศัยลักษณะบ้านเดี่ยวมีบริเวณกลายเป็นอาคารสูงแหล่งงานที่หนาแน่น พื้นที่โล่งที่เคยเป็นสวนไร่หนากลายเป็นอาคารสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่เหลือเพียงพื้นที่เล็กๆที่เว้นว่างตามกฎหมาย จากคลองที่เคยมีสะพานข้ามก็กลายเป็นถนนมีโครงสร้างรถไฟฟ้ามาแทน แนวโน้มความเป็นส่วนตัวก็เปลี่ยนเป็นเพื่อสาธารณะมากขึ้น  แสดงรูปแบบการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประกอบ



โดยช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วที่สุด เมื่อเทียบกับช่วงศตวรรษที่ผ่านมาคือในช่วงระยะ ปี พ.ศ.2504-2535 มีการปรับปรุงถนนสีลม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบนถนนสายนี้ ซึ่งอาจกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงได้เป็น 3 ช่วงดังนี้¹

1. พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2513 เจ้าของบ้านหลายหลังเริ่มย้ายออกไปอยู่ย่านชานเมืองออกไป อาทิเช่น สุขุมวิท สุขุมสีลม และขายบ้านพร้อมที่ดินริมถนนให้กับธุรกิจต่างๆ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ผู้เป็นเจ้าของที่ดินแปลงใหญ่หลายแปลง ได้ลงทุนสร้างตึกแถว 3 ชั้น 11 คูหาริมถนนสีลมใกล้ศาลาแดง และร่วมลงทุนสร้างโรงแรมดุสิตธานีเป็นโรงแรมที่สูงที่สุดในกรุงเทพฯ สมัยนั้น

2. พ.ศ. 2514 - พ.ศ.2523 เจ้าของที่ดินหลายแห่งที่ยังไม่ได้ย้ายออกไปอยู่ที่อื่น ก็พัฒนาที่ดินเพื่อสร้างอาคารพาณิชย์ขายและให้เช่ามากขึ้น การแบ่งซอยเนื้อที่สร้างอาคารพาณิชย์เหล่านี้ทำให้เกิดซอยแยกเพิ่มขึ้นมากมาย ส่วนใหญ่เป็นทางเดินติดต่อของอาคารกับถนนสีลมและไม่มีชื่อเฉพาะ เรียกไปตามลำดับซอย

3. พ.ศ.2524 - พ.ศ.2535 นับเป็นช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงของอาคารบนถนนสายนี้มากที่สุด มีการสร้างอาคารสูง 20-30 ชั้นเป็นอาคารสำนักงานต่างๆ

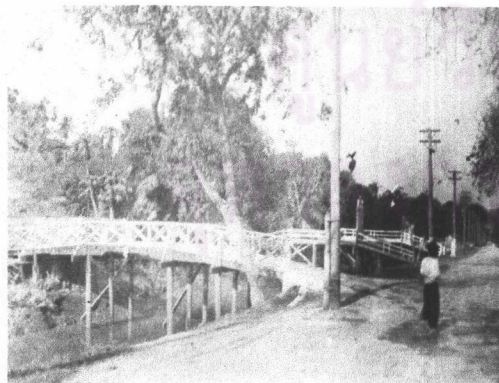
นับจากช่วงที่ผ่านมาจนถึงปี 2545 นี้ ก็เป็นอีกช่วงที่สีลมมีการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ค่อนข้างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบสาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง กล่าวคือ มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรและมลพิษต่างๆ โดยมีกระแสของการประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ ส่งเสริมสังคมโดยมี นโยบายในการปิดถนนสีลมเป็นถนนคนเดินทุกวันอาทิตย์อีกด้วย

¹ อภารณ ศรีอุดม.วันวาน...กับวันนี้ของถนนสีลม. อมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป.พฤศจิกายน พ.ศ.2535,หน้า36

จากวิวัฒนาการของถนนสีลม ความเป็นย่านธุรกิจแสดงให้เห็นชัดเจนออกมาทางกายภาพ โดยเมื่อ

- ปี พ.ศ.2490 เริ่มมีการสร้างอาคารพาณิชย์สูง 3-5 ชั้นทางด้านบางรักและศาลาแดง
- ปี พ.ศ.2509 มีการสร้างอาคารสูงกว่า 10 ชั้นขึ้นมาก อาทิโรงแรมนารายณ์ อาคารเอนกประสงค์ โรงแรมดุสิตธานี อาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารไทยทนุและกสิกร อาคารบุญมิตร
- ปี พ.ศ.2525 ถนนสีลมเป็นศูนย์กลางการเงินที่เห็นอย่างชัดเจนจนมีผู้ให้ฉายาว่าเป็น"วอลล์สตรีทแห่งประเทศไทย"เนื่องจากมีธนาคารพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ รวมทั้งบริษัทประกันภัยต่างๆ ตั้งสำนักงานอยู่บนถนนสีลมจำนวนมาก
- ปี พ.ศ. 2527 มีโครงการร้อยท่อสายไฟฟ้าของอาคารต่างๆมาไว้ใต้ดินแทนการใช้เสาไฟฟ้า เป็นถนนสายตัวอย่างในการเปลี่ยนแปลงสาธารณูปโภค
- ปี พ.ศ.2535 ถนนสีลมรื้อด้วยต้นไม้รายทางที่เติบโตอย่างอิสระ ไร้เครื่องกีดขวางเพราะมีการวางระบบสายไฟใต้ดิน นับเป็นถนนสายแรกที่ไม่เสาและสายไฟฟ้าเกะกะ และเป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วมาก บ้านเรือนแนวราบหลายแห่งแม้กระทั่งสุสาน ถูกรื้อถอนเพื่อสร้างอาคารสูง 20-30 ชั้น เช่น อาคารสีลมเซ็นเตอร์(พ.ศ.2528) อาคารไอทีเอฟ สีลมพาเลซ(พ.ศ.2530) อาคารธนิยะพลาซ่า(พ.ศ.2530) อาคารซีพีทาวเวอร์(พ.ศ.2533) อาคารทรินิตี้คอมเพล็กซ์(พ.ศ.2533) อาคารซีเคเค(พ.ศ.2535)
- ปี พ.ศ. 2538 มีการตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ตามแนวคลองช่องนนทรีเพื่อช่วยกระจายการจราจรจากถนนสาทร สีลม และ สุรวงศ์
- ปี พ.ศ. 2542 มีโครงการรถไฟฟ้า พาดผ่านถนนสีลม ช่วงถนนพระราม 4 ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ถนนสีลมปัจจุบันไม่ใช่ถนนสายเล็กๆที่มีคลองคูขนน และเป็นย่านที่พักอาศัยที่สุขสงบอีกต่อไป หากแต่เป็นย่านธุรกิจที่ทันสมัยที่สุดของกรุงเทพฯ²

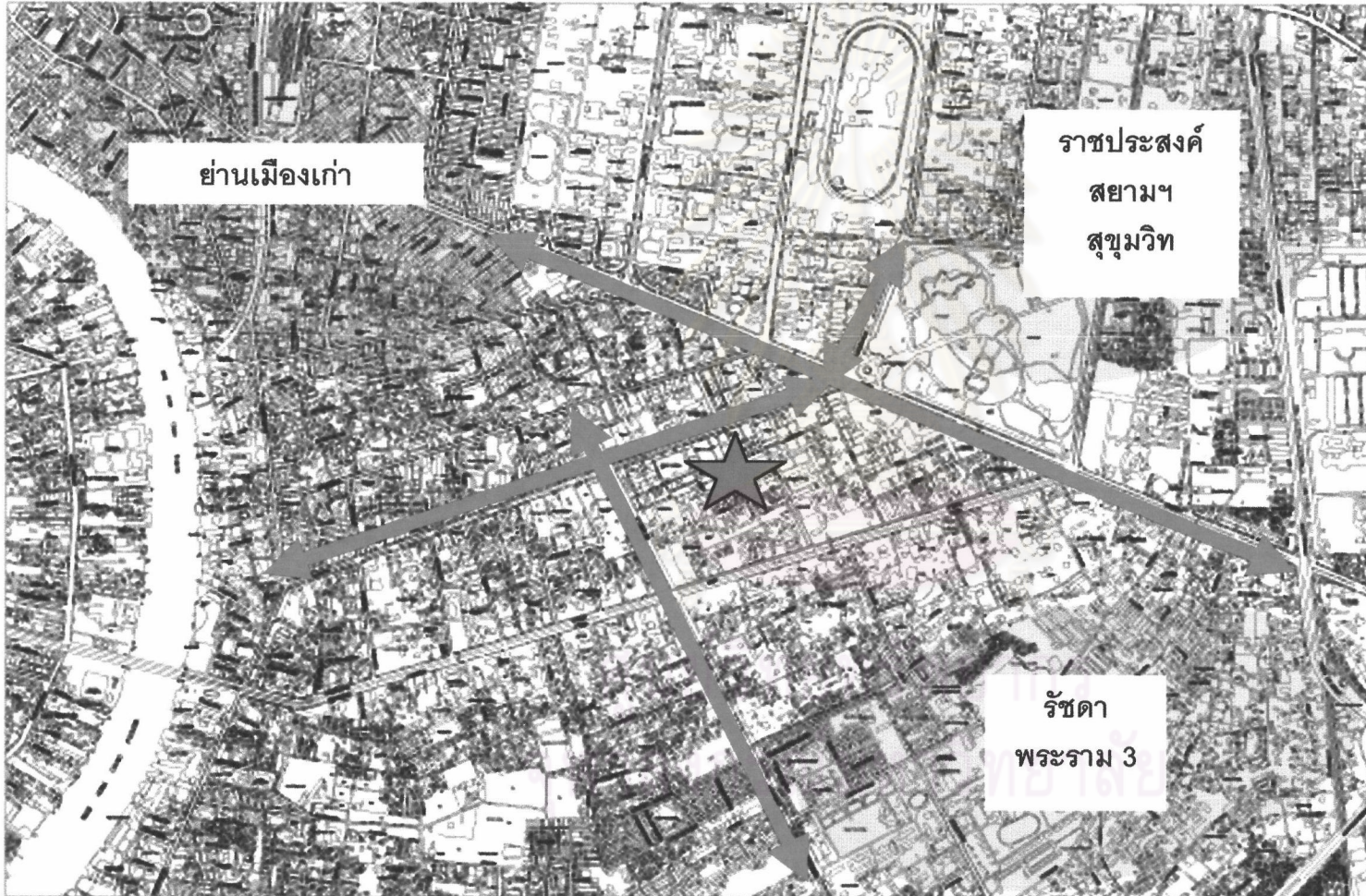


ภาพที่ 3-1 สีลมสมัยที่ถนนยังเป็นดินอัดและยังไม่มีรถราง



ภาพที่ 3-2 สีลมปัจจุบันที่เต็มไปด้วยตึกสูงและโครงสร้างรถไฟฟ้า

² อรรถวรรณ ศรีอุดม. วันวาน...กับวันนี้ของถนนสีลม. อมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป. พฤศจิกายน พ.ศ.2535. หน้า4-7



แสดงการเชื่อมโยงระดับ
ย่านของพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

★ ศูนย์กลางธุรกิจ CBD
สาทร - สีลม - สุรวงศ์

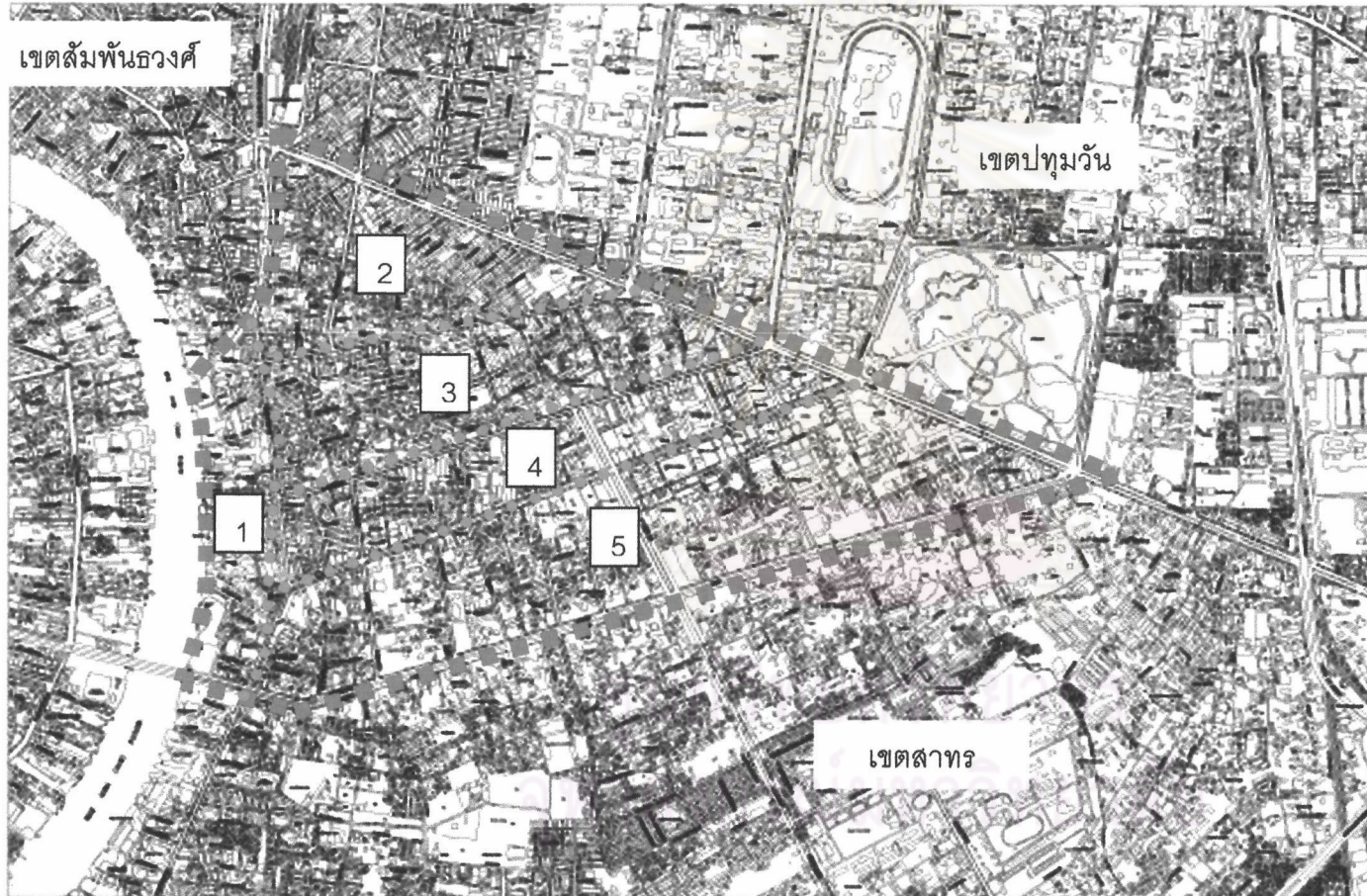
↔ เส้นทางหลัก
เชื่อมแต่ละย่าน

ที่มา: การสำรวจ

แผนที่ 3-8



แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม



แสดงเขตการปกครอง

สัญลักษณ์

แผนที่เขตบางรัก

ประกอบด้วย

1. แขวงบางรัก
2. แขวงมหาพฤฒาราม
3. แขวงสี่พระยา
4. แขวงสุริยวงศ์
5. แขวงสีลม

ที่มา: การสำรวจ

แผนที่ 3-9



แนวทางการออกแบบเพื่อประสานระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

3.2 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

3.2.1 ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาและความสำคัญ

ย่านสีลมเป็นย่านที่มีวิวัฒนาการมายาวนาน และยังคงเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทต่อธุรกิจและพาณิชยกรรมของเมืองและประเทศในปัจจุบัน โดยที่ตั้งของย่านนั้นอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางพาณิชยกรรมเก่าเช่น เจริญกรุง บางรัก และศูนย์กลางพาณิชยกรรมใหม่เช่น สยามสแควร์ ราชประสงค์ สุขุมวิท พระราม3 (ดูแผนที่ 3-8 แสดงการเชื่อมโยงระดับย่าน) นอกจากนี้ยังมีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการครบถ้วน เป็นย่านที่มีความสะดวกในเรื่องการคมนาคม มีรถไฟฟ้าพาดผ่านในช่วงถนนพระราม 4 ถึง ถนนนราธิวาสฯ และมีสถานีรถไฟใต้ดิน ในช่วงหัวถนนฝั่งพระราม 4 บริเวณโรงแรมดุสิตธานี

ถนนสีลม เป็นถนนในเขตเมืองชั้นใน อยู่ในพื้นที่การปกครองของเขตบางรัก โดยเขตบางรักมีพื้นที่ทั้งสิ้น 5,536 ตารางกิโลเมตร จากแผนที่ 3-9 แสดงเขตการปกครองประกอบไปด้วย 5 แขวง คือ 1. แขวงบางรัก 2. แขวงมหาพฤฒาราม 3. แขวงสี่พระยา 4. แขวงสุรวงศ์ 5. แขวงสีลม

พื้นที่ในการทำการศึกษาคือบริเวณถนนสีลมช่วงต้น ตั้งแต่จุดตัดถนนพระราม 4 ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการกระจุกตัวของกลุ่มอาคารสำนักงานเป็นจำนวนมาก โดยครอบคลุมถึงพื้นที่โดยรอบที่สามารถเดินถึงจากถนนสีลม อยู่ในแขวงสุรวงศ์ และ สีลม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาระบบ"พื้นที่โล่งเพื่อคนเดินเท้า" เพราะเป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานค่อนข้างหนาแน่นเกือบตลอดเวลา ประกอบกับมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้ามาสนับสนุนถึง 2 โครงการคือ

- โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (BTS) เป็นโครงสร้างบนดิน
- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (MRTA) เป็นโครงสร้างใต้ดิน

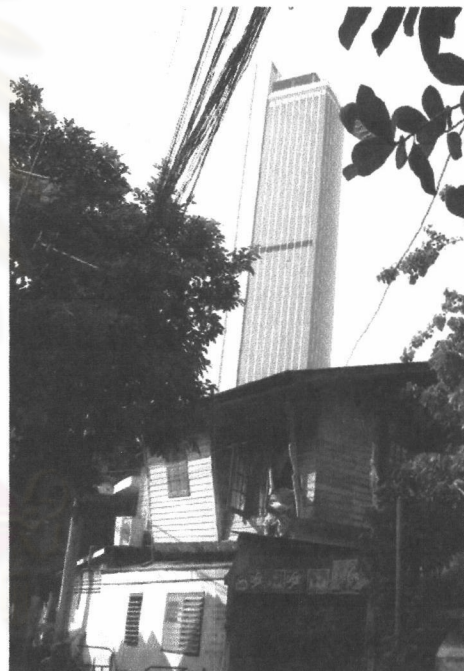


แผนที่ 3-10 แสดงเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในพื้นที่ศึกษา

3.2.2 การใช้ที่ดิน

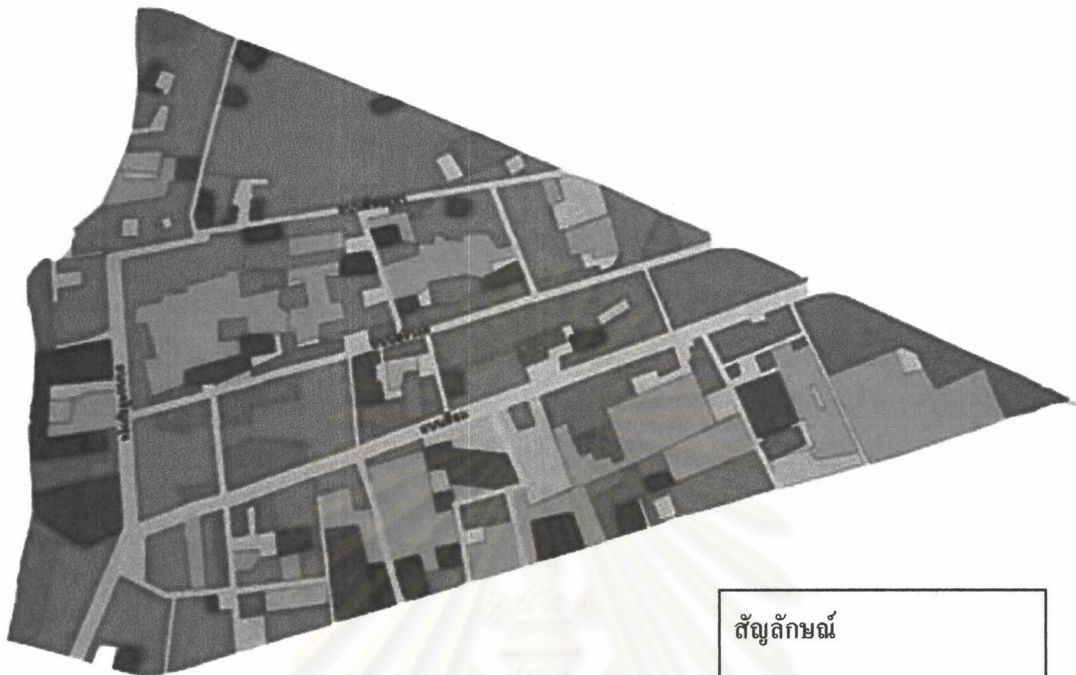
ในขณะที่ประชากรในพื้นที่เขตบางรักลดจำนวนลงเรื่อยๆ แต่ในเรื่องของการปลูกสร้างอาคาร โดยเฉพาะอาคารสูง จะมีอัตราเพิ่มขึ้น โดยในเขตบางรักมีพื้นที่อาคารสำนักงานคิดเป็นร้อยละ 37.66 ของพื้นที่อาคารสำนักงานทั้งหมดของกรุงเทพฯ และเมื่อพิจารณาในแง่จำนวนอาคารสำนักงานในเขตกรุงเทพฯ พบว่ามีอยู่ 122 อาคาร อยู่ในเขตบางรักถึง 51 อาคาร คิดเป็นร้อยละ 41.80 ของจำนวนอาคารสำนักงานในเขตกรุงเทพฯ ทำให้พื้นที่เขตบางรักกลายเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร

จากปัจจัยการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ และย่านธุรกิจการค้าของถนนสีลมมาแต่เดิมประกอบกับการขยายตัวของเมืองจากกระบวนการพัฒนาเมือง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน อันเนื่องมาจากความต้องการใช้ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารสนองความต้องการด้านธุรกิจ การค้า บริการและที่อยู่อาศัย ในเมืองเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว พื้นที่ในเขตบางรักมีแรงดึงดูดสูงมากต่อการพัฒนา ราคาที่ดินได้เพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว ทำให้เกิดการซื้อขายที่ดินโดยเฉพาะคนเดิมที่ใช้เพื่ออยู่อาศัยได้ขายให้กับ นักธุรกิจที่เข้ามาลงทุนในรูปแบบของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่มีความ Area Ratio) เกิน 50 ต่อ 1 การใช้ที่ดินของถนนสีลมเปลี่ยนแปลงจากการใช้ที่ดินในแนวราบเพื่ออยู่อาศัย มาเป็นการใช้ในแนวตั้งหรืออาคารสูง ซึ่งพัฒนาออกมาในรูปแบบของการเป็นอาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัย ซึ่งในปัจจุบันย่านสีลมมีอาคารสูงกว่า 66 อาคาร



ภาพที่ 3-3 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านสีลม

การใช้ประโยชน์ที่ดินเปรียบเทียบกัน ระหว่างปี 2530 และ ปี 2538 ดังแสดงในแผนที่ 3-11 และ 3-12 จะเห็นความแตกต่างในการใช้ที่ดิน จะเห็นได้ชัดว่าพื้นที่สีแดงหรือพาณิชยกรรมนั้นจะเกาะอยู่บริเวณริมถนนสายหลักๆ ในขณะที่พื้นที่สีเหลืองหรือพักอาศัยนั้นจะอยู่ถัดเข้าไปภายในหรือตามซอยย่อยต่างๆ โดยเฉพาะในจุดที่มีการตัดถนนพระราชวราชนครินทร์ขึ้นใหม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณริมถนนที่ตัดใหม่ จากที่เคยเป็นอาคารบ้านพักอาศัย กลายเป็นอาคารสำนักงาน หรือพื้นที่เพื่อพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น



แผนที่ 3-11 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2530

สัญลักษณ์

- พื้นที่พาณิชยกรรม
- พักอาศัยค่อนข้างหนาแน่น
- พักอาศัยปานกลาง
- ส่วนราชการ
- โรงเรียน สถาบัน
- พื้นที่ทางศาสนา



แผนที่ 3-12 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ.2538



แสดงการใช้ที่ดินโดยรวม
ของย่านธุรกิจสีลม

สัญลักษณ์

- อาคารพาณิชย์กรรม
- พักอาศัย
- อาคารชุด
- โรงแรม
- สถาบัน (ร.ร. ร.พ.)
- โบสถ์
- ที่ว่างเพื่อนันทนาการ

ที่มา: การสำรวจ

แผนที่ 3.13



แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

แสดงการใช้ที่ดินบริเวณ
พื้นที่ศึกษา ปีพ.ศ. 2544



- สัญลักษณ์**
- อาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่
 - สำนักงานสถาบันการเงิน
 - อาคารพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก
 - อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่
 - อาคารพักอาศัยขนาดเล็ก
 - โรงแรม
 - โรงเรียน โรงพยาบาล โบสถ์
 - ที่จอดรถ พื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเต็มที่
 - อาคารจอดรถ
 - พื้นที่พักผ่อนเชิงนันทนาการ

ที่มา: การสำรวจ

แผนที่ 3-14



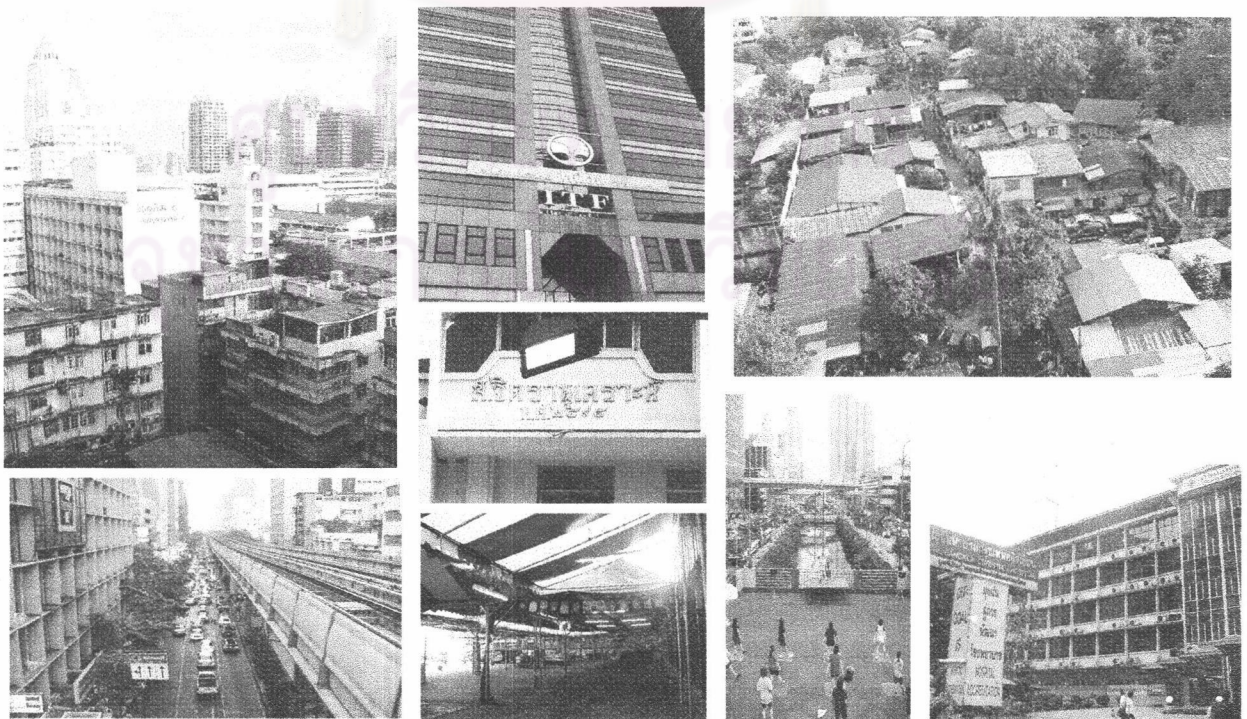
แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

พื้นที่ศึกษาย่านธุรกิจสีลมนี้ โดยมากเป็น อาคารสำนักงาน และมีอาคารสถาบันการเงิน และคอมเพล็กซ์ แทรกตัวอยู่บ้าง ซึ่งอาคารสำนักงานในบริเวณนี้ เป็นการผสมผสานระหว่าง อาคารสำนักงานสำหรับเช่าโดยหลายบริษัท และในอาคารมักจะมีการใช้ประโยชน์เพื่อการค้าร่วม อยู่ด้วย โดยจะรวมตัวกันอยู่ค่อนข้างหนาแน่นบริเวณริมถนนสีลม ส่วนในบริเวณที่ลึกเข้ามาใน ซอย บริเวณหลังตึกอาคารริมถนนนั้น จะเป็นอาคารพักอาศัย อาคารพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก และมีพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาที่ชัดเจน

ในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จะใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม (ดูแผนที่ 3-13 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านธุรกิจถนนสีลม) และสามารถจำแนกการใช้ที่ดินโดยละเอียดในพื้นที่ศึกษาได้ ดังแผนที่ 3-14 ซึ่งประกอบด้วย

- อาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ (คอมเพล็กซ์)
ซึ่งเป็นอาคารขนาดใหญ่มีการใช้ประโยชน์ในลักษณะของการจับจ่ายสินค้า และการบริการ เป็นแหล่งป้อนและดึงดูดประชากรจำนวนมาก ค่อนข้างมีความเป็นสาธารณะ มาก ได้แก่ โรบินสันสีลม สีลมคอมเพล็กซ์ อาคารซีพีทาวเวอร์ อาคารยูไนเต็ด อาคารธนิยะพลาซ่า เป็นต้น
- อาคารสำนักงาน สถาบันการเงิน
เป็นแหล่งป้อนและดึงดูดประชากรจำนวนมากเช่นกัน ต่างกับประเภทแรก ในจุดที่ การเข้าไปใช้จะมีวัตถุประสงค์เพื่อติดต่อธุรกิจ หรือ ทำงานมากกว่าเพื่อจับจ่ายซื้อ สินค้าและบริการ ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ อาคารบุญมิตร อาคารญาติมิตร ธนาคาร ไทยท努 ธนาคารกสิกรไทย เป็นต้น
- อาคารพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก
โดยมากจะเป็นตึกแถวหรือบ้านพักอาศัยที่มีการใช้สอยเพื่อการค้าขาย ให้บริการ หรือ ใช้เป็นร้านอาหาร กระจายอยู่ตามพื้นที่เป็นจำนวนมาก ได้แก่แนวตึกแถวเก่า ส.จิตรา นุเคราะห์สร้างเมื่อปี พ.ศ.2495 ริมถนนสีลมบริเวณซอยศาลาแดง โดยมีทั้ง ร้านอาหารขายของชำ ขายข้าวสาร อาหารต่างๆ ร้านให้บริการตัดผม ร้านอาหาร บริเวณซอยคอนแวนต์ เป็นต้น
- อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่
ได้แก่ สีลม-ศาลาแดงคอนโดมิเนียม สีลมเทอเรซ ตึกLTFสีลมพาเลซ สีลม-สุรวงศ์ คอนโดมิเนียม อาคารชุดกรีนเพลส เป็นต้น

- อาคารพักอาศัยขนาดเล็ก
มีทั้งบ้านพักอาศัยสภาพดี กระจายตัวอย่างเบาบางอยู่ตามพื้นที่ชอยต่างๆ และบาง
ส่วนกระจุกตัวอย่างหนาแน่น บริเวณชุมชนพิพัฒนา ซึ่งส่วนใหญ่ลักษณะเป็นบ้านไม้
สภาพทรุดโทรมและแออัด
- โรงแรม
ได้แก่ โรงแรมดุสิตธานี โรงแรมแพนแปซิฟิก โรงแรมสุริวงค์ โรงแรมทรินิตี้ซีดี
- สถาบันการศึกษา โรงพยาบาล โบสถ์
ได้แก่ โรงเรียนเซนโยเซฟคอนเวนต์ โบสถ์คริสต์ และ โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน
ซึ่งมีสัดส่วนพื้นที่โล่งค่อนข้างมากแต่มีไว้เพื่อสำหรับคนเฉพาะกลุ่มเท่านั้น
- ที่จอดรถ พื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเต็มที่
มีทั้งรูปแบบที่เป็นส่วนหนึ่งของอาคาร เป็นอาคารจอดรถโดยเฉพาะ และเป็นลานจอด
ในบางจุดมีการปรับใช้เป็นตลาดชั่วคราวตอนกลางวัน
- พื้นที่พักผ่อนเชิงนันทนาการ
ในปัจจุบันมีสวนลุมพินีเป็นที่พักผ่อนในระดับเมือง บางรักเลฟีลลิตาซ่าเป็นลานออก
กำลังกายคร่อมบนคลองช่องนนทรี และ สวนชุมชนบริเวณชุมชนพิพัฒนา



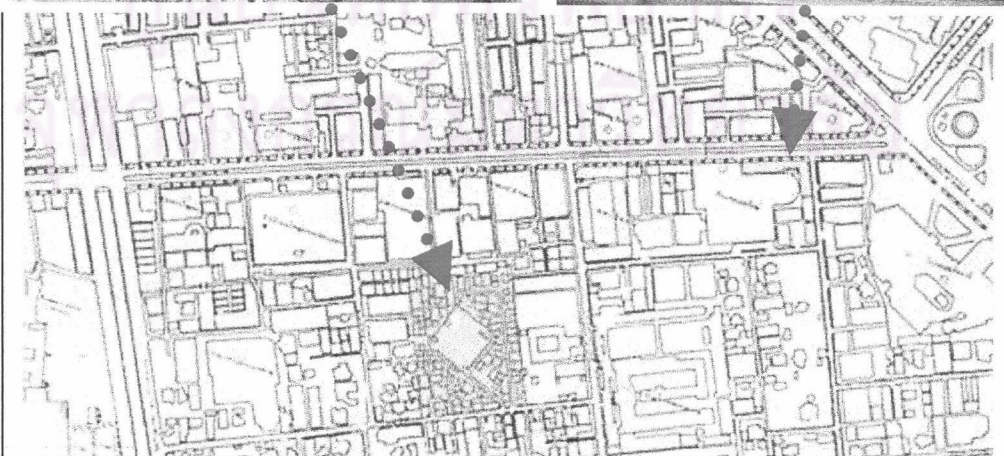
ภาพ 3-4 แสดงบรรยากาศการใช้ที่ดินโดยรวมของพื้นที่ศึกษา

3.2.3 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ในพื้นที่ดินส่วนใหญ่ เป็นของเอกชน โดยเจ้าของที่ดินเพื่อพักอาศัยเดิมขายต่อให้นักลงทุน เอกชนต่างๆ เพื่อสร้างกลุ่มอาคารสูงเพื่อประกอบธุรกิจ ในช่วงที่ยานสีลม มีการพัฒนา ซึ่งเกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่ยังคงเป็นของรัฐ ส่วนราชการ ซึ่งได้แก่ ดึกแถวเก่าบริเวณหัวมุมถนนศาลาแดง ส. จิตรานุเคราะห์เป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และ บริเวณชุมชนพิพัฒน์ 2 เป็นของ กรมธนารักษ์

สำหรับพื้นที่ถนน ทางเท้าต่างๆ โดยทั่วไปเป็นของหน่วยงานรัฐ โดยพื้นที่ถนนสีลม และพื้นที่ชอยหลักๆในการเชื่อมถนนสีลม-สาทร ผู้รับผิดชอบได้แก่ สถานีตำรวจบางรัก ยานนาวา ในขณะที่ชอยอนุমানราชชน และทางเท้า อยู่ในความดูแลของเขตบางรัก แต่ถนนพัฒน์พงศ์ ธานีเยซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ สีลม- สุรวงศ์นั้น เป็นพื้นที่ของเอกชน

ในส่วนของเส้นทางสัญจรริมถนนสีลม ในส่วนที่มีการปรับปรุงทางเดินเท้า ปูวัสดุใหม่ จะกลายเป็นของรัฐ ยกเว้นในกรณีที่เอกชนแสดงความเป็นเจ้าของด้วยการยื่นกันสาดของอาคารหรือตึกนั้นๆ ออกมา และ พัฒนาปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวเอง เช่นบริเวณอาคารเนย์ประกนกัย หรือหน้าซีพี ทาวเวอร์ เป็นต้น



แผนที่ 3-15 แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินของส่วนราชการ



แสดงถึงความสูงอาคาร

สัญลักษณ์

- อาคารสูงกว่า 16 ชั้นขึ้นไป
- อาคารสูง 8-16 ชั้น
- อาคารสูง 4-7 ชั้น
- อาคารแถวสูง 3-5 ชั้น
- อาคารสูงน้อยกว่า 4 ชั้น

ที่มา: การสำรวจ

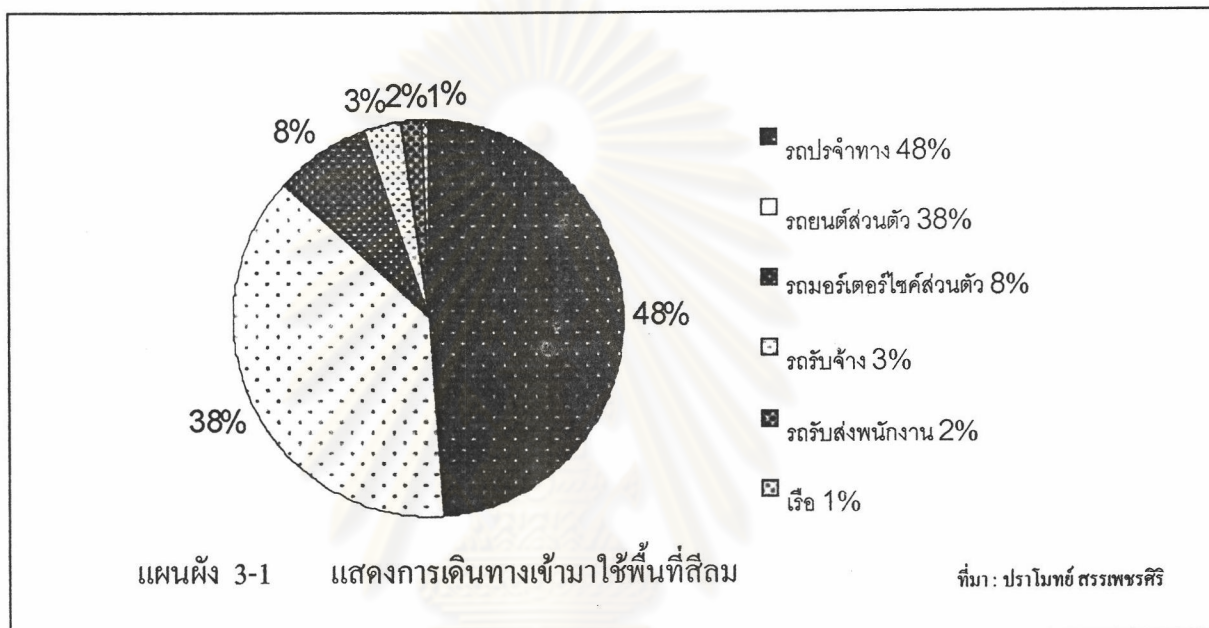
แผนที่ 3- 16



แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

3.2.4 สภาพการจราจร

ที่ถนนสีลมและเขตบางรักเกือบทั้งเขตเป็นศูนย์กลางของที่ตั้งอาคารสำนักงานและธุรกิจ การท่องเที่ยว จึงทำให้เป็นศูนย์กลางของประชากรที่มาทำงานในช่วงกลางวัน ซึ่งเป็นปริมาณ ประชากรแฝงตั้งนั้นในแต่ละวันจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ประชากรแฝงเหล่านี้ต้องเดินทางจากพื้นที่อื่นๆ เข้ามาประกอบกิจกรรมในย่านสีลม จากการสำรวจพบว่า การเดินทางของคนส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถประจำทางเป็นหลัก³



นอกจากนี้ ข้อมูลของฝ่ายสำรวจและวิเคราะห์ กองวิชาการ สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ทำการสำรวจปริมาณ จราจรในปี 2538 พบว่า พื้นที่ย่านสีลม ซึ่งประกอบด้วยถนนสายหลักคือ สีลม สาทร สุรวงศ์ พระราม 4 และเจริญกรุง เป็นเส้นทางที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น คับคั่งตลอดวัน โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า(7.00-9.00 น.) และในช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.) โดยจะมีอัตราการเคลื่อนที่ได้ในความเร็วสูงสุดไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น





ปริมาณจราจรที่ผ่านเข้ามาในย่านสีลม ส่วนใหญ่เป็นปริมาณจราจร ที่ตั้งใจมาในพื้นที่มากกว่าที่จะเป็นปริมาณจราจรในลักษณะของการผ่านตลอด (through traffic) และมีรูปแบบของการเคลื่อนที่ ในลักษณะที่จะมีความหนาแน่น ในช่วงต้นของถนนพระราม 4 บริเวณจุดตัดของถนนสีลม สาทร และสุรวงศ์ มากกว่าถนนเดียวกันในช่วงอื่นๆ ถึงร้อยละ 50 ของปริมาณรถยนต์ที่

³ ปราโมทย์ สรรเพชรศิริ. การศึกษาความต้องการและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของผู้ที่ทำงานในย่านสีลม.



แสดงปริมาณการจราจร

สัญลักษณ์

-  สูงมาก
(4500 คันต่อชม. ขึ้นไป)
-  สูง
(2000-4500 คันต่อ ชม.)
-  ปานกลาง
(500-2000 คันต่อชม.)
-  ต่ำ
(น้อยกว่า 500 คันต่อชม.)

ที่มา: ข้อมูลปริมาณจราจร
ปี 2542-2543 จากสำนัก
การจราจรและขนส่ง กทม.

แผนที่ 3-17



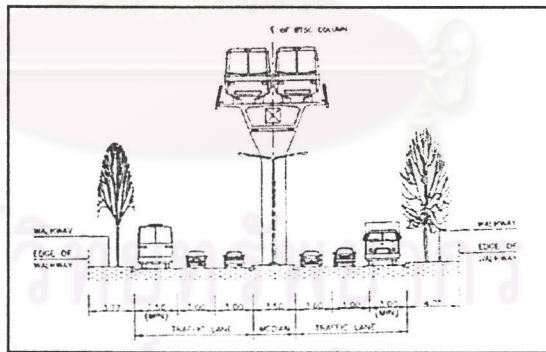
แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

เข้ามาทั้งหมด และปริมาณจราจรจะค่อยๆระบายไปตามซอย และ ที่จอดรถต่างๆในพื้นที่ช่วงต้นถนนสี่ลมถึงแนวถนนช่องนนทรี ซึ่งเป็นที่กระจุกตัวของการพัฒนาอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ อย่างหนาแน่น จนเหลือออกไปทำถนนด้านเจริญกรุงเพียงเล็กน้อยเท่านั้น (ดูแผนที่ 3-16 แสดงปริมาณรถที่เข้ามาในพื้นที่)

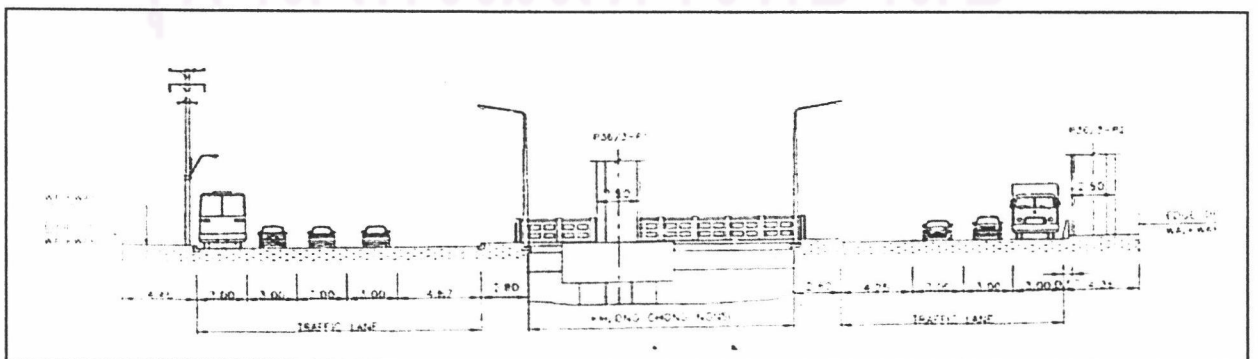
3.2.5 โครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่

โครงข่ายการสัญจรทางบกในย่าน ประกอบด้วยถนนสายหลัก สายรอง ซอยและตรอกต่างๆ ดังแสดงไว้ในแผนที่ 3-17 แสดงโครงสร้างทางกายภาพของโครงข่ายสัญจรภายในย่าน จะเห็นว่าถนนสี่ลมและสุรวงศ์ เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงการสัญจรในย่านฯ ซึ่งมีความกว้างช่องทาง 6 และ 4 ช่องทางเดินรถตามลำดับในขณะที่ ส่วนถนน พระราม 4 สาทร และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นถนนที่มีบทบาทถนนสายหลักที่เชื่อมโยงกับย่านอื่นๆ มีผิวจราจรกว้างขนาด 8 ช่องทางเดินรถขึ้นไป ซึ่งทำให้เกิดการแบ่งระหว่าง 2 ฟากถนน ทั้งด้วยความกว้าง แนวรั้ว และแนวคลอง ขาดความเชื่อมโยงกัน

พื้นที่ศึกษาสี่ลมนั้น มีการเชื่อมโยงระหว่าง 2 ฟากถนนด้วยคนเดินเท้าและกิจกรรมของหาบเร่แผงลอยเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะมีตำแหน่งของทางข้ามอยู่หลายจุด แต่จะมีการกั้นเกาะกลางด้วยลวดสลิง รั้ว ต้นไม้ และโครงสร้างของรถไฟฟ้า แบ่งแยกถนนสี่ลมออกเป็น 2 ฝั่งอย่างชัดเจน



รูปตัด ก. แสดงรูปตัดถนนสี่ลม










รูปตัด ข. แสดงรูปตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์



แสดงโครงสร้างทางกายภาพ
ของโครงข่ายการสัญจรของย่าน

สัญลักษณ์

-  ถนนกว้างมากกว่า 6 เลน
-  ถนนกว้าง 4-6 เลน
-  ถนนกว้าง 2-3 เลน
-  ถนนส่วนบุคคลกว้าง
มากกว่า 2 เลน
-  ถนนกว้างน้อยกว่า 2 เลน
-  สถานีรถไฟฟ้าย่าน
-  สถานีรถไฟใต้ดิน

ที่มา: การสำรวจ

แผนที่ 3-18



แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม



แสดงทิศทางการสัญจร

สัญลักษณ์

- รางรถไฟ
- เดินรถ 2 ทาง
- เดินรถทางเดียว

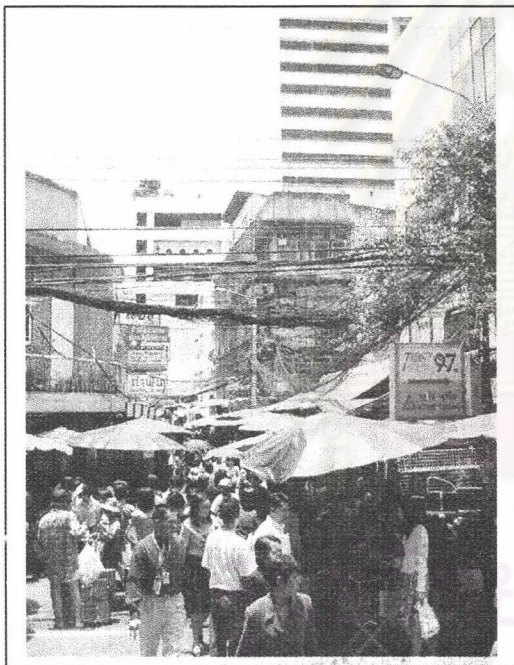
ที่มา: การสำรวจ

แผนที่ 3-19

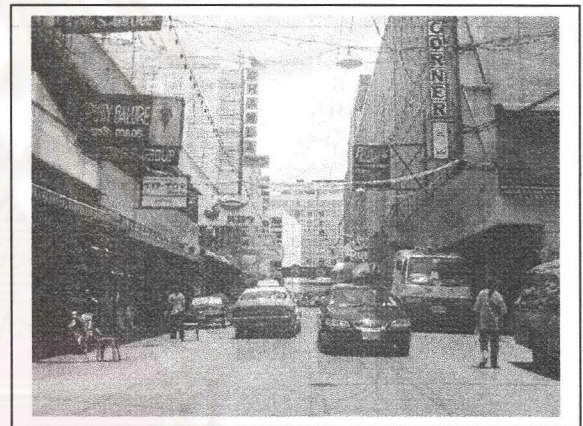


แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

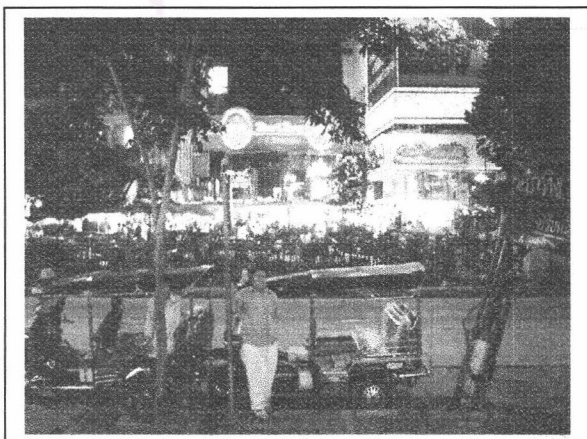
สำหรับโครงข่ายระดับรอง คือ ถนนสายรอง ซอยและตรอกนั้น ด้าน สีสลม-สาทรจะมีลำดับของโครงข่ายค่อนข้างสมบูรณ์ คือ มี ถนนศาลาแดง ซอยศาลาแดง 1 ถนนคอนแวนต์ เป็นแกนหลัก และ ซอยพิพัฒน์ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมโยงออกตามถนนและตรอกชอกซอยต่างๆมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรองรับการสัญจรที่ต่างกันตามช่วงเวลา เช่น ซอยละลายทรัพย์ ซึ่งมีบทบาทเป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าในเวลากลางวัน ส่วนตอนเย็นและกลางคืนสำหรับเดินรถ ในขณะที่ ซอยพัฒนาพงษ์เปิดให้รถสัญจร และเช่าจอดรถในตอนกลางวัน ส่วนตอนเย็นและกลางคืนถนนถูกปิดสำหรับคนเดินเท้า ทั้งนี้ซอยทั้งสองจะหนาแน่นเฉพาะในช่วงที่ปิดถนนสำหรับคนเดินเท้า และมีปริมาณจราจรเบาบางในช่วงเปิดถนน เพราะซอยละลายทรัพย์ไม่มีความสำคัญในการเชื่อมโยงถนนสายหลักแต่อย่างใด และซอยพัฒนาพงษ์แม้จะเชื่อมโยงถนนสายหลักสีลม - สุรวงศ์ แต่ก็ยังเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลของเอกชน



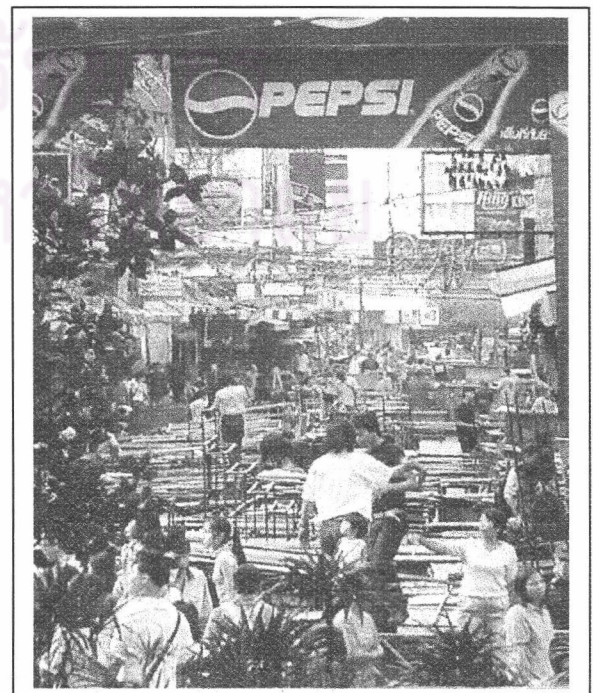
ภาพที่3-5 แสดงบรรยากาศซอยละลายทรัพย์



ภาพ3-7 ถนนพัฒนาพงษ์ตอนกลางวัน



ภาพที่3-6 แสดงบรรยากาศถนนพัฒนาพงษ์ตอนกลางคืน



ภาพที่3-8 การตั้งร้านของแผงลอยถนนพัฒนาพงษ์

ระบบการสัญจรภายในย่านสีลมปัจจุบันมีรูปแบบที่หลากหลายและหนาแน่นที่สุด สามารถจำแนกได้เป็น

- การสัญจรส่วนบุคคล ได้แก่ การเดินเท้า และยานพาหนะ
- การขนส่งมวลชนกึ่งสาธารณะ ได้แก่ รถรับจ้าง รถตุ้มมวลชน
- การขนส่งมวลชนสาธารณะ ได้แก่ รถประจำทาง รถไฟฟ้า

โดยแต่ละช่วงเวลาจะมีการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงของกิจกรรม และสถานที่ แตกต่างกันไป ซึ่งกลุ่มประชากรแฝงในพื้นที่ จะเข้า-ออกพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ด้วยยานพาหนะและระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ส่วนในช่วงเวลากลางวันซึ่งเป็นเวลาพักสั้นๆนั้น ประชากรโดยเฉพาะกลุ่มคนทำงาน จะออกจากที่ทำงานเพื่อไปพักรับประทานอาหาร จับจ่ายสินค้า ด้วยการสัญจรโดยเท้า ดังตาราง 3-1แสดงการสัญจรในช่วงพักกลางวันย่านถนนสีลม⁴

ตาราง 3-1แสดงการสัญจรในช่วงพักกลางวันย่านถนนสีลม

ระบบการเดินทางในช่วงเวลาพักเที่ยง	สัดส่วนร้อยละ
เดินเท้า	91.42
รถประจำทาง	3.03
รถรับจ้าง	1.01
รถยนต์ส่วนตัว	2.02
ระบบอื่นๆ	3.33

เส้นทางถนนสีลมด้านใต้เชื่อมต่อไปยังชอยละลายทรัพย์ และถนนนราธิวาสจึงเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณคนเดินเท้าสูงสุด และมีความต่อเนื่องตลอดวัน เพราะเป็นเส้นทางสัญจรที่เกิดขึ้น ในบริเวณที่มีการกระจุกตัวของอาคารสำนักงานต่างๆและแหล่งขายอาหาร สินค้า คู่มือที่ 3-18 แสดงปริมาณการเดินเท้า ซึ่งเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณการสัญจรสูงถึง 50 คนขึ้นไปต่อนาที รองลงมาปริมาณ 25-50 คนต่อนาที ได้แก่ถนนคอนเวนต์ฝั่งซ้าย ศาลาแดง และชอยถนิยะ ส่วนถนนพัฒนาพงศ์ตอนกลางวันมีปริมาณการสัญจรปานกลางเพียง 10-24 คนต่อนาที เช่นกันกับถนนคอนเวนต์ด้าน ร.ร.เซนต์โยเซฟ ส่วนในตอนกลางคืน จะมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัว⁵

⁴ ชัชวาล วัฒนบรมวงษ์. แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ในย่านถนนสีลม กรุงเทพฯ.วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539.

⁵ สราวุธ จัตรีเดชา. การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งย่านพาณิชย์กรรมกรุงเทพฯ : กรณีศึกษาบริเวณสาทร-สีลม-สุรวงศ์.วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2543



แสดงปริมาณการเดินเท้า

สัญลักษณ์

- สูงมาก(50คนต่อนาทีขึ้นไป)
- - - - สูง(25-50คนต่อนาที)
- ปานกลาง(10-24คนต่อนาที)
- ต่ำ(น้อยกว่า 10 คนต่อนาที)

ที่มา: การสำรวจ

แผนที่ 3- 20



แนวทางการออกแบบเพื่อประสานระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

สภาพการสัญจรทางเท้า

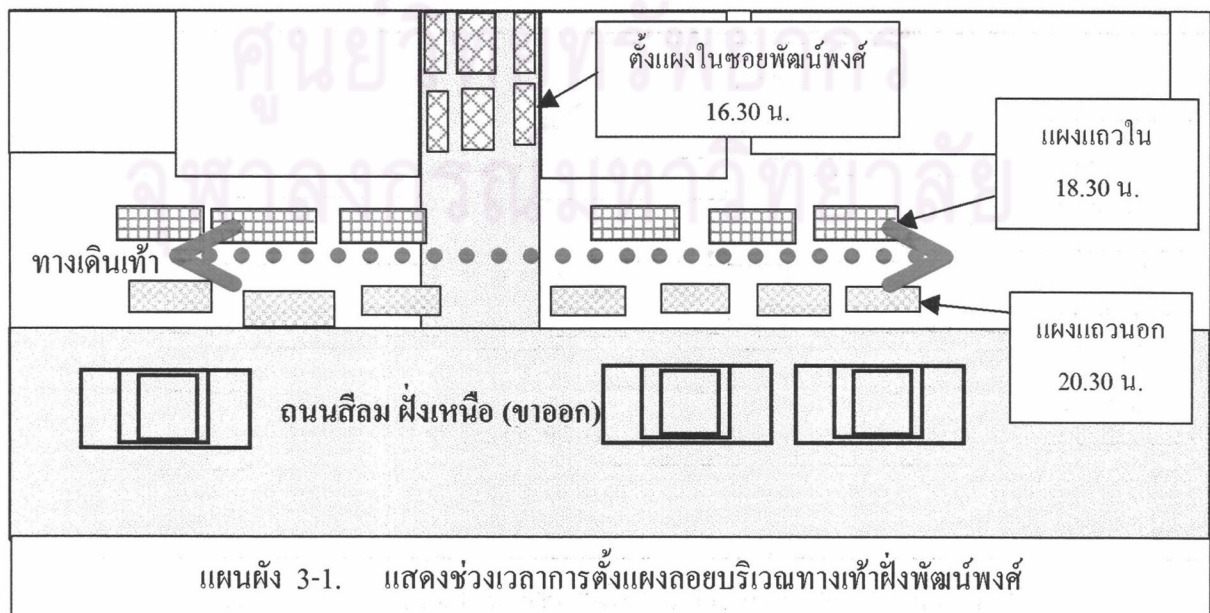
1. การสัญจรทางเท้าทั้ง 2 ฝั่ง

ทางเท้าด้านใต้ ซอยสีลมเลขคี่(ฝั่งขาเข้า)นั้นจะมีความเข้มข้นในการใช้ในชวงกลางวันและเย็น ในขณะที่ด้านพัฒนาพงศ์ ซึ่งเป็นฝั่งขาออกนั้น จะเข้มข้นในช่วงกลางคืน โดยขนาดของทางเท้าค่อนข้างแคบ หากแต่ในฝั่งขาเข้ามีพื้นที่โล่งหน้าอาคารขนาดใหญ่ ต่อเนื่องกับทางเท้าทำให้มีทางสัญจรในบางช่วงกว้างกว่าในฝั่งขาออกซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าที่สร้างในช่วงก่อนการมีกฎหมายควบคุมอาคาร เรื่องการกำหนดระยะถอยร่นของอาคาร(set back)

2. การสัญจรทางเชื่อมระหว่าง 2 ฟากถนน

- ระดับพื้นดิน(แนวราบ) ได้แก่ทางม้าลายข้ามตามจุดต่างๆ
- ระดับเหนือพื้นดินและเชื่อมโยงกับภายในอาคาร ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง

นอกจากนี้ยังมีการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าเพื่อเป็นพื้นที่ค้าขายชั่วคราว ในความดูแลของเทศกิจเขตบางรัก โดยมีการกำหนดจุดผ่อนผัน และจุดทบทวน ต่างๆดังแผนที่..แสดงจุดผ่อนผันและทบทวนในการตั้งหาบเร่แผงลอย ซึ่งจะมีอยู่บริเวณ ศาลาแดง ซอยคอนแวนต์ ริมถนนสีลมบางสวน ซอยสุรเสนา(ซอยละลายทรัพย์) ส่วนในฝั่งพัฒนาพงศ์ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในความดูแลของเอกชน (บริษัทพัฒนาพงศ์) จะมีการกำหนดวางแผงเป็น 2 แถว แถวในและแถวนอก โดยมีการกำหนดเวลาตั้งแผงเอาไว้





แสดงจุดผ่านมันและทบทวนใน
การตั้งท่าเรือแม่แฝดลอย

- สัญลักษณ์
-  จุดผ่านมัน
 -  จุดทบทวน

ที่มา: สำนักเทคนิคจ ขเขตบางรัก

แผนที่ 3-21

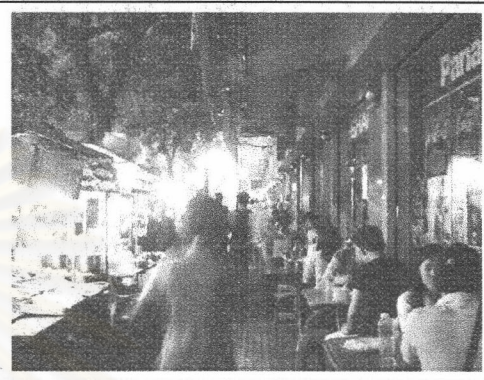


แนวทางการออกแบบเพื่อประสาน
ระบบพื้นที่โล่งย่านธุรกิจถนนสีลม

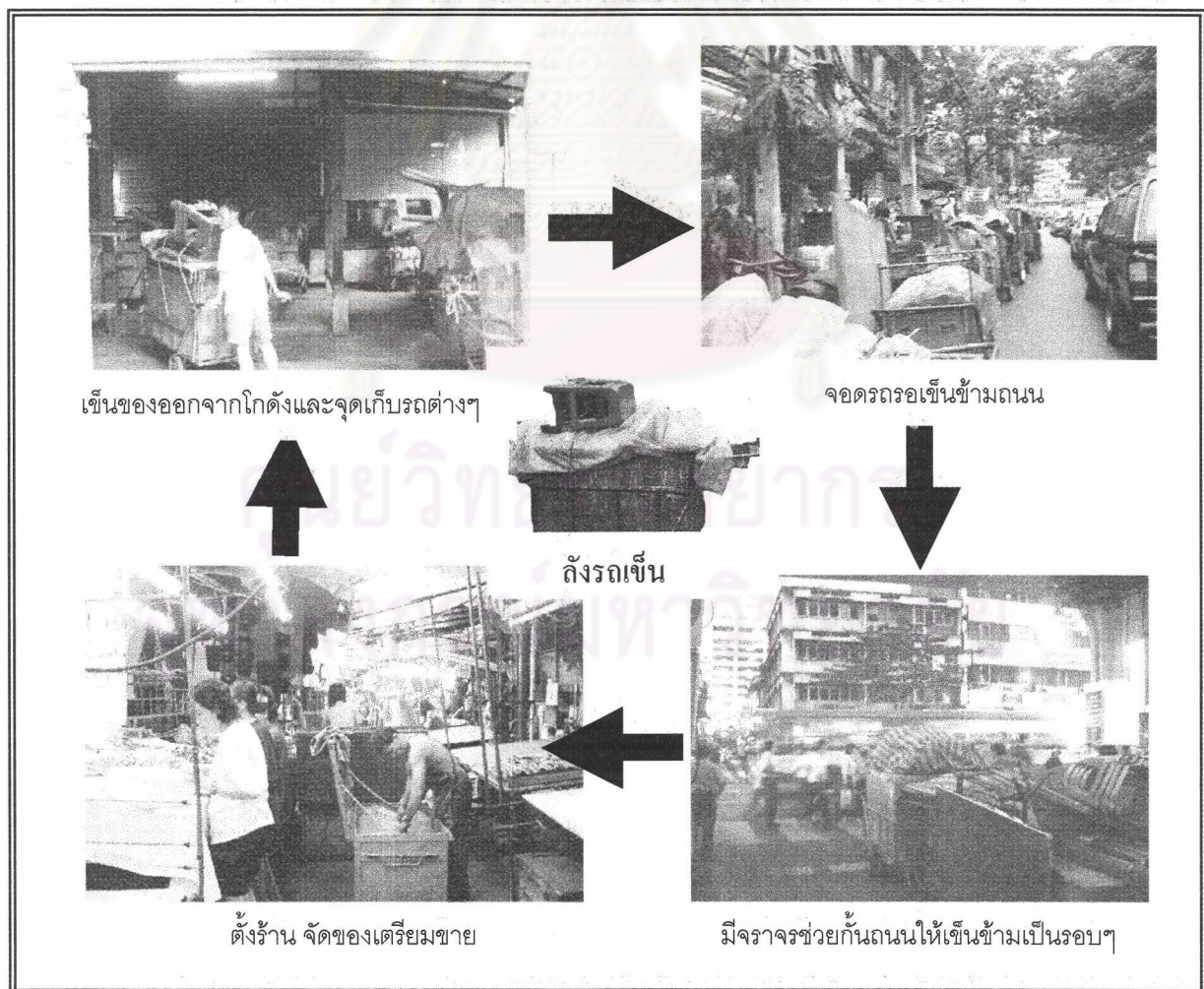
นอกจากนี้กิจกรรม บนทางเท้า 2 ฟาก ก็มีการแบ่งแยกชัดเจนกล่าวคือ ในฝั่งพัฒนาพงศ์จะขายสินค้าประเภท เสื้อผ้า กระเป๋า นาฬิกา ของที่ระลึกต่างๆ สำหรับชาวต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่อีกฝั่งจะขายอาหารเป็นส่วนใหญ่ สินค้าที่ขายส่วนใหญ่ ก็จะเน้นขายกลุ่มคนทำงาน



ภาพที่ 3-9 ทางเท้าฝั่งขาออก(ด้านเหนือ)



ภาพที่ 3-10 ทางเท้าฝั่งขาเข้า (ด้านใต้)



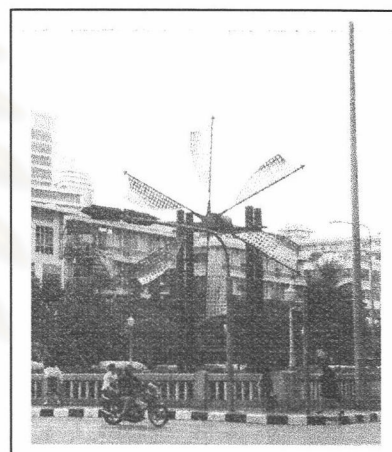
ผังภาพ 3-1 แสดงรูปแบบการสัญจรของกลุ่มหาบเร่แผงลอย

3.2.6 องค์ประกอบเพื่อประดับตกแต่งเมือง

สัญลักษณ์รูปกังหัน - ผลึก

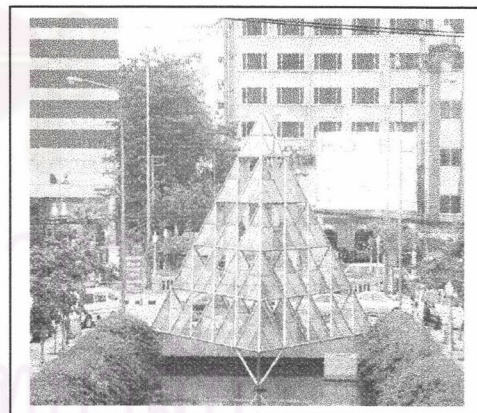
บนถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ช่วงระหว่างถนนสุรวงศ์ และถนนสีลม กรุงเทพมหานคร ร่วมกับมหาวิทยาลัยศิลปากร ได้นำประติมากรรมขนาดใหญ่ คือ กังหัน และผลึก มาติดตั้งไว้ กลางคลองช่องนนทรีโดยมีบางรักเลิฟลีพลาซ่า เป็นลานออกกำลังกายคร่อมคลอง อยู่ระหว่าง กังหันลมได้ติดตั้งไว้ทางด้านติดกับถนนสีลม และผลึกได้ติดตั้งไว้ทางด้านถนนสุรวงศ์

สำหรับความเป็นมาของสัญลักษณ์รูปกังหัน สืบเนื่องมาจากอดีตในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยได้นำดินจากการขุดคลองขวาง จากบางรักไป ถึงคลองถนนตรง (แนวถนนพระรามที่ 4 จากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งนอกไปจนถึงคลองเตย) มาถมเป็นถนน เรียกว่า ถนนขวางต่อมาเมื่อมีฝรั่งมาตั้งโรงสีลมที่ถนนขวาง จึงพากันเรียกถนนสายนี้ว่า "ถนนสีลม" หรือ "Wind Mill Road" และถือเป็นสัญลักษณ์ของผู้คนในละแวกนี้ แต่ต่อมา กังหันดังกล่าวได้ทรุดโทรมและผุพังลงตามกาลเวลาจึงได้ถูกยกออกไปจากพื้นที่



ภาพ 3-11 สัญลักษณ์กังหัน

ในส่วนของผลึกนั้นเป็นสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือของประชาชน ชาวบางรักโดยยึดคติที่ว่าการทำงานทุกอย่างต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกคนงานจึงจะสำเร็จและเกิดผลดีผลึกจะสื่อให้เห็นถึงความเป็นไทย เพราะต้นแบบ ของตัวผลึกยึดต้นแบบมาจากหมอนขวาน



ภาพ 3-12 สัญลักษณ์ผลึก

ประติมากรรมทั้ง 2 นี้ เป็นจุดเริ่มต้นของงานศิลปะที่เข้าไปแทรกในชุมชน ซึ่งถือเป็นจุดกำเนิดงานศิลปะลักษณะ นี้ในชุมชน อื่น ๆ ต่อไป

3.3 สภาพทางสังคมและกิจกรรม

3.3.1 ประชากร

ย่านสีลมอยู่ในเขตบางรัก ซึ่งเป็นเขตที่มีการประกอบธุรกิจกับชาวต่างประเทศมากที่สุด โดยเฉพาะถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ซึ่งเป็นย่านที่ตั้งของสำนักงานธุรกิจของชาวต่างประเทศ ธนาคารพาณิชย์ สถาบันการเงิน โรงแรมชั้นหนึ่ง ภัตตาคารและร้านค้า รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจมากมาย มีความโดดเด่นในเรื่องของความหลากหลายทั้งประเภท ฐานะ ระดับ และเชื้อชาติ เพราะเป็นย่านที่มีวิวัฒนาการมายาวนาน และยังคงเป็นย่านที่มีบทบาทความสำคัญอยู่ในปัจจุบัน แต่จากสถิติประชากรที่มีทะเบียนบ้านอยู่ในพื้นที่เขตบางรัก มีแนวโน้มลดลงโดย ในปี 2536 มีประชากรประมาณ 70,838 คน ปี 2541 ประมาณ 65,000 ลดลงไปถึง 6000 คน⁶ ส่วนประชากรกลุ่มที่มาอาศัยอยู่ชั่วคราวเพื่อทำงานหรือเรียนหนังสือ จะใช้พื้นที่ย่านเฉพาะวันหยุด และช่วงเวลากลางคืนของวันทำงานเท่านั้น

อาจกล่าวได้ว่าด้วยบทบาทย่านที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจถนนสีลม เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญของประเทศ ฉะนั้น อาชีพส่วนใหญ่ในพื้นที่ จึงเป็นการประกอบธุรกิจการค้า แต่ส่วนใหญ่แล้ว นักธุรกิจที่ประกอบกิจการในเขตบางรัก มักมีภูมิลำเนาอยู่นอกพื้นที่⁷ ทำให้ประชากรที่มีจำนวนและบทบาทของย่านมากที่สุดคือ กลุ่มประชากรแฝง ที่มีมากกว่าประชากรในทะเบียนราษฎร หลายเท่าตัวอันประกอบด้วย กลุ่มพนักงานที่ทำงานตามสำนักงานต่างๆ มีตั้งแต่ระดับผู้บริหาร จนถึงระดับเจ้าหน้าที่ทำความสะอาด ประชากรกลุ่มนี้เข้ามาใช้พื้นที่ในช่วงเวลาทำงาน พักกลางวัน และตอนเย็นหลังเลิกงาน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากกว่าประชากรที่อยู่ในย่าน 8-9 เท่าตัว โดยจากการคำนวณจำนวนประชากรคนทำงานภายในย่านฯ (อ้างถึงในสรารุท, 2543 :42) มีประมาณ 99,532 คน จัดว่าเป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูงต่อโครงสร้างประชากรของย่าน ทั้งนี้ยังได้ดึงดูดให้ประชากรกลุ่มอื่นๆเข้ามาในช่วงวันและเวลาเดียวกันด้วย ได้แก่ กลุ่มที่เข้ามาติดต่อธุรกิจ และ กลุ่มที่เข้ามาบริการ คือพ่อค้าแม่ค้า หาบเร่แผงลอย คนขับรถรับจ้าง เป็นต้น นอกจากนี้ ในช่วงเวลากลางคืนยังมี กลุ่มของนักท่องเที่ยว และพนักงานที่ทำงานบริการในสถานบันเทิงต่างๆ โดยมีจำนวนประชากรไม่มากเท่าเมื่อเทียบกับประชากรแฝงในเวลากลางวัน

⁶ ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร .หนังสือสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2539-2542.

⁷ เขตบางรัก.ข้อมูลพื้นฐานรายเขตกรุงเทพมหานคร.

ซึ่งประชากรกลุ่มคนทำงานนี้ นับเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่ากลุ่มหนึ่งของสังคม ต้องใช้เวลาอยู่ในย่านสี่ลมนวันหนึ่งหลายชั่วโมง ใช้ชีวิตประจำวัน ที่มีข้อจำกัด ในเรื่องของเวลา มีช่วงเวลาพักผ่อนเพียงสั้นๆ หากแต่ปัจจุบัน การดำเนินชีวิตของคนกลุ่มนี้กลับไม่ได้รับความใส่ใจมากนัก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดความเครียดและอาจ ก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา



ภาพที่3-13.แสดงกลุ่มประชากรแฝง



ภาพที่3-14 แสดงบรรยากาศบริเวณซอยละลายทรัพย์

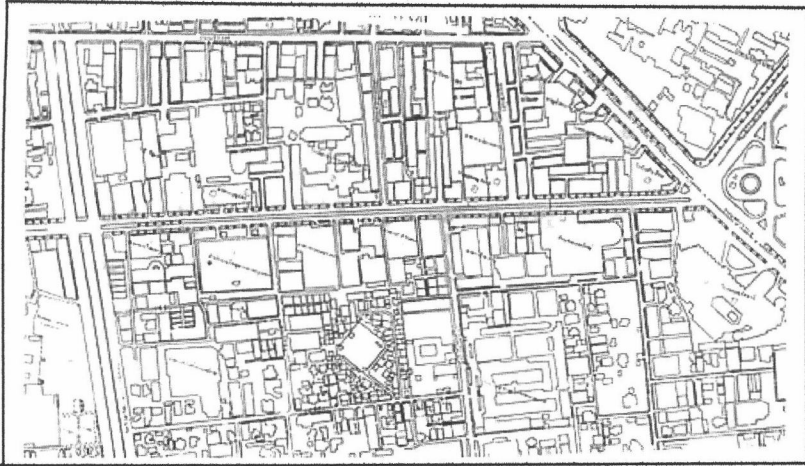
3.3.2 ลักษณะกิจกรรมภายในย่าน

กิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นจากกลุ่มคนต่างๆในพื้นที่ ในช่วงวันเวลาต่างๆทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน ในพื้นที่ต่างุ่นั้น ทำให้พื้นที่ที่มีการใช้งานเกิดขึ้นตลอด ซึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ในแต่ละวันนั้น ได้ดำเนินเป็นลักษณะเช่นนี้ มาจนเกิดเป็นรูปแบบของวิถีชีวิตที่เกิดขึ้นมา ในย่านธุรกิจสี่ลมนจนถึงปัจจุบัน ดังนี้

- ในช่วงเช้า ผู้คนจากส่วนต่างๆของเมืองทยอยกันเดินทางเข้าสู่พื้นที่ เพื่อประกอบกิจกรรม การทำงาน การเรียนหนังสือ ในขณะที่ผู้พักอาศัยในย่านเดินทางออกไปทำงานนอกพื้นที่ การจราจรบนท้องถนนเริ่มคับคั่ง หาบเร่แผงลอยเริ่มให้บริการอาหารเช้า โดยจะทำกิจกรรมอยู่บริเวณ ทางเท้าริมถนนสี่ลมนและซอยต่างๆ เช่น ซอยคอนแวนต์
- ในช่วงเวลากลางวัน ซึ่งเป็นช่วงเวลาพักเที่ยงของกลุ่มประชากรทำงานแต่ละอาคารจะทยอยลงมาหาซื้ออาหารรับประทาน และจะเพิ่มปริมาณเมื่อถึงเวลาเที่ยง กลุ่มคนดังกล่าวกว่า 99,532 คน (อ้างถึงในสรารุช, 2543 :42) ซึ่งนอกจากจะลงมาพักเพื่อรับประทานอาหารเช้าแล้ว บางส่วนยังต้องการเดินเล่น ผ่อนคลายจาก

การทำงานตลอดทั้งช่วงเช้า และบางส่วนยังเดินช้อปปิ้งจับจ่ายสินค้าที่วางแผงลอย ขายอยู่ตลอดเส้นทางริมถนนสีลม และจะหนาแน่นมากบริเวณสีลมซอย 5 ที่เป็นซอยละลายทรัพย์(ซอยสุรเสนา)และตลาดนัดภายใต้โครงสร้างชั่วคราว (เต็นท์) ซึ่งเป็นจุดรองรับคนในช่วงกลางวันกระจายอยู่ตามพื้นที่วางที่ยังไม่ได้มีการพัฒนาอย่างชัดเจนหรือลานจอดรถ นอกจากนี้ยังมีร้านอาหารหรือร้านในอาคารเพื่อบริการลูกค้าต่างๆอย่างทั่วถึง

- ในช่วงเย็น เริ่มคึกคักขึ้นในช่วงโรงเรียนเลิก และเริ่มหนาแน่นเมื่อคนทำงานเริ่มทยอยออกจากที่ทำงาน การจราจรเริ่มคับคั่งอีกครั้ง ถนนและทางเดินเท้าเต็มไปด้วยผู้คนที่เดินไปยังจุดจอดรถเพื่อเดินทางกลับบ้าน หรือเพื่อเดินจับจ่ายซื้อของรับประทานอาหาร ตามห้างร้าน ต่างๆ หาบเร่ แผงลอย บางส่วนก็กระจายตัวตามแหล่งพักผ่อนไม่ว่าจะเป็นลานหน้าอาคาร ลานออกกำลังกาย ด้วยกิจกรรมของพื้นที่ ดึงดูดให้คนภายนอกย่านจำนวนมากเข้ามา นอกจากนี้ยังมีการกันรถเพื่อให้เห็นรถเข็นหาบเร่แผงลอยเป็นขบวนข้ามถนนจากซอยคอนแวนต์ไปตั้งแผงในฝั่งพัฒนาพงศ์
- ในช่วงกลางคืน กลุ่มคนทำงานในตอนกลางวันเดินทางออกจากพื้นที่เพื่อกลับบ้าน มีคนทำงานอีกกลุ่มและนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ได้ผลัดเปลี่ยนเข้ามาแทนที่ซึ่งจะคึกคักบริเวณซอยพัฒนาพงศ์และธนียะ มีหาบเร่แผงลอยเรียงรายอย่างหนาแน่นตลอดทางเท้า มีการเข็นรถเข็นหาบเร่แผงลอยเข้ามาอีกระลอกเพื่อตั้งแผงในแถวนอก ตลอดซอยพัฒนาพงษ์ และซอยธนียะจะเต็มไปด้วยร้านอาหารและสถานเริงรมย์ เปิดบริการเป็นจำนวนมาก ส่วนระดับของสถานเริงรมย์ในแถบนี้ก็มีหลายระดับตั้งแต่ระดับธรรมดาไปจนถึงระดับสูง และสถานเริงรมย์ในแถบนี้ก็มีหลายประเภททั้งธรรมดา สำหรับผู้หญิง ผู้ชาย หรือแม่กระทั่งเกย์ ส่วนอัตราค่าบริการก็ขึ้นอยู่กับระดับของสถานที่ บริเวณถนนใน ซอยพัฒนาพงษ์มีแผงขายของมากมาย ไม่ว่าจะเป็นเสื้อผ้า ของใช้ กระเป๋า รองเท้า นาฬิกา ของที่ระลึก ฯลฯ ถนนฝั่งขาออกด้านพัฒนาพงศ์ ในช่วง 4 ทุ่มถึงตี2ก็มีการจำกัดการจราจร และเต็มไปด้วยรถแท็กซี่ที่มาส่ง – รอรับผู้โดยสาร ส่วนในฝั่งตรงข้ามบริเวณปากซอยคอนแวนต์ ก็มีการตั้งรถเข็นขายอาหารเพื่อกลุ่มคนที่แวะเวลากลางคืน



แผนผัง 3-3 แสดงพื้นที่ ที่เกิดการกระจุกตัวของคนในเวลาเช้า



แผนผัง 3-4 แสดงพื้นที่ ที่เกิดการกระจุกตัวของคนในเวลากลางวัน



แผนผัง 3-5 แสดงพื้นที่ ที่เกิดการกระจุกตัวของคนในเวลาเย็น



แผนผัง 3-6 แสดงพื้นที่ ที่เกิดการกระจุกตัวของคนในเวลาหลังคีน

3.4 โครงการและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

3.4.1 โครงการปิดถนนคนเดิน

เกิดขึ้นตามกฎหมายการประหยัดพลังงาน กทม.ร่วมกับ สำนักงานคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ (สพช.) และหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน จัดกิจกรรม "7 มหัศจรรย์ที่สีลม" คืนชีวิตให้ชุมชน คืนถนนให้คนเดิน กระตุ้นการประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว กำหนดจัดกิจกรรมทุกวันอาทิตย์ของเดือน โดยเริ่มอาทิตย์ที่ 18 พ.ย. 2544 - 31ธ.ค. 2544 ตั้งแต่เที่ยงวันถึงเที่ยงคืน ซึ่งจัดเป็นกิจกรรม 7 มหัศจรรย์ที่ตระการตา เพื่อรณรงค์ส่งเสริมสร้างสีสันให้กับถนนสีลมอีกครั้งด้วยงบประมาณถึง 30 ล้านบาท

สำหรับเป้าหมายของการจัดกิจกรรม คือ เพื่อส่งเสริมให้เกิดถนนคนเดินที่ยั่งยืนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในกรุงเทพฯ และนักท่องเที่ยวมีแหล่งกิจกรรมส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ตลอดจนมีความเข้าใจและเห็นความสำคัญในการลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล โดยหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จักรยาน หรือการเดินเท้า เพื่อประหยัดพลังงานและลดมลพิษบนท้องถนน นอกจากนี้ยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวบนถนนซึ่งมีศักยภาพเหมาะสมที่จะเป็นถนนคนเดิน

ทั้งนี้การปิดถนนสีลม จะปิดทุกวันอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา 12.00-24.00 น. บริเวณถนนสีลมตัดกับถนนพระรามที่ 4 จนถึงบริเวณถนนสีลมตัดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยมีการปิดช่องทางการจราจร ทั้ง 2 ฟากถนน

มีกิจกรรมหลัก 7 มหัศจรรย์ ดังนี้

วันที่ 18 พ.ย. 2544 กิจกรรม "เปิดโลกสีเขียว"

คืนชีวิตสีเขียวให้คนเมือง ร่วมกันลดพลังงานจอดรถไว้ที่บ้าน แล้วมาขี่จักรยานแรลลี่

วันที่ 25 พ.ย. 2544 กิจกรรม "พลังกาย พลังใจ"

ร่วมกันแสดงพลังแห่งชีวิตและจิตวิญญาณขับลมปราย เพื่อสุขภาพในลีลาไทเก๊ก กลางถนนสีลม

วันที่ 2 ธ.ค. 2544 ตระการตา กับ "ถนนสายดนตรี"

เชิญร่วมกันแรมมิตให้สีลมเป็นถนนดนตรีเฉลิมฉลองวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ด้วยการขับขานท่วงทำนองเพลงพระราชนิพนธ์

วันที่ 9 ธ.ค. 2544 กิจกรรม "เส้นสายลีลา"ขอเชิญทุกท่านร่วมแต่งแต้มไฟสีลมด้วย

เส้นสายศิลปะและลีลาศิลปินเดินถนนเพื่อสร้างงานศิลปะ ที่มีความยาวมากที่สุด ในประวัติศาสตร์

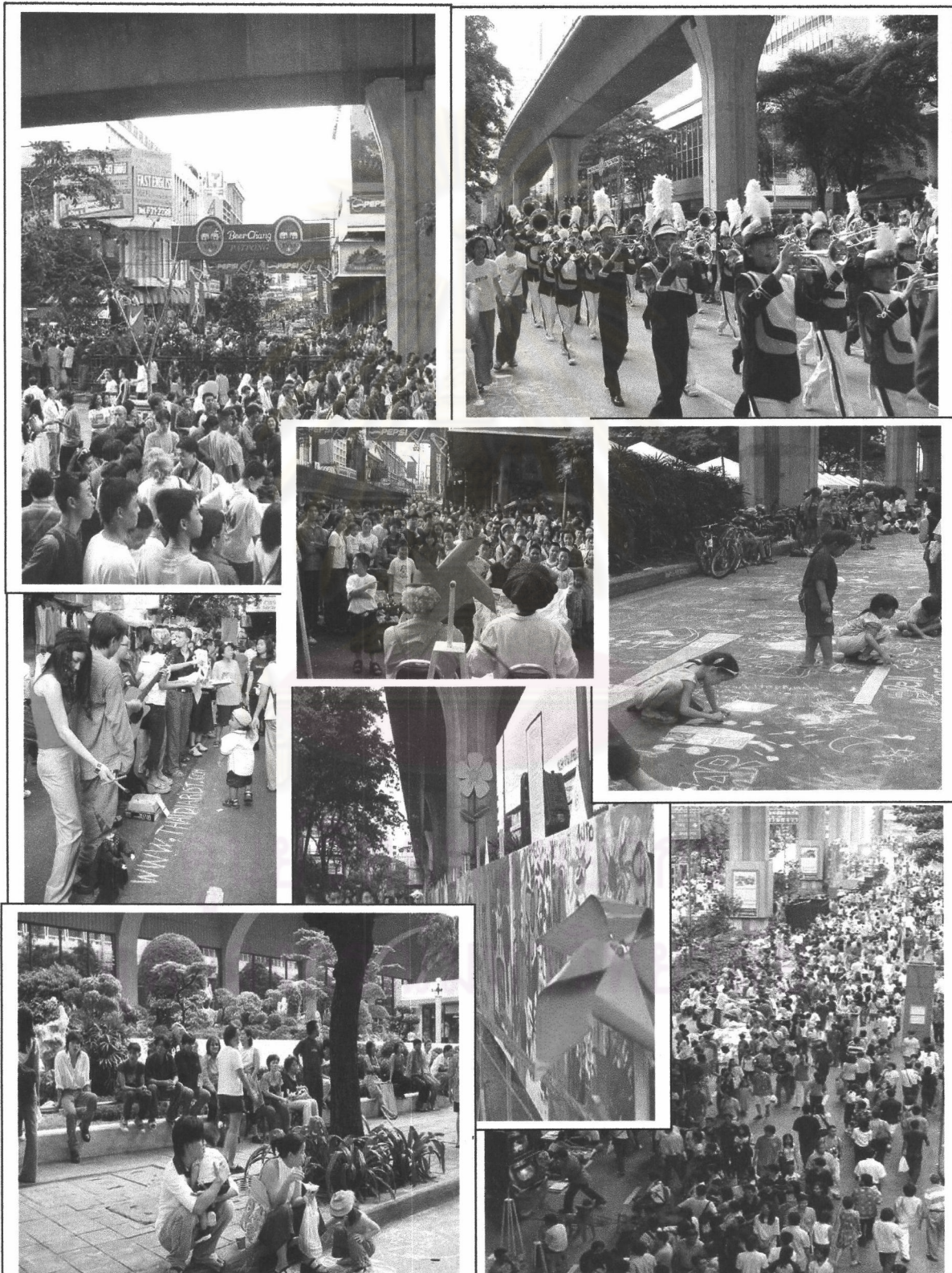
วันที่ 16 ธ.ค. 2544 กิจกรรม "ของฝากจากใจ" ภายใต้สโลแกน "ฝากใจไว้ที่สีลม ชื่นชม

กับเทศกาลของขวัญ และสุขสันต์กับการให้ที่มีคุณค่า ฟรีบาร์ตลอดวัน"

วันที่ 23 ธ.ค. 2544 พบกับ "สีสันหมันต์" ร่วมสัมผัสประสบการณ์แห่งฤดูหนาวกับการ

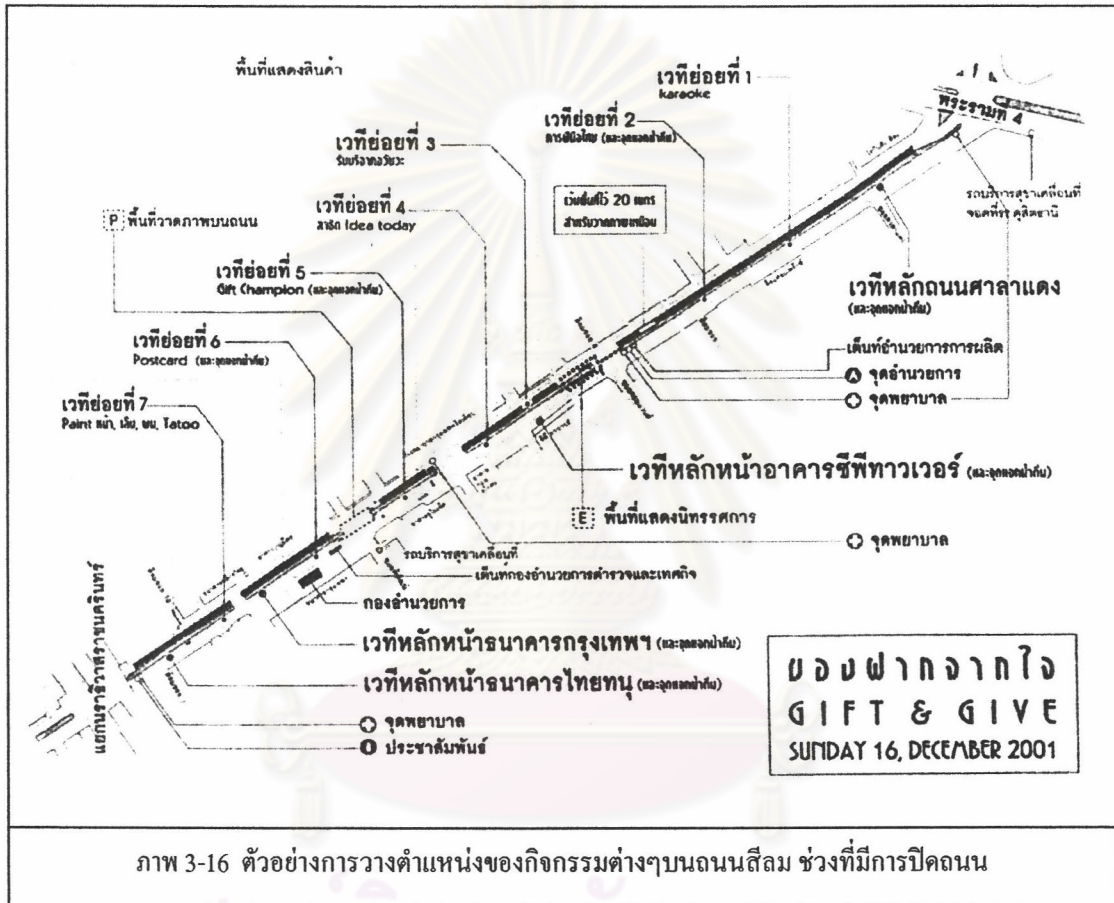
เดินรำบอลลีรุมที่มีพลอริยาวที่สุดในประเทศไทย

วันที่ 30-31 ธ.ค. 2544 ร่วมส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ ด้วยกิจกรรม "สุขสันต์ปีใหม่" ขึ้น
ชมกับดอกไม้ไฟนานาพันธุ์ แต่งแต้มสีลมให้กลายเป็นสวนสวรรค์ของคนเมืองและเชิญร่วมสร้าง
ประสบการณ์สุดท้ายแห่งปี ด้วยการนับถอยหลังเข้าสู่ศักราชใหม่



ภาพ 3-15 แสดงบรรยากาศงาน 7 wonders ปิดถนนคนเดินวันอาทิตย์

ซึ่งการปิดถนนในช่วงที่ผ่านมา มีทั้งเวทีการแสดง ชุ่มจากหน่วยงานต่างๆ การออกบ้านขายสินค้า ฯลฯ โดยมีการจัดงานแตกต่างกันไปตามชื่องานในแต่ละอาทิตย์ ประชาชนให้การตอบรับ อย่างดีรวมถึง บรรดาพ่อค้าแม่ขายก็คึกคัก แม้กระทั่งรถไฟฟ้ามหานครก็มียอดผู้โดยสารพุ่งขึ้นถึง 40 เปอร์เซ็นต์ โดยประชากรส่วนใหญ่ที่มาในวันอาทิตย์จะเป็นคนละกลุ่มกับประชากรในวันธรรมดา กล่าวคือ เป็นกลุ่มประชาชนที่มักกันเป็นครอบครัว กลุ่มนักท่องเที่ยว มากกว่ากลุ่มของคนทำงาน



ภาพ 3-16 ตัวอย่างการวางตำแหน่งของกิจกรรมต่างๆบนถนนสีลม ช่วงที่มีการปิดถนน

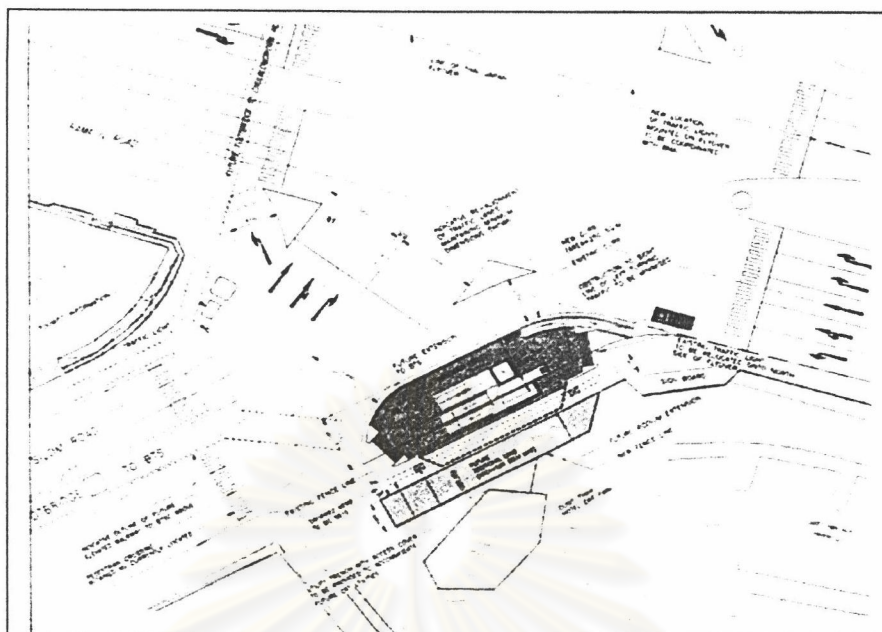
แต่เมื่อหมดช่วง 7 สัปดาห์ที่มีการรณรงค์ด้วยกิจกรรมต่างๆลง วันอาทิตย์ในสัปดาห์ต่อๆมาประชาชนที่มาร่วมงานลดลงมาก เพราะไม่มีการจัดกิจกรรมเพื่อดึงดูด หรือประชาสัมพันธ์แก่ประชาชน มากดังเช่น 7 สัปดาห์ที่ผ่านมา ฉะนั้น น่าจะมีการกลับมาทบทวนดูบทบาทการปิดถนนสีลม ดูว่าควรจะเป็นไปในรูปแบบใดเพื่อความเหมาะสมและการพัฒนาที่ยั่งยืน

⁸ ไฟเหลือง.ปิดถนนสีลมส่อค้าลม. หนังสือพิมพ์เดลินิวส์.7 มกราคม. 2545: หน้า 30.

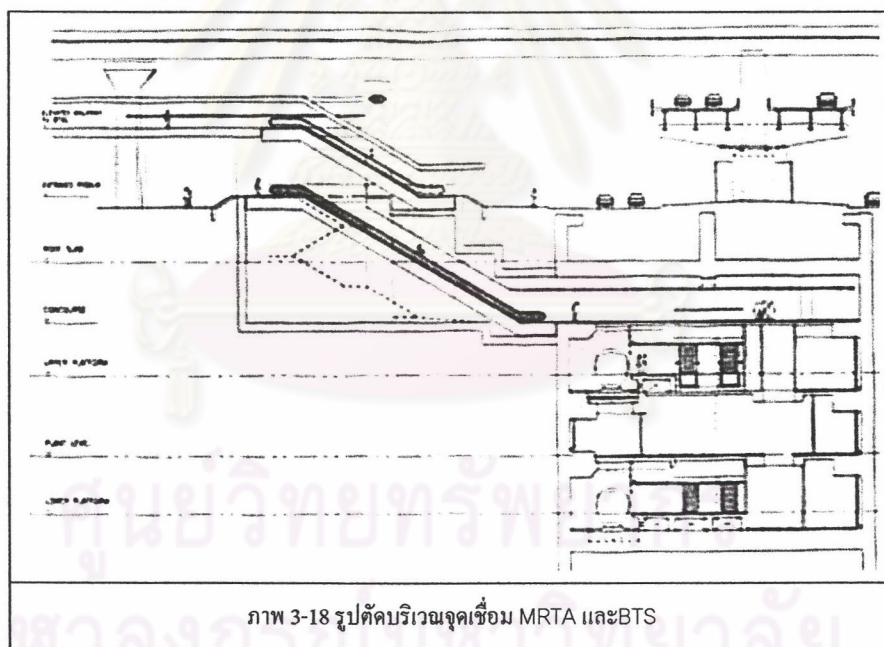
3.4.2 โครงการระบบขนส่งมวลชน

โครงการระบบขนส่งมวลชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษานั้น มีส่วนช่วยอย่างมากในการสนับสนุน ในการลดปริมาณจราจรลง และส่งเสริมให้เกิดการเดินทางมากขึ้นในพื้นที่ โดยโครงการประกอบด้วย

- โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) เป็นโครงการที่พาดผ่านและมีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นโครงการที่รัฐให้สัมปทานแก่เอกชน มีอายุสัมปทาน 30 ปี
- แนวเส้นทาง-สายสีลม
เริ่มจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน - ถนนสาทร - ถนนนราธิวาสราชนครินทร์-ถนนสีลม - ถนนราชดำริ - ถนนพระราม 1 ไปสิ้นสุดบริเวณหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ รวมระยะทางประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีจำนวนสถานี 7 สถานี โดยสถานีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา คือ สถานีศาลาแดง บนถนนสีลม ด้านถนนพระราม 4 และ สถานีช่องนนทรีบริเวณถนน นราธิวาสราชนครินทร์
- โครงสร้าง
โครงสร้างทางวิ่งมีลักษณะทางยกระดับ (VIADUCT) วางบนเสาเดี่ยวทางวิ่ง โดยทั่วไปจะสร้างอยู่บนเกาะกลางถนน ทางยกระดับนี้ กว้าง 9 เมตร อยู่สูงจากพื้นโดยประมาณ 12 เมตร ใช้ระบบคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อสำเร็จ ชนิดนำมาประกอบในสถานี เสารองรับทางยกระดับ สร้างด้วยคอนกรีต มีความกว้างประมาณ 2 เมตร ระยะห่างช่วงเสาประมาณ 30-35 เมตร
- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (MRTA)
เป็นระบบขนส่งมวลชนระบบหลักของแผนแม่บท การแก้ปัญหาจราจรของกรุงเทพฯ ซึ่งจะเปิดบริการประมาณปี พ.ศ. 2545 มีลักษณะเป็นรถไฟใต้ดิน มีสถานีอยู่หน้าโรงแรมดุสิตธานี ซึ่งมีโครงการจะผนวกกับสถานีศาลาแดง ด้วยลักษณะดังกล่าว จะเป็นปัจจัยอันหนึ่งที่ทำให้เกิดการประสานเชื่อมโยงระหว่างโครงการทั้ง 2 ระบบให้มีประสิทธิภาพและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น



ภาพ 3-17 ค้างบริเวณจุดเชื่อมต่อสถานีบริเวณถนนสีลมตัดพระราม 4



ภาพ 3-18 รูปตัดบริเวณจุดเชื่อม MRTA และ BTS

ซึ่งโครงการทั้งสองนี้ จะมีส่วนช่วยในเรื่องการบรรเทาปัญหาจราจร โดยอาจลดปริมาณจราจรจากรถส่วนตัวลงได้ในระดับหนึ่ง ส่งผลให้พื้นที่ศึกษามีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เพื่อคนเดินเท้า คนทำงานในพื้นที่ได้มากขึ้น