

บทที่ 6

แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง ศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า

จากการศึกษา “อิทธิพลศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ที่มีต่อพื้นที่ด้านตะวันตกของ กรุงเทพมหานคร” นอกจากทำให้สามารถทราบถึงพัฒนาการของศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า อิทธิพลและระดมมีการให้บริการของศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้าที่ส่งผลต่อพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่ ต่อเนื่องแล้ว จำเป็นต้องมี แนวทางการพัฒนา ปรับปรุงศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า เพื่อให้พื้นที่ บริเวณนี้ สามารถเป็นจุดช่วยลดการเดินทางเข้าเมืองของผู้อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของ กรุงเทพมหานครที่มีประสิทธิภาพได้

6.1 การส่งเสริม การพัฒนาเมือง ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครได้มีการวางและจัดทำผังเมืองรวมเพื่อเป็นกรอบชี้นำทิศทางการพัฒนาเมือง ในอนาคต ซึ่งกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2459 ได้กำหนด บทบาท ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (พ. 3) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นศูนย์พาณิชยกรรมชุมชนรอง และพาณิชยกรรมเมือง ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป

ตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร อนุญาตให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างผสมผสานทั้งที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ภายใต้เงื่อนไขการพัฒนาความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการปลูกสร้างอาคาร ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวม ต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 7:1 ซึ่งค่อนข้างสูง เปิดโอกาสสำหรับการพัฒนาในพื้นที่ดินว่างเปล่า และการปรับปรุงฟื้นฟูอาคารเสื่อมโทรม เพื่อให้สามารถพัฒนา พื้นที่ ให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของย่านการค้าในอนาคตได้

จากข้อกำหนดผังเมืองรวม ที่อนุญาตให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน และเปิดโอกาสให้การพัฒนา ความหนาแน่น และการปลูกสร้างอาคาร ทำให้พื้นที่ภายในย่านการค้าปิ่นเกล้า มีโอกาสเติบโต และพัฒนา สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ จึงเป็นประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัย หนาแน่นสูง ที่เหมาะสมต่อการเป็นที่ตั้งของห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ และเป็นจุดดึงดูดการเข้าใช้ บริการของประชาชนในพื้นที่ด้านตะวันตกได้เป็นอย่างดี แต่ในขณะเดียวกัน เมื่อพื้นที่เกิดการ พัฒนาพื้นที่ย่านการค้าเพิ่มมากขึ้น ก็ส่งผลให้เกิดสภาพปัญหาเพิ่มตามมาด้วย ปัญหาเหล่านี้จึง เป็นอุปสรรคขัดขวางต่อการพัฒนาพื้นที่ย่านการค้า และศักยภาพในการดึงดูดการเข้าใช้บริการ

จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นถึงประเด็นปัญหาหลักที่ทางภาครัฐจำเป็นต้องมีการเร่งดำเนินการแก้ไข อันได้แก่

6.1.1 ปัญหาการจราจรภายในพื้นที่

บริเวณที่ตั้งของย่านการค้าการค้า เป็น Node การขนส่งที่สำคัญในพื้นที่ฝั่งตะวันตกเนื่องจากพื้นที่เป็นเส้นทางผ่านไปยังเขตปริมณฑล และพื้นที่ชานเมืองต่อเนื่อง ทำให้เส้นทางมีการสัญจรที่คับคั่ง โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ประกอบกับกิจกรรมการสัญจรที่หลากหลายบริเวณหน้าศูนย์การค้า เช่น การรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ของรถประจำทาง แท็กซี่ รถตู้ บริเวณหน้าศูนย์การค้า ซึ่งมีจำนวนมากในแต่ละวัน หรือการกลับรถโดยสารจากต่างจังหวัด บริเวณใกล้ศูนย์การค้า ไปยังสถานีขนส่งสายใต้ ก่อให้เกิดการชłodตัวของยานพาหนะ เกิดความไม่คล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะอื่นๆที่แล่นตามมา เป็นการเพิ่มปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณหน้าศูนย์การค้าให้มากกว่าเดิม (แผนที่ 6.1)

การพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นบริเวณย่านการค้า จำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไข ระบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะแบบเชื่อมโยง โดยใช้นโยบายของทางภาครัฐเข้ามาประสาน ในการวางแผน บรรเทาปัญหาบริเวณย่านการค้า และเป็นแนวทางส่งเสริมให้ ย่านการค้ามีการพัฒนาระบบการคมนาคม ให้สะดวกเพิ่มมากขึ้น และเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่ง สาธารณะเข้าสู่พื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ตลอดจน เพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรในพื้นที่ ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครได้อย่างมี ศักยภาพ

โครงการของทางภาครัฐ ที่สามารถนำมาเชื่อมโยงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ คือ *โครงการวางแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบราง* (กระทรวงคมนาคม, 23 กุมภาพันธ์ 2547) เพื่อ เพิ่มความสะดวกให้กับประชาชน ในพื้นที่เขตพระนคร พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ตลอดจน พื้นที่ชานเมืองโดยรอบ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง และบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดใน เขตกรุงเทพมหานคร ได้ในอนาคต ในระยะแรก ที่ประชุมคณะกรรมการมีมติเห็นชอบในหลักการ โครงข่าย ระยะที่ 1 ซึ่งเป็นโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวม 7 เส้นทาง ระยะทางทั้งหมด 291 กิโลเมตร ซึ่งจะดำเนินการแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2552 เส้นทางที่เกี่ยวข้องสามารถเชื่อมโยงในพื้นที่ศึกษา ได้แก่

- *เส้นทางสายสีน้ำเงิน (วงแหวนรอบในและช่วงท่าพระ-บางแค)*

พัฒนาระบบเพิ่มเติมจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศ ไทย (รฟม.) ช่วง จากสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ สำหรับเส้นทาง นี้แยกเป็นช่วงต่างๆ ได้แก่

- หัวลำโพง-ท่าพระ เป็นการต่อขยายเส้นทางจากช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ให้สามารถเดินรถ ได้ ในลักษณะเป็นวงรอบโดยขยายเส้นทางในด้านฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะเริ่มจากสถานี หัวลำโพง เป็นโครงสร้างอุโมงค์ไปตามแนวถนนเจริญกรุง เลี้ยวซ้ายเข้าแนวถนนสนามไชย ลอดเกาะ รัตนโกสินทร์ และลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา แล้วจะเริ่มยกระดับขึ้นเป็นโครงสร้างยกระดับบริเวณสี่แยก ท่าพระ

- บางซื่อ-ท่าพระ เป็นการต่อขยายเส้นทางจากช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ให้สามารถเดินรถ ได้ในลักษณะเป็นวงรอบโดยขยายเส้นทางในด้านฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะเริ่มจากสถานี บางซื่อ แล้วยกระดับขึ้นมาเป็นโครงสร้างยกระดับตามแนว ถนนประชาราษฎร์ สาย 2 จนข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาแล้วเลี้ยวลงมาตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ และวิ่งยกระดับไปจนถึงสี่แยกท่าพระ

- ท่าพระ-บางแค เป็นการต่อขยายเส้นทางโดยเริ่มจากสถานีท่าพระ เป็นโครงสร้างยกระดับ ไปตามแนวถนนเพชรเกษมซึ่งเป็นถนน 6 ช่องจราจร แบบมีเกาะกลาง โดยตลอดจนถึงถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) บริเวณบางแค

เส้นทางสายสีน้ำเงิน มีแนวโน้มจะสามารถอำนวยความสะดวกต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่กลุ่มระยะรัศมี 6-10 กิโลเมตร จากศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ซึ่งมีจำนวนสูงสุด ร้อยละ 21.33 จากกลุ่มผู้เข้าใช้บริการทั้งหมด*

- เส้นทางสายสีส้ม (บางกะปิ-บางบำหรุ)

พัฒนาระบบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แยกเป็นส่วนต่างๆ ดังนี้

- บางซื่อ-สามเสน เริ่มต้นบริเวณบางกะปิ เป็นโครงสร้างอุโมงค์ลอดใต้แยกลำสาละ ไปตามแนวถนนรามคำแหง ซึ่งเป็นถนน 8 ช่องจราจรแบบมีเกาะกลาง และจะเป็นโครงสร้างอุโมงค์ ไปตลอดจนเข้าแนวถนนพระราม9 ต่อเนื่องไปถนนดินแดง ถนนราชวิถี ถึงบริเวณสามเสน

- สามเสน-บางบำหรุ ต่อขยายเส้นทางที่มาจากบางกะปิ โดยเริ่มจากสามเสน ซึ่งยังเป็นโครงสร้างอุโมงค์ มุดลอดแม่น้ำเจ้าพระยา ไปตามแนวสะพานกรุงธน และจะเริ่มเป็นโครงสร้างยกระดับ เมื่อพ้นแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ไปแล้ว จากนั้นจึงไปตามแนวถนนสิรินธร จนไปเชื่อมกับแนวรถไฟฟ้าสายใต้บริเวณสถานีบางบำหรุ

เส้นทางสายสีส้ม มีแนวโน้มจะสามารถอำนวยความสะดวกต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่กลุ่มระยะรัศมี 6-10 กิโลเมตร บางส่วน เช่น ผู้อยู่อาศัยในเขตบางซื่อและระยะรัศมี 16 กิโลเมตรขึ้นไป จากศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 4.2% จากกลุ่มผู้เข้าใช้บริการทั้งหมด*

- เส้นทางสายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ)

พัฒนาระบบตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แยกเป็นช่วงต่างๆ ดังนี้

- ยมราช-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ เป็นแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายตะวันออกในปัจจุบัน โดยช่วงจากยมราช-หัวหมาก มีจำนวนราง 1 ราง และจากหัวหมาก-ลาดกระบัง มี 3 ราง มีเขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร โดยเริ่มจากบางซื่อ หัวลำโพง ผ่านแยกกษัตริย์ศึก และเริ่มยกระดับข้ามแยกยมราช วิ่งขนานไปตามแนวถนนเพชรบุรี ผ่านถนนศรีนครินทร์ ถนนกรุงเทพกรีฑา และเริ่มลดระดับลงสู่พื้นดิน ไปจนถึงสถานีลาดกระบัง และยกระดับอีกครั้ง ข้ามถนนอ่อนนุช เพื่อจะเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ จากนั้นลดระดับลงสู่พื้นดินและลงใต้ดินเพื่อเข้าสู่สนามบิน

- บางซื่อ-ตลิ่งชัน-วงแหวนรอบนอก เป็นแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายตะวันตกในปัจจุบัน โดยช่วงจากบางซื่อ-วงแหวนรอบนอกมีจำนวนราง 2 ราง มีเขตทางกว้างประมาณ 80 เมตร โดยเริ่มออกจากบางซื่อ ไปตามทางรถไฟเดิม และเริ่มยกระดับเพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และจะลดลงสู่ระดับดิน เมื่อข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์แล้ว จากนั้นก็จะวิ่งระดับดินไปโดยตลอด

* ที่มา : ผลวิเคราะห์เขตอิทธิพลการให้บริการโดยใช้ผลสำรวจแบบสอบถามผู้ใช้บริการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ตารางที่ 5.3

เส้นทางสายสีแดงอ่อน มีแนวโน้มจะสามารถอำนวยความสะดวกต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่กลุ่มระยะรัศมี 6-16 กิโลเมตร ซึ่งส่วนหนึ่งผู้เข้าใช้บริการมาจากทางด้านทิศตะวันออกจากที่ตั้งศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 4.2% จากกลุ่มผู้เข้าใช้บริการทั้งหมด*

- สายสีม่วง (บางใหญ่-ราชพฤกษ์)

พัฒนาระบบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แยกเป็นช่วงต่างๆ ดังนี้

- บางซื่อ-พระนั่งเกล้า-บางใหญ่ เริ่มบริเวณวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก ซึ่งเป็นโครงสร้างยกระดับไปตามแนวถนนรัตนาศิเบียร์ จนถึงสะพานพระนั่งเกล้า ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แล้วมาตามถนนรัตนาศิเบียร์ และเปลี่ยนแนวลงมาทางถนนติวานนท์ และถนนประชาราษฎร์ถึงบริเวณเตาปูน

- บางซื่อ-สามเสน-ราชพฤกษ์ เป็นแนวที่กำหนดใหม่ในบางส่วนคือช่วงจากบางซื่อ-สามเสน โดยเป็นโครงสร้างยกระดับต่อเนื่องมาตามถนนประชาราษฎร์ และเริ่มลดระดับลงใต้ดิน เป็นโครงสร้างอุโมงค์เปลี่ยนมาเข้าแนวถนนประชาราษฎร์สาย 1 ต่อเนื่องมาถึงถนนสามเสน เลี้ยวเข้า ถนนพระสุเมรุ ถนนมหาไชย ถนนจักรเพชร แล้วเบี่ยงแนวออกเพื่อหลบสะพานพระปกเกล้า ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา เข้าสู่แนวถนนประชาธิปไตย ต่อเนื่องมาถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสุขสวัสดิ์ และเริ่มยกระดับขึ้นมาเมื่อเลยแยกบางปะแก้วแล้ว ไปจนถึงบริเวณราชพฤกษ์

เส้นทางสายสีม่วง มีแนวโน้มจะสามารถอำนวยความสะดวกต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่กลุ่มระยะรัศมี, 6-16 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่ผู้เข้าใช้บริการมาจากทางด้านทิศเหนือจากที่ตั้งย่านการค้าปิ่นเกล้าซึ่งจะสามารถเอื้อประโยชน์ต่อการเดินทางของผู้ใช้บริการที่มาจากจังหวัดนนทบุรีได้เป็นอย่างดี

จากโครงการพัฒนาระบบการขนส่งของทางภาครัฐ ดังกล่าว เมื่อพิจารณาในลักษณะการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างเมืองแล้ว หากมีการปรับปรุงระบบการสัญจรภายในพื้นที่ เพื่อรองรับกับระบบเส้นทางคมนาคมใหม่ที่สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรได้แล้ว ก็จะทำให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ย่านการค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น กล่าวคือ

เส้นทางสายสีน้ำเงิน - ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เป็นเส้นทางสำคัญในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ย่านการค้าปิ่นเกล้า ได้ที่บริเวณพื้นที่ถนนจรัญสนิทวงศ์ เพื่อให้การเข้าถึงพื้นที่สะดวกเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ภาครัฐสามารถจัดระเบียบพื้นที่ จากจุดลงรถ มาถึงย่านการค้า ได้ เช่น การปรับปรุงทางเท้า และภูมิทัศน์ระหว่างทางไปจนถึงพื้นที่บริเวณย่านการค้า ตลอดจนกำหนดบริเวณปลอดกิจกรรมหาบเร่แผงลอย ในอนาคตขึ้น ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ดี ระหว่างการสัญจรทางเท้า เป็นการให้ประโยชน์ทางเท้าให้คุ้มค่า และส่งผลให้เกิดการลดปริมาณการใช้ยานพาหนะบริเวณย่านการค้าลง

* ที่มา : ผลวิเคราะห์ขีดความสามารถให้บริการโดยใช้ผลสำรวจแบบสอบถามผู้ให้บริการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ตารางที่ 5.3

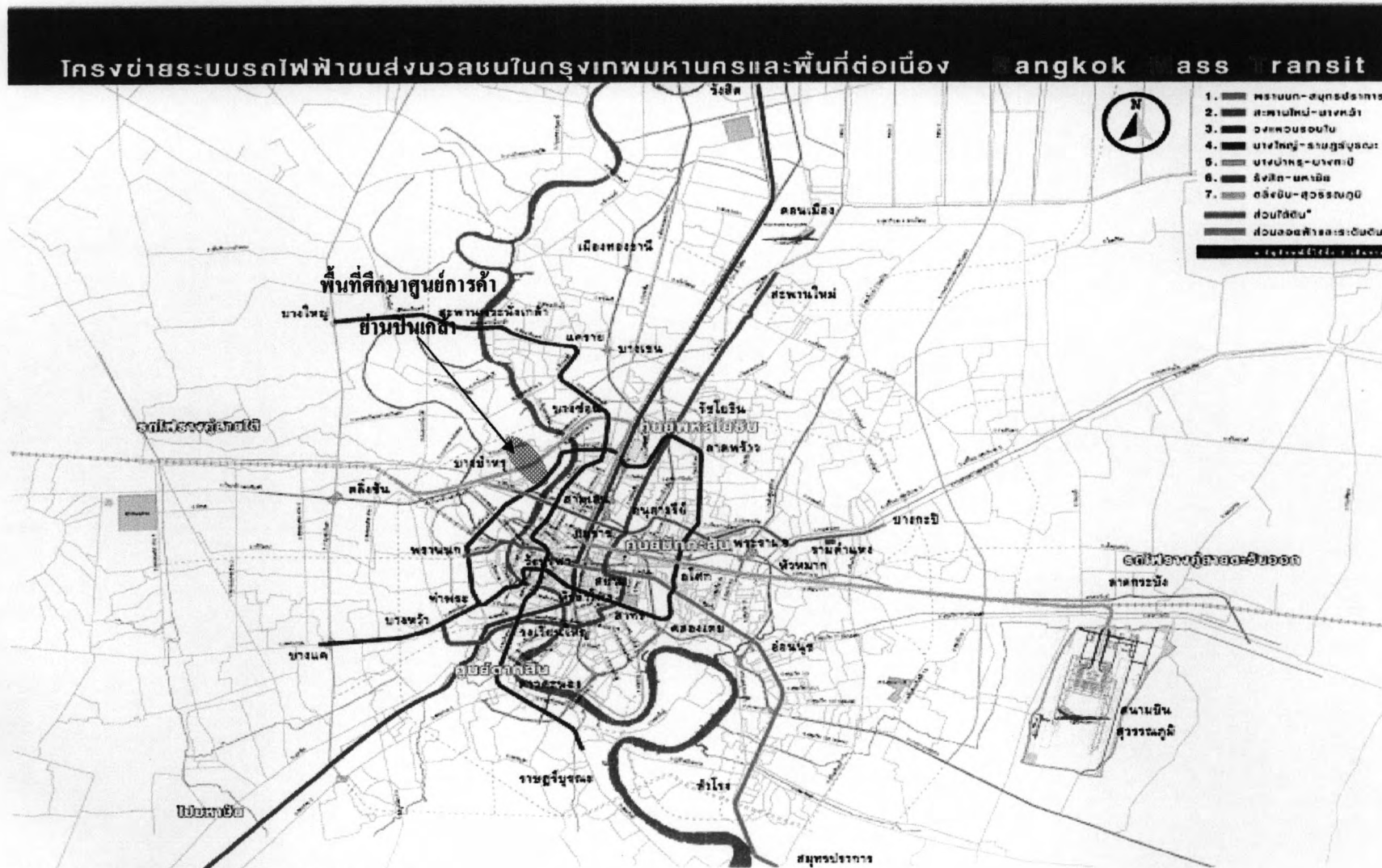
เส้นทางสายสีส้ม – ช่วง สามเสน-บางบำหรุ มีระบบการขนส่งเส้นทางระหว่างพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยประชาชนจะสามารถเข้าและออกจากพื้นที่ย่านการค้าปิ่นเกล้าโดยใช้ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดังนั้น ผู้เดินทางจากพื้นที่ฝั่งตะวันออก สามารถโดยสาร รถไฟฟ้าใต้ดิน และต่อรถของขนส่งมวลชนเข้ามาในพื้นที่ย่านการค้า โดยอาศัยระบบ รถโดยสารประจำทางท้องถิ่น และภาครัฐควร จัดสร้างจุดรับ-ส่งรถประจำทาง เพื่อบริการแก่ประชาชน บริเวณจุดสถานีขนส่งระบบราง และ บริเวณย่านการค้า ที่เป็นระเบียบ และสังเกตได้ชัดเจน พร้อมกับการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมให้การใช้ระบบขนส่งมวลชน เพื่อประหยัดเวลา และค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง แก่ประชาชน

เส้นทางสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-ตลิ่งชัน –วงแหวนรอบนอก จัดเป็นทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้ใช้บริการที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่ย่านการค้า ยังพื้นที่เขตต่างจังหวัด เนื่องจากเป็นระบบขนส่งประเภทรางคู่ โดยประชาชน สามารถต่อรถจากบริเวณสถานีบางซื่อ มาสู่อะไรก็ตาม ย่านการค้าปิ่นเกล้า โดยเดินทางด้วย เส้นทางถนนจรัญสนิทวงศ์ และนอกจากนี้เป็นการเพิ่มทางเลือก แก่ประชาชนจากพื้นที่ต่างจังหวัด ให้ใช้ระบบขนส่งแบบใหม่ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่กระทบต่อการเคลื่อนตัวบริเวณย่านการค้า ซึ่งเกิดขึ้นจากสถานีขนส่งสายใต้

เส้นทางสายสีม่วง บางซื่อ-พระนั่งเกล้า-บางใหญ่ จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการศูนย์การค้า ที่มาจากพื้นที่จังหวัดนนทบุรี และในบริเวณเขตบางซื่อ ซึ่งผู้ใช้บริการศูนย์การค้า จะมีทางเลือกในการเดินทางเข้ามามากยิ่งขึ้น ด้วยการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถไฟฟ้า และใช้เส้นทางถนนเพื่อเลี่ยงการจราจรติดขัด เช่น โดยเลี่ยงมาใช้ถนนกาญจนาภิเษก เพื่อย่นระยะเวลาในการถึงย่านการค้า

เมื่อเกิดระบบโครงข่ายการสัญจร ในพื้นที่ย่านการค้า ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ภาครัฐจึงควรมีการจัดระเบียบพื้นที่โดยรอบย่านการค้า เพื่ออำนวยความสะดวกเข้าถึงพื้นที่ด้วยบริการระบบขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งควรคำนึงถึงจุดบริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารเข้าสู่พื้นที่ ระบบขนส่งมวลชนที่เพียงพอ เพื่อผู้ใช้บริการสามารถเชื่อมต่อการเดินทางในแต่ละNodeได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญในด้านการสัญจรบริเวณพื้นที่ทางเดินเท้าซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเข้าถึง หากทางภาครัฐ กำหนดนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ ปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณทางเดินเท้า เข้าสู่ย่านการค้าให้นำเดิน และเกิดความปลอดภัยทุกช่วงเวลา อีกทั้งร่วมมือประสานงานกับทางภาคเอกชน ในการสนับสนุนด้านการพัฒนาและประชาสัมพันธ์เส้นทาง ก็จะเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นและส่งเสริมศักยภาพ เป็นจุดดึงดูดการเข้าใช้บริการในพื้นที่ฝั่งตะวันตกได้อีกในอนาคต

แผนภาพที่ 6.3 แสดงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง



ที่มา : <http://www.otp.go.th/bmt/progress.htm>

6.1.2 ปัญหาสภาพแวดล้อม

จากบริเวณพื้นที่ย่านการค้า มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทางพาณิชย์กรรม และเป็นที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ก่อให้เกิดปัญหาผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อมตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อันได้แก่ ปัญหามลพิษทางอากาศ และฝุ่นละอองเพิ่มขึ้น โดยนอกจากจะส่งผลกระทบต่อ ผู้อยู่อาศัยภายในชุมชน และผู้ทำงานให้เกิดความรำคาญ ทำให้เกิดเสียดสุขภาพแล้ว ยังส่งผลต่อผู้สัญจร และผู้ใช้บริการบริเวณย่านการค้าอีกด้วย สำนักงานเขตบางพลัด ได้คาดการณ์ ในระยะเวลาปี 2548-2550 ปัญหาการใช้ดินประเภทประชากรหนาแน่นมากนี้ จะทำให้เกิดผลตามมา คือ ระบบนิเวศน์เมืองเสื่อมโทรม ปัญหาขยะ ระบบน้ำเสีย อากาศที่เป็นมลพิษ และฝุ่นละอองเพิ่มขึ้น แหล่งที่มา : <http://203.155.220.217/bangprad>)

เพื่อเป็นการส่งเสริมให้พื้นที่ย่านการค้า มีศักยภาพในการดึงดูดการเข้าใช้บริการของประชาชนภายนอก และลดการเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ จึงสมควรพิจารณา ประเด็นยุทธศาสตร์ การส่งเสริมรักษาสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพในพื้นที่ อันได้แก่

1. จัดตั้งโครงข่ายการทำงาน ในการรณรงค์รักษาสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่สำนักงานเขตพื้นที่ นักการเมืองท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน (เช่น ศูนย์การค้า) ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ ร่วมมือ หาแนวทางการส่งเสริมให้เกิดการรักษาสิ่งแวดล้อม ในระแวกชุมชน และสิ่งแวดล้อมของเมือง ทำให้เป็นการเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงาน และมีการดูแลด้านงบประมาณ

2. ทำการประเมินสภาพแวดล้อม ณ ปัจจุบัน และผลกระทบต่อส่วนรวม และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยพิจารณาร่วมกับข้อกำหนดทางผังเมือง เพื่อเป็นการเตรียมการและกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบแก้ไขต่อไป

3. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ด้วยการจัดทำประชาพิจารณ์ เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ต่อสภาพแวดล้อมใกล้ตัว และข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหา รวมทั้งให้ความรู้แก่ประชาชนในพื้นที่ ให้ตระหนักถึงปัญหา ปลุกฝังค่านิยมที่ดี ในการรักษาสภาพแวดล้อม ตลอดจนเห็นความสำคัญในการมีส่วนร่วมในกิจกรรมสิ่งแวดล้อมชุมชน ซึ่งต้องอาศัย องค์การจากภาครัฐ เช่น สถานศึกษาในพื้นที่ และ ภาคเอกชน เช่น ศูนย์การค้า ย่านปิ่นเกล้า เป็นตัวกลางในการดำเนินการ

นอกจากนี้โครงการของรัฐปี 2548-2550 (สำนักงานเขตบางพลัด-บางกอกน้อย) ส่งเสริมศักยภาพและแนวโน้มการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ได้แก่

โครงการรณรงค์ อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

1. โครงการปรับปรุงเพิ่มพื้นที่สีเขียว บนบาทวิถี เกาะกลางถนน และบริเวณที่ว่าง

2. โครงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3. โครงการลดมลพิษในถนน
4. โครงการเขตปลอดขยะเพื่อความเป็นเมืองน่าอยู่
5. โครงการประกวดชุมชนสะอาด
6. โครงการจัดระเบียบเมือง ชุมชน เพื่อความเป็นอยู่ที่ดี
7. โครงการรณรงค์ส่งเสริมการใช้ขยะหอม เพื่อดูแลสิ่งแวดล้อมเป็นต้น

6.2 การปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

จากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคารในปัจจุบัน ทำให้มีแนวทางในการพัฒนาบริเวณพื้นที่ย่านการค้า ได้ ลักษณะดังนี้ คือ

1. ฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

จากการที่บริเวณย่านการค้ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารพาณิชย์ มีการปลูกสร้างอาคาร และเป็นที่พักอาศัยหนาแน่น โดยแผนการใช้ที่ดินกำหนดให้เป็นบริเวณที่ต้องรองรับความหนาแน่นของประชากรเพิ่มขึ้น จากสภาพทางกายภาพนี้เอง จึงเป็นปัญหาที่เกิดสะสมเป็นระยะเวลานาน ขาดการวางแผนการพัฒนาที่ชัดเจนตั้งแต่ในอดีต ดังนั้น จึงจำเป็นที่ทางภาครัฐจะต้อง ปรับสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ให้มีการใช้สอยให้คุ้มค่ามากยิ่งขึ้น โดยควบคุมบริเวณพื้นที่รกร้าง ให้เกิดการพัฒนาคู่มือค่ามากที่สุด และคำนึงถึงระบบสาธารณูปการ เพื่อยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้เพียงพอต่อความต้องการ หลักการดำเนินการสำคัญ ได้แก่

1) การปรับปรุงเส้นทางสัญจร ได้แก่ การเชื่อมต่อถนนซอยที่อยู่ใกล้เคียงให้เกิดเป็นระบบโครงข่ายการสัญจรที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น มีการปรับปรุงระบบทางเท้าให้ได้มาตรฐานเพื่อประโยชน์ใช้สอยสูงสุด โดยเฉพาะบริเวณทางเท้าที่เชื่อมระหว่างศูนย์การค้าทั้ง 3 แห่ง ควรทำทางเดินให้กว้างขึ้น และจัดให้มีความร่มรื่น โดยอาจมีการปลูกต้นไม้บริเวณทางเดิน มีม้านั่งและถังขยะวางตามจุด เป็นระยะๆ ตลอดจนซ่อมแซม ปรับปรุงสภาพทางเดินเท้า เพื่อเป็นการปรับทัศนียภาพให้มีความน่าเดิน และเกิดความปลอดภัย เนื่องจากพื้นที่เดิม เพื่อเพิ่มการสัญจรทำให้เพิ่มขึ้น แทนการใช้รถยนต์ รวมทั้งจัดระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ย่านการค้า เพื่อให้เกิดความคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ

2) ปรับปรุงและกำหนดจุดจอดรถโดยสารประจำทางที่แน่นอน จากปัญหาที่เกิดขึ้นในการรับ-ส่ง ผู้โดยสารบริเวณหน้าศูนย์การค้าเกิดความไม่สะดวกในการเข้า-ออกศูนย์การค้าโดยรถยนต์ และเกิดความหนาแน่นบริเวณที่จอดรถประจำทาง ดังนั้น แนวทางที่

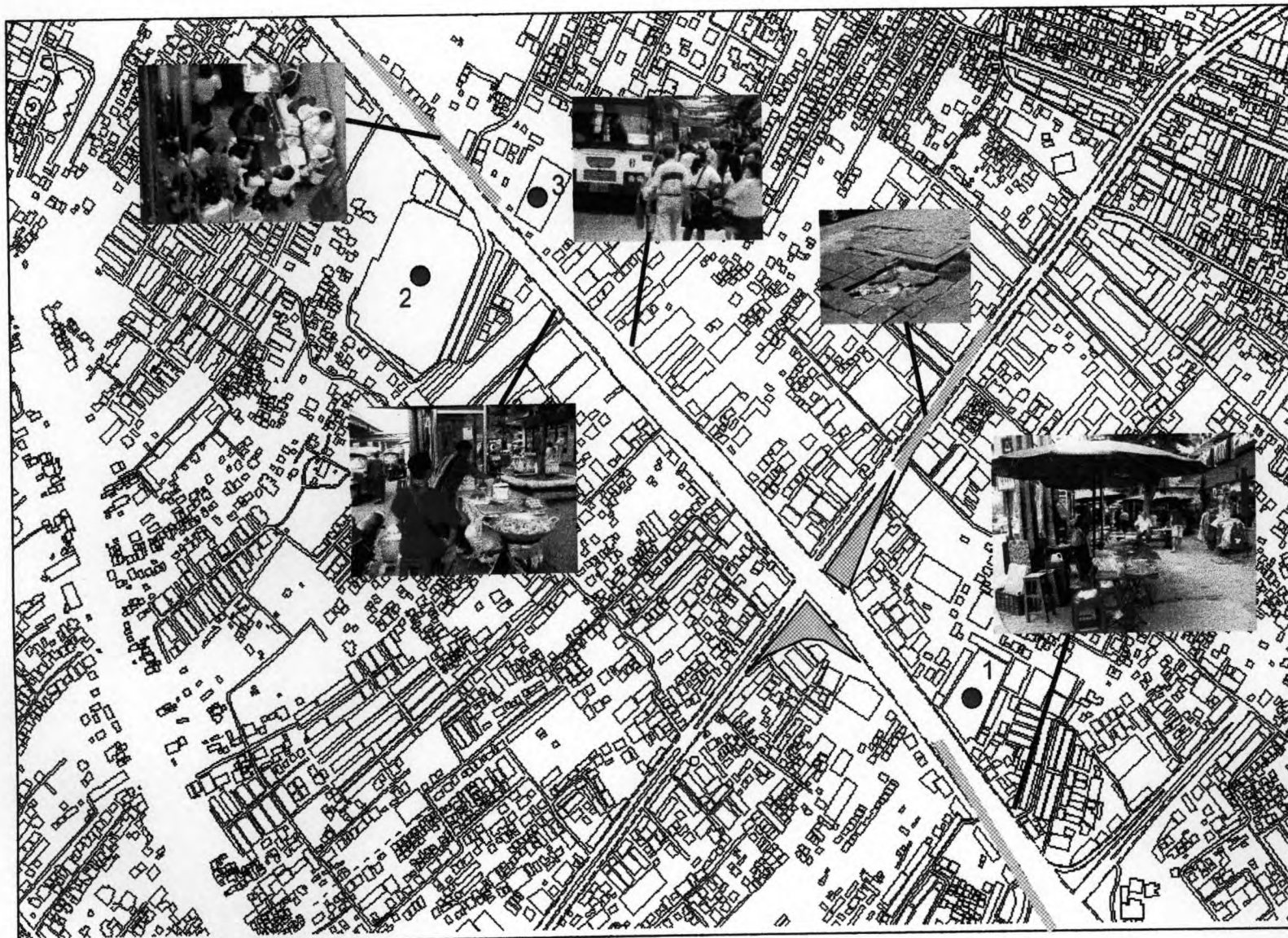
เหมาะสมในการแก้ไขปัญหา ก็คือ การจัดระเบียบหน้าศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะรถตู้ขนส่งสาธารณะ ที่ไม่มีจุดจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่ไม่ส่งผลกระทบต่อระบบการสัญจรเข้า-ออก จากพื้นที่ศูนย์การค้า ดังนั้นจึงควรหาพื้นที่ว่าง และกำหนดจุดรับ-ส่ง ที่แน่นอน เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยทางภาครัฐจำเป็นต้องมีการใช้มาตรการทางกฎหมาย มาบังคับใช้อย่างเคร่งครัด

3) การปรับปรุง ดำเนินการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน เพื่อสนับสนุน ความกินดีอยู่ดีแก่ประชาชนในพื้นที่ ได้แก่ ตรวจสอบและพัฒนาโครงข่าย และประสิทธิภาพในการให้บริการน้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ รวมทั้ง ดูแลตรวจสอบระบบการระบายน้ำ การรวบรวมบำบัดน้ำเสีย การจัดเก็บและกำจัดขยะ ที่อาจก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ในอนาคต

4) ปรับปรุง ควบคุมมาตรฐานและการให้บริการด้านสาธารณูปการ ได้แก่ สัดส่วนพื้นที่สวนสาธารณะ และนันทนาการ สถานพยาบาล การรักษาความปลอดภัย เป็นต้น

5) ควบคุมกิจกรรมหาบเร่ แผงลอย บริเวณย่านการค้า ปัญหาที่เกิดขึ้น จากกิจกรรมหาบเร่แผงลอย เช่น ตั้งร้านค้าลูกค้านำทางเดินเท้า ปัญหาขยะระหว่างวันในพื้นที่ ปัญหาบดบังทัศนียภาพที่สวยงามของเมือง หากมีการควบคุมปัญหาที่เกิดขึ้น โดยจัดระเบียบพื้นที่การตั้งสินค้า ใช้ข้อจำกัดด้านเวลาในการเปิดกิจการ หรือ ส่งเสริมการจับ-ปรับ สำหรับการรักษาความสะอาด ก็จะทำให้การจัดการพื้นที่บริเวณทางเท้า เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น


ในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ด้วยการปรับปรุงเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ โครงสร้างสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ดังกล่าวส่งผลต่อการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคาร จึงจำเป็นต้องมีการตรวจสอบ และควบคุมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยใช้มาตรการควบคุมจากข้อกำหนดการอนุญาตประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขต




อิทธิพลของศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้าที่มีต่อพื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

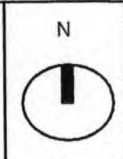
สัญลักษณ์

1. ศูนย์การค้าพาด้า ปิ่นเกล้า
2. ศูนย์การค้าเซ็นทรัล ปิ่นเกล้า
3. โรงพยาบาลตรังเมเจอร์ซีเนิเพล็กซ์

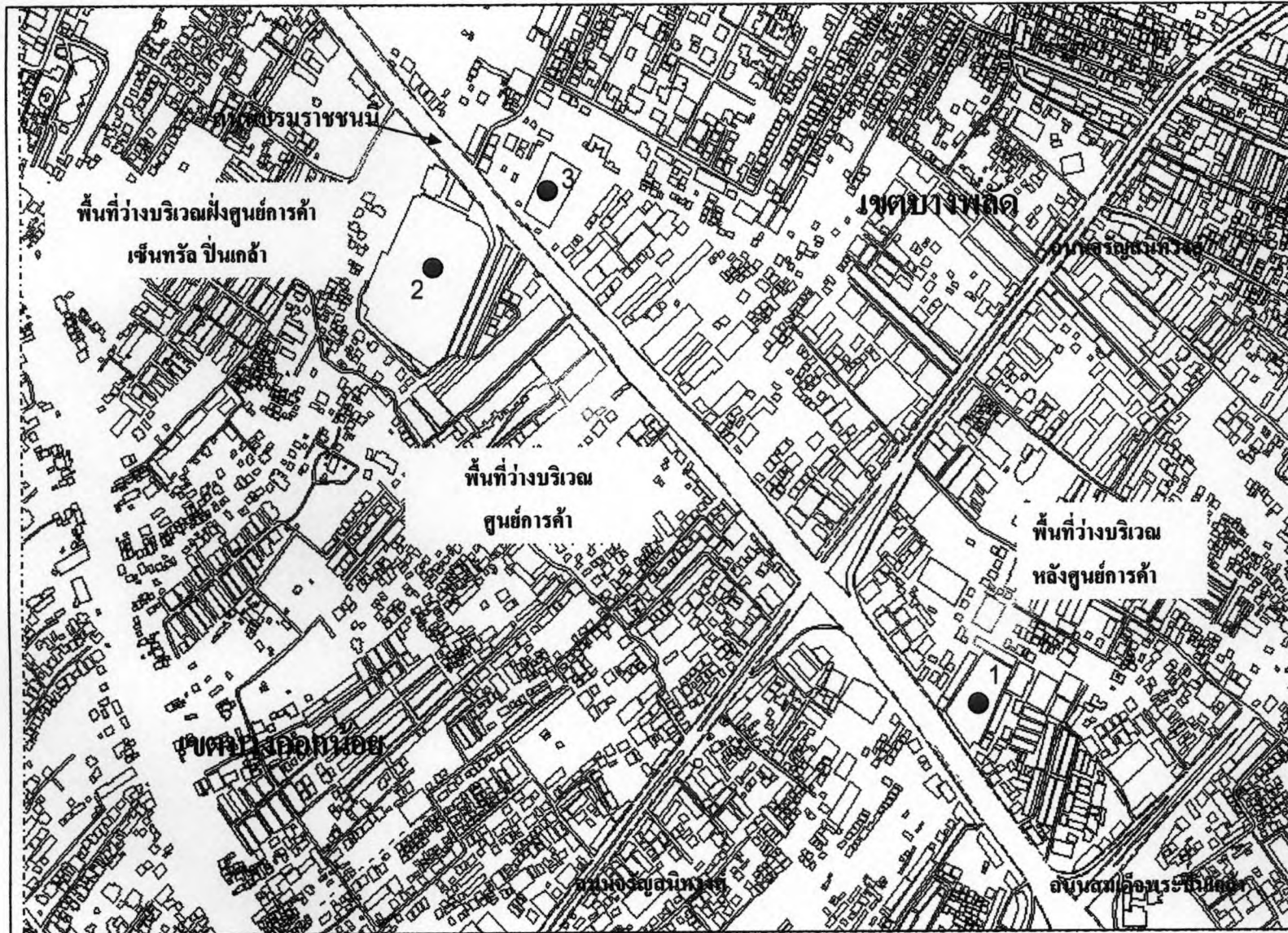

 บริเวณพื้นที่เสนอแนะพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์


 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตราส่วน 1 : 9,810



แผนที่ 6.2 แสดงพื้นที่ที่สมควรมีการปรับปรุงพัฒนาด้านภูมิทัศน์ ในบริเวณพื้นที่ย่านการค้าปิ่นเกล้า



อิทธิพลศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้าที่มีต่อพื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

- สัญลักษณ์
1. ศูนย์การค้าพาต้า ปิ่นเกล้า
 2. ศูนย์การค้าเซ็นทรัล ปิ่นเกล้า
 3. โรงภาพยนตร์เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์
- จุดบริการรับส่งผู้โดยสารรถตู้สาธารณะในอนาคต

ภาคีวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตราส่วน 1 : 9,810

N

แผนที่ 6.3 แสดงบริเวณเสนอแนะจุดจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ บริเวณย่านการค้า ปิ่นเกล้า

6.3 แนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ

เพื่อเพิ่มศักยภาพในความเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของ กรุงเทพมหานคร ให้มีฐานะ เป็น แหล่งกลาง (Subcenter) เพื่อกระจายสินค้า ต่อผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้อยู่ในเขตพื้นที่ปริมณฑล จำเป็นต้องมีแนวทางนโยบายทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อส่งเสริมศักยภาพในพื้นที่ให้ได้มากที่สุด ได้แก่

- ภาครัฐส่งเสริมให้ย่านการค้าปิ่นเกล้า เป็น One –Stop –Service อย่างสมบูรณ์แบบเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ฝั่งตะวันตกได้ โดยไม่จำเป็นต้องเข้าใช้บริการยังพื้นที่ฝั่งพระนคร โดยหลักสำคัญ เน้นความสะดวกในการเข้าถึง ด้วยรูปแบบการขนส่งเพื่อการเข้าถึงพื้นที่ให้หลากหลาย เกิดความสะดวก ตลอดจนจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับกลุ่มชุมชนโดยรอบ

- ผลการศึกษา ศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า เป็นแหล่งซื้อขาย สินค้าประเภท เสื้อผ้า แฟชั่น มีจำนวนร้านค้าภายในย่านการค้า เปิดกิจการค้าขายเสื้อผ้าเป็นจำนวนมาก และกลุ่มลูกค้าหลัก เป็นวัยทำงาน และวัยเรียน โดยกลุ่มดังกล่าว มีแนวโน้มในการซื้อสินค้ามากกว่ากลุ่มอื่นๆ นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการที่มาจากต่างจังหวัด ส่วนหนึ่งมาเยือนการค้าปิ่นเกล้า เพื่อซื้อสินค้าประเภทเสื้อผ้าแฟชั่น เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น จากศักยภาพที่มีอยู่ทั้งทางด้านกายภาพ ที่ตั้ง และกำลังซื้อของผู้ใช้บริการ สามารถพัฒนาให้ย่านการค้า เป็นศูนย์กลางให้บริการตามเส้นทางถนนสายประธาน(Highway service centers) ได้ ซึ่งพื้นที่จำเป็นต้องปัจจัยทางด้าน สิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไปแก่ผู้มาใช้บริการ มีความปลอดภัยที่เพียงพอ มีการขนส่ง และที่จอดรถที่เพียงพอ ภูมิทัศน์มีความสวยงาม เป็นต้น

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพให้สามารถดึงดูดการเข้าใช้บริการให้มีอยู่เสมอ ควรเพิ่ม จุดดึงดูดการเข้าใช้บริการ โดยแสดงจุดยืนทางด้านความเป็น "ศูนย์กลางการค้าเสื้อผ้าแฟชั่น" สำหรับประชาชนบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ที่สินค้าส่วนใหญ่ มีความทันสมัย และมีคุณภาพ ก็จะทำให้จะทำให้พื้นที่ย่านการค้ามีความชัดเจนในด้านความเป็นศูนย์กลางการค้าในพื้นที่ฝั่งตะวันตกที่สำคัญ อันจะทำให้ พื้นที่มีแรงดึงดูดการเข้าใช้บริการของประชาชนในพื้นที่ฝั่งตะวันตกและปริมณฑล ที่สำคัญในอนาคต

6.4 บทสรุป

6.4.1 สรุปพัฒนาการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า

• วิวัฒนาการการเกิดกิจกรรมการค้าทางพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

ย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญของกรุงเทพมหานครระยะเริ่มแรก เกิดขึ้นในพื้นที่ฝั่งพระนคร ต่อมาก็ได้มีการขยายตัวควบคู่กันไปกับการพัฒนาพื้นที่เมืองอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ หรือการคมนาคม ยังผลให้พื้นที่รอบกรุงเทพมหานคร เกิดการลงทุนพัฒนาพื้นที่เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ในช่วง พ.ศ. 2475 พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีการพัฒนาทางด้านพาณิชย์กรรมอย่างเห็นได้ชัด จากการก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าเชื่อมกับบริเวณศูนย์กลางการค้าในเขตชั้นในฝั่งตะวันออก นับเป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนพื้นที่เกษตรกรรมและการอยู่อาศัยตามแม่น้ำลำคลอง (River Linear Settlement) มาเป็นพื้นที่เมือง จากการมีระบบสัญจรทางบกเกิดขึ้นนี้เอง จึงทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมเพิ่มมากขึ้น ลักษณะแรกเริ่มของย่านพาณิชย์กรรมทางพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เกิดขึ้นบริเวณวงเวียนใหญ่ มีการก่อสร้างในรูปแบบของ อาคารร้านค้าที่พักอาศัย เมื่อมีถนนเริ่มตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่ จนพัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าและพาณิชย์กรรมทางฝั่งธนบุรี ในระยะต่อมา หลังจาก พ.ศ. 2504 มีการสร้างถนนและสะพานเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งพระนครและพื้นที่ฝั่งตะวันตกเพิ่มขึ้น จากความสะดวกด้านการคมนาคมระหว่างพื้นที่ 2 ฝั่งดังกล่าว ยังผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ มีลงทุนและพัฒนาด้านอสังหาริมทรัพย์ และกิจกรรมทางด้านพาณิชย์กรรม ตามมาในที่สุด

สำหรับพื้นที่ย่านการค้าปิ่นเกล้า ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า และ ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี (ถนนบรมราชชนนี) เชื่อมต่อกัน ทำให้เกิดการเปิดพื้นที่เป็นแนวตรงที่เชื่อมกับศูนย์กลางสำคัญในเขตพระนคร จากความสะดวกทางด้านเส้นทางคมนาคม สัญจรติดต่อระหว่างพื้นที่สองฝั่ง เป็นเหตุให้บริเวณพื้นที่ย่านปิ่นเกล้ามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยเฉพาะด้านพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัยที่เติบโตขึ้น โดยผู้อยู่อาศัยบริเวณย่านปิ่นเกล้านี้ เลือกพักอาศัยในย่านนี้เนื่องจากการเดินทางที่สะดวก และมีระบบขนส่งที่ดี นอกจากนี้ เกิดการลงทุนพัฒนาพื้นที่เข้ามาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า กลายเป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางการค้าและบริการ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในพื้นที่และระบบเศรษฐกิจที่พัฒนาต่อเนื่องตามมา

• การเกิดศูนย์การค้าในย่านปิ่นเกล้า

ศูนย์การค้าแห่งแรกในพื้นที่ย่านปิ่นเกล้า (ตั้งแต่บริเวณถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ต่อเนื่องไปจนถึง สถานีขนส่งสายใต้)ที่เกิดขึ้น คือ ศูนย์การค้าพาด้า ปิ่นเกล้า (2525) ซึ่งในช่วงเวลานั้น ศูนย์การค้าพาด้าปิ่นเกล้า เป็นศูนย์การค้า ใต้ที่ได้รับความนิยมจากประชาชน ในพื้นที่เขตใกล้เคียง และ

พื้นที่ต่อเนื่องจากจังหวัดปริมณฑล มากที่สุดแห่งหนึ่ง เห็นได้จากข้อความยอดนิยม “ไปสวนสัตว์พาต้า” โดยผลพวงจากการพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์การค้าในระยะแรกเริ่มนี้เอง ทำให้เป็นแหล่งเป็นศูนย์กลางสินค้าและบริการ ที่สำคัญของประชาชนในพื้นที่เขตชานเมือง เกิดการดึงดูด (Magnet) การเข้าใช้บริการจากประชาชนในพื้นที่ และในเขตต่อเนื่องทางด้านตะวันตกเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัย และเส้นทางระบบสัญจรเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ระยะต่อมาประมาณ 10 ปี ให้อีก พื้นที่บริเวณริมถนนบรมราชชนนี เกิดศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นอีก เป็นแห่งที่ 2 นั่นก็คือ ศูนย์การค้าเซ็นทรัล ปิ่นเกล้า (2538) ได้เปิดให้บริการแบบศูนย์รวมครบวงจร หรือ “One Stop Shopping Center” ตามรูปแบบของศูนย์การค้าสมัยใหม่เหมือนศูนย์การค้าในพื้นที่ฝั่งพระนคร ส่วนโรงพยาบาลเมเจอร์พาร์ค รังสิต สาขาปิ่นเกล้า (2540) ได้เปิดให้บริการในเวลาสองปีต่อมา บริเวณฝั่งพื้นที่ตรงข้ามศูนย์การค้าเซ็นทรัล ปิ่นเกล้า ซึ่งสาขาดังกล่าวนี เป็นอีกสาขาหนึ่งที่ให้บริการศูนย์รวมความบันเทิง ของคนในพื้นที่ฝั่งทางด้านตะวันตก นอกเหนือจากเปิดให้บริการในสาขาพื้นที่ทางด้านทิศเหนือ และทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครมาแล้ว

6.4.2 อิทธิพลและรัศมีการให้บริการของศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า

จากที่ตั้งของศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้าซึ่ง มีลักษณะเด่น ในการรวมกลุ่มทางการค้าโดยตั้งกระจุกตัว บริเวณถนนสายเชื่อมต่อ ตามถนนเป็นแนวยาว นอกจากสามารถทำให้ผู้ใช้บริการสามารถจดจำย่านการค้าได้ง่าย และเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวกแล้ว การพัฒนาเพิ่มขึ้นของคุณภาพสินค้า ความหลากหลายของกิจกรรม ความสะดวกสบาย ในการให้บริการที่ครบวงจร ยังสามารถเป็นแหล่งที่มีพลังในการดึงดูดคนมารวมในศูนย์การค้า ได้อีกด้วย

โดยการหาเขตอิทธิพล และรัศมีการให้บริการโดยเฉลี่ย ซึ่งในการศึกษาคั้งนี้ ใช้วิธีการวิเคราะห์เขตอิทธิพล(รัศมีการให้บริการ) ด้วยกฎแรงโน้มถ่วงทางการค้าปลีก (Law of Retail Gravitation) ประยุกต์มาจากแนวความคิด โมเดลแรงโน้มถ่วง(Gravity Model) และการใช้ผลการสำรวจแบบสอบถามผู้เข้าใช้บริการ มาประกอบการวิเคราะห์ สามารถสรุปได้ว่า อิทธิพลของศูนย์การค้า มีค่าที่ได้สอดคล้องกัน คือ มีบทบาทในด้านการค้าและบริการ สามารถรองรับประชากรโดยเฉลี่ย ในระยะ รัศมี 8.66 กิโลเมตร

6.4.3 ศักยภาพในการช่วยการลดการเดินทางมาซื้อสินค้าและบริการบริเวณพื้นที่ฝั่งพระนคร

เมื่อมองในภาพรวม ศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า เป็นพื้นที่ย่านการค้าหนึ่งที่มีศักยภาพ สามารถพัฒนาเป็นจุดดึงดูด (Magnet) การเข้าใช้บริการของประชาชนในพื้นที่ฝั่งตะวันตก และพื้นที่ต่อเนื่อง ถือว่า เป็น One Stop Shopping Center ปรากฏการณ์แรกทางทิศตะวันตกก่อนการเดินทางมุ่งเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองฝั่งพระนคร

เนื่องจากความเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวก มีรูปแบบพาหนะเดินทางที่หลากหลาย ซึ่งสามารถเข้าสู่พื้นที่ได้ทุกทิศทาง จึงมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางการค้าด้านพื้นที่กรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก โดยพื้นที่บริเวณศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้าเอง มีความพร้อมด้านระบบสาธารณูปโภค พื้นฐาน อันเป็นปัจจัยหลักที่จะรองรับ ขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ได้สูง และรวดเร็ว ดังนั้น จากศักยภาพด้านพื้นที่และตัวศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า จึงมีส่วนช่วยลดการเดินทางเข้าเมืองของประชาชนเพื่อซื้อสินค้าและบริการได้

จากการสำรวจแบบสอบถามผู้ใช้บริการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า พบว่า มีเหตุผลตรงกันที่จะเข้าใช้บริการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า แทนการเดินทางไปยังศูนย์การค้าอื่นๆ บริเวณพื้นที่ฝั่งพระนคร เนื่องจาก เหตุผลสำคัญ ดังนี้

- **เวลาในการเดินทาง** จัดเป็นเหตุผลหลักที่ผู้ใช้บริการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ให้ความสำคัญ ในการเข้าใช้บริการศูนย์การค้า โดยศูนย์การค้า ย่านปิ่นเกล้า สามารถช่วยลดเวลาในการเดินทางเข้าเมืองเพื่อซื้อสินค้าและบริการ ได้ โดยผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งมีที่พักอาศัยในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีความคิดเห็นว่า การเดินทางเข้าศูนย์กลางการค้าทางฝั่งพระนคร จำเป็นต้องคำนึงถึงเวลาในการเดินทาง ไป – กลับ ในแต่ละครั้ง ตลอดจน จำเป็นต้องเผชิญ กับปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน หากเข้าใช้บริการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการด้านสินค้า และบริการ ได้ทัดเทียมกัน ก็จะเป็นการประหยัดเวลาในการเดินทาง และเป็นการเพิ่มเวลาในการเลือกซื้อสินค้าและบริการได้มากกว่า

- **ความสะดวกในการเดินทาง** โดยศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า มีรูปแบบการเดินทางให้เลือกหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็น รถประจำทาง รถตู้ แท็กซี่ เป็นต้น โดยรูปแบบการเดินทางเหล่านี้ล้วนมีเส้นทางคมนาคม เชื่อมโยงสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก ทำให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย และบ่อยครั้งขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง** การเข้าใช้บริการศูนย์การค้าย่านปิ่นเกล้า สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าเมืองเพื่อซื้อสินค้า ได้ หากเดินทางในระยะทางที่ไกลออกไป ค่าใช้จ่ายก็ย่อมมีการเพิ่มขึ้นมากกว่า เดิม เช่น ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน สำหรับผู้มีรถยนต์ส่วนตัว หรือค่าใช้จ่ายในแต่ละครั้งเมื่อมีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่รวดเร็วขึ้น เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทาง ดังนั้นหากผู้ใช้บริการมีศูนย์การค้าทางเลือก ที่มีศักยภาพในการให้บริการใกล้เคียงกันแล้ว การเลือกเข้าใช้บริการศูนย์การค้าที่ใกล้กว่า ก็จะเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า