



รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการ
เชื่อมต่อระดับย่าน

โดย

นางสาวกัญจนิชฐา สุกัญจนาด

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริม
การเชื่อมต่อดังข้าง

โดย

นางสาวกัญจนิชฐา สุกัญจนาด



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

DEVELOPMENT TYPE OF THE INTERMEDIARY SPACE OF THE
LARGE-SCALE MIXED-USE PROJECT THAT PROMOTE DISTRICT
CONNECTIVITY

BY

MISS KANJANITTHA SUKANJANATH



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARCHITECTURE
ARCHITECTURE
FACULTY OF ARCHITECTURE AND PLANNING
THAMMASAT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2017
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาวกัญจนิชฐา สุกัญจนาด

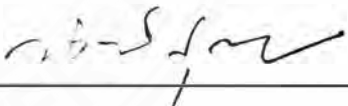
เรื่อง

รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อ วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2561

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ทิพย์สุดา จันทร์แจ่มหล้า)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรตร แก้วลาย)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(รองศาสตราจารย์ ดร. กฤตินี ณัฐวุฒิสิริทธิ์)

คณบดี



(รองศาสตราจารย์ เฉลิมวัฒน์ ต้นตสวัสดิ์)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสม ขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน
ชื่อผู้เขียน	นางสาวกัญจนิชฐา สุภัญจนานถ
ชื่อปริญญา	สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	สถาปัตยกรรม สถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรตร แก้วลาย
ปีการศึกษา	2560

บทคัดย่อ

ปัจจุบันผู้พัฒนาโครงการในประเทศไทยมีแนวโน้มพัฒนาโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพิ่มมากขึ้น ทั้งตามแนวรถไฟฟ้าและถนนหลักในกรุงเทพมหานคร ในเชิงกายภาพจะพบว่าทุกๆ อาคารส่วนใหญ่ที่พบจะมีถนนล้อมรอบโครงการ เนื่องจากกฎหมายด้วยระยะย่นด้านข้างของอาคารสูงหรือขนาดใหญ่จะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร เพื่อให้รถดับเพลิงวิ่งผ่านได้โดยตลอด แต่จากการสำรวจโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ในกรุงเทพฯ ที่เปิดใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 จำนวนทั้งสิ้น 219 โครงการ จะมีการรวมกลุ่มของโครงการคนละเจ้าของในย่าน เพื่อพัฒนาเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อภายในระดับย่าน เป็นจำนวน 3 ย่าน คือ ย่านสยาม ย่านราชประสงค์ และย่านพร้อมพงษ์ ซึ่งจากพื้นที่ศึกษา 3 ย่าน จะพบว่ามีบางอาคารภายในย่านมีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อของคนเดินเท้า เป็นจำนวน 5 พื้นที่ศึกษา งานวิจัยในเชิงมุ่งศึกษาในเรื่องการพัฒนาพื้นที่ระหว่างอาคารแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน เพื่อจุดประสงค์ 2 ข้อ คือ 1) วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน และ 2) วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน โดยต้องมีการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศซึ่งมีเกณฑ์การเลือกทั้งหมด 4 ข้อ คือ เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ เป็นย่านที่มีการพัฒนาโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ มีการพัฒนาย่านในประเด็นต่างๆ และ มีนโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อภายในย่าน จำนวน 6 ย่าน ได้แก่ ย่านถนนออกฮาร์ด ประเทศสิงคโปร์ ย่านเมืองท่าเซ็นทรัล ฮองกง ย่านแกรนด์ เซ็นทรัล รัฐนิวยอร์ก ย่านอีสเทิร์น คริส เทอร์ ประเทศอังกฤษ ย่านไฟแนนซ์เซียลโตรอนโต ประเทศแคนาดา และ ย่านทรานซิทเซ็นเตอร์ ซานฟรานซิสโก ซึ่งมีพื้นที่ระหว่างโครงการทั้งสิ้น 16 พื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษา ผลจาก

การศึกษาพบว่าการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่านของกรณีศึกษาต่างประเทศเกิดมาจากการวางแผนผังหลักในเรื่องการเชื่อมต่อ ซึ่งเป็นส่วนควบคุมการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการในรูปแบบต่าง ๆ แตกต่างจากของประเทศไทยที่การเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ จะเกิดในบริบทที่เป็นศูนย์การค้า รูปแบบที่เกิดขึ้นจึงเป็นลักษณะลานกิจกรรมเป็นหลัก และการเกิดพื้นที่ดังกล่าวยังเป็นไปเพื่อตอบโจทย์การออกแบบของผู้พัฒนาโครงการเป็นหลัก ในระดับย่านการเชื่อมต่อที่เห็นเด่นชัดกลับเป็นทางเดินเท้าลอยฟ้า ซึ่งเกิดจากการร่วมมือกันของสมาคมภายในย่าน

คำสำคัญ: พื้นที่ระหว่างโครงการ, การเชื่อมต่อระดับย่าน, โครงการแบบผสมขนาดใหญ่, ย่านธุรกิจ, ทางสัญจรของคนเดินเท้า, ที่ว่าง, ระยระยับ, การวางผังเมือง, การร่วมกลุ่มกันในย่าน

Thesis Title	DEVELOPMENT TYPE OF THE INTERMEDIARY SPACE OF THE LARGE-SCALE MIXED-USE PROJECT THAT PROMOTE DISTRICT CONNECTIVITY
Author	Miss Kanjanittha Sukanjanath
Degree	Master of Architecture
Major Field/Faculty/University	Architecture Architecture and Planning Thammasat University
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Peeradon Keawlai
Academic Years	2017

ABSTRACT

Currently, developers in Thailand trend to develop larger-scale mixed-use projects. By area around the BTS station and main roads in Bangkok. In a part of landscape building, it is found that most of buildings are surrounded by roads. Due to the set back of the building law, The road must width at least 6 meters for the fire truck running. A large mixed-use project survey since its launch in 1966, there have 219 projects in Bangkok. They have some of owner project to join as a partner to develop Siam, Ratchaprasong and Phrom Phong district. It found that some buildings within the district have developed intermediary space between the projects to promote the connection of pedestrians. There are 5 areas. The research focuses on the development of large mixed-use areas to promote district connectivity. This study has two major purposes 1) Analyze factors contributing to the development type of the intermediary space for the large-scale mixed-use projects to promote district connectivity and 2) Analyze the development type of the intermediary space of the large-scale mixed-use projects to promote district connectivity. The case study of abroad have 4 criteria are business center, A large mixed-use development area. The development in the district. and It has a policy of connectivity within 6 districts:

Orchard Road (Singapore), Central and Wan Chai Harbourfront (Hong Kong), Grand Central (New York), Eastern City Cluster, City of London (England), Toronto Financials' District (Canada) and Transit Center District (San Francisco). There are 16 areas. This is basic information for research. The result of the research found that development of intermediary space for case studies abroad was begin planning of the city plan. There is different from Thailand because the main objective of Thailand intermediary area is shopping center context and activity area. For intermediary space in Thailand is designed following by business concept. Type of connectivity area project that obviously is sky walk. Due to cooperation between developer within the district.

Keywords: Intermediary Space, Connectivity District Scale, The large-scale mixed-use, Central Business District, Pedestrian, Open space, Set back, Urban Planning , District association

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยการให้ความช่วยเหลือแนะนำของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พิรตกร แก้วลาย ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาที่ให้คำแนะนำข้อคิดเห็น ตรวจสอบ และแก้ไขร่างวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทิพย์สุดา จันทร์แจ่มหล้า ที่กรุณาให้เกียรติเป็นประธานโดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.กฤตินี ณัฏฐวุฒิสวัสดิ์ เป็นกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้กรุณาตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมถึงเจ้าหน้าที่บัณฑิตคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ทุกท่านที่ให้ความสะดวกด้านอำนวยความสะดวก และประสานงาน ในการทำวิทยานิพนธ์ให้ผู้เขียนตลอดมาตลอดจนค้นคว้าหาข้อมูลในการจัดทำวิทยานิพนธ์ของผู้เขียนครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบพระคุณ สำนักทรัพย์สินจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด สมาคมผู้ประกอบการวิสาหกิจในย่านราชประสงค์ บริษัท เกษร พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัท สถาปนิก 49 อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด Emquartier Shopping Complex Co.,LTD บริษัท ดีไซน์ 103 อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด คุณเศรษฐวิวัฒน์ ศรีวิโรจน์ และอาจารย์อัศวิน พิชญโยธิน ที่สละเวลาในการให้สัมภาษณ์ และเอื้อเฟื้อข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับเนื้อหาในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้

ท้ายนี้ผู้เขียนขอโน้มรำลึกถึงอำนาจบารมีของคุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่อยู่ในสากลโลก อันเป็นที่พึ่งให้ผู้เขียนมีสติปัญญาในการจัดทำวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้เขียนขอให้เป็นกตเวทิตาแต่บิดา มารดา ครอบครัวของผู้เขียน ตลอดจนผู้เขียนหนังสือ และบทความต่าง ๆ ที่ให้ความรู้แก่ผู้เขียนจนสามารถให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

นางสาวกัญญาธิษฐา สุภัญญาถ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญตาราง	(13)
สารบัญภาพ	(14)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
1.2 คำถามของงานวิจัย	4
1.3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	4
1.4 ขอบเขตของงานวิจัย	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
1.6 นิยามคำศัพท์	4
บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
2.1 ทฤษฎีการวางผังเมือง	5
2.1.1 ชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism)	5

2.1.2	เมืองกระชับ (Compact City)	5
2.1.3	ทฤษฎีรวมตัวหรือกระจาย และการวางผังเมือง	6
2.2	ทฤษฎี Mixed use development	7
2.2.1	ประวัติความเป็นมาของการพัฒนาโครงการแบบผสม	7
2.2.2	จุดเริ่มต้นของโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (Large-scale Mixed-use Development : MXDs)	9
2.2.3	Mixed-use Development VS Multi use Development	10
2.2.4	Mixed use and Urban Design	12
2.2.5	ลักษณะโครงการแบบผสมในปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย	15
2.2.6	Exterior Space in Mixed use building	19
2.3	พื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space)	20
2.3.1	ความหมายของพื้นที่ระหว่างโครงการ	20
2.3.2	ความแตกต่างของพื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space)	21
2.3.3	ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ระหว่างโครงการในอาคารสูง	22
2.4	ทฤษฎีความสัมพันธ์เรื่องการเชื่อมต่อด้านย่าน	23
2.4.1	Transportation and land-use relationship	23
2.4.2	ความมีชีวิตชีวา พื้นที่ว่าง อาคาร - ตามลำดับ	24
2.4.3	แนวความคิดเกี่ยวกับย่าน	27
2.5	งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	28
บทที่ 3 วิธีการวิจัย		35
3.1	ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน	35

3.2	การคัดเลือกพื้นที่ศึกษาประเทศไทย กรุงเทพมหานคร	35
3.2.1	เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ	36
3.2.2	ความสัมพันธ์ในเชิงที่ตั้งโครงการ	36
3.2.3	ลักษณะของการรวมกลุ่มอาคาร	37
3.2.4	เลือกพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ประเทศไทย	38
3.2.5	ประเด็นในการวิเคราะห์กรณีศึกษาทางกายภาพ	39
3.2.6	ประเด็นในการวิเคราะห์กรณีศึกษาด้านปัจจัยที่ทำให้เกิด	41
3.3	แหล่งข้อมูลการศึกษา	42
3.3.1	พื้นที่ในกรณีศึกษา	42
3.3.2	ผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space)	42
	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	42
3.3.3	แบบสำรวจ	42
3.3.4	แบบสัมภาษณ์	42
3.4	การประมวลผลข้อมูลและการวิเคราะห์	42
3.4.1	วิเคราะห์ข้อมูล	42
3.4.2	ใช้วิธีเปรียบเทียบ	43
3.4.3	สรุป ดีความข้อมูล	43
บทที่ 4	กรณีศึกษาต่างประเทศ	44
4.1	กรณีศึกษาต่างประเทศ	44
4.1.1	ย่านออร์ชาร์ด สิงคโปร์ (Orchard Road, Singapore)	46

4.1.2 ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮ่องกง (Central and Wan Chai Harbourfront, Hong Kong)	65
4.1.3 ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก (Grand Central, New York)	74
4.1.4 ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์ ซิดี้ออฟลอนดอน (Eastern Cluster, City of London, England)	93
4.1.5 ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์เชียล แคนาดา (Toronto Financials' District, Canada)	109
4.1.6 ย่านทรานซิทเซ็นเตอร์ ซานฟรานซิสโก (Transit Center District, San Francisco)	122
4.2 การแบ่งระดับการวิเคราะห์ข้อมูล	144
4.3 การแบ่งกลุ่มกรณีศึกษาตามรูปแบบข้อกำหนดและกายภาพย่านที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ	146
4.4 วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน	146
4.4.1 ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ	146
4.4.2 นโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อ	154
4.4.3 การร่วมมือกันในย่าน	159
4.4.4 วิสัยทัศน์ของผู้พัฒนาโครงการ	160
4.5 ข้อเสนอรูปแบบข้อกำหนดและกายภาพ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาย่านในเชิงพื้นที่	161
4.5.1 กายภาพผังเมือง	161
4.5.2 กายภาพพื้นที่	164
4.6 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่	165
4.6.1 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ	167
4.6.2 การแบ่งรูปแบบด้วยกิจกรรมของคนและรถยนต์	171
4.6.3 รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกายภาพ	172

บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและอภิปรายผล	178
5.1 พื้นที่ศึกษาในกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย	178
5.1.1 ย่านสยาม	178
5.1.2 ย่านราชประสงค์	188
5.1.3 ย่านพร้อมพงษ์	197
5.2 การแบ่งระดับการวิเคราะห์ข้อมูล	204
5.3 วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน	205
5.3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	206
5.3.2 การร่วมมือกันและนโยบายการเชื่อมต่อ	207
5.3.3 วิสัยทัศน์ผู้พัฒนาโครงการ	208
5.4 ข้อเสนอรูปแบบข้อกฎหมายและกายภาพ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาย่านในเชิงพื้นที่	208
5.4.1 กายภาพผังเมือง	208
5.4.2 กายภาพพื้นที่	211
5.5 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน	211
5.4.1 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ	213
5.4.2 การแบ่งรูปแบบด้วยกิจกรรมของคนและรถยนต์	217
5.4.3 รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกายภาพ	218
5.4.3 รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการเชิงกิจกรรมและมูลค่า	220
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	226

6.1	ข้อสรุปผลการเปรียบเทียบกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศกับพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ประเทศไทย	227
6.1.1	ประเด็นภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง	227
6.1.2	ประเด็นกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคาร	228
6.1.3	แนวทางการพัฒนากระบวนการเพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ระหว่างอาคาร	229
6.1.4	ความแตกต่างเรื่องข้อหมวกกฎหมาย	229
6.2	ข้อสรุปผลจากการศึกษาการออกแบบผังสี ผังเมือง และย่านให้มีความสอดคล้องกัน	232
6.2.1	ความสำคัญของเรื่องการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่านกับการพัฒนาเศรษฐกิจ	232
6.2.2	ลักษณะของย่านและการพัฒนาจุดnode ของย่านที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ	233
6.3	ข้อสรุปรูปแบบข้อกฎหมายและกายภาพ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาย่านในเชิงพื้นที่	234
6.3.1	กายภาพผังเมือง	234
6.3.2	แนวทางการพัฒนากายภาพเมือง	237
6.4	ข้อสรุปการเปรียบเทียบรูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ กับพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	240
6.5	ข้อเสนอแนะ	244
6.6.1	ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ	244
6.6.2	ข้อเสนอแนะสำหรับภาคเอกชน	244
6.6.3	ข้อเสนอแนะสำหรับสถาปนิก	244
6.6	ข้อจำกัดในการวิจัย	244
6.7.1	การเก็บข้อมูล	244

	(12)
6.7.2 ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	244
รายการอ้างอิง	246
แบบสัมภาษณ์	257
ภาคผนวก ข	265
รายละเอียดการสำรวจอาคารแบบผสมขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย	265
รายการอ้างอิง	236
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	247
ภาคผนวก ข	254
ประวัติผู้เขียน	263

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	รวบรวมพัฒนาการกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	2
2.1	แสดงตัวอย่างกลุ่มทุนใหญ่ในวงการอสังหาริมทรัพย์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2559	16
2.2	แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร	18
2.3	แสดงปีคริสต์ศักราช ชื่องานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	27
4.1	ชื่อย่าน หน่วยงานภาครัฐและเอกชนกรณีศึกษาต่างประเทศ	43
4.2	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านถนนนอร์ซาร์ด	55
4.3	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮ่องกง	67
4.4	ข้อกำหนดการแบ่งเขตสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร	69
4.5	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก	82
4.6	อธิบายโซนสีและการดูประเภทกฎหมายของเมืองนิวยอร์ก	83
4.7	เงื่อนไขระยะห่างระหว่างอาคารเมื่อมีความสูงตามกำหนด โดยมีเงื่อนไขเรื่อง ช่องเปิดประกอบ	84
4.8	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์	99
4.9	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านโตรอนโตใต้ไฟแนนซ์เซียล	111
4.10	ย่านทรานซิต เซ็นเตอร์	130
4.11	กฎหมายระยะร่นและกฎหมายที่ว่าง	145
4.12	เหตุผลในการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่นในกรณีศึกษาต่างประเทศ	146
4.13	รายละเอียดนโยบายเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อกรณีศึกษาต่างประเทศ	152
4.14	ผลวิเคราะห์และเปรียบเทียบรูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการในประเด็นต่าง ๆ	162
5.1	ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	199
5.2	ผลวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ	205
5.3	The Business Model Canvas (Outdoor Activity Space)	212
5.4	The Business Model Canvas (Outdoor Space)	213
6.1	เปรียบเทียบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น	221
6.2	สรุปข้อเสนอแนะในระดับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ	235

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1.1	การพัฒนาโครงการแบบผสม (Mixed-use) มีมูลค่าสูงขึ้น	1
1.2	แผนภาพแสดงกฎหมายที่ทำให้เกิดการพัฒนายเพื่อที่ระหว่างโครงการ	3
2.1	แสดงส่วนแบ่งการตลาดตามขนาดสินทรัพย์ของกิจการ	15
2.2	กราฟแสดงการเปรียบเทียบแนวโน้มจำนวนประชากรในเมือง	17
2.3	ประเภทของพื้นที่ระหว่างโครงการ	20
2.4	ความแตกต่างของพื้นที่ระหว่างโครงการ	21
2.5	ประเภทพื้นที่ระหว่างโครงการในอาคารสูง	22
2.6	Transportation and land-use relationship	23
3.1	แผนภาพแสดงขั้นตอนการเลือกกรณีศึกษา	33
3.2	รูปแสดงที่ตั้งโครงการแบ่งตาม 3 ลักษณะ	34
3.3	รูปแสดงที่ตั้งโครงการประเภทอาคารที่กระจายตัว	35
3.4	รูปแสดงที่ตั้งโครงการประเภทกลุ่มอาคารที่มีการรวมตัว	35
3.5	รูปแสดงที่ตั้งโครงการที่มีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการ	36
4.1	แผนที่แสดงที่ตั้งของกรณีศึกษาต่างประเทศทั้ง 6 เมือง	42
4.2	แผนผังแนวคิด 2011 และแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ MND	49
4.3	แผนผังขอบเขตย่านถนนออร์ชาร์ด	51
4.4	ผังทางเชื่อมต่อใต้ดินระหว่างสถานีขนส่งมวลชน และอาคาร	53
4.5	ตำแหน่งแสดงการพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกันในย่านถนนออร์ชาร์ด	56
4.6	ข้อกำหนดทางเชื่อม	57
4.7	ไดอะแกรมผังพื้นที่แสดงขนาดของข้อบังคับให้ทำหลังคาคลุมระหว่างอาคาร	58
4.8	ที่ว่างบนชั้น 1 ย่านถนนออร์ชาร์ด	59
4.9	ผังแสดงกรณีศึกษา : ย่านถนนออร์ชาร์ด	60
4.10	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : พื้นที่ในย่านถนนออร์ชาร์ด	60
4.11	กรณีศึกษา A01	61
4.12	กรณีศึกษา A02	62
4.13	วิเคราะห์ห้องประกอบกายภาพกรณีศึกษา A01 และ A02	62

4.14	แผนผังแสดงการแบ่งเขตสีการใช้งานพื้นที่ของ North wan chai	64
4.15	แผนผังแสดงของเขตบริเวณท่าเรือของฮ่องกง Transport Department.	65
4.16	ผังแนวทางการออกแบบเมืองในเรื่องทางเชื่อมต่อ	66
4.17	แผนผังแสดงเส้นทางเดินภายในย่าน Transport Department	67
4.18	ตัวอย่างแสดงกฎหมายความสูงและระยะร่นฮ่องกง	68
4.19	เส้นทางเดินเท้าภายในบล็อก	70
4.20	ผังแสดงกรณีศึกษา : ย่านเซ็นทรัลและวันชัย	71
4.21	กรณีศึกษา B01	71
4.22	วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา B01	72
4.23	ผังขอบเขตและโซนสีของเมืองนิวยอร์ก	77
4.24	ผังขอบเขตย่านแกรนด์ เซ็นทรัล	79
4.25	แผนผังแสดงเครือข่ายการเดินเท้าในพื้นที่เซ็นทรัล	80
4.26	แผนผังแสดงพลาซ่าหรือพื้นที่ว่างเพื่อกิจกรรมที่เป็นสาธารณะ	81
4.27	แผนผังแสดงพื้นที่ที่จะถูกทำเป็นระเบียงทางเท้า Vanderbilt	82
4.28	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านแกรนด์เซ็นทรัล	85
4.29	ส่วนประกอบ POPS ของกรณีศึกษา C01	86
4.30	กรณีศึกษา C01	86
4.31	ส่วนประกอบ POPS	87
4.32	กรณีศึกษา C02	87
4.33	ส่วนประกอบ POPS ของกรณีศึกษา C01	88
4.34	กรณีศึกษา C03	89
4.35	วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา C01 C02 และ C03	90
4.36	ขอบเขตของเมืองลอนดอน	91
4.37	ขอบเขตชัตเติ้อพลอนดอน	92
4.38	จุดสำคัญในชัตเติ้อพลอนดอน (Key Diagram)	94
4.39	ขอบเขตของ Eastern Cluster Area	95
4.40	เส้นทางการเดินของอีสเทิร์น คลัสเตอร์	97
4.41	อาคารสูงที่พัฒนาขึ้นใหม่สามารถสร้างโอกาสในการเพิ่มพื้นที่สาธารณะ	98
4.42	ระยะห่างพื้นที่ระหว่างอาคาร ประเภทที่อยู่อาศัย	100
4.43	ระยะห่างพื้นที่ระหว่างอาคาร ประเภทไม่ใช่ที่อยู่อาศัย	101
4.44	ผังแสดงพื้นที่โล่งตามกฎหมาย	101

4.45	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์	102
4.46	กรณีศึกษา D01	103
4.47	กรณีศึกษา D02	104
4.48	ขอบเขตและแผนพัฒนา	104
4.49	กรณีศึกษา D03	105
4.50	วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา D01 D02 และ D03	106
4.51	แผนผังแสดงการใช้งานพื้นที่เมืองโตรอนโต้	108
4.52	แผนผังแสดงขอบเขตย่านดาวทาวน์โตรอนโต้	109
4.53	แผนผังแสดง path การเดินของเมืองโตรอนโต้	110
4.54	แนวคิดสร้างอาคารใหม่ต้องเหมาะสมกับอาคารเดิมที่มีอยู่แล้ว	112
4.55	ระยะห่างระหว่างอาคารขั้นต่ำ	112
4.56	ผังที่ตั้ง POPS ของโตรอนโต้	113
4.57	ประเภทของที่ว่าง และความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ	114
4.58	ตัวอย่าง POPS แบบ Walkways, Mid-Block Pedestrian	114
4.59	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านโตรอนโต้ไฟแนนซ์เซียล	115
4.60	กรณีศึกษา E01	116
4.61	กรณีศึกษา E02	117
4.62	กรณีศึกษา E03	118
4.63	กรณีศึกษา E04	119
4.64	วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา E01 และ E02	119
4.65	วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา E03 และ E04	120
4.66	แผนผังพื้นที่ในซานฟรานซิสโก	125
4.67	ที่ตั้งโครงการและขอบเขตพื้นที่ย่าน	126
4.68	แผนที่แสดงโปรแกรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่	128
4.69	ผังเมืองแสดง zoning ของผังสีตามกฎหมาย ของย่าน Transit Center	132
4.70	แผนผังแสดงการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการใช้ประโยชน์ สาธารณะ (POPOS)	134
4.71	ตารางแสดงอัตราส่วนพื้นที่เปิดโล่งต่อ Gross Floor Area	135
4.72	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านทรานซิตเซ็นเตอร์	138
4.73	กรณีศึกษา F01-F02	149
4.74	กรณีศึกษา F03	140

4.75	กรณีศึกษา F04	140
4.76	วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา F01 F02 F03 และ F04	141
4.77	ระดับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษา ต่างประเทศ	142
4.78	หลักเกณฑ์การแบ่งกลุ่มจากการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศ	143
4.79	ผังสี ผังเมืองที่สัมพันธ์กับขอบเขตย่าน	144
4.80	ระยะรันชั้นต่ำของกรณีศึกษา A และ B	146
4.81	ระยะรันชั้นต่ำของกรณีศึกษา C และ D	147
4.82	ระยะรันชั้นต่ำของกรณีศึกษา E และ F	147
4.83	ลักษณะเด่นของข้อกำหนดในแต่ละกลุ่ม	149
4.84	การแบ่งรูปแบบหน่วยงานภาครัฐของกรณีศึกษาทั้ง 6 ย่าน	150
4.85	การเชื่อมต่อและลักษณะกายภาพเมือง	153
4.86	กรณีศึกษากลุ่ม 2 ที่เริ่มมีนโยบายเพิ่มพื้นที่ทางเท้าด้วยการปิดถนน	154
4.87	ประเภทของการรวมกลุ่มกันภายในย่านกรณีศึกษาต่างประเทศ	154
4.88	กระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารในกรณีศึกษาต่างประเทศ	155
4.89	ภาพรวมเมืองกรณีศึกษาต่างประเทศ	156
4.90	เส้นทางระบบขนส่งมวลชนของกรณีศึกษาต่างประเทศ	157
4.91	กายภาพบล็อกกรณีศึกษาต่างประเทศ	157
4.92	ขนาดบล็อกกรณีศึกษาต่างประเทศ	158
4.93	จำนวนพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ 3 กลุ่ม	159
4.94	ทางเท้าที่กว้าง กรณีศึกษาต่างประเทศ	159
4.95	สรุปกายภาพกรณีศึกษาต่างประเทศ	160
4.96	พื้นที่ขอบเขตย่าน และพื้นที่กรณีศึกษาทั้งต่างประเทศ และประเทศไทย	161
4.97	สรุปองค์ประกอบกายภาพพื้นที่กรณีศึกษาต่างประเทศ	166
4.98	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ	167
4.99	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: รถยนต์ผ่าน แบบ 01 และ 02	167
4.100	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-ก่อนปรับปรุง	168
4.101	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-หลังปรับปรุง	169
4.102	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-มีสิ่งปกคลุม	170
4.103	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-กลุ่มอาคาร-1 court	171
4.104	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-กลุ่มอาคาร-มากกว่า 1 court	171

5.1	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านสยาม	174
5.2	ภาพศูนย์การค้าสยามยุคเริ่มต้น	175
5.3	พื้นที่ศึกษาชั้น 1 : ย่านสยาม	176
5.4	พื้นที่ศึกษาทางเชื่อม : ย่านสยาม	176
5.5	พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านสยาม	177
5.6	รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G01-01	178
5.7	พื้นที่ศึกษา G01-01	178
5.8	บรรยากาศพื้นที่ศึกษา G01-01	179
5.9	ภาพบรรยากาศก่อน (ล่าง) และหลังปรับปรุง (บน) กรณีศึกษา G01-01	179
5.10	รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G01-02, กรมที่ดิน	180
5.11	พื้นที่ศึกษา G01-02	180
5.12	วิเคราะห์ห้องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา G01-01 และ G01-02	181
5.13	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านราชประสงค์	182
5.14	รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G02-01	183
5.15	พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านราชประสงค์-เกษร พลาซ่า	184
5.16	พื้นที่ศึกษาทางเชื่อม : ย่านราชประสงค์-เกษร พลาซ่า	184
5.17	พื้นที่ศึกษา G02-01	185
5.18	บรรยากาศพื้นที่ศึกษา G02-01	185
5.19	ภาพบรรยากาศก่อน (ล่าง) และหลังปรับปรุง (บน) กรณีศึกษา G02-01	186
5.20	รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G02-02	187
5.21	พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านราชประสงค์-แพลทินัม	188
5.22	พื้นที่ศึกษาทางเชื่อม : ย่านราชประสงค์-แพลทินัม	188
5.23	พื้นที่ศึกษา G02-02	189
5.24	ภาพบรรยากาศก่อน (ล่าง) และหลังปรับปรุง (บน) กรณีศึกษา G02-02	189
5.25	วิเคราะห์ห้องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา G02-01 และ G02-02	190
5.26	ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านพร้อมพงษ์	191
5.27	พื้นที่ศึกษาชั้น 1 : ย่านพร้อมพงษ์	192
5.28	พื้นที่ศึกษา G03-01	192
5.29	พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านพร้อมพงษ์	193
5.30	รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G03-01	194
5.31	ภาพบรรยากาศระเบียบร้านอาหารที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระหว่างโครงการ	194

5.32	พื้นที่ศึกษา G03-01	195
5.33	บรรยากาศพื้นที่ศึกษา G03-01	195
5.34	วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา G03-01	196
5.35	ระดับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	197
5.36	ความแตกต่างระหว่างโครงการที่ไม่มีพื้นที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อ และโครงการที่มีพื้นที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน	198
5.37	ไดอะแกรมแสดงการพัฒนาการของย่านทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา และแนวโน้มที่จะมีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างอาคารให้เกิดขึ้น	200
5.38	ไดอะแกรมแสดงกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการของประเทศไทย	201
5.39	ภาพรวมเมืองพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	201
5.40	เส้นทางระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	202
5.41	กายภาพบล็อกพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	202
5.42	ขนาดบล็อกกรณีศึกษาพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	203
5.43	ทางเท้าที่แคบ พื้นที่ศึกษาประเทศไทย	203
5.44	สรุปกายภาพพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	204
5.45	แบ่งประเภทพื้นที่ระหว่างโครงการพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	204
5.46	สรุปองค์ประกอบกายภาพพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	208
5.47	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารพื้นที่ศึกษาประเทศไทย	209
5.48	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารแบบบรณนต์ผ่าน และมีสิ่งปกคลุม	210
5.49	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารแบบไม่มีบรณนต์ผ่าน และไม่มีสิ่งปกคลุม	210
5.50	รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารแบบไม่มีบรณนต์ผ่าน และไม่มีสิ่งปกคลุม	211
5.51	แผนภาพแสดง Key Activity และ Key Partner ที่ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน	215
6.1	การเปรียบเทียบกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคาร	217
6.2	กระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการของภาคเอกชน	218
6.3	กระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการของภาครัฐ-เอกชนกรณีศึกษาต่างประเทศ	218
6.4	แนวทางกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารประเทศไทย	219
6.5	เปรียบเทียบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น	220
6.6	แผนภาพแสดงเส้นทางการเดินทางซึ่งมีการเดินเข้ามาเกี่ยวข้อง	222

6.7	แผนภาพแสดงการเปรียบเทียบกายภาพพื้นที่กรณีศึกษา และพื้นที่ศึกษา กรุงเทพฯ	223
6.8	เปรียบเทียบผังเมืองโดยรวม	224
6.9	เปรียบเทียบการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน	225
6.10	เปรียบเทียบบล็อกลถนระดับผังเมือง	225
6.11	เปรียบเทียบบล็อกลถนระดับบล็อก	226
6.12	เปรียบเทียบการวางตัวอาคารภายในบล็อก	227
6.13	เปรียบเทียบขนาดทางเท้า	227
6.14	เปรียบเทียบกายภาพ	227
6.15	ก่อนการพัฒนา	228
6.16	แนวทางการพัฒนากายภาพเมืองขั้นที่ 1	228
6.17	แนวทางการพัฒนากายภาพเมืองขั้นที่ 2	229
6.18	แนวทางการพัฒนากายภาพเมืองขั้นที่ 3	230
6.19	สรุปการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของกรณีศึกษาต่างประเทศ และ พื้นที่ศึกษาประเทศไทย	230
6.20	แผนภาพแสดงรูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการทั้งกรณีศึกษาต่างประเทศและ พื้นที่ศึกษาประเทศไทย	231
6.21	ข้อสรุปรูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการภาพ 1	232
6.22	ข้อสรุปรูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการภาพ 2	233

บทที่ 1

บทนำ

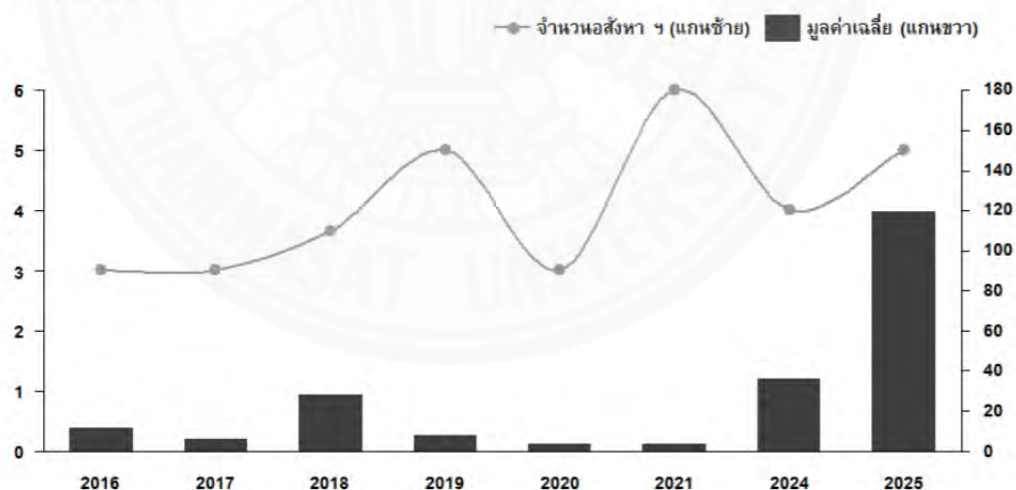
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การพัฒนาโครงการแบบผสม (Mixed-use development) กลายเป็นประเด็นสำคัญในการอภิปรายร่วมสมัยของลักษณะผังเมือง (Urbanscapes) และแนวคิดการออกแบบผังเมือง (Urban design paradigms) เช่น การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable development) ชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism)

ผู้ประกอบการไทยมีแนวโน้มจับมือกันเพื่อพัฒนาโครงการแบบผสม (Mixed-use) ขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อนและมีมูลค่าสูงขึ้น ด้วยแนวโน้มความต้องการของคนเมืองสมัยใหม่ที่นิยมความสะดวกสบายด้านการดำเนินชีวิต ทำงาน และจับจ่ายใช้สอย รวมถึงที่ดินศักยภาพที่มีจำกัด ทำให้การพัฒนาโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (Large-scale Mixed-use) ได้รับความนิยม อย่างไรก็ตาม ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่หลากหลายจึงส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องหันมาจับมือกันเพื่อพัฒนาโครงการแบบผสม (Mixed-use) ขนาดใหญ่และมีความซับซ้อนมากขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลายในแต่ละพื้นที่ (กานต์ชนก บุญสุภาพร, 2560)

จำนวนประเภทของอสังหาฯ ที่ผสมผสานอยู่ในโครงการมิกซ์ยูสและมูลค่าเฉลี่ยของโครงการมิกซ์ยูส

หน่วย: ประเภท, พันล้านบาท



ภาพที่ 1.1 การพัฒนาโครงการแบบผสม (Mixed-use) มีมูลค่าสูงขึ้นและมีความซับซ้อนมากขึ้นด้วยการผสมผสานอสังหาริมทรัพย์ หลากหลายประเภท, บทวิเคราะห์ Economic Intelligence Center (EIC), โดย ธนาคาร SCB, 2560. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2560 จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/file/product/4045/euej0x43hj/>

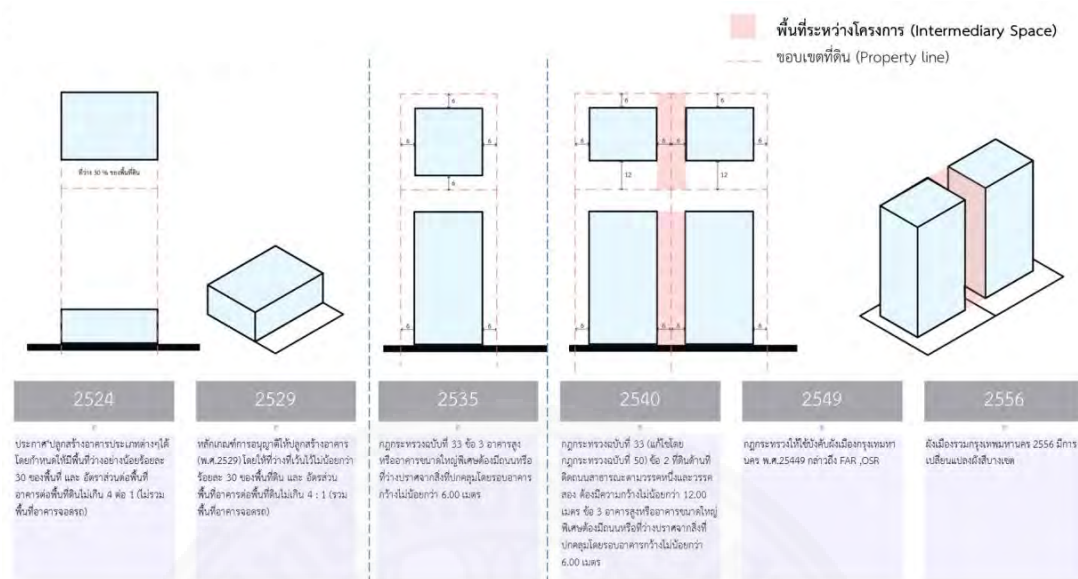
ซึ่งเมื่อพิจารณาลักษณะกายภาพของโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ในประเทศไทยจะพบว่าทุกอาคารมีพื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space) ที่ใช้เชื่อมต่อระหว่างภายนอกอาคารและภายในอาคาร จากการสำรวจโครงการแบบผสมในกรุงเทพมหานครจึงพบว่าพื้นที่ระหว่างโครงการ (intermediary Space) ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนเกิดจาก กฎกระทรวงฉบับที่ 33 ข้อ 3 ระบุให้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ต้องมีที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมรอบอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 6 ม. ซึ่งส่งผลให้อาคารทุกอาคารต้องมีถนนสำหรับรถยนต์รอบโครงการ ดังแสดงในภาพที่ 1.1

ตารางที่ 1.1

รวบรวมพัฒนาการกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พ.ศ. 2524	ประกาศ"ปลูกสร้างอาคารประเภทต่าง ๆ ได้ โดยกำหนดให้มีพื้นที่ว่างอย่างน้อยร้อยละ 30 ของพื้นที่ และอัตราส่วนต่อพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 4 ต่อ 1 (ไม่รวมพื้นที่อาคารจอดรถ)
พ.ศ. 2529	หลักเกณฑ์การอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร(พ.ศ.2529) โดยให้ที่ว่างที่เว้นไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของพื้นที่ดิน และ อัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 4 : 1 (รวมพื้นที่อาคารจอดรถ)
พ.ศ. 2535	กฎกระทรวงฉบับที่ 33 ข้อ 3 อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีถนนหรือที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร
พ.ศ. 2540	กฎกระทรวงฉบับที่ 33 (แก้ไขโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 50) ข้อ 3 อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีถนนหรือที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 12.00 เมตร
พ.ศ. 2549	กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 กล่าวถึง FAR ,OSR
พ.ศ. 2556	ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2556 มีการเปลี่ยนแปลงผังสีบางเขต

หมายเหตุ. ที่มา หนังสือ พัฒนาการแนวความคิดและรูปแบบของงานสถาปัตยกรรม: อดีต ปัจจุบัน และอนาคต, คณะวิจัย วิมลสิทธิ์ ทรยางกูร สมาคมสถาปนิกสยาม, 2536. ,กฎกระทรวงฉบับที่ 33 พ.ศ.2535 ออกความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ,ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร รวบรวมโดยผู้วิจัย.



ภาพที่ 1.2 แผนภาพแสดงกฎหมายที่ทำให้เกิดการพัฒาเพื่อที่ระหว่างโครงการ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

การเกิดถนนดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการผสมผสานการจราจรที่เคลื่อนที่เร็ว ระบบการจราจรที่ไม่ซับซ้อนและมีความปลอดภัยในการจราจรต่ำ ถนนที่ใช้ประโยชน์กับการจราจรประเภทอื่นไม่ได้ในทางปฏิบัติ นอกจากการจราจรทางรถ ซึ่งทำให้ทางเท้าถูกรบกวนจากถนนที่รถวิ่งและถนนเพื่อจอดรถบริการ เป็นวิธีการที่ทำให้สภาพถนนสำหรับคนที่เดินในเมืองแย่ลงไปอย่างเป็นระบบ (Gehl, 2010)

การออกแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร (Intermediary Space) เป็นหนึ่งในวิธีแก้ปัญหา และช่วยเพิ่มคุณภาพของถนนให้กับอาคารสูง (Chen.Xiangfei, 2012) ดังนั้นการวิจัยในครั้งนี้มุ่งเน้นการศึกษาารูปแบบของพื้นที่ระหว่างโครงการที่ส่งเสริมการเชื่อมต่ออาคารในระดับย่าน ว่าปัจจุบันมีรูปแบบใดบ้างในเชิงกายภาพ และรูปแบบที่เกิดขึ้น เกิดจากปัจจัยใดบ้าง เพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับการออกแบบพื้นที่ระหว่างโครงการสำหรับสถาปนิก ผู้บริหารโครงการ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่มีความสนใจในเรื่องนี้

1.2 คำถามของงานวิจัย

การพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน เกิดขึ้นจากปัจจัยใดบ้าง และพื้นที่ดังกล่าวมีรูปแบบอย่างไรบ้าง

1.3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1.3.1 วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

1.3.2 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

1.4 ขอบเขตของงานวิจัย

1.4.1 ขอบเขตเชิงพื้นที่ ได้แก่ ย่านที่มีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อ ในเขตกรุงเทพมหานคร : ย่านสยาม ย่านราชประสงค์ และย่านพร้อมพงษ์ ซึ่งทั้ง 3 พื้นที่นี้ เป็นย่านที่ประกอบไปด้วยโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ และมีการรวมกลุ่มกัน ภายในเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ผู้พัฒนาโครงการทราบถึงรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

1.5.2 ผู้พัฒนาโครงการใช้เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

1.5.3 หน่วยงานภาครัฐ และผู้พัฒนาโครงการใช้เป็นแนวทางในการพัฒนานโยบายเรื่องการเชื่อมต่อระดับย่าน

1.6 นิยามคำศัพท์

1.6.1 โครงการแบบผสม (large-scale mixed-use project) ในการวิจัยนี้หมายถึง โครงการอสังหาริมทรัพย์ที่มีการใช้งานมากกว่าเท่ากับ 2 ประเภท และเป็นอาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ

1.6.2 พื้นที่ระหว่างโครงการ (the Intermediary Space) ในการวิจัยนี้หมายถึง พื้นที่ว่างระหว่างอาคารและอาคาร หรือ ถนน หรือ การใช้งานอื่น ๆ ในกรณีของโครงการแบบผสมขนาดใหญ่

บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีการวางผังเมือง

2.1.1 ชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism)

ชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism) กระบวนทัศน์ใหม่ ในชื่อ ‘ชุมชนเมืองยุคใหม่’ นี้เป็นแนวคิดกระแสหลักอันหนึ่ง ที่มีการเคลื่อนไหวในยุคปัจจุบันทางฝั่งสหรัฐอเมริกา มีการเผยแพร่ขึ้นในปี 1993 เพื่อแก้ไขปัญหาการเติบโตของเมืองที่กระจายออกไปสู่บริเวณรอบนอกอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ปัญหาชีวิตสังคมอเมริกันที่ขาดจากกัน ปราศจากปฏิสัมพันธ์ แม้จะอยู่บ้านติดกัน ปัญหาการแบ่งแยกทางเชื้อชาติ สีผิว รายได้ ปัญหาความเสื่อมโทรม ของย่านใจกลางเมือง ตัวอย่างของแนวคิดนี้ ได้แก่ ชุมชนเมืองของกลุ่มย่อยที่เชื่อมกันด้วยระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD) หน่วยชุมชนย่อยแบบประเพณี (Traditional Neighborhood Development หรือ TND) ที่มีหลักคล้ายคลึงกับ Compact City ในความพยายามที่จะทำให้เกิดการประหยัดพลังงานด้วยระบบที่พึ่งพาตนเองได้ หาวิธีกำจัดหรือบำบัดของเสีย และพัฒนาระบบปรับอากาศโดยไม่สิ้นเปลืองทรัพยากร ลดการเดินทางด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น ระยะทางเดินเท้าที่สะดวก โครงข่ายระบบถนนที่ชัดเจน ระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมมีความสมดุลทางกิจกรรม ที่อยู่อาศัยแทรกอยู่ในพื้นที่อื่น ๆ และอยู่ใกล้ที่ทำงาน เน้นความสำคัญ ของพื้นที่สาธารณะ ในบางชุมชนมีการออกแบบสถาปัตยกรรมแบบ Neo-Tradition เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงถึงบรรยากาศที่ดีของชุมชนย่อยที่เคยเป็นมาในอดีต เพื่อสร้างความ รู้สึก ความคุ้นเคย หรือ Sense of Place ทำให้เกิดภาพลักษณ์ใหม่ของชุมชนเมืองที่สงบ ร่มเย็น และน่าอยู่ สอดคล้องกับทัศนคติของคนอเมริกันและมีคุณภาพชีวิตที่ดี (สิทธิพร, การออกแบบชุมชนเมืองที่น่าอยู่และยั่งยืน : ทฤษฎีและประสบการณ์, หน้าจั่ว : วรรณสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ประจำปีการศึกษา 2549-2550 JOURNAL OF THE FACULTY OF ARCHITECTURE SILPAKORN UNIVERSITY ACADEMIC YEAR 2007)

2.1.2 เมืองกระชับ (Compact City)

เมืองกระชับ (Compact City) แนวความคิดนี้เป็นการค้นหาทางออกของการออกแบบชุมชนเมือง ที่จะสนองตอบกับแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่จริงจัง เน้นการสร้างความสะดวก ลดการกระจายตัว โดยใช้การพัฒนาในทางสูงบริเวณใจกลางเมือง เพื่อประหยัดการใช้ที่ดิน และเพิ่มคุณค่า การใช้ที่ดินให้ได้ประโยชน์สูงสุด ทำให้สามารถรักษาและฟื้นฟูธรรมชาติรอบเมืองได้ มุ่งเน้นการประหยัดพลังงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ลดการเดินทางติดต่อการใช้รถยนต์ส่วนตัว ค้นหา ระบบสันดาปพลังงานหมุนเวียนของเมือง ส่งเสริมการใช้พื้นที่อย่างผสมผสาน และสร้างความ

หลากหลายมีชีวิตชีวา สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีด้วยปฏิสัมพันธ์ที่มากขึ้น แหล่งงานสมดุลกับที่พักอาศัย การเข้าถึงระบบบริการสาธารณะพื้นฐานและได้รับบริการ เหล่านี้ได้อย่างสะดวก

ปัญหาของกระบวนทัศน์เมืองแบบกระชับแน่นก็คือ การทำลายย่านเก่าแก่ในเมืองที่เป็นมรดกและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม เพื่อการพัฒนาที่หนาแน่นขึ้น ปัญหาความแออัด สภาพแวดล้อมและมลภาวะในกลางเมืองจะรุนแรงขึ้น การจราจรในเมืองก็จะหนาแน่นขึ้นนอกจากนี้ยังมีปัญหาทางสังคมและทัศนคติในด้านการอยู่อาศัยและ ใช้ชีวิตในอาคารสูงกับผู้คนที่ไม่รู้จักรักกันเป็นจำนวนมาก และดูเหมือนแนวคิดนี้จะมุ่งไปสู่ การเป็นเมืองใหญ่และอาคารสูง(สิทธิพร, การออกแบบชุมชนเมืองที่น่าอยู่และยั่งยืน : ทฤษฎีและประสบการณ์, หน้าจั่ว : วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ประจำปีการศึกษา 2549-2550 JOURNAL OF THE FACULTY OF ARCHITECTURE SILPAKORN UNIVERSITY ACADEMIC YEAR 2006-2007)

2.1.3 ทฤษฎีรวมตัวหรือกระจาย และการวางผังเมือง

“หากสามารถรวมกิจกรรมและผู้คนเข้าด้วยกันได้ จะมีความเป็นไปได้ที่เหตุการณ์หนึ่งจะกระตุ้นให้เกิดอีกเหตุการณ์หนึ่ง ผู้เข้าร่วมในเหตุการณ์นั้นมีโอกาสที่จะได้ประสบและมีส่วนร่วมในเหตุการณ์อื่น ๆ ต่อไป จึงเป็นการเริ่มต้นกระบวนการเสริมแรงในตัวเอง (self-reinforcing process)” (Jan Gehl, เมืองมีชีวิต, 1971)

เนื้อหาในเรื่องดังกล่าว กล่าวถึง รวมตัวหรือกระจาย ใน 3 สเกล

1) รวมตัวหรือกระจาย ในผังสเกลใหญ่

ในการวางผังเมือง มีการกระจายผู้คนและเหตุการณ์อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อที่พักอาศัย สถานที่ให้บริการสาธารณะต่าง ๆ พื้นที่อุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมถูกจัดวางให้แยกจากกันโดยต่างก็อยู่บนที่ดินผืนใหญ่ในระบบโครงสร้างของเมืองที่มีการใช้ประโยชน์แบบแยกส่วนซึ่งต้องพึ่งพาการจราจรยนต์เป็นพาหนะหลักในการเคลื่อนที่ระหว่างส่วนต่าง ๆ ของเมือง การกระจายทั้งเหตุการณ์ และผู้คนเป็นปรากฏการณ์ธรรมดา ๆ ที่พบได้ในพื้นที่ชานเมืองแทบจะทั่วโลกและในเมืองที่เติบโตอย่างไร้ทิศทางอย่างเมือง ลอส แองเจลิส ซึ่งบรรจุมารถึงรูปแบบที่อึดตัวและสร้างปัญหาอย่างที่สุด

2) รวมตัวหรือกระจาย ในผังสเกลขนาดกลาง

ในการวางผังบริเวณ คนและกิจกรรมจะกระจายตัวเมื่ออาคารตึกกรมทั้งหลายถูกวางให้ห่างออกจากกันมาก ๆ และบริเวณทางเข้าและตัวอาคารพักอาศัยหันไปคนละทิศทาง ในทางกลับกันคนกับกิจกรรมจะสามารถผสมผสานกันได้โดยการจัดให้ตัวอาคารแต่ละอาคารกับพื้นที่ใช้สอยอื่น ๆ ให้มีระบบพื้นที่สาธารณะที่กะทัดรัดให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อที่ระยะห่างสำหรับการสัญจรทางเท้าและประสบการณ์การรับรู้ความรู้สึกนั้นสั้นที่สุดเท่าที่จะสั้นได้

3) รวมตัวหรือกระจาย ในสเกลเล็ก

ในการออกแบบพื้นที่กลางแจ้งกับส่วนด้านหน้าอาคารที่ติดกันจำเป็นต้องทำงานในรายละเอียดและระมัดระวังในองค์ประกอบที่สร้างและส่งเสริมชีวิตท่ามกลางอาคารเหล่านั้น ควรประเมินแต่ละพื้นที่ใช้สอยและแต่ละกิจกรรมเป็นกรณี ๆ ไปและควรจัดสรรส่วนที่หันออกสู่ถนนให้สอดคล้องกับคุณค่าที่มันควรมีในฐานะที่เป็นตัวดึงดูดและความสำคัญที่มีต่อการใช้พื้นที่กลางแจ้ง การออกแบบทุกชุดของถนนหรือส่วนด้านหน้าและทุกตารางฟุตของพื้นที่นั้นสำคัญมาก ซึ่งต้องอิงกับความสามารถที่จำกัดของแต่ละบุคคลต่อรัศมีของการเคลื่อนไหวและระยะที่ไม่ไกลนักต่อประสาทในการรับรู้

2.2 ทฤษฎี Mixed use development

2.2.1 ประวัติความเป็นมาของการพัฒนาโครงการแบบผสม

การเกิดขึ้นของโครงการแบบผสมย้อนกลับตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ซึ่งโครงการแบบผสมถูกสร้างขึ้นตามธรรมชาติ เป็นผลมาจากการพัฒนาการใช้พื้นที่แบบกระชับในพื้นที่กับการเติบโตของประชากร ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้เกิดจุดเริ่มต้นของจุดจบของการพัฒนาโครงการแบบผสม เนื่องจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้เกิดช่วงของการใช้และกิจกรรม ซึ่งยากที่จะร่วมเข้ากับโครงสร้างแบบเดิม ประเภทของการทำงานของคนถูกเปลี่ยนไปอย่างถาวรโดยการปฏิวัติการใช้เครื่องจักร ยกตัวอย่างเช่นอุตสาหกรรมครัวเรือนไม่สามารถทำได้อีกต่อไป เนื่องจากไม่ตอบโจทยระบบเศรษฐกิจ เพื่อให้ได้อยู่ได้จำเป็นต้องใช้เครื่องจักร แต่ในความเป็นจริงเรื่องต้นทุนทำให้ไม่สามารถทำอย่างนั้นได้ กลายเป็นว่าคนต้องเข้าไปทำงานให้กับโรงงานแทน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนำมาสู่การขยายตัวของเมือง ไปในทุก ๆ ที่ทั่วโลก

การกลายเป็นเมืองนี้นำมาสู่ขนาดของปัญหาใหม่ในเมือง : ความแออัด, การทำลาย, ความยากจน, มลภาวะ, อาชญากรรม ฯลฯ ปัญหาของเมืองที่รุนแรงขึ้นเหล่านี้นำมาสู่การเพิ่มขึ้นของแนวคิด Modern urban planning และปรัชญา

จุดเริ่มต้นของศตวรรษที่ 20 The congress International Architecture Modern (CIAM) ก่อตั้งขึ้นที่ซาร์ลาส ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เป็นครั้งแรกที่สถาปนิกและนักวางผังเมืองทั่วโลกมารวมตัวกันเพื่อจัดทำหลักสูตรใหม่สำหรับสถาปัตยกรรมและการวางผังเมือง การระดมความคิดของ CIAM ถูกผลิตขึ้นจากการประชุมครั้งที่ 4 ในเดือนสิงหาคม 1933

เมืองจำนวน 33 เมืองถูกอภิปรายและวิเคราะห์ และกฎบัตรเฮเธนส์ถูกปล่อยออกไป สถาปนิกของ CIAM ยอมรับข้อจำกัดของ Garden City concept ส่วนหลักที่โดนโจมตีคือเรื่องการกระจายตัวของที่อยู่อาศัย และการแยกของพื้นที่อยู่อาศัย “ตอนนี้จุดมุ่งหมายไม่ใช่การแพร่กระจายขององค์ประกอบของเมือง แต่เป็นการเว้นช่องว่างในเมือง” (Le Corbusier, 1973)

“เอนเรสส์ เซ็นเตอร์ เปิดทุกทางในเรื่องวิถีชีวิตสมัย เป็นการตอบสนองต่อความวุ่นวายของเมืองในปัจจุบัน ในหน้าที่ของหน่วยงานที่ระบุ และข้อเขียนชี้แจงด้วยคำอธิบายที่เพียงพอ กับกฎบัตรเอนเรสส์คือดำเนินการโดยที่แนวทางของเมืองจะถูกกำหนดไว้อย่างถูกต้อง” (Le Corbusier, 1973)

การใช้งานของเมือง 4 ประเภท ถูกจำแนกออกเป็น ที่พักอาศัย,ทำงาน, นันทนาการ และทางสัญจร หลังจากมีการระบุหน้าที่ดังกล่าว เอนเรสส์ เซ็นเตอร์ อธิบายถึงคุณค่าของตนในแง่การวางผังเมืองซึ่งมี 4 หน้าที่หลักของวิถีชีวิตได้เรียกร้องให้มีมาตรการพิเศษ ให้แต่ละฟังก์ชันมีสถานะที่เหมาะสมกับการพัฒนาของตัวเองมากที่สุด กิจกรรมเพื่อให้พวกเขาสามารถนำคำสั่ง และการจำแนกตามสภาพปกติของชีวิต การทำงานและวัฒนธรรม แต่ละฟังก์ชันที่สำคัญจะมีแนวทางของตัวเอง แต่ละฟังก์ชันจะได้รับการพิจารณา เป็นเหมือนนิติบุคคลที่จัดการที่ดินและอาคารจะได้รับการจัดสรร ทรัพยากรของเทคนิคโมเดิร์นจะใช้ในการจัดและเตรียมพวกเขา และแหล่งทรัพยากรของเครื่องมือสมัยใหม่ทั้งหมด จะถูกใช้ในการเรียง และจัดทำ

อย่างไรก็ตามในขณะเดียวกันก็มีการร่างกฎบัตร CIAM และในเวลาเดียวกัน การแยกการใช้ประโยชน์ที่ดินและกฎหมายว่าด้วยการแบ่งเขตถูกบังคับใช้ บางคนสงสัยว่าวิธีนี้และปรัชญา. หนึ่งในส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีความสำคัญสำหรับความคิดริเริ่มและไม่สนใจของเอนเรสส์ กฎบัตร: New York's Rockefeller Center แสดงถึงการเดินทางที่สำคัญในเมือง การวางแผนและการออกแบบเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเมืองที่มีปัญหาที่เห็นได้ชัด ที่เอนเรสส์ ชี้ไปที่อีกทิศทางที่เก่าขึ้นหนึ่งปรับขนาดไปยังเมืองสมัยใหม่ กล่าวหาว่า ขนาดมันยืนอยู่กลางแมนฮัตตันเป็นส่วนสำคัญของชีวิตของเมืองใดก็ได้ ความหมายคือการพัฒนาการใช้งานแบบผสมผสานซึ่งตรงกันข้ามกับแนวทางของModern ในการเคลื่อนไหว แยกหน้าที่ มีสาเหตุมาจากการพัฒนา Rockefeller Centre รวมทั้ง Grand Central Terminal Complex ทั้งในนครนิวยอร์กที่ การพัฒนาโครงการแบบผสมถูกมองว่าเป็นนักประดิษฐ์ชาวอเมริกันในรูปแบบ Modern

ถึงแม้การแบ่งเขตและรถยนต์จะช่วยแบ่งแยกการใช้งานที่ดินออกไปได้ การผสมผสานระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินในการพัฒนาเมืองที่เรียกว่าการพัฒนาแบบ multi-use ถูกทำให้กลับมาอีกครั้งในทศวรรษที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อโครงการต่าง ๆ เช่น สำนักงานธุรกิจที่อยู่อาศัยอาคารสำนักงาน โรงแรมและศูนย์การค้า เป็นต้น ตลอดจนใจกลางเมืองทั้งหมดและศูนย์กลางกิจกรรมหลักของย่านชานเมือง

ท่ามกลางผลกระทบที่เห็นได้ชัดและกว้างขวางที่สุดของแนวโน้มนี้ต่อการใช้งานแบบ multi-use การพัฒนาได้รับการวิวัฒนาการของรูปแบบใหม่พิเศษของการพัฒนา-การพัฒนา

โครงการแบบผสม (MXD) แนวความคิดนี้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก สภาพแวดล้อมและได้รับการเกิดขึ้นส่วนใหญ่ในสถานที่ที่มีที่ดินที่ถูกจำกัด

ในปี 1976 Urban Land Institute (ULI) ได้พยายามกำหนดปรากฏการณ์ใหม่นี้ด้วยการกำหนดค่าพารามิเตอร์หลัก 3 ข้อ : ของโครงการแบบผสม (MXD) มีลักษณะการหารายได้จากการใช้งานสามประเภทขึ้นไป, โดยการผนวกรวมทั้งการทำงานและทางกายภาพ,และโดยการพัฒนาให้สอดคล้องกับแผนการที่สอดคล้องกัน (ULI,1987,Mixed-use Development Handbook.p.1.)

ในขณะที่คำนิยามนี้ไม่จำเป็นต้องอธิบายรูปแบบเมืองใหม่ แต่โครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (MXDs) ไม่เพียงที่โดดเด่นในประวัติศาสตร์ แต่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในเขตเมือง โครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (MXDs) มักถูกโดดเด่นด้วยการออกแบบขนาดและผลกระทบอย่างมาก การพัฒนาโครงการแบบผสมจำนวนมากมีพื้นที่รวมถึงล้านตารางฟุตของพื้นที่เมืองที่โดดเด่น สถานที่ดังกล่าวนี้ จะรวมถึงพื้นที่สาธารณะที่สำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวก ทำให้เรื่องการพัฒนาโครงการแบบผสมนี้ได้รับความสนใจในวงกว้างและรวมเอารูปแบบการพัฒนาที่แปลกใหม่เข้ากับศตวรรษที่ยี่สิบเช่นดีกระฟ้าและห้างสรรพสินค้าที่ล้อมรอบ

โครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (MXDs) กำลังพัฒนารูปแบบใหม่เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่น่าตื่นตาตื่นใจและน่าทึ่งที่มีส่วนช่วยฟื้นคืนชีพและเพื่อกำหนดความหมายของพลังเมืองทั้งใน ใจกลางเมือง และชานเมือง (ULI, 1976, Mixed-Use Developments: New Ways of Land Use, p. 6.)

2.2.2 จุดเริ่มต้นของโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (Large-scale Mixed-use Development : MXDs)

การพัฒนาแบบผสมผสานในสมัยใหม่ถูกสร้างขึ้นหลายรูปแบบ และมีแนวโน้มในประวัติศาสตร์ของการพัฒนาเมือง รวมถึงรูปร่างและขนาดของเมืองในยุคก่อนศตวรรษที่ 20 การวิวัฒนาการของแนวทางการพัฒนาแบบใหม่ ตั้งแต่ศูนย์การค้าจนถึงการวางผังการพัฒนาอาคารสูงที่เป็นสำนักงาน และรูปแบบทั่วไปของการขยายชานเมืองอย่างรวดเร็ว การเสื่อมของเมือง และการพัฒนาเมืองขึ้นใหม่ ซึ่งถูกชี้ให้เห็นกรอบสำหรับการพัฒนาเมืองตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 2 (ULI, 1987, Mixed-Use Development Handbook, p3)

รูปแบบของโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ในสมัยใหม่ (Modern MXDs) ปรากฏขึ้นครั้งแรกในแถบอเมริกาเหนือในช่วงปี 1960 เด็บโตและมีวิวัฒนาการอย่างมีนัยยะต่อไปในช่วง 1970 และขยายตัวเต็มที่ในช่วง 1980-1990 ซึ่งตั้งแต่ปี 1970 โครงการแบบผสมขนาดใหญ่ถูกกระจายไปที่เมืองสำคัญทั่วโลก

เป็นผลมาจากการขาดระบบขนส่งสาธารณะความเร็วสูง จึงมีความจำเป็นต้องใช้ระบบรักษาความปลอดภัยและการใช้ทางเท้าเป็นหลัก เมืองในประวัติศาสตร์ที่ผ่านมาถูกพัฒนาให้หนาแน่นมากกว่าเมืองในยุคสมัยใหม่ (Modern City) ตัวอย่างเช่นเมืองในยุคกลาง (the medieval town) เป็นเมืองขนาดเล็กและล้อมรอบด้วยกำแพงสูง เพื่อป้องกันเมือง จึงจำเป็นต้องรักษาระยะเส้นรอบวงของกำแพงให้น้อยที่สุด ทำให้เกิดความกระชับภายในเมืองและมีความหนาแน่นสูง และมีการร่วมมือกันระหว่างรัฐบาล การค้า และบ้านพักอาศัย ซึ่งการเดินทางเท้าถือเป็นจุดเด่นสำคัญของเมืองเหล่านี้ (ULI,1987,Mixed-Use Development Handbook,p3)

แต่การผสมผสานของการใช้ยังคงมีอยู่บางส่วน เพราะระบบคมนาคมไม่ดีพอที่จะทำให้ผู้อยู่อาศัยได้รับความสะดวกสบายระหว่างการเดินทางไกลจากบ้าน ไปที่ทำงาน การซื้อของและนันทนาการ โดยส่วนใหญ่การใช้การผสมการใช้งานจึงเป็นวิธีการที่เหมาะสมที่สุด การกระชับ ความหนาแน่น และ การผสมการใช้งาน กลายเป็นมาตรฐานของเมือง

เมืองเก่าหลาย ๆ เมืองในอเมริกามีลักษณะเหมือนกัน ในแมนฮัตตันที่อยู่อาศัย ร้านค้า โรงแรม และสำนักงาน ตั้งอยู่ร่วมกันในบล็อกเดียวกันหรือใกล้เคียงกันในหลายพื้นที่ ในวอชิงตัน ดีซี พื้นที่จอร์จทาวน์ รวมไปถึงความหลากหลายของกลุ่มอาคารที่รวมอยู่ด้วยกันอย่างหนาแน่น ประกอบไปด้วยร้านค้าปลีก อาคารพาณิชย์ บ้านทาวเฮ้าส์ อพาร์ทเมนท์ โรงแรม และอาคารสำนักงานทั้งอาคารสูง และอาคารไม่สูง และโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (MXDs) แม้แต่ในหลาย ๆ เมืองขนาดเล็กในอเมริกา ถนนสายหลักในบล็อกประกอบไปด้วยร้านค้าบนพื้นชั้นหนึ่ง สำนักงานและที่พักอาศัยอยู่บนชั้นสอง และบ้านเดี่ยวที่ด้านหลังของครึ่งหนึ่งของบล็อก

2.2.3 Mixed-use Development VS Multi use Development

ความหมายของโครงการแบบผสม (Mixed-use Development) โครงการแบบผสม หมายถึง ความสัมพันธ์กับการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ โดยมีลักษณะเฉพาะดังนี้

- 1) มีการสร้างรายรับจากการใช้งานตั้งแต่ 3 ประเภท หรือมากกว่า (เช่น ร้านค้า สำนักงาน ที่พักอาศัย โรงแรม และพื้นที่พักผ่อน ซึ่งมีการวางแผนที่ดีมีการสนับสนุนกัน การรวมองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้งานขององค์ประกอบโครงการ (ด้วยเหตุนี้ทำให้การใช้ที่ดินเป็นไปด้วยการรวมตัวกันอย่างหนาแน่น) รวมทั้งการเชื่อมต่อด้วยทางเท้า
- 2) การพัฒนาที่สอดคล้องกันกับการวางผังโครงการ (ซึ่งส่วนมากเป็นการกำหนดประเภท ขนาดของการใช้งาน ความหนาแน่น และ ส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง) (Schwanke,2003) (ULI, 1976)

การพัฒนาโครงการแบบผสม คือ โครงการอสังหาริมทรัพย์ที่มุ่งพัฒนาผังโครงการแบบผสมผสาน ประกอบไปด้วย ร้านค้า, สำนักงาน, ที่พักอาศัย, โรงแรม, พื้นที่นันทนาการ หรือการใช้งานอื่น ๆ โดยจะต้องมีการเชื่อมต่อของทางเท้า และต้องมีองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมในแบบผสม การอยู่อาศัย-การทำงาน-การพักผ่อน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีสิ่งอำนวยความสะดวก และมีการออกแบบทางสถาปัตยกรรม เพื่อจะลดการจราจร และการกระจายตัวของพื้นที่ (Niemira, 2007)

ในหลายพื้นที่ทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกา จากความหมายของโครงการแบบผสมที่ว่า มีมากกว่า 3 ประเภทการใช้งาน จึงมักพบโครงการแบบผสมในขนาดของโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งมีพื้นที่อาคารรวม 50,000 ตารางเมตร ขึ้นไป โดยไม่รวมพื้นที่จอดรถ (Majid,1998)

สำหรับประเทศไทยโครงการแบบผสมที่พบมักจะเป็นโครงการขนาดใหญ่ ภายใต้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ว่าด้วยเรื่องความหมายของอาคารสูง อาคารขนาดใหญ่พิเศษ โดยกล่าวถึงอาคารขนาดใหญ่พิเศษว่ามีขนาดตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป

ความหมายของโครงการแบบหลายการใช้งาน (Multi-use Development)

“แนวคิดโครงการแบบผสม (mixed-use) และ แนวคิดโครงการแบบหลายการใช้งาน (Multi-use) ทั้งสองแนวคิดประกอบด้วยการใช้งานที่หลากหลาย แต่โครงการแบบหลายการใช้งาน ขาดการรวมกัน ความหนาแน่น และความสอดคล้องกันของการใช้งานที่สร้างชุมชนที่เดินถึงกันได้ ซึ่งต้องไม่ขัดขวางการเดินเชื่อมต่อกันระหว่างหลายองค์ประกอบของโครงการ” (Joshua D.Herdon, 2011)

จากการศึกษาข้างต้นพบว่าโครงการแบบผสม คือ โครงการที่มุ่งพัฒนาพื้นที่ด้วยจุดมุ่งหมายให้มีประเภทการใช้งานที่หลากหลาย เพื่อประโยชน์ในเชิงประสิทธิภาพพื้นที่และการเชื่อมต่อกันในโครงการ เพื่อส่งเสริมการเดินถึงกันได้โครงการ โดยโครงการแบบผสมจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับโครงการขนาดใหญ่ ดังนั้นในงานวิจัยนี้จึงมุ่งสนใจโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ตามความหมายของอาคารขนาดใหญ่พิเศษและอาคารสูงในไทย โดยโครงการมีการใช้งานมากกว่า 1 ประเภท guidance และมีการเชื่อมต่อกันของการเดินเท้า

2.2.4 Mixed use and Urban Design

เป็นเวลานานมาแล้วที่นักออกแบบผังเมืองได้สนับสนุนโครงการแบบผสมให้เป็นส่วนผสมสำคัญที่ทำให้การออกแบบผังเมืองประสบความสำเร็จ จาก Jane Jacobs onwards, ปัจจัยสำคัญในแม่บทการออกแบบผังเมืองถูกอธิบายถึงความสำคัญของโครงการแบบผสม โดยมีเงื่อนไขว่าต้องมีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับความมีชีวิตชีวา ความปลอดภัย และความสนใจในย่าน (Marion

Roberts and Tony Lloyd-Jones, Reclaiming the city Mixed use development, 1997.p149-158)

ขณะที่แนวคิดของ Jacobs กำลังได้รับความนิยมแพร่หลายมากกว่าเมื่อก่อนตลอดจนแนวทางนโยบาย แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการแบบผสม นั้นจำเป็นต้องใช้หลักการออกแบบที่ละเอียดรอบคอบ แนวคิดของการพัฒนาโครงการแบบผสมถูกส่งเสริมในบริบทของประเทศอังกฤษโดยปัจจัยสำคัญบางอย่าง เป็นผลมาจากงานเขียนและการทำงานหลัง Francis Tibbalds (1992) และ Richard MacCormac (1987) forms a landmark แต่รายงานล่าสุดของ London's Urban Environment (DoE, 1996) ทราบว่า แนวคิดโครงการแบบผสมยังไม่ถูกชี้ให้เห็นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะเรื่องแผนภาพรวมในปัจจุบัน

Bentley et al. (1985) พยายามที่จะขยายแนวคิดของ Jacobs ในเรื่องของหลักการออกแบบโครงการแบบผสมในเรื่องการตอบสนองต่อสิ่งแวดล้อม หนังสือเล่มนี้ถูกเขียนจากบริบทที่เป็นเมืองขนาดกลางในอังกฤษ และแสดงถึงหลักของปัญหาที่เพิ่มขึ้นของสภาพแวดล้อม ในบริบทของอเมริกาเหนือ, Murrain (1993) ทำงานร่วมกับ Duany&Plater-Zyberk ถูกขยายงานของเขาในเรื่องการตอบสนองต่อสิ่งแวดล้อม (Responsive Environments) ให้ทีมในการออกแบบที่ตั้งถิ่นฐานใหม่ Meanwhile Calthorpe (1993) ด้วยการทำงานร่วมกันกับประเทศสหรัฐอเมริกาได้อธิบายได้อย่างละเอียดในเรื่องแนวคิดของโครงการแบบผสมใช้หลักการพัฒนาถิ่นฐานอย่างยั่งยืนจากแนวคิด Transit-oriented development (TOD) เมื่อเร็ว ๆ นี้ Barton และ Guise (1995) ได้พัฒนาแนวทางสำหรับความยั่งยืนเป็นรากฐานของนโยบายและการปฏิบัติของอังกฤษ

ในพื้นที่ของการพิจารณาอย่างละเอียดของพื้นที่แนวความคิดของการพัฒนาโครงการแบบผสมในช่วงของบริบทเมืองวางไว้ในบทนี้ การใช้สูตรของการพัฒนาโครงการแบบผสมยังไม่เพียงพอในเรื่องของแนวทางการออกแบบ รายละเอียดเพิ่มเติมต้องถูกเสนอในเรื่องการพิจารณาในส่วนของคุณภาพ, ความหนาแน่นของการใช้งาน, ประสบการณ์การเดินทาง, ความประสงค์ และธรรมชาติของการใช้งาน, ความหมายของสาธารณะและส่วนบุคคล, การขัดกันและความปลอดภัย

- 1) Sustainability, Mixed-use and urban design
- 2) Vitality in the Public Realm
- 3) Local and Global Transactions
- 4) Public and Private in Mixed Use Urban Design

จากเรื่องหลักของพื้นฐานจุดประสงค์การออกแบบควรที่จะผสมการไหลของกิจกรรมการเดินทางเพื่ออัตรการใช้ในขอบเขตสาธารณะเป็นไปตามความต้องการของระดับกิจกรรม บทพิสูจน์คือการบุกรุกของยานพาหนะในถนนควรถูกควบคุมเพื่ออนุญาตให้การเคลื่อนไหวและ

ปฏิสัมพันธ์ของคนเดินเท้าใช้งานได้ง่าย (Whyte,1988) นี้อาจรวมถึงการพิจารณาของการจัดการการเคลื่อนไหวของพื้นที่สาธารณะเนื่องจากการออกแบบ ตัวอย่างเช่น ถนนควรจะอยู่ใกล้กับการจราจรของยานพาหนะระหว่างช่วง เมื่อพวกเขาต้องควบคุมโดยเฉพาะการใช้งานของคนเดินเท้า

รายละเอียดเพิ่มเติมในเรื่องเกณฑ์การออกแบบควรพิจารณาในเรื่องของจุดมุ่งหมายของการเดินของคนเดินเท้าที่แตกต่างกันในแต่ละเวลา หรือว่าปฏิสัมพันธ์ระหว่างความแตกต่างของกิจกรรมกลุ่มว่าน่าพอใจหรือไม่พอใจ โดยทั่วไปของผู้ออกแบบมีแนวโน้มที่คำนึงถึงการปฏิสัมพันธ์ของสังคมในขอบเขตสาธารณะประโยชน์ต่อส่วนตัว แต่เห็นได้ชัดว่าสถานการณ์ที่จำเป็นต้องถูกบริหารเช่นที่ตั้งของสนามกีฬา

ในอดีตความแตกต่างระหว่างขอบเขตของความเป็นส่วนตัวและการจัดการขอบเขตสาธารณะของเขตเทศบาลถูกแสดงอย่างชัดเจนถูกแบ่งชัดโดยรูปแบบทั่วไปของถนนสาธารณะและบล็อกส่วนตัวของเมือง ในวัฒนธรรมยุโรป อาคารส่วนบุคคลมีด้านหน้าหันเข้าหาถนนอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นรูปแบบที่สนใจในเรื่องสังคมความเป็นอยู่ โครงสร้างของด้านหน้าด้านหลัง และขอบเขตสาธารณะกับส่วนตัวนำไปสู่แบบแผนอันมั่นคงของถนนสาธารณะในสถาปัตยกรรม ตลอดจนเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพของอาคารส่วนบุคคลที่อยู่บนถนน (Rowe and Koetter,1984) ส่วนสำคัญของรูปแบบทั่วไปของถนนประกอบด้วยการรวมกันของการแสดงออกของสถาปัตยกรรมกับการเคลื่อนไหวของคน และปฏิสัมพันธ์ที่ได้มาจากความสนใจในทางเข้าอาคารที่ขอบของถนน

จากจุดของมุมมองการออกแบบโครงการแบบผสม มันคือวิธีซึ่งพื้นที่ส่วนตัวเชื่อมต่อกับขอบเขตสาธารณะ ซึ่งมันคือแนวคิดที่ช่วยเพิ่มควมมีชีวิตชีวาของยุคต่อมา (Hillier and Hanson, 1984) นี้ไม่ใช่แค่คำถามของงานออกแบบของการพิจารณาโดยตรงไปตรงมาของตำแหน่งของทางเข้า มันมีผลอย่างมากในประเด็นของเจ้าจงขอบเขตสาธารณะ เหตุผลสำหรับควมมีชีวิตชีวาของขอบเขตสาธารณะกับปริมาณของการเดินที่มีความหนาแน่นสูงสมมติให้ยังมีขอบเขตอยู่ การโต้แย้งร่วมสมัยเกี่ยวกับขอบเขตสาธารณะถูกเลื่อนจากข้อวิจารณ์ของในเรื่องการแสดงควมเห็นที่ไม่แตกต่างกันของพื้นที่กึ่งสาธารณะ ซึ่งคือบริเวณโดยรอบของบ้าน (Jacobs, 1961, Newman,1973 ; Coleman, 1986) จนถึงพื้นที่ส่วนบุคคลของขอบเขตสาธารณะ (Punter, 1990 ; Davis, 1992; Tibbalds, 1992) ตอนนีเรื่องที่เป็นกังวลคือการเกินของระดับการควบคุมซึ่งเจ้าของของพื้นที่กึ่งสาธารณะ เช่น ห้างสรรพสินค้า สนามบิน และพื้นที่เปลี่ยนผ่านการสัญจร และ สำนักงาน และโรงแรม หัวใจสำคัญของการดำเนินการนี้ไม่รวม “ไม่พึงปรารถนา” ของสมาชิกของสาธารณะจากการตั้งถิ่นฐานของพวกเขา

การพัฒนาโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ยังคงไม่สามารถทำให้หมดข้อสงสัยในเรื่องการออกแบบและการก่อสร้างของส่วนที่เป็นเอกชน ในบริบทที่เป็นการผสมกันของการใช้งาน ยัง

เต็มไปด้วยความยุ่งยากที่จะจัดการพื้นที่ว่าเป็นของใครที่ต้องพัฒนาและจัดการ ทั้งจากสมาคมขนาดใหญ่ของสาธารณะและส่วนตัว หรือ หน้าที่ของสาธารณะ ยิ่งยากที่จะวางแผนว่าจะจัดให้มีนโยบายที่เหมาะสมอย่างไร นอกจากนั้นยังมีเรื่องว่าใครจะต้องสนับสนุนส่วนนี้ เนื่องจากมีเจ้าของทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการจัดการโดยใช้ระบบประชาธิปไตยในส่วนของสาธารณะ ดังนั้นหลักการที่ใช้ควบคุมจึงหนีไม่พ้นการจัดการโดยเจ้าหน้าที่

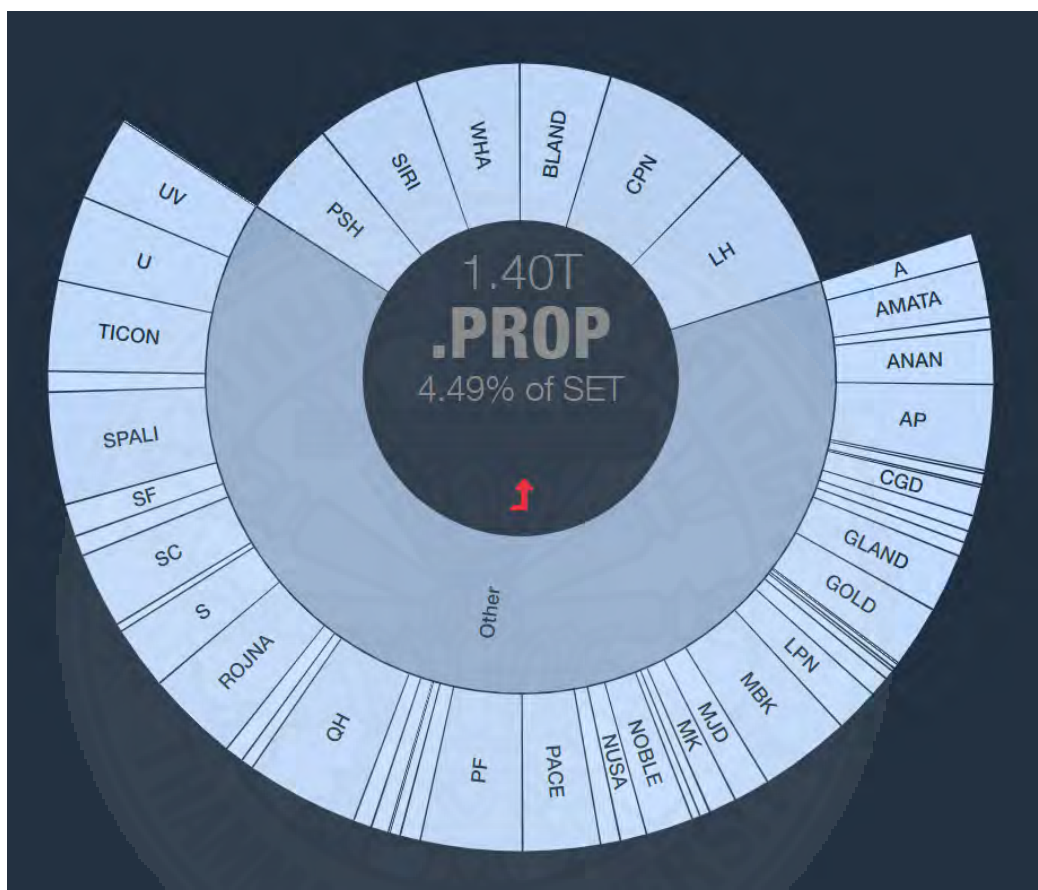
แม้ว่าการใช้เจ้าหน้าที่ในการดูแลพื้นที่สาธารณะตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้สถานการณ์ส่วนของกายภาพ และ สัญลักษณ์นั้น เพิ่มความเป็นอารยะให้ได้รับความสำคัญมากยิ่งขึ้น แต่จากทฤษฎีของ Rowe and Koetter and Newman พบเป็นประเด็นที่จะแนะนำว่าคนเดินเป็นผู้ให้รูปแบบของกายภาพที่ชี้แนะแนวทางเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวและพฤติกรรมของพวกเขา ในเรื่องแนวทางการจัดการและรักษาความปลอดภัยของพื้นที่ที่เป็นกิ่งสาธารณะนั้นต้องการความควบคุมในระดับสูง จิตวิทยาที่เป็นตัวชี้หน้านั้นไม่จำเป็นสำหรับ post-modernists ในเรื่องการบอกทิศทางของถนนและจัตุรัส (Krier, 1984) แต่ในแนวความคิดรวมเข้าด้วยกันของการออกแบบผังเมืองแนวใหม่ ตัวอย่างเช่น MacCormac's เสนอให้เกิดร้านค้าในรูปแบบ arcades สำหรับ Spitalfields หรือ สวนสาธารณะใน Barcelona ส่วนตัวอย่าง The Moll de la Fusta ในพื้นที่ท่าเรือ Barcelona มีพื้นที่สำหรับทางเดินทางทะเลกับต้นปาล์ม และมีสะพานที่สร้างอย่างมีฝีมือบนถนน motorway 4 ช่องจราจร ซึ่งแนวทางการใช้งานของยานพาหนะและคนเดินจะถูกบอกไว้อย่างชัดเจนโดยไม่ต้องสังเกตสัญลักษณ์ที่มากเกินไป

ส่วนหลักจิตวิทยาอื่น ๆ คือการอธิบายถึงด้านหน้าและหลังของอาคารและหน้าต่างหรือส่วนอื่น ๆ ของเหนือจากที่พักอาศัยส่วนตัว รวมทั้งพื้นที่ชั้นล่างหรือสวนเล็ก ๆ หรือชานบ้าน โดยความแตกต่างระหว่างช่วงของพื้นที่เปลี่ยนผ่านจากสาธารณะสู่กิ่งสาธารณะสู่ส่วนตัว Newman แนะนำเสา ชานบ้านเล็ก ๆ และเสากั้นทางแบบเตี้ย ๆ เพื่อสร้างจำนวนองค์ประกอบที่สามารถช่วยเรื่องการแสดงความเป็นเจ้าของและควบคุมได้อย่างเหมาะสม ในเรื่องศักยภาพของวิธีนี้ที่ขัดกันนี้นำไปใช้เยียวยาการใช้และบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะในการพัฒนาโครงการแบบผสมได้

- 1) การแทรกซึม (Permeability)
- 2) ขนาด (Scale and Grain)
- 3) ความหนาแน่น (Density)
- 4) ผสมการใช้งานในบล็อกของเมือง (Mixed Use within City Blocks)
- 5) รูปร่างแบบผสมอื่นๆ (Other Mixed-Use Configurations)
- 6) ความงาม (Aesthetics)

2.2.5 ลักษณะโครงการแบบผสมในปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ปัจจุบันโครงสร้างตลาดอสังหาริมทรัพย์ในประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงไปมาก โดยส่วนแบ่งการตลาดกว่า 50% ล้วนเป็นของผู้ประกอบการรายใหญ่ในวงการอสังหาริมทรัพย์ แสดงให้เห็นในภาพ 2.1



ภาพที่ 2.1 แสดงส่วนแบ่งการตลาดตามขนาดสินทรัพย์ของกิจการ (assets) ในตลาดอสังหาริมทรัพย์ เดือนกันยายน 2560, ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2560. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2560 จาก <http://info.marketanyware.com/set-summary/?type=assets>

และนอกจากส่วนแบ่งการตลาดที่ตกเป็นของผู้ประกอบการรายใหญ่แล้ว ปัจจุบันตลาดอสังหาริมทรัพย์ยังถูกกลุ่มทุนรายใหญ่จากธุรกิจอื่นเข้ามาแข่งขันในตลาดด้วย แสดงให้เห็นในตาราง 2.1

ตารางที่ 2.1

แสดงตัวอย่างกลุ่มทุนใหญ่ในวงการอสังหาริมทรัพย์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2559

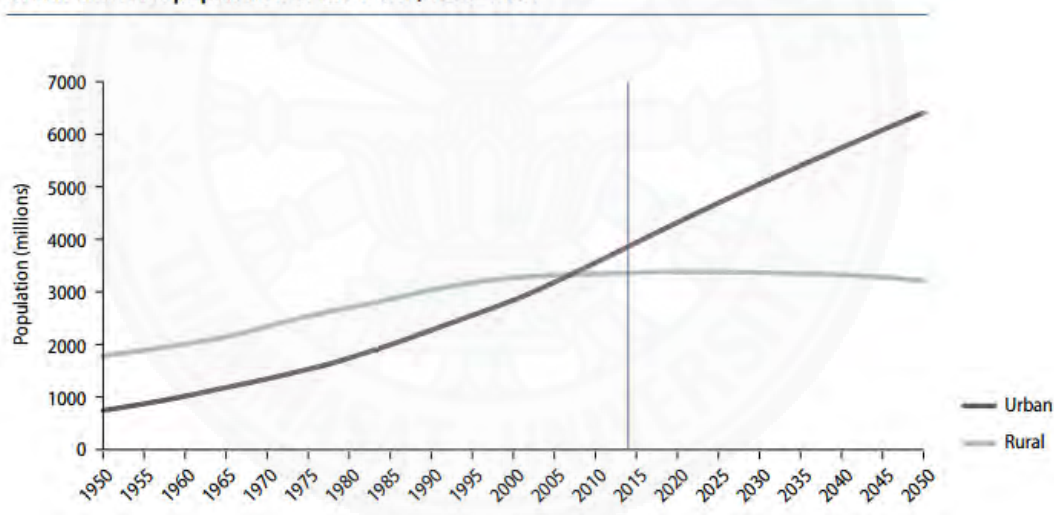
กลุ่มทุนรายใหญ่จากธุรกิจอื่น	TCC Group	ซื้อยูนิเวอเจอร์ ซื้อหุ้น แกรนด์ยูนิต้า 40 % ซื้อแผ่นดินทอง หรือเพอร์ตี้ๆ ซื้อกรุงเทพบ้านและที่ดิน
	เครือเจริญโภคภัณฑ์ (ตระกูลเจียรวนนท์) บริษัท แมกโนเลีย ควอลิตี้ ดีเวล็อปเม้นต์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ร่วมทุนกับกลุ่มสยามพิวรรธน์พัฒนา ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา ร่วมทุนกับกลุ่มบริษัท ควินแลนด์ ซึ่งเป็นบริษัทอสังหาริมทรัพย์ใหญ่ของ ประเทศจีน
	กลุ่มเปียร์สิงห์ (ตระกูลภิรมย์ภักดี)	ซื้อกิจการ รสา หรือเพอร์ตี้ๆ
ผู้ประกอบการรายใหญ่ในวงการอสังหาริมทรัพย์	บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง	ร่วมทุนกับ แสนสิริ ถือหุ้น เนเชอรัลพาร์ค 37%
	อนันดา เวลลอปเม้นท์	ร่วมทุน มิตซูย ฟูดซิง
	เอพี (ไทยแลนด์)	ร่วมทุน มิซูบิชิเอสเตทๆ
	หรือเพอร์ตี้เพอร์เฟค	ซื้อ ไทยหรือเพอร์ตี้-แกรนด์แอส เสทๆ
	บริษัท ดับบลิวเอชเอคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	เริ่มลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

หมายเหตุ. ที่มา ข่าวจากหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ 20 ตุลาคม 2557, สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2560 จาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/612199> และ <http://www.manager.co.th/Cyberbiz/ViewNews.aspx?NewsID=9590000005814> ดัดแปลงโดยผู้วิจัย.

นอกจากโครงการของส่วนแบ่งการตลาดอสังหาริมทรัพย์จะเปลี่ยนแปลงแล้ว โครงสร้างผู้ซื้อเองก็มีการเปลี่ยนแปลงเช่นกัน จากเดิมมี Real Demand ซื้อที่อยู่อาศัยเพื่ออยู่จริง, ซื้อลงทุนปล่อยเช่า และซื้อลงทุนเก็งกำไร ไปสู่การซื้อที่อยู่อาศัยเพื่อลงทุน (Investment Demand) มากขึ้น นำไปสู่จุดเปลี่ยนด้านจุดขายและรูปแบบโครงการที่อยู่อาศัยมีการเปลี่ยนแปลง เดิมเน้นสถานที่ตั้ง ราคา และตัวสินค้า ไปสู่การนำเสนอจุดขายที่ซับซ้อนมากขึ้นในรูปแบบโครงการแบบผสม (Mixed-Use)

แม้แต่ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั่วโลกก็ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงการแบบผสมมากขึ้นเช่นกัน ในบางประเทศโครงการแบบผสมจะถูกนำไปรวมกับการวางแผนสร้างเมืองใหม่ ร่วมกับแนวโน้มในอนาคตประชากรจะย้ายเข้ามาอยู่ในเขตเมืองมากขึ้น ทั้งในระดับโลก (แสดงในภาพ 2.2) รวมถึงประเทศไทย กรุงเทพมหานครก็มีแนวโน้มประชากรที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน (แสดงในตาราง 2.3) แสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์แบบผสมในเขตเมืองที่กำลังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

Urban and rural population of the world, 1950–2050



ภาพที่ 2.2 กราฟแสดงการเปรียบเทียบแนวโน้มจำนวนประชากรในเมืองและชนบทของโลกในปี คศ. 1950-2050 , The world's 10 largest cities by 2030 , Retrieved 10 กันยายน 2560 from <https://www.weforum.org/agenda/2016/10/the-world-s-10-largest-cities-by-2030/>

ตารางที่ 2.2

แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

Country or area	City	Statistical Concepts	City population (thousands)			Average annual rate of change (percentage)	
			2000	2016	2030	2000-2016	2016-2030
Indonesia	Surabaya	City Proper	2 611	2 878	3 760	0.6	1.9
Lao People's Dem. Republic	Vientiane	Urban Agglomeration	442	1 050	1 782	5.4	3.8
Malaysia	Kuala Lumpur	Metropolitan area	4 176	7 047	9 423	3.3	2.1
Myanmar	Mandalay	Urban Agglomeration	810	1 196	1 654	2.4	2.3
Myanmar	Nay Pyi Taw	City Proper	—	1 045	1 398	..	2.1
Myanmar	Yangon	Urban Agglomeration	3 553	4 904	6 578	2.0	2.1
Philippines	Davao City	City Proper	1 152	1 662	2 216	2.3	2.1
Philippines	Manila	Urban Agglomeration	9 962	13 131	16 756	1.7	1.7
Singapore	Singapore	Urban Agglomeration	3 918	5 717	6 578	2.4	1.0
Thailand	Krung Thep (Bangkok)	Metropolitan area	6 360	9 444	11 528	2.5	1.4
Thailand	Samut Prakan	City Proper	389	1 980	3 139	10.2	3.3
Viet Nam	Can Tho	City Proper	439	1 242	1 902	6.5	3.0
Viet Nam	Hà Noi	Urban Agglomeration	1 660	3 790	5 498	5.2	2.7
Viet Nam	Hai Phòng	Urban Agglomeration	599	1 110	1 569	3.9	2.5
Viet Nam	Thành Phố Hồ Chí Minh (Ho Chi Minh City)	Urban Agglomeration	4 389	7 498	10 200	3.3	2.2

หมายเหตุ. ที่มา The World's Cities in 2016 สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2560 สืบค้นจาก <http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urba>.

เมื่อสำรวจแผนการพัฒนาโครงการแบบผสมในกรุงเทพมหานครในช่วงก่อนปี 2553 มีโครงการ ยกตัวอย่างเช่น เซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว เอ็มบีเคเซ็นเตอร์ เซ็นทรัลเวิลด์ เทอร์มินอล 21 ออลซีซั่นสเพลส เป็นต้น โดยทั้งหมดเป็นโครงการแบบผสมที่มีอาคารสำนักงาน คาเฟ่ ปาร์ก และโรงแรมอยู่ภายในโครงการเดียวกัน และประสบความสำเร็จมากในทุกโครงการ

ในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2568 มีโครงการแบบผสมที่กำลังอยู่ในช่วงพัฒนาโครงการ และสร้างเสร็จแล้วอีกหลายโครงการ เรียกได้ว่า หลังจากนั้นเป็นช่วงที่กรุงเทพฯ จะมีโครงการพาณิชยกรรม ทั้งอาคารสำนักงานและพื้นที่ค้าปลีก เปิดให้บริการมากที่สุดในรอบหลายปี อาทิเช่น โครงการมิกซ์ยูส 333 ริเวอร์ไซด์, โครงการ SINGHA COMPLEX, Whizdom 101, Iconsiam และ One Bangkok เป็นต้น และที่น่าสนใจไม่แพ้กันคือส่วนผสมฟังก์ชันที่เกิดขึ้นในโครงการจะไม่ใช่แค่เพียงอาคารสำนักงาน พื้นที่ค้าขาย ห้างสรรพสินค้า หรือที่พักอาศัยเท่านั้น ผู้พัฒนาโครงการเริ่มที่จะเล็งเห็นถึงการพัฒนาโครงการเพื่อจุดประสงค์อื่น ๆ เช่น ศูนย์ประชุม, cultural center รวมทั้งพื้นที่ส่วนกลางที่หลากหลายยิ่งขึ้น เป็นต้น

2.2.6 Exterior Space in Mixed use building

ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ภายนอกของการพัฒนาโครงการแบบผสม (Lee-young Sung, A Study on the Characteristics of Planning within Analyzing of Exterior Space in Mixed-use Development, 2014) แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1) พื้นที่เปิดโล่ง (Open Space)

หนึ่งในลักษณะของพื้นที่ภายนอกการพัฒนาโครงการแบบผสมคือพื้นที่สาธารณะใกล้เคียงกับพื้นที่ภายนอกของเมือง พุดให้ชัดเจนมันคือพื้นที่เปิดโล่งที่เป็นพื้นที่ส่วนบุคคล แทนที่จะเป็นพื้นที่สาธารณะ เหมือนกับพื้นที่ภายนอกสำหรับสาธารณะ ภายนอกของการพัฒนาโครงการแบบผสมบ่งชี้ว่าพื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างทางเข้าและพื้นที่กึ่งสาธารณะอื่น ๆ

2) ถนน (Street)

พื้นที่เปิดโล่งสามารถถูกเชื่อมต่อกับถนนของเมือง พื้นที่เปิดโล่งอื่น ๆ ในบล็อกทางเข้าออกอาคาร และถนนภายใน ตั้งแต่พื้นที่เปิดโล่งที่ตั้งอยู่ที่ขอบเขต ตัวกลางเป็นสิ่งสำคัญแม้ว่าความซับซ้อนเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาแบบผสม

3) พื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary space)

พื้นที่ภายนอกในการพัฒนาโครงการแบบผสมจำเป็นจะต้องมีพื้นที่เปลี่ยนผ่าน กลายเป็นพื้นที่สื่อกลาง พื้นที่เปลี่ยนผ่านคือที่สำคัญในการเปลี่ยนสิ่งที่เกิดขึ้น เมื่อคนเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง (Ahn Young-Bae, characteristics of Space and Construction methods of Traditional Korean Architecture, C3, 1988. p.108)

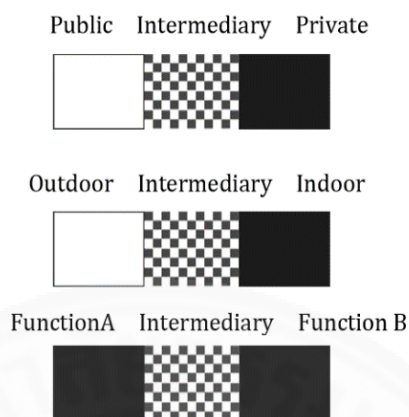
โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่เปลี่ยนผ่านสำหรับพื้นที่ภายนอก คือ พื้นที่กึ่งสาธารณะ ระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคลภายในและพื้นที่สาธารณะภายนอก การใช้งานควรที่จะเป็นพื้นที่กึ่งสาธารณะ เปรียบเหมือนตัวป้องกันระหว่างพื้นที่ที่แตกต่าง พื้นที่ภายนอกสำหรับการพัฒนาโครงการแบบผสมคือพื้นที่กึ่งสาธารณะซึ่งเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนบุคคล ในอดีตอ้างถึงพื้นที่ภายนอกของเมืองและหลังจากนั้นแสดงถึงพื้นที่ส่วนบุคคลในกลุ่มอาคาร เช่น ทางเข้าออก ถนนภายใน และพื้นที่ภายนอก พื้นที่กึ่งสาธารณะตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ตั้งระหว่างพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนบุคคล

2.3 พื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space)

2.3.1 ความหมายของพื้นที่ระหว่างโครงการ

พื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space) คือ การเปลี่ยนผ่านระหว่างพื้นที่ภายในและภายนอกอาคาร ซึ่งคือพื้นที่ตรงกลางระหว่างอาคารและสิ่งแวดล้อมธรรมชาติ ผลที่ได้จาก

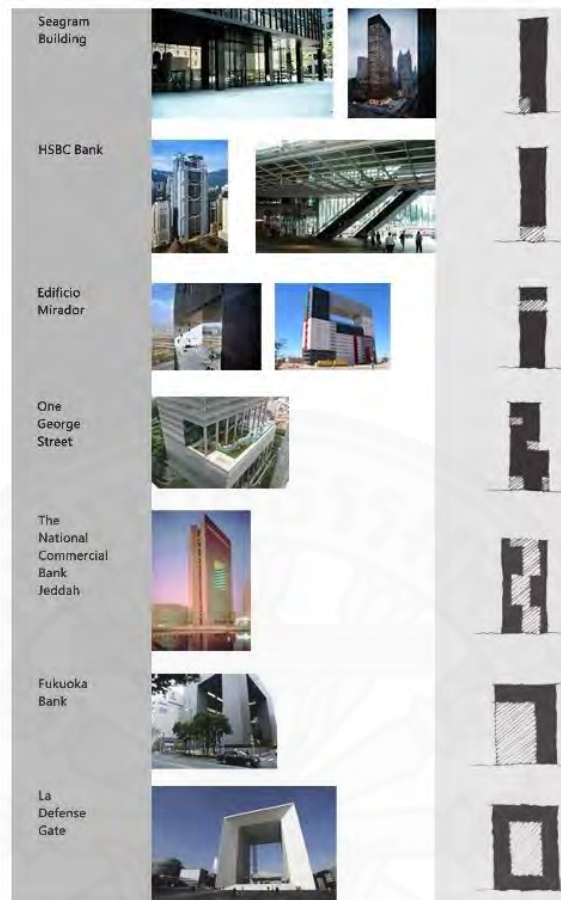
พื้นที่นี้คือการรวมสองพื้นที่ที่ตรงกันข้ามกัน และสร้างความคลุมเครือให้กับขอบเขตของพื้นที่ และทำให้อาคารและสิ่งแวดล้อมภายนอกเชื่อมต่อกัน (Chen.Xiangfei, 2012)



ภาพที่ 2.3 ประเภทของพื้นที่ระหว่างโครงการ, Lee-young Sung, A Study on the Characteristics of Planning within Analyzing of Exterior Space in Mixed-use Development, 2014.

2.3.2 ความแตกต่างของพื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space)




จากงานวิจัย Study on the Intermediary Space of the High-Rise Building, Chen.Xiangfei ได้กล่าวถึงความแตกต่างของประเภทของพื้นที่สีกลางไว้ดังนี้ การขึ้นของตึกระฟ้าเพื่อจะสร้างพื้นที่สีกลางเป็นเพียงหนึ่งทางแก้ปัญหา เมื่อเจ้าหน้าที่อาคารต้องการพื้นที่เพื่อใช้พื้นที่สวนหรืออากาศธรรมชาติ เพื่อฟื้นฟูความกดดันจากการอยู่ในตึกสูง ต่อไปนี้เป็นหมวดหมู่สำหรับความแตกต่างของพื้นที่สีกลางสำหรับการแก้ปัญหาสำหรับตึกสูง ไม่เพียงแต่เปลี่ยนแปลงพื้นที่ผังเมือง แต่สามารถเพิ่มคุณภาพของพื้นที่ภายใน



ภาพที่ 2.4 ความแตกต่างของพื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space), Lee-young Sung, A Study on the Characteristics of Planning within Analyzing of Exterior Space in Mixed-use Development, 2014.

2.3.3 ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ระหว่างโครงการในอาคารสูง

พื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space) ในอาคารสูงมีหลายประเภทที่แตกต่างกันไป โดยมีเป้าหมายในการออกแบบ ที่สำคัญคือของส่วนประกอบ คนที่เกี่ยวข้อง มีเป้าหมายที่ต่างกัน แต่มีจุดพื้นฐานคือให้ผู้คนใช้งานทั้งภายในและภายนอกอาคาร และมีพื้นที่สำหรับกิจกรรมพักผ่อนของผู้คน (Chen.Xiangfei, Study on the Intermediary Space of the High-Rise Building, 2012)

	Suitable environment	The users	Example	
On the ground outside the building	Hi-density area/CBD	Staff/Citizen	Citicorp Center	
On the ground floor inside the building	Any area in the city	Staff/ Sometimes Citizen	New Poly Plaza	
Not on the ground level inside the building	Area lack of natural landscape	Only Staff	The National Commercial Bank Jeddah	

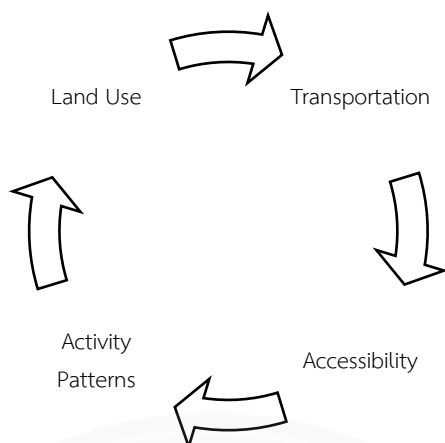
ภาพที่ 2.5 ประเภทพื้นที่ระหว่างโครงการในอาคารสูง, Lee-young Sung from A Study on the Characteristics of Planning within Analyzing of Exterior Space in Mixed-use Development, 2014

2.4 ทฤษฎีความสัมพันธ์เรื่องการเชื่อมต่อดังกล่าว

2.4.1 Transportation and land-use relationship

การสัญจรและการใช้งานพื้นที่ขึ้นอยู่กับแต่ละคน ระบบการสัญจรกำหนดการเข้าถึง ซึ่งมีผลต่อที่ตั้งของกิจกรรม (รูปแบบการใช้งานพื้นที่) รูปแบบการใช้งานพื้นที่มีผลต่อรูปแบบกิจกรรมในแต่ละวัน ซึ่งผันแปรตามรูปแบบการเดินทาง รูปแบบการเดินทางมีผลต่อเส้นทางของการสัญจร

แนวคิดพื้นฐานเป็นรากฐานของความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานและการสัญจรที่สามารถเข้าถึงได้ ลักษณะการปฏิสัมพันธ์ระหว่าง 2 พื้นที่ เพิ่มเทียบเท่าค่าเดินทางระหว่างมันลดลง โครงสร้างและความสามารถในการเชื่อมต่อการสัญจรของระดับการเข้าถึงในพื้นที่ การเข้าถึงสร้างเส้นที่ให้กับจุดเริ่มต้นของเป้าหมายของการเดินทาง



ภาพที่ 2.6 Transportation and land-use relationship, Giuliano, 1995.

รูปแบบการใช้งานพื้นที่ที่มีสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางในภูมิภาค ความต้องการเดินทางได้รับการตรวจสอบที่ระดับส่วนบุคคลหรือครัวเรือน โดยลักษณะที่ตั้งหรือลักษณะประชากร จุดมุ่งหมายในการวางแผนการสัญจรคือการทำนายความต้องการในการเดินทาง โดยใช้ 4 ขั้นตอนตามลำดับ โดย The urban transportation modeling system (UTMS) เพื่อให้แน่ใจว่าประสิทธิภาพในการใช้ระบบการสัญจรสำหรับทำนายหรือวางแผนการใช้งาน (Thana, Street Configurations and Commercial and Mixed- Use Land- Use Patterns : A Morphological Study of the Northeastern Region of Bangkok to Evaluate Recent Transportation and Land-Use Plans, 2005)

2.4.2 ความมีชีวิตชีวา พื้นที่ว่าง อาคาร - ตามลำดับ

“ ภูมิทัศน์สำหรับมนุษย์-สิ่งสำคัญของเมืองที่ดีสำหรับมนุษย์ ” องค์ประกอบสำคัญสำหรับเมืองที่มองเห็นในระดับสายตา ซึ่งหมายถึงการทำงานกับสเกลการวางผังเมืองที่มีขนาดเล็กที่สุด นั่นคือภูมิทัศน์สำหรับมนุษย์

เหตุที่ต้องให้ความใส่ใจสเกลขนาดเล็กตรงนี้เพิ่มขึ้นเนื่องจากถูกละเลยจากนักผังเมืองจนเป็นเรื่องปกติ อีกประเด็นที่สำคัญคือการทำงานร่วมกันกับพื้นสเกลขนาดเล็กเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างสิ่งที่ดีขึ้นสำหรับมิติมนุษย์

เหตุผลเดียวกันนี้คือสิ่งที่ถกเถียงกันว่าทำไมการให้ความสนใจกับสเกลขนาดเล็กควรเป็นส่วนหนึ่งของการวางผังและพัฒนาเมือง อย่างไรก็ตามการทำให้ได้ตามวัตถุประสงค์นี้จำเป็นอย่างมากที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบความคิดและวิธีการทำงานที่ทำกันมานานจนเคยชิน

“สเกลของเมือง สเกลของการวางผังเมือง และสเกลของมนุษย์” พูดอย่างง่าย ๆ ก็คือการออกแบบเมืองและการวางผังเมืองคืองานที่เกี่ยวข้องกับขนาดและสัดส่วนที่แตกต่างกันหลายระดับ

สเกลขนาดใหญ่เป็นการดูแลเมืองแบบองค์รวมซึ่งรวมถึงเขตที่พักอาศัย พื้นที่ใช้งาน และสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจร เป็นสเกลของเมืองที่มองเห็นจากระยะไกลหรือจากภาพถ่ายทางอากาศ

ต่อมาคือสเกลขนาดกลาง เป็นสเกลของการพัฒนาพื้นที่ เป็นการบ่งบอกว่าเราควรออกแบบแต่ละพื้นที่หรือเขตของเมืองให้ออกมาในรูปแบบไหน และจัดระเบียบตัวอาคาร บ้านเรือนและพื้นที่เมืองอย่างไร เป็นการวางผังเมืองจากระยะที่มองเห็นจากเฮลิคอปเตอร์ที่บินต่ำ

สเกลที่สำคัญลำดับสุดท้ายคือสเกลขนาดเล็ก หรือภูมิทัศน์สำหรับมนุษย์ เป็นสเกลของเมืองที่คนที่ใช้พื้นที่เมืองมองเห็นได้ในระดับสายตา เราไม่ได้สนใจเรื่องพื้นที่ขนาดใหญ่ของเมืองหรือการวางผังที่ดูน่าทึ่ง แต่เราพูดถึงคุณภาพของภูมิทัศน์สำหรับมนุษย์ที่คนที่เดินผ่านหรืออยู่อาศัยในเมืองนั้นสามารถสัมผัสได้ เป็นการทำงานกับสถาปัตยกรรมที่เราผ่านด้วยความเร็ว 5 กม ต่อ ชั่วโมง หรือ 3 ไมล์ต่อชั่วโมง

ในทางปฏิบัติการทำงานกับสเกลทั้งสามแบบนี้หมายถึงการทำงานกับกฎข้อบังคับที่แตกต่างกันมากถึงสามแบบ แต่ละแบบมีกฎระเบียบและบรรทัดฐานของคุณภาพของมันเอง เราควรให้ความสนใจและนำทั้งสามสเกลเหล่านี้มารวมกันเพื่อสร้างพื้นที่เชื้อเชิญให้คนในเมืองเข้ามาใช้ เป้าหมายควรเป็นการมองเมืองในภาพรวมทั้งหมด ทั้งภาพของเมืองที่ตัดกับเส้นขอบฟ้า การวางตัวอาคาร และสัดส่วนของพื้นที่ในเมือง ทั้งหมดนี้ต้องนำมารวมกันบนรากฐานของการจัดลำดับพื้นที่ที่มีการดูแลอย่างพิถีพิถัน รวมทั้งรายละเอียดต่าง ๆ และเฟอร์นิเจอร์ในเมือง ณ ระดับสายตา

“ความจำเป็นของการเริ่มต้นด้วยความมีชีวิตชีวาและรอทำส่วนอาคารภายหลัง” ถ้าตัวเมืองและตัวอาคารต่าง ๆ อยากรจะเชื้อเชิญให้คนเข้ามาใช้พื้นที่และพักอาศัยอยู่ในนั้น ต้องมีการพิจารณาเรื่องสเกลของมนุษย์กันใหม่และต้องทำให้สอดคล้องกันการทำงานกับสเกลในระดับนี้ เป็นสิ่งที่ยากมากที่สุดและเป็นกฎการวางผังเมืองที่ได้รับอิทธิพลจากภายนอกมากที่สุด ถ้าไม่มีการจัดการในเรื่องนี้หรือทำไม่สำเร็จ ความมีชีวิตชีวาของเมืองก็ไม่มีทางเกิดขึ้นเลย หลักการวางผังเมืองที่มองจากเพียงด้านบนและด้านนอกที่เป็นที่นิยมกันอย่างกว้างขวางต้องถูกแทนที่ด้วยขั้นตอนการวางผังเมืองแบบใหม่ที่มองจากด้านล่างและจากด้านใน ตามมาด้วยหลักการดังนี้ เริ่มด้วยความมีชีวิตชีวา แล้วก็เป็นพื้นที่ว่าง และสุดท้ายก็เป็นตัวอาคาร

“ความมีชีวิตชีวา พื้นที่ว่าง อาคาร ตามลำดับ” แทนที่จะเรียงลำดับไปทางด้านตรงข้ามในขั้นตอนการวางผังเมืองที่ให้ความสำคัญกับตัวอาคารก่อน แล้วก็เป็นพื้นที่ว่าง และ(อาจจะ

เป็น) ความมีชีวิตชีวาเล็กน้อย การทำงานกับเรื่องสเกลของมนุษย์ ต้องเรียงลำดับจากความมีชีวิตชีวาและพื้นที่ว่างก่อนที่จะพูดถึงเรื่องตัวอาคาร

พูดอย่างย่อ ๆ คือวิธีดำเนินการต้องรวมถึงการเตรียมการที่กำหนดคุณลักษณะและขอบเขตของความมีชีวิตชีวาที่คาดการณ์เอาไว้ล่วงหน้าในการพัฒนาเมือง แล้วก็เตรียมโปรแกรมสำหรับพื้นที่ส่วนรวมของเมืองและโครงสร้างของเมืองขึ้นอยู่กับ การเชื่อมโยงความต้องการที่จะเดินหรือใช้จักรยาน เมื่อพื้นที่ส่วนรวมของเมืองและการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ดังกล่าวถูกจัดเตรียมไว้ อย่างลงตัวแล้ว ก็สามารถวางตำแหน่งของตัวอาคารได้เพื่อให้แน่ใจว่าความมีชีวิตชีวา พื้นที่ว่างอาคารมีความสอดคล้องกันให้มากที่สุดเท่าที่เป็นได้ จากจุดนี้ ค่อยขยายการทำงานเป็นการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่และเขตปกครองขนาดใหญ่ แต่ก็ยังต้องยึดหลักความต้องการสำหรับขนาดและสัดส่วนมนุษย์ที่นำมาใช้งานได้จริง

การเรียงลำดับโดยเริ่มจากความมีชีวิตชีวา พื้นที่ว่าง อาคาร คือโอกาสที่คิดถึงความต้องการในการใช้พื้นที่อย่างเป็นระบบล่วงหน้าสำหรับอาคารที่จะสร้างใหม่ ในขั้นตอนที่จะทำให้เราแน่ใจว่าประโยชน์ใช้สอยและการออกแบบช่วยส่งเสริมและทำให้พื้นที่ส่วนรวมและความมีชีวิตชีวาของเมืองดีขึ้น

สิ่งเดียวที่ทำให้การออกแบบเมืองที่ดีสำหรับมนุษย์ประสบความสำเร็จคือต้องมีความมีชีวิตชีวาและพื้นที่ส่วนรวมของเมืองเป็นจุดเริ่มต้น นี่คือเรื่องที่สำคัญที่สุดและเป็นสิ่งที่ยากที่สุดและมันไม่สามารถปล่อยไว้จนกระทั่งถึงขั้นตอนต่อไปได้ ถ้าต้องมีลำดับขั้นตอน เราต้องเริ่มที่ระดับสายตาและจบลงที่ระดับที่มองเห็นจากมุมสูงโดยทั่วไปแล้ว สิ่งที่ดีที่สุดคือต้องมองจากทั้งสามสเกลในเวลาเดียวกันแบบองค์รวมและชัดเจน

“การวางผังเมืองแบบดั้งเดิมขึ้นอยู่กับความมีชีวิตชีวาและพื้นที่ส่วนรวมของเมือง” การเรียงลำดับจากความมีชีวิตชีวา พื้นที่ว่าง และอาคารนั้นไม่ใช่เป็นเรื่องใหม่ที่เพิ่งค้นพบ สิ่งใหม่คือความเป็นยุคสมัยใหม่และการวางผังแบบนำสมัยบนกระดานเขียนแบบด้วยการใช้ลำดับที่ตรงกันข้าม ความเป็นยุคใหม่เป็นสิ่งที่มียุทธศาสตร์มาเป็นเวลา 60-70 ปี เป็นช่วงเวลาที่มิติมนุษย์ถูกละเลยอย่างจริงจัง

ประวัติศาสตร์ของการพัฒนาเมืองแสดงให้เห็นการก่อตั้งเมืองที่เก่าแก่ที่สุดมีการพัฒนาผ่านเส้นทางเดินที่ใช้กันเป็นประจำ และสถานที่แลกเปลี่ยนขึ้นขายกันได้อย่างไร

พ่อค้าแม่ค้าจะตั้งเต็นท์และแผงขายสินค้าไปตามเส้นทางเดินที่คนเดินผ่านกันมาที่สุดเพื่อนำเสนอขายสินค้าให้กับผู้ที่สัญจรไปมา ตัวอาคารถาวรจะมาแทนที่เต็นท์และแผงขายสินค้า และเมืองที่มีบ้าน ถนน และจัตุรัสก็จะเติบโตขึ้นตามขั้นตอนนี้ทีละเล็กละน้อย ทางเดินดั้งเดิมและพื้นที่ขายของที่เป็นจุดเริ่มต้นสำหรับการพัฒนาเมืองที่เหลือร่องรอยไว้ในเมืองยุคใหม่ เมืองที่มีชีวิตใน

ยุคเก่าบอกเรื่องราวของการพัฒนาเมืองจากภูมิทัศน์สำหรับมนุษย์ในมุมมองระดับสายตาไปจนถึงเมืองที่มีโครงสร้างซับซ้อนมากยิ่งขึ้น (Jan Gehl, Life, space, building-in that order, Cities for People, 2009)

2.4.3 แนวความคิดเกี่ยวกับย่าน

2.4.3.1 ความหมายของย่าน

ย่าน คือ พื้นที่ขนาดใหญ่ของเมืองที่มีลักษณะที่เหมือนกัน หรือคล้ายคลึงกัน ที่ทำให้ผู้คนเดินทางเข้ามาในย่าน สามารถรับรู้ได้ถึงความเป็นย่านนั้น ๆ ซึ่งขอบเขตของย่านจะถูกกำหนดด้วยลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เช่น ลักษณะภูมิประเทศ รูปแบบของอาคาร เป็นต้น รวมถึงรูปแบบของกิจกรรม และการใช้พื้นที่ภายในย่านด้วย

เมืองทุกเมืองประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ หลายส่วน แต่ละส่วนเรียกว่า “ย่าน” ซึ่งสามารถพิจารณาความแตกต่างของแต่ละย่านได้จากลักษณะเด่น การขยายตัวและรูปแบบของย่าน (ทิพย์สุตา, 2547)

2.4.3.2 ประเภทของย่าน

สามารถจำแนกประเภทของย่านได้เป็น 3 ประเภท คือ

(1) ย่านที่มีลักษณะเป็นหมู่บ้านกลางเมือง

หรือหมู่บ้านกลางเมือง หรือหมู่บ้านดั้งเดิมที่ยังอยู่ในเมืองใหญ่หรือเป็นหมู่บ้านที่เกิดขึ้นใหม่ควบคู่กับความเป็นเมือง เช่น บ้านญวน บ้านแขก บางย่านอาจมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กลายเป็นชื่อเสียงของย่าน เช่น บ้านบาตร บ้านหม้อ เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นความสัมพันธ์ของคนในย่าน

(2) ย่านที่มีลักษณะของความเป็นย่านอย่างสมบูรณ์

คือ เป็นย่านที่มีชุมชนรองรับและมีคนภายนอกพื้นที่มาพบปะติดต่อซื้อขาย และปฏิสัมพันธ์ต่าง ๆ เป็นคนที่อยู่ภายในย่าน เช่น ย่านการค้า

(3) ย่านสมัยใหม่

เป็นย่านธุรกิจการค้าที่เกิดขึ้นจากการรวมกลุ่มของกิจกรรมนั้น ๆ โดยเฉพาะ และเป็นย่านที่มีผู้อยู่อาศัยน้อย หรือไม่มีคุณลักษณะของความเป็นหมู่บ้านกลางเมือง เช่น สยามสแควร์

2.5 งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การรวบรวมงานวิจัยและงานวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในตารางที่ 2.3 นี้ เพื่อแสดงให้เห็นว่าที่ผ่านมาเรื่องโครงการแบบผสม พื้นที่ระหว่างโครงการ พื้นที่กิจกรรม และการพัฒนาเมืองในเรื่อง

เกี่ยวข้อง มีการศึกษาหรือวิจัยเรื่องดังกล่าวในประเด็นใดแล้วบ้าง เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษา

ตารางที่ 2.3

แสดงปีคริสต์ศักราช ชื่องานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ค.ศ.	ชื่อหนังสือ	ชื่อผู้แต่ง	คำอธิบายที่เกี่ยวข้อง
1970	เมืองมีชีวิต การใช้พื้นที่ สาธารณะ / life between building	Jan Grhl	ชี้ให้เห็นถึงข้อบกพร่องของงานผังเมืองยุคใหม่ที่ปรากฏให้เห็นเป็น รูปธรรมอย่างแพร่หลายในงานผังเมืองที่เป็นสากลในยุคนั้นเป็น การส่งเสียงให้ผู้เกี่ยวข้องหันมาสนใจผู้คนพลเมืองที่ต้องใช้ชีวิตอยู่ ท่ามกลางตึกกรมและอาคารเหล่านั้น อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นให้ เกิดความเข้าใจถึงคุณลักษณะที่มีความละเอียดอ่อนว่า ตลอด ประวัติศาสตร์ของการตั้งถิ่นฐานของมนุษยชาตินั้นมักจะเกี่ยวพัน กับการใช้พื้นที่สาธารณะให้เป็นประโยชน์ในการพบปะและสังคม กันมาโดยตลอด รวมถึงเป็นการชี้ให้เห็นไปที่ชีวิตผู้คนที่ยังดำรงอยู่ ท่ามกลางตึกกรมอาคารว่าเป็นมิติหนึ่งของงานสถาปัตยกรรมที่ ผู้ออกแบบจะต้องใส่ใจอย่างระมัดระวัง
1997	Reclaiming the city Mixed use development		ขณะนี้เราต้องการที่จะป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อ ความมีชีวิตชีวาและความมีชีวิตชีวาของเมืองของเรา เนื่องจากการ ซ่อมบ่ิ่งและการพักผ่อนหย่อนใจ จะใช้เวลาใน การออกนอกบ้านโดยรถยนต์
1998	Urban design and planning criteria for large-scale mixed- use development (MXDs) : Modeling Saudi Arabiam Major Cities	Majid Abdulsam ad Enani	การศึกษานี้ใช้การวิเคราะห์เชิงลึกเกี่ยวกับแนวความคิดและ ทฤษฎีการออกแบบในเมืองที่มีการเกิดขึ้นของ MXDs รวมทั้งกล่าวถึงบทบาทของ MXD ในหลายปัจจัยที่เชื่อมโยง กันซึ่งจะก่อให้เกิดความมีชีวิตชีวาและความมั่งคั่งในเมือง ผลสุดท้ายของวิทยานิพนธ์ได้บรรยายลักษณะของ MXDs ที่ ประสบความสำเร็จและเป็นที่น่าพอใจสำหรับภูมิภาคที่กำลัง ศึกษาอยู่บนพื้นฐานของงานวิจัยที่ผู้วิจัยได้ทำการประเมิน

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

แสดงปีคริสต์ศักราช ชื่องานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ค.ศ.	ชื่อหนังสือ	ชื่อผู้แต่ง	คำอธิบายที่เกี่ยวข้อง
2005	Street Configurations and Commercial and Mixed-Use Land-Use Patterns: A Morphological Study of the Northeastern Region of Bangkok to Evaluate Recent Transportation and Land-Use Plans	Thana Chirapiwat	<p>การศึกษาครั้งนี้มีจุดประสงค์สองประการ</p> <p>1) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของรูปแบบการกำหนดรูปแบบทอพอโลยีที่เรียกว่าไวยากรณ์อวกาศโดยการกำหนดว่ามาตรการทางภูมิประเทศของการกำหนดค่าถนนเพียงพอหรือไม่นั้นเพียงพอที่จะคาดการณ์รูปแบบเชิงพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการเพิ่มระยะทางของตัวแปรระยะทางความสามารถในการคาดการณ์ของแบบจำลอง</p> <p>2) ประเมินแผนครอบคลุมโดยการกำหนดว่าจะมีอิทธิพลเชิงพื้นที่ที่สำคัญต่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์และการใช้งานแบบผสมผสานในศูนย์ย่อยที่กำหนดในเขตเมืองหรือไม่</p>
2009	The Efficient use of private on open space through a correlation analysis between space type and street - Focusing on local St.at Yoido Capital St.	Hee Hyoun Hwang Young Ook Kim Heang Woo Shin	<p>เพื่อวิเคราะห์ปัญหาพื้นฐานของภาคเอกชนในเรื่องพื้นที่โล่งผ่านการวิจัยเกี่ยวกับประเภทและความสัมพันธ์กับถนนใกล้เคียง ความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นส่วนตัวกับพื้นที่เปิดโล่งและความสามารถในการเข้าถึงได้หลังจากการคำนวณการเข้าถึงพื้นที่ส่วนตัวบนพื้นที่โล่งจากถนนโดยใช้ทฤษฎีต่าง ๆ</p>

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

แสดงปีคริสต์ศักราช ชื่องานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ค.ศ.	ชื่อหนังสือ	ชื่อผู้แต่ง	คำอธิบายที่เกี่ยวข้อง
2009	A Study on the Analysis Interrelation mixed-used facility's Spacial configuration and Functions	Ji-Hee Jung Young-Ook Kim Shin, Haeng- Woo	ศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างการทำงานของแต่ละสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้งานโครงการแบบผสมในบริบทของเมือง
2010	เมืองของผู้คน Cities for People	Jan Grhl	ความมีชีวิตชีวาของเมืองและความใส่ใจในผู้คนในพื้นที่ของเมืองต้องมีบทบาทสำคัญในการวางผังเมืองและการวางผังพื้นที่ที่เต็มไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง ไม่เพียงแต่ส่วนนี้ที่มีการจัดการที่ผิดพลาดมาเป็นเวลานาน ปัจจุบันเราก็ยังตระหนักว่าการให้ความสนใจผู้คนในเมืองเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้เกิดที่มีชีวิตชีวา ปลอดภัย ยั่งยืน และมีสุขภาวะมากขึ้นได้อย่างไร ซึ่งเป็นเป้าหมายที่จำเป็นอย่างยิ่งในศตวรรษที่ 21
2012	Study on the Intermediary Space of the High-Rise Building	Chen.Xian gfei	อาคารสูงทำให้ผลกระทบที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในพื้นที่เมือง อย่างไรก็ตามด้วยระดับความสูงและขนาดอาคารที่ใหญ่ อาคารสูงจึงมีอิทธิพลอย่างมากต่อภาพลักษณ์ของเมืองและจิตวิทยาของการใช้พื้นที่ของมนุษย์ ดังนั้นการสื่อสารระหว่างตึกสูงและเมืองจึงมีความหมายกับสภาพแวดล้อมในเมืองมาก การใช้พื้นที่ระหว่างอาคารบางรูปแบบเป็นหนึ่งในทางแก้ปัญหาที่ดีกว่าพื้นที่โดยรอบของอาคารสูงและทำให้พื้นที่ในเมืองมีความต่อเนื่องมากขึ้น

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

แสดงปีคริสต์ศักราช ชื่องานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ค.ศ.	ชื่อหนังสือ	ชื่อผู้แต่ง	คำอธิบายที่เกี่ยวข้อง
2013	STRATEGIC PLANNING SCHEMES OF MIXED-USE DEVELOPMENTS TO SUPPORT URBAN REGENERATION IN SOUTH KOREA	JU HYUN LEE, WILLIAM D. SHER, MICHAEL Y. MAK AND MICHAEL J. OSTWALD	เอกสารฉบับนี้ระบุแผนการวางแผนการฟื้นฟูกิจการเมืองสำหรับการพัฒนาแบบผสมผสาน (MXD) โดยอิงจากการทบทวนวรรณกรรมของเกาหลี
2013	Intermediary Spaces Linking Urban Space to Buildings: Functions and User Satisfaction in Three Mixed-Use Complexes	You-Mi Lee1, Suk-Kyung Kim2 & Ha-Ni Moon3	พื้นที่ระหว่างโครงการเป็นพื้นที่ที่สามที่เชื่อมต่อพื้นที่ใช้สอยแบบผสมและพื้นที่โดยรอบ การศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษาถึงหน้าที่หลักของพื้นที่ระหว่างอาคารและความพึงพอใจของผู้ใช้ในการใช้อำนวยความสะดวกของกรณีศึกษา 3 แห่งในยุโรป เน้นองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในพื้นที่ที่พื้นที่ระหว่างอาคาร ได้แก่ แสงแดด เสียง พื้นที่สีเขียวสภาพของสถานที่การจัดการและการเข้าถึง
2014	A Study on the Characteristics of Planning within Analyzing of Exterior Space in Mixed-use Development1	Lee-yong Sung	การศึกษานี้ศึกษาลักษณะการวางแผนโดยการวิเคราะห์การตั้งค่าทางกายภาพของพื้นที่ด้านนอกในพื้นที่สถานีของกรุงโตเกียวซึ่งได้รับการต่ออายุเมืองเป็นส่วนหนึ่งของการฟื้นฟูเมือง
2015	Research on vertical Space System of Mixed-Use complex	Zhendoun g Wang and Yinpu Wang	สรุปได้ว่าการประเมินความสามารถเชิงสัมพันธ์ของคุณลักษณะการออกแบบของโครงการแบบผสมใช้เพื่อสร้างการเชื่อมต่อมิติภายนอกเพื่อสร้างการเชื่อมต่อภายในหลาย ๆ และเพื่อจัดเรียงการใช้งานโดยรวม

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

แสดงปีคริสต์ศักราช ชื่องานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ค.ศ.	ชื่อหนังสือ	ชื่อผู้แต่ง	คำอธิบายที่เกี่ยวข้อง
2015	พื้นที่เชื่อมต่อในฐานะพื้นที่ควบคุม การทดลองออกแบบพื้นที่สาธารณะของเมือง ที่มีความหนาแน่นสูง	นางสาวศรี ญพร ศรี อาภรณ์	วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา Transitional space ทั้ง Transitional space ในเรือนไทยแต่ละภูมิภาค และ Transitional space ในฐานะของพื้นที่สาธารณะของเมือง ในแง่บทบาท หน้าที่และความสำคัญในการออกแบบสถาปัตยกรรม แล้วนำองค์ความรู้ที่ได้ มาทำการทดลองออกแบบเพื่อหา รูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เหมาะสม ในบริบทของเมืองที่มีความหนาแน่นสูง ทั้งในแง่ความหนาแน่นของพื้นที่และจำนวนประชากร ซึ่งจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นส่งผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ในเมือง ทั้งการอยู่อาศัย และการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ทำการศึกษาโดยการเลือกที่ตั้งในบริบทที่มีความหนาแน่นสูง ทั้งในแง่จำนวนประชากร การใช้งานพื้นที่ และการซ้อนทับของกิจกรรม และทำการทดลองออกแบบโดยใช้องค์ความรู้ของ Transitional space เป็นจุดเริ่มต้นของการวิเคราะห์ปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับรูปแบบการใช้งานพื้นที่กรณีศึกษา อาคารพาณิชย์ในตลาดพาหุรัด ผลที่คาดว่าจะได้รับ จากการศึกษาและทดลองออกแบบ จะเป็นการสำรวจรูปแบบใหม่ หรือความเป็นไปได้ใหม่ นอกเหนือจากรูปแบบของการจัดการพื้นที่ในเมืองแบบเดิม และแนวทางการออกแบบสถาปัตยกรรมที่มีความเหมาะสมกับการใช้งานพื้นที่ของเมืองที่มีความหนาแน่นสูง การสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับ สองชั่วของการจัดการพื้นที่คือการอยู่อาศัย (Private space) และพื้นที่สาธารณะ (Public space) โดยคำนึงถึงคุณลักษณะของการจัดการที่ว่าง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการพื้นที่สาธารณะของเมืองในบริบทใหม่ที่สอดคล้องกับสังคมเมืองในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

แสดงปีคริสต์ศักราช ชื่องานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ค.ศ.	ชื่อหนังสือ	ชื่อผู้แต่ง	คำอธิบายที่เกี่ยวข้อง
2015	แนวทางการบริหาร จัดการพื้นที่ว่างกิ่ง สาธารณะรอบอาคาร เพื่อสนับสนุนการเดินทางใน เขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร	นางสาวรินร ดา ราชศิริ	พื้นที่ว่างกิ่งสาธารณะที่สนับสนุนให้เกิดการเดินทางต้องอาศัย ปัจจัยสนับสนุนในด้านความปลอดภัย การเข้าถึงพื้นที่ ความ สะดวกสบาย และควมมีชีวิตชีวาในพื้นที่
2015	แนวทางการออกแบบ การเชื่อมต่อระหว่าง อาคารและสถานีขนส่ง มวลชน ในรูปแบบไร้ รอยต่อ กรณีศึกษา: สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน	นางาพัชราร ณ คุมารัต นพฤก	โดยงานวิจัยนี้ได้นำเสนอรูปแบบการเชื่อมต่อและกายภาพ อาคารที่เชื่อมสถานี ซึ่งได้ทำการคัดเลือกสถานีรถไฟฟ้าใต้ ดินวัฒนธรรมที่มีการขยายขนาดในพื้นที่เศรษฐกิจ และที่ดิน โดยรอบสถานี พัฒนาต่อสะดวก ซึ่งการเสนอแนวทางการ ออกแบบการเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อจะมีด้วยกัน 2 รูปแบบ คือ ร่วมกับสถานี และ ยึดติดกับสถานี
2017	Study of the Publicity of Exterior Space in a Mixed- use Complex: The Jiangwan- Wujiaochang complex in Shanghai as a case study	Yan Hong	การพัฒนาพื้นที่ภายนอกของโครงการแบบผสมจะช่วยเพิ่ม มูลค่าของสถาปัตยกรรม และให้พื้นที่สาธารณะที่ติดกลางแจ้ง สำหรับผู้อยู่อาศัย ในเมืองยุคใหม่ที่ช่องว่างสาธารณะค่อย ๆ ถูกรบครองโดยการขนส่งเช่น ยานยนต์ พื้นที่ด้านนอกที่ มีคุณภาพสูงในคอมเพล็กซ์ที่มีการใช้งานผสมผสานสามารถ เป็นสถานที่ที่น่าสนใจสำหรับผู้อยู่อาศัยในการพักผ่อนและ สร้างสังคมใหม่

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

บทที่ 3 วิธีการวิจัย

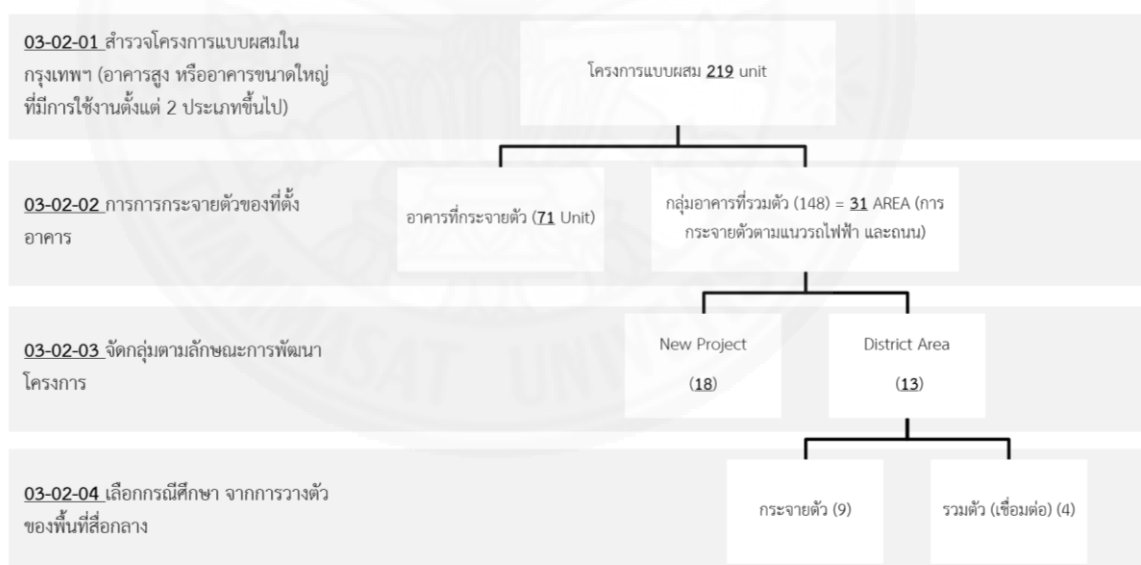
3.1 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

งานศึกษาวิจัยเล่มนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการพัฒนาระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน และปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาดังกล่าว ซึ่งการรวบรวมข้อมูลจะเริ่มจากการเลือกกรณีศึกษาจากการสำรวจโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และเลือกเฉพาะโครงการที่มีการพัฒนาระหว่างโครงการ จากนั้นจึงวิเคราะห์การพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อหารูปแบบเฉพาะและปัจจัยที่ทำให้เกิดรูปแบบดังกล่าว

3.2 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษาประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

ขั้นที่ 1 เลือกกรณีศึกษา

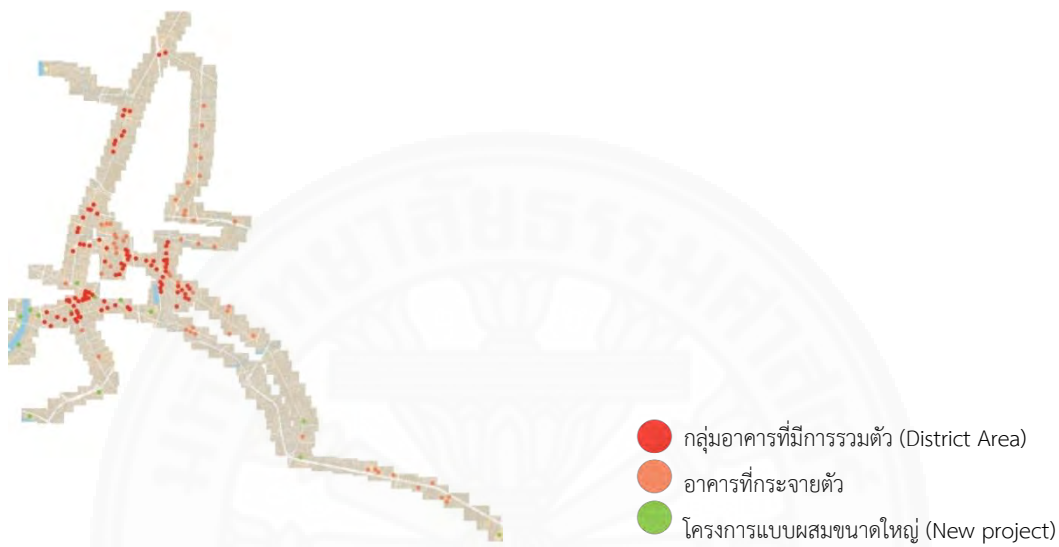
ขั้นที่ 1-1 เลือกกรณีศึกษาในกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย โดยการสำรวจพื้นที่ทางกายภาพของโครงการแบบผสมที่เป็นอาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ



ภาพที่ 3.1 แผนภาพแสดงขั้นตอนการเลือกกรณีศึกษา. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

3.2.1 เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

จากวิทยานิพนธ์ หนังสือรวบรวมอาคารในไทย ข่าวหนังสือพิมพ์ บทความในอินเทอร์เน็ต เว็บไซต์ที่มีการประชาสัมพันธ์อาคารสำนักงาน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า ฯลฯ พบว่ามีโครงการแบบผสมที่เปิดใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ.2509 จำนวนทั้งสิ้น 219 โครงการ (รายละเอียดในตารางภาคผนวก ท้ายเล่ม)



ภาพที่ 3.2 รูปแสดงที่ตั้งโครงการแบ่งตาม 3 ลักษณะ คือ กลุ่มอาคารที่มีการรวมตัว อาคารที่กระจายตัว และ โครงการแบบผสมขนาดใหญ่ จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

3.2.2 ความสัมพันธ์ในเชิงที่ตั้งโครงการ

พบว่าที่ตั้งทั้ง 219 โครงการมีการกระจายตัวไปตามถนนใหญ่ หรือถนนเส้นสำคัญในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในบริเวณที่ใกล้กับสถานีขนส่งมวลชนระบบราง (ทั้งบนดิน และใต้ดิน) ซึ่งจะพบว่ามีเพียง 148 โครงการ ที่มีการรวมกลุ่มของอาคารในบริเวณใกล้ ๆ กัน



ภาพที่ 3.3 รูปแสดงที่ตั้งโครงการประเภทอาคารที่กระจายตัว. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

3.2.3 ลักษณะของการรวมกลุ่มอาคาร

พบว่า 148 โครงการ พบว่ามีการรวมกลุ่มอาคารได้ทั้งหมด 31 กลุ่ม เมื่อแบ่งด้วยลักษณะการพัฒนาโครงการ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ
 การพัฒนาโครงการขึ้นมาใหม่ทั้งพื้นที่ มีจำนวนทั้งสิ้น 18 กลุ่ม
 การพัฒนาโครงการแบบโดดเดี่ยวในย่านเดียวกัน มีจำนวนทั้งสิ้น 13 กลุ่ม



ภาพที่ 3.4 รูปแสดงที่ตั้งโครงการประเภทกลุ่มอาคารที่มีการรวมตัว. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

3.2.4 เลือกพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

จากลักษณะการพัฒนาโครงการแบบโดดเดี่ยวในย่านเดียวกัน เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการนั้นสามารถออกแบบได้หลากหลายรูปแบบ แต่หากมีเงื่อนไขในเรื่องขอบเขตที่ดินเข้ามาเกี่ยวข้อง จะทำให้เกิดข้อจำกัดในการออกแบบ จึงทำให้รูปแบบที่เกิดขึ้นมีความน่าสนใจต่อการศึกษา ซึ่งรูปแบบข้างต้นจะเกิดขึ้นกับการพัฒนาโครงการแบบโดดเดี่ยวในย่านเดียวกัน เมื่อนำทฤษฎีการวางผังเมือง ในสเกลขนาดกลาง (Gehl, 1971) เข้ามาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภทการกระจายตัวของที่ตั้งอาคารจะพบว่า มีเพียง 4 พื้นที่ คือ ย่านสยาม ย่านราชประสงค์ พร้อมพงษ์ และเพลินจิต แต่มีเพียง 3 ย่าน ที่มีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการกับอาคาร และมีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อนส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน



ภาพที่ 3.5 รูปแสดงที่ตั้งโครงการที่มีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อนส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

ชั้นที่ 1-2 จากการศึกษาย่านในประเทศไทยพบว่ากรณีศึกษาดังกล่าวมีลักษณะเฉพาะที่เหมือนกัน จึงนำมาซึ่งเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษาต่างประเทศ ได้แก่

- 1) เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District)
- 2) เป็นย่านที่มีการพัฒนาโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (Large Scale Mixed-use Building)

3) มีการพัฒนาในลักษณะเป็นย่าน (District Development)

4) มีนโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อภายในย่าน (Connectivity)

นำมาซึ่งกรณีศึกษาจำนวน 6 ย่าน ได้แก่ Orchard Road (Singapore), Central and Wan Chai Harbourfront (Hong Kong), Grand Central (New York), Toronto Financial's District (Canada), Transit Center District (San Francisco) และ City of London (England)

ทั้งนี้นอกจากเรื่องเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษาแล้ว การเลือกกรณีศึกษาต่างประเทศนั้นยังต้องคำนึงถึงแหล่งที่มาของข้อมูล ว่ามีการเปิดเผยข้อมูลเพียงพอต่อการศึกษาหรือไม่ และเรื่องของภาษา โดยเฉพาะเรื่องข้อกำหนดในกรณีศึกษาต่างประเทศที่เลือกมาจะต้องมีการเผยแพร่กฎหมายในฉบับภาษาอังกฤษ

ชั้นที่ 2 เก็บรวบรวมข้อมูลกรณีศึกษา เป็นพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ที่ส่งเสริมเชื่อมต่อในระดับย่าน โดยโครงการเป็นอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ ทั้งกรณีศึกษาต่างประเทศและพื้นที่ศึกษาประเทศไทย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.2.5 ประเด็นในการวิเคราะห์กรณีศึกษาทางกายภาพ

3.2.5.1 ที่ตั้งพื้นที่ระหว่างโครงการ

- 1) ระหว่างขอบเขตที่ดิน
- 2) ภายในเขตที่ดิน

3.2.5.2 ลักษณะอาคาร

- 1) อาคารเดี่ยว
- 2) กลุ่มอาคาร

3.2.5.3 การเข้าถึงพื้นที่

- 1) จากถนน
- 2) จากระบบขนส่งมวลชนใต้ดิน (Subway Concourse)
- 3) จากระบบขนส่งมวลชนแบบราง (Sky Train Concourse)
- 4) ทางเข้าอาคาร 1 อาคาร
- 5) ทางเข้าอาคาร 2 อาคาร
- 6) มากกว่า 2 อาคาร

3.2.5.4 การเชื่อมต่อ

- 1) ทะลุผ่านบล็อก (Thought Block)
- 2) ไม่ทะลุผ่านบล็อก (Not Thought Block)

3.2.5.5 การออกแบบ

- 1) ไม่มีรอยต่อระหว่างทางเท้า (Seamless with side walk)
 - ระดับ
 - วัสดุ
- 2) มีรอยต่อ
 - ระดับสูงกว่า
 - ระดับต่ำกว่า
 - วัสดุ
 - มีบันได
- 3) มีลานขนาดใหญ่ (Court)
- 4) ต้นไม้ (Tree)
- 5) เฟอร์นิเจอร์
 - ไม่มี
 - เฟอร์นิเจอร์สามารถเคลื่อนย้ายได้ (Fixed)
 - เฟอร์นิเจอร์ชั่วคราว (Temporary)

3.2.5.6 สิ่งปกคลุม

- 1) เพื่อทางเชื่อม
- 2) เพื่อการใช้งานเฉพาะ

3.2.5.7 กิจกรรม

3.2.5.8 ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น

3.2.5.9 กระบวนการพัฒนาโครงการ

3.2.5.10 ลักษณะการพัฒนาโครงการ

- 1) จำนวนอาคาร
- 2) สร้างพร้อมกัน
- 3) สร้างไม่พร้อมกัน

3.2.5.11 การใช้งาน

- 1) การค้า (Commercial)
- 2) การอยู่อาศัย (Residential)
- 3) โรงแรม (Hotel)
- 4) สำนักงาน (Office)

3.2.5.12 เจ้าของ

- 1) เจ้าของเดี่ยว
- 2) คณะเจ้าของ
- 3) ร่วมทุน

3.2.5.13 การบริหารจัดการพื้นที่

3.2.5.14 กรรมสิทธิ์พื้นที่

- 1) สาธารณะ
- 2) ส่วนตัว

3.2.6 ประเด็นในการวิเคราะห์กรณีศึกษาด้านปัจจัยที่ทำให้เกิด

3.2.6.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างอาคาร

- 1) ผังสี
- 2) ผังเมือง
- 3) ย่าน
- 4) พื้นที่

3.2.6.2 นโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อ

- 1) ภาครัฐ
- 2) เอกชน

3.2.6.3 การร่วมมือ

- 1) ภาครัฐ
- 2) เอกชน

3.2.6.4 วิสัยทัศน์ของผู้พัฒนาโครงการ

ขั้นที่ 3 สัมภาษณ์ประเด็นแนวทางการพัฒนาย่าน

ขั้นที่ 4 นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาจากการสำรวจ และสัมภาษณ์ มาแสดงการเปรียบเทียบ จัดกลุ่ม แล้ววิเคราะห์ สรุปผล

3.3 แหล่งข้อมูลการศึกษา

3.3.1 พื้นที่ในกรณีศึกษา

โครงการแบบผสมที่มีการเชื่อมต่อในระดับย่าน โดยประกอบไปด้วยอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ จำนวนทั้งสิ้น 3 ย่าน คือ ย่านสยาม ย่านราชประสงค์ และย่านพร้อมพงษ์

3.3.2 ผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ (Intermediary Space)

- 1) ผู้พัฒนาโครงการ
- 2) สถาปนิกผู้ออกแบบ
- 3) สมาคมย่าน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.3 แบบสำรวจ

ผู้วิจัยเก็บข้อมูลส่วนนี้โดยการถ่ายรูป วัดพื้นที่ จดบันทึกข้อมูลในเรื่องของลักษณะทางกายภาพของลานกิจกรรม และรวบรวมลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สีเอกราง

3.3.4 แบบสัมภาษณ์

ใช้คำถามที่ผ่านการพิจารณา และตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตอบวัตถุประสงค์งานวิจัย และแสดงมุมมองความคิดเห็นที่มีต่อลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สีเอกรางรูปแบบกิจกรรมและการใช้พื้นที่สีเอกราง

3.4 การประมวลผลข้อมูลและการวิเคราะห์

3.4.1 วิเคราะห์ข้อมูล

ที่ได้จากข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่จริง นำมาแบ่งประเภทของข้อมูลด้วยวิธีการจัดกลุ่ม

3.4.2 ใช้วิธีเปรียบเทียบ

และวิเคราะห์เชิงสัมพันธ์ เพื่อแสดงให้เห็นถึงข้อดี ข้อเสียของข้อมูลแต่ละชุด และแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรว่าส่งผลถึงกันอย่างไร

3.4.3 สรุป ตีความข้อมูล

แสดงประเด็นต่าง ๆ จากคำถามปลายเปิดที่ใช้ในการสัมภาษณ์



บทที่ 4

กรณีศึกษาต่างประเทศ

4.1 กรณีศึกษาต่างประเทศ

เกณฑ์การคัดเลือกกรณีศึกษาต่างประเทศ มาจากผลการคัดเลือกกรณีศึกษาในประเทศไทย คือ ย่านสยาม ย่านราชประสงค์ และย่านพร้อมพงษ์ จึงนำมาซึ่งเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษาต่างประเทศ ได้แก่

- 1) ย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District)
- 2) ย่านที่มีการพัฒนาโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ (Large Scale Mixed-use Building)
- 3) การพัฒนาในลักษณะเป็นย่าน (District Development)
- 4) นโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อภายในย่าน (Connectivity)

นำมาสู่การคัดเลือกกรณีศึกษาจำนวน 6 ย่าน ได้แก่ ย่านออร์ดชาร์ด สิงคโปร์ (Orchard Road, Singapore) ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮองกง (Central and Wan Chai Harbourfront, Hong Kong) ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก (Grand Central, New York) ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์ ซิตี้ ออฟลอนดอน (Eastern Cluster, City of London, England) ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์ดีดิสทริคต์ แคนาดา (Toronto Financials' District, Canada) และย่านทรานซิทเซ็นเตอร์ ซานฟรานซิสโก (Transit Center District, San Francisco)



ภาพที่ 4.1 แผนที่แสดงที่ตั้งของกรณีศึกษาต่างประเทศทั้ง 6 เมือง และพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ประเทศไทย โดยมีสัญลักษณ์ ดังนี้ A: ย่านออร์ดชาร์ด สิงคโปร์, B: ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮองกง, C:

ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก, D: ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์ ซิตีออฟลอนดอน E: ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์ เซียล แคนาดา และ F: ย่านทรานซิตเซ็นเตอร์ ซานฟรานซิสโก จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

การรวบรวมข้อมูลจะศึกษาผ่านข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูลที่เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละเมืองและย่าน

ตารางที่ 4.1

ชื่อย่าน หน่วยงานภาครัฐและเอกชนกรณีศึกษาต่างประเทศ

	ย่าน	ภาครัฐ		เฉพาะเรื่อง	เอกชน	
		ผังเมืองรวม	เฉพาะย่าน		สมาคม	BID/BIA
A	Orchard Road	Urban Redevelopment Authority			Orchard Road Business Association (ORBA)	
B	Central and Wan Chai Harbourfront	Hong Kong Planning Development	the Harbourfront Commission			
C	Grand Central	New York Planning		APOPS		Grand Central Partnership
D	Eastern Cluster	City of London				
E	Toronto Financials' District	Toronto Government		POPS		Toronto Financial District
F	Transit Center District	the San Francisco Planning Department	Transbay Joint Powers Authority	POPOS		

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.1.1 ย่านออร์ชาร์ด ลิงค์โพร (Orchard Road, Singapore)

4.1.1.1 ข้อมูลทั่วไปของลิงค์โพร

การดำเนินธุรกิจที่ดำเนินการในลิงค์โพรหวังว่าจะเป็นที่ตั้งที่มีความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ทำให้สามารถขยายไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ได้ในอนาคต ลิงค์โพรเป็นประเทศที่อยู่ทางตอนใต้สุดของคาบสมุทรมาเลย์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทางเดินเรือที่สำคัญ ลิงค์โพรมีท่าเรือที่จะพัฒนาเป็นหนึ่งในจุดที่คึกคักที่สุดของการทำธุรกิจ ในแต่ละปีมีเรือกว่า 130,000 ลำเข้ามาใช้งาน นอกจากนี้ตำแหน่งของลิงค์โพรที่อยู่ มีประเทศโดยรอบ เช่น มาเลเซีย หมู่เกาะคียของ Riau ในอินโดนีเซีย ไทย และฟิลิปปินส์ ทำให้ประเทศลิงค์โพรเป็นประตูสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Ko, 2013)

4.1.1.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) Urban Redevelopment Authority

ความเป็นมา

องค์การพัฒนาเมือง หรือ URA คือหน่วยงานอนุรักษ์แห่งชาติของประเทศสิงคโปร์ ตั้งขึ้นในปี 1974 มีรากฐานมาจากกรมฟื้นฟูเมืองซึ่งตั้งขึ้นโดยคณะกรรมการที่อยู่อาศัยและการพัฒนา (The Housing and Development Board หรือ HDB) ในปี 1960 ภารกิจคือทำให้สิงคโปร์เป็นเมืองที่ยิ่งใหญ่ในการใช้ชีวิตการทำงานและการเล่น เป็นหน้าที่หลักในการวางแผนและอำนวยความสะดวกในการพัฒนาทางกายภาพของสิงคโปร์เพื่อให้บรรลุภารกิจนี้

เมื่อรัฐบาลสิงคโปร์ได้ปกครองตัวเอง รัฐบาลก็ได้รับมรดกเป็นผังเมืองที่ถูกทอดทิ้งเป็นเวลา 120 ปี เพื่อแก้ไขปัญหานี้รัฐบาลจึงได้เชิญสหประชาชาติเข้ามาเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการวางผังเมืองในปี 1962-1963 ทีมงานของท้องถิ่นได้จัดตั้งขึ้นเพื่อทำงานร่วมกับทีมสหประชาชาติ โดยก่อนหน้านี้ได้จัดตั้งหน่วย Urban Renewal Unit เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 1964 ภายใต้ HDB เป้าหมายของ Urban Renewal Unit คือการสร้างศูนย์กลางพื้นที่ให้เป็นการค้าที่ทันสมัย มีชีวิตชีวา ในขณะที่หาบ้านใหม่สำหรับผู้อยู่อาศัยและสถานที่ใหม่ ๆ สำหรับอุตสาหกรรม โครงการปรับปรุงที่อยู่อาศัยในเมืองยังได้มีการวางแผนเมืองใหม่ โครงการที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่และโครงการพิเศษอื่น ๆ ของรัฐบาล เช่น โครงการ Toa Payoh New Town โครงการ Kallang Basin และนิทรรศการ Kallang Park Sports

ในปี 1966 หน่วยงานฟื้นฟูชุมชนเมือง (The Urban Renewal Unit) ได้มีการปรับโครงสร้างใหม่เพื่อฟื้นฟูกิจการในเมือง ด้วยการได้มาซึ่งที่ดินในปี 1966 รัฐบาลได้ซื้อที่ดิน

เอกชนในเขตกลางเมือง ซึ่งได้ถูกรวบรวมและขายให้กับกลับให้ภาคเอกชนโดย URD สำหรับการพัฒนาขึ้นใหม่ ภายใต้การดูแลของ URD

ในปี 1971 แผนแนวคิดเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการใช้ประโยชน์และการใช้ที่ดินในระยะยาวของสิงคโปร์ถูกสร้างขึ้นโดยความพยายามของ URD แผนวางแผน HDB กรมโยธาธิการ และองค์การสหประชาชาติ URD ได้รับมอบหมายให้จัดการกับการปรับปรุงทางกายภาพสังคมและเศรษฐกิจของเขตกลางเมือง แต่กลับพบว่างานนั้นมากเกินไปสำหรับแผนกเดียว

วันที่ 30 พฤศจิกายน 1973 รัฐสภาผ่านแผนการพัฒนาเมืองซึ่งทำให้ URA เพื่อเข้ารับหน้าที่ และเริ่มทำงานเป็นคณะกรรมการตามกฎหมายของกระทรวงการพัฒนาแห่งชาติ (MND) โดยหน้าที่หลัก คือ การวางแผนและดำเนินการพัฒนาขึ้นใหม่ของภาคกลางได้ ก็ยังคงยึดครองและจัดการที่ดินที่ถูกครอบครองโดยชุมชนแออัด โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ประชาชนและธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเพื่อขายที่ดินให้กับภาคเอกชนเพื่อพัฒนาขึ้นใหม่

ในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 บริเวณเขตศูนย์กลางเมืองได้รับการพัฒนาขึ้นอย่างกว้างขวางและปัญหาการฟื้นฟูเมืองได้คลี่คลายลง และ URA ถูกควบรวมกับ MND's Planning Department และ Research and Statistics Unit เพื่อรวบรวมแผนงานด้านการวางแผนเมืองภายใต้หน่วยงานเดียว ซึ่งหน่วยงานใหม่ยังคงเป็นที่รู้จักกันในชื่อ URA ซึ่งเริ่มดำเนินการในวันที่ 1 กันยายน 1989 ดังนั้น URA จึงกลายเป็นผู้มีอำนาจในการอนุรักษ์แห่งชาติเริ่มต้นงานสำคัญในการอนุรักษ์มรดกที่สร้างขึ้นของสิงคโปร์

การปรับโครงสร้างองค์กรเป็นจุดเริ่มต้นของ URA ในฐานะผู้มีอำนาจในการวางแผนและอนุรักษ์แห่งชาติของสิงคโปร์ ด้วยทรัพยากรที่ขยายตัวได้จะสามารถดำเนินการวางแผนเมืองทั่วประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเพิ่มความคล่องตัวในการวางแผนงาน (Tay, 2016)

หน้าที่และความรับผิดชอบ

หน้าที่หลัก (Major Functions) บทบาทของ URA ได้ขยายไปตลอดหลายปีเพื่อให้ทันกับความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของสิงคโปร์ ตั้งแต่วันแรกของการเป็นตัวแทนขายที่ดินที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมืองในพื้นที่เขตศูนย์กลางเมือง ตอนนี้นี้บทบาทของโครงการนี้ครอบคลุมการวางแผนการใช้ที่ดิน การขายที่ดิน การจัดการสถานที่ การอนุรักษ์ การออกแบบเมือง และการส่งเสริมความเป็นเลิศด้านสถาปัตยกรรม ความสำคัญของ URA ยังคงเหมือนเดิมคือการใช้ทรัพยากรที่ดีที่สุดเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น

การวางแผนการใช้ที่ดิน (Land Use Planning)

URA พัฒนาการออกแบบการทำงานที่ให้แนวทางบูรณาการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงการพิจารณาด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม กระบวนการวางแผนเริ่มต้นด้วยแผนแนวคิดซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์การใช้ที่ดินและการขนส่งซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศสิงคโปร์ในช่วง 40-50 ปีข้างหน้าและทบทวนทุก 10 ปี กลยุทธ์ในระยะยาวและระยะยาวของแผนแนวคิดจะถูกแปลเป็นแผนแม่บทแผนปฏิบัติการตามกฎหมายซึ่งจะเป็นแนวทางในการพัฒนาในช่วง 10-15 ปีข้างหน้า แผนแม่บทระบุรายละเอียดแผนการดำเนินการโดยการระบุการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่นที่อนุญาต มีการทบทวนทุก ๆ 5 ปี ตามแผนการวางแผนที่กำหนดไว้ในแผนแนวคิดและแผนแม่บทที่ดินจะได้รับการปล่อยตัวออกเพื่อการพัฒนา

การควบคุมการพัฒนา (Development Control)

การควบคุมการพัฒนา (DC) ช่วยให้เรามั่นใจได้ว่าคุณสมบัติทั้งหมดได้รับการพัฒนาและใช้ตามข้อกำหนดเขตพื้นที่การใช้ที่ดินแผนแม่บทอัตราส่วนพื้นที่รวมการควบคุมความสูงของอาคารและแนวทาง DC อื่น ๆ แนวทางเหล่านี้ช่วยในการปกป้องสิ่งอำนวยความสะดวกและความสนใจของชุมชนในวงกว้างในขณะที่อนุญาตให้เจ้าของที่ดินและธุรกิจแต่ละแห่งสามารถพัฒนาคุณสมบัติของตนได้ คำติชมจากผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมการก่อสร้างเป็นระยะ ๆ ในระหว่างการทบทวนแนวทาง DC ของ URA

ขายที่ดิน (Land Sales)

URA เป็นตัวแทนขายที่ดินหลักของรัฐบาล ที่ดินมีจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ โรงแรมและที่พักอาศัยและการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศสิงคโปร์ผ่านโครงการ Government Land Sale (GLS) โครงการ GLS แต่ละโครงการมีการวางแผนและประกาศทุกหกเดือน

การอนุรักษ์ (Conservation)

URA ระบุอาคารและพื้นที่สำหรับการอนุรักษ์ตามมูลค่าทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมและวัฒนธรรมของพวกเขา นอกจากนี้ยังกำหนดแนวทางและหลักเกณฑ์สำหรับเจ้าของสถาปนิกวิศวกรและผู้รับเหมาเพื่อให้มีการบูรณะอาคารที่มีคุณภาพ

รางวัลมรดกทางสถาปัตยกรรม URA เปิดตัวในปีพ. ศ. 2538 เพื่อเป็นเกียรติแก่เจ้าของอาคารนิกออกแบบสถาปนิกวิศวกรตลอดจนผู้รับเหมาที่มีมาตรฐานสูงสุดในการอนุรักษ์และฟื้นฟูอาคารมรดกทางวัฒนธรรม สำหรับการใช้งานต่อ รางวัลนี้ยังส่งเสริมความตระหนักและความชื่นชมในคุณภาพของการฟื้นฟูอาคารอนุสาวรีย์และสิ่งปลูกสร้างในสิงคโปร์อีกด้วย

การวางผังเมืองและการออกแบบ (Urban Planning&Design)

URA กำหนดแผนการออกแบบเมืองและนโยบายในการสร้างศูนย์กลางเมืองสิงคโปร์ให้เป็นสถานที่ที่โดดเด่นมีพลวัตและน่ารื่นรมย์สำหรับทุกคน เมื่อวางแผนสำหรับใจกลางเมือง URA จะพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอาคารและถนนวิธีที่ผู้คนจะใช้ประโยชน์จากพวกเขาและประสบการณ์ในการเดินทางไปในเมือง

หน้าที่อื่น ๆ (Other Functions)

URA ส่งเสริมการพัฒนาวิชาชีพด้านสถาปัตยกรรมการออกแบบเมืองและความเป็นเลิศในการวางแผนและสร้างความตระหนักผ่านการศึกษาของสาธารณะ สำหรับผู้ซื้อบ้านนักพัฒนาและนักลงทุนจะให้ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ที่ครอบคลุมและทันเวลาเพื่อช่วยให้พวกเขาตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง 27 URA ยัง จัดการที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ภาคกลางพื้นที่เชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรมนอกที่ดิน HDB และในนิคมอุตสาหกรรมเอกชนบางแห่ง

URA ยังวางแผนและแนะนำการเปลี่ยนแปลงของ Marina Center จากพื้นที่ว่างเปล่าที่ได้รับการบูรณะให้กลายเป็นกลุ่มของสำนักงานการช้อปปิ้งและการพัฒนาโรงแรมที่มีคุณภาพสูงและ Tanjong Rhu จากเขตอุตสาหกรรมเข้าสู่ย่านที่อยู่อาศัยที่มีชื่อเสียง

รูปแบบใหม่ล่าสุดและการปรับโฉมหน้าใหม่ของอาคารสูงของสิงคโปร์ที่ Marina South คือการพัฒนา Marina Bay Sands Integrated Resort, Marina Bay Financial Center, การเดินเล่นริมน้ำและสะพาน Helix31 ระยะต่อไปของการพัฒนาพื้นที่นี้ประกอบด้วยที่อยู่อาศัยแบบผสมผสาน อำเภอที่มีการวางแผนที่จะเป็นสีเขียวและเป็นมิตรกับวงจร (Tay, 2016)

(2) Orchard Road Business Association (ORBA)

เกี่ยวกับพื้นที่

ถนนออชาร์ดมีต้นกำเนิดต่ำต้อยเป็นถนนประเทศที่ไม่มีชื่อเสียง เป็นเพียงสวนผลไม้ ไร่ลูกจันทน์เทศ และฟาร์มพริกไทยในช่วงต้นทศวรรษที่ 1830 เป็นสุสาน, วัด, ศูนย์การค้ากลางแจ้ง, ตลาดขายของชำ และแม้กระทั่งพื้นที่เปิดโล่ง

วันนี้ถนนออชาร์ดได้กลายมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของสิงคโปร์ ถนนที่กว้างใหญ่ที่มีต้นไม้เรียงราย และล้อมรอบด้วยห้างสรรพสินค้าที่โดดเด่น ร้านอาหารและโรงแรม

ถนนแห่งการช้อปปิ้งมีร้านค้าปลีกและร้านอาหารเกือบ 800,000 ตารางเมตรให้เลือก ตั้งแต่แบรนด์เนมไปจนถึงถนนแฟชั่นชั้นนำ และร้านอาหารพิเศษไปจนถึงอาหารจานด่วน เส้นทางเดิน 2.88 กม. ยังมีภูมิทัศน์ที่สวยงามด้วยดอกไม้และเขียวขจีที่เหลือเป็นรากฐานตามธรรมชาติ

ถนนออร์ชาร์ดมอบประสบการณ์แฟชั่นและไลฟ์สไตล์ระดับสุดยอด เป็นถนนที่ยิ่งใหญ่ สมาคมธุรกิจถนน ORCHARD สร้างประสบการณ์พิเศษสำหรับทุกคนใน ถนนผ่านการพัฒนาเชิงกลยุทธ์ของแบรนด์ถนน Orchard มี 6 ข้อหลัก คือ ร้านค้า อาหาร พักอาศัย เล่นทำงาน และอยู่อาศัย (ORCHARD ROAD BUSINESS ASSOCIATION)

เกี่ยวกับ ORBA

ORCHARD ROAD BUSINESS ASSOCIATION (ORBA) ก่อตั้งขึ้นในปี 2541 (1998) ภายใต้การอุปถัมภ์ของคณะกรรมการการท่องเที่ยวสิงคโปร์ (the Singapore Tourism Board STB) นับตั้งแต่ก่อตั้ง ORBA ได้อุทิศตนเพื่อเสริมสร้างให้เป็นหนึ่งในแหล่งช้อปปิ้งและไลฟ์สไตล์ชั้นนำของโลก สมาคมได้ทำงานอย่างไม่ลดละเพื่อนำมารวมกันของทั้งผู้เป็นเจ้าของพื้นที่และไม่ใช่เจ้าของ, หน่วยงานรัฐบาล และกลุ่มต่าง ๆ เพื่อแบ่งปันเป้าหมายร่วมกันในการสร้างและรักษาถนนออร์ชาร์ดเป็นถนนสายที่ดี

วัตถุประสงค์

เราเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลงโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อกระตุ้นให้คนที่มีความปรารถนาพิเศษอย่างต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็น นักท่องเที่ยว ผู้ซื้อทั่วไป ร้านค้าปลีกหรือเจ้าของอาคาร

จุดมุ่งหมายของสมาคม

- 1) ศึกษาและปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจของถนนออร์ชาร์ดโดยการสร้างกิจกรรมการพัฒนาธุรกิจการส่งเสริมการตลาด
- 2) อำนวยความสะดวกในการทำงานร่วมกันทางธุรกิจใหม่ ๆ หรือพันธมิตรระหว่างทั้งผู้ที่เป็นเจ้าของพื้นที่และไม่ใช่เจ้าของพื้นที่
- 3) สนับสนุนการพัฒนากิจกรรมและประเด็นสาธารณะอื่น ๆ ของถนนออร์ชาร์ด
- 4) ส่งเสริมสวัสดิการธุรกิจบนถนนออร์ชาร์ด
- 5) เป็นตัวแทนสมาชิกและจัดการเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสมาคม

สมาชิก (Membership)

ORBA มีสองประเภทที่แตกต่างกันของการเป็นสมาชิก คือ

- 1) ผู้ที่เป็นเจ้าของพื้นที่ (Stakeholders) นักพัฒนาเจ้าของอาคาร ร้านค้าปลีกผู้ประกอบการด้านอาหารและเครื่องดื่มบันเทิง ผู้ประกอบการสถานประกอบการและองค์กรที่ไม่หวังผลกำไรที่เป็นเจ้าของหรือมีสถานที่ ธุรกิจบนถนนออร์ชาร์ด
- 2) ผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของพื้นที่ (Associate) ซึ่งไม่มีสิทธิออกเสียง

บุคคลธุรกิจหรือ บริษัท ไต ๆ ที่ไม่เป็นเจ้าของหรือมีสถานที่ทำธุรกิจร่วมกับออชาร์ด การสมัครสมาชิกทั้งหมดต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร (ORCHARD ROAD BUSINESS ASSOCIATION)

4.1.5.3 แผนการพัฒนาเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาของเมืองและย่าน

(1) แผนแม่บทของเมือง (City's General Plan)



ภาพที่ 4.2 แผนผังแนวคิด 2011 และ แผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ MND (Concept Plan 2011 and MND Land Use Plan, Urban Redevelopment Authority, Urban Redevelopment Authority. Retrieved June 10, 2018. from <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Concept-Plan/Land-Use-Plan>)

แผนการใช้ที่ดินเป็นแผนแนวคิดที่กำหนดกลยุทธ์ในการสร้างความสามารถทางกายภาพเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่มีคุณภาพสูงสำหรับช่วงที่ประชากรตั้งแต่ 6.5 ถึง 6.9 ล้านคนในปี 2573 แผนการใช้ที่ดินดังกล่าวยังจัดสรรที่ดินเพื่อตอบสนองความต้องการของประเทศในปี 2030 เพื่อให้คนในอนาคตมีทางเลือกและมีโอกาสสำหรับการเติบโตในอนาคต

กลยุทธ์เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่มีคุณภาพสูง ได้แก่

- 1) ให้บ้านราคาไม่แพงพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
- 2) การบูรณาการพื้นที่สีเขียวเข้ากับสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย

3) ให้การเดินทางดีขึ้นสูงขึ้น ด้วยการเชื่อมต่อด้านการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

4) การรักษาเศรษฐกิจที่ยั่งยืนและงานที่ดี

กลยุทธ์และข้อเสนอกว้าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนการใช้ที่ดินได้รับการแปลเป็นแผนรายละเอียดในแผนแม่บท 2014 ซึ่งใช้เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาของเราในอีก 10 ถึง 15 ปีข้างหน้า

เราจะทบทวนแผนการของเราเป็นประจำเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประเทศสิงคโปร์แนวโน้มน้ำและสภาพแวดล้อมโดยรวม (Urban Redevelopment Authority, Concept Plan 2011 and MND Land Use Plan, n.d.)

(2) แนวทางการออกแบบผังสำหรับการพัฒนาในพื้นที่ถนนออร์ชาร์ด

(URBAN DESIGN GUIDELINES FOR DEVELOPMENTS WITHIN ORCHARD PLANNING AREA)

ชุดแนวทางนี้มีเป้าหมายเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่เพื่อให้มั่นใจว่าแต่ละอาคารมีส่วนร่วมและเสริมสร้างวิสัยทัศน์ในการวางแผนสำหรับพื้นที่และสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่น่าสนใจและเดินเท้าที่เป็นมิตร

ราชกิจจานุเบกษาและอาคารอนุรักษ์จะขึ้นอยู่กับแนวทางการอนุรักษ์ที่เฉพาะเจาะจงซึ่งจะมีผลเหนือกว่าแนวทางด้านล่างนี้ (Urban Redevelopment Authority, Urban Design (UD) Plans And Guidelines For Developments Within Orchard Planning Area, 2013) ได้แก่

- 1) การจัดตำแหน่งแบบกว้าง ๆ (Broad Positioning)
- 2) รูปร่างและขนาดอาคาร (Building Form and Massing)
- 3) ความสูง (Building Height)
- 4) ระยะร่น และขอบเขตอาคาร (Building Setback and Building Edge)
- 5) การพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกัน (Party-Wall Developments)
- 6) สวนบนหลังคา (Roofscape)
- 7) แสงส่องสว่างตอนกลางคืน (Night Lighting)
- 8) สัญลักษณ์ (Signage)
- 9) พื้นที่สาธารณะ (Public Space)
- 10) การใช้งานที่ชั้นใต้ดิน ชั้น 1 และชั้น 2 (Uses at the Basement, 1st and 2nd Storey Levels)

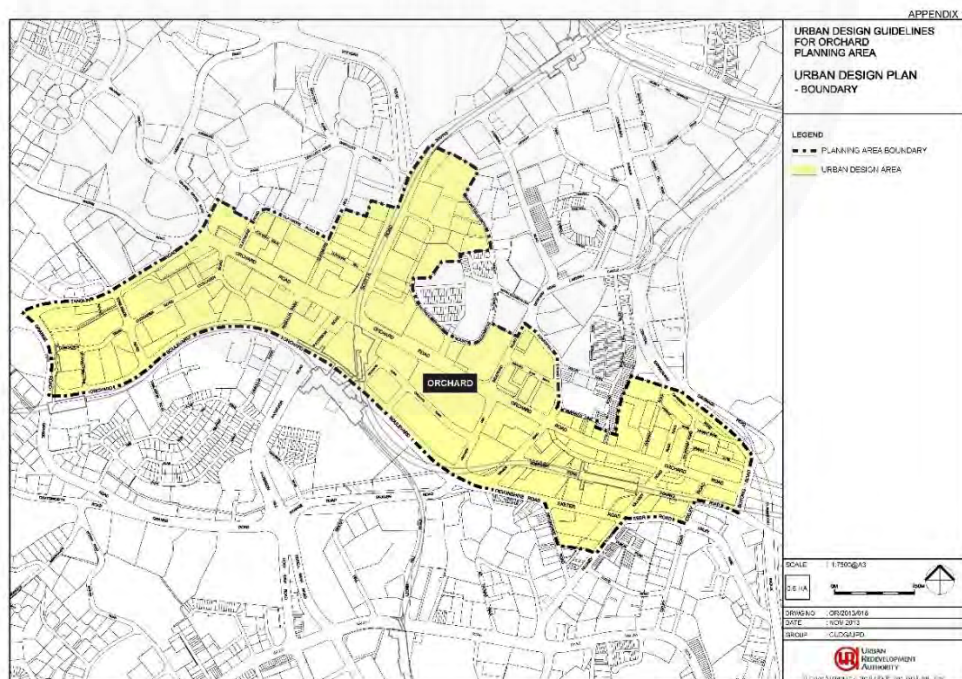
- 11) พื้นที่โล่ง (Outdoor Refreshment Areas)
- 12) เครือข่ายการเดินเท้า (Pedestrian Network)
- 13) เกี่ยวกับรถยนต์และลานจอดรถ (Servicing, Vehicular Access & Car Parks)
- 14) การทำงานในการดูแลถนน (Works within the Road Reserves)

4.1.1.4 Orchaed Road

(1) ข้อมูลทั่วไป

ถนนออร์ชาร์ดเป็นถนนช้อปปิ้งชั้นนำของสิงคโปร์ถนนที่เต็มไปด้วยชีวิตชีวาและน่าตื่นตาตื่นใจเรียงรายไปด้วยห้างสรรพสินค้าโรงแรมและอาหารและเครื่องดื่ม ถนนสายหลักที่เต็มไปด้วยความร้อนที่วิ่งผ่านย่านนี้เป็นสนามแม่เหล็กที่มีผู้คนอาศัยอยู่ตลอดเวลา (Urban Redevelopment Authority, Urban Design (UD) Plans And Guidelines For Developments Within Orchard Planning Area, 2013)

(2) แผนผังขอบเขต



ภาพที่ 4.3 แผนผังขอบเขตย่านถนนออร์ชาร์ด, Urban Redevelopment Authority, 2013, November 20. Retrieved April 16, 2018. from <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Circulars/2013/nov/dc13-15>

การวางตำแหน่งแผนแม่บท

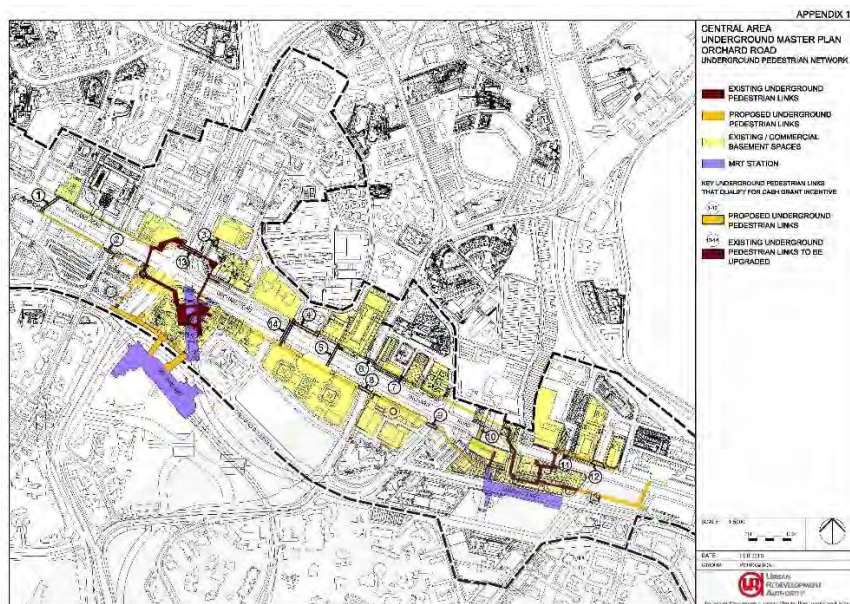
ถนนออกชาร์ตส่วนใหญ่เป็นสายการค้าปลีกและเป็นเขตเชิงพาณิชย์เพื่อรองรับการผสมผสานของร้านค้าสำนักงานและโรงแรม ที่นั่นนอกจากนี้ยังมีหลายพื้นที่ที่มีการใช้โรงแรมเพื่อเพิ่มพื้นที่เส้นของถนนออกชาร์ตเป็นหนึ่งในนักท่องเที่ยวที่สำคัญของสิงคโปร์ สถานที่ท่องเที่ยวนี้คือการเสริมด้วยจำนวนที่อยู่อาศัยและผสมไฮด์เชิงพาณิชย์ และที่พักอาศัยที่มีประชากรอาศัยอยู่พื้นที่เพื่อให้แน่ใจว่าตลอด 24 ชั่วโมงความสันสะเทือนทางสรรพสินค้าที่มีต้นไม้เรียงรายไปด้วยต้นไม้ที่ไหลผ่านเขต การเชื่อมต่อการพัฒนาที่สำคัญของว่างสาธารณะและ MRT สถานี

(3) การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อภายในย่าน

แผนพัฒนาระบบโครงข่ายทางเดินเท้าของพื้นที่เซ็นทรัล การทบทวนโครงการเพื่อเพิ่มการใช้ง่าย (Central Area Underground Pedestrian Network - Revisions to the Cash Grant Incentive Scheme) ซึ่งแผนจะมีรายละเอียด 5 ข้อสำคัญ (Urban Redevelopment Authority, Central Area Underground Pedestrian Network - Revisions to the Cash Grant Incentive Scheme, 2016) ดังนี้

1) ใจกลางเมืองของสิงคโปร์มีการวางแผนเป็นเมืองที่เหมาะสมแก่การเดินเท้า ซึ่งผู้เดินเท้าสามารถเดินไปรอบ ๆ ได้อย่างราบรื่นในทุกสภาพอากาศ จุดศูนย์กลางของวิสัยทัศน์นี้คือการพัฒนาเครือข่ายทางเท้าที่ครอบคลุมทั้งด้านล่างและเหนือพื้นดิน ซึ่งเชื่อมโยงการพัฒนาในพื้นที่ที่มีการเดินเท้าสูงเข้าด้วยกันและเชื่อมต่อกับสถานี RTS (Rapid Transit System) ในบริเวณใกล้เคียง

2) เพื่ออำนวยความสะดวกในการพัฒนาเครือข่ายทางเดินเท้าแบบใต้ดิน (UPN) ที่ครอบคลุมในใจกลางเมือง หน่วยงานด้านการพัฒนาเมือง (URA) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแผนงานดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 4.4) เพื่อเป็นแนวทางการสร้างทางเท้าใต้ดิน (UPLs)



ภาพที่ 4.4 ผังทางเชื่อมต่อใต้ดินระหว่างสถานีขนส่งมวลชน และอาคาร, Urban Redevelopment Authority, 2016, March 11. Retrieved July 3, 2018. From <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Circulars/2016/mar/dc16-03>

3) เพื่ออำนวยความสะดวกในการพัฒนาเครือข่ายทางเท้าใต้ดินที่ครอบคลุมภายในใจกลางเมือง URA ได้เปิดตัวโครงการ Cash Grant Incentive Scheme ในเดือนมีนาคม 2547 เพื่อร่วมสนับสนุนการสร้างทางเท้าใต้ดิน (UPLs) เชิงกลยุทธ์ที่ได้รับเลือกไว้ภายในถนนออร์ชาร์ดและเขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) และปรับปรุงโครงการในปี 2012

4) URA ได้ทบทวนโครงการ Cash Grant Incentive Scheme เพื่อขยายไปสู่การเชื่อมโยงเชิงกลยุทธ์เพิ่มเติมในพื้นที่การวางแผนแกนกลาง

5) หลักเกณฑ์สำหรับการเชื่อมต่อทางเท้าใต้ดินกับระบบขนส่งทางไกล (RTS) สถานี รวมถึงการเชื่อมโยงใต้ดินกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินใน Circular เกี่ยวกับ "Urban Design (UD) Plans and Guidelines for Orchard Planning และควรอ่านควบคู่กับเรื่อง "กรอบการบริหารโบนัสพื้นที่ชั้นพิเศษ" ซึ่งกำหนดไว้ รวมโบนัสพิเศษ 10% สำหรับ GFA สำหรับการพัฒนาแต่ละครั้ง

แผนแนวทางการออกแบบผังเมืองสำหรับพัฒนาในพื้นที่ถนนออร์ชาร์ด (URBAN DESIGN GUIDELINES FOR DEVELOPMENTS WITHIN ORCHARD PLANNING AREA) เพื่อวัตถุประสงค์ (Urban Redevelopment Authority, Urban Design (UD) Plans And Guidelines For Developments Within Orchard Planning Area, 2013) ดังนี้

1) ย่านที่สามารถเดินและทางเดินเท้าได้ง่ายโดยการเชื่อมต่อและการเข้าถึงได้อย่างราบรื่นทุกสภาพอากาศระหว่างการพัฒนาและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

2) ถนนที่น่าสนใจและมีชีวิตชีวาด้วยการสนับสนุนการออกแบบที่เป็นนวัตกรรมรูปแบบอาคารที่หลากหลาย พื้นที่สาธารณะและการใช้งานที่หลากหลายตามแนวถนนคนเดินบนถนนออชาร์ด

แนวทางการพัฒนาโครงข่ายการเดินเท้า (Pedestrian Network) พื้นที่วางแผนทางออชาร์ดมีการวางแผนเป็นพื้นที่สำหรับเดินเท้าโดยใช้เครือข่ายทางเท้าที่ครบวงจรที่ชั้น 1 ชั้น ใต้ดิน และชั้น 2 เครือข่ายนี้ให้การเชื่อมต่อที่สะดวกสบายและราบรื่นระหว่างการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและพื้นที่สำคัญและสถานที่ที่น่าสนใจ รวมทั้งความสะดวกสบายในทุกสภาพอากาศ (Urban Redevelopment Authority, Urban Design (UD) Plans And Guidelines For Developments Within Orchard Planning Area, 2013)

(4) กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระยะรั้ว

ตารางที่ 4.2

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านถนนออชาร์ด

ระยะรั้ว	URBAN DESIGN (UD) PLANS AND GUIDELINES FOR ORCHARD PLANNING AREA A. PARTY WALL GUIDELINES B. ELEVATED LINK GUIDELINES)	A. PARTY WALL GUIDELINES B. ELEVATED LINK GUIDELINES)
	URBAN DESIGN (UD) PLANS AND GUIDELINES FOR ORCHARD PLANNING AREA A. REVISION TO URBAN VERANDAH GUIDELINES B. REVISION TO FAÇADE ARTICULATION GUIDELINE	A. REVISION TO URBAN VERANDAH GUIDELINES B. REVISION TO FAÇADE ARTICULATION GUIDELINE)
ที่ว่าง	URBAN DESIGN GUIDELINES FOR DEVELOPMENTS WITHIN ORCHARD PLANNING AREA	1st Storey Pedestrian Network & Activity Generating Uses

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

1) กฎหมายระยะรั่น

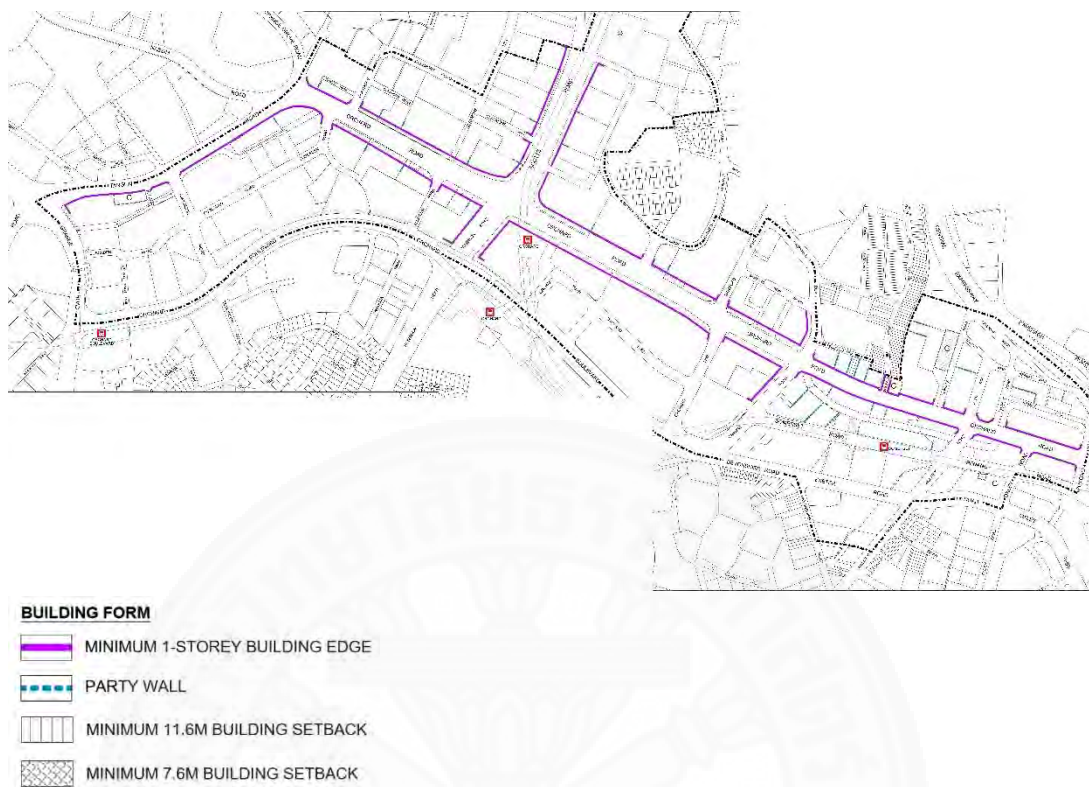
1-1 แนวทางการออกแบบพื้นที่ออร์ชาร์ด A.การพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกัน B.แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อรูปด้านอาคาร (URBAN DESIGN (UD) PLANS AND GUIDELINES FOR ORCHARD PLANNING AREA A. PARTY WALL GUIDELINES B. ELEVATED LINK GUIDELINES) (Urban Redevelopment Authority, Urban Design (UD) Plans and Guidelines for Orchard Planning Area - (A) Party Wall Guidelines (B) Elevated Link Guidelines, 2010)

A. การพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกัน (Party-Wall Guidelines)

มีจุดประสงค์ คือ แนวทางการออกแบบเมืองสำหรับการพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกัน และการเชื่อมต่อที่ชั้น 2 ได้ถูกบังคับใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545 เป็นส่วนหนึ่งในโครงการริเริ่มในการปรับปรุงถนนออร์ชาร์ด การพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกัน และการเชื่อมต่อที่ชั้น 2 มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการวางแผนการเชื่อมต่ออย่างไรร้อยต่อในระดับพื้นดิน (กล่าวคือระหว่างทางเดินที่ครอบคลุมทางเท้า) รวมถึงการเชื่อมต่อระหว่างอาคาร ซึ่งการพัฒนาผนังร่วมกันที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขและแนวทางการเชื่อมโยงแบบยกกระดืบ (ก่อนหน้านี้เรียกว่าการเชื่อมโยงชั้น 2) มีเป้าหมายเพื่อให้มีความยืดหยุ่นในการออกแบบมากขึ้น แผนตำแหน่งได้รับการปรับปรุงเพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นเกี่ยวกับสถานที่ตั้งของสถานที่ต่าง ๆ ที่ต้องมีการพัฒนาผนังร่วมกัน

ข้อกำหนด คือ การพัฒนาโครงการที่ถูกเลือกให้สร้างขึ้น เพื่อให้อยู่ในขอบเขตร่วมกันของการพัฒนาเพื่อการพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกัน ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาอาคาร เป็นไปเพื่อทำให้พื้นที่อาคารถูกพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และสร้างความต่อเนื่องให้ทางเดินเท้าระหว่างอาคาร

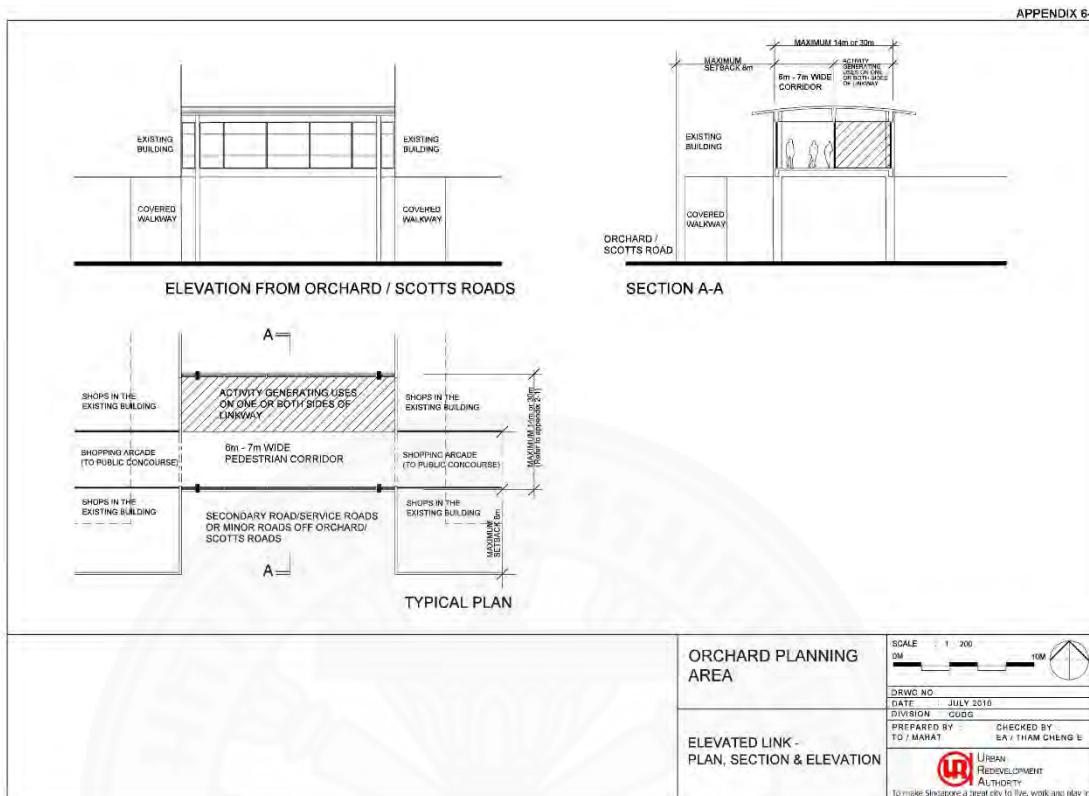
ไม่อนุญาตให้มีหน้าต่างระหว่างการพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกัน โดยเหนือการพัฒนาผนังร่วมกันจะต้องมีระยะรั่นอย่างน้อย 3 เมตร จากขอบเขตที่ดิน



ภาพที่ 4.5 ตำแหน่งแสดงการพัฒนาโดยใช้ผนังร่วมกันในย่านถนนออร์ชาร์ด, Urban Redevelopment Authority, 2013, November. Retrieved June 20, 2018. from https://www.ura.gov.sg/uo/v~/media/User%20Defined/URA%20Online/circulars/2013/nov/dc13-15/dc13-15_App

B. แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อรูปด้านอาคาร (Elevated link guideline)

การเชื่อมโยงทางเท้าที่สูงขึ้น หรือ EPL เครือข่ายคนเดินเท้าที่มีการยกระดับจะช่วยเติมเต็มเครือข่ายคนเดินเท้าชั้นหนึ่งและชั้นใต้ดินเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อระหว่างการพัฒนาได้อย่างคล่องตัว เจ้าของอาคารและนักพัฒนาควรสร้างพื้นที่ที่เชื่อมโยงกันเพื่อเชื่อมต่อระหว่างอาคาร EPLs จะรวมจุดการไหลเวียนของคนเดินเท้าในแนวตั้งภายในของอาคาร เพื่อเชื่อมโยงกับทางเดินที่ปกคลุมอยู่ที่ชั้น 1 EPL ทั้งหมดและจุดหมุนเวียนตามแนวตั้งที่เกี่ยวข้องจะยังคงเปิดอยู่ตลอดระยะเวลาการทำงานของศูนย์การค้า ดังแสดงในภาพที่ 4.7



ภาพที่ 4.6 ข้อกำหนดทางเชื่อม, Urban Redevelopment Authority, 2013.

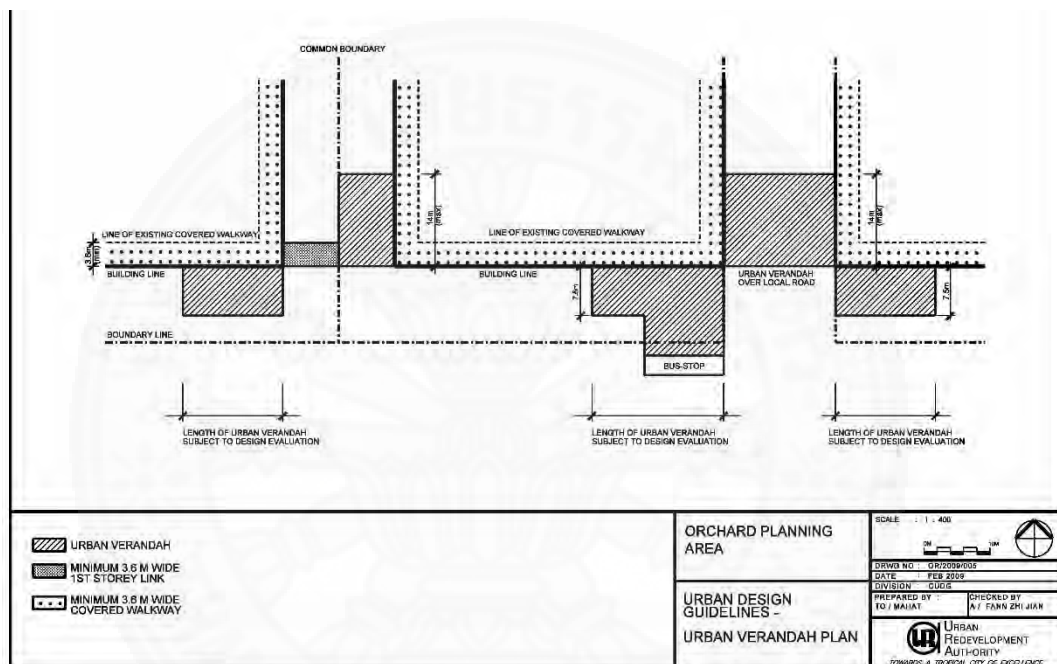
1-2 แนวทางการออกแบบพื้นที่ออร์ชาร์ด A.แนวทางการปรับปรุงผังระเบียบทางเท้าระดับเมือง B.แนวทางการปรับปรุงรูปด้านอาคาร (URBAN DESIGN (UD) PLANS AND GUIDELINES FOR ORCHARD PLANNING AREA A. REVISION TO URBAN VERANDAH GUIDELINES B. REVISION TO FAÇADE ARTICULATION GUIDELINE) (Urban Redevelopment Authority, Urban Design (UD) Plans and Guidelines for Orchard Planning Area - (A) Revision to Urban Verandah Guidelines (B) Revision to Façade Articulation Guidelines, 2009)

แนวทางการออกแบบเมืองสำหรับ Urban Verandah และ Façade Articulation ได้รับการเผยแพร่เมื่อวันที่ 4 ก.พ. 2545 และ 8 มีนาคม 2548 เพื่อสนับสนุนอาคารอาคารที่น่าสนใจและหลากหลายเพื่อเพิ่มความสดชื่นและสภาพถนนของถนนออร์ชาร์ด

A. แนวทางการปรับปรุงผังระเบียบทางเท้าระดับเมือง (REVISION TO URBAN VERANDAH GUIDELI)

ระเบียงทางเท้าตั้งอยู่เหนือชั้น 1 ซึ่งสามารถรองรับพื้นที่พักผ่อนกลางแจ้ง (ORAs) ได้ Urban Verandahs สามารถอยู่ในหรือเหนือชั้นที่ 2 ของการพัฒนาภายใต้การประเมินตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน (2) และข้อดีของข้อเสนอการออกแบบโดยรวม

ระเบียงทางเท้าควรเชื่อมต่อกับป้ายรถประจำทางและทางเดินที่ปกคลุมเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการเดินเท้า ใช้สำหรับการรับประทานอาหาร ดื่ม และที่นั่งเท่านั้น ไม่อนุญาตให้มีการเตรียมอาหาร



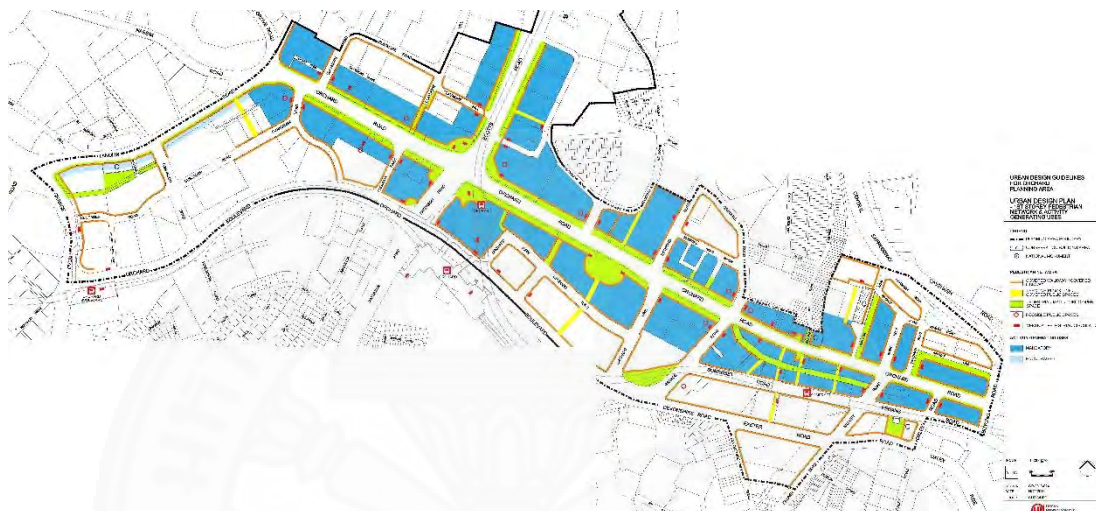
ภาพที่ 4.7 ไดอะแกรมผังพื้นแสดงขนาดของข้อบังคับให้ทำหลังคาคลุมระหว่างอาคาร เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อทางเท้าระดับเมือง, Urban Redevelopment Authority, 2009, July 6. Retrieved April 16, 2018. from <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Circulars /2009/jul/dc09-14>

B. แนวทางการปรับปรุงรูปด้านอาคาร (REVISION TO FAÇADE ARTICULATION GUIDELINE)

การออกแบบ Façade Articulations เป็นการออกแบบส่วนที่อยู่ด้านล่างของผนังด้านหน้าของอาคารที่ยื่นเข้ามาภายในระยะร่นตามกฎหมายขนาด 7.6 เมตรหรือ 11.6 เมตรตามถนนออร์ชาร์ดถนน Scotts และถนน Grange ในเขตพื้นที่การวางผัง

2) กฎหมายที่ว่าง

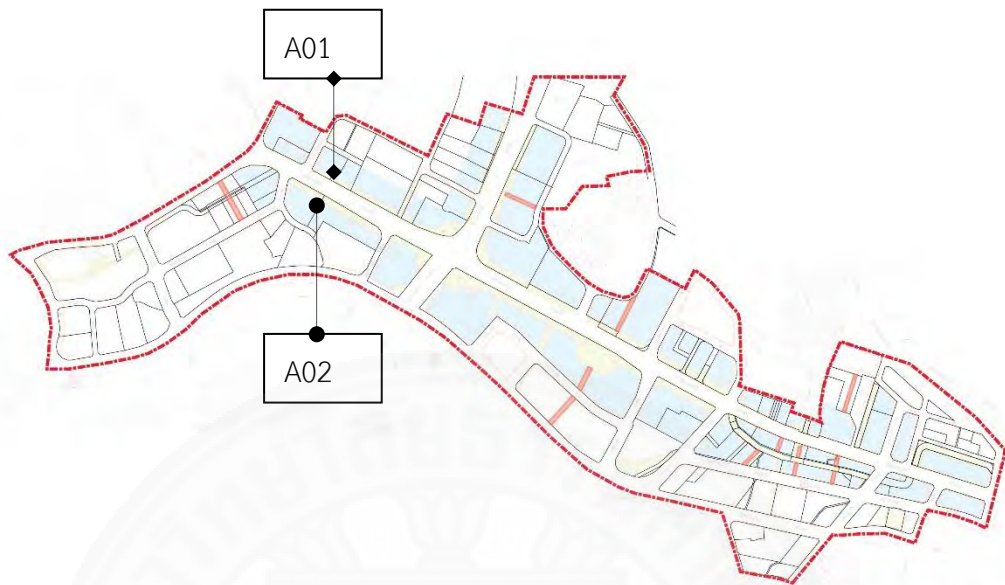
ตามภาพที่ 4.8 บริเวณสีเขียวถูกระบุว่าเป็นทางเดิน หรือพื้นที่ว่างสำหรับสาธารณชนบนชั้น 1 ย่าน ซึ่งจะถูกริบายไว้ในข้อบังคับเรื่องพื้นที่สาธารณะ การใช้งานที่ชั้น 1 และโครงข่ายทางเท้าสำหรับคนเดิน ซึ่งข้อบังคับดังกล่าวเน้นไปที่การเชื่อมต่อในย่าน ไม่ได้ระบุโดยชัดเจนว่าให้มีพื้นที่ระหว่างโครงการ



ภาพที่ 4.8 ที่ว่างบนชั้น 1 ย่านถนนออร์ชาร์ด, Urban Redevelopment Authority, 2013, November. Retrieved June 20, 2018. from https://www.ura.gov.sg/uol/~/media/User%20Defined/URA%20Online/circulars/2013/nov/dc13-15/dc13-15_App

(5) กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ

การศึกษาพื้นที่ศึกษาจะเลือกมาจากการสำรวจกรณีศึกษาในแต่ละย่าน และเลือกพื้นที่ระหว่างอาคารที่มีการออกแบบเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อของคนเดินเท้า เพื่อมาเป็นตัวอย่างในการศึกษากรณีศึกษาระดับพื้นที่ โดยในถนนออร์ชาร์ดพบว่าพื้นที่ระหว่างอาคารมีจำนวนน้อย เนื่องจากกฎหมายเอื้อให้ใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ พื้นที่ระหว่างอาคารที่พบจะเน้นไปที่การออกแบบหลังคาคลุมเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อ



ภาพที่ 4.9 ผังแสดงกรณีศึกษา : ย่านถนนออร์ชาร์ด ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 4.10 ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : พื้นที่ในย่านถนนออร์ชาร์ด. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : A01

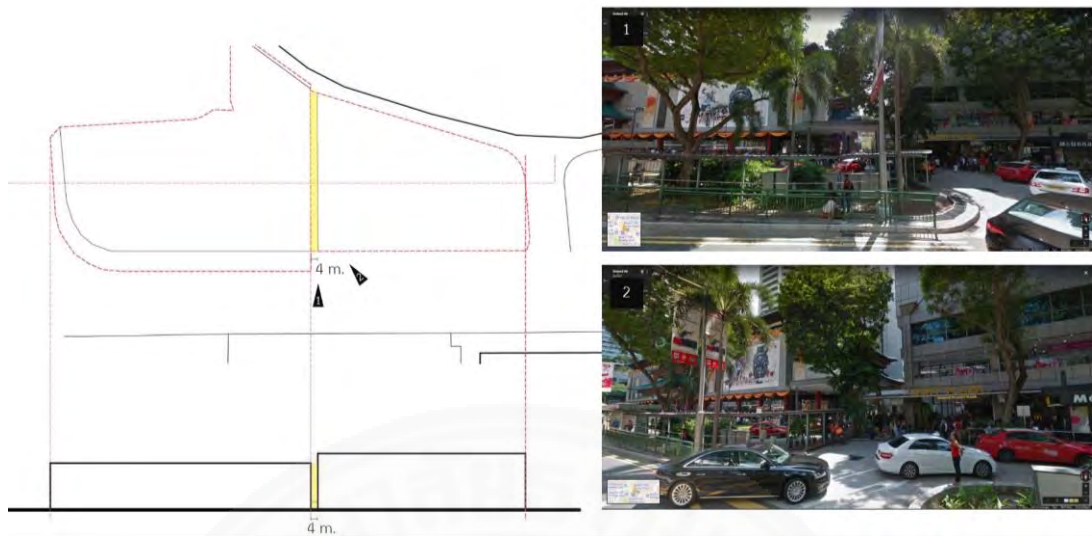
พื้นที่ระหว่างอาคาร Tangs (ซ้าย) เปิดใช้ปี 1982 และ Lucky Plaza (ขวา) เปิดใช้ปี 1981 เป็นศูนย์การค้า และมีโรงแรมอยู่ด้านบน จากภาพที่ 4.11 แสดงให้เห็นถึงพื้นที่ด้านข้างที่ด้านหน้ามีทางเชื่อมที่มีหลังคาคลุม เชื่อมกับอาคารด้านข้างตามข้อบังคับที่ให้มีทางเชื่อมเพื่อให้คนเดินได้ตลอดทุกสภาพอากาศ ซึ่งจากกรรมสิทธิ์ที่ดิน (แสดงในภาพที่ 4.13) จึงเป็นอาคาร Tangs เป็นผู้สร้างและดูแล รวมทั้งด้านในพื้นที่ๆออกแบบเป็นสวนและที่นั่งพักผ่อนสำหรับสาธารณะ



ภาพที่ 4.11 กรณีศึกษา A01. ตัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : A02

พื้นที่ระหว่างอาคาร Ngee Ann City เปิดใช้ปี 1993 (ซ้าย) และ Wiamia Atria เปิดใช้ปี 1986 (ขวา) เป็นศูนย์การค้า พร้อมทั้งสำนักงาน จากภาพที่ 4.12 แสดงให้เห็นถึงพื้นที่ด้านข้างที่ด้านหน้ามีทางเชื่อมที่มีหลังคาคลุม เชื่อมกับอาคารด้านข้างตามข้อบังคับที่ให้มีทางเชื่อมเพื่อให้คนเดินได้ตลอดทุกสภาพอากาศ ซึ่งจากกรรมสิทธิ์ที่ดิน (แสดงในภาพที่ 4.13) ทำให้ทั้งสองอาคารต้องสร้างหลังคาคลุมยื่นออกมาชนกัน ส่วนที่ลึกเข้าไปด้านในของพื้นที่เป็นถนนเลนสี่สำหรับรถยนต์ ที่ต้องขับช้าเนื่องจากเป็นถนนส่วนบุคคลสำหรับผู้มาใช้บริการศูนย์การค้า แต่ด้วยกายภาพของทางเท้ามีการออกแบบเป็นทางเดินจากร่มไม้ ทำให้คนเดินเท้ายังสามารถเดินได้อย่างต่อเนื่อง แม้จะมีรถยนต์วิ่งผ่าน



ภาพที่ 4.12 กรณีศึกษา A02. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการสังเกตและวิเคราะห์องค์ประกอบของกรณีศึกษา A01 และ A03 ทำให้เห็นความแตกต่างระหว่างกรณีศึกษา A01 และ A02 คือการที่มีถนนรยยนต์วิ่งผ่านกับแบบที่ไม่มี ส่วนเรื่องขอบเขตที่ดินทำให้เห็นความแตกต่างของลักษณะหลังคาที่ A01 เป็นผู้สร้างคนเดียวยาวไปถึงอีกฝั่ง กับ A02 ที่เป็นหลังคาแตกต่างกันมาเชื่อมต่อกัน แต่ในเรื่องการเชื่อมต่อของทางเท้า ทั้ง 2 กรณียังคงสนับสนุนให้เกิดการเดินทางในบริเวณด้านหน้าได้



ภาพที่ 4.13 วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา A01 และ A02. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.1.2 ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮ่องกง (Central and Wan Chai Harbourfront, Hong Kong)

4.1.2.1 ข้อมูลทั่วไปของฮ่องกง

ฮ่องกงได้พัฒนาจากหมู่บ้านชาวประมงไปสู่ศูนย์กลางอุตสาหกรรม และตอนนี้เป็นศูนย์กลางทางการเงิน ศูนย์รวมเมืองที่คึกคัก และ "Asia's World City" ด้วยที่พักอาศัยมากกว่า 7 ล้านคน ฮ่องกงกลายเป็นเมืองที่มีความหนาแน่นสูงขนาดเล็กในบางส่วน ด้วยความจำเป็นเนื่องจากพื้นที่พัฒนาที่จำกัด และส่วนหนึ่งมาจากการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบบูรณาการในการขนส่งในช่วงหลายทศวรรษ เมืองที่มีขนาดกะทัดรัด เมืองที่มีความหนาแน่นสูง อย่างฮ่องกงมีประสิทธิภาพและรอบคอบในการใช้ทรัพยากร ในเรื่องผลข้างเคียงของการพัฒนาความหนาแน่นสูง จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเช่น บ้านคอนข้างเล็ก พื้นที่ทำงานขนาดเล็ก ค่าที่พักราคาสูง, ความแออัด, ผลกระทบจากถนน, ความร้อนเกาะเมือง (UHI) ฯลฯ (Hong Kong Planning Department, Planning and Urban Design for a Liveable High-Density City, 2016)

4.1.2.2 องค์กรที่เกี่ยวข้อง

(1) The Planning Department

ความเป็นมา

ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 1990 โดยมีพันธกิจที่จะทำให้ฮ่องกงเป็นที่อยู่อาศัยและทำงานได้ดียิ่งขึ้นมุ่งมั่นที่จะสร้างฮ่องกงให้เป็น "Asia World City" ซึ่งสามารถแข่งขันได้และยั่งยืน มีหน้าที่ในการจัดทำแผนผังเมืองต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์และการพัฒนาที่ดินที่เหมาะสมโดยมีเป้าหมายเพื่อให้ฮ่องกงเป็นที่อยู่อาศัยและทำงานได้ดีขึ้น แผนการเหล่านี้มีตั้งแต่กลยุทธ์การพัฒนาไปจนถึงการจัดวางอย่างละเอียด แผนงานสำหรับแต่ละอำเภอ แผนกของเรายังคงติดต่อกับเมืองใกล้เคียงอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการวางแผนข้ามพรมแดนและเรื่องการพัฒนา กรมยังให้บริการแก่คณะกรรมการผังเมือง (Planning Department, 2015)

หน้าที่และความรับผิดชอบ

องค์กรวางแผน: สาขาการวางแผนและที่ดิน ของสำนักพัฒนารับผิดชอบด้านนโยบาย แผนการลงทุนการใช้ที่ดินอาคารและการฟื้นฟูเมืองในฮ่องกง การออกคำสั่งจากฝ่ายพัฒนา สำนักวางแผน (PlanD) เป็นผู้รับผิดชอบ จัดทำและติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ระดับท้องถิ่น นอกจากนี้ยังดำเนินการเฉพาะ ศึกษาและดำเนินการกับการอนุญาตการใช้งานที่ดิน (GovHK, 2018)

(2) the Harbourfront Commission

เมืองเติบโตขึ้นตามแนวชายฝั่งของอ่าววิคตอเรียท่าเรือยังคงให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจภาพรวมที่ดี ไม่เพียงแต่เป็นอ่าวที่มีการทำงานเท่านั้น แต่ยังเป็นท่าเรือสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อให้ผู้คนได้ผ่อนคลายและออกไปเที่ยวกับครอบครัวและเพื่อนฝูง วิสัยทัศน์ของการพัฒนาท่าเรือให้เป็นแหล่งสาธารณะที่ดีสำหรับทุกคนและเพื่อทำให้เป็นสถานที่ที่น่าภาคภูมิใจสำหรับทั้งชุมชน ในทศวรรษเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปของท่าเรือด้วยการเชื่อมต่อและความหลากหลายที่เพิ่มขึ้น (Ng, 2013)

4.1.2.3 แผนแม่บทของเมือง (City's General Plan)

วัตถุประสงค์ของการวางแผนเมือง: การวางแผนเมืองมีจุดมุ่งหมายที่การสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีคุณภาพและอำนวยความสะดวก การพัฒนาเศรษฐกิจและการส่งเสริมสุขภาพ, ความปลอดภัย, ความสะดวกและสวัสดิการทั่วไปของชุมชนโดยแนวทางและควบคุมการพัฒนาและการใช้ที่ดินขึ้นอยู่กับหลักการของการพัฒนาอย่างยั่งยืนเมืองวางแผนเพื่อให้เกิดระบบที่มีประสิทธิภาพและสถานที่ที่น่าพอใจสำหรับชุมชนที่จะใช้ชีวิตและทำงานได้ ทรัพยากรที่ดินที่จำกัดในฮ่องกงมีความจำเป็นต้องสร้างสมดุลในการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขัน ความต้องการที่อยู่อาศัย การพาณิชย์ อุตสาหกรรม การขนส่ง, นันทนาการ การอนุรักษ์ธรรมชาติ การอนุรักษ์มรดก และความต้องการของชุมชนอื่น ๆ (GovHK, 2018)

(1) ข้อมูลทั่วไป



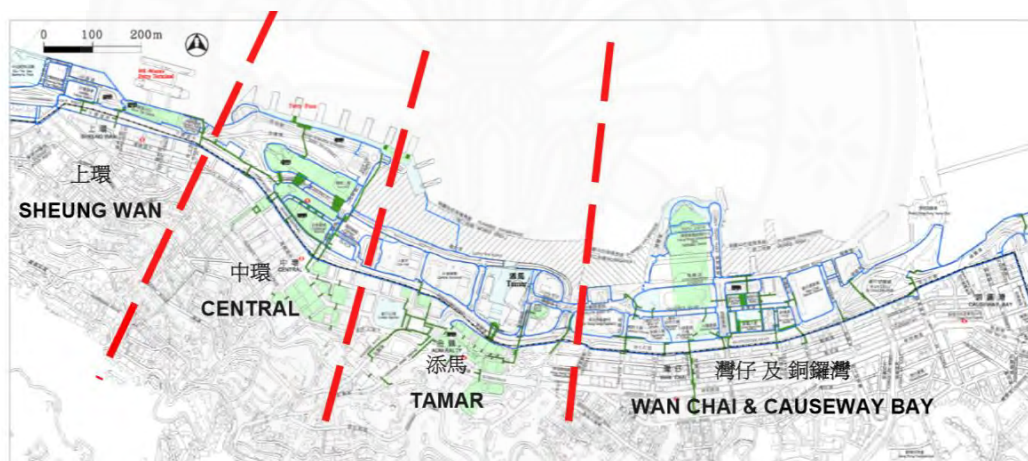
ภาพที่ 4.14 แผนผังแสดงการแบ่งเขตสีการใช้นานพื้นที่ของ North wan chai และบริเวณใกล้เคียง , Town Planning Board, 2018, March 29. Retrieve April 16, 2018. from Statutory planning Portal 2: <https://www2.ozp.tpb.gov.hk/gos/#>

4.1.2.4 Central and Wan Chai Harbourfront

(1) ข้อมูลทั่วไป

ปัจจุบันมีทั้งการเดินเท้าที่ระดับพื้นดิน และแยกจากระดับพื้นดิน ซึ่งสามารถเดินระหว่างบริเวณริมอ่าวระหว่างเมือง Sheung Wan และ Causeway Bay เส้นทางเดินในเท้ามีบทบาทสำคัญในพื้นที่ดังกล่าว เพื่อรองรับการเชื่อมต่อระดับถนนไม่ว่าจะเป็นการวิ่งไปตามแนวถนน และเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่สาธารณะที่เปิดโล่ง ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับทางเดินเท้าที่เป็นทางข้าม โดยทั่วไปแล้วจะมีการใช้เครื่องหมายเตือนภัยเพื่อความสะดวกในขณะที่ช่องสัญญาณควบคุมจะอยู่ในตำแหน่งที่การจราจรหนาแน่น และจุดเชื่อมต่อของทิศทางการไหล มีการแยกช่องทางแยกชั้นแต่ละแห่งเพื่อต่อรอง flyovers เหล่านี้ด้วย ด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้การเชื่อมต่อฝั่งตะวันออกและตะวันตกตามแนวชายฝั่งได้รับการจัดตั้งอย่างถูกต้อง (Transport Department, Task Force on Harbourfront Developments on Hong Kong Island, 2011)

(2) แผนผังขอบเขต



ภาพที่ 4.15 แผนผังแสดงของเขตบริเวณท่าเรือของฮ่องกง Transport Department., Task Force on Harbourfront Developments on Hong Kong Island, Pedestrian Connectivity at Central and Pedestrian Connectivity at Central and Wan Chai Harbourfront Wan Chai Harbourfront.

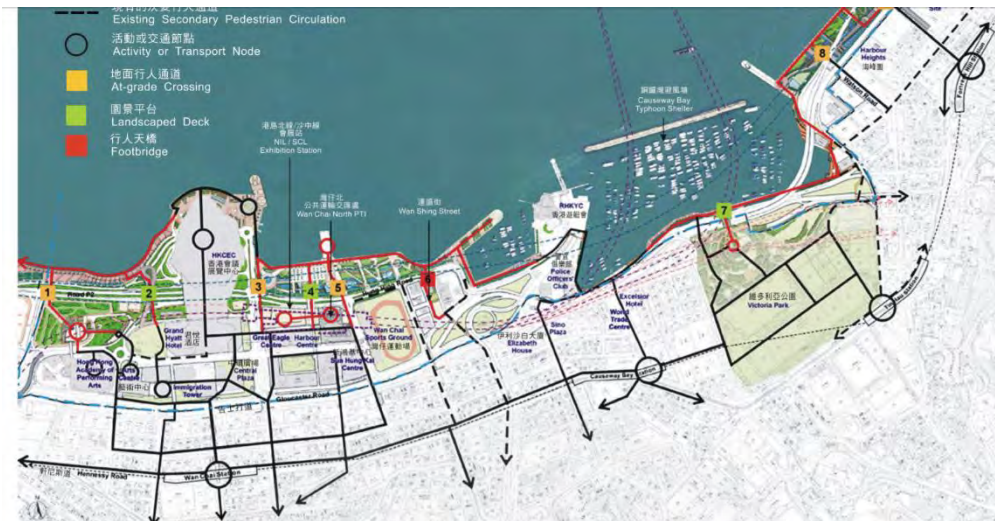
(3) การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อภายในย่าน

แผนการออกแบบโครงสร้างเมือง (Refined Urban Design Framework Plan (UDFP))

คำนึงถึงมุมมองสาธารณะที่ได้รับแนวทางการออกแบบหลักตามแผนซึ่งได้รับการตรวจสอบและกลั่นกรองแล้ว โครงสร้างการออกแบบของเมืองประกอบด้วย 5 แนวทางในการออกแบบ ได้แก่ The Statue Square Corridor, Civic Corridor, Arts and Cultural Precinct และ Pierside Corridor and Waterfront Promenade แนวคิดการออกแบบของแต่ละ KS ได้รับการพัฒนาขึ้นจาก UDFP ที่ผ่านการกลั่นแล้ว นอกเหนือจากการผสมผสานการทำงานกับพื้นที่เดิม ความสูงอาคาร และรูปร่างอาคารแล้ว อาคารจะเป็นไปตาม UDFP ที่ได้รับการกลั่นเพื่อเพิ่มทางเดินที่สำคัญในการเดินทางไปยังท่าเรือหกแห่ง แผนแม่บทการออกแบบเมืองที่ได้รับการปรับปรุงอย่างละเอียด (UDFP) ในภาพที่ 4.13 แสดงรายละเอียดของทางเดินในและมุมมองทางเดิน (Hong Kong Planning Department, Urban Design Study for the New Central Harbourfront, 2011)



ภาพที่ 4.16 ผังแนวทางการออกแบบเมืองในเรื่องทางเชื่อมต่อ, Hong Kong Planning Department, 2011, July, Urban Design Study for the New Central Harbourfront. REFINED URBAN DESIGN FRAMEWORK, pp. 20.



ภาพที่ 4.17 แผนผังแสดงเส้นทางเดินภายในย่าน Transport Department, 2011, August 30, Task Force on Harbourfront Developments on Hong Kong Island. Connectivity at Central and Wanchoi Harbourfront.

(4) กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น

ตารางที่ 4.3

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮ่องกง

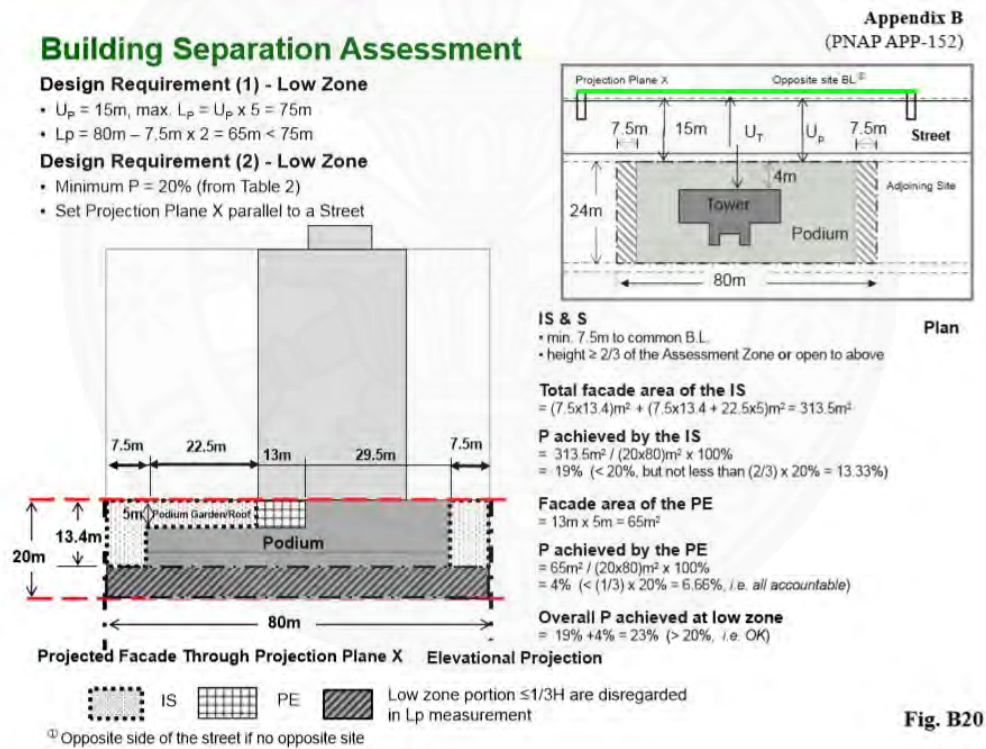
ระยะร่น	PNAP APP152-Building Design to Foster and Sustainable Built Environment	Building Separation Requirement
ที่ว่าง	Hong Kong Planning Standards and guidelines	Recreation, Open Space and Greening Urban Design Guidelines

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

จากกฎหมายเกี่ยวกับข้อบังคับเรื่องอาคาร พื้นที่ว่าง และพื้นที่สาธารณะ ได้กล่าวถึงข้อบังคับที่ส่งผลให้เกิดพื้นที่ว่างที่เกี่ยวข้องกับระยะร่นไว้ 3 ฉบับ ซึ่งนำมาแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1) กฎหมายระยะร่น

1-1 แนวทางการออกแบบอาคารยั่งยืน (Sustainable Building Design Guidelines) ออกโดย Hongkong Building Department ซึ่งกล่าวถึงระยะโดยรอบอาคาร ในข้อที่ 4 ว่าด้วยเรื่องการประเมินค่า S และ P ซึ่งเกี่ยวข้องกับความสูง และระยะร่นด้านข้างอาคาร จากภาพที่ 4.15 แสดงให้เห็นว่าหากอาคารมีความสูงไม่เกินการคำนวณตามที่กฎหมายกำหนด กฎหมายจะเปิดช่องว่างให้ไม่ต้องมีระยะร่นด้านข้าง (Building Department)



ภาพที่ 4.18 ตัวอย่างแสดงกฎหมายความสูงและระยะร่นฮ่องกง, Building Department. from Practice Note for Authorized Persons, Registered Structural Engineers and Registered Geotechnical Engineers APP-152. Sustainable Building Design Guidelines.

2) กฎหมายที่ว่าง

2-1 แนวทางและมาตรฐานการออกแบบผังเมืองฮ่องกง: พื้นที่
สันทนาการ ที่ว่าง และพื้นที่สีเขียว (HONG KONG PLANNING STANDARDS AND
GUIDELINE: Recreation, Open Space and Greening) ตามข้อบังคับข้อที่ 1.16 การแบ่งเขต
สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสันทนาการ (Zoning for Recreation Facilities) ได้กล่าวถึงที่ดินที่มี
การระบุการใช้งานสำหรับรัฐบาล (GIC) จะต้องมีพื้นที่สันทนาการ เพื่อการใช้งานสาธารณะ 100
เปอร์เซ็นต์ จึงนำมาสู่การที่อาคารที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ดังกล่าวจะต้องมีที่ว่างด้านหน้าหรือด้านข้างอาคาร
(Hong Kong Planning Department, HONG KONG PLANNING STANDARDS AND
GUIDELINES)

ตารางที่ 4.4

ข้อกำหนดการแบ่งเขตสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสันทนาการ (Zoning for Recreation
Facilities)

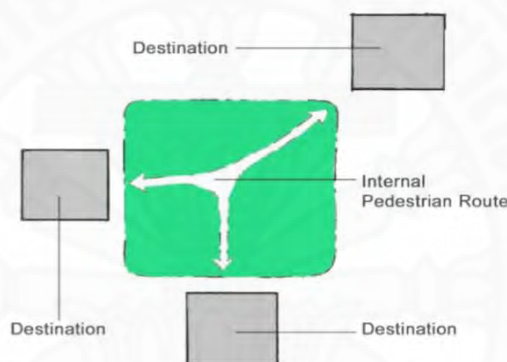
Table 9: Statutory Zones for Recreation Facilities

Statutory zone	Annotation	Planning intention
Government, Institution or Community	GIC	Purpose-built recreation buildings for public use with up to 100% site coverage, with possible sports-related mixed uses
Other Specified Uses	OU (Sports and Recreation Club)	Purpose-built recreation building developed by the private sector for members use
Recreation	REC	Large-scale low intensity recreational use developed by the private sector

หมายเหตุ. ที่มา Hong Kong Planning Department. (n.d.). HONG KONG PLANNING STANDARDS AND GUIDELINES. Chapter 4 : Recreation, Open Space and Greening, p. 31.

2-2 แนวทางและมาตรฐานการออกแบบผังเมืองฮ่องกง: แนวทางการ
ออกแบบผังเมือง (HONG KONG PLANNING STANDARDS AND GUIDELINE: Urban

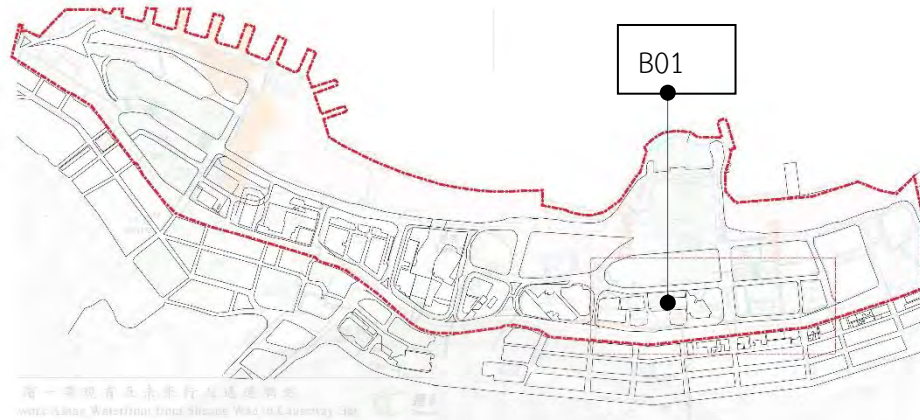
Design Guidelines) ตามข้อบังคับข้อที่ 6.2.36 ว่าด้วยเรื่องในฮ่องกงการเดินเท้าในเมืองจะไม่สะดวกหรือถูกจำกัดด้วยเวลาที่ร้อนขึ้นและฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบเชิงลบเหล่านี้ นักออกแบบสามารถให้ร่มเงาสำหรับคนเดินเท้า ควรมีสภาพแวดล้อมที่สะดวกสบายปลอดภัยเข้าถึงได้และน่าสนใจควรคำนึงถึงสภาพอากาศขนาดเล็กสำหรับการเดินเท้า ควรให้บุคคลที่มีความพิการเข้าถึงได้ง่าย ควรลดพื้นดินของแท่นเพื่อให้มีพื้นที่เปิดโล่งมากขึ้นในระดับชั้นและสำหรับกิจกรรมทางถนน เพื่อให้การไหลเวียนง่ายขึ้นการเดินเท้าเกิดขึ้นระหว่างบล็อกที่มีอาคารรายล้อม (ภาพที่ 4.16) การเกิดทางแยกที่เป็นช่องแคบ ที่สัญญาณซึ่งจะจำกัดการไหลของคนเดินเท้าและทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้เดินเท้าที่รออยู่บนเกาะควรหลีกเลี่ยง (Hong Kong Planning Department, HONG KONG PLANNING STANDARDS AND GUIDELINES)



ภาพที่ 4.19 เส้นทางเดินเท้าภายในบล็อก, Hong Kong Planning Department. (n.d.). HONG KONG PLANNING STANDARDS AND GUIDELINES. *Chapter 11 : Urban Design Guidelines*, pp. 24-25,45.

(5) กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ

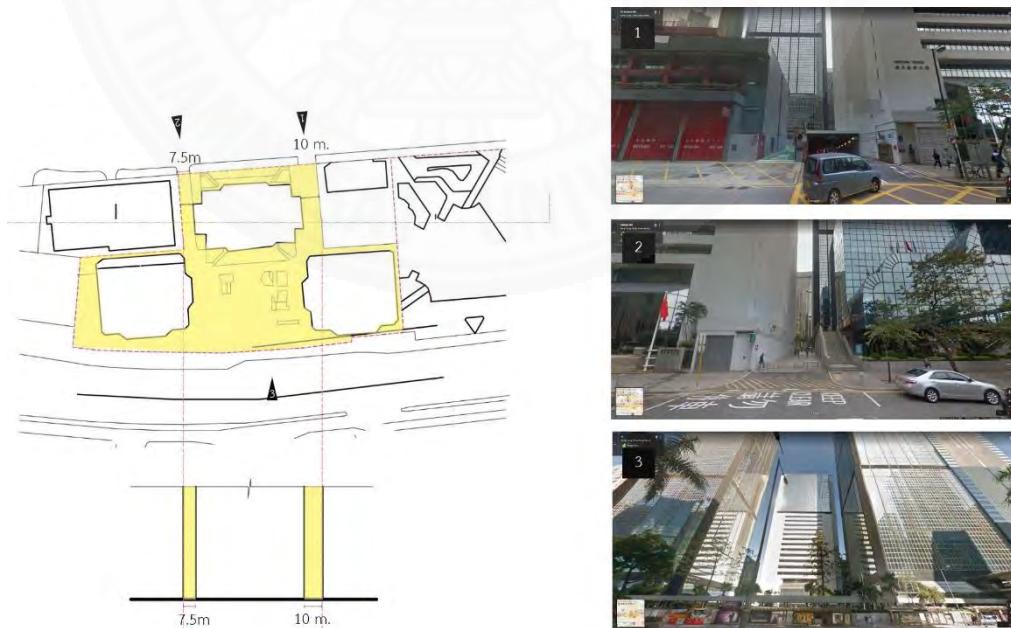
จากการสำรวจผังย่านของฮ่องกงเซ็นทรัล และวันชัย แล้วจะพบว่าย่านมีลักษณะเป็นถนนยาวไปตามปากอ่าว เนื่องมาจากเมืองที่เป็นย่านธุรกิจ และกฎหมายที่เปิดโอกาสให้ไม่ต้องมีระยะร่นด้านข้าง จึงพบพื้นที่ศึกษาแค่พื้นที่เดียวซึ่งเป็นอาคารของราชการ ซึ่งกำหนดให้มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อสาธารณะ จึงนำมาสู่การออกแบบพื้นที่ตามภาพที่ 4.20



ภาพที่ 4.20 ผังแสดงกรณีศึกษา : ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

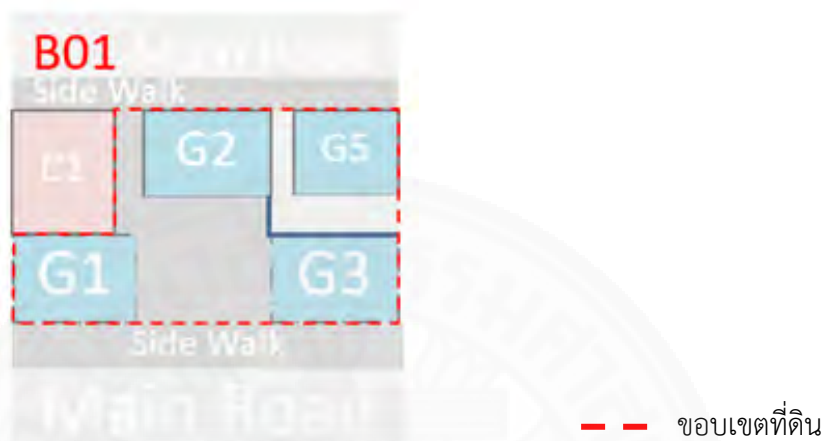
กรณีศึกษา : B01

พื้นที่ระหว่างกลุ่มอาคาร Wanchai Revenue (ซ้าย) เปิดใช้ปี 1985 Government Wanchai Office (กลาง) เปิดใช้ปี 1990 และ Immigration (ขวา) เปิดใช้ในปี 1990 เป็นกลุ่มอาคารที่เป็นอาคารของรัฐบาลฮ่องกง จากภาพที่ 4.21 แสดงให้เห็นพื้นที่ Court ขนาดใหญ่ที่ทำตามข้อกำหนด และต้องทำให้พื้นที่เชื่อมในบล็อกสำหรับคนเดินได้



ภาพที่ 4.21 กรณีศึกษา B01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการวิเคราะห์พื้นที่กรณีศึกษา B01 เมื่อดูขอบเขตที่ดินจะเห็นว่าพื้นที่ระหว่างโครงการที่มีทั้งแบบเป็น Court ขนาดใหญ่ และทางเดินเท้าเชื่อมเข้าลาน ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวทำให้เกิดพื้นที่เชื่อมต่อในบล็อก และเป็นทางเชื่อมระหว่างถนน 2 เส้น รวมทั้งทางเข้าอาคารทั้ง 3 เข้าด้วยกัน



ภาพที่ 4.22 วิเคราะห์ห้องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา B01. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.1.3 ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก (Grand Central, New York)

4.1.3.1 ข้อมูลทั่วไปของนิวยอร์ก

ประวัติศาสตร์การวางแผนเมือง (City Planning History)

นับตั้งแต่มีการใช้มติการแบ่งเขตการปกครองครั้งแรกของประเทศในปี 1916 มหานครนิวยอร์กมีบทบาทสำคัญในประวัติศาสตร์และการพัฒนาการวางแผนและการแบ่งเขต ประวัติอันยาวนานนี้ถูกบันทึกผ่านทศวรรษของรายงานการวางแผนแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินและภาพประวัติศาสตร์ที่บันทึกภาพภูมิทัศน์เมืองที่เปลี่ยนไป เอกสารจำนวนมากเหล่านี้เป็นทรัพยากรที่สำคัญสำหรับภาควิชาสำหรับเมืองและสำหรับวิชาชีพด้านการวางแผน

4.1.3.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) The Department of City Planning (DCP)

กรมผังเมือง (DCP) เป็นหน่วยงานหลักในการใช้ที่ดินของนิวยอร์กซิตี้ และเป็นเครื่องมือในการออกแบบกรอบทางกายภาพและทางเศรษฐกิจและสังคมของเมือง ความปรารถนาของ DCP คือทำให้นิวยอร์กเป็นสถานที่ที่ดีกว่าในการดำรงชีพ, เพื่อรักษาสิ่งที่ดีและปรับปรุงสิ่งที่ไม่ดี

การวางแผนเมืองอยู่ที่การเชื่อมต่อหลายสาขา ผสมผสานความเข้าใจเชิงลึกทางทฤษฎีจากสังคมศาสตร์และวิทยาศาสตร์ธรรมชาติกับเมือง, การวางแผน และแนวคิดการออกแบบ ด้วยการรวมตัวกันของแนวคิดนี้จะทำให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการสร้างสุขภาพที่ดีขึ้น และมีชีวิตชีวมามากขึ้น เพื่อบรรลุพันธกิจของ DCP ซึ่ง DCP จะนำความสามารถทางภูมิศาสตร์การทำงาน และเทคนิคมาใช้เพื่อ:

- 1) ทำงานร่วมกับชุมชนและหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนากรอบพื้นฐานที่ดีที่สุดสำหรับการเติบโตที่สอดคล้องกับลำดับความสำคัญของการวางแผนเชิงกลยุทธ์กับความต้องการของแต่ละชุมชน
- 2) ใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันของเมือง รวมถึงสภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น, ตามธรรมชาติ, ความหลากหลายและการยื่นเป็นศูนย์กลางการค้า และวัฒนธรรมที่มีประสิทธิภาพและการเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบล่วงหน้าเมื่อเหมาะสม
- 3) ส่งเสริมให้มีการพัฒนาที่มีคุณภาพสูงและยั่งยืนซึ่งให้ความสำคัญและเสริมสร้างบริบทของตน
- 4) ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในท้องถิ่น
- 5) บำรุงรักษาแผนผังเมือง และแผนที่ที่ให้นโยบายและระเบียบข้อบังคับสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาตามที่ได้รับมอบอำนาจจากกฎหมายของรัฐและท้องถิ่น
- 6) ให้คำแนะนำแก่หน่วยงานของรัฐและประชาชนโดยการให้การวิเคราะห์นโยบายความช่วยเหลือด้านเทคนิคและข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยการแบ่งเขตการออกแบบชุมชนสิ่งอำนวยความสะดวกของชุมชนการขนส่งประชากรประชากรริมน้ำ / พื้นที่สาธารณะ / พื้นที่เปิดเพื่อแจ้งการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์และการวางแผนเงินทุน
- 7) รักษา Community Portal แบบออนไลน์เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่ายตลอดเวลาเพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินข้อมูลที่อยู่อาศัยและข้อมูลประชากรรวมถึงแหล่งข้อมูลการวางแผนอื่น ๆ
- 8) ทำหน้าที่เป็นฝ่ายสนับสนุนด้านเทคนิคแก่คณะกรรมการผังเมืองในการตรวจสอบประจำปีเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประมาณ 450 รายการและตรวจสอบให้แน่ใจว่ากระบวนการการตรวจทานและการอนุมัติมีประสิทธิภาพสอดคล้องและใช้งานง่าย

เอเจนซีมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่แมนฮัตตันบนชั้น 31 ของ 120 บรอดเวย์ โดยมีสำนักงานวางแผนการเลือกตั้งในบรองซ์บรูคลินควีนส์ Staten Island และ Manhattan (About DCP, (n.d.))

ประวัติศาสตร์ของคณะกรรมการผังเมือง (History of the City Planning Commission)

นิวยอร์กซิตีเป็นผู้บุกเบิกในการพัฒนาระบบการวางแผนเมืองในสหรัฐอเมริกา การปรับของเขตปกครองที่ครอบคลุมครั้งแรกของประเทศถูกตราขึ้นโดยเมืองในปี 1916 แต่ไม่นานจนกระทั่ง 20 ปีต่อมาชาวนิวยอร์กลงมติให้อนุมัติกฎบัตรเมืองใหม่ซึ่งจัดตั้งคณะกรรมการผังเมืองและให้ความรับผิดชอบในการจัดทำแผนและร่างแก้ไข เปลี่ยนโซนการแก้ไข สำหรับ Zoning

ไม่นานหลังจากเปลี่ยนศตวรรษเพื่อสร้างหน่วยงานการวางแผนอย่างถาวรในนิวยอร์กซิตีถูกนำโดยผู้สนับสนุนสองคนของการปฏิรูปเทศบาล George McAneny และ Edward M. Bassett McAneny ได้รับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีแมนฮัตตันเมือง ในปี 1909 เขาเป็นประธานของ City Club และประธานคณะกรรมการเกี่ยวกับการวางผังเมือง Bassett ทนายความและอดีตสมาชิกสภาของเกรสได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการบริการสาธารณะในปี 1907 และเป็นส่วนสำคัญในการวางแผนเพื่อขยายระบบรถไฟใต้ดินของเมือง

ปี 1912 การกระตุ้นให้สมาคม Fifth Avenue ซึ่งสมาชิกมีความกังวลเกี่ยวกับความแออัดและค่าที่ดินที่ลดลง McAneny ส่งรายงานไปยังคณะกรรมการประเมินซึ่งเป็นที่รู้จักอย่างเป็นทางการว่าคณะกรรมการประเมินและการจัดสรรเพื่อเรียกร้องให้มีการควบคุมอาคารที่กว้างขวางมากขึ้น คณะกรรมการสภาร่างรัฐธรรมนูญที่ประกอบด้วยนายกเทศมนตรีเมืองเลือกตั้งผู้ดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีและผู้ที่เป็นที่รู้จักกันในวันนี้ในฐานะประธานสภาเทศบาลเมืองไม่ได้ดำเนินการดังกล่าว หนึ่งปีต่อมาคณะกรรมการประเมินได้แต่งตั้งคณะกรรมการว่าด้วยการวางแผนเมืองเพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับข้อ จำกัด ที่เป็นไปได้ในความสูงของอาคารและเลือก McAnenans เป็นประธาน

หนึ่งปีต่อมาคณะกรรมการประเมินได้แต่งตั้งคณะกรรมการว่าด้วยการวางแผนเมืองเพื่อให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับข้อจำกัด ที่เป็นไปได้เกี่ยวกับความสูงของอาคารและเลือก McAneny เป็นประธาน

คณะกรรมการการวางแผนเมืองได้ออกรายงานในปี 1914 และแนะนำให้มีการจัดตั้งหน่วยงานวางแผนเมืองถาวร ภาคผนวกของรายงานฉบับร่างพระราชบัญญัติ (ผ่าน

สภานิติบัญญัติแห่งชาติภายหลังปีนั้น) ซึ่งทำให้คณะกรรมการประเมินอำนาจในการควบคุมความสูงและการใช้อาคาร

คณะกรรมการชุดใหม่ภายใต้การเป็นผู้นำของ Bassett ได้รับแต่งตั้งให้รวบรวมข้อมูลที่สำคัญในการพัฒนาแผนงานการแบ่งเขตการใช้ที่ดินร่วมกัน รายงานของคณะกรรมการชุดนี้เป็นรากฐานสำหรับการกำหนดเขตพื้นที่สำคัญของการปรับปรุงผังเมือง ปี 1916 (1916 Zoning Resolution) ซึ่งสะท้อนถึงความสนใจในเขตเลือกตั้งและท้องถิ่น (Bassett และ McAneny ได้สร้างความตั้งใจที่จะชนะการสนับสนุนพวกเขา) การปรับปรุงดังกล่าวกำหนดความสูงของอาคาร และแบ่งเมืองออกเป็นเขตตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน อย่างไรก็ตามหน่วยงานไม่ได้รับการจัดตั้งขึ้นเพื่อใช้กฎหมายเขตใหม่ หัวหน้าวิศวกรของคณะกรรมการ แนะนำให้คณะกรรมการต้องแก้ไขเกี่ยวกับกฎหมายผังเมือง

ในปี 1926 นายเทศมนตรีเจมส์ เจวอล์คเกอร์ (James J. Walker) แต่งตั้งคณะกรรมการวางแผนและสำรวจเพื่อศึกษาผังในนิวยอร์ก และร่างร่างพระราชบัญญัติที่จะสร้างหน่วยงานวางแผน คณะกรรมการประกอบไปด้วยผู้ทรงคุณวุฒิชาวนิวยอร์ก เช่น McAneny, Bassett, Herbert Lehman และ Nicholas Murray Butler ในปี 1928 คณะกรรมการเสนอโครงการจัดตั้งคณะกรรมการผังเมืองซึ่งมีอำนาจในการพัฒนาทางกายภาพของเมือง Bassett ร่างการแก้ไขกฎบัตรเมืองมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างคณะกรรมการการวางแผนเมือง

สมาคมธุรกิจหนังสือพิมพ์คณะกรรมการอสังหาริมทรัพย์หอการค้าด้านตะวันออก และผู้มีอิทธิพลชาวนิวยอร์กยังคงให้ความสำคัญต่อการวางแผน นายเทศมนตรีวอล์คเกอร์สนับสนุนการเรียกเก็บเงินเพื่อสร้างแผนกวางแผนซึ่งมีอำนาจเหนือเขตพื้นที่โดยคณะกรรมการเดี่ยว กฎหมายท้องถิ่นฉบับที่ 16 ได้รับการลงนามโดยนายเทศมนตรีวอล์คเกอร์หลังจากที่คณะรัฐมนตรีประเมินส่วนใหญ่แล้ว

อย่างไรก็ตามหน่วยงานใหม่ไม่ได้ผล เนื่องจากไม่มีอำนาจที่แท้จริง เมื่อความผิดหวัง มีการตัดงบประมาณกรมยกเลิกเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2476 ด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ

เมื่อ Fiorello H. LaGuardia กลายเป็นนายกเทศมนตรีในปี 1934 เขาสัญญาว่าจะจัดตั้งหน่วยงานวางแผนใหม่ คณะกรรมการเพื่อทบทวนกฎบัตรเมืองถูกจัดตั้งขึ้นเมื่อปี 1935 โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยผู้ลงคะแนนเลือกตั้งและนายกเทศมนตรีมีโอกาส

การพิจารณาคดีในที่สาธารณะเกี่ยวกับกฎบัตรใหม่ที่เสนอขึ้นในเดือน พฤษภาคมปี 1936 LaGuardia และ Bassett ได้ให้การสนับสนุนร่างแผนงาน McAneny กล่าวว่าหน่วยงานวางแผนควรจะให้คำปรึกษาโดยไม่มีอำนาจแบ่งเขต คณะกรรมการด้านการวางแผนได้รับการคัดค้านจากเจ้าหน้าที่ที่ได้มาจากการเลือกตั้งและคนอื่น ๆ รวมถึงคณะกรรมการการค้า Bronx,

Bronx และ Queens Chambers of Commerce และกลุ่ม Staten Island ต่าง ๆ หน่วยงานด้านการวางแผนต้องได้รับการรับรองโดยสมาคมพลเมือง, สมาคมวางแผนระดับภูมิภาคสโมสรเมือง, สมาคมพ่อค้า และกลุ่มผู้ลงคะแนนสตรี

การต่อสู้เพื่อต่อต้านล่วงเข้าสู่ฤดูใบไม้ร่วง ข้อเสนอของคณะกรรมการการวางแผนยังคงเหมือนเดิม แต่ก็จางหายไปในขณะที่ส่วนอื่น ๆ ของกฎบัตรใหม่นี้เป็นศูนย์กลางในการอภิปราย ในเดือนพฤศจิกายนชาวนิวเจอร์กลองมตีรับรองกฎบัตรเมืองใหม่โดยได้รับอนุมัติเกือบ 65%

การจัดตั้งคณะกรรมการผังเมืองมีโครงสร้างสำหรับการวางแผนที่ครบถ้วนในนครนิวยอร์กแทนที่จะวางแผนแบบไม่สอดคล้อง และระบบแบ่งเขตซึ่งทำหน้าที่หลักโดยการปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มผลประโยชน์และกองกำลังทางการเมือง เป็นครั้งแรกที่นิวยอร์กมีหน่วยงานมืออาชีพที่มีจุดประสงค์เพียงอย่างเดียวคือ เพื่อให้บริการประชาชนในนิวยอร์ก โดยการวางแผนทั้งเมือง

นายกเทศมนตรี LaGuardia เลือก Adolph A. Berle เป็นประธานคนแรกของคณะกรรมการผังเมือง ซึ่งเป็นเวลาไม่กี่เดือน เขาถูกแทนที่ด้วย Rexford Tugwell เป็นเวลาหลายปีก่อนที่จะเป็นที่ปรึกษาของประธานาธิบดี Franklin D. Roosevelt กลุ่มแรกของคณะกรรมการคือ Lawrence Orton จากสมาคมแผนภูมิภาคซึ่งทำหน้าที่เป็นเวลา 31 ปีการดำรงตำแหน่งนานที่สุดของกรรมการใด ๆ

หลังจากการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการประเมินอยู่หลายครั้ง ในปี 1989 การปรับเปลี่ยนกฎบัตรทำให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของคณะกรรมการในปี 1990 โดยการเพิ่มจำนวนกรรมการถึงสิบสามชื่อ: ได้รับการแต่งตั้งจากนายกเทศมนตรีเจ็ดคน; คนที่ได้รับการแต่งตั้งจากประธานสภาเมือง; และได้รับการแต่งตั้งจากผู้สนับสนุนสาธารณะ ตำแหน่งดังกล่าวทำหน้าที่สนับสนุนนายกเทศมนตรี ขณะที่คณะกรรมการอื่น ๆ ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นระยะเวลาห้าปี อย่างไรก็ตามสมาชิกทุกคนจะได้รับการคัดเลือกเพื่อความเป็นอิสระความซื่อสัตย์และความมุ่งมั่นของพลเมืองและการแต่งตั้งสมาชิกทุกคนนอกเหนือจากตำแหน่ง จะต้องได้รับการแนะนำและยินยอมจากสภาเมือง นี่เป็นโครงสร้างของคณะกรรมการผังเมือง ซึ่งแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการภาครัฐและภาคเอกชนเกือบ 500 แห่งในปีหนึ่งปี และนับตั้งแต่ก่อตั้งเมื่อ 75 ปีก่อนได้มีการตรวจสอบการใช้ที่ดินมากกว่า 25,000 รายการ

(2) The Grand Central Partnership

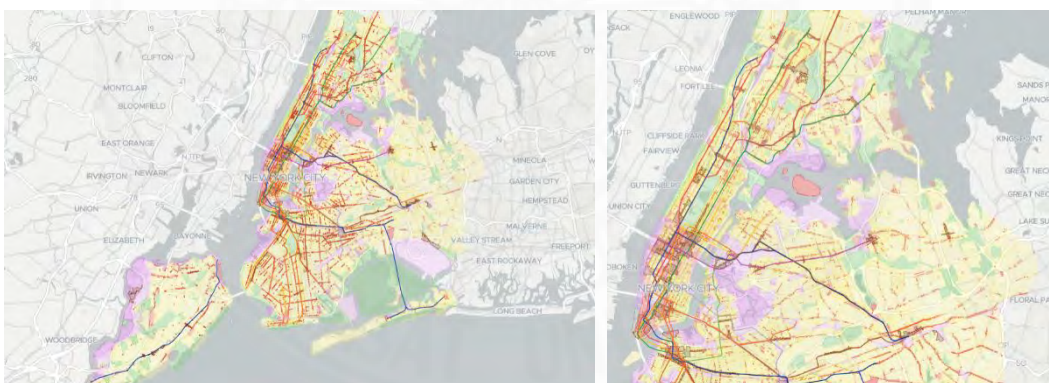
ตั้งแต่ช่วงกลางทศวรรษที่ 1980 การรวมกลุ่มแกรนด์เซ็นทรัลได้ให้บริการภายในบทบาท ที่เป็นหนึ่งในย่าน business improvement districts ที่ใหญ่ที่สุดในโลก

การทำงานทุกวันเพื่อให้แน่ใจว่าย่านแมนฮัตตันในแมนฮัตตันยังคงเป็นที่ต้องการทางธุรกิจที่น่าพอใจที่สุดในโลกและจุดหมายปลายทางที่สดใสสำหรับการช้อปปิ้ง รับประทานอาหาร สถานบันเทิงยามค่ำ คีฬาและการท่องเที่ยว (grandcentralpartnership, n.d.)

(3) APOPS

พื้นที่ประชาสัมพันธ์สำหรับพื้นที่สาธารณะที่เป็นของเอกชนก่อตั้งโดย Harvard Professor Jerold S. Kayden ในปี พ.ศ. 2545 เพื่อชักชวนให้จัดทำพื้นที่สาธารณะของรัฐนิวยอร์ก 525 แห่ง หรือเพื่อสาธารณะเพื่อการใช้และความเพลิดเพลินของประชาชนในเมือง หลังจากสร้าง APOPS ได้เข้าร่วมกับสมาคมศิลปะแห่งรัฐนิวยอร์กและมหานครนิวยอร์กเพื่อวางแผนการทำงานในประเด็นเกี่ยวกับการเปิดใช้งานพื้นที่สาธารณะ APOPS ได้ว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านพื้นที่สาธารณะอาวุโสแบบไม่เต็มเวลา เพื่อช่วยในการติดตามและบังคับใช้กิจกรรมและเสนอแนวคิดต่าง ๆ (APOPS, n.d.)

4.1.3.3 แผนแม่บทของเมือง (City's General Plan)



ภาพที่ 4.23 ผังขอบเขตและโซนสีของเมืองนิวยอร์ก, NYC Planning ZoLa. (n.d.). New York City's Zoning & Land Use Map. Retrieved April 16, 2018, from <https://zola.planning.nyc.gov/?business-improvement-districts=true#13.61/40.7532/-73.9724>

เกี่ยวกับการแบ่งเขต (About Zoning)

การแบ่งเขตเป็นภาษาของเมืองทางกายภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมรูปแบบการพัฒนาที่เป็นระเบียบและเพื่อแยกการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เข้ากันเช่นการใช้ในเชิงอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัยเพื่อให้แน่ใจว่าสภาพแวดล้อมน่าอยู่ การกำหนดเขตพื้นที่เป็นเครื่องมือ

ทางกฎหมายในการควบคุมและกำหนดข้อจำกัด ในการใช้ประโยชน์ที่ดินและขนาดอาคาร, รูปร่าง, ความสูง และระยะรั้ว

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 1961 ได้มีการปรับปรุงการแบ่งเขตในปัจจุบัน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขให้พวกเขาปรับปรุงเป็นระยะ ๆ และแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อรักษาการใช้ที่ดินที่มีเหตุผล ที่ดินแต่ละแปลงที่อยู่ในเขตปกครองของเมืองมีการกำหนดเขต - ที่อยู่อาศัยพาณิชยกรรมหรือโรงงานผลิต - เพื่อสร้างพารามิเตอร์ที่เกี่ยวข้องสำหรับการสร้างและการใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตแบ่งเขตหลายแห่งจะถูกแมปในย่านต่าง ๆ ของเมืองเพื่อรักษาความหนาแน่นและตัวละครที่แตกต่างกัน ชิด จำกัด เหล่านี้ช่วยให้รูปร่างกับละแวกใกล้เคียงและความสามารถในการคาดการณ์อนาคตของพวกเขา เมืองยังคงปรับตัวให้เข้ากับคามละเอียดของเขตพื้นที่เนื่องจากรูปแบบการใช้ที่ดินในเมืองเปลี่ยนแปลงผ่านการกระทำของภาครัฐและเอกชน

ZoLa (The Zoning and Land Use Application) เป็นเว็บไซต์นำเสนอระวางที่ดินของ Department of City Planning ที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับเขตแดนที่ทันสมัย และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเมืองนิวยอร์ก (NYC Planning ZoLa, ม.ป.ป.)

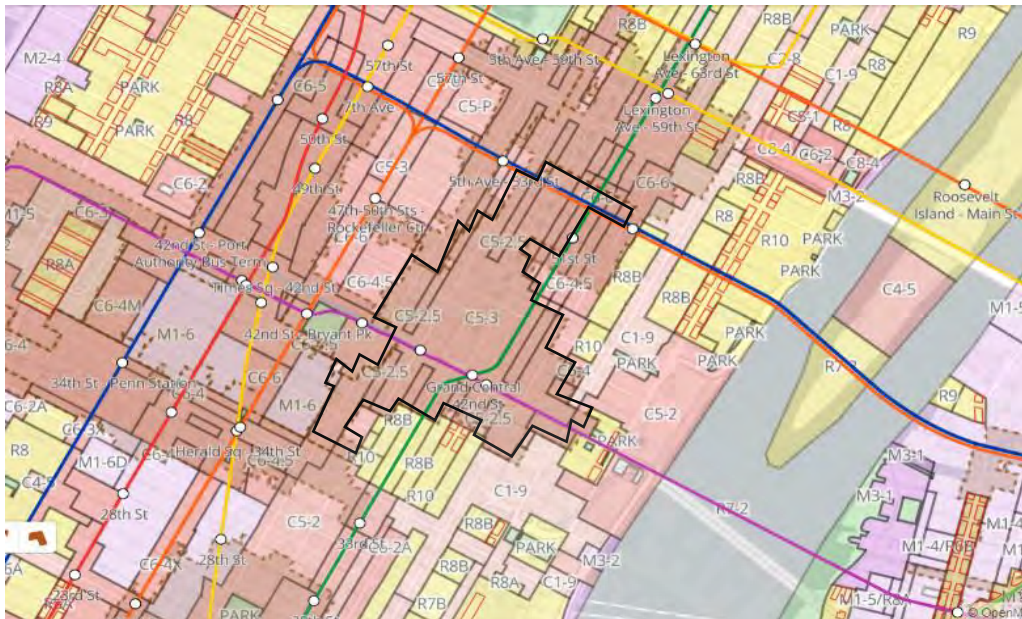
4.1.3.4 The Grand Central

(1) ข้อมูลทั่วไป

แกรนด์เซ็นทรัลเทอร์มินัลเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งเป็นศูนย์กลางสัญลักษณ์ของนครนิวยอร์ก มีผู้คนอาศัยกว่า 500,000 คน และผู้โดยสารและรถไฟใต้ดินเดินทางผ่านสถานีในแต่ละวันทำการ ผู้เดินเท้าหลายคนใช้ถนนใต้ดินและถนนอย่างกว้างขวาง เครือข่ายการเดินของคนเดินเท้าที่เชื่อมต่อเทอร์มินอลกับบริเวณใกล้เคียง มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่มีความหนาแน่นสูง (Department of City Planning New York City, 1991)

(2) แผนผังขอบเขต

แผนผังการแบ่งเขตแสดงอาณาเขตเขตการปกครองต่าง ๆ ทั่วเมือง แผนที่ที่ได้รับการอัปเดตเป็นประจำหลังจากที่คณะกรรมการผังเมืองและสภาเทศบาลเมืองได้อนุมัติการเปลี่ยนแปลงการแบ่งเขตที่เสนอแล้ว

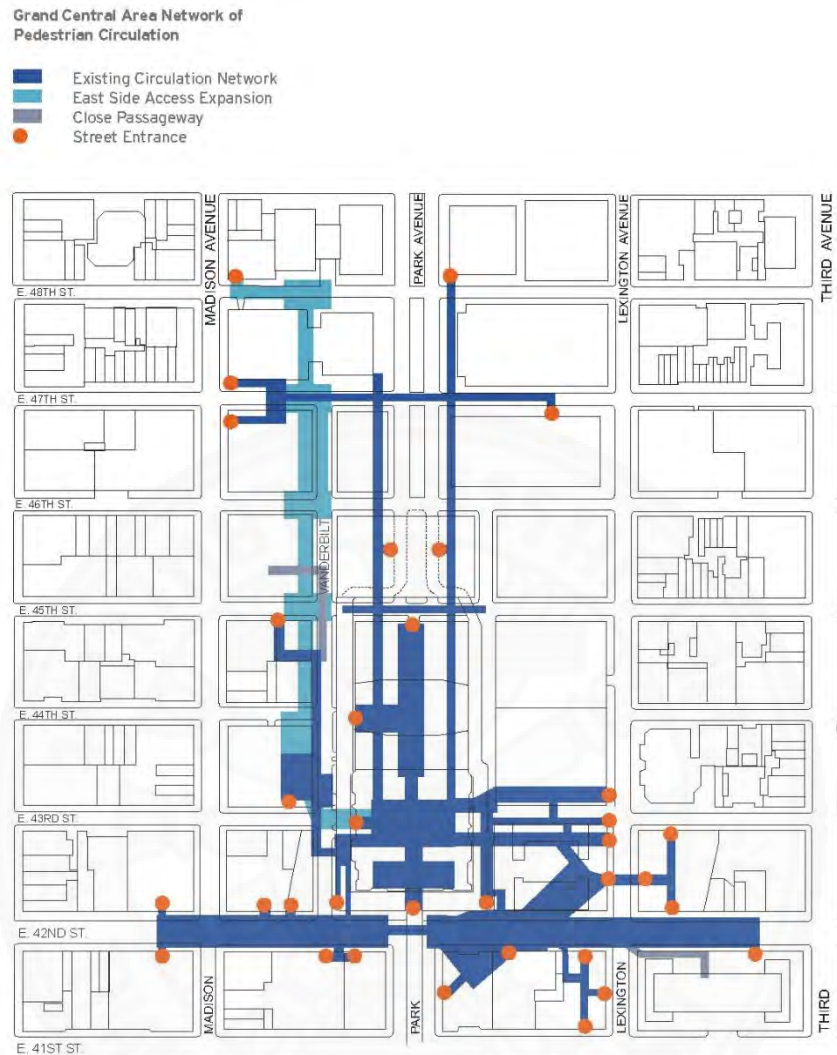


ภาพที่ 4.24 ผังขอบเขตย่านแกรนด์ เซ็นทรัล โดย NYC Planning ZoLa. (n.d.). New York City's Zoning & Land Use Map. สืบค้นเมื่อ April 16, 2018, จาก <https://zola.planning.nyc.gov/?business-improvement-districts=true#13.61/40.7532/-73.9724>

(3) การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อภายในย่าน

1) เครือข่ายเดินเท้า (Wayfinding)

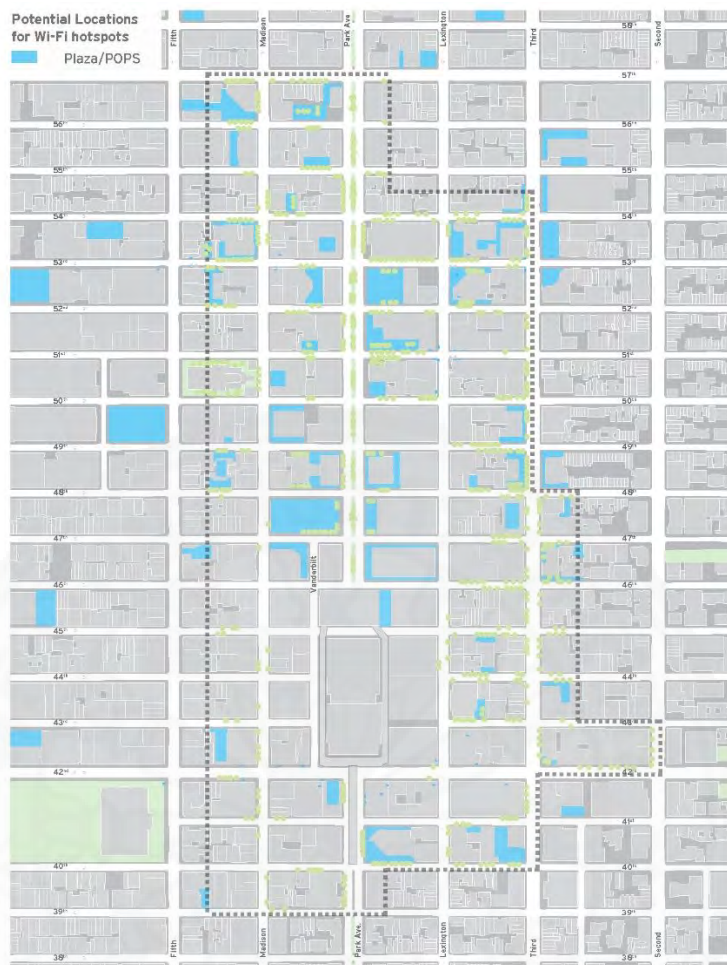
นิวยอร์กซิตีเป็นเมืองที่เดินเท้า แต่บางครั้งยากที่จะหาทางเดินได้ จากการศึกษพบว่า 33% ของชาวบ้านไม่สามารถบ่งบอกทิศทางและเกือบ 10% หลงทาง ในปี 2013 นิวยอร์กเปิดตัวระบบบอกทางใหม่ ให้แผนที่ใช้งานง่าย (The New York City Department of Transportation, 2013)



ภาพที่ 4.25 แผนผังแสดงเครือข่ายการเดินเท้าในพื้นที่เซ็นทรัล โดย The New York City Department of Transportation. (2013). Place for People. A Public Realm Vision Plan.

2) พลาซ่าที่มีกิจกรรม (Activating Plazas)

วันนี้การทำงานทุกที่ไม่เพียงแต่ที่สำนักงาน พลาซ่าในร่มและกลางแจ้งสามารถทำหน้าที่เป็นพื้นที่ขยายเวลาการทำงานได้ โดยพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะที่มีเอกชนเป็นเจ้าของ (POPS) โดยพื้นที่โล่งใน East Midtown มีประมาณเกือบ 7 เอเคอร์ ในเชิงนโยบายเอกชนควรจะเตรียม Wi-Fi ฮอตสปอตโต๊ะและเก้าอี้และอุปกรณ์ชาร์จเคลื่อนที่ในแต่ละพลาซ่าใน East Midtown (The New York City Department of Transportation, 2013)



ภาพที่ 4.26 แผนผังแสดงพลาซ่าหรือพื้นที่ว่างเพื่อกิจกรรมที่เป็นสาธารณะ โดย The New York City Department of Transportation. (2013). Place for People. A Public Realm Vision Plan.

3) ระเบียบทางเดิน Vanderbilt (Vanderbilt Corridor)

ทางเดิน Vanderbilt Corridor อนาคตของ East Midtown การเสนอ East Midtown Rezoning เป็นประเด็นที่ถกเถียงกันอย่างมากระหว่าง 2-3 ปีที่ผ่านมา แนะนำครั้งแรกรโดยนายกเทศมนตรีบลูมเบิร์กและได้รับการสนับสนุนจากนายกเทศมนตรีเดอ Blasio rezoning ที่จะช่วยให้นักพัฒนาสามารถสร้างขนาดใหญ่และสูงกว่าข้อบังคับปัจจุบัน แกรนด์เซ็นทรัลเทอร์มินัล โชนจะช่วยในการแลกเปลี่ยนกับเงินอุดหนุนให้กับโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ที่ต้องการ (NYC Planning, 2014)



ภาพที่ 4.27 แผนผังแสดงพื้นที่ที่จะถูกทำเป็นระเบียบทางเท้า Vanderbilt โดย NYC Planning, 2014, October 20, Vanderbilt Corridor. ULURP Certification.

(4) กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น

ตารางที่ 4.5

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก

ระยะร่น	23-00 Applicability and general purposes	Building Separation Requirement
ที่ว่าง	Privately Owned Public Plazas Text Amendment	Recreation, Open Space and Greening Urban Design Guidelines

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่นและพื้นที่ว่างด้านข้างอาคาร มาจาก ข้อบังคับ 2 ฉบับ (The City of New York, Zoning Resolution, 2017) ซึ่งจากกรณีศึกษาที่เลือก มาจะใช้กฎหมายของ C5-3 ซึ่งมีข้อกำหนดตามตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6

อธิบายโซนสีและการดูประเภทกฎหมายของเมืองนิวยอร์ก

C5	Restricted Commercial District					
	C5-1	C5-2	C5-3 C5-5	C5-4	C5-1A	C5-2A
Commercial FAR	4.0	10.0	15.0	10.0	4.0	10.0
Residential District Equivalent	R10	R10	R10	R10	R10A	
Required Accessory Parking PRC-B	None					
Permitted Sign Regulations (surface area)	3 X street frontage (200 of total)	3 X street frontage (200 of total)	3 X street frontage (200 of total)	3 X street frontage (300 of total)	3 X street frontage (200 of total)	

หมายเหตุ. ที่มา NYC Planning Retrieved 2018, June 30, from <https://www1.nyc.gov/site/planning/zoning/districts-tools/c5.page>

1) กฎหมายระยะร่น

1-1 Article I General Provisions

ข้อ 23-00 การบังคับใช้และวัตถุประสงค์ทั่วไป (Applicability and general purposes)

23-46 ที่ว่างด้านข้างขั้นต่ำ (Minimum Required Side Yards)

ในเขตที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องมีระยะร่นด้านข้าง

23-71 ระยะห่างระหว่างอาคารขั้นต่ำในแต่ละแปลงที่ดิน (Minimum Distance Between Buildings on a Single Zoning Lot) ตามตารางที่ 4.7 แสดงให้เห็นว่า ระยะห่างขั้นต่ำจะขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัย คือ ความสูงอาคาร และช่องเปิดด้านข้าง ซึ่งจะพบว่าหากมีความสูงอาคารไม่เกินกำหนด และไม่มีช่องเปิดอาคาร จะไม่ต้องมีระยะร่นระหว่างอาคาร จะพบระยะร่นขั้นต่ำอยู่ที่สี่ออนซ์ ไม่มีช่องเปิดและสูง 7.5 เมตร จะต้องมีระยะร่น 6 เมตร

ตารางที่ 4.7

เงื่อนไขระยะห่างระหว่างอาคารเมื่อมีความสูงตามกำหนด โดยมีเงื่อนไขเรื่องช่องเปิดประกอบ

Wall Condition*	Maximum #Building# Height above #Base Plane# or #Curb Level#, as Applicable (in feet)				
	25	35	40	50	Over 50
Wall to Wall	20	25	30	35	40
Wall to Window	30	35	40	45	50
Window to Window	40	45	50	55	60

หมายเหตุ. ที่มา THE CITY OF NEW YORK., 2017, November 30. ZONING RESOLUTION.

Article I: General Provisions.

2) กฎหมายที่ว่าง

2-1 ข้อกฎหมายพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ (PRIVATELY OWNED

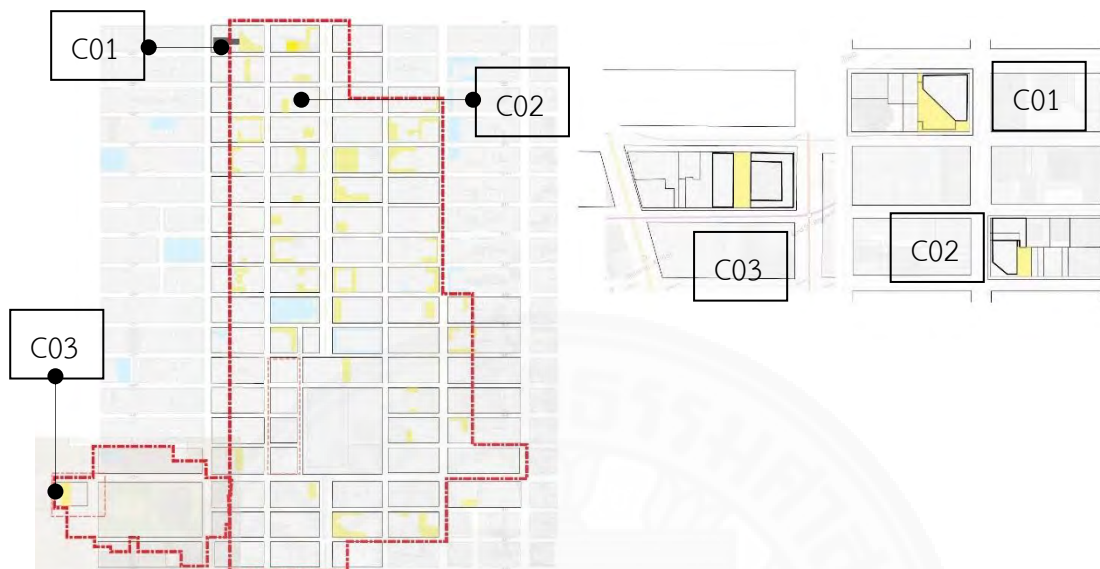
PUBLIC PLAZAS TEXT AMENDMENT) ออกโดย City Planning Commission เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดเรื่องการออกแบบพื้นที่ระหว่างอาคารที่เป็นพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ มีหัวข้อที่เกี่ยวข้อง (the City Council, PRIVATELY OWNED PUBLIC PLAZAS, 2007) ดังนี้

Article I Chapter 2: Construction of Language and Definitions
เป็นการอธิบายคำศัพท์และความหมายของพื้นที่ประเภทต่าง ๆ เช่น พลาซ่า พลาซ่าสาธารณะ อาเขต ฯลฯ

Article II Chapter 4: Bulk Regulations for Community Facility Buildings in Residence Districts ข้อ 24-11 Maximum Floor Area Ratio and Percentage of Lot Coverage ในหัวข้อนี้อธิบายถึงขนาดพื้นที่อาคารที่สามารถสร้างได้ (Floor Area Ratio หรือ FAR) และ FAR ที่จะได้เพิ่ม (FAR Bonus) เมื่อมีการสร้างพื้นที่ POPS ในรูปแบบต่าง ๆ ให้กับสาธารณะ

Article III Chapter 7: Special Urban Design Regulations ในบทนี้จะกล่าวถึงแนวทางการออกแบบพื้นที่ระหว่างโครงการในรูปแบบต่างๆ เช่น กำหนดให้พื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นต้องอยู่ระดับเดียวกับทางเท้า และสามารถเชื่อมต่อทางเท้าได้ เป็นต้น

(5) กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ



ภาพที่ 4.28 ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านแกรนด์เซ็นทรัล. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

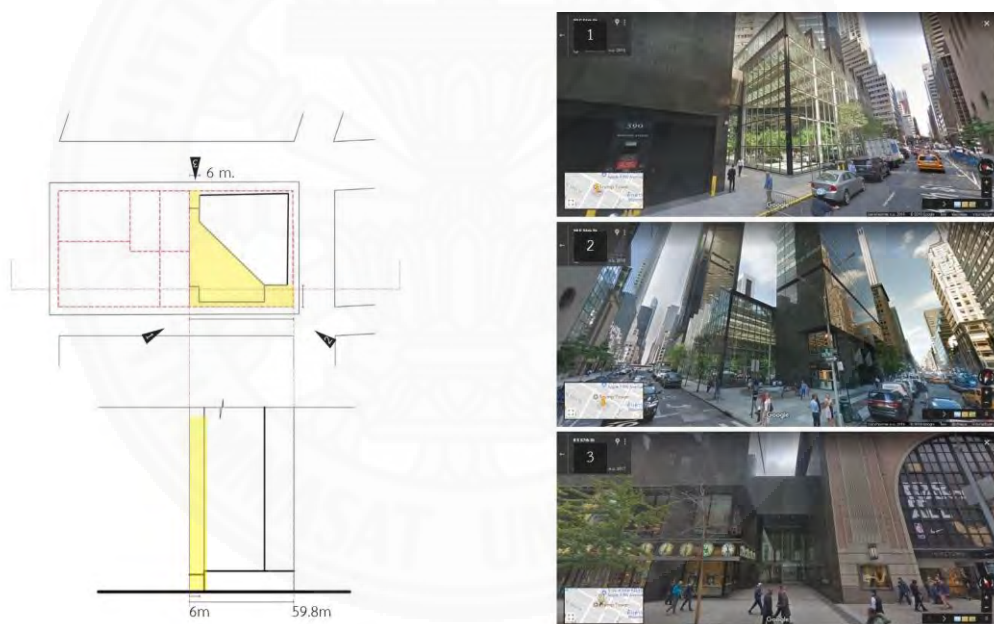
กรณีศึกษาที่ : C01

เป็นพื้นที่ที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่ POPS ของเมือง ใช้ชื่อว่า 590 Madison Avenue เปิดในปี 1982 เป็นอาคารเพื่อการค้า (Commercial) ชื่อว่า IBM Building ซึ่งบริเวณพื้นที่ระหว่างโครงการถูกปรับปรุงเมื่อปี โดยมีส่วนประกอบของประเภทพื้นที่สาธารณะ ดังนี้ พลาซ่าของเมือง (Urban Plaza) อาเขต (Arcade) อาเขตทะลุผ่านบล็อก (Through Block Arcade) พื้นที่มีสิ่งปกคลุมสำหรับคนเดิน (Covered Pedestrian Space) และพื้นที่นั่ง (Seating Area) ดังแสดงในภาพ 4.29 ซึ่งการใช้งานจะมีทั้งส่วนที่เปิดให้ใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง 2 ส่วน คือ อาเขตทะลุผ่านบล็อก และพื้นที่มีสิ่งปกคลุมสำหรับคนเดิน ส่วนที่เหลือสามารถใช้งานได้ตั้งแต่ 8.00-22.00 น. นอกจากนี้ยังมีข้อกำหนดที่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าหากมีการปิดพื้นที่บริการ (the City Council, Privately Owned Public Space, 2007)



ภาพที่ 4.29 ส่วนประกอบ POPS ของกรณีศึกษา CO1, the City Council. (2007, October 17).

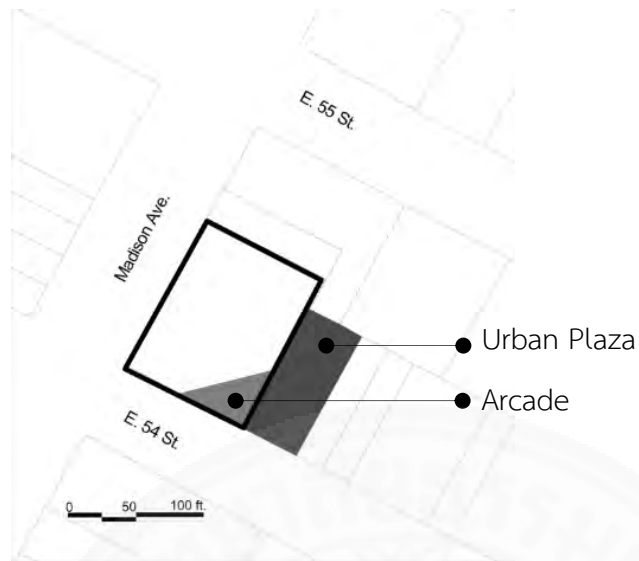
Privately Owned Public Space. pp. 44.



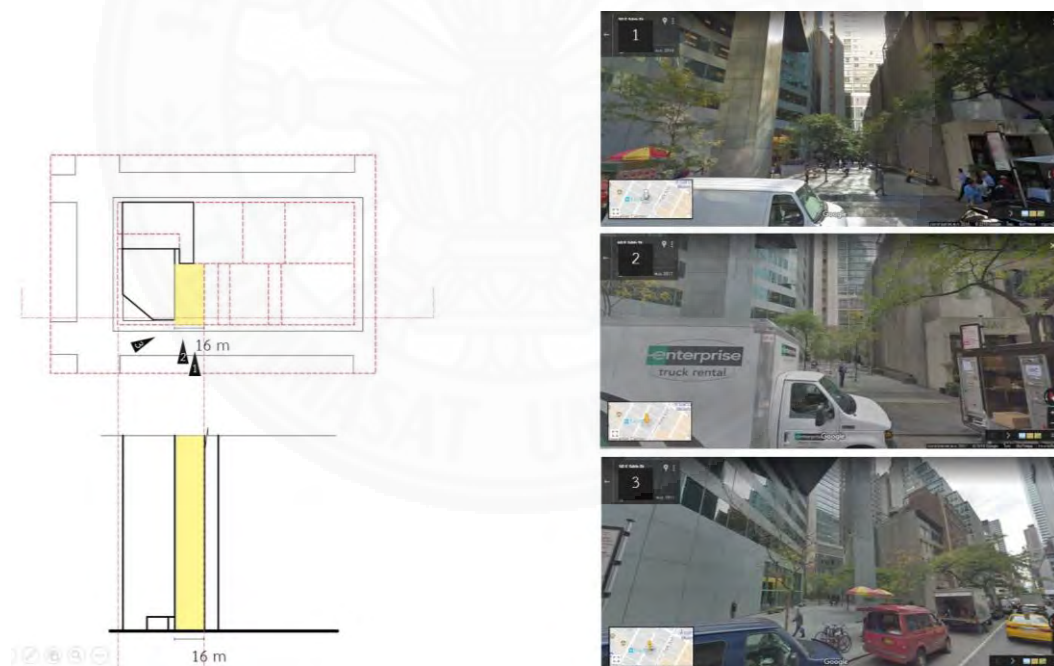
ภาพที่ 4.30 กรณีศึกษา C01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : C02

เป็น POPS ที่มีชื่อว่า 535 Madison Avenue อยู่ติดกับอาคาร Warburg Dillon Read ออกแบบเป็นพลาซ่าซึ่งเปลี่ยนบรรยากาศจากพื้นที่ทางเท้าด้วยแนวต้นไม้ ซึ่งส่วนประกอบของพื้นที่สาธารณะจะประกอบไปด้วย อาเขต และพลาซ่าของเมือง ดังแสดงในภาพ (APOPS, n.d.)



ภาพที่ 4.31 ส่วนประกอบ POPS ของกรณีศึกษา CO1, APOPS. (n.d.). Privately owned public space. Retrieved July 7, 2018, from APOPS: <https://apops.mas.org/pops/535/>

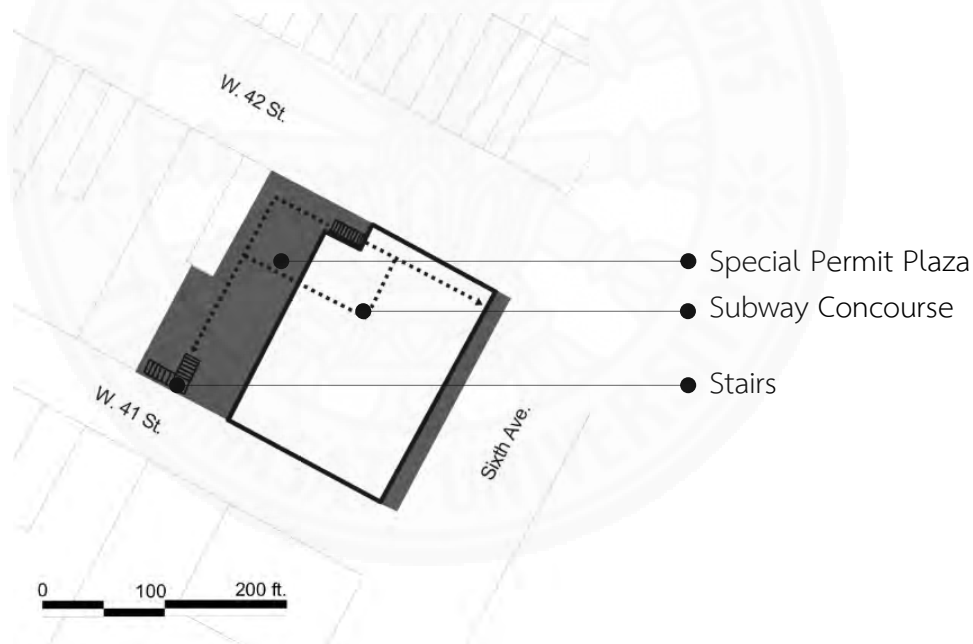


ภาพที่ 4.32 กรณีศึกษา C02. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

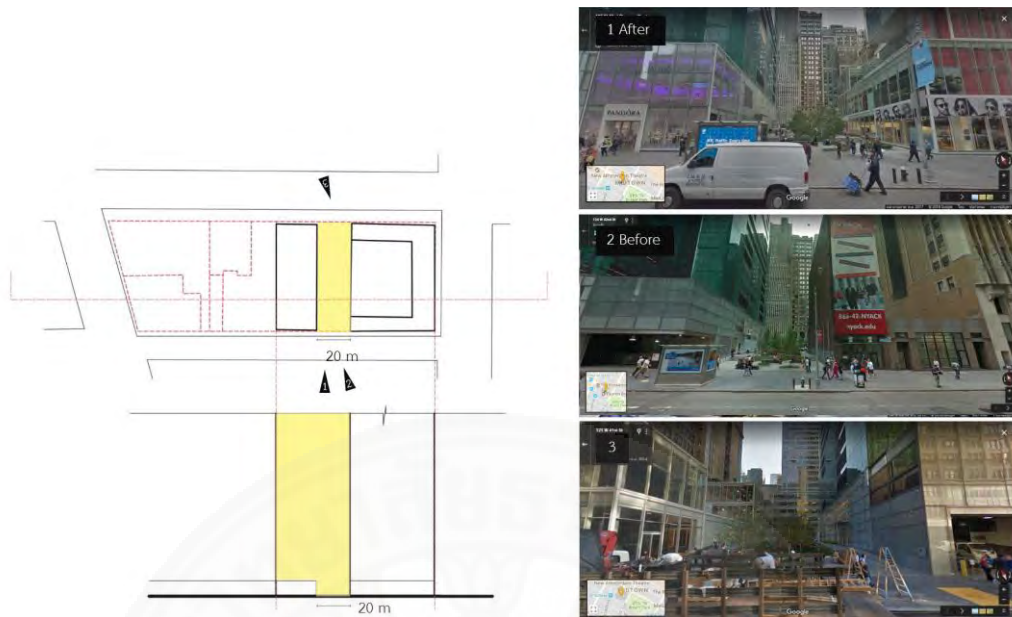
กรณีศึกษา : C03

พื้นที่ระหว่างโครงการมีชื่อว่า 1095 Sixth Avenue เป็นพื้นที่พลาซ่าแบบพิเศษ (Special permit Plaza) ได้มีการปรับปรุงเมื่อปี 1989 ถึง 1990 เพื่อจะแลกกับการได้รับอนุญาตให้ทำประตูเพื่อปิดพื้นที่ตอนกลางคืน การปรับปรุงครั้งนี้ประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่ และทำให้มีพื้นที่มากขึ้นสำหรับผู้ใช้งาน ซึ่งพื้นที่ตรงนี้สามารถดึงดูดผู้คนได้ดี แม้จะอยู่ตรงข้ามสวนสาธารณะขนาดใหญ่อย่าง Bryant Park นอกจากนี้บริเวณพื้นที่ยังสามารถเชื่อมต่อกับทางเข้าระบบขนส่งได้โดยตรง

เมื่อสังเกตจากการแบกก่อนและหลังปรับปรุงจะพบว่า (แสดงในภาพที่ 4.34) การปรับปรุงจะทำ 2 ส่วน คือ ผนังอาคาร (Facade) ทั้ง 2 ข้าง และบริเวณพื้นที่ ซึ่งตัวผนังอาคารจะออกแบบเป็นผนังกระจกเพื่อให้เป็น shop front ที่สามารถใช้งานเป็นร้านค้าได้ทั้ง 2 ฝั่ง และใช้การออกแบบให้ด้วยภาษาเดียวกัน เพื่อสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่



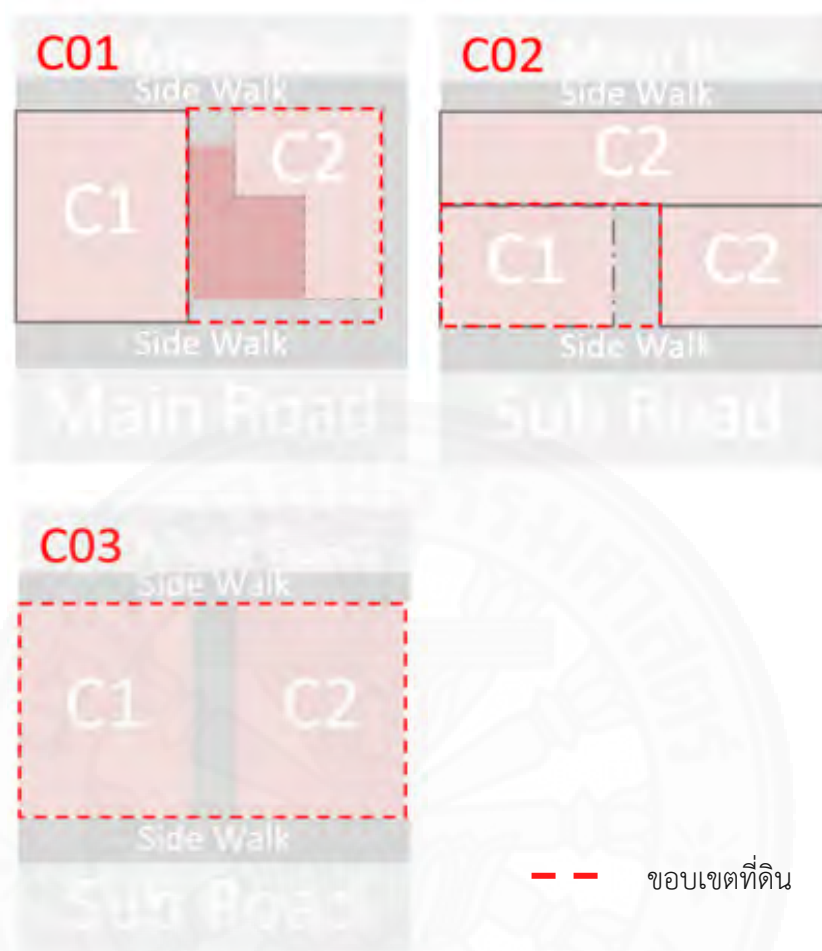
ภาพที่ 4.33 ส่วนประกอบ POPS ของกรณีศึกษา CO1, APOPS. (n.d.). Privately owned public space. Retrieved July 7, 2018, from APOPS: <https://apops.mas.org/pops/560/>



ภาพที่ 4.34 กรณีศึกษา C03. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบทางกายภาพของทั้ง 3 กรณีศึกษา ดังที่แสดงในภาพ 4.35 จะพบว่า จะมี 1 กรณีศึกษาที่มีพื้นที่ปกคลุม คือ กรณีศึกษา C01 ซึ่งจะพบว่ามีพื้นที่นั่งอยู่ทั่วบริเวณ และเมื่ออยู่ในร่มสามารถใช้งานได้ตลอดทุกสภาพอากาศ จึงทำให้มีร้านอาหารมาเช่าพื้นที่เพื่อขายของ สำหรับกรณีศึกษา C02 และ C03 เป็นพื้นที่แบบไม่มีสิ่งปกคลุม แต่จะมีความแตกต่างคือในกรณีศึกษา C02 เป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถเชื่อมต่อไปอีกฝั่งของบล็อกได้ พื้นที่จึงเป็นเหมือนจุดหยุดพักระหว่างทาง ซึ่งสอดคล้องกับการออกแบบที่เป็นที่นั่งในสวนร่มไม้ เหมาะกับคนในอาคารมาใช้งาน ในกรณีศึกษา C03 เป็นกรณีเดียวที่อาคารทั้ง 2 ข้างเป็นเจ้าของเดียวกัน จึงทำให้สามารถปรับปรุงอาคารทั้ง 2 ฝั่งให้มีความต่อเนื่องเป็นเหมือนพื้นที่เดียวกันได้

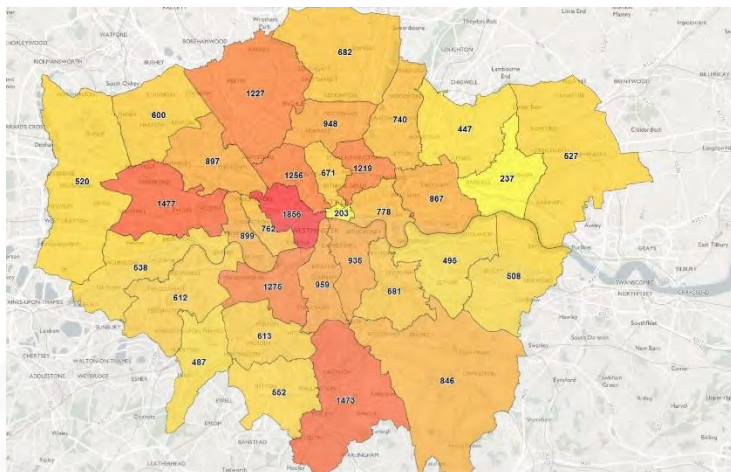
สำหรับเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินจะพบว่าทุกกรณี มีพื้นที่ระหว่างโครงการอยู่ในขอบเขตที่ดินของเจ้าของอาคาร จึงทำให้การออกแบบช่องเปิดที่เชื่อมต่อเข้าอาคารจะทำได้กับอาคารที่เป็นเจ้าของ แต่การเข้าถึงพื้นที่ก็สามารถเข้าได้จากทางเท้าของเมือง ซึ่งเป็นข้อบังคับพื้นฐานของการออกแบบเพื่อตอบโจทย์พื้นที่ POPS



ภาพที่ 4.35 วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา C01 C02 และ C03. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.1.4 ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์ ซิตีออฟลอนดอน (Eastern Cluster, City of London, England)

4.1.4.1 ข้อมูลทั่วไปของ City of London



ภาพที่ 4.36 ขอบเขตของเมืองลอนดอน, london.gov. (n.d.). *Planning Permission*. Retrieved May 26, 2018, from Mayor of London: <https://maps.london.gov.uk/ldd/#city-London>

(1) ซิตีออฟลอนดอน (The City of London)

ซิตีออฟลอนดอนเป็นที่รู้จักกันในชื่อ Square Mile ย่านการเงินและศูนย์กลางประวัติศาสตร์ของกรุงลอนดอนเป็นหนึ่งใน 33 พื้นที่ที่รับผิดชอบด้านการปกครองท้องถิ่น ซึ่งลอนดอนแบ่งออกเป็น ส่วน ๆ ในทางปฏิบัติลอนดอนแบ่งออกเป็น 32 เมืองและซิตีออฟลอนดอน หน่วยงานบริการของท้องถิ่นดำเนินการโดย City of London Corporation

ประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่เล็ก ๆ นี้มีประมาณ 8,000 คน อย่างไรก็ตามกว่า 400,000 คนเดินทางเข้ามาในเมืองทุกวันสำหรับการทำงาน และกว่า 10 ล้านคนต่อปีเป็นนักท่องเที่ยว

4.1.4.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) City of London Corporation

เป็นหน่วยการปกครองของ Square Mile ที่อุทิศให้กับเมืองที่มีชีวิตชีวาและเจริญรุ่งเรืองซึ่งสนับสนุนให้ลอนดอนมีความหลากหลายและยั่งยืนในสหราชอาณาจักร และประสบความสำเร็จทั่วโลก มีมุ่งมั่นที่จะ

- 1) มีส่วนร่วมกับสังคมที่เฟื่องฟู

- 2) ควบคุมสภาพแวดล้อมที่โดดเด่น
- 3) สนับสนุนเศรษฐกิจให้เฟื่องฟู

ด้วยการเสริมสร้างภาพลักษณ์ ,ความจุ และการเชื่อมต่อของเมืองลอนดอนและสหราชอาณาจักรเพื่อประโยชน์ของผู้ที่อาศัย,เรียนรู้,ทำงาน และเยี่ยมชม (City of London, (n.d.), *About the City*)

ความรับผิดชอบ

นอกเหนือจากหน้าที่ตามกฎหมายของเราสำหรับเมืองลอนดอนและสหราชอาณาจักรแล้วเรายังมีหน้าที่รับผิดชอบงานและสถาบันทั้งภายในและภายนอกจรัล์ Mile



ภาพที่ 4.37 ขอบเขตซีต้อฟลอนดอน, City of London Corporation. (n.d.). Our Corporate Plan 2018-23. pp. 6. Retrieved May 26, 2018, from <https://www.cityoflondon.gov.uk/about-the-city/how-we-make-decisions/Documents/corporate-plan-2018-2023.pdf>

4.1.4.3 แผนแม่บทของเมือง

(1) แผนควบคุมพื้นที่ระดับท้องถิ่น (Local Plan)

แผนควบคุมพื้นที่ระดับท้องถิ่น คือ เป็นแผนกำหนดวิสัยทัศน์, กลยุทธ์, วัตถุประสงค์ และนโยบายการวางแผนซีต้อฟลอนดอน เป็นกรอบเชิงพื้นที่ที่นำมาที่นำมาใช้ร่วมกันและประสานงานกับกลยุทธ์ที่จัดทำขึ้นโดย City Corporation ผู้ร่วมมือ (Partnership) และหน่วยงาน และหน่วยงานอื่น ๆ รวมถึงนโยบายในการตัดสินใจข้อเสนอการพัฒนา จะใช้แผนของโครงการเปลี่ยนแปลงในระบบเศรษฐกิจ,การจ้างงาน, ความต้องการที่อยู่อาศัย, ความต้องการในการ

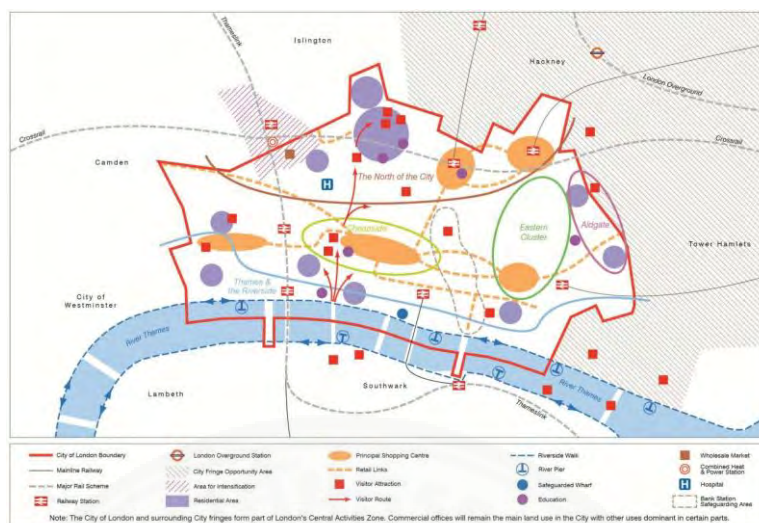
ขนส่งและพยายามที่จะรักษาคุณภาพของสภาพแวดล้อมของเมืองและสภาพแวดล้อมทางประวัติศาสตร์ มีกลยุทธ์และนโยบายข้อกำหนดเมืองจนกระทั่งปี พ.ศ. 2569 และต่อไป

นโยบายโดยรวมของพื้นที่ (THE WIDER POLICY CONTEXT) คือ เมืองไม่สามารถวางแผนแบบโดดเดี่ยวได้ แผนการท้องถิ่นได้รับการพัฒนามาแล้ว บริบทของแผนงานและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่ดำเนินการในเมืองลอนดอนและระดับชาติ

กลยุทธ์ของเมือง (City Strategies) คือ ยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมสำหรับเมืองคือยุทธศาสตร์ของชุมชนอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ “The City Together Strategy” : หัวใจของเมืองระดับโลก ยุทธศาสตร์ถูกสร้างขึ้น และกำลังดำเนินการโดย City's Local Strategic Partnership (The City Together) ซึ่งรวบรวมธุรกิจ, ที่อยู่อาศัย, โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ วิสัยทัศน์เพื่อการรวมตัวกันของเมืองคือ: "City Together จะทำงานเพื่อสนับสนุน City of London ในฐานะที่เป็นผู้นำด้านการต่างประเทศ ศูนย์ธุรกิจและการเงินในลักษณะที่ตรงกับความต้องการของหลากหลายชุมชนและเพื่อนบ้าน"

วิสัยทัศน์ได้รับการสนับสนุนเพื่อทำประเด็นสำคัญในการบรรลุ World Class City คือ มีการแข่งขันและส่งเสริมโอกาส สนับสนุนชุมชน ปกป้อง ส่งเสริม และสนับสนุนสภาพแวดล้อม มีชีวิตชีวาและมีวัฒนธรรมที่สวยงาม และมีความปลอดภัยและมั่นคงขึ้น

วิสัยทัศน์และรูปแบบได้รวมเข้าไว้ในยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ (Spatial Strategy) ยุทธศาสตร์ City Together จะดำเนินการผ่าน Local Plan และ กลยุทธ์ท้องถิ่นอื่น ๆ ที่จัดทำขึ้นโดย City Corporation หรือคู่ค้า, ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ เช่นการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การคมนาคม (ท้องถิ่น) แผนการดำเนินการ) บริการด้านสุขภาพและชุมชนอาชญากรรมและความผิดปกติความหลากหลายทางชีวภาพ, การจัดการของเสีย, คุณภาพอากาศและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แผนท้องถิ่นมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมองค์ประกอบเชิงพื้นที่ของกลยุทธ์เหล่านี้และให้ความสำคัญสำหรับการพัฒนาในอนาคตในเมือง (The City of London, 2015, Local Plan)



ภาพที่ 4.38 จุดสำคัญในซีทีอีออฟลอนดอน (Key Diagram), The City of London, 2015, January 15th Local Plan. pp.18.

ยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ (SPATIAL STRATEGY) แม้ว่าความกดดันด้านการพัฒนาจะเกิดขึ้นกับการพัฒนาเมือง the Key Diagram ระบุว่าห้าพื้นที่ (Key City Places) ที่เผชิญความท้าทายโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงต่อไป 20 ปี สถานที่ใน the Key City ไม่มีแสดงขอบเขต ดังแสดงในภาพที่ 4.38

The North of the City การจัดการกับผลกระทบและการรองรับการเติบโตที่เกิดจาก Crossrail ในขณะที่ยังคงรักษาพื้นที่ของการผสมผสานของการใช้, การส่งเสริมข้อเสนอทางวัฒนธรรมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

Cheapside and St Paul's เป็นแนวทางในการเพิ่มการขายปลีกอย่างมีนัยสำคัญ และเพิ่มพื้นที่ของผู้เข้าชม นำเสนอทางวัฒนธรรมเพื่อเรียกคืนพื้นที่ที่เป็น 'high street' ของเมือง

Eastern Cluster เป็นกรอบนโยบายที่ชัดเจนในการดำเนินธุรกิจการพัฒนาอาคารสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่มั่นใจได้ว่าปลอดภัยและส่งเสริมสิ่งแวดล้อม

Aldgate ปรับปรุงทางหลวงและในที่สาธารณะ และส่งเสริมสังคม, การฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม และธุรกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งใน Mansell ถนนที่อยู่อาศัย Street and Middlesex Street

Thames and the Riverside ส่งเสริมการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ที่หลากหลายซึ่งยังคงรักษาอยู่ พื้นที่ที่มีอยู่อันเงียบสงบ ส่งเสริมการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น การเข้าถึงที่ดิน และทางแม่น้ำและการจัดการและลดความเสี่ยงจากน้ำท่วม

4.1.4.4 Eastern Cluster

(1) ข้อมูลทั่วไป

ความท้าทาย (The Challenge) ทางด้านตะวันออกของเมืองมีความหนาแน่นสูงสุดของกิจกรรมทางธุรกิจในเมืองและประกอบด้วยกลุ่มตึกสูง อาคารสูงใหม่คาดว่าจะมีกลุ่มเข้ามาพื้นที่นี้ ทำให้จำนวนคนเพิ่มขึ้นอย่างมากในการทำงาน หรือการเดินทางไปยังพื้นที่ขนาดเล็กนี้จะทำให้ความกดดันมากขึ้นเกี่ยวกับการคมนาคมสาธารณะถนนเปิดช่องว่างและบริการ

วิสัยทัศน์ (The Vision) การเติบโตของสำนักงานและการจ้างงานจะประสบความสำเร็จได้โดยกลุ่มของอาคารสูงที่น่าสนใจ และได้รับการออกแบบมาอย่างยั่งยืนโดยมีรูปสัญลักษณ์ของกรุงลอนดอนที่จะช่วยดึงดูดการลงทุนทั่วโลกอย่างมีนัยสำคัญ พื้นที่จะปลอดภัยสำหรับคนทำงาน และนักท่องเที่ยว ได้พบกับถนนและสภาพแวดล้อมที่มีคุณภาพสูง ในการปรับปรุงทางเดินเท้า การ, เคลื่อนที่ทั้งภายในและภายนอกไปยังส่วนอื่น ๆ ของเมือง

(2) แผนผังขอบเขต



ภาพที่ 4.39 ขอบเขตของ Eastern Cluster Area, The City of London, 2015, January 15th, Local Plan.

ด้านตะวันออกของเมือง (Eastern Cluster Area) มีกลุ่มอาคารสูงเป็นองค์ประกอบที่โดดเด่นในเส้นขอบฟ้า กลุ่มอาคารนี้มีความหนาแน่นมากที่สุดของธุรกิจและงานใน Square Mile โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำนักงานในด้านการธนาคารและการประกันภัย แต่ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่น ๆ ร่วมด้วยพื้นที่เปิดโล่งและการค้าปลีกที่ตลาด Leadenhall Market Eastern

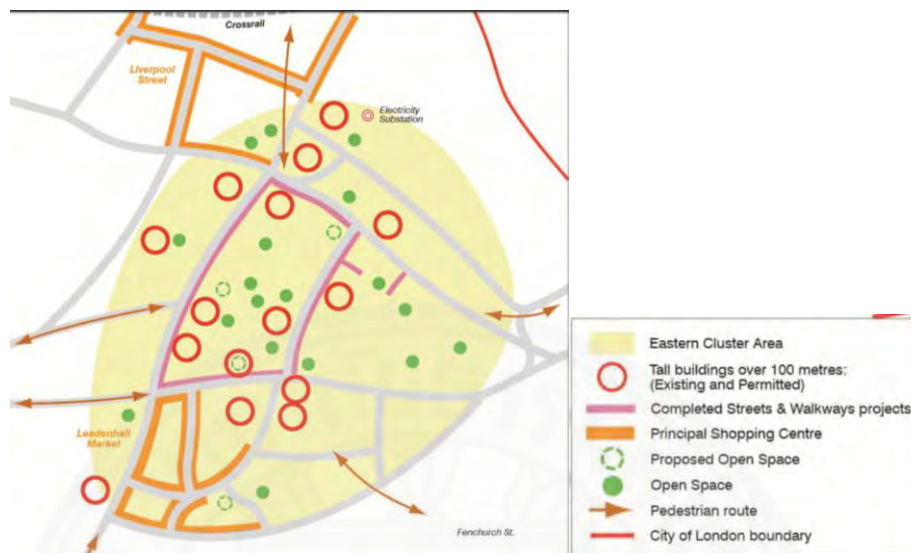
Cluster Area มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาและการจ้างงานและยังมีการพัฒนาอาคารสูงไม่มากนัก ในอนาคต Eastern Cluster Area จะมีอาคารสูงและขนาดใหญ่ขึ้น และมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่ของพื้นที่สำนักงานใหม่จะถูกสร้างขึ้น Eastern Cluster Area ประมาณ 50-60% ของพื้นที่ทั้งหมด

มีหลายประเด็นที่สำคัญสำหรับกลุ่ม Eastern Cluster เหล่านี้รวมถึงความต้องการเพิ่มขึ้นสำหรับสำนักงานขนาดใหญ่และอาคารสูงที่นำไปสู่ความต้องการมากขึ้นสำหรับบริการรถบัสและสาธารณูปโภคถนน ผู้โดยสารจำนวนมากที่เดินไปทำงานจากสถานีและป้ายรถเมล์ รวมทั้ง สถานี Crossrail; การเคลื่อนตัวของคนเดินเท้าจากคัลสเตอร์ไปจนถึงสิ่งอำนวยความสะดวก, โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าปลีก, ที่อื่นในเมือง; และความเสี่ยงด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อการร้ายเนื่องจากจำนวนของอาคารสูง, ผู้ครอบครอง และเพิ่มการเพิ่มจำนวนของคนงาน

อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่สร้างขึ้นใหม่ควรมีส่วนในเชิงบวกต่อสภาพแวดล้อม และต้องไม่เป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อมของเมืองรวมทั้งสภาพแวดล้อมทางประวัติศาสตร์หรือการขยายตัวของกรุงลอนดอน จำนวนที่มากขึ้นของคนเดินเท้าจำเป็นต้องมีเส้นทางเดินเท้าที่ปลอดภัยและน่าสนใจทั้งในพื้นที่และเชื่อมต่อส่วนอื่น ๆ ของเมือง การเติบโตของการจ้างงานจะต้องมีการเพิ่มเติมโดยการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าปลีกและสหภาพและการปรับปรุงที่มีอยู่และจัดหาพื้นที่ใหม่ที่เปิดโล่ง ความท้าทายที่ Eastern Cluster Area คือรองรับความต้องการจำนวนมากที่สร้างขึ้นโดยการเติบโตในขณะที่สร้างความปลอดภัย, พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ไม่ซับซ้อนและน่าสนใจของถนนและพื้นที่เปิดโล่ง

(4) การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อภายในย่าน

1) เส้นทางการเดิน (Path) ในย่าน



ภาพที่ 4.40 เส้นทางการเดินของอีสเทิร์น คลัสเตอร์, The City of London, 2015, January 15th, Local Plan. pp.72

มีปัญหาหลายประการที่เกิดขึ้นในอีสเทิร์น คลัสเตอร์ หนึ่งในนั้นคือการเพิ่มขึ้นของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่และอาคารสูง นำไปสู่ความต้องการใช้งานรถยนต์บนถนน (Vehicle servicing) และสาธารณูปโภคใต้ดิน นั่นคือการเพิ่มขึ้นของการเดินจากที่ทำงานไปสถานีขนส่งไป และจุดจอดรถประจำทาง รวมทั้งสถานี Crossrail แห่งใหม่ ทำให้เกิดการเคลื่อนที่ของคนเดินเท้าจำนวนมากจากภายในย่าน สู่สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมทั้งพื้นที่ค้าปลีกที่อื่นในเมือง ซึ่งสิ่งเหล่านี้นำมาซึ่งความเสี่ยงในเรื่องการก่อการร้าย เนื่องจากลักษณะอาคารที่เป็นอาคารสูง และการเพิ่มขึ้นของจำนวนคนงาน

อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่สร้างขึ้นใหม่ ควรมีส่วนร่วมในการสร้างสภาพแวดล้อมของเมือง และไม่มีผลกระทบต่ออาคารทางประวัติศาสตร์ หรือการขยายตัวของการพัฒนาเมืองลอนดอน

จำนวนของคนเดินเท้าที่เพิ่มขึ้นจะต้องมีทางเดินเท้าที่ปลอดภัย และมีเส้นทางการเดินที่น่าดึงดูด ทั้งในเรื่องพื้นที่และการเชื่อมต่อสู่ส่วนต่างๆของเมือง การเติบโตของปริมาณแรงงานจำเป็นต้องเสริมในเรื่องของการปรับปรุงพื้นที่การค้าปลีก สันทนาการ และปรับปรุงเพิ่มเติมพื้นที่ว่างให้กับเมือง ความท้าทายที่สำคัญที่อีสเทิร์น คลัสเตอร์กับสิ่งเผชิญคือความต้องการถนนและพื้นที่ว่างสำหรับสาธารณะ ที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และน่าดึงดูด (The City of London, Local Plan, 2015)

2) อาคารสูงและขอบเขตสาธารณะ (Tall Building & The Public Realm)



ภาพที่ 4.41 อาคารสูงที่พัฒนาขึ้นใหม่สามารถสร้างโอกาสในการเพิ่มพื้นที่สาธารณะ และทางเท้า
from The City of London, Department of the Built Environment, 2016.

Sunlight and daylight: แนวทางที่ 8.2: ข้อเสนอการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะควรคำนึงถึง และปรับให้เข้ากับสิ่งแวดล้อม ผลกระทบของอาคารสูงที่มีอยู่ และเสนออาคารสูงใหม่เพื่อคุณภาพแสงแดดที่ส่องถึงพื้นดิน

Ground level: แนวทาง 8.3: ข้อเสนอการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในถนน และพื้นที่ระหว่างโครงการ รวมทั้งอาคารสูงควรตอบสนองความต้องการในการส่งเสริมกิจกรรมและความมีชีวิตชีวาบนพื้นที่ระหว่างอาคารสูง และถนนโดยรอบ รวมทั้งที่ว่าง

Permeability: แนวทาง 8.4: เส้นทางเดินเท้าที่มีอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ หรือมีส่วนร่วมกับการอาคารที่ได้รับการพิจารณาให้เก็บรักษาไว้ และแนวทางที่ 8.5: การสร้างเส้นทางคนเดินใหม่

Wind Mitigation: แนวทางที่ 8.5: การออกแบบพื้นที่สาธารณะควรคำนึงถึงผลกระทบจากอาคารสูง (The City of London, Department of the Built Environment, 2016)

(3) กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น

ตารางที่ 4.8

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านฮิสเทอริค คลัสเตอร์

ระยะร่น	Building Regulations for England Part B: Fire Safety	Vol 1: Dwellings: B4: External fire spread Vol 2: Building other than dwellings : B4: External fire spread
ที่ว่าง	Service-Environment and Planning	Historic Environment-Open Space Strategy 2015

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

1) กฎหมายระยะร่น

จากประมวลกฎหมายทั่วไปของประเทศอังกฤษ ส่วน B เรื่องความปลอดภัยจากไฟไหม้ (Building Regulations for England Part B: Fire Safety) ประกอบด้วย 2 ส่วน (HM Government, 2007) คือ

1-1 Vol 1: Dwellings: B4: External fire spread และ

1-2 Vol 2: Building other than dwellings: B4: External fire spread

ทั้ง 2 ฉบับเป็นเรื่องของการป้องกันการลามไฟจากภายในอาคารสู่อาคารข้างเคียง ด้วยการกำหนดระยะห่างระหว่างอาคาร ซึ่งทั้งสองฉบับแตกต่างกันที่ประเภทของอาคาร จากภาพที่ 4.42 และ 4.43 แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของระยะห่างที่เกิดขึ้น ซึ่งสำหรับงานวิจัยในครั้งนี้สนใจระยะระหว่างอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ จึงสนใจระยะที่เกิดกับประเภทไม่ใช่ที่อยู่อาศัย (ภาพที่ 4.43) ซึ่งมีวิธีการคิด 2 แบบดังนี้

วิธีที่ 1 จะใช้กับอาคารที่เป็นบล็อกของอาคารชุด หรืออาคารที่พักอาศัย ซึ่งต้องระยะห่างจากเขตที่ดินอย่างน้อย 1 เมตร มีกฎที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- มีความสูงไม่เกิน 3 ชั้น หรือยาวไม่เกิน 24 ม.
- แต่ละด้านของอาคารจะต้องมีระยะตามที่กำหนด โดยมีเงื่อนไข: ระยะจากขอบเขตที่ดิน และต้องเป็นพื้นที่ภายนอกอาคาร (Unprotected Areas)
- พื้นที่ภายนอกอาคารต้องเป็นพื้นที่ต้านไฟ

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 4.43 จะพบว่าหากต้องการทราบว่าต้องเว้นระยะเท่าไรขึ้นกับความยาวของอาคาร ซึ่งถ้ามีระยะอย่างน้อย 6 ม. จะสร้างอาคารยาวเท่าไรก็ได้

วิธีที่ 2 จะใช้กับอาคารทุกอาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 1 ม. ซึ่งตามภาพที่ 4.43 แสดงให้เห็นว่า จะมีกรณีที่ไม่ต้องระยะระหว่างอาคาร คือเป็นอาคารที่อยู่อาศัย สำนักงาน และที่พักผ่อน

B4

SPACE SEPARATION

Diagram 22 Permitted unprotected areas for Method 1

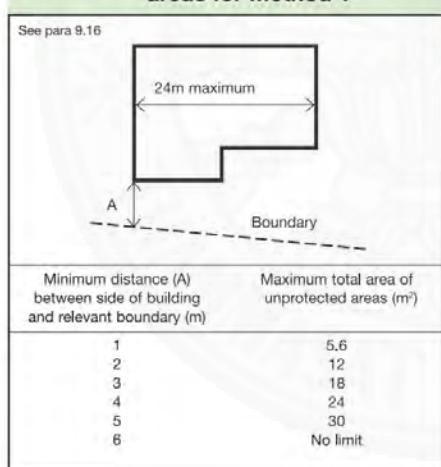


Table 4 Permitted unprotected areas for Method 2

Minimum distance between side of building and relevant boundary (m)	Maximum total percentage of unprotected area %
1	8
2.5	20
5	40
7.5	60
10	80
12.5	100

Notes:

- Intermediate values may be obtained by interpolation.
- For buildings which are fitted throughout with an automatic sprinkler system, see para 9.15.
- The total percentage of unprotected area is found by dividing the total unprotected area by the area of rectangle that encloses all the unprotected areas and multiplying the result by 100.

ภาพที่ 4.42 ระยะห่างพื้นที่ระหว่างอาคาร ประเภทที่อยู่อาศัย, HM Government. (2007, April).

The Building Regulation 2010 Fire safety. Volume 1- dwellinghouses, pp. 41-47

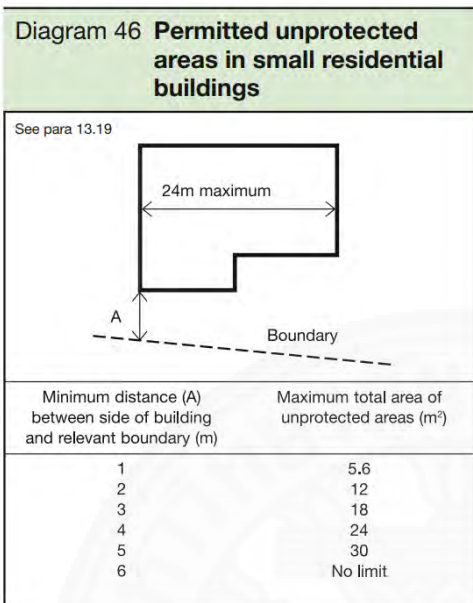


Table 15 Permitted unprotected areas in small buildings or compartments

Minimum distance between side of building and relevant boundary (m)	Maximum total percentage of unprotected area %	
Purpose groups		
	Residential, office, assembly and recreation	Shop and commercial industrial, storage and other non-residential
(1)	(2)	(3)
n.a.	1	4
1	2	8
2.5	5	20
5	10	40
7.5	15	60
10	20	80
12.5	25	100

Notes:
n.a. = not applicable

ภาพที่ 4.43 ระยะห่างพื้นที่ระหว่างอาคาร ประเภทไม่ใช่ที่อยู่อาศัย, HM Government. (2007, April). The Building Regulations 2010 Fire safety. Volume 2- Building other than dwellings, pp. 91-105.

2) กฎหมายที่ว่าง



ภาพที่ 4.44 ผังแสดงพื้นที่โล่งตามกฎหมาย, The City of London, Open Space Retrieved 2018, June, 7th from <http://www.mapping.cityoflondon.gov.uk/geocortex/mapping/?viewer=compass>

2.2 นโยบายและยุทธศาสตร์แห่งชาติ

ตามนโยบายการวางแผนของรัฐบาลมีการกำหนดไว้ในกรอบนโยบายการวางแผนแห่งชาติ (NPPF) ย่อหน้าที่ 73 NPPF ให้คำแนะนำว่า "การเข้าถึงพื้นที่เปิดโล่งที่มีคุณภาพสูงและโอกาสในการเล่นกีฬาและสันทนาการอาจมีส่วนสำคัญต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชน นโยบายการวางขึ้นอยู่กับการประเมินที่เข้มงวดและทันสมัย สำหรับความต้องการสำหรับพื้นที่เปิดโล่งกีฬาและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและโอกาสในการจัดหาใหม่ การประเมินระบุความต้องการเฉพาะและการขาดดุลหรือเชิงปริมาณหรือคุณภาพหรือส่วนเกินของพื้นที่เปิดกีฬาและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ในท้องถิ่น ข้อมูลที่ได้จากการประเมินมีการใช้เพื่อกำหนดพื้นที่ว่างกีฬาและการพักผ่อนหย่อนใจ (The City of London, The City of London Open Space Strateg, 2015)

และได้แบ่งประเภทพื้นที่ว่าง (Open Space Typologies) ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างอาคาร ไว้ดังนี้

■ Primary Civic Space: ให้สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่โล่งรวมถึงพลเมือง ตลาด และพื้นที่ผิวแข็งอื่น ๆ ที่ออกแบบมาสำหรับคนเดินเท้า

■ Secondary civic spaces: ให้สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่โล่งและอำนวยความสะดวกในการเดินเท้า

■ Provision for Children and Young People: พื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการเล่น และปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับเด็กและเยาวชน

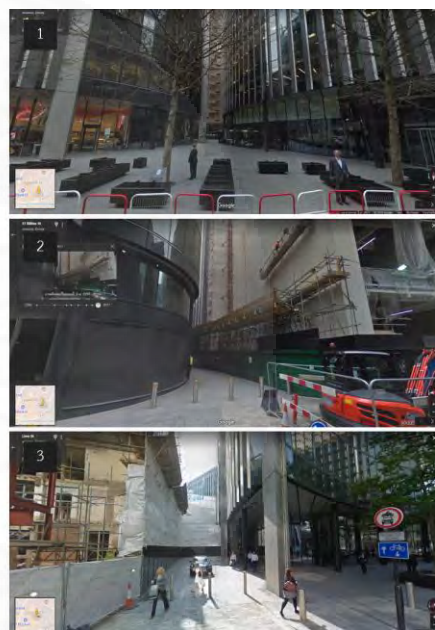
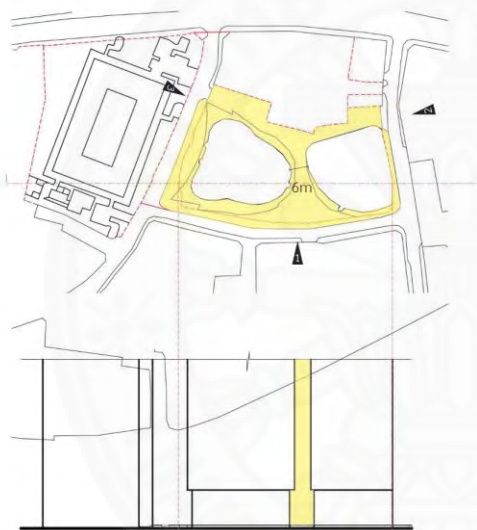
(4) กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ



ภาพที่ 4.45 ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : D01

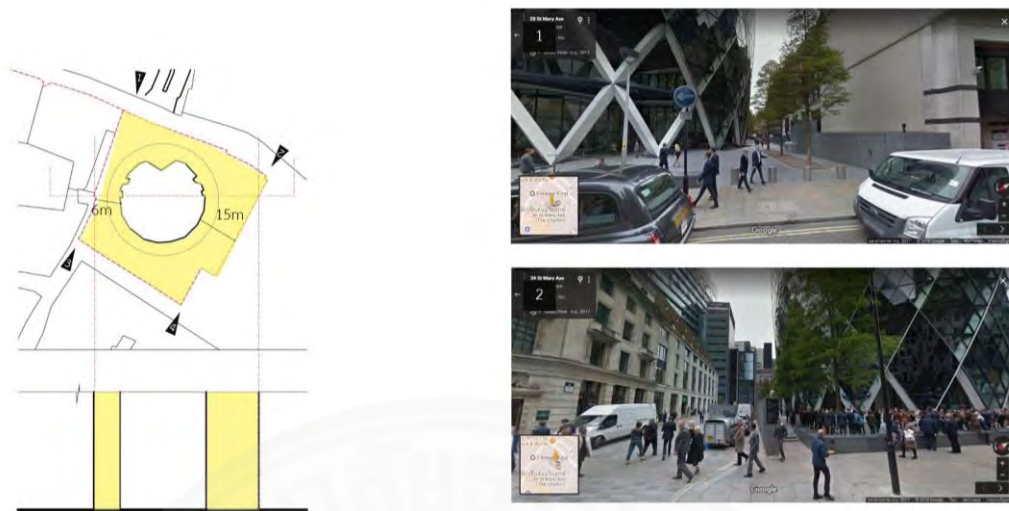
ตั้งอยู่บนพื้นที่ของอาคาร The Willis Building สร้างเสร็จในปี 2007 โดยในพื้นที่เดิมมีอาคาร 2 อาคาร เป็นอาคารสำนักงาน และมีร้านค้าอยู่ด้านล่าง เนื่องจากรูปแบบผังบล็อกที่มาได้เป็นกริดเท่ากัน และการออกแบบรูปร่างอาคารที่มีโค้งมนทำให้พื้นที่ระหว่างที่เกิดขึ้นไม่ได้เป็นชอกลิคเข้าไปเท่ากันตลอด แต่จะมีส่วนที่กว้างและแคบ โดยส่วนที่แคบสุดจะมีความกว้างประมาณ 6 เมตร ซึ่งส่วนที่กว้างด้านหน้าจะมีการจัดทำเป็นที่นั่งพักผ่อน ส่วนที่ลึกเข้าไปจะเป็นทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร และทะลุผ่านบล็อกได้



ภาพที่ 4.46 กรณีศึกษา D01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

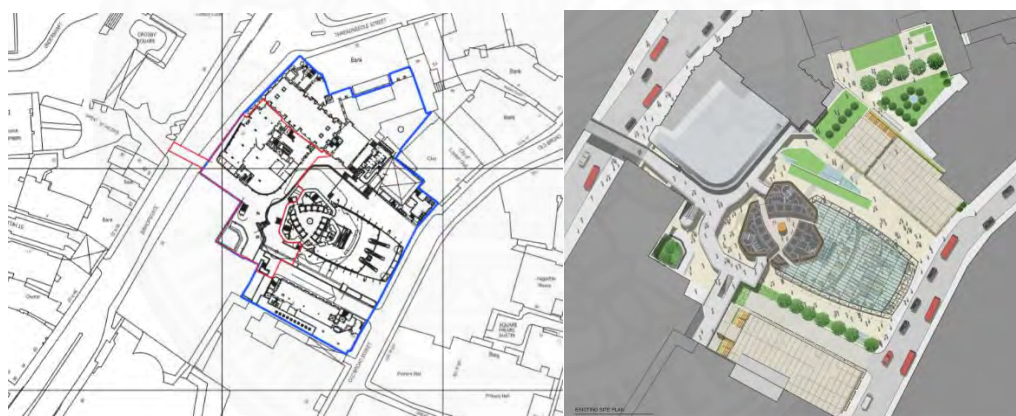
กรณีศึกษา : D02

พื้นที่ศึกษา D02 ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบอาคาร 30 St Mary Axe เป็นอาคารทรงกลมเมื่อตั้งบนพื้นที่สี่เหลี่ยม ก็ทำให้เหลือพื้นที่โดยรอบอาคาร ซึ่งถูกจัดทำเป็นลานกิจกรรมสำหรับรวมผลชั่วคราว และมีการใช้ปลูกต้นไม้เป็นแนวเพื่อสนับสนุนการเดินทางของคนเดินเท้า



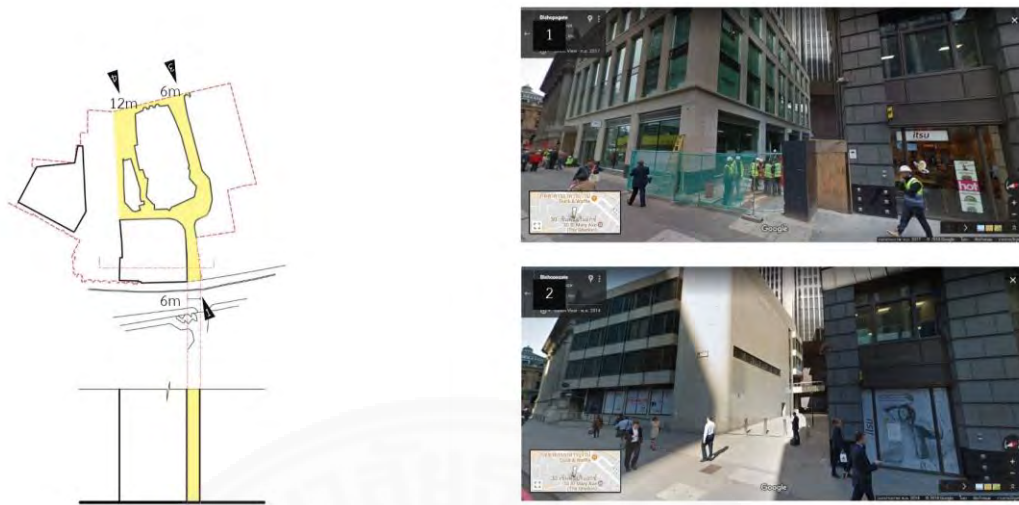
ภาพที่ 4. 47 กรณีศึกษา D02. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : D03



ภาพที่ 4.48 ขอบเขตและแผนพัฒนา กรณีศึกษา D03, Cityoflondon. (n.d.). Retrieved April 15, 2018, from Application Map: <http://www.planning2.cityoflondon.gov.uk/online-applications/applicationDetails.do?activeTab=map&keyVal=N1YVISFH02O00>

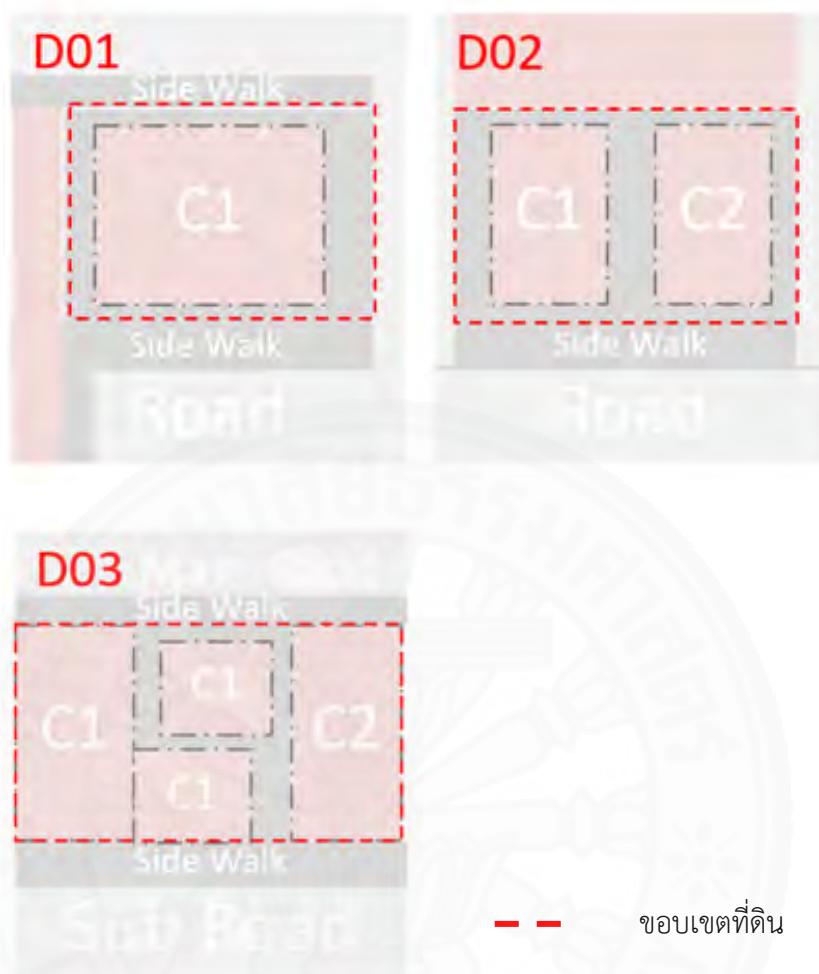
เป็นพื้นที่อยู่ในบริเวณของกลุ่มอาคาร 15 Bishopsgate London โดยกรณีศึกษา D03 เป็นพื้นที่ระหว่างโครงการบริเวณรอบอาคารหลัก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อทั้งกลุ่มอาคาร และเชื่อมทะลุบล็อกได้ ปัจจุบันกำลังมีแผนพัฒนาปรับปรุงอาคาร และทำทางเชื่อมลอยฟ้าข้ามไปอีกฝั่งหนึ่ง ดังแสดงในภาพ 4.47 ซึ่งการปรับปรุงอาคารมีบริเวณที่เสร็จแล้วคือบริเวณอาคารหลังเล็กซึ่งมีการปรับปรุงจากอาคารที่ปิดตันให้เป็นกระจกใส มีลักษณะเป็น shop front เพื่อรองรับการเดินของคนเดินเท้า แสดงในภาพที่ 4.48



ภาพที่ 4.49 กรณีศึกษา D03. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบทางกายภาพของทั้ง 3 กรณีศึกษา ดังที่แสดงในภาพ 4.49 จะพบว่า จะมี 1 กรณีศึกษาที่ D01 และ D02 มีลักษณะผังพื้นที่คล้ายกันคือ เป็นผังพื้นที่โค้ง ทำให้พื้นที่ระหว่างอาคารที่เกิดขึ้นเป็นพื้นที่รอบอาคาร ที่ใช้เป็นที่จัดกิจกรรมชั่วคราว ที่นั่ง และทางเดินผ่าน สำหรับกรณีศึกษา D03 แม้จะมีลักษณะเป็นกลุ่มอาคาร แต่ด้วยการเรียงตัวของอาคารที่เป็นแบบด้านหลัง และด้านข้างติดกัน มีเพียงบริเวณที่เว้นไว้ตามกฎหมาย ซึ่งเป็นพื้นที่ด้านข้างที่ขนาดใหญ่ ออกแบบเพื่อการใช้งานของคนเดินเท้า

ในส่วนกรรมสิทธิ์ที่ดิน จะพบว่าพื้นที่ระหว่างโครงการจะสร้างอยู่ภายในพื้นที่ของอาคาร แต่จะมีการออกแบบวัสดุ รวมทั้งระดับให้เป็นเหมือนกับทางเท้าของเมือง ทำให้พื้นที่เชื่อมต่อไปกับทางเท้า และเชื่อมเข้ามาที่อาคาร รวมทั้งทะลุผ่านบล็อกได้



ภาพที่ 4.50 วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา D01 D02 และ D03. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.1.5 ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์เขียล แคนาดา (Toronto Financials' District, Canada)

4.1.5.1 ข้อมูลทั่วไปของโตรอนโต

เมืองโตรอนโตเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของแคนาดา เขตเมืองทั่วโลก สำนักงานใหญ่ของประเทศ และบริษัทต่างชาติจะพบได้ที่นี่ และตลาดหุ้นที่ใหญ่ที่สุดในแคนาดาเป็นจุดโฟกัส สำหรับการลงทุน กิจกรรมทางธุรกิจที่เกิดขึ้นมา ดาวทาวน์โตรอนโตมีผลต่อเศรษฐกิจและทั่วประเทศในเรื่องทางการเงิน หากนับจากเขตและพื้นที่ใกล้เคียงถือเป็นเมืองใหญ่เป็นอันดับสามของความหนาแน่นของพื้นที่สำนักงานพาณิชย์ในเมืองในอเมริกาเหนือ ต่อจากนิวยอร์กและชิคาโก (Tocore Planning Downtown)

4.1.5.2 องค์กรที่เกี่ยวข้อง

(1) Toronto City Planning

แผนการวางแผนเมืองเป็นส่วนช่วยในการสร้างอนาคตของเมืองโตรอนโต ด้วยการจัดการการเติบโตและรูปแบบทางกายภาพของเมือง รูปลักษณ์ ความรู้สึก และการปรับเปลี่ยน ตลอดจนโอกาสในการจัดหางานและบริการแก่ผู้อยู่อาศัย City Planning ทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานอื่นของเมือง เพื่อกำหนดเป้าหมายและนโยบายในการพัฒนาที่รับผิดชอบ ให้การสนับสนุนและให้คำแนะนำแก่สภาเทศบาลเมือง เพื่อช่วยให้มั่นใจว่าการเติบโตของโตรอนโตจะก่อให้เกิดชุมชน และชุมชนที่ Torontonians ต้องการ

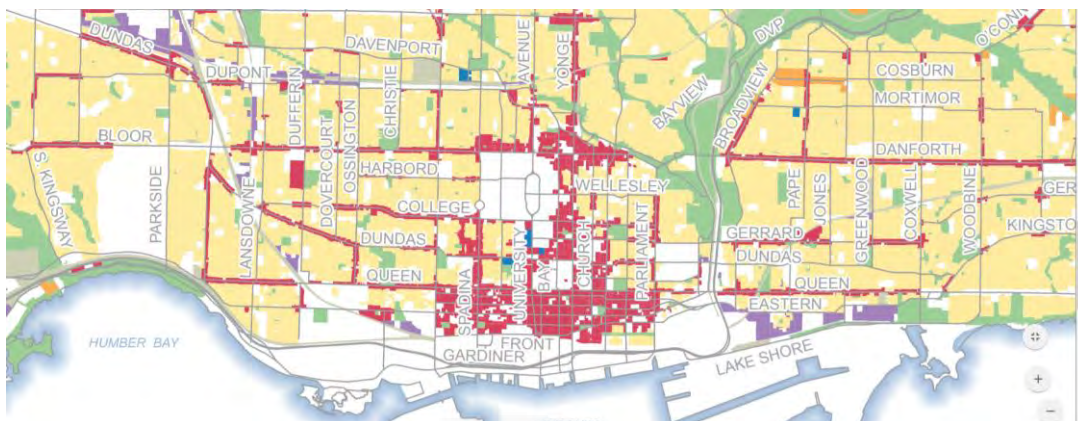
แผนนี้จะทบทวนและประมวลผลการอนุมัติการพัฒนาจากการวางแผนชุมชนและมุมมองด้านการออกแบบในเมือง เจ้าหน้าที่วางแผนเมืองรวบรวมข้อมูลของประชาชนและทำการวิจัยเพื่อพัฒนาและทบทวนแผนการข้อบังคับและโครงการต่าง ๆ ที่ช่วยปกป้องและปรับปรุงสภาพแวดล้อมในเมือง (Director, n.d.)

(2) Toronto Financial

The Toronto Financial District Business Improvement Area (BIA) หมายถึงศูนย์ธุรกิจชั้นนำของโตรอนโต บริเวณที่มี Union Station ทางเดินใต้ดินของ PATH และธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 5 แห่งในแคนาดา และบริษัทที่โดดเด่นที่สุด การระดมทุนได้รับการเรียกเก็บเงินพิเศษในอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ภายในเขตอำนาจของตน การเป็นสมาชิกประกอบด้วยพนักงานและธุรกิจทั้งหมดใน Financial District (BIA, n.d.)

4.1.5.3 แผนแม่บทของเมือง (City's General Plan)

เมืองต้องมีกรอบการวางแผนที่ได้รับการปรับปรุงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะยั่งยืนและน่าอยู่ มีชีวิตชีวา และเป็นไปเพื่อประโยชน์ของผู้อยู่อาศัยทั้งหมดสำหรับคนรุ่นต่อ ๆ ไป นอกจากนี้ยังมีเป้าหมายการสร้างเมืองที่สนับสนุนการทำงานของ TOcore คือ เพื่อให้แน่ใจว่าทั้งเมืองและประชากรที่พำนักอยู่ และทำงานข้าม Greater Horseshoe Golden ยังคงเจริญเติบโตและมีความสุข คุณภาพชีวิตที่อยู่ในกลุ่มที่ดีที่สุดในโลก (Tocore Planning Downtown)



ภาพที่ 4.51 แผนผังแสดงการใช้งานพื้นที่เมืองโตรอนโต้, Toronto City Planning. (2013, May). Citywide Zoning By-law. Retrieved July 7, 2018, from toronto.ca: <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/10/9706-City-Planning-Zoning-city-wide-zoning-map.pdf>

4.1.5.4 Toronto Financials' District

(1) ข้อมูลทั่วไป

Toronto Financials' District เป็นย่านดาวทาวน์สำคัญของโตรอนโต้ เป็นศูนย์รวมธุรกิจ และอาคารสำคัญไว้มากมาย

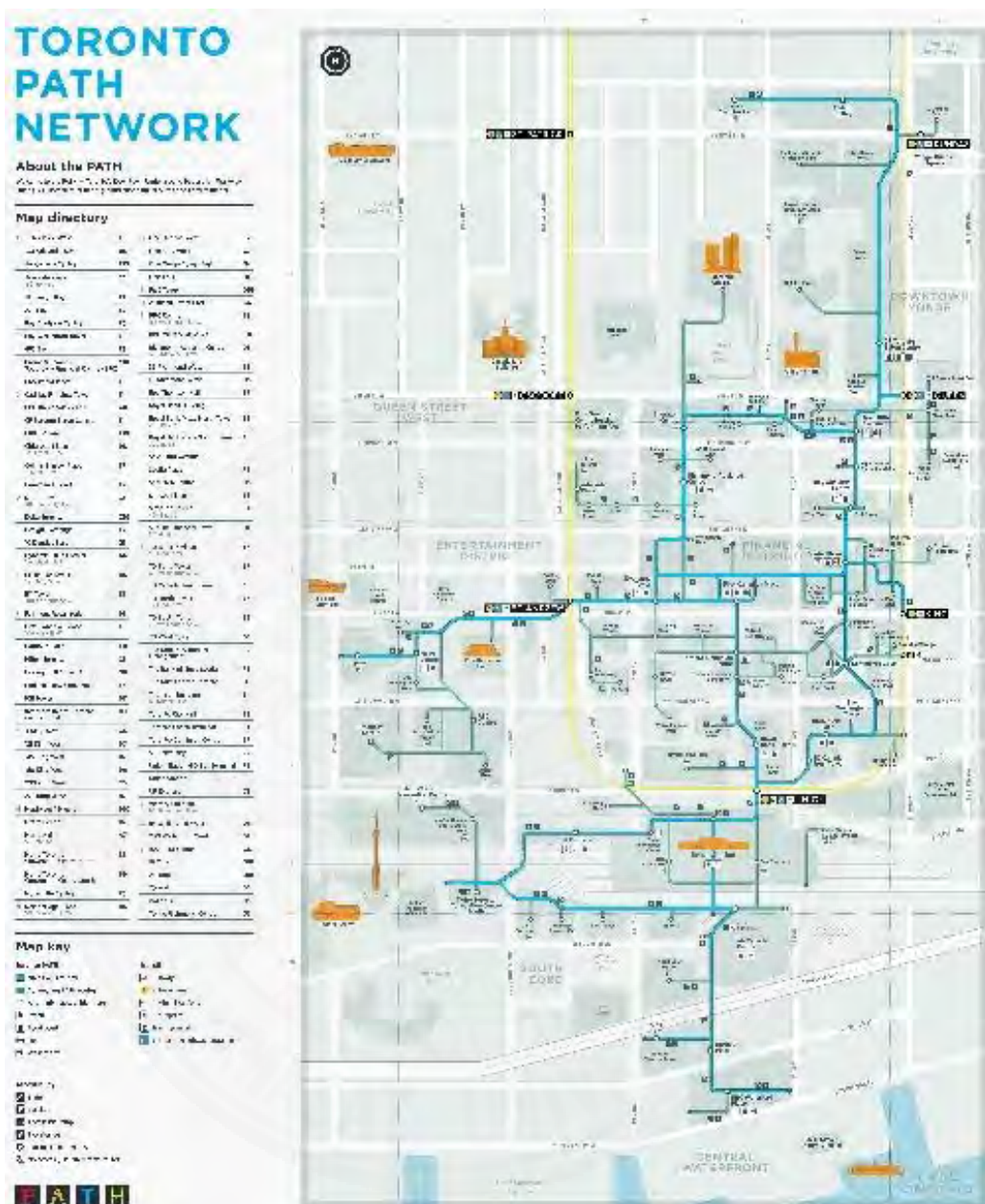
(2) แผนผังขอบเขต



ภาพที่ 4.52 แผนผังแสดงขอบเขตย่านดาวทาวน์โตรอนโต้ สืบค้นจาก Toronto City Planning. (2017, August 18). Proposed Downtown Plan. Retrieved July 7, 2018, from <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/10/9902-CityPlanning-TOcore-Proposed-Downtown-Plan.pdf>

(3) การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อภายในย่าน

เป็นศูนย์เศรษฐกิจชั้นนำของประเทศแคนาดาและการมีฐานะทางการเงินที่กำลังเติบโตขึ้นทั่วโลก Financial District คือเมืองหลวงของโตรอนโต้ เป็นการออกแบบเมืองเพื่อยกระดับมาตรฐาน : ยุทธศาสตร์พื้นที่สาธารณะในโตรอนโต้ ซึ่งกลยุทธ์จะอิงตามแผนงบประมาณทุก 5 ปี (Toronto Financial District)



ภาพที่ 4.53 แผนผังแสดง path การเดินของเมืองโตรอนโต้ สืบค้นจาก torontofinancialdistrict. (2018). TORONTO PATH NETWORK. Retrieved April 23, 2018, from torontofinancialdistrict:<http://torontofinancialdistrict.com/wpcontent/uploads/2018/03/PATH-Map-Full-Network-and-Directory.pdf>

(4) กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น

ตารางที่ 4.9

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์เซียล

ระยะร่น	TALL BUILDING DESIGN GUIDELINE	1.3 Fit and Transition in scale
		3.2.3 Separation Distance
ที่ว่าง	Privately Owned Publicly-Accessible Space Draft Urban Design Guidelines	3.4 Walkways / Mid-Block Pedestrian
		3.7 Public-Accessible Interior Pedestrian Connections

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

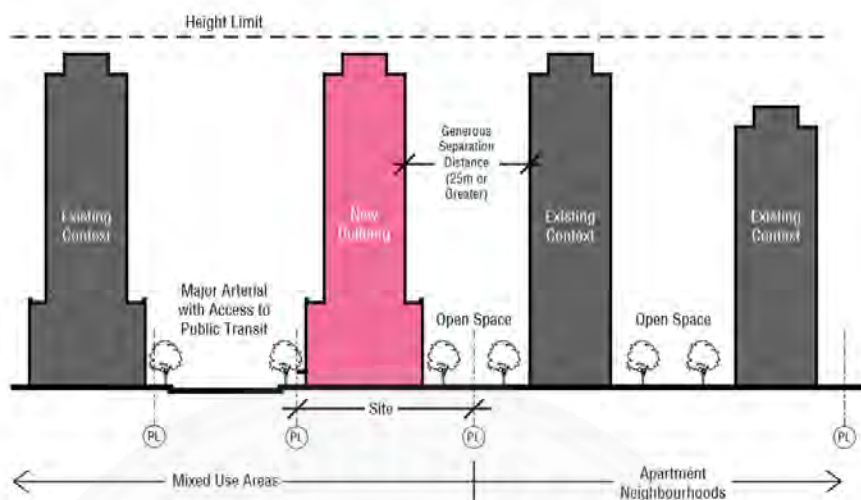
1) กฎหมายระยะร่น

แนวทางการออกแบบตึกสูง (TALL BUILDING DESIGN GUIDELINE)

(City of Toronto, Tall Building Design Guidelines online, 2013)

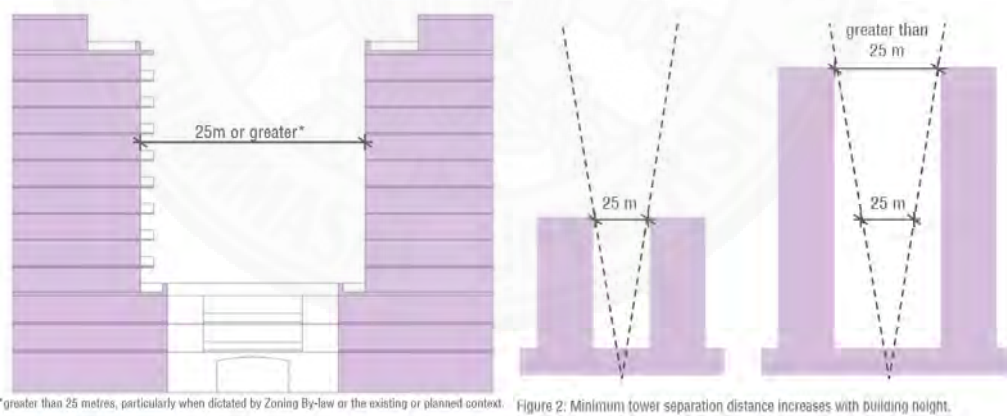
1-1 Fit and Transition in Scale ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงข้อกำหนดที่ทำให้มั่นใจว่า อาคารสูงจะตั้งอยู่บนพื้นที่ได้อย่างพอดี หรือการวางผังเข้ากับบริบทโดยรอบ กำหนดให้การเปลี่ยนขนาดอาคาร สวน ที่ว่าง ให้เล็กลงอย่างเหมาะสม

จากภาพที่ 4.54 แสดงให้เห็นถึงการที่อาคารใหม่ที่จะสร้างขึ้น ต้องคำนึงถึงบริบทโดยรอบ ในเรื่องความพอดี และเปลี่ยนผ่านพื้นที่ระหว่างอาคารสูง และอาคารที่เล็กกว่า สวน และพื้นที่ว่าง ทั้งในบล็อกเดียวกัน หรือตรงข้ามถนน



ภาพที่ 4.54 แนวคิดสร้างอาคารใหม่ต้องเหมาะสมกับอาคารเดิมที่มีอยู่แล้ว from City of Toronto, Tall Building Design Guidelines online, 2013, pp 17.

1-2 Separation Distances หัวข้อนี้กล่าวถึงระยะร่นของอาคารสูง 12.5 เมตร จากด้านข้าง และด้านหลังของขอบเขตที่ดิน ทำให้เกิดระยะห่างระหว่างอาคารเป็น ทั้งหมด 25 เมตรหรือมากกว่านั้น โดยวัดจากกรอบนอกของผนังภายนอกอาคาร ไม่รวมระเบียง



*greater than 25 metres, particularly when dictated by Zoning By-law or the existing or planned context. Figure 2: Minimum tower separation distance increases with building height.

ภาพที่ 4.55 ระยะห่างระหว่างอาคารขั้นต่ำ from City of Toronto, Tall Building Design Guidelines online, 2013, pp 52.

2) กฎหมายที่ว่าง

กลยุทธ์สำหรับการออกแบบพื้นที่สาธารณะสำหรับย่านโตรอนโตไฟแนนซ์เซียล (A PUBLIC REALM STRATEGY FOR TORONTO'S FINANCIAL DISTRICT) มีหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ (Toronto Financial District) ดังนี้

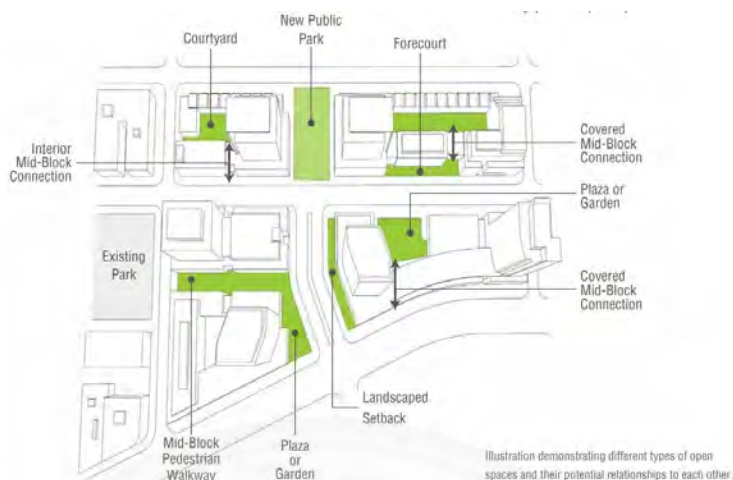
ขณะที่โตรอนโตยังคงเติบโตต่อไป ทำให้เมืองมีความต้องการที่จะฟื้นฟูสวนสาธารณะที่มีอยู่ และที่ว่างที่เปิดเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อให้มีพื้นที่ว่างที่จำเป็นมากกับความหนาแน่นของเมืองโตรอนโต ภาครัฐพุดคุยกเอกชน และผู้พัฒนาโครงการ เพื่อจะทำ Privately Owned Public-Access Spaces หรือ "POPS" ให้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ ซึ่งปัจจุบันเมืองโตรอนโตได้จัดไปดังแสดงในภาพ 4.50



LEGEND: 📍 Existing POPS 📍 Future POPS

ภาพที่ 4.56 ผังที่ตั้ง POPS ของโตรอนโต, City of Toronto, Privately-Owned Publicly Accessible Spaces (POPS) Retrieved 2018, July, 2018 from <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/privately-owned-publicly-accessible-spaces-pops/>

พื้นที่ว่างเหล่านี้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ที่นำไปสู่สุขภาพและความ เป็นอยู่ที่ดีของผู้อยู่อาศัยในเมือง คอนน และผู้เยี่ยมชม ทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ใกล้เคียง สร้าง ความรู้สึกของสถานที่และกลายเป็นสถานที่สำหรับการใช้งานที่หลากหลาย การบรรลุวัตถุประสงค์ เหล่านี้จะต้องเป็นกรอบการออกแบบสำหรับการพัฒนาพื้นที่ว่าง จากระดับของพลาซ่าเมืองขนาดใหญ่เพื่อเชื่อมต่อคนเดินเท้ากลางบล็อก พื้นที่สาธารณะของโตรอนโต ถนนสวนสาธารณะและพื้นที่ เปิดโล่ง พื้นที่กลางแจ้งที่เข้าร่วมกัน



ภาพที่ 4.57 ประเภทของที่ว่าง และความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ, City of Toronto, A PUBLIC REALM STRATEGY FOR TORONTO’S FINANCIAL DISTRICT, 2014

2-1 Walkways, Mid-Block Pedestrian เส้นทางเดินเท้าสาธารณะ

ภายนอกที่ระดับถนนโดยปกติจะมีการเชื่อมต่อผ่านทางบล็อก ปรับปรุงการเดินเท้าและการเคลื่อนไหวที่ง่ายขึ้น



Where POPs are adjacent to other open spaces, materials and patterns should be extended, such as this example of a mid-block pedestrian connection across from Simcoe Park.



A walkway along the edge of the CNIB Building located on Bayview Avenue. The pedestrian walkway is flanked by landscaping and includes art.

ภาพที่ 4.58 ตัวอย่าง POPs แบบ Walkways, Mid-Block Pedestrian, City of Toronto, A PUBLIC REALM STRATEGY FOR TORONTO’S FINANCIAL DISTRICT, 2014, pp.15

2-2 Public-Accessible Interior Pedestrian Connections

เส้นทางสาธารณะหรือเส้นทางผ่านอาคารที่สามารถเข้าถึงได้โดยทั่วไป ซึ่งมักเชื่อมต่อกับพื้นที่เปิดโล่งที่อยู่ติดกัน

(5) กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ

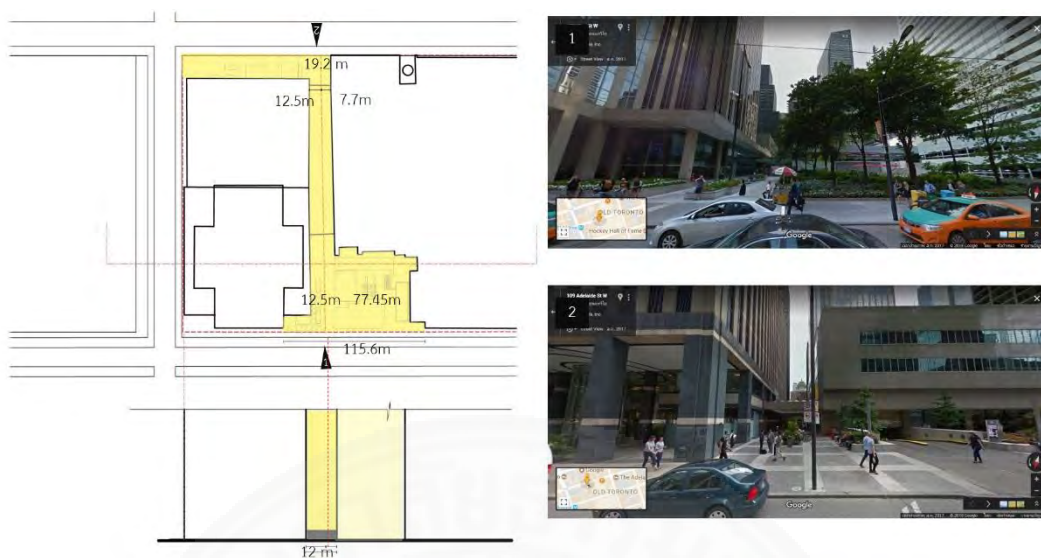


ภาพที่ 4.59 ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์เซียล. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : E01

เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ระหว่างอาคาร 3 อาคาร คือ Exchange Tower (1983) Northbridge Place (1960) และ First Canadian Place (1975) จะเห็นว่าทั้ง 3 อาคารมีระยะเวลาการสร้างที่แตกต่างกัน ซึ่งจากการศึกษาในแนวคิดของอาคารที่สร้างทีหลังอาคาร First Canadian ซึ่งเป็นอาคารอนุรักษ์ ได้กล่าวอย่างชัดเจนว่าออกแบบพื้นที่ระหว่างอาคารให้เชื่อมต่อกับอาคารเดิม และให้เชื่อมโยงกับอาคารเดิม

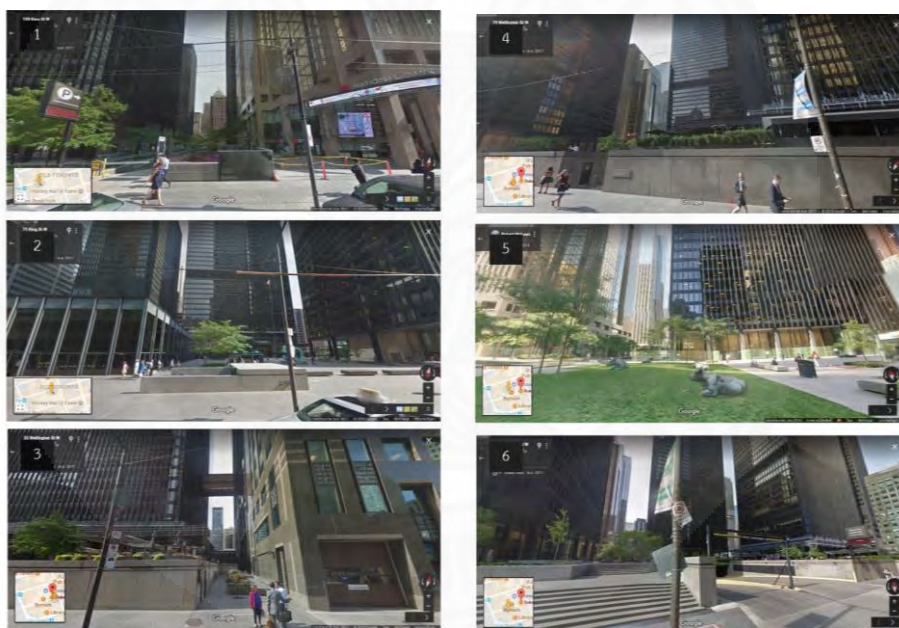
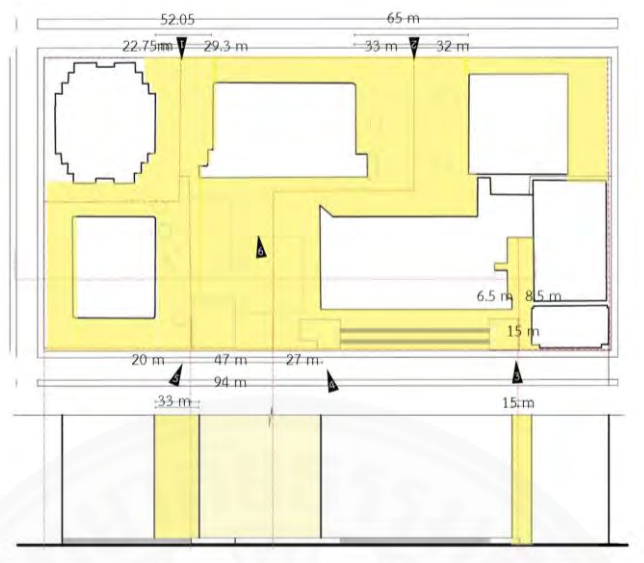
ซึ่งกรณีศึกษา E01 จะมีส่วนที่เปิดโล่งเป็น Court และส่วนที่มีสิ่งปกคลุมเชื่อมพื้นที่โล่งระหว่าง 2 อาคารเอาไว้ ซึ่งเป็นไปตาม POPS ในรูปแบบ Public-Accessible Interior Pedestrian Connections ซึ่งในกรณีนี้พื้นที่ดังกล่าวทำหน้าที่เป็นตลาดนัดแนวยาว เพื่อให้คนเดินผ่านทะลุบล็อกได้



ภาพที่ 4.60 กรณีศึกษา E01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : E02

กรณีศึกษา E02 เป็นกลุ่มอาคารที่ตั้งอยู่บนบล็อกเดียวกัน ประกอบไปด้วยอาคาร 6 อาคาร ดังนี้ Ernst & Young Tower (1992) TD Bank Tower (1967) TD West Tower (1974) TD North Tower (1969) TD Canada Trust or TD bank Pavilion และ 121 King West (1984) ซึ่งภายในบล็อกจะมีผู้พัฒนารายใหญ่อยู่ 1 ราย คือ Toronto-Dominion Centre ที่เป็นเจ้าของอาคาร 5 อาคารบนพื้นที่ และอีก 2 อาคารเป็นผู้พัฒนารายย่อย แต่ด้วยข้อบังคับเรื่องการออกแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร ทำให้ทุกอาคารไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเดียวกันหรือคนละเจ้าของก็ต้องทำพื้นที่ระหว่างโครงการให้เกิดการเชื่อมต่อกัน ซึ่งทำให้พื้นที่ระหว่างอาคารในกรณีศึกษานี้มีทั้งแบบที่เป็น Court และพื้นที่เชื่อมระหว่าง Court ซึ่งถูกออกแบบโดยวัสดุและระดับเดียวกัน ทำให้ทั้งบล็อกเชื่อมต่อ และเข้าถึงทุกอาคารโดยไม่ต้องออกจากบล็อก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบเริ่มต้นของ Ludwig Mies van der Rohe ที่ต้องการทำให้พื้นที่ในบล็อกนี้เป็นโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ที่ผู้คนสามารถ ทำงาน พักผ่อน และจับจ่ายใช้สอยบนพื้นที่ได้ เป็นการสนับสนุนการใช้งานของพื้นที่ให้ได้ประสิทธิภาพมากที่สุด



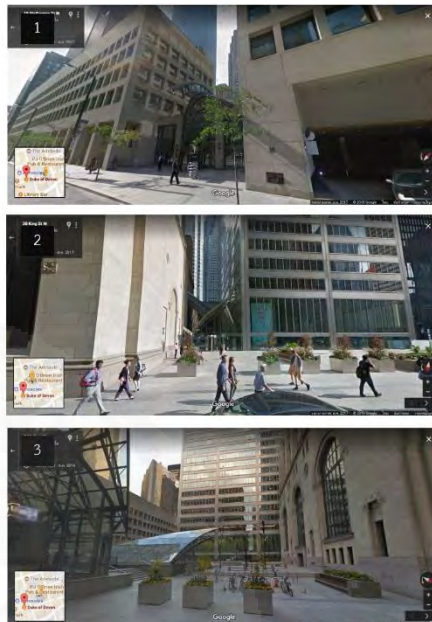
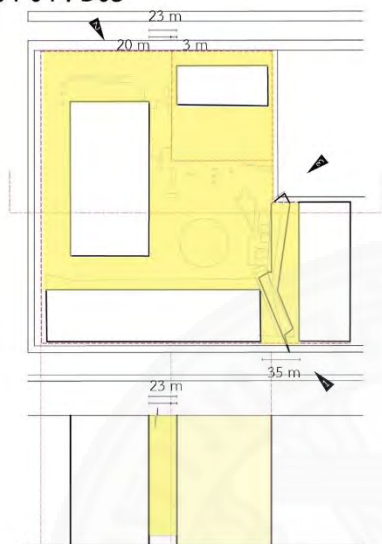
ภาพที่ 4.61 กรณีศึกษา E02. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : E03

กรณีศึกษา E03 ประกอบไปด้วยอาคาร 4 อาคาร คือ Commerce Court East (1972) Commerce Court South (1972) Commerce Court West (1972) และ Commerce Court North (1931) ซึ่งทุกโครงการมีผู้พัฒนารายเดียวกันคือ British Columbia Investment Management Corporation ในกรณีของกลุ่มอาคารนี้อาคารส่วนใหญ่ถูกสร้างขึ้นพร้อมกัน มีเพียง

อาคารเดี่ยวสร้างในภายหลัง แสดงให้เห็นว่าได้มีแนวคิดเรื่องการเชื่อมต่ออาคารไว้ตั้งแต่ต้น และบริเวณ Court ตรงกลางที่เกิดขึ้นยังเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับทางเข้าระบบขนส่งมวลชนอีกด้วย

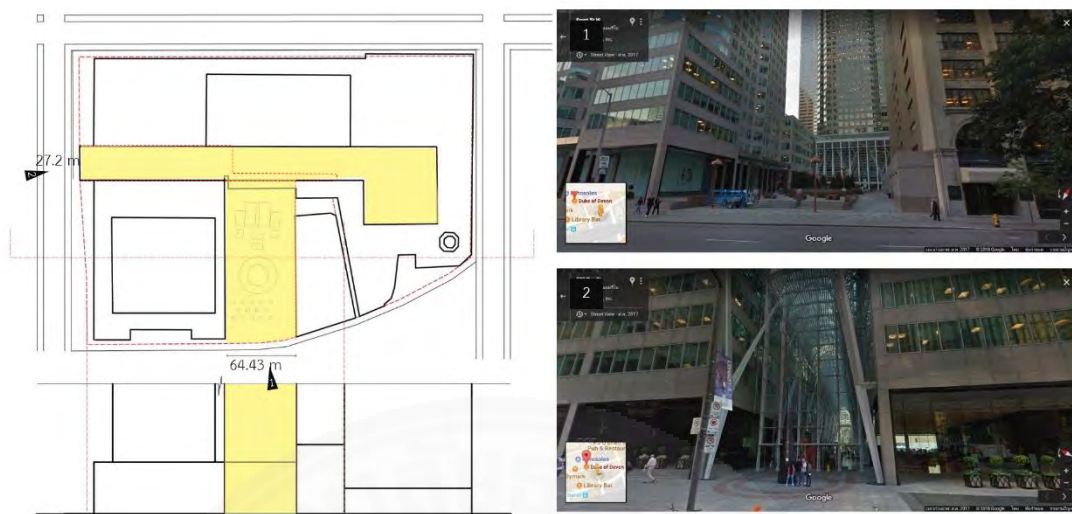
04-04 : D03



ภาพที่ 4.62 กรณีศึกษา E03. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : E04

กรณีศึกษา E04 ประกอบไปด้วย 3 อาคาร คือ Bay Wellington Tower (1992) The TD Canada Trust Tower (1990) 22 Front (1923) และ 2 พื้นที่ระหว่างอาคาร คือ Allen Lambert Galleria (1992) และ ลาน Brooklie Place ซึ่ง Lambert Galleria ถูกจัดเป็นพื้นที่ POPS ประเภท Public-Accessible Interior Pedestrian Connections ซึ่งถูกสร้างขึ้นพร้อมกับอาคาร Bay Wellington Tower โดยมีแนวคิดเพื่อจะสร้างแกลลอรี่สำหรับเมือง เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าว เมืองยังขาดพื้นที่แสดงงานทางศิลปะ และอีกพื้นที่ระหว่างโครงคือ ลาน Brooklie Place มีหน้าที่เป็นพลาซ่าให้กับเมือง ซึ่งพื้นที่ที่ถูกออกแบบให้เป็นที่นั่งสำหรับสาธารณะ



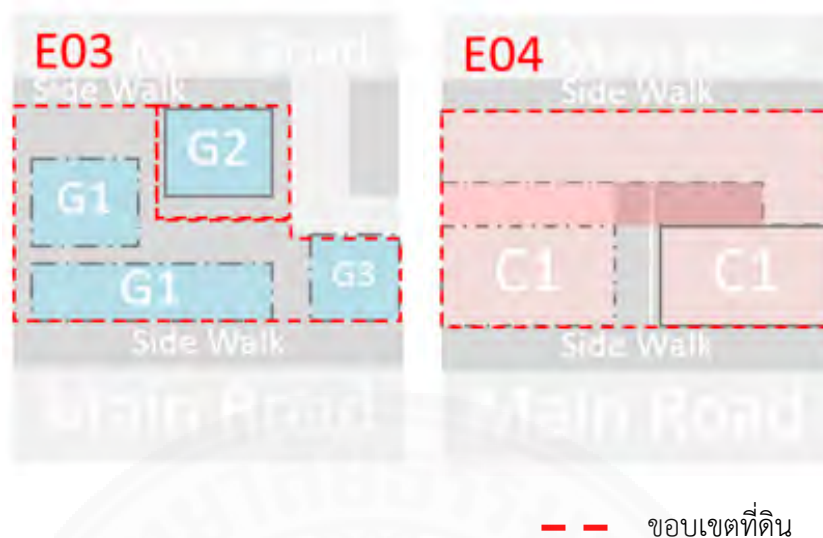
ภาพที่ 4.63 กรณีศึกษา E04. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบทางกายภาพของทั้ง 4 กรณีศึกษา ดังที่แสดงในภาพ 4.64 – 4.65 จะพบว่า กรณีศึกษาในเมืองโตรอนโต้ส่วนใหญ่เป็นลักษณะพื้นที่ระหว่างอาคารของกลุ่มอาคารภายในบล็อก เนื่องด้วยขนาดบล็อกที่ค่อนข้างใหญ่ และข้อบังคับที่ให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่าง และเมื่อเกิดพื้นที่ว่างก็มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าควรมีกิจกรรมเกิดขึ้นในพื้นที่

ในส่วนกรรมสิทธิ์ที่ดิน จะพบว่าพื้นที่ระหว่างโครงการจะอยู่ระหว่างขอบเขตที่ดิน แต่ด้วยของบังคับที่ส่งเสริมในเรื่องการเชื่อมต่อทางเดินเท้า จึงทำให้กายภาพพื้นที่ดูกลมกลืนและต่อเนื่อง ทำให้พื้นที่ระหว่างโครงการมีหน้าที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน



ภาพที่ 4.64 วิเคราะห์ห้องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา E01 และ E02 จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 4.65 วิเคราะห์ห้องประกอบกายภาพกรณีศึกษา E03 และ E04. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.1.6 ย่านทรานซิทเซ็นเตอร์ ซานฟรานซิสโก (Transit Center District, San Francisco)

4.1.6.1 ข้อมูลทั่วไปของซานฟรานซิสโก

ซานฟรานซิสโกเป็นสถานที่พิเศษ สิ่งสำคัญที่สุดคือความงามทางกายภาพอันน่าทึ่งซึ่งสร้างขึ้นโดยอ่าวและมหาสมุทรรอบ ๆ เนินเขาที่ส่องลงมาจกแสงแดดสาดส่องถึงแสงแดดหรือปกคลุมไปด้วยหมอกสีเงิน มุมมองจากเนินเขาเหล่านี้ได้รับโดยไม่ได้ตั้งใจ ผู้ตั้งถิ่นฐานแรกในการแย่งกันมาเพื่อสร้างชีวิตใหม่ทำให้ระบบกริดง่ายขึ้นบนบก ดังนั้นแทนที่จะเป็นถนนที่คิดเคี้ยวตัวเองรอบเนินเขาเรามีถนนที่สามารถปรับยอดเนินเขาให้เห็นทิวทัศน์ที่พิเศษได้ ทิวทัศน์เหล่านี้ทำให้เราเป็นเมืองที่น่าสนใจจากทุกมุมมองและเป็นประกายจินตนาการของเรา

อย่างที่สองซานฟรานซิสโกมีขนาดกะทัดรัด ความหนาแน่นของม้านสร้างประสบการณ์และการเผชิญหน้าที่หลากหลายบนทุกถนน เมืองนี้เป็นประเทศที่มีความเป็นสากลและมีความสง่างามสามารถเดินเท้าหรือเดินทางโดยรถประจำทางได้อย่างง่ายดายและมีความสมดุลที่น่าทึ่งของสถาปัตยกรรมในเมือง

อย่างที่สามซานฟรานซิสโกเป็นศูนย์กลางจิตวิญญาณของภูมิภาคและความร่วมมือในการรักษาคุณภาพชีวิตของพื้นที่ที่มีความจำเป็น เมืองนี้เป็นศูนย์กลางในการทำธุรกิจวัฒนธรรมการค้าปลีกการท่องเที่ยวและการศึกษา ประวัติศาสตร์ที่อุดมไปด้วย 150 ปีของม้านสะท้อนให้เห็นถึงวัฒนธรรมของโลกและให้ความหลากหลายมีพลังที่จะละลายแวกใกล้เคียง ชาวบ้านพยายามรักษาประเพณีนี้เอาไว้ต้อนรับผู้คนจากทั่วโลกให้เข้าร่วมในสัญญาของเมืองที่มีคุณภาพเมืองดี

4.1.6.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) the San Francisco Planning Department

เป็นฝ่ายวางแผนของซานฟรานซิสโกมีบทบาทสำคัญในการชี้้นำการเติบโตและการพัฒนาในเมืองของเรา กรมทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นของเมืองและชุมชนเพื่อช่วยในการวางแผนที่ดีสำหรับเมือง

ภารกิจของฝ่ายการวางแผนซานฟรานซิสโกภายใต้การดูแลของคณะกรรมการการวางแผนจะกำหนดอนาคตของซานฟรานซิสโกและภูมิภาคโดยการสร้างวิสัยทัศน์พิเศษสำหรับแผนทั่วไปและแผนส่วนชุมชน ส่งเสริมการออกแบบที่เป็นแบบอย่างผ่านการควบคุมการวางแผน ปรับปรุงสภาพแวดล้อมโดยการวิเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อม รักษาสมดุลที่เป็นเอกลักษณ์ของเมือง สร้างความหลากหลายของที่อยู่อาศัยและฐานงานที่หลากหลาย และบังคับใช้กฎหมายผังเมือง

เพื่อที่จะปฏิบัติภารกิจภารกิจฝ่ายวางแผนของซานฟรานซิสโก ประกอบด้วยแผนดังต่อไปนี้:

1) กองแผนงานปัจจุบัน

นักวางแผนช่วยในการพัฒนารูปร่างของเมือง พวกเขามีหน้าที่รับผิดชอบในการทบทวนใบอนุญาตอาคารและใบสมัครการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อให้เป็นไปตามรหัสการวางแผนของซานฟรานซิสโก, แผนทั่วไปของซานฟรานซิสโก, กฎระเบียบเขตและหลักเกณฑ์การออกแบบที่เกี่ยวข้อง นักวางแผนในแผนการวางแผนปัจจุบันมีหน้าที่รับผิดชอบในการพิจารณาขอบเขตโครงการ, การเก็บรักษาประวัติศาสตร์และการดำเนินงานศูนย์ข้อมูลการวางแผน นอกจากนี้เจ้าหน้าที่จะประมวลผลการแจ้งเตือนบริเวณใกล้เคียงทั้งหมดสำหรับการเปลี่ยนแปลงการใช้งานและการขยายที่อยู่อาศัย

2) กองแผนงานโครงข่ายผังเมือง

นักวางแผนในแผนกโครงข่ายผังเมือง พัฒนานโยบายรักษาและดูแลการปฏิบัติตามแผนทั่วไปของเมืองและใช้แผนท้องถิ่นและทำหน้าที่เป็นแหล่งข้อมูลการออกแบบเมืองสำหรับเมือง ส่วนนี้ยังรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสนับสนุนนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ภายใน Citywide Planning คือ City Design Group (CDG) ซึ่งเป็นผู้นำด้านการออกแบบและโครงการปรับปรุงส่วนสาธารณะและ Information and Analysis Group (IAG) ซึ่งจัดทำรายงานและการวิเคราะห์ข้อมูลแก่คณะกรรมการ, กรรมการ และประชาชนทั่วไป

3) กองแผนงานสิ่งแวดล้อม

พนักงานในแผนการวางแผนด้านสิ่งแวดล้อมได้ทบทวนโครงการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อเมืองซานฟรานซิสโกและประชาชนซึ่งเป็นกระบวนการที่

เรียกว่าการทบทวนด้านสิ่งแวดล้อม การทบทวนจะดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคุณภาพสิ่งแวดล้อมของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (CAQA) และบทที่ 31 ของประมวลกฎหมายปกครองส่วนท้องถิ่นของซานฟรานซิสโกซึ่งเป็นแนวทางในการดำเนินการตามขั้นตอน CEQA

4) เขตบริหารและการปฏิบัติตาม

นักวางแผนในแผนกการบริหารและจัดการด้านเขตจะดูแลรักษาและปรับปรุงคุณภาพของละแวกใกล้เคียงในซานฟรานซิสโกด้วยการปฏิบัติตามกฎการวางแผนของซานฟรานซิสโก ทีมการบังคับใช้รหัสภายใต้หมวดนี้จะตอบสนองต่อข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการละเมิดการวางแผนที่ถูกกล่าวหาและเริ่มต้นการบังคับใช้อย่างเป็นทางการและเป็นกลางเพื่อแก้ไขการละเมิดและรักษาความน่าอยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง

5) กองบริหาร

พนักงานในฝ่ายบริหารให้การสนับสนุนและทรัพยากรเพื่อให้บรรลุภารกิจและเป้าหมายของแผนก แผนกนี้ประกอบด้วยกิจการด้านกฎหมายการเงินการสื่อสารเทคโนโลยีสารสนเทศการดำเนินงานทรัพยากรบุคคลและโครงการพิเศษ

(2) Transbay Joint Powers Authority (TJPA)

TJPA มีเขตอำนาจศาลหลักเกี่ยวกับเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาเงินทุนการออกแบบการพัฒนาการก่อสร้างและการดำเนินงานของโครงการ Transbay TJPA คือการร่วมกันขององค์กร ที่สร้างขึ้นโดยเมืองและเขตของซานฟรานซิสโก, Alameda-Contra Costa Transit District, Peninsula Corridor Joint Powers Board, California High Speed Rail Authority และ Caltrans (ตำแหน่งเดิม) TJPA จัดการโดยพนักงาน TJPA และคณะกรรมการแปดคน (TJPA, n.d., *About the TJPA*)

4.1.6.3 แผนแม่บทของเมือง (City's General Plan)

แผนแม่บทของเมืองทำหน้าที่ชี้แนะการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้เพื่อให้แน่ใจว่าคุณสมบัติที่ทำให้ซานฟรานซิสโกเป็นเอกลักษณ์มีการรักษาและดีขึ้น แผนทั่วไปยึดตามข้อตกลงเชิงสร้างสรรค์เกี่ยวกับประเด็นทางสังคมเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการวางแผนและได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการผู้บังคับบัญชาแผนทั่วไปจะเป็นพื้นฐานสำหรับการตัดสินใจที่ส่งผลกระทบต่อทุกด้านในชีวิตประจำวันของเรา จากการเดินทางที่เราอาศัยอยู่และทำงานเป็นทั้งยุทธศาสตร์และแผนระยะยาว มีขอบเขตกว้างและมีลักษณะเฉพาะ มีการดำเนินการโดยการตัดสินใจที่กำหนดทิศทางการจัดสรรทรัพยากรของรัฐและสร้างรูปแบบการพัฒนาเอกชน ในระยะสั้นแผนทั่วไปคือรูปลักษณะของวิสัยทัศน์ของชุมชนในอนาคตของซานฟรานซิสโก

กฎหมายของรัฐกำหนดว่าแผนที่กำหนดใน 7 ประเด็น ได้แก่ การใช้ที่ดิน (Land use), ทางสัญจร (Circulation), ที่การอยู่อาศัย (Housing), การอนุรักษ์ (Conservation), พื้นที่เปิด (Open Space), เสียงรบกวน (Noise) และความปลอดภัย (Safety)

กฎบัตรที่ได้รับการอนุมัติโดยผู้มีสิทธิเลือกตั้งในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2538 (1995) กำหนดให้คณะกรรมการวางแผนเสนอแนวทางแก้ไขแผนที่ให้คณะกรรมการผู้อำนวยการพิจารณาอนุมัติ การอนุมัตินี้จะเปลี่ยนสถานะของแผนที่จากคำแนะนำไปเป็นเอกสารบังคับ และเน้นความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการสร้างความสอดคล้องกับแผนที่ไปก่อนที่จะมีการดำเนินการโดยคณะผู้บังคับบัญชาในการดำเนินการต่าง ๆ

แผนที่ไปนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นค่าเฉลี่ยและวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกันภายในและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และนโยบายรวมทั้งวัตถุประสงค์และนโยบายที่จะตีความในลักษณะที่บรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว ส่วนที่ 101.1 (b) ของกฎหมายผังเมือง ซึ่งเพิ่มโดยข้อเสนอโดย Proposition M, 4 พฤศจิกายน 1986 ดังนี้

กำหนดนโยบายความสำคัญดังต่อไปนี้ จะรวมอยู่ในคำนำของแผนที่ไป และจะเป็นพื้นฐานในการแก้ไขปัญหาความไม่สอดคล้องกันในแผนที่ไป:

- 1) การใช้พื้นที่ค้าปลีกที่มีอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงที่มีอยู่จะได้รับการรักษาและเพิ่มโอกาสในอนาคตสำหรับการจ้างงานในประเทศและการเป็นเจ้าของธุรกิจดังกล่าวที่เพิ่มขึ้น
- 2) ที่อยู่อาศัยที่มีอยู่และตัวละครในบริเวณใกล้เคียงได้รับการอนุรักษ์และคุ้มครองเพื่อรักษาความหลากหลายทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจของชุมชน
- 3) ที่อยู่อาศัยของเมืองที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงจะถูกรักษาและปรับปรุง;
- 4) การจราจรที่เดินทางไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการระบบขนส่ง (Muni Transit) หรือเป็นภาระหนักเกินกว่าที่ถนนหรือที่จอดรถในบริเวณใกล้เคียงชุมชน
- 5) เพื่อรักษาฐานเศรษฐกิจที่หลากหลายโดยการปกป้องภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการของเราจากการเคลื่อนย้ายเนื่องจากการพัฒนาสำนักงานเชิงพาณิชย์และโอกาสในอนาคตสำหรับการจ้างงานในประเทศและความเป็นเจ้าของในภาคธุรกิจเหล่านี้จะเพิ่มขึ้น
- 6) เป้าหมายของเมืองคือความพร้อมที่เป็นไปได้มากที่สุดเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิตในแผ่นดินไหว
- 7) สถานที่สำคัญและอาคารประวัติศาสตร์จะได้รับการเก็บรักษาไว้
- 8) ที่สวนสาธารณะและพื้นที่เปิดโล่ง และการเข้าถึงของแสงแดดและวิวทัศน์จะได้รับการปกป้องจากการพัฒนา

ลักษณะที่จะเป็นวัตถุประสงค์ทั่วไปจะถูกกำหนดโดยคำแถลงวัตถุประสงค์และนโยบายในชุดขององค์ประกอบแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อเฉพาะซึ่งใช้กับโครงข่ายในเมือง แผนทั่วไปปัจจุบันประกอบด้วยองค์ประกอบดังต่อไปนี้: ที่อยู่อาศัย(Residence), การค้าและอุตสาหกรรม(Commerce and Industry), สันทนาการและพื้นที่โล่ง(Recreation and Open Space), สิ่งอำนวยความสะดวกของชุมชน(Community Facility), การคมนาคม(Transportation), การขนส่งความปลอดภัยของชุมชน(Community Safety), การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม(Environmental Protection), การออกแบบเมืองและศิลปะ(Urban Design and Arts) นอกจากนี้ดัชนีการใช้ที่ดินยังอ้างอิงถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งอยู่ในแผนทั่วไป อาจมีการเพิ่มองค์ประกอบเพิ่มเติมเป็นครั้งคราว

แผนยังประกอบด้วยแผนพื้นที่หลายพื้นที่ที่ครอบคลุมพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ของเมือง ที่นโยบายทั่วไปในองค์ประกอบของแผนทั่วไปมีความแม่นยำมากขึ้นเนื่องจากเกี่ยวข้องกับบางส่วนของเมือง

นอกเหนือไปจากองค์ประกอบแผนผังพื้นที่และผังการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งประกอบด้วยแผนแม่บทฉบับสมบูรณ์แล้ว มีเอกสารหลายฉบับที่สนับสนุนแผนดังกล่าว ซึ่งรวมถึงเอกสารพื้นหลังรายงานทางเทคนิคข้อเสนอสำหรับการตรวจสอบผลเมืองรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมหรือการประกาศเชิงลบเอกสารโครงการและหลักเกณฑ์การออกแบบ เอกสารโปรแกรมจัดเตรียมตารางเวลาและโปรแกรมสำหรับการดำเนินแผนระยะสั้นในระยะสั้น



ภาพที่ 4.66 แผนผังพื้นที่ในซานฟรานซิสโก, San Francisco Planning Department, สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2561 จาก <http://generalplan.sfplanning.org/index.htm>

4.1.6.4 Transit Center District Plan, A Sub-Area Plan of the Downtown plan

(1) ข้อมูลทั่วไป

แผนผัง Transit Center Plan จัดทำขึ้นตามแผนเมืองที่มีชื่อของเมืองซึ่งคาดการณ์บริเวณรอบสถานีขนส่ง (Transbay Terminal) เปรียบเสมือนเป็นหัวใจของใจกลางเมืองใหม่ ยี่สิบห้าปีหลังจากที่ได้มีการใช้แผนผังเมืองแล้ว ในปีพ.ศ. 2528 (1985) เมืองแห่งนี้ก็พร้อมที่จะเป็นเช่นนั้น การกำจัดถนน Embarcadero Freeway พร้อมกับการนำแผนการปรับปรุงพื้นที่ Transbay และ Rincon Hill อนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านทิศใต้ของตัวเมืองตามแนวทางที่เห็นได้ชัดในแผนผังเมือง คาดว่าจะรองรับคนได้ประมาณ 20 ล้านคนต่อปี ศูนย์ Transbay Transit ใหม่จะเป็นจุดศูนย์กลางกิจกรรมของท้องถิ่น(Transit Center District Plan,n.d.,p.1)

แผนผังพื้นที่ย่อยนี้พยายามที่จะยกระดับกฎของผังเมือง เพื่อสร้างรูปแบบการใช้ที่ดิน, รูปแบบเมือง, พื้นที่สาธารณะ และการสัญจร เพื่อให้การปรับเปลี่ยนในปัจจุบันและเข้าใจอนาคต แผนเสนอนโยบายการวางแผนและการควบคุมที่ดิน, รูปแบบเมือง และการออกแบบอาคาร ทั้งที่เป็นทรัพย์สินส่วนตัวและเจ้าของทรัพย์สิน จะถูกควบคุมโดย TJPA และเพื่อการปรับปรุงและการบริหารจัดการเขตปกครองสาธารณะและระบบการสัญจรของถนน,พลาซ่า และสวนสาธารณะ เพื่อช่วยให้แน่ใจว่า Transbay Transit Center และสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะอื่น ๆ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในพื้นที่ที่สร้างขึ้นแผนนี้ด้วย ซึ่งแผนนี้แนะนำกลไกสำหรับการกำกับเงินทุนที่จำเป็นจากการเพิ่มโอกาสในการพัฒนาเพื่อวัตถุประสงค์เหล่านี้ด้วย (Transit Center District Plan,n.d.,p.1)

(2) แผนผังขอบเขต

ศูนย์ขนส่งกลางหรือพื้นที่แผนประกอบด้วยพื้นที่ประมาณ 145 เอเคอร์ (ประมาณ 366 ไร่)ที่ใจกลาง Transbay Transit Center ซึ่งตั้งอยู่ระหว่าง Northern Financial District, Rincon Hill ศูนย์ Yerba Buena Center และอ่าว เขตแดนของเขตมีประมาณ Market Street อยู่ทางทิศเหนือ,Embarcadero ทางทิศตะวันออก Folsom Street ทางทิศใต้และ Hawthorne Street ไปทางทิศตะวันตก (Transit Center District Plan,n.d.,p.1)

ที่ดินส่วนใหญ่ในพื้นที่โครงการเป็นของเอกชน ที่มีชื่อยกเว้นของผืนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ Transbay Joint Powers Authority (TJPA) ซึ่งอย่างน้อยสองสิ่งจะพร้อมสำหรับการพัฒนาใหม่ที่สำคัญ (Transit Center District Plan,n.d.,p.1)

บริเวณของ Transit Tower ที่เสนอ (ด้านหน้าของ Transit Center ไปตาม Mission Street) พื้นที่ ทางด้านทิศเหนือของไฮเวย์ระหว่างถนนสายแรกและสายที่สองเคยเป็นที่ตั้งของรถประจำทางลาดที่จะสร้างขึ้นใหม่ในพัสดุใกล้เคียงกับทางตะวันตก



ภาพที่ 4.67 ที่ตั้งโครงการและขอบเขตพื้นที่ย่าน (Project Location and Plan Area Boundaries) ที่มา Transit Center District Plan . (n.d.). A Sub-Area Plan of the Downtown Plan. Retrieved May 16, 2018

แผนโดยรวมและบริบท (Plan Overview and Context) เริ่มในปี พ.ศ. 2528 (1985) เมืองได้ให้ความสำคัญกับแผนผังเมืองซึ่งมุ่งสร้างเมืองขึ้นโดยการขยายการเติบโตไปยังสถานที่ที่ต้องการ เป็นแผนการขยายศูนย์รวมงาน จากนั้นมุ่งเน้นไปทางทิศเหนือของ Market Street ไปทางทิศใต้ของ Market Street โดยเฉพาะบริเวณ Transbay Terminal

หลังจากได้รับความเสียหายจากแผ่นดินไหวในปี พ.ศ. 2532 ที่เมืองโลมา Prieta Embarcadero Freeway ถูกรื้อถอนและถูกเชื่อมต่อกับเมืองริมน้ำที่มีทางเดินที่สวยงาม, ถนนและทางรถไฟ การเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้เมืองนี้เติบโตขึ้นไปทางทิศใต้ ติดกับเขตที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงในอนาคต การสร้างย่านนี้ได้รับการจัดทำขึ้นตามแผน the Rincon Hill Plan และ the Transbay แผนการปรับปรุงใหม่ซึ่งทั้งสองใช้ในปีพ. ศ. 2548 (2005) ร่วมกันแผนการเหล่านี้เป็นแนวทางในการสร้างย่านที่อยู่อาศัยใหม่ที่มีศูนย์กลางอยู่ที่ Folsom ถนนที่มีส่วนผสมของอาคารสูง กลางและต่ำ (Transit Center District Plan,n.d.,p.3)

(3) การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อภายในย่าน

โครงการ Transbay Transit Center เป็นโครงการด้านการขนส่งและการเคหะที่มีวิสัยทัศน์ที่จะแปลงเมืองซานฟรานซิสโกและระบบการขนส่งในภูมิภาคของซานฟรานซิสโก (San Francisco Bay) โดยการสร้าง "สถานีรถไฟแกรนด์เซ็นทรัลเวสเทิร์น" (Grand Central Station of the West) ในใจกลางย่านการขนส่งใหม่ที่เป็นมิตร (new transit-friendly

neighborhood) โครงการประมาณ 6 พันล้านเหรียญ จะแทนที่อาคารเดิม Transbay Terminal ที่ถนน First and Mission Street ในซานฟรานซิสโก โดยมีศูนย์กลางการขนส่งสาธารณะในภูมิภาคที่ทันสมัยเชื่อมต่อกับมณฑลแปดแห่งในอ่าวและรัฐแคลิฟอร์เนียผ่านระบบขนส่งสาธารณะ 11 แห่ง ได้แก่ AC Transit, BART, Caltrain, Golden Gate Transit, Greyhound, Muni, SamTrans, WestCAT Lynx, Amtrak, Paratransit และรถไฟความเร็วสูงในอนาคตจากซานฟรานซิสโกไปยัง Los Angeles / Anaheim (TJPA.,n.d., *The Program*)

โครงการประกอบด้วยองค์ประกอบที่เชื่อมต่อกัน 3 ส่วน :

- 1) เปลี่ยน Transbay Terminal เดิมที่ถนน First และ Mission
- 2) การขยายรถไฟ Caltrain และรถไฟความเร็วสูง Californiana ได้ดินจากจุดสิ้นสุดของ Caltrain ที่ 4 และถนน King Street เข้าสู่ใจกลางเมือง Transit Center แห่งใหม่
- 3) สร้างพื้นที่ใกล้เคียงใหม่ด้วยที่อยู่อาศัยสำนักงานสวนสาธารณะและร้านค้าโดยรอบศูนย์ขนส่งใหม่

ขั้นแรกของโครงการจะสร้างศูนย์ขนส่งใหม่ห้าชั้นที่มีระดับรถประจำทางเหนือชั้นหนึ่งชั้นล่างและอีกสองระดับทางรถไฟด้านล่างให้บริการรถไฟ Caltrain และรถไฟความเร็วสูง California ในอนาคต เฟส I จะสร้างทางลาดรถเมลิใหม่ซึ่งจะเชื่อมต่อศูนย์ขนส่งเข้ากับสถานที่จัดเก็บข้อมูลรถใหม่นอกสถานที่และสะพาน San Francisco-Oakland Bay

ออกแบบโดย Pelli Clarke Pelli Architects (PCPA) ศูนย์ขนส่งใหม่จะมีสวนสาธารณะขนาด 5.4 เอเคอร์บนหลังคารถบัสและสถานีรถไฟ หอการขนส่งสาธารณะที่ออกแบบโดย PCPA และได้รับการพัฒนาโดย บริษัท Hines จะอยู่ติดกับศูนย์ขนส่งและจะจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมสำหรับโครงการนี้

การให้บริการผู้โดยสารสำหรับระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดโดยใช้ศูนย์ขนส่งจะไม่หยุดชะงักต่อไปในขณะที่การก่อสร้างอาคารใหม่จะดำเนินต่อไป โครงการนี้เริ่มดำเนินการในพื้นที่ Transbay Temporary Terminal ในเดือนธันวาคม 2551 การดำเนินการที่สถานีชั่วคราวเริ่มขึ้นเมื่อเดือนสิงหาคม 2553 และสถานที่ชั่วคราวนี้จะให้บริการผู้ขับขี่ในขณะที่มีการสร้างศูนย์ขนส่งใหม่ขึ้น

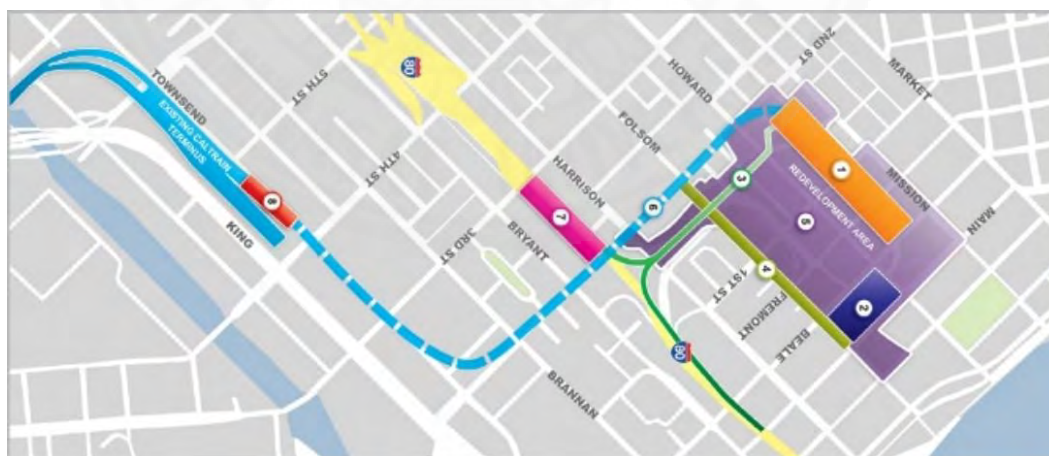
รถบัสเดิมที่มีการให้บริการสถานี Transbay Terminal ได้รับการออกแบบเพื่อรองรับระบบรางที่ใช้ Terminal ในทศวรรษที่ 1940 และ 1950 ทางลาดขึ้นรถเมลิใหม่ซึ่งจะเข้าสู่ Transit Center จากทางตะวันตกจะไม่จำเป็นต้องมีรถบัสตะวันออกที่ยังไม่เพียงพอ

ในขณะที่ยังคงมีการเชื่อมต่อรถบัสโดยตรงไปยังและจาก Transbay Transit Center และ Bay Bridge ระบบรถรางใหม่ที่ลดลงนี้จะเปิดพื้นที่ให้บริการเพื่อการพัฒนา ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

เมื่อสร้างแล้วศูนย์ขนส่งใหม่จะรองรับผู้โดยสารได้มากกว่า 100,000 คนในแต่ละวันและสามารถรองรับได้ถึง 45 ล้านคนต่อปี และทำให้การขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกที่สะดวกและสามารถเข้าถึงได้สำหรับทุกคนที่อาศัยอยู่ทำงานและเยี่ยมชมบริเวณอ่าวซานฟรานซิสโก(San Francisco Bay)

เงินทุน : ศูนย์ Transbay Transit Center และ Caltrain Downtown Extension Program มีมูลค่าประมาณ 6 พันล้านเหรียญสหรัฐซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายในปี (YOE) ขั้นตอนแรกของโครงการประกอบด้วยการก่อสร้างส่วนบนของศูนย์ขนส่งใหม่ intermodal, รถบัสทางลาด และสถานที่จอดรถบัส นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างอาคารชั่วคราวเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร ในขณะที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างศูนย์ขนส่งใหม่ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2552 คณะกรรมการ TJPA ได้ชี้แจงว่าสถาปนิกของศูนย์ขนส่งมวลชนออกแบบรวมไปถึงรางด้านล่าง ไม่ใช่เพียงแค่ฐานรากทางรถไฟที่ได้มีการวางแผนไว้ก่อนหน้านี้แล้ว TJPA กำลังแสวงหาเงินทุนสำหรับอุโมงค์รถไฟ ระยะที่สองของโครงการจะเสร็จสิ้นภายหลังการขยายเส้นทางรถไฟ Caltrain ราว 1.3 ไมล์จากถนนสายที่สี่และถนนสายหลักไปยังศูนย์ขนส่งใหม่ (TJPA.,n.d., *The Program*)

แผนที่การพัฒนา (Program Map)-



ภาพที่ 4.68 แผนที่แสดงโปรแกรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ที่มา TJPA. (n.d.). *Program Map*.

Retrieved MAY 26, 2018, from <http://tjpa.org/project/program-overview/project-map>

1) **Transbay Transit Center:** สถานที่สำคัญแห่งแรกในศูนย์ขนส่งสาธารณะแห่งแรกและถนนมิชชั่นในซานฟรานซิสโกมีจุดจอดรถสำหรับคนเดินรถและผู้ให้บริการรถประจำทางอื่น ๆ ในระดับภูมิภาคชั้นใต้ดินและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านล่างและบริการ Caltrain และแคลิฟอร์เนียในอนาคความเร็วสูง ทางรถไฟ ศูนย์ขนส่งจะรวมถึงร้านค้าปลีกความบันเทิงและพื้นที่การประชุมการศึกษาและวัฒนธรรม

2) **Temporary Terminal:** เพื่อที่จะเริ่มก่อสร้างโครงการนี้สถานีขนส่งชั่วคราวสำหรับ AC Transit, WestCAT Lynx, Muni, Golden Gate Transit, Greyhound และ SamTrans ถูกสร้างขึ้นที่ Folsom, Howard, Beale และ Main Streets เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ให้บริการจะได้ทำงานอย่างต่อเนื่อง ขณะนี้สถานีชั่วคราวจะให้บริการผู้ขับขี่ ในขณะที่มีการสร้างศูนย์ขนส่งใหม่ขึ้น

3) **New Bus Ramps:** ทางเข้ารถโดยสารประจำถึงสะพานเบย์ (the Bay Bridge) ไปยังรูป Transbay Terminal บนทางลาดวงแหวนซึ่งออกแบบมาเพื่อรองรับระบบรางที่ใช้เทอร์มินัลในยุค 40 และ 50 ทางลาดขึ้นรถเมลิใหม่ที่จะเข้าสู่ศูนย์การขนส่งจากทางตะวันตกจะกำจัดทางออกของรถประจำทางฝั่งตะวันออกและบำรุงรักษาการเชื่อมต่อรถบัสโดยตรงไปยังและจาก Transbay Transit Center และ Bay Bridge

4) **Folsom Street:** ถนน Folsom จะเป็นจุดศูนย์กลางของย่าน Transbay ใหม่และจะมีทางเท้าที่กว้างขึ้นเพื่อให้เข้าถึงได้ง่ายสำหรับคนเดินเท้าคาเฟ่ข้างถนนและตลาดที่มีที่อยู่อาศัยเหนือพื้นดินและทิวทัศน์ของอ่าวซานฟรานซิสโก

5) **Transit Center District and Redevelopment Area:** พื้นที่โครงการมีขนาดประมาณ 40 เอเคอร์และมี Mission Street อยู่ทางตอนเหนือ Main Street อยู่ทางทิศตะวันออก Folsom Street ทางตอนใต้และ Second Street ทางตะวันตก พื้นที่ใกล้เคียงใหม่จะมีทางเท้ากว้างหน้าดั่งสวนสาธารณะใหม่และร้านค้าปลีกขนาดเล็ก

6) **Downtown Reil Extension:** เส้นทางรถไฟจะมีระยะทาง 1.3 ไมล์จากจุดเชื่อมต่อปัจจุบันที่ถนน Fourth and King Street เข้าไปใน Transbay Transit ที่มีการเชื่อมต่อใหม่ซึ่งให้การเชื่อมต่อที่ราบรื่นระหว่างคาบสมุทรเซาท์เบย์แคลิฟอร์เนียตอนใต้และเขตการเงินของซานฟรานซิสโก

7) **Bus Storage:** ขณะนี้รถเมลิถูกจัดเก็บในระหว่างวันที่รถบัสที่มีอยู่ด้วยรถเมลิใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นจะถูกรักษาไว้เมื่อไม่ใช้งานในสถานที่ใต้ทางด่วน I-80

8) **New Fourth & King Caltrain Station:** สถานี Caltrain ใหม่จะถูกสร้างขึ้นใต้ดินที่สี่และคิงขณะที่แพลตฟอร์มขนาดเล็กจะตั้งอยู่เหนือพื้นดินสำหรับบริการ

Caltrain สิ้นสุดที่สี่และคิง สาย Caltrain และรถไฟความเร็วสูงใหม่จะดำเนินต่อไปใต้ดินขึ้น Second Street ไปยัง Transit Center ใหม่

ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ: โครงการ Transbay เป็นต้นแบบแห่งชาติ สำหรับการพัฒนาการขนส่ง (Transit-Oriented Development) จะนำระบบการขนส่ง 11 ระบบ ภายใต้หลังคาเดียวและสร้างชุมชนที่เป็นกันเองและเป็นมิตรกับคนเดินเท้า ซึ่งประชาชนและคนงานสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่รวดเร็ว และปลอดภัย, แหล่งช้อปปิ้ง, พื้นที่โล่งและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียงได้ สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้จะช่วยให้ผู้อยู่อาศัยสามารถอยู่ใกล้กับการทำงานลดเวลาเดินทางและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน (TJPA.,n.d., *Economic Benefits*)

(4) กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น

ตารางที่ 4.10

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง : ย่านทรานซิต เซ็นเตอร์

ระยะร่น	SAN FRANCISCO PLANNING CODE ARTICLE 1.2: DIMENSIONS, AREAS, AND OPEN SPACES	SEC. 132.1. SETBACKS AND STREETWALL ARTICULATION: C-3 DISTRICTS. (d) Separation of Towers.
ที่ว่าง	Planning for the City : Urban Design Guidelines	Privately-Owned Public Open Space หรือ POPOS ข้อ 138 Privately-Owned Public Open Space: C-3 DISTRICTS

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

1) กฎหมายระยะร่น

1-1 ประมวลกฎหมายของเทศบาลซานฟรานซิสโก ในหมวด San Francisco Zoning Maps และ San Francisco Planning Code



ภาพที่ 4.69 ผังเมืองแสดง zoning ของผังสีตามกฎหมาย ของย่าน Transit Center จาก San Francisco Planning. (2016, January). San Francisco Zoning Map. *SPECIAL USE DISTRICTS INCLUDED IN THIS MAP*. Retrieved May 17, 2018, from [http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:sanfrancisco_ca\\$sync=1](http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:sanfrancisco_ca$sync=1)

จากภาพที่ 4.69 จะเห็นว่า Transit Center ใช้ผังสี C-3-O(SD) Commercial SUD ซึ่งจะใช้อ้างอิงกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตามมาตราที่ 1.2 ขนาด, พื้นที่และพื้นที่เปิดโล่ง (DIMENSIONS, AREAS, AND OPEN SPACES)

ข้อ 132.1 ระยะร่นและผนังที่เชื่อมต่อกับถนนของย่าน C-3 (SETBACKS AND STREETWALL ARTICULATION: C-3 DISTRICTS.)

(a) ระยะร่นของส่วนบน (Upper-Level Setbacks) ระยะร่นของส่วนบนของอาคารที่เชื่อมกับทางเท้าสาธารณะในเขต C-3 ไต ๆ อาจต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของมาตรา 309 ตามที่เห็นสมควร

(b) ระยะร่นครอบคลุมพื้นที่จากถนน Market (Market Street Setback) เพื่อรักษากำแพงถนนที่โดดเด่น, โครงสร้างด้านตะวันออกเฉียงใต้ของ Market Street ระหว่างส่วนขยายทางตอนใต้ของเส้นทางตะวันออกของถนน Powell Street ไปทางขวาและถนน

Tenth จะตั้งอยู่ห่างจาก Market Street ที่ 25 ฟุต (7.62 ม.) และห่างจากขอบเขตที่ดินที่ 90 ฟุต (27.432 ม.)

(c) เขต C-3-O (SD) ในหมวดนี้มีการกล่าวถึงประเด็นดังต่อไปนี้

(C-1) ผนังส่วนล่างที่ติดกับถนน (Streetwall Base) เพื่อสร้างผนังด้านถนนที่เหมาะสมกับความกว้างของถนน และโครงสร้างที่อยู่ติดกัน และเพื่อหลีกเลี่ยงการรับรู้ถึงความหนาแน่นของอาคารสูงที่อยู่ติดกันกับความสูงทางตั้ง กำหนดให้อาคารใหม่สูงกว่า 150 ฟุต (45.72 ม.) ที่พัฒนาในย่าน C-3-O (SD) ต้องหันหน้าไปทางถนนที่กว้างกว่า 35 ฟุต จะสร้างถนนที่โดดเด่น แม้จะไม่มีเส้น cornice line หรือ จุดจบของ streetwall ที่ชัดเจน และที่ความสูงระหว่าง 50 ถึง 110 ฟุต (15.24-33.528 ม) ต้องมีระยะด้านหน้าอาคารไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของแนวอาคารด้านหน้าอาคารทั้งหมดของอาคารฝั่งถนนบนขอบเขตที่ดิน หรือระยะผนังฝั่งถนนจะสร้างโดยระยะร่นของชั้นด้านบน หรือโดยการรวมของชั้นด้านบน(Upper Story) และ Horizontal projection (หรือครอบครองหรือตกแต่งตามที่ได้รับอนุญาตในมาตรา 136) การสร้างแนวนอนบรรเทาอย่างน้อย 10 ฟุตอย่างไรก็ตามความปราศัยด้านบนจะต้อง ไม่น้อยกว่า 5 ฟุต ในพื้นที่อนุรักษ์ถนนสายใหม่มอนต์โกเมอรี - มิซซัน - ถนนสายที่สองความสูงของถนนดังกล่าวจะต้องตั้งตามแนวขวางของอาคารบนใบหน้าบล็อก และส่วนต่ำสุดของความล้มเหลวบนชั้นจะต้องสูงขึ้นไปไม่น้อยกว่า 15 ฟุต ข้อยกเว้นในหมวดนี้ (c) (1) อาจได้รับอนุญาตตามขั้นตอนของมาตรา 309 ถ้าคณะกรรมการวางผังยืนยันว่าได้ปฏิบัติตามเกณฑ์ต่อไปนี้แล้ว:

(C-2) เขตทางเดินเท้า (Pedestrian Zone) เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่เหมาะสมและน่าดึงดูดใจกับผู้เดินเท้าในระดับถนน และสร้างมุมมองที่หลากหลายและน่าสนใจสำหรับคนเดินเท้า โครงสร้างใหม่ทั้งหมดในย่าน C-3-O (SD) จะต้องมีคุณสมบัติของสถาปัตยกรรมเป็นกันสาด, ฝ้าใบกันน้ำ, หรือหลังคา ซึ่งยื่นจากผนังอาคารอย่างน้อย 1 ฟุต ที่ความสูงระหว่าง 15 ถึง 25 ฟุต เหนือระดับพื้น เป็นระยะทางอย่างน้อยร้อยละ 20 ของแนวด้านหน้าอาคารที่หันหน้าเข้าหาถนนทั้งหมด

(C-3) ระยะร่นอาคาร (Building Setback) เพื่อให้พื้นที่ที่จำเป็นและเพียงพอสำหรับทางสัญจรของการเดินเท้า ผนังอาคารที่พัฒนาใหม่หันหน้าไปทางถนนถูกกำหนดให้มีระยะร่นจากขอบเขตที่ดินฝั่งถนน

(A) ระยะร่นด้านหน้า มีดังต่อไปนี้:

(i) Mission Street ด้านใต้ระหว่างถนน First และ Fremont (ต่ำสุด 12.5 ฟุต (3.81 ม.))

(B) คณะกรรมการวางแผนงานอาจกำหนดให้ ระยะร่นได้ถึง 10 ฟุต (3.048 ม.) ตามมาตรา 309 ในถนนต่อไปนี้ หากคณะกรรมการพบว่าระยะร่นเป็นสิ่งจำเป็นเป็นที่น่าพอใจและจะไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพการยื่นของผนังที่ไม่เท่ากันของอาคาร ตามทางเท้าเนื่องจากอาคารที่มีอยู่ แทรกอยู่ระหว่างขอบเขตที่ดินและมุมถนนที่ใกล้ที่สุด:

(i) Mission Street, ฝั่งทิศเหนือระหว่าง 1st Street และ Anthony Street;

(ii) 1st Street, ฝั่งตะวันตกระหว่าง Mission และถนน Stevenson;

(iii) ถนนโฮเวิร์ดทางด้านทิศเหนือระหว่างถนนสายที่ 1 และที่ 2

(C) ข้อกำหนดการออกแบบ ระยะร่นตามหมวด (3) ต้องเป็นดังนี้

(i) ได้รับการออกแบบและปฏิบัติเสมือนเป็นส่วนขยายที่ไม่มีรอยต่อของทางเท้าสาธารณะที่อยู่ติดกันให้การสัญจรทางเดินเท้า หรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นบนทางเท้าสาธารณะ

(ii) ไม่มีสิ่งปลูกสร้างถาวรทั้งหมดบนทางเท้า จนถึงระดับความสูงไม่ต่ำกว่า 35 ฟุต (10 ม) เหนือระดับทางเท้า เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นสิ่งกีดขวางบนถนนตามมาตรา 136 หรือตามที่กรมวางแผนเป็นข้อยกเว้นตามข้อ ขั้นตอนของมาตรา 309 และ

(iii) ให้บริการแก่สาธารณชน

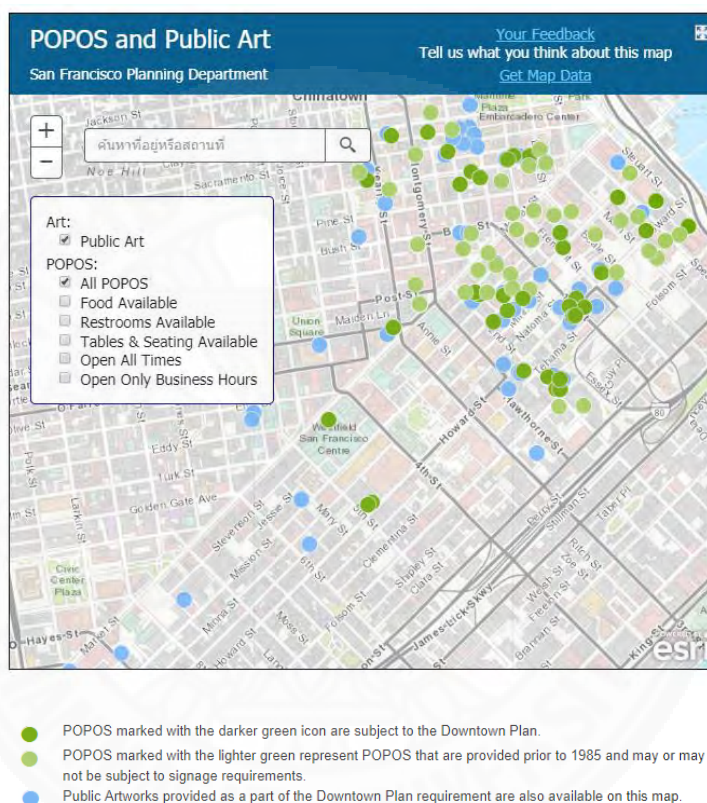
(D) พื้นที่ของระยะร่นให้ตามหมวดนี้ (3) จะถูกนับเป็นพื้นที่เปิดโล่งตามมาตรา 138 ถ้าการพัฒนาเรื่องไม่พึงพาพื้นที่นั้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรา 138 และพื้นที่ระยะร่นถูกอุทิศให้กับเมืองเพื่อการสาธารณะ หรือภายใต้สถานการณ์พิเศษที่อุทิศให้กับเมืองผ่านทางความสะดวกในการใช้ประโยชน์ของประชาชน มูลค่าของระยะร่นอาจได้รับการยกย่องว่าเป็นการพัฒนาเพื่อสร้างความพึงพอใจต่อข้อกำหนดค่าธรรมเนียมของการพัฒนา ตามมาตรา 424.6 หรือ 424.7

2) กฎหมายที่ว่าง

2-1 พื้นที่เปิดโล่งเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ (Privately-Owned Public Open Space หรือ POPOS)

พื้นที่เปิดโล่งเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ (POPOS) เป็นพื้นที่สาธารณะที่สามารถเข้าถึงได้โดยสาธารณะในรูปแบบของพลาซ่า ลานระเบียง สวนสาธารณะขนาดเล็ก และพื้นที่เล็ก ๆ อื่น ๆ ซึ่งดูแลโดยภาคส่วนเอกชน ในซานฟรานซิสโกส่วนใหญ่ POPOS จะปรากฏในย่านดาวนทาวน์ ย่านสำนักงาน ก่อนปี 1985 นักพัฒนาจะทำ POPOS ภายใต้เงื่อนไข 3 ประการคือ โดยสมัครใจ เพื่อแลกกับโบนัสความหนาแน่นอาคาร หรือเป็นเงื่อนไขในการอนุมัติ

แผนผังเมืองที่สร้างขึ้นในปีพ. ศ. 2528 ได้จัดทำข้อกำหนดขั้นต่ำสำหรับนักพัฒนาเพื่อให้พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะเป็นส่วนหนึ่งของโครงการในย่าน C-3 เป้าหมายคือเพื่อ "ให้อยู่ในพื้นที่ที่มีคุณภาพในพื้นที่เปิดโล่งในปริมาณที่เพียงพอและหลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของคนทำงานในเมือง ผู้ที่อาศัยอยู่ และผู้เข้าชม." (ข้อบังคับตามมาตรา 138) ตั้งแต่นั้นการพัฒนาที่อยู่อาศัยจะมี POPOS แทนที่จะเป็นช่องว่างที่จำเป็นใน Downtown Residential (DTR) และ Eastern Neighborhoods (มาตรา 135) (San Francisco Planning Department, sf-planning, n.d.)



ภาพที่ 4.70 แผนผังแสดงการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ (POPOS) ที่มา San Francisco Planning Department. (n.d.). sf-planning. Retrieved July 7, 2018, from Privately-Owned Public Open Space (POPOS): <http://sf-planning.org/privately-owned-public-open-space-and-public-art-popos>

2-2 ข้อ 138 ข้อกำหนดพื้นที่ว่างเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ (Privately-Owned Public Open Space) ใน C-3 DISTRICTS

(a) กำหนดให้ผู้นขอใบอนุญาตก่อสร้างอาคารใหม่หรือเพิ่มพื้นที่อาคารรวมเท่ากับร้อยละ 20 หรือมากกว่าของอาคารที่มีอยู่แล้ว (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "อาคาร") ในเขต C-3 จะต้องมีการเปิดโล่งเป็นจำนวนสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อ 4 การพิจารณาทั้งหมดเกี่ยวกับความเพียงพอของ

จำนวนพื้นที่เปิดที่จะให้และการปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรานี้ให้เป็นไปตามบทบัญญัติของมาตรา 309

(b) จำนวนที่ต้องการ ยกเว้นในเขต C-3-O (SD) พื้นที่เปิดจะต้องระบุไว้ในจำนวนที่ระบุไว้ด้านล่างยกเว้น

(i) การใช้ที่อยู่อาศัยซึ่งจะอยู่ภายใต้มาตรา 135 ของประมวลกฎหมายนี้และ

(ii) การใช้งานในสถาบัน

<i>Minimum Amount of Open Space Required</i>	
<i>Use District</i>	<i>Ratio of Square Feet of Open Space to Gross Floor Area with Open Space Requirement</i>
C-3-O	1:50
C-3-R	1:100
C-3-G	1:50
C-3-S	1:50
C-3-O (SD)	1:50

ภาพที่ 4.71 ตารางแสดงอัตราส่วนพื้นที่เปิดโล่งต่อ Gross Floor Area จาก San Francisco Planning. (1985, September 17). SEC. 138. PRIVATELY-OWNED PUBLIC OPEN SPACE REQUIREMENTS IN C-3 DISTRICTS. Retrieved from American Legal: [http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:sanfrancisco_ca\\$sync=1](http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:sanfrancisco_ca$sync=1)

(c) ที่ตั้ง (Location) : พื้นที่เปิดโล่งตามที่กำหนดในส่วนนี้อาจอยู่ในที่เดียวกับอาคารที่ขอใบอนุญาต หรือภายในระยะทาง 900 ฟุตจากทรัพย์สินของเอกชน หรือโดยความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานซึ่งพื้นที่เปิดโล่งต้องอยู่ในเขต C-3 พื้นที่เปิดที่อยู่ภายใน 900 ฟุตจากอาคาร ในที่นี้หมายถึง หากส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารที่ตั้งอยู่ภายใน 900 ฟุตของส่วนใดส่วนหนึ่งของพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่เปิดโล่งด้านนอกจะต้องได้รับการพัฒนาและเปิดให้ใช้ก่อนที่จะมีการออกประกาศส่งมอบความเป็นเจ้าของตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 401 แห่งประมวลกฎหมายอาคารที่มีพื้นที่เปิดโล่งอยู่นอกสถานที่ การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของหมวดนี้จะ เป็นพื้นฐานสำหรับการบังคับใช้ตามประมวลกฎหมายนี้รวมถึง แต่ไม่จำกัด เฉพาะบทบัญญัติของ หมวด 176 และ 176.1

(d) ประเภทและมาตรฐานของพื้นที่เปิด (Type and Standards of Open Space) : เว้นแต่ที่ระบุไว้ในหมวดย่อย

(e) ผู้ยื่นคำขอโครงการอาจตอบสนองความต้องการของมาตรานี้ได้โดยการจัดพื้นที่เปิดโล่งอย่างน้อยหนึ่งประเภทดังต่อไปนี้: พลาซ่า (Plaza), สวนสาธารณะของเมือง (Urban park), สวนเมือง(Urban garden), มุมระเบียง(A View terrace), ลานมุมมองดวงอาทิตย์ (A sun terrace), เรือนกระจก (Greenhouse), พื้นที่นั่งเล่นขนาดเล็ก (a small sitting area(a snippet)), โถง (an atrium), สวนสาธารณะในร่ม (an indoor park) หรือบริเวณนั่งเล่นสาธารณะในแกลเลอรี-ในลานจอด-บนถนนสาธารณะหรือชอย-ในห้างหรือทางเดินเท้า กำหนดไว้ในตาราง "แนวทางสำหรับพื้นที่เปิด" (Guidelines for Open Space) ในส่วนพื้นที่เปิดของแผนผังเมืองหรือการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ต่อไปนี้เว้นแต่ว่าพื้นที่เปิดมีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานขั้นต่ำดังต่อไปนี้ พื้นที่เปิดโล่งต้อง:

- (1) มีขนาดที่พอเหมาะ
- (2) ตั้งอยู่ในสถานที่ดังกล่าวและจัดหาทางเข้าและทางออกดังกล่าวซึ่งจะทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย
- (3) ได้รับการออกแบบอย่างประณีตและเหมาะสมตามภูมิประเทศ
- (4) ได้รับการปกป้องจากลมที่ไม่สะดวก
- (5) รวมคุณสมบัติต่าง ๆ รวมถึงที่นั่งกว้างขวางและถ้ามีความเหมาะสม การเข้าถึงบริการอาหารซึ่งจะช่วยเพิ่มการใช้ประโยชน์ของพื้นที่สาธารณะ
- (6) สามารถเข้าถึงแสงแดดได้อย่างเพียงพอ และแสงแดดเข้าได้ดีกับพื้นที่
- (7) ให้แสงสว่างได้ถ้าบริเวณที่มีความต้องการแสงสว่างจากหลอดไฟ
- (8) เปิดให้สาธารณชนได้ในบางครั้งเมื่อมีเหตุสมควร เพื่อการใช้ประโยชน์ของประชาชน
- (9) ถูกออกแบบมาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความปลอดภัยของผู้ใช้
- (10) ถ้าพื้นที่เปิดโล่งอยู่ในทรัพย์สินส่วนตัวให้เปิดประตูสู่สาธารณะ
- (11) มีพื้นที่อย่างน้อย 75 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่เปิดโล่งทั้งหมดที่ได้รับการอนุมัติให้เปิดให้ประชาชนทั่วไปในช่วงเวลากลางวัน

(e) การอนุมัติประเภทและลักษณะของพื้นที่เปิดโล่ง (Open Space) ต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติประเภท, ขนาด, สถานที่, การเข้าถึงทางกายภาพ, ข้อกำหนดโต๊ะและที่นั่ง, ภูมิทัศน์, ความพร้อมในการให้บริการเชิงพาณิชย์, สภาพแสงแดดและลม และเวลาในการเข้าถึงสาธารณะจะต้องได้รับการตรวจสอบและอนุมัติตามข้อกำหนดของมาตรา 309 และโดยทั่วไปต้องสอดคล้องกับ "แนวทางการเปิดพื้นที่"(Guidelines for Open Space)

คณะกรรมการธิการอาจประกาศความเป็นมาบางประเภทของพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่สามารถใช้ได้ตลอดเขต C-3 หรือในบางพื้นที่ที่กำหนดไว้ถ้ากำหนดว่าจำนวนไม่เหมาะสมของพื้นที่เปิดบางประเภทหรือว่าไม่เพียงพอจำนวนสวนสาธารณะและพลาซ่า, จะถูกจัดเตรียมไว้เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในด้านพื้นที่เปิดโล่งและการใช้สันทนาการ การแก้ปัญหาดังกล่าวอาจได้รับการยกเว้นจากโครงการที่มีใบอนุญาตอยู่ในแผน เมื่อเวลาผ่านไปไม่เกินร้อยละ 20 ของพื้นที่ที่จัดให้ตามมาตรานี้ต้องเป็นพื้นที่ภายในอาคารและพื้นที่กลางแจ้งอย่างน้อย 80 เปอร์เซ็นต์ เมื่อพื้นที่ภายในอาคารได้รับการอนุมัติแล้วคุณลักษณะอื่น ๆ อาจไม่ได้รับการอนุมัติจนกว่าพื้นที่ทั้งหมดที่มีการเปิดโล่งกลางแจ้งที่ได้รับการอนุมัติตามมาตรานี้จะเกินกว่าร้อยละ 80 ของพื้นที่ทั้งหมดที่เปิดอยู่ที่ได้รับอนุมัติตามมาตรานี้

(f) ผู้ให้บริการพื้นที่เปิด (Open Space Provider) พื้นที่ที่เปิดตามที่กำหนดในส่วนนี้อาจจัดให้โดยผู้สนับสนุนโครงการหรือผู้สนับสนุนโครงการและผู้สนับสนุนโครงการรายอื่น ๆ โดยที่แต่ละพื้นที่สี่เหลี่ยมจัตุรัสที่ได้รับการพัฒนาร่วมกันในพื้นที่เปิดอาจนับได้เพียงข้อบังคับของผู้สนับสนุนเท่านั้น ด้วยความเห็นชอบของคณะกรรมการการวางแผนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอาจพัฒนาและคงไว้ซึ่งพื้นที่เปิดโล่งโดยมีเงื่อนไขว่า (i) ผู้สนับสนุนโครงการหรือผู้สนับสนุนจ่ายเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการพัฒนาจำนวนตารางฟุตที่ผู้สนับสนุนโครงการจะต้องระบุ (2) บทบัญญัติที่น่าพอใจสำหรับคณะกรรมการคือการดำเนินการบำรุงรักษาพื้นที่เปิดอย่างต่อเนื่องสำหรับอายุการใช้งานจริงของอาคารที่ทำให้เกิดความถี่ของพื้นที่โล่ง และ (3) คณะกรรมการพบว่ามีความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผลว่าพื้นที่เปิดโล่ง ที่ได้รับการพัฒนาโดยหน่วยงานดังกล่าวจะได้รับการพัฒนาและเปิดให้ใช้งานได้เมื่ออาคารมีพื้นที่ว่างในการเปิดรับที่พร้อมสำหรับการเข้าพัก เจ้าของทรัพย์สินที่เปิดพื้นที่ภายใต้หัวข้อนี้จะไม่เป็นอันตรายต่อเมืองและมณฑลซานฟรานซิสโก เจ้าหน้าที่และพนักงานของ บริษัท จากความเสียหายหรือการบาดเจ็บที่เกิดจากการออกแบบการก่อสร้างการใช้หรือการบำรุงรักษาพื้นที่โล่ง เจ้าของทรัพย์สินรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดจากการกระทำหรือความประมาทในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบการก่อสร้างการใช้หรือการบำรุงรักษาพื้นที่เปิดโล่ง

(g) พื้นที่เปิดโล่งสำหรับโครงการประเภทที่พักอาศัยและไม่ใช่ที่พักอาศัย (Non-resident / Residential Open Space): ในโครงการแบบผสมที่ที่พักอาศัยและไม่ใช่ที่พักอาศัย พื้นที่เปิดโล่งซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรา 135 เกี่ยวกับพื้นที่เปิดโล่งที่ใช้งานได้ทั่วไปสำหรับการใช้ที่อยู่อาศัยและความต้องการของมาตรา 138 เกี่ยวกับพื้นที่โล่งสำหรับการใช้งานที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัยอาจถูกนับรวมกับข้อกำหนดพื้นที่เปิดของทั้งสองฝ่าย 135 และ 138

(h) การบำรุงรักษา (Maintenance): พื้นที่สาธารณะที่เปิดอยู่จะต้องไม่มีค่าใช้จ่ายสาธารณะ เจ้าของพื้นที่ว่างที่ตั้งอยู่จะต้องรักษาพื้นที่โดยไม่ทำให้ขยะสกปรกและไม่มีเศษวัสดุใด ๆ อาจมีการกำหนดเงื่อนไขเพื่อให้แน่ใจว่าจะมีการบำรุงรักษาพื้นที่เปิดอย่างต่อเนื่อง สำหรับอายุการใช้งานจริงของอาคารซึ่งจะทำให้พื้นที่เปิดโล่งได้ตามข้อกำหนดของมาตรา 309

(i) ป้ายที่ให้ข้อมูล (Informational Plaque) ก่อนที่จะมีการออกใบอนุญาตให้ครอบครองต้องมีการออกแบบและที่ว่างหนึ่งหรือมากกว่านั้นในสถานที่ที่เด่นชัดในที่สาธารณะตามที่อธิบายไว้ในหมวดนี้

(5) กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ

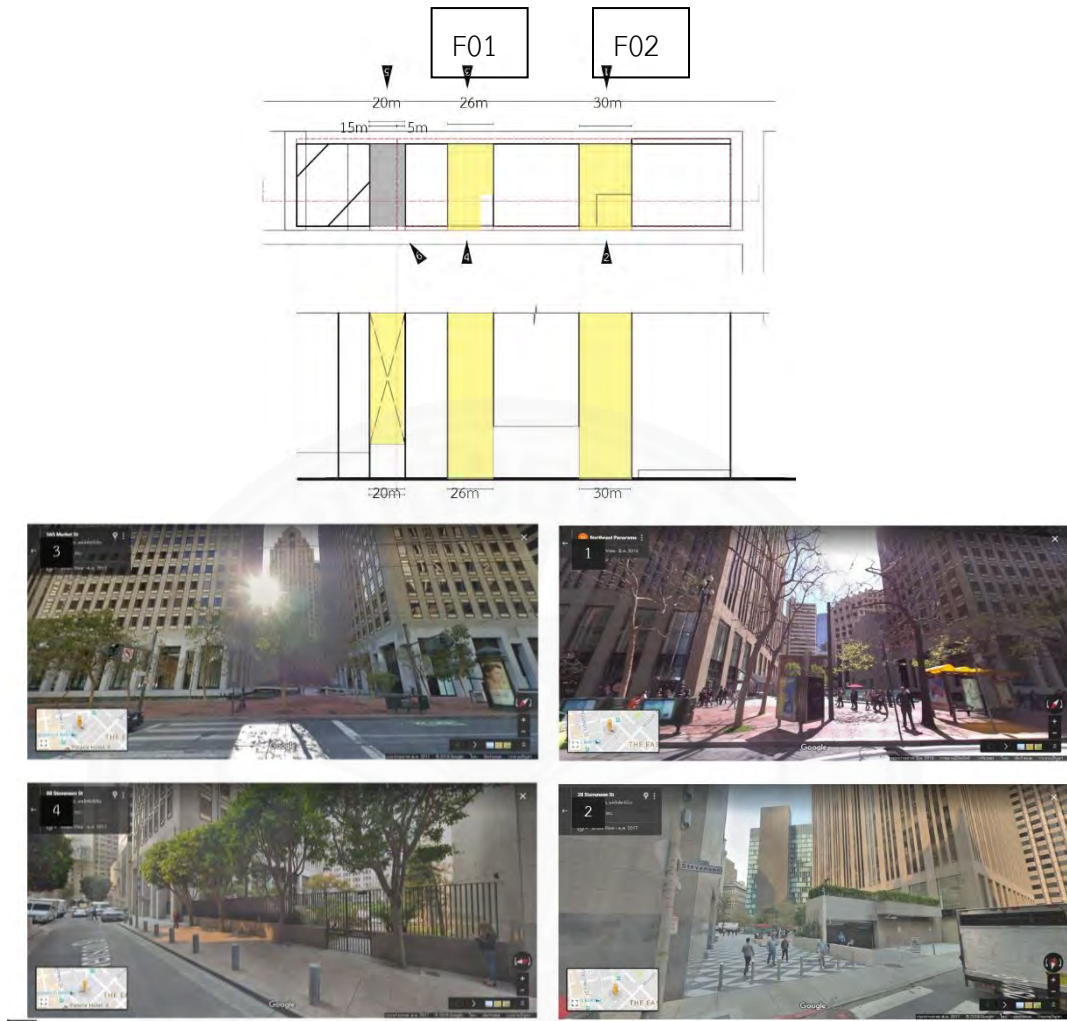


ภาพที่ 4.72 ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านทรานซิตเซ็นเตอร์. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ POPOS ของ ซานฟรานซิสโกในภาพที่ 4.69 ระบุไว้ถึงประเภทของ POPOS ได้อธิบายถึงกรณีศึกษา F01 และ F02 เป็น POPOS ที่จัดทำขึ้นก่อนปี 1985 ซึ่งยังไม่มีข้อกำหนด ส่วนกรณีศึกษา F03 และ F04 จัดทำภาพได้แผน Downtown ปัจจุบัน

กรณีศึกษา : F01-F02

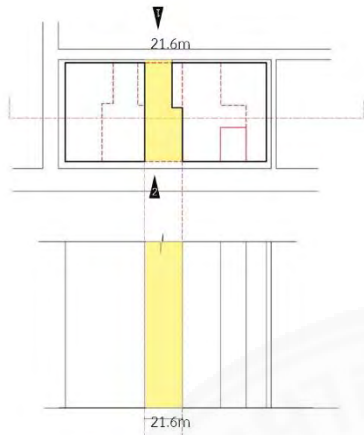
พื้นที่กรณีศึกษา F01 และ F02 ตั้งอยู่ภายในบล็อกถนนเดียวกัน แต่เนื่องจากบล็อกในกรณีศึกษาสามารถสร้างอาคารได้เพียงแถวเดียว พื้นที่ระหว่างอาคารจึงเป็นพื้นที่เชื่อมระหว่าง 2 อาคาร และเชื่อมทะลุผ่านบล็อก โดย F01 เป็นพื้นที่ระหว่างอาคารที่มีเจ้าของรายเดียวกัน ลักษณะพื้นที่จึงเป็นสวนที่ตกแต่งเป็นทางเชื่อมเข้าระหว่าง 2 อาคารไม่ได้มีกิจกรรมพิเศษ และมีการทำประตูเปิดปิดทางด้านถนนเซอร์วิสด้านหลังอาคาร ส่วนกรณีศึกษา F02 จะเป็นพื้นที่กิจกรรมที่นั่งสำหรับสาธารณะ



ภาพที่ 4.73 กรณีศึกษา F01-F02. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

กรณีศึกษา : F03

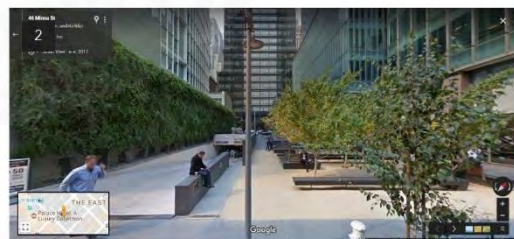
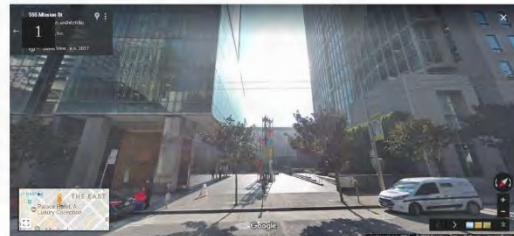
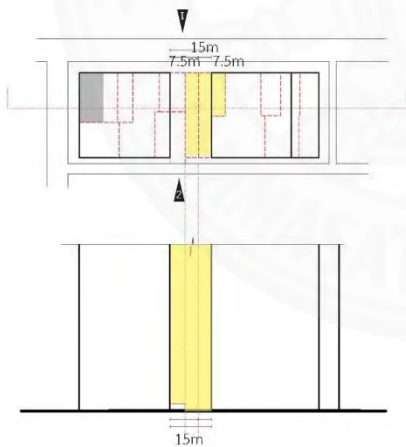
กรณีศึกษา F03 เป็นพื้นที่ตั้งอยู่ระหว่างอาคารผู้พัฒนาคนละราย การออกแบบพื้นที่จึงมีการแบ่งแยกด้วยวัสดุ และใช้ต้นไม้เป็นแนวเขต นอกจากนี้ตามข้อกำหนด POPOS พื้นที่สำหรับงานศิลปะสาธารณะตามแผนของ Downtown



ภาพที่ 4.74 กรณีศึกษา F03. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

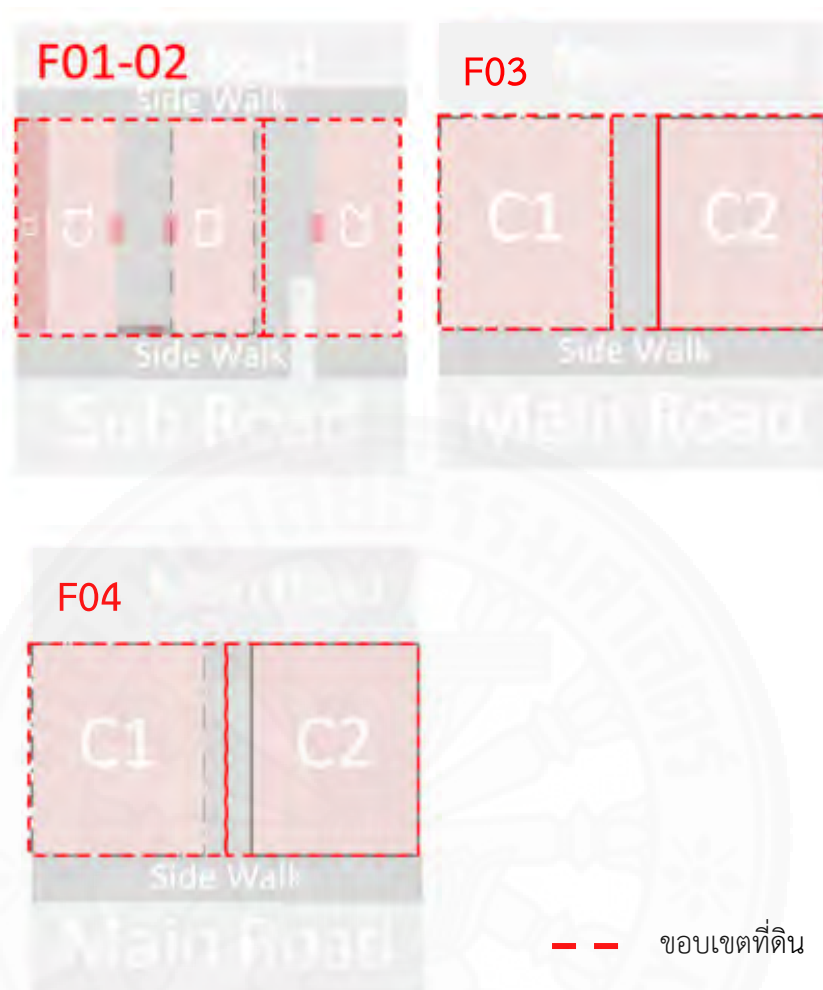
กรณีศึกษา : F04

กรณีศึกษา F04 มีเงื่อนไขเช่นเดียวกับ F04 และอยู่ภายใต้ข้อกำหนด POPOS พื้นที่สำหรับงานศิลปะสาธารณะตามแผนของ Downtown เช่นกัน



ภาพที่ 4.75 กรณีศึกษา F04. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการวิเคราะห์พื้นที่ทั้ง 4 กรณีศึกษา ทำให้เห็นถึงกรณีพื้นที่ที่อยู่ระหว่างขอบเขตที่ดินในรูปแบบที่ไม่มีรั้วกัน แต่ใช้วัสดุพื้น ต้นไม้ หรือเฟอร์นิเจอร์เป็นตัวแบ่งขอบเขต ซึ่งทุกพื้นที่จะอยู่ในระดับเดียวกัน ซึ่งเป็นระดับเดียวกับทางเท้าของเมือง



ภาพที่ 4.76 วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา F01 F02 F03 และ F04. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

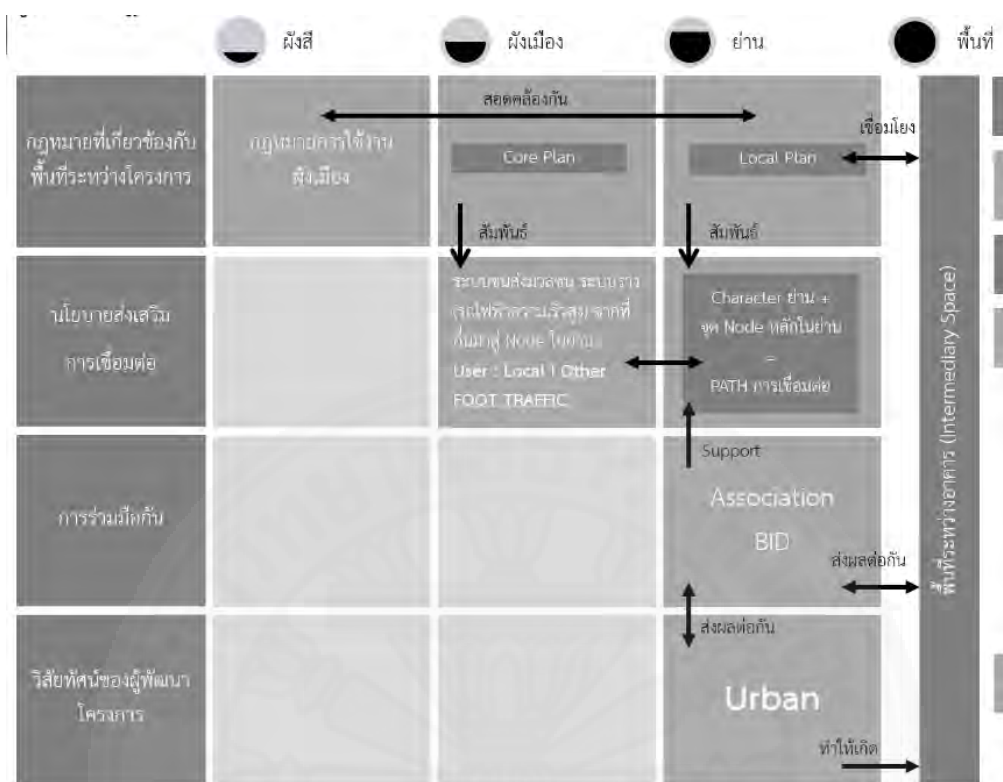
4.2 การแบ่งระดับการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศ และพื้นที่ศึกษาในกรุงเทพมหานคร ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ระดับ คือ ระดับผังสี ระดับผังเมือง ระดับย่าน และ ระดับพื้นที่ ซึ่งมีจำนวนดังนี้

ระดับผังเมืองและผังเมือง จะแบ่งได้เท่ากันเป็น กรณีศึกษาต่างประเทศ จำนวน 6 เมือง

ระดับย่าน แบ่งเป็น กรณีศึกษาต่างประเทศ จำนวน 6 ย่าน

ระดับพื้นที่ แบ่งเป็น กรณีศึกษาต่างประเทศ จำนวน 16 พื้นที่



ภาพที่ 4.77 ระดับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

จึงนำสู่การวิเคราะห์ข้อมูลใน 2 ประเด็นหลัก เพื่อตอบวัตถุประสงค์ทั้ง 2 ข้อ

1) วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

- 1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ
- 1.2 การร่วมมือกัน
- 1.3 นโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อ
- 1.4 วิสัยทัศน์ของผู้พัฒนาโครงการ

2) วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

- 2.1 ที่ตั้งพื้นที่ระหว่างโครงการ
- 2.2 ลักษณะอาคาร
- 2.3 การเข้าถึงพื้นที่
- 2.4 การเชื่อมต่อ

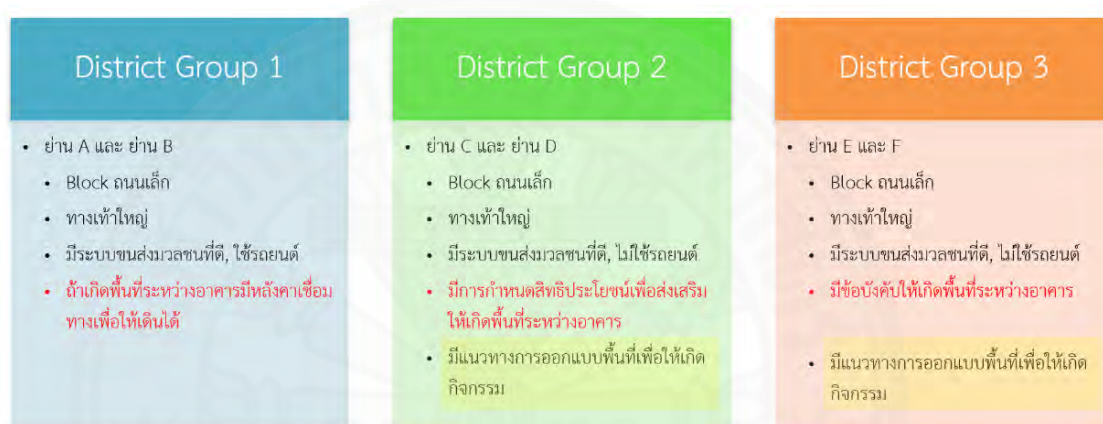
2.5 การออกแบบ

2.6 กิจกรรม

2.7 ลักษณะการบริหารพื้นที่

2.8 การดูแลพื้นที่

4.3 การแบ่งกลุ่มกรณีศึกษาตามรูปแบบข้อกฎหมายและกายภาพย่านที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ



ภาพที่ 4.78 หลักเกณฑ์การแบ่งกลุ่มจากการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

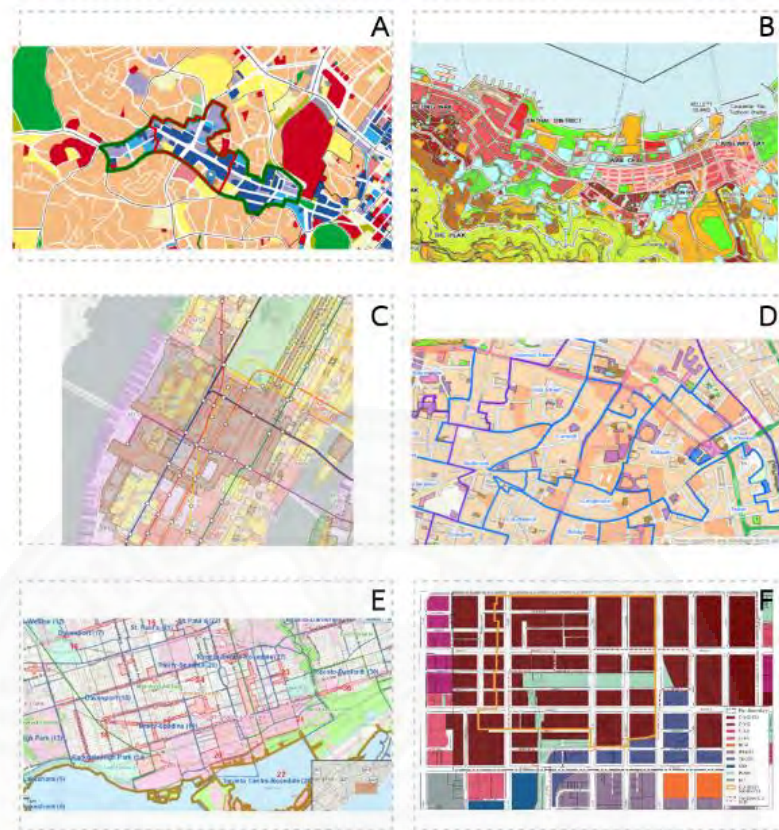
4.4 วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

4.4.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการจะต้องวิเคราะห์จาก 3 ระดับด้วยกัน คือ

4.4.4.1 กฎหมายระดับผังสี ผังเมือง และย่าน

ดังแสดงในภาพ 5.3 จะพบว่าข้อกำหนดผังสีและขอบเขตย่านของกรณีศึกษาทั้ง 6 เมือง มีลักษณะที่เหมือนกันคือ มีความสอดคล้องกันของทั้งผังสีการใช้งาน แบ่งขอบเขตย่าน และการร่วมกลุ่มกันภายในย่าน ซึ่งการแบ่งเขตที่สอดคล้องกันนี้ ทำให้การพัฒนาพื้นที่ที่มีลักษณะเด่นและเหมาะสมกับการพัฒนาเมือง ตัวอย่างเช่น กรณีศึกษา A (ย่านถนนออชาร์ด) จะเห็นได้ชัดเจนว่ามีโซนสีแตกต่างกันชัดเจนระหว่างภายในขอบเขตย่าน และย่านใกล้เคียง โดยย่านออชาร์ดจะอนุญาตให้สร้างอาคารสูงได้ เป็นต้น



ภาพที่ 4.79 ผังสี่ ผังเมืองที่สัมพันธ์กับขอบเขตย่าน. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561

4.4.4.2 กฎหมายระยะร่นและกฎหมายที่ว่าง

ตารางที่ 4.11

กฎหมายระยะร่นและกฎหมายที่ว่าง

ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง		แบ่งกลุ่มย่าน						
		GROUP 01		GROUP 02		GROUP 02		
ระยะร่นด้านข้างอาคาร	เงื่อนไข	มีช่องเปิด	✓	✓	✓	✓	✓	✓
		มีความสูงตั้งแต่ (เมตร)	3	H	-	7.5	24	11.5
		ระยะร่นขั้นต่ำ (เมตร)	3	7.5	6	6	12.5	4.5
	เหตุผล	ความปลอดภัย				✓		
		คุณภาพชีวิต		✓				✓
		คุณภาพสิ่งแวดล้อม	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ที่ว่าง	ให้มีที่ว่างบนพื้นดินเพื่อสาธารณณะ	ทุกอาคาร					✓	✓
		อาคารบางประเภท เช่น อาคารราชการ	✓	✓	✓	✓		
	มีนโยบาย FAR Bonus			✓				
	ข้อกำหนด หรือแนวทางการออกแบบ	Urban Design	✓					
		Open Space Design		✓		✓		
		Public Realm				✓		
		POPS/POPOS			✓		✓	✓
	เงื่อนไขการออกแบบ	ให้มีการเชื่อมต่อ		✓				
		ให้มีกิจกรรม			✓	✓	✓	✓
	เหตุผล	คุณภาพชีวิต	✓	✓	✓	✓	✓	✓
		คุณภาพสิ่งแวดล้อม	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ที่ว่าง	รองรับการขยายตัวของจำนวนคนใช้พื้นที่จากระบบขนส่ง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	เชื่อมต่อระดับย่าน เพื่อการเคลื่อนที่ของคนเดินเท้า	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

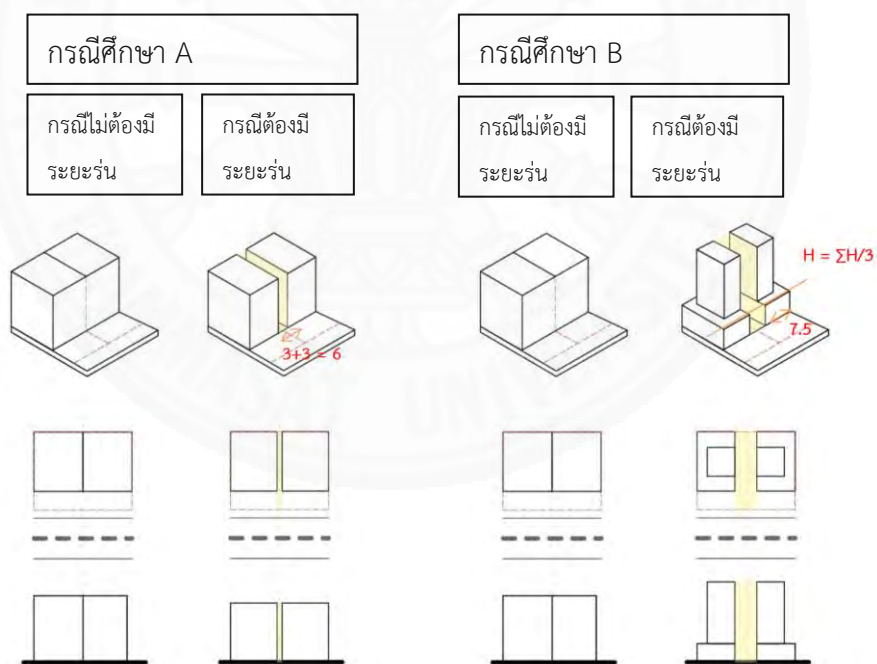
หมายเหตุ. มีสัญลักษณ์ ดังนี้ H: หนึ่งใน 3 ของความสูงอาคาร, A: ย่านออร์ชาร์ด สิงคโปร์, B: ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮองกง, C: ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก, D: ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์ ซิดนีย์ออสเตรเลีย, E: ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์เซียล แคนาดา และ F: ย่านทรานซิตเซ็นเตอร์ ซานฟรานซิสโก. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

ตารางที่ 4.12

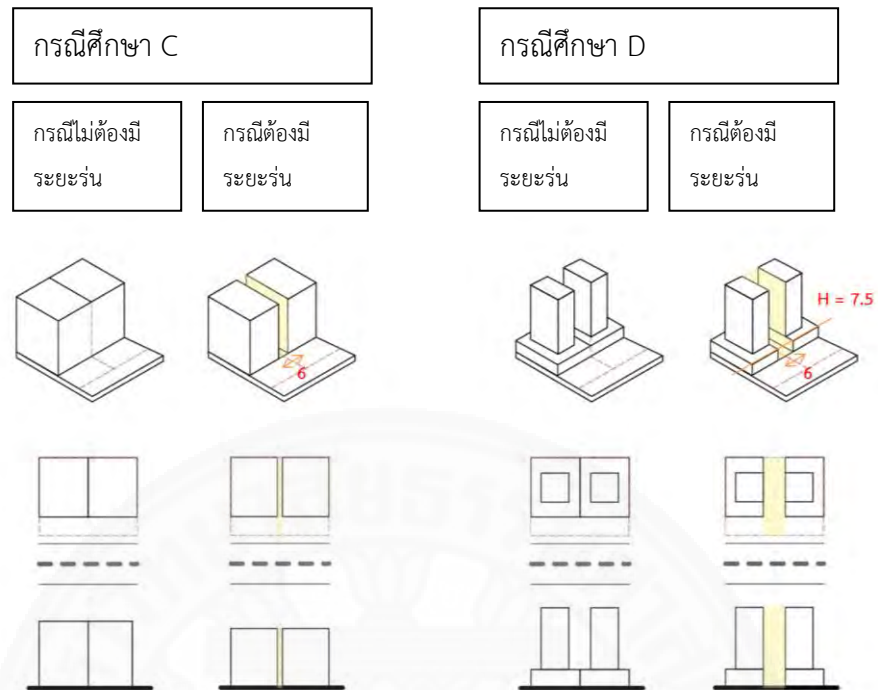
เหตุผลในการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระยะร่นในกรณีศึกษาต่างประเทศ

ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง		แบ่งกลุ่มย่าน					
		GROUP 01		GROUP 02		GROUP 02	
		A	B	C	D	E	F
เหตุผลเรื่องระยะร่นด้านข้างอาคาร	เพื่อระบายอากาศ		√				
	พลังงาน และปัญหาความร้อนของเมือง		√				
	แสงแดด				√	√	
	วิวระดับเมือง					√	
	คุณภาพการใช้ชีวิตคนเดิน	√	√				
	ความเป็นส่วนตัว					√	
	การป้องกันและความต่อเนื่อง						√
	ป้องกันการลามไฟในอาคารสูง			√			

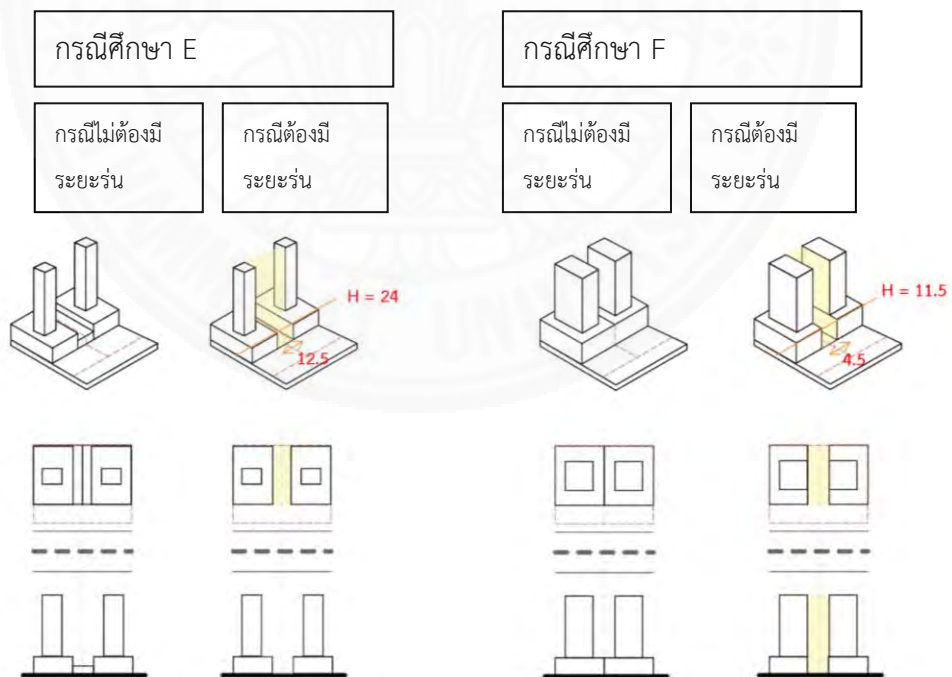
หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 4.80 ระยะร่นขั้นต่ำของกรณีศึกษา A และ B จัดทำโดยผู้วิจัย



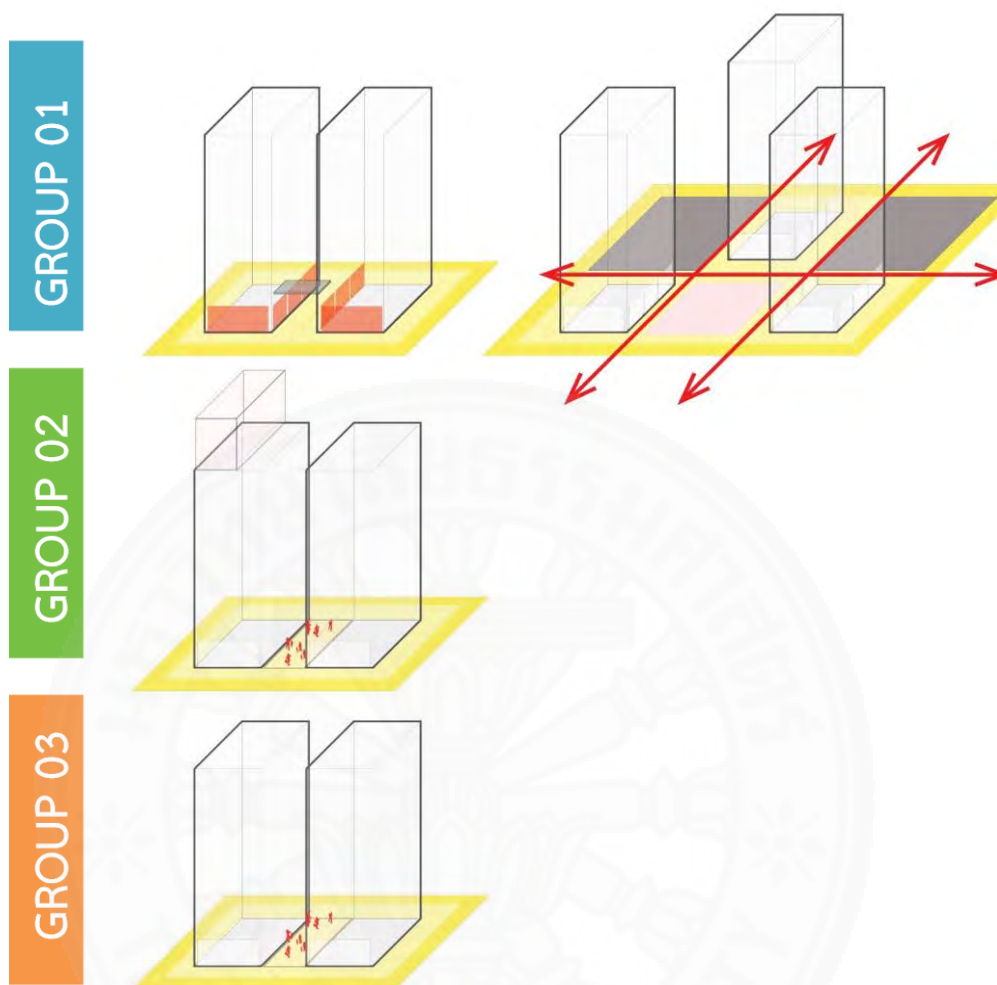
ภาพที่ 4.81 ระยะร่นขั้นต่ำของกรณีศึกษา C และ D จัดทำโดยผู้วิจัย



ภาพที่ 4.82 ระยะร่นขั้นต่ำของกรณีศึกษา E และ F. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการศึกษาพบว่าในกรณีศึกษาต่างประเทศทั้ง 6 เมือง จะแตกต่างกับประเทศไทยตรงที่ กฎหมายที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างอาคารเกิดจากระยะร่น ที่เป็นกฎที่ครอบคลุมอาคารขนาดใหญ่ทั่วประเทศ แต่ของกรณีศึกษาต่างประเทศนอกจากเรื่องระยะร่นแล้ว ยังมีกฎหมายเรื่องพื้นที่ว่างที่เกี่ยวข้องกับการทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ ดังที่แสดงในตารางที่ 5.2 จะพบว่าในทุกกรณีศึกษาจะมีช่องว่างที่กำหนดให้การพัฒนาโครงการไม่จำเป็นต้องมีระยะร่นระหว่างอาคาร หากอยู่ในเงื่อนไขที่กำหนด เช่น ไม่มีช่องเปิด หรือความสูงไม่เกินกำหนด (แสดงในภาพที่ 4.79-4.81) ซึ่งส่วนใหญ่ช่องว่างที่เกิดขึ้นจะเป็นเหตุผลทางสุนทรียศาสตร์ (แสดงในตาราง 4.11-4.12) และการคำนึงถึงชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนที่เดินเท้า ดังนั้นเมื่อพิจารณาภาพถ่ายเมืองกลับพบว่าในพื้นที่ระหว่างอาคารเกิดขึ้นทั้ง ๆ ที่ไม่มีกฎหมายระยะร่น เนื่องมาจากกฎหมายจากการออกแบบผังเมือง (Urban Design Guideline) ซึ่งในแต่ละกรณีศึกษาอาจจะใช้คำที่แตกต่างกันออกไป แต่จะอยู่ภายใต้เรื่องของที่ว่าง (Open space) หรือขอบเขตสาธารณะ (Public Realm) โดยที่พบบ่อยก็จะเป็นเรื่องพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ (POPOS หรือ POPS) ซึ่งก็เป็นอีกรูปแบบหนึ่งของพื้นที่ระหว่างอาคารในงานวิจัยนี้

เมื่อศึกษาเพิ่มเติมจึงนำมาซึ่งเกณฑ์ที่ใช้แบ่งกรณีศึกษาออกเป็น 3 กลุ่ม ดังที่แสดงตอนต้น สิ่งที่พบก็คือ ในกลุ่มที่ 1 จะไม่มีข้อบังคับเพื่อให้เกิดระยะร่นหรือพื้นที่ระหว่างอาคารในอาคารพาณิชย์ แต่จะไปบังคับใช้กับอาคารราชการ และเน้นไปที่กฎหมายเพื่อให้อาคารเชื่อมถึงกันได้ กลุ่มที่ 2 พบว่าจะกำหนดให้มี FAS Bonus สำหรับอาคารที่จัดทำพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อสาธารณะ และ กลุ่มที่ 3 จะเป็นกลุ่มที่มีข้อบังคับเรื่องที่ว่าอย่างจริงจัง จึงทำให้มีพื้นที่ระหว่างอาคารจำนวนมาก และทั้งกลุ่ม 2 และ 3 ยังมีการกำหนดข้อบังคับในการออกพื้นที่ระหว่างอาคารให้เกิดกิจกรรมด้วย (แสดงในตาราง 4.11)



ภาพที่ 4.83 ลักษณะเด่นของข้อกฎหมายในแต่ละกลุ่ม. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

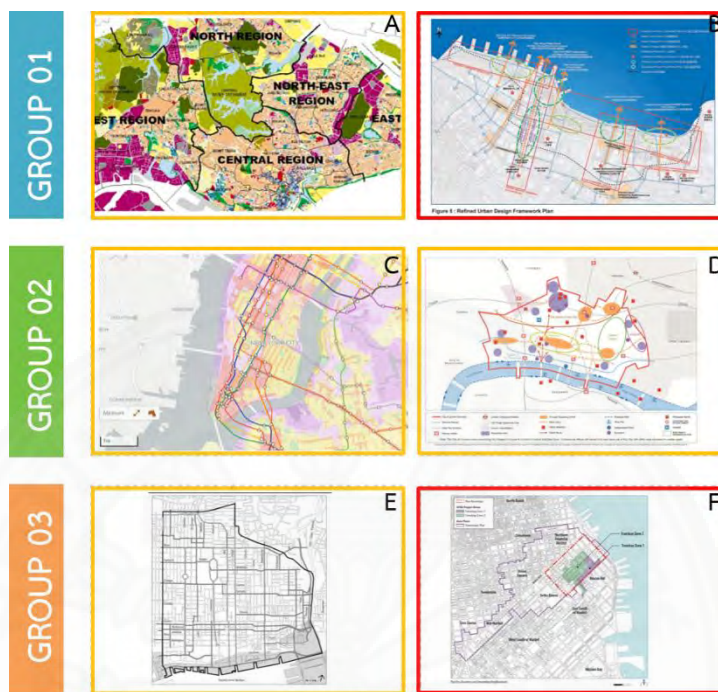
จากการวิเคราะห์ข้อกฎหมายตามการแบ่งกลุ่มด้วยข้อกฎหมาย จะสรุปออกมาเป็นกายภาพได้ตามภาพที่ 4.79 คือ

กลุ่ม 1 เน้นการเชื่อมต่อ และสร้างความต่อเนื่องให้กับด้านหน้าของอาคาร เพื่อให้การเดินทางของคนเดินเท้าเป็นไปอย่างสะดวกสบายที่สุด

กลุ่ม 2 มีปัญหาเรื่องเมืองที่เติบโตขึ้น มีคนมาใช้งานมากขึ้น แต่ที่ว่างไม่เพิ่มขึ้นตาม จึงกำหนดให้มีสิทธิประโยชน์ให้ผู้พัฒนาโครงการหากจัดทำพื้นที่ว่างที่มีกิจกรรมให้กับเมือง

กลุ่ม 3 มีปัญหาเรื่องเมืองที่เติบโตขึ้น มีคนมาใช้งานมากขึ้น มีแผนการเพิ่มที่ว่างด้วยข้อบังคับเรื่องพื้นที่ว่างที่มีกิจกรรม

4.4.4.3 ข้อสรุปหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง



หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่เฉพาะเรื่องการวางผังเมืองหน้าที่เฉพาะเรื่องการวางผังเมือง

หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่เฉพาะเรื่องการวางผังเมือง และมีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อพัฒนานโยบายพิเศษในย่าน

ภาพที่ 4.84 การแบ่งรูปแบบหน่วยงานภาครัฐของกรณีศึกษาทั้ง 6 ย่าน

(1) หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่เฉพาะเรื่องการวางผังเมือง

รัฐบาล >> จัดตั้งหน่วยงาน >> เพื่อดูแลผังเมือง >> ภาคเอกชนปฏิบัติตาม

การพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อจะถูกกระบุงอยู่ใน ผังหลักของเมือง และมีแนวทางการออกแบบ นอกจากนี้ยังมีแผนการพัฒนาในหัวข้อต่าง ๆ เช่น Open Space, Environment, Public Space ฯลฯ เพื่อให้ผู้พัฒนาโครงการปฏิบัติตาม

(2) หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่เฉพาะเรื่องการวางผังเมือง และมีการ

จัดตั้งหน่วยงานเพื่อพัฒนานโยบายพิเศษในย่าน

รัฐบาล >> จัดตั้งหน่วยงาน >> เพื่อดูแลโครงการพิเศษ >> ภาคเอกชนร่วมลงทุน

จากโครงการพัฒนาพิเศษที่เกิดขึ้น ทั้งสองเมืองภาครัฐมีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะเพื่อเข้ามาจัดการพื้นที่ ซึ่งจะมีแกนหลักเป็นภาครัฐ และเอกชนจะเข้ามาเป็นสมาชิก รวมทั้งร่วมลงทุน

4.4.2 นโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อ

ในเรื่องการเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างโครงการเป็นเพียงข้อย่อยข้อหนึ่งเท่านั้น จากการศึกษากรณีศึกษาจะพบว่า สิ่งสำคัญคือการสร้าง path การเชื่อมต่อให้เกิดขึ้นในย่านในทุก Level ทั้งบนดิน ใต้ดิน หรือลอยฟ้า ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของแต่ละย่าน

(1) ข้อเสนอแนะนโยบายการเชื่อมต่อตามระดับชั้น

จากตารางที่ 4.13 แสดงให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาที่ทุกย่านมีเหมือนกัน คือมีผังแม่บทที่ชัดเจนในเรื่องนโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อ ส่วนเรื่องนโยบายการเชื่อมต่อในเชิงกายภาพจะแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ

- 1) การเชื่อมต่อบนพื้นดิน เช่น การออกแบบทางเท้าให้มีชีวิตชีวา และมีจุด node ที่เป็นลานกิจกรรมเพื่อรองรับการใช้งานพื้นที่ของคนเดินเท้า ซึ่งจะพบในทุก ๆ กรณีศึกษา เนื่องจากการเชื่อมต่อบนพื้นดินเป็นพื้นฐานของการเชื่อมต่อ
- 2) การเชื่อมต่อใต้ดิน จะพบในกรณีศึกษาเกือบทุกกรณีศึกษา เนื่องจากในกรณีศึกษาการต่างประเทศระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่จะอยู่ชั้นใต้ดิน และทุกอาคารจะมีชั้นใต้ดินที่เชื่อมต่อกันได้
- 3) การเชื่อมต่อยกระดับ จะพบในกรณีศึกษากลุ่มที่ 1 คือ A และ B ซึ่งพบว่าเป็นกรณีศึกษาที่อยู่ในฝั่งเอเชีย ซึ่งสภาพอากาศจะมีทั้ง แดด และฝนสลับกันตลอดทั้งปี การทำทางเชื่อมยกระดับจะช่วยแก้ปัญหาเรื่องสภาพอากาศได้ และเนื่องด้วยความหนาแน่นของอาคารที่ไม่ค่อยมีพื้นที่ว่าง รวมทั้งเป็นย่านการค้าที่ต้องการให้ผู้คนเดินได้อย่างต่อเนื่อง จึงทำให้การเชื่อมระหว่างแต่ละตึกเป็นเรื่องที่เหมาะสมกับพื้นที่

ตารางที่ 4.13

รายละเอียดนโยบายเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อกรณีศึกษาต่างประเทศ

ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง		แบ่งกลุ่มย่าน					
		GROUP 01		GROUP 02		GROUP 02	
นโยบายการกายภาพ		A	B	C	D	E	F
	มีการจัดทำ Core Plan หรือ Master Plan หรือ Path การเดิน	√	√	√	√	√	√
	การเชื่อมต่อบนพื้นดิน	√	√	√	√	√	√
	การเชื่อมต่อใต้ดิน	√	√	√	√	√	√
	การเชื่อมต่อยกระดับ	√	√				

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(2) ข้อสรุปตามนโยบายการเชื่อมต่อตามลักษณะกายภาพเมือง

เมื่อพิจารณาจากภาพที่ 4.84 ในเรื่องนโยบายการเชื่อมต่อในมุมมองของกายภาพเมืองที่เกิดขึ้น จะพบว่าทุกกรณีศึกษามีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อของคนเดินเท้า ซึ่งการจะเกิดขึ้นได้โดยทุกกรณีศึกษาจะมีการออกแบบ Path การเดินให้เหมาะสมกับกายภาพและลักษณะเฉพาะของย่าน โดยสิ่งที่ทำให้แต่ละย่านแตกต่างกันไปก็คือ node การเดิน ซึ่ง node อาจจะเป็นได้ตั้งแต่สวนสาธารณะขนาดใหญ่ พื้นที่ระหว่างโครงการที่มีกิจกรรม หรือแม้แต่ห้างสรรพสินค้าที่สร้างความน่าสนใจให้กับพื้นที่

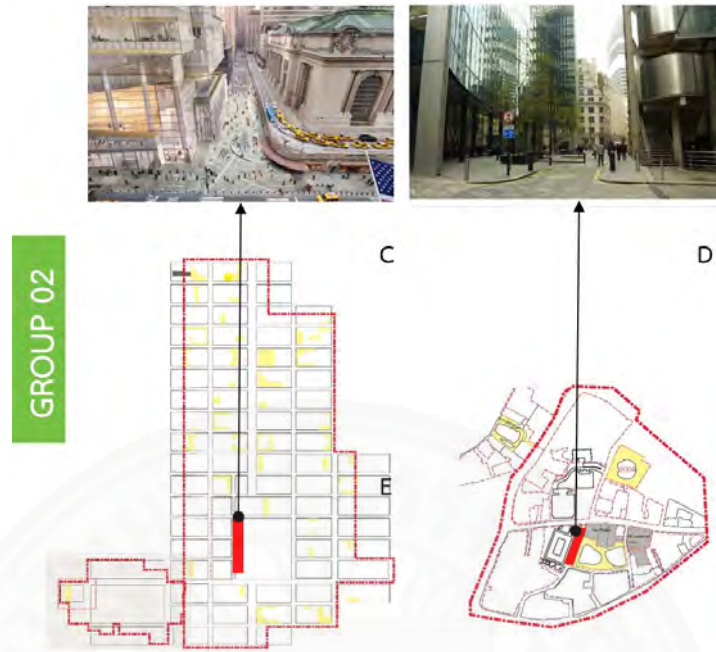
กลุ่มที่ 1 มีลักษณะเป็นย่านการค้า (Retail) มีผังย่านที่มีการพัฒนาอาคารที่ยาวไปตามแนวถนนใหญ่อย่างหนาแน่น และการเป็นย่านการค้าสำคัญของประเทศ node ที่เกิดขึ้นก็จะเป็นร้านค้าเป็นส่วนใหญ่ path ก็จะดำเนินไปตามแนวที่ตั้งร้านค้า ไม่ได้เน้นเรื่องพื้นที่ระหว่างอาคารมากนัก

กลุ่มที่ 2 และ 3 จะเป็นการผสมผสานทั้งย่านธุรกิจ (Finance) และย่านการขนส่ง (Transportation) ด้วยที่ตั้งของพื้นที่เป็นย่านธุรกิจของเมือง พื้นที่จึงเต็มไปด้วยอาคารสูงที่เป็นอาคารสำนักงาน และผู้ใช้งานจะมีทั้งพนักงานที่ต้องมาใช้พื้นที่เป็นประจำ ผู้มาติดต่อธุรกิจ รวมถึงนักท่องเที่ยว และมีจุดเปลี่ยนผ่านของระบบขนส่งมวลชน ดังนั้น node จึงมีทั้ง พื้นที่ระหว่างโครงการ ที่เกิดขึ้นจะเน้นไปที่การใช้งานประจำวันของผู้ใช้พื้นที่ประจำ และนักท่องเที่ยว และอาคารสำคัญต่าง ๆ แต่ความแตกต่างก็คือเนื่องจากกลุ่มที่ 2 มีความต้องการพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร แต่ด้วยภาพรวมทั้งกฎหมายและผังเมือง ยังทำให้พื้นที่ดังกล่าวไม่เพียงพอ จึงเริ่มมีนโยบายเปลี่ยนถนนรถยนต์เป็นถนนคนเท้า (ดังแสดงในภาพที่ 4.85)

	PATH การเดิน	การพัฒนา Node การเดิน	การควบคุมพื้นที่ว่างที่มีกิจกรรม มีประสิทธิภาพ สร้างกิจกรรมให้กับย่าน	เริ่มพัฒนาถนนที่เคยเป็นทางรถยนต์ เป็น Pedestrian 100 %
GROUP 01	A	3 Level	ศูนย์การค้าหรือพื้นที่กิจกรรมในศูนย์การค้า	
	B	3 Level	พื้นที่สวนสาธารณะริมน้ำ	
GROUP 02	C	2 Level	สวนสาธารณะ และ จุด Terminal	มี มี
	D	2 Level	สวนสาธารณะ และ พื้นที่ระหว่างโครงการ	มี มี
GROUP 03	E	2 Level	พื้นที่ระหว่างโครงการ เช่น gallery etc.	มี
	F	2 Level	Terminal แห่งใหม่ + Green Roof ขนาดใหญ่	มี

Retail	Finance	Transportation
--------	---------	----------------

ภาพที่ 4.85 การเชื่อมต่อและลักษณะกายภาพเมือง. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 4.86 กรณีศึกษากลุ่ม 2 ที่เริ่มมีนโยบายเพิ่มพื้นที่ทางเท้าด้วยการปิดถนน. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

4.4.3 การร่วมมือกันในย่าน

GROUP 01	<p>A Orchard Road Business Association 81 Tanglin Road #04-04 Tanglin Place Singapore 247916 T: (65) 6733 1700 F: (65) 6733 1077 info@orchardroad.org www.orchardroad.org</p> <p style="text-align: right;">ORCHARD ROAD A GREAT STREET</p>	<p>Association สำหรับการรวมกลุ่มสมาคม ที่คนจะเน้นไปที่กิจกรรมที่เกิดขึ้นในย่าน และมีเสียงของภาคประชาสังคม เพื่อใช้ในการจัดกิจกรรมเชิงนโยบาย เช่น การจัดการรวมพลังจากภาคประชา หรือการวิ่งสังคมนานาชาติ Marathon ซึ่งเป็นกิจกรรมพิเศษในย่าน</p>
GROUP 02	<p>C Grand Central Partnership LATEST NEWS NEWSLETTER SIGN UP HELP</p> <p style="text-align: center;">OUR NEIGHBORHOOD Discover more than 70 square blocks of only in New York excitement, right in the heart of Midtown</p>	<p>BID / BIA พบว่าในเอกสาร Guideline หรือ แผนการพัฒนาย่านในเชิงต่างๆ จะมีจุดของการร่วมมือในย่าน เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง และพัฒนาด้วย</p>
GROUP 03	<p>E TORONTO FINANCIAL DISTRICT BIA</p>	

ภาพที่ 4.87 ประเภทของการรวมกลุ่มกันนในย่านกรณีศึกษาต่างประเทศ. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการศึกษากรณีศึกษาพบว่า มีเพียงแค่ 3 ย่านที่มีการรวมตัวกันของภาคเอกชน ซึ่งจะพบการรวมตัวกันใน 2 รูปแบบ จากภาพที่ 4.86

(1) สมาคม (Association)

สำหรับการรวมกลุ่มสมาคม ที่พบจะเน้นไปที่กิจกรรมที่เกิดขึ้นในย่าน และมีเรื่องของการเก็บค่าสมาชิก เพื่อใช้ในการจัดกิจกรรมเชิงนโยบาย เช่นการจัดกิจกรรมตามงานเทศกาล หรือการจัดกิจกรรมวิ่ง marathon ซึ่งเป็นกิจกรรมพิเศษในย่าน

(2) Business improvement district

พบว่าในเอกสาร Guidline หรือ แผนการพัฒนาย่านในเรื่องต่าง ๆ จะมีกลุ่มของการร่วมมือในย่าน เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง และพัฒนาด้วย

4.4.4 วิสัยทัศน์ของผู้พัฒนาโครงการ

การศึกษาเบื้องต้นจากกรณีศึกษา จะพบว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการขึ้นเป็นผลมาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระยะรั่น และกฎหมายเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี ในต่างประเทศจะมีกฎหมายที่ควบคุมทั้งประเทศ และเฉพาะพื้นที่ เพื่อให้เหมาะสมกับความเป็นย่านโดยเฉพาะ ดังนั้นวิสัยทัศน์ของผู้พัฒนาโครงการจึงไม่ได้เป็นปัจจัยหลักของกรณีศึกษาต่างประเทศ แต่เป็นปัจจัยรองที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการ

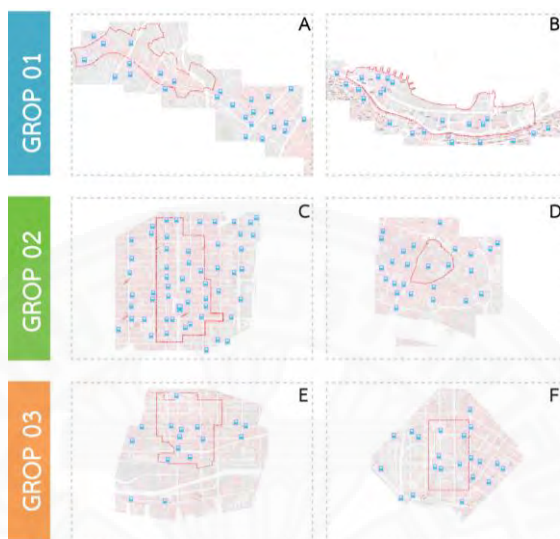


ภาพที่ 4.88 กระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารในกรณีศึกษาต่างประเทศ จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.5 ข้อเสนอรูปแบบข้อกำหนดและกายภาพ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาย่านในเชิงพื้นที่

4.5.1 กายภาพผังเมือง

ดังแสดงในภาพที่ 4.88 เป็นภาพรวมของพื้นที่ที่กรณศึกษาต่างประเทศ และแสดงจุดจอตระบบขนส่งมวลชนในย่าน



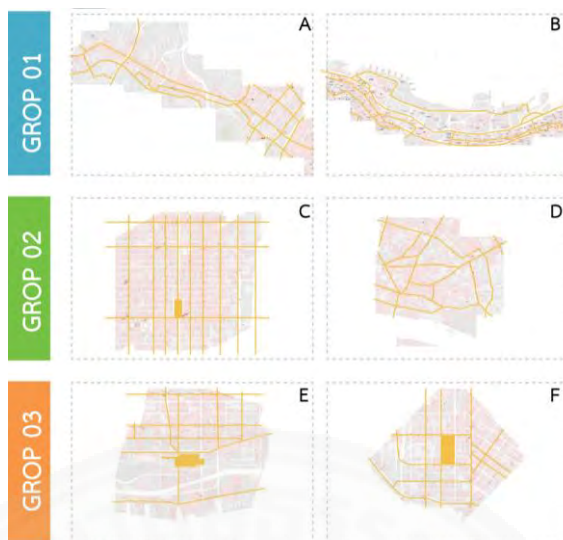
ภาพที่ 4.89 ภาพรวมเมืองกรณศึกษาต่างประเทศ จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการแบ่งกลุ่มกรณศึกษาออกเป็น 3 กลุ่ม สามารถนำมาวิเคราะห์ ข้อมูลตามประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit)
- 2) ขนาด Block
- 3) จำนวนพื้นที่ระหว่างอาคาร
- 4) ขนาดทางเท้า

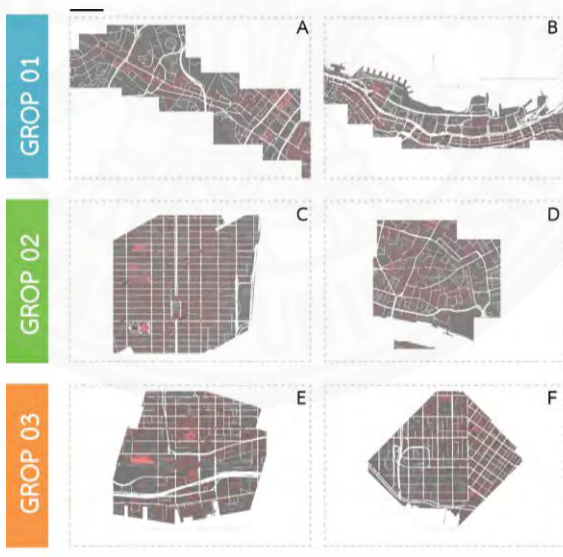
(1) ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit)

จาก path ของระบบขนส่งที่เกิดจากการวิเคราะห์ของทุกกรณศึกษาจะพบว่า ทั้ง 6 กรณศึกษามีส่วนที่เหมือนกันคือมีระบบขนส่งมวลชนที่เข้าถึงในทุก ๆ บล็อกของย่าน ทำให้คนเดินเท้าสามารถใช้งานได้สะดวก ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่โดยรวม (แสดงในภาพ 4.83)

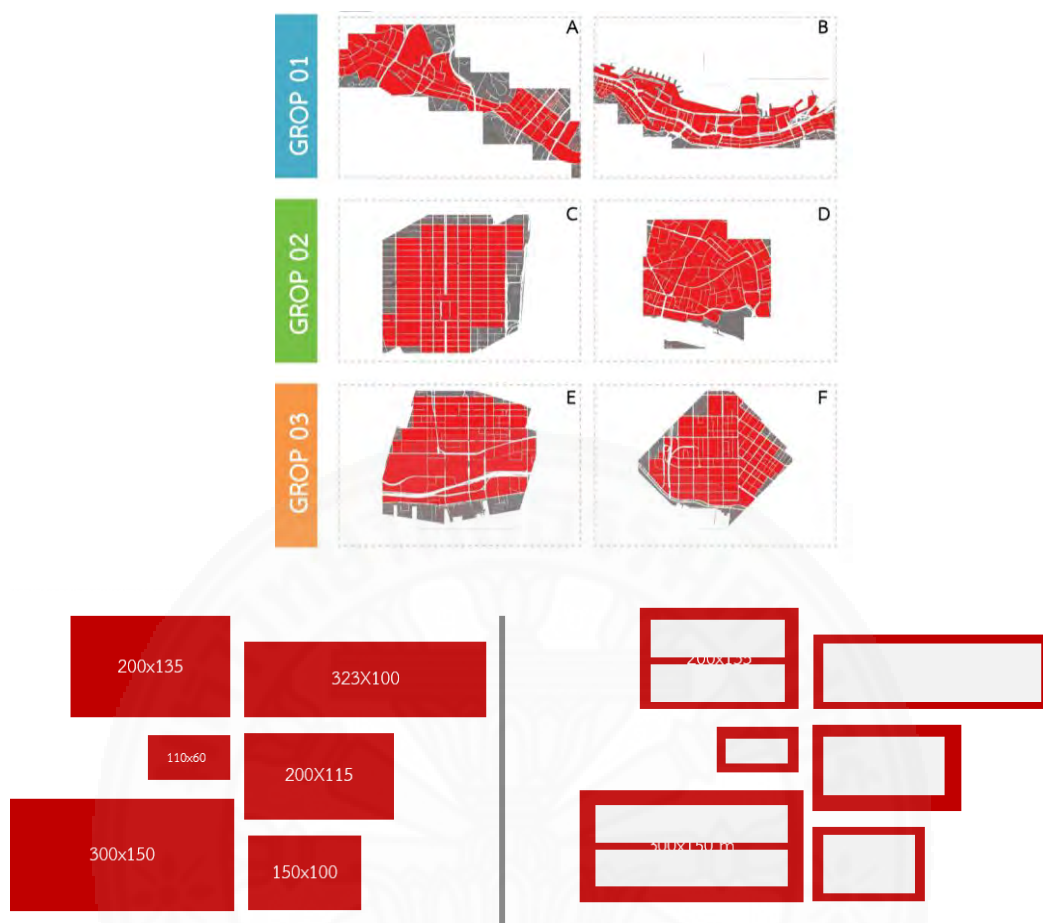


ภาพที่ 4.90 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนของกรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(2) ขนาดบล็อก



ภาพที่ 4.91 กายภาพบล็อกกรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

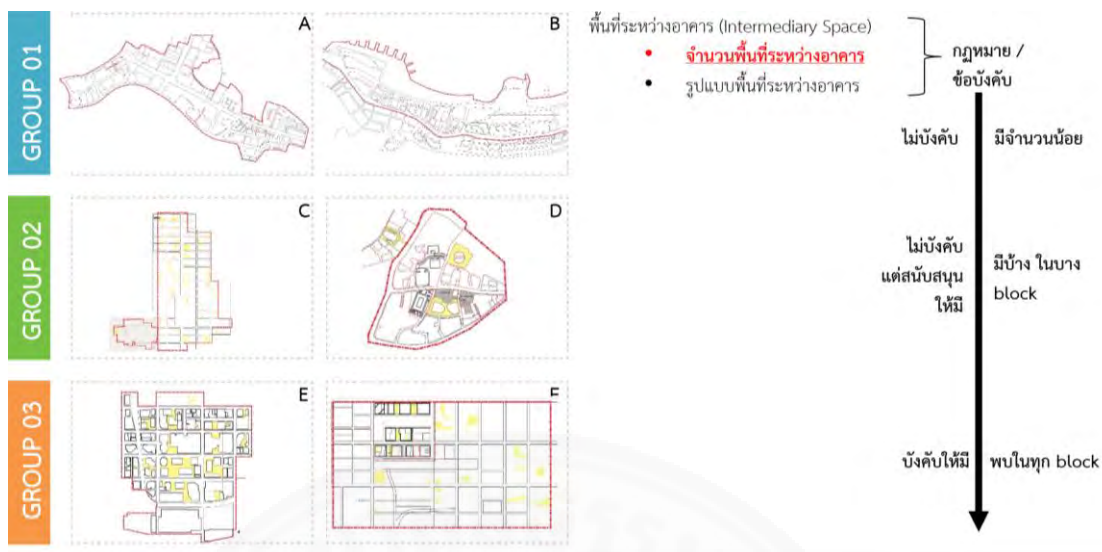


ภาพที่ 4.92 ขนาดบล็อกกรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

เมื่อพิจารณาผังบล็อกและถนน จากภาพที่ 4.91 และนำมาวิเคราะห์ขนาดของบล็อก และการวางตัวของอาคารในบล็อก จะพบว่าขนาดบล็อกของกรณีศึกษาจะมีขนาดเล็กและการวางตัวของอาคารจะมีเพียง 2 แบบ คือ เรียงแถวเดียว กับเรียง 2 แถว ทำให้เกิดการใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

(3) จำนวนพื้นที่ระหว่างอาคาร

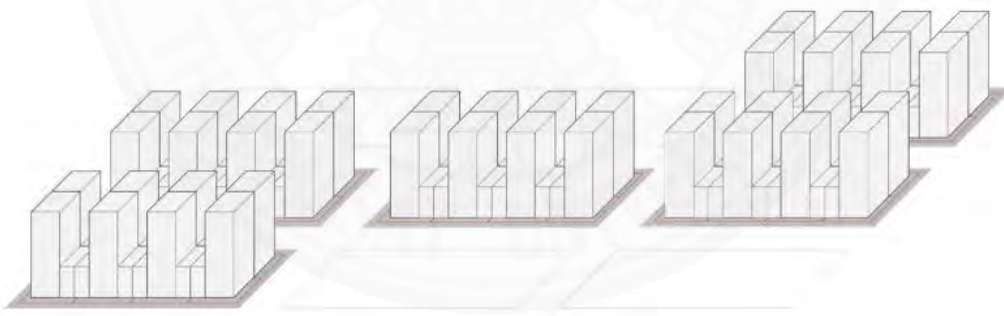
จากกฎหมายและข้อบังคับทำให้จำนวนพื้นที่ระหว่างอาคารที่เกิดขึ้นในแต่ละบล็อกมีความหนาแน่นไม่เท่ากันซึ่งสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของย่านดังแสดงในภาพ 2.92



ภาพที่ 4.93 จำนวนพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ 3 กลุ่ม จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(4) ขนาดทางเท้า

จากการศึกษากฎหมายของกรณีศึกษาทั้ง 6 ย่าน ทางเท้ากว้างขึ้น เนื่องจากข้อกำหนดกำหนดให้พื้นที่ระยะร่นหน้าอาคารมีระดับเดียวกับทางเท้าของเมือง และให้เป็นสาธารณะ ดังแสดงในภาพ 4.93

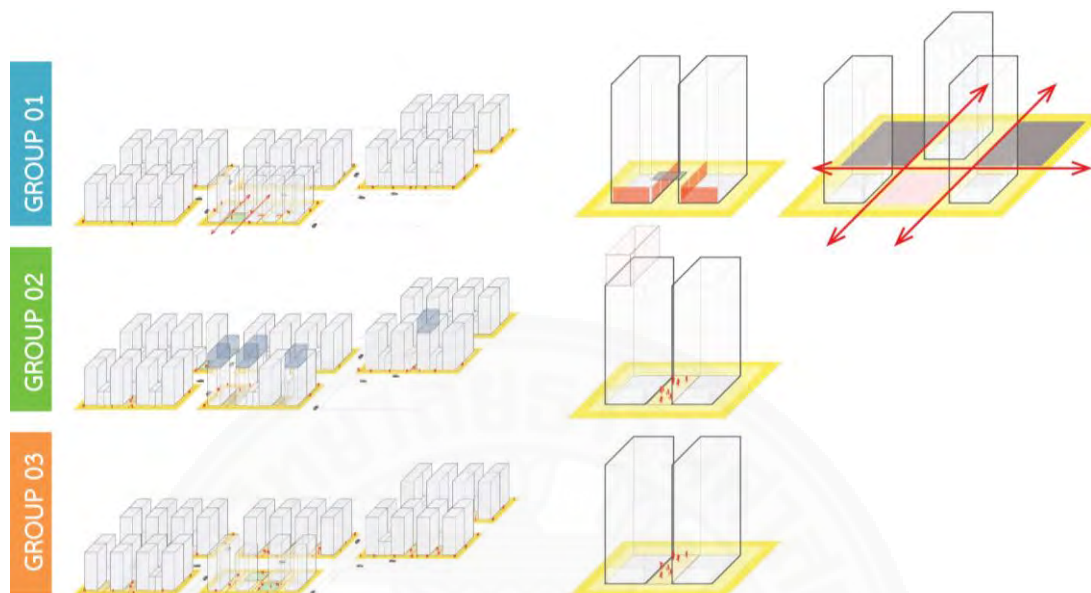


ภาพที่ 4.94 ทางเท้าที่กว้าง กรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.5.2 กายภาพพื้นที่

จากข้อกำหนดเรื่องระยะร่น และที่ว่างที่ส่งผลให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ ทำให้กายภาพโดยรวมของเมืองแตกต่างกันได้ โดยสรุปได้ตามการแบ่งกลุ่มเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 ผังหนาแน่น เน้นการเชื่อมต่อ กลุ่มที่ 2 ผังหนาแน่น แต่มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่ง จึงมี




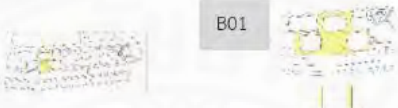








นโยบายเพิ่ม FAR ให้กับผู้พัฒนาที่ทำพื้นที่สาธารณะให้กับเมือง และ กลุ่มที่ 3 เมืองหนาแน่น แต่มีพื้นที่ว่างเหมาะสม เกิดมาจากข้อกำหนดที่บังคับตั้งแต่ต้น



ภาพที่ 4.95 สรุปลักษณ์ภาพกรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.6 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

สำหรับประเด็นเรื่องรูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ จะพบว่าแนวคิดหลักที่ต้องการ คือ ต้องการพื้นที่เชื่อมต่อของคนเดินเท้า แต่บางกรณีศึกษาตีปัญหาเรื่องการใช้งาน ที่จำเป็นต้องให้รถยนต์ผ่านได้ ดังนั้นจะเห็นรูปแบบหลัก ๆ คือ หากเป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าโดยเฉพาะ พื้นที่จะสามารถจัดเป็นลานกิจกรรมได้ แต่หากรถยนต์สามารถผ่านได้ การออกแบบก็จะเป็นลักษณะเป็นทางรถยนต์ มีทางเท้า มีทางม้าลาย เพื่อแยกทางสัญจรของคนเดินเท้าและทางรถยนต์ออกจากกัน

A	Orchard Road	 580 ไร่	
B	Central and Wan Chai	 n/a	
C	Grand Central NY	 70 Sqblock 380 ไร่	
D	Eastern City Cluster City of London	 144 ไร่	
E	Toronto Financials	 500 ไร่	
F	Transit Center SF	 350 ไร่	

ภาพที่ 4.96 พื้นที่ขอบเขตย่าน และพื้นที่กรณีศึกษาทั้งต่างประเทศ และประเทศไทย, จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561

4.6.1 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ

ตารางที่ 4.14

ผลวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ

ประเด็นศึกษา	การแบ่งกลุ่มย่าน	GROUP 01			GROUP 02						GROUP 03							
		ย่าน		B	C			D			E				F			
		A01	A02	B01	C01	C02	C03	D01	D02	D03	E01	E02	E03	E04	F01	F02	F03	F04
ที่ตั้งพื้นที่ระหว่างโครงการ	ระหว่างขอบเขตที่ดิน											√	√	√				√
	ภายในเขตที่ดิน	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√				√	√	√	
ลักษณะอาคาร	อาคารเดี่ยว	√	√		√	√	√	√							√		√	√
	กลุ่มอาคาร			√					√	√		√	√	√		√		
การเข้าถึงพื้นที่จาก	ถนน																	
	Subway concourse																	
	Sky Train concourse																	
	อาคาร 1 อาคาร																	
	อาคาร 2 อาคาร																	
	มากกว่า 2 อาคาร																	

ตาราง 4.14 (ต่อ)

ผลวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ

ประเด็นศึกษา	การแบ่งกลุ่มย่าน		GROUP 01				GROUP 02				GROUP 03								
			A		B	C		D		E				F					
	ย่าน	พื้นที่	A01	A02	B01	C01	C02	C03	D01	D02	D03	E01	E02	E03	E04	F01	F02	F03	F04
การเชื่อมต่อ	ทะลุผ่านบล็อก (Thought Block)		√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	ไม่ทะลุผ่านบล็อก (Not Thought Block)				√														
การออกแบบ	Seamless with side walk		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√
		level	√	√	√	√	√	√	√	√	√					√	√	√	√
		Material	√	√	√				√	√	√								
	Not Seamless												√			√			
		Up level											√			√			
		Down level																	
		Material																	
		Stair											√			√			
	Court		√												√				
	Tree		√			√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√

ตาราง 4.14 (ต่อ)

ผลวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ

ประเด็นศึกษา	การแบ่งกลุ่มย่าน		GROUP 01			GROUP 02					GROUP 03							
			ย่าน		A	B	C			D		E				F		
	พื้นที่		A01	A02	B01	C01	C02	C03	D01	D02	D03	E01	E02	E03	E04	F01	F02	F03
เฟอร์นิเจอร์ : โต๊ะ-เก้าอี้	ไม่มี			√	√				√									
	มี	Fixed	√			√	√	√		√		√	√	√	√	√	√	√
		Temporary									√							
สิ่งปกคลุม	ทางเดินเชื่อม		√	√		√												
	มีกิจกรรม					√												
กิจกรรม	ทางเดินรถยนต์			√														
	ทางเดินเท้า Thought block		√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	เดิน-นั่ง		√			√	√	√	√	√	√	√	√		√	√	√	
	Arcade (ที่นั่งที่มีที่ปกคลุม)					√	√											
	ขายของ (Shop)							√		√								
	Public Court																	
	Civic Space																√	√
	Gallery												√					

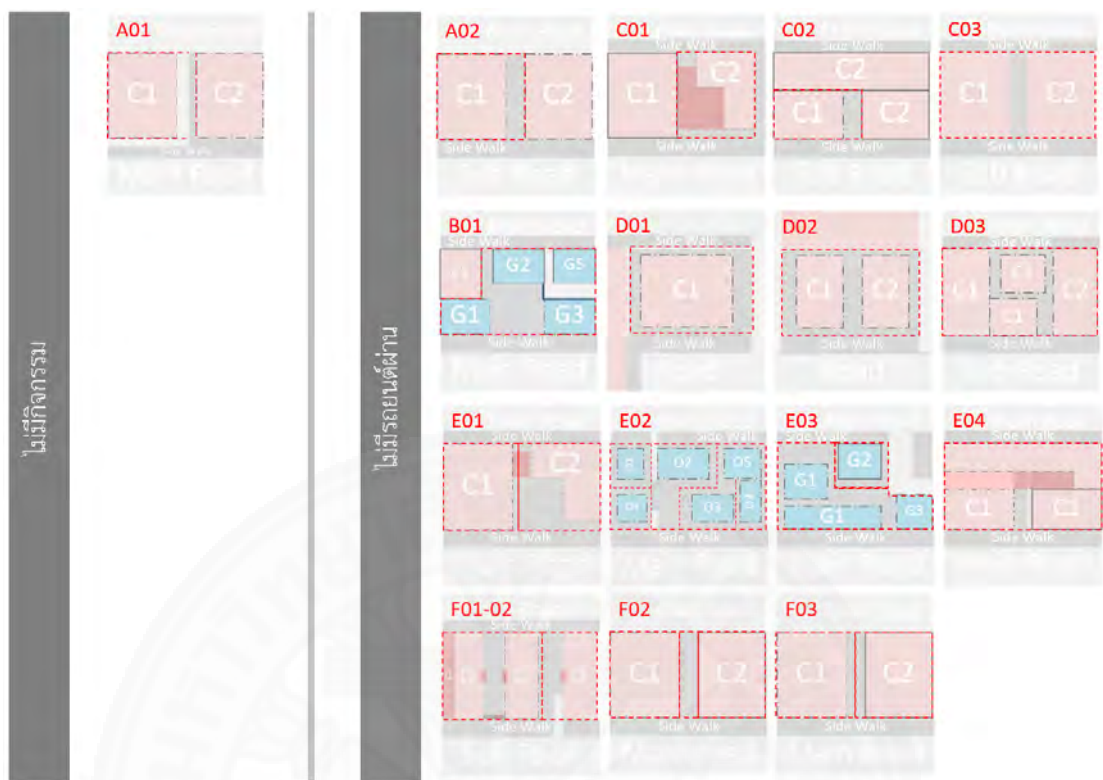
หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงรายละเอียด และนำไปเชื่อมโยงกับการแบ่งกลุ่มกรณีศึกษาทั้ง 3 กลุ่มข้างต้น จะมีเพียงกลุ่ม 1 ที่รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารที่เกิดขึ้นเน้นไปที่การเดินเชื่อมอาคาร และไม่มีกิจกรรมในพื้นที่ในบางกรณีศึกษา ซึ่งแตกต่างจากกลุ่ม 2 และ 3 ที่กฎหมายมีการระบุชัดเจนในเรื่องการออกแบบพื้นที่เพื่อการทำกิจกรรม และทุกกรณีศึกษามีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน ในเรื่องการเชื่อมต่อกับอาคาร หรือกับพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งการออกแบบให้มีการเชื่อมแบบไร้รอยต่อกับทางเท้า

เมื่อพิจารณากับกฎหมายระยระร่น และข้อกำหนดที่ที่เกิดขึ้นจะพบว่าขนาดระยระร่นมีความสัมพันธ์กับรูปแบบที่เกิดขึ้นในเรื่องของกิจกรรมเป็นหลัก

4.6.2 การแบ่งรูปแบบด้วยกิจกรรมของคนและรถยนต์

จากภาพที่ 4.96 เป็นการสรุปภาพพื้นที่ทั้ง 16 พื้นที่ศึกษาของกรณีศึกษาต่างประเทศ ซึ่งจะประกอบไปด้วยอาคาร ถนน ทางเท้า ว่าจะมีความสัมพันธ์กันอย่างไร และประกอบกับพิจารณาความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินจากเส้นขอบเขตอาคารที่เกิดขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์จะพบว่าพื้นที่ระหว่างอาคารส่วนใหญ่ยังคงเกิดจากการพัฒนาในกรรมสิทธิ์ที่ดินของตนเอง และอาคารด้านที่ติดกับพื้นที่จะมีการเปิดช่องเปิด ส่วนอีกอาคารก็จะตั้งอยู่ด้านข้างเพียงแต่ไม่ได้มีการล้อมรั้วปิด ส่วนการออกแบบก็จะใช้การจัดการวัสดุพื้น ต้นไม้ หรือเฟอร์นิเจอร์ในการบ่งบอกพื้นที่ และทุกกรณีศึกษามีพื้นที่ระหว่างอาคารที่เชื่อมต่อกับทางเท้า ไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง หรืออาจจะทั้ง 2 ทาง หากเป็น 2 ทางก็จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อผ่าน block ถนนได้ด้วย



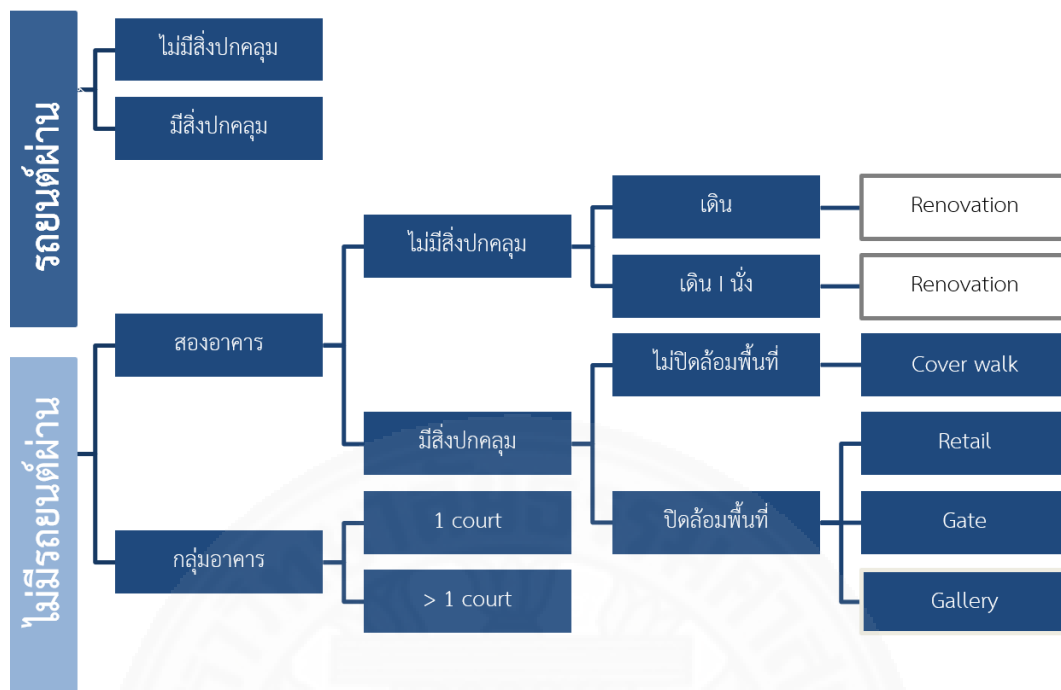
ภาพที่ 4.97 สรุปลองค์ประกอบกายภาพพื้นที่กรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

4.6.3 รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกายภาพ

จากการศึกษาโดยละเอียดจะสามารถแบ่งรูปแบบของพื้นที่ระหว่างอาคารได้เป็น 2 รูปแบบหลัก คือ

- 1) ไม่มีรถยนต์ผ่าน
- 2) มีรถยนต์ผ่าน

ซึ่งใน 2 รูปแบบหลักจะสามารถแบ่งได้ตามลักษณะทางกายภาพที่เกิดขึ้นได้อีก ดังแสดงใน ภาพที่ 4.97



ภาพที่ 4.98 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(1) รถยนต์ผ่าน

1) มีสิ่งปกคลุม

เป็นถนนสำหรับรถยนต์ เลนส์โน เป็นรถยนต์วิ่งช้า มีการออกแบบเป็น

สัญลักษณ์ทางเดิน

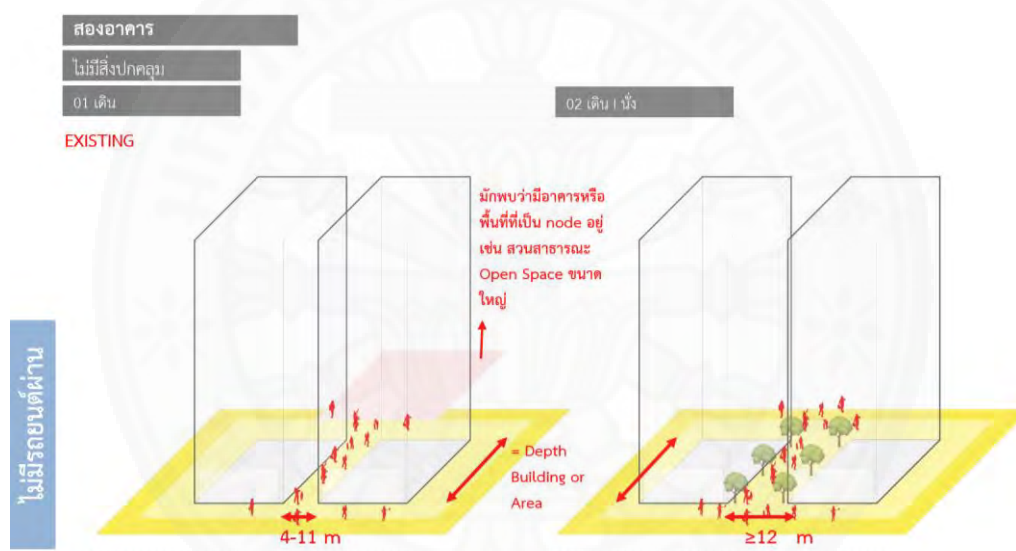


ภาพที่ 4.99 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: รถยนต์ผ่าน แบบ 01 และ 02. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

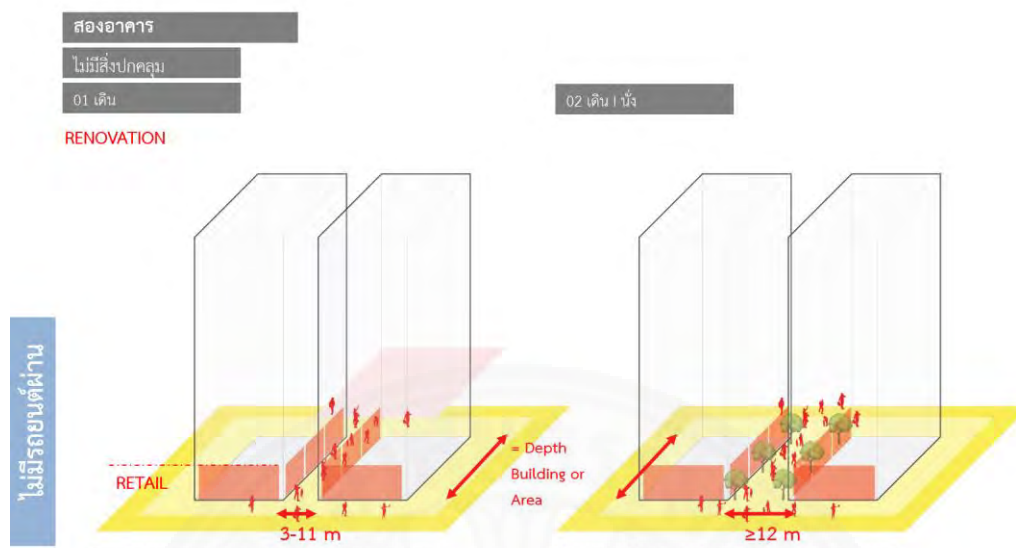
(2) ไม่มีรถยนต์ผ่าน

- 1) สองอาคาร-ไม่มีสิ่งปกคลุม-เดิน
- 2) สองอาคาร-ไม่มีสิ่งปกคลุม-เดิน/นั่ง
 - ไม่มีการปรับปรุง
 - มีการปรับปรุง (Renovation)

จากภาพที่ 4.99 และ 4.100 หากมีการปรับปรุง ก็จะมีการปรับปรุงรูปด้านอาคารให้มีความต่อเนื่องกันระหว่างอาคาร 2 ฝั่ง (กรณี Renovate 2 ฝั่งพร้อมกัน) และเปลี่ยนจาก facade ที่ปิดตันให้เปิดโล่ง เช่น การใช้ Material เป็นกระจกโดยรอบ (shop front) ซึ่งได้ทั้งกรณี Renovate 2 ฝั่งพร้อมกัน และ อาคารฝั่งเดียว



ภาพที่ 4.100 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-สองอาคาร-ไม่มีสิ่งปกคลุม แบบ 01 และ 02 ก่อนปรับปรุง. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

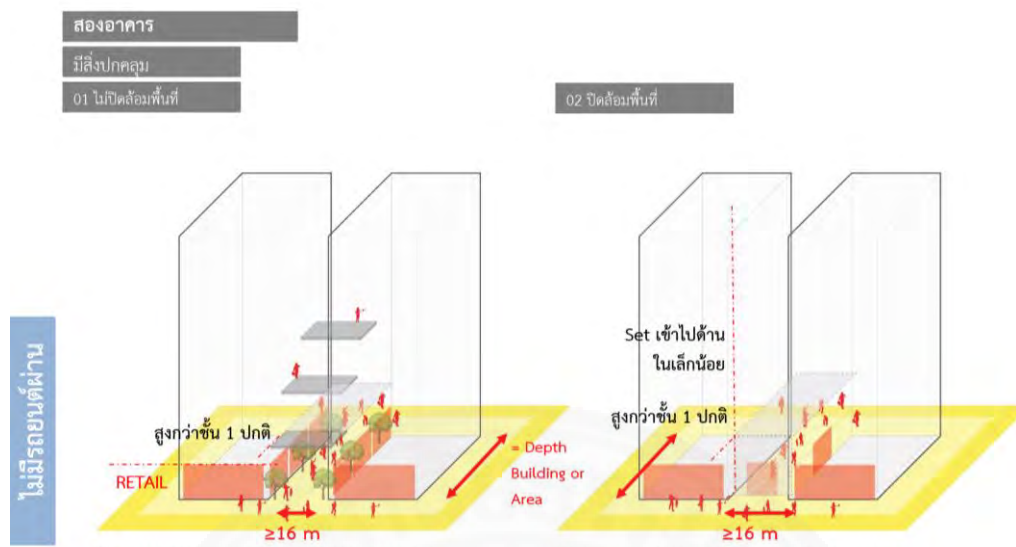


ภาพที่ 4.101 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-สองอาคาร-ไม่มีสิ่งปกคลุม แบบ 01 และ 02 หลังปรับปรุง. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

3) สองอาคาร-มีสิ่งปกคลุม-ไม่ปิดล้อมพื้นที่

4) สองอาคาร-มีสิ่งปกคลุม-ปิดล้อมพื้นที่

สิ่งปกคลุมในลักษณะปิดล้อมพื้นที่ และอยู่ระหว่างอาคารสูงที่เป็นวัสดุทึบ จึงพบว่าการออกแบบเน้นไปที่การใช้วัสดุที่โปร่งโล่ง เช่น กระจก และมีความสูงในลักษณะ Double height เพื่อให้แสงเข้าได้ และภายในพื้นที่โปร่ง รวมทั้งการมองจากข้างนอก ก็ไม่ขัดกับสถาปัตยกรรมอาคารหลักทั้ง 2 ชั้น



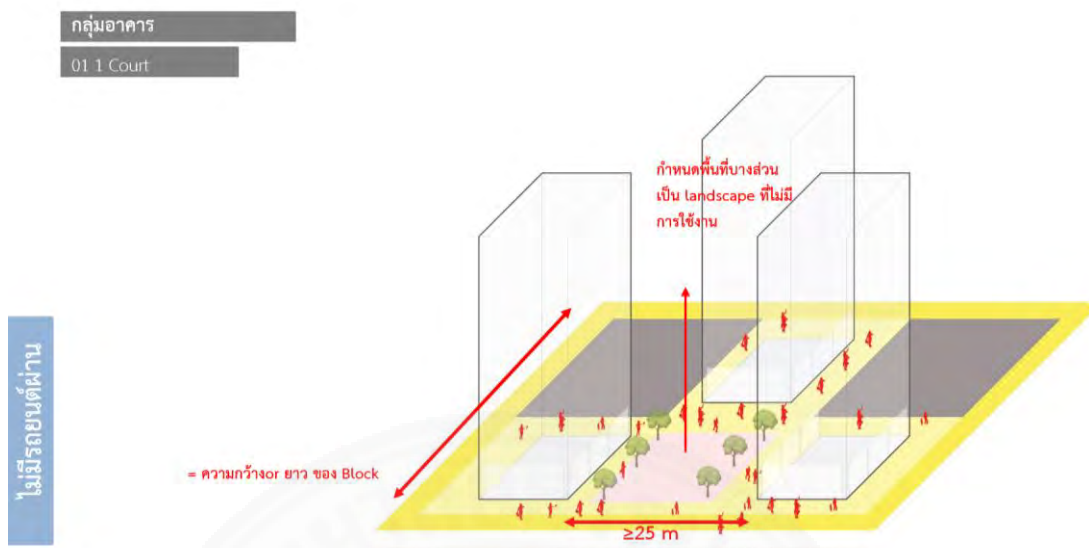
ภาพที่ 4.102 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-สองอาคาร-มีสิ่งปกคลุม แบบ 01 และ 02. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5) กลุ่มอาคาร-1 Court

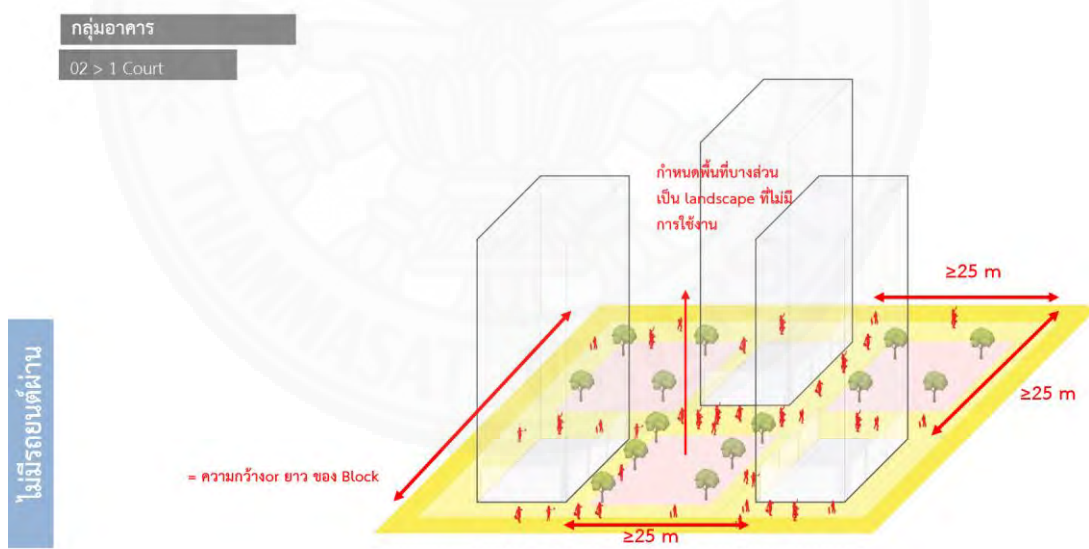
จากภาพที่ 4.102-4.103 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารที่เกิดกับกรณีศึกษาที่เป็นกลุ่มอาคาร จะพบในย่านที่มีการพัฒนาผังเมืองอย่างจริงจัง และมีสภาพเมืองที่สวยงาม ส่วนใหญ่จะเกิดกับพื้นที่ที่มีเจ้าของคนเดียวกันทั้งบล็อก หรือเจ้าของอาคารไม่กี่ราย ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาอาคารสูงในบล็อก หลายอาคาร ก็จะทำให้ต้องมีพื้นที่ว่างให้เหมาะสมกับ proportions อาคาร จึงพบว่าพื้นที่ค่อนข้างมีความกว้าง และมีการกำหนดพื้นที่บางส่วนเป็น landscape ที่ไม่มีการใช้งาน

6) กลุ่มอาคาร-มากกว่า 1 Court

จะแตกต่างกับแบบแรกคือมีจำนวน block ที่มากกว่า ซึ่งเหมือนกับมีจุด node และมีการเชื่อมจุด node (Court เข้าด้วยกัน)



ภาพที่ 4.103 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-กลุ่มอาคาร-1 court. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 4.104 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร: ไม่มีรถยนต์ผ่าน-กลุ่มอาคาร-มากกว่า 1 court. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและอภิปรายผล

สำหรับส่วนการวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการศึกษาจากพื้นที่ศึกษาประเทศไทยที่คัดเลือกจากการโครงการแบบผสมขนาดใหญ่ที่มีการรวมกลุ่มกันในย่าน จำนวน 3 ย่าน คือ ย่านสยาม ราชประสงค์ และพร้อมพงษ์ ซึ่งมีพื้นที่ระหว่างอาคารทั้งสิ้น 5 พื้นที่ ที่ถูกนำมาวิเคราะห์ในประเด็นรูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคาร

การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ สํารวจพื้นที่ และสัมภาษณ์จากผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ทำการแบ่งกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- 1) กลุ่มผู้พัฒนาโครงการ ทำให้ได้ข้อมูลเรื่องแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่ระหว่างโครงการ 3 โครงการ ได้แก่ บริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด บริษัท เกษร พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และ Emquartier Shopping Complex Co.,LTD
- 2) กลุ่มสถาปนิก ในเรื่องแนวทางการออกแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ จำนวน 2 บริษัท ได้แก่ บริษัท สถาปนิก 49 อินเตอร์เนชั่นแนลจำกัด และ บริษัท ดีไซน์ 103 อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- 3) กลุ่มการรวมกลุ่มกันที่ย่าน ในเรื่องเกี่ยวกับแนวทางการรวมกลุ่ม เป้าหมาย และแนวทางการพัฒนาย่าน จำนวน 2 ย่าน ได้แก่ สำนักทรัพย์สินพิบูลสงคราม มหาวิทยาลัย และสมาคมผู้ประกอบการบิสาหกิจในย่านราชประสงค์

5.1 พื้นที่ศึกษาในกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

5.1.1 ย่านสยาม

5.1.1.1 ข้อมูลทั่วไป

ตลอดระยะเวลากว่า 50 ปีที่ผ่านมาสยามยังคงเป็นศูนย์กลางของความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจและการค้าของกรุงเทพฯ รวมถึงจุดหมายปลายทางยอดนิยมสำหรับนักท่องเที่ยวทุกยุคทุกสมัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ เนื่องจากเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจและเป็นแหล่งรวมศูนย์การค้าที่โดดเด่น ความหลากหลายและสามารถตอบสนองความต้องการได้ทุกด้านไม่ว่าจะเป็นด้านการศึกษาศิลปะการคำนวณบันเทิงแฟชั่นและเทคโนโลยี นี้ไม่ใช่พูดถึงช่วงเต็มรูปแบบของกิจกรรมที่มีสีสันและน่าตื่นเต้นซึ่งช่วยเสริมสร้างความเป็นผู้นำในวงการแฟชั่นของย่าน นอกจากนี้ ย่านสยามยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครและมีระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย ที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้นสยามยังแสดงถึงหัวใจของการผสมผสานความสามัคคีและวัฒนธรรมอันยาวนานกับความทันสมัยของโลกร่วมสมัย การผสมผสานอย่างลงตัวและเอกลักษณ์เฉพาะตัวนี้ได้ยึด

ออกไปตั้งแต่ปีพ.ศ. 2507 จนถึงปัจจุบัน กำลังสำคัญที่ได้พัฒนาและทำให้สยาม มีความเปลี่ยนแปลง สูงตลอดหลายปีที่ผ่านมาและยังคงแข็งแกร่งอยู่คือผู้ประกอบการหน่วยงานภาครัฐและเอกชนและ หน่วยงานอื่น ๆ ภายในเขต เพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของสยามให้เป็นยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ และการค้าที่สำคัญของกรุงเทพฯ และศูนย์กลางด้านการดำเนินชีวิตที่ครบถ้วนที่สุดแห่งหนึ่งของโลก และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งสยามซินเนอร์จีได้ประกาศความร่วมมือครั้งสำคัญ ระหว่างผู้ประกอบการและพันธมิตร (วัดปทุมวนาราม) ไปยังชุมทาง Banthat Thong Junction และ ล้อมรอบบริเวณสะพานหัวช้างภายใต้ชื่อ "Siam Synergy"

ย่านสยามทำหน้าที่เป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากถึง 550,000 คนต่อวันซึ่งเป็นตัวเลขสะท้อนความพร้อมในการแข่งขันกับจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวอื่น ๆ ใน ประเทศอาเซียนและทั่วโลก อำเภอรอบคลุมพื้นที่กว่า 1,000,000 ตารางเมตร รวมกว่า 4,200 ร้านค้าที่จัดไว้ให้ทุกมิติของความต้องการรวมถึงผลิตภัณฑ์แฟชั่นภัตตาคารและศูนย์บริการธุรกิจไม่ ต้องกล่าวถึงร้านค้าเรือธงที่มีชื่อเสียงระดับโลกหลายแบรนด์เลือกที่จะเปิดที่นี่

ย่านสยามถือเป็นทำเลทองโดยมีมูลค่าเฉลี่ย 1.75 ล้านบาทต่อตาราง เมตรซึ่งถือว่าเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูงที่สุดในกรุงเทพฯ นอกจากนี้ย่านสยามยังมีระดับการ ขยายตัวและจำนวนผู้เข้าชมที่เทียบเท่ากับสถานที่ช้อปปิ้งในเขตนครหลวงที่มีชื่อเสียงระดับโลกเช่น Ginza ในโตเกียว Fifth Avenue in New York และ Oxford Street ในลอนดอน

ย่านสยามเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญและครบวงจรของ เมืองหลวงโดยมีระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบโดยเฉพาะสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ทันสมัยและสถานี รถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งเชื่อมโยงทั้งสองสายเข้าด้วยกันคือสายสุขุมวิท สายสีเขียวอ่อน) มี 21 สถานีและ สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) มี 12 สถานีซึ่งเป็นเส้นทางหลักสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ในแต่ละวันสยามฯ มีผู้เดินทางโดยเฉลี่ยประมาณ 400,000 คนทำให้เป็นย่านที่มีจำนวนผู้โดยสารมาก ที่สุดในกรุงเทพฯ

สยามพารากอน KBank Siam Pic-Ganesha ศูนย์ศิลปะและวัฒนธรรม กรุงเทพฯและโรงละคร Scala ซึ่งเป็นสถานที่จัดประชุมขนาดต่าง ๆ และมีสถานที่จัดแสดง รองรับการ ประชุมระดับชาติและระดับภูมิภาค เมื่อเทียบกับโรงแรมกว่า 20 แห่งในพื้นที่ที่มีการตกแต่งที่ หลากหลายและบริการที่ดีเยี่ยม District ภูมิใจนำเสนอห้องพักกว่า 3,000 ห้องพร้อมพิสูจน์ความ พร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนเพื่อวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน

5.1.1.2 การร่วมกลุ่มกันในย่าน

บริษัท สยามซินเนอร์ยี เป็นหน่วยงานภาครัฐและเอกชนและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องภายใต้ชื่อ "บริษัท เอ็มบีเคมจ" "บริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด" และ "กลุ่มธุรกิจสยาม" โดยมี

วัตถุประสงค์ ของความร่วมมือครั้งนี้คือการมุ่งสู่สยาม เพื่อเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติรวมทั้งเสริมสร้างภาพลักษณ์ของอำเภอเมืองให้เป็นศูนย์กลางเมืองที่ผสมผสานกันอย่างลงตัวของศูนย์การค้าวัฒนธรรมและความบันเทิงระดับโลก แนวคิดมหานครแห่งความทันสมัยที่หลากหลายจุดมุ่งหมายหลักของการร่วมมือนี้มีดังนี้ :

1) รวมเครือข่ายพันธมิตรในเขตสยามที่ทอดยาวจากแยก Chaloen Phao ไปยังชุมทาง Banthat Thong และสะพานหัวช้าง

2) สร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันให้กับอำเภอสยามในการยกระดับอำนาจสูงสุดของเมืองให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญและกรุงเทพมหานครตลอดช่วงเวลานี้

3) รักษาและส่งเสริมศิลปะและวัฒนธรรมผ่านแผนการพัฒนาด้านการลงทุนและกิจกรรมการตลาดเพื่อให้อำเภอสามารถรองรับตำแหน่งสูงสุดในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

5.1.1.3 แผนผังแสดงขอบเขตย่าน



ภาพที่ 5.1 แผนผังพื้นที่ศึกษา : ย่านสยาม. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

5.1.1.4 กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาในย่านสยามประกอบไปด้วย 2 พื้นที่ คือ G01-01: ลาน Discovery Plaza และ G01-02: Drop Off ใต้ลาน Park Paragon ทั้ง 2 พื้นที่เป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างอาคารศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรี สยามเซ็นเตอร์ และสยามพารากอน ภายใต้การบริหารของบริษัทสยามทิวรรณ์ โดยมีรายละเอียด (ผู้จัดการรายวัน, 2556) ดังนี้

ปี พ.ศ. 2516 เปิดบริการ

ปี พ.ศ. 2534 ปรับปรุงครั้งที่ 1

ปี พ.ศ. 2538 (หลังไฟไหม้) ปรับปรุงครั้งที่ 2 ใช้เวลาราว 2 ปี

ปี พ.ศ. 2540 สยามดิสคัฟเวอร์ี่เปิด

ปี พ.ศ. 2548 สยามเซ็นเตอร์ปรับปรุงครั้งที่ 3

สยามพารากอนเปิดบริการ

ปี พ.ศ. 2549 สยามดิสคัฟเวอร์ี่ปรับปรุงครั้งที่ 1

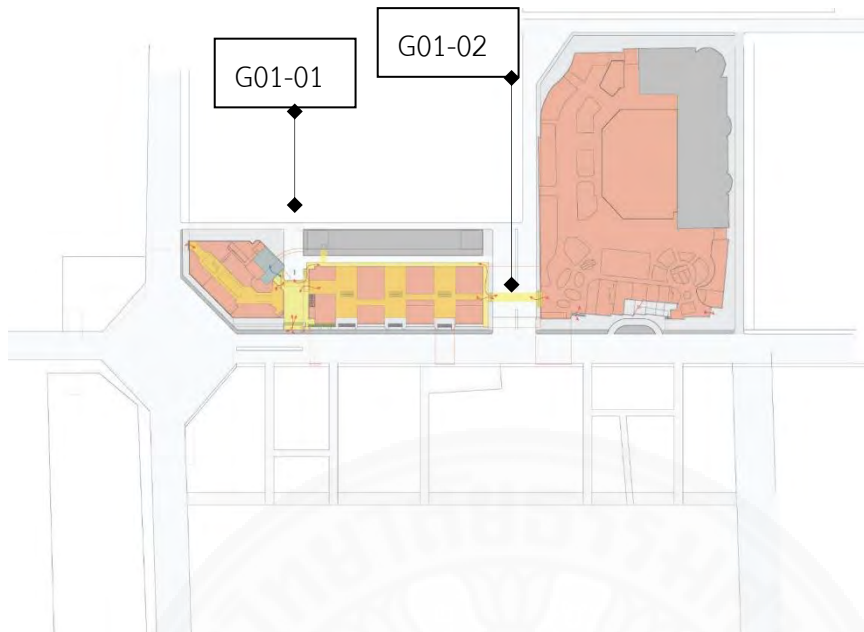
ปี พ.ศ. 2555 สยามเซ็นเตอร์ปรับปรุงครั้งที่ 4

จะพบว่าก่อนจะเป็นอาคาร 3 อาคาร

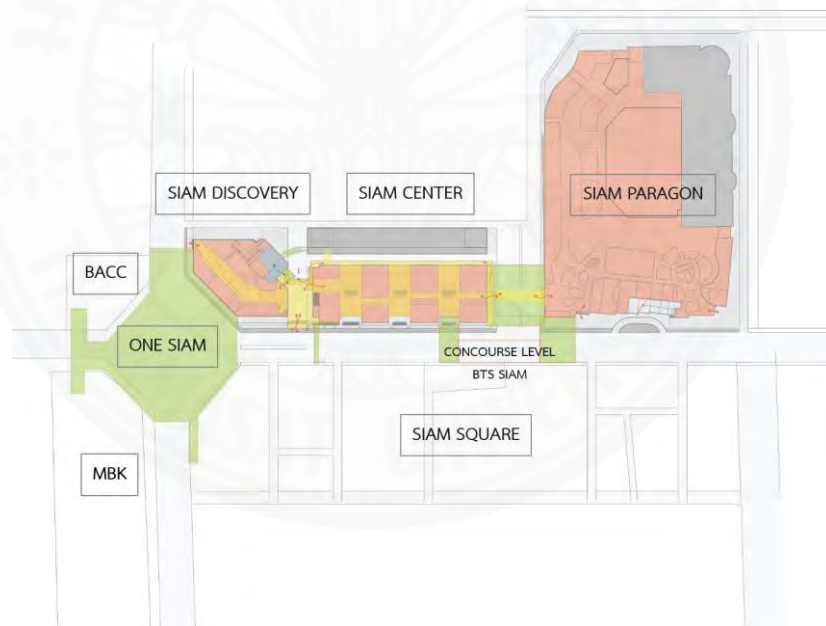


ภาพที่ 5.2 ภาพศูนย์การค้าสยามยุคเริ่มต้น โดย marnyee., 2551, กันยายน 30, สืบค้นเมื่อ 7 กรกฎาคม 2018. จาก <http://topicstock.pantip.com/library/topicstock/2008/>

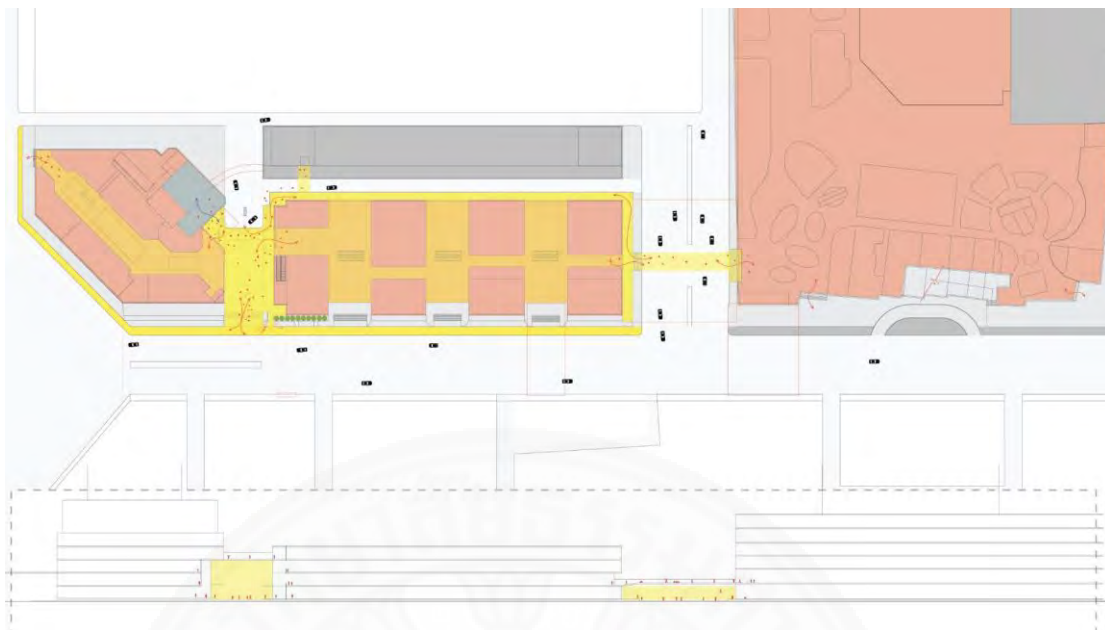
จากภาพที่ 5.1 เป็นการแสดงพื้นที่ศึกษาของย่านสยาม ซึ่งจากกลุ่มอาคารในบริเวณย่านสยามที่ตั้งอยู่โดยรอบ 4 แยก และสถานีรถไฟฟ้าสยาม จะพบว่ากลุ่มอาคารที่รวมตัวกันในย่านมีข้อจำกัดในเรื่องที่ตั้งที่มีถนนตั้งอยู่ตรงกลาง จึงทำให้การเชื่อมต่อต้องผ่านทางยกระดับ ดังแสดงในภาพ 5.3-5.4 ดังนั้นพื้นที่ระหว่างโครงการที่มีการเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พบ จึงเป็นพื้นที่ระหว่างอาคารศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอร์ี่ สยามเซ็นเตอร์ และสยามพารากอน ซึ่งตั้งเรียงกันในบล็อกเดียวกัน ดังแสดงในภาพ 5.5 (การเชื่อมต่อเกิดบริเวณพื้นที่สี่เหลี่ยม) ซึ่งจะเห็นว่าจะมีทั้งจุดที่เชื่อมเข้าห้าง และมีแค่บริเวณรอบอาคารสยามเซ็นเตอร์ที่สามารถเดินรอบนอกอาคารได้ รวมทั้งมีทางเชื่อมต่อไปยังลานจอดรถด้านหลัง ซึ่งมีร้านสะดวกซื้อ ซึ่งเป็นจุดใช้งานสำหรับพนักงานที่อยู่ในสำนักงาน



ภาพที่ 5.3 พื้นที่ศึกษาชั้น 1 : ย่านสยาม. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.4 พื้นที่ศึกษาทางเชื่อม : ย่านสยาม. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.5 พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านสยาม. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

(1) G01-01 ลาน Discovery Plaza

พื้นที่ลาน Discovery Plaza เป็นพื้นที่ที่เกิดขึ้นมาพร้อมการสร้างอาคารสยามดิสคัฟเวอรี ซึ่งก่อนหน้านี้อาคารในบล็อกนี้จะมีเพียงโรงแรมอินเตอร์คอนดิเนนทเทล (ปัจจุบันกลายเป็นสยามพารากอน) และอาคารสยามเซ็นเตอร์ ซึ่งตอนนั้นใช้แนวคิดอาเขต ที่แบ่งสร้าง 3 เฟส เพื่อเป็นพื้นที่ค้าขายสำหรับนักท่องเที่ยวในโรงแรม ส่วนพื้นที่สยามดิสคัฟเวอรีทั้งหมดถูกใช้งานเป็นลานจอดรถ และลานเปียร์ชั่วคราว และเมื่อเกิดการพัฒนาอาคารสยามดิสคัฟเวอรี พื้นที่ลานจึงถูกวางให้เป็นที่ตั้งแทงค์น้ำใต้ดิน ดังนั้นจึงไม่เหมาะที่จะให้รถยนต์ผ่านเข้าออกได้ สุดท้ายจึงกลายเป็นพื้นที่ทางเดิน จนกระทั่งมีการปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวพร้อมกับห้างสยามดิสคัฟเวอรี การออกแบบจึงให้เข้ากับแนวคิดใหม่ และมีการใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรม หรือ Event ส่งเสริมการตลาด เช่น ตลาดนัด เป็นต้น

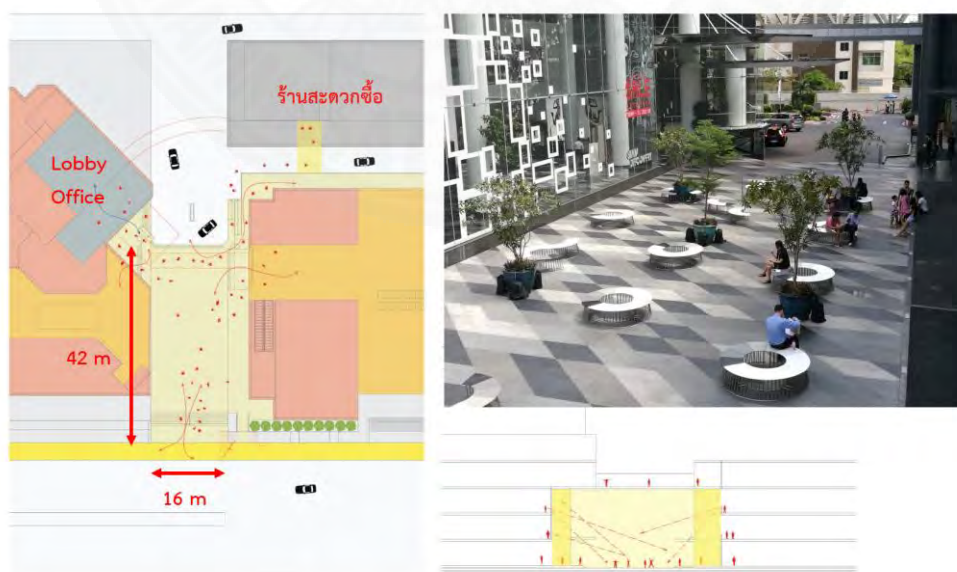
ซึ่งการดูแลพื้นที่เป็นหน้าที่ของฝ่ายอาคารของบริษัทสยามพิวรรธน์ จาก การสัมภาษณ์ทำให้ทราบว่า แต่เดิมพื้นที่ลาน Discovery Plaza ไม่ได้ถูกให้ความสำคัญ เป็นเพียงพื้นที่โล่ง และทางเดิน ซึ่งผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่นที่นัดรอเพื่อน หลังจากการปรับปรุงทั้ง อาคารสยามดิสคัฟเวอรี และอาคารสยามเซ็นเตอร์ ทำให้กลุ่มเป้าหมายของทั้ง 2 อาคารเปลี่ยนไป จากศูนย์การค้าสำหรับวัยรุ่น เป็นวัยรุ่นที่โตขึ้นมีกำลังซื้อมากยิ่งขึ้น ทำให้การออกแบบและการใช้งานพื้นที่เปลี่ยนไป

ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ลานโล่งสำหรับให้ลูกค้ามาเช่าจัดกิจกรรม เช่น ตลาดนัด งานอีเว้นท์ต่างๆ เป็นต้น และในช่วงเวลาที่ไม่มีการใช้งานผ่านอาคารก็จะนำเก้าอี้แบบ

ชั่วคราวมาตั้งสำหรับให้ผู้ที่ผ่านไปมาได้ใช้งาน สำหรับฟาซาด (Façade) อาคารของทั้ง 2 อาคาร มีการออกแบบเป็นโถงสูง (Double Height) (แสดงในภาพที่ 5.6) และในฝั่งสยามเว็นเตอร์มีการวาง โต๊ะและเก้าอี้สำหรับนั่งไว้ที่ริมโถง เป็นการสร้างพื้นที่ส่วนกลางเล็กๆในห้าง ที่สามารถมองเห็นลาน ด้านนอกอาคารได้ ถือเป็น การสร้างบรรยากาศให้พื้นที่ในห้างได้รับแสงธรรมชาติ และเป็นลูกเล่นในการออกแบบพื้นที่ให้มีความน่าสนใจยิ่งขึ้น



ภาพที่ 5.6 รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G01-01, กรมที่ดิน. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2561 ที่มา <http://dolwms.dol.go.th/tvwebp/>



ภาพที่ 5.7 พื้นที่ศึกษา G01-01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.8 บรรยากาศพื้นที่ศึกษา G01-01. ถ่ายโดยผู้วิจัย, 2561.



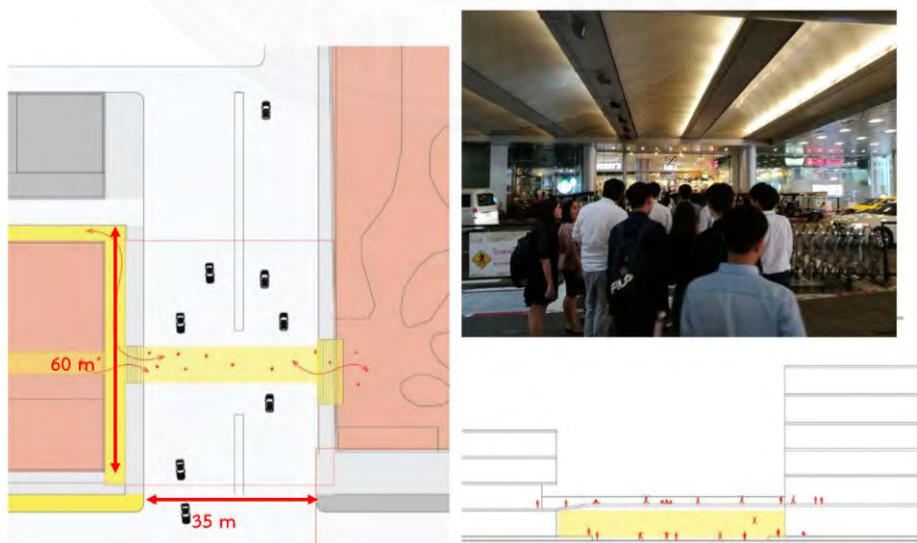
ภาพที่ 5.9 ภาพบรรยากาศก่อน (ล่าง) และหลังปรับปรุง (บน) กรณีศึกษา G01-01, ตัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

(2) G01-02 Drop Off ใต้ลาน Park Paragon

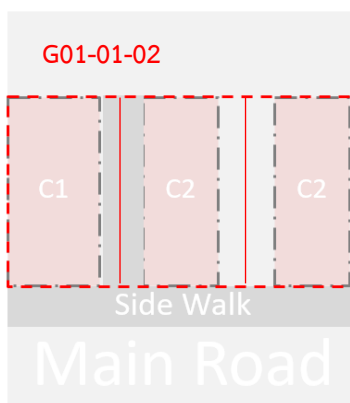
พื้นที่ด้านล่างลาน Park Paragon เป็นจุด Drop off สำหรับรถยนต์ และเป็นทางเข้าหลักสำหรับรถยนต์ที่จะเข้าที่จอดรถของอาคารสยามพารากอน ซึ่งเป้าหมายหลักคือเป็นถนนสำหรับรถยนต์และมีจุดจอดรับส่งสำหรับทั้งอาคารสยามเซ็นเตอร์ และสยามดิสคัฟเวอรี แต่เนื่องจากด้านล่างมีทางเข้าออกอาคารทั้ง 2 อาคาร นอกจากการใช้งานของรถยนต์แล้ว ยังมีการใช้งานของคนเดินเท้า ที่ต้องการเดินข้ามระหว่างอาคาร จึงเกิดเป็นทางม้าลายสำหรับคนเดิน และมีพนักงานคอยอำนวยความสะดวกให้คนเดินเท้า



ภาพที่ 5.10 รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G01-02, กรมที่ดิน. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2561 ที่มา <http://dolwms.dol.go.th/tvwebp/>



ภาพที่ 5.11 พื้นที่ศึกษา G01-02. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.12 วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา G01-01 และ G01-02. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

จากภาพที่ 5.10 แสดงเส้นขอบเขตที่ดิน (เส้นประสีแดง) เนื่องจากพื้นที่ดินเป็นบริเวณนี้เป็นที่ของวัง และปล่อยให้ผู้พัฒนาโครงการอาคารสยามดิสคัฟเวอร์รี่ สยามเซ็นเตอร์ และสยามพารากอน ซึ่งทำ 3 อาคารสร้างขึ้นไม่พร้อมกัน จึงมีกฎหมายเรื่องระยะร่นแตกต่างกันตามปีที่ขออนุญาตก่อสร้าง จึงทำให้เกิดเส้นสมมุติระหว่างที่ดิน เกิดเป็นระยะร่นระหว่างอาคาร และเกิดการพัฒนเป็นพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อ

5.1.2 ย่านราชประสงค์

5.1.2.1 ข้อมูลทั่วไป

ราชประสงค์เป็นถนนช้อปปิ้งของกรุงเทพฯ ตั้งอยู่ใจกลางเมืองตรงสี่แยกราชดำริเพลินจิตและถนนพระราม1 เป็นย่านที่เต็มไปด้วยชีวิตชีวาที่สุดในกรุงเทพฯ มากที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลาไม่มีที่สิ้นสุดและมีร้านค้าร้านอาหารสพาคลับและโรงแรมคุณภาพสูง 3,900 ห้องรวมทั้งศาลเจ้าที่มีชื่อเสียง 7 แห่ง

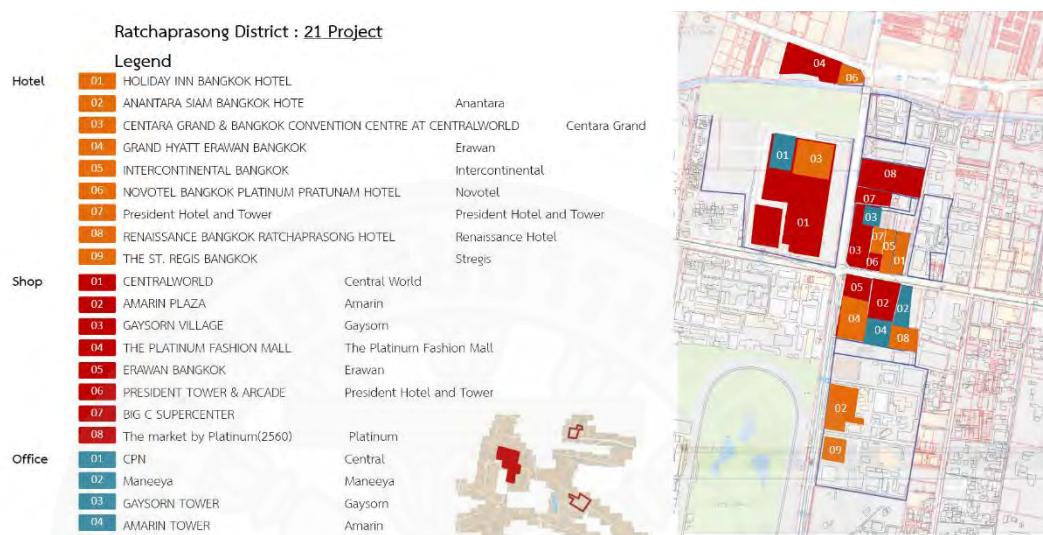
5.1.2.2 การรวมกลุ่มกันในย่าน

The Ratchaprasong Square Trade Association (RSTA)

ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2546 (2003) สมาคมการค้าสแควร์ราชประสงค์ (RSTA) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้ราชประสงค์เป็นหนึ่งในแหล่งช้อปปิ้งชั้นนำของโลก พื้นที่หนึ่งตารางกิโลเมตรมีห้องพักกว่า 3,500 ห้องและร้านค้ากว่า 3,000 ร้าน 300 ร้านอาหารบาร์สปาและคลับรวมทั้งศาลเจ้าศักดิ์สิทธิ์ 7 แห่งที่มีชื่อเสียง ทั้งหมดได้รับการเชื่อมโยงกันโดยใช้เครือข่าย

skywalk ทำให้สามารถเข้าถึงอาคารทั้งหมดได้ง่ายและปลอดภัย พื้นที่ปัจจุบันมีพื้นที่ค้าปลีก 884,200 ตารางเมตรและดึงดูดผู้เข้าชม 400,000 รายต่อวันหรือ 146 ล้านรายต่อปี จากทั้งหมด 80 เปอร์เซ็นต์ เป็นคนไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจำนวน 80 เปอร์เซ็นต์เป็นชาวเอเชีย

5.1.2.3 แผนผังแสดงขอบเขตย่าน



ภาพที่ 5.13 ผังแสดงพื้นที่ศึกษา : ย่านราชประสงค์. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561

5.1.2.4 กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ

พื้นที่ย่านราชประสงค์ถือเป็นย่านแรกที่มีการรวมตัวกัน และมีประวัติความเป็นมาของย่านที่ยาวนาน รวมทั้งเป็นพื้นที่ที่ผ่านวิกฤตการชุมนุมทางการเมืองหลายครั้ง รวมทั้งเคยผ่านเหตุการณ์ก่อการร้าย ทำให้ผู้ประกอบการผ่านช่วงเวลาที่ยากลำบากมาด้วยกัน ส่งผลให้เกิดพลังในการร่วมมือกันที่เหนียวแน่น ทั้งเพื่อต่อรองกับรัฐบาลในเรื่องการชดเชยความเสียหาย ตลอดจนการร่วมมือเพื่อพัฒนาย่านในรูปแบบต่างๆ เช่น การร่วมมือเพื่อสร้าง R walk ทางเท้ายกระดับที่ใช้กฎหมายทางเชื่อมเข้าระบบขนส่งมวลชนแบบราง (BTS) ในการสร้าง ซึ่งการสร้างครั้งแรกบริเวณเพชรเชื่อมต่อไปรถไฟฟ้านีซิดลม ใช้เวลากว่า 15 ปีในการทำเนิการขออนุญาต ทำให้อ่านราชประสงค์เป็นถือเป็นย่านต้นแบบในการทำทางเชื่อม Sky walk

(1) G02-01 ลาน Gaysorn Cocoon

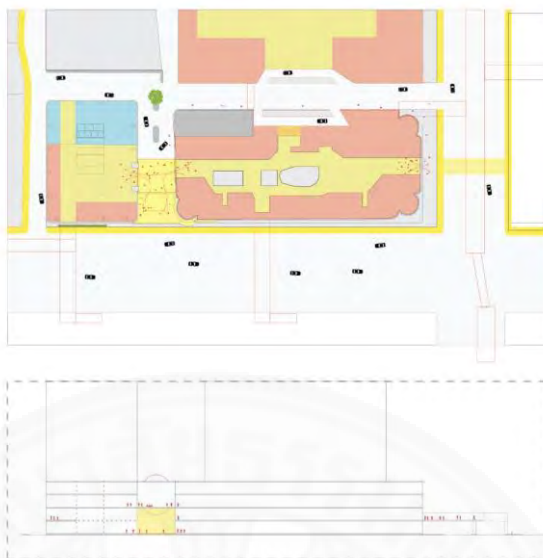
เพชรพลาซ่า หรือ เพชรวิลเลจ ชื่อปัจจุบันหลังจากทำการปรับปรุงและเปิดตัวอาคารเพชร ทาวเวอร์ อาคารสำนักงานแห่งใหม่ ตั้งอยู่ติดกับห้างเพชร พลาซ่าเดิม เริ่มเปิดใช้งานเมื่อปี 2560 และการปรับปรุงครั้งนี้ไม่ได้แค่การเปลี่ยนชื่อ แต่เป็นการสร้างย่านใหม่ขึ้นมาโดยรวม 3 ดิคเข้าด้วยกัน คือ ศูนย์การค้าเพชร เพชร ทาวเวอร์ และอาคารอัมรินทร์พลาซ่า โดยใช้ทางเดินที่เรียกว่า gaysorn walk เป็นทางเชื่อม

ซึ่งพื้นที่ลาน Gaysorn Cocoon เป็นพื้นที่ที่เกิดจากข้อบังคับจากข้อกำหนดระยะร่น 6 เมตรรอบอาคาร เนื่องจากไม่ได้มีการรวมพื้นที่ดินของอาคารศูนย์การค้าเกษรเดิม กับอาคารเกษร ทาวเวอร์ใหม่เข้าด้วยกัน จึงเกิดเป็นข้อบังคับที่ว่าง 6 เมตร รวมกับ 6 เมตรของ 2 อาคาร เป็นที่ว่าง 12 เมตร จากกการสัมภาษณ์ตามแนวคิดหลักคือการทำให้ทั้งเกษรเก่าและใหม่เป็น one gaysorn หรือให้ทั้ง 2 อาคารเชื่อมต่อเป็นอาคารเดียว สถาปนิกจึงเสนอให้ออกแบบพื้นที่ดังกล่าวเป็น drop off ของ 2 อาคาร (จากเดิมเป็นถนนทางเข้าอาคาร) ซึ่งจะทำให้หน้าบ้านของโครงการยาวขึ้น และเป็นจุด node แห่งใหม่ให้กับเมือง เนื่องจากมีการออกแบบด้วยแนวคิดมองพื้นที่ให้เป็นเหมือน Civic Plaza มีประติมากรรมตกแต่งในพื้นที่ และออกแบบทางเชื่อมที่ชั้นบนเพื่อเป็นทางเดินหลักระหว่าง 2 อาคาร

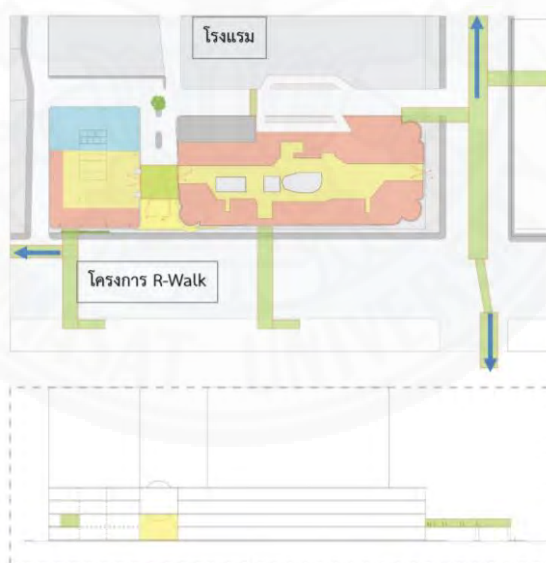
นอกจากนี้ก็จะมีการจัดงาน หรือกิจกรรมในช่วงงานเทศกาล เช่น งานวันพ่อ วันแม่ หรืองานปีใหม่ เป็นต้น ซึ่งจะมีทั้งตั้งของประดับพื้นที่ให้เข้ากับบรรยากาศ และมีการจัดงานลักษณะคอนเสิร์ต รวมทั้งมีการตั้ง Kiosk เป็นครั้งคราวเพื่อสร้างกิจกรรมให้กับพื้นที่



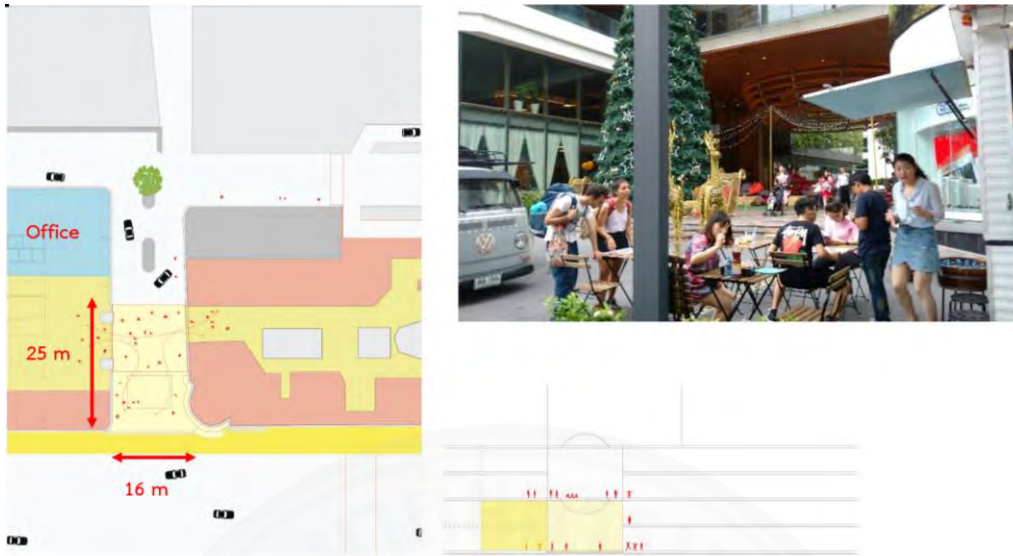
ภาพที่ 5.14 รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G02-01, กรมที่ดิน. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2561 ที่ <http://dolwms.dol.go.th/tvwebp/>



ภาพที่ 5.15 พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านราชประสงค์-เกษร พลาซ่า. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



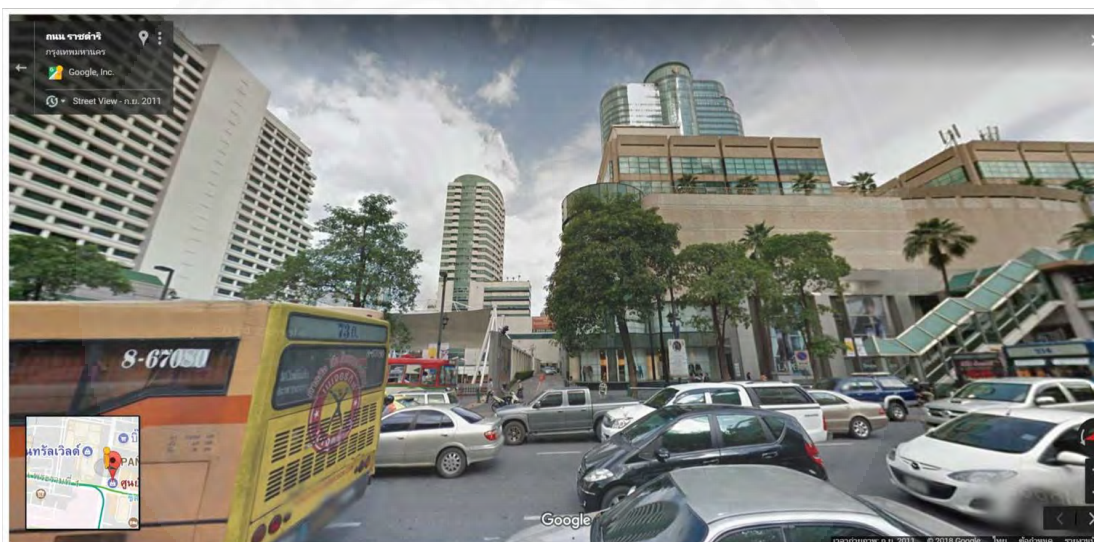
ภาพที่ 5.16 พื้นที่ศึกษาทางเชื่อม : ย่านราชประสงค์-เกษร พลาซ่า. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.17 พื้นที่ศึกษา G02-01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.18 บรรยากาศพื้นที่ศึกษา G02-01. ถ่ายโดยผู้วิจัย, 2561.

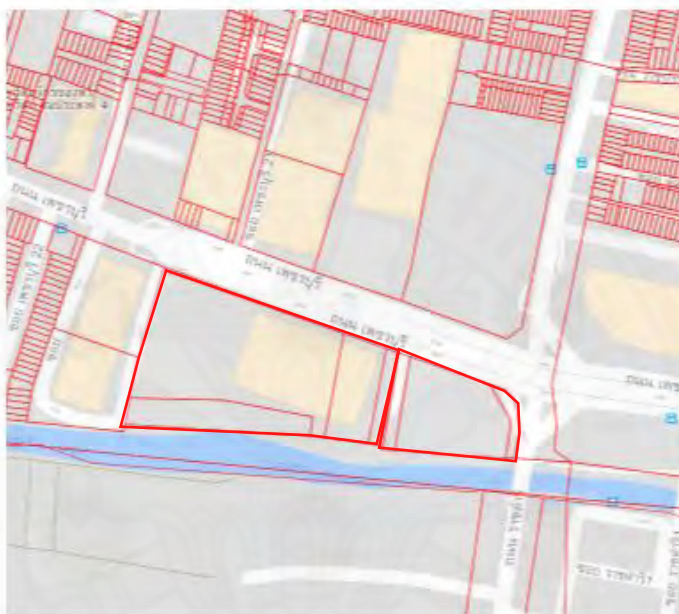


ภาพที่ 5.19 ภาพบรรยากาศก่อน (ล่าง) และหลังปรับปรุง (บน) กรณีศึกษา G02-01, ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.

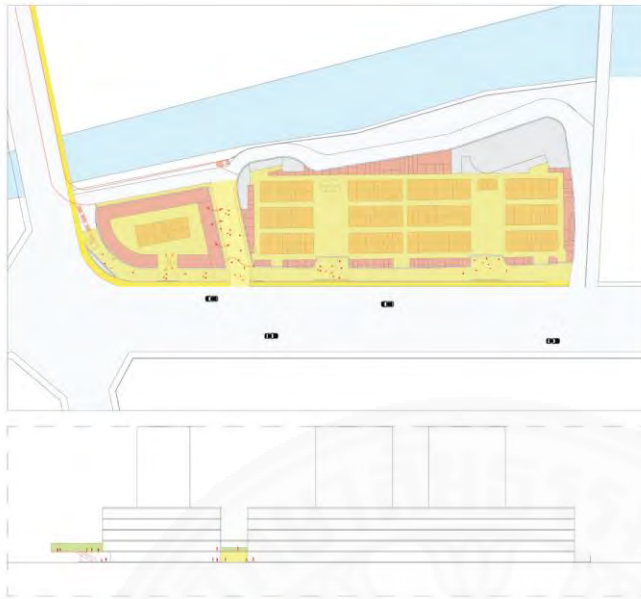
(2) G02-02 Drop Off Platinum

เป็นพื้นที่ระหว่างอาคารแพลทินัม แฟชั่น มอลล์ อาคาร 1 และ 2 ซึ่งด้านบนอาคาร 2 เป็นที่ตั้งของโรงแรมโนโวเทล กรุงเทพฯ แพลทินัม ประตูน้ำ โดยอาคาร 1 (โซน 1,2) ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 7 ไร่ 22 ตารางวา (โฉนดที่ 1034, 1408 และ 15866) เป็นพื้นที่ศูนย์การค้า และที่พักอาศัย และอาคาร 2 (โซน 3) ตั้งอยู่บนพื้นที่ดินประมาณ 2 ไร่ 2 งาน (โฉนดเลขที่ 1041 และ 15867) บริเวณ ชั้น 1- ชั้น 5 เป็นพื้นที่ศูนย์การค้า และชั้น 6- ชั้น 25 เป็นพื้นที่โรงแรมโนโวเทล กรุงเทพฯ แพลทินัม ประตูน้ำ (บริษัท เดอะ แพลทินัม กรุ๊ป จำกัด, 2560)

จากข้อมูลข้างต้นจะพบว่าอาคารทั้ง 2 อาคารตั้งอยู่คนละที่ดิน ทำให้ต้องมีระยะร่นตามข้อกำหนดระยะร่นรอบอาคาร 6 เมตร จึงเกิดพื้นที่ 12 เมตร จากระยะร่นของทั้ง 2 อาคาร จากการสำรวจพื้นที่จะพบว่าพื้นที่ดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อเป็นจุด Drop off ของโรงแรม และ ศูนย์การค้า จึงเป็นทางของรถยนต์ผ่าน และมีการทำ sky walk เชื่อมกับ R walk จากราชประสงค์ มาเข้าที่ชั้น 2 ของอาคารแพลินัม 1 และ 2 เป็นทางเชื่อมหลัก ส่วนด้านล่างเป็นแค่เพียงทางม้าลาย สำหรับคนเดินเท้า ซึ่งมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก



ภาพที่ 5.20 รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G02-02, กรมที่ดิน. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2561 ที่มา <http://dolwms.dol.go.th/tvwebp/>



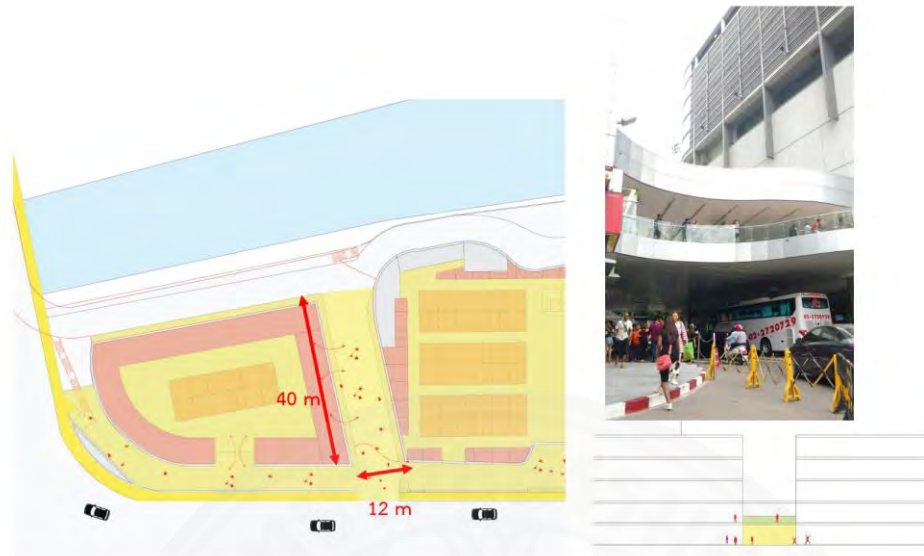
ภาพที่ 5.21 พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านราชประสงค์-แพลทินัม. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



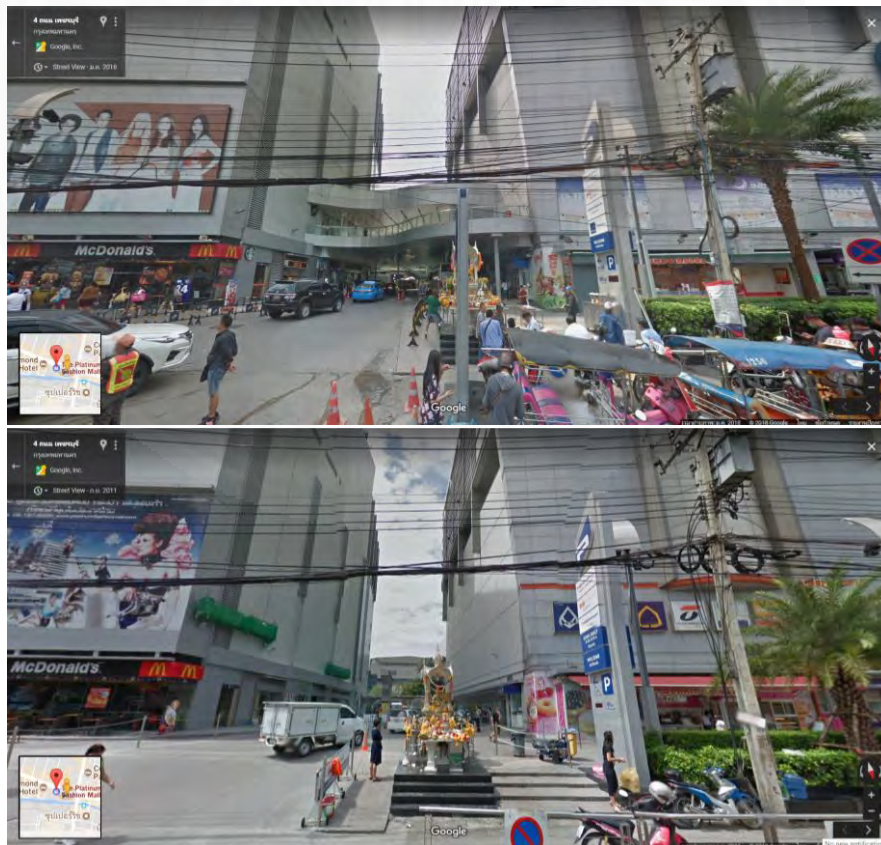
ย่านที่ศึกษา : ย่านราชประสงค์
การร่วมกลุ่ม : RSTA

พื้นที่ศึกษา :
02 พื้นที่ระหว่าง Platinum 1-2

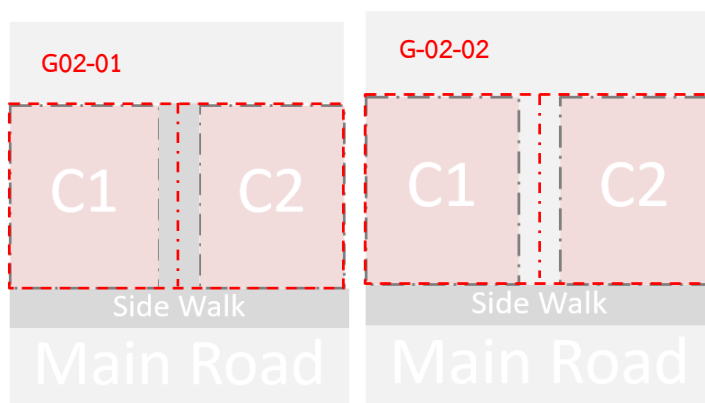
ภาพที่ 5.22 พื้นที่ศึกษาทางเชื่อม : ย่านราชประสงค์-แพลทินัม. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.23 พื้นที่ศึกษา G02-02. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.24 ภาพบรรยากาศก่อน (ล่าง) และหลังปรับปรุง (บน) กรณีศึกษา G02-02, ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.25 วิเคราะห์ห้องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา G02-01 และ G02-02. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

เมื่อวิเคราะห์ห้องค์ประกอบโดยรวมของโครงการจะพบว่าทั้ง 2 พื้นที่ศึกษามีลักษณะเดียวกันคือเป็นอาคาร 2 อาคารที่สร้างไม่พร้อมกัน และขออนุญาตบนที่ดินคนละแปลง จึงต้องออกแบบให้มีระยะร่นตามกฎหมายแปลงละ 6 เมตร รวมเป็น 12 เมตร ซึ่งมีความแตกต่างกันคือ G02-01 เป็นพื้นที่เชื่อมต่อของคนเดินเท้าและเป็นเหมือนด้านหน้าของอาคาร โดยการออกแบบเป็นทางเข้าเพื่อให้คนเข้าอาคารทั้ง 2 อาคาร และ G02-02 เป็นถนนที่ให้รถเข้ามาจอดรับ-ส่งคน เส้นทางสัญจรจึงมีทั้งรถยนต์และคนเดินเท้า

5.1.3 ย่านพร้อมพงษ์

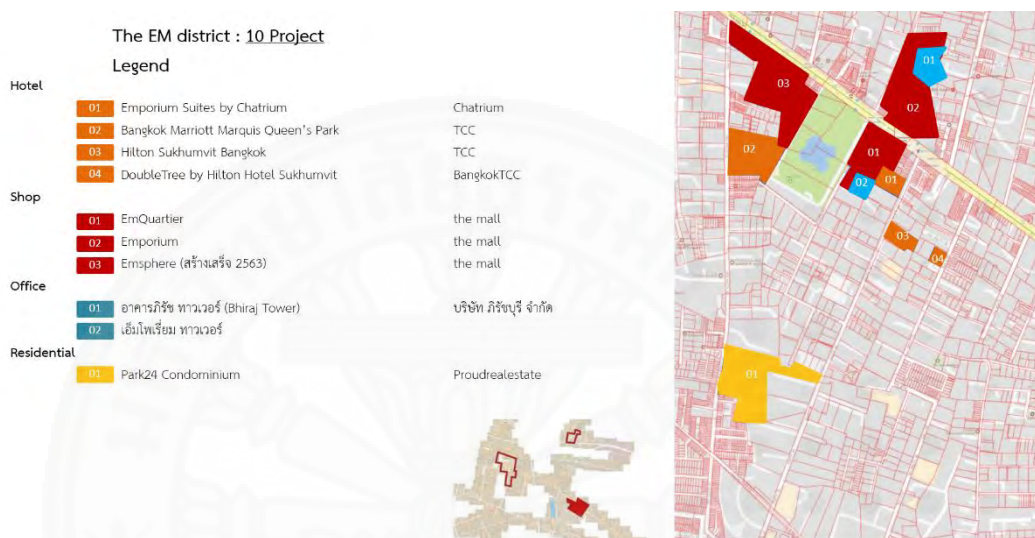
5.1.3.1 ข้อมูลทั่วไป

โครงการดิ เอ็มดิสทริค ประกอบด้วยศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน ที่อยู่อาศัย และแหล่งท่องเที่ยว มีศูนย์การค้าหลักจำนวนสามโครงการ คือ เอ็มโพเรียม เอ็มควอเทียร์ และเอ็มสเฟียร์ และยังมีพันธมิตรอสังหาริมทรัพย์ รวมถึงภาคเอกชนเข้าร่วมโครงการ กลุ่มเดอะมอลล์มุ่งหมายให้เอ็ม ดิสทริค เป็นศูนย์กลางทางการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร อันมีร้านค้าแฟชั่น ลีลาชีวิตหรูหรา ศิลปะ และเทคโนโลยี จากยี่ห้อสินค้าที่มีชื่อเสียงกว่า 1,000 ยี่ห้อ ยี่ห้อส่วนหนึ่งเลือกพื้นที่นี้เป็นที่ตั้งของสาขาเรือธง ที่มีขนาดพื้นที่ตั้งแต่ 300-2,000 ตารางเมตร อีกทั้งยังเป็นศูนย์รวมร้านอาหารและร้านเพื่อการสังสรรค์ที่มีขนาดใหญ่แห่งหนึ่งในกรุงเทพ มีพื้นที่ภายในโครงการ 50 ไร่ (650,000 ตารางเมตร)

5.1.3.2 การร่วมกลุ่มกันในย่าน

ยังไม่ได้มีการจัดตั้งสมาคมหรือจดทะเบียนใด ๆ อย่างชัดเจน มีเพียงผู้พัฒนาโครงการรายใหญ่ในพื้นที่ที่มีแนวคิดจะให้เกิดการพัฒนาย่านที่มีความหลากหลายเทียบเท่าย่านการค้าอื่น ๆ

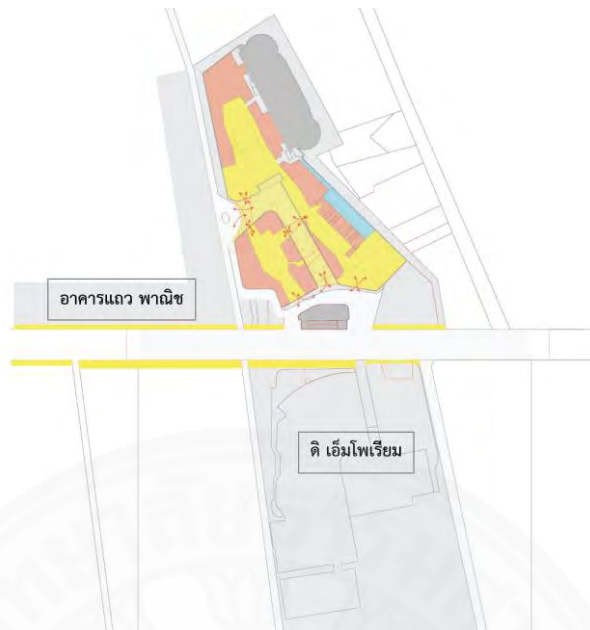
5.1.3.3 แผนผังแสดงขอบเขตย่าน



ภาพที่ 5.26 แผนผังพื้นที่ศึกษา : ย่านพร้อมพงษ์. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561

5.1.3.4 กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างโครงการ

จากการสัมภาษณ์จะพบว่าพื้นที่ย่านพร้อมพงษ์มีเพียงผู้พัฒนาโครงการเจ้าใหญ่เพียงเจ้าเดียว คือ เดอะ มอลล์ กรุ๊ป ผู้ดำเนินโครงการเอ็มโพเรียม และเอ็มควอเทียร์ ซึ่งเอ็มโพเรียมเป็นห้างสรรพสินค้าที่เปิดตัวตั้งแต่ปี 2540 และในปี 2557 ได้เปิดตัวศูนย์การค้าเอ็มควอเทียร์ ซึ่งมีท่าเชื่อมถึงกันผ่านทางเชื่อมสถานีรถไฟฟ้า เป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้า ซึ่งนับแต่มีการสร้างมาก็ทำให้ foot traffic เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าจากแต่เดิมที่มีเพียงศูนย์การค้าเอ็มโพเรียมแห่งเดียว



ภาพที่ 5.27 พื้นที่ศึกษาชั้น 1 : ย่านพร้อมพงษ์. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.28 พื้นที่ศึกษา G03-01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



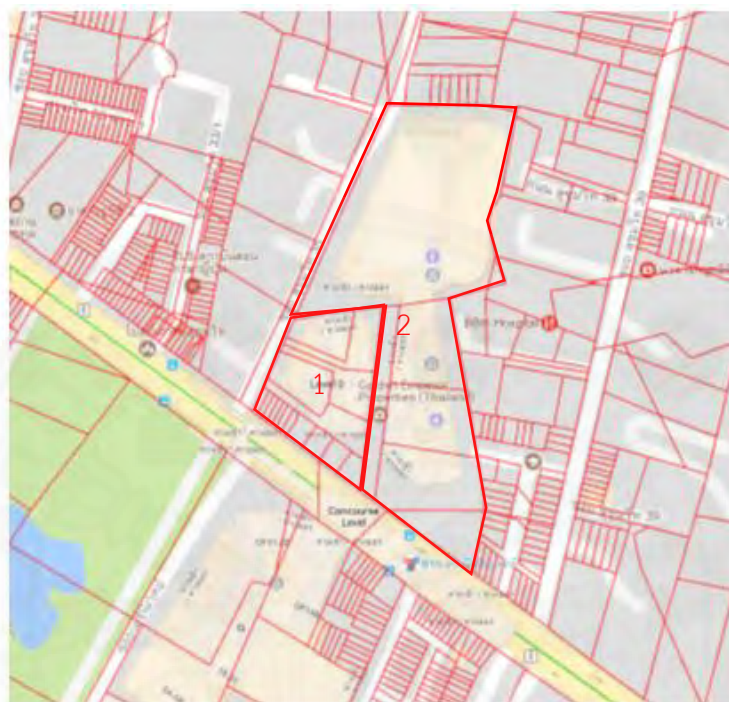
ภาพที่ 5.29 พื้นที่ศึกษาการเชื่อมต่อ : ย่านพร้อมพงษ์. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(1) G03-01 ลาน quartier avenue

พื้นที่ระหว่างโครงการที่เกิดขึ้นในกรณีศึกษานี้เป็นพื้นที่ที่เกิดจากกฎหมายระยะร่นเนื่องจากการสร้างอาคารบนแปลงที่ดินคนละเจ้าของ ซึ่งในกรณีนี้ผู้พัฒนาโครงการ 2 เจ้า เป็นผู้เช่าที่ดินคนละแปลง จากเจ้าของที่ดินคนละเจ้า ดังแสดงในภาพ 2.59 ซึ่งแปลงที่ดินเบอร์ 2 ภิรัชบุรี เป็นผู้เช่าก่อนและวางแผนจะพัฒนาเป็นอาคารสำนักงาน แต่ภายหลังทราบว่าเดอะ มอลล์ เช่าที่ดินเบอร์ 1 ได้ จึงวางแผนร่วมกัน เพื่อร่วมลงทุนพัฒนาโครงการแบบผสม ที่มีทั้งศูนย์การค้าและอาคารสำนักงาน แต่ด้วยข้อกฎหมายว่าด้วยเรื่องระยะร่นรอบอาคารจากขอบเขตที่ดิน ทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่อาคารเดียวได้ จึงต้องแบ่งเป็น 2 อาคาร และใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน เช่น ที่จอดรถ งานระบบ เป็นต้น แต่ทั้งนี้แม้จะสร้าง 2 อาคาร แต่เนื่องจากต้องการให้โครงการเป็นโครงการเดียวกัน จึงเกิดแนวคิดที่จะทำให้ทั้ง 2 อาคาร เชื่อมต่อกันภายใต้ข้อกฎหมาย พื้นที่ระหว่างโครงการต้องเป็นที่ว่าง ดังนั้นจึงมีการออกแบบพื้นที่ดังกล่าวเป็นลานกิจกรรมสำหรับศูนย์การค้า ซึ่งรถยนต์ไม่สามารถผ่านได้ในเวลาปกติ มีลักษณะคล้ายกับถนนคนเดินที่มี shopfront 2 ข้าง ซึ่งในตอนแรกสถาปนิกได้ออกให้แต่ละร้านสามารถเข้าได้จากด้านนอก แต่เมื่อใช้งานจริงพบว่าผู้เช่าไม่นิยมมีทางเข้าออกหลายทาง จึงไม่ได้เปิดทางเข้าจากด้านนอก และเลือกที่จะใช้ทางเข้าหลักจากด้านในห้างเพียงอย่างเดียว เนื่องจากพฤติกรรมของคนเดินเท้าจะเข้าด้านในอาคารเป็นหลัก

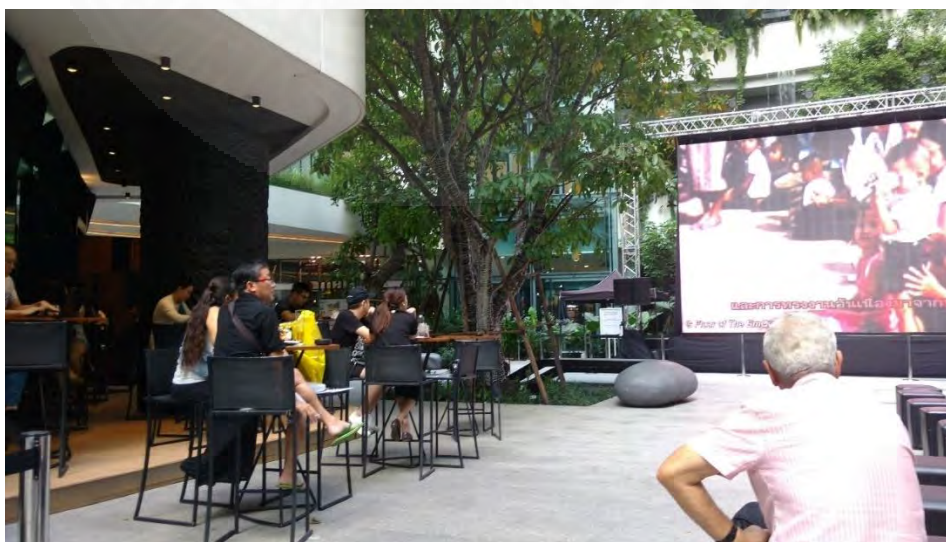
สำหรับพื้นที่ระหว่างอาคารในเวลาที่ไม่มีการใช้งาน จะใช้เป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับคนผ่านไปผ่านมา ซึ่งมีการติดตั้ง Street Furniture สำหรับนั่ง และมีร้านที่ทำระเบียงลิ้นชักเข้าไปในพื้นที่ระหว่างโครงการ เป็นพื้นที่นั่งกึ่ง outdoor สำหรับร้านอาหาร ทำให้ร้านอาหารมีพื้นที่นั่ง

เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ศูนย์การค้าได้กำหนดให้พื้นที่ระหว่างโครงการเป็นลานกิจกรรมรูปแบบหนึ่ง ที่เป็น outdoor activity ให้ความรู้สึกที่แตกต่างจากลานกิจกรรมอื่น ๆ ของเอ็มควอเทียร์ เหมาะกับงานที่ไม่ต้องการความเป็นทางการมากนัก และด้วยรูปแบบพื้นที่ที่ยาวจึงเคยใช้เป็นจัดลานแฟชั่นโชว์ ลานเบียร์ แต่ที่นิยมคือตลาดนัดขายของ

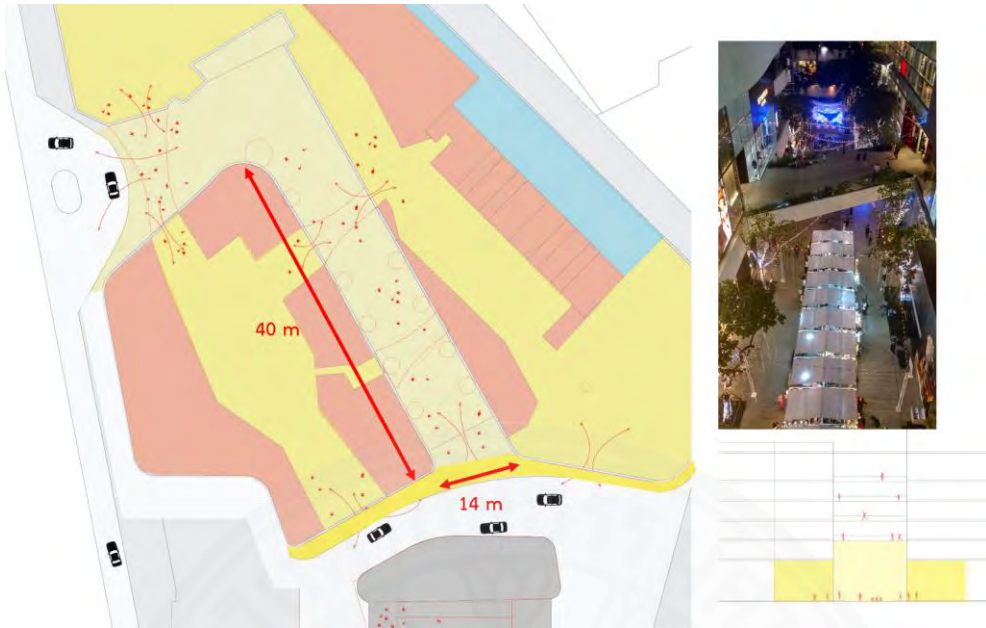


ภาพที่ 5.30 รูปแปลงที่ดินกรณีศึกษา G03-01, กรมที่ดิน. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2561 ที่มา

<http://dolwms.dol.go.th/twwebp/>



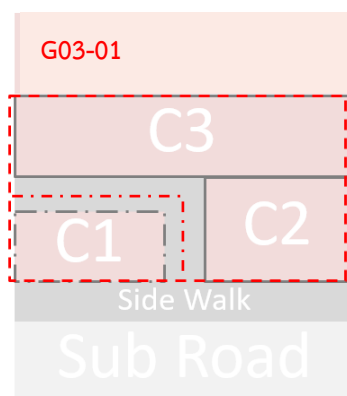
ภาพที่ 5.31 ภาพบรรยากาศระเบียงร้านอาหารที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระหว่างโครงการ. ถ่ายโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.32 พื้นที่ศึกษา G03-01. ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.33 บรรยากาศพื้นที่ศึกษา G03-01. ถ่ายโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 5.34 วิเคราะห์องค์ประกอบกายภาพกรณีศึกษา G03-01. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

เมื่อวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพจะพบว่าพื้นที่ระหว่างโครงสร้างตั้งอยู่ระหว่างเส้นขอบเขตที่ดินระหว่างอาคาร 2 อาคาร แต่ทั้งนี้โครงการได้มีแผนตั้งแต่เริ่มต้นว่าต้องการออกแบบอาคารใช้เชื่อมต่อกันให้เหมือนเป็นอาคารหลังเดียวกัน แม้อาคารทั้งสองจะถูกออกแบบจากสถาปนิกคนละบริษัท (เนื่องจากเป็นผู้พัฒนาโครงการคนละราย) แต่ก็ได้พูดคุยกันตั้งแต่ต้น ทำให้ facade อาคารเหมือนกัน และทั้ง 2 อาคารมีความกลมกลืนเป็นหนึ่งเดียวกัน

5.2 การแบ่งระดับการวิเคราะห์ข้อมูล

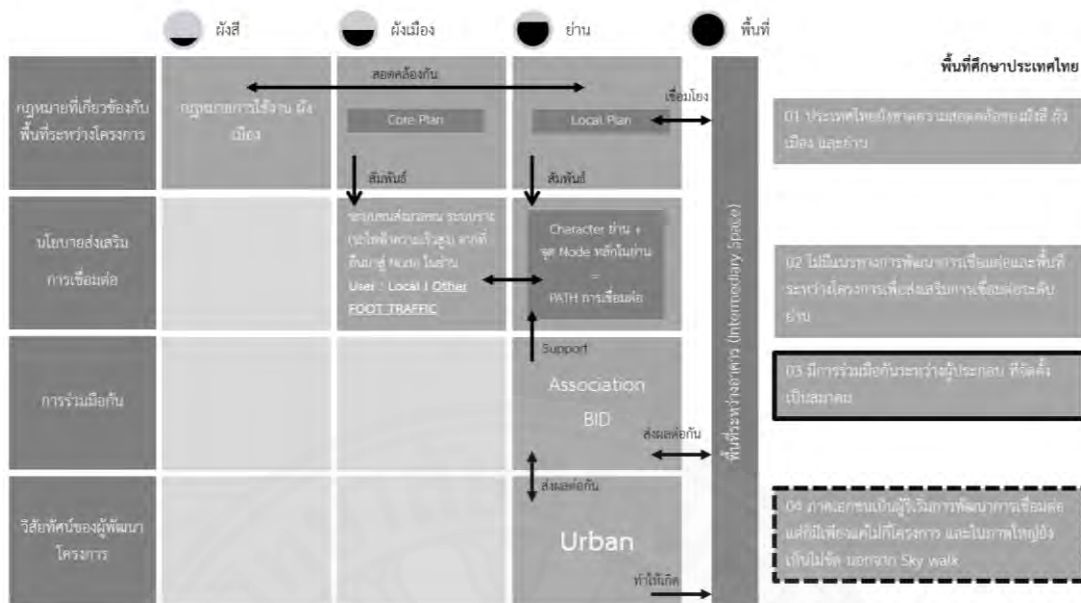
จากการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศ ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ระดับ คือ ระดับผังสี ระดับผังเมือง ระดับย่าน และ ระดับพื้นที่ จึงนำหลักเกณฑ์ที่ใช้วิเคราะห์กรณีศึกษาต่างประเทศมาใช้ในการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาประเทศไทย ทั้งนี้การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาประเทศไทยยังใช้ผลสัมภาษณ์เข้ามาวิเคราะห์ข้อมูลด้วย

ระดับสีและผังเมือง จะแบ่งได้เท่ากันเป็น พื้นที่ศึกษาประเทศไทยจำนวน 1 เมือง คือ กรุงเทพมหานคร

ระดับย่าน แบ่งเป็น พื้นที่ศึกษาประเทศไทย จำนวน 3 ย่าน

ระดับพื้นที่ แบ่งเป็น พื้นที่ศึกษาประเทศไทย จำนวน 5 พื้นที่

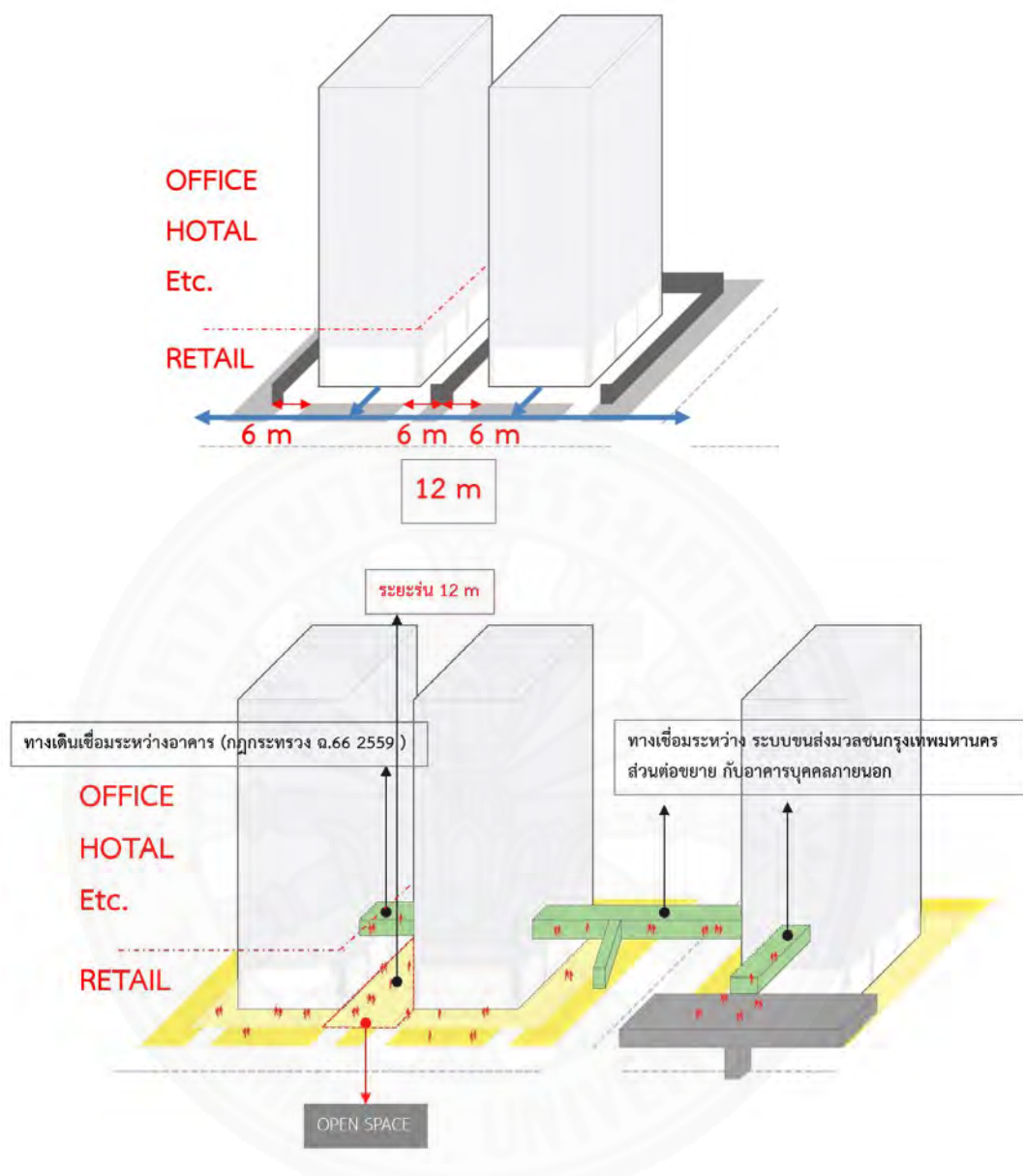
ซึ่งเมื่อทำการแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลตามกรณีศึกษาต่างประเทศแล้วนั้น จะพบความแตกต่างโดยสิ้นเชิงกับพื้นที่ศึกษาประเทศไทย



ภาพที่ 5.35 ระดับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.3 วิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

จากการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษาประเทศไทย ทำให้พบความแตกต่างระหว่างโครงการที่ปฏิบัติตามข้อกำหนดปกติ กับโครงการที่มีแนวคิดการออกแบบพื้นที่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อ และแสดงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ระหว่างอาคาร รวมทั้งทางเชื่อมด้านบน ซึ่งจะมี 2 ฉบับที่เกี่ยวข้อง คือ กฎหมายทางเชื่อมอาคาร และกฎหมายทางเชื่อมระหว่างระบบขนส่งมวลชน



ภาพที่ 5.36 ความแตกต่างระหว่างโครงการที่ไม่มีพื้นที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อ และโครงการที่มีพื้นที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

จากตารางที่ 5.6 จะพบว่าพื้นที่ศึกษาประเทศไทยทั้ง 3 ย่าน 5 พื้นที่อยู่ภายใต้กฎหมายอาคารเดียวกัน นั่นคือกฎหมายควบคุมอาคารขนาดใหญ่ ดังนั้นข้อกำหนดที่ทำให้เกิดระยะร่นมีเพียงข้อเดียวนั้นคือ กำหนดให้อาคารมีระยะร่นโดยรอบไม่ต่ำกว่า 6 เมตร เพื่อให้รถดับเพลิงวิ่งผ่านได้

ตารางที่ 5.1

ปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาด้านพื้นที่ระหว่างโครงการพื้นที่ศึกษาประเทศไทย

ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง			ไทย
ระยะเริ่มต้นอาคาร	เงื่อนไข	มีช่องเปิด	✓
		มีความสูงตั้งแต่ (เมตร)	-
		ระยะรันชั้นต่ำ (เมตร)	6
	เหตุผล	ความปลอดภัย	✓
		คุณภาพชีวิต	
		คุณภาพสิ่งแวดล้อม	
ที่ว่าง	ให้มีที่ว่างบนพื้นดินเพื่อสาธารณะ	ทุกอาคาร อาคารบางประเภท เช่น อาคารราชการ	✓
	มีนโยบาย FAR Bonus		
	ข้อกำหนด หรือแนวทางการออกแบบ	Urban Design	
		Open Space Design	
		Public Realm	
		POPS/POPOS	
	เงื่อนไขการออกแบบ	ให้มีการเชื่อมต่อ	
		ให้มีกิจกรรม	
	เหตุผล	คุณภาพชีวิต	
		คุณภาพสิ่งแวดล้อม	
		รองรับการขยายตัวของจำนวนคนใช้พื้นที่จากระบบขนส่ง	
	เชื่อมต่อระดับย่าน เพื่อการเคลื่อนที่ของคนเดินเท้า		

หมายเหตุ จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.3.2 การร่วมมือกันและนโยบายการเชื่อมต่อ

จากตารางที่ 5.6 จะพบว่าการร่วมมือกันในย่านจะแตกต่างกัน เนื่องจาก การรวมกลุ่มในย่านเกิดจากภาคเอกชน ไม่ได้มีกฎหมายหรือข้อบังคับใดกำหนดให้ภาคเอกชนต้องร่วมมือกัน และการเชื่อมต่อในระดับย่านเองก็เกิดจากวิสัยทัศน์ของภาคเอกชนที่ต้องการพัฒนาย่านให้เกิดการเชื่อมต่อ เนื่องจากพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 ย่าน เป็นย่านการค้า ที่มีทั้งศูนย์การค้า โรงแรม สำนักงาน ถือเป็นย่านเศรษฐกิจสำคัญของกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาพบว่ามีเพียง 2 ย่านที่มีการจดทะเบียนในลักษณะสมาคมการค้า เพื่อร่วมมือกันดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ

จากการสัมภาษณ์จึงพบพัฒนาการของการรวมกลุ่มกันจะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

ย่าน ก ซึ่งเป็นย่านแรกที่มีการร่วมกลุ่มกันในฐานะสมาคมการค้า และมีประวัติการร่วมตัวกันยาวนานที่สุด มีโครงการแรกๆ ที่เห็นได้ชัดเจนในเชิงกายภาพคือ การก่อสร้าง Sky Walk เชื่อมต่อกับระบบขนส่ง BTS แห่งแรก ใช้เวลากว่า 15 ปี

ย่าน ข เพิ่งมีการรวมกันได้ไม่นาน และมีการก่อสร้าง Sky Walk

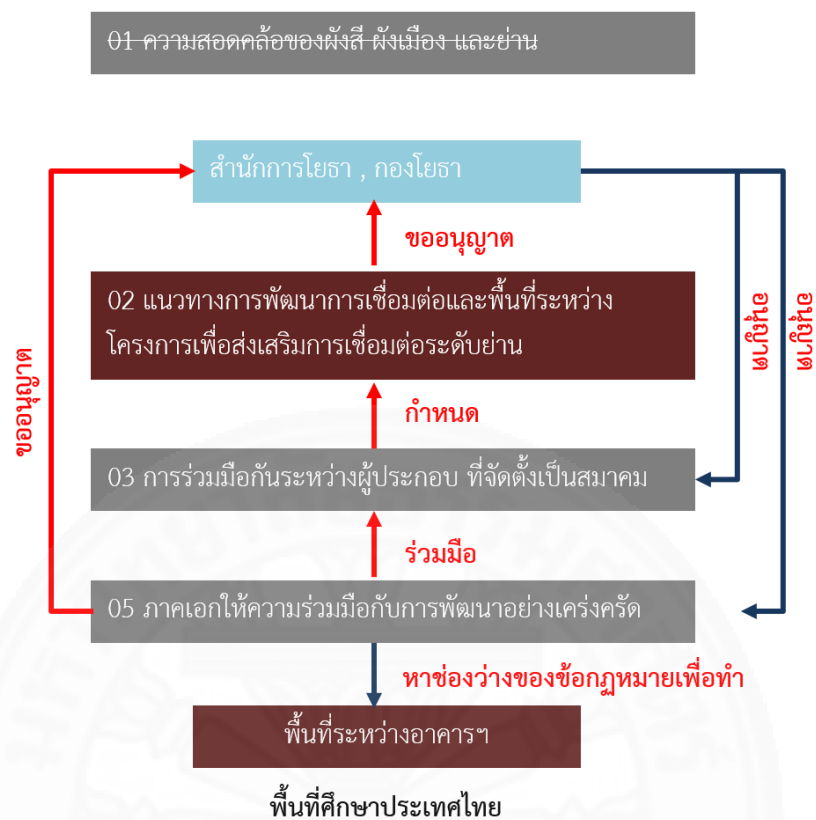
ย่าน ค มีการโปรโมตในเชิงการตลาดว่าจะมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี BTS ให้เป็นย่านใหม่ แต่ปัจจุบันยังไม่มีมีการรวมกลุ่มที่ชัดเจน



ภาพที่ 5.37 ไดอะแกรมแสดงการพัฒนาการของย่านทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา และแนวโน้มที่จะมีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างอาคารให้เกิดขึ้น

5.3.3 วิสัยทัศน์ผู้พัฒนาโครงการ

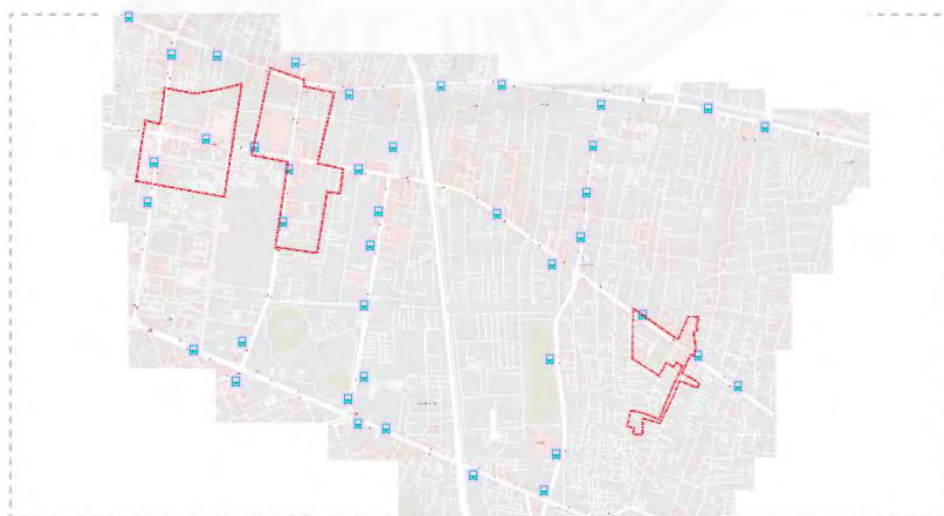
จากการสัมภาษณ์จะพบว่าเป้าหมายของผู้พัฒนาโครงการในการออกแบบพื้นที่ระหว่างอาคารเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อของคนเดินเท้า



ภาพที่ 5.38 ไดอะแกรมแสดงกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการของประเทศไทย

5.4 ข้อเสนอรูปแบบข้อกำหนดและกายภาพ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาย่านในเชิงพื้นที่

5.4.1 กายภาพผังเมือง



ภาพที่ 5.39 ภาพรวมเมืองพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(1) ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit)

พื้นที่ศึกษาประเทศไทยระบบขนส่งจะอยู่ตามแนวถนนใหญ่ ซึ่งทำให้การเข้าถึงพื้นที่ในบล็อกที่ลึกเข้าไป เป็นไปอย่างไม่สะดวก



ภาพที่ 5.40 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(2) ขนาดบล็อก

จากการสังเกตจะพบว่าลักษณะบล็อกของกรุงเทพมหานคร จะเป็นบล็อกที่มีขนาดใหญ่ ขนาดประมาณ 750 X 340 เมตร ถนนที่ล้อมรอบบล็อกได้มีแค่ถนนสายหลัก ดังแสดงในภาพ 5.41 เมื่อบล็อกมีขนาดใหญ่ทำให้การพัฒนาโครงการแบบผสมหรืออาคารขนาดใหญ่ จะอยู่แคริมถนน (แสดงในภาพ 5.42) และใกล้สถานีรถไฟฟ้า สอดคล้องกับการสำรวจที่ตั้งโครงการแบบผสมในกรุงเทพมหานคร เมื่อการพัฒนาอยู่แคริมถนนทำให้การใช้งานพื้นที่ไม่ได้ประสิทธิภาพ พื้นที่ลึกเข้าไปในบล็อกไม่สามารถพัฒนาได้



ภาพที่ 5.41 ภาพถ่ายบล็อกพื้นที่ศึกษาประเทศไทย จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.



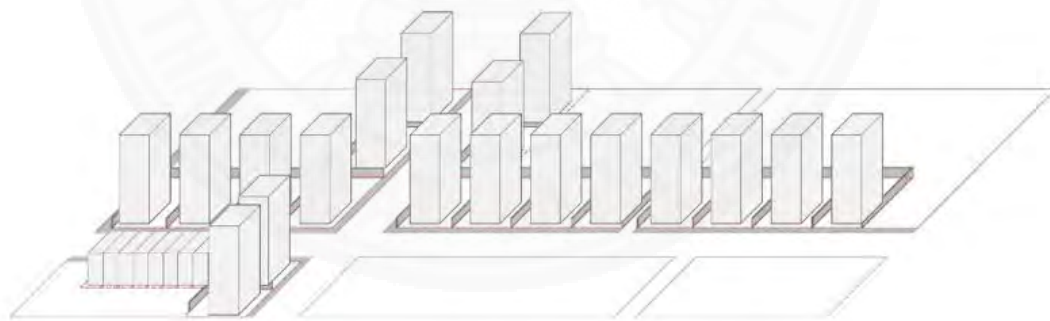
ภาพที่ 5.42 ขนาดบล็อกกรณีศึกษาพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(3) จำนวนพื้นที่ระหว่างอาคาร

ในระดับย่านจำนวนพื้นที่ระหว่างอาคารของพื้นที่ศึกษาประเทศไทยยังมีจำนวนไม่มาก และจะพบในลักษณะเป็นพื้นที่ระหว่างอาคาร 2 อาคาร เท่านั้น

(4) ขนาดทางเท้า

ด้วยการพัฒนาโครงการในประเทศไทยจะมีการแบ่งแยกขอบเขตพื้นที่กรรมสิทธิ์ที่ดินอย่างชัดเจนด้วยการสร้างรั้วซีดริมทางเท้าของเมือง ทำให้ขนาดทางเท้าขึ้นอยู่กับการออกแบบผังตั้งแต่ต้น ซึ่งด้วยประเทศไทยไม่ได้มีการวางแนวทางการออกแบบทางเท้าที่ได้มาตรฐานเอาไว้ ทำให้ทางเท้ามีขนาดค่อนข้างเล็ก



ภาพที่ 5.43 ทางเท้าที่แคบ พื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.4.2 กายภาพพื้นที่

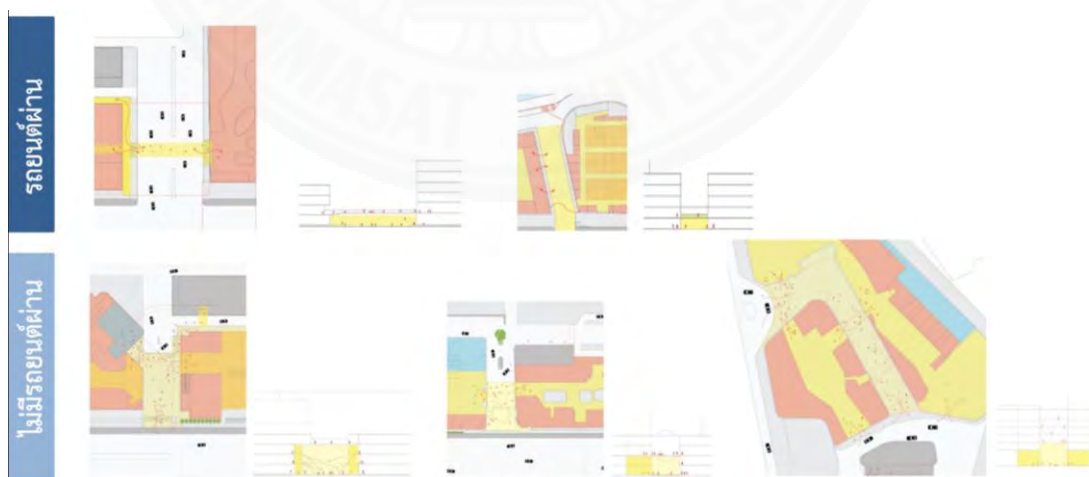
จากการสำรวจพื้นที่กรณีศึกษาทั้ง 3 ย่าน จะพบลักษณะเฉพาะของพื้นที่ในเชิงกายภาพ คือ มีการสร้าง Sky walk เชื่อมอาคาร หรือเชื่อมกับสถานี BTS และมีบางอาคารที่มีพื้นที่ระหว่างโครงการ



ภาพที่ 5.44 สรุปรูปภาพพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.5 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน

จากการศึกษาองค์ประกอบและกายภาพโดยรวมของโครงการจะพบว่ากรณีศึกษาประเทศไทย สามารถแบ่งรูปแบบเป็น 2 รูปแบบ คือ รถยนต์ผ่าน และไม่มีรถยนต์ผ่าน ซึ่งการที่มีหรือไม่มีรถยนต์ผ่าน เป็นจุดที่บ่งบอกเป้าหมายของพื้นที่ และแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของกายภาพพื้นที่อย่างชัดเจน คือ เมื่อมีรถยนต์ผ่านการภาพพื้นที่จะเป็นถนนสำหรับรถยนต์ที่มีทางม้าลาย และมีเจ้าหน้าที่ควบคุมการสัญจร และเมื่อไม่มีรถยนต์ผ่าน พื้นที่จะถูกออกแบบเป็นลานกิจกรรมชั่วคราว และเป็นพื้นที่นั่ง รวมทั้งจัดแสดงงานตามเทศกาลต่างๆ ดังแสดงในภาพที่ 5.45 และรายละเอียดตามตารางที่ 5.2



ภาพที่ 5.45 แบ่งประเภทพื้นที่ระหว่างโครงการพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.4.1 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ

ตารางที่ 5.2

ผลวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ

ประเด็นศึกษา	การแบ่งกลุ่มย่าน	พื้นที่ศึกษา : ย่านพื้นที่ศึกษาประเทศไทย				
		G01		G02		G03
		พื้นที่				
ที่ตั้งพื้นที่ระหว่างโครงการ	ระหว่างขอบเขตที่ดิน		√	√	√	√
	ภายในเขตที่ดิน	√				
ลักษณะอาคาร	อาคารเดี่ยว	√	√	√	√	√
	กลุ่มอาคาร					
การเข้าถึงพื้นที่จาก	ถนน	√	√	√	√	√
	Subway concourse					
	Sky Train concourse					√
	อาคาร 1 อาคาร					
	อาคาร 2 อาคาร	√	√	√	√	√
	มากกว่า 2 อาคาร					

ตาราง 5.2 (ต่อ)

ผลวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ

ประเด็นศึกษา	การแบ่งกลุ่มย่าน		พื้นที่ศึกษา : ย่านพื้นที่ศึกษาประเทศไทย				
	ย่าน		G01		G02		G03
	พื้นที่		G01-01	G01-02	G02-01	G02-02	G03-01
การเชื่อมต่อ	ทะลุผ่านบล็อก (Thought Block)		√	√	√	√	√
	ไม่ทะลุผ่านบล็อก (Not Thought Block)						
การออกแบบ	Seamless with side walk			√	√	√	√
		level		√	√	√	√
		Material					
	Not Seamless		√				
		Up level	√				
		Down level					
		Material	√				
		Stair	√				
	Court						
	Tree		√		√		√

ตาราง 5.2 (ต่อ)

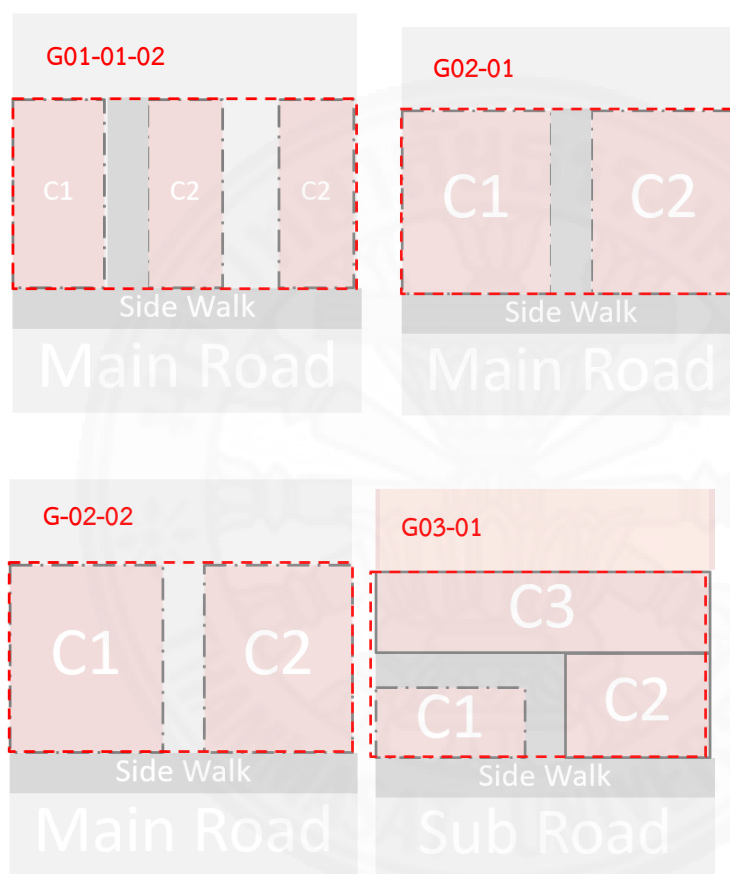
ผลวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกรณีศึกษาต่างประเทศ

ประเด็นศึกษา	การแบ่งกลุ่มย่าน		พื้นที่ศึกษา : ย่านพื้นที่ศึกษาประเทศไทย				
			G01		G02		G03
	ย่าน	พื้นที่	G01-01	G01-02	G02-01	G02-02	G03-01
เฟอร์นิเจอร์ : โต๊ะ-เก้าอี้	ไม่มี			√		√	
	มี	Fixed					√
		Temporary	√		√		
สิ่งปลูกคลุม	ทางเดินเชื่อม			√		√	
	มีกิจกรรม		√		√		√
กิจกรรม	ทางเดินรถยนต์			√		√	
	ทางเดินเท้า Thought block		√	√	√	√	√
	เดิน-นั่ง		√				√
	Arcade (ที่นั่งที่มีที่ปลูกคลุม)						
	ขายของ (Shop)		√				√
	Public Court						
	Civic Space				√		
Gallery							

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.4.2 การแบ่งรูปแบบด้วยกิจกรรมของคนและรถยนต์

จากภาพที่ 5.46 เป็นการสรุปภาพพื้นที่ทั้ง 5 พื้นที่ศึกษาของพื้นที่ศึกษาประเทศไทย ซึ่งจะประกอบไปด้วยอาคาร ถนน ทางเท้า ว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไร และประกอบกับพิจารณาความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินจากเส้นขอบเขตอาคารที่เกิดขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์จะพบว่าพื้นที่ระหว่างโครงการแม้จะอยู่ในที่ดินคนละโฉนด แต่ทุกโครงการมีผู้พัฒนารายเดียวกันหรือมีการร่วมทุนกัน



ภาพที่ 5.46 สรุปองค์ประกอบกายภาพพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย,2561.

5.4.3 รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการกายภาพ

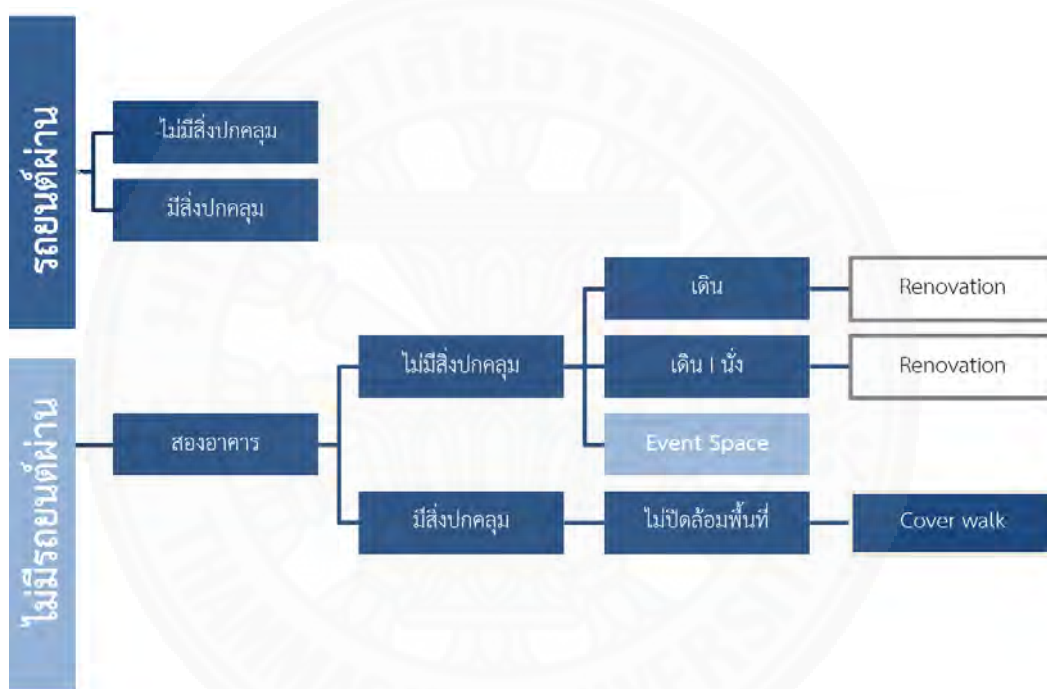
เมื่อใช้หลักเกณฑ์เดียวกับกรณีศึกษาต่างประเทศ ในการรวบรวมพื้นที่ศึกษา ประเทศไทย จะพบพื้นที่ศึกษาประเทศไทยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบหลัก คือ

1) รถยนต์ผ่าน 1 รูปแบบ เป็นแบบมีสิ่งปกคลุม ได้แก่ พื้นที่ G01-02 และ G02-02

2) ไม่มีรถยนต์ผ่าน 2 รูปแบบ

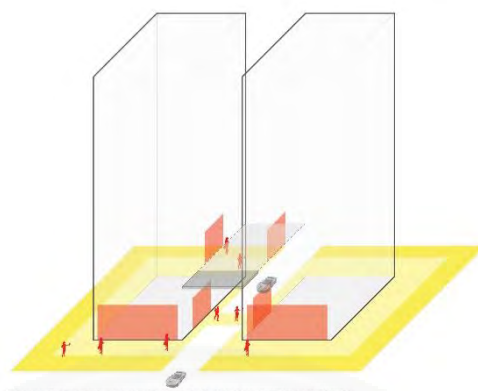
- ไม่มีสิ่งปกคลุม ได้แก่ พื้นที่ G01-01 และ G03-01

- มีสิ่งปกคลุมแบบไม่ปิดล้อมพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ G02-02



ภาพที่ 5.47 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารพื้นที่ศึกษาประเทศไทย จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

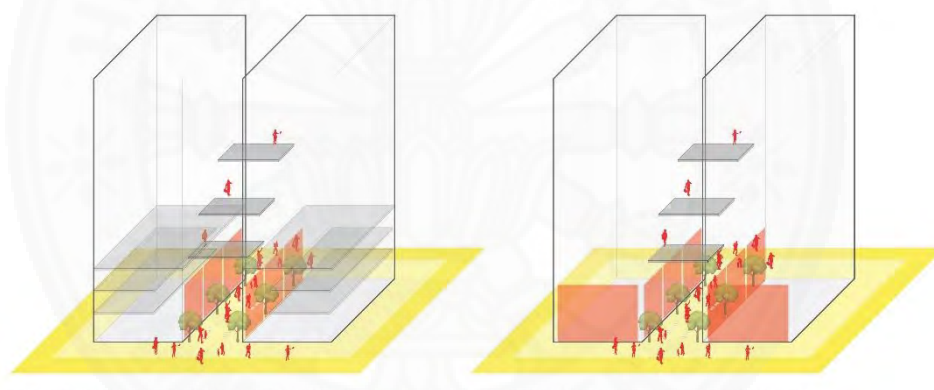
5.4.1.1 รยนต์ผ่าน - มีสิ่งปกคลุม



ภาพที่ 5.48 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารแบบรถยนต์ผ่าน และมีสิ่งปกคลุม. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

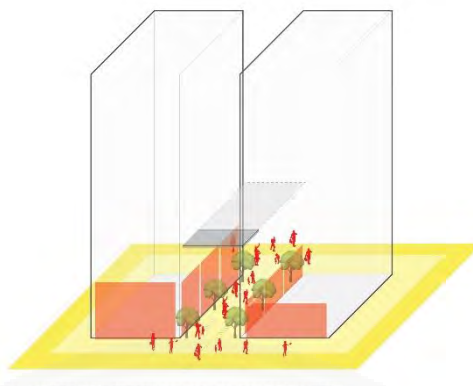
5.4.1.2 ไม่มีรถยนต์ผ่าน

(1) สองอาคาร-ไม่มีสิ่งปกคลุม



ภาพที่ 5.49 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารแบบไม่มีรถยนต์ผ่าน และไม่มีสิ่งปกคลุม. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(2) สองอาคาร-มีสิ่งปกคลุม



ภาพที่ 5.50 รูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารแบบไม่มีรถยนต์ผ่าน และไม่มีสิ่งปกคลุม จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.4.3 รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการเชิงกิจกรรมและมูลค่า

ในการศึกษาพื้นที่ศึกษาในประเทศไทย และการสัมภาษณ์จะพบว่าสามารถแบ่งรูปแบบของพื้นที่ระหว่างอาคารได้เป็น 2 รูปแบบ ตามเป้าหมายของการใช้งานพื้นที่ คือ พื้นที่กิจกรรมภายนอกอาคารสำหรับการเชื่อมต่อทางเท้า (Outdoor Activity Space for Pedestrian Connection) และพื้นที่ภายนอกอาคารสำหรับการเชื่อมต่อทางเท้า (Outdoor Space for Pedestrian Connection)

5.4.2.1 รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ

(1) Outdoor Activity Space for Pedestrian

รูปแบบนี้มีลักษณะสำคัญคือ ไม่มีรถยนต์ผ่าน จึงทำให้คนเดินเท้าสามารถใช้งานพื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทำให้เกิดเป็นพื้นที่กิจกรรมที่ตั้งอยู่ระหว่างอาคาร ดังแสดงให้เห็นในมูลค่าของพื้นที่ในตารางที่ 5.7

(2) Outdoor Space for Pedestrian

รูปแบบนี้มีลักษณะสำคัญคือ มีรถยนต์ผ่าน จึงทำให้การใช้งานพื้นที่เป็นเพียงการเดิน เพื่อจะไปยังอาคารข้างเคียง ดังแสดงในตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.3

The Business Model Canvas เพื่อนำเสนอรูปแบบพื้นที่กิจกรรมภายนอกอาคารสำหรับการเชื่อมต่อทางเท้า แบบพื้นที่กิจกรรมภายนอกอาคารสำหรับการเชื่อมต่อทางเท้า

<p>Key partnerships เจ้าของพื้นที่ หรือเจ้าของอาคาร กทม. (ผู้อนุญาตให้สร้างอาคาร) สมาคมการรวมกลุ่มกันในย่าน</p>	<p>Key Activities Business Development term: การพูดคุยระหว่างเจ้าของที่ดิน/อาคาร แผนการพัฒนา Architect: นำเสนอแนวทางการออกแบบที่ติดต่อกับผู้พัฒนาและต่อบริบท Marketing Team: นำเสนอแนวทางการใช้งานที่ตอบโจทย์ Facility Management: ดูแล และ เตรียมพื้นที่ให้เหมาะสมกับการใช้งาน</p> <p>Key resources พื้นที่ว่าง 6+6 ม. ห้ามไม่ให้มีสิ่งปลูกสร้างสูงเกิน 1.2 ม./พื้นที่ว่างตามกฎหมาย (บังคับโดยกฎหมายระยอง)</p>	<p>Value Propositions Outdoor Activity Space for Pedestrian Connection (ไม่มีรถยนต์ผ่าน)</p>	<p>Customer Relationships เข้าถึงได้จากทั้งอาคาร และจากถนนหลักหน้าอาคาร Friendly User ดึงดูดให้คนเข้ามาใช้ มองเห็นจากด้านอาคาร Unity or Transition</p> <p>Channels Flexible Space Event Street Furniture Temporary Furniture</p>	<p>Customer Segment ลูกค้าประจำ >> New Segment High >> Mid >> Mass Market</p>
<p>Cost Structure ค่าก่อสร้าง บำรุงรักษา รักษาความปลอดภัย อุปกรณ์อื่นๆ Renovation</p>		<p>Revenue Streams ค่าเช่าพื้นที่สำหรับจัด Event พื้นที่นั่งเพิ่ม (สำหรับร้านอาหารที่อยู่ติดกับพื้นที่โล่ง) ทัศนียภาพที่สวยงาม พื้นที่หน้าบ้านที่เพิ่มมากขึ้น เพิ่ม foot traffic ดึงดูดให้คนเข้ามาใช้งาน เป็นการเปิด Segment ใหม่ๆให้กับห้าง ช่วย food floor เมืองที่สวยงาม Long term Value</p>		

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

ตารางที่ 5.4

The Business Model Canvas เพื่อนำเสนอรูปแบบพื้นที่ภายนอกอาคารสำหรับการเชื่อมต่อทางเท้า แบบพื้นที่ภายนอกอาคารสำหรับการเชื่อมต่อทางเท้า

<p>Key partnerships เจ้าของพื้นที่ หรือเจ้าของอาคาร กทม. (ผู้อนุญาตให้สร้างอาคาร) สมาคมการรวมกลุ่มกันในพื้นที่</p>	<p>Key Activities Business Development term: การพูดคุยระหว่างเจ้าของที่ดิน/อาคาร แผนการพัฒนา Architect: นำเสนอแนวทางการออกแบบที่ดีต่อทั้งผู้พัฒนาและต่อบริบท Marketing Team: นำเสนอแนวทางการใช้งานที่ตอบโจทย์ Facility Management: ดูแล และ เตรียมพื้นที่ให้เหมาะสมกับการใช้งาน</p> <p>Key resources พื้นที่ว่าง 6+6 ม. ห้ามไม่ให้มีสิ่งปลูกสร้างสูงเกิน 1.2 ม./พื้นที่ว่างตามกฎหมาย (บังคับโดยกฎหมายระยะร่น)</p>	<p>Value Propositions</p> <p>Outdoor Activity Space for Pedestrian Connection (ไม่มีรถยนต์ผ่าน)</p>	<p>Customer Relationships เข้าถึงได้จากทั้งอาคาร และจากถนนหลักหน้าอาคาร Friendly User ดึงดูดให้คนเข้ามาใช้ มองเห็นจากด้านอาคาร Unity or Transition</p>	<p>Customer Segment ลูกค้าประจำ >> New Segment High >> Mid >> Mass Market</p>
<p>Cost Structure ค่าก่อสร้าง บำรุงรักษา รักษาความปลอดภัย อุปกรณ์อื่นๆ Renovation</p>			<p>Channels ทางเดิน / ทางเชื่อม / ทางเดินเท้า ทางรถยนต์</p> <p>Revenue Streams เพิ่ม foot traffic อำนวยความสะดวกให้คนเดินระหว่างอาคาร</p>	

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

5.4.2.1 วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการ

ในส่วนนี้จะทำการวิเคราะห์จากตาราง 5.2-5.3 ดังนี้

Key Resources ของทั้ง 2 รูปแบบ คือ พื้นที่ว่าง 6 เมตรรอบอาคารแต่ละอาคาร เมื่อสองอาคารรวมกันเป็น 12 เมตร ซึ่งเป็นข้อบังคับทางกฎหมาย ขึ้นอยู่กับแนวคิดของผู้พัฒนาว่ามีแนวคิดจะเพิ่มมูลค่าให้พื้นที่ดังกล่าวหรือไม่อย่างไร ซึ่งก็จะสัมพันธ์กับ Cost Structure ที่เป็นเรื่องค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเมื่อต้องการจะพัฒนาพื้นที่

ในเรื่อง Customer Relationships และ Customer Segement ใน 2 ส่วนนี้ทั้ง 2 รูปแบบเป็นตัวแปรให้เกิด แต่จะขึ้นอยู่กับแนวคิดของผู้พัฒนาโครงการ ว่ามีการวาง position ของแบรนด์ไว้ตรงไหน และจะออกแบบอย่างไรให้ตอบโจทย์ลูกค้า

ทั้ง 2 รูปแบบมีความแตกต่างกันในเรื่อง Value Proposition, Channels Revenue โดยในแบบมี activity จะสามารถสร้างมูลค่าในเชิงรายได้จากค่าเช่าพื้นที่เนื่องจากการใช้งานพื้นที่เป็น Event Space ซึ่งเป็นจุดสำคัญที่สามารถสร้างจุดขายให้กับพื้นที่ได้ และหากมองในภาพกว้างพื้นที่ดังกล่าวสามารถเป็นพื้นที่โล่งสาธารณะให้กับเมือง ทำให้ทัศนียภาพเมืองดีขึ้นได้

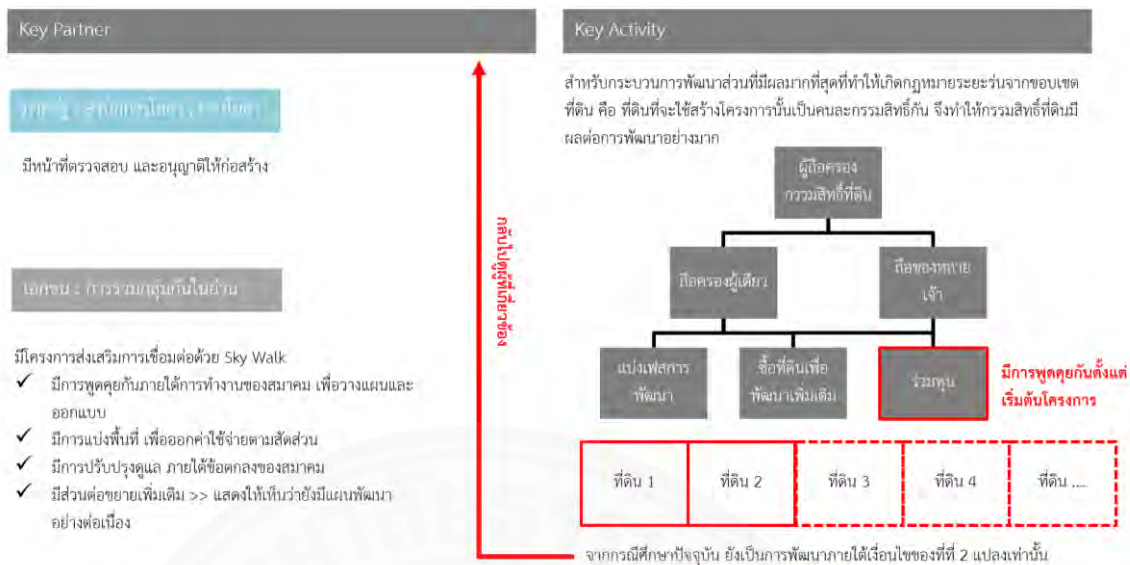
ในเรื่อง Key Activity จะแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ก็คือ กลุ่มพัฒนา และ ผู้ออกแบบหรือสถาปนิก ซึ่งในส่วนนี้ สถาปนิกเป็นภาคส่วนหนึ่งที่มีบทบาทในการเสนอแนวทางการออกแบบที่ดีต่อทั้งผู้พัฒนาโครงการ และต่อภาพรวมของเมือง

และในเรื่อง Key Activity อีกข้อหนึ่งที่เกี่ยวข้องและเป็นตัวแปรสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการ ก็คือเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน เนื่องจากกฎหมายระยะรั้วจะบังคับใช้ก็ต่อเมื่อ สร้างอาคารบนโฉนดคนละใบกัน จากการสัมภาษณ์ทำให้ทราบว่ารูปแบบเริ่มต้นของการพัฒนาอยู่ 2 แบบ คือ มีผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินคนเดียว ในกรณีนี้ที่ไม่สามารถรวมที่ดินได้ มี 2 กรณี คือ มีการสร้างโครงการแบบการแบ่งเฟสพัฒนา และเพิ่งซื้อที่ดินได้ในภายหลัง และอีกแบบเป็นการมีผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินหลายเจ้า ในกรณีพบเป็นกรณีที่เป็นที่ดินเช่า จึงเกิดการพัฒนาโดยการร่วมทุนกันตั้งแต่ก่อนสร้างโครงการ

รูปแบบเริ่มต้นของการพัฒนาที่พบในพื้นที่ศึกษาประเทศไทย ซึ่งยังเป็นบริบทที่เกี่ยวข้องกับที่ดินเพียงแค่ 2 อาคาร หรือเกิดจากเจ้าของที่ดินคนเดียวกัน เมื่อมองกลับไปในระดับย่าน โมเดลแบบนี้อาจจะยังไม่ตอบโจทย์เท่าที่ควร

ดังนั้นในการวิเคราะห์ Key Partner (แสดงในภาพที่ 5.35) จะเห็นว่ายังมีโมเดลในเรื่องของย่านที่มีกระบวนการในการพัฒนา Sky Walk สอดคล้องกับแนวทางเริ่มต้นของการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ

จากการสัมภาษณ์ก็พบว่ามีบางย่านเริ่มมีแนวคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแล้ว อยู่ในช่วงพูดคุยกัน



ภาพที่ 5.51 แผนภาพแสดง Key Activity และ Key Partner ที่ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัยในเรื่อง รูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน ได้สรุปผลการวิจัยจากการสำรวจ สัมภาษณ์ ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และรูปแบบกายภาพของพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสม ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาเพื่อให้เกิดความเป็นย่านรวมทั้งหมด 3 ย่าน ได้แก่ ย่านสยาม ย่านราชประสงค์ และย่านพร้อมพงษ์ ทั้งนี้วัตถุประสงค์ในการศึกษาเป็นไปเพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการ และศึกษารูปแบบของพื้นที่ดังกล่าว เพื่อศึกษาแนวคิด และความคิดเห็นของผู้พัฒนาโครงการที่มีต่อการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อภายในย่าน รวมทั้งศึกษาถึงปัญหา และอุปสรรค ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อสรุปเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ สำหรับผู้พัฒนาโครงการและภาครัฐ

โดยการสรุปผลการวิจัยเป็นการเปรียบเทียบข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ระหว่างกรณีศึกษาต่างประเทศจำนวน 6 เมือง กับพื้นที่ศึกษาประเทศไทย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

6.1 ข้อสรุปผลการเปรียบเทียบกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ กับพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

6.2 ข้อสรุปผลจากการศึกษาการออกแบบผังสี ผังเมือง และย่านให้มีความสอดคล้องกัน

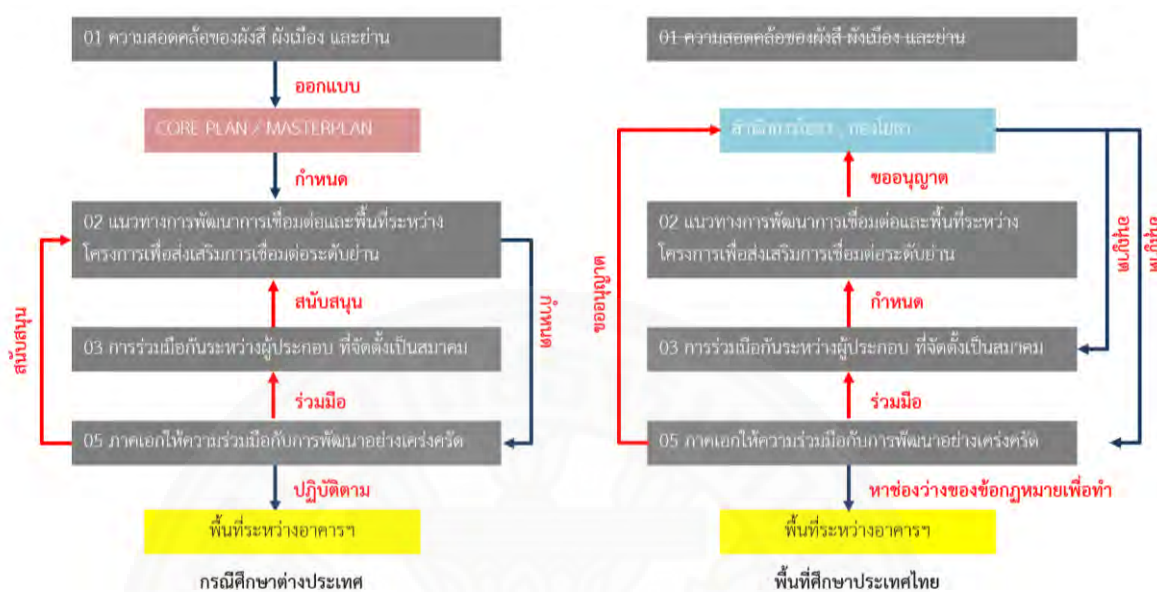
6.3 ข้อสรุปรูปแบบข้อกำหนดและกายภาพ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาย่านในเชิงพื้นที่

6.4 ข้อสรุปการเปรียบเทียบรูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ กับพื้นที่ศึกษาประเทศไทย

6.5 ข้อเสนอแนะ

6.6 ข้อจำกัดในการวิจัย

6.1 ข้อเสนอผลการเปรียบเทียบกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศกับพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ประเทศไทย



ภาพที่ 6.1 การเปรียบเทียบกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคาร. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

ความแตกต่างระหว่างกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศกับพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ประเทศไทย จากความแตกต่างสามารถสรุปได้ 2 ประเด็น คือ ภาครัฐและภาคเอกชน

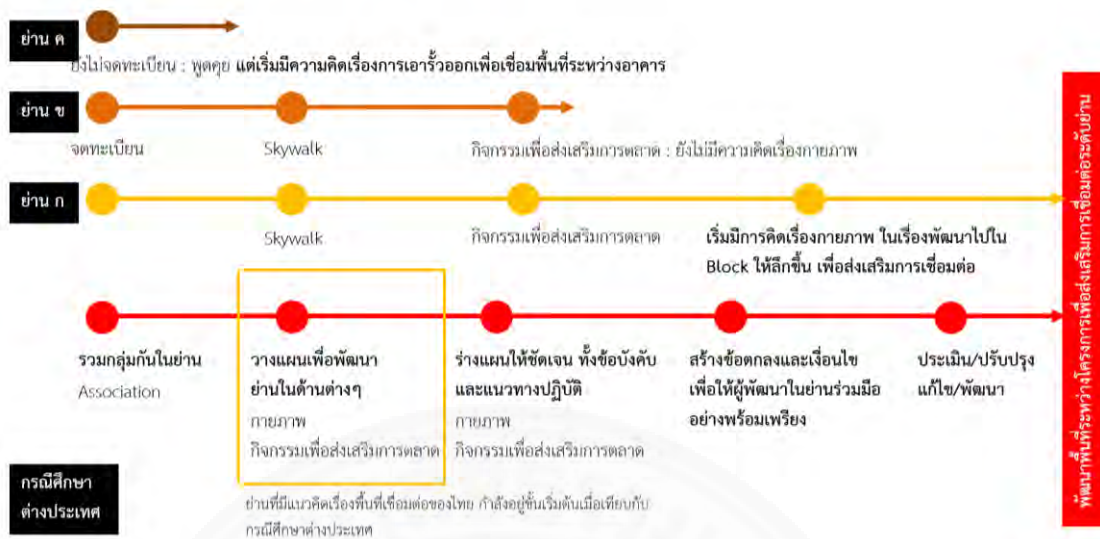
6.1.1 ประเด็นภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

6.1.1.1 ภาครัฐ

จากการศึกษาจะพบว่าในส่วนของความสอดคล้องของผังสี ผังเมือง และย่านนั้นจะเกิดขึ้นได้ ต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาจัดการดูแล ซึ่งในพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ไม่ปรากฏว่ามีหน่วยงานดังกล่าว ซึ่งแตกต่างกับกรณีศึกษาต่างประเทศ

6.1.1.2 ภาคเอกชน

จากการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศจะพบว่าการรวมกลุ่มกันในย่านของต่างประเทศมีส่วนผลักดันให้เกิดการพัฒนานโยบายการเชื่อมต่อในย่าน ที่รวมถึงพื้นที่ระหว่างโครงการ ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับกระบวนการปัจจุบันของประเทศไทย จะพบว่ามีย่าน ก ที่อยู่ในขั้นของการวางแผนพัฒนา ดังแสดงในภาพที่ 6.2



ภาพที่ 6.2 กระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการของภาคเอกชน. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

6.1.2 ประเด็นกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคาร

ภาพที่ 6.5 แสดงให้เห็นถึงการเกิดของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐจะเกิดก่อน และเมื่อย่านพัฒนาไปได้ภาคเอกชนจึงเริ่มมีการรวมกลุ่มกัน ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานเฉพาะเรื่องการพัฒนาเมือง



ภาพที่ 6.3 กระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการของภาครัฐ-เอกชนกรณีศึกษาต่างประเทศ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

6.1.3 แนวทางการพัฒนากระบวนการเพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ระหว่างอาคาร

จากการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศจึงเสนอแนวทางโดยย่านก็ต้องร่วมกลุ่มกัน และภาครัฐเองก็ควรเริ่มแนวคิดจัดตั้งหน่วยงาน และวางแผนร่วมกัน



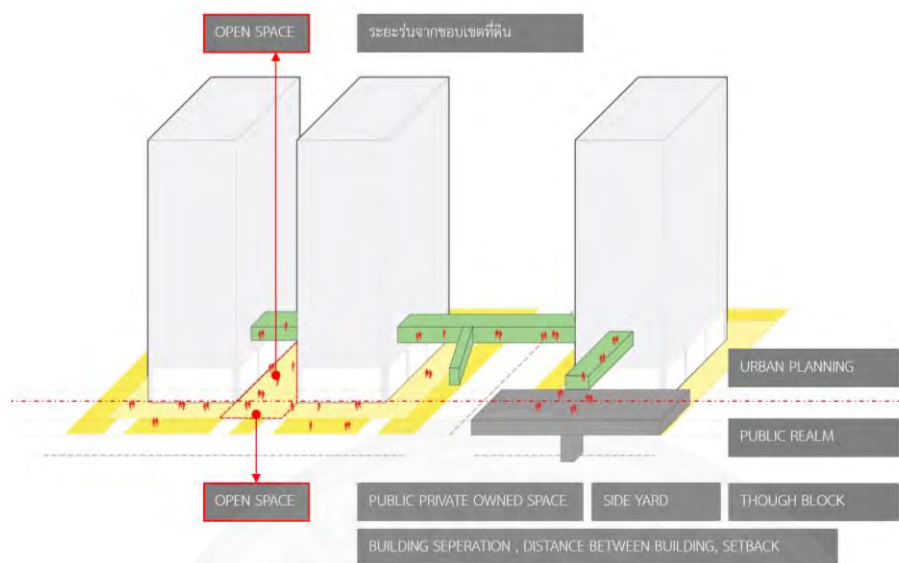
ภาพที่ 6.4 แนวทางกระบวนการเกิดพื้นที่ระหว่างอาคารประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

6.1.4 ความแตกต่างเรื่องข้อกำหนดกฎหมาย

จากการศึกษาหมวดข้อกำหนดและข้อกำหนดที่ทำให้เกิดระยะร่นในประเทศไทยจะ พบว่าประเทศไทยมีเหตุผลสำคัญในการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการคือ กฎหมายระยะร่น เพื่อให้รถดับเพลิงผ่านได้ ซึ่งแตกต่างกับกรณีศึกษาต่างประเทศที่ระยะร่นด้านข้างเกิดขึ้นเพราะหลายปัจจัย เช่น ความต้องการพื้นที่โล่งในเมือง ข้อกำหนดในการออกแบบพื้นที่สาธารณะ ระยะห่างระหว่างอาคาร เป็นต้น

จากภาพที่ 6.5 แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของข้อกำหนดที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการของประเทศไทย ว่ามีเพียงแค่กฎหมายระยะร่นเท่านั้น และเมื่อเกิดที่ว่างแล้วยังขาดกฎหมายที่ออกมาเพื่อควบคุมดูแลให้พื้นที่ถูกใช้งานได้เหมาะสม ไม่ใช่แค่เพียงเพื่อให้รถยนต์ผ่านได้ ซึ่งข้อกำหนดที่ยังขาดไปเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาต่างประเทศ แสดงในตารางที่ 6.1

ซึ่งความแตกต่างที่สำคัญอีกข้อหนึ่งก็คือในกรณีศึกษาต่างประเทศจะมีการจัดทำผังแม่บทในการพัฒนาผังเมือง ซึ่งการออกแผนแม่บทนี้เป็นไปเพื่อควบคุมการใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับความเป็นไปของเมืองและย่าน ซึ่งรวมถึงมีข้อกำหนดในการออกแบบเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานของคนในย่านอีกด้วย



ภาพที่ 6.5 เปรียบเทียบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

ตารางที่ 6.1

เปรียบเทียบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระยะร่น

ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง		แบ่งกลุ่มย่าน						ไทย	
		GROUP 01		GROUP 02		GROUP 03			
ระยะร่นด้านข้างอาคาร		A	B	C	D	E	F		
	เงื่อนไข	มีช่องเปิด	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
		มีความสูงตั้งแต่ (เมตร)	3	H	-	7.5	24	11.5	-
		ระยะร่นขั้นต่ำ (เมตร)	3	7.5	6	6	12.5	4.5	6
	เหตุผล	ความปลอดภัย				✓			✓
		คุณภาพชีวิต		✓				✓	
	คุณภาพสิ่งแวดล้อม	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ที่ว่าง	ให้มีที่ว่างบนพื้นดินเพื่อ	ทุกอาคาร				✓	✓	✓	
	สาธารณะ	อาคารบางประเภท เช่น อาคารราชการ	✓	✓	✓	✓			
	มีนโยบาย FAR Bonus				✓				
	ข้อกำหนด หรือแนวทางการออกแบบ	Urban Design	✓						
		Open Space Design		✓		✓			
		Public Realm				✓			
		POPS/POPOS			✓		✓	✓	
	เงื่อนไขการออกแบบ	ให้มีการเชื่อมต่อ		✓					
		ให้มีกิจกรรม			✓	✓	✓	✓	
	เหตุผล	คุณภาพชีวิต	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
		คุณภาพสิ่งแวดล้อม	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
		รองรับการขยายตัวของจำนวนคนใช้พื้นที่จากระบบขนส่ง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	เชื่อมต่อระดับย่าน เพื่อการเคลื่อนที่ของคนเดินเท้า	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

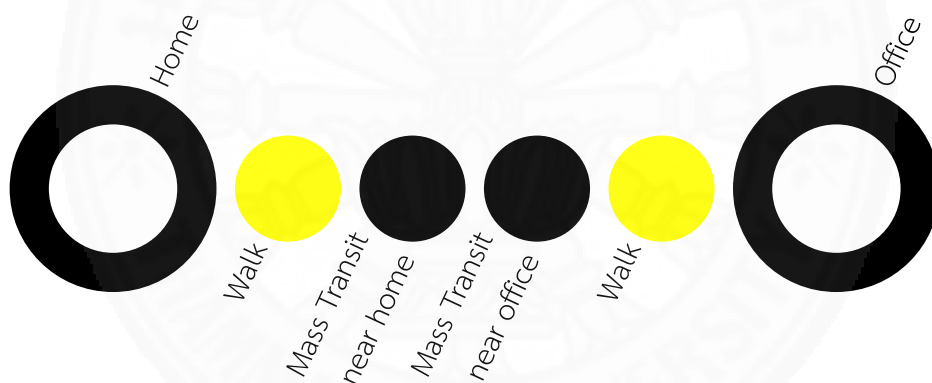
เปรียบเทียบกฎหมายระยะร่นและกฎหมายที่ว่าง

หมายเหตุ. มีสัญลักษณ์ ดังนี้ H: หนึ่งใน 3 ของความสูงอาคาร, A: ย่านออร์ชาร์ด สิงคโปร์, B: ย่านเซ็นทรัลและวันชัย ฮองกง, C: ย่านแกรนด์เซ็นทรัล นิวยอร์ก, D: ย่านอีสเทิร์น คลัสเตอร์ ซิดนีย์ออสเตรเลีย, E: ย่านโตรอนโตไฟแนนซ์เซียล แคนาดา และ F: ย่านทรานซิตเซ็นเตอร์ ซานฟรานซิสโก. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

6.2 ข้อสรุปผลจากการศึกษาการออกแบบผังสี ผังเมือง และย่านให้มีความสอดคล้องกัน

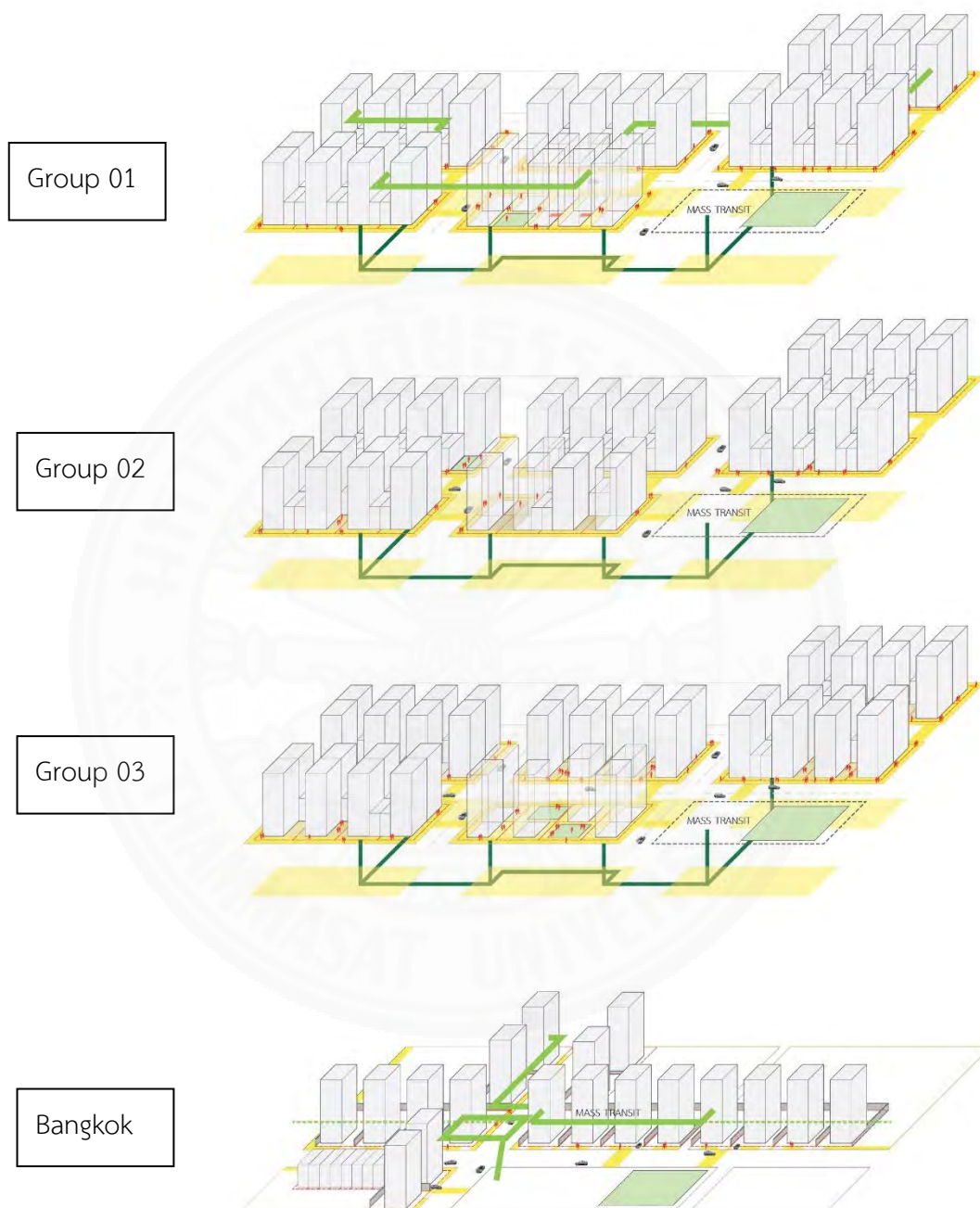
6.2.1 ความสำคัญของเรื่องการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่านกับการพัฒนาเศรษฐกิจ

การศึกษาจะพบว่าแนวความคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการพัฒนาระบบขนส่ง ซึ่งเป็นผลต่อเศรษฐกิจภาพรวม เนื่องจากหน่วยที่เล็กที่สุดของเมืองคือผู้ที่มาใช้พื้นที่ ซึ่งมองว่าการเดินเป็นหนึ่งในวิธีการเดินทางแบบหนึ่งที่ต้องให้ความสำคัญ โดยในกรณีศึกษาต่างประเทศได้พูดถึงการเดินทางของคนทำงานว่าที่พักอาศัยจะต้องอยู่ไม่ไกลจากระบบขนส่ง โดยใช้การเดินทางเกิน 20 นาที ดังนั้นจึงนำมาซึ่งการวิเคราะห์การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และการเดินไปถึงเป้าหมายให้สนับสนุนการใช้งานของคนเดิน ซึ่งจะส่งผลต่อธุรกิจภาพรวม



ภาพที่ 6.6 แผนภาพแสดงเส้นทางการเดินทางซึ่งมีการเดินเข้ามาเกี่ยวข้อง จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561

6.2.2 ลักษณะของย่านและการพัฒนาจุดnode ของย่านที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ระหว่างโครงการ

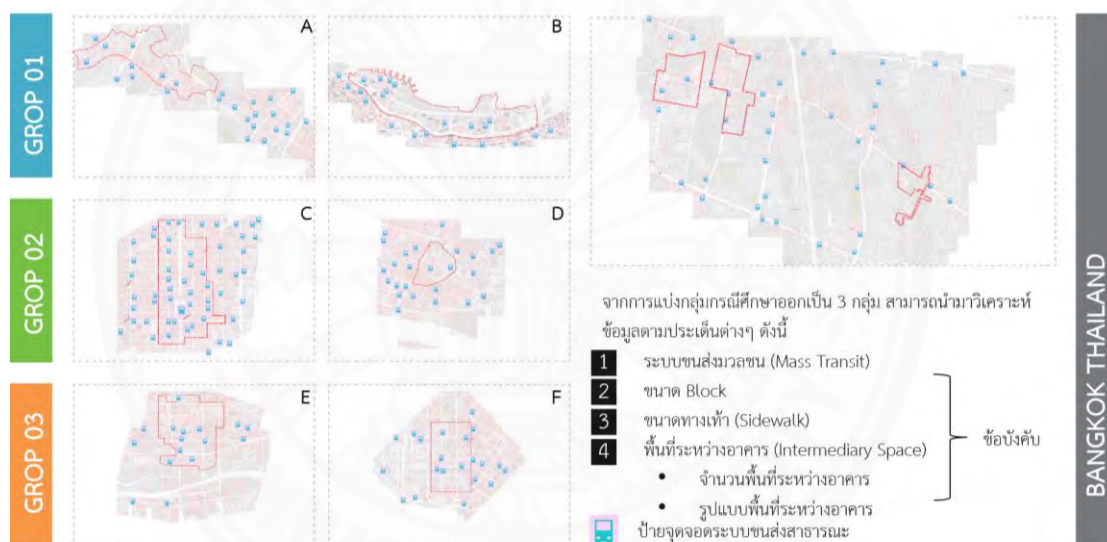


ภาพที่ 6.7 แผนภาพแสดงการเปรียบเทียบกายภาพพื้นที่กรณีศึกษา และพื้นที่ศึกษากรุงเทพฯ. จัดทำ
โดยผู้วิจัย, 2561.

จากภาพที่ 6.7 จะสามารถสรุปประเด็นในเรื่องลักษณะย่านได้ว่าจุด Node ของ ย่าน ขึ้นอยู่กับลักษณะย่าน ซึ่งถ้ามององค์ประกอบโดยรวมพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร ก็มีไม่แตกต่าง จากกรณีศึกษาต่างประเทศ คือ มี Node ที่เกี่ยวข้องกับย่านการค้า และมีบางย่านมี Node เกี่ยวกับ วัฒนธรรม ศิลปะ หรือสวนสาธารณะ รวมทั้งระบบขนส่งมวลชน แต่สิ่งที่ทำให้พื้นที่ศึกษากรุงเทพฯ ยังขาดคือ การสร้าง Path การเดินที่ครอบคลุมทั้งย่าน และ node ที่ทำให้ตลอดการเดินทางมีความ น่าสนใจ ซึ่งก็คือพื้นที่ระหว่างอาคารที่มีกิจกรรม

6.3 ข้อเสนอรูปแบบข้อกำหนดและกายภาพ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาย่านในเชิงพื้นที่

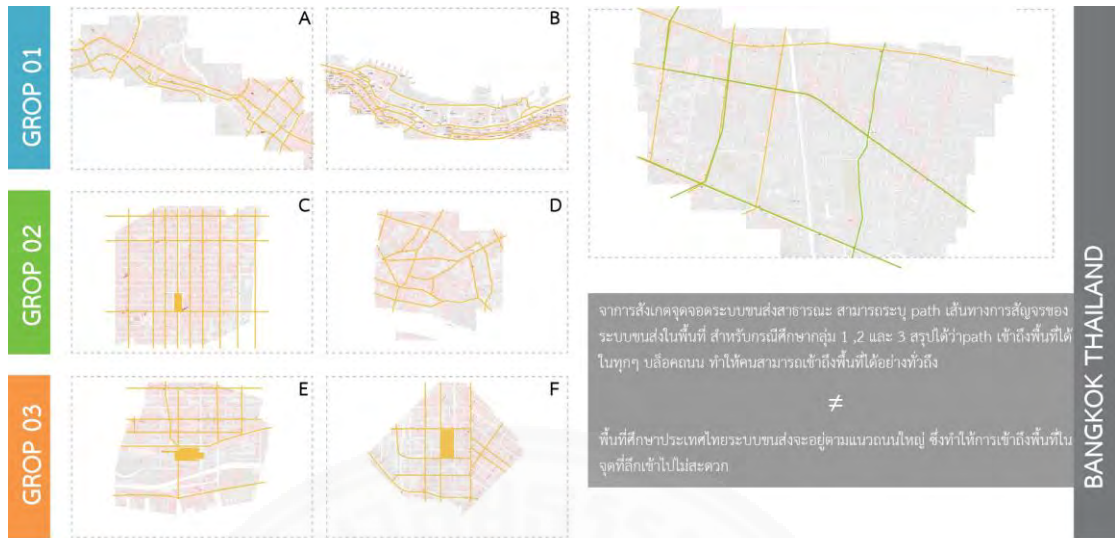
6.3.1 กายภาพผังเมือง



ภาพที่ 6.8 เปรียบเทียบผังเมืองโดยรวม. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

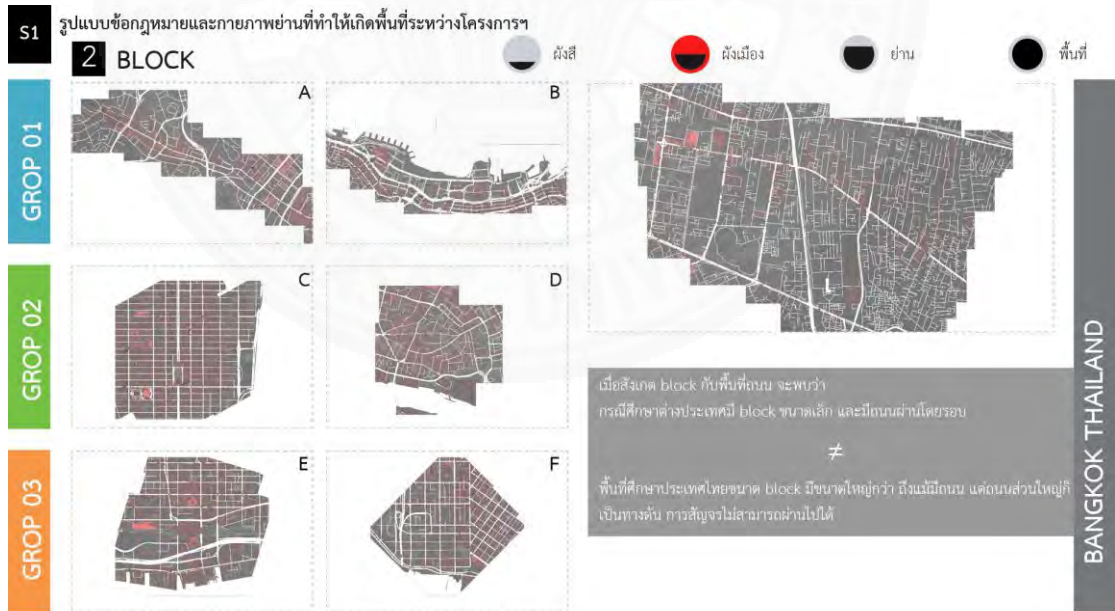
(1) ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit)

จากการสังเกตจุดจอตระบบขนส่งสาธารณะ สามารถระบุ path เส้นทาง การสัญจรของระบบขนส่งในพื้นที่ สำหรับกรณีศึกษากลุ่ม 1, 2 และ 3 สรุปได้ว่า path เข้าถึงพื้นที่ได้ในทุก ๆ บล็อกถนน ทำให้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง พื้นที่ศึกษาประเทศไทยระบบขนส่ง จะอยู่ตามแนวถนนใหญ่ ซึ่งทำให้การเข้าถึงพื้นที่ในจุดที่ลึกเข้าไปไม่สะดวก การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นไปได้ด้วยความลำบาก

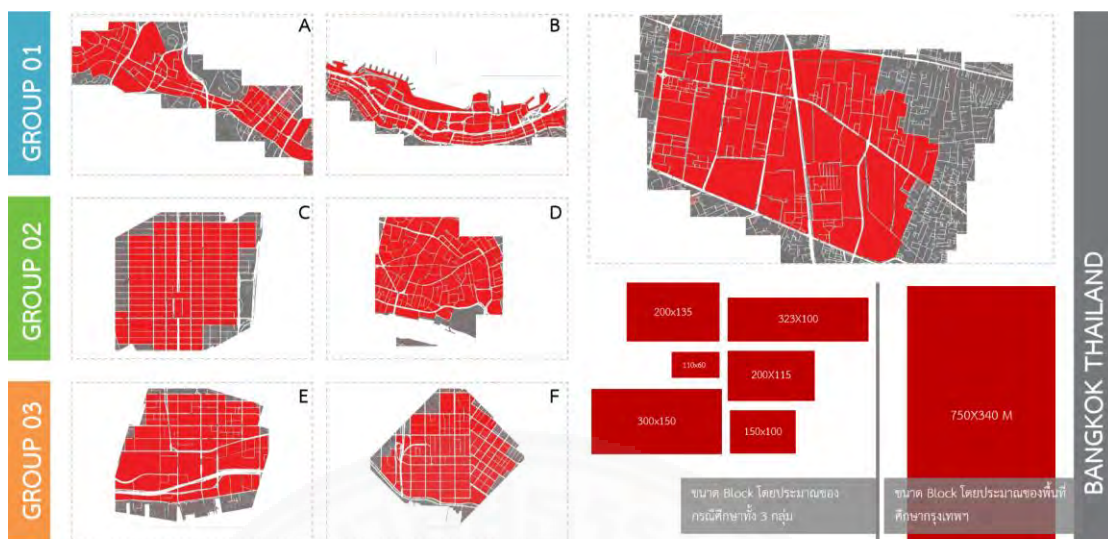


ภาพที่ 6.9 เปรียบเทียบการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

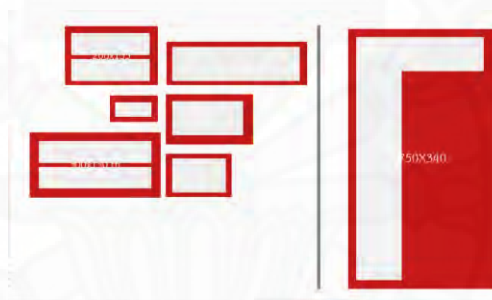
(2) ขนาด block



ภาพที่ 6.10 เปรียบเทียบบล็อกถนนระดับผังเมือง. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 6.11 เปรียบเทียบบล็อกถนน. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 6.12 เปรียบเทียบการวางตัวอาคารภายในบล็อก. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

จากขนาด Block ที่เล็กของกรณีศึกษาทั้ง 3 กลุ่ม พบว่ามีการพัฒนาพื้นที่ใน block 2 แบบ คือ อาคารเรียงแถวเดียว และ อาคารเรียง 2 แถว ซึ่งทำให้เกิดการใช้งานพื้นที่ได้อย่างเป็นระเบียบและมีประสิทธิภาพ แตกต่างกับประเทศไทยที่จะเรียงเป็นแถวตามแนวถนนใหญ่ (สอดคล้องกับการศึกษาอาคารแบบผสมในกรุงเทพฯ ที่จะพบการพัฒนาตามแนวถนนหลัก) ซึ่งทำให้พื้นที่ด้านใน Block ไม่ถูกพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งเรื่องขนาด Block ส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาการเชื่อมต่อนาน

(3) จำนวนพื้นที่ระหว่างอาคาร

พื้นที่ศึกษาประเทศไทยยังไม่ได้มีการให้ความสำคัญกับพื้นที่ระหว่างอาคารภายในย่าน

(4) ขนาดทางเท้า



ภาพที่ 6.13 เปรียบเทียบขนาดทางเท้า. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

พื้นที่ศึกษาประเทศไทยมีทางเท้าเล็กกว่าและไม่มีระบบการเชื่อมต่อทางเท้าที่มีประสิทธิภาพ

6.3.2 แนวทางการพัฒนากายภาพเมือง



ภาพที่ 6.14 เปรียบเทียบกายภาพ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างกรณีศึกษาต่างประเทศ และพื้นที่ศึกษาประเทศไทย จะพบว่าประเด็นหลัก ดังนี้

- 1) ทางเท้าเล็ก ขาดการเชื่อมต่อระหว่างอาคาร
- 2) มีรั้วรอบล้อมทุก ๆ อาคาร
- 3) มีพื้นที่ว่างที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้งานของคนเดินเท้าได้

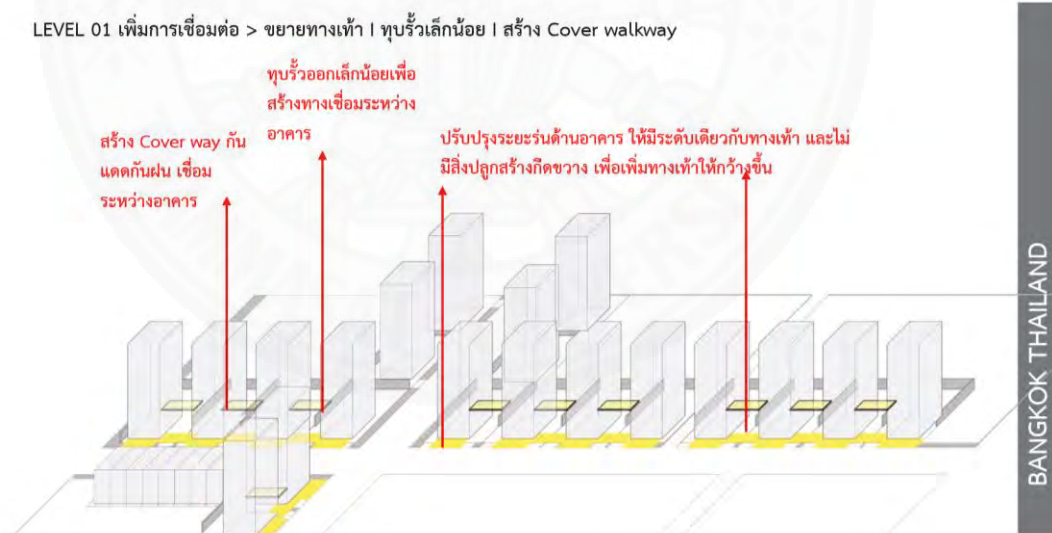
จึงนำมาสู่การพัฒนาใน 3 ชั้น ต่อไปนี้



ภาพที่ 6.15 ก่อนการพัฒนา. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(1) ชั้นที่ 1

เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาต่างประเทศกลุ่มที่ 1 จะพบว่า การเชื่อมต่อของคนเดินเท้าจะเริ่มที่ทางเท้าที่มีขนาดใหญ่ และมีการเชื่อมต่อในแนวหน้าตึก หากพื้นที่ศึกษาประเทศไทยจะพัฒนาในประเด็นดังกล่าวก็สามารถทำได้ด้วยการเปิดพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างทางเท้ากับระยะร่นด้านหน้าอาคาร ทำให้ทางเท้าขนาดใหญ่ขึ้น และทำหลังคาเชื่อมต่อระหว่างหน้าอาคาร

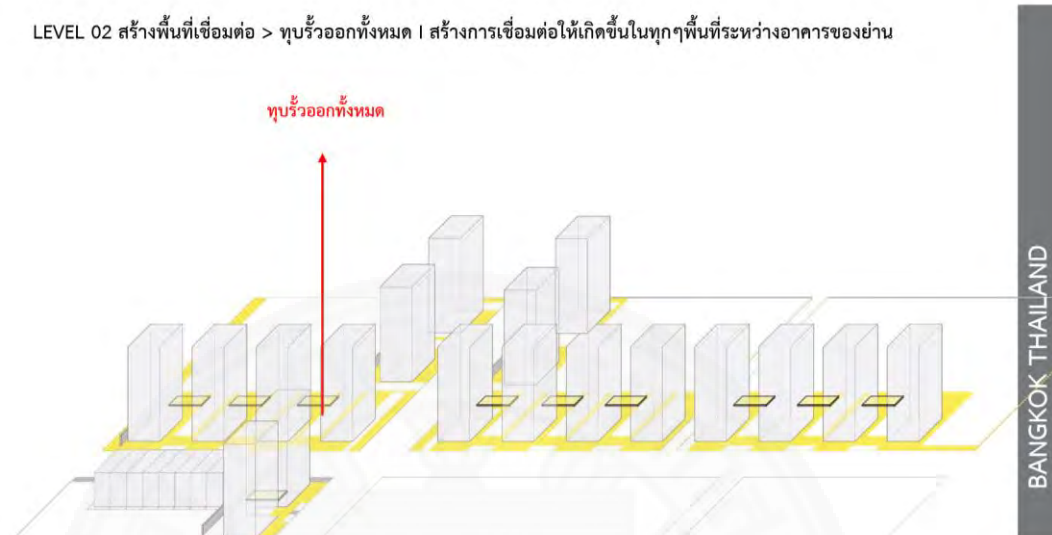


ภาพที่ 6.16 แนวทางการพัฒนากายภาพเมืองชั้นที่ 1. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(2) ชั้นที่ 2

จากกรณีศึกษากลุ่มที่ 2 ในเชิงกายภาพจะพบว่านอกจากจะมีทางเท้าที่กว้างแล้ว และการเชื่อมต่อของคนเดินในบริเวณข้างหน้าแล้ว ยังมีการเชื่อมต่อด้านข้าง ซึ่งในหลายกรณีศึกษาจะมีทั้งเป็นที่โล่งเชื่อมกัน และส่วนใหญ่จะใช้ผนังร่วมกัน เมื่อนำมาพัฒนาในบริบทของ

พื้นที่ศึกษาประเทศไทย สามารถมองได้ว่าเรามีพื้นที่ว่างระหว่างอาคารในทุกอาคาร เพียงแต่มีรั้วกั้น ดังนั้นหากทุบรั้วออกพื้นที่ระหว่างอาคารก็สามารถเป็นพื้นที่เชื่อมต่อได้

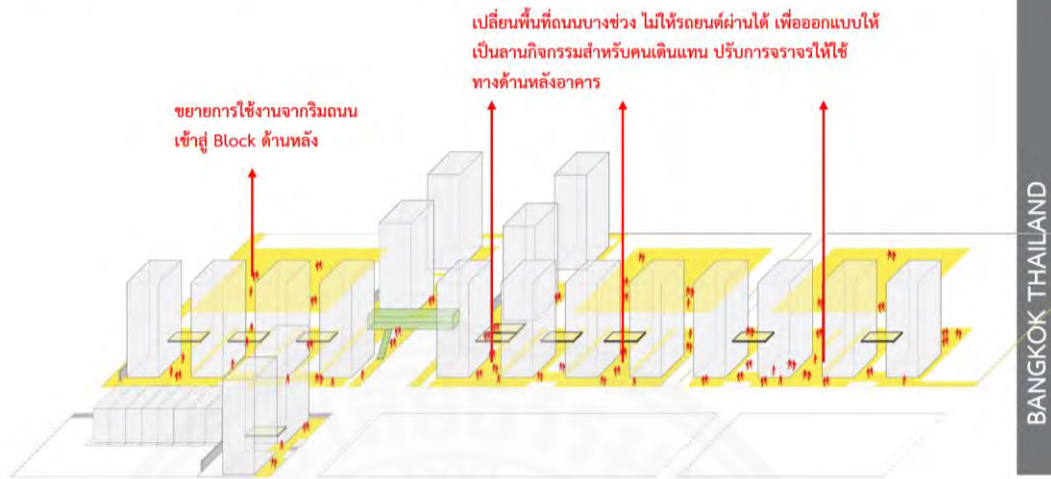


ภาพที่ 6.17 แนวทางการพัฒนากายภาพเมืองชั้นที่ 2. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

(3) ชั้นที่ 3

ในชั้นนี้จะกล่าวถึงการเปลี่ยนมุมมองที่มีต่อพื้นที่โล่งด้านข้างอาคาร ที่ปกติมักจะทำเป็นถนนรถยนต์ แต่หากเรามองในมุมที่กว้างขึ้นคือเอารั้วออกเพื่อทำให้พื้นที่เชื่อมต่อได้ และมองไปถึงระดับบล็อกทำให้บางส่วนไม่มีรถยนต์ผ่านเพื่อทำเป็นพื้นที่กิจกรรม และการให้รถยนต์ใช้ในบางส่วน นอกจากจะเป็นการเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างโครงการแล้ว ยังสามารถทำให้คนใช้งานเข้าไปในบล็อกที่ลึกขึ้นได้ เป็นการทำให้ภาพรวมที่ดินมีมูลค่ามากยิ่งขึ้น เพื่อเกิดการพัฒนาที่ดินให้เต็มประสิทธิภาพ

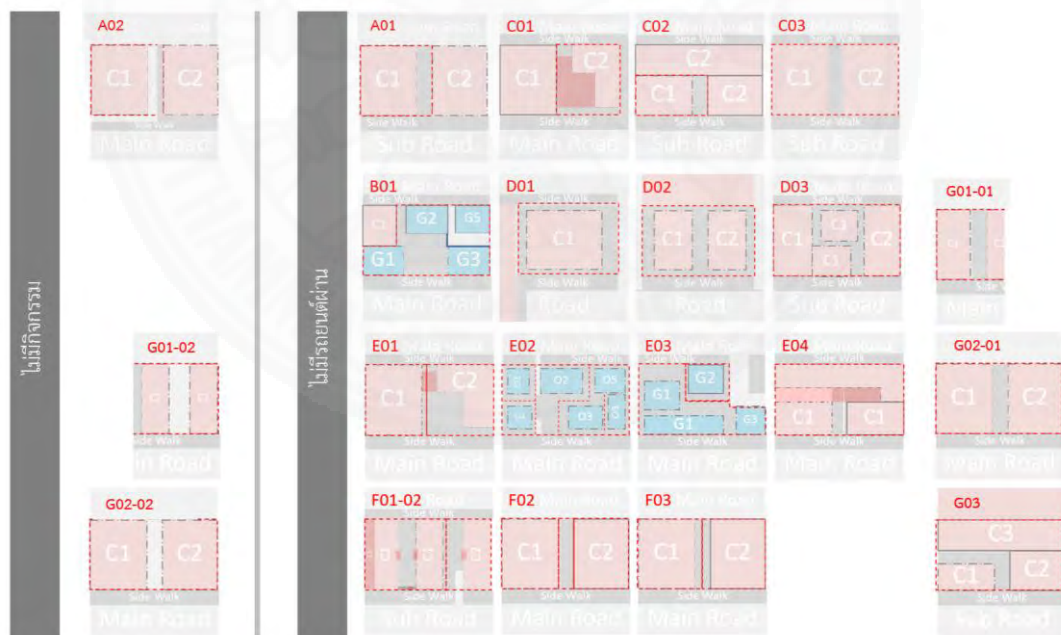
LEVEL 03 ลดขนาด Block > เปลี่ยนถนนรถยนต์สู่พื้นที่กิจกรรม | ขยายการพัฒนาสู่ Block ที่ลึกเข้าไป



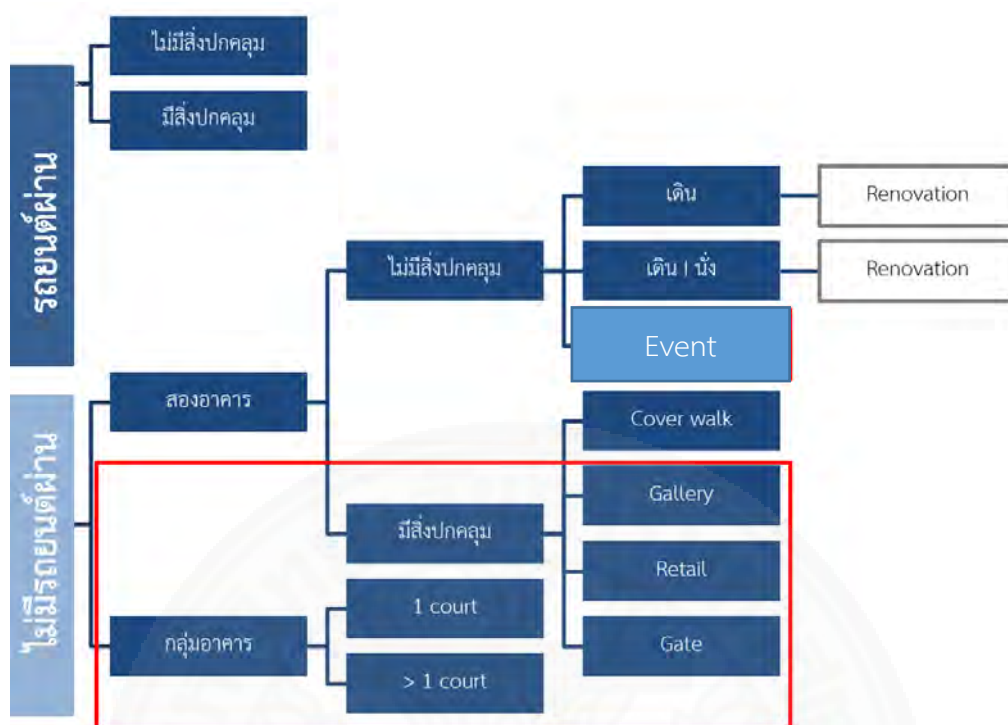
BANGKOK THAILAND

ภาพที่ 6.18 แนวทางการพัฒนากายภาพเมืองชั้นที่ 3. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

6.4 ข้อเสนอการเปรียบเทียบรูปแบบพื้นที่ระหว่างอาคารกรณีศึกษาต่างประเทศ กับพื้นที่ศึกษาประเทศไทย



ภาพที่ 6.19 สรุปการวิเคราะห์ห้วงค์ประกอบทางกายภาพของกรณีศึกษาต่างประเทศ และพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.



ภาพที่ 6.20 แผนภาพแสดงรูปแบบพื้นที่ระหว่างโครงการทั้งกรณีศึกษาต่างประเทศและพื้นที่ศึกษาประเทศไทย. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

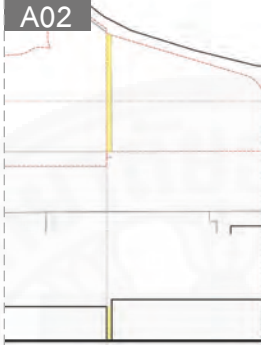
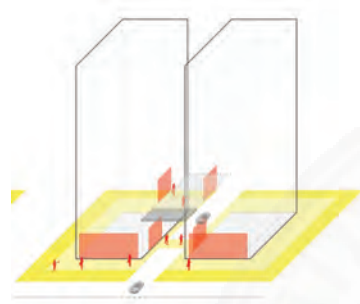
จากภาพที่ 6.20 บริเวณที่ล้อมกรอบสีแดง คือ เป็นรูปแบบที่ไม่พบในพื้นที่ศึกษาประเทศไทย ซึ่งพบว่าเป็นกลุ่มอาคาร และสองอาคารแบบมีสิ่งปกคลุมที่เป็นการใช้งานพิเศษ

เหตุที่รูปแบบกลุ่มอาคารไม่มีในพื้นที่ศึกษาประเทศไทยนั้น เพราะขนาดบล็อกและการเข้าถึงพื้นที่ในบล็อกของไทยไม่เอื้อก็การออกแบบให้อาคารสร้างลึกเข้าไปได้

และในแบบสองอาคารที่มีการใช้งานพิเศษนั้น ยังไม่สามารถทำได้ เนื่องจากติดเรื่องข้อกำหนด แต่ของไทยจะมีในเรื่อง Event Spcae ที่ชัดเจนเนื่องจากที่ตั้งเป็นศูนย์กลาง

รถยนต์ผ่าน

มีสิ่งปกคลุม

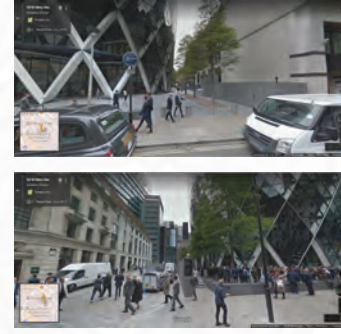
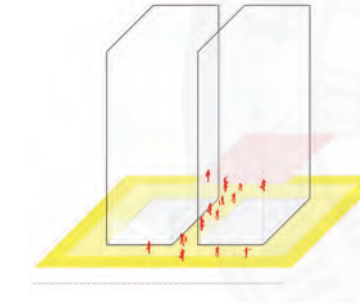


ไม่มีรถยนต์ผ่าน

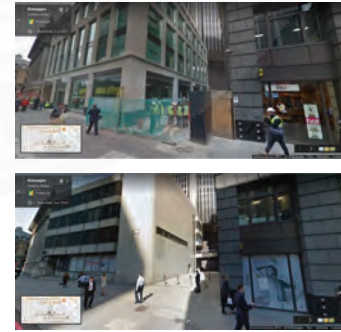
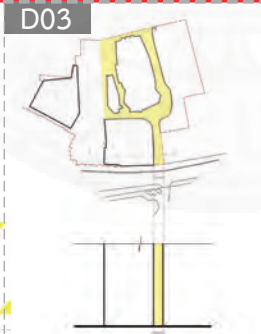
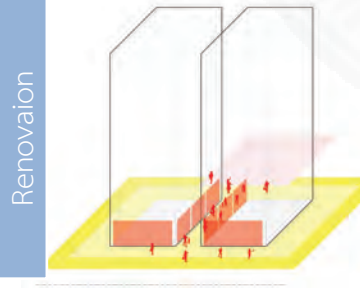
สองอาคาร

ไม่มีสิ่งปกคลุม

เดิน



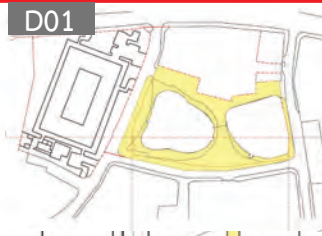
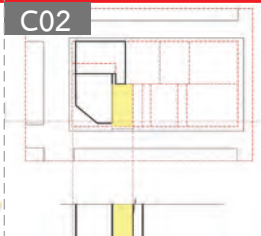
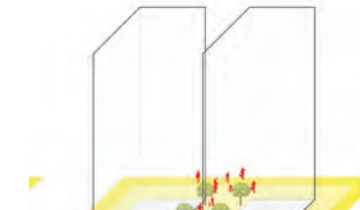
Renovaion



After

Before

นั่ง



ไม่มีรถยนต์ผ่าน

1 Court		<p>B01</p>		<p>E03</p>	
'มีสิ่งปลูกสร้าง' ปิดล้อมพื้นที่		<p>E04</p>		<p>C01</p>	
สองอาคาร 'ไม่มีสิ่งปลูกสร้าง' ไม่ปิดล้อมพื้นที่		<p>A01</p>		<p>G02-01</p>	
ไม่มีสิ่งปลูกสร้าง เดิม/รื้อ Renovaion		<p>C03</p>		<p>G01-01</p>	

6.5 ข้อเสนอแนะ

6.6.1 ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ

ภาครัฐควรเปลี่ยนมุมมองเรื่องการพัฒนาเมืองทั้งจากที่แยกระหว่างเศรษฐกิจ สังคม ภายภาพเมือง ให้กลับมามองทุกประเด็นว่ามีความสัมพันธ์กัน หากธุรกิจภายในดี เศรษฐกิจ ภาพรวมก็ดีด้วย รวมทั้งทบทวนบทบาทหน้าที่ที่มีต่อการพัฒนาเมือง และจัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง เพื่อทำแผนแม่บท

6.6.2 ข้อเสนอแนะสำหรับภาคเอกชน

ภาคเอกชนควรมีการรวมตัวกันภายในย่านเพื่อร่วมกันวางแผนการพัฒนาและผลักดันให้เกิดการพัฒนาในย่าน

6.6.3 ข้อเสนอแนะสำหรับสถาปนิก

สถาปนิกควรเสนอแบบร่างในการพัฒนาที่ส่งผลดีทั้งต่อผู้พัฒนาโครงการ และบริบทเมือง

6.6 ข้อจำกัดในการวิจัย

6.7.1 การเก็บข้อมูล

เนื่องจากงานวิจัยนี้ เกี่ยวข้องกับกระบวนการพัฒนาโครงการศูนย์การค้า ดังนั้นผู้ประกอบการศูนย์การค้าบางรายจึงไม่สะดวกในการให้ข้อมูล ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีการหาข้อมูลจากแหล่งอื่นประกอบกับการศึกษาและการวิเคราะห์ผลวิจัย

6.7.2 ประเด็นที่เกี่ยวข้อง

จากการสัมภาษณ์ทำให้พบว่านอกเหนือจากปัจจัยในเรื่องกฎหมาย นโยบาย การร่วมมือ และวิสัยทัศน์แล้วยังมีประเด็นที่เกี่ยวข้องให้มิติอื่นๆ เช่น มิติเชิงสังคม มิติด้านพฤติกรรมมนุษย์ ฯลฯ ที่ส่งผลต่อการเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ แต่เนื่องจากงานวิจัยในครั้งนี้สนใจเฉพาะ 4 ปัจจัยหลักข้างต้น ทั้งนี้หากมีผู้สนใจสามารถศึกษาหาข้อมูลให้ประเด็นอื่นๆเพิ่มเติมได้

ตารางที่ 6.2

สรุปข้อเสนอแนะในระดับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ

		ผังสี	ผังเมือง	ย่าน	พื้นที่
ภาครัฐ	กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ระหว่างโครงการ	ควรออกกฎหมายตั้งแต่ผังสีการใช้งานพื้นที่ ผังเมืองกายภาพ การรวมกลุ่มของอาคาร เป็นย่านทางธุรกิจต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้อง เพื่อให้สะดวกต่อการพัฒนา			ควรออกข้อกำหนดควบคุมการใช้งานพื้นที่ โดยเฉพาะ
	นโยบายส่งเสริมการเชื่อมต่อ		จัดการระบบขนส่งจากแหล่งที่พักอาศัย เข้าสู่ใจกลางเมืองให้สะดวก	จัดการระบบขนส่ง และกำหนดเส้นทางการเดินในย่าน	กำหนด node และกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นให้สอดคล้อง
ภาคเอกชน	การร่วมมือกัน			ร่วมมือกันเพื่อพัฒนาย่าน	มองภาพรวมย่าน เพื่อกำหนดการใช้งานพื้นที่
	วิสัยทัศน์ของผู้พัฒนาโครงการ			มีวิสัยทัศน์ในเรื่องพัฒนาเมืองควบคู่ไปกับธุรกิจ	ออกแบบพื้นที่ให้ติดต่อกับธุรกิจและเมือง

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย, 2561.

รายการอ้างอิง

หนังสือและบทความในหนังสือ

Bill Hillier. (1996). *Space is the machine*.

Chen.Xiangfei. (2012)., *Study on the Intermediary Space of the High-Rise Building* .
Politecnico di Milano School of Architecture Aechitecture .

Grant J. (15 October 2560). Mixed-use in theory and practice: Canadian experience
with implementing a planning principle.

Hiller B and J Hanson. (1984). *The Social Logic of Space*.

Lee yong sung. (2014). A study on the Characteristic of planning within analyzing of
Exterior Space in Mixed-use Development. *47(Architecture and Civil
Engineering 2014)(25-29)*.

บทความวารสาร

Bentall Kennedy. (n.d.). 121 KING STREET.

Brookfield. (n.d.). 22 Front . pp. 1-3.

Brookfield. (n.d.). EXCHANGE TOWER. *General Description T*, pp. 1-3. R

Building Department. (n.d.). Practice Note for Authorized Persons, Registered
Structural Engineers and Registered Geotechnical Engineers APP-152.
Sustainable Building Design Guidelines.

City of London Corporation. (n.d.). Our Corporate Plan 2018-23. pp. 1-11.

City of Toronto . (2014, June). Privately Owned Publicly-Accessible Space Draft Urban Design Guidelines are available online.

City of Toronto. (2013, March). *Tall Building Design Guidelines online*.

Department of City Planning New York City. (1991, November). Grand Central Subdistrict. *OVERVIEW OF THE SUBDISTRICT* , p. 5.

Farrell, M. E. (2018, March 22). San Francisco Urban Design Guidelines.

GovHK. (2018, May). Hongkong : The Facts. *Town Planning*, pp. 1-2.

HM Government. (2007, April). The Building Regulation 2010 Fire safety. *Volume 1- dwellinghouses*, pp. 41-47.

HM Government. (2007, April). The Building Regulations 2010 Fire safety. *Volume 2- Building other than dwellinghouses*, pp. 91-105.

Hong Kong Planning Department. (2011, July). Urban Design Study for the New Central Harbourfront. *REFINED URBAN DESIGN FRAMEWORK* , pp. 1-20.

Hong Kong Planning Department. (2016, October). Planning and Urban Design for a Liveable High-Density City. *PREFACE*, p. 7.

Hong Kong Planning Department. (n.d.). HONG KONG PLANNING STANDARDS AND GUIDELINES. *Chepter 4 : Recreation, Open Space and Greening*, p. 31.

Hong Kong Planning Department. (n.d.). HONG KONG PLANNING STANDARDS AND GUIDELINES. *Chepter 11 : Urban Design Guidelines*, pp. 24-25,45.

J., G. (2017,October 15).., *Mixed-use in theory and practice: Canadian experience with implementing a planning principle*.

NYC Planning. (2014, October 20). Vanderbilt Corridor . *ULURPCertification*.

ORCHARD ROAD BUSINESS ASSOCIATION. (n.d.). ORCHARD ROAD A GREAT STREET. pp. 1-6.

San Francisco Planning Department. (n.d.). A Sub-Area Plan of the Downtown Plan.

Retrieved May 16, 2018

the City Council. (2007, October 17). PRIVATELY OWNED PUBLIC PLAZAS.

the City Council. (2007, October 17). Privately Owned Public Space. pp. 1-2.

The City of London. (2015, January 15th). Local Plan. pp. 73-74.

The City of London. (2015, January). The City of London Open Space Strateg. *Policy Framework*. Retrieved April 15, 2018

The City of London, Department of the Built Environment. (2016, July). City Public Realm. Retrieved April 16, 2018, from cityoflondon.gov.uk/citypublicrealm

THE CITY OF NEW YORK. (2017, November 30). ZONING RESOLUTION . *Article I: General Provisions* .

The City of New York. (2018, January 12). Zoning Resolution.

The New York City Department of Transportation. (2013). Place for People. *A Public Realm Vision Plan*.

TJPA. (n.d.). ECONOMIC DEVELOPMENT & JOBS. pp. 1-2.

Tocore Planning Downtown. (n.d.). PLANNING. *The Outlook for*.

Toronto City Planning. (2017, August 18). Proposed Downtown Plan.

Totonto Financial District. (n.d.). A PUBLIC REALM STRATEGY FOR TORONTO'S FINANCIAL DISTRICT. *RAISING THE STANDARD*.

Transit Center District Plan . (n.d.). A Sub-Area Plan of the Downtown Plan. Retrieved May 16, 2018

Transport Department. (2011, August 30). Task Force on Harbourfront Developments on Hong Kong Island. *Connectivity at Central and Wancahi Harbourfront*.

Transport Department. (n.d.). Task Force on Harbourfront Developments on Hong Kong Island. *Pedestrian Connectivity at Central and Pedestrian Connectivity at Central and Wan Chai Harbourfront Wan Chai Harbourfront* .

วิทยานิพนธ์

Chen.Xiangfei. (2012). *Study on the Intermediary Space of the High-Rise Building*. Politecnico di Milano School of Architecture Aechitecture.

Ko, Y. (2013). *Introducing Target into Singapore. A Senior Thesis submitted in partial fulfillment of the requirements for graduation in the Honors Program Liberty University*.

sung, L. y. (2014). *A study on the Characteristic of planning within analyzing of Exterior Space in Mixed-use Development*. 47(Architecture and Civil Engineering 2014)(25-29)

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมที่ดิน. Retrieved มิถุนายน 7, 2561, from <http://dolwms.dol.go.th/tvwebp/>
บริษัท เดอะ แพลทินัม กรุ๊ป จำกัด (มหาชน). (2560). นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ.

Retrieved กรกฎาคม 15, 2561, from ข้อมูลรายบริษัท:

<https://www.set.or.th/set/companyhighlight.do?symbol=PLAT&ssoPageId=5&language=th&country=TH>

ผู้จัดการรายวัน. (2556, กุมภาพันธ์ 2). *ชฎาทิพ จูตระกูล ผู้สร้างประวัติศาสตร์ใหม่ให้สยามเซ็นเตอร์*.

Retrieved กรกฎาคม 7, 2561, from ASTVผู้จัดการสุดสัปดาห์:

<http://www.manager.co.th/AstvWeekend/ViewNews.aspx?NewsID=9560000013622>

About DCP. (n.d.). Retrieved May 29, 2018, from The Department of City Planning:

<http://www1.nyc.gov/site/planning/about/department.page>

American Legal Publishing Corporation. (n.d.). *San Francisco Planning Code*. Retrieved

April 16, 2018, from <http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/>

APOPS. (n.d.). *Privately owned public space*. Retrieved July 7, 2018, from APOPS:

<https://apops.mas.org/about/organizations/>

Assts. (10 september 2017). Retrieved April 20, 2018, from marketanyware:

<http://info.marketanyware.com/set-summary/?type=assets>

bharchitects. (n.d.). *Collaborating To Introduce International Style to Toronto*.

Retrieved April 22, 2018, from bharchitects:

<https://www.bharchitects.com/en/project/toronto-dominion-centre/>

BIA, T. F. (n.d.). *Toronto Financial District*. Retrieved July 7, 2018, from About Us:

<http://torontofinancialdistrict.com/toronto-financial-district-bia/>

Building Department The Government of the Region. (n.d.). *Practice Notes for*

Authorized Persons, Registered Structural Engineers and Registered

Geotechnical Engineers. Retrieved April 16, 2018, from

http://www.bd.gov.hk/english/documents/index_pnap.html

City of London. (n.d.). *About the City*. Retrieved May 26, 2018, from About us:

<https://www.cityoflondon.gov.uk/about-the-city/about-us/Pages/default.aspx>

Cityoflondon. (n.d.). Retrieved April 15, 2018, from Application Map:

<http://www.planning2.cityoflondon.gov.uk/online->

[applications/applicationDetails.do?activeTab=map&keyVal=N1YVISFH02O00](http://www.planning2.cityoflondon.gov.uk/online-applications/applicationDetails.do?activeTab=map&keyVal=N1YVISFH02O00)

Commerce-court. (2013, June). *BUILDING FACTS AT A GLANCE*. Retrieved April 23,

2018, from Commerce-court: [http://www.commerce-](http://www.commerce-court.com/leasing/leasing-resources/facts-at-a-glance)

[court.com/leasing/leasing-resources/facts-at-a-glance](http://www.commerce-court.com/leasing/leasing-resources/facts-at-a-glance)

Data.gov.uk. (n.d.). *data map*. Retrieved April 15, 2018, from

<https://data.gov.uk/data/map-preview?e=-0.071127&n=51.523074&s=51.507675&url=http%3A%2F%2Fwww.mapping2.cityoflondon.gov.uk%2Farcgis%2Fservices%2FINSPIRE%2FMapServer%2FWMS%2Frequest%3DGetCapabilities%26service%3DWMS&w=-0.112547>

Director, C. P. (n.d.). *City Planning*. Retrieved July 7, 2018, from Toronto.ca:

<https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/city-administration/staff-directory-divisions-and-customer-service/city-planning/>

Emporis. (n.d.). *Immigration Tower*. Retrieved April 22, 2018, from Emporis:

<https://www.emporis.com/buildings/120996/immigration-tower-hong-kong-china>

Emporis. (n.d.). *Wanchai Tower*. Retrieved April 22, 2018, from Emporis:

<https://www.emporis.com/buildings/120371/wanchai-tower-hong-kong-china>

GOLDEN GATE UNIVERSITY. (2017, May). *International Student Update: New Transit Center and 4.5 Acre Park to Open next to GGU*. Retrieved May 5, 2018, from ggu-business: <https://ggu-business.com/category/international-students/>

Gov.uk. (2010, December 7). *Building regulation in England*. Retrieved April 15, 2018, from <https://www.gov.uk/government/publications/fire-safety-approved-document-b>

grandcentralpartnership. (n.d.). *About Us*. Retrieved July 7, 2018, from Grand Central Partnership: <http://www.grandcentralpartnership.nyc/#>

Ho, S. (2013, November 29). *Natonal library board singapore*. Retrieved April 21, 2018, from Ngee Ann City: http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2013-11-29_163901.html

- Inland Revenue Department. (n.d.). *Our Location and Business Hours*. Retrieved April 22, 2018, from Inland Revenue Department:
https://www.ird.gov.hk/eng/cu_ol.htm
- london.gov. (n.d.). *Planning Permission*. Retrieved May 26, 2018, from Mayer of london: <https://maps.london.gov.uk/ldd/#city-London>
- Mapping.cityoflondon. (n.d.). *Interactive Mapping*. Retrieved April 15, 2018, from <http://www.mapping.cityoflondon.gov.uk/geocortex/mapping/?viewer=compass>
- marnyee. (2551, กันยายน 30). *pantip*. Retrieved July 7, 2018, from <http://topicstock.pantip.com/library/topicstock/2008/09/K7047936/K7047936.html>
- Mitanis, M. (2016, June 3). *Mies' Masterpiece: Exploring the Renewal of the TD Centre*. Retrieved April 23, 2018, from urbantoronto:
<http://urbantoronto.ca/news/2016/06/mies-masterpiece-exploring-renewal-td-centre>
- Ng, V. (2013, August 31). *Welcom meassage*. Retrieved from Harbourfront Commission: http://www.hfc.org.hk/en/welcome_message/index.html
- NHBC. (n.d.). *Building Regulations resources & support*. Retrieved April 4, 2018, from <http://www.nhbc.co.uk/Builders/ProductsandServices/TechZone/BuildingRegsEngland/>
- NYC Plannning ZoLa. (n.d.). *New York City's Zoning & Land Use Map*. Retrieved April 16, 2018, from <https://zola.planning.nyc.gov/?business-improvement-districts=true#13.61/40.7532/-73.9724>
- Planning Department. (2015, August 26). *Vision, Mission and Values*. Retrieved June 21, 2018, from The Government of the Honh Kong Special Administrative Region: https://www.pland.gov.hk/pland_en/about_us/vmv/index.html

- Property Biz Canada. (2015, June 24). *TD Centre concourse a 'most productive' shopping centre*. Retrieved April 23, 2018, from RENX.ca: <https://renx.ca/td-centre-concourse-a-most-productive-shopping-centre/>
- Regus. (n.d.). *Serviced offices in Singapore, Wisma Atria*. Retrieved April 21, 2018, from Regus: <https://www.regus.co.jp/en-gb/office-space/singapore/singapore/singapore-wisma-atria>
- San Francisco Planning. (1985, September 17). *SEC. 138. PRIVATELY-OWNED PUBLIC OPEN SPACE REQUIREMENTS IN C-3 DISTRICTS*. Retrieved from American Legal: [http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:sanfrancisco_ca\\$sync=1](http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:sanfrancisco_ca$sync=1)
- San Francisco Planning. (2016, January). San Francisco Zoning Map. *SPECIAL USE DISTRICTS INCLUDED IN THIS MAP*. Retrieved May 17, 2018, from [http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:sanfrancisco_ca\\$sync=1](http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/planning/planningcode?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:sanfrancisco_ca$sync=1)
- San Francisco Planning Department. (n.d.). *sf-planning*. Retrieved July 7, 2018, from Privately-Owned Public Open Space (POPOS): <http://sf-planning.org/privately-owned-public-open-space-and-public-art-popos>
- Singapore Infopedia. (2009). *National Library Board Singapore*. Retrieved April 21, 2018, from Tangs: http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1170_2009-03-11.html
- Skyscrapercenter. (n.d.). *1095 Avenue of the Americas*. Retrieved April 22, 2018, from Skyscrapercenter: <http://www.skyscrapercenter.com/building/1095-avenue-of-the-americas/1936>
- Skyscrapercenter. (n.d.). *Shui On Centre*. Retrieved April 22, 2018, from Skyscrapercenter: <http://www.skyscrapercenter.com/building/shui-on-centre/17786>

- Skyscraperpage. (n.d.). *Northbridge Place*. Retrieved April 22, 2018, from Skyscraperpage: <http://skyscraperpage.com/cities/?buildingID=18616>
- spacelist. (n.d.). *1710 - 121 King St W, Toronto, ON*. Retrieved April 22, 2018, from spacelist: <https://www.spacelist.ca/listings/on/toronto#71991>
- structurae. (n.d.). *Allen Lambert Galleria*. Retrieved from structurae: <https://structurae.net/structures/allen-lambert-galleria>
- Tay, S. (2016). *Urban Redevelopment Authority*. Retrieved June 10, 2018, from Singapore infopedia: http://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1569_2009-09-18.html
- Tdcentreleasing. (n.d.). *PROPERTIES*. Retrieved April 22, 2018, from tdcentreleasing: <http://www.tdcentreleasing.com/>
- The Exchange Tower*. (n.d.). Retrieved April 22, 2018, from Torontopath: <http://torontopath.com/location/exchange-tower/>
- TJPA. (n.d.). *About the TJPA*. Retrieved May 12, 2018, from About the TJPA: <http://tjpa.org/tjpa/about-the-tjpa>
- TJPA. (n.d.). *Economic Benefits*. Retrieved May 26, 2018, from <http://tjpa.org/project/economic-benefits>
- TJPA. (n.d.). *Program Map*. Retrieved May 26, 2018, from <http://tjpa.org/project/program-overview/project-map>
- TJPA. (n.d.). *The Program*. Retrieved May 25, 2018, from <http://tjpa.org/project/program-overview>
- Toronto City Planning. (2013, May). *Citywide Zoning By-law*. Retrieved July 7, 2018, from toronto.ca: <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/10/9706-City-Planning-Zoning-city-wide-zoning-map.pdf>

- Toronto.ca. (n.d.). *Toronto Maps v2*. Retrieved April 16, 2018, from http://map.toronto.ca/maps/map.jsp?app=TorontoMaps_v2
- torontofinancialdistrict. (2018). *TORONTO PATH NETWORK*. Retrieved April 23, 2018, from torontofinancialdistrict: <http://torontofinancialdistrict.com/wp-content/uploads/2018/03/PATH-Map-Full-Network-and-Directory.pdf>
- Town Planning Board. (2018, March 29). *Statutory Plan*. Retrieved April 16, 2018, from Statutory planning Portal 2: <https://www2.ozp.tpb.gov.hk/gos/#>
- Urban Redevelopment Authority. (n.d.). Retrieved June 10, 2018, from Concept Plan 2011 and MND Land Use Plan: <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Concept-Plan/Land-Use-Plan>
- Urban Redevelopment Authority. (2009, July 6). *Urban Design (UD) Plans and Guidelines for Orchard Planning Area - (A) Revision to Urban Verandah Guidelines (B) Revision to Façade Articulation Guidelines*. Retrieved April 16, 2018, from <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Circulars/2009/jul/dc09-14>
- Urban Redevelopment Authority. (2013, November 20). *Urban Design (UD) Plans And Guidelines For Developments Within Orchard Planning Area*. Retrieved April 16, 2018, from <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Circulars/2013/nov/dc13-15>
- Urban Redevelopment Authority. (2013, November). *Urban design plan-Building form. Appendix2-3*, pp. 1-3. Retrieved June 20, 2018, from https://www.ura.gov.sg/uol/~/_media/User%20Defined/URA%20Online/circulars/2013/nov/dc13-15/dc13-15_App
- Urban Redevelopment Authority. (2016, March 11). *Central Area Underground Pedestrian Network - Revisions to the Cash Grant Incentive Scheme*. pp. 1-3.

Retrieved July 3, 2018, from

<https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Circulars/2016/mar/dc16-03>

Urban Redevelopment Authority. (2018, April 16). *URBAN DESIGN GUIDELINES FOR DEVELOPMENTS WITHIN ORCHARD*. Retrieved from https://www.ura.gov.sg/-/media/User%20Defined/URA%20Online/circulars/2013/nov/dc13-15/dc13-15_Annex%20Av2.pdf?la=en

Urban Redevelopment Authority. (n.d.). *Street Block, Urban Design Area, Conservation & Monuments Plans*. Retrieved April 16, 2018, from <https://www.ura.gov.sg/maps/#>

Urban Redevelopment Authority. (n.d.). *Urban Design (UD) Plans and Guidelines for Orchard Planning Area - (A) Party Wall Guidelines (B) Elevated Link Guidelines*. Retrieved April 16, 2018, from <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Guidelines/Circulars/2010/oct/dc10-09>

urbandb. (n.d.). *Exchange Tower*. Retrieved April 22, 2018, from urbandb: <http://www.urbandb.com/canada/ontario/toronto/exchange-tower/index.html#.WtxWo4huZPY>

Wikipedia. (2018, February 1). *Commerce Court*. Retrieved April 23, 2018, from Wikipedia, the free encyclopedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Commerce_Court#Later_buildings

Wikipedia. (n.d.). *First Canadian Place*. Retrieved April 22, 2018, from Wikipedia, the free encyclopedia: https://en.wikipedia.org/wiki/First_Canadian_Place#History_and_architecture

Wikipedia, the free encyclopedia. (n.d.). *Wisma Atria*. Retrieved April 21, 2018, from https://en.wikipedia.org/wiki/Wisma_Atria

Wong, M. (n.d.). *Luky Plaza Info*. Retrieved April 21, 2018, from <https://www.commercialguru.com.sg/listing/19615607>



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสัมภาษณ์

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของหัวข้อวิทยานิพนธ์เรื่อง “รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการแบบผสมขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระดับย่าน” ตามหลักสูตรการเรียนการสอนของวิชา สด.800 วิทยานิพนธ์ สำหรับนักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสถาปัตยกรรม กลุ่มวิชาการบริหารจัดการงานสถาปัตยกรรม

การสัมภาษณ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการ และรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการ เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้พัฒนาโครงการในการใช้เป็นแนวทางการพัฒนา และภาครัฐเพื่อเป็นแนวทางการออกข้อบังคับเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระดับย่าน

แบบสัมภาษณ์ในงานวิจัยนี้ จะแบ่งออกเป็น 3 ชุด สำหรับกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ 3 กลุ่ม

- 1.แบบสัมภาษณ์ สำหรับกลุ่มผู้พัฒนาโครงการ
- 2.แบบสัมภาษณ์ สำหรับกลุ่มสถาปนิก
- 3.แบบสัมภาษณ์ สำหรับกลุ่มสมาคมย่าน

แบบสัมภาษณ์ สำหรับกลุ่มผู้พัฒนาโครงการ

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อ-นามสกุล
2. ตำแหน่งงาน
 - ผู้ประกอบการ (Owner)
 - ผู้พัฒนาโครงการ (Developer)
 - ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (Business Development)
 - อื่น ๆ
3. ประสบการณ์ในการทำงาน
 - 1-5 ปี
 - 6-10 ปี
 - 11-15 ปี
 - 16-20 ปี
 - มากกว่า 20 ปี

ส่วนที่ 2 : การรวมกลุ่มในย่าน

1. อะไรคือปัจจัยที่ทำให้เข้าร่วมสมาคมผู้ประกอบการในย่านราชประสงค์
2. คิดว่าการรวมกลุ่มกันในย่านมีส่วนผลักดันให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อในย่านหรือไม่ อย่างไร

ส่วนที่ 3 : ข้อมูลทั่วไปของโครงการ

3. โจทย์หลักสำหรับการออกแบบอาคารคืออะไร
 - 3.1. Vision
 - 3.2. Concept
 - 3.3. Function

3.4. Space planning

3.5. Special Function

ส่วนที่ 4 : พื้นที่ระหว่างโครงการ

4. มีแนวทาง และกระบวนการอย่างไร ในการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเดินเท้า
 - 4.1. พื้นที่ระหว่างโครงการเกิดขึ้นในกระบวนการใดของการพัฒนาโครงการ
 - 4.2. มีแนวคิดในการออกแบบอย่างไร
 - 4.3. เป้าหมายหลักของการใช้งาน และการออกแบบของพื้นที่ระหว่างโครงการคืออะไร
 - 4.4. การออกแบบพื้นที่ระหว่างโครงการสร้างมูลค่าอะไรให้กับโครงการ
5. ในมุมมองผู้พัฒนาโครงการคิดว่าการออกแบบพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเดิน ส่งผลอะไรต่อโครงการหรือบริบทโดยรอบ
6. อะไรคือปัญหาหรืออุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเดินเท้า
7. ในมุมมองของผู้พัฒนาโครงการคิดว่า มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดพื้นที่ระหว่างโครงการ ระหว่างผู้พัฒนาแต่ละโครงการ ได้หรือไม่ อย่างไร
8. คิดว่ามีความเป็นไปได้หรือไม่ อย่างไร หากจะเกิดการออกแบบพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเดิน กับโครงการทั่วไป
9. คิดว่าในอนาคตมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเดินเท้า ในแนวทางใดบ้าง
10. ในฐานะผู้พัฒนาโครงการมีความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มกันภายใน เพื่อพัฒนาการเชื่อมต่ออย่างไร และคิดว่าต่อไปจะเกิดการพัฒนาไปใน

แบบสัมภาษณ์ สำหรับกลุ่มสถาปนิก

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อ-นามสกุล
2. ตำแหน่งงาน
3. ประสบการณ์ในการทำงาน
 - 1-5 ปี
 - 6-10 ปี
 - 11-15 ปี
 - 16-20 ปี
 - มากกว่า 20 ปี
 -

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลทั่วไปของโครงการ

1. โจทย์หลักที่ได้รับมาในการออกแบบอาคาร คืออะไร
 - 1.1. Vision
 - 1.2. Concept
 - 1.3. Function
 - 1.4. Space planning
 - 1.5. Special Function
 - 1.6. etc.
2. กระบวนการเริ่มแรกในการพัฒนาพื้นที่คืออะไร (design process)
 - 2.1. แนวคิดหลักในการออกแบบคืออะไร

- 2.2. มีกฎหมายหรือข้อบังคับอะไรบ้างที่ส่งผลต่อการออกแบบพื้นที่
- 2.3. กฎหมายระยะร่นมีผลต่อการออกแบบหรือไม่ อย่างไร
- 2.4. ตอนเริ่มต้นการออกแบบมีการคำนึงถึงบริบทโดยรอบอย่างไรบ้าง
- 2.5. ในกระบวนการออกแบบ ได้มีการพูดคุยกับอาคารข้างเคียงหรือไม่ อย่างไร

ส่วนที่ 3 : พื้นที่ระหว่างโครงการ

1. มีแนวทางการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการอย่างไร
 - 1.1. Concept
 - 1.2. Function (ex พื้นที่ขาย)
 - 1.3. Space planning (ex.ทางเข้าออกอาคาร กับ พื้นที่ / การเชื่อมต่อพื้นที่)
 - 1.4. จุดขาย/จุดเด่น
 - 1.5. เป้าหมาย
 - 1.6. เกิดขึ้นในช่วงไหนของ design process
 - 1.7. ปัญหาหรืออุปสรรคในการออกแบบ
2. คิดว่าอะไรคือปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการพัฒนาระหว่างโครงการทิศทางใดบ้าง

แบบสัมภาษณ์ สำหรับกลุ่มผู้พัฒนาโครงการ

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

1.ชื่อ-นามสกุล

2.ตำแหน่งงาน

- ผู้ประกอบการ (Owner)
- ผู้พัฒนาโครงการ (Developer)
- ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (Business Development)
- อื่น ๆ

3.ประสบการณ์ในการทำงาน

- 1-5 ปี
- 6-10 ปี
- 11-15 ปี
- 16-20 ปี
- มากกว่า 20 ปี

ส่วนที่ 2 : การรวมกลุ่มในย่าน

1. อะไรทำให้เกิดแนวคิดการรวมตัวกันในย่าน
2. จุดประสงค์ของการรวมตัวกันในย่านคืออะไร
3. มีแนวทางการรวมตัวกันในย่านอย่างไรบ้าง
4. มีนโยบายของภาครัฐ หรือกรุงเทพฯ ส่งเสริมหรือไม่ ถ้ามี มีอะไรบ้าง
 - 4.1. การเลือก Partnership : ภาครัฐ (BTS / TAT / ect) และ เอกชน
 - 4.2. กระบวนการรวมตัว
5. ปัจจัยอะไรบ้างที่ทำให้ภาคส่วนธุรกิจตกลงเข้าร่วมการรวมกลุ่ม

6. หลังจากรวมตัวมีแนวทางการปฏิบัติอะไรบ้าง
 - 6.1. กิจกรรมส่งเสริมย่าน
 - 6.2. นโยบายเชิงกายภาพ เช่น แผนการเชื่อมต่อในย่าน
7. คิดว่าการรวมตัวกันย่านส่งผลอย่างไรต่อการพัฒนาโครงการ
 - 7.1. ธุรกิจ
 - 7.2. กายภาพ
8. ปัจจุบันภายในย่านมีการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อระหว่างอาคารหรือไม่ อย่างไร
9. คิดว่าการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อในย่านสร้างมูลค่าให้กับย่านหรือไม่ อย่างไร
10. คิดว่าอะไรคือปัญหาหรืออุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ระหว่างโครงการเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อในย่าน และคิดว่าอะไรคือแนวทางการแก้ไข
11. มีแนวทางการพัฒนาในย่านอย่างไร
 - 11.1. มีแผนจะทำ Master Plan เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อหรือไม่ อย่างไร
 - 11.2. มีนโยบายควบคุมการก่อสร้างอาคาร เช่น policy การออกแบบพื้นที่เพื่อส่งเสริมคุณภาพย่าน และผู้คนเดินเท้า

ภาคผนวก ข

รายละเอียดการสำรวจอาคารแบบผสมขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย



พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartmen	Convention Hall	Parking	Musiam
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
219											
2539	CU Hi-tecj Square	Condo				Office					
2560	เมกาซิตี	บางนา									
2562	ฟิวเจอร์ซิตี	รังสิต									
2561	Four Seasons Hotel and Private Residences and Capella Hotel	สาทร			R3		Hotel				
2560	Icon siam	คลองสาน					Hotel		Hall		Muslim
2541	อาคารจามจุรี สแควร์	ปทุมวัน			R3	Office					
2553	The river	คลองสาน			R3						
2559	แม่น้ำ เรสซิเดนซ์	บางคอแหลม									
2560	Menam Residences	บางคอแหลม					Hotel				
2560	คณาพญา เรสซิเดนซ์	บางคอแหลม			R3		Hotel				
2559	MahaNakhon	สาทร		R2			Hotel				
2561	Bangkok Mall										
2561	Wisdom 101	พระโขนง									
2562	Samyan Mitrtown	ปทุมวัน			R3	Office		Apartment			
2564	Singha Complex	บางกะปิ			R3	Office	Hotel				
#REF!	กลุ่มดุสิต+เซ็นทรัล	สาทร			R3	Office	Hotel				
#REF!	One Bangkok	ปทุมวัน			R3	Office	Hotel	Apartment	Hall		Muslim
	เทพประทาน	คลองเตย									
2563	ซีคอนซิตี										
2536	อาคารพหล 8 / พหลโยธิน เพลส	พญาไท		R2		Office					
2537	อาคารชินวัตร ทาวเวอร์ 2	พญาไท	R1			Office					
2538	อาคารอีเอสวี ทาวเวอร์	พญาไท	R1			Office					
2541	อาคารเอสพีอี ทาวเวอร์	พญาไท	R1			Office					
2543	อาคารปิยวรรณ ทาวเวอร์	พญาไท				Office					
2553	ไอดีไอ มิกซ์ พหลโยธิน / IDEO MIX PHAHOLYOTHIN										
2560	Pearl Bangkok	พญาไท		R2		Office			Hall		
2561	Ari Hills	พญาไท	R1			Office	Hotel				
	อาคารพหลโยธิน เซ็นเตอร์	พญาไท									
2542	อาคารเอ็มโพเรียม ทาวเวอร์	วัฒนา			R3	Office					

พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartment	Convention Hall	Parking	Muslim
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
219											
2558	เอ็มควอเทียร์+กรีซทาวเวอร์	วัฒนา			R3	Office					
2535	อาคารศิริกัญญา	ราชเทวี	R1			Office					
2536	อาคารพญาไท พลาซ่า	ราชเทวี	Condo			Office					
2538	อาคารเลิศปัญญา	ราชเทวี	R1			Office					
2551	วชรณสรณ์		R1			Office					
2553	อาคารซีพี ทาวเวอร์ 3	ราชเทวี		R2		Office					
2562	Phayathai Complex	พญาไท			R3	Office	Hotel				
	อาคารบุญวิสุทธิ	ราชเทวี									
	อาคารเสริมทรัพย์	ดินแดง									
2555	อาคารแอล บิวตี้	ราชเทวี	R1			Office					
	อาคารเอเวอร์กรีน เฟลส	ราชเทวี									
2516	สยามเซ็นเตอร์	ปทุมวัน			R3						
2528	MBK/โรงแรมปทุมวัน ปริ๊นเซส	ปทุมวัน			R3		Hotel				
2540	สยามดิสคัฟเวอรี	ปทุมวัน			R3						
2541	อาคารสยาม ทาวเวอร์	ปทุมวัน		R2		Office	Hotel				
2548	สยามพารากอน	ปทุมวัน			R3		Hotel				
2527	อาคาร อัมรินทร์ พลาซ่า	ปทุมวัน			R3	Office	Hotel				
2531	อาคารมณียาเซ็นเตอร์	ปทุมวัน		R2		Office					
2533	World Trade Center				R3		Hotel				
2534	โรงแรม แกรนต์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ	ปทุมวัน			R3	Office	Hotel				
2541	เพรสซิเด็นท์ ทาวเวอร์	ปทุมวัน		R2		Office	Hotel				
2545	Central World	ปทุมวัน			R3	Office	Hotel				
2546	InterContinental Bangkok	ปทุมวัน		R2			Hotel				
2548	อาคารดิอพฟิศเคส แอท เซ็นทรัลเวิลด์	ปทุมวัน			R3	Office					
2548	Platinum Fashion Mall										
2551	คอนโด THE ROYAL MANEEYA	ปทุมวัน	Condo								
2554	St. Regis Hotel & Residences Bangkok		Condo				Hotel				
2554	The Hansar	ปทุมวัน	Condo				Hotel				
2559	แมกโนเลีย ราชดำริ บูเลอวาร์ด	ปทุมวัน	Condo		R3						

พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartmen	Convention Hall	Parking	Musiam
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
219											
2560 Gaysorn Village	ปทุมวัน				R3	Office					
Novotal											
2526 อาคารสินธร ทาวเวอร์ 1	ปทุมวัน			R2		Office					
2528 อาคารมหานุท พลาซ่า	ปทุมวัน			R2		Office					
2535 อาคารจีพีเอฟ วิทยู	ปทุมวัน		R1			Office					
2536 อาคารสินธร ทาวเวอร์ 2	ปทุมวัน		R1			Office					
2536 อาคาร 208 ถนนวิทยู	ปทุมวัน		R1			Office					
2537 อาคารสาทร ซิตี้ ทาวเวอร์	สาทร			R2		Office					
2537 อาคารสินธร ทาวเวอร์ 3	ปทุมวัน			R2		Office					
2539 อาคารเพลินิจิต เซ็นเตอร์	คลองเตย		R1			Office					
2539 อาคารออล ซีซั่นส์ เฟลส	ปทุมวัน			R2		Office					
2539 อาคารแอฟเฟลส	ปทุมวัน				R3	Office					
2545 อาคารออล ซีซั่นส์ เฟลส	ปทุมวัน			R2		Office					
#REF! อาคารแอทินี ทาวเวอร์ + โรงแรมพลาซ่า แอทินี						Office	Hotel				
2553 อาคารศิวาเทค	ปทุมวัน					Office	Hotel				
2555 Park Ventures	ปทุมวัน		R1			Office	Hotel				
2537 อาคารทู แปซิฟิค เฟลส	วัฒนา		R1			Office					
อาคารธรรมเลิศ	วัฒนา										
อาคารเดอะ เทรนต์ ออฟฟิศ											
2512 อาคารจิสติก เ้าส์	บางรัก		R1			Office					
2512 อาคารสิวะดล	บางรัก		R1			Office					
2517 อาคารบุญมิตร	บางรัก		R1			Office					
2528 Ramaland Building/Crown Plaza Bangkok Lumpini Park	บางรัก					Office	Hotel				
2528 ชาณุอิสระ ทาวเวอร์ 1	บางรัก			R2		Office					
2528 อาคารญาติ	บางรัก		R1			Office					
2528 Dimon Tower	บางรัก	Condo				Office					
2528 อาคารสาทรธานี 1	บางรัก		R1			Office					
2530 สาทรธานี 2	บางรัก		R1			Office					
2532 อาคาร ซี.พี.ทาวเวอร์ 1 สีลม	บางรัก			R2		Office					

พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartmen	Convention Hall	Parking	Musiam
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
	219										
2533	ฉะเชิงเทรา พลาซ่า			R2		Office					
2533	ฉะเชิงเทรา พลาซ่า วิลล์	บางรัก		R2		Office					
2535	อาคารสีลมคอมเพล็กซ์	บางรัก		R2		Office					
2535	อาคารเศรษฐีวรรณ ทาวเวอร์	บางรัก	R1			Office					
2536	อาคารไอทีเอฟ ทาวเวอร์/ ITF Silom Palace	บางรัก	Condo			Office					
2537	อาคารยูไนเต็ด เซ็นเตอร์	บางรัก		R2		Office					
2537	อาคารไทยซีซี ทาวเวอร์	สาทร		R2		Office					
2537	อาคารสาทร ซิตี้ ทาวเวอร์										
2538	อาคารลิเบอร์ตี้ สแควร์	บางรัก	R1			Office					
2539	อาคารชาร์เตอร์ สแควร์	บางรัก		R2		Office					
2539	Jewelry Trade Center	บางรัก	Condo		R3	Office					
2540	อาคารสาทรนคร ทาวเวอร์ - สาทรธานี คอมเพล็กซ์		R1			Office					
2541	อาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์	สาทร		R2		Office					
2542	อาคารบางกอก ซิตี้ ทาวเวอร์	สาทร	R1			Office					
2543	อาคารฟ้าใส ทาวเวอร์	บางรัก		R2		Office					
2549	อาคารเกษมกิจ	บางรัก	R1			Office					
2554	Satom square	บางรัก		R2		Office					
2558	อาคารเอไอเอ สาทร ทาวเวอร์	สาทร	R1			Office					
	อาคาร พรีเม่า สาทร	สาทร									
2529	อาคารซิโน-ไทย ทาวเวอร์	วัฒนา	R1			Office					
2530	อาคารอโศก ทาวเวอร์ส	วัฒนา	Condo	R2		Office					
2532	อาคารไอเชียน ทาวเวอร์ 1	วัฒนา	R1			Office					
2534	อาคารพี.เอส.ทาวเวอร์	วัฒนา	R1			Office					
2534	อาคารซีทีไอ ทาวเวอร์	วัฒนา	R1			Office					
2534	อาคารไทมส์ สแควร์	วัฒนา		R2		Office					
2535	อาคารกาลาสซัส	วัฒนา	R1			Office					
2536	อาคาร 253 อโศก	วัฒนา	R1			Office					
2536	อาคารไอเชียน ทาวเวอร์ 2	วัฒนา		R2		Office					

พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartmen	Convention Hall	Parking	Musiam
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
	219										
	2536 อาคารเสริมมิตร ทาวเวอร์	วัฒนา	R1			Office					
	2536 อาคารเคซีชตา คอมเพล็กซ์	วัฒนา	R1			Office					
	2541 อาคาร ซีเอ็มเอ็ม แกรมมี เฟลส	วัฒนา	R1			Office					
	2547 อาคารจัสมิน ซิตี	วัฒนา		R2		Office	Apartment				
	2549 MDX Tower	คลองเตย	Condo	R1							
	2549 อาคารเอ็กซ์เชนจ์ ทาวเวอร์	วัฒนา		R2		Office					
	2549 อาคารคอสโมไนท์ ทาวเวอร์	วัฒนา		R1		Office					
	2551 อาคารอินเตอร์เซนจ์ 21	วัฒนา		R2		Office					
	2554 Terminal 21	วัฒนา	Condo		R3		Hotel				
	อาคารฟิโก้ เฟลส บิวคิง	วัฒนา									
	2560 อาคารลาดพร้าว ฮิลล์	ลาดพร้าว		R1		Office	Hotel	Hall			
	#REF! The Saint Residences	จตุจักร	Condo		R3						
	2528 อาคารไนซ์ ทาวเวอร์	ดินแดง				Office					
	2533 อาคารอมรินทร์ 205 ทาวเวอร์	ดินแดง	R1			Office					
	2536 อาคารอาร์เอส ทาวเวอร์	ดินแดง	R1			Office					
	2537 อาคารเมืองไทยภัทร คอมเพล็กซ์	ดินแดง		R2		Office					
	2540 อาคารเสือ คองคอร์ด ออฟฟิศ ทาวเวอร์	ดินแดง	R1			Office					
	2551 อาคารซีดับเบิลยู ทาวเวอร์ / อาคารไซเบอร์เวิร์ลด์ ทาวเวอร์	ดินแดง		R2		Office					
	2535 อาคารซี.พี.ทาวเวอร์ 2 / พอร์จูน ทาวน์	ห้วยขวาง	R1		R3	Office	Hotel				
	2536 อาคารวรสมบัติ	ห้วยขวาง	R1			Office					
	2536 อาคารชานาญหญิงชาติ บิสเนสเซ็นเตอร์	ห้วยขวาง	R1			Office					
	#REF! อาคารภคินท์	ห้วยขวาง									
	2554 เซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9										
	#REF! อาคาร เดอะไนน์ ทาวเวอร์ส แกรนด์ พระรามเก้า	ห้วยขวาง		R2		Office					
	2560 G tower										
	2564 Rama IX Super Tower	ห้วยขวาง			R3	Office	Hotel	Apartment			
	2535 อาคารสุขุมวิท ทาวเวอร์	สาทร		R2		Office					
	2537 อาคารคิวเฮ้าส์ สาทร	สาทร	R1			Office					
	2538 อาคารไทยวา ทาวเวอร์ / บันตันทรี	สาทร		R2		Office	Hotel				

พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartmen	Convention Hall	Parking	Musiam
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
219											
2539	Thai Wah Tower II					Office	Hotel				
2542	อาคารอ้อจ้อเหลียง	สาทร	R1			Office					
2549	อาคารคิวเฮ้าส์ ลุมพินี	สาทร			R3	Office					
	อาคารกริธา	ปทุมวัน									
2509	โรงแรมแมนดาริน	บางรัก	R1				Hotel				
2514	โรงแรมอินทราจีเจนท์	ราชเทวี		R2			Hotel				
2524	อาคารโรงแรมสวิสโฮเทล ปาร์ค นายเลิศ อาคาร Promenade				R3		Hotel				
2526	Central Ladprod				R3	Office	Hotel				
2526	อาคารไวกิ้งกรุ๊ป ทาวเวอร์	คลองเตย			R3	Office	0				
2526	อาคารอรกานต์	ปทุมวัน	R1			Office					
2528	อาคารมโนรมย์	คลองเตย	R1			Office					
2528	อาคารรีเนชั่น เฮ้าส์	ปทุมวัน	R1			Office					
2529	อาคารวานิช 1-2 ซอง 3 เก้า	ราชเทวี	R1			Office					
2530	รีเจนท์ ศรีนครินทร์ ทาวเวอร์	สวนหลวง	Condo			Office					
2530	Baiyoke Tower I	ราชเทวี				Office	Hotel	Apartment			
2530	อาคารทศพลแลนด์ 4	บางนา	R1			Office					
2531	อาคารปิยะเพลส หลังสวน	ปทุมวัน	R1			Office		Apartment			
2532	อาคารอับดุลราอิม เฟลส์	สาทร	R1			Office					
2533	อาคารอินเตอร์ลิงค์ ทาวเวอร์ / อาคารเมชั่น ทาวเวอร์										
		บางนา	R1			Office					
2534	อาคารบางนา ทาวเวอร์ A	สมุทรปราการ	Condo	R2		Office		Apartment			
2535	อาคารทีพีไอ ทาวเวอร์	สาทร	R1			Office					
2535	อาคารกรีน ทาวเวอร์	คลองเตย	R1			Office					
2535	อาคารไวกิ้งกรุ๊ป ทาวเวอร์ 2	คลองเตย	R1			Office					
2535	อาคารบางนา ทาวเวอร์ B	สมุทรปราการ		R2		Office					
2535	อาคารกุหลาบ	สมุทรปราการ	R1			Office					
2535	อาคาร อัลมา ลิงค์	ปทุมวัน	R1			Office					

พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartmen	Convention Hall	Parking	Musiam
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
	219										
2535	อาคารกรุงเทพ ทาวเวอร์	วัฒนา	R1			Office					
2536	ปัญญาธานี ทาวเวอร์	สาทร	Condo	R1		Office					
2536	อาคารสิรินธร	คลองเตย	R1			Office					
2536	อาคารแอมเฟิล ทาวเวอร์	บางนา		R2		Office					
2536	อาคารไพโรจน์กิจจา	บางนา	R1			Office					
2536	อาคารชาญอิสสระ ทาวเวอร์ 2	วัฒนา		R2		Office					
2536	อาคารโอลิมเปีย ไทย ทาวเวอร์	ดินแดง		R2		Office					
2537	อาคารวิบูลย์ธานี	คลองเตย		R2		Office					
2537	อาคารมาลิ้นท์ ทาวเวอร์	คลองเตย		R2		Office					
2537	อาคารบางนา ทาวเวอร์ C	สมุทรปราการ		R2		Office					
2537	อาคารเอ็มดี ทาวเวอร์	บางนา	R1			Office					
2537	อาคารบางนา คอมเพล็กซ์ ออฟฟิศ ทาวเวอร์	บางนา	R1			Office					
2537	อาคารเซ็นทรัลซิตี บางนา	บางนา			R3	Office					
2537	อาคารไบโอเฮ้าส์	วัฒนา	R1			Office	Apartment				
2537	อาคารเอสเอสพี ทาวเวอร์ 1	วัฒนา	R1			Office					
2538	อาคารเอส.เอส.พี.ทาวเวอร์ 2	คลองเตย	R1			Office					
2538	ศรีจุฬทรัพย์	ปทุมวัน	R1			Office					
2538	อาคารสมัชชาวณิช 2 / อาคารยูบีซี	วัฒนา	R1			Office					
2538	อาคารบางกอก บิสซิเนส เซ็นเตอร์	วัฒนา	R1			Office					
2539	กลุ่มอาคารไทยพาณิชย์ บาร์พลาซ่า				R3	Office					
2539	อาคาร 42 ทาวเวอร์	พระโขนง	R1			Office					
2539	อาคารเคพีเอ็น ทาวเวอร์	ห้วยขวาง	R1			Office					
2539	อาคารฟอรัม ทาวเวอร์	ดินแดง	R1			Office					
2540	อาคารเดอะ มิลเลนเนีย ทาวเวอร์	ปทุมวัน		R2		Office					
2540	อาคารสรชัย	วัฒนา	R1			Office					
2540	อาคารอิตัลไทย ทาวเวอร์	วัฒนา	R1			Office					
2540	ตึกช้าง	ลาดพร้าว	R1			Office					
2541	อาคารเมอริควีรี ทาวเวอร์	ปทุมวัน		R2		Office					
2543	อาคารเจซี เดวิน ทาวเวอร์	สาทร				Office	Hotel				

พ.ศ.	Location	Residential	Retail			Office	Hotel	Service Apartmen	Convention Hall	Parking	Muslim
			Retail	Plaza	Shopping Mall						
219											
2544 State Tower	บางรัก	Condo				Office	Hotel	Apartment			
2544 อาคารไทยซัมมิท ทาวเวอร์	วัฒนา			R2		Office					
2544 Central City East Tower	บางนา	Condo			R3						
2547 ประตูนํ้าคอมเพล็กซ์/เซ็นเตอร์/พลาซ่าเดียม	ปทุมวัน	Condo			R3		Hotel	Apartment			
2549 อาคารอาร์เอสยู ทาวเวอร์	วัฒนา			R2		Office					
2553 สหาวอล์ค+เลอส์	วัฒนา	Condo			R3		Hotel				
2554 อาคารเคพีโอ ทาวเวอร์	ราชเทวี		R1			Office					
2555 อาคารพลาซ่าเดียม ออฟฟิศ ทาวเวอร์	ราชเทวี				R3	Office	Hotel				
2555 IDEO Mix สุขุมวิท 103											
2558 อาคารเมโทรโพลิส	วัฒนา			R2		Office					
2558 อาคารเมเจอร์ ทาวเวอร์	วัฒนา		R1			Office					
2559 FYI Center	คลองเตย	Condo									
2559 อาคารกรีฑาทาวเวอร์ บางนา	บางนา					Office		Hall			
อาคาร กิจศิริ	ราชเทวี										
อาคารโฮมเพลสออฟฟิศบิลด์ดิ้ง	วัฒนา										
2529 อาคารศูนย์การค้าและคอนโดมิเนียมศุภาคาร		Condo			R3						
2538 SV city RaMA3		Condo			R3	Office					
2560 333 ริเวอร์ไซด์	บางซื่อ	Condo			R3						

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางสาวกัญจนิชฐา สุกัญจนานถ
วันเดือนปีเกิด	17 มีนาคม พ.ศ. 2537
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2558 วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สถาปัตยกรรม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

