

แนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร



นางสาวชนิษฐา ช่อกลาง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR) are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2557

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

URBAN RENEWAL GUIDELINES FOR PUBLIC SPACES UNDERNEATH THE CHAOPHYA
RIVER BRIDGES IN BANGKOK



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Design
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2014
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
โดย	นางสาวชนิษฐา ช่อกลาง
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัย
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจันทริน)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพรัตน์ ตาปนานนท์)
.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นิรมล กุลศรีสมบัติ)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิตติศักดิ์ ธรรมาภรณ์พิลาศ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิรดี เกษมสุข)

วนิชฐา ช่อกลาง : แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร (URBAN RENEWAL GUIDELINES FOR PUBLIC SPACES UNDERNEATH THE CHAOPHYA RIVER BRIDGES IN BANGKOK) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ. ดร. ไชศรี ภัคดิ์สุขเจริญ, 151 หน้า.

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ระบุศักยภาพและปัญหาทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และนโยบายการพัฒนาของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อประมวลรูปแบบของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานคร 2) วิเคราะห์เพื่อสร้างแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครมีแผนนโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) มีแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมน้ำที่ระบุไว้ในยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล คือยุทธศาสตร์การสร้างความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาพื้นที่เมืองให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการลดข้อจำกัดของการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น พื้นที่ตาดอด พื้นที่ถูกปิดล้อมขนาดใหญ่ การเพิ่มพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการในเมือง สนับสนุนให้มีการเพิ่มพื้นที่สาธารณะเปิดโล่งริมน้ำลำคลอง ให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงามและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อนันทนาการได้ อีกทั้งควรส่งเสริมเศรษฐกิจของคนจน ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ให้ชุมชนแออัดสามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างทั่วถึง สอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่มีจุดประสงค์เพื่อต้องการหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานหรือพื้นที่สาธารณะริมน้ำ เนื่องจากพบว่าปัจจุบันพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาล้วนกำลังประสบปัญหาด้านการขาดการใช้ประโยชน์ในพื้นที่อย่างเต็มศักยภาพ ปัญหาพื้นที่เสื่อมโทรม ปัญหาพื้นที่ถูกทิ้งร้าง ปัญหาการใช้งานพื้นที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น ซึ่งพื้นที่สาธารณะแต่ละแห่งจะมีลักษณะของปัญหาที่เหมือนและแตกต่างกันออกไป Gehl (1971) กล่าวถึงพื้นที่สาธารณะว่า พื้นที่สาธารณะควรมีความหลากหลายของวัตถุประสงค์(multi-use) หรือกิจกรรมการใช้งาน ความหลายของเวลา(multi-time) และผู้คนหลากหลายประเภท(multi-type people) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จในพื้นที่ว่าประสบความสำเร็จได้อย่างไร โดยหากมีผู้ใช้งานที่หลากหลายจะสามารถช่วยให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลาย และเมื่อมีผู้คนที่หลากหลายประเภทเข้ามาใช้งานในพื้นที่ซึ่งวัตถุประสงค์การใช้งานที่แตกต่างกันประเภทของผู้คนก็แตกต่างกันจึงทำให้เกิดความหลากหลายของช่วงเวลาการเข้าใช้งานพื้นที่ได้ตลอดทั้งวัน กลายเป็นพื้นที่ที่มีชีวิตชีวา นั่นคือพื้นที่สาธารณะที่ดีว่าประสบความสำเร็จด้านการเป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง การศึกษานี้จึงนำหลักแนวคิด 3Mix (multi-use, multi-time, multi-type people) คน กิจกรรมและเวลา มาใช้เป็นเกณฑ์การประเมินศักยภาพของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้ง 13 พื้นที่ เพื่อเลือกหนึ่งพื้นที่ที่มีปัญหาหนักที่สุดแต่มีแนวโน้มที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่ได้เช่นกันคือ พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 เขตบางซื่อ

จากการศึกษาพบว่าพื้นที่สาธารณะพระราม 7 เขตบางซื่อมีลักษณะของพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ดีและปราศจากการปิดล้อมอาคาร (สกุลชัย ดันติเศรณี, 2548) ซึ่งเป็นคุณลักษณะของพื้นที่สาธารณะที่สามารถดึงดูดการเข้าถึงได้มากที่สุด แต่จากการศึกษาลงพื้นที่เก็บข้อมูลการใช้งานและกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะพระราม 7 เขตบางซื่อกลับมีการใช้น้อยไม่สัมพันธ์กับขนาดของพื้นที่ ซึ่งปัจจัยด้านกายภาพพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม 7 เขตบางซื่อมีผลต่อการเข้าใช้พื้นที่เนื่องจากพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 มีลักษณะพื้นที่เปิดโล่งแต่ถูกปิดล้อมด้วยโครงข่ายถนนและขาดการเชื่อมโยงการเข้าถึงจากพื้นที่โดยรอบอย่างเหมาะสมเสมือนเป็นพื้นที่สาธารณะที่ถูกตัดขาดจากพื้นที่โดยรอบ เป็นต้น ปัจจัยนี้เป็นเพียงประเด็นหนึ่งในการยกตัวอย่างสาเหตุการเข้าใช้พื้นที่สาธารณะพระราม 7 เขตบางซื่อน้อยกว่าที่ควรจะเป็นหรือเป็นพื้นที่ซึ่งถูกใช้งานได้อย่างไม่เต็มศักยภาพ แนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะพระราม 7 นอกจากการพัฒนาด้านกายภาพแล้ว ควรมีการคำนึงถึงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ไปพร้อมกัน เพื่อให้พื้นที่สามารถรองรับการพัฒนาในด้านต่างๆในอนาคตได้

ภาควิชา	การวางแผนภาคและเมือง	ลายมือชื่อนิสิต
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง	ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

5473305225 : MAJOR URBAN DESIGN

KEYWORDS: PUBLIC SPACE / URBAN RENEWEL / RIVER BRIDGES

KANITTHA CHOKLANG: URBAN RENEWAL GUIDELINES FOR PUBLIC SPACES UNDERNEATH THE CHAOPHYA RIVER BRIDGES IN BANGKOK. ADVISOR: ASST. PROF. DR. KHAISRI PAKSUKCHARERN, Ph.D., 151 pp.

The objective of this thesis is 1) to identify and physical problems, economical problems, social problems and development policy for public spaces beneath the Chao Phraya River bridges in Bangkok and for evaluating the space patterns beneath the bridges of the Chao Phraya River in Bangkok. 2) to analyze the potential of URBAN RENEWEL GUIDELINES FOR PUBLIC SPACES BENEATH THE CHAO PHRAYA RIVER BRIDGES IN BANGKOK.

Public spaces beneath the Chao Phraya River bridges in Bangkok, presently, are faced, mostly, with the problems: not being used efficiently, a lack of use for other activities in the areas, and even a lack of linking with other areas nearby, such as local communities, business areas and government centers. Also, these areas seemed to be blocked by blocked by the construction of fences around the areas, surrounded by roads or by walls. As a result, this causes, this causes lots of problem in the areas at present, such as: criminality problems, taking over the area by homeless people problems, decaying garbage are problems etc. These areas can be develop to be a main riverside feature of the city, creating a good image of Bangkok. Development of these areas should be considered, in accordance with the urban design methods, combined with landscape architecture, designed for linkage with use from the city, the zones, the communities, and the public areas which are the centers of community activities, zone and the city. The concept principle, 'lost space solving', can be used for linking travel networks for moving to, and for moving through, connecting with the potential for viewing and accessing and accessing the areas beneath the bridges properly and also by mixed building use. Encouragement can be given to various to have various activities and event, according to the annual period of time.

This study has been researched to: A) fine out the reality and the facts regarding the usage of public spaces beneath the Chao Phraya River bridges in Bangkok, at present, B) for evaluating the spaces' potential and identifying the problems of those areas. Three types of problems can be categorized: 1.The problem of usage is of the utmost concern. 2. The problem of decadent garbage areas. 3. The problem of improper use of the areas. These three types of area problem are representative of the public spaces beneath the Chao Phraya River bridges in Bangkok, C) leading to renewed development of the public spaces beneath the bridges in order to create riverside public spaces that can support the activities of the town with their full of potential

Department: Urban and Regional Planning

Student's Signature

Field of Study: Urban Design

Advisor's Signature

Academic Year: 2014

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จไม่ได้ถ้าขาดความอดทนมุ่งมั่นและพยายาม และได้รับความช่วยเหลือจากบุคคลหลายท่าน ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภักดีสุขเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ประสิทธิ์ประสาทความรู้ อบรมสั่งสอนตั้งแต่ต้น ท่านกรุณาสละเวลาให้คำปรึกษา ชี้แนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ อีกทั้งยังคงคอยตรวจแก้ไขข้อผิดพลาดต่างๆจนกระทั่งวิทยานิพนธ์สำเร็จเสร็จสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่สละเวลาให้คำแนะนำ และให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. นพนนท์ ตาปนา นนท์ ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. นิรมล กุลศรีสมบัติ ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. จิตติศักดิ์ ธรรมาภรณ์พิลาศ ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. อภิรดี เกษมศุข

ขอขอบคุณเพื่อนๆ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง ทุกคนและโดยเฉพาะเพื่อนๆสาขาการออกแบบชุมชนเมืองรุ่น 13 ที่ให้ความช่วยเหลือด้านต่างๆ ให้คำปรึกษาและร่วมทุกข์ร่วมสุขกันมาโดยตลอด

ขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา เป็นอย่างสูง ที่ได้ให้การสนับสนุนด้านการศึกษา และคอยให้กำลังใจ ขอขอบคุณพี่สาวและพี่ชายที่คอยช่วยตักเตือนให้คำแนะนำ ช่วยเหลือด้านต่างๆและให้กำลังใจเสมอ

ท้ายที่สุดนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขออภัยเป็นอย่างสูงในข้อบกพร่องและข้อผิดพลาดทั้งหมด และหวังว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้สนใจทุกท่าน

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	11
หน้า	11
สารบัญภาพ	12
หน้า	12
สารบัญภาพ(ต่อ).....	13
หน้า	13
สารบัญแผนภูมิ	14
หน้า	14
สารบัญแผนที่	15
หน้า	15
สารบัญแผนที่(ต่อ).....	16
หน้า	16
บทที่ 1	17
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	17
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	18
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	18
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	18
1.5 วิธีการศึกษา.....	21
1.6 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	21
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	22
บทที่ 2	23

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ	23
2.1.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะ	23
2.1.2 ลักษณะและประเภทของพื้นที่สาธารณะ	24
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า.....	26
2.2.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า	26
2.2.2 ลักษณะและประเภทของพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า	26
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า	28
2.3.1 ความหมายของการพัฒนาฟื้นฟูเมือง	28
2.3.2 แนวคิดด้านการพัฒนาฟื้นฟูเมือง	29
2.3.3 แนวคิดด้านการปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองกับการฟื้นฟูเมือง	35
2.3.4 แนวคิดด้านการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะ	38
2.3.5 ตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Development)	40
2.4 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	46
2.5 แผนนโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานคร	47
2.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรมและการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย	48
บทที่ 3	51
3.1 ความเป็นมาของการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	51
3.2 โครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร	54
3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของพื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร	57
3.4 การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	59
3.5 ลักษณะการเข้าถึงและการปิดล้อมของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	61
3.6 การวิเคราะห์รูปลักษณะและขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	65
3.7 ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างโดยรอบพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	69
3.8 ลักษณะภูมิทัศน์อาคารและภูมิทัศน์ทางสัญจร พื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	71
บทที่ 5.....	103
5.2 ระบบโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม 7 ฝั่งพระนคร	107

5.3 ลักษณะทางกายภาพพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7ฝั่งพระนคร	108
5.3.1 ลักษณะโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	108
5.3.2 ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	109
5.3.3 ลักษณะมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	110
5.3.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	112
5.3.5 ลักษณะภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	113
5.4 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม.....	114
5.5 ศักยภาพและปัญหา พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (ฝั่งพระนคร).....	114
5.6 แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7.....	117
5.6.1 การพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะพระราม7 (ฝั่งพระนคร) และพื้นที่โดยรอบ	118
5.6.2 การออกแบบวางผังพื้นที่ว่างและอาคาร.....	119
บทที่6.....	131
6.1 สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	131
6.2 การจำแนกรูปแบบของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	132
6.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินกับความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน.....	133
6.4 มุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพาน	134
6.5 กิจกรรมสำหรับพื้นที่สาธารณะริมน้ำ.....	136
6.6 การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	137
6.7 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	137
รายการอ้างอิง	138
ภาคผนวก ก	142
ภาคผนวก ข	149
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	151

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 3. 1	หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร.....	59
ตารางที่ 3. 2	ลักษณะมุมมองและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	64
ตารางที่ 3. 3	สรุปการลำดับขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน 13 พื้นที่	67
ตารางที่ 4. 1	สรุปกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร	98
ตารางที่ ก- 1	การคาดการณ์จำนวนประชากรและการจ้างงานในอนาคต	141
ตารางที่ ก- 2	ข้อกำหนดการอนุญาตประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางซื่อ.....	142
ตารางที่ ข- 1	แบบบันทึกกิจกรรมการใช้งานประเภทต่างๆในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร	148
ตารางที่ ข- 2	แบบสรุปบันทึกกิจกรรม ผู้ใช้งานพื้นที่ และช่วงเวลา การใช้งานในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร.....	149

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 2. 1 ผลการวิจัยเพื่อค้นหารูปทรงต้นแบบของลาน ที่ว่าง และถนนในเมืองต่างๆ.....	23
ภาพที่ 2. 2 สวนสาธารณะสะพานพระราม 8.....	26
ภาพที่ 2. 3 ทฤษฎีความเชื่อมโยง.....	28
ภาพที่ 2. 4 การแยกระหว่างรถยนต์กับคนเดินเท้า.....	30
ภาพที่ 2. 5 ทฤษฎีภาพและพื้นที่ ตัวอย่างแผนผังกรุงโรม.....	31
ภาพที่ 2. 6 ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ผ่านการมองจากจุดที่แตกต่างกัน.....	32
ภาพที่ 2. 7 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง.....	40
ภาพที่ 2. 8 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง.....	41
ภาพที่ 2. 9 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง.....	42
ภาพที่ 2. 10 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง.....	43
ภาพที่ 2. 11 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง.....	44
ภาพที่ 2. 12 กรอบแนวคิดการศึกษา.....	49
ภาพที่ 3. 1 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานพระราม6และสะพานพระราม7.....	70
ภาพที่ 3. 2 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานกรุงธน(ซ่งฮี้).....	72
ภาพที่ 3. 3 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานพระรามพระราม8.....	73
ภาพที่ 3. 4 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า.....	74
ภาพที่ 3. 5 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานสมเด็จพระปกเกล้า.....	75
ภาพที่ 3. 6 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน.....	77
ภาพที่ 3. 7 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3.....	78
ภาพที่ 3. 8 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานพระราม9.....	79

สารบัญภาพ(ต่อ)

หน้า

ภาพที่ 5. 1 ลักษณะของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7.....	104
ภาพที่ 5. 2 ลักษณะแนวรั้วล้อมรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร).....	110
ภาพที่ 5. 3 ลักษณะภูมิทัศน์อาคารและถนนพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7	112
ภาพที่ 5. 4 รูปตัดพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	115
ภาพที่ 5. 5 การปรับปรุงภูมิทัศน์เส้นถนนวงค์สว่างเส้นทางถนนสายหลักพื้นที่สะพานพระราม7.....	123
ภาพที่ 5. 6 มุมมองมุมสูงจากแม่น้ำเจ้าพระยาสู่พื้นที่ใต้สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)	126
ภาพที่ 5. 7 พื้นที่สาธารณะและชุมชนสีน้ำเงิน1(บริเวณด้านหลังวัดเสาชิงช้า).....	126
ภาพที่ 5. 8 มุมมองพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับนักศึกษาและวัยทำงานพื้นที่บริเวณ.....	127
ภาพที่ 5. 9 ท่าเรือสะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร).....	128
ภาพที่ 5. 10 พื้นที่ตลาดขายสินค้าของคนในชุมชนริมน้ำและพื้นที่ออกกำลังกาย.....	128
ภาพที่ 5. 11 มุมมองจากถนนประชากรราษฎร์สาย1 ปรับปรุงจากพื้นที่รกร้างเป็นพื้นที่สวนสาธารณะริมน้ำ.....	128
ภาพที่ 6. 1 การระดับความสูงอาคารริมแม่น้ำเจ้าพระยา	135
ภาพที่ 6. 2 การสร้างกิจกรรมริมแม่น้ำพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	135

สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่ 3. 1	การเปรียบเทียบปริมาณการใช้ประโยชน์ดินในพื้นที่สะพานแต่ละพื้นที่.....	57
แผนภูมิที่ 3. 2	เปรียบเทียบขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 13 พื้นที่...	67
แผนภูมิที่ 4. 1	ปริมาณความหลากหลายของกลุ่มคนผู้ใช้งาน ความหลากหลายของกิจกรรมและเวลา พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร.....	99



สารบัญแนที่

หน้า

แนที่ 1. 1 เขตกรุงเทพมหานคร	18
แนที่ 1. 2 แสดงตำแหน่งสะพานทั้ง 11 สะพานในเขตกรุงเทพมหานคร.....	19
แนที่ 3. 1 ตำแหน่งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานคร	51
แนที่ 3. 2 โครงข่ายการสัญจรของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	53
แนที่ 3. 3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	56
แนที่ 3. 4 การเข้าถึงและการปิดล้อมของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	63
แนที่ 3. 5 พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร.....	65
แนที่ 5. 1 สภาพทั่วไปของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (ฝั่งพระนคร).....	102
แนที่ 5. 2 ลักษณะพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7และพื้นที่โดยรอบ	105
แนที่ 5. 3 ลักษณะโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	106
แนที่ 5. 4 ลักษณะโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7(ฝั่งพระนคร) .	107
แนที่ 5. 5 ลักษณะอาคารในพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7 และลักษณะอาคารตาม แนวถนนวงศ์สว่าง ถนนพิบูลสงครามและถนนประชาราษฎร์สาย1(ที่มา:ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)	108
แนที่ 5. 6 ลักษณะมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะพระราม7	109
แนที่ 5. 7 แนวรั้วพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7	110
แนที่ 5. 8 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7.....	111
แนที่ 5. 9 การวิเคราะห์การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน อุปสรรคและโอกาสพื้นที่สาธารณะใต้ สะพานพระราม7 ฝั่งพระนคร(ที่มา:ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)	116
แนที่ 5. 10 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7	118
แนที่ 5. 11 การปรับปรุงโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7 (ฝั่งพระนคร).....	119

สารบัญแผนที่(ต่อ)

หน้า

แผนที่ 5. 12 การปรับมวลาการและพื้นที่ว่างพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7.....	120
แผนที่ 5. 13 การปรับมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะพระราม7	121
แผนที่ 5. 14 การปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7.....	122
แผนที่ 5. 15 การออกแบบวางผังพื้นที่ว่างและอาคารบริเวณพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7. 125	
แผนที่ 6. 1 การปรับลักษณะมวลาการและพื้นที่ว่างกับการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน พระราม7	134
แผนที่ 6. 2 การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 โดยการแทรกซึมพื้นที่เข้าหากัน.....	134

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

พื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีศักยภาพของการเป็นพื้นที่ริมน้ำที่สำคัญ ควรมีการเชื่อมต่อที่ดีทั้งจากทางบกและทางน้ำ เพื่อทำหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเมืองให้สามารถใช้งานพื้นที่ริมน้ำได้อย่างอนกประโยชน์ แต่ในปัจจุบันพบว่าพื้นที่สาธารณะได้สะพานส่วนใหญ่ ล้วนประสบปัญหาในการใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มศักยภาพ โดยขาดการใช้งานด้านกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ ทั้งยังขาดการเชื่อมโยงการเข้าถึงจากพื้นที่โดยรอบ ทั้งจากชุมชนพักอาศัย ย่านพาณิชยกรรมและศูนย์ราชการต่างๆ อีกทั้งในตัวพื้นที่เองก็เหมือนถูกปิดกั้นตนเองอยู่เช่นกัน โดยการสร้างแนวรั้วล้อมรอบพื้นที่ การถูกล้อมรอบด้วยถนน หรือการถูกล้อมรอบด้วยแนวกำแพง จึงเกิดปัญหาต่างๆ ในพื้นที่ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เช่น ปัญหาจากอาชญากรรม ปัญหาการจับจองพื้นที่โดยคนเร่ร่อนไร้บ้าน ปัญหาการพื้นที่เสื่อมโทรม ปัญหาพื้นที่สูญเสียเปล่า (lost space) เป็นต้น โดยที่พื้นที่นี้สามารถพัฒนาให้เป็นพื้นที่ริมน้ำที่สำคัญของเมือง เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของกรุงเทพมหานครอีกทางหนึ่ง โดยควรมีการคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่ตามหลักทางการออกแบบชุมชนเมืองประกอบเข้ากับการออกแบบทางภูมิสถาปัตยกรรม เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงการใช้งาน ตั้งแต่ในระดับเมือง ย่าน ชุมชนและพื้นที่สาธารณะ ซึ่งเป็นจุดศูนย์รวมการเกิดกิจกรรมของชุมชน ย่านและเมืองต่อไป

การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจึงเป็นโครงการที่สำคัญที่จะยังประโยชน์ทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน เพื่อสร้างภาพลักษณ์ของการเป็นพื้นที่สาธารณะริมน้ำที่สำคัญ ภายใต้โครงสร้างขนาดใหญ่ของเมืองที่มีระดับการมองเห็นสูง ทั้งจากการคมนาคมทางบกและทางน้ำ ในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวต้องอาศัยการวิเคราะห์ในเชิงพื้นที่ ควบคู่ไปกับการวิเคราะห์เชิงเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่โดยรอบ การวิเคราะห์เพื่อสร้างความเชื่อมต่อของโครงข่ายการสัญจรเพื่อการเข้าถึง (move to) และเพื่อการผ่าน (move through) ที่ดีและเหมาะสม รวมทั้งการเชื่อมโยงมุมมองการมองเห็นและเข้าถึง (potential of visibility and accessibility) สู่อพื้นที่ได้สะพานอย่างเหมาะสม และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (mix building use) ซึ่งจะสามารถส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายและแตกต่างกันตามช่วงเวลามากขึ้น ระหว่างพื้นที่ได้สะพานกับพื้นที่อื่นๆ โดยรอบ ซึ่งน่าจะเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถสร้างความต่อเนื่อง ของกิจกรรมที่เหมาะสมในช่วงเวลาต่างๆ ได้ เพื่อลดการเป็นพื้นที่ปิดล้อม เข้าถึงยาก ลับสายตา และเสื่อมโทรมในที่สุด จากนั้นจึงใช้การออกแบบภูมิทัศน์ของอาคาร และภูมิทัศน์ทางสัญจรเพื่อสร้างความสวยงาม และประสิทธิภาพของการใช้พื้นที่สาธารณะได้สะพานต่อไป

การศึกษานี้ต้องการสำรวจข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรูปแบบ และลักษณะการใช้พื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน เพื่อประมวลศักยภาพและวิเคราะห์ปัญหา เพื่อให้สามารถนำไปสู่แนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้พื้นที่กลับมามีศักยภาพ การใช้งานได้เต็มที่ โดยกำหนดประเด็นการศึกษาวิเคราะห์ในด้านต่างๆ ทั้ง ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจน

แผนนโยบายที่มีอยู่ ในการจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และเลือกพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อใช้เป็นตัวอย่างพื้นที่ที่การศึกษาที่สามารถเป็นตัวแทนในการสะท้อนปัญหาของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างชัดเจน และนำไปสู่การหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่ พร้อมทั้งเป็นตัวอย่างเพื่อใช้ในการพัฒนาพื้นที่อื่นๆต่อไปในอนาคต

คำถามงานวิจัย

แนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร ควรเป็นอย่างไร

สมมติฐานในการวิจัย

การพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะต้องมีการวิเคราะห์ในเชิงพื้นที่และเชิงนโยบาย เพื่อให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างการเชื่อมโยงการเข้าถึง และมุมมองของพื้นที่ใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่โดยรอบอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม มีการทำกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง ควบคู่ไปกับการสนับสนุนนโยบายท้องถิ่น ให้มีส่วนของการดูแลและการบริหารจัดการพื้นที่

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1.2.1 ระบุศักยภาพและปัญหาทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และนโยบายการพัฒนาของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อประมวลรูปแบบของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานคร

1.2.2 วิเคราะห์เพื่อสร้างแนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 สามารถระบุรูปแบบของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

1.3.2 ได้แนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานฯ ที่สามารถประยุกต์ใช้กับพื้นที่ประเภทเดียวกันในบริบทอื่นๆ ได้

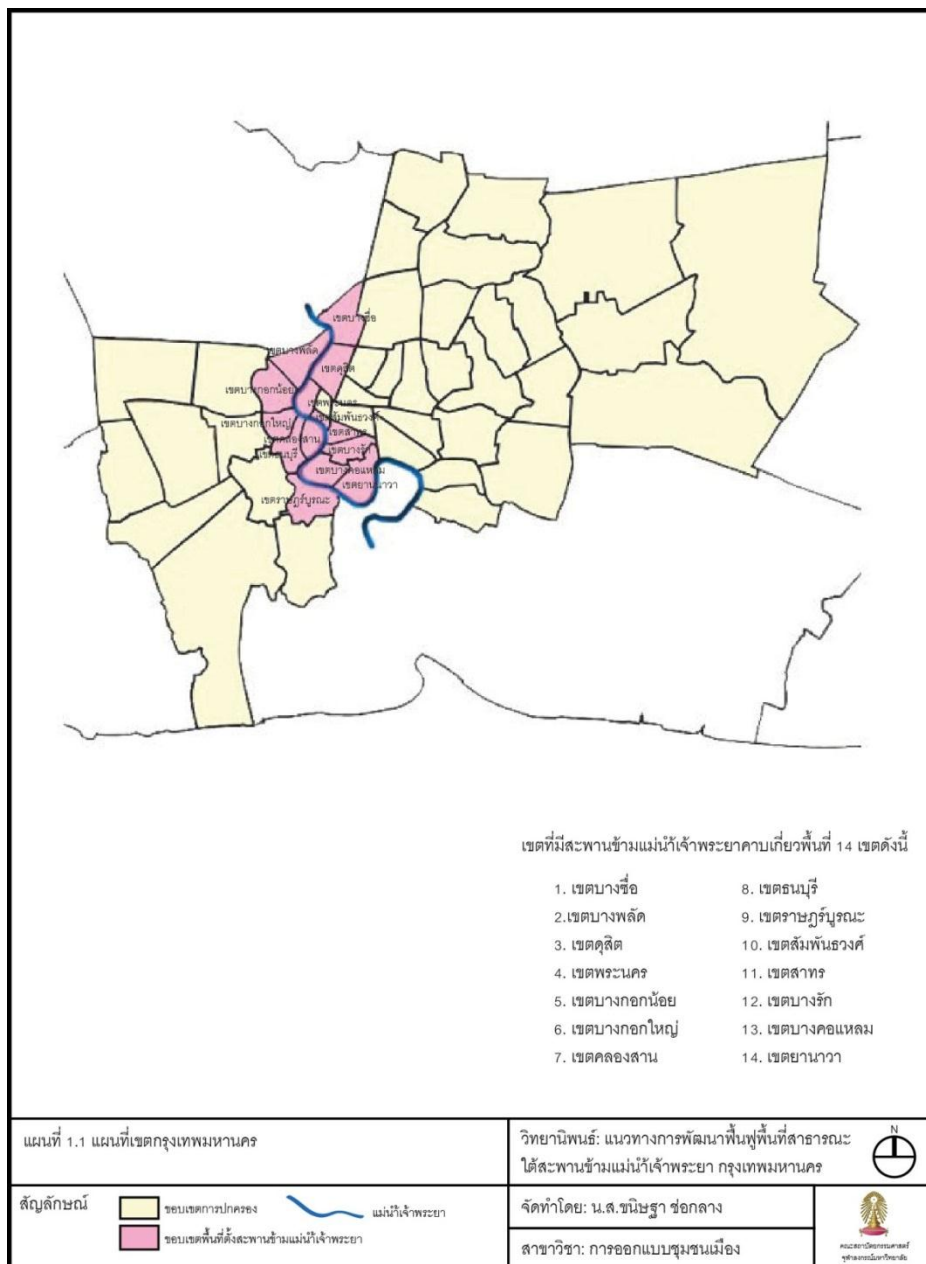
1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วย 11 สะพาน 13 พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่

- สะพานพระราม 6 และสะพานพระราม 7 ตั้งอยู่ในเขตบางซื่อ (ฝั่งพระนคร)
- สะพานพระราม 8 ตั้งอยู่ในเขตพระนคร (ฝั่งพระนคร)
- สะพานพระราม 8 ตั้งอยู่ในเขตเขตบางพลัด (ฝั่งธนบุรี)
- สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ตั้งอยู่ในเขตพระนคร (ฝั่งพระนคร)
- สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ตั้งอยู่ในเขตบางพลัดและบางกอกน้อย (ฝั่งธนบุรี)
- สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ ตั้งอยู่ในเขตพระนคร (ฝั่งพระนคร)
- สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ ตั้งอยู่ในเขตเขตธนบุรี (ฝั่งธนบุรี)
- สะพานตากสิน ตั้งอยู่ในเขตบางรัก เขตสาทร (ฝั่งพระนคร)

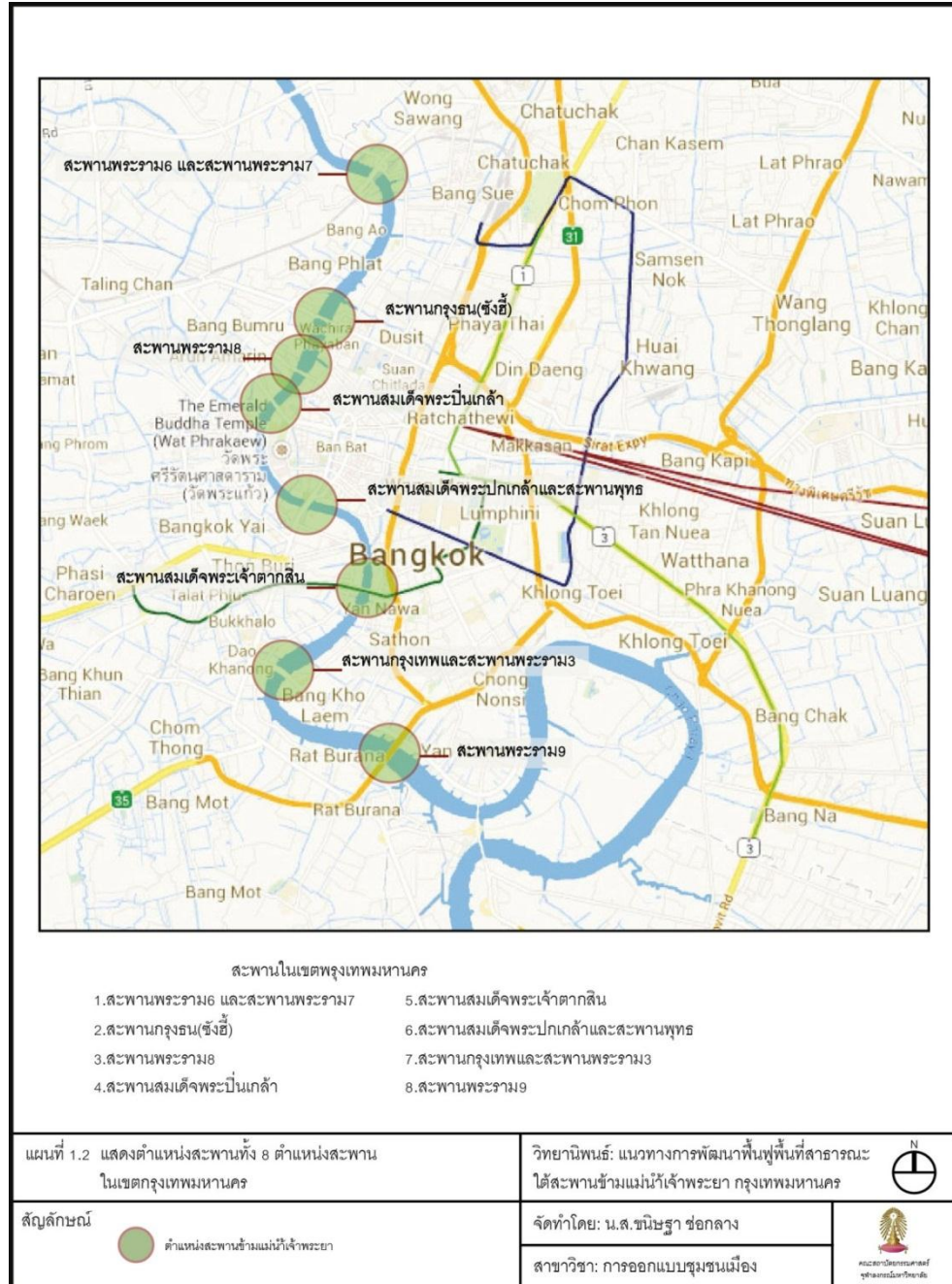
- สะพานตากสิน ตั้งอยู่ในเขตคลองสาน (ฝั่งธนบุรี)
- สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 ตั้งอยู่ในเขตบางคอแหลม (ฝั่งพระนคร)
- สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 ตั้งอยู่ในเขตธนบุรี (ฝั่งธนบุรี)
- สะพานพระราม 9 ตั้งอยู่ในเขตยานนาวา เขตบางคอแหลม (ฝั่งพระนคร)
- สะพานพระราม 9 ตั้งอยู่ในเขตราษฎร์บูรณะ (ฝั่งธนบุรี)

แผนที่ 1.1 เขตกรุงเทพมหานคร



(ที่มา: สำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร)

แผนที่ 1.2 แสดงตำแหน่งสะพานทั้ง 11 สะพานในเขตกรุงเทพมหานคร



(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ตลอดจนวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหา ร่วมกับแนวคิดสากลในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ เพื่อสร้างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ การวิเคราะห์พื้นที่ครอบคลุมเนื้อหาต่างๆของพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ได้แก่

1. ลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ ได้แก่ ขนาดและระยะทางกายภาพ รูปแบบมวลอาคาร และพื้นที่ว่าง รูปแบบกิจกรรมภายในพื้นที่
2. รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร
3. ศักยภาพการเชื่อมต่อของโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ
4. ศักยภาพการเชื่อมต่อด้านมุมมองของพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ
5. รูปแบบภูมิทัศน์เมือง
6. รูปแบบของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม ข้อมูลประชากร
7. ลักษณะการบริหารจัดการพื้นที่

1.5 วิธีการศึกษา

1.5.1 ทบทวนวรรณกรรมด้านแนวคิด ทฤษฎี ตัวอย่างกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะของเมือง โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ห้างร้านและไร่ประโยชน์กลางเมือง เพื่อสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย

1.5.2 ศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่โดยรอบในด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) ลักษณะทางกายภาพ
 - รูปแบบโครงข่ายการสัญจร
 - รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง
 - ศักยภาพด้านมุมมอง
- 2) ลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคม
 - รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร
 - รูปแบบกิจกรรมทางสังคม เศรษฐกิจ และข้อมูลประชากร
- 3) ลักษณะการบริหารจัดการพื้นที่
 - แผนและนโยบายการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
 - กระบวนการบริหารจัดการ

1.6 แหล่งที่มาของข้อมูล

1.6.1 ข้อมูลทุติยภูมิ: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ห้องสมุดกลาง ห้องสมุดคณะ สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอินเทอร์เน็ต

1.6.2 ข้อมูลปฐมภูมิ: การสำรวจลงพื้นที่ภาคสนามในพื้นที่ศึกษาและจากการวิเคราะห์

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำ หมายถึง พื้นที่สาธารณะภายใต้การปกคลุมหรือการพาดผ่านของโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ ที่เป็นพื้นที่ว่างที่บุคคลทั่วไปสามารถเข้าไปใช้งานในพื้นที่ เพื่อทำกิจกรรมสาธารณะต่างๆได้

การพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ หมายถึง การปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมหรือขาดการใช้งานอย่างเหมาะสมให้มีการเปลี่ยนแปลง มีสภาพที่ดีขึ้นและสามารถตอบสนองการใช้งานอย่างร่วมสมัยได้มากขึ้น ทั้งเป็นผลเชิงบวกต่อตัวพื้นที่เองและพื้นที่โดยรอบ



บทที่ 2

การทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทบทวน แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ ใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย มีการลำดับการศึกษาทบทวนข้อมูล ดังนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ

2.1.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะ ในความหมายของกรุงเทพมหานคร คือ ที่สาธารณะหรือ “ที่สาธารณะประโยชน์” เป็นคำที่ใช้เรียกชื่อสาธารณะสมบัติของแผ่นดิน (พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 และพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490) สำหรับในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น พื้นที่สาธารณะสมบัติของแผ่นดิน สำหรับพลเมืองใช้สอยร่วมกัน ส่วนใหญ่จะเป็นการดูแลรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่สาธารณะสมบัติของแผ่นดิน สำหรับใช้ประโยชน์เพื่อแผ่นดินโดยส่วนใหญ่จะเป็นที่ราชพัสดุ อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง (ตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518)

นิยามโดยทั่วไปของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะ (Public Space) หมายถึง พื้นที่หรือสถานที่ที่เปิดกว้างสำหรับประชาชนสามารถเข้าใช้ได้ โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องเพศ เชื้อชาติ อายุ หรือฐานะทางสังคม เช่น พื้นที่ทางเท้า จัตุรัสเมือง สวนสาธารณะ สถานที่ราชการ ห้องสมุดประชาชน ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

Moudon (1991) ให้ความหมายของ พื้นที่สาธารณะ (Public space) คือ ที่สำหรับผู้คนมาพบปะกัน เพื่อรับอากาศ แสงแดด เพื่อให้ความชุ่มชื้นมีชีวิตชีวาของเมือง (irrigate the city) ส่วน Lynch (1981) และ Jackson (1984) เน้นถึงความเป็นสาธารณะว่าเป็นโครงร่างของการพัฒนาวัฒนธรรมมวลชนในฮ่องกง ซึ่งทั้งนี้ก่อรูปแบบชุมชนเมืองและภูมิสถาปนิก มักจะใช้ลำดับความเป็นสาธารณะในการระบุลักษณะพื้นที่ โดยขยายความหมาย จากกายภาพสู่ส่วนที่เป็นพฤติกรรม ในเชิงมนุษยศาสตร์มากขึ้น

Carr (1992) ได้ให้ความหมายของพื้นที่สาธารณะว่า พื้นที่สาธารณะนั้นจะเป็นเจ้าของโดยผู้ใดก็ได้ทั้งภาครัฐและเอกชน แต่สิ่งสำคัญอยู่ที่ว่าพื้นที่สาธารณะนั้นควรเป็นพื้นที่ซึ่งผู้คนสามารถเข้าไปใช้งานได้ ตามความหมายของพื้นที่สาธารณะ และยังให้ความเห็นเกี่ยวกับการออกแบบพื้นที่สาธารณะไว้ว่าไม่ว่า พื้นที่สาธารณะจะมีการออกแบบหรือไม่ก็ตาม แต่หากพื้นที่นั้นมีการยึดกิจกรรมสาธารณะ ย่อมมีความหมายเป็นพื้นที่สาธารณะทั้งสิ้น

Madanipour (1996) กล่าวไว้ว่า พื้นที่สาธารณะ คือ พื้นที่ที่ให้ทุกคนเข้าถึงและเข้าร่วมกิจกรรมในพื้นที่นั้น ไม่จำเป็นต้องมีการพบปะหรือมีกิจกรรม ซึ่งสร้างความผูกพันกับสถานที่ เช่นเดียวกับถนนก็เป็นเพียงพื้นที่สัญจรเท่านั้น

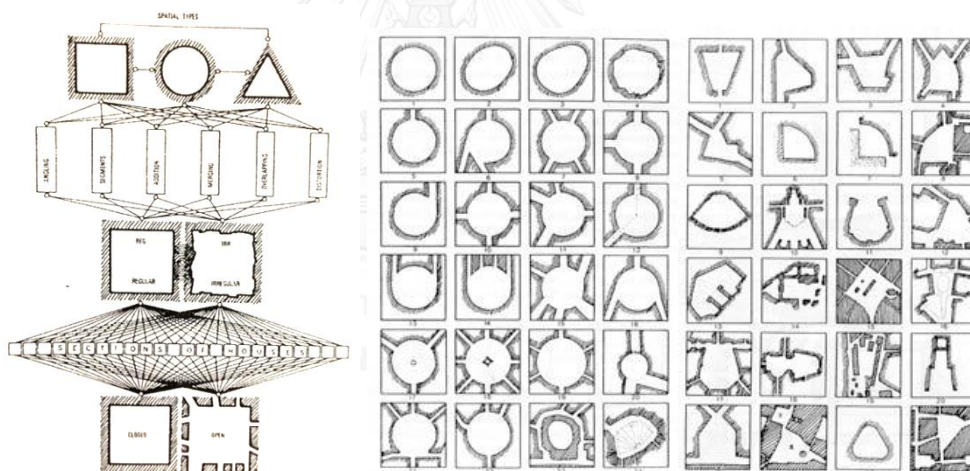
ฉันทัส เพียรธรรม (2542) กล่าวสรุปไว้ว่า ในปัจจุบัน “พื้นที่แบบอารยะ” ภายในเมืองจะมี ย่านการค้า ตามถนนสายต่างๆ มีการจัดแบ่งพื้นที่ปกครองดูแลรักษา และมีพื้นที่สาธารณะ (Public space) เช่น ลานคนเมือง เพื่อส่งเสริมความเป็นประชาคม

Madanipour (1996), Carr (1992) & Moudon (1991) ได้ให้ความหมายของพื้นที่ สาธารณะที่สอดคล้องกันว่า เป็นพื้นที่เพื่อให้ทุกคนได้ใช้ทำกิจกรรมสาธารณะร่วมกัน และสามารถ รับรู้ถึงธรรมชาติสายลม แสงแดด โดย Carr (1992) และฉันทัส เพียรธรรม (2542) ได้กล่าวเสริมไว้ ด้วยว่า พื้นที่สาธารณะนั้นควรได้รับการปกครองดูแลรักษาจากหน่วยงานภาครัฐหรือเอกชน

2.1.2 ลักษณะและประเภทของพื้นที่สาธารณะ

ลักษณะของพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะพื้นที่สาธารณะตามรูปทรงเรขาคณิต (Geometry of Public Space) โดย Krier (1970) ทฤษฎีที่ค้นพบคือ ลานที่วางตรงจุดตัดกันของถนนสายต่างๆ อันเก่าแก่ ของยุโรป นั้น เกิดจากรูปทรงพื้นฐาน 3 รูป คือ สี่เหลี่ยม วงกลม หรือสามเหลี่ยม โดยสรุป แล้ว พื้นที่สาธารณะ อาจแบ่งออกเป็น 2 หมวดใหญ่ๆ คือ พื้นที่ที่มีลักษณะแคบยาว หรือ อาจแทนได้ด้วยเส้น (line) กับพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นจุด (nodes or place)



ภาพที่ 2. 1 ผลการวิจัยเพื่อค้นหารูปทรงต้นแบบของลาน ที่ว่าง และถนนในเมืองต่างๆ ของยุโรป รวม 350 แห่ง โดย ร็อบ ครีย์ (1970)

- พื้นที่สาธารณะลักษณะเป็นเส้นทาง (linear) ได้แก่ พื้นที่สาธารณะแคบยาว หรือเป็นเส้น เช่น ถนน (street) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ทางเท้า บาทวิถี (path) ทางเท้าเป็นอีกลักษณะพื้นที่สาธารณะคล้ายกับถนน มีกายภาพลักษณะแคบยาว สร้างเพื่อการเดินและมักขนานไปพร้อมถนน

- พื้นที่สาธารณะลักษณะเป็นจุด (nodes or place) ควรเป็นพื้นที่สาธารณะที่ทำหน้าที่เป็นจุดรวมกิจกรรม การสัญจรของเมือง Leannard and Leannard (1985)

ชุมทาง (node) จุดศูนย์รวม หรือชุมทาง มักเป็นจุดศูนย์กลางของเส้นทาง เช่น บริเวณสี่แยก หรือชุมทางสถานีขนส่งต่างๆ ชุมทางสถานีรถไฟใต้ดิน อาจเป็นสถานที่ซึ่งมีกิจกรรมหนาแน่น บริเวณจัตุรัส

ใจกลางเมือง จุดศูนย์รวมจึงเป็นจุดเด่นเฉพาะตัวของย่านในเมือง เกิดความสัมพันธ์กับเส้นทางต่างๆ ที่รวมกันเป็นชุมทาง เพื่อมาถึงและเดินทางเชื่อมต่อไปยังที่อื่นๆ

2) ขนาดของพื้นที่ว่าง เมื่อพิจารณาขนาดของพื้นที่ว่าง จำเป็นต้องพิจารณาขนาดของเมือง หรือชุมชนนั้นๆ ประกอบด้วย โดยคำนึงถึงจำนวนคน ขนาดความกว้างของถนนและทางเท้า รวมถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่บริเวณนั้นๆ ว่าเป็นพื้นที่ลานจัดสรรสำคัญของเมือง หรือเป็นเพียงแคสียแยกจุดตัดของถนนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม สิ่งที่เป็นตัวกำหนดบริเวณพื้นที่ว่างที่พบอยู่เสมอ ได้แก่

- บริเวณที่ว่างหลักของเมืองใหญ่ จะมีขนาดใหญ่ตามขนาดของเมืองไปด้วย
- บริเวณพื้นที่ว่างที่ถือว่ามีความสำคัญมากที่สุดหรือเป็นหลักของเมืองมักเป็นบริเวณที่มีขนาดใหญ่ที่สุด มีพื้นที่มากที่สุด ส่วนพื้นที่ว่างที่วัดด้วยความสำคัญจะมีขนาดเล็ก ลดหลั่นลงไป ขนาดของที่ว่างมีความสัมพันธ์กับขนาดของอาคารที่อยู่ใกล้เคียงหรือตั้งอยู่โดยรอบ มักมีสัดส่วนที่พอเหมาะพอดี มีความสัมพันธ์กัน ถึงแม้บางครั้งจะไม่ตอบสนองประโยชน์ใช้สอยทางกายภาพก็ตาม แต่ขนาดจะถูกกำหนดจากมุมมองและสัดส่วนที่พอเหมาะ

ประเภทของพื้นที่สาธารณะ กลุ่มงานวิจัย1(กองนโยบายและแผนงาน,2552)ได้จำแนกประเภทของพื้นที่สาธารณะออกเป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

1) พื้นที่เว้นว่างสีเขียว (open green) หรือพื้นที่เว้นว่างขนาดใหญ่

สวนสาธารณะ (public parks) หมายถึง บริเวณสาธารณะที่ภาครัฐ จัดให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ แก่ประชาชนตามชุมชนและเมืองต่างๆ โดยรัฐเป็นเจ้าของและเป็นผู้ดูแลรักษา ปัจจุบันการจัดให้มีพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจถือเป็นหน้าที่ของรัฐ แต่สวนสาธารณะในความหมายนี้ อาจจัดสร้างโดยเอกชนแล้วอุทิศให้แก่ประชาชนก็ได้ การแบ่งประเภทของสวนสาธารณะ โดยโครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้แบ่งประเภทของสวนสาธารณะ ดังนี้

- สวนสาธารณะระดับ ควรมีความพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 40,000 ตารางเมตร หรือ250 ไร่ และสามารถเข้าถึงโดยถนนได้ดี โดยอยู่ในตำแหน่งที่สามารถ ต่อเชื่อมได้จากเมืองโดยรอบ
- สวนเมือง มีลักษณะของสวนที่มีเอกลักษณ์ ขยายพื้นที่และมีพื้นที่เปิดโล่งส่วนขนาดของสวนมีความหลากหลาย ขึ้นอยู่กับพื้นที่ใกล้เคียง ขนาดพื้นที่ทั่วไปที่น้อยที่สุดคือ 125 ไร่ ปกติจะมีขนาดพื้นที่ เกิน 250 ไร่ โดยมีรัศมีการให้บริการที่ครอบคลุมระดับเมือง
- สวนสาธารณะระดับย่าน มีเป้าหมายการให้บริการแก่ประชากร 50,000-1,000,000 คน ควรมีเนื้อที่ 125-250 ไร่ มีกิจกรรมที่หลากหลาย
- สวนชุมชน เน้นการจัดงานนันทนาการของชุมชน และมีการจัดลักษณะทางภูมิสถาปัตยกรรมที่สวยงามและมีพื้นที่เปิดโล่ง ส่วนขนาดของสวนมีความหลากหลาย ขึ้นอยู่กับการใช้งาน ขนาดเหมาะสมคือ 50 ไร่
- สวนสาธารณะชุมชน ควรมีพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 37.5-50 ไร่ โดยพื้นที่ 2 ใน 3 ควรมีกิจกรรมที่มีความชัดเจน เช่น กิจกรรมกีฬา นันทนาการ หรือ สนามเด็กเล่น

- สวนสาธารณะ โดยทั่วไปแล้วมีขนาดพื้นที่ประมาณ 12.5 ไร่ หรือมากกว่า ขนาดที่เหมาะสมคือ 20-25 ไร่ และขนาดที่เล็กที่สุดยอมรับได้คือ 7.5 ไร่ รัศมีการให้บริการจะอยู่ที่ 400-800 เมตร ที่ไม่มีถนนหลักและลักษณะ กายภาพอื่นกีดขวาง มักถูกออกแบบเพื่อรองรับความต้องการด้าน นันทนาการของชุมชน ซึ่งควรบริการได้ทุกเพศทุกวัยและทั้งกิจกรรมกาย บริหาร (active) และการพักผ่อน (passive) หากเป็นไปได้ควรอยู่ใกล้โรงเรียนและควรมีอุปกรณ์แสงสว่างเพื่อให้ใช้งานได้ในเวลาค่ำ
- 2) พื้นที่ว่างสาธารณะในเมือง เช่น พลาซ่า(plaza) เป็นพื้นที่เปิดโล่ง (open area) ที่เกิดจากการโอบล้อมของอาคารและมักอยู่ใจกลางเมือง เป็นพื้นที่พบปะสังสรรค์ของประชาชน นิยมใช้ในการวางผังเมืองในยุคแรกๆและยุคกลางของตะวันตก ในการออกแบบพื้นที่พลาซ่านั้น ควรยึดถือสภาพความเป็นจริงของชีวิตประจำวันในสมัยนั้น ซึ่ง Sitte,1889 ได้ให้ความสำคัญกับการจัดองค์ประกอบระหว่างกลุ่มอาคาร ที่ว่างและภูมิทัศน์ใจกลางเมือง โดยสรุปเกี่ยวกับพื้นที่ว่างและเมืองไว้ ดังนี้
 - ที่ว่างในเมืองจะต้องเหมาะสมกับการใช้งานของมนุษย์ ไม่ใหญ่โตจนเกิน ขนาด
 - พลาซ่าซึ่งถูกปิดล้อม (enclosed plaza) ควรมีขนาดตามสัดส่วนของเมือง
 - ควรอนุรักษ์ อาคาร ถนน ย่านเก่าที่สำคัญเพื่อแสดงให้เห็นยุคสมัยที่สืบทอดกันมา
 - อย่าทำลายคุณค่าความเป็นมนุษย์โดยมุ่งสนองปริมาณรถยนต์ภายในเมือง

จากการทบทวนวรรณกรรม ด้านลักษณะและประเภทของพื้นที่สาธารณะพบว่า ลักษณะของพื้นที่สาธารณะสามารถแบ่งออกเป็น 2 หน่วยใหญ่ๆ คือ เส้น (line) เช่น ถนน บาทวิถี และจุด (node or place) เช่น ชุมทาง จุดศูนย์กลางเมือง จัตุรัส เป็นต้น โดยขนาดของพื้นที่ว่างนั้นมักจะแสดงถึงความสำคัญของพื้นที่นั้นๆด้วย โดยขนาดของพื้นที่สาธารณะเมืองจะแปรผันตามขนาดของเมือง หากเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่พื้นที่สาธารณะก็จะใหญ่ตามไปด้วย ส่วนประเภทของพื้นที่สาธารณะนั้นก็ก็จะประกอบไปด้วย พื้นที่เว้นว่างสีเขียว (open green) เช่น สวนสาธารณะ (public park) พื้นที่เว้นว่างสาธารณะเมือง เช่น Plaza หรือ Square ซึ่งมักจะอยู่ใจกลางเมือง ใช้ในการทำกิจกรรมต่างๆของเมืองโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า

2.2.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า

พื้นที่สูญเสียเปล่า หมายถึง พื้นที่ซึ่งเว้นไว้รอบๆฐานอาคาร ลานต่างระดับ ที่เข้าไปใช้ประโยชน์ไม่ได้ ลานจอดรถที่เว้งว่าง พื้นที่ข้าง และใต้ทางด่วน พื้นที่บริเวณชุมทางรถไฟ ค่ายทหารที่ปล่อยให้รกร้าง โรงงานและโกดังที่เลิกใช้งานแล้ว สวนสาธารณะที่ถูกทอดทิ้ง พื้นที่ต้องรื้อสร้างใหม่เพราะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ พื้นที่ริมน้ำซึ่งเข้าถึงได้ยาก(Trancik,1986) ซึ่งพื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาก็นับเป็นอีกพื้นที่ริมน้ำที่ประสบปัญหาการเป็นพื้นที่ทิ้งร้าง เนื่องจากการเข้าถึงได้ยากเช่นกัน

2.2.2 ลักษณะและประเภทของพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า

ลักษณะของพื้นที่สูญเสียเปล่าในพื้นที่ต่างๆ มีลักษณะร่วมกันบางประการ คือ เป็นเศษพื้นที่เมืองที่ถูกละเลย ไม่มีประโยชน์ใช้สอยหรือการใช้งาน มีลักษณะแปลกแยกจากสภาพแวดล้อมโดยรอบ

ประเภทของพื้นที่สาธารณะสูญเปล่า สามารถแบ่งออกได้ ดังนี้

- 1) พื้นที่ถูกละเลย (lost space) หมายถึง เศษของแปลงที่ดินที่มีขนาดเล็ก แคบ ยาว อันเกิดจากระยะถอยร่นตามกฎหมาย (set back), เขตทาง (right of way-R.O.W) ของถนน คู คลอง ลำรางสาธารณะ ทางรถไฟ เป็นต้น หรือ อาจเกิดจากการสร้างสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ เพื่อวัตถุประสงค์หนึ่ง(อรุณินท์,2540)
- 2) พื้นที่ไร้ประโยชน์ (waste space) อาจเป็นพื้นที่ซึ่งไม่ตอบสนองการใช้งานในชีวิตประจำวัน ซึ่งสามารถปรับปรุงหรือพัฒนาได้ (Mumford, 1961; Transik, 1986; Lynch and Southworth, 1990; Perara, 1994 อ้างใน นิรมล กุลศรี สมบัติและ ยุวดี ศิริ: 2550)
- 3) พื้นที่ตาย (dead space) หรือ พื้นที่ตาบอด ที่เข้าไม่ถึงไม่สามารถนำพื้นที่ไปใช้ประโยชน์ได้ เกิดเป็นพื้นที่ตาย ซึ่งในที่นี้อาจหมายถึงพื้นที่ เศษเหลือที่มีขนาดเล็กหรือเป็นพื้นที่ซึ่งไม่สามารถเข้าถึงได้โดยง่าย (Mumford, 1961; Transik, 1986; Lynch and Southworth, 1990; Perara, 1994 อ้างใน นิรมล กุลศรี สมบัติและ ยุวดี ศิริ: 2550)
- 4) ช่องว่างเมือง (urban void) หมายถึง ลักษณะของพื้นที่ว่าง (void) บ่งบอกถึงลักษณะทางธรรมชาติได้แตกต่างกัน ซึ่งไม่สามารถจะให้ความหมายของมันได้อย่างสมบูรณ์ แต่โดยรวมแล้วมักจะขาดแคลนคุณสมบัติด้านประโยชน์ใช้สอย ขาดความงาม ขาดความแตกต่างหลากหลาย ของพื้นที่ว่าง (Gronlud,2001)
- 5) ที่ดินบราวน์ฟิลด์ (brownfield land) คือ ที่ดินที่มีหรือเคยมีอสังหาริมทรัพย์ ประเภทพาณิชย์กรรมหรืออุตสาหกรรมที่ถูกปล่อยปละละเลย ใช้งานไม่คุ้มค่า หรือถูกทิ้งร้างเป็นเหตุให้การขยายการฟื้นฟูหรือการพัฒนาเมืองต้องประสบความยุ่งยาก หรือในแง่ของสิ่งแวดล้อมถือเป็นที่ดินที่ยังไม่มีมลภาวะหรือมีมลพิษตกค้าง (สารานุกรมเสรี,2556)



ภาพที่ 2.2 สวนสาธารณะสะพานพระราม 8

(ที่มา: สารานุกรมเสรี,2556)

ตัวอย่างการนำที่ดินโรงงานอุตสาหกรรมเก่าที่ทิ้งร้างมาใช้ใหม่ในประเทศไทยแห่งหนึ่ง ได้แก่ การใช้ที่ดินโรงงาน สุราบางยี่ขัน ที่ย้ายไปที่อื่นมาสร้างเป็นสวนสาธารณะและลานพระบรมรูปพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 8 ที่เชิงสะพานพระราม 8 ริมน้ำเจ้าพระยาด้านธนบุรี ซึ่งปัจจุบันกลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่ได้รับความนิยมในการใช้ทำกิจกรรมต่างๆ มาก

2.2.1 ผลกระทบของพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่าต่อเมือง

พื้นที่สาธารณะสูญเสียเปล่าภายใต้โครงสร้างทางยกระดับ หรือสะพานข้ามแม่น้ำต่างๆมีผลสืบเนื่องมาจาก เมื่อเกิดการสร้างระบบโครงข่ายการคมนาคมของเมืองมีมากขึ้น ลักษณะทางการคมนาคมก็จะแยกตัวออกจากเนื้อเมืองเดิมมากขึ้น จากความจำกัดด้านพื้นที่ เกิดเป็นทางยกระดับ อุโมงค์ถนน โครงข่ายรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้่าใต้ดิน เป็นต้น ประเด็นที่สำคัญคือ การมีโครงข่ายในระดับบนดินซ้อนทับกับพื้นที่สำคัญของเมือง เช่น ย่านประวัติศาสตร์หรือย่านชุมชน ส่งผลต่อการกลายเป็นพื้นที่ที่ทิ้งร้างใต้โครงสร้างเหล่านั้น (นิรมล กุลศรีสมบัติและยุวดี ศิริ, 2550) เนื่องจากก่อให้เกิดอุปสรรคในการเข้าถึง และบดบังทัศนียภาพความงามของพื้นที่ด้านมุมมองและการเข้าถึง เกิดการบุกรุกพื้นที่โดยคนเร่ร่อนและก่อปัญหาด้านอาชญากรรมตามมา

นิรมล กุลศรีสมบัติ และยุวดี ศิริ (2550) ได้ไว้กล่าวว่า พื้นที่สูญเสียเปล่าเหล่านั้นมีลักษณะร่วมกันบางประการ คือเป็นเศษพื้นที่ของเมืองที่ถูกกละเลย ไม่มีประโยชน์ใช้สอยหรือการใช้งาน มีลักษณะทางกายภาพแปลกแยกจากสภาพแวดล้อมโดยรอบและเนื้อเมืองในภาพรวม และเมื่อพื้นที่สูญเสียเปล่า (lost space) เหล่านี้ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นและกระจายไปยังเนื้อเมืองในจุดต่างๆ อาจทำให้พื้นที่เหล่านั้นเสื่อมเสียต่อการเป็นพื้นที่ช่องสุ่มของอาชญากรรมหรือเป็นพื้นที่สำหรับก่ออาชญากรรม

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะที่สูญเสียเปล่า

2.3.1 ความหมายของการพัฒนาฟื้นฟูเมือง

การพัฒนาฟื้นฟูเมือง หมายถึง การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมพื้นที่เมือง ที่อยู่ในสภาพทรุดโทรมไม่เหมาะกับการใช้งานในปัจจุบัน ให้สามารถตอบสนองความต้องการของเมืองและประชาชนเมืองในปัจจุบันได้ เช่น การปรับปรุงถนน ย่าน อาคาร ที่พักอาศัยที่ทรุดโทรม ย่านการค้าเสื่อมโทรม และการปรับปรุงพื้นที่รกร้างไม่มีการใช้ประโยชน์ ให้เป็นสวนสาธารณะหรืออื่นๆ การย้ายโรงงานอุตสาหกรรมออกจากเมือง และเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่ทันสมัย เพื่อความปลอดภัยและเพื่อเสริมสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเมือง (จงภักดี, 2542)

การพัฒนาฟื้นฟูเมืองโดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำ โดยองค์การเอกชนในนิวยอร์กในนามของ Project for Space (PPS) ก่อตั้งในปี 2518 ได้เสนอแนวทางในการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะริมน้ำหรือพื้นที่ริมน้ำ ให้สามารถกลับมาเป็นพื้นที่ที่ตอบสนองความต้องการของคนเมืองได้ โดยการมุ่งประโยชน์สาธารณะเป็นหลัก คือ ต้องมุ่งไปที่ชุมชนและประโยชน์ส่วนรวม ตั้งอยู่บนฐานความคิดที่ว่าพื้นที่ริมน้ำเป็นสินทรัพย์สาธารณะอันมีค่า ชุมชนสร้างจินตภาพของพื้นที่ที่ต้องการร่วมกัน (shared community vision) คือ การที่ชุมชนร่วมกันกำหนดเป้าหมายหรือวางแผนว่าจะให้พื้นที่เป็นอย่างไร สร้างพื้นที่ย่อยๆในพื้นที่ริมน้ำทั้งหมด เพื่อให้กระบวนการกำหนดจินตภาพร่วมของพื้นที่ เชื่อมพื้นที่ย่อยๆเหล่านั้นให้ถึงกัน คือ พื้นที่ย่อยๆ หรือจุดหมายที่กำหนดทั้ง 10 จุดเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ริมน้ำทั้งหมด ดังนั้นจะต้องสร้างความต่อเนื่อง (continuity) ให้พื้นที่เหล่านั้น โดยเฉพาะเมื่อคิดจากมุมมองของคนเดินเท้า การที่ผู้ใช้สามารถเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำได้สะดวกและการเข้าถึงมีความต่อเนื่อง เป็นอีกหนึ่งประเด็นที่มีความสำคัญ ยิ่งช่องทางการเข้าถึงมีความต่อเนื่องมากเพียงไรยิ่งเป็นผลดีต่อพื้นที่ริมน้ำนั้น การพัฒนาใหม่ๆจะต้องอยู่ในกรอบของภาพที่ชุมชนคิดร่วมกัน การพัฒนาใดๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ทั้งโดยรัฐและเอกชน จะต้องสอดคล้องกับการวางแผนที่ได้คิดร่วมกัน พื้นที่ริมน้ำเป็นสมบัติ

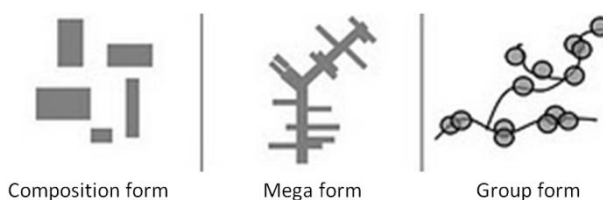
สาธารณะที่มีค่าเกินกว่าจะปล่อยให้พนักงานพัฒนาโครงการใดๆ ได้โดยอิสระ เอื้อให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ใช้สวนสาธารณะเป็นทางเชื่อม ไม่ใช่จุดหมาย บทบาทของสวนสาธารณะในพื้นที่ริมน้ำ ควรเป็นทางหรือพื้นที่ที่เชื่อมโยงพื้นที่ย่อยๆ เข้าด้วยกัน มากกว่าเป็นจุดเด่นหลักของพื้นที่ริมน้ำทั้งหมด อาคารและการใช้ประโยชน์ ต้องสอดคล้องกับพื้นที่สาธารณะ อาคารในบริเวณพื้นที่ริมน้ำและการใช้ประโยชน์จากอาคาร จะต้องเอื้อต่อพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในบริเวณนั้น ส่งเสริมให้มีการเดินทางหลายรูปแบบ และจำกัดการใช้พาหนะส่วนตัว ผู้ใช้สามารถทำกิจกรรมได้ทุกฤดู ตลอดปี สร้างอาคารเดี่ยวเป็นจุดเด่น และตอบสนองการใช้ประโยชน์ที่หลากหลาย อาคารริมน้ำอาจส่งผลดีต่อพื้นที่ริมน้ำและควรมีการบริหารจัดการ การร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่คอยดูแลทางด้านกายภาพและการบำรุงรักษา รวมถึงวางแผนจัดกิจกรรม หรืองานเทศกาล ต่างๆ ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ตลอดทั้งปี

2.3.2 แนวคิดด้านการพัฒนาฟื้นฟูเมือง

การทำให้พื้นที่สาธารณะใต้สะพานเกิดการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ ในพื้นที่นั้นควรประกอบด้วยคุณสมบัติในพื้นที่ประเภทต่างๆ ประกอบเข้าด้วยกันอย่างสมดุล เช่น ในด้านกายภาพ ควรประกอบไปด้วยองค์ประกอบที่เหมาะสม ทั้งด้านรูปแบบโครงข่ายการสัญจร รูปแบบมวลอาคาร และพื้นที่ว่าง การมีศักยภาพด้านมุมมอง และการเข้าถึง ส่วนในด้านเศรษฐกิจ สังคม ก็ควรประกอบด้วย ความสมดุลของ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รูปแบบกิจกรรมทางสังคม เศรษฐกิจและข้อมูลประชากร

การเชื่อมโยงการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานกับเมือง

พื้นที่สาธารณะใต้สะพานควรมีการเชื่อมโยงกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบ และการเชื่อมโยงเข้ากับพื้นที่เมืองส่วนอื่นๆ เช่น พื้นที่สวนสาธารณะของเมือง เส้นทางถนนสายหลัก และเส้นทางการเดินเท้าของคนจากชุมชนโดยรอบ เป็นต้น ซึ่ง(Maki, 1964) ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับรูปแบบการเชื่อมโยงของพื้นที่สาธารณะกับพื้นที่เมือง (linkage theory) แบ่งเป็น 3 ประเภทคือ 1) รูปแบบกลุ่มก้อน พื้นที่ไม่มีการเชื่อมโยงกัน 2) รูปแบบที่มีการเชื่อมโยงเป็นแนวยาว ซึ่งสามารถบอกถึงลำดับความสำคัญของพื้นที่ได้ 3) รูปแบบเกาะกลุ่มไปตามแนวแกนของที่เปิดโล่งธรรมชาติ



ภาพที่ 2.3 ทฤษฎีความเชื่อมโยง

(ที่มา: Fumiko maki, 1964)

การเชื่อมโยงพื้นที่ในลักษณะต่างๆ ล้วนมีเหตุและผลของการเกิดพื้นที่ในรูปแบบนั้นๆ ที่แตกต่างกันออกไป แต่ปัจจัยสำคัญของการเชื่อมโยงพื้นที่สาธารณะนั้นควรมีการเชื่อมโยงพื้นที่เข้าสู่เส้นทางหรือโครงข่ายการสัญจรของเมือง (Sittte, 1889) พื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความเชื่อมโยงกับเนื้อเมือง ถนน และสิ่งปลูกสร้างรวมถึงการเข้าถึง (access) รูปแบบถนนที่อยู่ในเมืองและโครงข่ายของพื้นที่ว่างสาธารณะ ล้วนเป็นหัวใจสำคัญของโครงข่ายเมือง เมื่อพื้นที่สาธารณะนั้นมีลักษณะของการ

เชื่อมต่อกับโครงข่ายการสัญจรได้ดีแล้ว ย่อมเพิ่มโอกาสให้พื้นที่ที่มีการใช้งานมากขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะหากพื้นที่มีการล้อมรอบด้วยโครงข่ายของคนเดินเท้า ยิ่งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการตั้งให้มีพื้นที่ว่างสาธารณะ(Lennard,1995)

แนวคิดด้านโครงข่ายการสัญจร ระบบโครงข่ายถนนเป็นส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆในเมืองให้สามารถเดินทางถึงกันได้อย่างสะดวกสบาย เช่นเดียวกันโครงข่ายถนนก็มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมพื้นที่ทางสังคม คือพื้นที่สาธารณะให้สามารถเชื่อมโยงถึงกันเป็นถนน ที่มีคุณภาพในการดำเนินชีวิตสาธารณะ ถนนที่เป็นพื้นที่ทางสังคม Jacobs (1961) และ Appleyard (1981) ซึ่งโครงข่ายการสัญจรในปัจจุบันสามารถแบ่งประเภทตามบทบาทหน้าที่ได้ ดังนี้

ถนน(Street) มีหน้าที่เป็นทางสัญจร ใช้เดินทางและเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆของเมืองมีลำดับชั้น (hierarchy) แบ่งเป็นลำดับที่สำคัญหลักๆ ได้แก่

1. ถนนสายประธาน ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชน รองรับการจราจรที่มีความเร็วสูงและปริมาณการจราจรสูง
2. ถนนสายหลัก สายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางเมืองต่างๆเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณการจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง
3. ถนนสายย่อย ทำหน้าที่บริการเข้าถึงพื้นที่เป็นหลัก มีเขตทางค่อนข้างแคบ การจราจรและความเร็วของยานยนต์ต่ำ

ทางเท้า หรือบาทวิถี เป็นการกันพื้นที่สำหรับการเดินเท้าออกจากทางรถยนต์ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ในแง่คุณภาพการใช้พื้นที่ทางเท้าติดต่อกัน และปฏิสัมพันธ์ทางสังคม มีความสมดุลของการสัญจรและติดต่อระหว่างคนอยู่อาศัยมักส่งผลดีต่อสังคม ซึ่งในอดีตถนนและทางเท้าเป็นพื้นที่ที่จับจ่ายใช้สอยของชุมชน (กาญจณี นทีวุฒิ, 2550)

การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะโดยการเดินเท้า Jacobs (1961) และ(ภักดีสุขเจริญ, 2552) มีแนวคิดที่คลอเคล้ากัน ในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะกับการเดินเท้าว่ามีความสำคัญต่อเมือง ถนนและทางเท้า เป็นตัวดัชนีชี้วัดคุณภาพของเมือง เมืองใดมีถนนและทางเท้าที่มีชีวิตชีวา เมืองนั้นจะมีความน่าสนใจ ไม่ว่าจะเป็นการสัญจรเพื่อเข้าถึงพื้นที่ (moving to) และ การสัญจรเพื่อผ่านพื้นที่ (moving through) ของคนเดินเท้าที่หลากหลายวัตถุประสงค์ หลากหลายประเภทของผู้คนและหลากหลายช่วงเวลา จะทำให้ย่านหรือห้อมเมืองนั้นๆ มีถนนที่ไม่เงียบเหงาเพราะมีบรรยากาศของคนเดินเท้าที่คึกคัก ไม่เปลี่ยวจนน่ากลัวหรืออันตราย ไม่ว่าจะเป็นช่วงเวลาใด

การเชื่อมโยงเส้นทางการเดินเท้าภายในพื้นที่ชุมชนสู่เส้นทางพื้นที่สาธารณะภายนอก เช่น ถนน ทางเท้าและพื้นที่สวนสาธารณะเป็นต้น ซึ่งมีการกำหนดโครงข่ายถนน (การวางผังโครงการจัดรูปที่ดิน การสำนักผังเมือง, 2549) ดังนี้

- 1) ลำดับชั้นของถนน (hierarchy of road) ปรับใช้ถนนตามลำดับชั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรผ่าน เข้าไปในชุมชน (through traffic)
- 2) การแยกระหว่างรถยนต์กับคนเดินเท้า การแยกการจราจรระหว่างรถยนต์และคนเดินเท้าเป็นประเด็นหลักของการพัฒนาเมือง เพื่อให้สามารถเดินทางได้ตามปกติและดำรงชีวิตได้อย่างราบรื่น

- 3) การใช้รถโดยสารประจำทาง ควรเสนอเส้นทางรถโดยสารจากพื้นที่โครงการไปยังย่านใจกลางเมือง (CBD) หรือสถานีรถไฟ หรือบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารต่างๆ
- 4) จัดทำให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี รับกับถนนสายหลัก ถนนสายหลักมีบทบาทสำคัญในเมืองใหญ่ๆ แต่คุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติเสื่อมโทรมลงไป เนื่องมาจากมลภาวะจากการจราจรที่หนาแน่น ดังนั้นจึงจำเป็นจะต้องจัดหาหรือปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีสภาพที่ดีขึ้น

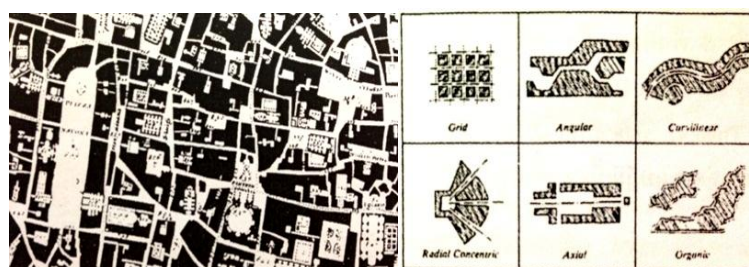


ภาพที่ 2. 4 การแยกระหว่างรถยนต์กับคนเดินเท้า

(ที่มา: การวางผังโครงการจัดรูปที่ดิน การสำนักผังเมือง, 2549)

- 5) ระบบทางเดินเท้า (pedestrian route system) ระบบทางเดินเท้าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญเพื่อมุ่งให้การพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับ คนและคุณภาพชีวิต เป็นหลัก โดยจัดแยกการจราจรของรถยนต์ออกจากเส้นทางเดินเท้า และให้มีการจราจรของรถยนต์ภายในพื้นที่น้อยที่สุด เพื่อความปลอดภัยและลดปัญหามลพิษในอากาศ การก่อกำเนิดเสียงรบกวนจากการจราจร การจัดให้มีโครงข่ายระบบทางเดินเท้า เพื่อจะเชื่อมทุกจุดของพื้นที่เข้าด้วยกัน และยังทำให้เกิดการต่อเนื่องในการสัญจรในลักษณะเป็นโครงข่ายเดินเท้า
- 6) ระบบทางจักรยาน (bicycle route system) เป็นระบบที่เสริมควบคู่ไปกับระบบทางเดินเท้า ซึ่งจะมีการพิจารณาจัดให้มีพื้นที่ช่องทางสำหรับรถจักรยาน โดยเฉพาะในบริเวณที่มีที่พักอาศัยหนาแน่น แต่การขนส่งมวลชนยังมีน้อย หรือไม่มี
- 7) ระบบที่จอดรถ (parking system) เนื่องจากการเข้าถึงพื้นที่ภายในชุมชน ในปัจจุบันยังไม่สะดวก ฉะนั้นในแผนระยะสั้นควรจัดให้มีที่จอดรถในจุดเชื่อมต่อและจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางให้สะดวกแก่การใช้บริการ ซึ่งอาจดำเนินการในรูปของห้างสรรพสินค้าที่มีที่จอดรถไว้บริการแก่ผู้สัญจรไปมา และจำหน่ายซื้อสินค้าก่อนเดินทางกลับสู่ที่พักหรือเดินทางไปทำงาน ส่วนในระยะยาวควรจัดให้มีจุดเชื่อมต่อ และเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระหว่างการเดินทางประเภทต่างๆ (nodes)
- 8) การประสานระบบการจราจร (Integration of transportation system) การพัฒนาระบบการจราจรของพื้นที่ศึกษา และพื้นที่โดยรอบได้คำนึงถึงการพัฒนาเพื่อรองรับการจราจรทุกประเภท คือ การสัญจรของคน (pedestrian traffic) รวมทั้งได้คำนึงถึงการจราจรประเภทต่างๆ คือ การจราจรผ่านพื้นที่ศึกษา (through traffic) การจราจรภายในพื้นที่เชื่อมต่อกับภายนอก (Internal external traffic) เพื่อให้การประสานการจราจรทุกระบบมีโครงข่ายที่สมบูรณ์

มวลาการและพื้นที่ว่าง (figure-ground theory) Trancik (1986) ได้ศึกษาโครงสร้างในมิติเชิงสัมพันธ์ของเมืองในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่าง ส่วนที่บ (figure) คือ อาคารและสิ่งก่อสร้างกับส่วนโปร่ง (ground) คือ ที่ว่างนั้นมีความสำคัญยิ่งกว่า องค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีนี้ได้แก่ ส่วนที่บ 3 ประเภทคือ อาคารสถาบันหลักของเมือง อาคารแสดงลักษณะความเป็นกลุ่มก้อน และอาคารที่เน้นขอบหรือทิศทางและส่วนโปร่ง 5 ประเภท คือ พื้นที่บริเวณปากประตูเมือง พื้นที่ลานโล่งสวนสาธารณะและพื้นที่โล่งแนวยาวซึ่งเชื่อมต่อออกไปนอกเมือง ซึ่งสรุปได้ว่า ในการออกแบบชุมชนเมืองใดๆก็ตาม หากส่วนที่บ สัมพันธ์กับส่วนโปร่ง ก็จะเกิดรูปทรงที่ดี แต่หากไม่สัมพันธ์กันแล้วก็จะเกิด พื้นที่สูญเปล่า ดังนั้น จึงต้องคำนึงถึงรูปทรงของที่ว่างที่เหลืรอบๆอาคารพร้อมไปกับการออกแบบมวลาการ



ภาพที่ 2. 5 ทฤษฎีภาพและพื้น ตัวอย่างแผนผังกรุงโรม

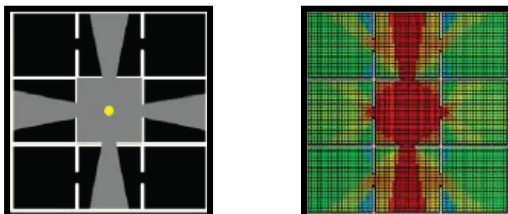
(ที่มา: Trancik, 1986)

การนำแผนที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและพื้นที่โดยรอบให้เห็นพื้นที่ส่วนที่เป็นมวลาการและพื้นที่ว่าง (figure and ground) จะสามารถมองเห็นพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่สาธารณะที่สามารถทำให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งด้านโครงข่ายการสัญจร (urban web) และมุมมองการมองเห็น (Isovists field) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานจากพื้นที่โดยรอบหรือส่วนของเมืองที่อยู่ถัดออกไป

การกำหนดระยะสร้างชิด (build to line) ของอาคารตามแนวถนนสายหลัก โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองที่มีลักษณะของอาคารค่อนข้างหนาแน่น ซึ่งขนาดและการจัดเรียงตัวของอาคารจะสามารถทำให้คาดเดาการใช้ประโยชน์ของอาคารได้ (Trancik, 1986) เช่น แนวถนน แนวลืออาคาร สวนสาธารณะ พื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ในพื้นที่ริมถนนสายหลักการกำหนดระยะสร้างชิด ของอาคารจะใช้วิธีการโดยให้อาคารเก่าแก่หรืออาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในพื้นที่นั้นเป็นแนวอ้างอิง ในการเชื่อมโยงมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ ควรมีการสร้างความสมดุลระหว่างมวลาการและพื้นที่ว่างโดยการเพิ่ม หรือแทรกอาคาร (Infill development) ลงบนพื้นที่ที่ขาดความต่อเนื่อง ทั้งนี้ในการเพิ่มมวลาการหรือเพิ่มความหนาแน่นในพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ควรคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ที่จะสามารถรองรับด้านการพัฒนา รวมทั้งข้อกฎหมายต่างๆในพื้นที่ด้วย

การสร้างมุมมองและการเข้าถึง (Isovists field) พื้นที่ต่อเนื่อง ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยานั้น มีเครื่องมือเพื่อวิเคราะห์พื้นที่ด้วยสนามทัศน (Isovist field) ลักษณะทางกายภาพเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของคนได้ ซึ่งลักษณะรูปทรงและการจัดวางตัวของพื้นที่ที่แตกต่างกัน จะทำให้ทัศนียภาพในการมองเห็นของคนที่อยู่ในพื้นที่แตกต่างกันออกไป Benedikt (1979) กล่าวว่า ศักยภาพในการมองเห็นมีความสำคัญและสัมพันธ์กับการเข้าไปใช้

พื้นที่ หากพื้นที่สาธารณะได้สะพานมีความสามารถในการถูกมองเห็นและมีมุมมองออกสู่พื้นที่อื่นได้หลายมุมและกว้างไกล จะสามารถดึงดูดให้คนเข้าไปใช้พื้นที่อย่างหลากหลายรูปแบบ ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงมีความสัมพันธ์กับการใช้พื้นที่แตกต่างกัน ทำให้ทัศนียภาพในการมองเห็นของคนแตกต่างกันออกไป



ภาพที่ 2. 6 ศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ผ่านการมองจากจุดที่ต่างกัน

ด้วยวิธีเขียนด้วยมือ (point Isovisits)

พื้นที่สาธารณะได้สะพานต้องมืองค์ประกอบทางกายภาพที่ให้ความรู้สึกในเชิงจิตวิทยาที่เชื่อเชิญ และให้ความรู้สึกว่าเป็นพื้นที่สาธารณะที่สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ได้ด้วย(public realm) โดยพื้นที่โล่งต้องมีความต่อเนื่องกลมกลืนกันกับพื้นที่รอบข้าง ในลักษณะที่ว่าไม่สามารถจะแบ่งพื้นที่โล่งออกมาได้อย่างชัดเจน การเชื่อมต่อนี้รวมไปถึงการเชื่อมต่อทางสายตา เพราะถ้าหากคนมองไม่เห็นพื้นที่โล่งนั้นคนก็จะไม่เข้าไปใช้งาน (Whyte,1980) ทั้งนี้พื้นที่โล่งต้องให้ความรู้สึกปลอดภัยต่อการใช้งาน เช่น ในพื้นที่ควรมีไฟให้แสงสว่างในตอนกลางคืน หรือมีพนักงานดูแลรักษาความปลอดภัย การออกแบบต้องไม่ทำให้เกิดพื้นที่ที่เป็นจุดอับ และพื้นที่ที่สามารถมองเห็นจากบริเวณโดยรอบที่มีคนอื่นอยู่ด้วย เป็นต้น องค์ประกอบเหล่านี้เป็นปัจจัยเบื้องต้นที่ทำให้พื้นที่โล่งดูปลอดภัย ทั้งนี้ในการใช้พื้นที่โล่งคนส่วนใหญ่มักจะเลือกพื้นที่ในส่วนที่เป็นขอบ คือพื้นที่ที่เป็นจุดยึดได้เชิงจิตวิทยา เช่น ที่นั่ง ผนัง เสา ต้นไม้ Childs, (1999) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบสำคัญต่อคุณภาพของพื้นที่โล่งในด้านนี้ว่า คือ ที่นั่ง กิจกรรมในพื้นที่และขนาดของพื้นที่ Batty, (2000) ได้กล่าวว่าสิ่งปิดล้อมและการจัดวางตัวของพื้นที่หนึ่งสัมพันธ์กับพื้นที่หนึ่ง จะส่งผลให้ขนาดของพื้นที่ ศักยภาพการมองเห็น และเข้าถึงเปลี่ยนไปทำให้งิจกรรมการใช้พื้นที่แตกต่างกันออกไป Turner and Penn, (1999) ได้กล่าวว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพในการมองเห็นสูงสามารถเอื้อประโยชน์ในการเข้าไปใช้พื้นที่อย่างหลากหลายและมีความคึกคักอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงของพื้นที่เมืองที่แตกต่างกันจึงมีความสัมพันธ์ต่อการเข้าพื้นที่และคุณภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร สาเหตุของปัจจัยที่ทำให้พื้นที่สาธารณะได้สะพานขาดการใช้งาน และกลายเป็นพื้นที่ร้างนั้นอาจเกี่ยวกับปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ดินโดยรอบด้วยเช่นกัน เนื่องจากหากพื้นที่สาธารณะอยู่ในพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้งานอยู่ประเภทเดียวเช่น อยู่ในพื้นที่ส่วนราชการที่มีช่วงเวลาการทำงานปกติคือ 7.30-16.30 การใช้งานพื้นที่สาธารณะจะจำกัดอยู่ในช่วงเวลาเพียงเท่านั้น ส่วนช่วงเวลาหลังเลิกงานคือ 17.00 น.เป็นต้นไป พื้นที่สาธารณะก็จะมีการใช้งานน้อยลงจนไม่เกิดการใช้งานในที่สุด กลายเป็นพื้นที่สาธารณะเปิดโล่งเปลี่ยว ไม่มีผู้คนผ่านไปมา ซึ่งมักจะเป็นพื้นที่ที่เกิดเหตุอาชญากรรมสูงที่สุด (Newman,1972) การแก้ไขปัญหาร่องลักษณะการใช้งานพื้นที่ให้เกิดการใช้งานอย่างต่อเนื่องก็คือ ควรมีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ร้านค้า และแม้กระทั่งอุตสาหกรรมที่ปราศจากมลภาวะ (Jacobs, 1961) เช่นเดียวกับ Barnett (1974)และ

Lannard and Lannard (1995) ได้สนับสนุนแนวคิดของ Jacobs ในการออกแบบให้เมืองมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบหลากหลาย Barnett ได้กำหนดให้มีการสร้างอาคารที่มีการใช้งานหลายๆประเภทปะปนกัน เช่น ชั้นบนเป็นที่พักอาศัย ชั้นกลางเป็นสำนักงานและชั้นล่างเป็นร้านค้า ซึ่งกิจกรรมการใช้งานกับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่แบบผสมผสาน เป็นประเด็นสำคัญที่สามารถเพิ่มโอกาสให้พื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เกิดการใช้งานในพื้นที่ที่หลากหลาย กิจกรรมหลากหลายช่วงเวลา และหลากหลายประเภทผู้ใช้งาน นอกจากนี้การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะที่ง่ายและสามารถซึมซับบรรยากาศความเป็นธรรมชาติของพื้นที่ได้มากที่สุด โดยการเดินเท้า หากพื้นที่สาธารณะมีโอกาสของการเข้าถึงด้วยการเดินมาก พื้นที่สาธารณะนั้นมักจะเป็นพื้นที่ที่คึกคักและมีชีวิตชีวาที่สุด

ในด้านกิจกรรมทางสังคมและการใช้งานพื้นที่สาธารณะได้สะพานนั้น (Gehl, 1987) ได้ให้แนวคิดการใช้พื้นที่สาธารณะ คือ ความหลากหลายของวัตถุประสงค์ (multi-use) ความหลากหลายของเวลา (multi-time) และผู้คนหลากหลายประเภท (multi-type people) ส่งผลต่อพื้นที่สาธารณะในการตอบสนองการใช้งานและเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จในพื้นที่ว่าประสบความสำเร็จอย่างไร โดย

1) หากมีประเภทผู้ใช้งานที่หลากหลาย จะสามารถช่วยทำให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายขึ้นในพื้นที่เช่นเดียวกัน เนื่องจากผู้คนแต่ละกลุ่มแต่ละวันจะมีความสนใจในกิจกรรมที่แตกต่างกัน เมื่อเกิดการทำการกิจกรรมที่หลากหลายประเภทในเวลาเดียวกัน พื้นที่เดียวกันจะช่วยทำให้พื้นที่สาธารณะนั้นมีความแปลกใหม่และหลากหลายคู่มือชีวิตชีวามากขึ้น

2) กิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะ การพัฒนาให้เกิดการใช้งานพื้นที่สาธารณะเป็นส่วนหนึ่งของแนวคิดเพื่อการพัฒนาฟื้นฟูเมือง หากพื้นที่ไม่เกิดการใช้ประโยชน์หรือเกิดกิจกรรม พื้นที่นั้นก็ไม่ต่างอะไรกับพื้นที่สูญเปล่าไร้ประโยชน์ และตัวชี้วัดความสำเร็จของพื้นที่ คือ การใช้ประโยชน์ของมัน การใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งนั้นเกิดขึ้นในรูปแบบของกิจกรรมต่างๆอันเนื่องมาจากพฤติกรรมของคน ที่เกิดขึ้นตามความจำเป็น ความต้องการ หรือเป้าหมายของบุคคลในขณะนั้น อาจเกิดขึ้นได้ตามความคาดหมายหรือไม่ก็ได้ (Macus and Francis, 1990) โดยได้จำแนกลักษณะของการทำการกิจกรรมในชีวิตประจำวันไว้ ดังนี้

- กิจกรรมที่จำเป็น (necessary activity) เป็นกิจกรรมที่จำเป็นต่อการดำเนินกิจกรรมประจำวันของคน เป็นกิจกรรมที่คนไม่มีทางเลือกในการเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ได้แก่ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการเดินเป็นหลัก เช่น การเดินไปทำงาน เดินซื้อของ หรือทำธุระต่างๆ

- กิจกรรมทางเลือกหรือกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ (option or recreational activities) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความต้องการของคน ที่จะเลือกทำ เป็นกิจกรรมที่คนเลือกตัดสินใจที่จะทำ แล้วแต่ช่วงเวลา และสถานที่อำนวยด้วย โดยเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพักผ่อนหย่อนใจเป็นหลัก เช่น การเดินเล่น ยืนหรือนั่งเพื่อความเพลิดเพลิน เป็นต้น

- กิจกรรมผลลัพธ์หรือกิจกรรมทางสังคม (resultant or social activities) เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจากกิจกรรมทั้งสองข้างต้น คือต้องอาศัยการที่มีคนอยู่ในพื้นที่โล่งนั้นเสียก่อน อันได้แก่ การทักทาย การสนทนา กิจกรรมร่วมกันของชุมชน และรวมไปถึงการปฏิสัมพันธ์ทางอ้อม เช่น การดูหรือฟังคนอื่นๆที่อยู่ในบริเวณเดียวกัน

3) ช่วงเวลาการใช้พื้นที่ มีความสำคัญต่อการมีชีวิตของพื้นที่สาธารณะ ซึ่งสัมพันธ์กับผูู้ใช้งาน และกิจกรรม หากผู้คนหลากหลาย กิจกรรมหลากหลาย เกิดช่วงเวลาหลากหลายในการทำกิจกรรม คือ มีการทำกิจกรรมต่างๆในช่วงเวลาที่ต่อเนื่องและอาจจะตลอด 24 ชั่วโมงจะทำให้พื้นที่สาธารณะ นั้นไม่เปลี่ยวเหงาและดูมีอันตราย

Gehl (1971) สรุปว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่โล่งนั้น ไม่ใช่การเดินทางทำ กิจกรรมพักผ่อน หย่อนใจหรือกิจกรรมทางสังคมอย่างหนึ่งอย่างใด แต่เป็นการผสมผสานของกิจกรรมประเภทต่างๆ เหล่านั้นในรูปแบบที่หลากหลาย และWhyte ได้เสนอเพิ่มเติมอีกว่า ภายใต้ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพ ที่ตั้งที่ใกล้เคียงกันไม่ใช่พื้นที่โล่งทั้งหมดจะมีการใช้ประโยชน์อย่างหนาแน่นเหมือนกันหมด ทั้งนี้ยัง ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของพื้นที่โล่งและบริเวณโดยรอบด้วย โดยพื้นที่โล่งที่มีลักษณะทางกายภาพที่ ดินนั้น มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ทั้งในด้านปริมาณผู้ใช้ ระยะเวลาในการใช้และความ หลากหลายของประเภทกิจกรรม คุณภาพทางกายภาพของพื้นที่โล่งนี้ มีความสำคัญต่อการเกิดขึ้น ของกิจกรรมเป็นอย่างมาก โดยเมื่อพื้นที่นั้นมีคุณภาพที่ดีแล้ว นอกจากกิจกรรมจำเป็นจะมีมากขึ้น แล้วยังจะมีการใช้ระยะเวลาในพื้นที่นั้นนานขึ้น และยังส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางเลือก(optional activity)เพิ่มขึ้นในความหลากหลายที่มากขึ้น อีกทั้งยังก่อให้เกิดกิจกรรมทางสังคม(social activity) ต่างๆตามมาด้วย

ในการหาแนวทางเพื่อพัฒนาพื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำในพื้นที่ ซึ่งกำลัง ประสบ ปัญหาในการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่กั้นเดียวกัน ได้ค้นพบว่าพื้นที่ที่ประสบปัญหาเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ ไม่เหมาะสม โดยถูกใช้เป็นพื้นที่พักผ่อน หรือการกลายเป็นพื้นที่รกร้าง สาเหตุหนึ่งก็เนื่องมาจากขาด การใช้ประโยชน์ในพื้นที่อย่างเหมาะสมและต่อเนื่องนั่นเอง ทั้งที่พื้นที่สาธารณะได้สะพานนั้นมี ลักษณะของความเป็นพื้นที่ริมน้ำ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีลักษณะที่เปิดโล่ง มีมุมมองที่ดีสู่มแม่น้ำเจ้าพระยา ดังที่ Whyte ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับธรรมชาติของพื้นที่โล่งนั้นว่ามีคุณลักษณะ คือ ความเปิดโล่งเป็น พื้นฐานอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ดีคุณภาพของพื้นที่โล่งยังขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลักอีกสองประการ คือ ต้นไม้และน้ำ ต้นไม้เป็นปัจจัยทางธรรมชาติที่เสริมสร้างพื้นที่โล่งด้วยเหตุผลหลายประการด้วยกัน กล่าวคือ ทั้งทำให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงามและให้ความรู้สึกอบอุ่นและปลอดภัยในการใช้พื้นที่ อีกทั้งยังช่วยลดอุณหภูมิและให้ร่มเงาอันส่งผลทำให้รู้สึกสบาย ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่จะส่งเสริมให้ พื้นที่เหล่านั้นน่าเข้าไปใช้งาน

2.3.3 แนวคิดด้านการปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองกับการฟื้นฟูเมือง

ความหมายของภูมิทัศน์เมือง

เกริก กิตติคุณ (2552) และ Cullen (1961) ให้ความหมายเกี่ยวกับ ภูมิทัศน์เมือง(urban landscape หรือ townscape) ที่สอดคล้องกัน ว่าหมายถึง การรับรู้สภาพแวดล้อมภูมิประเทศทั้งที่ ปรากฏตามจริง ตามเส้นทางและพื้นที่นอกอาคารที่สามารถมองเห็นและรับรู้ได้ในเมือง ไม่ว่าจะเป็น ลักษณะและรูปทรงที่โอบล้อมจุดที่เรายืนอยู่ โดยจะมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ภูมิทัศน์เมืองจากการ เคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งภายในเมือง หรือศิลปะการสร้างเมืองที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้สาย สัมพันธ์ทางสายตาระหว่างมนุษย์กับสภาพแวดล้อมในเมือง ที่เน้นการรับรู้สภาพแวดล้อมโดยการ

มองเห็น และการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมทางกายภาพในสภาพแวดล้อมของเมือง เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมในเมือง ในบางครั้งจุดสังเกตและจุดศูนย์รวมก็อยู่ในสถานที่เดียวกัน

(Lynch,1997)ให้นิยามภูมิทัศน์เมือง ว่าเป็นการรวมองค์ประกอบในการรับรู้ของเมือง จากผู้พบเห็น ซึ่งประกอบด้วย องค์ประกอบ 5 อย่าง คือ ทางสัญจร (paths) ขอบเขต(edges) ย่าน (districts) จุดศูนย์รวม(nodes) และจุดหมายตา(Landmarks) โดยองค์ประกอบทั้ง 5 ประการจะสร้างมโนทัศน์ในการรับรู้เมืองของผู้สังเกตหากสภาพแวดล้อมของเมืองมีการจัดองค์ประกอบที่เหมาะสม ก็จะทำให้เกิดจินต-ภาพที่ชัดเจนและส่งผลให้เมืองนั้นๆมีความน่าประทับใจต่อผู้พบเห็นในที่สุด

(Ashihara Yoshinobu,1983) ให้ความหมายภูมิทัศน์เมือง คือ ภาพรวมของเมืองซึ่งเกิดจากองค์ประกอบทางกายภาพต่างๆ ซึ่งปรากฏแก่สายตา และก่อให้เกิดผลทางอารมณ์และความรู้สึกแก่ผู้รับรู้องค์ประกอบ โดยคุณลักษณะของภูมิทัศน์เมืองถูกกำหนดขึ้นจากความสัมพันธ์ระหว่างถนนและกลุ่มอาคารในพื้นที่เมือง ซึ่งองค์ประกอบสำคัญที่กำหนดคุณลักษณะของภูมิทัศน์เมืองในปัจจุบันที่สำคัญที่มีผลต่อภูมิทัศน์เมืองได้แก่ วัสดุที่ใช้ (materials) ขนาดสัดส่วน (proportions) และเส้นรอบรูป (profiles) หรือเส้นขอบที่มองจากด้านหน้าอาคารและด้านข้างอาคาร

(กิตติคุณ,2541), Culler (1961), Lynch (1977) และYoshinobu (1983) ได้ให้ความหมายของภูมิทัศน์เมืองที่สอดคล้องกันว่า เราจะสามารถรับรู้ภาพลักษณ์ของภูมิทัศน์เมืองได้จากการมองเห็น โดยการเคลื่อนที่จากจุดที่ยืนอยู่ไปเรื่อยๆ ภูมิทัศน์ของเมืองจะเปลี่ยนแปลงไปตามการเคลื่อนที่ของเราจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง ซึ่งนับว่าเป็นศิลปะของเมืองโดยการรับรู้ผ่านทางสายตาระหว่างมนุษย์กับสภาพแวดล้อมในเมือง โดยในสิ่งที่เรารับรู้นั้นควรเกิดจากการที่เมืองได้ประกอบไปด้วยการจัดองค์ประกอบที่เหมาะสม และแสดงความสัมพันธ์ระหว่างถนนกับกลุ่มอาคารในพื้นที่เมือง

ภูมิทัศน์เมืองกับการพัฒนาฟื้นฟูเมือง

มาตรฐานด้านการออกแบบชุมชนและภูมิทัศน์เมืองของกรุงเทพมหานคร, 2552 ภูมิทัศน์เมืองประกอบไปด้วย (ภักดีสุขเจริญ, 2552)

1. ภูมิทัศน์อาคาร เน้นการสร้างคุณภาพช่องเปิดโล่งของเมือง

- ก) สัดส่วนระหว่างความสูงอาคาร ฐานอาคาร และความกว้างถนนโดยทั่วไปให้เป็นไปตามข้อกำหนดกรุงเทพ มหานครคือ 2:1 แต่หากเป็นอาคารสูงควร แยกส่วนฐานอาคาร (Podium) ออกจากส่วนอาคารสูง (Tower) โดยที่ฐานอาคารควรมีความสูงอยู่ที่ประมาณ 3-4 ชั้นอาคาร หรือมีสัดส่วนระหว่างความสูงของฐานอาคารและความกว้างถนนเท่ากับ 1:0.8 ระยะถอยร่นควรพิจารณาให้มีการระยะระยะสร้างขีด (Build to Line) ของอาคารริมถนนแทนที่ระยะถอยร่น (Set Back) โดยเฉพาะถนนสายสำคัญในพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ระยะสร้างขีดดังกล่าวให้ยึดตามเกณฑ์ข้อกำหนดท้องถิ่นดั้งเดิม
- ค) รูปแบบองค์ประกอบสถาปัตยกรรมด้านหน้าอาคารและฐานอาคาร บนถนนสายสำคัญที่มีกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ ควรมีความต่อเนื่องของพื้นที่ร้านค้าขายสินค้าและบริการต่างๆ และต้องเข้าถึงได้โดยสะดวก โดยเฉพาะจากคนเดินเท้าหรือจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ

- ง) รูปแบบการกันแบ่งพื้นที่ส่วนบุคคลและพื้นที่สาธารณะ ในพื้นที่ย่านต่างๆ ควรได้รับการสนับสนุนให้พัฒนาเชื่อมต่อเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ทางเท้าสาธารณะ ลดโครงสร้างรั้วที่กีดกันระหว่างพื้นที่โครงการและพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งรั้วกันระหว่างพื้นที่โครงการด้วยกัน

2. ภูมิทัศน์ทางสัญจร

อุปกรณ์ประกอบถนน

- ก) ทางเดินเท้าสาธารณะ ควรมีการแบ่งขอบเขตพื้นที่อย่างชัดเจนระหว่างเขตพื้นที่สัญจร (transit zone) และขอบเขตพื้นที่สำหรับติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน (curb zone หรือ furniture zone) โดยเฉพาะ
- ข) รูปแบบอุปกรณ์ประกอบถนน ควรเน้นวัสดุคุณภาพสูงที่มีความคงทนต่อการใช้งาน การดูแลรักษาสะดวก สวยงามและมีความเป็นเอกภาพ
- ค) ตำแหน่งของการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ควรสร้างความเป็นระเบียบ ลดความขัดแย้งระหว่างอุปกรณ์ มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม
- ง) หลักการออกแบบและติดตั้งในรายละเอียดอุปกรณ์ประกอบถนน ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

พืชพรรณ

- ก) ชนิดพันธุ์และขนาดของต้นไม้ถนน ขนาดของพืชพรรณแปรผันไปตามขนาดของทางเท้าและสัดส่วนของอาคาร
- ย่านที่พักอาศัยสามารถปลูกไม้ยืนต้นขนาดใหญ่ที่มีทรงพุ่มหนาแน่นได้ เนื่องจากต้นไม้ใหญ่จะสร้างให้เกิดบรรยากาศของการเป็นที่อยู่อาศัยที่ดี ถ้าเป็นไม้พุ่ม ควรตัดแต่งให้มีความสูงไม่เกิน 1 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงจุดอับที่สามารถเป็นพื้นที่ก่ออาชญากรรมได้
 - ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองและย่านสถาบันราชการ ให้ใช้พืชพรรณไม้ยืนต้น พุ่มโปร่งโล่ง ไม่แผ่กิ่งก้านมากเกินไป ทรงพุ่มสูงอย่างน้อย 3 เมตรไม่ผลัดใบ
- ข) ระยะปลูกต้นไม้ทุกพื้นที่ย่าน ควรสัมพันธ์กับขนาดทรงพุ่มของต้นไม้แต่ละชนิดที่เลือกใช้ ความทึบแสงหรือโปร่งแสงที่ต้องการ โดยคิดจากทางพุ่มเมื่อต้นไม้โตเต็มวัย เช่น ไม้ยืนต้นขนาดทรงพุ่มเส้นผ่านศูนย์กลาง 6 เมตร สามารถมีระยะปลูกห่างตั้งแต่ 4 เมตรขึ้นไป (ระยะซ้อนทับ 1 ใน 3 ของทรงพุ่ม) ควรมีการควบคุมการเจริญเติบโตของกิ่งล่างของทรงพุ่มต้นไม้ให้สูงเหนือพื้นดินในระยะ 3 เมตรและควรปลูกต้นไม้ให้มีระยะห่างจากสี่แยกประมาณ 7.5-9 เมตร
- ค) ระยะการติดตั้งเสาไฟและพืชพรรณทุกพื้นที่ย่าน ควรมีการเว้นระยะระหว่างเสาอย่างสม่ำเสมอตามความสว่างของแสงไฟ ระยะห่างเฉลี่ยของต้นไม้ขนาดใหญ่ให้ร่มเงาริมถนนกับเสาไฟส่องสว่างอยู่ที่ 12 เมตร และที่ 5 เมตร

2.3.4 แนวคิดด้านการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะ

ในโครงการพัฒนาฟื้นฟูเมืองในปี 2002 รัฐบาลญี่ปุ่น มีแนวคิดและแนวปฏิบัติในการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ที่เคยถูกทิ้งร้าง โดยการผ่านกฎหมายมาตรการพิเศษเพื่อการฟื้นฟูเมือง (the urban renaissance special measure law of 2002) ซึ่งประกอบด้วยนโยบาย

หลัก 2 ประการ คือ

1) สนับสนุนโครงการฟื้นฟูหรือพัฒนาพื้นที่ในเมืองใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาการพัฒนาพื้นที่ชานเมืองและการขยายของเมืองในแนวราบอย่างไร้การควบคุม ตลอดจนตอบสนองกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางสังคมเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ การลดลงของอัตราการเกิดและการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

2) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีบทบาทหลักในการวางแผนและดำเนินการโครงการฟื้นฟูหรือพัฒนาพื้นที่ในเมืองใหม่ โดยที่ภาครัฐจะปรับเปลี่ยนบทบาทเป็นผู้ให้การสนับสนุนและประสานงาน นอกจากนี้ กฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดพื้นที่เร่งด่วนเพื่อการฟื้นฟูเมือง (priority urban redevelopment area) ซึ่งพื้นที่บริเวณจุดตัดของโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ได้แก่ สถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบ ก็เป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมาย (urban renaissance headquarter, 2002) หลังจากเกิดแผนพัฒนาดังกล่าว จึงเกิดการพัฒนาคณะที่เสื่อมโทรมและถูกทิ้งร้างในหลายพื้นที่ของเมืองในประเทศญี่ปุ่น ส่วนในสหรัฐอเมริกา ได้มีหน่วยงานหนึ่ง ที่ทำงานด้านการพัฒนาฟื้นฟูเมืองเช่นกัน คือ หน่วยงาน design workshop (สหรัฐอเมริกา) เป็นหน่วยงานที่มีแนวคิดในการเพิ่มชีวิตชีวาให้กับเมือง ได้ทำการส่งเสริมให้มีการจัดระบบ ของรถยนต์ รูปแบบอาคาร การลงทุนทางธุรกิจ และการคมนาคมขนส่งมวลชน ที่คำนึงถึงผู้ใช้ทางเดินเท้าให้ใช้งานได้สะดวกปลอดภัยเป็นสำคัญ ผลงานด้านการออกแบบเมือง ในช่วงสี่ทศวรรษที่ผ่านมา ประกอบด้วย โครงการต่างๆหลายรูปแบบ เช่น โครงการฟื้นฟูพื้นที่มลพิษ(brownfield) เขตพื้นที่เชื่อมต่อทางคมนาคม(transit-oriented districts) พื้นที่โล่งในเมืองและภูมิทัศน์ถนน มีการดำเนินการปรับปรุงองค์ประกอบของระบบเมือง เพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะที่ส่งผลให้เมืองต่างๆ รวมทั้งนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์สามารถได้รับผลประโยชน์ต่อเนื่อง ผลลัพธ์ที่ตามมาคือ ย่านและชุมชนต่างๆโดยรอบมีชีวิตชีวามากขึ้น กล่าวคือมีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม สิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ อย่างต่อเนื่องเป็นพลวัต เพราะสถานที่เหล่านี้ชักจูงคนให้มาอยู่ร่วมกัน ช่วยกระตุ้นการลงทุนจากภาคเอกชน และทำให้มูลค่าที่ดินสูงขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด จากการทำงานร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชน ทำให้พื้นที่ประสบความสำเร็จในการที่สามารถ ตอบสนองความจำเป็นพื้นฐานของเมือง นักพัฒนาที่ดิน ธุรกิจชุมชน สิ่งแวดล้อม ชุมชนใกล้เคียง ตลอดจนบุคคลทั้งหลายที่ตั้งใจมาใช้ประโยชน์สิ่งแวดล้อมได้อย่างเต็มที่

แนวทางการจัดการภูมิทัศน์เมือง

แนวทางการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน ควรคำนึงถึงเอกลักษณ์ของเมือง ทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคมวัฒนธรรม และเศรษฐกิจรวมเข้าด้วยกัน โครงการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบในทางลบที่มีต่อภูมิทัศน์เมือง โดยไม่ได้คำนึงถึงเอกลักษณ์เฉพาะและวิถีชีวิตของเมือง ได้ทำลายบรรยากาศการรับรู้ทาง

สุนทรียภาพที่ส่งผลกระทบต่อภูมิทัศน์เมือง ทั้งนี้ แนวทางการจัดการภูมิทัศน์เมืองที่เสริมการพัฒนา และการอนุรักษ์อย่างสอดคล้องกัน ควรยึดถือปฏิบัติ ดังนี้ (เกริก กิตติคุณ)

1) การบริหารจัดการในเชิงแผนและนโยบายของหน่วยงานในท้องถิ่น

การวางแผนเพื่อพัฒนาและอนุรักษ์ทัศนียภาพเมือง ควรเป็นแผนในระดับแผนปฏิบัติการที่มีความชัดเจนในการดำเนินงาน มีการกำหนดวัตถุประสงค์ ขั้นตอนกระบวนการดำเนินงาน ระยะเวลาของโครงการต่างๆ และการจัดตั้งงบประมาณโดยมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามามีบทบาทในการดำเนินงาน อันจะทำให้การจัดเตรียมงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินงานทั้งหมดจากรัฐบาลรวมทั้งแหล่งเงินทุนภายในและจากต่างประเทศ จากกองทุนเพื่อการอนุรักษ์ และพัฒนาในด้านต่างๆ โดยควรเน้นที่การศึกษาค้นคว้าวิจัย เพื่อเสนอแนะวิธีการการพัฒนาสภาพภูมิทัศน์เมืองมากกว่านำมาใช้ในการของงบประมาณเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

2) การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนที่มีต่อสภาพภูมิทัศน์เมือง

เพื่อบรรลุผลที่ได้จากการวางแผน ควรได้รับการสนองตอบจากชุมชน และสังคมท้องถิ่น โดยไม่ทำให้ขีดความสามารถที่จะสนองตอบต่อความจำเป็นต้องการในอนาคตเสียไป โดยการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพภูมิทัศน์เมืองให้เกิดขึ้น แนวทางการจัดการสภาพภูมิทัศน์เมือง ควรให้ความสำคัญต่อสิทธิของประชาชนในท้องถิ่น และเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายและแผนงานที่ชุมชนมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง ตลอดจนเผยแพร่ความรู้ด้านการอนุรักษ์แก่ประชาชน ทำได้โดยให้ความรู้และการศึกษาทั้งโรงเรียนและนอกระบบ มีการฝึกอบรม รวมไปถึงการประชาสัมพันธ์การจัดทำแนวทางหรือคู่มือการพัฒนาภูมิทัศน์เมือง ทั้งนี้กระบวนการมีส่วนร่วมนับว่าเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาในทุกระดับตั้งแต่ระดับองค์การหน่วยงานของรัฐจนถึงในระดับชุมชนขนาดเล็ก การพัฒนาสภาพภูมิทัศน์เมือง ต้องใช้มิติของภาคประชาชนในการจัดการและการแก้ปัญหาร่วมกัน กระบวนการมีส่วนร่วมก่อให้เกิดพลังของทุกฝ่ายในการร่วมกันคิด ร่วมกันทำ และผลจากการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถนำไปสู่การพัฒนาที่มีประสิทธิภาพ

3) การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นกลไกของรัฐเพื่ออนุรักษ์และพัฒนาสภาพภูมิทัศน์เมือง

มาตรการทางกฎหมายที่บังคับใช้เพื่อควบคุมภูมิทัศน์เมืองที่มีคุณค่าให้คู่ควรแก่การอนุรักษ์ และส่งเสริมการพัฒนาภูมิทัศน์เมืองให้เป็นไปตามหลักการสุนทรียภาพโดยคำนึงถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างที่จะเกิดขึ้นทั้งของหน่วยงานของรัฐและเอกชน การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นกลไกของรัฐ ที่ออกตามพระราชบัญญัติ และกฎกระทรวง รวมทั้งข้อบัญญัติของท้องถิ่น ที่บังคับใช้เฉพาะในขอบเขตพื้นที่การปกครองตามลักษณะความต้องการบังคับใช้ของท้องถิ่น การควบคุมเมืองเป็นไปตามผังที่ได้กำหนดไว้ในอนาคตของเมือง การวางและจัดทำผังเมือง ของกรมโยธาธิการและผังเมืองจะให้ความสำคัญกับมาตรการควบคุมทางกฎหมายผังเมืองที่ออกตามพระราชบัญญัติ และกฎกระทรวง รวมทั้งข้อบัญญัติของท้องถิ่น ที่บังคับใช้เฉพาะในขอบเขตพื้นที่การปกครองตามลักษณะความต้องการบังคับใช้ของท้องถิ่น การควบคุมเมืองเป็นไปตามผังที่ได้กำหนดไว้ในอนาคตของเมือง การวางและจัดทำผังเมืองของกรมโยธาธิการและผังเมืองจะให้ความสำคัญกับมาตรการควบคุมทางกฎหมายผังเมืองที่ออกตามพระราชบัญญัติ และกฎกระทรวง รวมทั้งข้อบัญญัติของท้องถิ่น ที่บังคับใช้เฉพาะในขอบเขตพื้นที่การปกครองตามลักษณะความต้องการบังคับใช้ของ

ท้องถิ่น รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมทางผังเมือง ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ.2518 พระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.2547 เป็นต้น การใช้มาตรการควบคุมการบังคับใช้ทางกฎหมายทั้งในส่วนเทศบัญญัติ และข้อบังคับของท้องถิ่นเพื่อให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานของสภาพภูมิทัศน์ที่ได้กำหนดไว้

2.3.5 ตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Development)

หัวข้อนี้เป็นการนำเสนอตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำในพื้นที่ริมน้ำของเกาะฮ่องกง ที่ประกอบไปด้วยแนวทางการพัฒนาในด้านต่างๆซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาเมืองจากนักคิดต่างๆ ช่างต้น พร้อมกับได้มีการนำเสนอแนวทางใหม่ๆเพิ่มเติมที่เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะพื้นที่ที่สามารถแสดงเป็นภาพ3มิติพร้อมคำอธิบาย ได้ดังต่อไปนี้



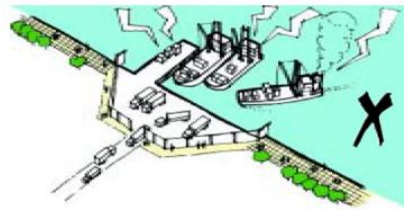
แนวทางการออกแบบเมืองของฮ่องกง(Urban Design Guideline for Hong Kong)



พื้นที่ริมน้ำ อ่าววิกตอเรีย ซึ่งเป็นทัศนียภาพด้านหน้าของฮ่องกงที่สำคัญ ควรสร้างให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่และด้วยการออกแบบให้เป็นพื้นที่ริมน้ำที่มีนวัตกรรม โดยเป็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการผังเมือง “วิสัยทัศน์และเป้าหมายสำหรับอ่าววิกตอเรีย



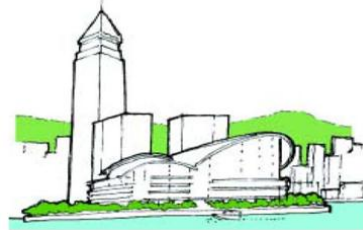
สร้างพื้นที่ริมน้ำที่สามารถมีกิจกรรมการใช้งานที่หลากหลาย เช่น ร้านอาหารที่หลากหลาย อำนวยความสะดวกด้านการค้า มีร้านค้าปลีกย่อยต่างๆ พื้นที่เดินเล่นและท่าเรือ สะพาน โดยผ่านการออกแบบที่ดีและมีอุปกรณ์ประกอบถนนที่เหมาะสม



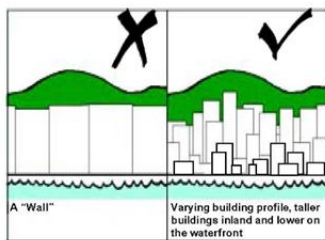
สร้างให้มีพื้นที่ริมน้ำสำหรับการเดินและหลีกเลี่ยงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสม ควรมีการสงวนพื้นที่ริมน้ำไว้สำหรับกิจกรรมทางวัฒนธรรม การท่องเที่ยวที่เกี่ยวกับการพักผ่อน หย่อนใจ และกิจกรรมด้านการค้า



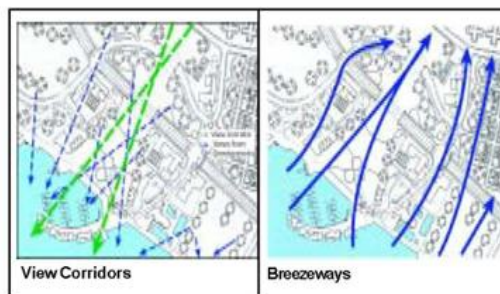
ส่งเสริมความหลากหลายในการสร้างสรรค์สิ่งก่อสร้าง หลีกเลี่ยงรูปแบบอาคารที่หน้าเบื่อ จำเจ ด้านหน้าท่าเรือ ควรสร้างจุดหน้าสนใจและโน้ต



นำเสนอสถานที่สำคัญของเมือง เช่น ที่ปากทางเข้าท่าเรือ หรือย่านที่เป็นเขตเศรษฐกิจของเมือง การอาคารแบบราบที่ผ่านการออกแบบที่ดี ก็สามารถทำให้สถานที่นั้นกลายเป็นพื้นที่ริมน้ำที่ประสบความสำเร็จได้ เช่น ศูนย์ประชุมและการแสดง อาคารนิววิง(New wing)ในวันชัย(Wan chai)

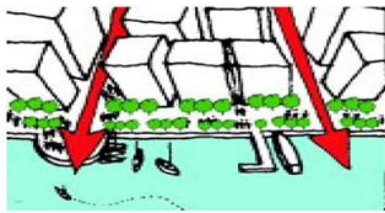


หลีกเลี่ยงการเกิดการสร้างอาคารที่เสมือนเป็นกำแพงในพื้นที่ริมน้ำ โดยการสร้างให้อาคารมีระดับความสูงที่ต่างกันตามความเหมาะสมของพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ที่เหมาะสมในการสร้างอาคารสูงไม่ควรอยู่ในพื้นที่ริมน้ำ

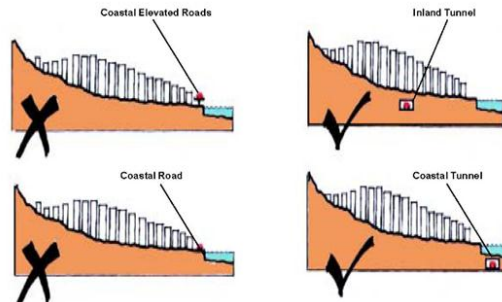


ควรมีการอนุรักษ์พื้นที่ริมน้ำเพื่อการเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำจากการมองและการสร้างการเชื่อมต่อด้านการเดินสู่พื้นที่ริมน้ำมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เกิดการแทรกซึมของพื้นที่ริมน้ำสู่พื้นที่เมืองชั้นใน และช่วยให้อำนวยความสะดวกในการถ่ายเทอากาศทางทะเล

ภาพที่ 2. 7 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง (ที่มา: Urban Design Guideline for Hong Kong, 2002)



เพิ่มพื้นที่ริมน้ำสำหรับการเดินเท้า(นับรวมบุคคลที่มีความพิการ)โดยการสร้างความเชื่อมโยงทางกายภาพจากพื้นที่หลักในเมือง



หลีกเลี่ยงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในพื้นที่ริมน้ำซึ่งจะเป็นการสร้างกำแพงหรือการปิดกั้นด้านการมองเห็นและด้านกายภาพ สามารถที่จะหลีกเลี่ยงการสร้างถนนในพื้นที่ริมน้ำได้

ภูมิทัศน์เมือง (City scape)

ก) พื้นที่เปิดโล่ง หรือ พื้นที่สาธารณะ(Open Space)



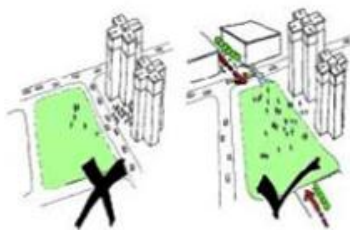
สนับสนุนให้มีพื้นที่สาธารณะสีเขียวที่ดี สามารถตอบสนองการใช้งานด้านการพักผ่อนหย่อนใจได้



สร้างให้มีการผสมผสานอย่างสมดุลระหว่าง พื้นที่ลาดชันและพื้นที่ผิวสัมผัสอ่อนนุ่ม มีรายละเอียดของประกอบชิ้นเล็กไปจนกระทั่งอุปกรณ์ชิ้นใหญ่ สร้างความรู้สึกสบายของสภาพแวดล้อมที่ดีเป็นพื้นที่สีเขียวในเมือง



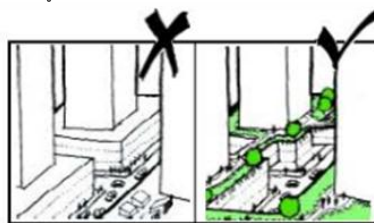
ให้ความสำคัญกับสถานที่สำคัญโดยการทำให้พื้นที่นั้นเป็นพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อแสดงถึงความรู้สึกถึงความสำคัญของสถานที่



เพิ่มการเข้าถึงพื้นที่เปิดโล่งให้สามารถเข้าถึงง่ายและใช้เวลาน้อยในการเข้าถึงจากถนน เชื่อมต่อกับทางเดินเท้าและแสดงทิศทางสู่สิ่งอำนวยความสะดวก



เพิ่ม สีเขียวในระดับถนน ส่งเสริมการพัฒนาในการจัดสรรพื้นที่สำหรับการจัดสวน สำหรับการปลูกต้นไม้ และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ บนพื้นที่หน้าบ้านและทางเดิน



เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการปรับภูมิทัศน์พื้นที่เปิดโล่งในระดับพื้นฐานอาคารและระดับหลังคา เพื่อการเปิดมุมมองสู่พื้นที่สีเขียว

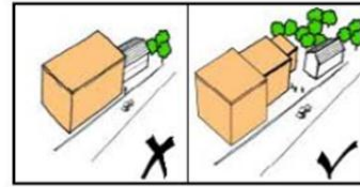
ภาพที่ 2. 8 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง

(ที่มา: Urban Design Guideline for Hong Kong, 2002)

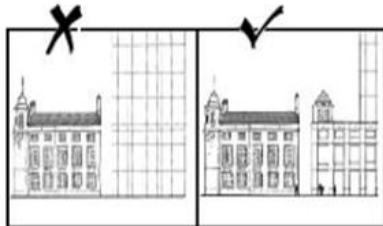
ข) การอนุรักษ์มรดกอาคาร/เอกลักษณ์ท้องถิ่น
(Conservation of Heritage Building / Local Characters)



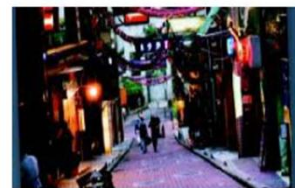
ส่งเสริมการอนุรักษ์มรดกทางสถาปัตยกรรมและวัฒนธรรมอาคารสำคัญ เสริมสร้างความต่อเนื่องทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ในฮ่องกง



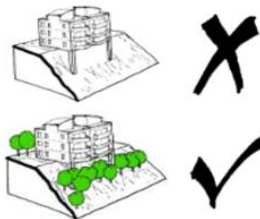
อาคารที่เกิดขึ้นใหม่ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับอาคารอนุรักษ์ควรมี การกำหนดระยะถอยถันจากอาคารอนุรักษ์ที่ไม่สร้างชิดและบัง อาคารอนุรักษ์ทางมรดกวัฒนธรรม



ลดผลกระทบจากการพัฒนาที่อยู่ใกล้เคียง โดยการสร้างระเบียง ส่วนชั้นฐาน อาคาร ทำให้เกิดมุมมองด้านหน้าอาคารที่จืดจาง การเว้นวรรคเพื่อเป็นการ สร้างความเจริญตาดีด้านสถาปัตยกรรม และให้คุณค่าแก่อาคารมากขึ้น



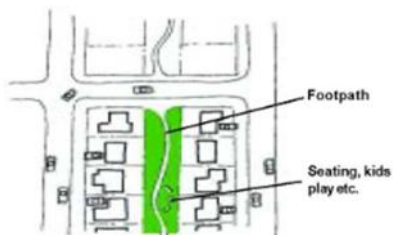
เขตท้องถิ่นมีกิจกรรมทางวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของตนเอง องค์ประกอบทางกายภาพและทางประวัติศาสตร์ ในการปรับปรุง รักษาและเสริมสร้างกิจกรรมเหล่านี้และเอกลักษณ์เท่าที่จะทำได้ ระยะเวลาสั้น ป้ายร้านค้าของย่านชิมซาฮูและกิจกรรมค้าปลีกที่ถนน ของวัดเป็นตัวอย่างของเอกลักษณ์ที่ควรค่าแก่การรักษา



- ลดผลกระทบต่อนู่มมองที่ไม่สวยงามจากโครงสร้างอาคารโดยการสร้าง แผงตันไม่ในการบดบังสิ่งที่ไม่ต้องการมองเห็น
- แนะนำการจัดสวนที่เหมาะสมกับต้นไม้สูงและต้นไม้แขวนเพื่อบดบัง โครงสร้างอาคาร

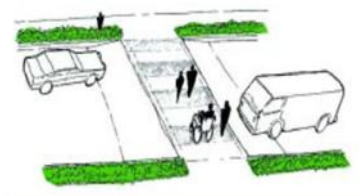
การเดินในสภาพแวดล้อมธรรมชาติ (Pedestrian Environment)

ก) เส้นทางการเดินเท้า (Pedestrian Circulation)



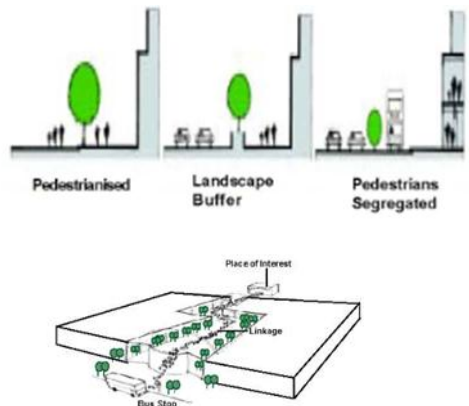
บูรณาการการเชื่อมโยงทางเดินเท้ากับพื้นที่เปิดโล่ง

ให้ความสำคัญกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า เช่น ถนนคนเดิน และ ทางเดินใต้ดินหรือทางเดินกึ่งใต้ดิน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแยกแยะระหว่างทางเดินเท้า และทางวิ่งยานพาหนะ



แนะนำมาตรการสร้างการจราจรที่สงบเงียบ ลดปัญหาเรื่องการกระแทกและ ความเร็ว เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างผู้ใช้ยานพาหนะและคนเดินเท้า

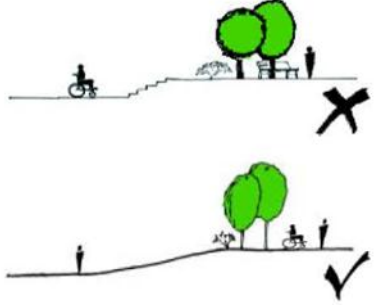
ภาพที่ 2. 9 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง
(ที่มา: Urban Design Guideline for Hong Kong, 2002)



Pedestrianised Landscape Buffer Pedestrians Segregated

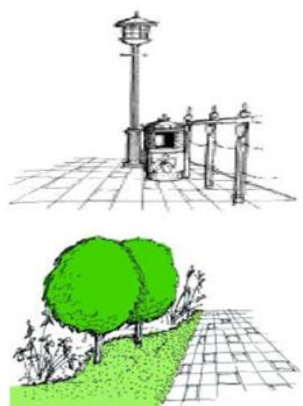
สร้างเชื่อมโยงโดยตรงระหว่างศูนย์กลางกิจกรรมและสถานที่สำคัญ เพิ่มความน่าสนใจของการเชื่อมโยงเหล่านี้โดยทำให้เกิดการใช้งานของอาคารและถนนกว้างสลับกับพื้นที่เปิดโล่งและโหนด(node) ของธรรมชาติสีเขียว

ทำให้มีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย สะอาด เข้าถึงง่ายและเป็นสถานที่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีกระทั่งสภาพอากาศ สำหรับการเดินเท้า สามารถเข้าถึงง่ายและรองรับการเข้าถึงและการใช้งานของคนพิการด้วย



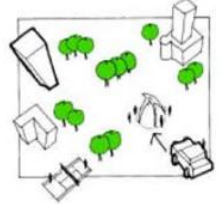
สร้างทางลาดสำหรับการเข้าถึงโดยผู้สูงอายุ คนพิการและผู้ปกครองที่มีเด็ก ๆ

ข) ภูมิทัศน์ทางสัญจร(Street scape)

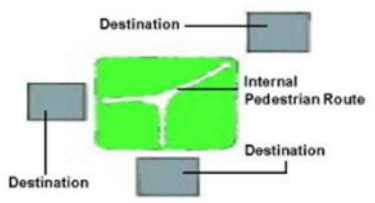


สร้างพื้นที่ทางเท้าที่มีคุณภาพสูง เช่น ปูกระเบื้อง ปูอิฐบล็อก หรือ มีอุปกรณ์ประกอบถนน ที่มีพัฒนาให้มีเอกลักษณ์


ส่งเสริมให้มีการปลูกต้นไม้ และการจัดสวนเพื่อลดความแข็งของพื้นตาดแข็ง



ลดการครอบครองพื้นที่จากฐานอาคารให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสำหรับกิจกรรมบนถนน สร้างแลนด์มาร์คเล็กๆ ประติมากรรม หรือออกแบบภูมิทัศน์ที่มีลักษณะเฉพาะที่น่าจดจำบนถนน




แนะนำเส้นทางการสัญจรสู่พื้นที่ที่ได้รับความนิยมโดยการเชื่อมโยงให้โดยการเข้าถึงอย่างอิสระ และมีแสงของธรรมชาติด้วย



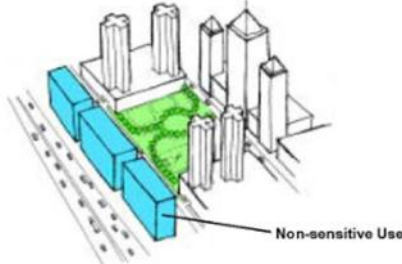
ควรคำนึงด้านการออกแบบเพื่อคนพิการโดยการปูพื้นที่ที่มีผิวสัมผัส แมงข้อมูลอักษรเบรลล์และอื่นๆ อุปกรณ์ประกอบถนนก็ควรที่จะตอบสนองความต้องการของคนพิการและผู้สูงอายุ

ส่งเสริมให้ถนนหน้าบ้านเกิดกิจกรรมการใช้งานต่างๆ เช่น ร้านเสื้อผ้า ร้านอาหาร หลีกเลี้ยงการตั้งโรงงานเครื่องจักรกล หรือ อาคารที่ขาดการใช้งานบนพื้นที่อาคารเหล่านี้



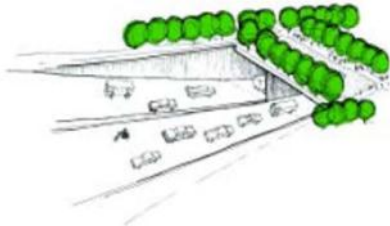
ภาพที่ 2. 10 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง (ที่มา: Urban Design Guideline for Hong Kong, 2002)

การบรรเทาสาธารณะภัยกับเสียงรบกวนและมลพิษจากการจราจรบนถนน
(Mitigation against Noise and Air Pollution from Road Traffic)




Non-sensitive Use

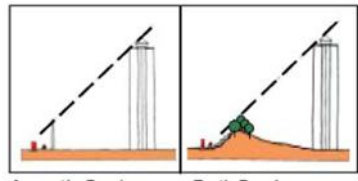
สามารถใช้อาคารเป็นตัวกำบัง(buffer)มลพิษจากถนนสู่พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะได้ โดยแนวอาคารเหล่านี้อาจเป็น อาคารสำนักงาน สपोर्टฮอลล์ และร้านค้าปลีกต่างๆ เป็นต้น



ควรให้ความสำคัญในการควบคุมมลพิษที่แหล่งกำเนิด โดยการใช้มาตรการต่างๆ เช่น การควบคุมการปล่อยมลพิษ บทบัญญัติของถนนทางลอด สามารถช่วยลดปัญหามลพิษได้

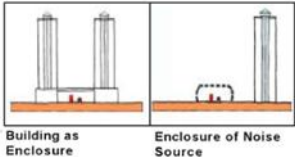


ทำให้เกิดการไหลเวียนของอากาศที่ดี โดยใช้ประโยชน์จากทิศทาง การเคลื่อนไหวของอากาศตามธรรมชาติ




Acoustic Barrier Earth Bund

พื้นที่ด้านหน้าอาคารควรได้รับการจัดให้มีไม่เกิดความรำคาญทางสายตาโดยอาจเป็นการจัดสวนหรือใช้วัสดุโปร่งแสงเพื่อลดผลกระทบด้านมุมมอง



Building as Enclosure Enclosure of Noise Source

สร้างให้มีการปิดล้อมจากต้นกำเนิดเสียง



ใช้วัสดุดูดซับเสียงสำหรับถนน

ภาพที่ 2. 11 แนวทางการออกแบบพื้นที่ริมน้ำเมืองฮ่องกง

(ที่มา: Urban Design Guideline for Hong Kong, 2002)

จากการศึกษาวิธีการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำของฮ่องกง พบว่ามีแนวคิดที่สอดคล้องกับทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่ตามนักคิดต่างๆ ข้างต้นอยู่หลายประการ เช่น แนวคิดด้านการเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำด้านมุมมอง การเข้าถึงด้านการเดินเท้าและส่งเสริมกิจกรรมที่หลากหลายในพื้นที่ริมน้ำ การปรับปรุงพื้นที่ด้านกายภาพ อาคาร การส่งเสริมปรับปรุงด้านภูมิทัศน์และการสัญจร เป็นต้น แสดงให้เห็นว่าแนวคิดด้านการพัฒนาพื้นที่ได้รับการยอมรับจะสามารถนำไปปฏิบัติได้ จริงในพื้นที่ที่ควรได้รับการเอาใจใส่อย่างจริงจังโดยเฉพาะพื้นที่ริมแม่น้ำและพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยากรุงเทพมหานคร

2.4 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

(เทวกุล,2525) สวนสาธารณะมีบทบาทเป็นสถานที่พักผ่อนของประชาชน แนวคิด “การพัฒนาแบบยั่งยืน” มีหลักการที่รวมปัจจัยถึง 3 ด้าน ได้แก่ สังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความเชื่อมโยงและสัมพันธ์กัน เมื่อนำแนวคิดนี้มาประยุกต์ใช้ในการออกแบบสวนสาธารณะเป็น “สวนสาธารณะแบบยั่งยืน” จึงเป็นการเพิ่มศักยภาพสวนสาธารณะทางด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นในบริบทที่สวนสาธารณะนั้นๆตั้งอยู่ เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ว่างเว้นจากการใช้งาน “brownfield” อันได้แก่ พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมเก่า ทำเรือเก่า พื้นที่ทิ้งร้าง พื้นที่ทิ้งขยะเก่า สถานที่เดิมน้ำมันเก่า อยู่เป็นจำนวนมาก จึงเกิดแนวคิดในการศึกษาพื้นที่สวนสาธารณะแบบยั่งยืนทางด้านลักษณะทางกายภาพ กิจกรรม การบริหารจัดการ ศึกษาแนวทางการออกแบบสวนอย่างยั่งยืน จากการศึกษาพบว่า แนวคิดสวนสาธารณะแบบยั่งยืนมีลักษณะทางกายภาพสัมพันธ์กับบริบท โดยที่องค์ประกอบย่อยภายในสวนเป็นระบบพึ่งพาตนเอง นอกจากนี้สวนสาธารณะยังแสดงถึงภาพลักษณ์แบบใหม่ มีกิจกรรมในสวนที่ส่งเสริมการเรียนรู้คุณค่า ธรรมชาติ มีการบริหารจัดการที่เน้นการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนและไม่สิ้นเปลืองในการดูแลรักษา เมื่อนำแนวคิดนี้มาประยุกต์ใช้ในพื้นที่ว่างเว้นจากการใช้งานในกรุงเทพมหานครพบว่า สวนสาธารณะที่เกิดขึ้นควรมีพื้นที่รองรับกิจกรรม ซึ่งส่งเสริมการเรียนรู้แนวคิดสวนสาธารณะแบบยั่งยืน คุณค่า ธรรมชาติ และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพที่สอดคล้องกับบริบทเมือง โดยมีแนวทางในการออกแบบคือ การสงวนรักษา การบำบัดสภาพแวดล้อมเดิม การปรับปรุง และการสร้างสรรค์ใหม่ เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์และสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของพื้นที่

(เทศงามถ้วน,2547) ลักษณะทางกายภาพของสวนสาธารณะพระราม7 ด้อยกว่าสวนสาธารณะอื่นๆในหลายแง่มุม กล่าวคือ (ก) การเข้าถึงสวนสาธารณะพระราม7 ไม่ดีจึงมีคนมาใช้น้อยมาก (ข) สาเหตุที่ผู้เคยคาดหวังและเคยใช้แล้วไม่มาอีกคือความรู้สึกไม่ค่อยปลอดภัย เพราะอยู่ใกล้ชุมชนแออัด ซึ่งกิจกรรมและเหตุการณ์ดำเนินต่อมาจนเป็นมโนภาพในใจของผู้ใช้ที่ห่างออกไปว่ามีการครอบครองของคนที่มิมีสถานภาพทางสังคมต่ำกว่าตน ทำให้คนส่วนใหญ่คิดว่าสวนสาธารณะพระราม7 เป็นที่ที่ไม่ควรมาใช้เพราะอาจจะเกิดอันตรายกับตนเองและครอบครัวได้ (ค) การจัดกิจกรรมต่างๆ ที่ไม่เป็นสัดส่วนและเกิดการกีดขวางเส้นทางสัญจรทำให้ผู้ใช้ไม่พอใจในความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยในเวลาเดียวกัน ดังนั้นข้อเสนอแนะก็คือ สมควรจัดสรรพื้นที่ให้สามารถกระจายกิจกรรมให้ครอบคลุมการใช้ โดยไม่กีดขวางทางสัญจร และสร้างกิจกรรมในพื้นที่ที่มีโอกาสถูกครอบครองจะสามารถช่วยแก้ไขปัญหา การใช้สวนสาธารณะพระราม7 น้อย

(อติโพธิ,2552) พื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อนันทนาการที่กำหนดไว้ และการปรับใช้พื้นที่ว่างในอาคารสาธารณะ พื้นที่ว่างเปล่า พื้นที่ถนนและทางเท้า รองรับรูปแบบการใช้พื้นที่ที่แตกต่างกัน อันเป็นผลมาจากปัจจัยแวดล้อมของพื้นที่สาธารณะนั้น โดยพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความเป็นอเนกประโยชน์จะสัมพันธ์กับศูนย์กลางเมือง หรือพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นศูนย์กลาง โครงข่ายการสัญจรจะมีผลต่อความหลากหลายของกลุ่มคน กิจกรรมที่สัมพันธ์กับย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยรอบ ความต้องการใช้พื้นที่ว่างที่แปรผันตามความหนาแน่นของมวลอาคาร ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่เหมาะสมกับกิจกรรมจะเป็นปัจจัยที่เพิ่มระดับความอเนกประโยชน์

2.5 แผนนโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานคร

(กรุงเทพมหานคร, 2552) แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) กรุงเทพมหานครแห่งความน่าอยู่อย่างยั่งยืน

เป้าหมายการพัฒนาภาคมหานคร ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนดไว้ดังนี้

1. การกระจายการพัฒนาออกจากภาคกรุงเทพฯ และปริมณฑล(Decentralization)
2. การขยายตัวของเมือง(Urbanization) ประชากรและกิจกรรม ยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่องตามแนวโน้มในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม จะถูกจำกัดด้วยข้อจำกัดทางพื้นที่สิ่งแวดล้อม
3. การพัฒนาเป็นไปตามแนวนโยบายและวิสัยทัศน์ของแต่ละจังหวัด
4. สร้างความเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางชุมชนต่างๆ ด้วยโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดพลังงาน
5. มีรูปแบบการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Urban Form)
6. ส่งเสริมการสร้างชุมชนสมบูรณ์ในตัวเอง (Self-Contained Communities)
7. มุ่งเน้นมิติในการบริหารจัดการพื้นที่เมือง (Urban Management)

ในระดับเมือง กรุงเทพมหานครได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนากรุงเทพฯ เพื่อให้การพัฒนาของกรุงเทพมหานครฯ กับปริมณฑลมีทิศทางพัฒนาไปในแนวทางเดียวกันและสามารถแข่งขันได้กับนานาประเทศ จึงจัดทำแนวทางการพัฒนาซึ่งมีสาระสำคัญของยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการการพัฒนากรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความเชื่อมโยงฐานเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพฯ กับปริมณฑลเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบต่างๆ ทั้งทางน้ำ โครงข่ายถนน และระบบราง โดยเน้นการเชื่อมโยงพื้นที่ชั้นในด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่โดยเฉพาะพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดิน พัฒนาระบบขนส่งชานเมือง (Commuter) เชื่อมเข้ากับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่กลางเมือง โดยปรับปรุงการบริการรถไฟ พัฒนาการเชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าที่มีมาตรฐานสูง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้า

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาพื้นที่ ด้วยการส่งเสริมการใช้มาตรการทางผังเมืองและมาตรการจัดรูปที่ดินเมือง เพื่อกำกับการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถชี้้นำการพัฒนาเมืองได้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่และช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี ทั้งยังช่วยลดข้อจำกัดการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น พื้นที่ตาดอด พื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่(Super block) พัฒนาเพิ่มพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการในเมือง โดยจัดหาและสนับสนุนให้มีการเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่งตามแนวริมแม่น้ำลำคลองให้มีภูมิทัศน์ร่มรื่นใช้ประโยชน์เพื่อการนันทนาการได้ นอกจากนี้ ต้องจัดให้มีสนามกีฬา สนามเด็กเล่น และห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ กระจายตามพื้นที่อย่างเพียงพอ ยุกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนจนในเมืองเน้นการจัดบริการสาธารณะให้กลุ่มคนจนในเมืองและชุมชนแออัดสามารถเข้าถึงบริการได้ทั่วถึง เพียงพอสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพ มีรายได้ที่มั่นคงสามารถก่อร่างสร้างตัวได้ และมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างทัดเทียมกับทุกภาคส่วนในสังคม

2.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรมและการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย

พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีลักษณะของอุปสรรคในการเข้าถึง พื้นที่ในตัวเมืองอยู่แล้วทั้งด้านการขาดมุมมอง การเข้าถึง และมีลักษณะของพื้นที่ที่ไม่ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมภายใน เป็นเพียงพื้นที่สัญจรผ่านเพื่อการเดินทาง พื้นที่สาธารณะใต้สะพานหลายพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีแนวโน้มในการกลายเป็นพื้นที่ทิ้งร้าง ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากปัจจัยด้านกายภาพ เช่น ลักษณะการเข้าถึงและปิดล้อม ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในและโดยรอบ ล้วนส่งผลต่อคุณภาพของพื้นที่สาธารณะนั้นๆ และลักษณะทางกายภาพที่สามารถก่อให้เกิดการเป็นพื้นที่ทิ้งร้าง คือ ลักษณะของการเป็นพื้นที่ที่รึมน้ำซึ่งเข้าถึงได้ยาก (Transick, 1986) พื้นที่สาธารณะที่ไม่ประสบความสำเร็จในการเข้าใช้งานในพื้นที่มักมีความเชื่อมโยงกับเนื้อเมือง (Linkage) ถนนและสิ่งปลูกสร้าง รวมถึงการเข้าถึง (access) ที่ดี ทำให้เกิดความเชื่อมโยงด้านการสัญจรซึ่งพื้นที่ที่มีอัตราการสัญจรอิสระ (Natural movement) ที่สูงจะดึงดูดกิจกรรมได้มากกว่าพื้นที่ที่มีการสัญจรอิสระต่ำ ส่งผลต่อกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะควรมีความหลากหลายของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ (Jacobs, 1961) โดยเฉพาะการเข้าได้โดยทางเท้า ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2547) ได้อธิบายว่าการสัญจรเพื่อการเข้าถึง (moving to) และการสัญจรผ่านพื้นที่ (moving through) ของคนเดินเท้าที่หลากหลายวัตถุประสงค์ หลากหลายประเภทของผู้คน และหลากหลายช่วงเวลา จะทำให้ย่านหรือหย่อมเมืองนั้นมีบรรยากาศของคนเดินเท้าที่คึกคัก ไม่เงียบเหงา หรือเปลี่ยวจนน่ากลัว อันตราย ไม่ว่าจะช่วงเวลาใดของวัน การเข้าถึงพื้นที่ด้านมุมมอง (Isovist field) เป็นปัจจัยอีกประการหนึ่งที่จะสามารถเชื่อมโยงการเข้าถึงจากพื้นที่รึมน้ำสู่พื้นที่เมืองด้านในได้ ศักยภาพในการมองเห็นมีความสำคัญและสัมพันธ์กับการเข้าไปใช้พื้นที่ ซึ่งหากพื้นที่สาธารณะใต้สะพานมีความสามารถในการถูกมองเห็นและมีมุมมองออกสู่พื้นที่อื่นได้หลายมุมและกว้างไกล จะสามารถดึงดูดให้คนเข้าไปใช้พื้นที่ได้อย่างหลากหลายรูปแบบ (Benedikt, 1979) การปรับภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรสามารถเป็นสิ่งที่ช่วยส่งเสริมให้พื้นที่ที่มีภูมิทัศน์ที่น่ามองและอำนวยความสะดวกด้านกิจกรรมการใช้งานของผู้คนทั่วไปได้อีกประการหนึ่ง

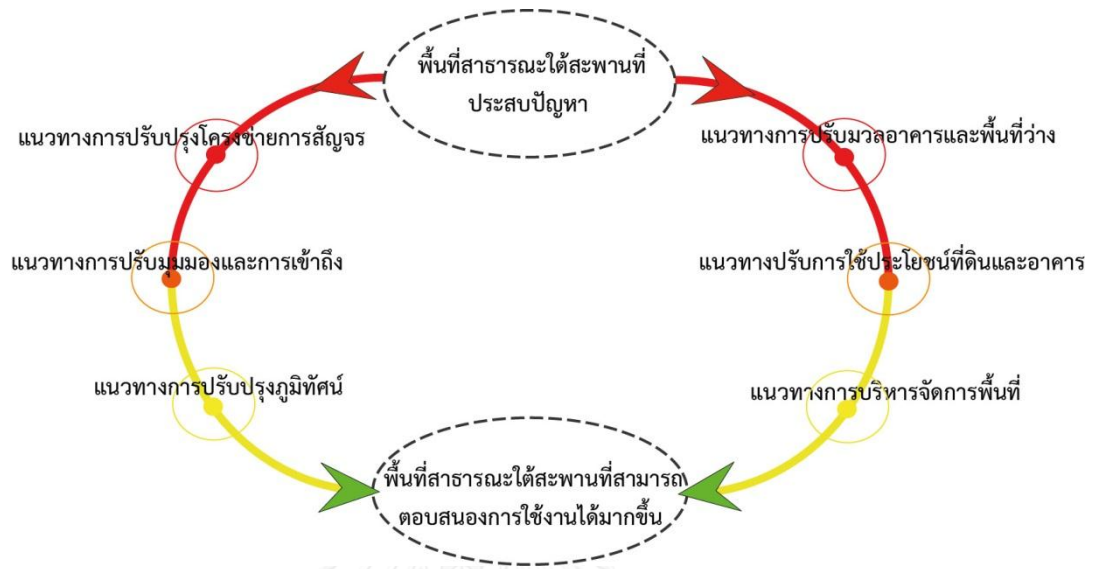
การกำหนดกรอบแนวความคิดเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน

ในการวิจัยเพื่อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยานั้น สามารถแบ่งออกเป็นการพัฒนาใน 3 ระดับคือ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานกับเมือง การพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานกับการปรับภูมิทัศน์โดยรอบพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่ส่วนตัวพื้นที่สาธารณะใต้สะพานเอง

1. แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานเชิงกายภาพ
 - 1.1 การเชื่อมโยงการเข้าถึงจากพื้นที่เมืองสู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพาน (access) โดยการเพิ่มระบบโครงข่ายการสัญจรให้มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งระบบโครงข่ายถนน ทางจักรยาน รถสาธารณะ ทางเดินเท้าและบาทวิถี เป็นต้น
 - 1.2 การสร้างมุมมองการเข้าถึง (Isovist) สู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานอย่างต่อเนื่อง โดยการเพิ่มศักยภาพด้านการมองเห็นจากพื้นที่โดยรอบสู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพาน
 - 1.3 การกำหนดให้เกิดมวลอาคารและพื้นที่ว่าง (figure-ground) ที่สมดุลกัน คือ มีปริมาณของพื้นที่มวลอาคารและพื้นที่ว่างที่มีลักษณะความหนาแน่นที่สัมพันธ์กัน

- 1.4 การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบพื้นที่สาธารณะได้สะพานที่หลากหลายประเภท (mix use)
2. แนวทางการพัฒนาพื้นที่ภูมิทัศน์เมืองของพื้นที่สาธารณะได้สะพาน
 - 2.1 สร้างสัดส่วนระหว่างอาคารและความสูงอาคาร อาคารสูงควรแยกส่วนฐานของอาคาร (podium) ออกจาก tower โดยให้ฐานสูงประมาณ 3-4 ชั้น ส่วนสัดส่วนความสูงของฐานอาคารและความกว้างถนนเท่ากับ 1:0.8
 - 2.2 ระยะเวลาขออนุญาตพิจารณาให้มีการระบุระยะสร้างชิด (build to line) ของอาคารริมถนนแทนที่ระยะถอยร่น (set back)
 - 2.3 มีความต่อเนื่องของรูปแบบองค์ประกอบสถาปัตยกรรมด้านหน้าอาคารและฐานอาคาร
 - 2.4 ลดโครงสร้างรั้วที่กีดกันระหว่างพื้นที่โครงการและพื้นที่สาธารณะ
 - 2.5 มีการแบ่งพื้นที่สัญจร (transit zone) อุปกรณ์ประกอบถนน (furniture zone) อย่างชัดเจนและติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม
 - 2.6 ปลุกต้นไม้และพืชพรรณให้สอดคล้องกับการกำหนดมุมมอง และลักษณะอาคาร สอดคล้องกับเอกลักษณ์ของย่าน

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 2. 12 กรอบแนวคิดการศึกษา

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2556)

บทที่ 3

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

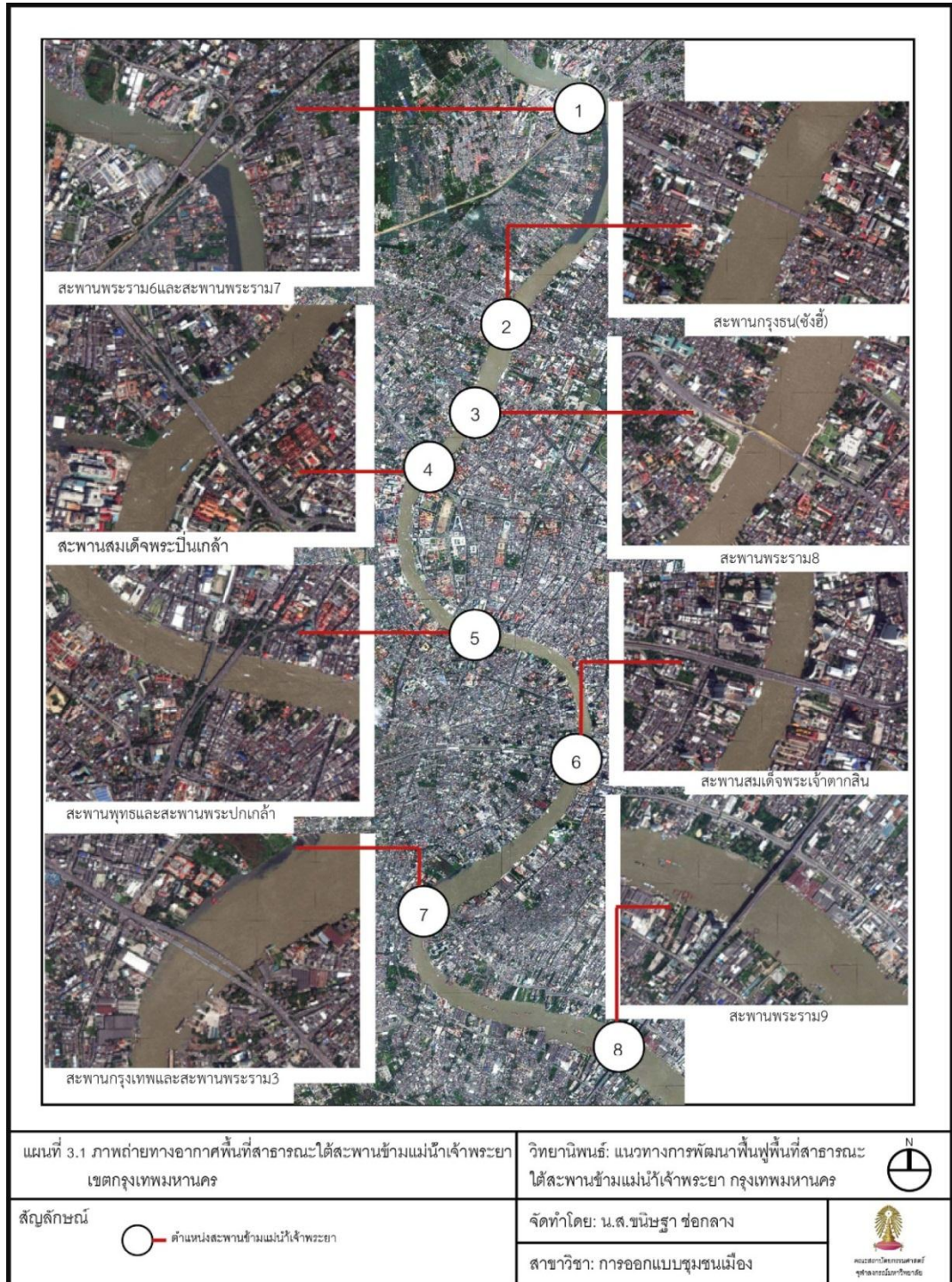
ในบทนี้เป็นการศึกษาข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ ข้อมูลทางกายภาพ สังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบ

3.1 ความเป็นมาของการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีแนวคิดเกิดขึ้นครั้งแรกโดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาธิการเป็นผู้วางแผนและออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่าพระจันทร์ เมื่อปี พ.ศ. 2448 แต่ต้องระงับโครงการไป เพราะเป็นงบประมาณที่ใหญ่มากในสมัยนั้น กระทั่งถึง รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้มีการสร้างสะพานแห่งแรกขึ้น คือ 1) สะพานพระราม 6 สร้างขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2465 เพื่อเชื่อมทางรถไฟฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา 2) ในปี พ.ศ.2475 สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิต (รัชกาลที่ 7) ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าขึ้นเพื่อขยายความเจริญจากฝั่งธนบุรีสะพานแห่งนี้สามารถยกเปิด-ปิด ได้ด้วยระบบไฟฟ้า เพื่อให้เรือใหญ่ผ่านได้สะดวก 3) ในปี พ.ศ.2500 ได้มีการก่อสร้างสะพานกรุงธน (ซ่งฮี้) ขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเพื่อแบ่งเบาความคับคั่งของสะพานพระพุทธยอดฟ้า 4) ปีพ.ศ. 2502 ได้มีการสร้างสะพานกรุงเทพขึ้น เพื่อเชื่อมเส้นทางระหว่างสี่แยกถนนตก เขตบางคอแหลม(ฝั่งพระนคร)กับสี่แยกบุคโล ในพื้นที่เขตธนบุรี ใช้ในการคมนาคมทางบก 5) ปีพ.ศ. 2516 มีการสร้างสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าเพื่อเชื่อมถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้าระหว่างเขตพระนครกับเขตบางพลัด-เขตบางกอก 6) ปี พ.ศ.2525 ได้มีการสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน เพื่อเชื่อมถนนสาทร กับถนนกรุงธนบุรี เป็นสะพานคู่แยกขาเข้า-ออก 7) ปี พ.ศ.2527 สร้างสะพานพระปกเกล้า เชื่อมระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เป็นสะพานคู่ขาไปและขากลับ สร้างขนานกับสะพานพระพุทธยอดฟ้า เนื่องจากการจราจรบริเวณนั้นถึงจุดวิกฤต รัฐบาลจึงเห็นว่าควรมีสะพานอีกแห่งเพื่อช่วยในการระบายการจราจร ช่วงกลางสะพานเว้นที่ไว้สำหรับทางรถไฟด้วย 8) ปี พ.ศ.2530 ได้มีการสร้างสะพานพระราม 9 เป็นสะพานเสาซึ่งระนาบเดียวแห่งแรกของประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของทางด่วนเฉลิมมหานคร สายดาวคะนอง-ท่าเรือ 9) ปี พ.ศ. 2533 สร้าง สะพานพระราม 7 เชื่อมระหว่างเขตบางซื่อกับเขตบางพลัด 10) ปี พ.ศ.2543 สร้างสะพานพระราม 3 ขนานไปกับสะพานกรุงเทพ และ 11) ปี พ.ศ 2545 ได้มีการก่อสร้าง สะพานพระราม 8 ขึ้น เพื่อเชื่อมกับถนนคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชินี ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณโรงงานสุราบางยี่ขัน เขตบางพลัด บรรจบกับปลายถนนวิสุทธิกษัตริย์ (ที่มา:สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพและปริมณฑลโดย กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม)

จึงแสดงตำแหน่งของพื้นที่สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 11 สะพาน แบ่งเป็น 8 พื้นที่ที่ได้
 ดัังแผนที่ภาพถ่ายดาวเทียม 3.1

แผนที่ 3. 1 ตำแหน่งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานคร

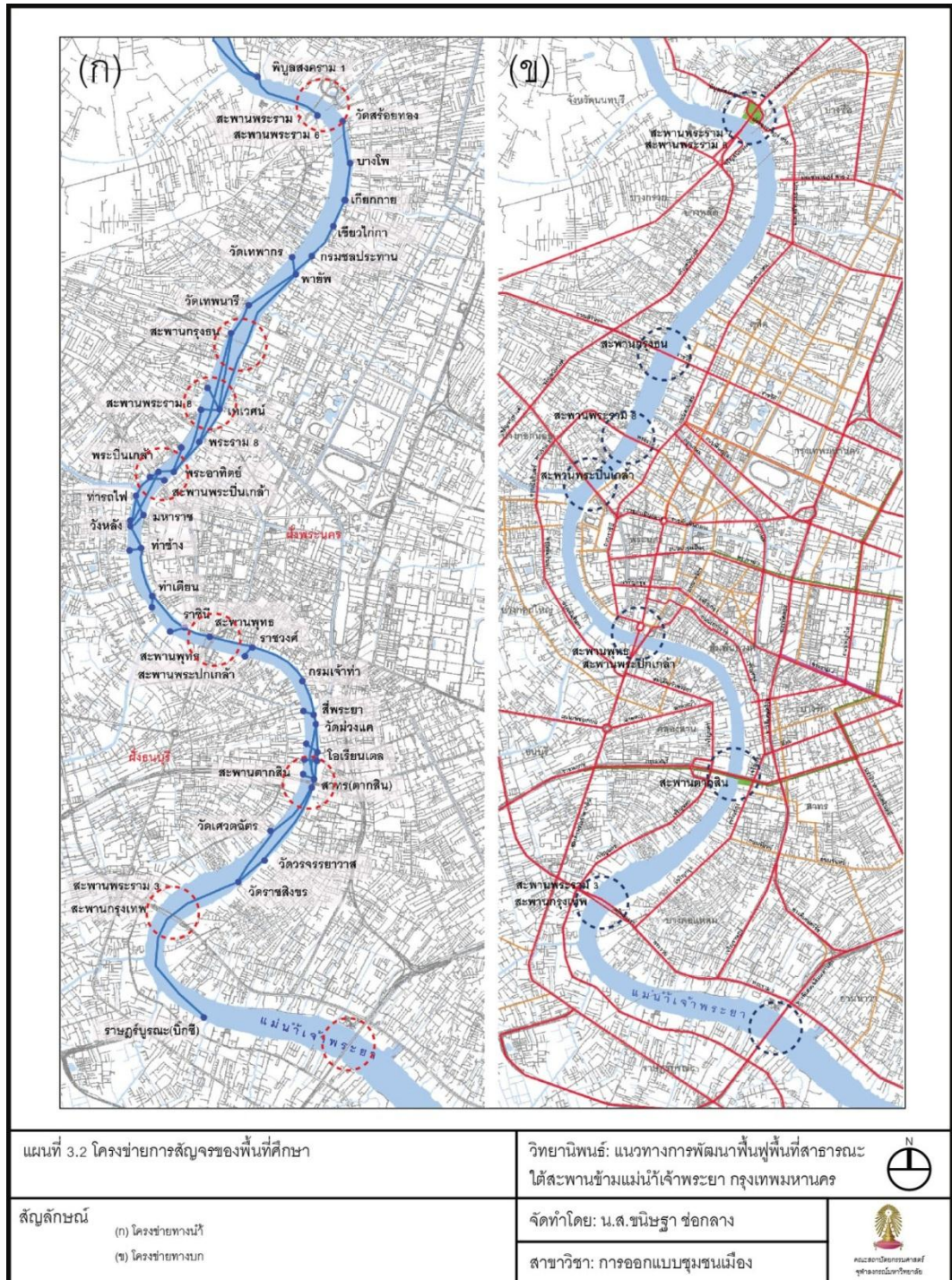


(ที่มา : ภาพถ่ายดาวเทียม, 2556)

ภาพถ่ายดาวเทียม (ภาพที่ 3.1)แสดงตำแหน่งพื้นที่สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้านเหนือสุดของพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร คือเขตบางซื่อ(ฝั่งพระนคร)และเขตบางพลัด(ฝั่งธนบุรี) เป็นที่ตั้งของสะพานพระราม6 (หมายเลข1) เป็นสะพานรถไฟ ส่วนพื้นที่ใต้สะพานเป็นพื้นที่ว่างเปล่า และสะพานพระราม7 (หมายเลข2) พื้นที่ใต้สะพานเป็นสวนสาธารณะทั้งสองฝั่งใต้สะพาน มีท่าเรือโดยสารในฝั่งธนบุรี ถัดลงมาในเขตบางพลัด(ฝั่งธนบุรี) และเขตดุสิต(ฝั่งพระนคร) เป็นที่ตั้งของสะพานกรุงธน(ซ่งฮี้)(หมายเลข3) พื้นที่ใต้สะพานฝั่งพระนครเป็นชุมชนที่มีการพักอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่นคือชุมชนราชผาทิศิม ส่วนพื้นที่ใต้สะพานฝั่งธนบุรีเป็นพื้นที่กลับรถใต้สะพาน ถัดลงมาในเขตพระนคร(ฝั่งพระนคร)และเขตบางพลัด(ฝั่งธนบุรี) เป็นที่ตั้งของสะพานพระราม8 (หมายเลข4) ใช้ในการสัญจรทั่วไปของรถยนต์ รถโดยสารสาธารณะ จักรยาน และอื่นๆ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อการสัญจรสายหลักระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา พื้นที่ใต้สะพานฝั่งธนบุรี คือ 1) สวนสาธารณะพระราม8และเป็นที่ประดิษฐานอนุสาวรีย์รัชกาลที่8 2) ฝั่งพระนครเป็นพื้นที่โล่งว่างสาธารณะและพื้นที่กลับรถ 3) ในเขตพระนคร(ฝั่งพระนคร)และเขตบางพลัดกับเขตบางกอกน้อย(ฝั่งธนบุรี) เป็นที่ตั้งของสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(หมายเลข6) 4) ในฝั่งธนบุรีเป็นท่าเรือและสวนสาธารณะ 5) ฝั่งพระนครเป็นท่าเรือข้ามฟาก 6) ในเขตพระนคร(ฝั่งพระนคร)และเขตธนบุรี(ฝั่งธนบุรี)เป็นที่ตั้งของสะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ(หมายเลข7) พื้นที่เชิงสะพานเป็นสวนสาธารณะและลานประดิษฐานอนุสาวรีย์รัชกาลที่1 พื้นที่ใต้สะพานฝั่งธนบุรี เป็นสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 7)ในเขตสาทร(ฝั่งธนบุรี)และเขตบางรัก(ฝั่งธนบุรี) เป็นที่ตั้งของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินตากสิน(หมายเลข8) มีเส้นทางของรถไฟฟ้ามุ่งหน้าไปกับสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน พื้นที่ใต้สะพานฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีเป็นสวนสาธารณะ และท่าเรือ ทั้งสองฝั่ง 8) ในเขตบางคอแหลม(ฝั่งพระนคร)และเขตธนบุรี(ฝั่งธนบุรี) เป็นที่ตั้งของสะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 มีพื้นที่สวนสาธารณะตรงเชิงสะพานทั้งสองฝั่ง และมีพื้นที่กลับรถในส่วนใต้สะพาน 9) ในเขตราษฎร์บูรณะเขตบางคอแหลม(ฝั่งธนบุรี)และเขตยานนาวา(ฝั่งพระนคร) เป็นที่ตั้งของสะพานพระราม9 (หมายเลข9) พื้นที่ใต้สะพานทั้งสองฝั่งเป็นสวนสาธารณะ

3.2 โครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3. 2 โครงข่ายการสัญจรของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา



(ที่มา: ฝ่ายแผนที่ กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, กรมเจ้าท่า: 2556)

แผนที่แสดงโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ(ก)ประกอบด้วย 46 จุดการขนส่งทั้งท่าเรือโดยสาร ท่าเรือข้ามฟาก ท่าเรือท่องเที่ยว เป็นต้น และโครงข่ายการสัญจรทางบก(ข) ประกอบด้วยโครงข่าย ถนนสายหลัก ถนนสายรอง รถไฟฟ้า และซอยต่างๆ

ลักษณะโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเฉพาะในพื้นที่ใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่จะสามารถเดินทางได้ใน 2 รูปแบบคือ ทางบกและทางน้ำ ดังนี้

1) สะพานพระราม7 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมระหว่างตำบล บางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี กับแขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร เส้นทางถนนสายหลักที่สามารถเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 ได้ คือ การเดินทางโดยเส้นทางถนนจรัญสนิทวงศ์ และถนนวงศ์สว่าง การเข้าถึงทางเรือโดย มีท่าเรือโดยสารใต้สะพานพระราม7 ฝั่งธนบุรี (เขตบางพลัด) และมีท่าเรือใกล้เคียง ในฝั่งพระนคร คือ ท่าเรือวัดสร้อยทอง

2) สะพานกรุงธน หรือสะพานซังฮี้ เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณถนนราชวิถี เชื่อมระหว่างแขวงวชิรพยาบาล เขตดุสิต กับแขวงบางพลัดและแขวงบางยี่ขัน เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร สามารถเข้าถึงได้จากเส้นทางถนนสิรินธรในฝั่งธนบุรีและเส้นทางราชวิถี ในฝั่งพระนคร ท่าเรือใกล้เคียงอยู่ฝั่งธนบุรี คือ ท่าเรือวัดเทพนารี

3) สะพานพระราม8 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ 13 ในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณโรงงานสุราบางยี่ขัน (สำนักงาน กปร.และมูลนิธิชัยพัฒนาในปัจจุบัน) เขตบางพลัด บรรจบกับปลายถนนวิสุทธิกษัตริย์ ใกล้กับธนาคารแห่งประเทศไทย เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร สามารถเข้าถึงได้จากเส้นทาง ถนนพระราม8 และท่าเรือใกล้เคียง คือ ท่าเรือเทเวศน์ ในฝั่งพระนคร

4) สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า หรือที่นิยมเรียกกันว่า สะพานปิ่นเกล้า เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้าระหว่างเขตพระนคร(ฝั่งพระนคร) กับเขตบางพลัดและเขตบางกอกน้อย (ฝั่งธนบุรี) กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท สามารถเข้าถึงได้จากเส้นทางถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ในฝั่งธนบุรี) และเส้นทางราชดำเนินกลาง (ในฝั่งพระนคร) มีท่าเรือโดยสาร คือ ท่าเรือพระปิ่นเกล้าในฝั่งธนบุรี และท่าเรือข้ามฟากในฝั่งพระนคร

5) สะพานพระพุทธยอดฟ้าและสะพานพระปกเกล้า

- สะพานพระพุทธยอดฟ้า เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่เชื่อมการคมนาคมติดต่อระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรีของกรุงเทพมหานคร ที่ปลายถนนตรีเพชร แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กับปลายถนนประชาธิปไตย แขวงวัดกัลป์ยาณ์ เขตธนบุรี ปัจจุบันสะพานแห่งนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

- สะพานพระปกเกล้า เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร เชื่อมระหว่างถนนจักรเพชร ในพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร(ฝั่งพระนคร) กับถนนประชาธิปไตยในพื้นที่แขวงสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เขตคลองสาน ฝั่งธนบุรี เป็นสะพานคู่ขาไปและขากลับ สร้างเคียงข้างขนานกันกับสะพานพระพุทธยอดฟ้า เนื่องจากการจราจรบริเวณนั้นถึงจุดวิกฤต รัฐบาลจึงเห็นว่าควรมีสะพานอีกแห่งเพื่อช่วยระบายการจราจร โดยได้เว้นช่วงกลางสะพานไว้สำหรับก่อสร้างรถไฟฟ้าลาวาลินด้วย ปัจจุบันสะพานแห่งนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท มีท่าเรือโดยสาร ในฝั่งธนบุรี คือท่าเรือสะพานพุทธ

6) สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน หรือที่รู้จักในนาม สะพานสาทร เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมถนนสาทร (เขตสาทร-เขตบางรัก) กับถนนกรุงธนบุรี (เขตคลองสาน) เป็นสะพานคู่แยกขาเข้า-ขาออก และเว้นเนื้อที่ระหว่างสะพานไว้เพื่อสร้างระบบขนส่งมวลชนอื่น โดยปัจจุบัน พื้นที่ระหว่างสะพานเป็นรางรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีลม และพื้นที่ในฝั่งพระนครยังเป็นที่ตั้งของสถานีสะพานตากสินอีกด้วย สามารถเข้าถึงพื้นที่ใต้สะพานในฝั่งธนบุรี ได้โดยการใช้เส้นทางถนนกรุงธนบุรีและถนนเจริญนคร ส่วนการเข้าถึงพื้นที่ใต้สะพานในฝั่งพระนคร คือเส้นทางถนนสาทรและถนนเจริญกรุง มีท่าเรือโดยสารในฝั่งพระนคร คือ ท่าเรือสาทร ส่วนท่าเรือใต้สะพานตากสินฝั่งธนบุรี เป็นท่าเรือข้ามฟาก

7) สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน

- สะพานพระราม3 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษก เขตธนบุรี กับถนนพระรามที่3 เขตบางคอแหลม

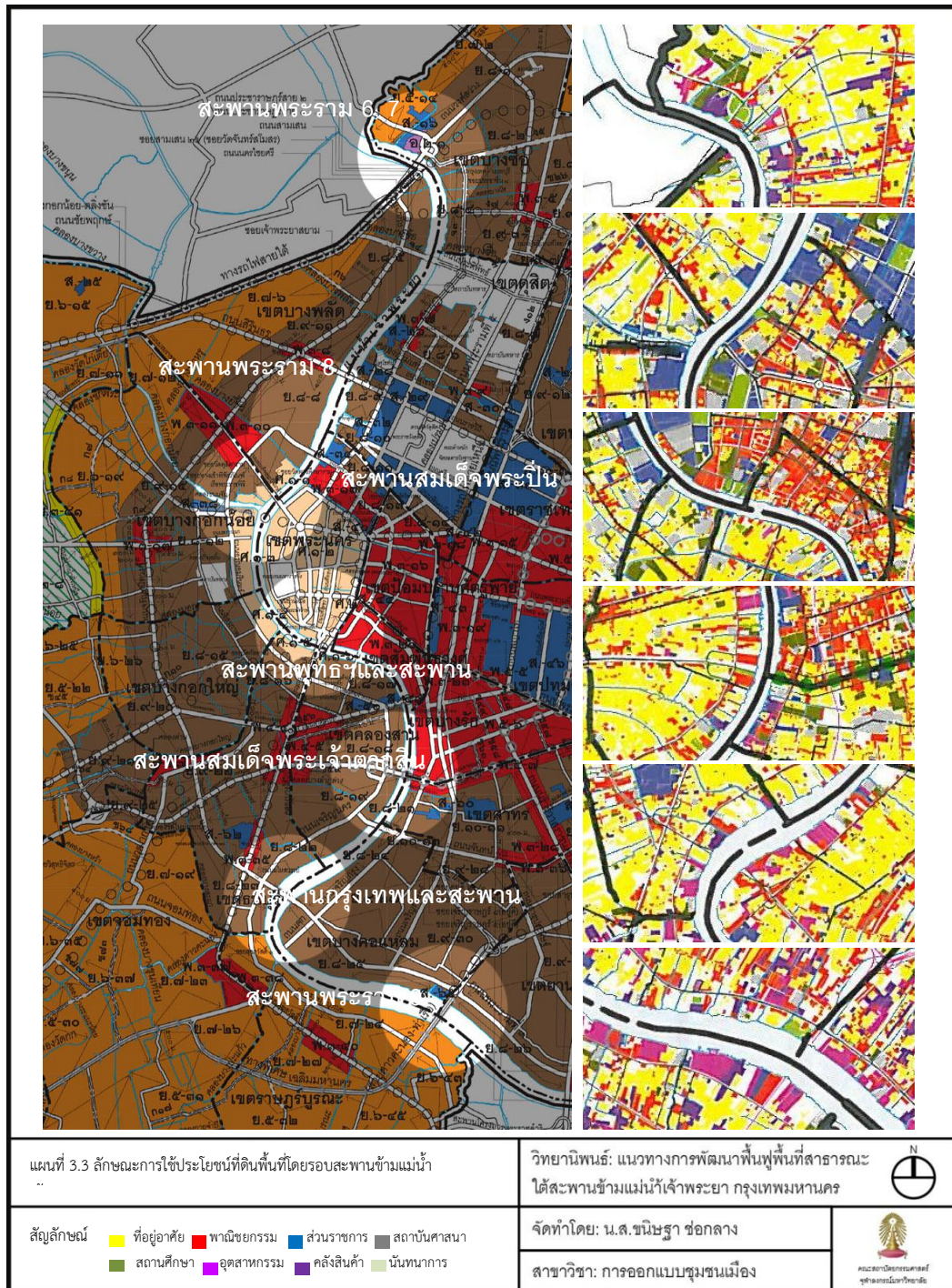
- สะพานกรุงเทพ เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่3 รองจากสะพานพระราม6 สะพานพระพุทธยอดฟ้า เชื่อมระหว่างบริเวณสี่แยกถนนตก เขตบางคอแหลมทางฝั่งพระนคร กับบริเวณสี่แยกบुकคโโลในพื้นที่เขตธนบุรีทางฝั่งธนบุรี

สามารถเข้าถึงพื้นที่ใต้สะพานพระราม3 ในฝั่งธนบุรี โดยใช้เส้นทางถนนพระราม3 และถนนเจริญนคร ส่วนการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม3 ฝั่งพระนคร โดยใช้เส้นทางถนนพระราม3และถนนเจริญกรุง

9) สะพานพระราม9 เป็นส่วนหนึ่งของทางด่วนเฉลิมมหานคร สายดาวคะนอง-ท่าเรือ สามารถเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม9 ฝั่งธนบุรีได้ โดยใช้เส้นทางถนนราษฎร์บูรณะ ส่วนการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม9 ฝั่งพระนครโดยใช้เส้นทางถนนพระราม3

3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของพื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3. 3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
กรุงเทพมหานคร



(ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

การเปรียบเทียบปริมาณการใช้ประโยชน์ดินในพื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพฯ



แผนภูมิที่ 3. 1 การเปรียบเทียบปริมาณการใช้ประโยชน์ดินในพื้นที่สะพานแต่ละพื้นที่

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2556)

- 1) พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านที่อยู่อาศัยมากที่สุด คือ สะพานพระราม 6,7 (ฝั่งธนบุรี) 64.3% รองลงมาคือ สะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี) 64.31% และสะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี) 62.99%
- 2) พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านพาณิชยกรรมมากที่สุด คือ สะพานพระปกเกล้าและ สะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนคร) 31.82% รองลงมาคือ สะพานตากสิน (ฝั่งพระนคร) 26.45 และสะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) 18.80%
- 3) พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านอุตสาหกรรมมากที่สุด คือ สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี) 8.00% รองลงมาคือ สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร) 5.11% และสะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร) 4.01%
- 4) สรุปพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านคลังสินค้ามากที่สุด คือ สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร) 5.38% รองลงมาคือ สะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร) 3.91% และ สะพานพระราม 6, 7 (ฝั่งพระนคร) 3.82%
- 5) พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านสถาบันราชการมากที่สุด คือ สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) 17.85% รองลงมาคือ สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร) 17.85% และ สะพานพระปกเกล้า และ สะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนคร) 9.91%
- 6) พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านสถาบันศึกษามากที่สุด คือ สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร) 5.6 % รองลงมาคือ สะพานตากสิน (ฝั่งพระนคร) 4.65% และ สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) 5.61%
- 7) พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านสถาบันศาสนาที่สุด คือ สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร) 9.84% รองลงมาคือ สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) 9.84% และ สะพานพระปกเกล้าและ สะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร) 9.22%
- 8) พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ด้านนันทนาการมากที่สุด คือ สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) 7.01% รองลงมาคือ สะพานพระปกเกล้าและ สะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร) 4.71% และ สะพานตากสิน (ฝั่งธนบุรี) 2.52%

พื้นที่บริเวณโดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถสรุป ได้ดังนี้

- 1) สะพานพระราม7 ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยรองลงมาคือพาณิชยกรรม
- 2) สะพานพระราม8 ฝั่งพระนครมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านพาณิชยกรรมมากที่สุดรองลงมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ส่วนฝั่งธนบุรีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านที่อยู่อาศัยมากที่สุดรองลงมาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม
- 3) สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ฝั่งพระนครมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านพาณิชยกรรมมากที่สุดรองลงมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ส่วนฝั่งธนบุรีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านที่อยู่อาศัยมากที่สุดรองลงมาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม
- 4) สะพานพระพุทธยอดฟ้าและสะพานพระปกเกล้า ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยรองลงมาคือพาณิชยกรรม
- 5) สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยรองลงมาคือพาณิชยกรรม
- 6) สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยรองลงมาคือพาณิชยกรรม
- 7) สะพานพระราม9 ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยรองลงมาคือพาณิชยกรรม

3.4 การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

การสัมภาษณ์ขอข้อมูลด้านการดูแลจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจาก สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบทกรุงเทพมหานคร พื้นที่สาธารณะใต้สะพานถูกดูแลจัดการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ ดังนี้

- 1) พื้นที่สะพานพระราม7 สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานกรุงธน สะพานสมเด็จพระปกเกล้า สะพานพุทธฯ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินและสะพานพระราม3อยู่ในการดูแลของ กรมทางหลวงชนบท โดยกรมทางหลวงชนบทได้ทำการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ส่วนพื้นที่ใต้ทางยกระดับได้ทำการปรับภูมิทัศน์เป็นสวนสาธารณะ เพื่อให้ประชาชน โดยทั่วไปใช้เป็นพื้นที่พักผ่อน มีการจัดพนักงานรักษาความปลอดภัยและทำความสะอาดพื้นที่เป็นประจำ
- 2) พื้นที่สวนสาธารณะพระราม8 เขตบางพลัด(สะพานพระราม8) อยู่ในการดูแลของ กรุงเทพมหานคร พื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะของกรุงเทพมหานคร นั้นอยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงานทั้งกรุงเทพมหานครเอง หรือหน่วยงานอื่นๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน สำหรับกรุงเทพมหานครนั้น หน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบจัดหา และบำรุงรักษาสวนสาธารณะหลักของกรุงเทพมหานคร คือสำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องรับผิดชอบพื้นที่สีเขียวประเภทสวนสาธารณะที่เป็นสวนสาธารณะหลักของกรุงเทพมหานครทั้งหมด 30 แห่ง และยังรับผิดชอบพื้นที่สีเขียวประเภทสวนสาธารณะ

ประเภทสวนเฉพาะทางที่มีลักษณะพิเศษ และพื้นที่สีเขียวที่ตั้งอยู่ในสถานที่สำคัญบางแห่ง เช่น ในทำเนียบรัฐบาล วัดสำคัญๆ รวมถึงสวนถนนที่มีขนาดพื้นที่จำนวนมากบางแห่ง และสำหรับสำนักงานเขตทั้ง 50 แห่งนั้น จะรับผิดชอบหลักในพื้นที่สีเขียว ประเภทสวนถนน และพื้นที่สีเขียวบางแห่งในเขตรับผิดชอบของสำนักงานเขต

3) พื้นที่สะพานพระราม9 อยู่ในการดูแลของ การทางพิเศษ โดยการทางพิเศษ แห่งประเทศไทย(กทพ.) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจในการดำเนิน โครงการระบบ ทางด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ซึ่งปัจจุบัน กทพ. ได้นำพื้นที่ใต้ทางด่วน บางส่วนมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและสาธารณะ เช่น การจัดทำสวนสาธารณะ ลาน กีฬา เส้นทางลัด เส้นทางจักรยาน เป็นต้น และพื้นที่บางส่วน กทพ. มีนโยบายที่จะให้บุคคล หรือนิติบุคคลทั่วไปเช่าเป็นการชั่วคราว เพื่อเป็นการดูแลรักษาพื้นที่จากการบุกรุกและเป็น รายได้สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษ พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาที่อยู่ในการดูแลของ การทางพิเศษ คือ พื้นที่สะพานพระราม9

ตารางที่ 3. 1 หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้าม แม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

รายชื่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพฯ	หน่วยงาน
1.สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)	กรมทางหลวงชนบท
2.สะพานกรุงธน(ฝั่งพระนคร)	กรมทางหลวงชนบท
3.สะพานกรุงธน(ฝั่งธนบุรี)	กรมทางหลวงชนบท
4.สะพานพระราม8(ฝั่งพระนคร)	กรุงเทพมหานคร
5.สะพานพระราม8(ฝั่งธนบุรี)	กรุงเทพมหานคร
6.สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งพระนคร)	กรมทางหลวงชนบท
7.สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งธนบุรี)	กรมทางหลวงชนบท
8.สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าและสะพานพุทธฯ(ฝั่งพระนคร)	กรมทางหลวงชนบท
9.สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าและสะพานพุทธฯ(ฝั่งธนบุรี)	กรมทางหลวงชนบท
10.สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งพระนคร)	รฟม.และกรมทางหลวงชนบท
11.สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งธนบุรี)	รฟม.และกรมทางหลวงชนบท
12.สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งพระนคร)	กรมทางหลวงชนบท
13.สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งธนบุรี)	กรมทางหลวงชนบท
14.สะพานพระราม9(ฝั่งพระนคร)	การทางพิเศษ
15.สะพานพระราม9(ฝั่งธนบุรี)	การทางพิเศษ

(ที่มา: สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท กรุงเทพมหานคร: 2556)

3.5 ลักษณะการเข้าถึงและการปิดล้อมของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

การศึกษาด้านการเข้าถึงและการปิดล้อมของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อต้องการทราบถึงอุปสรรคหรือศักยภาพของพื้นที่ในการเข้าไปใช้งาน ซึ่งสามารถจำแนกรูปแบบการเข้าถึงและการปิดล้อมพื้นที่ได้ตามการจำแนกลักษณะพื้นที่ว่างสาธารณะได้ดังนี้

การจำแนกรูปแบบการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 13 พื้นที่ ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า สามารถจำแนกลักษณะการเข้าถึงได้ 3 รูปแบบคือ

รูปแบบพื้นที่ว่างสาธารณะแบ่งประเภทตามลักษณะการเข้าถึง

(Open Space Accessibility Type) (ตันติเศรณี,2548) (ตันติเศรณี,2548)

1) ประเภท A: เข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนน เป็นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้โดยการเข้าถึงจากถนนโดยตรงซึ่งพื้นที่สาธารณะจะอยู่ติดกับถนนและต่อเนื่องเป็นแนวยาวกับถนนสายหลักสามารถเกิดแนวโน้มด้านการเข้าถึงจากผู้คนได้อย่างหลากหลายและสามารถดึงดูดการเข้าใช้งานในพื้นที่ได้มาก ทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน

2) ประเภท B: เข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน เป็นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเช่นเดียวกับแบบ A แต่มีลักษณะเป็นปลายตัน เข้าออกได้ทางเดียว อาจเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนกิจกรรมจากถนนสายหลัก

3) ประเภท C: เข้าถึงพื้นที่จากหลายทิศทาง เป็นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะโดยสามารถเข้า-ออก ได้หลายทิศทาง พื้นที่ลักษณะนี้มักเป็นศูนย์รวมของกิจกรรม หรืออาจมีลักษณะเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่ภายในชุมชน เช่น ลานอเนกประสงค์ สวนสาธารณะ เส้นทางสัญจรภายในชุมชน มีแนวโน้มการใช้งานเป็นจุดรวมกิจกรรมภายในพื้นที่

การจำแนกรูปแบบพื้นที่สาธารณะแบ่งตามลักษณะการปิดล้อมพื้นที่

(Close Space Accessibility Type) (ตันติเศรณี,2548)

1) ประเภท A1: ปิดล้อมโดยอาคารสองด้านตรงข้าม เป็นการปิดล้อมโดยอาคารริมถนนทั้งสองด้านในลักษณะต่อเนื่องไปตามความยาวของถนน ซึ่งมักอยู่บริเวณริมถนนซึ่งมีระยะของถนนไม่กว้างมากนัก มีแนวโน้มการใช้งานของกลุ่มคน หลากหลายประเภท ทั้งในระดับย่านและระดับเมือง

2) ประเภทB1: พื้นที่อยู่ระหว่างอาคาร เป็นการปิดล้อมพื้นที่โดยอาคารทั้งสองด้าน การปิดล้อมเช่นนี้จะทำให้ผู้ใช้พื้นที่สามารถรับรู้ถึงขอบเขตพื้นที่ชัดเจนยิ่งขึ้น มีแนวโน้มการใช้งานของความ เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะภายในชุมชนรู้จักเฉพาะกลุ่ม

3) ประเภทB2: พื้นที่ถูกรปิดล้อมโดยอาคารสองด้านมุมฉาก เป็นการปิดล้อมพื้นที่โดยอาคารเป็นด้านที่ชิดกันในลักษณะมุมฉาก การปิดล้อมเช่นนี้จะทำให้ผู้ใช้พื้นที่สามารถรับรู้ถึงขอบเขตพื้นที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เป็นจุดเริ่มของความรู้สึกปิดล้อม มีแนวโน้มการใช้งานเฉพาะกลุ่ม

4) ประเภทC1: พื้นที่ถูกรปิดล้อมโดยอาคารสามด้าน การปิดล้อมรูปแบบนี้ทำให้ผู้ใช้รู้สึกถึงพื้นที่ได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น เพราะเนื่องจากพื้นที่ได้ถูกรปิดล้อมโดยอาคารทั้งสามด้าน มีแนวโน้มการเข้าใช้งานเฉพาะกลุ่ม

5) ประเภทD1: พื้นที่ปราศจากการปิดล้อม การปราศจากการอาคารปิดล้อม ทำให้ผู้ใช้รู้สึกถึงความปลอดโปร่ง และมีการมองเห็นที่กว้างไกล มีแนวโน้มเกิดกิจกรรมที่หลากหลาย ของกลุ่มคนหลากหลายประเภท ทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน

จากข้อมูลข้างต้นจำสามารถนำมาแยกประเภทลักษณะการเข้าถึงและการปิดล้อมของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครได้ดังนี้

ลักษณะการเข้าถึง จำแนกการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานตามเส้นทางถนน ที่ตัดผ่านพื้นที่ทั้งจากเส้นทางถนนสายหลัก และถนนสายรอง สามารถแบ่งลักษณะการเข้าถึงพื้นที่ 3 รูปแบบคือ

- 1) แบบ A ได้แก่ สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม 3 (ฝั่งธนบุรี), สะพานตากสิน (ฝั่งพระนคร), สะพานตากสิน (ฝั่งธนบุรี) พื้นที่ 5 พื้นที่นี้มีลักษณะการเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสายหลัก สามารถเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงพื้นที่ได้มากที่สุด
- 2) แบบB ได้แก่ สะพานพระราม8 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม8 (ฝั่งธนบุรี), สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร), สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี) เป็นการเข้าถึงได้เส้นทางเดียวหรือมีลักษณะปลายตัน
- 3) แบบC ได้แก่ สะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร), สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) เป็นลักษณะการเข้าถึงพื้นที่ได้ในหลายทิศทางโดยเป็นพื้นที่มีถนนล้อมรอบ สามารถเป็นจุดศูนย์กลางของการเกิดการเข้าถึงและการทำกิจกรรมได้

ลักษณะการปิดล้อม พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 13 พื้นที่ สามารถจัดกลุ่มพื้นที่ออกมาเป็น 5 ประเภท ดังนี้

- 1) ประเภท A1 ได้แก่ สะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร), สะพานตากสิน (ฝั่งพระนคร), สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) เป็นลักษณะการปิดล้อมพื้นที่สาธารณะโดยมีแนวอาคารขนานอยู่หนึ่งด้านและมีถนนคั่นอยู่อีกหนึ่งด้านฝั่งตรงข้ามอาคาร มีผลต่อการเข้าใช้งานที่สะดวกเนื่องจากเข้าถึงได้โดยตรงจากถนน
- 2) ประเภท B1 ได้แก่ สะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี), สะพานตากสิน (ฝั่งธนบุรี) 5 เป็นลักษณะการปิดล้อมโดยมีแนวอาคารขนานอยู่สองด้านตรงข้าม ลักษณะของการเกิดการปิดล้อมพื้นที่ในลักษณะนี้ส่งผลดีต่อการใช้พื้นที่สาธารณะแบบชุมชนมีส่วนร่วมและสามารถส่งเสริมการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันได้ดี ทำให้พื้นที่เกิดกิจกรรมได้

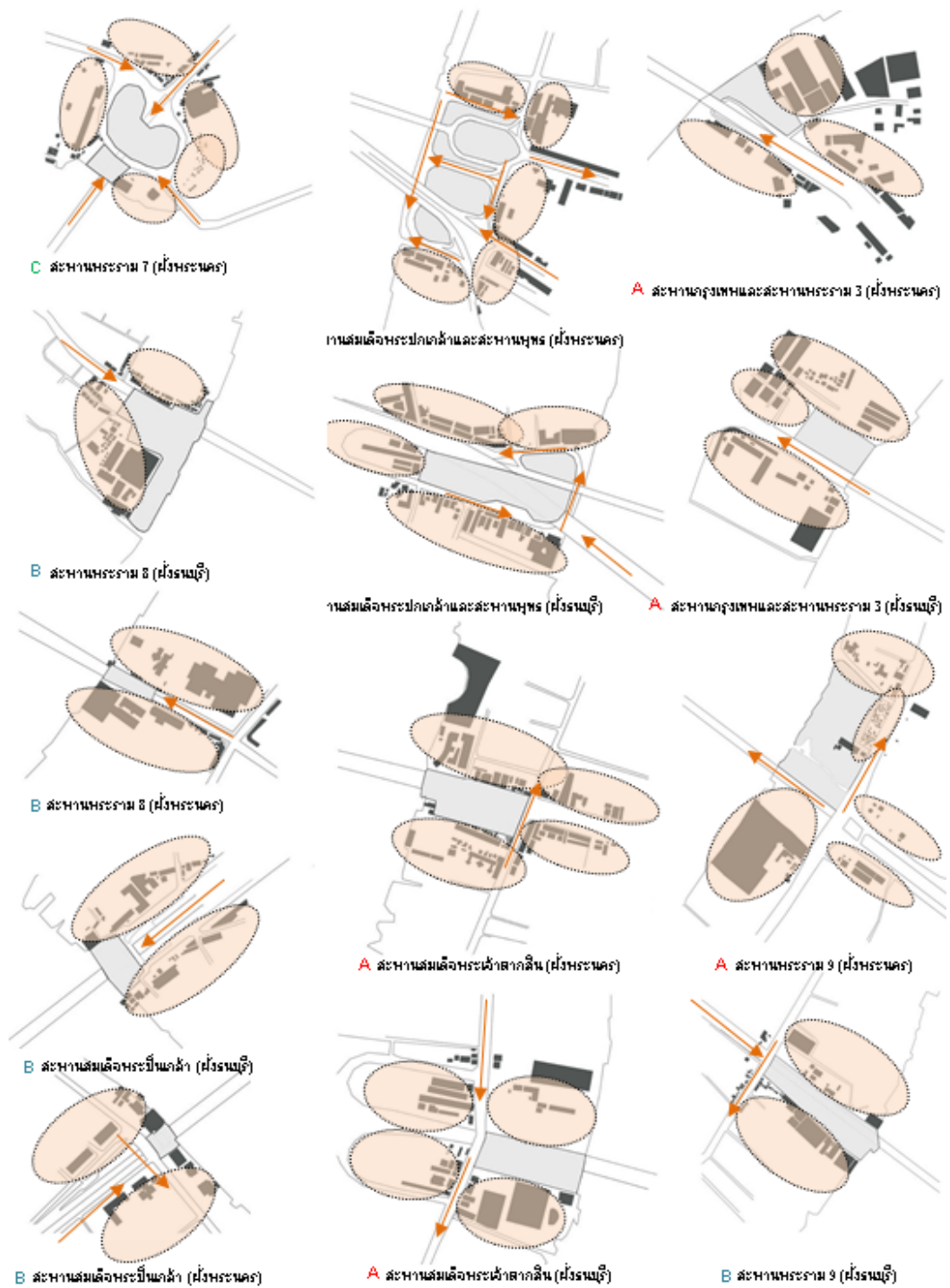
หลากหลายประเภทและหลายช่วงเวลา เป็นการแชร์พื้นที่การใช้งานระหว่างคนภายนอก และคนภายในพื้นที่

- 3) ประเภท B2 ได้แก่ สะพานพระราม 3 (ฝั่งธนบุรี) พื้นที่นี้มีลักษณะการปิดล้อมพื้นที่ สาธารณะแบบสองด้านมุมฉาก ทำให้เกิดลักษณะของพื้นที่ที่มีการปิดล้อมมากขึ้น ทำให้เกิดการใช้งานเฉพาะกลุ่มมากขึ้น
- 4) ประเภท C1 ได้แก่ สะพานพระปกเกล้าและสะพานพุทธ (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร) พื้นที่นี้มีลักษณะการปิดล้อมพื้นที่สาธารณะในลักษณะถูกปิดล้อมสามด้าน พื้นที่นี้มีลักษณะการปิดล้อมพื้นที่มากขึ้นส่งผลต่อการเข้าใช้งานจากบุคคลภายนอกน้อยลง ส่วนผู้ใช้งานหลักมักเป็นบุคคลในพื้นที่มากกว่าบุคคลภายนอก
- 5) ประเภท D1 ได้แก่ สะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระปกเกล้าและสะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร) เป็นลักษณะพื้นที่ปราศจากการปิดล้อม โดยมีถนนล้อมรอบพื้นที่อยู่ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ในทุกทิศทาง สามารถดึงดูดให้ผู้คนอยากเข้าใช้งานพื้นที่มากขึ้น เนื่องจากสามารถมองเห็นพื้นที่ได้ในระยะที่กว้างและไกล

แสดงการเข้าถึงและการปิดล้อมของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3. 4 การเข้าถึงและการปิดล้อมของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

กรุงเทพมหานคร



(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2556)

ตารางที่ 3. 2 ลักษณะมุมมองและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

รายชื่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพฯ	ลักษณะมุมมองและการเข้าถึง
สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้หลายทิศทาง
สะพานกรุงธน(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน
สะพานกรุงธน(ฝั่งธนบุรี)	เข้าถึงได้หลายทิศทาง
สะพานพระราม8(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้หลายทิศทาง
สะพานพระราม8(ฝั่งธนบุรี)	เข้าถึงได้หลายทิศทาง
สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน
สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งธนบุรี)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน
สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธา(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้หลายทิศทาง
สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธา(ฝั่งธนบุรี)	เข้าถึงได้หลายทิศทาง
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสายหลัก
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งธนบุรี)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสายหลัก
สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสายหลัก
สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งธนบุรี)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสายหลัก
สะพานพระราม9(ฝั่งพระนคร)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสายหลัก
สะพานพระราม9(ฝั่งธนบุรี)	เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

สรุปการเข้าถึงและการปิดล้อมที่ดีที่สุดคือ พื้นที่แบบ A เนื่องจาก เป็นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้โดยตรงจากถนน สามารถเข้าถึงได้ง่าย สามารถเกิดกิจกรรมและการใช้งานจากผู้คนหลากหลาย ทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน คือ สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม 3 (ฝั่งธนบุรี), สะพานตากสิน (ฝั่งพระนคร), สะพานตากสิน (ฝั่งธนบุรี) ส่วนพื้นที่ที่มีการปิดล้อมน้อยที่สุดจะเป็นพื้นที่สาธารณะที่ดีที่สุดคือพื้นที่ประเภท D เนื่องจากพื้นที่ที่ปราศจากการปิดล้อม ของอาคาร จะทำให้ผู้เข้าไปพื้นที่รู้สึกถึงความปลอดโปร่ง และมีการมองเห็นที่กว้างไกล มีแนวโน้มเกิดกิจกรรมที่หลากหลาย ของกลุ่มคนหลากหลายประเภท ทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน คือพื้นที่ สะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระปกเกล้าและสะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร) ในการวิเคราะห์และการจัดกลุ่มการเข้าถึงและการปิดล้อม พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้างต้นสามารถใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาเลือกพื้นที่ เพื่อเป็นกรณีศึกษาร่วมกับการวิเคราะห์และเก็บข้อมูลด้านการใช้งานพื้นที่ด้านความหลากหลายของคน กิจกรรมและเวลา

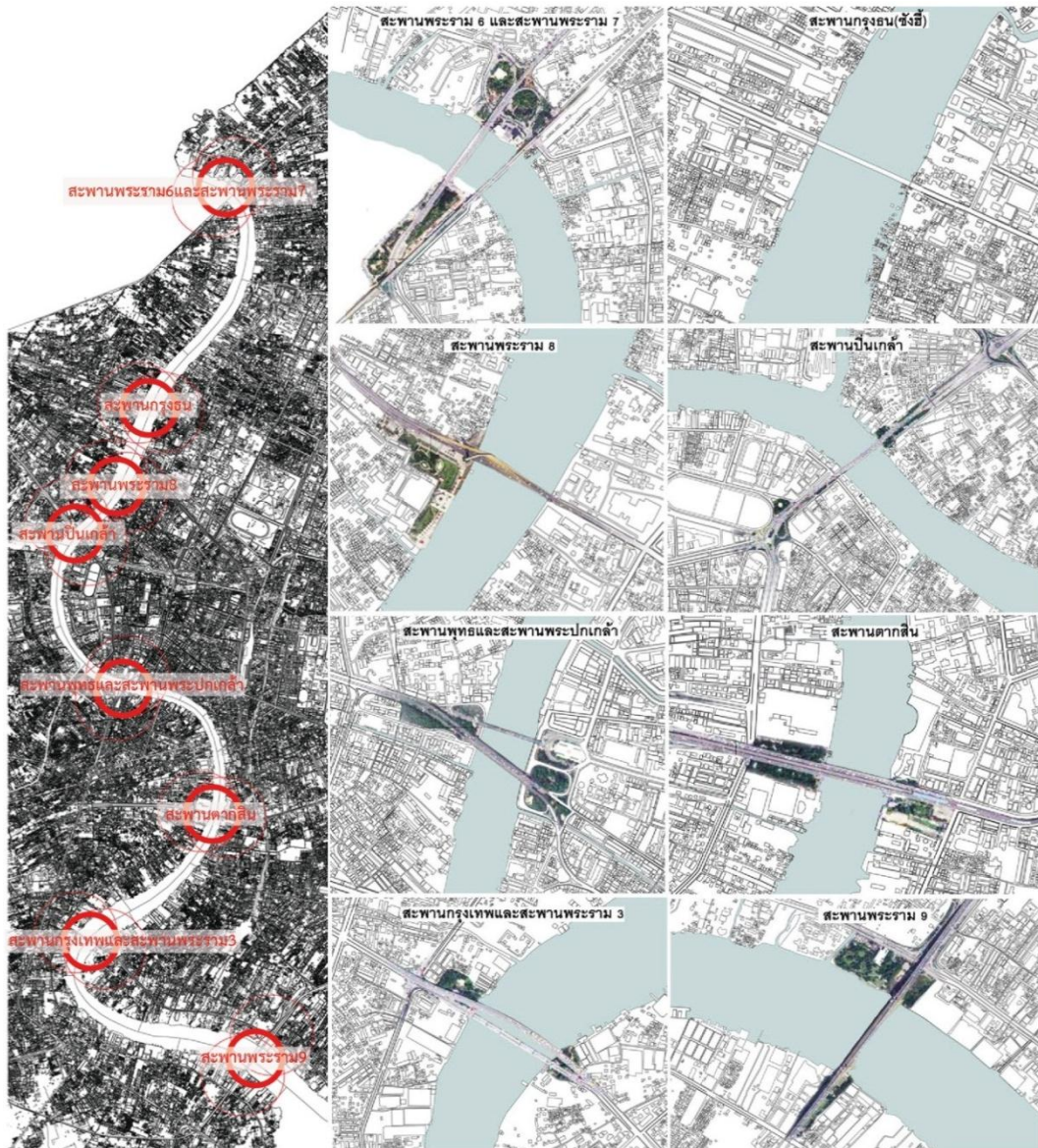
หมายเหตุ ในการศึกษาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในงานวิจัยนี้ได้ตัดการศึกษา พื้นที่สะพานกรุงธน (ซังฮี้) เนื่องจากไม่มีพื้นที่ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพาน

3.6 การวิเคราะห์รูปลักษณะและขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

การวิเคราะห์รูปลักษณะและขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานคร เพื่อต้องการทราบถึงความสามารถในประกอบการพิจารณาพื้นที่ให้เกิดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามความเหมาะสมของรูปลักษณะและขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน (ดูในแผนที่ 4.1) แต่ทั้งนี้การพิจารณาเพื่อเลือกความเหมาะสมในการพัฒนา

พื้นที่นั้นควรประกอบกับการพิจารณาในด้านอื่นๆด้วยเช่น การดูลักษณะการเข้าถึงพื้นที่ที่กอบกับขนาด และรูปลักษณะของพื้นที่และลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะและพื้นที่โดยรอบ เป็นต้น

แผนที่ 3.5 พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร



(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2556)

รูปลักษณะและขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

1) พื้นที่ใต้สะพานพระราม6และสะพานพระราม7 ฝั่งพระนคร รูปลักษณะเป็นทรงกลม มีขนาดพื้นที่ประมาณ 38,400 ตารางเมตรหรือ 24 ไร่ รูปลักษณะของพื้นที่ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนทิศเหนือ มีลักษณะเป็นวงรี มีถนนล้อมรอบทุกด้าน ส่วนพื้นที่ฝั่งทิศตะวันตก มีรูปลักษณะเป็นทรงกลม ด้านหนึ่งติดแม่น้ำเจ้าพระยา อีกด้านติดถนนสาธารณะ (ประชากรราษฎร์สาย1)

- 2) สะพานกรุงธนบุรี ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ไม่มีพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพาน
- 3) พื้นที่ใต้สะพานพระราม8 ฝั่งพระนคร รูปร่างลักษณะเป็นรูปทรงตัวแอล (L) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 1,600 ตารางเมตร หรือ 1 ไร่ รูปร่างลักษณะมีลักษณะแคบยาว พื้นที่เป็นลานพื้นคอนกรีต มีลักษณะการเข้าถึงแบบปลายตัน คือสามารถเข้าถึงจากถนนได้ด้านเดียว
- 4) พื้นที่ใต้สะพานพระราม8 ฝั่งธนบุรี รูปร่างลักษณะเป็นทรงสี่เหลี่ยมจัตุรัส มีหนึ่งด้านติดแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนอีกด้านติด ถนนสาธารณะมีขนาดพื้นที่สาธารณะใต้สะพานรวมทั้งหมดประมาณ 38,400 หรือ 24 ไร่ แบ่งพื้นที่ออกเป็นสองส่วนคือ สวนสาธารณะ และลานอเนกประสงค์
- 5) พื้นที่ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ฝั่งพระนคร รูปร่างลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าแบบแคบและยาว มีด้านสั้นติดแม่น้ำเจ้าพระยา มีขนาดพื้นที่ประมาณ 2,600 ตารางเมตร หรือ 1.6 ไร่ ลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่ว่างใต้สะพาน รูปทรงสี่เหลี่ยมจัตุรัส
- 6) พื้นที่ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ฝั่งธนบุรี รูปร่างลักษณะเป็นทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า ด้านยาวติดแม่น้ำเจ้าพระยา มีขนาดพื้นที่ประมาณ 6,300 ตารางเมตรหรือ 4 ไร่ ลักษณะพื้นที่เป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า พื้นที่เป็นสวนสาธารณะและลานนั่งเล่น เป็นจุดขนส่งท่าเรือพระปิ่น-เกล้า
- 7) พื้นที่ใต้สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธ ฝั่งพระนคร รูปร่างลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้าและอีกฝั่งเป็นรูปทรงสามเหลี่ยม มีขนาดพื้นที่ประมาณ 44,800 ตารางเมตรหรือ 28 ไร่ ลักษณะพื้นที่แบ่งเป็นพื้นที่ลานโล่ง เป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์รัชกาลที่1 และพื้นที่อีกส่วนหนึ่งเป็นสวนสาธารณะ ขนาดใหญ่ มีแนวรั้วล้อมรอบ และมีถนนล้อมรอบ
- 8) พื้นที่ใต้สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธ ฝั่งธนบุรี รูปร่างลักษณะทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้ามีขนาดพื้นที่ประมาณ 25,500 ตารางเมตร หรือ 16 ไร่พื้นที่สาธารณะ เป็นพื้นที่สวนสาธารณะและลานกีฬา (สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ หรือ สวนป่า)
- 9) พื้นที่ใต้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ฝั่งพระนคร รูปร่างลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีขนาดพื้นที่ประมาณ 17,000 ตารางเมตร พื้นที่สาธารณะมีลักษณะเป็นแนวยาว รูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า แบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ส่วนคือ ส่วนพื้นที่โล่งเพื่อการสัญจรและการขนส่ง (รูปขวา) และฝั่งซ้ายเป็นพื้นที่ลานโล่งอเนกประสงค์ และสวนสาธารณะ มีแนวรั้วล้อมรอบ (รูปซ้าย)
- 10) พื้นที่ใต้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ฝั่งธนบุรี มีรูปร่างลักษณะหลายรูปทรงเนื่องจากถูกถนนแบ่งพื้นที่สาธารณะออกเป็นส่วนๆ ทั้ง รูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า ทางสามเหลี่ยม ทรงวงกลมสี่ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 38,000 ตารางเมตร หรือ 24 ไร่ พื้นที่เป็นสวนสาธารณะและมีการแบ่งโซนออกกำลังกายชนิดต่างๆ
- 11) พื้นที่ใต้สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 ฝั่งพระนคร รูปร่างลักษณะทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า ด้านสั้นด้านหนึ่งติดแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนอีกด้านติดถนนสาธารณะ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 3,600 ตารางเมตร หรือประมาณ 2 ไร่ พื้นที่เป็นสวนสาธารณะมีส่วนของพื้นที่นั่งเล่น และเครื่องออกกำลังกาย
- 12) พื้นที่ใต้สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 ฝั่งธนบุรี มีรูปร่างลักษณะทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า ด้านสั้นหนึ่งด้านติดแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนด้านยาว ติดถนนสาธารณะมีขนาดพื้นที่ประมาณ 8,400 ตารางเมตร หรือประมาณ 5 ไร่ ลักษณะพื้นที่เป็นสวนสาธารณะ พื้นที่ออกกำลังกายและเครื่องเล่น

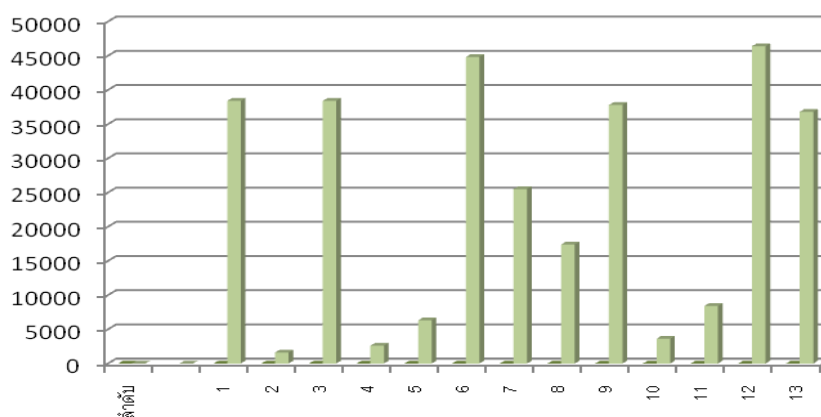
13) พื้นที่ใต้สะพานพระราม 9 ฝั่งพระนคร รูปลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้ามีขนาดพื้นที่ประมาณ 46,400 ตารางเมตร หรือประมาณ 29 ไร่ ลักษณะพื้นที่เป็นสวนสาธารณะ(สวนต้นไม้) มีการแบ่งโซน ออกกำลังกายประเภทเครื่องเล่น

14) พื้นที่ใต้สะพานพระราม 9 ฝั่งธนบุรี รูปลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีขนาดพื้นที่ประมาณ 36,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 23 ไร่ พื้นที่สาธารณะมีลักษณะแคบ ยาว มีพื้นที่ลานไว้สำหรับ ออกกำลังกาย

ตารางที่ 3.3 สรุปการลำดับขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน 13 พื้นที่

ลำดับ	ชื่อสะพาน	ขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน (ตร.ม.)
1	สะพานพระราม 6 และสะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร)	38,400
2	สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร)	1,600
3	สะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี)	38,400
4	สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร)	2,600
5	สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)	6,300
6	สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนคร)	44,800
7	สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งธนบุรี)	25,500
8	สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งพระนคร)	17,400
9	สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)	37,800
10	สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร)	3,627
11	สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 (ฝั่งธนบุรี)	8,400
12	สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร)	46,400
13	สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี)	36,800

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2556)



แผนภูมิที่ 3.2 เปรียบเทียบขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 13 พื้นที่

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2556)

จากการศึกษาได้พบว่าพื้นที่ที่คาดว่าจะเป็นที่ซึ่งมีโอกาสในการเกิดกิจกรรมในพื้นที่มากที่สุดเมื่อพิจารณาจากรูปลักษณะและขนาดอันดับหนึ่งคือ พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม9 ฝั่งพระนคร มีรูปทรงเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีด้านยาวติดแม่น้ำเจ้าพระยา มีขนาดพื้นที่มากที่สุดถึง 29 ไร่ พื้นที่อันดับสองคือพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพุทธและสะพานพระปกเกล้ามีรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีขนาด 28 ไร่ อันดับสามคือ พื้นที่สาธารณะใต้สะพานสะพานพระราม7ฝั่งพระนคร เป็นพื้นที่ทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า ด้านหนึ่งติดแม่น้ำเจ้าพระยา มีขนาดพื้นที่ 24 ไร่

3.7 ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างโดยรอบพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

1. สะพานพระราม6และสะพานพระราม7 ฝั่งพระนคร

สะพานพระราม6และสะพานพระราม7 ฝั่งพระนคร ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างแบ่งออกเป็น3รูปแบบคือส่วนอาคารมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือมีลักษณะการจัดสรรมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่สัมพันธ์กัน ส่วนพื้นที่โรงงานปูนซีเมนต์จะมีพื้นที่ว่างโดยรอบอาคารมากกว่าพื้นที่อาคาร ส่วนพื้นที่พักอาศัยจะมีลักษณะการกระจุกตัวของอาคารมวลเล็ก และมีส่วนพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่หมู่บ้าน เป็นพื้นที่ว่างเปล่ารกร้าง ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างโดยรวมมีลักษณะไม่เชื่อมโยงและสัมพันธ์กันเท่าที่ควร มีการสร้างอาคารโดยขาดการวางรูปแบบการจัดวางและอาคารและขาดการจัดสรรพื้นที่ว่าง

2. สะพานพระราม8

สะพานพระราม8 ฝั่งพระนคร ลักษณะมวลอาคารชุมชนพักอาศัยค่อนข้างมีความหนาแน่น แต่มีลักษณะของการจัดเรียงตัวของอาคารค่อนข้างดี ทำให้ทราบลักษณะของโครงข่ายการสัญจรเข้าสู่ภายในชุมชนได้ ส่วนอาคารที่มีมวลอาคารขนาดใหญ่จะเป็นอาคารทางราชการ มีลักษณะการจัดวางอาคารและพื้นที่ว่างที่มีความสัมพันธ์กัน

3. สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ฝั่งพระนคร ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างโดยรอบพื้นที่สาธารณะสะพานพระปิ่นเกล้ามีพื้นที่อาคารโรงเรียนวัดดุสิตารามและอาคารสำนักงานมหาวิทยาลัยมหิดลชนบทสองฝั่งพื้นที่สาธารณะส่วนถัดออกมาพื้นที่เป็นมวลอาคารขนาดเล็กและค่อนข้างกระจุกตัวเป็นชุมชนพักอาศัย

4. สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ

สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯฝั่งพระนคร ลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างค่อนข้างหนาแน่น มีการจัดสรรพื้นที่ว่างระหว่างอาคารเพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีพื้นที่ส่วนกลางเป็นพื้นที่สาธารณะจะเป็นอาคารโรงเรียนสวนกุหลาบ วัดเลียบ และอาคารสำนักงานการไฟฟ้า

สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯฝั่งธนบุรี พื้นที่โดยรอบเป็นชุมชนพักอาศัย ลักษณะมวลอาคารมีการจัดเรียงตัวที่เป็นระบบ มีพื้นที่ว่างรอบอาคารสัมพันธ์กับพื้นที่มวลอาคาร แสดงให้เห็นโครงข่ายของระบบถนนที่ชัดเจน

5. สะพานตากสิน

สะพานตากสิน ฝั่งธนบุรี พื้นที่โดยรอบเป็นอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์กรรม และโรงแรม มีลักษณะมวลาอาคารที่ค่อนข้างหนาแน่น และมีความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างและมวลาอาคารที่ดี ทำให้มีลักษณะของโครงข่ายการสัญจรที่ชัดเจน

สะพานตากสิน ฝั่งพระนคร พื้นที่โดยรอบเป็นโรงงานอุตสาหกรรม คอนโดมิเนียมและอาคารสำนักงาน มีมวลาอาคารที่มีขนาดใหญ่ จึงมีพื้นที่ว่างโดยรอบอาคารที่มีขนาดกว้างเช่นกัน

6. สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3

สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 ฝั่งพระนคร พื้นที่โดยรอบเป็นอาคารคลังสินค้าและชุมชนพักอาศัย ลักษณะมวลาอาคารจึงมีลักษณะของขนาดที่แตกต่างกันโดยพื้นที่คลังสินค้าจะมีมวลาอาคารขนาดใหญ่ และมีการเรียงตัวค่อนข้างหนาแน่น ส่วนพื้นที่ชุมชนพักอาศัยมีมวลาอาคารขนาดเล็ก และกระจายตัว ลักษณะของพื้นที่ว่างไม่สัมพันธ์กับมวลาอาคาร

สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 ฝั่งธนบุรี พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่อาคารคลังสินค้า พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัย มีพื้นที่ว่างมากในส่วนที่ติดกับพื้นที่สาธารณะใต้สะพานกรุงเทพ ไม่ค่อยสัมพันธ์กับขนาดมวลาอาคารโดยรอบ

7. สะพานพระราม9

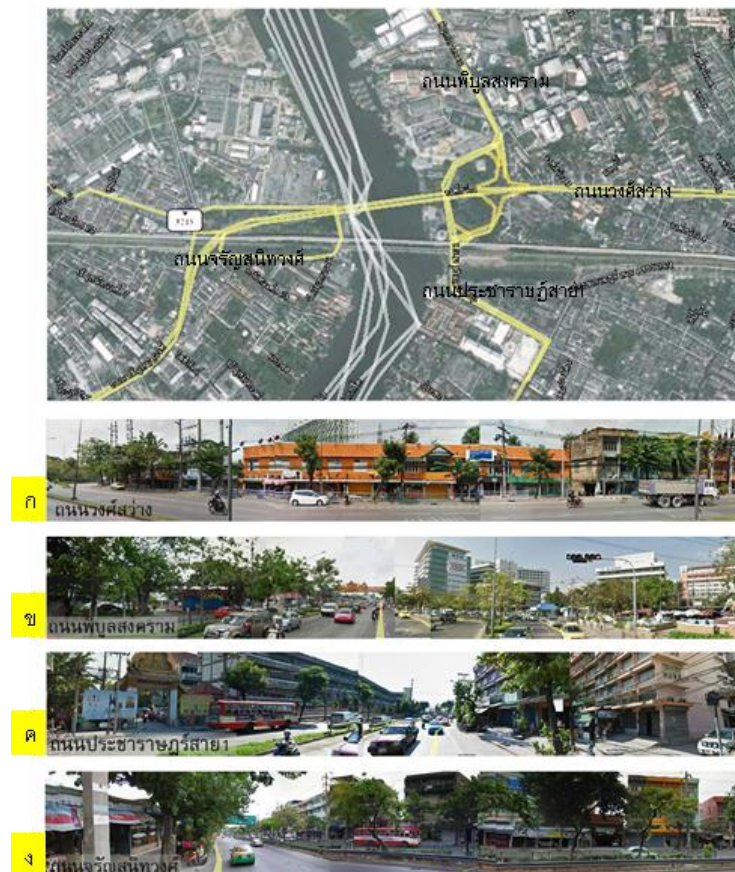
สะพานพระราม9 ฝั่งพระนคร พื้นที่โดยรอบเป็นอาคารอุตสาหกรรม คลังสินค้า และที่พักอาศัย มีมวลาอาคารคลังสินค้าค่อนข้างหนาแน่น ส่วนชุมชนพักอาศัยมวลาอาคารค่อนข้างกระจายตัว ลักษณะของพื้นที่ว่างและอาคารของพื้นที่บริเวณสะพานพระราม9 ไม่สัมพันธ์กัน

สะพานพระราม9 ฝั่งธนบุรี พื้นที่โดยรอบเป็นอาคารสำนักงานและคลังสินค้า มีลักษณะมวลาอาคารใหญ่ค่อนข้างหนาแน่นแต่มีการจัดสรรพื้นที่ว่างโดยรอบอาคารค่อนข้าง
ลงตัว

3.8 ลักษณะภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจร พื้นที่โดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ในการศึกษาด้านภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครนั้น เพื่อต้องการทราบถึงลักษณะของภูมิทัศน์อาคารเส้นพื้นที่ว่ามีลักษณะอย่างไร ให้ได้ทราบถึงปัญหาหรือสิ่งที่ควรได้รับการพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้น จึงสามารถแสดงเป็นภาพถ่ายทางอากาศและภาพทัศนียภาพของอาคารและถนนได้ ดังนี้

1) สะพานพระราม6และสะพานพระราม7



ภาพที่ 3. 1 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานพระราม6และสะพานพระราม7 ฝั่งพระนคร

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก)ถนนวงศ์สว่าง (เขตบางซื่อ) สัดส่วนอาคาร ความสูงโดยเฉลี่ยของอาคารริมถนนวงศ์สว่าง (ภาพที่ 3.1 ก)) ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม มีความสูงประมาณ 3-4 ชั้น ส่วนของฐานอาคารจะอยู่ในระดับชั้น1 ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบกิจการค้าขาย ส่วนตั้งแต่ชั้น2 ขึ้นไปจะเป็นส่วนพักอาศัย ระยะถอยร่น อาคารฝั่งซ้ายและขวามีระยะถอยร่น จากกึ่งกลางถนน 15.75 เมตร อาคารทั้งสองฝั่ง ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรม อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าความกว้างประมาณ 2-3 เมตร แนวรั้วกันระหว่างทางเท้ากับถนนมีความสูงประมาณ 1 เมตร และมีแนวเสาไฟฟ้าแสงสว่างเป็นระยะละประมาณ 20 เมตร มีการปลูกต้นไม้บนทางเท้าเป็นระยะห่างกันประมาณ 10 เมตร ความสูงระดับพุ่มประมาณ 3 เมตร

(ข)ถนนพิบูลสงคราม (เขตบางซื่อ) สัดส่วนอาคาร ตามแนวถนนพิบูลสงคราม (ภาพที่ 3.1 (ข))ส่วนใหญ่จะเป็นสถานศึกษาและอาคารสำนักงาน มีความสูงตั้งแต่ 2-10 ชั้น ส่วนฐานอาคารจะอยู่ในระดับชั้น 2 ส่วนชั้น 3-4 เป็นที่พักอาศัย ระยะถอยร่น อาคารฝั่งซ้ายมีระยะถอยร่นจากกึ่งกลางถนน 15 เมตร อาคารฝั่งขวามี ระยะถอยร่น จากกึ่งกลางถนน 28 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย แนวรั้วสแตนเลส กั้นระหว่างทางเท่ากับถนน ตั้งเป็นแนวยาว มีการเว้นช่องสำหรับการสัญจรประมาณ 4 เมตร มีเสาไฟฟ้าแสงสว่างในพื้นที่ เกาะกลางถนนมีระยะห่างของเสาไฟฟ้าแต่ละต้นประมาณ 20 เมตร มีแนวต้นไม้ในพื้นที่ทางเท้า เว้นระยะห่างกันต้นละประมาณ 10 เมตร ความสูงของต้นไม้อยู่ในระดับชั้น 2 ของอาคาร ระยะพุ่มอยู่ในระดับ 3 เมตร

(ค)พระราชราษฎร์สาย1(เขตบางซื่อ) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนพระราชราษฎร์สาย1 (ภาพที่ 3.1 (ค))ด้านฝั่งซ้ายเป็นแนวอาคารพาณิชย์กรรมมีความสูง 4 ชั้นครึ่ง ส่วนฐานอาคารอยู่ในระดับชั้น 1 ส่วนชั้น 2-4เป็นส่วนพักอาศัย ระยะถอยร่น ด้านฝั่งซ้ายมีระยะถอยร่นจากกึ่งกลางถนนถึงแนวอาคาร 18 เมตร ส่วนฝั่งขวามีระยะถอยร่นจากกึ่งกลางถนน 12 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนนของถนนพระราชราษฎร์สาย1 ประกอบด้วย เกาะกลางถนนและแนวกัน ทางเท้าและเสาไฟฟ้า พืชพรรณมีต้นไม้ในพื้นที่ถนนพระราชราษฎร์สาย1 ทั้งทางเท้าฝั่งซ้าย ขวา และเกาะกลางถนน มีระยะห่างของต้นไม้ประมาณ 5 เมตร ระดับความสูงของต้นไม้ประมาณ 10 เมตร ระยะพุ่มอยู่ในระดับ 4 เมตรขึ้นไป

(ง)ถนนจรัญสนิทวงศ์_ สัดส่วนอาคาร อาคารตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์(ภาพที่ 3.1 (ง)) ฝั่งซ้ายของถนนจะเป็นอาคารทางพาณิชย์กรรม มีความสูงอาคาร 4 ชั้น ส่วนฐานอาคารอยู่ในระดับชั้น1 ส่วน ตั้งแต่ชั้น2 ขึ้นไปเป็นที่พักอาศัย ฝั่งขวาเป็นอาคารพาณิชย์กรรมความสูง 2 ชั้นและ 4 ชั้น ส่วนฐานอาคารอยู่ในระดับชั้น1 ระยะถอยร่น จากกึ่งกลางถนนถึงแนวอาคารฝั่งซ้ายประมาณ 15 เมตร ส่วนฝั่งขวามีระยะถอยร่นจากกึ่งกลางถนนถึงแนวอาคาร 15 เมตร เช่นกัน อุปกรณ์ประกอบถนนของถนนจรัญสนิทวงศ์ ประกอบด้วย เกาะกลางถนนและแนวกัน ทางเท้า และเสาไฟฟ้า มีต้นไม้ในพื้นที่ถนนจรัญสนิทวงศ์ทั้งทางเท้าฝั่งซ้าย ขวา และเกาะกลางถนน มีระยะห่างของต้นไม้ประมาณ 5 เมตร ระดับความสูงของต้นไม้ประมาณ 12 เมตร ระยะพุ่มอยู่ในระดับ 3 เมตรขึ้นไป

จากการศึกษาพบว่าลักษณะภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรของพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม 6,7 ลักษณะอาคารตามแนวถนนสายหลัก(วงศ์สว่างและถนนจรัญสนิทวงศ์) ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมสำหรับการค้า เพื่อสนองคนทำงานและนักศึกษา ส่วนถนนสายรองฝั่งทิศเหนือ(พิบูลสงคราม)ส่วนใหญ่เป็นอาคารทางราชการและสำนักงาน ถนนสายรองฝั่งทิศใต้(พระราชราษฎร์สาย1)จะเป็นอาคารพาณิชย์-กรรมสำหรับแหล่งชุมชนพักอาศัย ลักษณะภูมิทัศน์ทางสัญจรส่วนใหญ่จะมีองค์ประกอบที่คล้ายกันคือ มีทางเท้าขนาดประมาณ 1.5-2.00 เมตร มีแนวต้นไม้ในทุกระยะ10 เมตร และเสาไฟฟ้าทุก 10 เมตร พื้นที่เกาะกลางถนนจะปลูกต้นไม้เป็นระยะเช่นกัน

2) สะพานกรุงธน(ซ่งฮี)



ภาพที่ 3. 2 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานกรุงธน(ซ่งฮี)

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก)ถนนราชวิถี ฝั่งพระนคร สัดส่วนอาคาร ตามแนวถนนราชวิถีฝั่งพระนคร(ภาพที่3.2(ก)) อาคารฝั่งทิศใต้เป็นตึกแถวความสูงอยู่ในระดับ2-3 ชั้นแรงกันเป็นแนวยาวตามเส้นถนนราชวิถี ไม่มีทางเท้า ส่วนด้านหน้าอาคารส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่จอดรถของเจ้าของอาคาร อาคารตึกแถวสภาพปัจจุบันไม่ได้ใช้เป็นพื้นที่ค้าขาย ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัย บางส่วนเป็นอาคารที่ไม่มีการใช้งาน ส่วนอาคารฝั่งทิศเหนือจะเป็นชุมชนพักอาศัยและโรงเรียน มีทางเท้าความกว้างประมาณ 1.20 เมตร

(ข)ถนนราชวิถี ฝั่งธนบุรี สัดส่วนอาคาร ตามแนวถนนราชวิถีฝั่งธนบุรี (ภาพที่3.2(ข)) อาคารทั้งสองฝั่งถนนเป็นอาคารที่มีระดับความสูง1-2ชั้น พื้นที่ทางเท้าความกว้างประมาณ 1.20-1.50 เมตร มีกระเบื้องตันไม้เป็นแนวความกว้างประมาณ 1.20 เมตร เป็นไม้พุ่มและไม้ยืนต้นความสูงประมาณ 6-7 เมตร พื้นที่ทางเท้าประกอบด้วย เสาไฟฟ้าแสงสว่างเป็นระยะทุก 25 เมตรและต้นไม้ทุกกระยะ 10 เมตร

ลักษณะภูมิทัศน์ทางคาร์ถนนราชวิถีฝั่งธนบุรี ค่อนข้างได้รับการดูแลจัดการค่อนข้างดี ส่วนฝั่งพระนคร สภาพพื้นที่ค่อนข้างเปลี่ยวและทำให้บุคคลภายนอกรู้สึกถึงความไม่อันตราย สาเหตุอาจเนื่องจากเป็นพื้นที่ปลายตันที่เข้าถึงได้ยากและได้สะพานเป็นชุมชนแออัด

3)สะพานพระราม8



ภาพที่ 3. 3 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานพระรามพระราม8

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก) ถนนสามเสน สัดส่วนอาคาร ตามแนวถนนสามเสน(ภาพที่3.3(ก)) ฝั่งทิศใต้จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมต่อเนื่องกัน มีความสูงตั้งแต่ 2-4 ชั้น ส่วนชั้น5 จะเป็นส่วนต่อเติมบางอาคาร ด้านทิศเหนือจะเป็นอาคารส่วนราชการหรืออาคารของเอกชน ที่มีแนวรั้วล้อมรอบ ส่วนฐานอาคารอยู่ในระดับชั้น1 ส่วนชั้น2 ขึ้นไป เป็นส่วนที่อยู่อาศัย ระยะถอยร่น มีระยะ จากแนวทางเท้า 0.50 เมตร และมีระยะถัดจากกึ่งกลางถนนประมาณ 10 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ฝั่งทิศเหนือ ประกอบด้วย ทางเท้า ขนาดกว้าง 1.50 เมตร ต้นไม้บนทางเท้า เว้นระยะห่างต้นละ 10 เมตร มีความสูงของลำต้นอยู่ในระดับตึก 3 ชั้น ระยะพุ่มมีความสูงอยู่ระหว่างชั้น2และเสาไฟฟ้าระยะห่างกันทุก 25 เมตร

(ข) ถนนวิสุทธิกษัตริย์ สัดส่วนอาคารตามแนวถนนวิสุทธิกษัตริย์ (ภาพที่3.3(ข))มีระดับความสูง 2-4ชั้น ส่วนฐานอาคารอยู่ในระดับชั้น1 มีระยะถอยร่น จากกึ่งกลางถนนประมาณ 10 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน มีต้นไม้ปลูกในส่วนเกาะกลางถนน ส่วนทางเท้ามีเสาไฟฟ้าแสงสว่างเป็นระยะละ 25 เมตร

(ค) ถนนอรุณอมรินทร์ สัดส่วนอาคารตามแนวถนนอรุณอมรินทร์(ภาพที่3.3(ค)) มีความสูงอาคารตั้งแต่ 2-5 ชั้น ทั้งสองฝั่งถนนจะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมต่อเนื่องกันเป็นแนวยาวตามเส้นถนนอรุณอมรินทร์ มีระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 15 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้า ต้นไม้แบบพุ่ม ต้นไม้สูงโปร่งตามแนวทางเท้า มีการปลูกต้นไม้เป็นแนวขอบ

ชั้นระหว่างพื้นที่อาคารและทางเท้า ต้นไม้ความสูงประมาณ 6 เมตร ระยะพุ่มอยู่ระดับ 3 เมตร เสาไฟฟ้าแสงสว่างและราวขอบชั้นระหว่างทางเท้ากับถนน

จากการศึกษา พื้นที่ที่ทางเท้าค่อนข้างได้รับการดูแล รักษาที่ดี ดูสะอาด แต่มีการใช้พื้นที่ทางเท้าในการจอดรถ เนื่องจากพื้นที่ทางเท้าค่อนข้างมีขนาดกว้าง อาจเกิดอุปสรรคต่อการสัญจร และความปลอดภัยของผู้เดินเท้าบนทางเท้าได้ ลักษณะการสัญจรส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากไม่ใช่จุดขนส่งทางเรือ รถสาธารณะวิ่งผ่านพื้นที่ได้สะพานนี้ส่วนใหญ่จะเป็นรถตู้และจักรยานยนต์รับจ้าง

4) สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า



ภาพที่ 3. 4 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก) ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งพระนคร) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ภาพที่ 3.4(ก)) มีความสูงอาคารตั้งแต่ 2-5 ชั้น อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารเกี่ยวกับส่วนราชการ ลักษณะอาคารส่วนใหญ่จะแสดงถึงเอกลักษณ์ด้านสถาปัตยกรรมไทย มีแนวรั้วล้อมรอบอาคารอย่างชัดเจน มีระยะถอยร่น จากกึ่งกลางถนนประมาณ 20 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้า เสาไฟฟ้าแสงสว่าง ต้นไม้แบบพุ่มและแบบสูง แบบพุ่มนั้นจะปลูกไว้เกาะกลางถนน ส่วนแบบสูงจะเป็นตามแนวทางเท้ามีระยะห่างระหว่างต้นประมาณ 10 เมตร

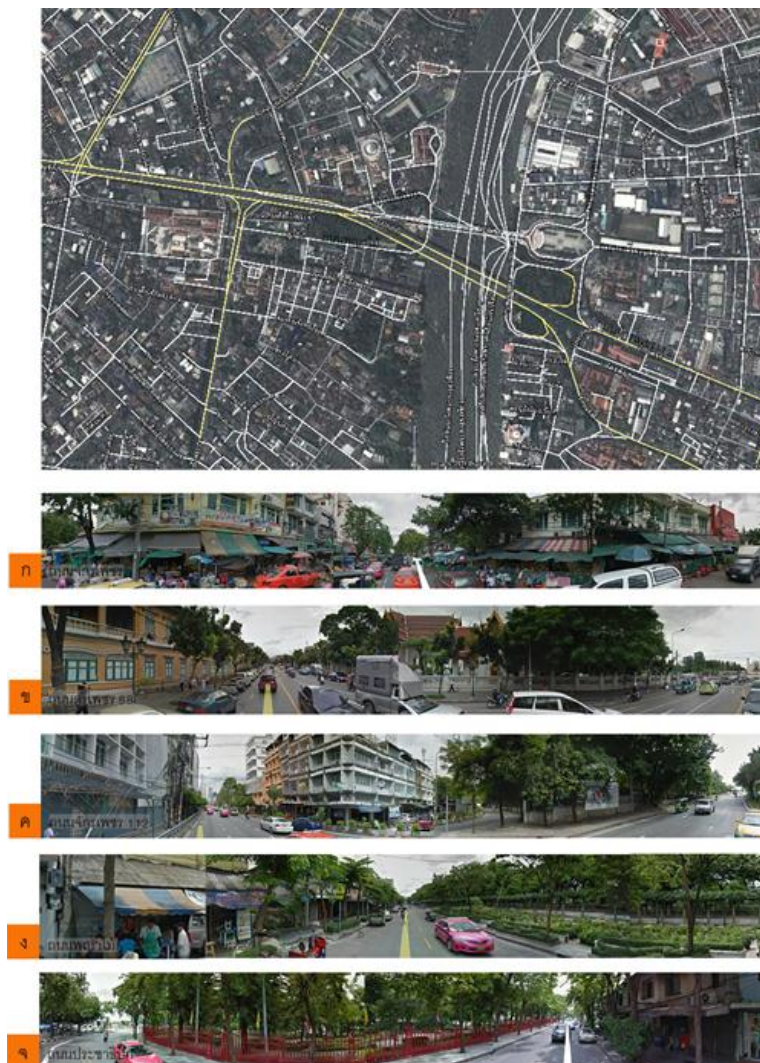
(ข) ถนนพระอาทิตย์ สัดส่วนอาคารตามแนวถนนพระอาทิตย์(ภาพที่3.4(ข)) มีความสูงตั้งแต่ 2-4 ชั้น อาคารส่วนใหญ่จะเป็นอาคารราชการและอาคารเพื่อใช้ประกอบการค้าเป็นอาคารตึกแถว ทรงโบราณ สื่อถึงเอกลักษณ์สถาปัตยกรรมไทย มีระยะถอยร่น จากกึ่งกลางถนนประมาณ 6 เมตร

อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าและต้นไม้เป็นระยะๆ ความสูงประมาณ 6 เมตร ระยะฟุตปาธ อยู่ในช่วง 3 เมตร

(ค) ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ภาพที่ 3.4(ค)) มีระยะถอยร่นประมาณ 16 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนนประกอบด้วย ทางเท้า เสาไฟฟ้าใน ระยะทุก 25 เมตร สะพานลอยฟ้า ป้ายรถประจำทาง ต้นไม้เป็นระยะทุก 10 เมตร

ลักษณะอาคารตามแนวถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์มีความสูงอาคารโดยเฉลี่ยตั้งแต่ 2- 5 ชั้น มีทางเท้าตลอดแนวถนน แต่มักถูกใช้พื้นที่ทางเท้าเป็นพื้นที่ขายของ ทั้งหาบแผงลอยและร้านอาหารยื่นหน้าร้านออกมา ตลอดแนวถนน มีการสัญจรหลากหลายประเภท เช่น ทางเรือ รถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ และรถยนต์ส่วนตัว

5) สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ



ภาพที่ 3. 5 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานสมเด็จพระปกเกล้า และสะพานพุทธฯ

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก) ถนนจักรเพชร สัดส่วนอาคารตามแนวถนนจักรเพชร(ภาพที่3.5(ก))มีระดับความสูงอาคารตั้งแต่ 2-5 ชั้น อาคารตามแนวถนนจักรเพชรตลอดแนวจะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมทั้งสองฝั่งถนน ชั้นฐานอาคารอยู่ระดับชั้น1 ซึ่งจะเป็นส่วนที่ใช้ในการค้าขายโดยเฉพาะของสด มีผู้คนจับจ่ายซื้อของพลุกพล่านตลอดทั้งวัน ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนน 8.00 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนนประกอบด้วย ทางเท้าขนาดกว้างประมาณ 2.00 เมตร ส่วนใหญ่จะถูกใช้ตั้งร้านค้าขายของตลอดแนวทางเท้า มีราวกันระหว่างถนนและทางเท้า ความสูงประมาณ 1.00 เมตร มีต้นไม้ความสูงประมาณ 9.00 เมตรระยะพุ่มอยู่ในระดับ 3-4 เมตร ระยะของต้นไม้ปลูกเป็นระยะๆละ 10 เมตร และเสาไฟฟ้าแสงสว่าง ระยะละ 25 เมตร

(ข) ถนนตรีเพชร 88 สัดส่วนอาคารตามแนวถนนตรีเพชร88 (ภาพที่3.5 (ข)) มีระดับความสูงอาคารตั้งแต่ 2-5 ชั้น อาคารด้านฝั่งซ้ายเป็นสถานศึกษา(โรงเรียนสวนกุหลาบ) ส่วนฝั่งขวาเป็นวัดเลียบ และถัดลงไปเป็นอาคารพาณิชย์กรรมตลอดแนว ส่วนฐานอาคารอยู่ในระดับชั้น 1 โดยทุกคูหาจะใช้พื้นที่ชั้นล่างทั้งหมดเป็นพื้นที่ประกอบการค้า มีการค้าหลากหลายชนิด ทั้งขายของชำ ร้านอาหาร ร้านเสื้อผ้ารองเท้า เป็นต้น ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 8.00 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าขนาดกว้างประมาณ 2.00 เมตร ตลอดแนวมี ต้นไม้ความสูงประมาณ 6-8 เมตร เป็นระยะๆละ 10 เมตรและเสาไฟฟ้าแสงสว่างทุก 25 เมตร

(ค) ถนนจักรเพชร 112 สัดส่วนอาคารตามแนวถนนจักรเพชร 112 (ภาพที่ 3.5 (ค)) มีระดับความสูงอาคารตั้งแต่ 2-6 ชั้น อาคารในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรม พื้นที่ส่วนฐานอาคาร ชั้น1 ส่วนใหญ่จะใช้ประกอบการค้าขาย หรือสำนักงาน ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 6 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วยทางเท้า ความกว้างประมาณ 1.50 เมตร และเสาไฟฟ้าแสงสว่างทุกระยะ 25 เมตร

(ง) ถนนพญาไม้ (ฝั่งธนบุรี) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนพญาไม้(ภาพที่3.5(ง))ฝั่งซ้ายจะเป็นแนวอาคารพาณิชย์กรรม บางคูหาใช้เป็นอาคารโรงงานหรือสำนักงานกิจการของเอกชน บางคูหาเป็นที่อยู่อาศัยและประกอบการค้า ส่วนด้านขวาเป็นสวนสาธารณะและตลาดพระเครื่อง มีระดับความสูงอาคารตั้งแต่ 1-5 ชั้น มีระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 5-6 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าความกว้างประมาณ 1.5 – 2.00 เมตร มีต้นไม้เป็นระยะๆละ 10 เมตร และไฟฟ้าแสงสว่างทุก 25 เมตร

(จ) ถนนประชาธิปไตย(ฝั่งธนบุรี) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนประชาธิปไตย(ภาพที่3.5(จ))ฝั่งซ้ายเป็นสวนสาธารณะส่วนฝั่งขวาเป็นแนวอาคารพาณิชย์กรรม ความสูงตั้งแต่ 1-6 ชั้น ชั้นหนึ่งส่วนใหญ่ใช้ประกอบการค้า มีระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 5 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ทางเท้า ความกว้างประมาณ 1.50 เมตร มีต้นไม้ความสูงประมาณ 6-8 เมตร ทุกระยะ 10 เมตร และมีเสาไฟฟ้าแสงสว่างเป็นระยะทุก 25 เมตร

ลักษณะอาคารตามแนวถนนประชาธิปไตยฝั่งธนบุรี ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ สูง 1-6 ชั้น ส่วนใหญ่จะเป็นร้านค้าและขายอาหาร มีทางเท้าและต้นไม้ตลอดแนวถนน การสัญจรส่วนใหญ่จะเป็นรถโดยสารสาธารณะและรถส่วนตัว มีการรुक้าพื้นที่ทางเท้าในการใช้ประกอบการค้า

6) สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน



ภาพที่ 3. 6 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน
(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

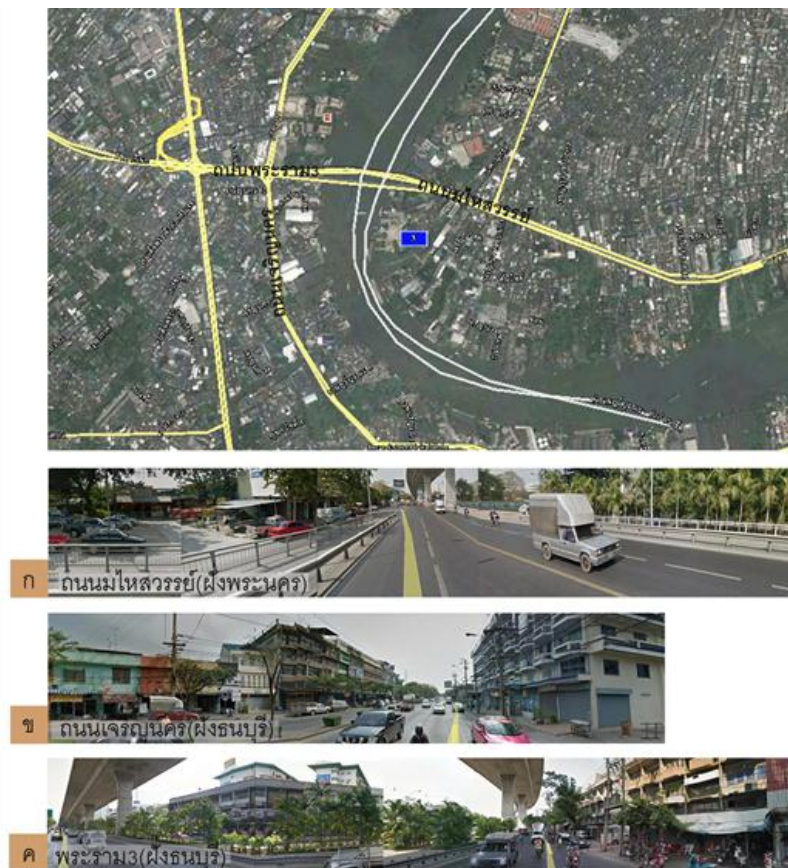
(ก) ถนนเจริญกรุง สัดส่วนอาคารตามแนวถนนเจริญกรุง(ภาพที่3.6(ก))ตลอดแนวถนนจะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมความสูงตั้งแต่ 2-5 ชั้น และคอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า ที่มีความสูงของอาคารสูงสุดประมาณ 50 ชั้น ฐานอาคารสูงอยู่ระดับชั้น 4-5 ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 7 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าขนาดกว้างประมาณ 2.50 เมตร ต้นไม้บนทางเท้าความสูงประมาณ 8 เมตรระยะพุ่มระดับ 4 เมตร เป็นระยะทุก 10 เมตร และเสาไฟฟ้าแสงสว่างทุก 25 เมตร

(ข) ถนนสาทร สัดส่วนอาคารตามแนวถนนสาทร(ภาพที่3.6 (ข)) ตลอดแนวทั้งสองฝั่งถนนเป็นอาคารพาณิชย์กรรม มีทางยกระดับคันระหว่าง 2 ฝั่งถนน ทำให้แนวถนนเส้นนี้ค่อนข้างเงียบ ไม่ค่อยมีผู้คนสัญจรผ่านเท่ากับเส้นถนนเจริญกรุง ระดับความสูงอาคาร 3- 5 ชั้น ส่วนฐานอาคารอยู่ระดับชั้น 1 ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 7 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้า ความกว้างประมาณ 2.00 เมตร เสาไฟฟ้าแสงสว่างทุก 25 เมตร เสาหมุดแสดงเขตทาเท้า และกล้องวงจรปิด บริเวณหัวมุมถนน

(ค) ถนนเจริญนคร (ฝั่งธนบุรี) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนเจริญนคร(ภาพที่ 3.6(ค))ตลอดแนวถนนส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรม ความสูงอยู่ในระดับ 2-4 ชั้น และอาคารสูง เช่น โรงแรม คอนโดมิเนียม มีความสูงเฉลี่ยประมาณ 40 ชั้น ระยะถอยร่นอาคารจากแนวกึ่งกลางถนนประมาณ 15 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนนประกอบด้วย ทางเท้าความกว้างประมาณ 2.50 เมตร เสาไฟฟ้าแสงสว่างทุกระยะ 25 เมตรและพื้นที่เกาะกลางถนนมีต้นไม้ความสูงประมาณ 6 เมตรเป็นระยะๆละ 5 เมตร

ลักษณะอาคารตามแนวถนนเจริญกรุงส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม ส่วนพื้นที่ทางเท้ามีการตั้งร้านค้าพื้นที่ทางเท้าทั้งบนพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ใต้สะพาน การสัญจรสามารถเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานได้หลากหลายรูปแบบ

7) สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3



ภาพที่ 3. 7 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3

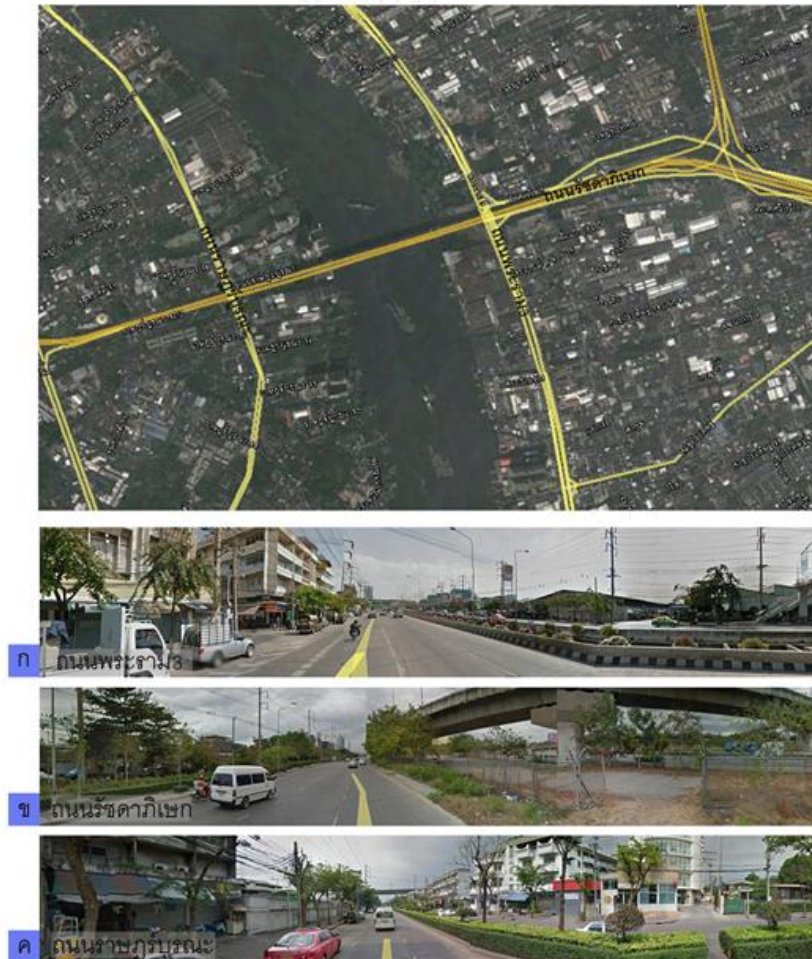
(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก) ถนนมไหสวรรย์ สัดส่วนอาคารตลอดแนวถนนมไหสวรรย์(ภาพที่ 3.7 (ก)) ตลอดแนวถนนเป็นตึกแถว ทั้งเป็นที่พักอาศัยและใช้เพื่อประกอบการค้า ความสูงอาคารอยู่ที่ระดับ 2-5 ชั้น ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 5 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนนประกอบด้วย ทางเท้าขนาดกว้างประมาณ 2.00 เมตร ต้นไม้บนทางเท้าความสูงประมาณ 8 เมตร ระยะห่างกันต้นละ 10 เมตรและไฟฟ้าแสงสว่างทุกระยะละ 25 เมตร

(ข) ถนนเจริญนคร (ฝั่งธนบุรี) สัดส่วนอาคารตลอดแนวถนนเจริญนคร(ภาพที่ 3.7 (ข)) เป็นอาคารพาณิชย์กรรมความสูงประมาณ 2-4 ชั้น ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 13 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้า กว้างประมาณ 1.50 เมตร และเสาไฟฟ้าระยะละ 25 เมตร (ค) ถนนพระราม3 (ฝั่งธนบุรี) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนพระราม3 (ภาพที่ 4.3.6(ค)) ที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม ความสูงของอาคารอยู่ระดับชั้น2-5 ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 8 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนนประกอบด้วย ทางเท้าความกว้างประมาณ 2.00 เมตร และเสาไฟฟ้าแสงสว่างทุกระยะละ 25 เมตร

ลักษณะอาคารตามแนวถนนเจริญนคร เนื่องจากพื้นที่ทางเท้ามีขนาดค่อนข้างกว้าง จึงถูกใช้เป็นที่จอดรถมอเตอร์ไซด์ ตามหน้าร้าน มีการสัญจรผ่านไปมาจำนวนมาก ทั้ง รถโดยสารสาธารณะ และรถส่วนตัว ทำให้เกิดขวางและอาจเป็นอันตรายต่อผู้สัญจรทำได้

8) สะพานพระราม9



ภาพที่ 3. 8 ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่บริเวณสะพานพระราม9

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก) ถนนพระราม3 (ฝั่งพระนคร) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนพระราม3(ภาพที่ 3.8 (ก)) ที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม และเป็นอาคารสำนักงาน มีความสูงอยู่ในระดับ 1- 5 ชั้น พื้นที่

โดยทั่วไปยังไม่มีอาคารขึ้นหนาแน่นมากนัก ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 10 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าขนาดกว้างประมาณ 2.00 เมตร และต้นไม้ความสูงประมาณ 8 เมตรทุกระยะๆละ 10 เมตร

(ข) ถนนรัชดาภิเษก สัดส่วนอาคารตามแนวถนนรัชดาภิเษก(ภาพที่ 3.8 (ข)) อาคารในพื้นที่แถบนี้ค่อนข้างบางตา ไม่หนาแน่นมากนัก มีความสูงอาคารอยู่ในระดับ 1-2 ชั้น ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่พักอาศัยหรืออาคารใช้สำหรับค้าขาย มีระยะถอยร่นจากกึ่งกลางถนนประมาณ 8 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วยทางเท้า กว้างประมาณ 2.00 เมตร และต้นไม้บนเกาะกลางทั้งต้นพุ่ม ความสูงประมาณ 7 เมตรและพุ่มเตี้ยสูงประมาณ 0.60 เมตร

(ค) ถนนราษฎร์บูรณะ สัดส่วนอาคารตามแนวถนนราษฎร์บูรณะ(ภาพที่ 3.8(ค))ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรมและอาคารสำนักงาน ความสูงอยู่ในระดับ 1-4 ชั้น ระยะถอยร่นอาคารจากกึ่งกลางถนนประมาณ 6 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าความกว้างประมาณ 2.00 เมตร มีต้นไม้ความสูงประมาณ 6 เมตรทุกระยะ 10 เมตร และเสาไฟฟ้าแสงสว่างเป็นระยะละ 25 เมตร

ลักษณะอาคารค่อนข้างกระจายตัว มีอาคารตามแนวถนนบ้างแต่ไม่หนาแน่นมากนัก พื้นที่ทางเท้า จะถูกตกแต่งด้วยต้นไม้ เป็นสวนถนน การสัญจรและการเข้าถึง ส่วนใหญ่จะเป็นการสัญจรโดยรถยนต์ส่วนตัว

บทที่ 4

การวิเคราะห์ลักษณะการใช้พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร

การวิเคราะห์ด้านกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ทำการลงพื้นที่สำรวจและนำมาทำเป็นข้อมูลแผนที่ที่แสดงถึงประเภทของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานและพื้นที่โดยรอบ จำนวนผู้ใช้งาน และประเภทของผู้ใช้งาน โดยเลือกศึกษา พื้นที่ที่มีพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน โดยไม่ได้เป็นพื้นที่ที่ถูกจับจองหรือเป็นเจ้าของ(สะพานกรุงธนหรือ ซังฮี้) ซึ่งพื้นที่ที่ได้ทำการสำรวจและนำมาวิเคราะห์ในรูปแบบแผนที่การศึกษาเชิงสังคม

4.1 การวิเคราะห์กิจกรรมและการใช้งานในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

การสำรวจประเภทกิจกรรมทางสังคม ลักษณะกิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งานการใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี 2556

1) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานสะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร)

กิจกรรมการใช้งาน: พื้นที่สาธารณะถูกกำหนดให้เป็นสวนสาธารณะชุมชน ประกอบด้วย พื้นที่สวนต้นไม้ สวนน้ำ ศาลาพักผ่อน ลานกีฬาชนิดต่าง เช่น ฟุตซอล สเกตบอร์ด สนามตะกร้อ เลนส์สำหรับวิ่ง กิจกรรมที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ส่วนใหญ่ คือ ฟุตซอลและสเกตบอร์ด ตกปลา นอนพักผ่อนนั่งเล่น วิ่ง มีจำนวนผู้ใช้งานค่อนข้างน้อย และทำกิจกรรมกระจุกตัวเฉพาะในพื้นที่ใต้สะพาน

กลุ่มผู้ใช้งาน: ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่น ช่วงอายุประมาณ 14-21 ปี

ช่วงเวลา: ช่วงเวลาเกิดกิจกรรมมากที่สุดคือ ช่วงวันหยุด เวลาประมาณ 13.00 -18.00 น.

2) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร)

กิจกรรมการใช้งาน: เป็นพื้นที่ราบและโล่ง ใช้งานได้อเนกประสงค์ กิจกรรมส่วนใหญ่จะเป็นการสัญจรผ่าน หรือมีกิจกรรมในช่วงระยะเวลาสั้นๆ เช่น นั่งพัก ปั่นจักรยาน ตกปลา

กลุ่มผู้ใช้งาน: ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ช่วงอายุ 16-35 ปี

ช่วงเวลา: ช่วงเกิดกิจกรรม ช่วง 14.00 -18.00 น.

3) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมการใช้งาน: มีการทำกิจกรรมในพื้นที่ตลอดทั้งวัน และมีกิจกรรมที่หลากหลาย โดยในพื้นที่สวน จะเป็นกิจกรรมนั่งเล่น พุดคุย นั่งพัก วิ่ง บริหารร่างกาย ส่วนกิจกรรมในพื้นที่ลาน ในช่วงเช้าถึงเที่ยง จะเป็นกิจกรรมครอบครัว การเลี้ยงเด็ก สนามเด็กเล่น กิจกรรมนั่งเล่นพุดคุย เล่นสเกตบอร์ด ปั่นจักรยาน กิจกรรมช่วงเย็น เป็นการเดินแอโรบิก เล่นบ๊อบบี้ ฟุตซอล กิจกรรมนันทนาการ ขายอาหาร รับประทานอาหาร เป็นต้น

กลุ่มผู้ใช้งาน: กลุ่มผู้ใช้งานมีหลากหลายประเภทและช่วงวัยตั้งแต่เด็กเล่นกระทั่งวัยชรา

ช่วงเวลา: ช่วงเวลาเกิดกิจกรรม 8.00- 21.00 น. มีกิจกรรมเกิดตลอดทั้งวัน

4) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร)

กิจกรรมการใช้งาน: กิจกรรมเป็นจุดขนส่งของท่าเรือท่องเที่ยว มีกิจกรรมขายอาหารเครื่องดื่ม

กลุ่มผู้ใช้งาน: ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ช่วงเวลา: ช่วงเวลาเกิดกิจกรรม 13.00 -17.00 น.

5) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมการใช้งาน: กิจกรรมในพื้นที่จะเป็นการนั่งพักผ่อน จับกลุ่มสนทนา

กลุ่มผู้ใช้งาน: ผู้ใช้งานหลักๆเป็นผู้ใช้งานการขนส่งทางเรือ กลุ่มวัยทำงานและวัยเรียน

ช่วงเวลา: ช่วงที่มีการเกิดกิจกรรมมากที่สุดคือช่วงเย็น 15.00 -18.00 น.

6) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพุทธและสะพานพระปกเกล้า (ฝั่งพระนคร)

กิจกรรมการใช้งาน: เป็นพื้นที่จุดสัญจรทั้งทางเรือและรถโดยสารสาธารณะ กิจกรรมการใช้งานในพื้นที่ใต้สะพาน และพื้นที่ทางเท้าริมถนนเป็นพื้นที่ขายสินค้า(ตลาดสะพานพุทธฯ) มีความคึกคักด้านการค้า ขยายมากในช่วงเย็น ส่วนพื้นที่ในสวนสาธารณะ ยังไม่ได้รับการตอบรับด้านการเข้าใช้ทำกิจกรรมเท่าที่ควร กิจกรรมในสวนส่วนใหญ่จะเป็นการนั่งพักผ่อน พุดคุย และวิ่ง

กลุ่มผู้ใช้งาน: ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นวัยทำงาน

ช่วงเวลา: ช่วงที่มีการเกิดกิจกรรมมากที่สุดคือช่วง 14.00 -21.00 น.

7) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพุทธและสะพานพระปกเกล้า (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมการใช้งาน: กิจกรรมออกกำลังกายมีหลายประเภท เช่น บาสเกตบอล ตะกร้อ ฟุตบอล วิ่ง นั่งพัก นอนพัก เลี้ยงเด็ก สนามเด็กเล่น ตะกร้อลอดห่วง

กลุ่มผู้ใช้งาน: ผู้ใช้งานมีหลายประเภท ทั้งกลุ่มวัยรุ่น วัยทำงานและวัยเด็ก

ช่วงเวลา: ช่วงเวลาที่มีการใช้งานมากที่สุดคือตั้งแต่ 13.00 – 17.00 น.

8) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งพระนคร)

กิจกรรมการใช้งาน: กิจกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมด้านการเดินทาง การสัญจรผ่านเพื่อไปยังจุดขนส่งต่างๆ เช่น รถไฟฟ้าBTS รถขนส่งสาธารณะ และเรือโดยสารต่างๆ เป็นต้น ส่วนพื้นที่สวน กิจกรรมมีการทำกายบริหาร และการนั่งพักผ่อน จับกลุ่มนั่งคุย และทานอาหาร

กลุ่มผู้ใช้งาน: ในส่วนฝั่งขวา มีผู้ใช้งานหลากหลายประเภท ส่วนใหญ่เป็นวัยเรียน วัยทำงาน และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนพื้นที่สวนฝั่งซ้าย ค่อนข้างมีผู้ใช้งานน้อย

ช่วงเวลา: ช่วงที่มีการใช้พื้นที่มากที่สุด(ในพื้นที่สวน)คือช่วงเย็นประมาณ 15.00 -18.00 น.

ส่วนพื้นที่ใต้สะพานตากสินที่เป็นจุดโดยสารทางเรือและBTS มีการใช้งานเดินทางตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะช่วง เช้าและเย็น

9) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมการใช้งาน: กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่มีหลายประเภท เช่น หมากลุกไทย สนามฟุตบอล เครื่องออกกำลังกาย กายบริหาร บาสเกตบอล แบดมินตัน ตะกร้อ สเกตบอร์ด วิ่ง นั่งพัก ขายอาหาร เครื่องดื่ม เป็นต้น

กลุ่มผู้ใช้งาน: ผู้ใช้งานมีหลากหลายประเภท ส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่นและวัยทำงาน

ช่วงเวลา: ช่วงเวลาทำกิจกรรมมีตลอดทั้งวันตั้งแต่ 08.00 - 19.00 น.

10) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 (ฝั่งพระนคร)

กิจกรรมการใช้งาน: การใช้งานพื้นที่กิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการนั่งเล่น พุดคุยและตกปลา

กลุ่มผู้ใช้งาน: วัยทำงาน

ช่วงเวลา: 14.00-17.00 น.

11) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมการใช้งาน: มีกิจกรรม ฟุตซอล แบดมินตัน และสนามเด็กเล่น

กลุ่มผู้ใช้งาน: เด็ก วัยรุ่น และวัยทำงาน

ช่วงเวลา: ช่วงเวลาทำกิจกรรม 15.00-18.00 น.

12) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร)

กิจกรรมการใช้งาน: การใช้งานในสวนจะเป็นกิจกรรมด้านการออกกำลังกาย คือ การวิ่ง ปั่นจักรยานและกายบริหาร ส่วนกิจกรรมการพักผ่อน จะเป็นการนั่งเล่น นอนพัก และกิจกรรมนันทนาการต่างๆ

กลุ่มผู้ใช้งาน: ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยทำงาน

ช่วงเวลา: 13.00-19.00 น.

13) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมการใช้งาน: ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการวิ่งออกกำลังกาย

กลุ่มผู้ใช้งาน: วัยทำงาน

ช่วงเวลา: 16.00-19.00 น.

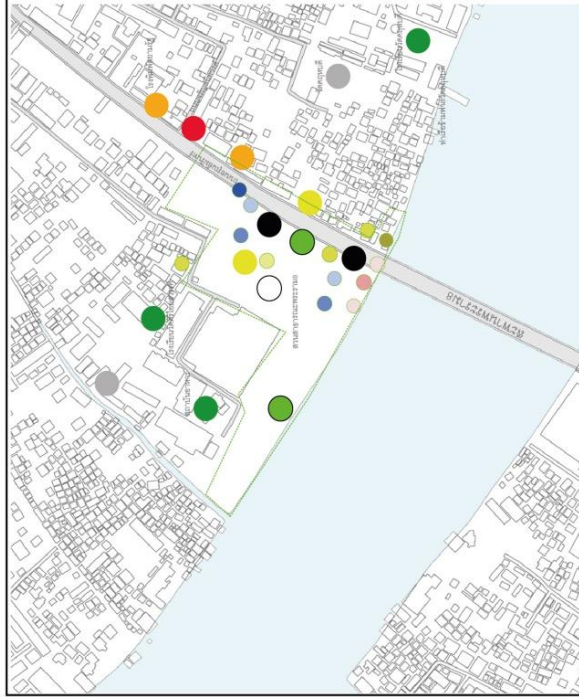
จากการลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูลในรูปแบบการบันทึก จึงได้นำมาสร้างเป็นแผนที่ประกอบการอธิบายด้านลักษณะการเกิดกิจกรรมการใช้งานและปริมาณผู้ใช้งานโดยประมาณในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 11 พื้นที่ ประกอบด้วย (แสดงใน แผนที่ 4.3-แผนที่4.12)

1. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานพระราม7 (ฝั่งพระนคร)
2. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานพระราม8 (ฝั่งธนบุรี)
3. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)
4. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าและสะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร)
5. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าและสะพานพุทธ (ฝั่งธนบุรี)
6. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งพระนคร)
7. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)
8. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 (ฝั่งพระนคร)
9. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม3 (ฝั่งธนบุรี)
10. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานพระราม9 (ฝั่งพระนคร)
11. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่สะพานพระราม9 (ฝั่งธนบุรี)

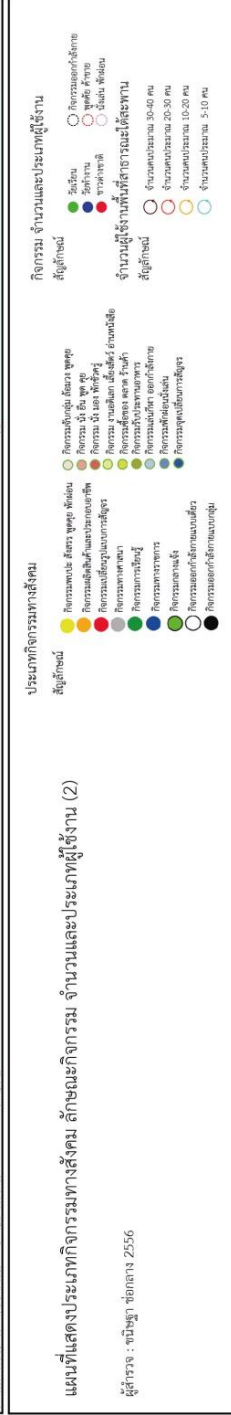
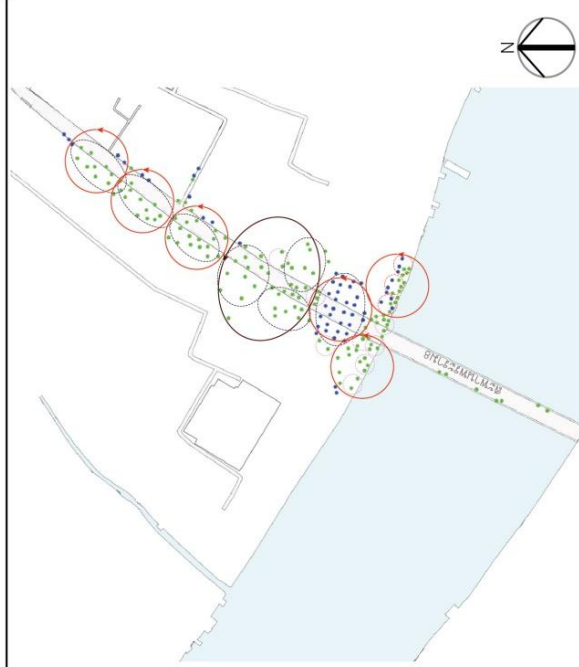
- สะพานพระราม8 (ฝั่งพระนคร) พื้นที่ใต้สะพานเป็นลานโล่งอเนกประสงค์ มีความยาวแต่ค่อนข้างแคบ การใช้งานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่จอดรถและพื้นที่สัญจรผ่านไปมาของพนักงานบริษัทและประชาชนทั่วไปและสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) ปัจจุบันพื้นที่ใต้สะพานทาง กทม. ได้นำราวเหล็กมากั้นพื้นที่ใต้สะพานไว้ไม่ไห้สามารถเข้าไปใช้งานได้ เนื่องจากเดิมพื้นที่ใต้สะพานเคยถูกใช้เป็นพื้นที่พักผ่อนชั่วคราวของกลุ่มคนเร่ร่อนไร้บ้าน ทำให้เกิดทัศนวิสัยไม่ดีต่อผู้พบเห็นทั่วไปและอาจเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมในพื้นที่บริเวณได้

2. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่ได้สะพานพระราม8 (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมทางสังคมโดยรอบพื้นที่ได้สะพานพระราม8 (ฝั่งธนบุรี)



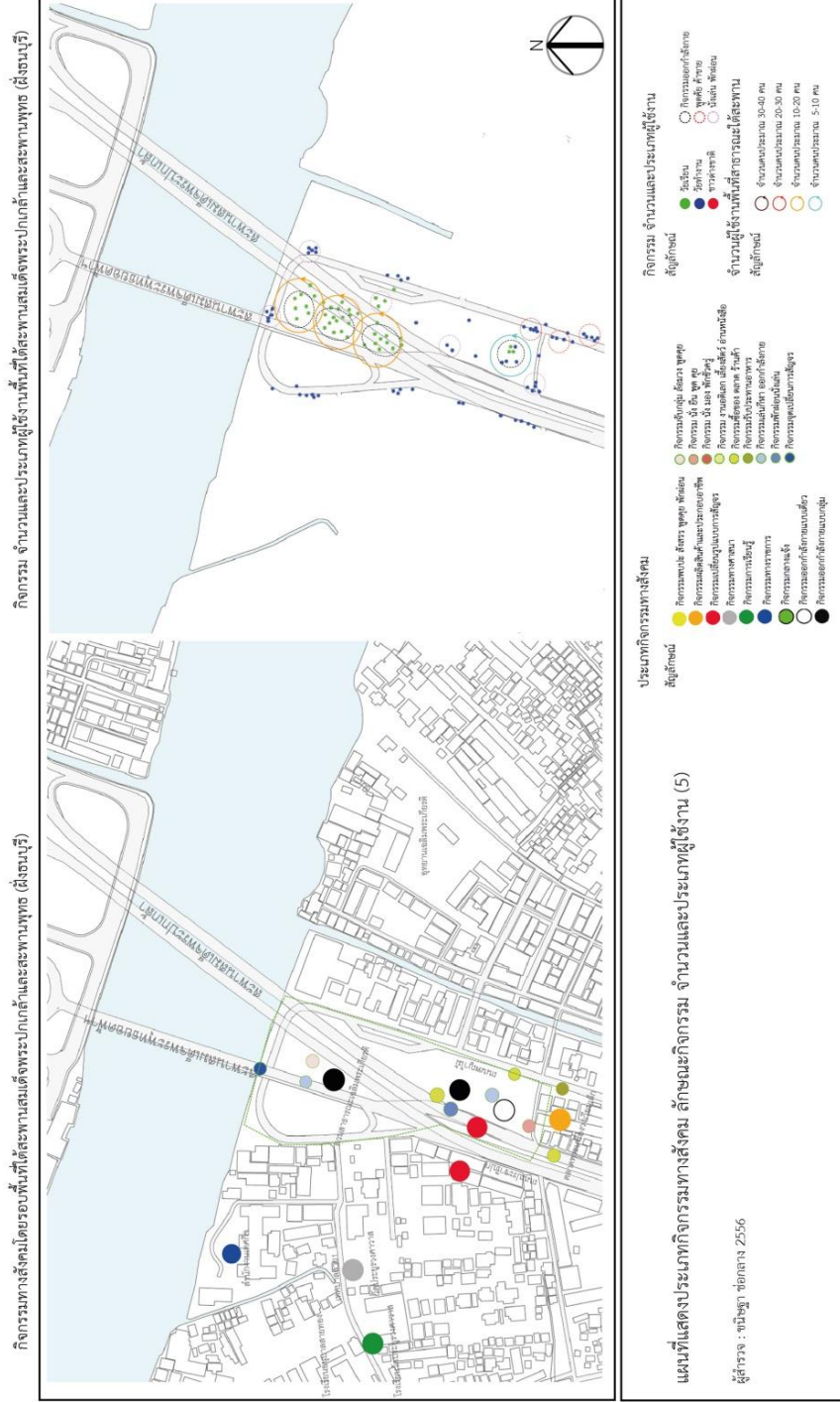
กิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งาน (ฝั่งธนบุรี)



แผนที่ 4. 2 ประเภทกิจกรรมทางสังคม ลักษณะกิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งานที่ได้สะพานพระราม8ฝั่งธนบุรี

(ที่มา: ชนิษฐา ฮ่องกง, 2557)

5. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่ได้สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งธนบุรี)

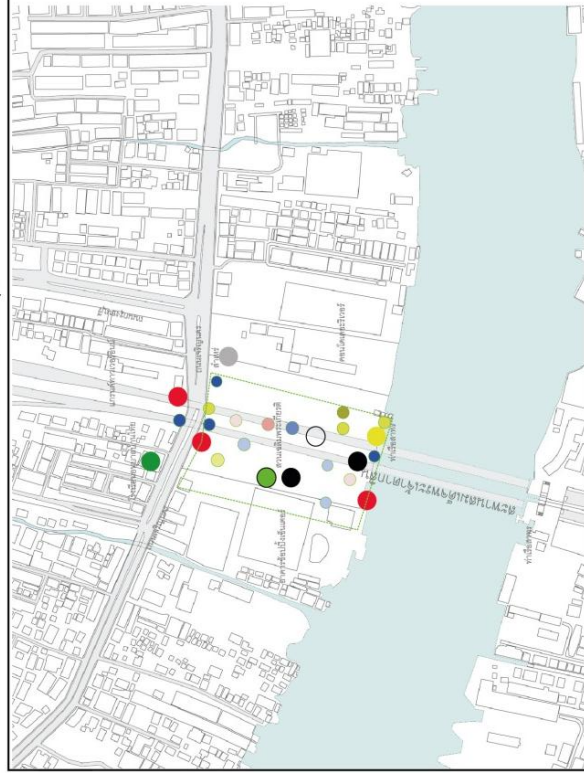


แผนที่ 4. 5 ประเภทกิจกรรมทางสังคม ลักษณะกิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้ใช้งานพื้นที่ได้สะพานสมเด็จพระปกเกล้ากับสะพานพุทธฝั่งธนบุรี

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

7. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่ได้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมทางสังคมโดยรอบพื้นที่ได้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)



แผนที่แสดงประเภทกิจกรรมทางสังคม ลักษณะกิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งาน (7)

ผู้สำรวจ : ชนิษฐา ช่อกลาง 2556

ประเภทกิจกรรมทางสังคม

- สัญลักษณ์
- กิจกรรมทางสังคม
 - กิจกรรมนันทนาการ
 - กิจกรรมออกกำลังกาย
 - กิจกรรมศิลปะและวัฒนธรรม
 - กิจกรรมการศึกษา
 - กิจกรรมการแพทย์
 - กิจกรรมการเกษตร
 - กิจกรรมการบริการ
 - กิจกรรมการขนส่ง
 - กิจกรรมการพักผ่อน
 - กิจกรรมการออกกำลังกาย
 - กิจกรรมการพักผ่อน

กิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งานที่ใต้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)



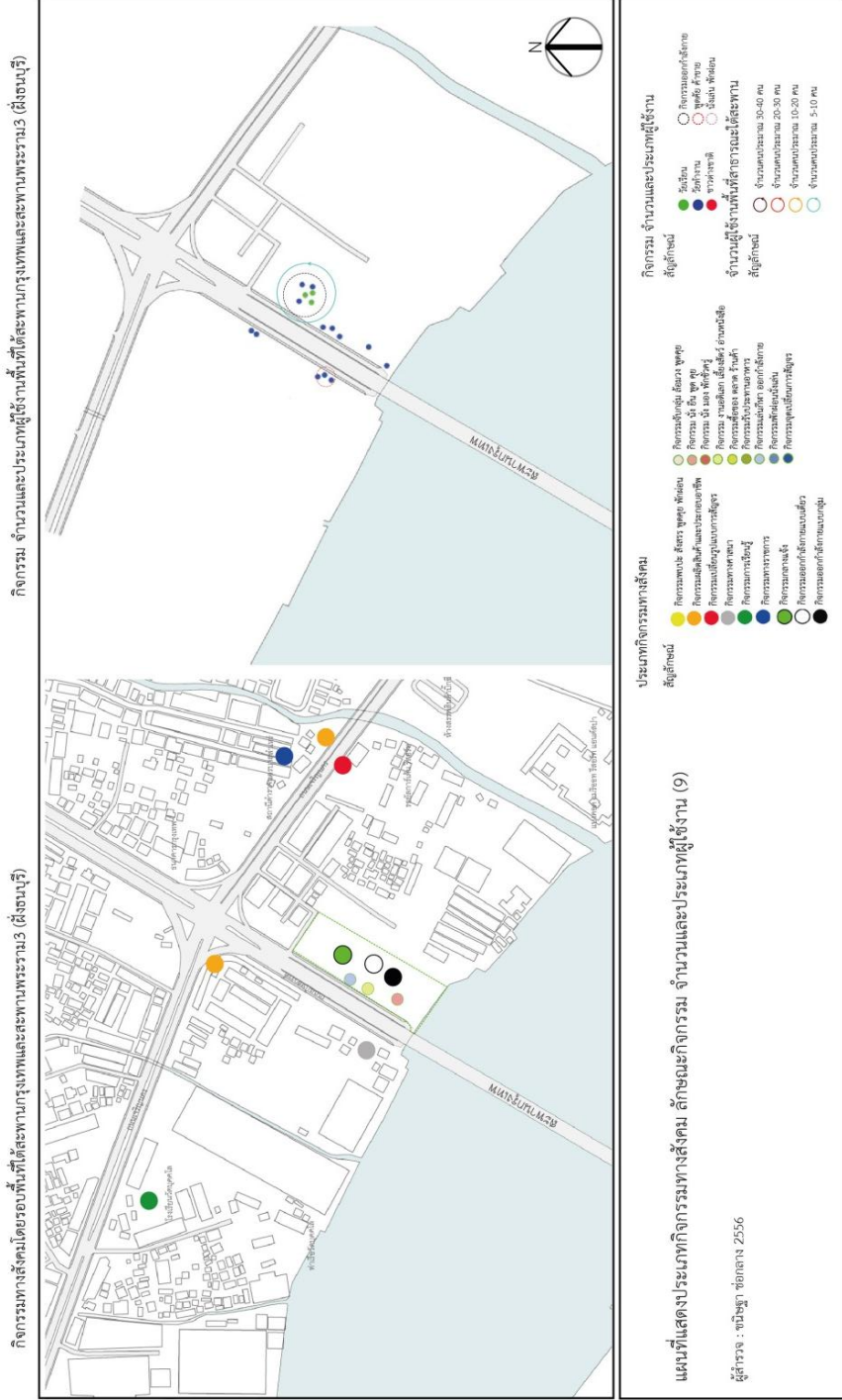
กิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งาน

- สัญลักษณ์
- กิจกรรมนันทนาการ
 - กิจกรรมออกกำลังกาย
 - กิจกรรมศิลปะและวัฒนธรรม
 - กิจกรรมการศึกษา
 - กิจกรรมการแพทย์
 - กิจกรรมการเกษตร
 - กิจกรรมการบริการ
 - กิจกรรมการขนส่ง
 - กิจกรรมการพักผ่อน
 - กิจกรรมการออกกำลังกาย
 - กิจกรรมการพักผ่อน

แผนที่ 4. 7 ประเภทกิจกรรมทางสังคม ลักษณะกิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งานพื้นที่ใต้สะพานตากสินฝั่งธนบุรี

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

9. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่ได้สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 (ฝั่งธนบุรี)

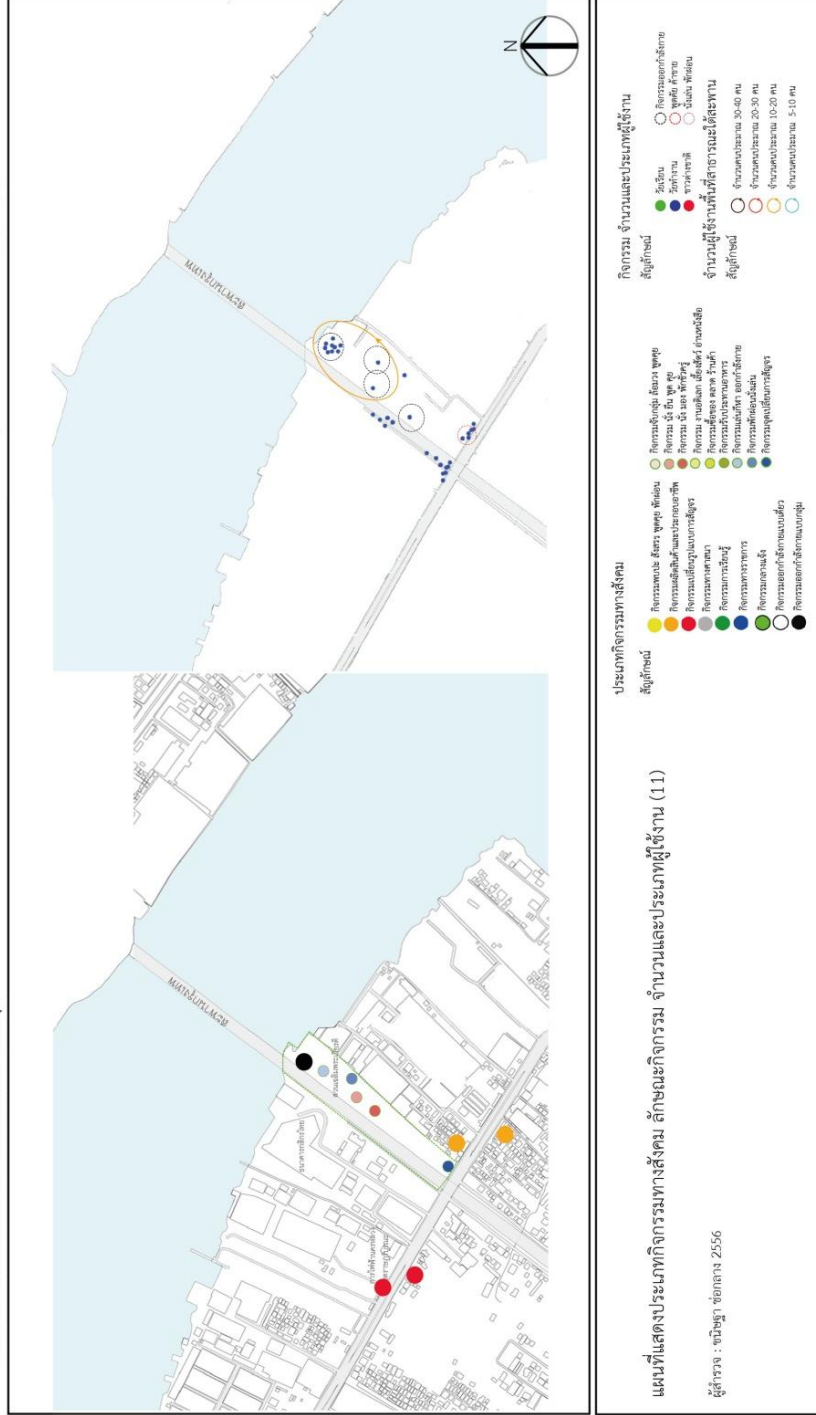


แผนที่ 4. 9 ประเภทกิจกรรมทางสังคม ลักษณะกิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งานพื้นที่ได้สะพานกรุงเทพกับสะพานพระราม 3 ฝั่งธนบุรี

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

11. ลักษณะกิจกรรมและการใช้พื้นที่ได้สะพานพระราม9 (ฝั่งธนบุรี)

กิจกรรมทางสังคมโดยรอบพื้นที่ได้สะพานพระราม9 (ฝั่งธนบุรี)



แผนที่ 4. 11 ประเภทกิจกรรมทางสังคม ลักษณะกิจกรรม จำนวนและประเภทผู้ใช้งานพื้นที่ได้สะพานพระราม9ฝั่งธนบุรี

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

จากการลงพื้นที่เพื่อทำการศึกษา เก็บข้อมูลปริมาณและลักษณะการเกิดกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานแต่ละพื้นที่ พบว่าพื้นที่สาธารณะใต้สะพานที่ได้รับความนิยม ในการเข้าใช้งาน และเกิดกิจกรรมในพื้นที่ หลากหลายที่สุดคือ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งธนบุรี) ที่มีขนาดพื้นที่ค่อนข้างกว้างและมีการจัดพื้นที่กิจกรรมที่หลากหลาย ผู้คนสามารถเข้ามาทำกิจกรรมได้ทั้งครอบครัว รองลงมาคือสะพานพระราม 8 ฝั่งธนบุรีมีลักษณะ เป็นเพียงพื้นที่โล่งที่มีขนาดค่อนข้างกว้างแต่มีกิจกรรมที่เกิดในพื้นที่รวมทั้งสิ้น 23 ชนิดในพื้นที่นั้น ซึ่งกิจกรรมแต่ละประเภทจะเกิดขึ้นสำหรับผู้ใช้งานแต่ละช่วงวัย เช่น กีฬาเดินปีบอย สเกตบอร์ด ฟุตบอล จะเป็นกลุ่มวัยรุ่นอายุตั้งแต่ 9-21 ปี กีฬาวิ่ง ปั่นจักรยาน จะเริ่มเป็นกลุ่มของช่วงวัยทำงานหรือมหาวิทยาลัย ช่วงอายุตั้งแต่ 18- 45 ปี และกีฬาสาธิต ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มแม่บ้าน ช่วงอายุตั้งแต่ 30 - 60 ปี เป็นต้น แต่กิจกรรมทุกกิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาเดียวกันนั้นสามารถมีการจัดสรรพื้นที่ให้แต่ละกิจกรรมได้อย่างเป็นระบบ และเอื้อเฟื้อ จะเห็นว่าพื้นที่ทั้ง 2 พื้นที่นี้ เป็นพื้นที่ที่ตอบสนองการใช้งานของคนชุมชนเมืองได้อย่างชัดเจน ประเด็นสำคัญที่ทำให้พื้นที่นี้ได้รับความนิยมนอกจากพื้นที่มีขนาดใหญ่และมีกิจกรรมในพื้นที่หลากหลายแล้ว การที่พื้นที่อยู่ในตำแหน่งระหว่างชุมชนพักอาศัย และพื้นที่ทำงาน ทำให้พื้นที่สามารถตอบสนองการใช้งานได้สะดวกมากขึ้น อีกทั้งยังได้รับการดูแลจากหลายๆ ส่วนพื้นที่ ที่ได้รับการตอบรับด้านการใช้งานน้อยที่สุด คือ สะพานพระราม 7 ฝั่งพระนคร ถึงแม้จะมีพื้นที่ใต้สะพานเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่แต่กลับได้รับความสนใจในการเข้าใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมค่อนข้างน้อย สะพานพระปิ่นเกล้าฝั่งพระนคร มีพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมเป็นลานอเนกประสงค์ แต่เนื่องจากมีคนเร่ร่อนไร้บ้านไปใช้พื้นที่เพื่อพักอาศัยปัจจุบันทางกรุงเทพมหานคร จึงได้ปิดพื้นที่นั้นไปแล้วเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาต่อนักท่องเที่ยว ส่วนฝั่งธนบุรีถึงแม้จะเป็นท่าเรือและเป็นสวนสาธารณะด้วยแต่กลับไม่ได้ตอบสนองในการเข้าใช้พื้นที่เท่าที่ควร ปัญหาหนึ่งอาจเนื่องจากรูปแบบ การจัดวางพื้นที่และขอบชั้นกันน้ำท่วมจึงทำให้การเข้าใช้งานพื้นที่ค่อนข้างมีอุปสรรค

4.2 สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

1. สะพานพระราม 6 และสะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี)พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 6 และพระราม 7 (ฝั่งพระนคร) เป็นหน้าที่การดูแลโดยกรมทางหลวงชนบท จัดสร้างพื้นที่ใต้สะพานฝั่งพระนครเป็นพื้นที่สวนสาธารณะซึ่งมีชื่อเรียกว่า สวนสาธารณะพระราม 7 มีเนื้อที่ประมาณ 38,400 ตร.ม หรือประมาณ 24 ไร่ ปัจจุบันมีการจัดพื้นที่สวนออกเป็นสวนสวนน้ำ สวนต้นไม้และพื้นที่ออกกำลังกาย เช่น ตะกร้อ ฟุตซอล ลานสเกตบอล เป็นต้น ส่วนฝั่งธนบุรีนั้นพื้นที่ได้รับการดูแลโดยกรมทางหลวงชนบทเช่นกันและมีการสร้างให้เป็นพื้นที่สวนสาธารณะมีขนาดพื้นที่ประมาณ 26,000 ตารางเมตร ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7 มีศักยภาพด้านขนาดของพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่หากมองว่ามีศักยภาพก็สามารถมีได้เช่นกัน เนื่องจากสามารถออกแบบให้มีการสร้างกิจกรรมได้หลากหลายในพื้นที่นี้ ปัญหาในพื้นที่ พื้นที่สวนสาธารณะถูกล้อมรอบด้วยถนนสาธารณะ ซึ่งถือเป็นถนนสายหลักที่ตัดผ่านพื้นที่เขตบางซื่อ-กรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่จังหวัดนนทบุรี เกิดปัญหาพื้นที่ สวนสาธารณะไม่เชื่อมต่อกับชุมชน หรือการใช้ประโยชน์

พื้นที่ไม่เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ และเนื่องจากเป็นสวนสาธารณะที่มีพื้นที่กว้างการใช้งาน จึงมีลักษณะค่อนข้างกระจุกตัวมีการใช้งานในพื้นที่ที่เป็นประจำเพียงบางส่วนเท่านั้น

2. สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 8 ฝั่งธนบุรี มีเนื้อที่ประมาณ 38,400 หรือประมาณ 24 ไร่ ปัจจุบันเป็นการดูแลของกรุงเทพมหานครและได้กำหนดให้พื้นที่นี้เป็นสวนสาธารณะชื่อว่า “สวนสาธารณะพระราม 8” ซึ่งพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นสวนสาธารณะประเภทสวนต้นไม้ ซึ่งได้รับการออกแบบและดูแลเป็นอย่างดี เป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์พระบรมรูปรัชกาลที่ 8 อีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็นพื้นที่ใต้สะพานเป็นลานอเนกประสงค์ ได้รับความสนใจในการทำกิจกรรมในพื้นที่จากผู้คนจำนวนมาก ทั้งคนในชุมชนใกล้เคียงและกระทั่งชุมชนจากฝั่งพระนคร ส่วนพื้นที่ใต้สะพานฝั่งพระนคร ได้รับการกำหนดให้เป็นสวนถนน เนื่องจากมีลักษณะของพื้นที่ที่แคบและยาวจึงเหมาะแก่การใช้สัญจรเป็นหลัก ซึ่งพื้นที่นี้มีเนื้อที่ประมาณ 1,600 ตารางเมตร ปัจจุบันพื้นที่ส่วนหนึ่งได้ถูกใช้เป็นที่จอดรถชั่วคราวท่องเที่ยว ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่ใต้สะพานพระราม 8 ฝั่งธนบุรีมีศักยภาพในด้านต่างๆ เช่น ขนาดพื้นที่ที่มีขนาดที่ค่อนข้างกว้าง ทำให้ที่ตั้งเนื่องจากเป็นพื้นที่โล่งส่งผลให้เกิดมุมมองที่ดีจากแม่น้ำเจ้าพระยา ปัญหาในพื้นที่ ปัญหาในพื้นที่ จะมีในฝั่งพระนครมากกว่าเนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งขาดกิจกรรมที่เกิดที่ต่อเนื่องจึงเกิดเป็นพื้นที่แหว่งพัก หลับนอนของคนเร่ร่อน หรือคนหาบเร่ขายของ ในช่วงเที่ยงและเย็นส่วน ปัญหาในพื้นที่ใต้สะพานพระราม 8 ฝั่งธนบุรีนั้นอาจมี ปัญหาในเรื่องการดูแล รักษาและทำความสะอาดเนื่องจากมีพื้นที่ลาน ขนาดใหญ่ การทำความสะอาดจึงยังไม่ทั่วถึง ทั้งนี้อาจมีการส่งเสริมให้คนในชุมชนละแวกพื้นที่ใต้สะพานและผู้คนที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่ช่วยกันรักษาความสะอาดได้

3. สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฝั่งพระนคร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ราชการ เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญเนื่องจากอยู่ในเขตพื้นที่เมืองอนุรักษ์ มีขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ประมาณ 2,600 ตารางเมตร ลักษณะเป็นพื้นที่ราบ รูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า สามารถใช้งานได้เนกประสงค์ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฝั่งธนบุรี ขนาดพื้นที่สาธารณะใต้สะพานประมาณ 6,300 ตารางเมตร ลักษณะของพื้นที่เป็นสวนสาธารณะ มีพื้นที่สำหรับนั่งพักและส่วนสวนปลูกต้นไม้ มีขอบปูนล้อมรอบพื้นที่สวน พื้นที่ค่อนข้างขาดการดูแลรักษาอย่างเหมาะสม ศักยภาพในพื้นที่ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฝั่งพระนคร ลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่ราบมีระดับชั้นเสมือนเป็นพื้นที่อเนกประสงค์เพื่อรองรับกิจกรรมด้านการขนส่งท่องเที่ยวทางน้ำเนื่องจากพื้นที่ข้างเคียงเป็นอาคารกองการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร อีกทั้งในบริเวณนั้นยังเป็นที่ตั้งของ โรงละครแห่งชาติ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติและวัดสำคัญๆของกรุงเทพมหานคร ปัญหาในพื้นที่ ปัจจุบันกำลังประสบปัญหาถูกบุกรุกพื้นที่โดยคนเร่ร่อนใช้เป็นพื้นที่พักอาศัย แบบกึ่งถาวร ก่อให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อกันท่องเที่ยวและบุคคลทั่วไป

4. สะพานพระปกเกล้าและสะพานพุทธยอดฟ้าฯ (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) สะพานพระปกเกล้าและสะพานพุทธยอดฟ้าฯฝั่งพระนคร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 44,800 ตารางเมตร ลักษณะพื้นที่เป็นสวนสาธารณะ และลานระบรมรูปรัชกาลที่1 ส่วนพื้นที่สวนสาธารณะเป็นสวนต้นไม้ มีโครงข่ายของถนนและทางด่วนพาดผ่านส่วนฝั่งธนบุรี มีขนาดพื้นที่ประมาณ 25,500 ตารางเมตร ลักษณะพื้นที่เป็นสวนสาธารณะสำหรับชุมชนเพื่อการออกกำลังกายและพักผ่อน ชื่อสวนสาธารณะ

“เฉลิมพระเกียรติหรือ สวนป่า” ศักยภาพในพื้นที่ ศักยภาพพื้นที่สาธารณะเนื่องจากอยู่ในแหล่งพื้นที่ที่มีความเข้มข้นด้านการค้า จึงสามารถส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้มากโดยเฉพาะด้านการค้าขายและการขนส่งทางน้ำและทางบก ส่วนฝั่งธนบุรีพื้นที่สาธารณะได้รับการตอบรับในการใช้พื้นที่ค่อนข้างดีเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ชุมชนพักอาศัยผู้คนโดยรอบต้องการใช้พื้นที่เพื่อการทำกิจกรรมทางสังคมอยู่แล้ว ปัญหาในพื้นที่ ถึงแม้ว่าพื้นที่สาธารณะได้สะพานหรือสวนสาธารณะจะอยู่ใกล้กับพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านการค้าแต่พื้นที่สาธารณะนั้นกลับไม่ได้รับความสนใจในการเข้าใช้พื้นที่เท่าที่ควร ปัญหาอาจเกิดจาก ผู้คนส่วนใหญ่ให้ความสนใจในการซื้อขายมากกว่า พื้นที่สวนสาธารณะเหล่านั้นจึงถูกละเลย

5. สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินฝั่งพระนคร ขนาดพื้นที่สาธารณะใต้สะพานมีขนาดประมาณ 17,400 ตารางเมตร พื้นที่สาธารณะแบ่งเป็นสองส่วนคือ สวนต้นไม้และลานอเนกประสงค์ พื้นที่ที่มีความสำคัญด้านการคมนาคมทั้ง ทางน้ำทางบกและรถไฟฟ้า BTS ส่วนฝั่งธนบุรี พื้นที่สาธารณะใต้สะพานเป็นสวนสาธารณะ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 37,000 ตารางเมตร พื้นที่นี้ได้รับความนิยมในการทำกิจกรรมอย่างมาก ทั้งด้านการออกกำลังกายนันทนาการ และการพักผ่อน ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่ย่านสะพานตากสิน การใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบมีความสำคัญด้านธุรกิจการค้า ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน โรงแรมและคอนโดมิเนียมระดับสูงและเป็นจุดเชื่อมต่อด้านการขนส่ง ที่สำคัญของเมือง ปัญหาในพื้นที่ ในพื้นที่ฝั่งพระนครยังขาดการจัดการดูแลและจัดระเบียบพื้นที่อย่างเหมาะสมหากพื้นที่ได้รับการพัฒนาอย่างมีทิศทางมากขึ้นจะสามารถช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการขนส่งได้เป็นอย่างมาก

6. สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 ฝั่งพระนคร พื้นที่สาธารณะใต้สะพานมีขนาดประมาณ 3,600 ตารางเมตร ลักษณะพื้นที่เป็นสวนสาธารณะเพื่อนันทนาการ และสวนต้นไม้ ส่วนฝั่งธนบุรี พื้นที่สาธารณะมีขนาดประมาณ 8,400 ตารางเมตร ศักยภาพในพื้นที่ เป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเชิงอุตสาหกรรมและหลังสินค้าของกรุงเทพมหานครเนื่องจากอยู่ใกล้กับพื้นที่เขตจังหวัดสมุทรปราการมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจเชิงอุตสาหกรรม ปัญหาในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 3 ฝั่งพระนครเกิดอุปสรรคด้านการข้ามถึงเนื่องจากมีเส้นทางถนนสายหลักตัดผ่าน ส่วนฝั่งธนบุรี ได้รับการตอบรับการทำกิจกรรมค่อนข้างดีเนื่องจากได้รับการดูแลจากหน่วยงานเอกชน สร้างให้เป็นสวนสาธารณะชุมชน

7. สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) พระราม 9 ฝั่งพระนคร มีพื้นที่สาธารณะใต้สะพานขนาดประมาณ 46,400 ตารางเมตร หรือ 29 ไร่ ลักษณะการใช้งานพื้นที่เป็นสวนต้นไม้ และมีการจัดโซนพื้นที่ออกกำลังกายในส่วนของอาคาร ส่วนฝั่งธนบุรี นคร มีพื้นที่สาธารณะใต้สะพานขนาดประมาณ 36,800 ตารางเมตร ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะได้รับการจัดการและดูแลที่ดีโดยการดูแลของการทางพิเศษ ทำให้พื้นที่มีลักษณะของภูมิทัศน์ที่สวยงามและน่าเข้าใช้งาน ปัญหาในพื้นที่ ปัญหาส่วนใหญ่เป็นเรื่องของปริมาณผู้ใช้งาน เนื่องจากพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะเป็นพื้นที่ของส่วนอุตสาหกรรมและชุมชนพักอาศัย ค่อนข้างกระจายตัวออกไปจำเป็นอุปสรรคด้านการเข้าถึงพื้นที่

ตารางที่ 4. 1 สรุปกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

บริเวณการใช้พื้นที่สาธารณะใต้สะพาน	ขนาดพื้นที่ (ตร.ม.)	จำนวนคน	พื้นที่ (ตร.ม./คน)	คิดเป็นร้อยละของพื้นที่	ประเภทกิจกรรม	เวลาการทำกิจกรรม (ชม./วัน)
สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)	38,400.00	30	1,280.00	3.33	6	6
สะพานพระราม8(ฝั่งพระนคร)	-	-	-	-	-	-
สะพานพระราม8(ฝั่งธนบุรี)	38,400.00	200	192.00	0.50	23	14
สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งพระนคร)	-	-	-	-	-	-
สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งธนบุรี)	6,300.00	30	210.00	3.33	8	4
สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนคร)	44,800.00	40	1,120.00	2.50	7	8
สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งธนบุรี)	25,500.00	70	364.29	1.43	15	5
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งพระนคร)	32,000.00	230	139.13	0.43	16	14
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งธนบุรี)	37,800.00	280	135.00	0.36	20	12
สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งพระนคร)	3,627.00	10	362.70	10.00	6	4
สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งธนบุรี)	8,400.00	10	840.00	10.00	11	4
สะพานพระราม9(ฝั่งพระนคร)	46,400.00	50	928.00	2.00	12	4
สะพานพระราม9(ฝั่งธนบุรี)	36,800.00	30	1,226.67	3.33	7	4

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

เกณฑ์มาตรฐานพื้นที่สีเขียวขององค์การอนามัยโลก(World Health Organization:WHO) กำหนดให้มีพื้นที่สีเขียวเฉลี่ย 9 ตารางเมตรต่อ1 คน จากการวิเคราะห์ข้อมูลการใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีพื้นที่สาธารณะสีเขียวใต้สะพานประกอบด้วย 11 พื้นที่ สามารถแสดงออกมาเป็นข้อมูลการใช้งานพื้นที่สีเขียวต่อคนได้ดังนี้

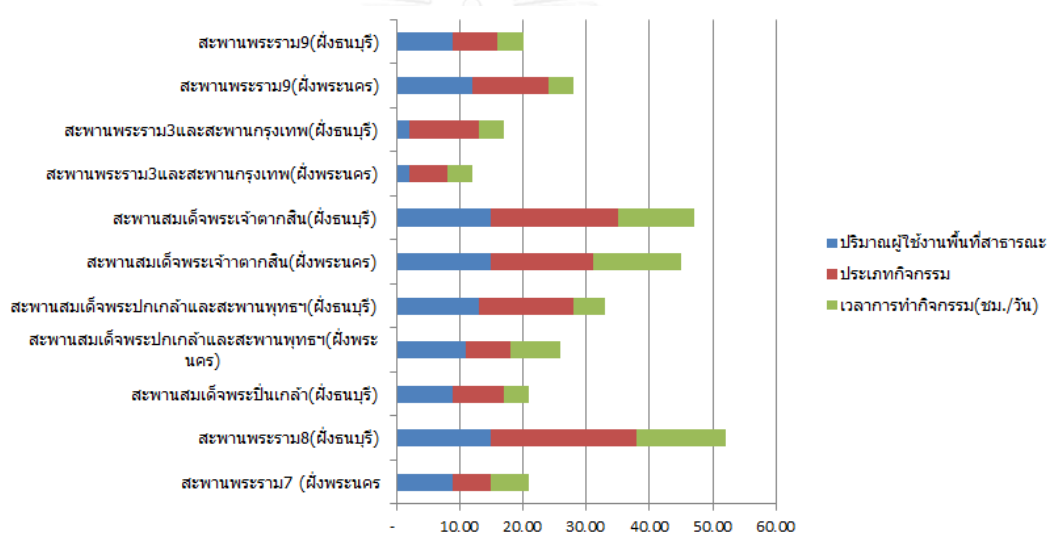
1. สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 1,280 ตร.ม. /1คน
2. สะพานพระราม8(ฝั่งธนบุรี) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 192 ตร.ม. /1คน
3. สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า(ฝั่งธนบุรี) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 210 ตร.ม. /1คน
4. สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ(ฝั่งพระนคร)
มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 1,120 ตร.ม. /1คน
5. สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ(ฝั่งธนบุรี)
มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 364.29 ตร.ม. /1คน
6. สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งพระนคร) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 139.13 ตร.ม. /1คน
7. สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน(ฝั่งธนบุรี) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 135 ตร.ม. /1คน
8. สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งพระนคร)
มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 362.70 ตร.ม. /1คน
9. สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ(ฝั่งธนบุรี) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 840 ตร.ม. /1คน
10. สะพานพระราม9(ฝั่งพระนคร) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 928 ตร.ม. /1คน
11. สะพานพระราม9(ฝั่งธนบุรี) มีพื้นที่สาธารณะสีเขียว 1,226.67 ตร.ม. /1คน

การเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนคน กิจกรรมและเวลา นั้นใช้เกณฑ์การดูค่าคะแนนของพื้นที่ที่มีเกณฑ์คะแนนสูงที่สุดจะเป็นพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จในการเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพมากที่สุด การคิด

ปริมาณคนต่อพื้นที่สาธารณะได้ตั้งเกณฑ์เพื่อใช้งานการพิจารณาโดย จากตาราง 4.2 ได้คำนวณขนาดพื้นที่ต่อคนออกมาเป็นร้อยละซึ่งพื้นที่ที่มีจำนวนร้อยละที่น้อยเป็นพื้นที่ที่มีคนใช้งานมากที่สุด ฉะนั้น เพื่อให้การคิดปริมาณเปรียบเทียบให้สอดคล้องกับปริมาณประเภทกิจกรรมและจำนวนเวลาการใช้พื้นที่สาธารณะ จึงตัดเป็นเกณฑ์การคะแนนพื้นที่ที่มีร้อยละน้อยมีคะแนนมากที่สุดและไล่เป็นลำดับคะแนนได้ดังนี้

0.10-0.50=15คะแนน 0.6-1.00=14 คะแนน 1.10-1.50=13 คะแนน 1.60-2.00=12 คะแนน
 2.10-2.50=11คะแนน 2.6-3.00=10 คะแนน 3.10-4.50=9 คะแนน 4.60-5.00=8 คะแนน
 5.10-6.50=7คะแนน 6.6-7.00=6 คะแนน 7.10-8.50=5 คะแนน 8.60-9.00=4 คะแนน
 9.10-9.50=3คะแนน 9.6-10.00=2 คะแนน

แผนภูมิที่ 4.1 ปริมาณความหลากหลายของกลุ่มคนผู้ใช้งาน ความหลากหลายของกิจกรรมและเวลาที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร



(ที่มา : ขนิษฐา ช่อกลาง,2557)

จากแผนภูมิ4.2 แสดงการเปรียบเทียบปริมาณการใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้นำข้อมูลจากการลงพื้นที่สำรวจใน 3 ด้านตามแนวคิดทฤษฎีของ Gehl(1971)พื้นที่ที่มีผู้ใช้งานกิจกรรมและช่วงเวลาที่หลากหลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีศักยภาพมากที่สุด ในการศึกษาเรื่องนี้เนื่องจาก พื้นที่สาธารณะใต้สะพานแต่ละแห่งมีขนาดของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานที่แตกต่างกัน ในการคำนวณปริมาณผู้ใช้งานในพื้นที่สาธารณะ จึงคำนวณโดยนำขนาดของพื้นที่หารกับจำนวนผู้ใช้งานและคิดออกมาเป็นจำนวนร้อยละหรือขนาดพื้นที่ต่อจำนวนผู้ใช้งาน เพื่อให้มีการเปรียบเทียบการใช้งานด้านปริมาณผู้ใช้งานที่ชัดเจน จากการเปรียบเทียบข้อมูลพบว่าพื้นที่ที่มีจำนวนผู้ใช้งานต่อขนาดพื้นที่น้อยที่สุดคือ พื้นที่สะพานตากสิน มีผู้ใช้งานในพื้นที่มากที่สุดเนื่องจากมีพื้นที่ว่างเหลือที่น้อยที่สุด โดยมีพื้นที่เหลือจากการใช้งานอยู่ร้อยละ 0.36 ส่วนสะพานกรุงเทพมีการใช้งานน้อยจึงเหลือพื้นที่ว่างสำหรับทำกิจกรรมเยอะที่สุด โดยมีพื้นที่เหลือจากการใช้

งานอยู่ร้อยละ 10 พื้นที่ที่มีประเภทของกิจกรรมในพื้นที่มากที่สุดคือ พื้นที่สะพานพระราม8ฝั่งธนบุรี และพื้นที่สะพานตากสินฝั่งธนบุรี ส่วนพื้นที่ที่มีประเภทกิจกรรมน้อยที่สุดคือ สะพานพระราม7 สะพานพระพุทธกับพระปกเกล้าฝั่งพระนครและสะพานกรุงเทพกับสะพานพระราม3ฝั่งพระนคร พื้นที่ที่มีเวลาการทำงานกิจกรรมมากที่สุดคือ พื้นที่สะพานพระราม8ฝั่งธนบุรี กับสะพานตากสินฝั่งธนบุรี พื้นที่ที่มีเวลาการทำงานกิจกรรมน้อยที่สุดคือ สะพานพระราม3กับสะพานกรุงเทพ

สรุปโดยรวมการใช้งานพื้นที่ทั้ง3ด้าน พื้นที่ที่มีผลโดยรวมของการใช้งานพื้นที่สาธารณะมากที่สุดคือพื้นที่สะพานพระราม8ฝั่งพระนคร รองลงมาคือพื้นที่สะพานตากสินฝั่งธนบุรี ส่วนพื้นที่สาธารณะที่มีการใช้งานโดยรวมน้อยที่สุดคือ พื้นที่สะพานพระราม9ฝั่งธนบุรี พื้นที่สะพานพระราม3กับสะพานกรุงเทพและพื้นที่สะพานพระราม7ฝั่งพระนคร การศึกษาเปรียบเทียบการใช้งานพื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครนี้ทำให้ทราบถึงปริมาณการใช้งานในพื้นที่สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน พบว่าพื้นที่สาธารณะได้สะพานหลายพื้นที่ที่มีปริมาณการใช้พื้นที่น้อย บางพื้นที่ขาดการดูแลเอาใจใส่ บางพื้นที่มีลักษณะการใช้พื้นที่ที่ไม่เชื่อมโยงกับกิจกรรมภายนอก ซึ่งสามารถระบุออกมาเป็นรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่ประสบปัญหาได้ดังนี้

- 1.พื้นที่สาธารณะพระราม7 ฝั่งพระนคร มีลักษณะการเป็นพื้นที่ สาธารณะสูญเปล่า(waste space) คือ เป็นพื้นที่ซึ่งถูกใช้งานได้ไม่เต็มศักยภาพและไม่ตอบสนองการใช้งานในชีวิตประจำวัน เท่าที่ควร เนื่องจากการเป็นพื้นที่สาธารณะได้สะพานขนาดใหญ่แต่มีการใช้งานพื้นที่สาธารณะแค่เพียงบางส่วน
- 2.พื้นที่สะพานกรุงธน ฝั่งพระนคร มีลักษณะการเป็นพื้นที่ตาบอด(dead space) เป็นพื้นที่ไม่สามารถเข้าถึงได้หรือเข้าถึงได้ยาก ปัจจุบันกลายเป็นชุมชนพักอาศัย(แออัด)ได้สะพานกรุงธน
- 3.สะพานพระราม8 ฝั่งพระนคร มีลักษณะการเป็นพื้นที่ถูกละเลย (lost space) คือ เป็นเศษเสี้ยวของพื้นที่จากการก่อสร้างสะพาน มีลักษณะแคบยาว ขนาบด้วยอาคารเป็นพื้นที่ปลายตัน
- 4.สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ฝั่งพระนคร มีลักษณะการเป็นพื้นที่ตาบอด(dead space) เป็นพื้นที่ไม่สามารถเข้าถึงได้หรือเข้าถึงได้ยาก ปัจจุบันพื้นที่ได้สะพานไม่ได้รับการใช้งาน สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ฝั่งธนบุรี มีลักษณะเป็นพื้นที่ไร้ประโยชน์(waste space) คือ เป็นพื้นที่สาธารณะที่ไม่ตอบสนองการใช้งานและไม่เชื่อมโยงกับกิจกรรมภายนอก เนื่องจากพื้นที่สาธารณะพระปิ่นเกล้าเป็นสวนสาธารณะที่เชื่อมกับท่าเรือโดยสาร แต่พื้นที่สวนไม่ได้ถูกใช้งานเพื่อทำกิจกรรม การเป็นพื้นที่เสื่อมโทรม ทำให้เป็นพื้นที่สูญเปล่าที่ไร้ประโยชน์

5.สะพานพระราม3กับสะพานกรุงเทพ ฝั่งพระนครและพื้นที่ได้สะพานพระราม9ฝั่งธนบุรี มีลักษณะเป็นพื้นที่สาธารณะสูญเปล่า(waste space) คือ เป็นพื้นที่สาธารณะที่ถูกใช้งานไม่เต็มศักยภาพ สาเหตุอาจเนื่องมาจากลักษณะของพื้นที่อยู่ในตำแหน่งที่ค่อนข้างเข้าถึงได้ยาก

การศึกษาวิจัยเพื่อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงเลือกพื้นที่สาธารณะที่มีปัญหามากที่สุดและมีแนวโน้มความสามารถด้านการนำไปพัฒนาพื้นที่ได้มากที่สุดคือ พื้นที่สาธารณะได้สะพานพระรามราม7 ฝั่งพระนคร(เขตบางซื่อ)

จากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปเป็นตารางข้อมูลได้ดังแสดงในตารางที่4.2 ซึ่งพบว่าพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะใช้เป็นที่การศึกษาโดยการเปรียบเทียบข้อมูลในประเด็นปัญหา เช่น ปริมาณผู้ใช้งาน กิจกรรมการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สาธารณะได้สะพาน ขนาดของพื้นที่สูญเปล่าการขาดการ

เชื่อมต่อการสัญจร และการขาดการดูแลการจัดการที่ดี ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่าพื้นที่ที่ประสบปัญหาด้านการใช้งานมากที่สุดประกอบด้วย 5 พื้นที่คือ สะพานกรุงเทพกับสะพานพระราม3ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี สะพานพระราม9ฝั่งธนบุรี สะพานพระปิ่นเกล้าฝั่งธนบุรีและสะพานพระราม7ฝั่งพระนคร

การเลือกพื้นที่เพื่อนำมาใช้เป็นตัวอย่างการพัฒนาฟื้นฟู ต้องการคัดเลือก 1 พื้นที่เพื่อเป็นตัวแทนในการศึกษา นอกจากการเลือกพื้นที่ที่ประสบปัญหาแล้ว ได้คำนึงถึงปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมประกอบการพิจารณา จึงเลือกพื้นที่สะพานพระราม7 เป็นตัวแทนของพื้นที่ที่ประสบปัญหาของพื้นที่สาธารณะสูญเปล่า(waste space) เนื่องจากการศึกษาข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของเขตบางซื่อ (ที่มา: โครงการจัดทำแผนผังพัฒนา เขตกรุงเทพมหานคร เขตบางซื่อ)มีการวิเคราะห์ได้ว่าเขตบางซื่อจัดเป็นเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคและมีโครงการระบบรถขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรองผ่าน จึงส่งผลต่อการเสริมศักยภาพของเขตบางซื่อให้กลายเป็นศูนย์กลางของชุมชนทางการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร พื้นที่นี้จึงมีความน่าสนใจในการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะใต้สะพานเพื่อนำไปสู่การรองรับความเจริญก้าวหน้าในอนาคต

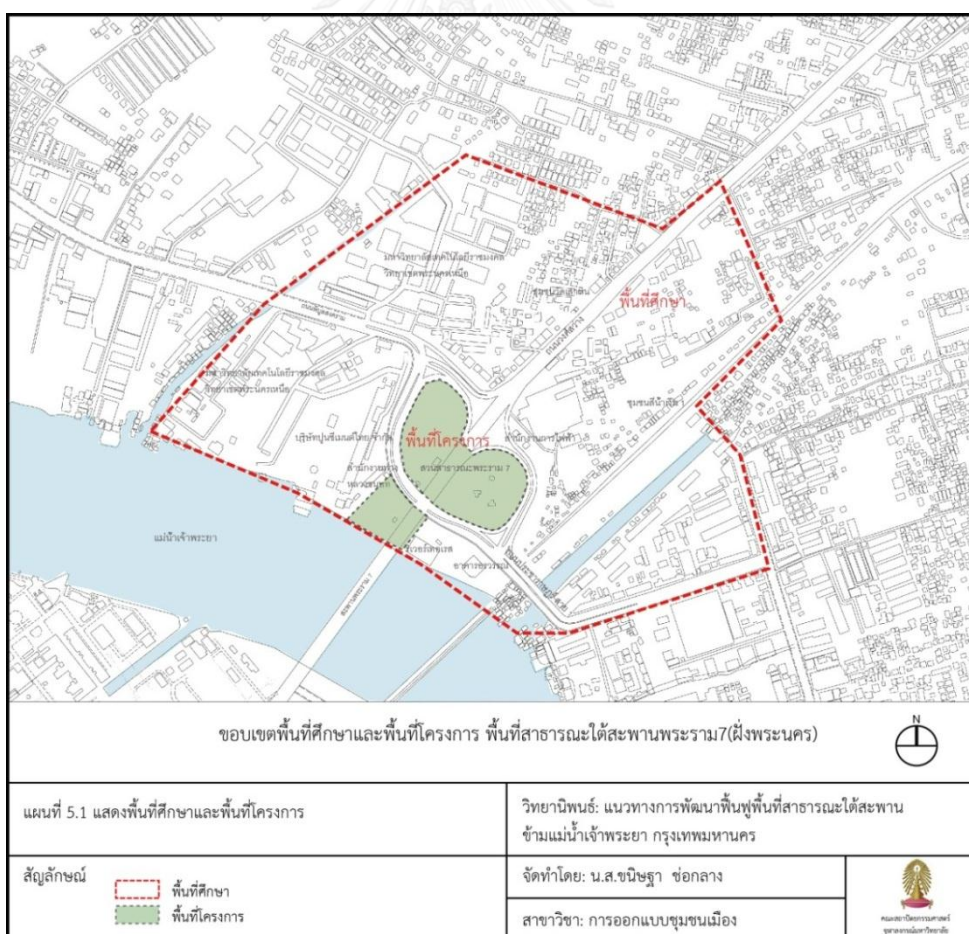
บทที่ 5

ตัวอย่างการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

จากการศึกษาและประมวลข้อมูลการสำรวจพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 13 แห่ง พบว่า มีพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวนไม่น้อยที่กำลังประสบปัญหาด้านการใช้งานพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่สาธารณะพระราม 7 ฝั่งพระนคร เป็นพื้นที่ที่ประสบปัญหา มากที่สุดในด้านต่างๆ แต่เป็นพื้นที่ซึ่งมีแนวโน้มและความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองมากที่สุด จึงคัดเลือกพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 ฝั่งพระนคร เป็นตัวอย่าง ในการนำมาพัฒนาฟื้นฟู สามารถลำดับขั้นตอนเพื่อนำไปสู่การพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ ได้ดังนี้

แผนที่ 5. 1 สภาพทั่วไปของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร)

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่

พื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7 มีขนาดพื้นที่ประมาณ 23 ไร่ ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สวนสาธารณะ ซึ่งมีถนน พิบูลสงครามตัดผ่าน เป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางไปยังจังหวัดนนทบุรี มีสะพานรถไฟพระราม 6 ขนาบข้าง ซึ่งเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานีรถไฟสายใต้ ปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้างวดเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้างวด พื้นที่สวนสาธารณะตั้งอยู่ใต้สะพานพระราม 7 ถนนวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันพื้นที่นี้อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

ช่วงเวลาเปิดให้บริการ: 05.30- 21.00 น.

ลักษณะสาธารณะใต้สะพานพระราม 7 เป็นสวนสาธารณะ ซึ่งประกอบไปด้วยพื้นที่ส่วนที่เป็นพื้นที่ออกกำลังกาย พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานอเนกประสงค์และพื้นที่ศาลาพักผ่อน ลักษณะพื้นที่สวนสาธารณะ ถูกล้อมรอบด้วยถนนและแนวรั้ว ทั้งถนนในด้านทิศใต้ คือ ถนนประชาราษฎร์ สาย 1, ด้านทิศเหนือ ถนนวงศ์สว่าง และด้านทิศตะวันตก ถนนพิบูลสงคราม

ด้านทิศเหนือ: เป็นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรม และชุมชนพักอาศัย คือ ชุมชนวัดเสนาหิน มีถนนวงศ์สว่าง ซึ่งเป็นถนนสายหลักคั่นกลางและพาดผ่านข้ามไปยังฝั่งธนบุรี (เขตบางพลัด)

ด้านทิศตะวันออก เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและชุมชนพักอาศัย คือ ชุมชนสีน้ำเงิน 1 มีโรงงานอุตสาหกรรมและถนนคั่นระหว่างชุมชนกับพื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7

ด้านทิศตะวันตก เป็นพื้นที่โรงเรียนและถัดออกไปเป็นมหาวิทยาลัยพระเทคโนโลยีพระจอมเกล้า พระนครเหนือ มีถนนพิบูลสงคราม เป็นเส้นทางเชื่อมต่อการสัญจรไปเส้นถนนวงศ์สว่าง และเส้นถนน ประชาราษฎร์ สาย1

ด้านทิศใต้ ติดกับถนน ประชาราษฎร์ สาย1และพื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7 ฝั่งติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นพื้นที่สวน ลานกีฬา และลานโล่งอเนกประสงค์

ลักษณะของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7



ภาพที่ 5. 1 ลักษณะของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

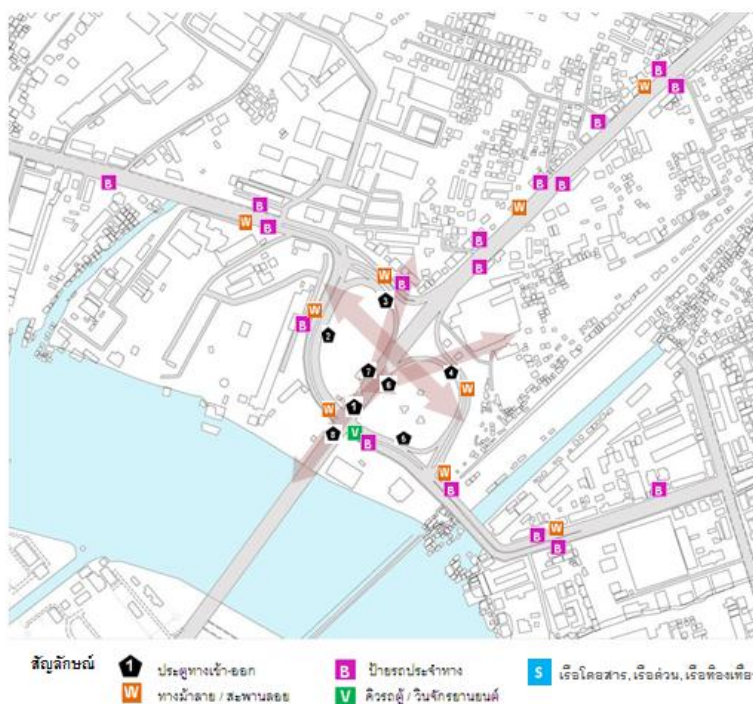
ลักษณะพื้นที่สาธารณะได้สะพานพระราม7 และพื้นที่โดยรอบ



แผนที่ 5.2 ลักษณะพื้นที่สาธารณะได้สะพานพระราม7และพื้นที่โดยรอบ

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

5.2 ระบบโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 ฝั่งพระนคร



แผนที่ 5.3 ลักษณะโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7

(ที่มา:ชินชฎา ช่อกลาง, 2557)

ระบบการสัญจรทางบก(แผนที่ 5.2.1) มีโครงข่ายระบบถนนสายสำคัญ 3 เส้นคือ ถนนวงค์สว่าง เชื่อมสู่เขตบางพลัด ฝั่งธนบุรี เส้นถนนทางทิศเหนือ ถนนพิบูลสงคราม เส้นถนนพิบูลสงครามด้านทิศเหนือ เชื่อมพื้นที่ย่านสะพานพระราม 7 กับเขตจังหวัดนนทบุรี ด้านทิศใต้ เป็นเส้นทางถนนพระราชารักษ์ สาย 1 ล้อมรอบพื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7 และเชื่อมเส้นทางจากพื้นที่เขตบางซื่อ สู่พื้นที่เขตดุสิต

ระบบการสัญจรทางน้ำ มีท่าเรือโดยสารใต้สะพานพระราม 7 ในฝั่งธนบุรี ส่วนฝั่งพระนครมีท่าเรือที่ใกล้กับพื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7 อยู่ 2 ท่าคือ ท่าวัดสร้อยทองและท่าพิบูลสงคราม 1

ลักษณะพื้นที่ว่างสาธารณะทั้งในพื้นที่ใต้สะพานและพื้นที่โดยรอบ ประกอบด้วย พื้นที่ทางเท้า พื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7 ลานหน้าอาคารมหาวิทยาลัย ลานจอดรถ พื้นที่ลานวัด และพื้นที่ว่างในชุมชนพักอาศัยย่านชุมชนสีน้ำเงิน 1

ลักษณะการเข้าถึง

- การเดินทางเท้า สามารถเดินข้ามสะพานพระราม 7 จากฝั่งธนบุรี และการเดินเข้าพื้นที่

สวนจากเส้นทางถนนทางทิศใต้ คือถนน พระราชารักษ์สาย 1 และทางทิศเหนือ ถนนวงค์สว่าง มีประตูเข้าออกทั้งหมด 8 ประตู (แผนที่ 5.2.1)

- โดยสารประจำทาง จากอนุสาวรีย์ สามารถขึ้นรถโดยสารต่อไปยังพื้นที่สะพานพระราม 7 ได้แก่ 517, 117, 97, 539, 170, 108, 170

- รถรับจ้าง ได้แก่ จักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณใต้สะพานพระราม 7
- รถยนต์ส่วนตัว ประกอบด้วย รถยนต์ส่วนตัว, รถจักรยานยนต์, รถจักรยาน

การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานและลักษณะการเข้าถึงพื้นที่โดยรอบประกอบด้วย การเข้าถึงโดยรถยนต์ส่วนตัว จักรยานยนต์รับจ้าง และรถโดยสารสาธารณะโดยมีจุดป้ายรถประจำทาง ระยะห่างกันประมาณ 500 เมตร ส่วนการเดินทางโดยเรือจะมีท่าเรือพระราม 7 อยู่ในฝั่งธนบุรี สามารถเดินข้ามสะพานมายังฝั่ง พระนครได้ส่วนประตูทางเข้าสวนสาธารณะพระราม 7 สามารถเข้า ได้ 8 ทิศทาง

5.3 ลักษณะทางกายภาพพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7ฝั่งพระนคร

แนวทางการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7ฝั่งพระนครได้นำแนวทางการพัฒนาจากแนวคิดทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใน 6 ด้านประกอบกัน คือ 1. การปรับปรุงโครงสร้างการสัญจร 2.การปรับมวลอาคารและพื้นที่ว่าง 3.การปรับมุมมองและการเข้าถึง 4.การปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร 5.การปรับภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจร 6.แนวทางการจัดการพื้นที่

5.3.1 ลักษณะโครงสร้างการสัญจรของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7



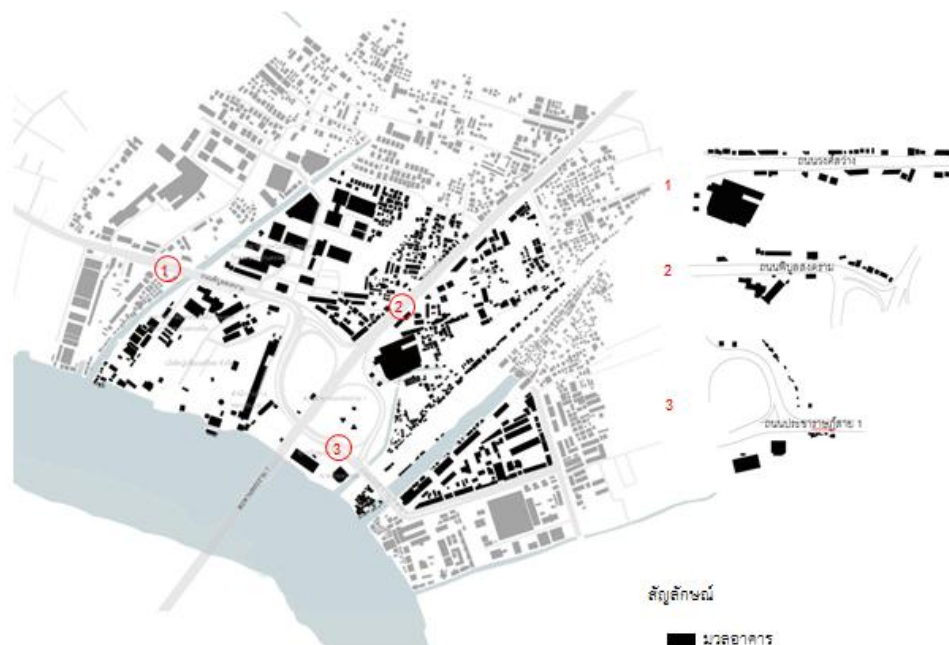
แผนที่ 5. 4 ลักษณะโครงสร้างการสัญจรของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7(ฝั่งพระนคร)

และพื้นที่โดยรอบ (ที่มา:ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

โครงสร้างการสัญจรของพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7ประกอบด้วย3เส้นทางถนนสายสำคัญ คือ ถนนวงค์สว่าง เชื่อมเส้นทางจากเขตบางซื่อ(ฝั่งพระนคร)ข้ามโดยสะพานพระราม7ไปยังเขตบางพลัด(ฝั่งธนบุรี) ถนนพิบูลสงครามเชื่อมเส้นทางจากเขตบางซื่อไปยังจังหวัดนนทบุรี และถนนประชากรราษฎร์สาย1 เชื่อมเขตบางซื่อไปยังเขตดุสิต จากแผนที่จะเห็นว่าโดยรอบสวนสาธารณะพระราม7มีโครงข่ายของถนนเชื่อมไปยังพื้นที่สำคัญทั้ง4ทิศทาง และมีถนนสายหลักล้อมรอบพื้นที่สวนสาธารณะพระราม7 ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งทำให้พื้นที่สวนสาธารณะถูกตัดขาดจากพื้นที่โดยรอบ

อีกทั้งพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7ยังขาดการเชื่อมโยงการเข้าถึงที่ชัดเจนจากพื้นที่ชุมชนสู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7หรือพื้นที่สาธารณะอื่นๆ

5.3.2 ลักษณะมวลาอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7



แผนที่ 5.5 ลักษณะอาคารในพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7 และลักษณะอาคารตามแนวถนนวงศ์สว่าง ถนนพิบูลสงครามและถนนประชาธิปไตยสาย1(ที่มา:ชินชฎา ช่อกลาง, 2557)

ถนนวงศ์สว่าง ถนนพิบูลสงคราม และถนนประชาธิปไตยสาย1ลักษณะการวางตัวของอาคารพาณิชย์กรรมมีลักษณะการเรียงตัวเป็นแนวยาวตามเส้นทางถนนสายหลัก อาคารมีความต่อเนื่องกันเป็นแถว ส่วนอาคารพักอาศัยค่อนข้างมีลักษณะกระจายตัวบ้าง แต่ส่วนใหญ่จะมีลักษณะกระจุกตัวเนื่องจากพื้นที่พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นชุมชนแออัด ส่วนมวลาอาคารที่มีลักษณะค่อนข้างใหญ่จะเป็นอาคารทางราชการ สถานศึกษาและอุตสาหกรรม

ลักษณะมวลาอาคาร พื้นที่พักอาศัยมีลักษณะค่อนข้าง กระจัดกระจาย บางพื้นที่มีการกระจุกตัวของอาคารหนาแน่น บางพื้นที่ค่อนข้างเบาบาง และมีพื้นที่ว่างเปล่าหรือพื้นที่รกร้างแทรกตัวอยู่ตามพื้นที่ชุมชนพักอาศัย แสดงให้เห็นว่ายังขาดการวางแผนด้านระบบโครงข่ายถนนและอาคาร ทำให้เกิดอุปสรรคด้านการเข้าถึงและเชื่อมต่อเส้นทางสู่พื้นที่สาธารณะ อาคารที่อยู่ในตำแหน่งด้านทิศใต้และทิศเหนือของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานที่เป็นอาคารขนาดใหญ่และสูง อาจก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน

5.3.3 ลักษณะมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7

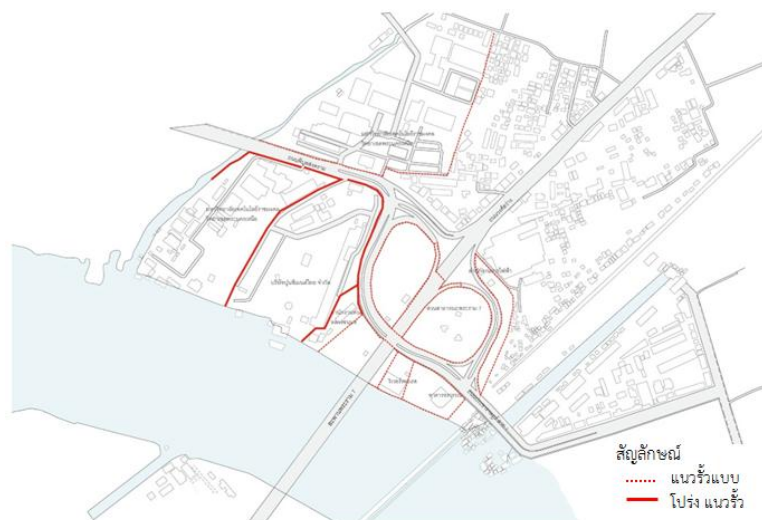


แผนที่ 5. 6 ลักษณะมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะพระราม7

(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

จากแผนที่แสดงลักษณะการเข้าถึงและการมองเห็นในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (แผนที่5.6) พบว่าพื้นที่สาธารณะพระราม7 มีศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่จากถนนค่อนข้างมาก แต่การเข้าถึงจากชุมชน ส่วนราชการ สถานศึกษา และพื้นที่โดยรอบ ยังขาดการเข้าถึงและเชื่อมต่ออยู่ เนื่องจากถูกขัดขวางด้วยแนวอาคารและแนวรั้วของอาคารอื่นๆ อีกทั้งพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7 ยังขาดการเข้าถึง(การเดินเท้า)จากชุมชนต่างๆโดยรอบ การขาดการเชื่อมต่อด้านการเข้าถึงจากพื้นที่โดยรอบนี้จึงทำให้พื้นที่ขาดการใช้งานหรือมีกิจกรรมในพื้นที่น้อย

ลักษณะการปิดกั้นการเข้าถึง(แนวรั้ว)



แผนที่ 5. 7 แนวรั้วพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

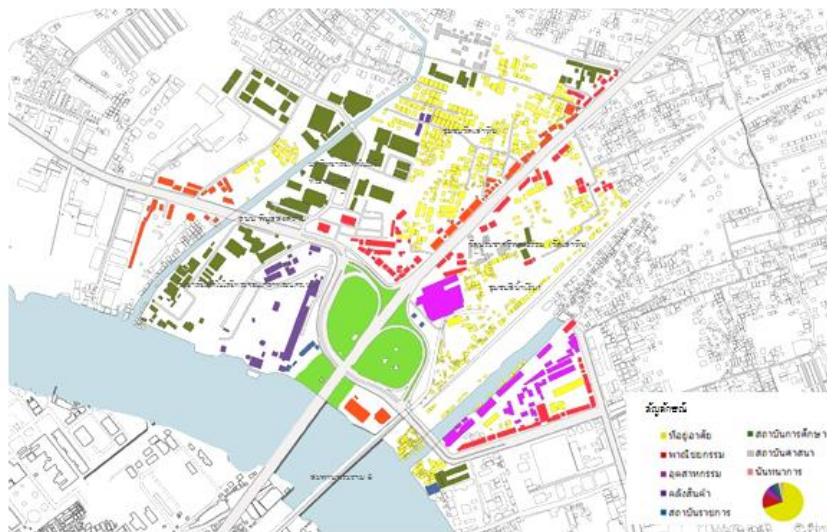
จากแผนที่ข้างต้น(แผนที่5.7) แสดงให้เห็นว่ามีแนวรั้วกั้นพื้นที่สาธารณะได้สองฝั่งทำให้การเข้าถึงพื้นที่มีขีดจำกัดและบดบังมุมมองทางสายตาจากบุคคลภายนอก มีอาคารสำคัญทางการศึกษาคือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วัดเสนาหิน โรงเรียนต่างๆ โดยรอบพื้นที่สาธารณะได้สะพานพระราม 7 มีโอกาสที่จะสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมการใช้งานเข้าสู่พื้นที่สาธารณะได้ เนื่องจากมีผู้คนที่หลากหลายประเภทและช่วงวัย มียานพาหนะกรรมชุมชนและอาคารสำนักงาน ในพื้นที่เส้นถนนวงค์สว่างและเส้นแนวถนนพิบูลสงครามด้านทิศเหนือ ทำให้มีโอกาสในการเชื่อมโยงการใช้งานด้านกิจกรรมธุรกิจการค้าสู่พื้นที่สาธารณะได้



ภาพที่ 5. 2 ลักษณะแนวรั้วล้อมรอบพื้นที่สาธารณะได้สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2556)

5.3.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7



แผนที่ 5.8 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7

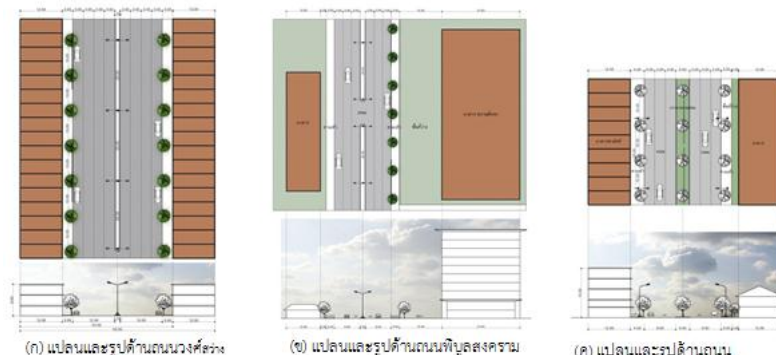
(ที่มา: กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2545)

พื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (แผนที่ 5.8)ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัย ย. ๘-๑ ซึ่งกำหนดไว้เป็นสีน้ำตาลให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

- ด้านเหนือ จรดเส้นขนานระยะ 500 เมตร กับริมเขตทางถนนวงศ์สว่างพากเหนือ และเส้นขนาน 500 เมตร กับริมเขตทางถนนรัชดาภิเษก พากเหนือ
- ด้านตะวันออก จรดทางพิเศษศรีรัช (ถนนแจ้งวัฒนะ-บางโคล่) พากตะวันตกและถนนประชาชื่น พากตะวันตก
- ด้านใต้ จรดเขตทางรถไฟสายใต้ พากเหนือ
- ด้านตะวันตก จรดแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออก

ทั้งนี้ ยกเว้นสถาบันทหารและ ส.๑๖ ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ย.๘-๒ ด้านเหนือ จรดเขตทางรถไฟสายใต้ พากใต้ด้านตะวันออก จรดถนนประชาชื่น พากตะวันตก ด้านใต้ จรดซอยประชาชื่น 8 พากเหนือ เส้นตั้งฉากกับถนนกรุงเทพ-นนทบุรี พากตะวันออก สุดที่ซอยประชาชื่น 8 บรรจบถนนกรุงเทพ-นนทบุรี เส้นขนานระยะ 100 เมตร กับริม เขตทางถนนพระราชราษฎร์สาย2 และคลองบางโพ ฝั่งเหนือ ด้านตะวันตก จรดถนนพระราชราษฎร์สาย1 พากตะวันออก ที่ดิน ส.๑๖ กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ พื้นที่กำหนดไว้เป็นสีม่วงเป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรม อ.๒-๑ บริษัทผลิตภัณฑ์และวัสดุก่อสร้าง จำกัด

5.3.5 ลักษณะภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7



ภาพที่ 5. 3 ลักษณะภูมิทัศน์อาคารและถนนพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม 7

(ที่มา: วนิชฐา ช่อกลาง, 2557)

(ก) ถนนวงค์สว่าง (เขตบางซื่อ) สัดส่วนอาคาร ความสูงโดยเฉลี่ยของอาคารริมถนนวงค์สว่างส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม มีความสูงประมาณ 3-4 ชั้น ส่วนของฐานอาคารจะอยู่ในระดับชั้น 1 ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบกิจการค้าขาย ส่วนตั้งแต่ชั้น 2 ขึ้นไปจะเป็นส่วนพักอาศัย ระยะเวลาอยู่ร่น อาคารฝั่งซ้ายและขวามีระยะอยู่ร่น จากกึ่งกลางถนน 15.75 เมตร อาคารทั้งสองฝั่งส่วนใหญ่จะเป็นอาคาร

พาณิชย์กรรม อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย ทางเท้าความกว้างประมาณ 2-3 เมตร แนวรั้วกันระหว่างทางเท้ากับถนนมีความสูงประมาณ 1 เมตร และมีแนวเสาไฟฟ้าแสงสว่างเป็นระยะ ละประมาณ 20 เมตร มีการปลูกต้นไม้บนทางเท้าเป็นระยะห่างกันประมาณ 10 เมตร ความสูงระดับพุ่มประมาณ 3 เมตร

(ข) ถนนพิบูลสงคราม (เขตบางซื่อ) สัดส่วนอาคาร ตามแนวถนนพิบูลสงคราม ส่วนใหญ่จะเป็นสถานศึกษาและอาคารสำนักงาน มีความสูงตั้งแต่ 2-10 ชั้น ส่วนฐานอาคารจะอยู่ในระดับชั้น 2 ส่วนชั้น 3-4 เป็นที่พักอาศัย ระยะเวลาอยู่ร่น อาคารฝั่งซ้ายมีระยะอยู่ร่นจากกึ่งกลางถนน 15 เมตร อาคารฝั่งขวามี ระยะอยู่ร่น จากกึ่งกลางถนน 28 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ประกอบด้วย แนวรั้วสแตนเลส กันระหว่างทางเท้ากับถนน ตั้งเป็นแนวยาว มีการเว้นช่องสำหรับการสัญจรประมาณ 4 เมตร มีเสาไฟฟ้าแสงสว่างในพื้นที่ เกาะกลางถนนมีระยะห่างของเสาไฟฟ้าแต่ละต้นประมาณ 20 เมตร มีแนวต้นไม้ในพื้นที่ทางเท้า เว้นระยะห่างกันต้นละประมาณ 10 เมตร ความสูงของต้นไม้อยู่ในระดับชั้น 2 ของอาคาร ระยะพุ่มอยู่ในระดับ 3 เมตร

(ค) ประชาราษฎร์สาย 1 (เขตบางซื่อ) สัดส่วนอาคารตามแนวถนนประชาราษฎร์สาย 1 ด้านฝั่งซ้ายเป็นแนวอาคารพาณิชย์กรรมมีความสูง 4 ชั้นครึ่ง ส่วนฐานอาคารอยู่ในระดับชั้น 1 ส่วน

2-4 เป็นส่วนพักอาศัย ระยะเวลาอยู่ร่น ด้านฝั่งซ้ายมีระยะอยู่ร่นจากกึ่งกลางถนนถึงแนวอาคาร 18 เมตร ส่วนฝั่งขวามีระยะอยู่ร่นจากกึ่งกลางถนน 12 เมตร อุปกรณ์ประกอบถนน ของถนนประชาราษฎร์สาย 1 ประกอบด้วย เกาะกลางถนนและแนวกัน ทางเท้าและเสาไฟฟ้า พืชพรรณมีต้นไม้ในพื้นที่ถนนประชาราษฎร์สาย 1 ทั้งทางเท้าฝั่งซ้าย ขวา และเกาะกลางถนน มีระยะห่างของ

ต้นไม้ประมาณ 5 เมตร ระดับความสูงของต้นไม้ประมาณ 10 เมตร ระยะพุ่มอยู่ในระดับ 4 เมตรขึ้นไป

จากการศึกษาพบว่าลักษณะภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรของพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม 6,7 ลักษณะอาคารตามแนวถนนสายหลัก(วงศ์สว่างและถนนจรัญสนิทวงศ์) ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมสำหรับการค้า เพื่อสนองคนทำงานและนักศึกษา ส่วนถนนสายรองฝั่งทิศเหนือ(พิบูลสงคราม)ส่วนใหญ่เป็นอาคารทางราชการและสำนักงาน ถนนสายรองฝั่งทิศใต้(ประชาราษฎร์สาย1)จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมสำหรับแหล่งชุมชนพักอาศัย ลักษณะภูมิทัศน์ทางสัญจรส่วนใหญ่จะมีองค์ประกอบที่คล้ายกันคือ มีทางเท้าขนาดประมาณ 1.5-2.00 เมตร มีแนวต้นไม้ในทุกระยะ10 เมตร และเสาไฟฟ้าทุก 10 เมตร พื้นที่เกาะกลางถนนจะปลูกต้นไม้เป็นระยะเช่นกัน

5.4 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม

ลักษณะชีวิตความเป็นอยู่ของคนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 มีความสัมพันธ์กันในรูปแบบชุมชน เป็นย่านที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย ปัจจุบันย่านสะพานพระราม 7 มีพื้นที่ครอบคลุมหลายชุมชนประกอบด้วย ชุมชนวัดเสนาหิน ชุมชนวัดสร้อยทอง ชุมชนวัดมัญจาคิยาราม และชุมชนวัดหลวง

ประชากรในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป / ค้าขาย / ราชการ / พนักงานทั่วไป ลักษณะที่พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นชุมชนแออัด ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจเป็นย่านพักอาศัย มีพื้นที่ค้าขายและพาณิชย์กรรมตามเส้นทางถนนวงศ์สว่าง ส่วนย่านพื้นที่ถนนพิบูลสงครามเป็นพื้นที่อาคารทางราชการและสถานศึกษา เนื่องจากพื้นที่ สะพานพระราม7 เขตบางซื่อ อยู่ในพื้นที่ค่อนข้างห่างไกลจากพื้นที่ย่านเศรษฐกิจ ลักษณะทางสังคมจึงค่อนข้างเรียบง่าย แต่มีการสัญจรตลอดเวลา ในพื้นที่บริเวณด้านทิศเหนือของพื้นที่ สะพานพระราม 7 มีมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่คือ มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณเส้นถนนพิบูลสงคราม และอาคารสำนักงานต่างๆ ในช่วงเวลาเช้า พักกลางวันและช่วงเลิกงานจึงเป็นช่วงที่มีการทำกิจกรรมในพื้นที่โดยรอบพื้นที่สะพานพระราม 7

5.5 ศักยภาพและปัญหา พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (ฝั่งพระนคร)

จากการลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูลด้านต่างๆ สามารถนำข้อมูลมาประมวลและแยกแยะการวิเคราะห์ทั้งด้านศักยภาพและปัญหาในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)และพื้นที่โดยรอบได้ดังนี้

1. พื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 มีลานสาธารณะสำคัญอยู่ เช่น ลานในมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตพระนครเหนือและลานในวัดเสนาหิน ส่งผลให้พื้นที่ลานเหล่านี้สามารถรองรับการทำกิจกรรมภายในพื้นที่ของตนได้ และสามารถเป็นพื้นที่จุดศูนย์รวมของกิจกรรมแบบเฉพาะในบริเวณพื้นที่นั้นๆ และมีโอกาสในการเชื่อมโยงการใช้งานสู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 ได้

2. มีสถานที่สำคัญในพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 หลายแห่ง เช่น วัดเสนาหิน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตพระนครเหนือ สำนักงานการไฟฟ้า สำนักงานกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น ส่งผลให้ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจะมีผู้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่

โดยเฉพาะมหาวิทยาลัย ทำให้พื้นที่สาธารณะได้สะพานพระราม7 ที่เป็นสวนสาธารณะแห่งเดียวในพื้นที่บริเวณนั้น มีโอกาสในการถูกเข้าถึงมากเช่นกัน

3. พื้นที่ข้างสวนสาธารณะพระราม7 ฝั่งทิศตะวันตกซึ่งเป็นโรงงานปูนซีเมนต์ มีแนวรั้วคอนกรีตทึบเป็นแนวยาว ส่งผลให้กลายเป็นการปิดกั้นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะพระราม7 จากพื้นที่ด้านทิศตะวันตก ทำให้ขาดการเชื่อมต่อทั้งด้านมุมมองทางสายตาและการเข้าถึงจากย่าน มหาวิทยาลัยและย่านธุรกิจสู่พื้นที่สวนสาธารณะพระราม7

4. พื้นที่สวนสาธารณะพระราม7 ถูกตัดผ่านด้วยถนนโดยรอบพื้นที่สาธารณะ ทำให้พื้นที่สวนสาธารณะพระราม7 ถูกตัดขาดการเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆโดยรอบ ส่งผลให้ผู้ที่ต้องการเข้าใช้พื้นที่สาธารณะเกิดอุปสรรคในการเข้าถึง เนื่องจากมียานพาหนะจำนวนมากสัญจรไปมาตลอดเวลา

5. พื้นที่สวนสาธารณะพระราม7 มีส่วนด้านหน้าของพื้นที่สวนติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการสร้างกิจกรรมบนพื้นที่ริมน้ำได้ เช่น กิจกรรมพักผ่อน ชมวิวทิวทัศน์ ตกปลา ออกกำลังกาย กิจกรรมเกี่ยวกับวันสำคัญของเมือง เป็นต้น

6. ท่าเรือพระราม7(ฝั่งธนบุรี) ช่วยส่งเสริมกิจกรรมด้านการคมนาคมระหว่างพื้นที่เขตต่างๆในกรุงเทพมหานครสู่พื้นที่บริเวณสะพานพระราม7

7. พื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 ด้านทิศตะวันออกบริเวณชุมชนสน้ำเงิน1 มีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าขนาดใหญ่กระจายอยู่ในพื้นที่ ซึ่งหากขาดการจัดการและพัฒนา อาจทำให้เสี่ยงต่อการเป็นพื้นที่ล่อแหลมด้านการก่ออาชญากรรมและเป็นแหล่งมั่วสุมได้

8. พื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 ยังขาดการเชื่อมต่อด้านการสัญจรจากพื้นที่ภายในชุมชนสู่พื้นที่สาธารณะภายนอก จึงควรมีการสร้างเส้นทางการเชื่อมต่อด้านการสัญจรอย่างเป็นระบบมากขึ้น ทั้งเส้นทางการสัญจรโดยยานพาหนะและการสัญจรโดยการเดินเท้า

9. เส้นทางถนนประชาราษฎร์สาย1 ฝั่งทิศตะวันออกเป็นถนนปลายตัน ทำให้ขาดการเชื่อมต่อด้านการสัญจรของพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7

10. มีอาคารของเอกชนสร้างบนพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาด้านหน้าสวนสาธารณะพระราม7 ซึ่งเป็นอาคารขนาดใหญ่ และค่อนข้างสูง ทำให้เกิดการบดบังมุมมองจากพื้นที่สวนสาธารณะสู่พื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยา และส่งผลต่อการตัดขาดการเชื่อมต่อด้านกิจกรรมสาธารณะจากสวน

สาธารณะพระราม7สู่พื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยา

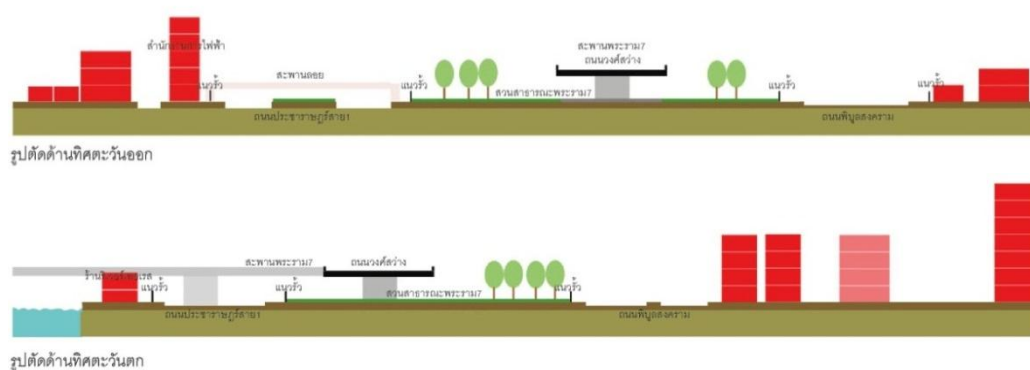
11. พื้นที่ถนนโดยรอบสวนสาธารณะพระราม7 มีการสัญจรของยานพาหนะจำนวนมากในแต่ละวัน ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่น คิวบิก เสียย เป็นต้น

ด้านลักษณะของพื้นที่สาธารณะได้สะพานพระราม7 มีขนาดค่อนข้างใหญ่ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่ง และมีส่วนด้านหน้าติดแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถพัฒนาให้เกิดกิจกรรมการใช้งานในรูปแบบต่างๆได้ หลากหลาย แต่เนื่องจากสะพานมีโครงสร้างขนาดใหญ่จึงทำให้พื้นที่ส่วนที่ถูกโครงสร้างสะพานครอบคลุมอยู่มีลักษณะที่ค่อนข้างมืด และบางส่วนเป็นพื้นที่จุดอับ ลับสายตา อาจการเป็นพื้นที่ช่องสุ่มและการก่ออาชญากรรมได้

ด้านโครงข่ายการสัญจร อยู่ในพื้นที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดนนทบุรี เส้นถนนสายหลักที่ผ่านพื้นที่สาธารณะพระราม7ประกอบด้วยถนนวงศ์สว่างที่เชื่อมต่อการเข้าถึงจากตัวเมืองกรุงเทพมหานครมายังพื้นที่เขตบางซื่อ(พื้นที่ศึกษาสะพานพระราม7) ถนนพิบูลสงครามที่เชื่อมเส้นทางจากเขตนนทบุรีมายังสะพานพระราม7 และเส้นถนนประชากรราษฎร์สาย1 ที่เชื่อมเส้นทางจากสะพานพระราม7 มายังเขตดุสิต เป็นต้น ในพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 จึงมีการสัญจรผ่านไปมาตลอดทั้งวัน พื้นที่สาธารณะพระราม7 สามารถเป็นจุดแวะพักระหว่างทางของที่ใช้เส้นทางข้างต้นได้ แต่เนื่องจากมีการสัญจรมากทำให้มักเกิดมลพิษเข้าสู่พื้นที่สาธารณะได้ เช่น มลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง ฝุ่น คิว เป็นต้น

ลักษณะมลภาวะและพื้นที่ว่าง พบว่าพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานมีลักษณะอาคารและการจัดเรียงค่อนข้างกระจุกกระจายและกระจุกตัวในบางพื้นที่ จึงสามารถวิเคราะห์ได้ว่าพื้นที่นี้ยังมีการพัฒนาพื้นที่ได้ยังไม่สมบูรณ์คือสามารถพัฒนาและขยายตัวด้านความเจริญได้อีก ซึ่งเหมาะสมจะเป็นพื้นที่ในการแก้ปัญหาลักษณะมลภาวะที่มีอยู่ในปัจจุบันและการวางแนวทางสำหรับอาคารที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

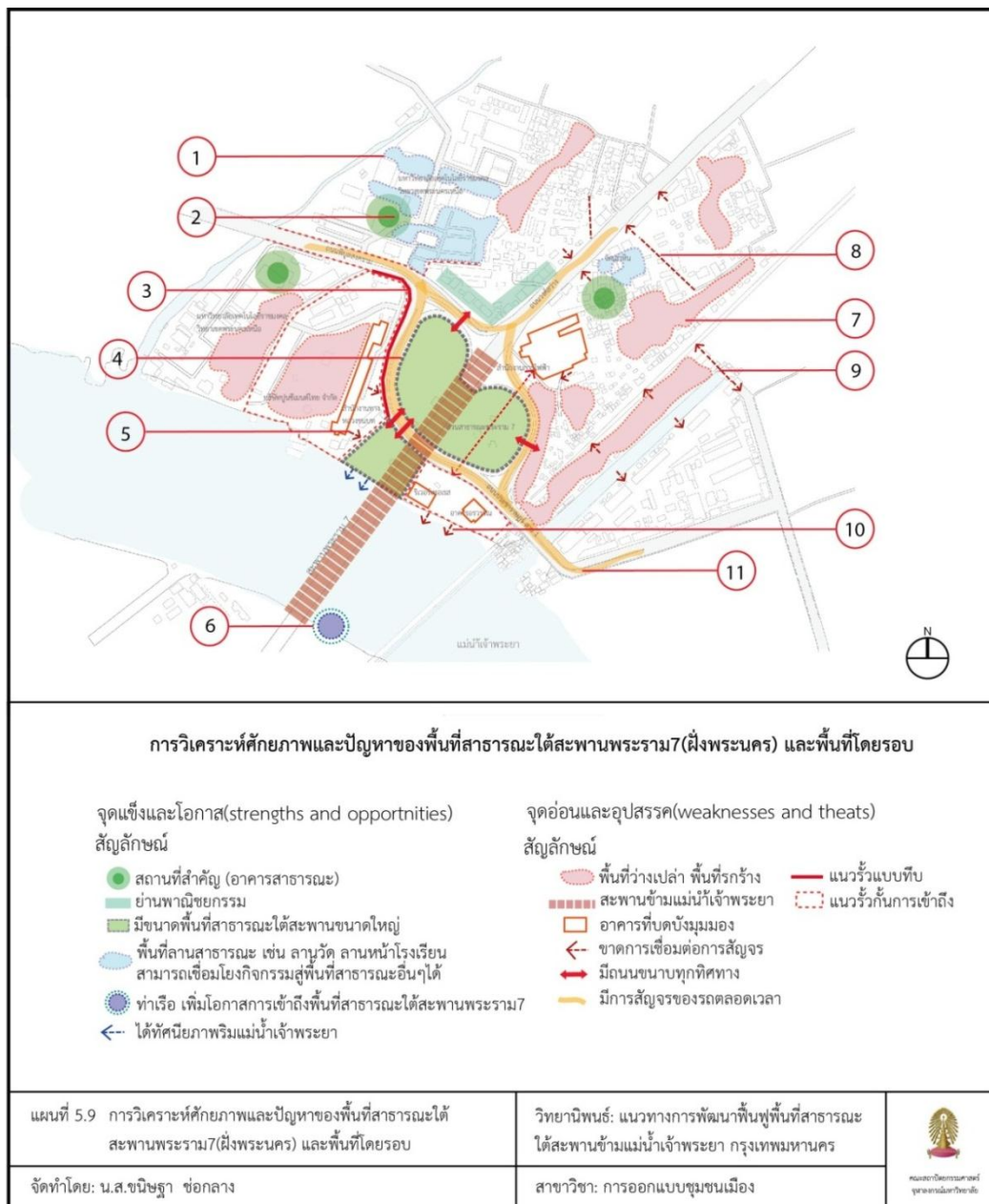
การปิดกั้นพื้นที่(แนวรั้ว) การปิดกั้นพื้นที่เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเอกชนอาจทำการแก้ไขได้ยากแต่สามารถเสนอเป็นแนวทางให้ทราบได้ว่าหากมีการปรับลักษณะของรั้วหรือมีการแก้ไขพื้นที่โดยใช้ Landscape อาจทำให้พื้นที่ดูน่ามองและสามารถทำให้ผู้คนภายนอกรับรู้ถึงความเป็นส่วนตัวได้ โดยไม่ต้องใช้แนวรั้วแบบทึบ



ภาพที่ 5. 4 รูปตัดพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

การวิเคราะห์การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน อุปสรรคและโอกาสพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7



แผนที่ 5.9 การวิเคราะห์การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน อุปสรรคและโอกาสพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 ฝั่งพระนคร(ที่มา:ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

5.6 แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7

การหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 การหาแนวทางแก้ไขด้านการกายภาพของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ด้านโครงข่ายการสัญจร มวลอาคารและพื้นที่ว่างของอาคารโดยรอบ การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร การปรับปรุงด้านภูมิทัศน์ต่างๆ การ

กำหนดกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานที่หลากหลาย และการเพิ่มองค์ประกอบอื่นๆตามความเหมาะสม

หลักการออกแบบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 ในด้านต่างๆ

5.6.1 การพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะพระราม7 (ฝั่งพระนคร) และพื้นที่โดยรอบ

1) การแก้ไขปัญหาด้านการขาดการเชื่อมต่อของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (แผนที่ 5.9: สัญลักษณ์หมายเลข1) ทั้งสองฝั่งที่มีถนนพระราชาราชูร์สาย1 ตัดผ่านให้เป็นถนนลอดใต้พื้นที่สาธารณะพระราม7 และพื้นที่ทั้งสองก็จะสามารถเชื่อมเข้าหากันได้ ข้อดีของการทำทางลอดนอกจากจะเป็นการเชื่อมพื้นที่สาธารณะให้เป็นผืนเดียวได้แล้ว ยังช่วยลดอันตรายจากยานพาหนะ (จากการข้ามถนนของประชาชนทั่วไป) ลดปัญหามลพิษทางอากาศ ฝุ่น คิว และเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้แก่เมืองได้อีกด้วย

2) เดิมพื้นที่บริเวณริมถนนวงค์สว่างทั้งสองฝั่ง(แผนที่5.9 สัญลักษณ์หมายเลข2) พื้นที่ที่เป็นย่านการค้าสามารถช่วยทำให้พื้นที่เกิดกิจกรรม ดึงดูด มีชีวิตชีวา และช่วยส่งเสริมสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ได้ พื้นที่ตามแนวถนนวงค์สว่างซึ่งเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนคร-ธนบุรีและนนทบุรี-กรุงเทพมหานคร จึงเป็นพื้นที่ที่ควรได้รับการส่งเสริมกิจกรรมการใช้งานพื้นที่ในรูปแบบการค้าให้มีความเข้มข้นเพิ่มมากขึ้น

3) การเพิ่มพื้นที่สาธารณะ (แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข3) ให้แทรกเข้าไปในตัวชุมชนเนื่องจากเดิมพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่า จึงกำหนดให้เป็นพื้นที่สาธารณะ เพื่อให้พื้นที่เกิดกิจกรรมและสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมจากพื้นที่ในชุมชนสู่พื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพานพระราม7ได้

4) พื้นที่ชุมชนพักอาศัย(แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข4) พื้นที่พักอาศัยในแต่ละจุดเกิดความเชื่อมโยงของกิจกรรมการใช้งานในรูปแบบต่างๆ ทั้งการเชื่อมโยงกับย่านการค้า พื้นที่สีเขียว ส่วนราชการและพื้นที่สาธารณะเป็นต้น

5) ส่วนอาคารทางราชการ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา(แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข5) ช่วยแทรกและเชื่อมต่อกิจกรรมการใช้งานด้านอื่นๆสู่พื้นที่ดังกล่าว เช่น พื้นที่สีเขียว พื้นที่พาณิชย์ยกรรมการค้า และพื้นที่พักอาศัย

6) วัดเสนาหิน (แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข6) วัดเป็นศูนย์รวมจิตใจและศูนย์รวมกิจกรรมด้านศาสนาของคนในชุมชน ควรมีความเชื่อมต่อด้านการเข้าถึงที่สะดวกโดยเฉพาะจากชุมชนพักอาศัยโดยรอบ

7) การเชื่อมต่อเส้นทางสัญจรภายในชุมชน (แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข7) ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ต่างๆโดยรอบสะดวกและมีความเชื่อมโยงด้านการใช้งานเพิ่มมากขึ้น

8) การพัฒนาทางเท้า(แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข8) โดยการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกและเสริมกิจกรรมเข้าไปในพื้นที่ทางเท้า เช่น เสน่ห์จักรยาน อุปกรณ์ประกอบถนนที่จำเป็น ไฟฟ้าแสงสว่าง ที่นั่งพักคอย พื้นผิวสัมผัสสำหรับคนพิการเป็นต้น

9) จุดเปลี่ยนการสัญจร(แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข9) การทำให้พื้นที่จุดจอตลอดประจำทางมีศักยภาพมากขึ้น เช่น อาจมีการปรับปรุงอาคารสำหรับจอดรถ การเพิ่มความน่าสนใจของพื้นที่จอดรถ ด้วยการตกแต่งหรือเพิ่มอุปกรณ์การใช้งานที่จำเป็นต่างๆ

10) การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ(แผนที่5.9: สัญลักษณ์หมายเลข10) โดยการทำให้เป็นพื้นที่โล่ง เชื่อมโยงพื้นที่ริมน้ำกับพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพาน ให้เป็นพื้นที่กิจกรรมริมน้ำที่ดีของเมือง

11) เพิ่มท่าเรือ (ภาพที่5.8: สัญลักษณ์หมายเลข11) เพื่อส่งเสริมด้านการคมนาคมที่หลากหลาย

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (ฝั่งพระนคร)



แผนที่ 5. 10 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (ที่มา:ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

5.6.2 การออกแบบวางผังพื้นที่ว่างและอาคาร

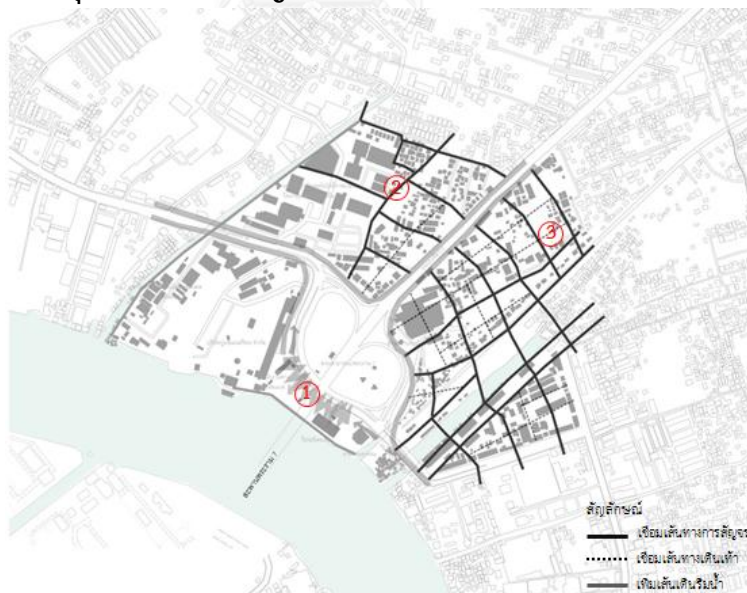
การพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7ฝั่งพระนครโดยการนำข้อมูลจากการศึกษา สํารวจและวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆข้างต้น มาใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบพื้นที่ โดยพยายาม

คงสภาพเดิมของพื้นที่ไว้ให้มากที่สุด แต่จะใช้เป็นการพัฒนาฟื้นฟูตามหัวข้อการวิจัยและการวางแผน เพื่อการพัฒนาในอนาคต ซึ่งการออกแบบนี้ต้องการให้เกิดพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน พระราม7 ฝั่งพระนคร ในด้านต่างๆ ประกอบด้วย

1) การพัฒนาฟื้นฟูด้านกายภาพ

การพัฒนาฟื้นฟูด้านกายภาพ ประกอบด้วย 1.การสัญจร ให้เกิดความเชื่อมโยงถึงกันระหว่าง พื้นที่สาธารณะภายนอกและการอยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชน และเชื่อมโยงการเข้าถึงสู่พื้นที่สาธารณะ (พื้นที่สีเขียว) ได้มากขึ้น 2.ลักษณะมวลอาคารให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3.ลักษณะการให้ ความสูงอาคาร ในพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 โดยการไล่ระดับชั้นเพื่อให้มีการ บดบังมุมมองน้อยที่สุด 4.การพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7(สวนสาธารณะพระราม7) ให้ สามารถตอบสนองการใช้งานต่อประชาชนทั่วไปได้ ซึ่งควรประกอบไปด้วย การบริการด้านสุขภาพ ร่างกายและสุขภาพจิต 5.การปรับรูปแบบการใช้งานของพื้นที่รกร้าง ให้เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับ ชุมชน และสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมสู่ในพื้นที่สาธารณะย่อยๆในชุมชนสู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพาน พระราม7 ได้ 8. การส่งเสริมด้านการคมนาคมขนส่งที่สะดวกสบาย โดยการเพิ่มจุดขนส่งทางเรือ (ท่าเรือพระราม7 ในฝั่งพระนคร) เพิ่มจากเดิมที่มีเพียงฝั่งธนบุรี 9. การอำนวยความสะดวกด้านการ ขนส่งทางบก โดยการพัฒนาพื้นที่จุดจอดรถให้เป็นระเบียบมากขึ้น 10. การปรับภูมิทัศน์อาคารและ ทางสัญจร โดยการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนพื้นที่ทางเท้าและขยายทางเท้าให้สามารถตอบสนอง การใช้งานได้มากขึ้น และเป็นระบบระเบียบมากขึ้น

1.1 การปรับปรุงโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7(ฝั่งพระนคร)



แผนที่ 5. 11 การปรับปรุงโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7 (ฝั่งพระนคร)

(ที่มา: วนิชฐา ซอกกลาง, 2557)

แนวคิดการพัฒนาด้านโครงข่ายการสัญจรโดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7ประกอบด้วย

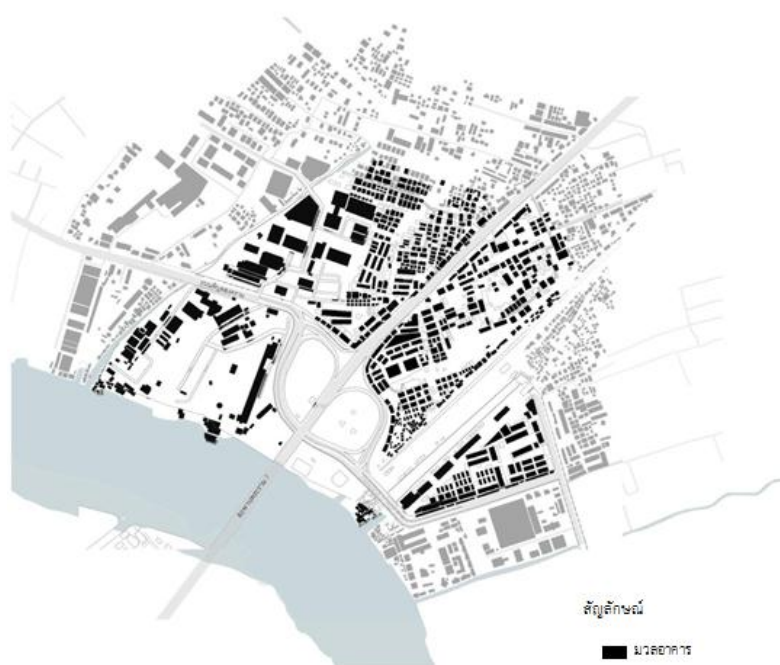
1. การเชื่อมพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7ให้เป็นพื้นที่ผืนเดียวกันและทำทางลอด(ถนน ประชาราษฎร์สาย1)ใต้พื้นที่สวนสาธารณะพระราม7 การสร้างทางลอดใต้พื้นที่สาธารณะ

นอกจากจะช่วยสร้างความปลอดภัยแก่ผู้เดินเท้าแล้วยังลดมลพิษทางอากาศสู่พื้นที่สาธารณะได้อีกทางหนึ่ง และสร้างทางเดินริมน้ำพื้นที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา

2. การเชื่อมเส้นทางสัญจรจากพื้นที่ภายนอกสู่พื้นที่ภายในชุมชนแบบตาราง เพื่อให้การเชื่อมโยงเส้นทางมีความเป็นระบบและเชื่อมการเข้าถึงจากชุมชนสู่พื้นที่ว่างสาธารณะได้ สะพานพระราม7ได้ง่ายและสะดวกมากขึ้น

3. การเชื่อมต่อทางเดินเท้าจากพื้นที่ภายในชุมชนสู่พื้นที่สาธารณะและถนนสายหลัก โดยการออกแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรควรคำนึงถึงระบบการเดินเท้าโดยเฉพาะพื้นที่ชุมชนพักอาศัยกับสวนสาธารณะเพราะจะเป็นการสร้างแรงดึงดูดการเข้าใช้งานพื้นที่สาธารณะจากคนในชุมชนโดยรอบได้

1.2 การปรับมวลอาคารและพื้นที่ว่างพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7



แผนที่ 5. 12 การปรับมวลอาคารและพื้นที่ว่างพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7

(ที่มา: วนิชฐา ช่อกลาง, 2557)

จากแผนที่ 5.11 จะเห็นว่ามี การปรับลักษณะการเรียงตัวของอาคารพักอาศัยที่เป็นกลุ่มอาคารมากขึ้นและไม่บังคับการเชื่อมต่อการเข้าถึงระบบโครงข่ายการสัญจร และสามารถเชื่อมต่อการเข้าถึงสู่พื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพานพระราม7 ได้ การพัฒนามวลอาคารพาณิชย์กรรมตามแนวถนนวงค์สว่างให้มีการเรียงตัวกันอย่างเป็นระเบียบและต่อเนื่องกันตามแนวถนน และเว้นช่องว่างระหว่างอาคารตามกฎหมายควบคุมอาคารกำหนด ส่วนอาคารที่บังคับมุมมองและการเข้าถึงสู่พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ได้ทำการปรับเปลี่ยนการใช้อาคาร เพื่อสร้างความเชื่อมโยงด้านมุมมองและการเข้าถึงสู่พื้นที่สาธารณะริมน้ำ

แนวคิดการพัฒนาอาคารและพื้นที่ว่างโดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 ในบริเวณพื้นที่ตามแนวถนนวงศ์สว่าง ซึ่งเป็นอาคารพาณิชย์กรรมแต่ลักษณะของอาคารค่อนข้างขนาดความเชื่อมต่อกันจึงควรมีการคำนึงถึงสัดส่วนและระยะสร้างชิด(Build to line)ของอาคารริมถนนวงศ์สว่าง และเพิ่มความหนาแน่นของอาคารพาณิชย์กรรมตามแนวถนนวงศ์สว่างเพื่อรองรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคต

1.3 การปรับมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะพระราม 7

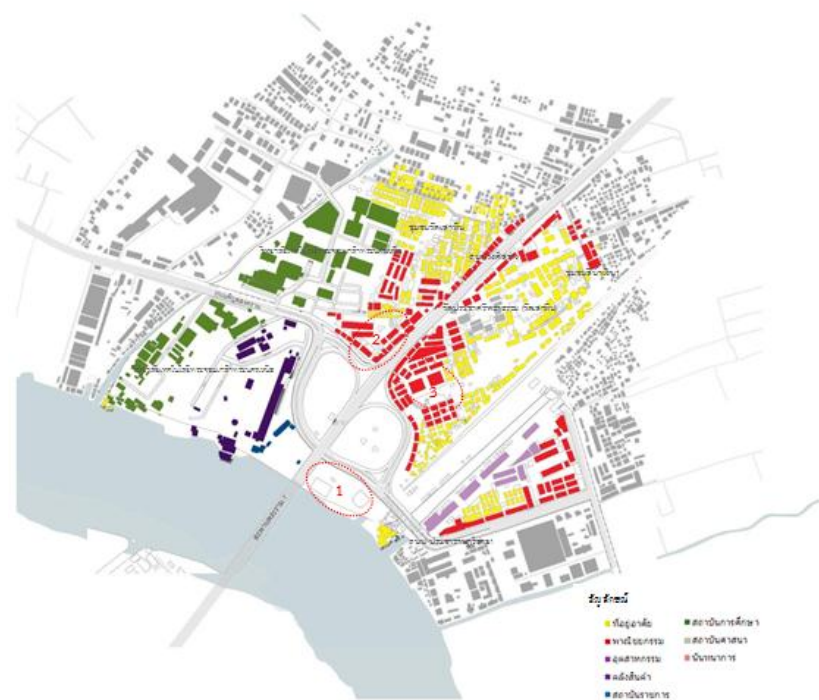


แผนที่ 5.13 การปรับมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะพระราม 7
(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

จากการปรับรูปลักษณะอาคารและพื้นที่ว่างพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม 7 ดังแผนที่ 5.9 จะเห็นว่าการเชื่อมต่อของพื้นที่เพิ่มมากขึ้นโดยการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างสาธารณะเข้ากับโครงข่ายถนน ทำให้เกิดการไหลเวียนการสัญจร และการเชื่อมต่อการเข้าถึงของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 สู่พื้นที่ชุมชนโดยรอบ

มีการเปิดมุมมองในพื้นที่สวนสาธารณะสู่ทัศนียภาพริมน้ำเจ้าพระยาได้มากขึ้น จากการปรับการใช้ประโยชน์ดินอาคารริมน้ำให้เป็นพื้นที่โล่งเพื่อการทำกิจกรรมสาธารณะริมน้ำและเชื่อมต่อมุมมองการเข้าถึงและมองเห็นจากพื้นที่ริมน้ำสู่ชุมชนโดยรอบสะพานพระราม 7

1.4 การปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร



แผนที่ 5.14 การปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7
(ที่มา: ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

การปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7ฝั่งพระนคร ยังคงรักษาลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมเป็นส่วนมาก มีการปรับในส่วนพื้นที่ริมน้ำที่เคยเป็นอาคารร้านอาหารและอาคารสำนักงานสูง 10 ชั้น(หมายเลข1)ออกและปรับเป็นพื้นที่โล่งอเนกประสงค์หรือวิธีการแก้ไขปัญหาการบดบังมุมมองการเข้าถึงสู่พื้นที่สาธารณะริมน้ำโดยไม่เอาอาคารออกเป็นการใช้วิธีปรับสภาพพื้นที่แนวราบให้โล่งและลดแนวกันรั้วออกเป็นการจัดสวนแต่ยังคงความเป็นส่วนตัวได้ด้วย ส่วนพื้นที่อาคารพาณิชย์กรรมตามแนวถนนวงศ์สว่าง(หมายเลข2)มีการเพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพาณิชย์กรรมการค้ามากขึ้น ส่วนพื้นที่เคยเป็นอาคารคลังสินค้าเก่าขนาดใหญ่(หมายเลข3) ปรับให้เป็นอาคารพาณิชย์กรรมเพื่อลดการบดบังการเชื่อมต่อและการเข้าถึงพื้นที่ชุมชนกับพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำเจ้าพระยา

1.5 การปรับปรุงทัศนอาคารและทางสัญจร

ด้านการปรับปรุงทัศนอาคารนอกจากอาคารจะต้องมีระยะสร้างชิดที่เหมาะสมแล้ว รูปด้านอาคารก็เป็นส่วนสำคัญที่จะส่งเสริมความสวยงามของภูมิทัศน์ การกำหนดรูปแบบรูปด้านอาคารและองค์ประกอบอื่นๆจึงมีความสำคัญ ในการส่งเสริมภูมิทัศน์อาคาร

ส่วนทางสัญจร โดยเริ่มตั้งแต่พื้นที่ทางเท้า สามารถใช้งานได้สำหรับคนทุกประเภท เช่น คนพิการ คนชรา และเด็ก ที่ต้องการความช่วยเหลือโดยการเพิ่มอุปกรณ์ประกอบถนนที่จำเป็น สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้คนทั่วไปได้ มีจุดนั่งพัก การให้มีไฟฟ้าแสงสว่างอย่างทั่วถึงในพื้นที่ มีป้ายบอกทางหรือสัญลักษณ์ต่างๆ เพื่อบอกถึงพื้นที่สำคัญที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้การปรับปรุงทัศนอาคารและทางสัญจร ควรมีลักษณะบ่งบอกถึงความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่ด้วย



ภาพที่ 5.5 การปรับปรุงทัศนเส้นถนนวงค์สว่าง เส้นทางถนนสายหลักของ พื้นที่สะพานพระราม7

(ที่มา:ชนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

การพัฒนาพื้นที่ผู้ลักษณะทางภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจรของพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 ฝั่งธนบุรี โดยในภาพรวมได้เพิ่มพื้นที่ทางเท้าให้กว้างขึ้นและสามารถใส่กิจกรรมการใช้งานและอุปกรณ์ประกอบถนนที่จำเป็นเข้าไป เพื่อรองรับการใช้งานและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งานทั่วไป ทั้งคนในชุมชน นักท่องเที่ยวและผู้สัญจรไปมา ซึ่งสามารถจำแนกได้ ดังนี้

หมายเลข1 คือ อาคารพาณิชย์กรรมตามแนวถนนสายหลัก(ถนนวงค์สว่าง ถนนพิบูลสงคราม ถนนประชาธิปไตยสาย1) จะมีลักษณะ การจัดวางรูปแบบและตำแหน่งอาคารตามภาพที่ 5.5

หมายเลข2 คือ พื้นที่ว่างหน้าอาคาร(พื้นที่หน้าร้านค้า) มีระยะความกว้างของพื้นที่ประมาณ 1-2 เมตร

หมายเลข3 คือ ทางจักรยาน มีความกว้างประมาณ 1.20-3.00 เมตร

หมายเลข4 คือ พื้นที่ทางเท้าสำหรับคนพิการ เป็นการปูผิวสัมผัสพื้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินสำหรับคนพิการ

หมายเลข5 คือ กระบะต้นไม้ สามารถใช้เป็นที่นั่งพักและต้นไม้ให้ความร่มรื่นและร่มเงาได้ ระยะของต้นไม้ กำหนดตามแนวอาคาร และถนน

หมายเลข6 คือ พื้นที่สำหรับทางเดินเท้าของคนทั่วไป มีระยะความกว้างประมาณ 1.5-2.5 เมตร

หมายเลข7 คือ เกาะกลางถนน ที่ประกอบด้วย ไม้ยืนต้นความสูงประมาณ 4-5 เมตร พุ่มมีลักษณะโปร่ง ช่วยให้ร่มเงา และเสาไฟฟ้าแสงสว่าง วางตำแหน่งกึ่งกลางพื้นที่เกาะกลางถนน ห่างกันทุกระยะ 25 เมตร

หมายเลข8 คือ พื้นที่สำหรับยืนรอรถ เป็นพื้นที่เว้นว่างสำหรับเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร

หมายเลข9 คือ อาคารพาณิชย์กรรมอีกฝั่งของถนน

หมายเลข10 คือ รูปด้านการแสดงลักษณะ ภูมิทัศน์อาคารและทางสัญจร พื้นที่โดยรอบพื้นที่ได้สะพานพระราม7

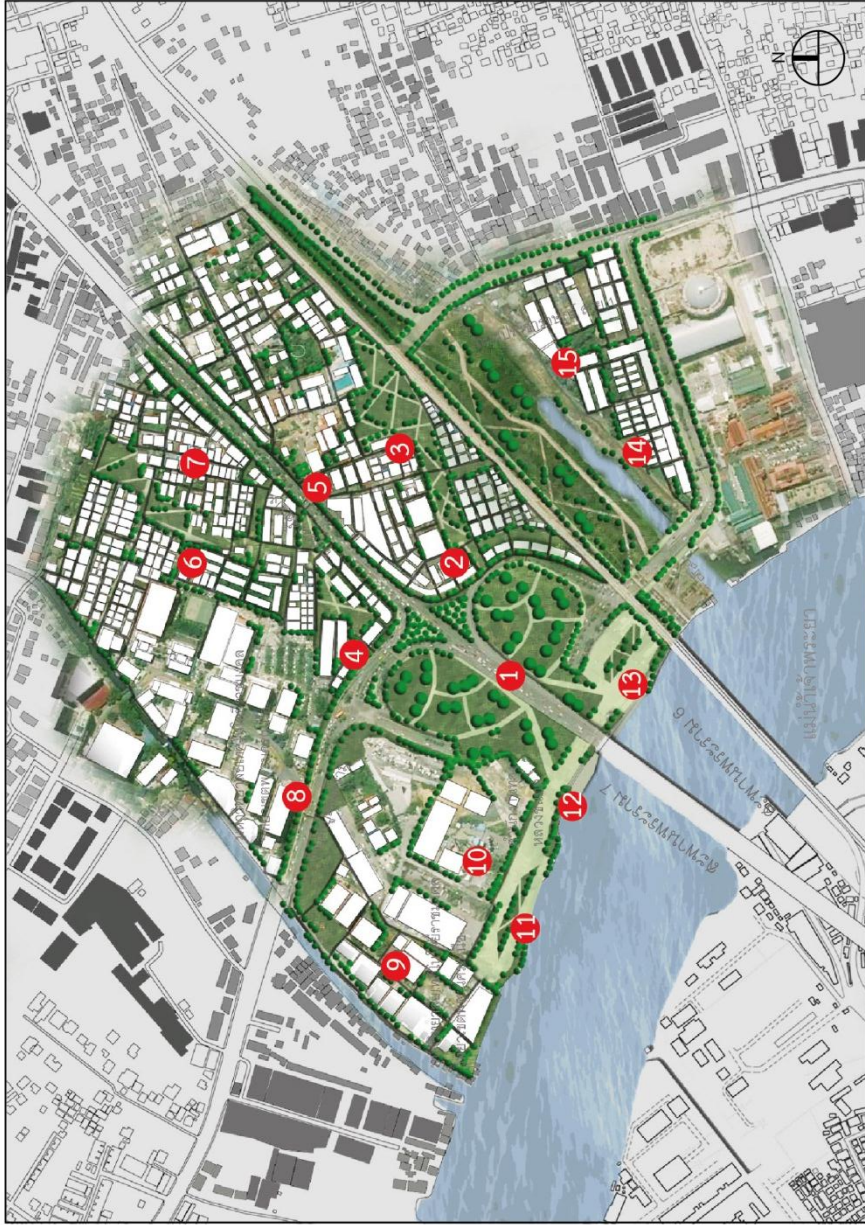
2) การพัฒนาพื้นที่ด้านการเศรษฐกิจและสังคม

การกำหนดตำแหน่งพื้นที่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะพระราม7 โดยพยายามให้เกิดการใช้งานของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลายให้กิจกรรมการใช้งานมีความเชื่อมโยงกันโดยใช้พื้นที่สาธารณะเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมการใช้งาน จะช่วยให้เกิดความเชื่อมโยงด้านกิจกรรมการใช้งานได้อย่างหลากหลายและทั่วถึงมากขึ้น ทั้งนี้ในการออกแบบได้มีการกำหนดให้เกิดพื้นที่กิจกรรมการค้าขายเพิ่มมากขึ้นจะช่วยให้ระบบเศรษฐกิจ(รายได้) ของประชาชนในพื้นที่มีการพัฒนามากยิ่งขึ้น ด้านสังคมดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น เมื่อมีการไหลเวียนของกิจกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะและพื้นที่อื่นๆเข้าด้วยกัน จึงเกิดการปฏิสัมพันธ์ขึ้นระหว่างคน กลุ่มคนกระทั่งหมู่คณะ จะสามารถทำให้พื้นที่ต่างๆเกิดความหลากหลายของการใช้งานพื้นที่จากคนทั่วไปทุกเพศทุกวัย

3) การพัฒนาพื้นที่ด้านการบริหารจัดการ

การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะควรประกอบไปด้วยความร่วมมือจากฝ่ายต่างๆ ทั้งประชาชนผู้อยู่ในพื้นที่นั้นหรือในละแวกพื้นที่สาธารณะนั้น ความร่วมมือจากผู้รับผิดชอบดูแลพื้นที่ โดยอาจได้รับเป็นค่าจ้างในการดูแล แต่ทั้งนี้ผู้ได้รับผิดชอบควรมีจิตสำนึกในการทำงานด้วยความเอาใจใส่อย่างจริงจังด้วย สุดท้ายคือผู้มีอำนาจในการดูแลรับผิดชอบหรือเป็นพื้นที่ซึ่งอยู่ในกรรมสิทธิ์ของผู้นั้น ควรให้ความใส่ใจและพัฒนาพื้นที่ตามระบบของการพัฒนาเมือง

การออกแบบวางผังพื้นที่ว่างและอาคาร



แผนที่ 5.15 การออกแบบวางผังพื้นที่ว่างและอาคารบริเวณพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7

(ที่มา: ชินชฎา ช่อกลาง, 2557)

ภาพทัศนียภาพแสดงแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สวนสาธารณะใต้สะพานพระราม7(ฝั่งธนบุรี)



ภาพที่ 5. 6 มุมมองมุมสูงจากแม่น้ำเจ้าพระยาสู่พื้นที่ใต้สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่สวนสาธารณะใต้สะพานพระราม7(ฝั่งธนบุรี) และพื้นที่โดยรอบ ซึ่งประกอบไปด้วย การพัฒนาและปรับปรุงด้านโครงข่ายการสัญจร การปรับมวลอาคารและพื้นที่ว่าง การปรับปรุงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารและการเพิ่มกิจกรรมที่จำเป็นสำหรับพื้นที่ศึกษา โดยสามารถระบุตำแหน่งการพัฒนาพื้นที่เป็นลำดับตำแหน่ง ได้ดังนี้

หมายเลข1 พื้นที่สวนสาธารณะใต้สะพานพระราม7

การเชื่อมพื้นที่สวนสาธารณะให้เป็นพื้นที่เดียวกันเพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินเท้าและสร้างการใช้พื้นที่และมุมมองที่มีความต่อเนื่องของพื้นที่ โดยการสร้างเป็นถนนทางลอดพื้นที่สวนสาธารณะ และการส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงการใช้พื้นที่ริมน้ำจากพื้นที่ใต้สะพานสู่ชุมชนพักอาศัยใกล้เคียง (ชุมชนฝั่งวัดสร้อยทอง) ให้สามารถเชื่อมต่อและเข้าถึงได้สะดวก โดยการเพิ่มเส้นทางการเดินเท้าในพื้นที่ชุมชน ให้สามารถเชื่อมต่อถึงพื้นที่สาธารณะและสวนสาธารณะภายนอกได้

หมายเลข2 พื้นที่ค้าขายและพาณิชยกรรม

การสร้างพื้นที่สาธารณะย่อยในชุมชนเพื่อบริการคนในชุมชนที่ไม่สามารถออกมาใช้พื้นที่สวนสาธารณะพระราม7 ได้ และสร้างความเชื่อมโยงของพื้นที่สาธารณะในชุมชนกับพื้นที่สวนสาธารณะใต้สะพานพระราม7 ด้วย

หมายเลข3 พื้นที่ชุมชนพักอาศัยและพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับชุมชน

การสร้างลานกีฬา (ฝั่งทิศตะวันออก) ให้พื้นที่ลานกีฬาสามารถเชื่อมต่อการเข้าถึงจาก ชุมชนใต้สะพาน กลุ่มผู้ใช้งาน คือ กลุ่มคนในชุมชนวัดเสาหินและชุมชนสีน้ำเงิน



ภาพที่ 5. 7 พื้นที่สาธารณะและชุมชนสีน้ำเงิน1(บริเวณด้านหลังวัดเสาหิน)

หมายเลข4 พื้นที่ย่านพาณิชยกรรมสำหรับย่านธุรกิจ สถานศึกษาและสวนสาธารณะ
 เพิ่มพื้นที่ร้านค้าเพื่อเพิ่มโอกาสการใช้งานในพื้นที่และเพิ่มกิจกรรมความหลากหลายของ
 ผู้คนและช่วงเวลา การใช้งานพื้นที่ให้หลากหลายมากขึ้น พร้อมกับการออกแบบให้มีพื้นที่
 สวนสาธารณะเพื่อการนันทนาการและพักผ่อนของนักศึกษาและวัยทำงาน



ภาพที่ 5. 8 มุมมองพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับนักศึกษาและวัยทำงานพื้นที่บริเวณ
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล พระนครเหนือ(ถนนพิบูลสงคราม)

หมายเลข5 วัดเสาชิน

สวนสาธารณะชุมชน วัดเสาชิน ให้คนในชุมชนสามารถเข้าถึงพื้นที่สาธารณะในชุมชนของ
 ตนเองได้ด้วยและเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงด้านมุมมองไปสู่พื้นที่สาธารณะได้สะพาน

หมายเลข6 การค้าสำหรับย่านการศึกษาและสวนสาธารณะชุมชน

การสร้างพื้นที่พาณิชยกรรมเพื่อรองรับสถานศึกษาและการสร้างลานกีฬา(ฝั่งทิศตะวันตก) ใน
 ส่วนที่อยู่ใกล้กับทางเข้าของพื้นที่สาธารณะและใกล้ กับชุมชนเพื่อให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ออกกำลัง
 ภายได้ง่าย สะดวกและไม่เปลี่ยว กลุ่มผู้ใช้งาน คือกลุ่มนักศึกษา และวัยทำงาน

หมายเลข7 ชุมชนวัดเสาชิน

หมายเลข8 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล พระนครเหนือ

หมายเลข9 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล พระนครเหนือ(ฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา)

หมายเลข10 โรงงานปูนซีเมนต์ ออกแบบให้มีการจัดพื้นที่ด้านหน้า(ส่วนติดริมแม่น้ำ
 เจ้าพระยา)ให้นำมาองและเชื่อมต่อการเข้าถึงจากพื้นที่สาธารณะได้สะพานพระราม7 ได้

หมายเลข11 พื้นที่สวนสาธารณะริมน้ำ

หมายเลข12 ท่าเรือ

การเพิ่มท่าเรือจะช่วยเพิ่มโอกาสการเข้าถึงและเพิ่มความหลากหลายของคนในพื้นที่
 สาธารณะได้สะพานพระราม 7 และสามารถรองรับด้านการท่องเที่ยวกับชาวต่างชาติได้



ภาพที่ 5. 9 ท่าเรือสะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)

หมายเลข13 พื้นที่ตลาดชุมชน

พื้นที่นี้เดิมเป็นอาคารร้านอาหารและอาคารสำนักงานแต่เนื่องจากอาคารทั้ง2 นั้นบดบังทัศนียภาพด้านมุมมองสู่ทัศนียภาพแม่น้ำเจ้าพระยา จึงกำหนดให้พื้นที่ส่วนนี้เป็นพื้นที่ลานค้า เพื่อส่งเสริมกิจกรรมในพื้นที่ให้มีความคึกคักมากขึ้นและส่งเสริมให้เกิด กิจกรรมด้านการค้าขาย เพื่อส่งเสริมกิจกรรมและสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชน



ภาพที่ 5. 10 พื้นที่ตลาดขายสินค้าของคนในชุมชนริมน้ำและพื้นที่ออกกำลังกาย
หมายเลข14 ย่านพาณิชยกรรมและสวนสาธารณะริมน้ำ



ภาพที่ 5. 11 มุมมองจากถนนประชาธิปไตยสาย1 ปรับปรุงจากพื้นที่รกร้างเป็นพื้นที่สวนสาธารณะริมน้ำ
หมายเลข15 ตลาดและพาณิชยกรรมชุมชน

สรุปแนวคิดด้านการพัฒนาพื้นที่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 และพื้นที่โดยรอบ

1) การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรหลัก เนื่องจากพื้นที่โดยรอบมีการสัญจรตลอดทั้งวันและเป็น การขับผ่านพื้นที่สาธารณะ แต่ในด้านแนวคิดการพัฒนาพื้นที่นั้น ต้องการเสนอให้พื้นที่สาธารณะมี ความสะดวกในการเข้าถึงและผู้ใช้งานควรมีความรู้สึกลดภัยด้านการสัญจรด้วย จึงเสนอให้มีการ สร้างถนนลอดพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน เพื่อลดปัญหาด้านการสัญจรและสามารถเชื่อมพื้นที่ สาธารณะที่ถูกแบ่งเป็นสองส่วนให้เป็นพื้นที่เดียวกันและสามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่ได้เพิ่มมากขึ้น และสามารถเชื่อมการใช้งานจากพื้นที่ชุมชนโดยรอบสู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานได้ง่ายขึ้นอีกด้วย

2) การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรรอง การพัฒนาโครงข่ายรองเนื่องจากพื้นที่โดยรอบ สาธารณะใต้สะพาน ในอนาคตมีแนวโน้มที่จะมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจสังคม และที่พักอาศัยมากขึ้น ในอนาคต การสร้างถนนสายรองเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรจากชุมชนสู่ถนนสายหลัก จะช่วยเพิ่มระบบ การสัญจรให้สะดวกมากขึ้นและสามารถสร้างการกำหนดแนวทางในการวางผังอาคารทั้งอาคารพาณิชย์ ยกรรม อาคารสำนักงาน สถานศึกษา จนกระทั่งอาคารพักอาศัยขนาดเล็ก ให้อยู่ในแนวที่มีการ กำหนดเส้นทางถนนที่ชัดเจนและเป็นระบบมากขึ้น

3) การพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้า(เส้นทางถนนภายในชุมชน) การพัฒนาโครงข่ายด้านการ สัญจรทางเท้าเป็นสิ่งที่สำคัญเนื่องจากปัจจัยพื้นฐานในการเดินทางสัญจรที่ง่ายและสะดวกที่สุดคือ การเดินเท้า หากเราสามารถเคลื่อนที่ไปยังพื้นที่ที่เราต้องการอย่างสะดวก ง่าย และเร็วที่สุด นั้นจะ เป็นการเพิ่มโอกาสในการเข้าถึง สามารถเพิ่มโอกาสในการเกิดกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่ สาธารณะได้มากขึ้น

4) การสร้างกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะพระราม7 โดยแบ่งเป็น พื้นที่ที่สามารถตอบสนอง ความต้องการด้านการพักผ่อน การออกกำลังกาย การจัดกิจกรรมในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ การจัด พื้นที่สำหรับส่งเสริมเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่สาธารณะมีขนาดใหญ่ และมีพื้นที่ดีดริม แม่น้ำสามารถส่งเสริมให้มีการค้าในพื้นที่เพื่อเพิ่มกิจกรรมและส่งเสริมรายได้แก่คนในพื้นที่

5) เนื่องจากมีถนนล้อมรอบ มีการสัญจรของรถผ่านไปมาจำนวนมาก พื้นที่สาธารณะ พระราม7 จึงควรมีการสร้างแนวป้องกัน (buffer) เช่น อาจเป็นแนวต้นไม้ที่มีระดับต่างๆ เช่น แนวไม้ พุ่มความสูงประมาณ 1.00 เมตรใช้ป้องกันฝุ่นและควัน สามารถสร้างเป็นเขตแนวของพื้นที่สาธารณะ ได้ แนวต้นไม้ที่มีขนาดสูง สามารถช่วยให้ร่มเงา และกรองฝุ่นควันได้ เป็นต้น

6) การสร้าง Node ในพื้นที่ชุมชน สถานศึกษา ส่วนราชการ หรือ พื้นที่สำคัญอื่นๆ จะช่วย ทำให้พื้นที่มีชีวิตชีวามากขึ้น สามารถกระจายกิจกรรมออกไปทั่วพื้นที่ใต้สะพานพระราม7 เช่น การ สร้าง Node ในพื้นที่ ชุมชนวัดเสาทิน ที่มีพื้นที่รกร้างทิ้งเปล่า สามารถ การสร้างเป็นพื้นที่ สวนสาธารณะ หรือ ย่านการค้าปลีกขนาดย่อยได้ และเชื่อมเส้นทางการเดิน จาก Node ในชุมชนสู่ พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 (ตามแผนที่ 5.3)

7) แนวทางการพัฒนาด้านการบริหารจัดการพื้นที่

นอกจากการดูแลสวนโดยการจัดจ้างคนทำความสะอาดและตัดแต่งต้นไม้แล้ว ควรมีการ จัดการดูแลพื้นที่โดยคนในชุมชนด้วย โดยการกำหนดให้อาคารโดยรอบพื้นที่สาธารณะหันด้านหน้า อาคารเข้าสู่พื้นที่สาธารณะเพื่อเป็นการให้คนในพื้นที่บริเวณโดยรอบสามารถช่วยกันสอดส่องดูแล ความปลอดภัยภายในพื้นที่ได้และมีการกำหนดให้มีแสงสว่างอย่างเพียงพอ

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

จากการศึกษาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและเพื่อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน โดยใช้พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 เป็นตัวอย่างพื้นที่กรณีศึกษา จึงสามารถสรุปข้อมูลด้านการพัฒนาพื้นที่ว่างพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้ ดังนี้

6.1.1 การระบุศักยภาพของพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน

1) พื้นที่สะพานพระราม 6 และสะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่สวนสาธารณะพระราม 7 มีศักยภาพด้านขนาดของพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่หากมองว่ามีศักยภาพก็สามารถใช้ได้เช่นกัน เนื่องจากสามารถออกแบบให้มีการสร้างกิจกรรมได้หลากหลายในพื้นที่นี้ ส่วนปัญหาในพื้นที่ พื้นที่สวนสาธารณะถูกล้อมรอบด้วยถนนสาธารณะ ซึ่งถือเป็นถนนสายหลักที่ตัดผ่านพื้นที่เขตบางซื่อ-กรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่จังหวัดนนทบุรี เกิดปัญหาพื้นที่ สวนสาธารณะไม่เชื่อมต่อกับชุมชน หรือ การใช้ประโยชน์พื้นที่ไม่เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ และเนื่องจากเป็นสวนสาธารณะที่มีพื้นที่กว้าง การใช้งาน จึงมีลักษณะค่อนข้างกระจุกตัวมีการใช้งานในพื้นที่ที่เป็นประจำเพียงบางส่วนเท่านั้น

2) สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่ใต้สะพานพระราม 8 ฝั่งธนบุรีมีศักยภาพในด้านต่างๆ เช่น ขนาดพื้นที่ที่มีขนาดที่ค่อนข้างกว้าง ทำเลที่ตั้งเนื่องจากเป็นพื้นที่โล่งส่งผลให้เกิดมุมมองที่ดีจากแม่น้ำเจ้าพระยา ปัญหาในพื้นที่ ปัญหาในพื้นที่ จะมีในฝั่งพระนครมากกว่าเนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งขาดกิจกรรมที่เกิดที่ต่อเนื่อง จึงเกิดเป็นพื้นที่แหว่งพัก หลับนอนของคนเร่ร่อน หรือคนหาบเร่ขายของ ในช่วงเที่ยงและเย็น ส่วน ปัญหาในพื้นที่ใต้สะพานพระราม 8 ฝั่งธนบุรีนั้นอาจมีส่วนปัญหาในเรื่องการดูแล รักษา และทำความสะอาดเนื่องจากมีพื้นที่ลาน ขนาดใหญ่ การทำความสะอาดจึงยังไม่ทั่วถึง ทั้งนี้ อาจมีการส่งเสริมให้คนในชุมชนละแวกพื้นที่ใต้สะพานและผู้คนที่ย้ายมาใช้งานในพื้นที่ช่วยกันรักษาความสะอาดได้

3) สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) ศักยภาพในพื้นที่ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฝั่งพระนคร ลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่ราบมีระดับชั้นเสมอกันเป็นพื้นที่อเนกประสงค์เพื่อรองรับกิจกรรมด้านการขนส่งท่องเที่ยวทางน้ำเนื่องจากพื้นที่ข้างเคียงเป็นอาคารกองการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร อีกทั้งในบริเวณนั้นยังเป็นที่ตั้งของ โรงละครแห่งชาติ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติและวัดสำคัญๆของกรุงเทพมหานครส่วนปัญหาในพื้นที่ ปัจจุบันกำลังประสบปัญหาถูกบุกรุกพื้นที่โดยคนเร่ร่อนใช้เป็นพื้นที่พักอาศัย แบบกึ่งถาวร ก่อให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อนักท่องเที่ยวและบุคคลทั่วไป

4) สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) ศักยภาพในพื้นที่ ศักยภาพพื้นที่สาธารณะเนื่องจากอยู่ในแหล่งพื้นที่ที่มีความเข้มข้นด้านการค้า จึงสามารถส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้มากโดยเฉพาะด้านการค้าขายและการขนส่งทางน้ำและทางบก ส่วนฝั่งธนบุรีพื้นที่สาธารณะได้รับการตอบรับในการใช้พื้นที่ค่อนข้างดีเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ชุมชนพักอาศัยผู้คนโดยรอบต้องการใช้พื้นที่เพื่อการทำกิจกรรมทางสังคมอยู่แล้ว ปัญหาในพื้นที่ ถึงแม้ว่าพื้นที่สาธารณะได้สะพานหรือสวนสาธารณะจะอยู่ใกล้กับพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านการค้าแต่พื้นที่สาธารณะนั้นกลับไม่ได้รับความสนใจในการเข้าใช้พื้นที่เท่าที่ควร ปัญหาอาจเกิดจาก ผู้คนส่วนใหญ่ให้ความสนใจในการช้อปปิ้งมากกว่า พื้นที่สวนสาธารณะเหล่านั้นจึงถูกละเลย

6.1.2 การระบุปัญหาของพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน

1) สะพานตากสิน (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่ย่านสะพานตากสิน การใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบมีความสำคัญด้านธุรกิจการค้า ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน โรงแรมและคอนโดมิเนียมระดับสูงและเป็นจุดเชื่อมต่อด้านการขนส่ง ที่สำคัญของเมืองส่วนปัญหาในพื้นที่ ในพื้นที่ฝั่งพระนครยังขาดการจัดการดูแลและจัดระเบียบพื้นที่อย่างเหมาะสมหากพื้นที่ได้รับการพัฒนาอย่างมีทิศทางมากขึ้นจะสามารถช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการขนส่งได้เป็นอย่างมาก

2) สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) ศักยภาพในพื้นที่ เป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเชิงอุตสาหกรรมและหลังสินค้าของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากอยู่ใกล้กับพื้นที่เขตจังหวัดสมุทรปราการมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจเชิงอุตสาหกรรม ส่วนปัญหาในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 3 ฝั่งพระนครเกิดอุปสรรคด้านการข้ามถึงเนื่องจากมีเส้นทางถนนสายหลักตัดผ่าน ส่วนฝั่งธนบุรี ได้รับการตอบรับการทำกิจกรรมค่อนข้างดีเนื่องจากได้รับการดูแลจากหน่วยงานเอกชน สร้างให้เป็นสวนสาธารณะชุมชน

3) สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) ศักยภาพในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะได้รับการจัดการและดูแลที่ดีโดยการดูแลของทางพิเศษ ทำให้พื้นที่มีลักษณะของภูมิทัศน์ที่สวยงามและน่าเข้าใช้งาน ส่วนปัญหาในพื้นที่ ปัญหาส่วนใหญ่เป็นเรื่องของปริมาณผู้ใช้งานเนื่องจากพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะเป็นพื้นที่ของส่วนอุตสาหกรรมและชุมชนพักอาศัยค่อนข้างกระจายตัวออกไปจำเป็นอุปสรรคด้านการเข้าถึงพื้นที่

6.2 การจำแนกรูปแบบของพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

1) ลักษณะการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ คือ 1. การเข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนน เป็นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้โดยการเข้าถึงจากถนนโดยตรงซึ่งพื้นที่สาธารณะจะอยู่ติดกับถนนและต่อเนื่องเป็นแนวยาวกับถนนสายหลัก สามารถเกิดแนวโน้มด้านการเข้าถึงจากผู้คนได้อย่างหลากหลายและสามารถดึงดูดการเข้าใช้งานในพื้นที่ได้มากทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน ได้แก่ สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม 3 (ฝั่งธนบุรี), สะพานตากสิน (ฝั่งพระนคร), สะพานตากสิน (ฝั่งธนบุรี) 2. การ

เข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน เป็นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเช่นเดียวกับการเข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนน แต่มีลักษณะเป็นปลายตัน เข้าออกได้ทางเดียว อาจเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนกิจกรรมจากถนนสายหลัก ได้แก่ สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี), สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร), สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี) เป็นการเข้าถึงได้เส้นทางเดียวหรือมีลักษณะปลายตัน 3. การเข้าถึงพื้นที่จากหลายทิศทาง เป็นการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะโดยสามารถเข้า-ออก ได้หลายทิศทาง พื้นที่ลักษณะนี้มักเป็นศูนย์รวมของกิจกรรม หรืออาจมีลักษณะเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่ภายในชุมชน เช่น ลานอเนกประสงค์ สวนสาธารณะ เส้นทางสัญจรภายในชุมชน มีแนวโน้มการใช้งานเป็นจุดรวมกิจกรรมภายในพื้นที่ ได้แก่ สะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร), สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี)

2) ลักษณะการปิดล้อมพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแบ่งออกเป็น 5 รูปแบบ คือ 1. ปิดล้อมโดยอาคารสองด้านตรงข้าม เป็นการปิดล้อมโดยอาคารริมถนนทั้งสองด้านในลักษณะต่อเนื่องไปตามความยาวของถนน ซึ่งมักอยู่บริเวณริมถนนซึ่งมีระยะของถนนไม่กว้างมากนัก มีแนวโน้มการใช้งานของกลุ่มคน หลากหลายประเภท ทั้งในระดับย่านและระดับเมือง ได้แก่ สะพานพระราม 3 (ฝั่งพระนคร), สะพานตากสิน (ฝั่งพระนคร), สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร) 2. พื้นที่อยู่ระหว่างอาคาร เป็นการปิดล้อมพื้นที่โดยอาคารทั้งสองด้าน การปิดล้อมเช่นนี้จะทำให้ผู้ใช้พื้นที่สามารถรับรู้ถึงขอบเขตพื้นที่ชัดเจนยิ่งขึ้น มีแนวโน้มการใช้งานของความเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะภายในชุมชนรู้จักเฉพาะกลุ่ม ได้แก่ สะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี), สะพานตากสิน (ฝั่งธนบุรี) 3. พื้นที่ถูกปิดล้อมโดยอาคารสองด้านมุมฉาก เป็นการปิดล้อมพื้นที่โดยอาคารเป็นด้านที่ชิดกันในลักษณะมุมฉาก การปิดล้อมเช่นนี้จะทำให้ผู้ใช้พื้นที่สามารถรับรู้ถึงขอบเขตพื้นที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เป็นจุดเริ่มของความรับรู้ปิดล้อม มีแนวโน้มการใช้งานเฉพาะกลุ่ม ได้แก่ สะพานพระราม 3 (ฝั่งธนบุรี) 4. พื้นที่ถูกรปิดล้อมโดยอาคารสามด้าน การปิดล้อมรูปแบบนี้ทำให้ผู้ใช้รู้สึกถึงพื้นที่ได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น เพราะเนื่องจากพื้นที่ได้ถูกรปิดล้อมโดยอาคารทั้งสามด้าน มีแนวโน้มการใช้งานเฉพาะกลุ่ม ได้แก่ สะพานพระปิ่นเกล้าและสะพานพุทธ (ฝั่งธนบุรี), สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร) 5. พื้นที่ปราศจากการปิดล้อม การปราศจากการอาคารปิดล้อม ทำให้ผู้ใช้รู้สึกถึงความปลอดโปร่ง และมีการมองเห็นที่กว้างไกล มีแนวโน้มเกิดกิจกรรมที่หลากหลาย ของกลุ่มคนหลากหลายประเภท ทั้งในระดับเมืองและระดับย่าน ได้แก่ สะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร), สะพานพระปิ่นเกล้าและสะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร)

6.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินกับความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน

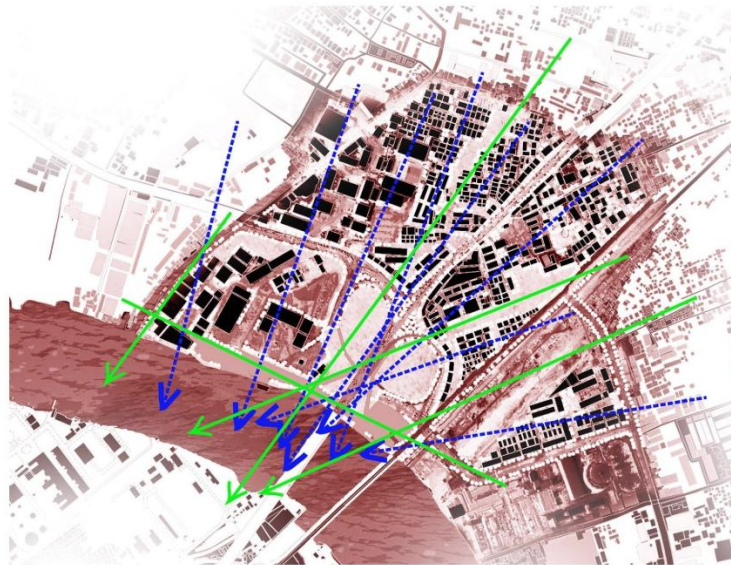
พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม 7 ตัวแทนของพื้นที่สาธารณะสาธารณะใต้สะพานที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น และกิจกรรมการใช้งานพื้นที่โดยรอบจากผู้คนภายนอกส่วนใหญ่เป็นช่วงเวลากลางวัน เนื่องจากนอกจากพื้นที่อยู่อาศัยแล้วพื้นที่อื่นๆจะเป็นสถานศึกษาและอาคารสำนักงาน จึงส่งผลต่อการเข้าใช้พื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ซึ่งผู้คนส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้พื้นที่โดยรอบสะพานพระราม 7 จะใช้พื้นที่เพียงเพื่อทำกิจกรรมในส่วนของตนเองเท่านั้นและกิจกรรมจะจำกัดอยู่เฉพาะในช่วงเวลาว่างของตนเอง จะมีคนเพียงบางกลุ่มเท่านั้นที่จะเข้าใช้พื้นที่

เพื่อทำกิจกรรม ซึ่งมักจะเป็นคนในชุมชนละแวกใกล้เคียงพื้นที่สาธารณะพระราม7 เนื่องจากพื้นที่สาธารณะขาดการดึงดูดการใช้งาน เป็นเพียงสวนสาธารณะและลานกีฬาปกติทั่วไป จากการเก็บข้อมูลด้านกิจกรรมและจำนวนผู้ใช้งานจึงพบว่ากิจกรรมและจำนวนผู้ใช้งานมีความไม่สัมพันธ์กับขนาดของพื้นที่ ซึ่งปัจจัยหนึ่งของการขาดการเข้าใช้งานอย่างเต็มศักยภาพประเด็นหนึ่งจึงสืบเนื่องมาจากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบกับการขาดความสัมพันธ์ด้านการใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน แนวทางการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบพื้นที่สะพานพระราม7 จึงกำหนดให้พื้นที่ธุรกิจการค้าเพิ่มขึ้นและปรับพื้นที่อุตสาหกรรมเป็นพื้นที่สาธารณะที่ผู้คนสามารถเข้าใช้พื้นที่ได้และไม่บดบังมุมมองการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานจากพื้นที่โดยรอบ

6.4 มุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่ว่างสาธารณะใต้สะพาน

มุมมองและการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานมีผลต่อการเข้าใช้งานและการเกิดกิจกรรมในพื้นที่ซึ่งมุมมองและการเข้าถึงนั้นมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายการสัญจรและลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานซึ่งสามารถแก้ไขได้โดยการปรับลักษณะของมวลอาคารและพื้นที่ว่างและสร้างความเชื่อมโยงด้านการเข้าถึงและการสัญจรไปพื้นที่ ดังเช่นพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร) และพื้นที่ศึกษาโดยรอบ ที่ถูกปิดกั้นมุมมองและการเข้าถึงจากพื้นที่โดยรอบทั้งจากอาคารอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ กั้นระหว่างชุมชนกับพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 แนวถนนล้อมรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม4 แนวรั้วที่ปิดกั้นการเข้าถึงจากย่านธุรกิจและสถานศึกษาสู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 และอาคารเอกชนที่ปิดกั้นมุมมองการมองเห็นและเข้าถึงจากพื้นที่สาธารณะใต้สะพานกับพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อมีการปรับรูปแบบลักษณะทางกายภาพเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงของพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7(ฝั่งพระนคร)สู่พื้นที่สาธารณะใต้สะพาน ทำให้พื้นที่ใต้สะพานและพื้นที่โดยรอบมีความเชื่อมโยงด้านมุมมองการถึงการมองเห็นมากขึ้น จะส่งผลต่อการเกิดกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานของคนในชุมชนและบุคคลทั่วไปมากขึ้น

การปรับลักษณะมวลาอาคารและพื้นที่ว่างกับการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7



มุมมองจากอาคารและมุมมองจากพื้นที่สาธารณะ

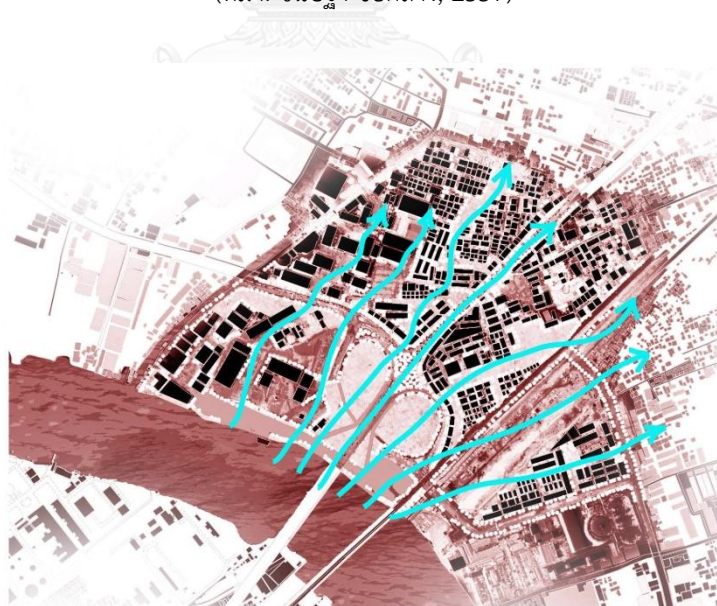
สัญลักษณ์

— มุมมองจากอาคาร

— มุมมองจากพื้นที่สาธารณะ

แผนที่ 6.1 การปรับลักษณะมวลาอาคารและพื้นที่ว่างกับการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2557)



การแทรกซึมจากพื้นที่ริมน้ำสู่พื้นที่ชุมชนโดยรอบ

สัญลักษณ์

— การแทรกซึมจากพื้นที่สาธารณะสู่ชุมชนโดยรอบ

แผนที่ 6.2 การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใต้สะพานพระราม7 โดยการแทรกซึมพื้นที่เข้าหากัน

(ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

การปรับรูปแบบ ขนาดอาคารและการจัดเรียงมวลอาคารและพื้นที่สาธารณะใต้สะพาน พระราม7และพื้นที่โดยรอบ ทำให้เกิดการแทรกซึมของพื้นที่สาธารณะสีเขียว เข้าสู่พื้นที่ชุมชนต่างๆ โดยรอบพื้นที่สาธารณะใต้สะพานได้อย่างต่อเนื่องโดยมีสิ่งกีดขวางน้อยลง และมีการบดบังของมวลอาคารโดยรอบพื้นที่ใต้สะพานน้อยลงเช่นกัน ทำให้เกิดมุมมองการมองเห็นจากชุมชนสู่พื้นที่ริมน้ำได้ดียิ่งขึ้น



ภาพที่ 6. 1 การระดับความสูงอาคารริมแม่น้ำเจ้าพระยา (ที่มา: ขนิษฐา ช่อกลาง, 2557)

การจัดลำดับความสูงอาคารพื้นที่ริมน้ำความสูงต่ำกว่าพื้นที่ถัดออกไป เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดอาคารที่เป็นเสมือนกำแพงริมน้ำซึ่งจะทำให้เกิดการบดบังมุมมองการมองเห็นและการเข้าถึงสู่พื้นที่สาธารณะริมน้ำ

6.5 กิจกรรมสำหรับพื้นที่สาธารณะริมน้ำ

กิจกรรมในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานริมแม่น้ำเจ้าพระยาของสะพานพระราม7 เลือกเป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยว นันทนาการ การค้าและการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากพื้นที่สะพานพระราม7 อยู่ในตำแหน่งสุดแนวเขตของกรุงเทพมหานคร มีการเชื่อมต่อทางขนส่งทางรถไฟสายใต้ และกำลังก่อสร้างรถไฟฟ้าเชื่อมต่อพื้นที่ฝั่งธนบุรี มีแนวโน้มในการขยายตัวของเมืองและจำนวนผู้คนที่จะใช้พื้นที่เพื่อการสัญจรไปมาจำนวนมาก ปัจจุบันพื้นที่โดยรอบสะพานพระราม7 บางส่วนเป็นพื้นที่ว่างเปล่ารกร้าง บางส่วนเป็นพื้นที่ชุมชนแออัด ผู้คนส่วนใหญ่ในพื้นที่ประกอบอาชีพรับจ้าง การเพิ่มกิจกรรมด้านการค้า การท่องเที่ยวและการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการพัฒนาขึ้นในอนาคตจะสามารถทำให้สภาพเศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้นได้



ภาพที่ 6. 2 การสร้างกิจกรรมริมน้ำพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

พื้นที่ริมน้ำหรือพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถสร้างให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายการใช้งานในพื้นที่ได้อย่างหลากหลาย เช่น เป็นพื้นที่ท่าเรือ ทั้งเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว เรือข้ามฟาก เรือด่วน เป็นต้น กิจกรรมการค้าขาย เช่น ตลาด Shopping mall ศูนย์การเรียนรู้

สวนสาธารณะ พื้นที่ออกกำลังกาย และการท่องเที่ยว กิจกรรมต่างๆเหล่านี้สามารถเพิ่มความมีชีวิตชีวาต่อพื้นที่สาธารณะริมน้ำได้

6.6 การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะใต้สะพานควรเริ่มจากผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการ ทำแผนนโยบายการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา อย่างจริงจัง ให้มีการออกแบบพื้นที่เพื่อสนองโจทย์ความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ประชาชนทั่วไปและนักท่องเที่ยวได้สามารถรองรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคมที่มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลาได้ และที่สำคัญที่สุดควรมีการแนะนำหรือปลูกฝังให้คนในพื้นที่มีส่วนในการดูแลปรับปรุงพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่สวนสาธารณะละแวกบ้านก็เปรียบเหมือนหน้าบ้านหรือหลังบ้านของพวกเขา หากพื้นที่หน้าบ้านขาดการดูแลรักษา เกิดเป็นแหล่งเสื่อมโทรมหรือเกิดการมั่วสุมของอาชญากรบ้านของพวกเขาก็ไม่ปลอดภัยเช่นกัน

6.7 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ในการทำวิจัยเพื่อหาแนวทางการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะโดยใช้ตัวแทนพื้นที่สาธารณะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 พื้นที่นั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งในพื้นที่ใต้สะพานอีกหลายๆแห่งที่ยังขาดการพัฒนาฟื้นฟูและดูแลอย่างจริงจัง ในพื้นที่สาธารณะแต่ละพื้นที่นั้นแน่นอนว่าลักษณะปัญหาย่อมแตกต่างกันออกไปเฉพาะพื้นที่ เฉพาะบริบทและปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ ฉะนั้นการศึกษาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะใต้สะพานในพื้นที่อื่นๆควรคำนึงถึง ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจสังคม และแผนนโยบายในพื้นที่นั้นๆเพื่อเป็นฐานในการทำการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ต่อไป

ทั้งนี้ผู้วิจัย ได้ความหวังไว้อย่างยิ่งให้เกิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานคร ที่มีความเชื่อมโยงด้านมุมมองและทัศนียภาพริมแม่น้ำเจ้าพระยา อย่างบูรณาการ ทั้ง 13 พื้นที่ เพื่อเกิดมิติใหม่ของกรุงเทพมหานครที่มีความสวยงามและเป็นตัวแทนการแสดงออกถึงเอกลักษณ์ของไทย

รายการอ้างอิง



รายการอ้างอิง

Ashihara Yoshinobu, T. b. L. E. R. (,1983). "The Aesthetics Townscape." Cambridge:MIT Press.

Gehl , J. (,1987). "Life between Building: Using Public Space." New York: Van Nostrand Reinhold.

Lennard, S. a. H., Lennard (,1995). "Livable cities observed." Southampton: Gondolier Press.

Lynch, K. (,1997). "The image of the city." Cambridge:The MIT Press.

Trancik, R. (,1986). "Finding lost space." London: England.

สำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร, (2552). "แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ12ปี (2552-2563)."

กองนโยบายและแผนงาน,(2552). "รายงานการศึกษาสวนสาธารณะกรุงเทพมหานคร." สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร.

เกริก กิตติคุณ.(2541). "ภูมิทัศน์เมืองในการวางผัง." เอกสารประกอบการสอนผังบริเวณ.

สุขุมภรณ์ จงภักดี. (2542). "การฟื้นฟูเมืองในประเทศญี่ปุ่น." รายงานโครงการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร: ด้านสวนสาธารณะ.

สกุลชัย ตันติเศรณี.(2548). แนวทางพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่โล่งว่างเพื่อการพาณิชย์ภายในย่านถนนข้าวสาร กรุงเทพมหานคร. สถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยศิลปากร.

จิรทิพย์ เทวกุล.(,2525). แนวทางการออกแบบสวนสาธารณะแบบยั่งยืนสำหรับพื้นที่ว่างเว้นจากการใช้งานใน กรุงเทพมหานคร. ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต.

สุธี เทศงามถ้วน.(2547). การศึกษาที่ว่างสาธารณะกลางแจ้งที่มีการใช้ผิดและที่มีการใช้น้อยกว่าที่ได้มุ่งหมายไว้ใน การออกแบบ. ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์ ปริญญามหาบัณฑิต.

ไชศรี ภักดีสุขเจริญ. (2552). "โครงการจัดทำมาตรฐานผังเมือง กรุงเทพมหานคร."

กำแหง อติโพธิ. (2552). มิติการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของเมือง กรณีศึกษาเมืองนครนายก. ภาควิชาการวางแผน ภาครัฐและเมือง. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ปริญญามหาบัณฑิต.

อรุณินท์, อ. ,(2540). "แนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายที่ว่างของเมืองและพื้นที่ที่ถูกกละเลยอย่างมีประสิทธิภาพ กรณีศึกษาในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส."

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

แผนผังพัฒนาเขตบางซื่อ

(ที่มา: โครงการจัดทำแผนผังพัฒนา เขตกรุงเทพมหานคร เขตบางซื่อ)

เป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม

เขตบางซื่อจัดเป็นเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคและมีโครงการระบบรถขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรองผ่าน จึงส่งผลต่อการเสริมศักยภาพของเขตบางซื่อให้กลายเป็นศูนย์กลางของชุมชนทางการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาการคาดการณ์จำนวนประชากร ซึ่งเลือกใช้วิธีการคาดการณ์ระดับต่ำ เนื่องจากภาวะทางเศรษฐกิจตกต่ำของประเทศในปัจจุบัน พบว่า จำนวนประชากรในเขตบางซื่อมีแนวโน้มลดลง ในส่วนการจ้างงานได้ทำการคาดการณ์โดยใช้อัตราการเพิ่มของแรงงาน ตามรายงานการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการวางแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 พบว่า ในอนาคตการจ้างงานในเขตบางซื่อจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี (ดูใน ตาราง ก-1)

ตารางที่ ก- 1 การคาดการณ์จำนวนประชากรและการจ้างงานในอนาคต

เขตบางซื่อ	2541	2545	2550	2555	2560
ประชากร (คน)	236,390	234,475	232,103	229,756	227,432
การจ้างงาน (คน)	58,768	63,613	70,234	77,544	85,614

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ: ปี 2541-2560 เป็นประชากรจากการคาดการณ์ได้รวมประชากรแฝงลงในประชากรจร

ปรากฏการณ์ด้านประชากรและการจ้างงานดังกล่าว สะท้อนสภาพทางเศรษฐกิจในเขตบางซื่อ ที่มีทิศทางการพัฒนาและการขยายตัวขึ้นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะแสดงให้เห็นทิศทางการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางพื้นที่เขตบางซื่อให้มีความสำคัญด้านธุรกิจ พาณิชยกรรมและการเป็นแหล่งงานเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเขตบางซื่อมีโอกาสพัฒนาไปสู่บทบาทของการเป็นชุมทางการขนส่งขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาภาคบริการตามมาในพื้นที่มากขึ้น

การวางแผนจึงได้กำหนดให้เขตบางซื่อมีความพร้อมในการเป็นชุมทางการคมนาคมขนส่งและรองรับการขยายตัวของภาคธุรกิจพาณิชยกรรม ที่จะเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่บริเวณจะพัฒนาพื้นที่พักอาศัยให้มีความสมดุลกับแหล่งงาน ซึ่งในเขตนี้ส่วนใหญ่จะมีแนวโน้มเป็นที่พักอาศัยในแนวสูงและสงวนพื้นที่สำหรับพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐานที่จำเป็นไว้ล่วงหน้า ให้มีการใช้ที่ดินที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมที่สอดคล้องกับการใช้ที่ดินและพัฒนาระบบบริการขนส่งมวลชน ให้สะดวกและรวดเร็ว เนื่องจากจะมีจำนวนประชากรเดินทางเข้ามาทำงานในเขตเป็นจำนวนมาก

แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางซื่อ เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ ตลอดจนผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จึงได้กำหนดการใช้ที่ดินในอนาคตของเขตเป็น 6 ประเภท และในการใช้ที่ดินแต่ละประเภทมีข้อกำหนดการอนุญาต ดังในตารางที่ ก-2

ตารางที่ ก- 2 ข้อกำหนดการอนุญาตประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางซื่อ

ประเภทกิจกรรม/อาคาร/พื้นที่	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน			
	พักอาศัยหนาแน่นมาก	พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง	พาณิชยกรรม	อุตสาหกรรม
สัดส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ด้าน(FAR)สูงสุด	6:1	4:1	10:1	-
สัดส่วนที่โล่งว่าง(OSR)ต่ำสุด	20 % ของที่ดิน	30 % ของที่ดิน	10 % ของที่ดิน	-
ขนาดที่ดินด้านหน้าต่ำสุด	4 เมตร	5 เมตร	4 เมตร	-
จำนวนชั้นสูงสุด	12 ชั้น	8 ชั้น	20 ชั้น	-
ระยะถอยร่นจากเขตที่ดิน(Set Back)				
-อาคารสูงไม่เกิน 2 ชั้น	3	2	3	-
-อาคารสูง 3-4 ชั้น	4	3	4	-
-อาคารสูง 5-10 ชั้น	5	4	5	-
-อาคารสูงเกิน 10 ชั้น	6	5	6	-
ที่อยู่อาศัย ครอบครัวยุติ	/	/	/	x
ที่อยู่อาศัย หลายครอบครัว	/	/	/	x
อุตสาหกรรมครัวเรือน <200 ตร.ม.	/	/	/	x
สถานีเติมน้ำมันพร้อมร้านค้า	/	/	/	/
สำนักงาน <200 ตร.ม.	/	/	/	x
สำนักงาน >200 ตร.ม. <2,000 ตร.ม.	/	x	/	x
สำนักงาน >2,000 ตร.ม. <20,000 ตร.ม.	x	x	/	x
สำนักงาน >20,000 ตร.ม.	x	x	/	x
ร้านค้าปลีก <500 ตร.ม.	/	/	/	/
ร้านค้าปลีก >500 ตร.ม.	/	P	/	x
โรงแรม <500 ตร.ม.	P	P	/	x
โรงแรม >500 ตร.ม.	x	x	/	x
ภัตตาคาร <200 ตร.ม.	/	/	/	/
ภัตตาคาร >200 ตร.ม.	/	P	/	P
โรงภาพยนตร์	P	P	/	x
โรงแรมหรู	P	P	P	x
สวนสนุก	P	P	P	P
อุตสาหกรรมเบา <500 ตร.ม.	P	P	x	x
อุตสาหกรรมเบา >500 ตร.ม.	x	x	x	/
อุตสาหกรรมหนัก	x	x	x	x
อุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษ	x	x	/	x
สถานที่ราชการ <20,000 ตร.ม.	/	P	/	x
สถานที่ราชการ >20,000 ตร.ม.	P	x	/	/
สถานพยาบาล <500 ตร.ม.	/	/	/	/
สถานพยาบาล >500 ตร.ม.	P	P	/	/
สถานศึกษา <500 ตร.ม.	/	/	/	/
สถานศึกษา >500 ตร.ม.	/	P	/	/
ศาสนสถาน	/	/	/	/
ตลาด	/	/	/	/
สถานรับเลี้ยงเด็ก	/	/	x	/
สถานเลี้ยงสัตว์	x	x	/	/
สาธารณูปโภค	/	/	x	/
สถานที่เก็บแก๊ส	x	x	x	/
สถานที่เก็บผลผลิตเกษตรกรรม	x	x	/	/
คลังสินค้า <200 ตร.ม.	x	x	P	P
คลังสินค้า >200 ตร.ม.	x	P	x	x
สุสาน	x	P	x	x
ฌาปนสถาน	x	P	x	x
สถานที่เก็บวัตถุระเบิด	x	x	x	x
สถานที่เผาศพ	x	x	x	P

หมายเหตุ / อนุญาต x ไม่อนุญาต P อนุญาตพิเศษ

แนวทางในการบริหารแผนผังพัฒนาเขต

แนวทางในการบริหารแผนผังพัฒนาเขต จะเกี่ยวข้องกับกฎหมายในด้านการจัดการของรัฐ ในการจัดทำผังเมืองเฉพาะ กฎหมายควบคุมการพัฒนาของภาคเอกชน แนวทางด้านการเงินและงบประมาณ รวมถึงกลยุทธ์ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

1.กฎหมายในด้านการจัดการของรัฐ

เนื่องจากพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ได้กำหนดแนวทางและวิธีการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะเพื่อเป็น “แผนผัง และโครงการดำเนินการ” อันเป็นบทบาทหน้าที่โดยตรงของ “เจ้าพนักงานท้องถิ่น” ซึ่งได้แก่ กรุงเทพมหานคร ดังนั้น การวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะจึงเป็นการดำเนินการที่สำคัญ ในการทำให้แผนผังพัฒนามีผลของการนำไปสู่การปฏิบัติ จากลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคารในปัจจุบันประกอบกับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตที่ได้เสนอแนะ อาจจำแนกแนวทางการพัฒนาซึ่งอาจจัดทำเป็นผังเมืองเฉพาะขึ้นได้แก่

1.1 ผังเมืองเฉพาะเพื่อการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

เป็นการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกอาคารอยู่แล้วในปัจจุบัน และแผนการใช้ที่ดินในอนาคตกำหนดให้เป็นบริเวณที่ต้องรองรับความหนาแน่นของประชากรเพิ่มขึ้น จากสภาพทางกายภาพเดิมซึ่งอาจมีปัญหาสิ่งสมมาเป็นระยะเวลานาน เนื่องจากขาดแผนการพัฒนาที่ชัดเจนในอดีต จึงจำเป็นต้องปรับสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารให้ดียิ่งขึ้น ผังเมืองเฉพาะในบริเวณดังกล่าวจะพยายามให้เกิดผลกระทบต่อการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ และการรื้อย้ายตัดแปลงอาคารเพื่อการดำเนินการด้านสาธารณสุขปโภค และสาธารณสุขปโภคเพื่อการยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น

ผังเมืองเฉพาะในพื้นที่ดังกล่าวจะประกอบด้วยดำเนินการดังนี้

- การปรับปรุงเส้นทางสัญจร ซึ่งได้แก่ การเชื่อมต่อถนนซอยที่อยู่ใกล้เคียงกันให้เกิดเป็นระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังควรมีการปรับปรุงสภาพถนนและทางเท้าให้ได้มาตรฐาน รวมทั้งจัดระบบการจราจรเพื่อให้เกิดความคล่องตัว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงโครงข่ายและการดำเนินการด้านสาธารณสุขปโภค ซึ่งได้แก่ การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ การรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย การจัดเก็บและกำจัดขยะ การขยายโครงข่ายและประสิทธิภาพในการให้บริการประปา ไฟฟ้า โทรศัพท ฯลฯ
- การปรับปรุงมาตรฐานและการให้บริการด้านสาธารณสุขปโภค ได้แก่ สวนสาธารณะ สถานศึกษา สถานพยาบาล การรักษาความปลอดภัย ฯลฯ
- การฟื้นฟูสภาพแวดล้อมทางกายภาพ โดยการปรับปรุงเส้นทางสัญจร สาธารณูปโภคและสาธารณูปการดังกล่าว จะก่อให้เกิดผลต่อการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคาร ซึ่งจำเป็นต้องควบคุมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมโดยอาศัยมาตรการต่างๆ ตามรายละเอียดในตารางที่ 7-2

1.2 ผังเฉพาะเพื่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์พาณิชย์กรรมบางซื่อ

การจัดทำผังเมืองเฉพาะบริเวณศูนย์พาณิชย์กรรมบางซื่อ ซึ่งจะพัฒนาเป็นย่านธุรกิจ อาคาร สำนักงาน และที่พักอาศัยหนาแน่นสูง โดยเน้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ สถานีร่วมเตาปูน ซึ่งเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ วิทยาการ เป็นพื้นที่ที่มีความคล่องตัวสูงในการเดินทาง ให้มีการเตรียมวางแผนระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอย่างมีระบบ ในบริเวณพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากระบบขนส่งมวลชน (Transit Influence Zone) ซึ่งอยู่รอบๆ สถานีรถไฟฟ้า เพื่อให้สถานีรถไฟฟ้าและการพัฒนาบริเวณรอบสถานีเข้ากันได้ดียิ่งขึ้น ให้มีการผสมผสานระหว่างการค้าขาย สำนักงาน อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับชุมชน

การพัฒนาใหม่ที่จะเกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จะต้องมีความสอดคล้องกับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร โดยการใช้ “Transit Zone” ที่กระตุ้นให้มีผู้พัฒนาภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนมากที่สุด ในการจัดหาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการหลักและรอง เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและรองรับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะเกิดขึ้น

การวางแผนควรกำหนดพื้นที่ใช้ประโยชน์และความหนาแน่นที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่รอบๆ สถานี และกำหนดความต้องการระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นสำหรับการเจริญเติบโตที่สมดุลของพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวกหลักของเอกชนและรัฐที่จำเป็น เพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยในชุมชนและธุรกิจต่างๆ เช่น

- ถนน ทางเท้า และเขตทางสาธารณะอื่นๆ ที่ต้องการสำหรับการหมุนเวียนการจราจร
- การเชื่อมต่อระหว่างสถานีไฟฟ้ากับถนนอื่นๆ และทางเท้า
- ที่จอดรถ ที่หยุดรถประจำทาง สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารรถไฟฟ้า
- โรงเรียน และบริการชุมชนอื่นๆ (สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง สถานรับเลี้ยงเด็ก)
- ระบบการป้องกันน้ำท่วมและระบบระบายน้ำ
- บริการสาธารณะประโยชน์อื่นๆ (ไฟฟ้า ประปา ท่อระบายน้ำเสีย ระบบสื่อสาร คมนาคม)
- สวนสาธารณะ พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและพื้นที่โล่ง

1.3 กฎหมายควบคุมการพัฒนาของภาคเอกชน

เพื่อให้แผนผังพัฒนาเขตมีผลนำไปสู่การปฏิบัติ จำเป็นต้องอาศัยมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการพัฒนาของภาคเอกชนให้เป็นไปในลักษณะที่ประสานสอดคล้องซึ่งกันและกัน หรืออีกในหนึ่งคือ การป้องกันการขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคาร รวมทั้งการควบคุมการพัฒนาของภาคเอกชนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และสอดคล้องกับการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เพื่อให้การลงทุนของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

1.4 กฎหมายผังเมือง

การใช้อำนาจแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ในการวางและจัดทำผังเมืองรวม และผังเมืองเฉพาะ การดำเนินการพัฒนาระดับเขตอาจอยู่นอกเหนือขอบเขตการวางและจัดทำผังเมืองรวมซึ่งจำเป็นต้องมีการกำหนด “นโยบายและมาตรการควบคุมโดยทั่วไป” สำหรับกรุงเทพมหานครและเขตชุมชนของจังหวัดข้างเคียงที่มีพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตชุมชนของกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปัจจุบัน (กฎกระทรวงฉบับที่ 116 พ.ศ. 2535) ยังไม่สามารถให้ความชัดเจนในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน และความหนาแน่นของประชากร ในการพัฒนาระดับเขตจึงจำเป็นต้องกำหนดเกณฑ์การพัฒนาดังกล่าว เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนด้านสาธารณสุขภาคและสาธารณสุขการ แนวทางการใช้บังคับอาจกระทำได้ด้วยข้อบัญญัติท้องถิ่น ซึ่งอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 หรืออาจกำหนดเป็นรายละเอียดประกอบในข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ

การวางและจัดทำผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะมีกระบวนการที่ประกอบด้วย การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จึงเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางของการพัฒนา อีกทั้งในการออกข้อกำหนดยังได้มีการปิดประกาศให้ประชาชนเสนอคำร้องข้อแก้ไข และยังได้ระบุเวลาของการใช้บังคับเพื่อให้เกิดกระบวนการวางแผนอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องความต้องการของประชาชนและการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นพลวัต อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยข้อจำกัดในการจัดทำรายละเอียดของข้อกำหนดและการยอมรับในรูปแบบและแนวทางในการควบคุมทางผังเมืองของประชาชน ย่อมต้องการการพัฒนาให้เกิดความเหมาะสมต่อสภาพทางสังคม ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาในการสร้างความรู้ความเข้าใจ ทั้งในระดับผู้ปฏิบัติและกับประชาชนโดยทั่วไป

1.5 กฎหมายควบคุมอาคาร

การใช้อำนาจแห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ในการใช้บังคับโดยกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่น นอกเหนือจากกฎกระทรวงและข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับโดยทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร และกฎกระทรวงรวมถึงข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างดัดแปลงใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ที่ใช้บังคับเฉพาะพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร อาจออกข้อบัญญัติเพื่อกำหนดมาตรการทางด้านกายภาพขึ้น โดยเฉพาะเพื่อสนับสนุนให้แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เสนอมีผลในการใช้บังคับด้วยมาตรการที่เหมาะสม

1.6 กฎหมายควบคุมการจัดสรรที่ดิน

การใช้อำนาจแห่งประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 286 เรื่องควบคุมการจัดสรรที่ดินในการใช้บังคับข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน แม้ว่ากลไกของदारควบคุมการจัดสรรที่ดินจะอยู่ภายใต้อำนาจของคณะกรรมการควบคุมการจัดสรรที่ดิน ซึ่งมีกรมที่ดินเป็นหน่วยงานปฏิบัติ แต่การควบคุมขนาดเนื้อที่ของแปลงที่ดิน ประกอบกับเกณฑ์มาตรฐานทางด้านสาธารณสุขภาคและสาธารณสุขการย่อมมีผลโดยตรงต่อลักษณะการพัฒนาด้านกายภาพ ซึ่งกรุงเทพมหานครสมควรที่จะเข้าไปมีบทบาทในการประสานการดำเนินการให้มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้นอกจากการกำหนดขนาดเนื้อที่ของแปลงที่ดินเพื่อการควบคุมความหนาแน่นของประชากรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมแล้ว กรุงเทพมหานครยังควรมี

ส่วนร่วมในการจัดวางระบบโครงข่ายสาธารณูปการ และกำหนดเกณฑ์มาตรฐานเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาโดยคณะกรรมการควบคุมการจัดสรรที่ดิน

1.7 แนวทางด้านการเงินและงบประมาณ

เพื่อให้การดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการโดยภาครัฐอันประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ มีผลในการชี้้นำการพัฒนา ซึ่งได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคารโดยภาคเอกชน และเพื่อให้ผลประโยชน์ที่ได้รับจากสาธารณูปโภคและสาธารณูปการนั้นๆ เกิดเป็นผลตอบแทนหรือรายได้อันนำมาใช้เป็นงบประมาณในการดำเนินการในลำดับต่อไปนั้น แนวทางด้านการเงินอาจจะทำได้ในลักษณะต่างๆ ได้แก่

1.8 ภาษีทรัพย์สิน (Property Tax)

ภาษีทรัพย์สินเป็นที่มาของรายได้โดยตรงที่หน่วยงานท้องถิ่นจัดเก็บ โดยผลจากการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการมีต่อทรัพย์สินนั้นๆ ปัจจุบันภายใต้อำนาจในการจัดเก็บภาษีของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นหน่วยงานท้องถิ่นประกอบด้วยภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีป้าย การพิจารณารายได้และงบประมาณของแต่ละเขตประกอบกับภาพรวมของทั้งกรุงเทพมหานครแล้ว จะเห็นว่ารายได้ที่เกิดจากภาษีโรงเรือนและที่ดินเป็นรายได้หลัก ซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบกิจกรรมของเมืองที่ไม่ใช่การพักอาศัย ดังนั้นแหล่ง

ข้อมูลพื้นที่สวนสาธารณะในเขตบางซื่อ (ที่มา: กองนโยบายและแผนงาน, 2554)

เขตบางซื่อ จัดอยู่ในกลุ่มเขตกรุงเทพฯ เหนือ สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นแหล่งการค้า การบริการ และแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก การคมนาคมสายหลัก เช่น ถนนพญาไท ถนนวงแหวนรอบนอก ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สถานีสำคัญ สถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ สะพานพระราม6 สะพานพระราม7

ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สถานีสำคัญ สถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ สะพานพระราม6 สะพานพระราม7						
ประเภทพื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะเขตบางซื่อ	จำนวน	พื้นที่(ตรม.)	พื้นที่เขต (ตรม.)	ร้อยละ	ประชากร	ตรม./ปชก.
1. สวนสาธารณะที่มีพื้นที่น้อยกว่า 500 ตารางเมตร(125 ตารางวา)	87	13041.00		0.113		
2. สวนสาธารณะที่มีพื้นที่มากกว่า 500 ตารางเมตร - 2 ไร่(125 ตารางวา - 2ไร่)	37	54400.00		0.471		
3. สวนสาธารณะขนาดพื้นที่มากกว่า 2 ไร่ - 20 ไร่	1	6400.00		0.055		
4. สวนสาธารณะที่มีขนาดพื้นที่มากกว่า 20 ไร่ - 100 ไร่	0	0.00		0		
5. สวนสาธารณะที่มีขนาดพื้นที่มากกว่า 100 ไร่	0	0.00		0		
6. สวนสาธารณะประเภทสวนถนน	41	118919.48		1.03		
7. สวนเฉพาะทาง หรือสวนอนุสรณ์	0	0.00		0		
รวม	166	192,760.48	11550000.00	1.669	135,001	1.428

เขตบางซื่อมีพื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะจำนวน 166 แห่ง ขนาดพื้นที่ 120 ไร่ 1 งาน 90.12 ตารางวา หรือ 192,760.48 ตารางเมตร หรือร้อยละ 1.669 ของพื้นที่เขตบางซื่อ และเป็นอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะ เท่ากับ 1.428 ตารางเมตรต่อประชากรเขตบางซื่อ 1 คน ประกอบด้วยพื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะประเภทสวนถนนในขนาดพื้นที่จำนวนมากที่สุด คือ 118,919.48 ตารางเมตร หรือร้อยละ 1.03 ส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะที่มีพื้นที่ไม่เกิน 2 ไร่

ในเขตบางซื่อนี้มีพื้นที่สีเขียวประเภทสวนสาธารณะที่ประชาชนเข้าไปใช้ประโยชน์เพื่อพักผ่อนออกกำลังกายได้เพียง 2 บริเวณ คือบริเวณสวนหย่อมประชาชนกุล ขนาดพื้นที่ 2 ไร่ และบริเวณสวนหย่อมสะพานพระราม 7 ส่วนพื้นที่สีเขียวประเภทสวนสาธารณะประเภทที่ 3 หรือสวนสาธารณะที่มีขนาดพื้นที่ 2-20 ไร่ หรือสวนชุมชนของบางซื่อที่มีอยู่ 1 แห่งนั้นตั้งอยู่ในพื้นที่วัดมีชัยนิตการาม และอยู่ในความดูแลของสำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม

อยู่ในความรับผิดชอบของ	จำนวน	พื้นที่(ตรม.)	ร้อยละ
1. สำนักงานเขต	112	99684.48	51.714
2. สำนักงานสวนสาธารณะ	1	6400.00	3.320
3. หน่วยงานของกรุงเทพมหานคร	0	0.00	0
4. หน่วยงานของรัฐ(กรมทางหลวง)	3	39300.00	20.387
5. สถานศึกษา (รร. มหาวิทยาลัย ทุกสังกัด)	1	800.00	0.415
6. ศาสนสถาน	6	13760.00	7.138
7. เอกชน	43	32816.00	17.024
รวม	166	192,760.48	100

พื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะจำนวน 112 แห่งขนาดพื้นที่ 99,684.48 ตารางเมตร หรือร้อยละ 51.714 ของพื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะเขตบางซื่อ เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานเขตบางซื่อรองลงมาเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐ คือ กรมทางหลวงชนบท รับผิดชอบดูแลจำนวน 3 แห่ง ขนาดพื้นที่ 38,900 ตารางเมตร หรือร้อยละ 20.387 ของจำนวนพื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะเขตบางซื่อ โดยมี 1 บริเวณคือ พื้นที่สวนหย่อมใต้สะพานพระราม 7 เป็นพื้นที่สวนสาธารณะประเภทที่ 3

ภาคผนวก ข

ตารางบันทึกการลงพื้นที่การทำวิจัยพื้นที่สาธารณะ

ตารางที่ ข- 1 แบบบันทึกกิจกรรมการใช้งานประเภทต่างๆในพื้นที่สาธารณะใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ชื่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	ประเภทของกิจกรรม												
	สะพานพระราม7 (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม8 (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม8 (ฝั่งธนบุรี)	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร)	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)	สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนคร)	สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งธนบุรี)	สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งพระนคร)	สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)	สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม3และสะพานกรุงเทพ (ฝั่งธนบุรี)	สะพานพระราม9 (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม9 (ฝั่งธนบุรี)
1.กิจกรรมด้านสุขภาพ													
-ฟุตบอล													
-แบดมินตัน													
-บาสเกตบอล													
-ตระกร้อ													
-วิ่ง													
-เดินแอโรบิค													
-เล่นโยคะ													
-ลำโพงเก๊ก													
-เดินลีลาส													
-สเกตบอร์ด													
-ปั่นจักรยาน													
-เดินปีบอย													
-เครื่องออกกำลังกาย													
-เครื่องเล่นเด็ก													
2.กิจกรรมนันทนาการ													
-พูดคุยแลกเปลี่ยน													
-เล่นดนตรี													
-นอนพักผ่อน													
-เลี้ยงเด็ก													
-ตกปลา													
-ถ่ายรูป													
-พาสุนัขวิ่ง													
3.กิจกรรมอื่นๆ													
-ขายอาหารเครื่องดื่ม													
-วินจักรยานยนต์													
-ทำสวน													
-ขายสินค้า													
-ขอทาน													
สัญลักษณ์ <input checked="" type="checkbox"/> มีกิจกรรม <input type="checkbox"/> ไม่มีกิจกรรม(ไม่เหมาะสม)													

ตารางที่ ข- 2 แบบสรุบบันทึกกิจกรรม ผู้เข้าใช้งานพื้นที่ และช่วงเวลา การใช้งานในพื้นที่สาธารณะ
ใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ชื่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	สะพานพระราม 7 (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม 8 (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี)	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งพระนคร)	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)	สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งพระนคร)	สะพานสมเด็จพระปกเกล้าและสะพานพุทธฯ (ฝั่งธนบุรี)	สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งพระนคร)	สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ฝั่งธนบุรี)	สะพานพระราม 2 และสะพานกรุงเทพ (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม 2 และสะพานกรุงเทพ (ฝั่งธนบุรี)	สะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร)	สะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี)
	ประเภทของกิจกรรม												
1.กิจกรรมด้านสุขภาพ													
-ฟุตบอล	/		/				/	/	/				/
-แบดมินตัน													
-บาสเกตบอล			/				/	/	/				
-ตระกร้อ				/			/	/	/			/	
-วิ่ง	/	/	/	/		/	/	/	/	/	/	/	/
-เต้นแอโรบิค			/				/	/	/			/	
-เล่นโยคะ			/				/	/	/			/	
-รำไทเก๊ก			/				/	/	/			/	
-เต้นลีลาศ			/				/	/	/			/	
-สเกตบอร์ด			/	/			/	/	/			/	
-ปั่นจักรยาน	/	/	/	/			/	/	/			/	/
-เต้นบ๊อบอย			/				/	/	/			/	
-เครื่องออกกำลังกาย			/				/	/	/	/	/	/	/
-เครื่องเล่นเด็ก			/				/	/	/	/	/	/	/
2.กิจกรรมนันทนาการ													
-พูดคุยแลกเปลี่ยน	/	/	/	/		/	/	/	/	/	/	/	/
-เล่นดนตรี			/				/	/	/	/	/	/	/
-นอนพักผ่อน	/	/	/	/	/		/	/	/	/	/	/	/
-เลี้ยงเด็ก			/				/	/	/	/	/	/	/
-ตกปลา			/				/	/	/	/	/	/	/
-ถ่ายรูป			/				/	/	/	/	/	/	/
-พาสุนัขวิ่ง			/				/	/	/	/	/	/	/
3.กิจกรรมอื่นๆ													
-ขายอาหารเครื่องดื่ม			/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
-วินจักรยานยนต์			/		/	/	/	/	/	/	/	/	/
-ทำสวน			/		/	/	/	/	/	/	/	/	/
-ขายสินค้า	/		/		/	/	/	/	/	/	/	/	/
-ขอทาน									/				

สัญลักษณ์ มีกิจกรรม ไม่มีกิจกรรม (ไม่เหมาะสม)

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ นางสาวณิชฐา ช่อกลาง

วันเดือนปีเกิด วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2528 ภูมิลำเนาอยู่ที่จังหวัดอุบลราชธานี

ประวัติการศึกษา -สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม
หลัก คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ในปีการศึกษา 2552

-เข้าศึกษาต่อในระดับมหาบัณฑิต สาขาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2554

สำเร็จการศึกษา ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการ
วางแผน ภาควิชาและเมือง สาขาการออกแบบชุมชนเมืองคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา2557



