



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

ข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการ (Technical Paper) รายงานแนวทางการพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อ บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช



โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม

เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

สิงหาคม 2566

สารบัญ

	หน้า
1. ข้อมูลทั่วไป	1
1.1 ที่ตั้ง โครงข่ายคมนาคม และสถานที่สำคัญ	1
1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	4
1.3 โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	6
1.3.1 โครงการพัฒนาระบบราง	6
1.3.2 โครงการแก้ไขปัญหายาจรฝั่งธนบุรี	7
1.3.3 โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานย่านสถานีธนบุรี	9
1.4 รางที่ดินและกรรมสิทธิ์	10
1.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	12
1.5.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	12
1.5.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร	13
2. การพัฒนาในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริเวณโดยรอบ	14
2.1 สรุปสภาพปัจจุบันและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	14
2.2 การสัญจรโดยรอบพื้นที่สถานีศิริราชปัจจุบัน	15
2.3 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริเวณโดยรอบ	18
2.3.1 ศักยภาพและโอกาส	18
2.3.2 ข้อจำกัด	19
2.4 ข้อเสนอแนะการพัฒนา TOD เบื้องต้น	22
2.5 การหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	36

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1-1 ที่ตั้ง โครงข่ายคมนาคม และสถานีที่สำคัญ ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช	2
รูปที่ 1.1-2 สภาพถนนโดยรอบสถานีรถไฟธนบุรีและสถานีศิริราชปัจจุบัน	3
รูปที่ 1.2-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบ สถานีศิริราช	5
รูปที่ 1.3-1 โครงการพัฒนาระบบรางที่เกี่ยวข้องโดยรอบสถานีศิริราช	6
รูปที่ 1.3-2 โครงการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศที่เกี่ยวข้องและสถานะโครงการ	8
รูปที่ 1.3-3 รูปแบบโครงสร้างทางยกระดับเหนือถนนรถไฟ (ซ้าย) และทางลงบริเวณด้านหน้า ตลาดศาลาน้ำร้อน สู่พื้นที่โดยรอบโรงพยาบาลศิริราช (ขวา)	9
รูปที่ 1.3-4 โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานย่านสถานีธนบุรี	10
รูปที่ 1.4-1 รางและกรรมสิทธิ์ที่ดินของพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช	11
รูปที่ 1.5-1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร บริเวณพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช	12
รูปที่ 1.5-2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร บริเวณพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช	13
รูปที่ 2.1-1 สรุปสภาพปัจจุบันและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ รฟท. บริเวณสถานีศิริราช	14
รูปที่ 2.2-1 เส้นทางเชื่อมต่อถนนอรุณอมรินทร์เข้าสู่พื้นที่ศิริราช	16
รูปที่ 2.2-2 ถนนอรุณอมรินทร์เบี่ยงซ้ายเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนรถไฟ	16
รูปที่ 2.2-3 ทิศทางการเดินรถโดยรอบพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน	17
รูปที่ 2.3-1 สรุปศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช	21
รูปที่ 2.4-1 สรุปแนวคิดการพัฒนา TOD เบื้องต้นบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1	27
รูปที่ 2.4-2 การจัดทิศทางการเดินรถโดยรอบพื้นที่ศึกษาตามแนวคิดการพัฒนาบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1	28
รูปที่ 2.4-3 สรุปองค์ประกอบการพัฒนา TOD เสนอแนะ บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1	29
รูปที่ 2.4-4 สรุปรายละเอียดองค์ประกอบเสนอแนะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางตามหลักการ TOD บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1	30
รูปที่ 2.4-5 สรุปแนวคิดการพัฒนา TOD เบื้องต้นบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2	31
รูปที่ 2.4-6 การจัดทิศทางการเดินรถโดยรอบพื้นที่ศึกษาตามแนวคิดการพัฒนาบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2	32

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.4-7 สรุปองค์ประกอบการพัฒนา TOD เสนอแนะ บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2	33
รูปที่ 2.4-8 สรุปรายละเอียดองค์ประกอบเสนอแนะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางตามหลักการ TOD บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2	34

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.4-1 ข้อเสนอแนะการขับเคลื่อนการพัฒนาโดยรอบสถานีศิริราช	35

แนวทางการพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช

1. ข้อมูลทั่วไป

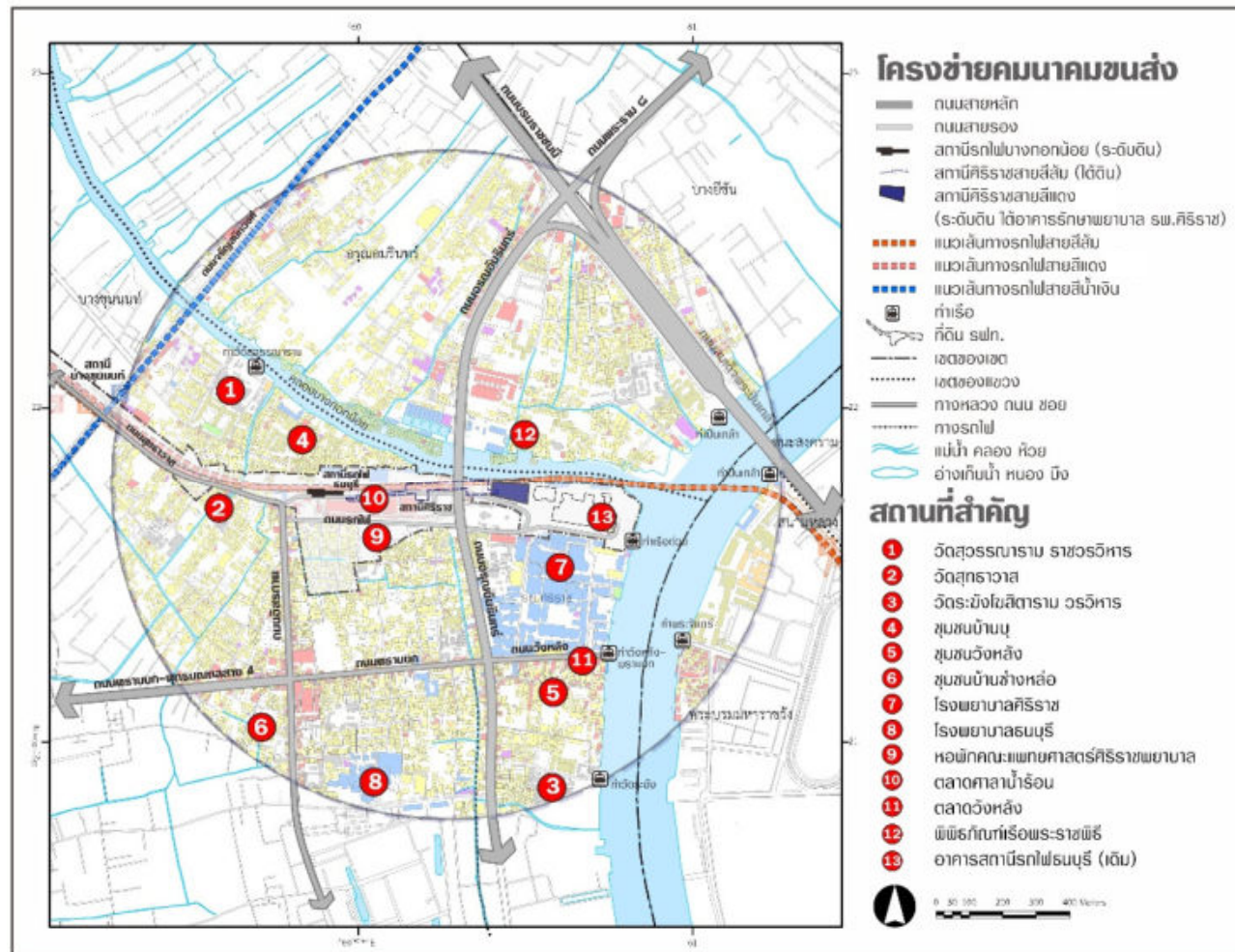
แนวคิดการพัฒนารอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) เป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับการสร้างชุมชน และเมืองที่ส่งเสริมการพัฒนาแบบกระชับ ที่คนสามารถดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันด้วยการเดินเท้า การเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ และการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งแนวคิดดังกล่าวจะถูกนำมาปรับใช้กับการจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่รอบสถานี ร่วมกับแนวคิดและวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่ของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง

1.1 ที่ตั้ง โครงข่ายคมนาคม และสถานที่สำคัญ

สถานีรถไฟศิริราชเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีส้ม ตั้งอยู่ทางด้านใต้ของคลองบางกอกน้อยในแขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย ห่างจากสถานีรถไฟธนบุรีในปัจจุบันทางด้านตะวันออกประมาณ 300 เมตร โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ภายในรัศมี 1,000 เมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา TOD มีถนนสายสำคัญ ดังนี้

- ถนนสายหลัก แบ่งเป็น แนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ถนนอรุณอมรินทร์คั่นระหว่างสถานีศิริราชและสถานีรถไฟธนบุรี โดยเชื่อมต่อกันได้บริเวณใต้สะพานอรุณอมรินทร์ ถนนอิสราภาพตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของสถานีรถไฟธนบุรี ถนนแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ถนนพรานนก ถนนวังหลัง ตั้งอยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยากับพื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร
- ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนสุทธาวาส เลียบทางรถไฟ และถนนรถไฟผ่านหน้าสถานีรถไฟธนบุรี เชื่อมกับถนนอรุณอมรินทร์ การจราจรไม่หนาแน่นเหมาะสมเป็นถนนที่ส่งเสริมการเดินเท้า
- ถนนสายย่อย ได้แก่ ซอยต่างๆ ในพื้นที่ชุมชน ส่วนใหญ่มีขนาดเล็กไม่เชื่อมต่อกัน บางซอยรถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้

พื้นที่บริเวณนี้ยังมีท่าเรือสำคัญ ทั้งท่าเรือข้ามฟาก และเรือด่วน ได้แก่ ท่ารถไฟ ท่าวังหลัง-พรานนก และท่าวัดระฆัง นอกจากนี้ พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของถนนอรุณอมรินทร์ ตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่าบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ จึงมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น วัดระฆังโฆสิตารามวรมหาวิหาร วัดสุรรณารามราชวรวิหาร และวัดสุทธาวาส เป็นต้น รวมทั้งเป็นที่ตั้งของชุมชนเก่า เช่น ชุมชนบ้านบุ ชุมชนบ้านช่างหล่อ และมีชุมชนพักอาศัยกระจุกตัวหนาแน่น จึงมีบริการสาธารณะที่สำคัญ ได้แก่ โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลธนบุรี ตลาดศาลาหน้าร้อน และตลาดวังหลัง เป็นต้น



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 1.1-1 ที่ตั้ง โครงข่ายคมนาคม และสถานที่สำคัญ ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช



ถนนด้านหน้าสถานีรถไฟธนบุรี



ถนนรถไฟ



ถนนใต้สะพานอรุณอมรินทร์

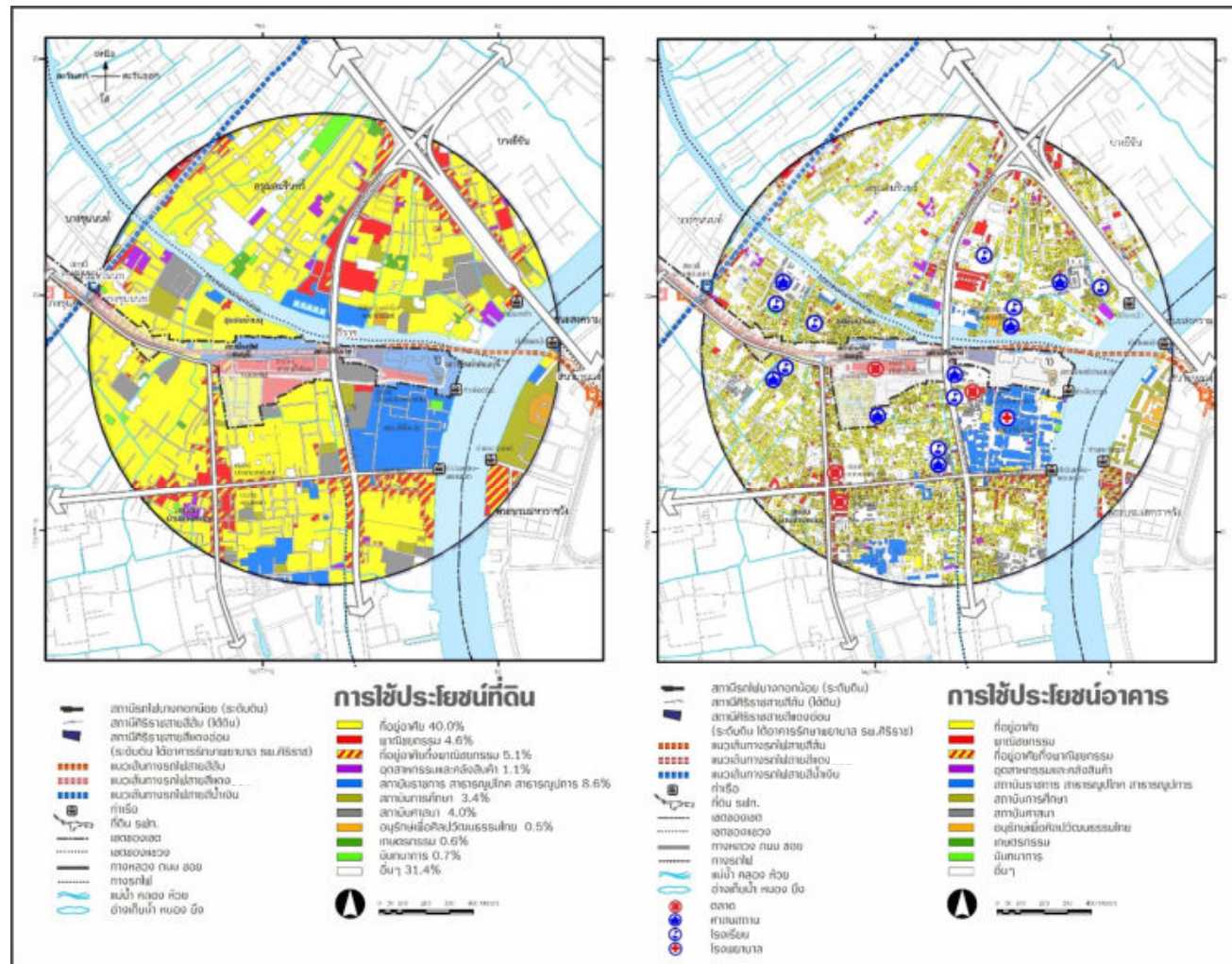
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 1.1-2 สภาพถนนโดยรอบสถานีรถไฟธนบุรีและสถานีศิริราชปัจจุบัน

1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

พื้นที่พัฒนา TOD ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยกระจายตัวทั่วพื้นที่ รองลงมา คือ สถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เนื่องจากมีโรงพยาบาลศิริราช และสถานีรถไฟ รองลงมา คือ ที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม และพาณิชยกรรมโดยกระจุกตัวริมสองฟากถนนสายหลักโดยเฉพาะบริเวณริมถนนอรุณอมรินทร์ ถนนพหลโยธิน ถนนวิสุทธิกษัตริย์ และถนนรถไฟ นอกจากนี้ยังมีการใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษาและสถาบันศาสนา เนื่องจากอยู่ในเขตเมืองเก่า

สำหรับพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีการใช้ประโยชน์ไม่หนาแน่น ส่วนใหญ่เป็นรางรถไฟ สถานีรถไฟธนบุรีและองค์ประกอบเกี่ยวเนื่อง ซึ่งในอนาคตจะยกเลิกการใช้งานจึงมีโอกาสนำมาพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูงมากขึ้นตามหลักการ TOD ได้



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

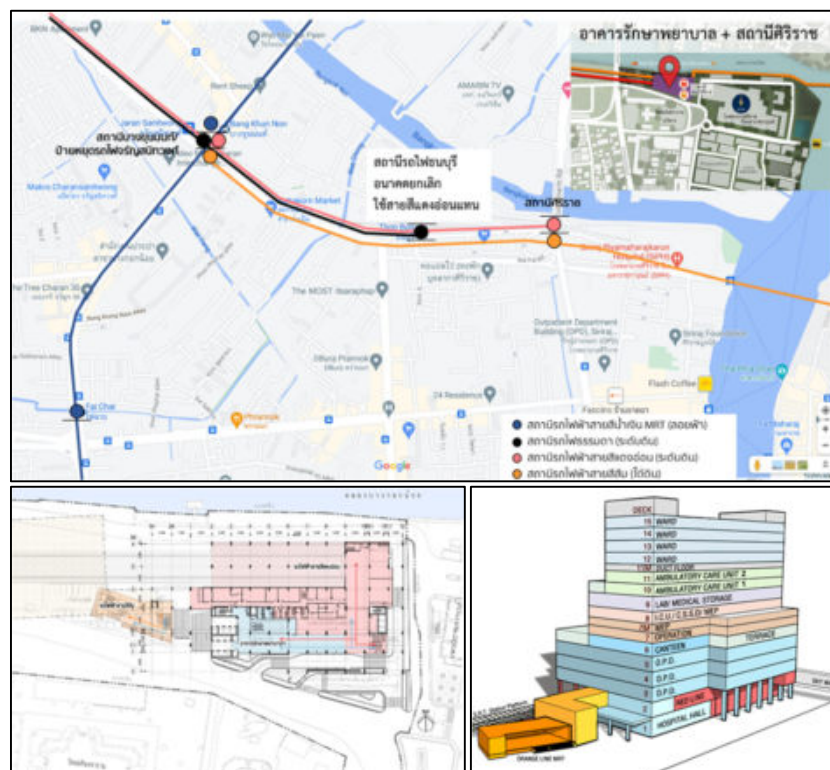
รูปที่ 1.2-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช

1.3 โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

1.3.1 โครงการพัฒนาระบบราง

นอกจากสถานีศิริราช ซึ่งเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายของรถไฟฟ้าสายสีแดง (ระดับดิน) และสีส้ม (ใต้ดิน) แล้ว ในบริเวณรัศมี 1,000 เมตร ยังเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีบางขุนนนท์ (ยกระดับ) และสถานีรถไฟฟ้าทางไกลสถานีธนบุรี (สถานีบางกอกน้อย) (ระดับดิน) แต่ในอนาคตจะยกเลิกการใช้งาน และเปลี่ยนไปใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีศิริราชแทน

ทั้งนี้ บริเวณสถานีศิริราช เป็นจุดสำคัญของการเชื่อมต่อเส้นทางระบบรถไฟฟ้า 2 สถานี ได้แก่ สถานีศิริราช (รถไฟฟ้าสายสีส้ม ดำเนินการโดย รฟม.) และสถานีธนบุรี-ศิริราช (รถไฟฟ้าสายสีแดง ดำเนินการโดย รฟท.) คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาลได้ทำข้อตกลงความร่วมมือกับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นสถานีขนส่งมวลชน เพื่อสุขภาพและสาธารณสุขแห่งแรกของประเทศไทย โดยออกแบบให้สามารถใช้สถานีร่วมกัน เพื่อประโยชน์ในการเดินทางและการรักษาพยาบาลเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้เข้ารับบริการในการเข้าถึงการรักษาพยาบาลได้สะดวกและรวดเร็ว และลดความแออัดของผู้ป่วยภายในโรงพยาบาล ส่งเสริมการเป็น Medical Hub



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 1.3-1 โครงการพัฒนาระบบรางที่เกี่ยวข้องโดยรอบสถานีศิริราช

นอกจากนี้ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอนุมัติ “โครงการอาคารรักษาพยาบาลและสถานีศิริราช” ของคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ประจำปีงบประมาณ 2566-2569 ด้วยวงเงิน 3,800 ล้านบาท บนเนื้อที่ 4.67 ไร่ เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2565 โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2569-2570

เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่ในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นพื้นที่ประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญระดับชาติ จึงต้องเสนอแบบเพื่อให้คณะกรรมการกลั่นกรองและพิจารณาแผนการดำเนินงานในกรุงรัตนโกสินทร์ ภายใต้คณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าพิจารณาก่อน โดยปัจจุบัน คณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาลฯ อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขโครงการฯ ตามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ได้แก่ การจัดทำรายละเอียดด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมของโครงการที่ทับซ้อนอยู่บนแนวกำแพงเมืองธนบุรี และวัดอัมรินทรารามวรวิหาร รวมทั้งปรับปรุงแบบอาคาร โดยออกแบบให้เปิดโล่งอาคารในระดับพื้นดินเพื่อเปิดมุมมองให้เห็นโบราณสถาน แม่น้ำเจ้าพระยา และคลองบางกอกน้อย เพื่อเสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ ประเด็นดังกล่าวเกี่ยวข้องกับกรออกแบบซึ่งส่งผลกระทบต่อโบราณสถานโดยรอบ ที่สามารถดำเนินการปรับแก้ไขแบบอาคารให้เหมาะสมจนผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่าได้ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อองค์ประกอบในการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม และสายสีแดงของอาคาร แต่อาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผน

1.3.2 โครงการแก้ไขปัญหาราจรถไฟธนบุรี

โครงการแก้ไขปัญหาราจรถไฟธนบุรีของสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร ส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีศิริราช มีดังนี้

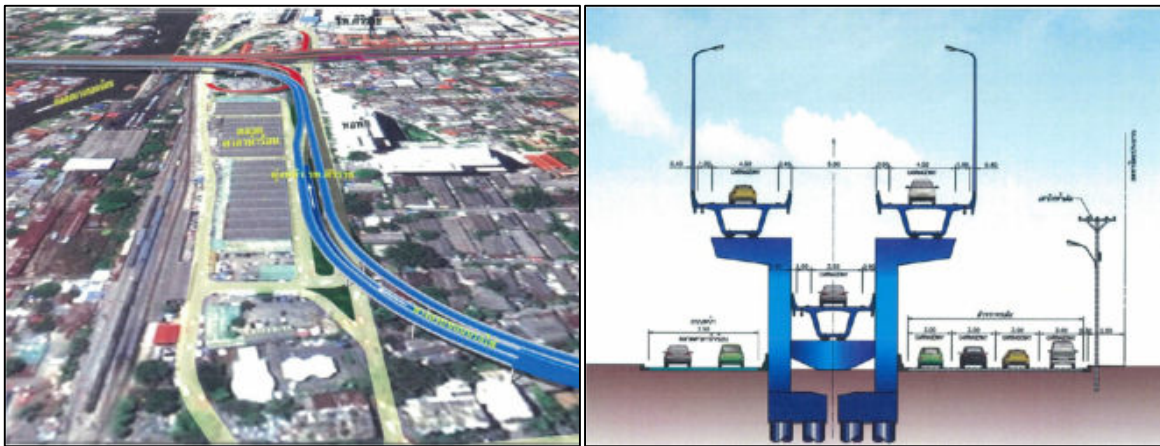
- โครงการ 1.1 งานปรับปรุงโครงข่ายถนนบริเวณถนนริมคลองบางกอกน้อยและบริเวณหน้าศูนย์ความเป็นเลิศ ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จมีส่วนช่วยให้พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าธนบุรี และโรงพยาบาลศิริราชเชื่อมต่อกันและเข้าถึงได้สะดวกขึ้น
- โครงการ 1.2 โครงการต่อขยายสะพานอรุณอมรินทร์พร้อมทางขึ้น-ลง และทางยกระดับข้ามแยกศิริราช ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งมีมีส่วนช่วยลดปัญหาราจรถไฟบริเวณโดยรอบ
- โครงการ 2.1 โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจรของถนนสุทธาวาสและสะพานข้ามถนนเจริญสินทวงศ์ ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จมีส่วนช่วยให้การเข้าถึงพื้นที่สองฟากถนน และสถานีรถไฟฟ้าธนบุรีสะดวกมากขึ้น

- โครงการ 2.2 โครงการต่อเชื่อมสะพานพระราม 8 กับ ถนนพรานนก – ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ปัจจุบันผ่านการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เรียบร้อยแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหการจราจรฝั่งธนบุรีจากย่านชานเมืองเพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีรูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร ที่สามารถขยายเป็น 4 ช่องจราจรในอนาคต และมีทางลงตรงกลางขนาด 1 ช่องจราจร บนถนนรถไฟ บริเวณด้านหน้าตลาดศาลาน้ำร้อน เพื่อเข้าถึงพื้นที่โดยรอบโรงพยาบาลศิริราช รวมทั้งเพิ่มช่องจราจรฝั่งเหนือของถนนรถไฟอีก 2 ช่องจราจร ดังแสดงในรูปที่ 1.3-3 ทางยกระดับและเขตทางที่กว้างขึ้นของถนนรถไฟจะส่งผลต่อการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการเดินเท้าสองฟากถนนรถไฟ และบดบังมุมมองของร้านค้า และทางเข้า-ออกสถานี รวมทั้งส่งผลให้มีพื้นที่เพื่อพัฒนาองค์ประกอบเพื่อการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางและการพัฒนาเกี่ยวเนื่องด้านเหนือถนนรถไฟน้อยลง



ที่มา : สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร, ปรับปรุงข้อมูลเพิ่มเติมโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 1.3-2 โครงการแก้ไขปัญหการจราจรฝั่งธนบุรีที่เกี่ยวข้องและสถานะโครงการ



ที่มา : รายงานขั้นสุดท้าย โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ โครงการต่อเชื่อมสะพานพระราม 8 กับถนนพราณนก – ถนนพุทธมณฑลสาย 4, สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร, 2555

รูปที่ 1.3-3 รูปแบบโครงสร้างทางยกระดับเหนือถนนรถไฟ (ซ้าย) และทางลงบริเวณด้านหน้า ตลาดศาลาน้ำร้อน สู่พื้นที่โดยรอบโรงพยาบาลศิริราช (ขวา)

1.3.3 โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานย่านสถานีธนบุรี

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความประสงค์จะพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสถานีธนบุรี ขนาด 21 ไร่ ตั้งอยู่ทางด้านใต้ของตลาดศาลาน้ำร้อนริมถนนรถไฟ ปัจจุบันเป็นบ้านพักพนักงานย่านสถานีธนบุรี โดยดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ทางกายภาพ (ที่คำนึงถึงโครงการทางยกระดับในอนาคต) กฎหมาย รวมทั้งการศึกษาความเป็นไปได้ทางการตลาด และเสนอผังและองค์ประกอบการพัฒนาที่มีความเหมาะสมด้านการเงิน การลงทุนของโครงการ จากข้อได้เปรียบจากของที่ตั้งซึ่งอยู่ใกล้สถานีรถไฟที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และอยู่ใกล้โรงพยาบาลสำคัญ 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลศิริราช และโรงพยาบาลธนบุรี จึงเสนอองค์ประกอบการพัฒนา เป็น 3 ส่วนหลัก คือ 1) โรงแรม 2) Shopping Center & Community Mall และ 3) Serviced Apartment & Rental Condominium ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ผังพัฒนาพื้นที่ พบว่า ด้วยข้อจำกัดทางกายภาพของแนวโครงการต่อเชื่อมสะพานพระราม 8 กับถนนพราณนก – ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ที่พาดผ่านด้านตะวันตกและด้านเหนือของพื้นที่โครงการ รวมทั้งองค์ประกอบพัฒนาที่เน้นที่อยู่อาศัยเป็นหลัก เนื่องจากติดข้อจำกัดทางกฎหมายทำให้ไม่สามารถพัฒนาอาคารพาณิชย์กรรมประเภทค้าปลีก-ค้าส่ง ที่มีขนาดเกิน 1,000 ตารางเมตร ด้วยข้อจำกัดดังกล่าว จึงส่งผลให้ไม่สามารถพัฒนาผสมผสานพาณิชย์กรรมติดกับถนนรถไฟซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีศักยภาพสูงในการดึงดูดกิจกรรมการเดินเท้า เชื่อมกับสถานีศิริราชของรถไฟฟ้าสายสีส้ม ตามหลักการ TOD ได้เต็มศักยภาพ

นอกจากนี้ ผังพัฒนาพื้นที่ที่วางไว้ โดยจัดให้มีถนนเข้า-ออกอยู่ตรงกลาง ล้อมรอบด้วยอาคารเป็นการวางผังเพื่อตอบโจทย์การใช้สอยภายในพื้นที่เพียงอย่างเดียว โดยยังมีได้คำนึงถึงการเชื่อมโยงกับพื้นที่และชุมชนโดยรอบตามหลักการ TOD ซึ่งจะช่วยให้พื้นที่และชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึงสถานีศิริราช รวมทั้งย่านการค้าโดยรอบได้สะดวกมากขึ้น



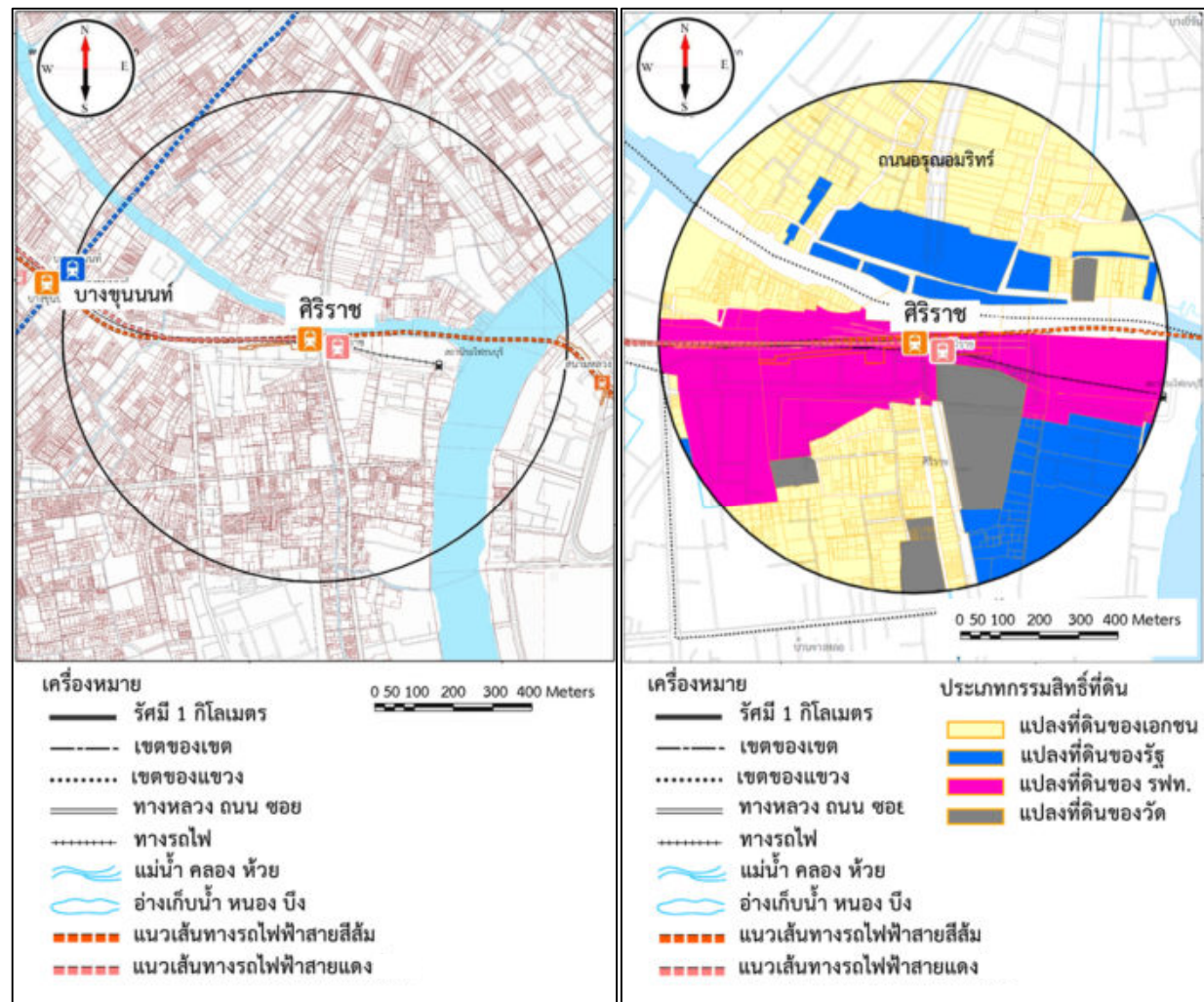
ที่มา : บริษัทเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด, 2565

รูปที่ 1.3-4 โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานย่านสถานีธนบุรี

1.4 ระวังที่ดินและกรรมสิทธิ์

พื้นที่พัฒนา TOD ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช ส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็ก และหากพิจารณากรรมสิทธิ์ที่ดินในรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานี พบว่าส่วนใหญ่ถือครองโดยเอกชน โดยมีบางส่วนเป็นที่ดินของรัฐ และศาสนสถาน อย่างไรก็ตามปัจจุบันมีการใช้งาน จึงไม่สามารถนำมาพัฒนาได้

อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยมีพื้นที่รางและย่านสถานีในบริเวณนี้ถึงประมาณ 115 ไร่ ถึงแม้ว่าส่วนหนึ่งจะยกให้โรงพยาบาลศิริราช และส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่รางที่ไม่สามารถนำมาพัฒนาได้ แต่ในอนาคตหากยกเลิกการใช้งานสถานีรถไฟธนบุรี จะทำให้สามารถนำพื้นที่พวงวางและศูนย์ซ่อมบำรุง รวมทั้งพื้นที่ที่เหลือมาพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้า 2 สาย และระบบขนส่งสาธารณะสู่พื้นที่โดยรอบที่สะดวกไร้รอยต่อและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูง และพื้นที่สีเขียวรองรับชุมชนอยู่อาศัยหนาแน่นให้เป็นไปตามหลักการ TOD ได้



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 1.4-1 ระวังและกรรมสิทธิ์ที่ดินของพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช

1.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.5.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

โดยมีผังเมืองรวมที่เกี่ยวข้องบริเวณในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช ดังนี้

- ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ซึ่งบังคับใช้ในปัจจุบัน ส่งเสริมการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูงในพื้นที่ TOD โดยกำหนด FAR. สูงถึง 6:1 สำหรับบริเวณที่กำหนดให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.8) และ 7:1 สำหรับบริเวณที่กำหนดให้เป็นพาณิชยกรรม (พ.3)
- (ร่าง) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2565 เป็นฉบับที่จะมีการประกาศบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ มีข้อกำหนดที่ส่งเสริมการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูง เช่นเดียวกับฉบับก่อน นอกจากนี้ยังส่งเสริมการพัฒนาขนาดใหญ่ (Planned Unit Development : PUD) ที่มีขนาดพื้นที่มากกว่า 20 ไร่ ในพื้นที่ ย.11 โดยกำหนด FAR. สูงถึง 7.5:1

ดังนั้น ผังเมืองรวม ในพื้นที่โดยรอบสถานีศิริราชจึงไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา TOD

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฯ พ.ศ. 2556 ย. 8 ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่มีการส่งเสริมและดำรงรักษาทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ, FAR. 6:1, OSR. 5% พ. 3 พาณิชยกรรม เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป, FAR 7:1, OSR 4.5 % ส. สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อเป็นสถาบันราชการและการดำเนินการของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์ ค. 1 อนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย เพื่อการอนุรักษ์และส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมของชาติ และส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว	
(ร่าง) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฯ พ.ศ. 2565 ย. 11 ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก รองรับการใช้ประโยชน์ในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่มีการส่งเสริมและดำรงรักษาทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ, FAR. 6:1, OSR. 5% ในกรณีที่เป็นโครงการดำเนินการพัฒนาที่มีขนาดพื้นที่ของโครงการมากกว่า 20 ไร่ ให้ปรับเปลี่ยนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการพัฒนาได้ถึง ย. 14 (FAR. 7.5:1, OSR. 4.25%) และให้ใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดไว้สำหรับที่ดินประเภทนั้น แล้วแต่กรณี พ. 5 พาณิชยกรรม เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป, FAR 7:1, OSR 4.5 % ส. สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อเป็นสถาบันราชการและการดำเนินการของรัฐ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสถาบันราชการและการดำเนินการของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์	

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 1.5-1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร บริเวณพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช

1.5.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

โดยในเบื้องต้น มีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้อง บริเวณในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบ สถานีศิริราช ดังนี้

- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร คำปลีก-คำส่ง พ.ศ. 2548 โดยพื้นที่ TOD อยู่ในบริเวณที่ 3 ซึ่งไม่สามารถสร้างอาคารพาณิชย์กรรมประเภทคำปลีก-คำส่ง เกิน 1,000 ตารางเมตร ได้จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร บริเวณโดยรอบสะพานพระราม 8 พ.ศ. 2547 โดยพื้นที่พัฒนา TOD ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณที่ 2 ซึ่งห้ามสร้างอาคารสูงเกิน 40 เมตร และบริเวณที่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาบางส่วนอยู่ในบริเวณที่ 1 ซึ่งห้ามสร้างอาคารสูงเกิน 16 เมตร จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่

ดังนั้น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครทั้งสองฉบับจึงเป็นข้อจำกัดที่ต้องคำนึงถึงในการพัฒนาพื้นที่



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

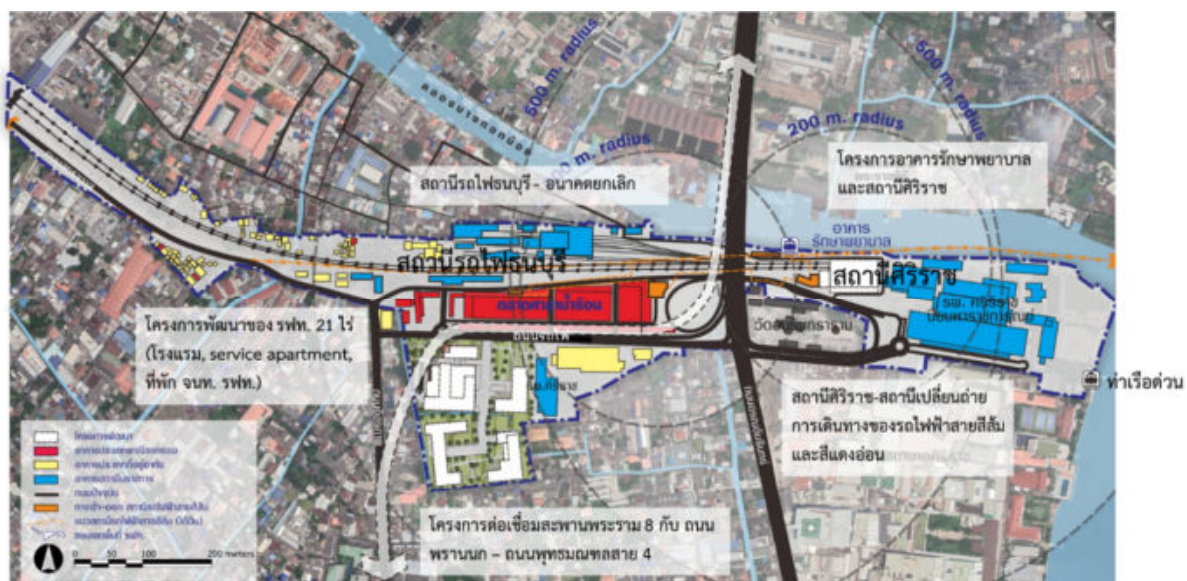
รูปที่ 1.5-2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร บริเวณพื้นที่ในรัศมี 1,000 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช

2. การพัฒนาในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริเวณโดยรอบ

2.1 สรุปสภาพปัจจุบันและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

พื้นที่ในรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานีศิริราช ซึ่งเป็นพื้นที่แกนกลาง TOD (TOD Core) มีพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยประมาณ 115 ไร่ ซึ่งสามารถสรุปสภาพปัจจุบันและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องซึ่งส่งผลต่อการพัฒนา TOD ดังนี้

- พื้นที่ฝั่งตะวันออกของถนนอรุณอมรินทร์มีแผนพัฒนาเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง และสายสีส้มโดยบูรณาการการออกแบบร่วมกับอาคารใหม่ของโรงพยาบาลศิริราช
- พื้นที่ฝั่งตะวันตกของถนนอรุณอมรินทร์ด้านเหนือสถานีรถไฟธนบุรี ส่วนใหญ่เป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ ซึ่งในอนาคตจะยกเลิกเพื่อใช้ระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงที่สถานีศิริราชแทน
- พื้นที่ด้านใต้ของ ถนนรถไฟ ขนาด 21 ไร่ ปัจจุบันเป็นหอพักเจ้าหน้าที่ รฟท. ในอนาคตมีแผนจะพัฒนาเป็นโรงแรม ศูนย์การค้า Serviced Apartment และหอพักเจ้าหน้าที่ รฟท.
- โครงการต่อเชื่อมสะพานพระราม 8 กับ ถนนพหลโยธิน - ถนนพุทธมณฑลสาย 4 หากดำเนินการพัฒนาจะครอบคลุมถนนรถไฟบางส่วนและคลุมพื้นที่ด้านใต้ของตลาดศาลาน้ำร้อน ส่งผลให้เหลือพื้นที่พัฒนาระหว่างถนนเลียบทางรถไฟและถนนรถไฟน้อยลง และส่งผลต่อทัศนียภาพของการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งถนนรถไฟ ตามหลักการ TOD



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.1-1 สรุปสภาพปัจจุบันและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ รฟท. บริเวณสถานีศิริราช

2.2 การสัญจรโดยรอบพื้นที่สถานีศิริราชปัจจุบัน

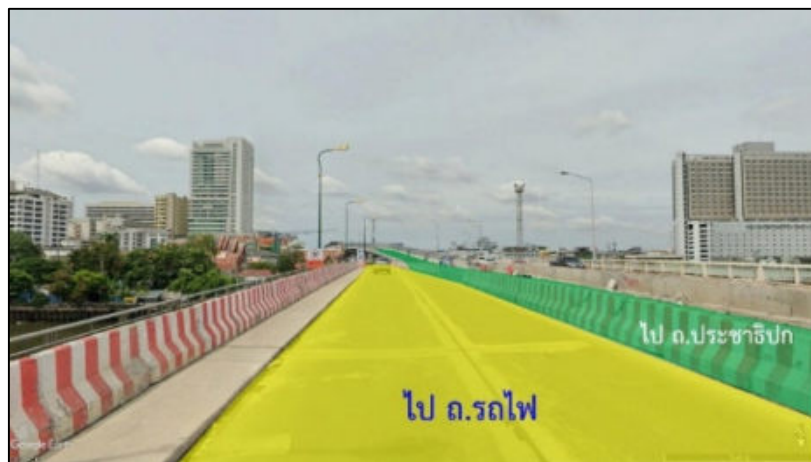
ลักษณะกายภาพของถนน

- **ถนนอรุณอมรินทร์** เป็นถนนสายหลักที่วางตัวในทิศทางเหนือ-ใต้ ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา เริ่มต้นจากถนนประชาธิปไตย และสิ้นสุดที่สะพานพระราม 8 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) รูปแบบทางระดับพื้น และจำนวน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) รูปแบบทางยกระดับ ความกว้าง 3 เมตรต่อช่องจราจร มีเกาะกลางแบบกำแพงกัน ไม่มีไหล่ทาง มีแสงไฟส่องสว่าง บาทวิถีช่วงสะพานข้ามคลองบางกอกน้อยและทางระดับพื้นเท่านั้น ถนนเส้นนี้สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ศิริราช เมื่อเดินทางมาจากทิศใต้จะต้องใช้เส้นทางถนนอรุณอมรินทร์ระดับพื้นเท่านั้น หากเดินทางมาจากทิศเหนือด้วยสะพานข้ามคลองบางกอกน้อยจะต้องชิดซ้ายเพื่อเข้าสู่ถนนรถไฟ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1 และรูปที่ 2.2-2
- **ถนนอิสรภาพ** เป็นถนนสายหลักที่วางตัวในทิศเหนือ-ใต้ ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา เริ่มต้นจากแยกลาดหญ้า และสิ้นสุดที่แยกบ้านเนิน เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ความกว้าง 3 เมตรต่อช่องจราจร มีเกาะกลางแบบเกาะสี่ ไม่มีไหล่ทาง มีแสงไฟส่องสว่าง และบาทวิถีตลอดแนวเส้นทาง สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีธนบุรี (สถานีบางกอกน้อย) ในปัจจุบันได้ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-3
- **ถนนรถไฟ** เป็นถนนสายรองที่วางตัวในทิศทางตะวันออก-ตก อยู่ด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา เริ่มต้นจากแยกบ้านเนิน และสิ้นสุดที่วงเวียนโรงพยาบาลศิริราช จำนวน 4 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรในทิศมุ่งหน้าโรงพยาบาลศิริราช และ 1 ช่องจราจรในทิศทางมุ่งหน้าแยกบ้านเนิน) ดังแสดงในรูปที่ 2.2-3 ความกว้าง 3.5 เมตรต่อช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง มีแสงไฟส่องสว่าง และบาทวิถีตลอดแนวเส้นทาง
- **ถนนเลียบทางรถไฟ** เป็นถนนสายรองที่วางตัวในทิศทางตะวันออก-ตก อยู่ด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา เริ่มต้นจากวงเวียนด้านเหนือของโรงพยาบาลศิริราช (วงเวียนหมายเลข 1 ที่แสดงในรูปที่ 2.2-3) และสิ้นสุดที่แยกบรรจบกับถนนสุทธาวาส จำนวน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) และถนนทางเดี่ยว จำนวน 2 ช่องจราจร ความกว้าง 2.5 เมตรต่อช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง มีแสงไฟส่องสว่าง และบาทวิถีตลอดแนวเส้นทาง



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.2-1 เส้นทางเชื่อมต่อถนนอรุณอมรินทร์เข้าสู่พื้นที่ศิริราช



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.2-2 ถนนอรุณอมรินทร์เบี่ยงซ้ายเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนรถไฟ



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.2-3 ทิศทางการเดินรถโดยรอบพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

2.3 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริเวณโดยรอบ

จากการวิเคราะห์โดยพิจารณาจากศักยภาพของพื้นที่ และองค์ประกอบที่ควรมีตามองค์ประกอบหลักของ TOD 4 องค์ประกอบ ซึ่งได้แก่ 1) การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non Motorized Transit - NMT) 2) การเชื่อมต่อ (Linkages) 3) กิจกรรมผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูง (High Density/Mix Use) และ 4) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) สามารถสรุปศักยภาพและโอกาสรวมทั้งข้อจำกัดในการพัฒนา TOD สำหรับพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ได้ดังนี้

2.3.1 ศักยภาพและโอกาส

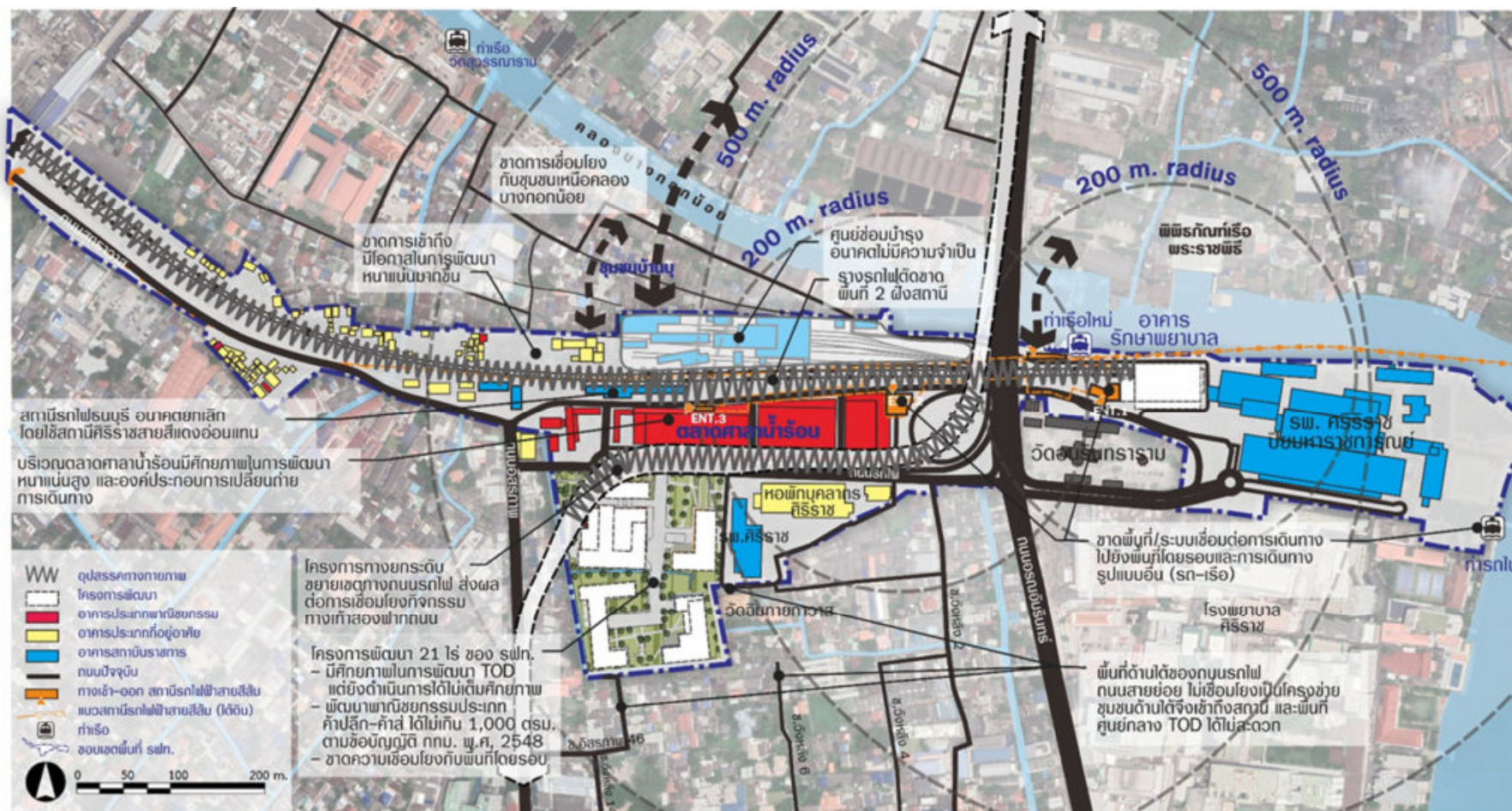
- เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญของรถไฟฟ้า 2 สาย คือรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีส้ม) และรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ประกอบกับพื้นที่โดยรอบมีความเป็นเมืองสูง จึงมีศักยภาพสูงในการนำมาพัฒนาตามหลักการ TOD
- สถานีรถไฟธนบุรี ในอนาคตยกเลิกการใช้งาน จึงไม่มีความจำเป็นต้องมีพวงรางและศูนย์ซ่อมบำรุง สามารถนำมาใช้ประโยชน์ให้คุ้มค่า เพื่อส่งเสริมการพัฒนาตามหลักการ TOD ได้
- มีพื้นที่ รพท. ขนาดใหญ่ ประมาณ 115 ไร่ จึงมีศักยภาพที่สามารถนำมาปรับปรุงและพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางที่สะดวก ต่อเนื่อง รวมทั้งนำมาพัฒนาเชิงพาณิชย์กรรมตามหลักการ TOD ซึ่งจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาต่อเนื่องในพื้นที่เอกชนที่อยู่โดยรอบตามมาได้ในอนาคต
- มีโรงพยาบาลศิริราชและโรงพยาบาลธนบุรี และชุมชนอยู่อาศัยหนาแน่นโดยรอบ ซึ่งเป็นกิจกรรมหลักที่มีความต้องการหรือสามารถเหนี่ยวนำให้เกิดการพัฒนาผสมผสานพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง และสามารถรองรับประชากรเพิ่มมากขึ้นได้ในอนาคต
- เป็นบริเวณที่มีโอกาสในการปรับปรุงพัฒนาการเข้าถึงที่สะดวกเพื่อต่อยอดและส่งเสริมการเป็น medical hub ของโรงพยาบาลศิริราชได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เนื่องจากพื้นที่ตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อย ซึ่งมีระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำที่สำคัญ จึงมีโอกาสด้านการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ (รถ-ราง-เรือ)

2.3.2 ข้อจำกัด

- พื้นที่ถูกล้อมรอบด้วยถนน สะพาน ซึ่งไม่ส่งเสริมการพัฒนา TOD จำเป็นต้องปรับปรุงให้มีพื้นที่สำหรับคนเดินเท้ามากขึ้นที่ไม่ปะปนกับถนนหลักสำหรับรถยนต์ เพื่อความสะดวก ต่อเนื่องและปลอดภัย
- โครงการต่อเชื่อมสะพานพระราม 8 กับถนนพราณิก-ถนนพุทธมณฑลสาย 4 หากพัฒนาตามแนวที่เสนอ จะส่งผลให้ถนนรถไฟมีเขตทางกว้างมากขึ้น (มีการเพิ่มช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจรเป็น 6-7 ช่องจราจร) จะเป็นอุปสรรคทางกายภาพ ทำให้กิจกรรมริมทางเดินเท้าสองฟากถนนรถไฟห่างกันมากขึ้น และเหลือพื้นที่พัฒนาองค์ประกอบเพื่อการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และพื้นที่เชิงพาณิชย์ ระหว่างถนนเลียบทางรถไฟและถนนรถไฟน้อยลง นอกจากนี้ด้วยความกว้างของผิวจราจรและรูปแบบทางยกระดับ ส่งผลต่อทัศนียภาพของการพัฒนาพื้นที่สองฝั่งถนนรถไฟ ซึ่งลดทอนบรรยากาศที่ส่งเสริมการเดินเท้า รวมทั้งความน่าดึงดูดใจของร้านค้าริมสองฝั่งถนนตามหลักการ TOD
- ขาดพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางรูปแบบที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit – NMT) จากระบบรางสู่พื้นที่โดยรอบ รวมทั้งขาดการเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น เช่น เรือ แท็กซี่ และรถโดยสารสาธารณะ
- มีชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่นกระจายอยู่โดยรอบ แต่ขาดแคลนพื้นที่เปิดโล่งสีเขียวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ
- พื้นที่ด้านเหนือและด้านใต้ของทางรถไฟขาดการเชื่อมโยงกัน ทำให้ชุมชนบ้านบุ รวมทั้งวัดสุวรรณารามฯ และท่าเรือท้องเตี้ยริมคลองบางกอกน้อย ซึ่งอยู่ทางด้านเหนือของแนวราง ไม่สามารถเข้าถึงสถานีรถไฟได้สะดวก และไม่เชื่อมต่อกับพื้นที่พาณิชยกรรมและศูนย์กลางชุมชนด้านทิศใต้ของแนวราง
- บริเวณด้านเหนือของทางรถไฟมีศักยภาพสูงในการพัฒนา TOD เนื่องจากอยู่ใกล้สถานีรถไฟฯ แต่เข้าถึงไม่สะดวก จึงยังไม่สามารถนำมาพัฒนาให้คุ้มค่าได้
- ถนนย่อยด้านทิศใต้ของถนนรถไฟมีขนาดเล็ก และไม่เชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย ส่งผลให้ชุมชนเข้าถึงสถานีรถไฟฯ และพื้นที่โดยรอบสถานีได้ไม่สะดวก

- ข้อบัญญัติ กทม. บริเวณโดยรอบสะพานพระราม 8 พ.ศ. 2547 จึงไม่สามารถสร้างอาคารสูงเกิน 40 เมตรได้
- กฎหมายค้าปลีกตามข้อบัญญัติ กทม. พ.ศ. 2548 ทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารพาณิชย์กรรมประเภทค้าปลีก-ค้าส่ง ที่มีพื้นที่อาคารเกิน 1,000 ตรม.ได้ทั้ง ๆ ที่เป็นบริเวณที่มีศักยภาพสูงเนื่องจากมีกลุ่มประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น รวมทั้งมีโรงพยาบาลขนาดใหญ่ 2 แห่งซึ่งสามารถดึงดูดคนจำนวนมากให้เข้ามาในพื้นที่ จึงมีศักยภาพสูงในการรองรับการพัฒนาผสมผสานพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงหลากหลายรูปแบบ

สรุปศักยภาพ โอกาส และข้อจำกัดของพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ดังแสดงในรูปที่ 2.3-1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.3-1 สรุปศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช

2.4 ข้อเสนอแนะการพัฒนา TOD เบื้องต้น

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวแล้วในหลาย ๆ ด้าน จึงเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานีศิริราชเบื้องต้น เพื่อการเชื่อมต่อซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาตามหลักการและองค์ประกอบ ของ TOD ดังนี้

1. เน้นแยกการสัญจรของรถยนต์ออกจากคนเดินเท้าให้มากที่สุด เพื่อการเชื่อมต่อการเดินทาง ที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัยตามหลักการ TOD
2. จากข้อจำกัดของพื้นที่เชิงกายภาพ การปรับปรุงและพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง ตลอดจนการเข้าถึงชุมชน จึงจำเป็นต้องมีหลากหลายรูปแบบประกอบกัน ทั้งระดับใต้ดิน (ทางเชื่อมทางเข้า-ออก รถไฟฟ้าสายสีส้ม) ระดับดิน (ทางเดินเท้ามีหลังคาคลุม) และทางยกระดับ (skywalk) เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ (รถ-ราง-เรือ) ที่มีอยู่ในและโดยรอบพื้นที่
3. การพัฒนาพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางจะเน้นทั้งแนวตั้งและแนวนอน เนื่องจาก ข้อจำกัดของพื้นที่รวมทั้งจัดให้มีระบบ Feeder ที่เหมาะสม สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร
4. ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีพื้นที่ขนาดใหญ่มากกว่า 100 ไร่ สามารถนำมา พัฒนาเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง อาคาร ITF ถนนที่ส่งเสริมการเดินเท้า ทางเดินเชื่อม ชุมชนและพื้นที่ด้านเหนือและด้านใต้ของสถานี เพื่อส่งเสริม NMT (Non-motorized Transit) พื้นที่สีเขียว และอาคารผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย
5. เสนอให้ปรับแก้ผังพัฒนาในพื้นที่โครงการ พัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานย่าน สถานีธนบุรี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขนาด 21 ไร่ โดยเน้นการพัฒนา พาณิชยกรรมติดถนนรถไฟ และถนนตัดใหม่ที่เชื่อมโยงกับถนน และทางเดินเท้าในชุมชน โดยจัดให้ชั้นล่างเป็นร้านค้าขนาดเล็ก มีกระจกใส และทางเข้าที่เชื่อมต่อ เชิญชวนขึ้นลิฟต์เป็น ที่พักอาศัย รวมทั้งจัดให้มีทางเดินเท้ากว้าง และมีองค์ประกอบที่ส่งเสริมการเดินเท้า เช่น กันสาด ต้นไม้ กันแดดกันฝน และออกแบบให้มีพื้นที่เปิดโล่งที่ชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้
6. เสนอแก้ไขข้อบัญญัติ กทม. เรื่องค่าปลีก-ค้าส่ง พ.ศ. 2548 โดยยกเว้นการพัฒนา TOD ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เน้นการเดินทางด้วยการเดินเท้าและระบบขนส่งสาธารณะมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อให้สามารถพัฒนาอาคารพาณิชยกรรมที่มีขนาดเกิน 1,000 ตารางเมตร ซึ่งจะช่วยให้เกิดกิจกรรมที่มีความหลากหลายและมีชีวิตชีวาในพื้นที่ได้

7. พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งธนบุรี (บริเวณฝั่งตะวันออกของถนนอรุณอมรินทร์) ต้องศึกษางานโบราณคดีก่อนดำเนินการ

ดังนั้น จึงเสนอแนะองค์ประกอบการพัฒนาเบื้องต้น โดยแบ่งตามองค์ประกอบ TOD ดังนี้

1. องค์ประกอบด้านการเดินทางเพื่อการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ

1.1) ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดย

- จัดให้มีอาคาร ITF เพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ โดยออกแบบให้มีร้านค้าอยู่โดยรอบริมทางเท้า และมีส่วนสาธารณะอยู่บนหลังคาอาคารเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของชุมชน
- จัดให้มีพื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit – NMT) ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางเท้า ขี่จักรยาน และใช้ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับทางเข้าสถานีสายสีส้ม (ทางเข้า-ออก 2 และ 3) และสายสีแดงบริเวณอาคารพยาบาลของโรงพยาบาลศิริราช
- จัดให้มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ และรถแท็กซี่ อยู่ใกล้ทางเข้าสถานีศิริราชสายสีส้ม (ทางเข้า-ออกที่ 1) และสายสีแดง

1.2) ส่งเสริมการเดินทางเท้า โดย

- จัดให้มีทางเดินเท้ารูปแบบ covered walkway ระหว่างระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ในแนวตะวันออก-ตะวันตก จากอาคาร ITF เชื่อมโยงกับทางเข้าสถานีศิริราชของรถไฟฟ้าสายสีส้ม ทางเข้า-ออกที่ 2 ตลอดใต้สะพานอรุณอมรินทร์ไปเชื่อมกับทางเข้า-ออกที่ 1 และทางเข้า-ออกรถไฟฟ้าสายสีแดง ผ่านอาคารรักษาพยาบาล อาคารโรงพยาบาลศิริราชปิยมหาราชการุณย์ จนไปเชื่อมต่อกับท่ารถไฟรมแม่น้ำเจ้าพระยา และเชื่อมต่อกับท่าเรือใหม่ริมคลองบางกอกน้อยด้วยสะพานลอยแบบสะพานอรุณอมรินทร์ หรือทางเดินใต้ดินของรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ทางเข้า-ออกที่ 4) เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ (รถ-ราง-เรือ)
- จัดให้มี skywalk เชื่อมพื้นที่ด้านเหนือ-ใต้ ของรางเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางอย่างปลอดภัย โดยอาจพิจารณาออกแบบควบคู่กับการออกแบบอาคารสำหรับบริเวณอาคาร ITF อาจพิจารณาออกแบบเป็นทางเชื่อมใต้ดินผ่านสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม

- จัดให้มีโครงข่ายทางเดินเท้าเชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนบ้านบุ รวมทั้งวัดสุวรรณาราม และท่าเรือท่องเที่ยวด้านหน้าวัด เพื่อให้ชุมชนและนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงสถานี ศิริราชและพื้นที่เปิดโล่งสีเขียวได้สะดวก
- จัดให้มีทางเดินเท้าเชื่อมโยงพื้นที่ 21 ไร่ ของ รพท. กับ ช.วังหลัง 6 เพื่อให้ชุมชน สามารถเข้าถึงสถานีศิริราชและพื้นที่โดยรอบสถานีได้สะดวก
- พิจารณาจัดให้มีสะพานคนเดินข้ามคลองบางกอกน้อย จากชุมชนบ้านบุ เพื่อการ เข้าถึงและเชื่อมโยงกับชุมชนด้านเหนือคลองบางกอกน้อย

1.3) มีระบบโครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพ โดย

- ปรับแนวถนนเลียบริมทางรถไฟเดิมด้านทิศใต้ เพื่อเป็นถนนสำหรับรถยนต์ เข้าถึงอาคาร ITF และอาคารอื่นๆ แยกจากพื้นที่คนเดินเท้า
- ถนนแนวเหนือ-ใต้ ที่เชื่อมถนนรถไฟ และถนนเลียบริมทางรถไฟ พัฒนาเป็นถนน ที่ส่งเสริมการเดินเท้าสายรอง โดยเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร เพื่อเข้าถึงอาคาร สองฟาก รวมทั้งอาคาร ITF มีทางเดินเท้ากว้าง ร่มรื่น
- เพิ่มโครงข่ายถนนบริเวณด้านเหนือของทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงชุมชนบ้านบุ และบริเวณด้านใต้ของถนนรถไฟเพื่อเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบกับสถานีศิริราชและ พื้นที่ TOD รองรับการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูงในอนาคต

2. องค์ประกอบด้านการพัฒนาเมือง โดย

2.1) ส่งเสริมการพัฒนาผสมผสานหนาแน่นสูง 2 ฟากถนนรถไฟ

- พัฒนาอาคารรองรับกิจกรรมผสมผสานพาณิชยกรรมหนาแน่นสูงริมสองฟาก ถนนรถไฟที่มีบรรยากาศส่งเสริมการเดินเท้า โดย
 - บริเวณริมถนนเป็นร้านค้าขนาดเล็กและหลากหลายติดถนน ผังอาคาร เป็นกระจก สามารถมองเห็นกิจกรรมภายใน มีองค์ประกอบสถาปัตยกรรม ที่น่าสนใจ มีเอกลักษณ์ เชื้อเชิญและดึงดูดความสนใจ
 - ส่วนพื้นที่ถัดเข้าไป สามารถพัฒนาเป็นร้านค้าหรือกิจกรรมอื่นที่มีขนาดใหญ่ เช่น สำนักงาน
 - เว้นระยะร่นด้านหน้าอาคารเป็นทางเดินเท้า เพื่อขยายทางเท้าริมถนนให้กว้างขึ้น

2.2) บริเวณโครงการพัฒนาพื้นที่บ้านพักพนักงานย่านสถานีธนบุรี (รพท.) พื้นที่ 21 ไร่ ด้านใต้ของถนนรถไฟ เสนอให้มีการปรับปรุง โดย

- ตัดถนนให้เชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบโดยเฉพาะด้านใต้ เชื่อมกับข.อิสรภาพ 46 และ ข.วังหลัง 2 และทางเดินเท้าเชื่อม ข.วังหลัง 6 เพื่อให้ชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึงพื้นที่พัฒนา และสถานีรถไฟได้สะดวก
- ปรับปรุงการวางผังให้มีอาคารผสมผสานพาณิชยกรรมติดถนนรถไฟ ขยายผิวทางเดินเท้า และจัดให้มีองค์ประกอบและกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินเท้า
- พัฒนาเป็นอาคารผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย/ โรงแรม โดยชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม ชั้นถัดขึ้นไปเป็นที่พักอาศัย
- จัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะที่ชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

2.3) บริเวณด้านเหนือของรางรถไฟ

- พัฒนาเป็นอาคารผสมผสานพาณิชยกรรมบริเวณชั้นล่างและอาคารพักอาศัยในชั้นถัดขึ้นไป โดยมีถนนเข้าถึงทางด้านใต้เพื่อแยกการสัญจรระหว่างรถยนต์ออกจากคนเดินเท้า และพื้นที่เปิดโล่งสีเขียวและทางเดินเท้าเชื่อมชุมชนบ้านบุอยู่ทางด้านเหนือ เพื่อให้ชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้

2.4) บริเวณใต้ทางลาดโค้งขึ้นสะพานอรุณอมรินทร์

- นำมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ NMT เป็นสวนกลางชุมชน ที่เข้าถึงได้สะดวกโดยการเดินเท้า โดยสามารถออกแบบให้เชื่อมกับสวนสาธารณะบนหลังคาอาคาร ITF เพื่อใช้เป็นที่ประกอบกิจกรรมเอนกประสงค์ และพักผ่อนหย่อนใจของชุมชน สามารถเข้าถึงได้สะดวกด้วยการเดินเท้าหรือระบบขนส่งสาธารณะ

ทั้งนี้ สำหรับประเด็นโครงการต่อเชื่อมสะพานพระราม 8 กับ ถนนพรานนก – ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ที่ส่งผลกระทบต่อการวางผังพัฒนาพื้นที่และการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศิริราช ตามหลักการ TOD ถึงแม้ปัจจุบันโครงการดังกล่าว ผ่านการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จาก สผ.แล้ว แต่มีข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา 2 แนวทาง ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถพิจารณาเลือกดำเนินการตามความเหมาะสม ดังนี้

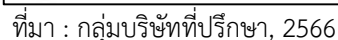
แนวทางที่ 1: เสนอย้ายแนวโครงการทางยกระดับไปทางด้านเหนือแนวราง

แนวทางนี้ เป็นแนวทางที่ส่งผลดีต่อการส่งเสริมการพัฒนาตามหลักการ TOD โดยรอบสถานีศิริราชมากที่สุด เนื่องจากโครงการดังกล่าวมีความจำเป็น เพื่อการแก้ปัญหาการจราจรในอนาคต แต่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่โครงการ จึงเสนอให้ย้ายแนวทางยกระดับฯ ช่วงที่พาดผ่านพื้นที่โครงการ จากเดิมที่คร่อม

ถนนรถไฟ ขึ้นไปเป็นด้านทิศเหนือของแนวราง ในพื้นที่ รพท. ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของพวงวางและศูนย์ซ่อมบำรุง ที่จะไม่มีการใช้งานในอนาคต โดยสามารถออกแบบร่วมกับการพัฒนาผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย รวมทั้งพื้นที่สีเขียว หากไม่มีแนวทางยกระดับक्रमถนนรถไฟ จะช่วยให้สามารถพัฒนาพื้นที่สองฟากถนนรถไฟให้เป็นถนนที่ส่งเสริมการเดินเท้าตามหลักการ TOD ได้เต็มศักยภาพ รวมทั้งช่วยให้สามารถพัฒนาอาคาร ITF และอาคารผสมผสานพาณิชยกรรมด้านทิศเหนือของถนนรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่มีองค์ประกอบของทางยกระดับมาบดบังมุมมอง รายละเอียดแนวคิดการพัฒนา ทิศทางการสัญจร และองค์ประกอบเสนอแนะ และรายละเอียดองค์ประกอบเสนอแนะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางตามหลักการ TOD ดังแสดงในรูปที่ 2.4-1 ถึงรูปที่ 2.4-4 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลให้ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาอีกครั้ง

แนวทางที่ 2: แนวโครงการทางยกระดับอยู่ที่เดิม, เสนอแนวทางลดผลกระทบ

กรณีที่ไม่สามารถย้ายแนวโครงการทางยกระดับได้ จำเป็นต้องเสนอแนวทางการบรรเทาผลกระทบ โดยการขยายทางเท้า ปรับปรุงภูมิทัศน์โครงสร้างเสาค่อมของทางยกระดับ และภูมิทัศน์ถนนรถไฟ ให้มีต้นไม้ให้ร่มเงา มีบรรยากาศร่มรื่น รวมทั้งออกแบบองค์ประกอบภูมิสถาปัตยกรรมให้น่าสนใจ ดึงดูด ตลอดจนก่อสร้างสะพานลอยข้ามถนนเพื่ออำนวยความสะดวกคนเดินเท้า รวมทั้งส่งเสริมให้มีอาคารผสมผสานพาณิชยกรรม ร้านค้า บริการ ริมสองฟากถนนรถไฟ รายละเอียดแนวคิดการพัฒนา ทิศทางการสัญจร และองค์ประกอบเสนอแนะ และรายละเอียดองค์ประกอบเสนอแนะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางตามหลักการ TOD ดังแสดงในรูปที่ 2.4-5 ถึงรูปที่ 2.4-8 ตามลำดับ

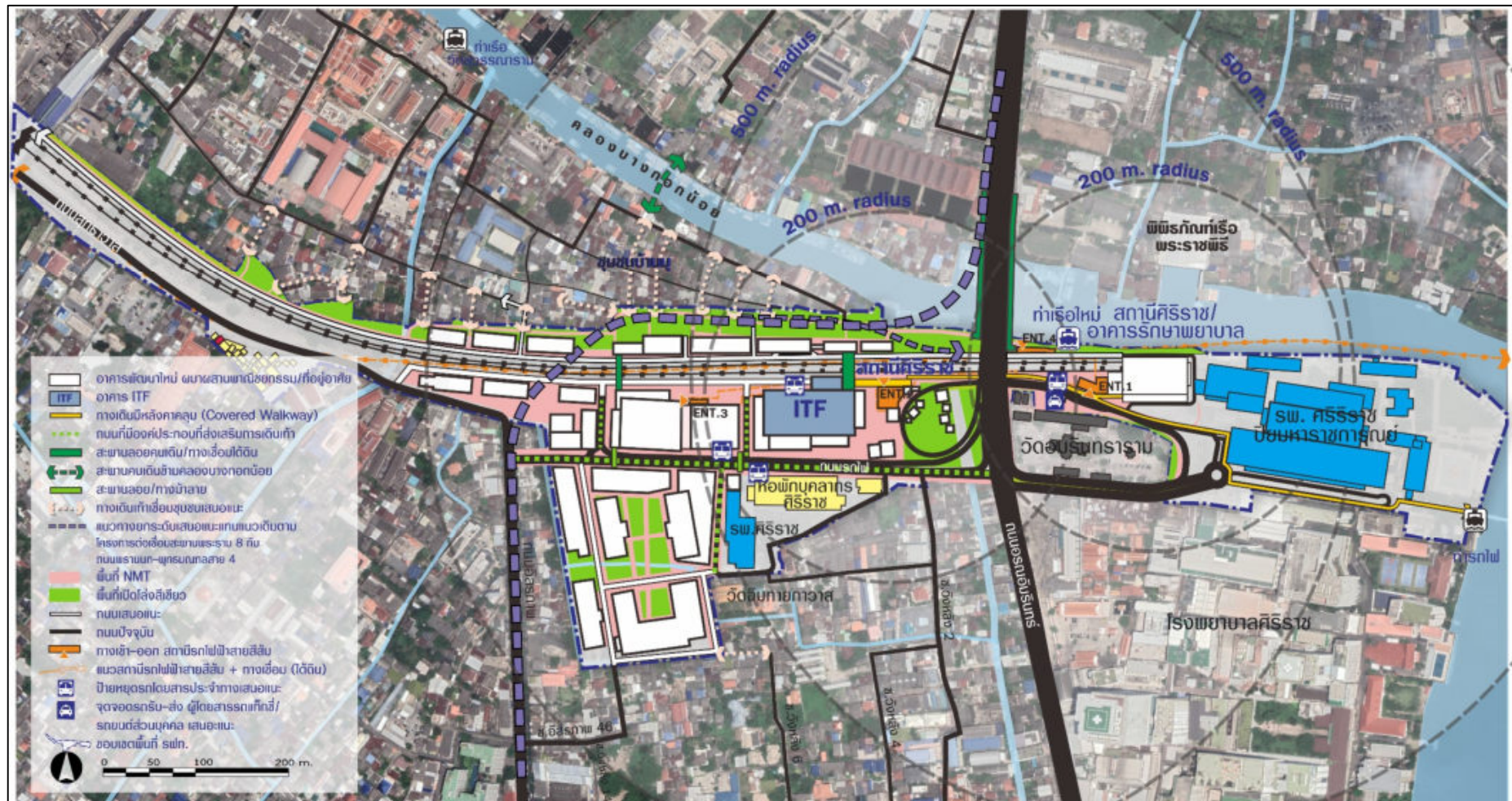


รูปที่ 2.4-1 สรุปแนวคิดการพัฒนา TOD เบื้องต้นบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1



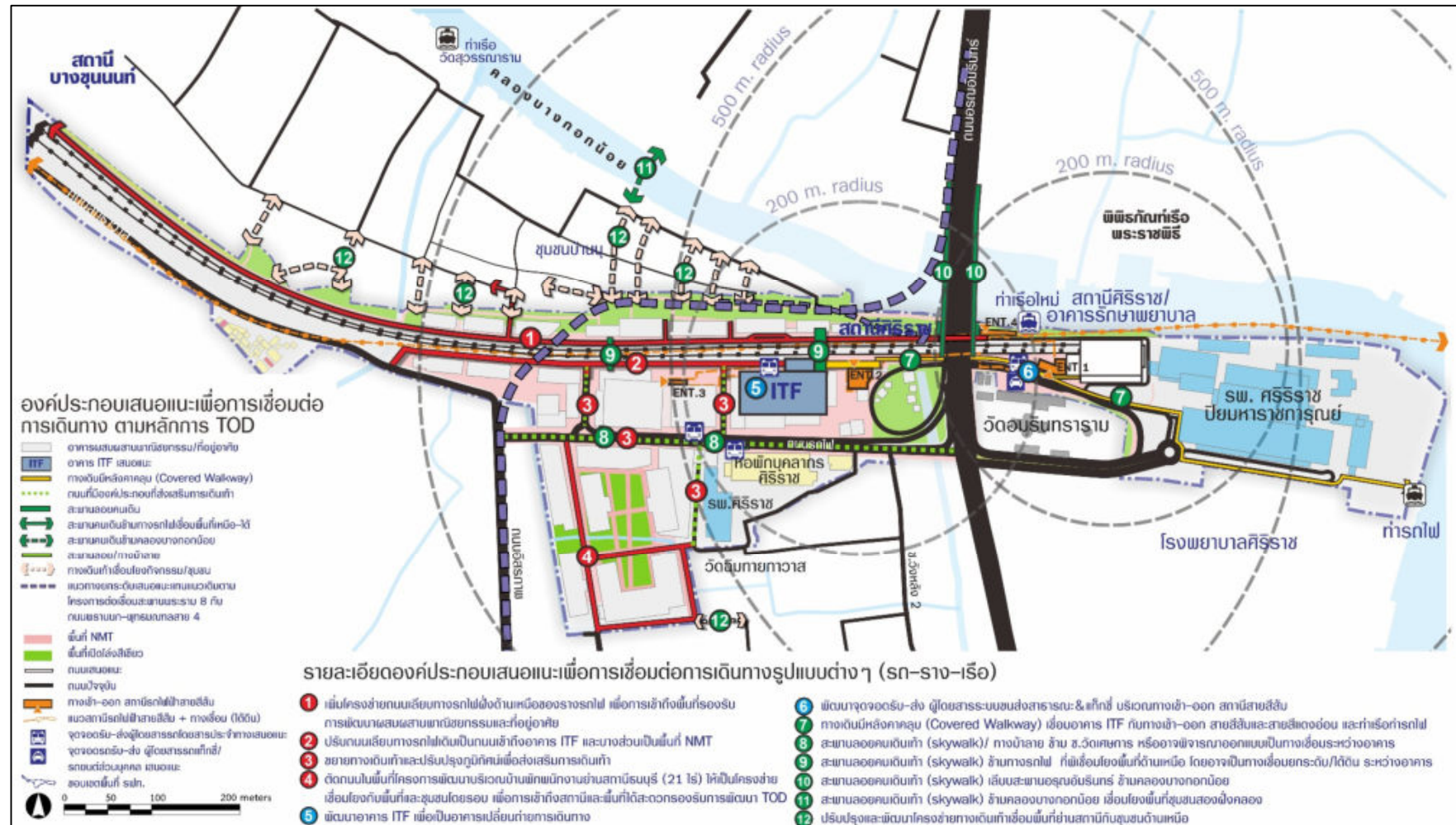
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-2 การจัดทิศทางการเดินรถโดยรอบพื้นที่ศึกษาตามแนวคิดการพัฒนาบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1



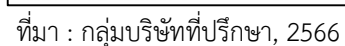
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-3 สรุปองค์ประกอบการพัฒนา TOD เสนอแนะ บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-4 สรุปรายละเอียดองค์ประกอบเสนอแนะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางตามหลักการ TOD บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 1



รูปที่ 2.4-5 สรุปแนวคิดการพัฒนา TOD เบื้องต้นบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2



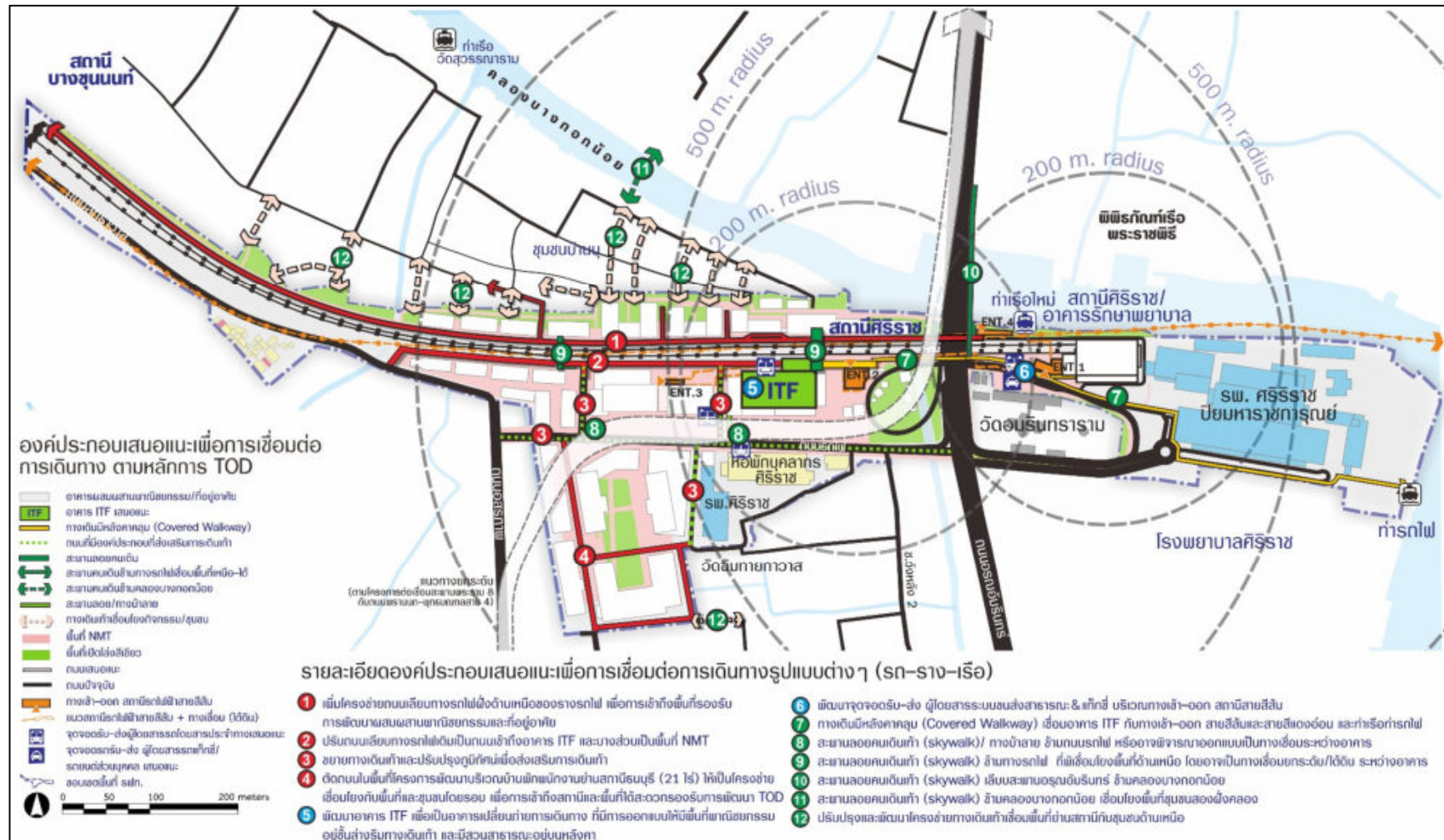
ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-6 การจัดทิศทางการเดินรถโดยรอบพื้นที่ศึกษาตามแนวคิดการพัฒนาระบบโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-7 สรุปองค์ประกอบการพัฒนา TOD เสนอแนะ บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2



ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

รูปที่ 2.4-8 สรุปรายละเอียดองค์ประกอบเสนอแนะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางตามหลักการ TOD บริเวณโดยรอบสถานีศิริราช ตามแนวทางที่ 2

ทั้งนี้ พื้นที่โดยรอบสถานีศิริราช ถึงแม้ว่าส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ดังนั้น เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามหลักการพัฒนา TOD จึงเสนอแนวทางการขับเคลื่อน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 2.4-1 ข้อเสนอแนะการขับเคลื่อนการพัฒนาโดยรอบสถานีศิริราช

ลำดับ	การขับเคลื่อนการพัฒนา TOD รอบสถานีศิริราชเบื้องต้น	หน่วยงานขับเคลื่อน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1	สนช. เสนอแนะแผนผังเบื้องต้นแนวทางการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณรอบสถานีศิริราช โดยจัดทำเป็นหนังสือหรือจัดประชุมชี้แจงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รฟท./รฟม./กทม./กรมเจ้าท่า/ขสมก./รพ.ศิริราช รับทราบร่วมกัน	สนช.	รฟท./รฟม./กทม./กรมเจ้าท่า/ขสมก./รพ.ศิริราช
2	สนช.เสนอแนะรฟท.โดยเพิ่มเติมรายละเอียดข้อเสนอแนะอีก 2 ข้อ ได้แก่	สนช.	รฟท.
	2.1 ให้รฟท.ส่งเสริมการพัฒนาที่ดิน (ประมาณ 100 ไร่) โดยให้กันพื้นที่บางส่วนไว้เป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เช่น อาคาร ITF มีความสูงหลายชั้น ที่เชื่อมโยงกับถนน/สะพานต่างระดับที่ส่งเสริมการเดินทาง/ทางเดินเชื่อมชุมชน และให้มีการพัฒนาตามหลักการแนวคิด TOD		
	2.2 ทบทวนและปรับปรุงการวางผังการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานย่านสถานีธนบุรี (รฟท.) 21 ไร่ ให้มีการตัดถนนเชื่อมโยงกับชุมชนโดยรอบ และส่งเสริมการพัฒนาผสมผสานพาณิชยกรรมริมถนนเลียบทางรถไฟมากขึ้น		
3	สนช.เสนอแนะ กทม.โดยเพิ่มเติมรายละเอียดข้อเสนอแนะ ได้แก่	สนช.	กทม.
	3.1 เสนอแก้ไขข้อบัญญัติ กทม. เรื่องค่าปลีก-ค้าส่ง พ.ศ. 2548 ให้ยกเว้นพื้นที่ TOD รอบสถานีศิริราช		

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2566

2.5 การหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้เข้าชี้แจงและรับฟังข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าศิริราชกับบริษัทเอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA) ในวันที่ 19 ตุลาคม 2564 โดยได้ข้อสรุปว่า SRTA มีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าศิริราชและบริเวณโดยรอบซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับทางกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้เสนอแนะ และขอรับแนวคิดของที่ปรึกษาไปพิจารณาและดำเนินการต่อไป