



การออกแบบพัฒนาพื้นที่ศึกษา

จากการวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ในอนาคต ทำให้ได้แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในภาพรวม และได้ นำกรอบแนวความคิดในการออกแบบมาร่วมกัน เพื่อกำหนดกรอบในการปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นไปในทิศทาง เดียวกัน ดังนั้นเนื้อหาในบทนี้จะเป็นการนำเอารายละเอียดในการออกแบบมาใช้ และนำไปสู่การออกแบบ ปรับปรุงพื้นที่ได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้นต่อไป

5.1 กรอบแนวความคิดในการออกแบบ

ในการกำหนดแนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์ ต้องมีความ สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ในอนาคต ซึ่งมีแนวโน้มของการเป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมการค้า การเดินช้อปปิ้ง และการท่องเที่ยวที่หลากหลาย เป็นแหล่งงานที่สำคัญในระดับเอเชีย และยังเป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนด้วยการ สัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยจากภาพลักษณ์ที่มีความเด่นชัดทำให้ผู้คน สามารถจดจำและรับรู้ถึงภาพลักษณ์ของพื้นที่ได้ จึงมีกรอบแนวความคิดที่สะท้อนความเป็นลักษณะเฉพาะของ พื้นที่ โดยใช้ลักษณะทางกายภาพที่สัมพันธ์กับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในระดับพื้นที่โดยรวมและระดับพื้นที่เฉพาะในแต่ละ ส่วน ดังนี้

5.1.1 แนวความคิดหลักในการออกแบบ

จากแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษาของกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ส่งเสริมให้เป็น ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองที่ส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยวใน ระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจากการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ต้องการ มุ่งเน้นใน การเพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในเชิงพาณิชยกรรม และ ผสมผสานกับที่อยู่อาศัยที่ก่อให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลาย โดยใช้การเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนด้วยการสัญจรด้วยระบบ ทางเท้าเป็นเส้นทางหลักในการส่งเสริมการเข้าถึงและการพัฒนาพื้นที่ภายในบล็อก รวมทั้งการออกแบบพื้นที่ว่าง สาธารณะให้สอดคล้องต่อกิจกรรมของพื้นที่ เพื่อก่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีในเมือง จึงเป็นแนวความคิดหลักใน การออกแบบพื้นที่ศึกษา คือ "Metro Mall" หมายถึง ศูนย์กลางแห่งย่านการค้าที่มีทุกสิ่งให้เลือกสรร สามารถเดิน ได้ทั่วถึง ในระยะการเดินที่สบาย มีกิจกรรมการค้าที่หลากหลาย เดินจับจ่ายได้ทุกวัน

5.1.2 ความมุ่งหมายการออกแบบ

จากการกำหนดแนวความคิดในการออกแบบ จึงมีกรอบการออกแบบเพื่อให้เป็นไปในทางเดียวกัน โดย เน้นการพัฒนาพื้นที่ย่านราชประสงค์ให้เป็นย่านการเดินช้อปปิ้ง โดยใช้การเดินเท้าเป็นเส้นทางสัญจรหลัก ของย่าน ที่สามารถเข้าถึงได้ทั่วทั้งพื้นที่อย่างสะดวกสบายในระยะการเดิน 500 เมตร ที่สามารถเดินเลือกซื้อ

สินค้าที่หลากหลาย ซึ่งมีสินค้าให้เลือกซื้อหลากหลายราคาตามลักษณะของกลุ่มผู้ใช้บริการ และมีระบบขนส่งมวลชนที่รองรับการเชื่อมต่อกับย่านการค้าโดยรอบ

5.1.3 วัตถุประสงค์ในการออกแบบ

- 1) เพื่อออกแบบพื้นที่ทางเดินเท้าและการสัญจรภายในพื้นที่ ให้เกิดประสิทธิภาพความต่อเนื่องภายในพื้นที่ และเพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์รวมจุดเปลี่ยนด้วยการสัญจร
- 2) เพื่อออกแบบปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ให้เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และสอดคล้องต่อบทบาทของพื้นที่
- 3) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้า การบริการ การท่องเที่ยว และการพักอาศัย ให้สอดคล้องและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้พื้นที่
- 4) เพื่อออกแบบพื้นที่ว่างสาธารณะ ให้เป็นพื้นที่พบปะสังสรรค์และสามารถรองรับกิจกรรมการใช้งานในเชิงพาณิชย์และนันทนาการ

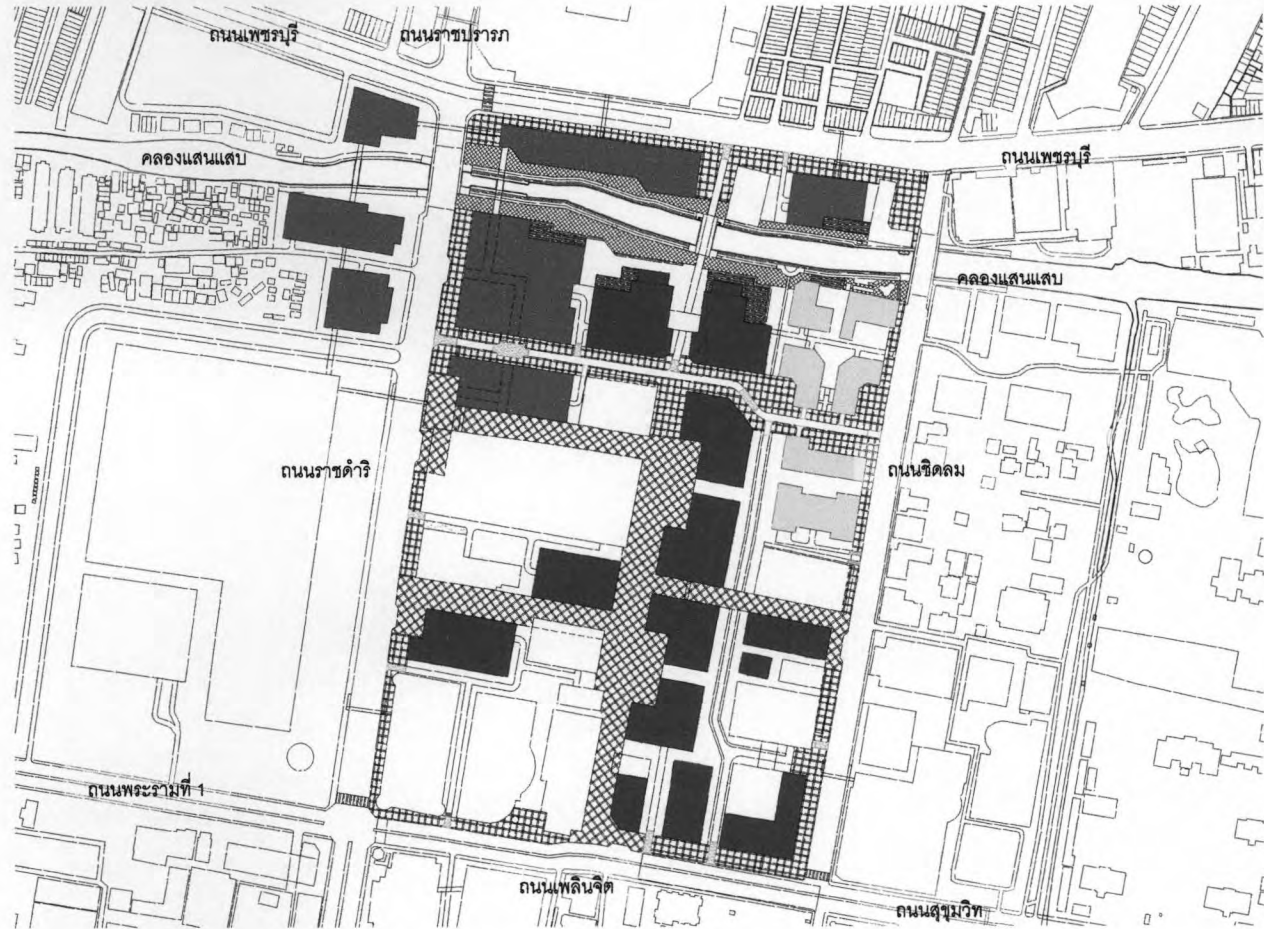
5.2 แนวทางการออกแบบผังแม่บทโครงการ

5.2.1 แนวทางการออกแบบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

จากการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา พบว่ามีความเป็นศูนย์กลางทางพาณิชยกรรมในระดับเมืองที่สำคัญ จึงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารอย่างหนาแน่น โดยเฉพาะพื้นที่ริมถนนสายหลัก และถนนสายรองต่างๆ แต่พบว่ายังคงมีปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ไม่เหมาะสม ไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่ที่ควรจะเป็น ซึ่งขาดการควบคุมจัดการอย่างเป็นระบบตามเงื่อนไขของผังเมืองรวมกรุงเทพฯ พ.ศ. 2549 ดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น และจากการวิเคราะห์ถึงแนวโน้มของกิจกรรมการค้าจะมีความหนาแน่นมากขึ้นในช่วงที่มีการสัญจรทางเท้าผ่านเข้าไป ทั้งในเวลากลางวัน และโดยเฉพาะช่วงหลังเวลาเลิกงาน ซึ่งจะมีผู้ใช้บริการผ่านเข้ามาใช้พื้นที่นานกว่าในช่วงเช้า

1) จุดมุ่งหมายในการพัฒนา เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดตามเงื่อนไขของผังเมืองรวมกรุงเทพฯ พ.ศ. 2549 โดยเน้นการแก้ไขปัญหาในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ไม่เหมาะสม และส่งเสริมกิจกรรมในเชิงพาณิชย์เป็นหลัก และผสมผสานกิจกรรมการอยู่อาศัย ที่มีชีวิตชีวาและคุณภาพชีวิตเมืองที่ดี

2) แนวทางการดำเนินการ เพิ่มความหนาแน่น ความสูง และควบคุมระยะรัศมีของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ให้ได้ตามเงื่อนไขของผังเมืองรวมกรุงเทพฯ พ.ศ. 2549 โดยสามารถแบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ศึกษา ได้แก่พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรม พื้นที่ประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมกับที่พักอาศัย และพื้นที่ประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นสูง (แบบอาคารชุดที่มีร้านค้าปลีกชั้นพื้นดิน) ให้มีการควบคุมความหนาแน่นประชากร 80-120 คน/ไร่ กำหนดให้ค่า F.A.R. ไม่เกิน 10 และค่า O.S.R. ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของพื้นที่ (แผนที่ 5.1)



สัญลักษณ์

- ประเภทพาณิชย์กรรม เป็นหลัก เช่นอาคารห้างสรรพสินค้า และโรงแรมขนาดใหญ่ F.A.R. ไม่เกิน 10:1 และค่า O.S.R. ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3
- ประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย เช่น อาคารห้างสรรพสินค้า และอาคารชุด F.A.R. ไม่เกิน 10:1 และค่า O.S.R. ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3
- แบบที่พักอาศัย (อาคารชุดและร้านค้าปลีกชั้นล่าง) F.A.R. ไม่เกิน 10:1 และค่า O.S.R. ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3

ที่มา: จากการวิเคราะห์



แผนที่ 5.1 แสดงผังแนวทางการออกแบบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร
แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์



SCALE 1:4,000

5.2.2 แนวทางการออกแบบด้านการสัญจร

จากการวิเคราะห์พื้นที่ พบว่ามีระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญระดับเมืองตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อลักษณะการสัญจรภายในพื้นที่เป็นอย่างมาก และจากปัญหาที่พบในเส้นทางการสัญจรที่มีการใช้งานของคนและยานพาหนะที่ขัดแย้งกัน มีการรुक้าพื้นที่ทางสัญจรจากกิจกรรมหาบเร่งพลอยและร้านอาหารริมทาง ก่อให้เกิดอันตรายแก่คนเดินเท้าและการจราจรที่ติดขัดจากปริมาณรถยนต์จำนวนมากต่อวันที่ผ่านมาในพื้นที่ ส่งผลให้โครงข่ายการสัญจรทั้งระบบถนน และทางเท้าไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ และจากแนวโน้มในอนาคตจะมีปริมาณการสัญจรทางเท้าที่สูงมากขึ้นจากโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นดังที่กล่าวมาในข้างต้น จึงควรให้คำนึงถึงการรองรับและการเชื่อมต่อนระบบการสัญจรโดยเฉพาะระบบทางเท้าเป็นหลัก

1) จุดมุ่งหมายในการพัฒนา เพื่อสร้างการรองรับปริมาณผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่ที่สูงขึ้น และการแก้ปัญหาจากสภาพในปัจจุบัน จึงเน้นการควบคุมปริมาณรถยนต์ที่เข้าออกพื้นที่ และการเพิ่มขนาดทางเดินเท้า และเพื่อส่งเสริมศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ จึงเพิ่มการเชื่อมต่อนระบบการสัญจรทางเท้าให้สามารถเข้าถึงได้สะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ

2) แนวทางการดำเนินการ (แผนที่ 5.2)

2.1) ควบคุมปริมาณรถยนต์ที่เข้าออกพื้นที่ ด้วยการจำกัดพื้นที่จอดรถ (ให้จอดเฉพาะในอาคารชั้นใต้ดิน) หรือจัดพื้นที่ขึ้นลงสินค้า หรือผู้คน (Drop Off) ที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการสัญจรทางเท้าสายหลักน้อยที่สุด

2.2) เพื่อลดปัญหาการรुक้าพื้นที่ทางสัญจร ให้จัดพื้นที่ส่งเสริมกิจกรรมการค้าขาย

2.3) เพิ่มขนาดของทางเท้าจากการลดขนาดของถนนภายในพื้นที่ศึกษา เพื่อเป็นการจำกัดปริมาณการเข้าออกของรถยนต์ในพื้นที่ และเป็นการขยายพื้นที่ทางเท้าเพื่อรองรับปริมาณการเข้ามาใช้ของผู้ใช้บริการในพื้นที่มากขึ้น

2.4) เพิ่มการเชื่อมต่อนระบบทางเท้าให้ทั่วถึง และให้เป็นเส้นทางการสัญจรหลักของพื้นที่โดยการส่งเสริมและพัฒนาเป็น "ถนนคนเดิน" โดยการปรับปรุงเส้นทางเดินที่เชื่อมต่อนระบบขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ได้สะดวก ซึ่งสามารถแก้ปัญหาการใช้งานของคนและยานพาหนะที่ขัดแย้งกัน และในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ที่ยังขาดการเข้าถึงและขาดการส่งเสริมกิจกรรมการใช้พื้นที่ดังกล่าว

2.5) สร้างสิ่งอำนวยความสะดวก หรือเฟอร์นิเจอร์บาทวิถี (Street Furniture) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพทางเท้าที่ดี

5.2.3 แนวทางการออกแบบด้านที่ว่างสาธารณะ

จากการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา พบว่าแนวโน้มกิจกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ ยังคงกระจายตัวอยู่บริเวณริมถนนสายหลักและถนนซอยราชดำริ 2 แต่ยังคงมีพื้นที่ว่างสาธารณะที่ขาดการเชื่อมต่อเป็นระบบ โครงข่ายที่สามารถรองรับกิจกรรมเหมาะสมต่อพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ว่างสาธารณะริมน้ำ

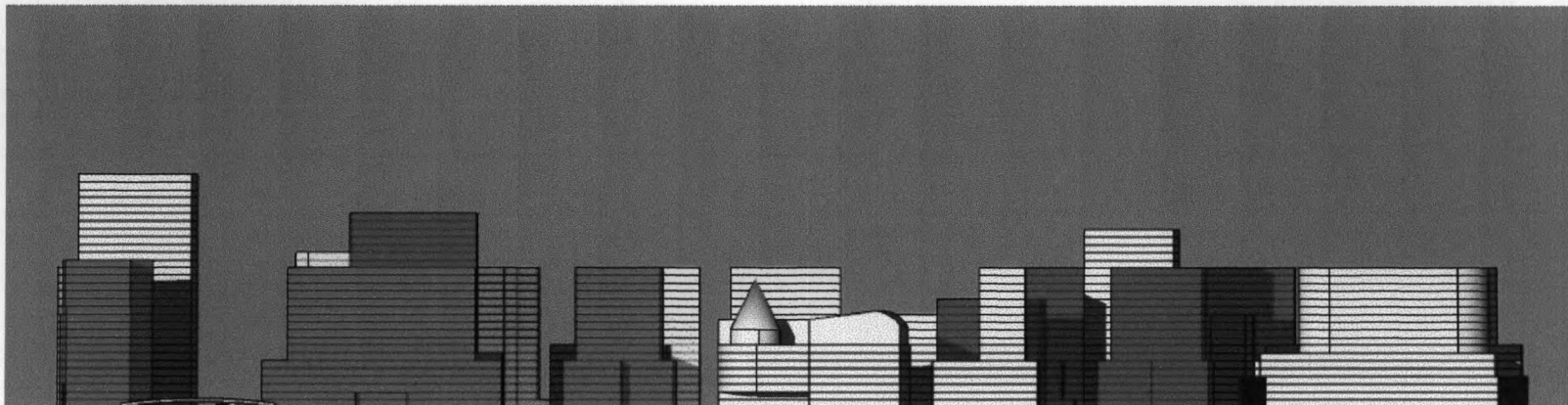
1) จุดมุ่งหมายในการพัฒนา เพื่อส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี สามารถตอบสนองต่อคุณภาพชีวิตเมืองและการเป็นเมืองน่าอยู่ โดยการเชื่อมต่อพื้นที่ว่างฯ ให้เข้าถึงได้สะดวกมากยิ่งขึ้นด้วยระบบการสัญจรทางเท้า ซึ่งสามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย ได้แก่ กิจกรรมการสัญจรผ่านพื้นที่ว่างฯ กิจกรรมนันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจ กิจกรรมร้านค้า ร้านอาหารหรือภัตตาคาร

2) แนวทางการดำเนินการ เพื่อส่งเสริมในเชิงพาณิชย์ ให้ปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะริมถนนสายหลัก และสายถนนรองให้สามารถรองรับกิจกรรมการสัญจรผ่านพื้นที่ว่างฯ กิจกรรมร้านค้า โดยการใช้พื้นที่จากระยะถอยร่นอาคาร โดยเฉพาะบริเวณด้านหน้าอาคาร หรือด้านที่สามารถเปิดรับการเชื่อมต่อจากพื้นที่ว่างฯอื่นๆ ได้นั้น ให้มีพื้นที่อย่างน้อย 6.00 เมตร มาสร้างเป็นพื้นที่การสัญจรทางเท้าที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับร้านค้า ห้างสรรพสินค้า

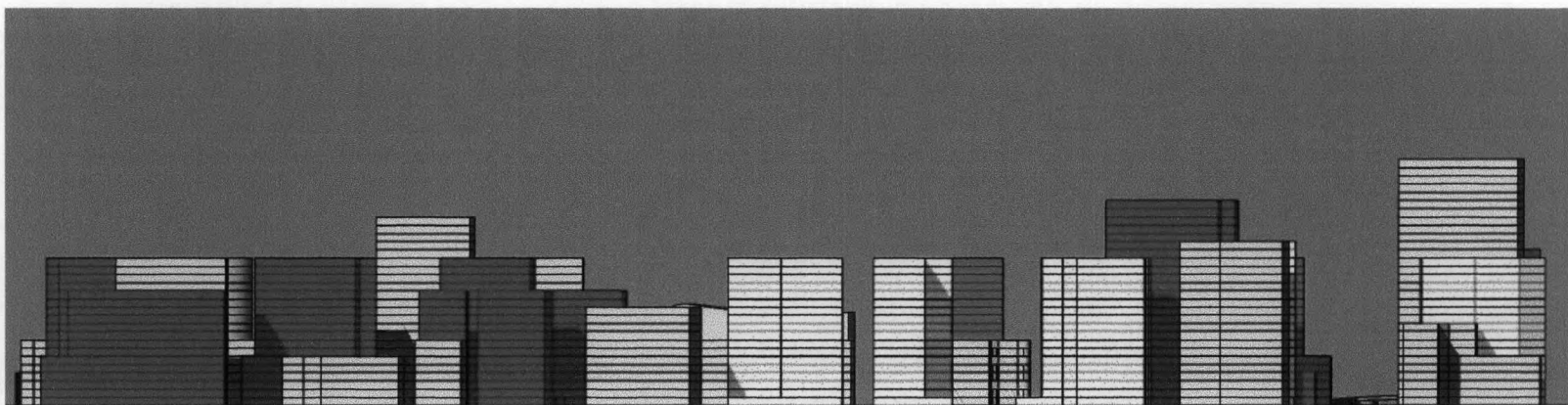
เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตเมือง โดยการปรับปรุงพื้นที่ว่างฯ ริมน้ำ โดยการใช้พื้นที่จากระยะถอยร่นอาคารริมน้ำ ให้มีพื้นที่อย่างน้อย 6.00 เมตร จัดเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมนันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ ทางเดินริมน้ำ ลานนั่งพักผ่อน ลานเมือง (ลานกิจกรรมอเนกประสงค์ของชุมชน) เป็นร้านอาหารหรือภัตตาคารริมน้ำ ที่สามารถส่งเสริมเป็นกิจกรรมการพักผ่อนและการท่องเที่ยวสำหรับครอบครัว หรือกลุ่มผู้ใช้บริการของพื้นที่ (แผนที่ 5.3)

จากวัตถุประสงค์และแนวทางการออกแบบผังแม่บทโครงการ ซึ่งเป็นการออกแบบพื้นที่เพื่อตอบสนองกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลาย โดยให้ความสำคัญในการเชื่อมต่อระบบทางเดินเท้าเป็นหลัก เพื่อเพิ่มการเข้าถึงภายในพื้นที่ศึกษา และการเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเข้ากับพื้นที่ว่างสาธารณะ โดยรอบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อนำไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชน จากแนวทางดังกล่าวในข้างต้น จึงได้ผังแม่บทโครงการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมราชประสงค์ ดังนี้ (แผนที่ 5.4)

I 844487068



- แสดงแนวเส้นขอบฟ้าด้านถนนราชดำริ (ทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา) เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ซึ่งมีความต่อเนื่องของแนวอาคาร



- แสดงแนวเส้นขอบฟ้าด้านถนนนิตดิน (ทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา) เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุดขนาดใหญ่ กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 เพื่อสร้างความต่อเนื่องของแนวอาคาร



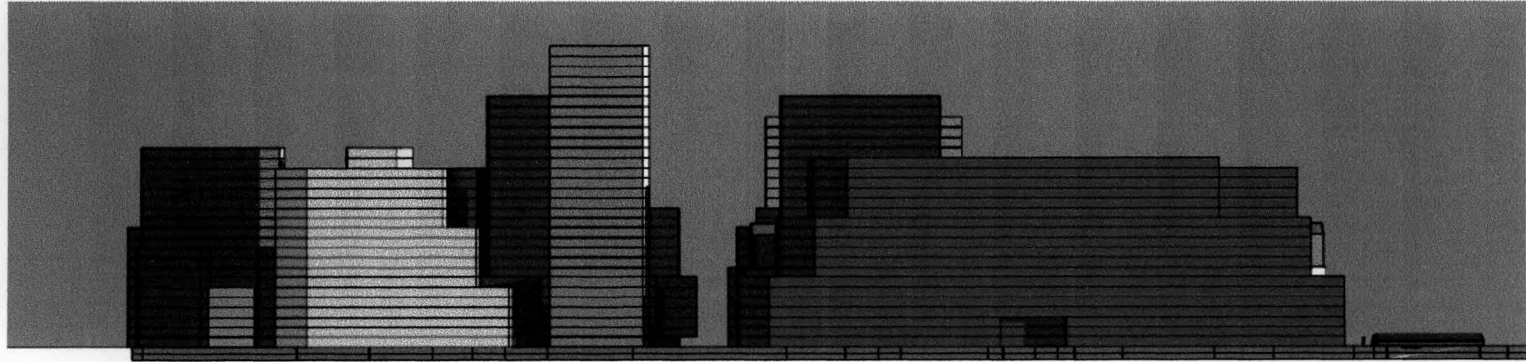
ภาพที่ 5.1 แสดงรูปด้าน Skyline (ทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา)

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์

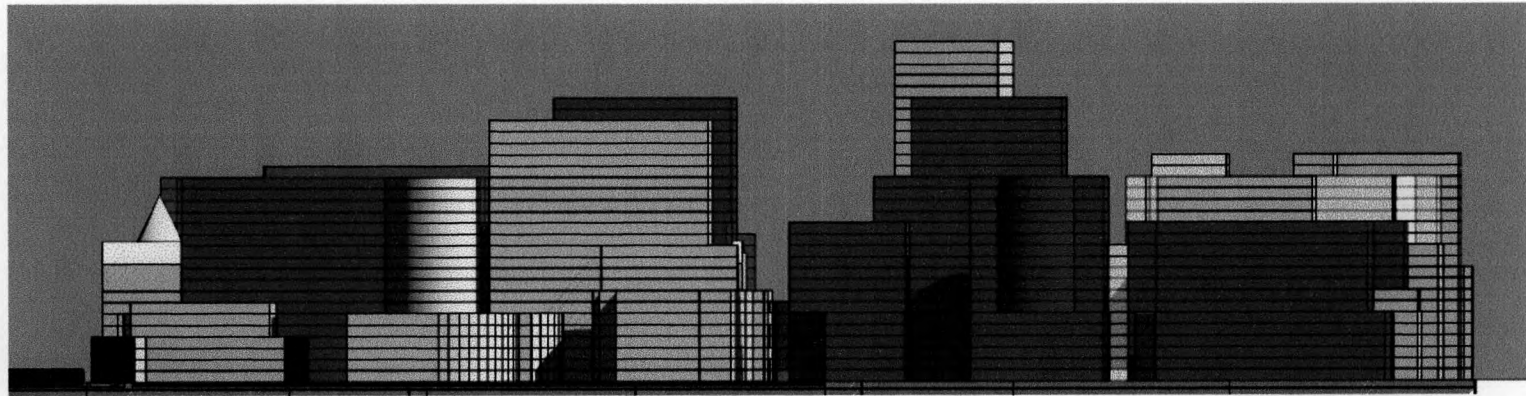
ที่มา: จากการวิเคราะห์



NOT TO SCALE



- แสดงแนวเส้นขอบฟ้าด้านถนนเพชรบุรี (ทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา) เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่และอาคารที่พักอาศัยแบบอาคารชุด กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3



- แสดงแนวเส้นขอบฟ้าด้านถนนพหลินจิต (ทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา) เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 เพื่อสร้างความต่อเนื่องของแนวอาคาร



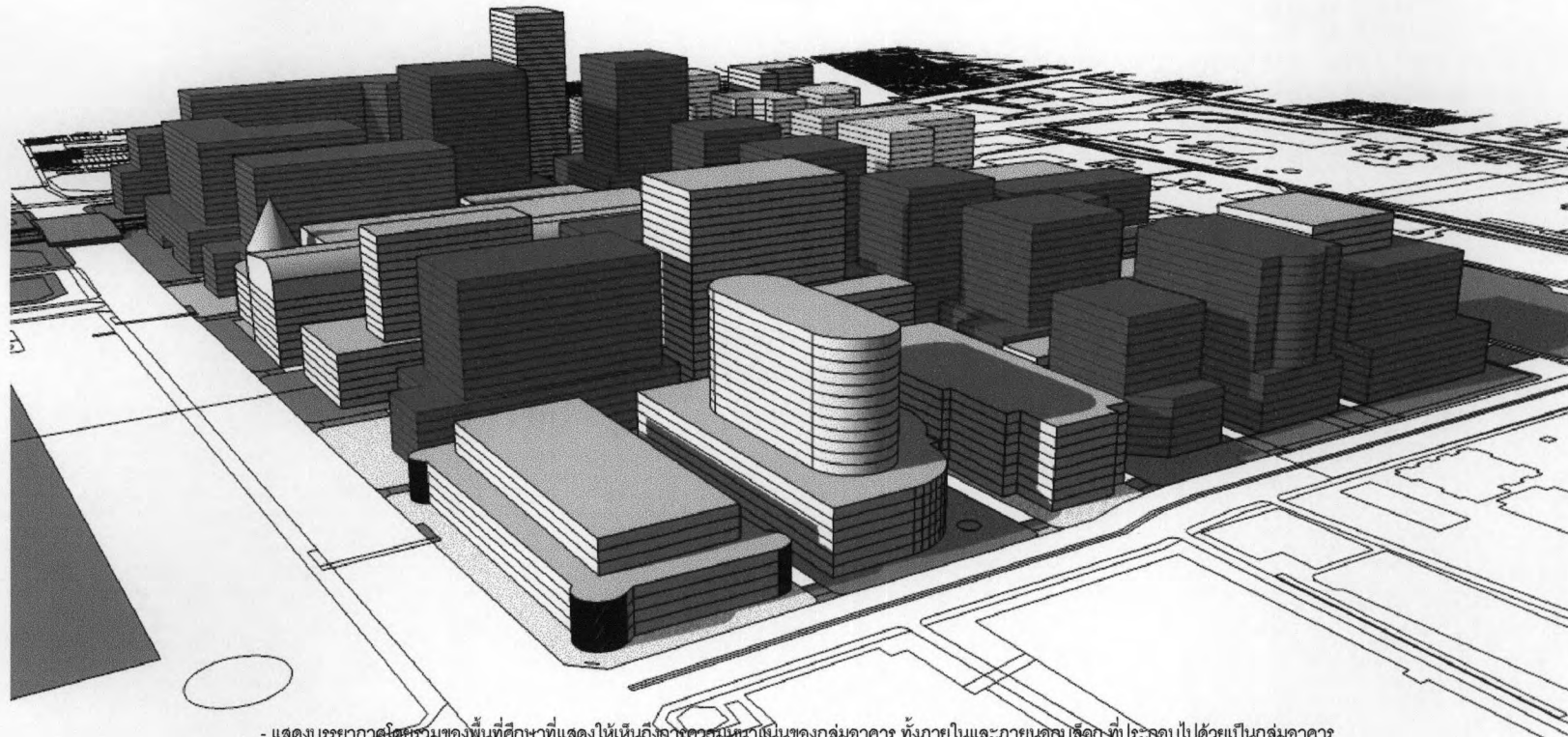
ภาพที่ 5.2 แสดงรูปด้าน Skyline (ทิศเหนือและทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา)

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากการวิเคราะห์



NOT TO SCALE



- แสดงบรรยากาศโดยรวมของพื้นที่ศึกษาที่แสดงให้เห็นถึงภาพรวมหนาแน่นของกลุ่มอาคาร ทั้งภายในและภายนอกบล็อก ที่ประกอบไปด้วยเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุดขนาดใหญ่ กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3



ภาพที่ 5.3 แสดงบรรยากาศโดยรวมของพื้นที่ศึกษา

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากการวิเคราะห์



NOT TO SCALE

5.3 แนวทางการออกแบบพื้นที่เฉพาะ

5.3.1 พื้นที่บริเวณท่าเรือประตูน้ำพื้นที่ริมน้ำ (ริมคลองแสนแสบ)

เนื่องจากพื้นที่ตั้งอยู่ริมคลองแสนแสบ มีท่าเรือประตูน้ำเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญระดับเมือง ซึ่งมีลักษณะการให้บริการที่มีการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารตลอดเวลา โดยพบว่ามีลักษณะกิจกรรมของผู้ใช้บริการท่าเรือเป็นจำนวนมาก และมีความเร่งรีบในช่วงเวลาเช้าของการเข้าทำงาน หรือสถานศึกษา และจากปัญหาที่ยังขาดการเชื่อมต่อบนขนส่งมวลชนระบบอื่นที่ชัดเจนและรองรับได้เพียงพอ ประกอบกับลักษณะกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในปัจจุบันที่ไม่เหมาะสมขัดต่อเงื่อนไขกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพฯ พ.ศ. 2549 และมีสภาพอาคารเสื่อมโทรม ส่วนในด้านพื้นที่ว่างสาธารณะพบว่า ยังขาดการเชื่อมต่อเพื่อเข้าถึงพื้นที่ว่างริมน้ำ ที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจหรือลานกิจกรรมของชุมชนได้ ดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น ดังนั้นจึงมีแนวความคิดในการพัฒนาดังนี้ (แผนที่ 5.5)

1) แนวความคิด

1.1) ปรับปรุงพัฒนาพื้นที่จุดรวมคนและกระจายคนบริเวณท่าเรือประตูน้ำ และเชื่อมต่อกับทางเดินเท้าไปยังป้ายจอดรถโดยสารประจำทางราชดำริ ให้สามารถรองรับปริมาณผู้ให้บริการได้

1.2) เพิ่มระยะถอยร่นอาคาร ริมถนนราชดำริเพื่อรองรับและขยายพื้นที่ทางเท้าและเป็นการเชื่อมต่อระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

1.3) สร้างทางเชื่อมระหว่างอาคารที่สร้างขึ้นใหม่กับอาคารเดิม (ที่มีกิจกรรมสอดคล้องกัน) ระหว่างชั้น 2 - 4 ของอาคารและเพิ่มทางลอดใต้อาคารเพื่อเป็นการเชื่อมเส้นทางการสัญจรทางเท้าทั้งในระดับพื้นดินและยกระดับจากพื้นดิน เพื่อเป็นทางเลือกและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการ

1.4) ส่งเสริมกิจกรรมระหว่างเส้นทางการเดินเท้าให้มีความหลากหลายและต่อเนื่อง โดยการจัดพื้นที่ค้าขายให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ เช่น ชุมชายของ หรือร้านอาหารริมน้ำ เป็นต้น

2) รายละเอียดการออกแบบ (ภาพที่ 5.4-5.11)

2.1) ปรับปรุงพัฒนาทางเดินเท้าระหว่างท่าเรือประตูน้ำถึงป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าห้างชีกิราชดำริ โดยการขยายทางเดินเท้าไปในพื้นที่ระยะถอยร่นอาคาร 15.00 เมตร (มีขนาดกว้างอย่างน้อย 5.40 เมตร และไม่มีสิ่งกีดขวางแนวตั้ง สูงอย่างน้อย 3.00 เมตร จาก Time-Saver Standards for Urban Design) โดยให้ปลูกแนวไม้ยืนต้นและเฟอร์นิเจอร์ถนนบริเวณขอบทางในระยะ 1.00 - 2.00 เมตร

2.2) ปรับเปลี่ยนพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือประตูน้ำและบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง โดยใช้พื้นที่จากระยะถอยร่นอาคารจากริมถนนราชดำริ 15.00 เมตร (รูปตัด) และระยะถอยร่นริมน้ำ 12.00 - 24.00 เมตร (รูปตัด) โดยกำหนดให้ค่า FAR ไม่เกิน 10 : 1 และค่า OSR ไม่น้อยกว่า 3

2.3) ปรับปรุงท่าเรือและป้ายจอดรถโดยสารประจำทางให้มีรูปแบบสมัยใหม่ มีความปลอดภัย และสามารถรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการที่มากขึ้น

2.4) สร้างทางเดินริมน้ำ กว้างอย่างน้อย 2.00 เมตร โดยเพิ่มองค์ประกอบทางเท้าเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ให้บริการ เช่น โคมไฟส่องสว่าง สูง 3.00-4.00 เมตร ทุกระยะ 6.00-8.00 เมตร หรือตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ สร้างที่นั่งพักผ่อนริมน้ำ สำหรับเป็นจุดนัดพบ หรือที่นั่งเล่นของ

คนในชุมชนและผู้ที่ใช้พื้นที่ (ควรตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นจุดอับสายตา และมีแสงสว่างเพียงพอ) บ้าย
ประชาสัมพันธ์ บ้ายบอกทิศทาง ตู้โทรศัพท์สาธารณะ และ ถังขยะ เป็นต้น

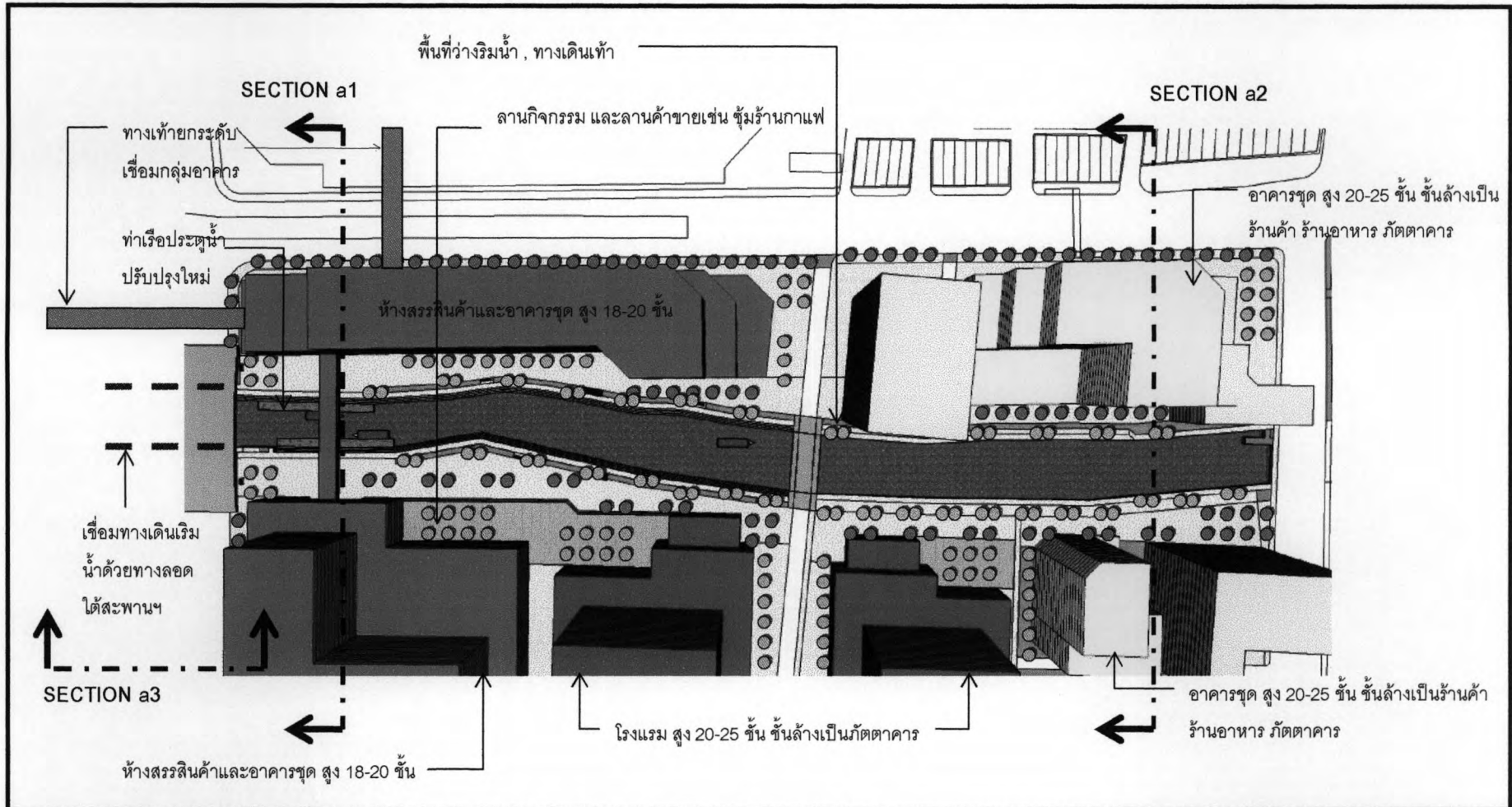
2.5) สร้างลานกิจกรรมสำหรับเป็นจุดรวมพล หรือลานเมืองเพื่อเป็นที่พบปะสังสรรค์ของคนใน
ชุมชน และสร้างลานตอนรับ บริเวณท่าเรือประตุน้ำ เพื่อใช้เป็นพื้นที่รองรับผู้ใช้บริการเรือด่วนฯ และเป็นจุด
กระจายผู้คนที่เชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง

2.6) สร้างทางเดินลอยฟ้าเชื่อมระหว่างอาคารที่สร้างขึ้นใหม่กับอาคารโดยรอบกำหนดให้มี
ความกว้างของทางเดินอย่างน้อย 3.00 เมตร และมีหลังคาปกคลุม

2.7) สร้างที่จอดรถบริเวณชั้นใต้ดินของอาคารที่สร้างขึ้นใหม่ โดยให้เกิดผลกระทบต่อทางเดิน
ที่น้อยที่สุด

2.8) สร้างทางลอดใต้สะพานเฉลิมโลก และสะพานจิตลม เพื่อเชื่อมต่อระบบทางเดินเท้า
ริมน้ำ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเดินเท้าเป็นหลัก เช่น การลดระดับทางเดินต่ำกว่าปกติ และเพิ่ม
แสงสว่าง และกำหนดช่วงเวลาปิดเปิด ทางเดินลอดใต้สะพาน (ตามช่วงเวลาการใช้ท่าเรือประตุน้ำ) หรือการ
ส่งเสริมให้มีกิจกรรมระหว่างทางเดินลอยฯ เช่น ร้านข้าวต้ม (สอดคล้องกับกิจกรรมร้านอาหารกลางคืนในย่าน
ประตุน้ำเดิม)

2.9) ส่งเสริมให้มีร้านอาหาร หรือภัตตาคารริมน้ำ (ตั้งบนพื้นที่เอกชนที่ติดพื้นที่ริมน้ำ หรือ
ปรับปรุงพื้นที่ใต้สะพานเฉลิมโลก) เพื่อสร้างเป็นบรรยากาศของการพบปะสังสรรค์และรับประทานอาหารนอก
บ้านของครอบครัว และผู้ที่ใช้มาใช้บริการ



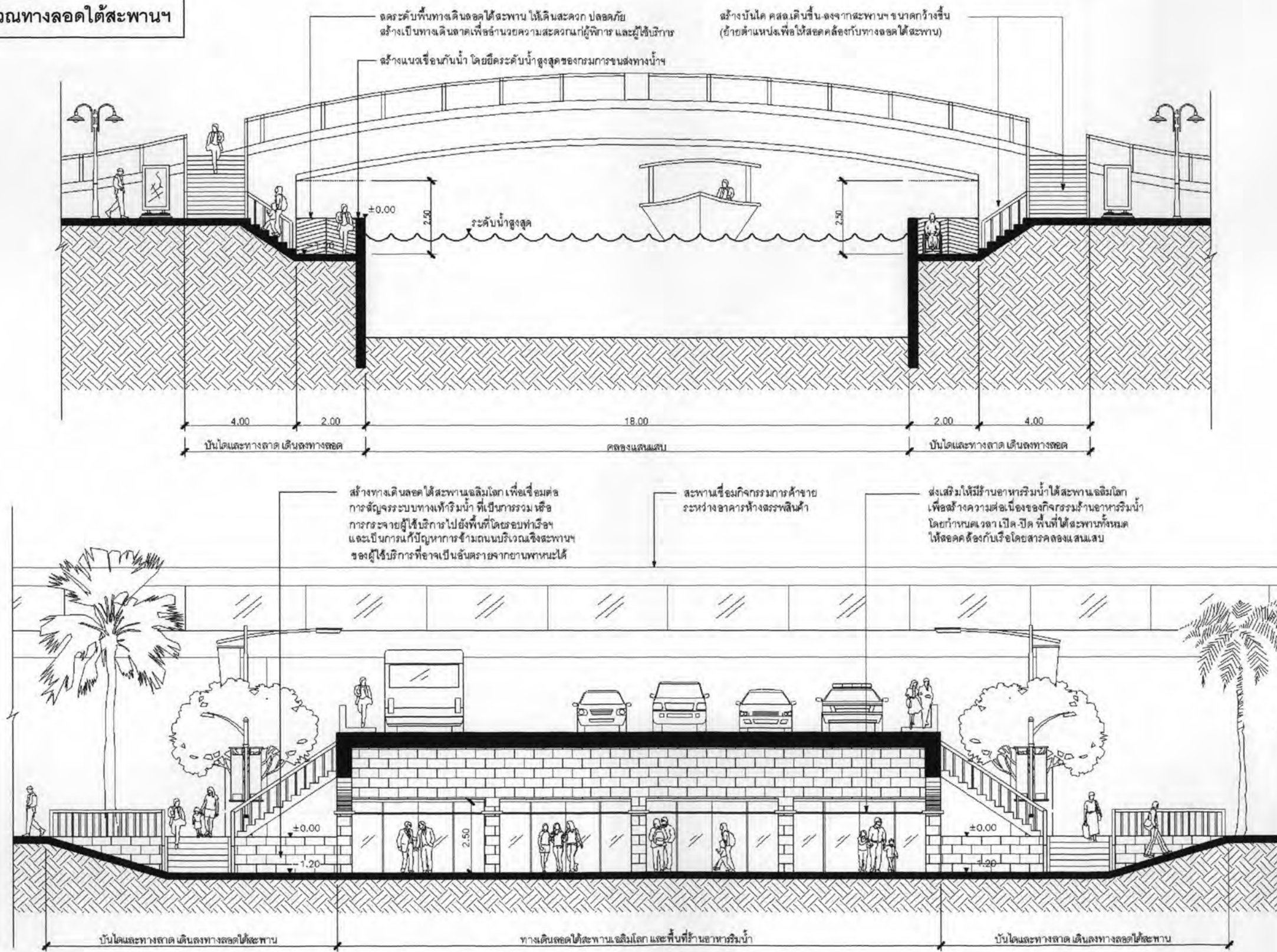
แผนที่ 5.5 แสดงผังการออกแบบพื้นที่บริเวณท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

SCALE 1: 1,000



รูปตัดขยายบริเวณทางลอดใต้สะพาน



ภาพที่ 5.5 แสดงรูปตัดขยาย a1

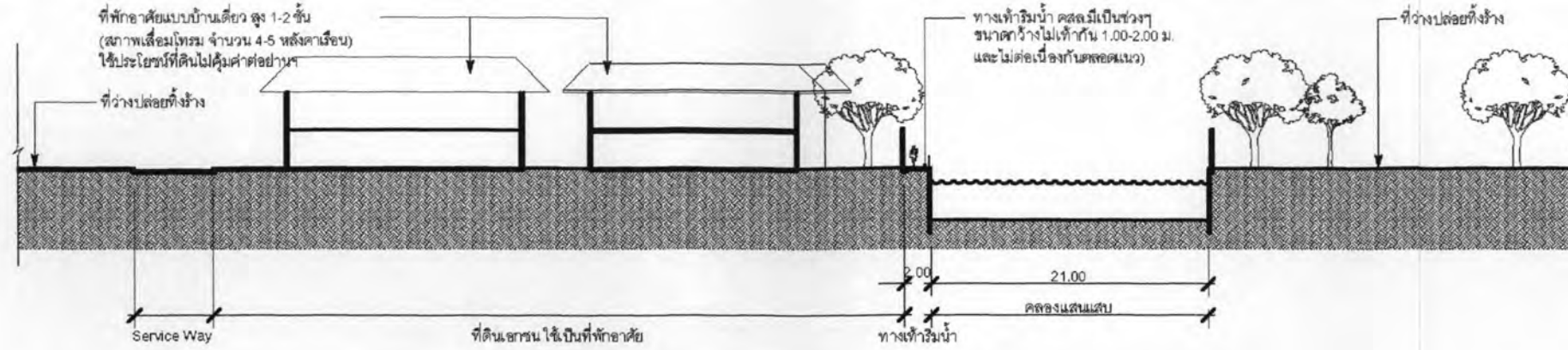
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากกรณีวิเคราะห์

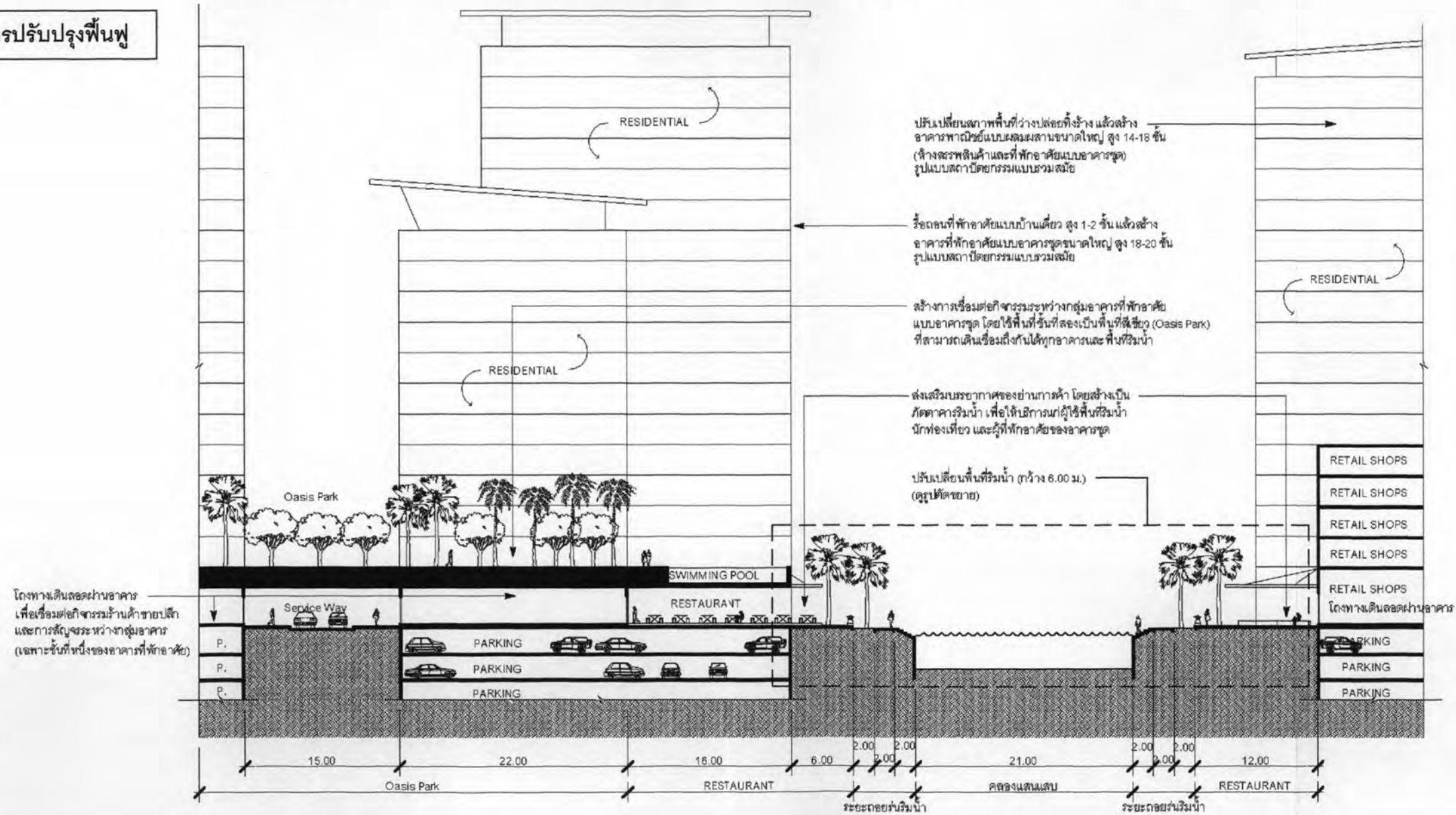


SCALE 1: 150

ก่อนการปรับปรุงพื้นที่



หลังการปรับปรุงพื้นที่



ภาพที่ 5.6 แสดงรูปตัด a2

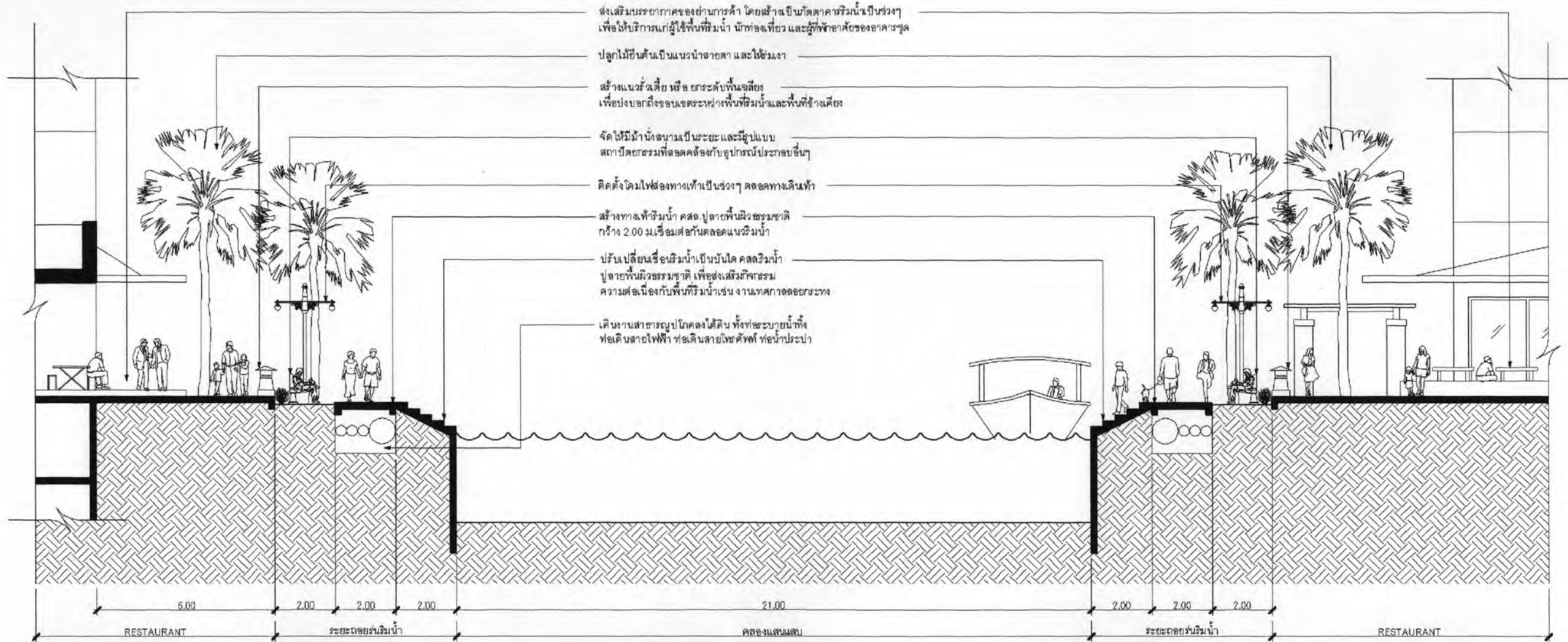
แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากการวิเคราะห์



SCALE 1: 500

รูปตัดขยายพื้นที่ริมน้ำ บริเวณที่พักอาศัยแบบอาคารชุด



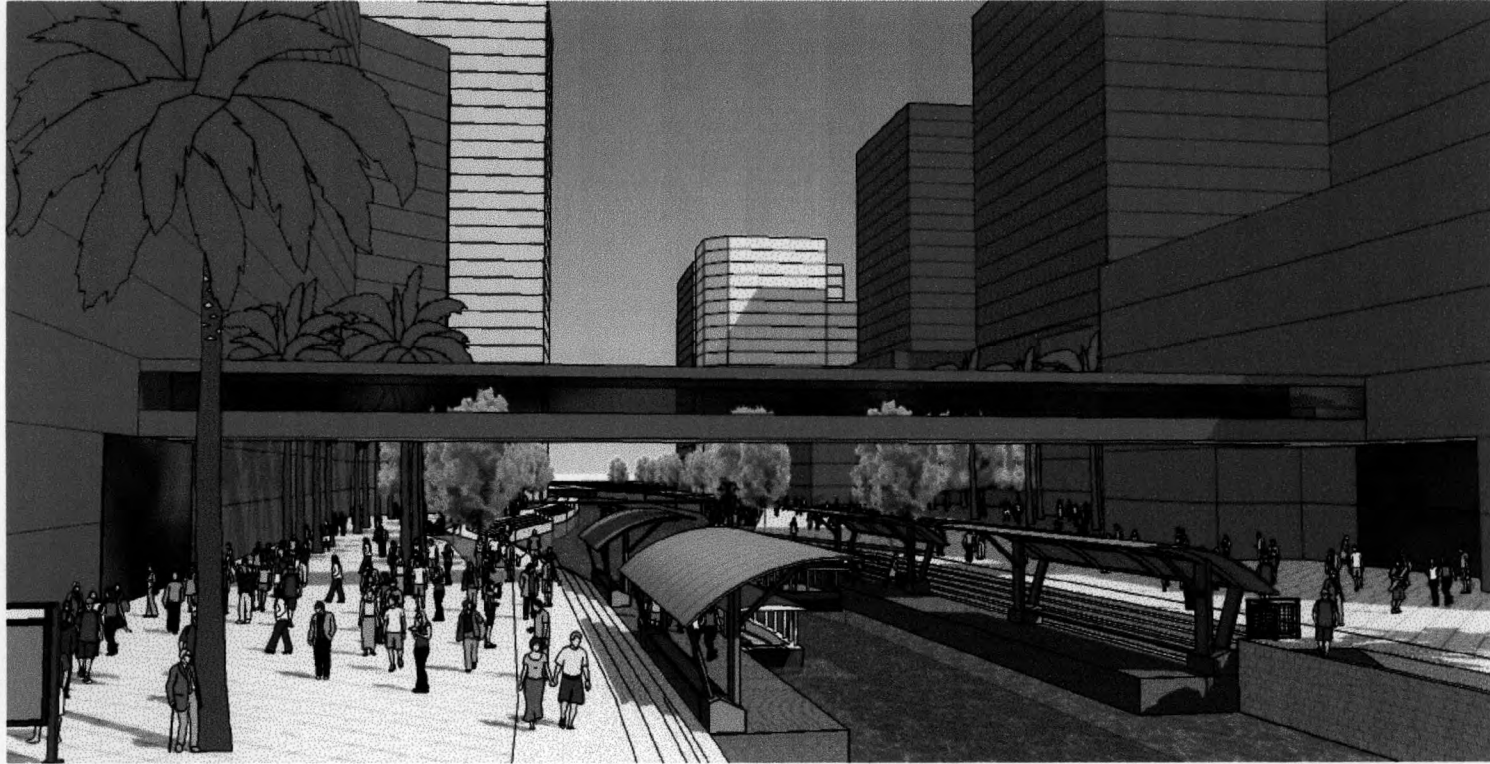
ภาพที่ 5.7 แสดงรูปตัดขยาย a2

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พณิชยกรรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากกาวิโคระห์



SCALE 1: 150

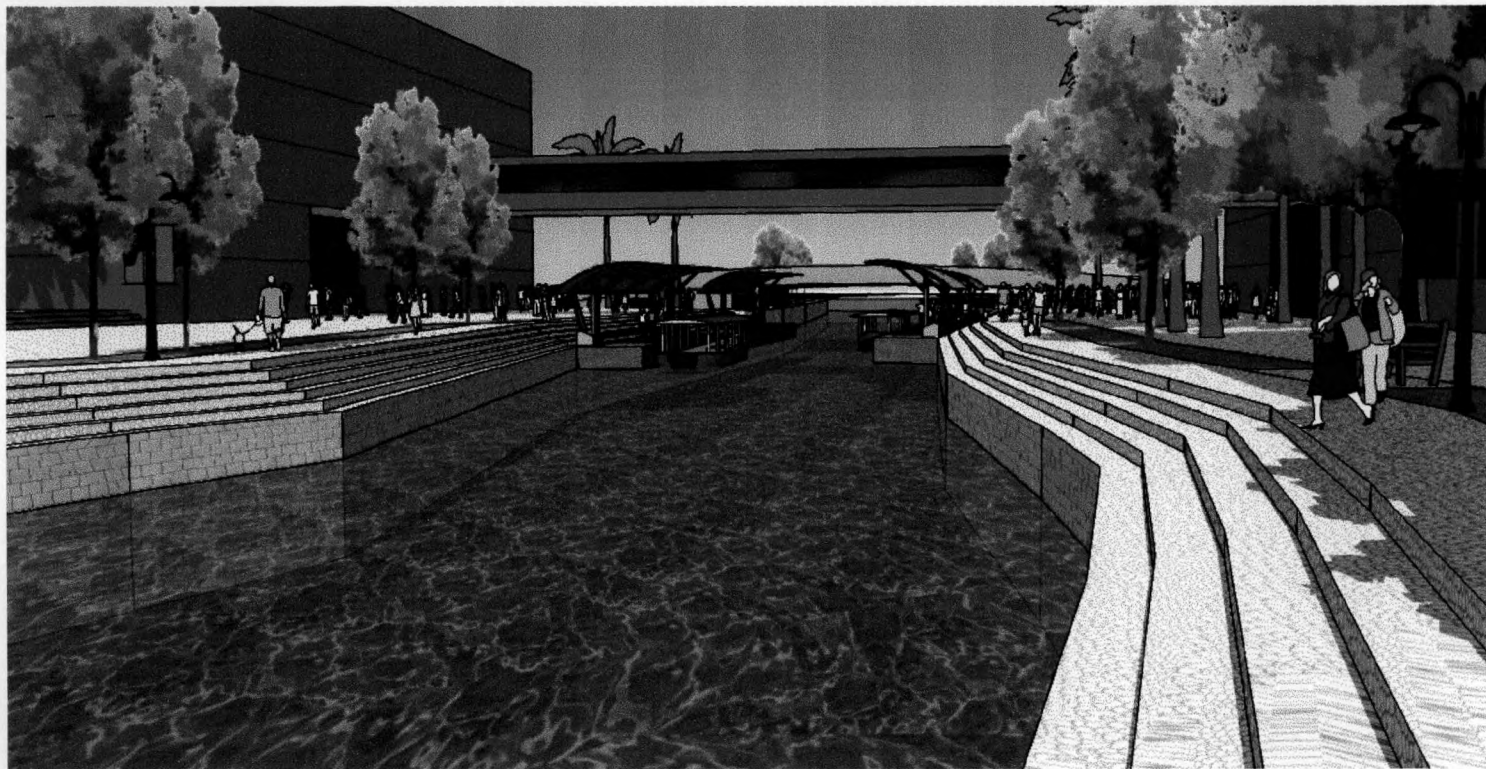


- แสดงบรรยากาศบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางน้ำ (ท่าเรือประตูน้ำ) ของพื้นที่พาณิชยกรรมผสมที่พักอาศัย เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่สูง 16-20 ชั้น กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3
- ทางเดินลอยฟ้าเชื่อมกิจกรรมการค้าระหว่างกลุ่มอาคาร ส่วนพื้นที่ริมคลองฯแสดงถึงลักษณะลานต้อนรับ จุดนัดพบ และการปรับปรุงรูปแบบท่าเรือประตูน้ำใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร



ภาพที่ 5.9 แสดงบรรยากาศบริเวณท่าเรือประตูน้ำ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



- แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่ริมคลองแสนแสบ และพื้นที่พาณิชยกรรมผสมที่พักอาศัยเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่สูง 16-20 ชั้น กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของพื้นที่ และมีลักษณะของจุดนัดพบ ที่นั่งเล่น ชุมนั่งพักผ่อนบริเวณพื้นที่ริมคลองฯ และทางเดินริมน้ำ ตลอดจนการปลูกต้นไม้ยืนต้นและแนวโคมโไฟทางเดิน ที่สร้างความต่อเนื่อง



ภาพที่ 5.11 แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่ริมน้ำ (ด้านท่าเรือประตูน้ำ)

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



- แสดงบรรยากาศบริเวณสร้างทางเดินเท้าลอดใต้สะพานเฉลิมโลก เพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระบบทางเท้าริมน้ำ และแก้ปัญหาการข้ามถนนบริเวณเชิงสะพานฯ โดยการก่ระดับพื้นทางเดินให้ต่ำกว่าระดับน้ำสูงสุด 1.20 ม. เพื่อการเดินที่สะดวก และสร้างทางลาดที่สามารถใช้ได้ทั้งคนทั่วไปและผู้พิการ
- ส่งเสริมให้มีร้านอาหารริมน้ำใต้สะพานเฉลิมโลก เพื่อความปลอดภัยและเพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมร้านอาหารริมน้ำโดยกำหนดเวลา เปิด-ปิด พื้นที่ใต้สะพานทั้งหมดให้สอดคล้องกับเรือโดยสารคลองแสนแสบ



ภาพที่ 5.12 แสดงบรรยากาศทางเดินเท้าลอดใต้สะพานเฉลิมโลกและร้านอาหาร

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



- แสดงบรรยากาศบริเวณเส้นทางสัญจรหลักริมถนนราชดำริ หน้าอาคารสร้างใหม่ (เชิงสะพานเฉลิมโลก) ซึ่งเป็นทางเดินเท้าที่ขยายความกว้างตามระยะรันอาคาร เพื่อรองรับกิจกรรมของผู้ใช้บริการทั้ง การเชื่อมระบบขนส่งมวลชนและกิจกรรมการค้า และส่งเสริมบรรยากาศการเดินช้อปปิ้งด้วยลานต้อนรับหน้าอาคารที่เป็นพื้นที่จัดการส่งเสริมกิจกรรมการขาย และเพิ่มการปูพื้นด้วยลวดลายที่ทันสมัย และปลูกแนวไม้ยืนต้นที่ให้ร่มเงาและโคมไฟทางเดิน เพื่อเป็นการนำสายตาประกอบกับการสร้างจุดสังเกตด้วยซุ้มทางเข้าห้างฯ ที่มีลักษณะโดดเด่น เพื่อดึงดูดให้นักช้อปปิ้ง



ภาพที่ 5.13 แสดงบรรยากาศบริเวณทางเท้าริมถนนราชดำริ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

5.3.2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณป้ายจอดรถประจำทางและถนนคนเดินห่างๆ บีทีซี

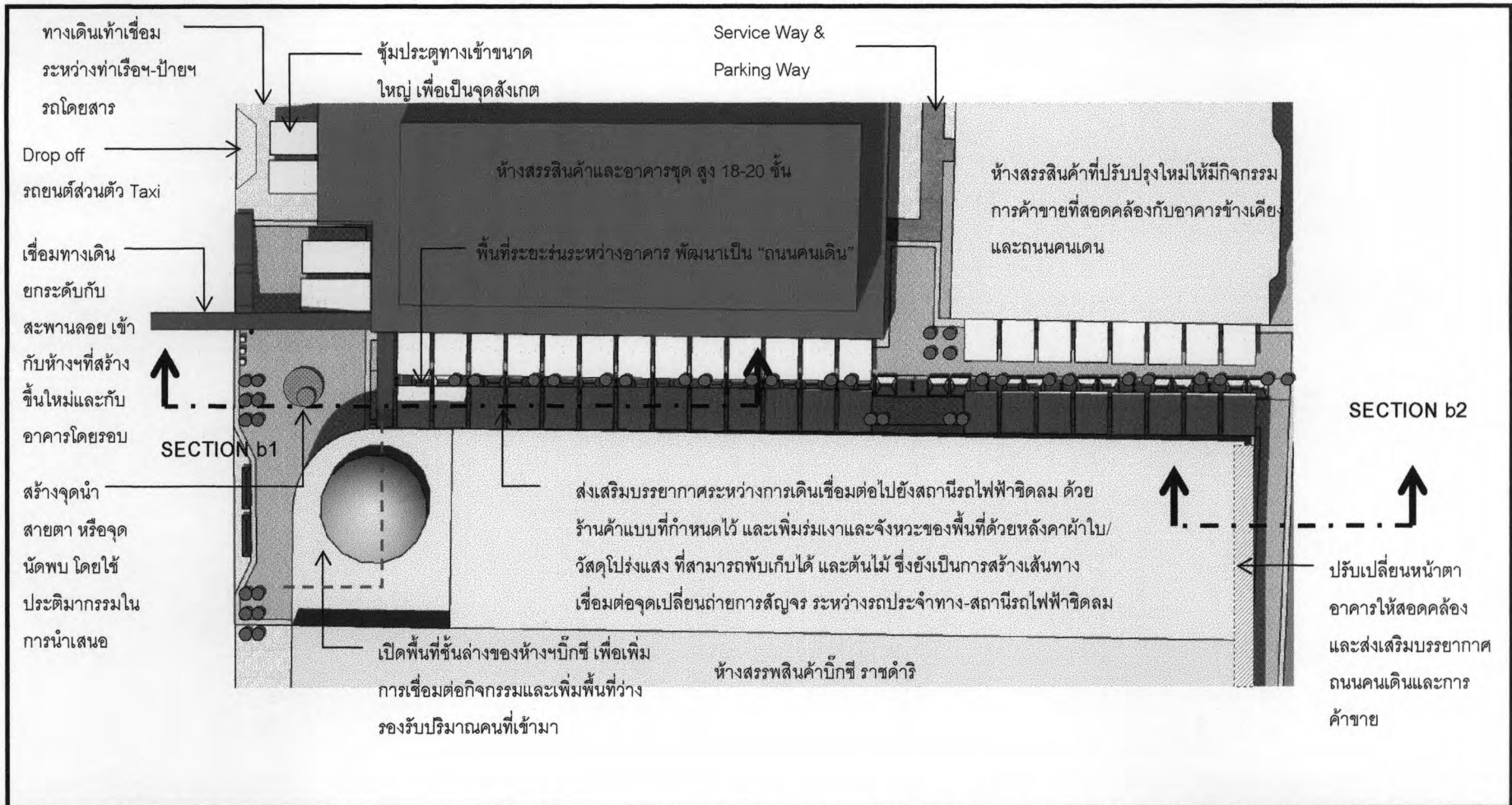
เนื่องจากเป็นช่วงทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางบก(ป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง)กับระบบราง(สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสชิดลม) ซึ่งมีกลุ่มของผู้ใช้บริการที่มีรูปแบบกิจกรรมการใช้เส้นทาง และพื้นที่ที่แตกต่างจากพื้นที่ในช่วงแรกที่กล่าวมา คือ รูปแบบที่ผู้ใช้บริการมีความเร่งรีบน้อยกว่าเพราะเนื่องจากสามารถคาดการณ์ช่วงเวลาการเดินทางของรถไฟฟ้าได้เที่ยงตรงกว่า จึงส่งผลให้มีเวลากิจกรรมการสัญจรเพิ่มขึ้น

1) แนวความคิดการออกแบบ

- สร้างกิจกรรมทั้งกลางวันและกลางคืนให้กับตัวอาคาร
- มีพื้นที่รองรับทั้งส่วนพื้นที่พักอาศัยและร้านค้า เช่น สวนคาเฟ่สำหรับผู้ที่อยู่อาศัยอาคารชุด
- ปรับเปลี่ยนหน้าตาอาคารให้สอดคล้องกันโดยรอบ มีความทันสมัยต่อเนื่อง ตลอดแนวถนนคนเดิน
- ใช้อาคารเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางเท้า ใช้เป็นทางผ่าน
- ทางเท้ามีความกว้างเพียงพอที่จะรองรับผู้เข้ามาใช้พื้นที่
- การออกแบบคำนึงถึงผู้พิการและคนชรา
- ทางเท้ากลางแจ้งมีร่มเงาที่เพียงพอ ทั้งจากพืชพันธุ์และอุปกรณ์
- จัดให้มีม้านั่งเป็นระยะ สำหรับหยุดพักชั่วคราว
- อุปกรณ์ประดับถนน (street furniture) สามารถบอกความเป็นพื้นที่ได้
- ภาพรวมของทางเท้าทันสมัย และเป็นเอกลักษณ์ของเมือง
- เชื่อมต่อกับส่วนเปิดโล่งพื้นที่หน้าอาคาร central world plaza กับพื้นที่ริมน้ำ
- สะดวกในการใช้งานของคน ปกติ, คนชรา และ คนพิการ
- จัดการทำเรื่องให้มีความสะดวก ปลอดภัย ไม่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม
- รูปแบบอาคาร มีรูปทรงที่น่าสนใจ และสามารถลดความต่างระหว่างอาคารขนาดใหญ่กับอาคารเล็ก
- ใช้วัสดุที่ทันสมัย สวยงาม ทนทาน
- สามารถกันแดด กันฝน สามารถตอบรับการใช้งานได้ดี

2) รายละเอียดการออกแบบ

- อาคารชั้นล่างด้านริมถนนราชดำริ เปิดพื้นที่ส่วนหนึ่งโล่ง เพื่อเชื่อมต่อที่ว่างหน้า central world plaza กับริมน้ำมายังพื้นที่ว่างหน้าอาคารที่สร้างขึ้นใหม่
- อาคารชั้น 1-6 เป็นส่วนของร้านค้า ส่วนชั้น 7 ขึ้นไปเป็นอาคารชุด เป็นพื้นที่ที่พักอาศัย ส่วนหลังอาคารเป็นที่ว่าง เพื่อเป็นสวนคาเฟ่
- สร้างทางเดินลอยฟ้าเชื่อมอาคาร central world plaza กับ อาคารที่สร้างขึ้นใหม่ บริเวณริมถนนราชดำริถึงสี่แยกประตูน้ำ เป็นแบบผสมผสานระหว่างห่างๆกับที่พักอาศัย
- เชื่อมถนนคนเดินเข้าภายในพื้นที่ และใช้การจัดภูมิทัศน์เป็นตัวนำสายตา และเชื่อมกิจกรรมด้วยการค้าขาย
- กำหนดขอบเขตการตั้งโต๊ะ/อุปกรณ์ในการค้าขาย กำหนดขอบเขตความกว้างของทางเดินเท้า และขอบเขตพื้นที่นั่งพักผ่อน (คูรูปตัดขยาย)



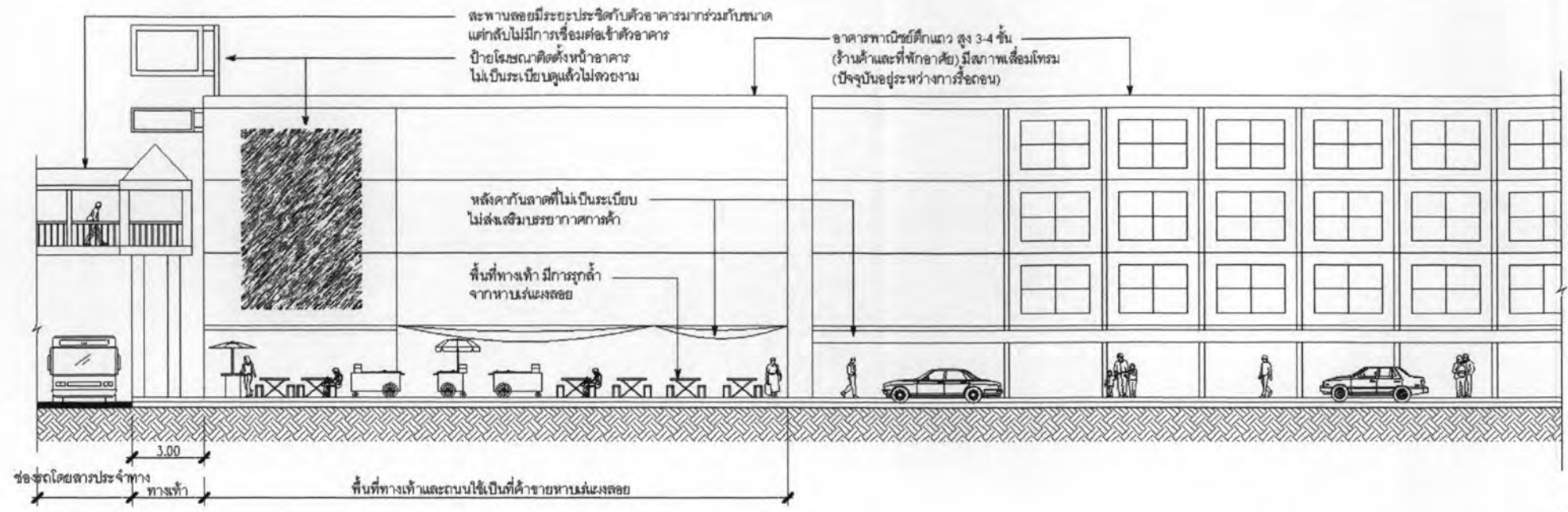
แผนที่ 5.6 แสดงผังการออกแบบพื้นที่บริเวณป้ายจอดรถประจำทางหน้าห้างบิ๊กซีและถนนคนเดิน

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

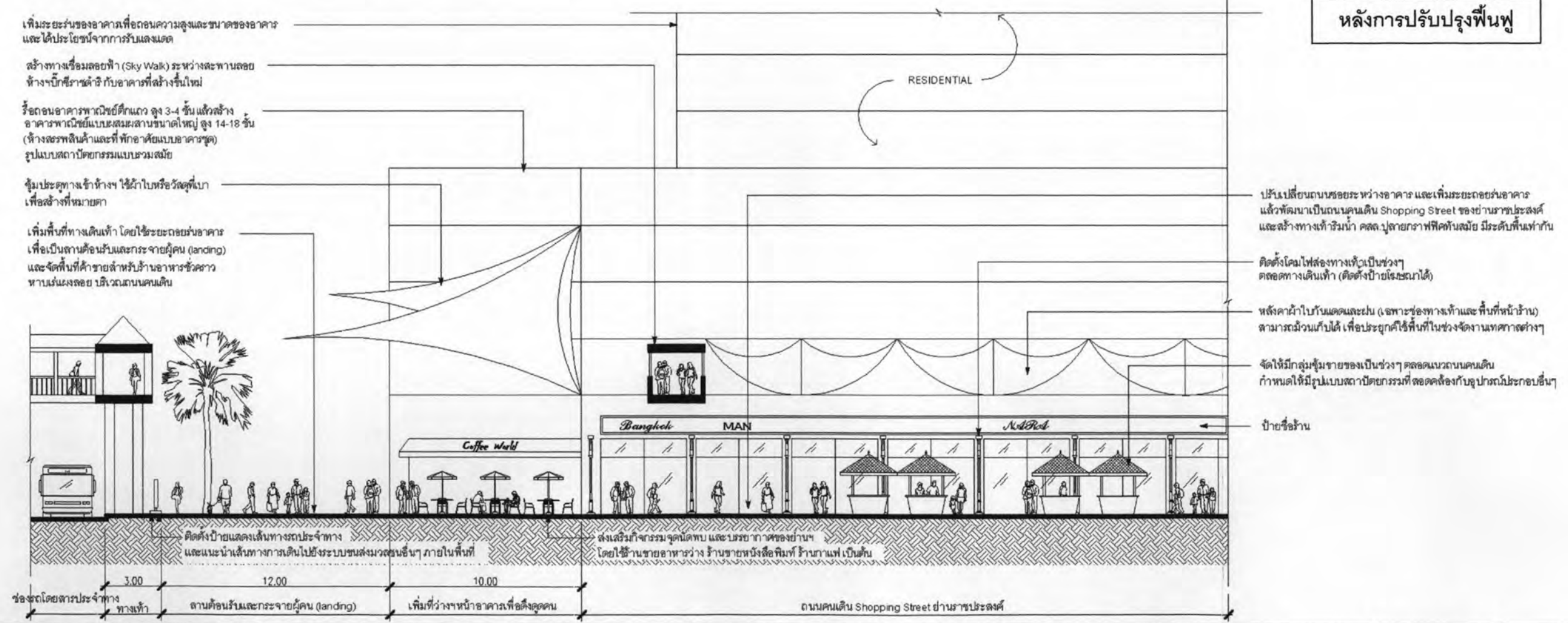
SCALE 1: 1,000



ก่อนการปรับปรุงฟื้นฟู



หลังการปรับปรุงฟื้นฟู



ภาพที่ 5.14 แสดงรูปตัด b1

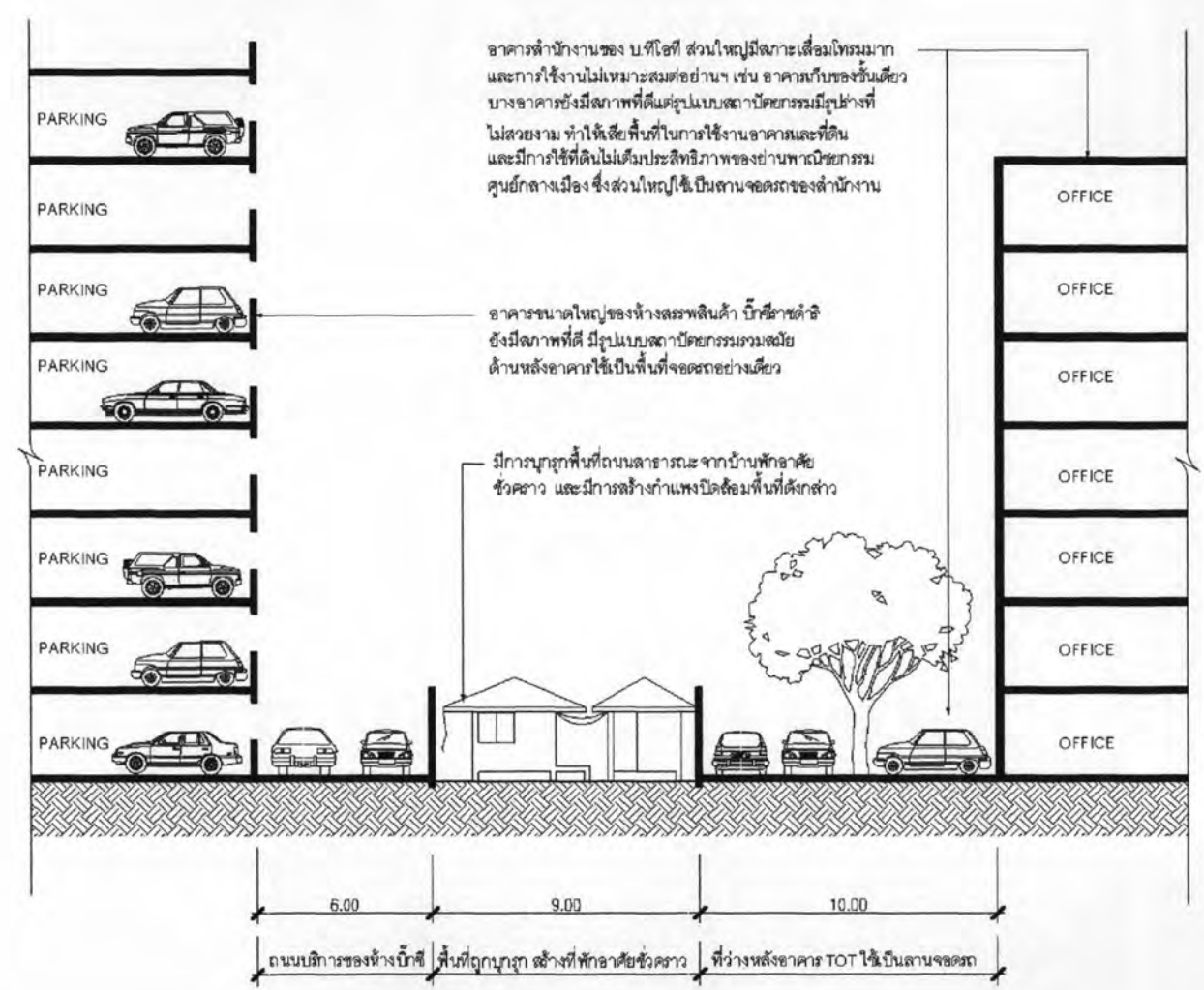
แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากกรณีวิเคราะห์ พ.ศ. 2550

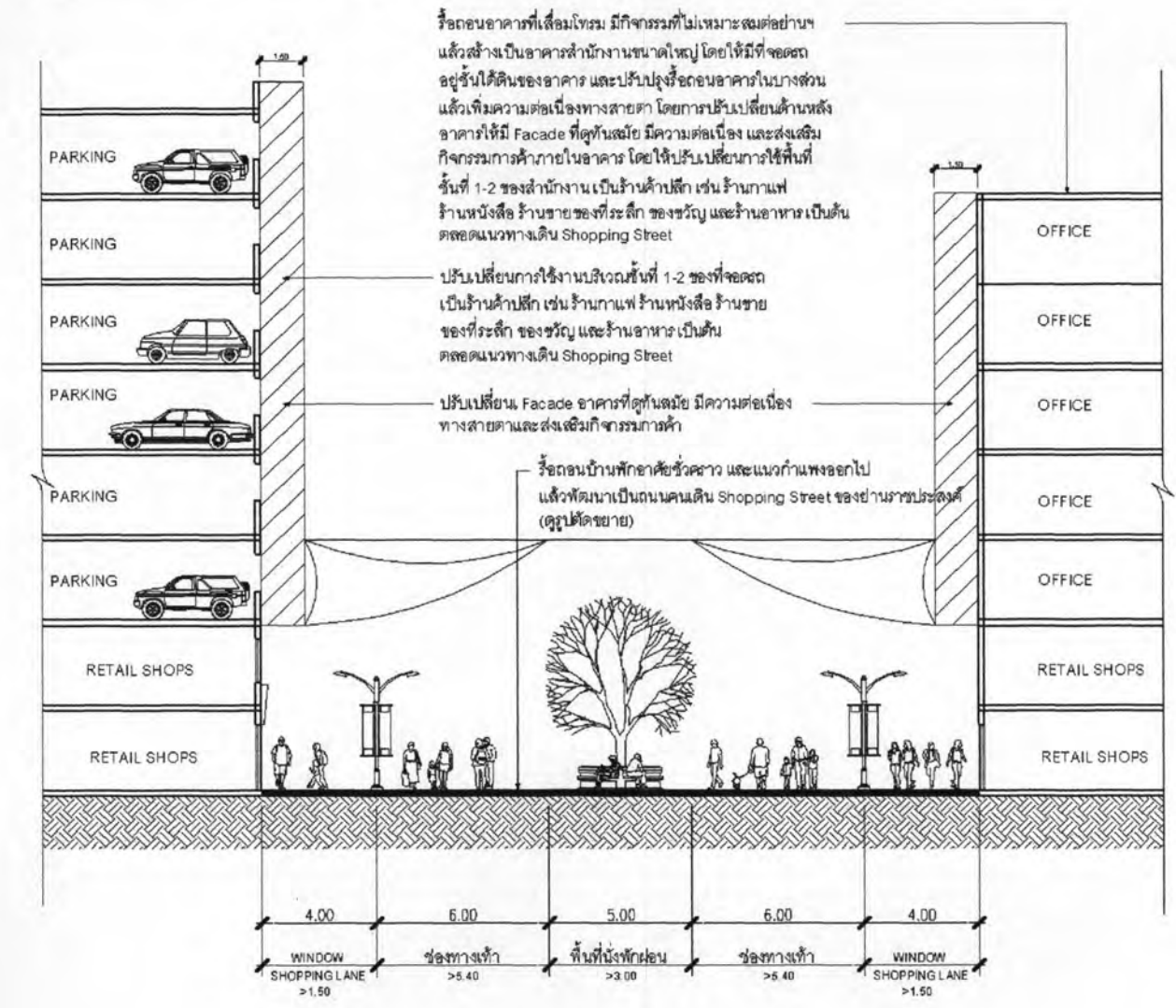


SCALE 1:250

ก่อนการปรับปรุงฟื้นฟู



หลังการปรับปรุงฟื้นฟู



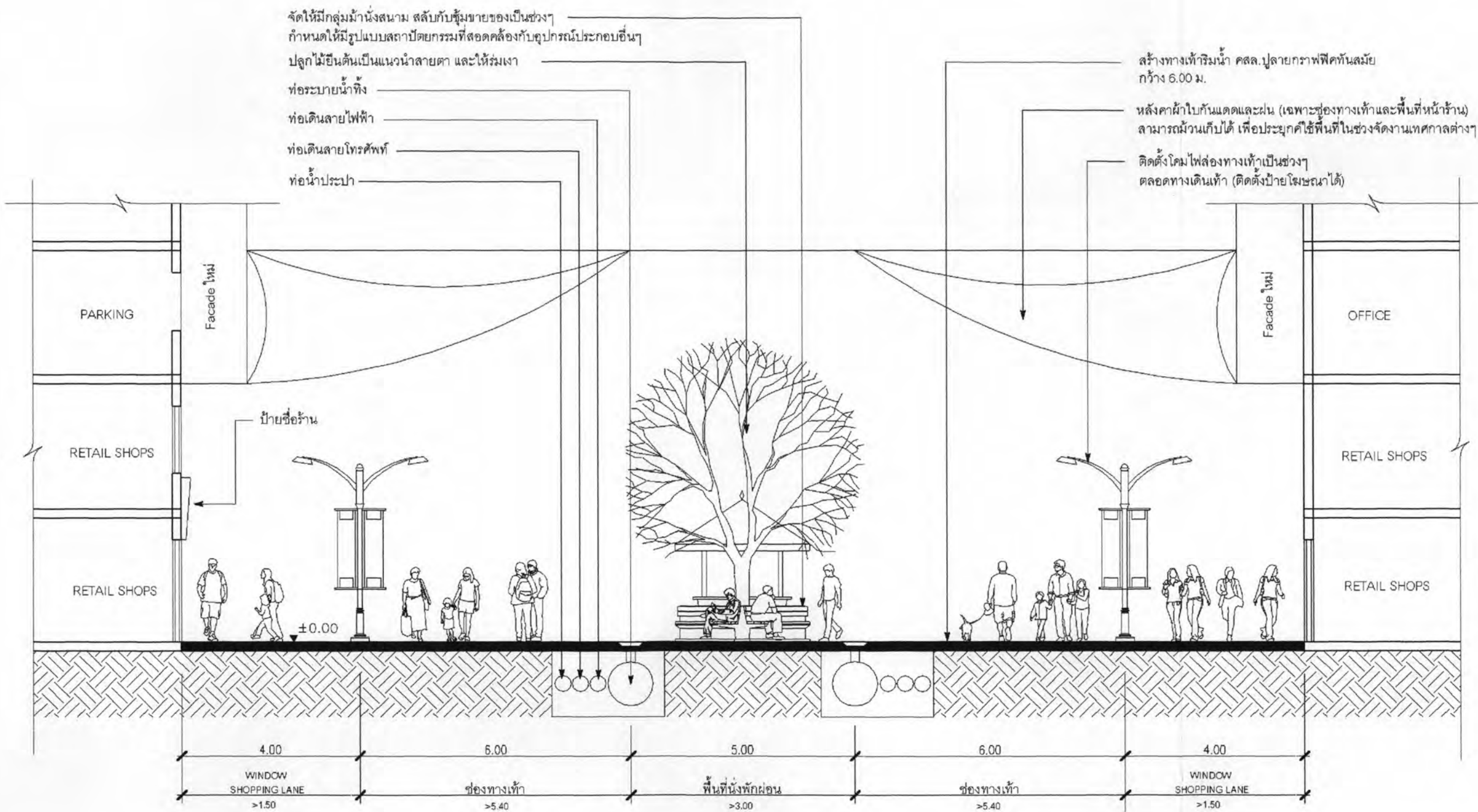
ภาพที่ 5.15 แสดงรูปตัด b2
แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากทราวิเคาะห์ พ.ศ. 2550



SCALE 1:250

รูปตัดขยายถนนคนเดิน SHOPPING STREET ของโครงการ



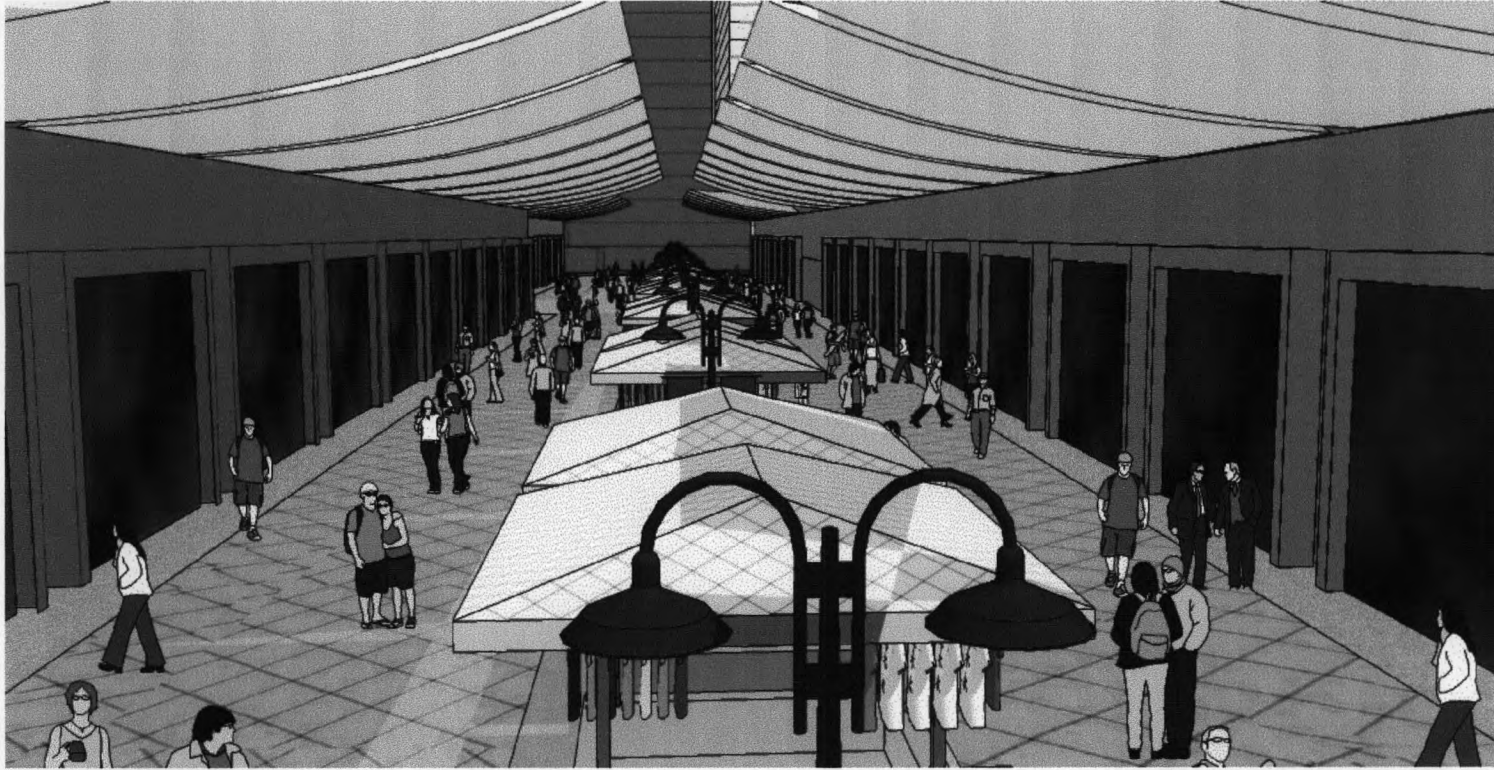
ภาพที่ 5.16 แสดงรูปตัดขยาย b2

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมาณราชประสงค์

ที่มา: จากกาารวิเคราะห์ พ.ศ. 2550



SCALE 1:250



- แสดงบรรยากาศบริเวณเส้นทางสัญจรหลักระหว่างอาคารสร้างใหม่ (ชิตินเรนเดิม) กับห้างบิ๊กซี ซึ่งเป็นทางเดินเท้าที่พัฒนามาจากถนนซอยเดิมและขยายความกว้างตามระยะรัศมีอาคาร เพื่อรองรับกิจกรรมของผู้ใช้บริการทั้งการเชื่อมระบบขนส่งมวลชนและกิจกรรมการค้า และส่งเสริมบรรยากาศการเดินทางช้อปปิ้งด้วยร้านค้า แบบชั้มที่กำหนดรูปลักษณะ เป็นช่องสลับกับแนวโคมไฟ และเว้นพื้นที่ทางเดินเท้าสองฝั่ง เพื่อการเดินที่สะดวก และการเข้าถึงร้านค้าริมทางเดินทั้งสองฝั่ง และสร้างหลังคาผ้าใบกันแดดและฝนสามารถม้วนเก็บได้ เพื่อประยุกต์ใช้พื้นที่ในช่วงจัดงานเทศกาลต่างๆได้



ภาพที่ 5.17 แสดงบรรยากาศบริเวณเส้นทางสัญจรหลัก (ถนนคนเดิน) ด้านข้างห้างฯ บิ๊กซีราชดำริ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

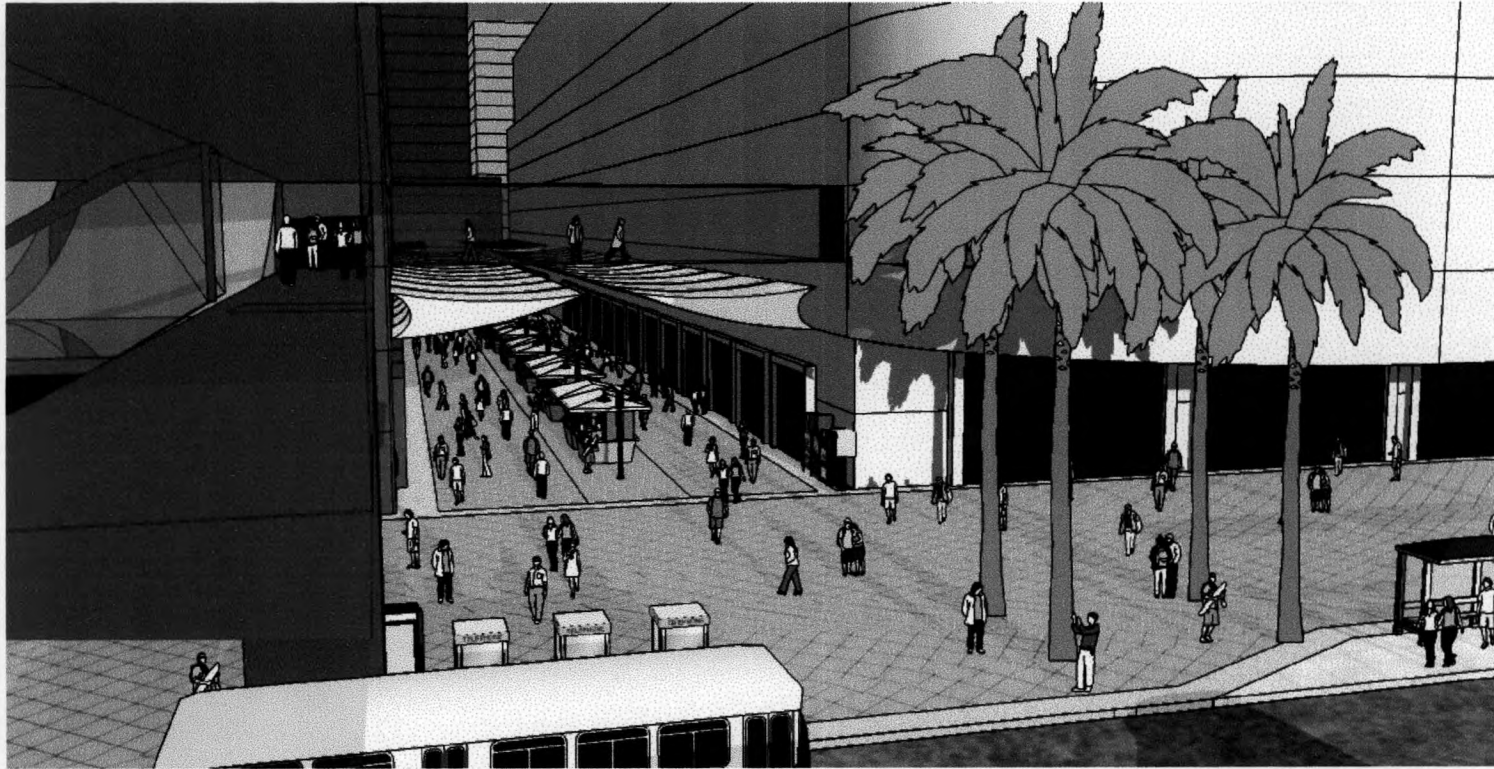


- แสดงบรรยากาศบริเวณเส้นทางสัญจรหลักระหว่างอาคารสร้างใหม่ (ซีทีเซเนเดิม) กับห้างฯ บิ๊กซีฯ ซึ่งแสดงให้เห็นบรรยากาศการเดินทางช้อปปิ้งด้วยร้านค้าแบบช้อปปิ้งและร้านค้าทั้งสองฝั่งทางเดิน และการกำหนดแนวทางเดินและจัดพื้นที่ของชุมชนชายของที่ชัดเจนด้วยลายพื้นี่ดูทันสมัยและส่งเสริมบรรยากาศการค้าขาย และการเดินเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชน



ภาพที่ 5.18 แสดงบรรยากาศบริเวณถนนคนเดินด้านข้างห้างฯ บิ๊กซีราชดำริ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



- แสดงบรรยากาศบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางบกหน้าฯ บิ๊กซีราชดำริ ที่สร้างเป็นลานตอนรับขนาดใหญ่ ที่สามารถรองรับการเป็นจุดนัดพบ จุดรวมคน จุดพักผ่อน และจุดกระจายผู้มาใช้บริการ และเป็นการเชื่อมต่อเข้าไปสู่พื้นที่ด้านในบล็อกด้วยเส้นทางการสัญจรหลัก
- เชื่อมต่อทางเดินลอยฟ้าระหว่างกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมการดำรงร่วมกัน ทั้งฝั่งพื้นที่ศึกษาและห้างฯ เซ็นทรัลเวิร์ดฯ



ภาพที่ 5.19 แสดงบรรยากาศบริเวณป้ายรถประจำทางหน้าห้างฯ บิ๊กซีราชดำริ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์



- แสดงบรรยากาศบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางบกห่างจากสี่ราชมหาราช ที่สร้างเป็นลานตอนรับขนาดใหญ่ ที่สามารถรองรับการเป็นจุดนัดพบ จุดรวมคน จุดพักผ่อน และจุดกระจายผู้มาใช้บริการ และเป็นการเชื่อมต่อเข้าไปสู่พื้นที่ด้านในบล็อกด้วยเส้นทางการสัญจรหลัก และส่งเสริมบรรยากาศด้วยแนวต้นไม้และโคมไฟทางเท้าเป็นแนวนำสายตา
- แสดงกลุ่มอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่สูง 14-18 ชั้น บริเวณริมถนนราชดำริของพื้นที่พัฒนาระบบหลัก ที่กำหนดให้ FAR ไม่เกิน 10:1 OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3



ภาพที่ 5.20 แสดงบรรยากาศบริเวณป้ายรถประจำทางหน้าห้าง บิ๊กซีราชดำริ

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์

5.3.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณด้านใต้สถานีรถไฟฟ้าชิดลมและถนนคนเดิน

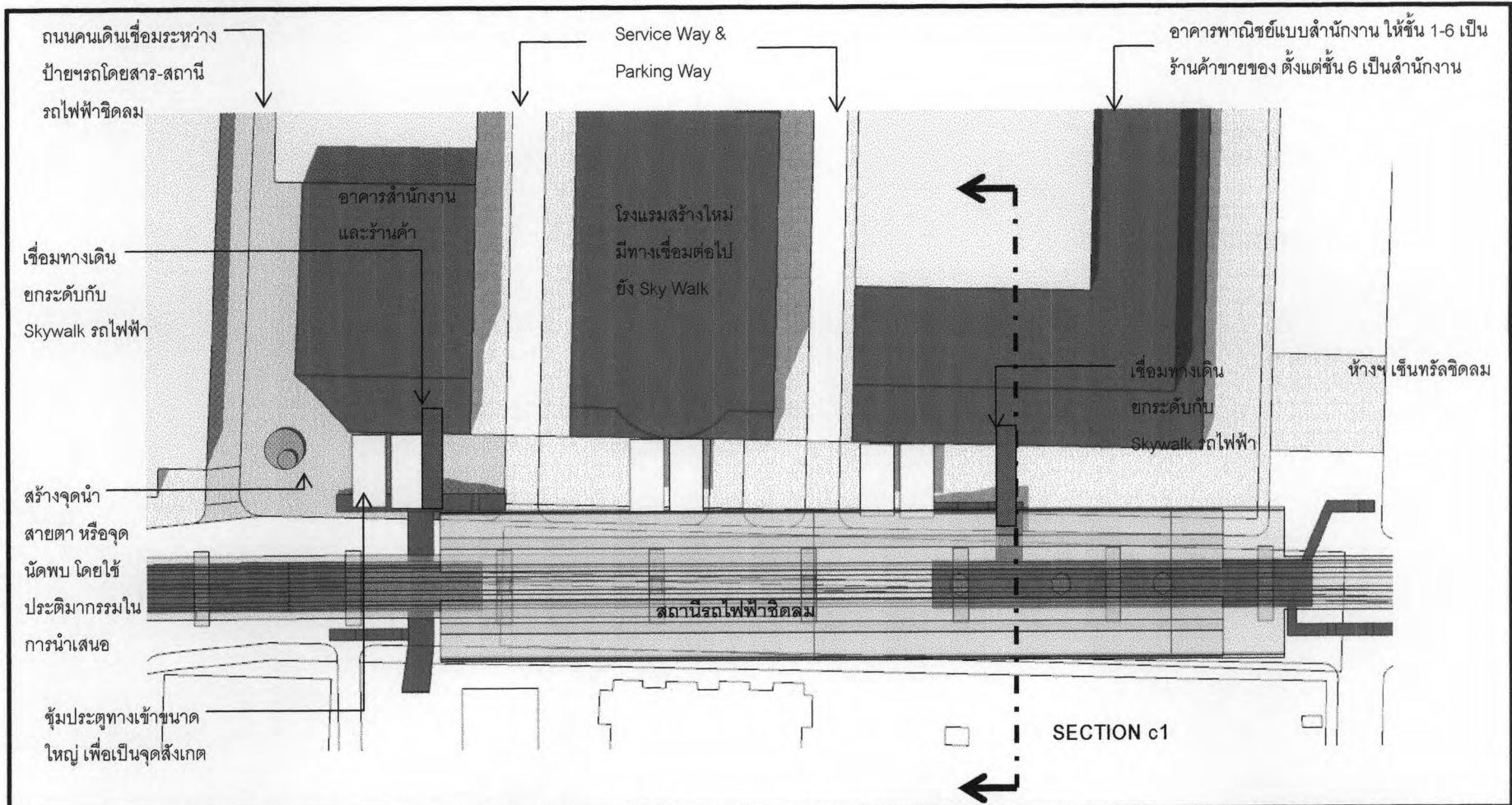
1) แนวความคิดการออกแบบ

- ปรับเปลี่ยน และสร้างอาคารใหม่บริเวณริมถนนคนเดินโดยกำหนดให้ชั้นที่ 1-2 เป็นร้านค้า ตั้งแต่ชั้น 3 ขึ้นไปเป็นสำนักงาน (TOT) หรือสำนักงานให้เช่าสำหรับธุรกิจทั่วไป และเป็นที่พักจอดรถ (ห้างฯ บิ๊กซี)
- ปรับเปลี่ยนหน้าตาอาคารให้สอดคล้องกันโดยรอบ มีความทันสมัยต่อเนื่อง ตลอดแนวถนนคนเดิน
- ทางเท้ามีความกว้างเพียงพอที่จะรองรับผู้เข้ามาใช้พื้นที่
- การออกแบบคำนึงถึงผู้พิการและคนชรา
- ทางเท้ากลางแจ้งมีร่มเงาที่เพียงพอ ทั้งจากพืชพันธุ์และอุปกรณ์
- จัดให้มีที่นั่งเป็นระยะ สำหรับหยุดพักชั่วคราว
- อุปกรณ์ประดับถนน (street furniture) สามารถบอกความเป็นพื้นที่ได้
- ภาพรวมของทางเท้าทันสมัย และเป็นเอกลักษณ์ของเมือง
- ทางเชื่อมสามารถบ่งบอกกิจกรรมของแต่ละจุดได้
- พื้นผิวทางเท้ามีความหลากหลายทันสมัย สามารถนำสายตาสายตาไปยังจุดที่เชื่อมได้
- ทางเท้าในร่มที่มีความกว้างเพียงพอ เพิ่มกิจกรรมเบาๆ ประเภทร้านกาแฟ หรือร้านขายหนังสือพิมพ์เข้าไป
- มีการแบ่ง zone ระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคลและส่วนสาธารณะชัดเจน สามารถใช้ทางเชื่อมร่วมกันโดยไม่ก่อความรำคาญให้กัน
- มีหลังคาผ้าใบ/วัสดุโปร่งแสง คลุมเส้นทางตลอดแนวโดยที่มีการเว้นช่องไฟเป็นระยะๆ เพื่อให้อากาศถ่ายเทได้สะดวกและไม่รู้สึกอึดอัด

2) รายละเอียดการออกแบบ

- พัฒนาพื้นที่ว่างหน้าและด้านหลังอาคารจากระยะถนนเป็นจุดเริ่มต้นกระจายคน โดยใช้ Skywalk เชื่อมกับอาคารข้างเคียง เพื่อให้รองรับการเดินเท้า และมีพื้นที่กิจกรรมระหว่างทาง เพราะเป็นศูนย์รวมกิจกรรมค้าขายขนาดใหญ่ในพื้นที่ เนื่องจากเป็นจุดขึ้นลงรถไฟฟ้าบีทีเอส และจุดกระจายคน
- Skyway เชื่อมต่อเนื่องจากอาคารใหญ่ มีลักษณะเป็นทางผ่าน (circulation) กว้าง 3.00 เมตร โดยปรับปรุงจากสะพานลอยคนข้ามเดิม มีลักษณะเป็นทางผ่าน (circulation) กว้าง 2.50 เมตร
- Skywalk เชื่อมเข้ากับ central world plaza กับอาคารสร้างใหม่บริเวณอาคารชิตินเดิม และเชื่อมต่อไปยังอาคารที่สร้างขึ้นใหม่บริเวณสี่แยก มีลักษณะเป็นทางผ่าน (circulation) กว้าง 3.00 เมตร
- ทางเดินลอยฟ้า Skywalk ที่สร้างใหม่ ใช้โครงสร้างเหล็กและอลูมิเนียมเป็น เนื่องจากมีน้ำหนักเบา และพื้นผิวมันวาว ร่วมสมัย เหมาะกับการใช้เป็นตัวเชื่อมระหว่างอาคาร ที่ต้องการสื่อถึงความทันสมัยและมี

- เชื่อมถนนคนเดินเข้าภายในพื้นที่ และใช้การจัดภูมิทัศน์เป็นตัวนำสายตา และเชื่อมกิจกรรมด้วยการค้าขาย
- กำหนดขอบเขตการตั้งโต๊ะ/อุปกรณ์ในการค้าขาย กำหนดขอบเขตความกว้างของทางเดินเท้า และขอบเขตพื้นที่นั่งพักผ่อน (ดูรูปตัดขยาย)

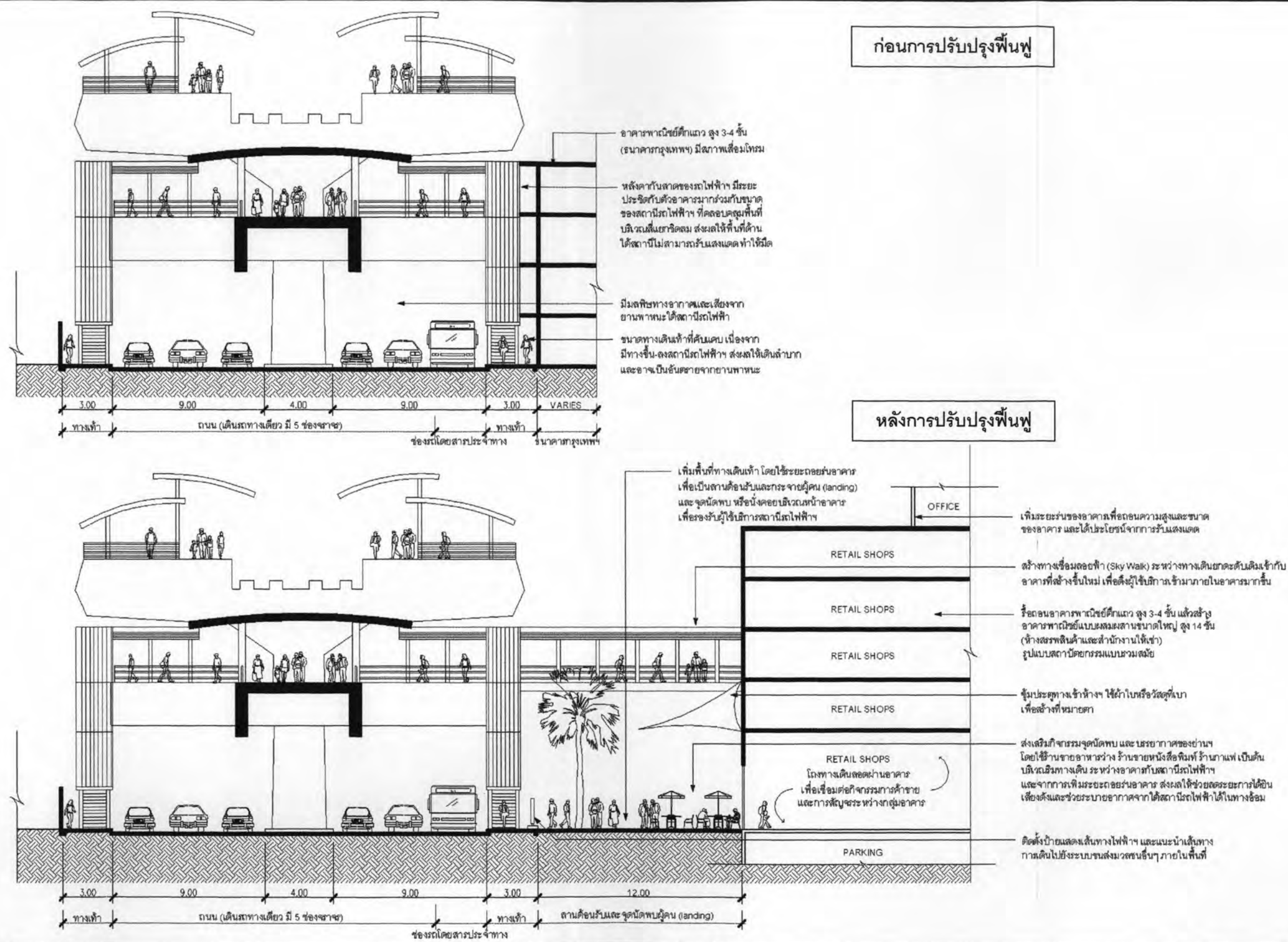


แผนที่ 5.7 แสดงผังการออกแบบพื้นที่บริเวณด้านใต้สถานีรถไฟฟ้าชัตลอมและถนนคนเดิน

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์

SCALE 1: 1,000





ภาพที่ 5.21 แสดงรูปตัด c1
 แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านราชประสงค์

ที่มา: จากกาวิโคระห์ พ.ศ. 2550



SCALE 1:250



- แสดงบรรยากาศบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระบบรางใต้สถานีรถไฟฟ้าชิดลม ที่สร้างเป็นลานตอนรับขนาดใหญ่ ที่สามารถรองรับการเป็นจุดนัดพบ จุดรวมคน จุดพักคอย และจุดกระจายผู้มาใช้บริการ และเป็นการเชื่อมต่อเข้าไปสู่พื้นที่ด้านในบลิคกด้วยเส้นทางสัญจรหลัก และส่งเสริมบรรยากาศด้วยลายพื้นและแนวต้นไม้ยืนต้น
- เชื่อมต่อทางเดินลอยฟ้าระหว่างกลุ่มอาคารที่มีกิจกรรมการค้าร่วมกัน



ภาพที่ 5.22 แสดงบรรยากาศบริเวณด้านใต้สถานีรถไฟฟ้าชิดลมและถนนคนเดิน

แนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์