

## บทที่ 6

### หลักการ และ สมมติฐาน

จากสภาพทั่วไปที่ปรากฏทั้งในเชิงของปริมาณและคุณภาพ ในช่วงที่ผ่านมาในอดีตจนถึงปัจจุบัน รวมถึงการที่ได้วิเคราะห์ความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงของประเด็นปัจจัยสำคัญ สถานการณ์ในปัจจุบัน และสิ่งที่ จะเข้ามา เกี่ยวข้องผูกพันในอนาคต จากที่กล่าวมาในบทที่ 4 และ 5 แล้วนั้น หัวข้อสำคัญที่ต้องกล่าวถึงในที่นี้ เพื่อเป็น กรอบในการกล่าวถึงรายละเอียด การเสนอแนวความคิดในการปรับปรุงฟื้นฟู และพัฒนาพื้นที่ศึกษา คือ การวาง หลักการและสมมติฐานในเรื่องนี้ต่าง ๆ ที่สำคัญ โดยจะกล่าวได้เป็นหัวข้อ ๆ ดังต่อไปนี้

#### หลักการที่สำคัญ

-การจัดให้มีพื้นที่ที่เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ (CENTRAL BUSINESS DISTRICT) ที่ชัดเจน แทน ร้านค้าย่อยที่กระจายอยู่สองข้างถนน โดยการสนับสนุนให้มีการใช้พื้นที่ตอนในเข้าไปจากแนวถนน การจัด ถนน ให้มีลักษณะ AVENUE ให้ได้มีการใช้พื้นที่เบื้องหลังได้ประโยชน์สูงขึ้น

-การจัดให้มีองค์ประกอบที่สมบูรณ์ในตัวเองมากที่สุด (SELF - CONTAINED) เพื่อให้ใน กรอบของพื้นที่ที่มีองค์ประกอบที่เป็นหลักและองค์ประกอบรองเสริมรับโดยมีต้องพึ่งพาพื้นที่อื่นมาก เป็นการ ประหยัดและลดการเดินทางในระยะที่ห่างไกลเกินไป

-การจัดให้มีการเข้าถึงที่สมบูรณ์ (HIGH ACCESSIBILITY) ด้วยระบบขนส่งมวลชน(MASS MOVEMENT)กับพื้นที่ภายนอกและภายในด้วยกัน เพื่อไม่ให้สภาพการเติบโตของเมืองขยายไกลออกไปใน ลักษณะในแนวถนน ที่ต้องใช้ระบบการเดินทาง ส่วนบุคคล(INDIVIDUAL MOVEMENT)เป็นส่วนใหญ่ และการ เสริมสร้างโครงข่ายภายในเสริมในพื้นที่ให้ทั่วถึง

-การจัดให้มีความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน(JOB & HOUSING BALANCE)ให้ มากขึ้น โดยต้องเป็นศูนย์กลางพิเศษที่ สมบูรณ์ มีหน้าที่ใช้สอยต่าง ๆ พร้อมรองรับ

-ต้องมีการวางแผนที่ดีในการตัดแปลงแก้ไขพื้นที่เมืองที่มีอยู่ ให้มีความกลมกลืนด้วยหลักการที่ ต้อง สมดุลกันระหว่างการก่อสร้างขึ้นใหม่(REDEVELOPMENT) การปรับปรุงฟื้นฟู (RENEWAL)และการ อนุรักษ์(PRESERVATION) ต้องมีความร่วมมือทั้งจากหน่วยงาน ภาครัฐและประชาชนในพื้นที่ รวมถึงการ ปรับปรุงการใช้อาคารให้รองรับกิจกรรมได้คุ้มค่า และสร้างเสริมขึ้นใหม่ ให้รองรับความหนาแน่นได้เพิ่มขึ้น

-การจัดให้มีการรวมกลุ่มอาคารในลักษณะเดียวกันเข้าด้วยกัน การก่อสร้างอาคารใหม่ ต้องให้มี รูปแบบสอดคล้องกันกับสภาพแวดล้อมเก่า อาคารเดิมที่มีความเหมาะสมทั้งที่ตั้งและรูปลักษณะ

## สมมติฐาน

-การที่เมืองชั้นในถึงจุดอิ่มตัวในการใช้ที่ดิน ราคาที่ดินสูง การเข้าถึงในบางส่วนเป็นไปอย่างลำบาก การเปลี่ยนแปลงค่อนข้างลำบาก จึงเป็นเหตุให้พื้นที่ศึกษามีความเป็นไปได้ที่จะเป็นตัวรองรับที่ชัดเจนขึ้นของความเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ที่สามารถเชื่อมโยงติดต่อกันได้

-การที่โครงการพัฒนาภายในในด้านขนส่งมวลชนเกิดขึ้นหลายโครงการ ทำให้ศักยภาพของพื้นที่ โดดเด่นในด้านการเข้าถึงที่สะดวก และเชื่อมโยงกับหลายพื้นที่สำคัญของกรุงเทพฯ และการที่โครงการพัฒนา ภายนอกพื้นที่ที่เกิดขึ้นโดยรอบ ในปัจจุบันและอนาคตมีการดำเนินการและจะแล้วเสร็จในเวลาอันใกล้ ทำให้พื้นที่ ศึกษาซึ่งเป็นพื้นที่ในแนวที่อยู่ในแนวแกนของการพัฒนา เกิดความสะดวกในการเข้าถึงและติดต่อเชื่อมโยง มีศูนย์กลางทางการขนส่งใกล้เคียงกับพื้นที่มาก ทำให้พื้นที่มีศักยภาพสูงพอที่จะเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจที่สำคัญ ได้

-การย้ายออกไปของกิจกรรมบางอย่างทางอุตสาหกรรมและคลังสินค้า รวมถึงการกำหนดให้มีการ ลดลงของการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ทำให้มีพื้นที่ที่สามารถพัฒนาในเชิงต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น การบริการทางสังคม และสาธารณะประโยชน์ ที่คาดว่าเจ้าของพื้นที่เดิมเริ่มที่จะวางแผนพัฒนาขึ้น

-การที่พื้นที่ส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษามีการรวมกลุ่มของกิจกรรมที่ชัดเจนอยู่หลายจุด ทำให้เห็นถึง ศักยภาพของการดึงดูด ซึ่งอาจจะเป็นตัวแม่เหล็กสำคัญชักนำให้นักลงทุนเริ่มเข้ามาลงทุนในกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้ในกลุ่มก้อนเดียวกัน แทนที่จะแยกกระจายต่างคนต่างอยู่ เพราะความเป็นย่านกิจกรรมจะทำให้เอื้อประโยชน์ต่อกันมากกว่าการแข่งขัน ถ้ามีการจัดรูปแบบพิเศษของตนเองเข้าไป ซึ่งมุมมองของการลงทุนเริ่มที่จะเปลี่ยนแปลงไปในทางนี้มากขึ้น

## บทบาทและหน้าที่ ขององค์ประกอบหลักและองค์ประกอบเสริม

จากปัจจัยทางกายภาพ กิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในองค์ประกอบภายนอกและภายใน ที่บอกถึงสภาพการณ์ในอดีต ปัจจุบัน และเรื่องราวที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของพื้นที่นั้น พื้นที่มีบทบาทสำคัญในช่วงต่าง ๆ ที่ผ่านมาจากกรณีที่มีการพัฒนาเป็นแหล่งพักอาศัยในด้านหนึ่ง และในอีกด้านหนึ่งเป็นการรองรับในด้าน อุตสาหกรรม และการขนส่งเป็นหลัก สืบเนื่องถึงปัจจุบัน บทบาทในด้านการพักอาศัย การขนส่ง อุตสาหกรรม และคลังสินค้าก็ยังคงปรากฏอยู่ แต่ได้มีบทบาทที่น่าสนใจที่เข้ามาจากวิวัฒนาการและความต้องการของเมืองที่ ต้องเติบโต เช่นกรุงเทพมหานคร คือ การเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจการค้าการบริการที่สำคัญ เข้ามาเปลี่ยนแปลง ในพื้นที่ซึ่งเคยเป็นพื้นที่รองรับการพักอาศัยเดิม ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นบทบาทในช่วงการพัฒนาในจังหวะที่ 2 เป็น การเคลื่อนตัวและขยายตัวออกมาของศูนย์กลางธุรกิจเดิม ในส่วนพื้นที่ตอนในเข้าไปของกรุงเทพฯ ที่กระจาย ออกมาทั้งทางตอนเหนือและทางตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญของพื้นที่ศึกษา จึงทำให้บทบาทและหน้าที่ของ พื้นที่มีกิจกรรมหลักเข้ามาถึง 3 กิจกรรมด้วยกัน

เนื่องจากพื้นที่ศึกษามีความสำคัญ ที่เป็นรอยต่อของศูนย์กลางธุรกิจของเมืองกับย่านชานเมืองในอดีต และกำลังจะถูกกลืนเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน คงเป็นการที่จะหลีกเลี่ยง ไปไม่ได้ที่จะมองไปในทิศทางใด ประกอบกับการที่มีการพัฒนาในเชิงต่าง ๆ มากมาย ทั้งจากภายนอก - ภายใน ทำให้จำเป็นต้องพิจารณาถึงบทบาทและหน้าที่ให้ชัดเจน เพื่อที่ความเป็นเมืองในรูปแบบที่กำลังจะมาถึง

และ การมีโอกาสที่ดีในการจัดแจงให้เรื่องราวที่จะเกิดขึ้นไปในทิศทางที่ถูกต้อง พื้นที่ศึกษานี้โดยการจัดให้มี บทบาท และหน้าที่ดังนี้

#### บทบาทขององค์ประกอบหลัก

-บทบาทหลักในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่แท้จริง มีองค์ประกอบภายในที่ครบถ้วนด้วยรูปแบบ ที่ทันสมัยให้เป็น MAGNET ที่สำคัญที่สุดของพื้นที่ โดยการกำหนดให้เป็นที่ตั้งของกลุ่มสำนักงานที่ทันสมัยใน ระดับต่าง ๆ ที่สามารถเชื่อมโยงศูนย์กลางธุรกิจเดิม และการประกอบการภายนอก โดยมีกลุ่มการบริการในระดับ นานาชาติในด้านการท่องเที่ยว การพักผ่อน การค้าบริการ ที่ครบถ้วน

-บทบาทหลักในการเป็นพื้นที่รองรับการพักอาศัยคุณภาพสูง เพื่อตอบสนองทั้งต่อพื้นที่ศูนย์ กลาง ธุรกิจของพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจในตอนในของกรุงเทพฯ เพื่อประสานแหล่งงานกิจการพัก อาศัย ให้สัมพันธ์กันได้ไกลกันที่สุด

-บทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการบริการสังคมที่สมบูรณ์แบบ มีการให้บริการในลักษณะทั้งใน เชิง สาธารณะประโยชน์และทางพาณิชย์กรรม เพื่อเสริมบทบาทหลักทั้ง 2 ข้างต้นให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และเป็นบท บทบาท ที่มีหน้าที่รองรับส่วนที่ยังเป็นความต้องการที่ยังขาดอยู่อย่างมาก ของศูนย์กลางทางธุรกิจในภาพรวมทั้งหมด ของกรุงเทพฯ

#### บทบาทขององค์ประกอบเสริม

เมื่อได้กำหนดบทบาทหลักของพื้นที่พร้อมกันไปกับสมมติฐานต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมา องค์ ประกอบเสริม ต่าง ๆ จำเป็นที่จะต้องจัดเข้าไว้ประกอบกัน เพื่อให้มีความสมบูรณ์ในการวางกรอบ และทิศทางที่ดี ในการพัฒนา ได้ ตัวบทบาทเหล่านี้จะเป็นตัวที่ช่วยให้เชื่อมโยงบทบาทหลักเข้าด้วยกันได้ ซึ่งอาจจะเป็นบทบาทที่ แทรกตัวอยู่ในปัจจุบันและการเสริมเข้าไปใหม่ดังนี้

-บทบาทขององค์ประกอบเสริม ในหน้าที่ของการบริการชุมชน และสถานที่ติดต่อของหน่วย งาน ของรัฐต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องจัดให้มีเพื่อความสะดวกสำหรับประชากรในพื้นที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในที่นี้ อาจ กำหนดให้มีศูนย์กลางย่อยในจุดต่าง ๆ กระจายไปทั่วพื้นที่ในลักษณะต่าง ๆ เช่น การบริการทางด้านสถานที่ ขายอาหาร, ร้านค้าของใช้ในชีวิตประจำวัน, หน่วยงานด้านข่าวสาร, การบริการข้อมูลสำหรับการท่องเที่ยว รวมถึงหน่วยงานสาขาของการปกครองท้องถิ่น, หน่วยงานสาธารณสุข - สาธารณูปการ

-บทบาทเสริมในองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมวลชนสาธารณะและส่วนบุคคล เพื่อ เสริมให้ มีความคล่องตัวยิ่งขึ้นในการติดต่อเดินทาง ทั้งยังเป็นการลดปริมาณการขนส่งส่วนบุคคลในลักษณะต่าง ๆ เช่น การจัดทางเดินเท้าที่มีคุณภาพ, การจัดสถานที่จอดรถรวมสาธารณะ, การบริการขนส่งในระยะสั้น ๆ โดยเฉพาะ ในพื้นที่ส่วนต่าง ๆ และพื้นที่ใกล้เคียง โดยให้กระจายให้ทั่วบริเวณ

-องค์ประกอบเสริมในด้านคุณภาพชีวิตในสังคม เช่น สวนสาธารณะขนาดต่าง ๆ พื้นที่โล่งเพื่อ กิจกรรมนันทนาการ เพื่อประโยชน์ไม่แต่คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ยังรวมถึงคุณลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ที่ ดีขึ้น ทั้งนี้ควรรวมไปถึงความสะดวกและปลอดภัยในชีวิต เช่น การบริการทางการแพทย์, สถานีตำรวจ, หน่วย บรรเทาสาธารณภัย

## รูปแบบทางกายภาพ

ลักษณะทางกายภาพซึ่งส่วนใหญ่จะปรากฏในรูปแบบของสิ่งปลูกสร้าง ถนน เส้นทางสัญจรต่าง ๆ แม่น้ำลำคลอง ภูมิประเทศ โดยในที่นี้จะกล่าวถึงหลักการในการกำหนดรูปลักษณะของเมือง (PHYSICAL FORM PRINCIPLE) ซึ่งประกอบด้วยสิ่งก่อสร้าง เช่น อาคารบ้านเรือนและเส้นทางสัญจรเป็นสำคัญ ดังนี้

1. การจัดให้อาคารที่มีกิจกรรมเดียวกันรวมเป็นกลุ่มก้อน (IMPROVED VISUAL COHERENCE OF BUILDING CLUSTERING) เพื่อจุดประสงค์ที่จะเกิดการใช้สอยในรูปแบบที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน และมีลักษณะที่แสดงออกถึงลักษณะกิจกรรมเดียวกัน แสดงความเป็นกลุ่มก้อนที่ชัดเจน เป็นที่รวมของกิจกรรม สะดวกแก่การใช้งานและติดต่อ

2. การจัดให้มีการใช้รูปแบบอาคาร และองค์ประกอบของบริเวณที่แสดงออกถึงเอกลักษณ์ของความ เป็นย่าน (INCREASE THE SENSE OF IDENTITY OF INDIVIDUAL PART) ในกรณีที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญ รูปแบบของอาคารควรมีการออกแบบรูปทรงและการใช้วัสดุไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อให้มีลักษณะเฉพาะของย่าน หรือในกรณีอาคารในกลุ่มย่านพักอาศัย หรือกลุ่มสาธารณประโยชน์

3. การจัดให้มีการมีความหลากหลายในรูปแบบ (VISUAL VARIETY PROVIDED) มีการสลับสับเปลี่ยนในการจัดวางย่านต่าง ๆ เพื่อไปให้เกิดความซ้ำกันเป็นแนวยาวและพื้นที่กว้างเกินไป ทำให้เกิดความ สับสนในการจดจำและแข็งกระด้าง

4. การจัดให้มีสถานที่เปิดโล่งสาธารณะ (TO CREATE NEW URBAN OPEN SPACE AND VIEW) เพื่อคุณภาพทั้งทางสิ่งแวดล้อมที่ดีและการเปิดมุมมอง ในจังหวะของการจัดวางควรมีการจัดเพิ่มพื้นที่เปิดโล่งทั้ง ขนาดใหญ่และขนาดย่อม เป็นการเว้นช่องว่างของกลุ่มอาคารและการแบ่งแยกกลุ่มกิจกรรมได้

5. การจัดให้มีการใช้ความสูงของอาคารที่แตกต่าง (HIGHS & LOWS) เพื่อเป็นการแบ่งแยกกลุ่ม และย่านของกิจกรรมให้ไม่เกิดความซ้ำซ้อน ควรมีการจัดให้มีการใช้พื้นที่อาคารในแนวตั้งในระดับต่าง ๆ เป็นช่วง จังหวะอาจให้พื้นที่เปิดโล่ง (OPEN SPACE) หรือคงลักษณะอาคารขนาดเล็ก (SMALL SCALE BUILDING) ไว้บ้างในบางพื้นที่ เพื่อแบ่งแยกและเปิดโอกาสให้มีมุมมองที่ไม่อึดอัดจนเกินไป

6. การจัดเชื่อมโยงกลุ่มกิจกรรม (RELATED FACILITIES) การจัดให้มีการวางกลุ่มของกิจกรรมที่มี ลักษณะใกล้เคียงและสนับสนุนซึ่งกันและกันในแง่การใช้ประโยชน์ เพื่อสะดวกและประหยัดในการเดินทางติดต่อ กัน

7. การกำหนดให้มีพื้นที่เปิดโล่งมากขึ้นในสัดส่วนพื้นที่คลุมดิน (GAC) ต่อพื้นที่ดิน (OSR) จำเป็น ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ในการก่อสร้างให้มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อสาธารณะ หรือเพื่อทัศนวิสัยที่ดีในแนวราบ โดยการ อนุญาตให้เพิ่มการใช้พื้นที่อาคาร (FAR BONUS) ในแนวตั้งได้มากขึ้นในสัดส่วน ในกรณีที่สามารถเปิดพื้นที่ โล่งให้สาธารณะได้มากขึ้น

## รูปแบบการสัญจรในอนาคต

สมมติฐานที่สำคัญที่จะเป็นตัวกำหนดรูปแบบการสัญจรให้เปลี่ยนไปอย่างมากในพื้นที่ศึกษา จากการที่ในปัจจุบันการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนโครงการแรกได้เริ่มต้นขึ้น และในอนาคตอันใกล้อีกถึง 2 โครงการ ทำให้รูปแบบวิถีชีวิตของผู้คนในพื้นที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างแน่นอน การวางหลักการเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนาที่ควรเตรียมการให้กับพื้นที่ในลักษณะนี้จำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะมีบทบาทลดลง การที่ผู้คนจะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าในโครงการต่าง ๆ จะมีมากขึ้น การเดินเท้าจะเข้ามาแทนที่ในการเข้าถึงมากขึ้นในการเข้าถึงจากสถานีรถไฟฟ้า เพื่อไปยังเป้าหมายในแหล่งงานและแหล่งบริการ รวมถึงจากย่านพักอาศัยเพื่อออกมาให้บริการขนส่งมวลชน การเข้าถึงและเข้าออกอาคารด้วยรถยนต์จะลดลง ทางเท้าจะเข้ามามีบทบาทมากยิ่งขึ้น ในหลักการนี้ควรมีการวางหลักการดังนี้

1. การจัดพื้นที่เพื่อทางเท้า ทั้งในระดับดิน (GRADE PEDESTRIAN) และระดับเหนือพื้นดิน (MEZZANINE OR ELEVATED PEDESTRIAN) เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ในกลุ่มต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ทั้งระหว่างสถานีรถไฟฟ้า - กลุ่มอาคาร และพื้นที่ที่อยู่เบื้องหลัง
2. การจัดเส้นทางเท้าเชื่อมระหว่างอาคาร - อาคาร และอาคารต่อสถานีรถไฟฟ้า ในพื้นที่ของเอกชน ทั้งในระดับดินและระดับเหนือพื้นดินเพื่อให้สะดวกยิ่งขึ้น ในการนี้อาจมีการอนุญาตให้เพิ่มการใช้พื้นที่อาคารใน สัดส่วนจากข้อกำหนดเดิมได้ (FAR BONUS) ในกรณีที่เอกชนจัดพื้นที่เพื่อการนี้ให้
3. การจัดพื้นที่ด้านหน้าอาคารหรือด้านใดด้านหนึ่ง เพื่อเพิ่มพื้นที่ทางเท้าจากทิศทางต่าง ๆ ให้กับ สาธารณะ นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อกำหนดเดิม และอนุญาตให้เพิ่มพื้นที่อาคารเช่นเดียวกับข้อ 2
4. การจัดการขนส่งสาธารณะขนาดเล็กในพื้นที่ศึกษา เพื่อเชื่อมโยงกลุ่มพื้นที่ต่าง ๆ ให้ติดต่อกัน สะดวกยิ่งขึ้น เช่น การใช้รถประจำทางขนาดเล็ก (MINIBUS) ให้มีการเดินรถในเส้นทางเชื่อมโยงศูนย์กลางย่อย ในพื้นที่ และถ้าเป็นไปได้ควรมีระบบรถไฟฟ้าขนาดเล็ก (LIGHT - RAIL หรือ MONO RAIL) ที่สามารถจุคน ได้ 40 - 50 คนต่อคัน ให้มีเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่ในลักษณะเดียวกัน
5. การลดช่องทางเข้าออกอาคารกับถนนสายหลัก ในกรณีถนนสายหลักที่ยังต้องใช้เป็นถนนผ่าน พื้นที่ไปยังพื้นที่อื่นที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น เพื่อลดปัญหาการจัดให้มีช่องทางเข้าออกรวมเป็นกลุ่มอาคาร หลายหลังขึ้นไป เพื่อลดช่องทางเข้าออกและการหยุดชะงักของการจราจรในถนนเมน หรือให้เข้าออกได้จาก ถนนซอยด้านในเท่านั้น
6. ให้มีการจัดอาคารจอดรถสาธารณะ โดยภาครัฐหรือขอความสนับสนุนจากเอกชน
7. การบังคับไม่ให้มีการสร้างอาคารจอดรถสำหรับอาคารขนาดใหญ่ หรือให้มีได้ไม่เกินจำนวนที่กำหนด เพื่อลดจำนวนรถยนต์ที่จะเข้ามาใช้ในพื้นที่ ให้ใช้ระบบขนส่งมวลชนแทน