

แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



นาย รัฐภูมิ ปาการเสรี

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

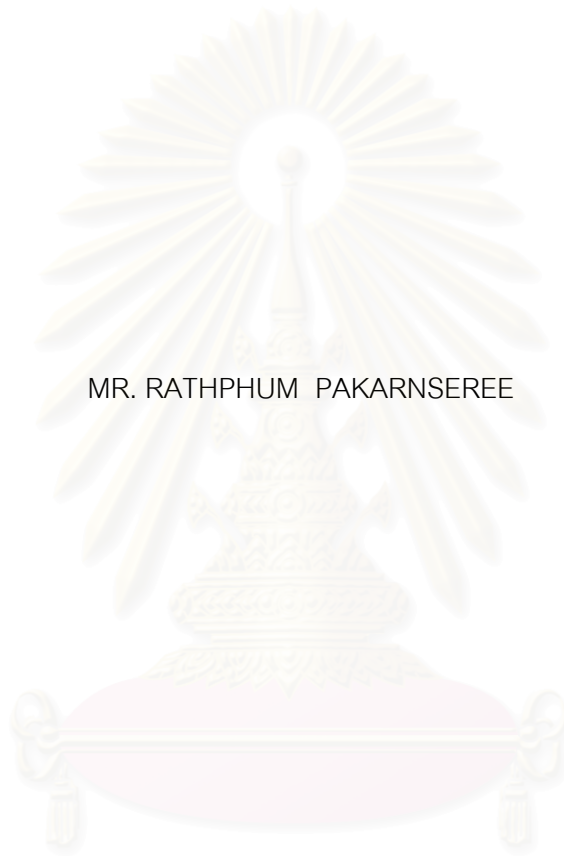
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2545

ISBN 974-03-1236-2

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE DEVELOPMENT GUIDELINES ON THE EASTERN PRATUNAM AREA



MR. RATHPHUM PAKARNSEREE

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2001

ISBN 974-03-1263-2

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

โดย

นาย รัฐภูมิ ปาการเสรี

ภาควิชา

การวางแผนภาคและเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดิ์ชัย ศิรินทร์ภาณุ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้  
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร. วรณศิลป์ พีระพันธุ์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดิ์ชัย ศิรินทร์ภาณุ)

..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์)

..... กรรมการ  
(ม.ร.ว. เปรมศิริ เกษมสันต์)

## บทคัดย่อวิทยานิพนธ์

นาย รัฐภูมิ ปาการเสรี : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก.

(THE DEVELOPMENT GUIDELINES ON THE EASTERN PRATUNAM AREA)

อ. ที่ปรึกษา : รศ. ดร. ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ , 212 หน้า. ISBN 974-03-1263-2

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะ (1.)ทราบสภาพปัญหา และวิเคราะห์ถึงโครงสร้างของปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา (2.)เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน และ (3.)เสนอแนะรูปแบบทางกายภาพที่เหมาะสมสำหรับอาคารในพื้นที่เมืองชั้นใน โดยวิธีการศึกษาเริ่มจากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ซึ่งนำมาใช้เป็นเกณฑ์แบ่งพื้นที่ออกเป็น 23 กลุ่ม และสอบถามผู้ใช้สอยพื้นที่ทั้งสิ้น 369 ตัวอย่างทั้งกลุ่มบุคคลจากภายนอกและผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่ ถึงสภาพปัญหาและระดับความรุนแรงตลอดจนทัศนคติต่อสาเหตุของปัญหา แล้วจึงวิเคราะห์เพื่อหาความสัมพันธ์ในเชิงเหตุและผลระหว่างลักษณะทางกายภาพกับสภาพปัญหา

พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของ "ประตูน้ำ" ย่านการค้าเก่าแก่ในเขตเมืองชั้นใน ที่ปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรมเนื่องจากขาดการพัฒนาเป็นเวลานาน มีสิ่งปลูกสร้างที่หนาแน่นแต่กลับมีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า มีความปะปนของกิจกรรมการใช้สอยและรูปลักษณะอาคารจนทำให้เกิดความไม่สวยงาม และโครงข่ายและขนาดของระบบโครงสร้างพื้นฐานยังขาดมาตรฐานโดยเฉพาะถนนและทางเดินเท้า สภาพทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมเหล่านี้ทำให้เกิดปัญหาต่างๆในการใช้สอยพื้นที่ โดยเฉพาะ ปัญหามลภาวะทางอากาศ ปัญหาจราจรติดขัด ปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทาง ปัญหามลภาวะทางเสียง และ ปัญหาอากาศไม่ถ่ายเท สถานการณ์เหล่านี้ได้นำพื้นที่เข้าสู่ความเป็นย่านการค้าที่เสื่อมโทรม ดังนั้นจึงได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาย่านการค้าเก่าแห่งนี้

ในการพัฒนาได้กำหนดให้พื้นที่คงบทบาทความเป็นย่านการค้าเก่า ด้วยศักยภาพของที่ตั้งโดยให้เพิ่มระดับความเข้มข้นในการใช้ที่ดินขึ้นเพื่อให้ สอดคล้องกับข้อกำหนดผังเมืองรวมและนโยบายการพัฒนาทั้งในระดับภาคจนถึงระดับท้องถิ่น แนวทางการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ระดับตามเครื่องมือในการฟื้นฟูเมือง ซึ่งได้แก่ (1.)การบูรณะปรับปรุง สำหรับการบรรเทาปัญหาในชั้นต้น 5 ประการคือ การซ่อมแซมอาคาร, การจัดระเบียบการใช้ถนนและทางเท้า, การควบคุมกิจกรรมการใช้สอยอาคาร, การปลูกต้นไม้และจัดหาสวนหย่อม, การเพิ่มเติมสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และ (2.)การพัฒนาฟื้นฟู สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาวที่โครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ ด้วยการปรับเปลี่ยนรูปแบบและการใช้ประโยชน์ของสิ่งปลูกสร้าง และพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งทำให้เพิ่มพื้นที่ใช้สอยขึ้นอีก 430,000 ตารางเมตรทั่วทั้งพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณที่มีศักยภาพจากการเข้าถึง เช่น บริเวณสี่แยกประตูน้ำ และ ที่ดินที่ติดถนนเพชรบุรี รวมทั้งเพิ่มพื้นที่ทางสัญจรขึ้นจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20 ของพื้นที่ทั้งหมด การดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายสามารถทำได้โดยผ่านกลไกทางด้านกฎหมายผังเมือง, องค์การบริหารที่ครอบคลุมการจัดการที่ดิน และเงินทุน และความร่วมมือจากประชาชน

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อนิสิต .....

สาขาวิชา การวางผังเมือง ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา .....

ปีการศึกษา 2544

## AN ABSTRACT

417 41544 25: MAJOR URBAN PLANNING

KEYWORD: RENEWAL / REDEVELOPMENT / REHABILITATION / PRATUNAM

RATHPHUM PAKARNSEREE: THE DEVELOPMENT GUIDELINES ON THE EASTERN

PRATUNAM AREA. THESIS ADVISOR: ASSOC. PROF. SAKCHAI KIRINPANU, Ph.D. 212

PP. ISBN 974-03-1263-2

The thesis objectives were (1.) to understand and analyze structure of problems that cause of physical environment in the study area, (2.) to propose guidelines of solving physical problem in the city core area, (3.) to propose the suitable building form for inner city area. The research methodology was surveying the study area to collect and analyze physical data in order to classify the area to 23 zones, inquiring 369 samples which include people who live outside and inside community about their problem perception and attitudes to causes of problems. Finally, the study analyzed the logical relationship between physical environment and functional problems.

Study area, Pratunam, is an old shopping district in Bangkok's downtown. Presently, the area is in poor condition because it has not been developed for a long time which causes deterioration. The built up area is dense but has a low intensity to respond its land value. There are a lot of contrast between the land utilization activities and the building characters. The infrastructures' network and capacity are under standard especially roads and pedestrians. The physical environment causes many problems including air-pollution, traffic jam, uncomfortable transportation, noise and air-ventilation. This phenomenon has brought this area to be deteriorated commercial area. Therefore, we should propose the development guidelines to this old commercial area.

To develop the study area, we proposed to maintain its role as an old commercial area due to its location potential by increasing land use intensity responding to the Bangkok Comprehensive Plan and regional and local policies. Development guidelines adhere to the principles of urban renewal which covered 2 levels according to the degrees of their problems: (1.) Rehabilitation for relieving the preliminary problems which consist of building restoration, landscaping including footpath, road and garden, building use control, and infrastructure (2.) Redevelopment for resolving long-term problems which directly effect physical structure and infrastructure network. Concentration on redevelopment process, we proposed the utilized area to be extended by 430,000 sq.m. focusing on the high potential in accessibility : Pratunam Square Area, and area attached to Petchburi road, and circulation area will be increased from 10 to 20 percent of total land area. This achievement will be implemented under the City Planning laws, the administrative organizations including land management and funding, and public participation.

Department Urban and regional planning

Student's signature.....

Field of study Urban planning

Advisor's signature.....

Academic year 2001

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีจาก คำแนะนำ และความสนับสนุน ของ รองศาสตราจารย์ ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณู ผู้ซึ่งสละเวลาอันมีค่าถ่ายทอดความรู้ให้กับผู้วิจัย มาโดยตลอด รวมถึงคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่าน อันได้แก่ รองศาสตราจารย์ ดร. วรรณศิลป์ พีรพันธุ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์ และ ม.ร.ว. เปรมศิริ เกษมสันต์ ซึ่งกรุณาให้คำแนะนำที่ส่งผลอย่างยิ่งต่อการปรับปรุงแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ขอขอบพระคุณคณาจารย์ประจำภาควิชาทุกท่าน ที่ได้กรุณาส่งมอบความรู้อันมีประโยชน์ยิ่ง

ขอขอบคุณผู้ให้ความสนับสนุนทางด้านข้อมูล ไม่ว่าจะเป็น สำนักผังเมือง สำนักระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร กรมที่ดิน การเคหะแห่งชาติ สำนักงานเขตราชเทวี และ ผู้ใช้พื้นที่ที่สละเวลาในการทำแบบสอบถามทุกท่าน ขอขอบคุณ คุณถิ่น คุณวิยดา คุณดำรงพล คุณธนพล คุณกฤติยา และเพื่อนผังเมืองทุกคน ที่ช่วยเหลือกันเป็นอย่างดี นับจากวันแรกในสถาบันแห่งนี้ และ ที่ขาดไม่ได้คือ คุณพ่อ ปกรณ์ คุณแม่ลักขณา คุณอาอรรธรณ คุณอาอมรรรัตน์ คุณปริญดา คุณภาควงศ์คุณ คุณณรงค์พันธ์ และ คุณ จริยาพร รวมถึงสมาชิกในครอบครัวทุกคน สำหรับ กำลังใจ และ น้ำใจที่มีคุณค่ายิ่ง

รัฐภูมิ ปาการเสรี

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญ

บทที่	หน้า
<b>บทที่ 1</b>	<b>บทนำ</b>
1.1.ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา	1
1.2.วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3.สมมุติฐานในการศึกษา	2
1.4.ขอบเขตของการศึกษา	3
1.5.กรอบแนวคิดในการศึกษา	4
1.6.ขั้นตอนการศึกษา	4
1.7.ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา	5
1.8.เครื่องมือในการวิเคราะห์ปัญหา	6
1.8.1.ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	7
1.8.2.เกณฑ์การแบ่งกลุ่มตัวอย่าง	7
1.8.3.ข้อมูลที่ต้องการจากแบบสอบถาม	8
1.8.4.กรรมวิธีทางสถิติ	8
1.8.5.กรรมวิธีในการวิเคราะห์พื้นที่	8
<b>บทที่ 2</b>	<b>ทบทวนวรรณกรรม</b>
2.1.แนวความคิดการฟื้นฟูเมือง	10
2.1.1.ความหมายของการฟื้นฟูเมือง	10
2.1.2.บทบาทและความสำคัญของการฟื้นฟูเมือง	11
2.1.3.เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฟื้นฟูเมือง	12
2.1.4.เครื่องมือและแนวทางที่ใช้ในการฟื้นฟูเมือง	12
2.1.5.สาเหตุที่จำเป็นต้องมีการฟื้นฟูเมือง	14
2.2.การประยุกต์ใช้แนวความคิดในการฟื้นฟูเมือง	15
2.2.1.องค์ประกอบในการดำเนินการฟื้นฟูเมือง	15
2.2.2.ขั้นตอนการดำเนินการฟื้นฟูเมือง	17
2.2.3.กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมือง	18
2.2.4.อุปสรรคที่ขัดขวางกระบวนการฟื้นฟูเมือง	20
2.2.5.ข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง	21
2.3.กรณีศึกษา	23
2.3.1.โครงการฟื้นฟูเมืองในต่างประเทศ	23
2.3.2.โครงการฟื้นฟูเมืองในประเทศไทย	23
2.3.3.งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมือง	26

## สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
<b>บทที่3</b>	<b>กรอบแนวทางการพัฒนา</b>
3.1.ที่ตั้งและความเชื่อมต่อของพื้นที่ศึกษา	30
3.2.ประวัติและความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา	34
3.3.บทบาทและความสำคัญของพื้นที่ศึกษา	36
3.4.สภาพและความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา	39
3.4.1.ประชากร	39
3.4.2.ภูมิศาสตร์	41
3.4.3.การใช้ที่ดิน	41
3.4.4.การคมนาคมขนส่ง	46
3.4.5.สภาพแวดล้อม	50
3.4.6.สาธารณสุขปโคก	52
3.4.7.สาธารณสุขปการ	53
3.5.นโยบายและแผนการพัฒนาที่ส่งผลกับพื้นที่ศึกษา	54
3.5.1.แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	55
3.5.2.แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร	55
3.5.2.ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	56
3.5.3.แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน	56
3.5.4.แผนพัฒนาเขต	59
3.6. สรุปกรอบแนวทางการพัฒนา	63
<b>บทที่4</b>	<b>ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา</b>
4.1.สิ่งปลูกสร้าง	64
4.1.1.ประเภทอาคาร	64
4.1.2.กิจกรรมการใช้สอยอาคาร	65
4.1.3.ความสูงอาคาร	67
4.1.4.วัสดุก่อสร้าง	68
4.1.5.สภาพอาคาร	68
4.1.6.สิ่งปลูกสร้างชั่วคราว (หาบเร่แผงลอย)	73
4.2.ทางสัญจร	73
4.2.1.ระบบถนน	73
4.2.2.ระบบขนส่งมวลชน	76
4.2.3.ปริมาณการจราจร	76
4.2.4.ทิศทางการเดินรถ	78



## สารบัญ

บทที่	หน้า
4.2.5.พื้นที่ผิวจราจร	78
4.2.6.การจอดรถ	78
4.2.7.ทางเดินเท้า	82
4.3.สาธารณูปโภค	82
4.3.1.การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	82
4.3.2.พื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะ	82
4.4.ข้อมูลเชิงพื้นที่	87
4.4.1.ขนาดแปลงที่ดิน	87
4.4.2.ราคาที่ดิน	87
4.4.3.ความหนาแน่นของอาคาร	89
4.4.4.ความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	92
4.5.การแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษา	92
<b>บทที่5 ปัญหาที่พบในพื้นที่ศึกษา</b>	
5.1.รายละเอียดของกลุ่มตัวอย่าง	101
5.1.1.ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม	101
5.1.2.ข้อมูลการเดินทาง	103
5.1.3.ข้อมูลสิ่งปลูกสร้าง	104
5.2.ปัญหาที่พบในพื้นที่ศึกษา	108
5.2.1.ปัญหาในการใช้สอยพื้นที่	109
5.2.2.ปัญหาในการเดินทาง	113
5.2.3.ปัญหาสภาพแวดล้อม	116
5.2.4.ปัญหาบริการสาธารณะ	122
5.3.ความสัมพันธ์ของปัญหากับพื้นที่	125
5.3.1.ปัญหาหลักของพื้นที่	127
5.3.2.ปัญหารองของพื้นที่	129
<b>บทที่6 แนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟู</b>	
6.1.สาเหตุของปัญหา	130
6.2.แนวทางในการแก้ปัญหา	130
6.3.เงื่อนไขในการกำหนดแนวทางการฟื้นฟู	131
6.3.1.ปัญหา	132
6.3.2.ศักยภาพ	148
6.3.3.สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน	151
6.4.ปัญหาและศักยภาพจากลักษณะทางกายภาพของกลุ่มพื้นที่	153

## สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
6.5.การฟื้นฟูด้วยการบูรณะปรับปรุง	160
6.6.การฟื้นฟูด้วยการพัฒนา	161
6.5.1.แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	161
6.5.2.แนวทางการพัฒนาพื้นที่และการใช้ที่ดิน	164
6.7.ลำดับเวลาของการพัฒนา	170
6.8.สรุปแนวทางการพัฒนาในแต่ละกลุ่มพื้นที่	174
6.9. กลไกที่ผลักดันให้เกิดการดำเนินงาน	184
6.9.1.กฎหมาย	184
6.9.2.หน่วยงานปฏิบัติการ	184
6.9.3.ที่ดิน	186
6.9.4.เงินทุน	186
6.9.5.ทัศนคติของประชาชน	187
<b>บทที่7 สรุปและเสนอแนะ</b>	
7.1.สภาพปัญหาและโครงสร้างของปัญหาในพื้นที่ศึกษา	189
7.2.แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ด้วยแนวคิดการฟื้นฟูเมือง	190
7.3. ประโยชน์ที่ได้จากการฟื้นฟู	191
7.4. ข้อเสนอแนะ	192
<b>รายการอ้างอิง</b>	
<b>ภาคผนวก</b>	
<b>ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์</b>	

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
ตารางที่ 1.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์กับสมมุติฐานในการศึกษา.....	2
ตารางที่ 3.1	แสดงประชากรและหน่วยพักอาศัยในเขตราชเทวีเปรียบเทียบกับกรุงเทพมหานคร ___	39
ตารางที่ 3.2	แสดงการย้ายเข้าและออกของประชากรในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร ____	40
ตารางที่ 3.3	แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรรายแขวง.....	40
ตารางที่ 3.4	แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนหน่วยพักอาศัยรายแขวง.....	41
ตารางที่ 3.5	แสดงความหนาแน่นประชากรและอาคารของเขตราชเทวีเป็นรายแขวง.....	41
ตารางที่ 3.6	แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินของเขตราชเทวีปีพ.ศ.2529 และ 2539.....	42
ตารางที่ 3.7	แสดงการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ปลูกสร้างรวมต่อประชากรในพื้นที่ ___	42
ตารางที่ 3.8	แสดงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณพื้นที่ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตราชเทวี ____	44
ตารางที่ 3.9	แสดงประเภทสถานประกอบการในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร.....	44
ตารางที่ 3.10	แสดงประเภทและจำนวนของบริการสาธารณะในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพ.....	45
ตารางที่ 3.11	แสดงปริมาณพื้นที่สีเขียวที่อยู่ในการดูแลของกรุงเทพมหานครปีพ.ศ. 2542.....	45
ตารางที่ 3.12	แสดงรายได้จากการจัดเก็บภาษีป้ายในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร.....	46
ตารางที่ 3.13	แสดงอุตสาหกรรมและการจ้างงานในเขตราชเทวี.....	46
ตารางที่ 3.14	แสดงปริมาณการจราจรตามแยกต่างๆในเขตราชเทวี ปีพ.ศ.2540.....	47
ตารางที่ 3.15	แสดงปริมาณจราจรตามทางแยกบริเวณพื้นที่ศึกษาตามช่วงเวลา.....	47
ตารางที่ 3.16	แสดงรายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนชั้นที่ 1(บางนา-ดินแดง).....	49
ตารางที่ 3.17	แสดงปริมาณถนนและทางเดินเท้าในเขตราชเทวี ปีพ.ศ. 2542.....	49
ตารางที่ 3.18	แสดงปริมาณผิวจราจรในเขตราชเทวีเทียบกับเขตข้างเคียงในปี 2542.....	49
ตารางที่ 3.19	แสดงตัวชี้วัดคุณภาพน้ำในคลองแสนแสบ ปีพ.ศ.2542.....	50
ตารางที่ 3.20	แสดงการเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศบริเวณป้อมยามถนนราชปรารภ.....	51
ตารางที่ 3.21	แสดงระดับมลพิษทางเสียงบริเวณสี่แยกประตูน้ำ.....	51
ตารางที่ 3.22	แสดงปริมาณขยะมูลฝอยเฉลี่ยต่อ 1 วันที่เก็บได้จากเขตราชเทวี.....	52
ตารางที่ 3.23	แสดงจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร.....	52
ตารางที่ 3.24	แสดงปริมาณจุดค้าและผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในเขตราชเทวี.....	53
ตารางที่ 3.25	แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสถานพยาบาลปีพ.ศ.2538 ในเขตราชเทวี.....	54
ตารางที่ 5.1	แสดงช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่.....	101
ตารางที่ 5.2	แสดงการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่.....	101
ตารางที่ 5.3	แสดงรายได้ต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่.....	101
ตารางที่ 5.4	แสดงระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	102
ตารางที่ 5.5	แสดงช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่.....	102
ตารางที่ 5.6	แสดงการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่.....	102
ตารางที่ 5.7	แสดงวัตถุประสงค์การเข้ามาใช้พื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอก.....	102
ตารางที่ 5.8	แสดงความถี่ในการเข้ามาใช้พื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอก.....	103
ตารางที่ 5.9	แสดงช่วงเวลาที่เข้ามาใช้พื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	103
ตารางที่ 5.10	แสดงรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งตามพื้นที่อยู่อาศัย.....	103

## สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่		หน้า
ตารางที่ 5.11	แสดงลักษณะการจอตถยนต์ของผู้ใช้สอยภายในและนอกพื้นที่	103
ตารางที่ 5.12	แสดงกรรมสิทธิ์ของอาคารจากแบบสอบถาม	104
ตารางที่ 5.13	แสดงจำนวนผู้อยู่อาศัยภายในอาคารจากแบบสอบถาม	104
ตารางที่ 5.14	แสดงอายุของอาคารจากแบบสอบถาม	104
ตารางที่ 5.15	แสดงความสูงของอาคารจากการตอบแบบสอบถาม	104
ตารางที่ 5.16	แสดงประเภทของอาคารจากการตอบแบบสอบถาม	105
ตารางที่ 5.17	แสดงกิจกรรมภายในอาคารจากการตอบแบบสอบถาม	105
ตารางที่ 5.18	แสดงสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา	105
ตารางที่ 5.19	แสดงกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา	105
ตารางที่ 5.20	แสดงความสัมพันธ์ของประเภทอาคารกับกรรมสิทธิ์อาคารในพื้นที่ศึกษา	106
ตารางที่ 5.21	แสดงความสัมพันธ์ของประเภทและอายุอาคารในพื้นที่ศึกษา	106
ตารางที่ 5.22	แสดงความสัมพันธ์ของประเภทและความสูงของอาคารในพื้นที่ศึกษา	107
ตารางที่ 5.23	แสดงความสัมพันธ์ของประเภทอาคารและกิจกรรมภายในอาคารในพื้นที่ศึกษา	107
ตารางที่ 5.24	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาจากทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถาม	108
ตารางที่ 5.25	แสดงระดับปัญหาความเป็นส่วนตัวจากพฤติกรรมของผู้ใช้อาคาร	109
ตารางที่ 5.26	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว	109
ตารางที่ 5.27	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทอาคารกับปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว	110
ตารางที่ 5.28	แสดงระดับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้านจากพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัย	110
ตารางที่ 5.29	แสดงความเห็นต่อสาเหตุของปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน	111
ตารางที่ 5.30	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมภายในอาคารกับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน	111
ตารางที่ 2.31	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทอาคารกับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน	111
ตารางที่ 5.32	แสดงความเห็นต่อสาเหตุของปัญหาความไม่สะดวกในการใช้งานอาคาร	112
ตารางที่ 5.33	แสดงความเห็นต่อสาเหตุของปัญหาการค้ำขายในพื้นที่ไม่คึกคัก	113
ตารางที่ 5.34	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาการจราจรติดขัด	113
ตารางที่ 5.35	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัด	113
ตารางที่ 5.36	แสดงปัญหาการจราจรติดขัดตามช่วงเวลาที่ใช้พื้นที่	114
ตารางที่ 5.37	แสดงระดับปัญหาความไม่สะดวกในการขับขี่จากพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม	114
ตารางที่ 5.38	แสดงความเห็นต่อสาเหตุของความไม่สะดวกสบายในการขับขี่	114
ตารางที่ 5.39	แสดงระดับปัญหาความไม่สะดวกในการขับขี่ตามรูปแบบการเดินทาง	115
ตารางที่ 5.40	แสดงระดับปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้ถนนจากการตอบแบบสอบถาม	115
ตารางที่ 5.41	แสดงความเห็นต่อสาเหตุของความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	115
ตารางที่ 5.42	แสดงความเห็นต่อสาเหตุของปัญหาความไม่สะดวกในการเดินเท้า	116
ตารางที่ 5.43	แสดงระดับปัญหาหามลภาวะทางเสียงจากพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม	116
ตารางที่ 5.44	แสดงระดับปัญหาหามลภาวะทางเสียงตามกิจกรรมภายในอาคาร	117

## สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่		หน้า
ตารางที่ 5.45	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหามลภาวะทางเสียง.....	117
ตารางที่ 5.46	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหามลพิษทางอากาศจากพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	117
ตารางที่ 5.47	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหามลภาวะทางอากาศ.....	115
ตารางที่ 5.48	แสดงผลกระทบจากมลพิษทางอากาศตามช่วงเวลา.....	118
ตารางที่ 5.49	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาฝุ่นละอองจากพฤติกรรมกรรมการทำความสะอาดบ้านเรือน.....	118
ตารางที่ 5.50	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาฝุ่นละออง.....	119
ตารางที่ 5.51	แสดงความถี่ของการทำความสะอาดบ้านเรือนตามประเภทของอาคาร.....	119
ตารางที่ 5.52	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาอากาศไม่ถ่ายเทจากพฤติกรรมเปิดเครื่องปรับอากาศ.....	120
ตารางที่ 5.53	แสดงความเห็นต่อสาเหตุของปัญหาอากาศร้อนและไม่ถ่ายเท.....	120
ตารางที่ 5.54	แสดงพฤติกรรมปิดเปิดเครื่องปรับอากาศตามประเภทที่อยู่อาศัย.....	120
ตารางที่ 5.55	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาการขาดแสงแดดจากพฤติกรรมเปิดไฟแสงสว่าง.....	121
ตารางที่ 5.56	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาการขาดแสงสว่าง.....	121
ตารางที่ 5.57	แสดงพฤติกรรมปิดเปิดไฟฟ้าแสงสว่างของผู้ตอบแบบสอบถามตามประเภทอาคารที่อยู่อาศัย.....	121
ตารางที่ 5.58	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาภูมิทัศน์ไม่สวยงาม.....	122
ตารางที่ 5.59	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาน้ำท่วมขังจากการสังเกตของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	122
ตารางที่ 5.60	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาน้ำท่วมขัง.....	123
ตารางที่ 5.61	แสดงความรุนแรงของปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน.....	123
ตารางที่ 5.62	แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาแสงสว่างในเวลากลางคืนจากการแบบสอบถาม.....	123
ตารางที่ 5.63	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน.....	124
ตารางที่ 5.64	แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย.....	124
ตารางที่ 5.65	แสดงทัศนคติต่อระดับความรุนแรงของปัญหาของแต่ละกลุ่มพื้นที่ย่อย.....	126
ตารางที่ 6.1	แสดงความเชื่อมโยงของปัญหาและลักษณะทางกายภาพ.....	130
ตารางที่ 6.2	แสดงมาตรฐาน ขนาด และ สภาพของถนน.....	162
ตารางที่ 6.3	แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	165
ตารางที่ 6.4	แสดงสัดส่วนปัจจุบันของพื้นที่ดินและพื้นที่ปลูกสร้างในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	165
ตารางที่ 6.5	แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่อาคารในพื้นที่ศึกษาก่อนหน้าการพัฒนา.....	166
ตารางที่ 6.6	แสดงสัดส่วนของพื้นที่ดินและพื้นที่ปลูกสร้างในพื้นที่ศึกษาภายหลังการฟื้นฟู.....	167
ตารางที่ 6.7	แสดงกิจกรรมการใช้สอยอาคารภายหลังการฟื้นฟู.....	168
ตารางที่ 6.8	แสดงกิจกรรมการใช้สอยที่ดินภายหลังการฟื้นฟู.....	168

## สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่		หน้า
ตารางที่ 6.9	สรุปปัญหาและสาเหตุทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา.....	182
ตารางที่ 6.10	สรุปแนวทางการพัฒนาของแต่ละพื้นที่.....	183
ตารางที่ 6.11	แสดงทัศนคติของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต่อระดับของการพัฒนาที่ยอมรับได้.....	187
ตารางที่ 6.12	แสดงทัศนคติต่อระดับของการพัฒนาตามการลักษณะถือครองอาคาร.....	187
ตารางที่ 6.13	แสดงทัศนคติของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต่อรูปแบบของผลตอบแทนที่ยอมรับได้.....	188
ตารางที่ 6.14	แสดงผลตอบแทนที่ต้องการตามลักษณะถือครองอาคาร.....	188



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแผนที่

แผนที่ที่		หน้า
แผนที่ 3.1	แสดงที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา.....	31
แผนที่ 3.2	แสดงการแบ่งเขตปกครองของกรุงเทพมหานคร.....	32
แผนที่ 3.3	แสดงการแบ่งแขวงของเขตราชเทวีในปี พ.ศ. 2539.....	33
แผนที่ 3.4	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2540.....	43
แผนที่ 3.5	แสดงเส้นทางสัญจรในเขตราชเทวี.....	49
แผนที่ 3.6	แสดงการใช้ที่ดินตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร.....	57
แผนที่ 4.1	แสดงประเภทของอาคารในพื้นที่ศึกษา.....	66
แผนที่ 4.2	แสดงกิจกรรมการใช้สอยอาคารในพื้นที่ศึกษา.....	69
แผนที่ 4.3	แสดงจำนวนชั้นของอาคารในพื้นที่ศึกษา.....	70
แผนที่ 4.4	แสดงวัสดุก่อสร้างอาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	71
แผนที่ 4.5	แสดงสภาพอาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	72
แผนที่ 4.6	แสดงที่ตั้งของหาบเร่แผงลอยในพื้นที่ศึกษา.....	74
แผนที่ 4.7	แสดงจุดขึ้นลงของระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ศึกษา.....	76
แผนที่ 4.8	แสดงลำดับศักยภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา.....	77
แผนที่ 4.9	แสดงทิศทางการเดินทางในพื้นที่ศึกษา.....	79
แผนที่ 4.10	แสดงขนาดและโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา.....	80
แผนที่ 4.11	แสดงขนาดและโครงข่ายของทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา.....	81
แผนที่ 4.12	แสดงตำแหน่งการจอดรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา.....	83
แผนที่ 4.13	แสดงขนาดและโครงข่ายของท่อระบายน้ำสาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	84
แผนที่ 4.14	แสดงที่ตั้งของสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา.....	85
แผนที่ 4.15	แสดงตำแหน่งต้นไม้ในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	86
แผนที่ 4.16	แสดงราคาที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	88
แผนที่ 4.17	แสดงขนาดแปลงที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	90
แผนที่ 4.18	แสดงค่า GAC ในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	91
แผนที่ 4.19	แสดงค่า FAR ในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	93
แผนที่ 4.20	แสดงการแบ่งกลุ่มพื้นที่ย่อยในพื้นที่ศึกษา.....	96
แผนที่ 6.1	แสดงระดับความขาดแคลนต้นไม้และพื้นที่สีเขียวในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	133
แผนที่ 6.2	แสดงระดับความทั่วถึงของโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	135
แผนที่ 6.3	แสดงระดับความเป็นระเบียบของพื้นที่สาธารณะในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	136
แผนที่ 6.4	แสดงระดับความปะปนของกิจกรรมในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	138
แผนที่ 6.5	แสดงระดับความปะปนของรูปแบบอาคารในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	139
แผนที่ 6.6	แสดงระดับความทรุดโทรมของอาคารในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	141
แผนที่ 6.7	แสดงระดับความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	142
แผนที่ 6.8	แสดงระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	144
แผนที่ 6.9	แสดงระดับปริมาณผิวจราจรในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	146
แผนที่ 6.10	แสดงระดับปริมาณทางเดินเท้าในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	147

## สารบัญแนที่(ต่อ)

แนที่ที่		หน้า
แนที่ 6.11	แสดงระดับความสามารถในการเข้าถึงของแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	149
แนที่ 6.12	แสดงระดับความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินของแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	150
แนที่ 6.13	แสดงประเภทกิจกรรมการใช้ที่ดินของพื้นที่ย่อย.....	152
แนที่ 6.14	แสดงโครงข่ายถนนและทางเดินเท้าภายหลังการฟื้นฟู.....	163
แนที่ 6.15	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินภายหลังการพัฒนา.....	171
แนที่ 6.16	แสดงลำดับเวลาของการพัฒนา.....	173



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
ภาพที่ 1.1	แสดงขอบเขตของการศึกษาจากสมมุติฐาน.....	3
ภาพที่ 1.2	แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษา.....	4
ภาพที่ 1.3	แสดงขั้นตอนการศึกษา.....	5
ภาพที่ 1.4	แสดงองค์ประกอบของลักษณะทางกายภาพ.....	6
ภาพที่ 1.5	แสดงองค์ประกอบของการใช้สอยพื้นที่.....	6
ภาพที่ 2.1	แสดงขั้นตอนการดำเนินการฟื้นฟูเมือง.....	17
ภาพที่ 3.1	แสดงภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่ศึกษาปีพ.ศ. 2538.....	38
ภาพที่ 4.1	แสดงสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา.....	97
ภาพที่ 4.2	แสดงการใช้พื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	98
ภาพที่ 4.3	แสดงสภาพถนนในพื้นที่ศึกษา.....	99
ภาพที่ 4.4	แสดงลักษณะทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา.....	100
ภาพที่ 6.1	แสดงมวลอาคารของกลุ่มพื้นที่ย่อยตามระดับค่า FAR.....	179
ภาพที่ 6.2	แสดงมวลอาคารของกลุ่มพื้นที่ย่อยตามระดับค่า FAR และ OSR.....	179
ภาพที่ 6.3	แสดงภาพร่างมวลอาคารภายหลังการพัฒนา.....	180
ภาพที่ 6.4	ผังบริเวณภายหลังการฟื้นฟู.....	181
ภาพที่ 6.5	แสดงรูปด้านกลุ่มอาคารภายหลังการฟื้นฟู.....	181

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1. ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา

การขยายตัวแบบกระจายไร้ทิศทางของกรุงเทพมหานคร (*urban sprawl*) นอกจากจะแสดงออกมาทางขอบเขตพื้นที่ เชิง 2 มิติ ความไร้ทิศทางยังแสดงออกเมื่อพิจารณาในเนื้อหาของการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ซึ่งสามารถพบได้ทั้งในย่านที่มีระดับความเป็นเมืองเบาบาง กระทั่งพื้นที่ที่มีระดับความเป็นเมืองเข้มข้น หรือย่านที่ถูกเรียกว่าศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สำคัญที่สุดของภูมิภาค ดังนั้นเราจึงเห็นที่ดินทั้งร้าง บ้านพักอาศัย ห้องแถว 2-3 ชั้น บางหลังแทรกอยู่ตามหลืบเงาของอาคารพาณิชย์ ระฟ้า และอีกหลายหลังที่ถูกโอบล้อมด้วยอาคารสำนักงานซึ่งเลือกปลูกสร้างเฉพาะแต่พื้นที่ริมถนน ในอาคารหรือพื้นที่ปลูกสร้างเหล่านี้มีจำนวนหนึ่ง ที่มีอายุการใช้งานยาวนานและสภาพเสื่อมโทรม เนื่องจากว่างเว้นจากการพัฒนา จึงเป็นสาเหตุให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งาน ลักษณะการใช้สอยที่ไม่เหมาะสมกับพื้นที่ และประมาณพื้นที่ใช้สอย (พื้นที่ขาย) ที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการทางธุรกิจ

ถึงแม้ว่าการใช้ประโยชน์จากที่ดินในลักษณะดังกล่าวอาจไม่สร้างผลกระทบเป็นความเดือดร้อนกับพื้นที่ข้างเคียง แต่กลับมีส่วนทำให้พื้นที่ปลูกสร้างอาคารในกรุงเทพฯ แผ่ขยายไปยังที่ดินที่มีราคาถูกบริเวณชานเมือง โดยเฉพาะบ้านพักอาศัยที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำกว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินในเชิงพาณิชย์กรรมอื่นๆ ระยะทางระหว่างที่อยู่กับที่ทำงานที่ต่างออก ถูกแปรเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินทางและความคับคั่งของการใช้รถใช้ถนน การเพิ่มความหนาแน่นของประชากรในเขตชานเมืองร่วมกับการขาดการวางแผนทำให้ ปัจจุบันส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ต้องลงทุนในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าของการขาด ไฟฟ้า ประปา ถนน สำหรับโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานในระดับภาค ทั้งที่ยังมีพื้นที่ในเมืองซึ่งเดินไปขึ้นรถไฟฟ้าได้หรือสาธารณูปโภคสาธารณูปการพร้อมอยู่แล้ว แต่จากรูปแบบสิ่งปลูกสร้างที่มีอยู่ทำให้สามารถรองรับประชากรในการอยู่อาศัย หรือทำงาน ได้จำกัด

การฟื้นฟูพัฒนาพื้นที่ (*urban renewal*) ในย่านใจกลางเมืองให้เกิดความเหมาะสม จึงสามารถปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางด้านกายภาพ อันเนื่องมาจากการขาดการดูแลและอายุการใช้งานของอาคาร พร้อมทั้งการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการใช้งานและจำนวนประชากรผู้ใช้สอยให้กับพื้นที่ที่ทำการฟื้นฟู ซึ่งส่งผลกับการใช้ที่ดินของเมืองโดยรวม การฟื้นฟูเมืองจึงเป็นเครื่องมือหนึ่งที่น่ามาใช้ในการเชื่อมโยงแนวทางการพัฒนาจากการวางแผนในระดับนโยบาย การควบคุมการใช้ที่ดิน การควบคุมย่าน การควบคุมพื้นที่เฉพาะ จนถึงผลลัพธ์ทางกายภาพ

อย่างไรก็ดี การพัฒนาที่ดินในย่านใจกลางเมืองซึ่งมีสิ่งปลูกสร้างตั้งอยู่ มีผลกับค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่สูงขึ้น จากมูลค่าอาคารเดิม ค่าจ้างการรื้อย้าย และมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการชะงักงันของกิจกรรมทางธุรกิจ รวมถึงการพัฒนาที่ส่งผลตรงข้ามกับการดำรงรักษาคุณค่าเดิมที่มีอยู่ภายในชุมชนทั้งทางด้านวัตถุและจิตใจ ราคาที่ดินในเมืองที่มีราคาแพงร่วมกับกรรมสิทธิ์ในที่ดินที่หลากหลายทำให้เกิดความยุ่งยากในการรวบรวมที่ดินผืนใหญ่ จึงเกิดข้อเปรียบเทียบกับการลงทุนในพื้นที่ชานเมืองที่มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าถึงแม้ว่าเมื่อพิจารณาในระยะยาวผลตอบแทนจากการพัฒนาพื้นที่ในเขตใจกลางเมืองจะให้ผลคุ้มค่าเนื่องจากราคาขายที่สูง จึงน่าจะมีแนว

ทางหรือเครื่องมือที่เหมาะสมในการจัดการ ให้เกิดความเป็นไปได้สำหรับการนำพื้นที่เหล่านี้มาพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

พื้นที่ในย่านประตูน้ำแขวงมักกะสันเขตราชเทวี อยู่ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร จัดเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่ยังคงความสำคัญอยู่ในปัจจุบัน แต่เนื่องจากการขาดการพัฒนาที่ต่อเนื่องทำให้ภายในพื้นที่ศึกษามีลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมเช่น อาคารมีสภาพทรุดโทรม ขาดพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการ ทางสัญจรคับแคบและขาดความต่อเนื่อง มีกิจกรรมการใช้สอยอาคารที่ไม่เหมาะสม รวมถึงความจำกัดของสิ่งปลูกสร้างที่มีขนาดเล็กทำให้ใช้ประโยชน์จากที่ดินได้ไม่คุ้มค่า หรือสมเหตุสมผลกับราคาที่ดินที่เป็นอยู่

## 1.2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหา และวิเคราะห์ถึงสาเหตุ ตลอดจนผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน
2. เพื่อเสนอแนวทางในการฟื้นฟูและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน
3. เพื่อเสนอแนะรูปแบบทางกายภาพที่เหมาะสมสำหรับอาคารในพื้นที่เมืองชั้นใน

## 1.3. สมมุติฐานในการศึกษา

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบันส่งผลให้เกิดปัญหาในการใช้งาน
2. การปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในเขตเมืองชั้นใน
3. รูปแบบทางกายภาพของอาคารที่เหมาะสมสามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

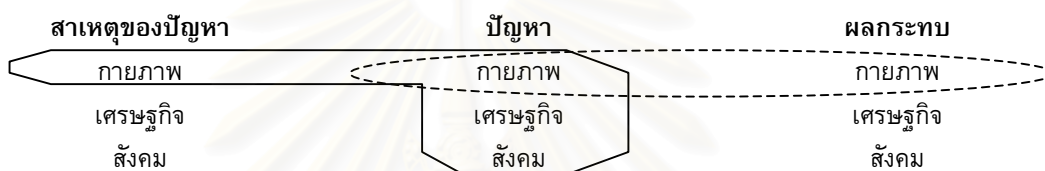
ตารางที่ 1.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์กับสมมุติฐานในการศึกษา

วัตถุประสงค์	สมมุติฐาน
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อศึกษาสภาพปัญหา และวิเคราะห์ถึงสาเหตุ ตลอดจนผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบันส่งผลให้เกิดปัญหาในการใช้งาน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อเสนอแนวทางในการฟื้นฟูและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในเขตเมืองชั้นใน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อเสนอแนะรูปแบบทางกายภาพที่เหมาะสมสำหรับอาคารในพื้นที่เมืองชั้นใน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• รูปแบบทางกายภาพของอาคารที่เหมาะสมสามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่</li> </ul>

#### 1.4. ขอบเขตของการศึกษา

##### ขอบเขตด้านเนื้อหา

- ศึกษาพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์จากที่ดินไม่คุ้มค่าและมีสภาพทรุดโทรมอันเนื่องมาจากการขาดการพัฒนาเป็นระยะเวลานาน
- ศึกษาในพื้นที่เขตกรุงเทพฯชั้นในซึ่งอยู่ในย่านการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม และอยู่อาศัยหนาแน่นสูง
- เนื่องจากผลลัพธ์ของการศึกษามีลักษณะเป็นรูปแบบทางกายภาพของอาคาร รวมถึงที่ว่างภายนอกอาคาร ดังนั้นจึงจำกัดขนาดพื้นที่ให้มีความเหมาะสมกับระยะเวลาที่จำกัดในการศึกษา
- เน้นวิธีการฟื้นฟูที่อาศัยความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อความเป็นไปได้ในการพัฒนา



ภาพที่ 1.1 แสดงขอบเขตของการศึกษาจากสมมุติฐาน

##### ขอบเขตด้านเวลา

ทำการศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2543-2544 ซึ่งเป็นคาบของเวลาที่ตลาดอสังหาริมทรัพย์กำลังหดตัว ความต้องการซื้อต่ำ ขณะที่กำลังดำเนินการเงินของผู้ประกอบการมีอยู่อย่างจำกัด เกณฑ์ในการตัดสินใจที่เหมาะสม หรือความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ จึงไม่ผูกติดกับเงื่อนไขของสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันจนเกินไป

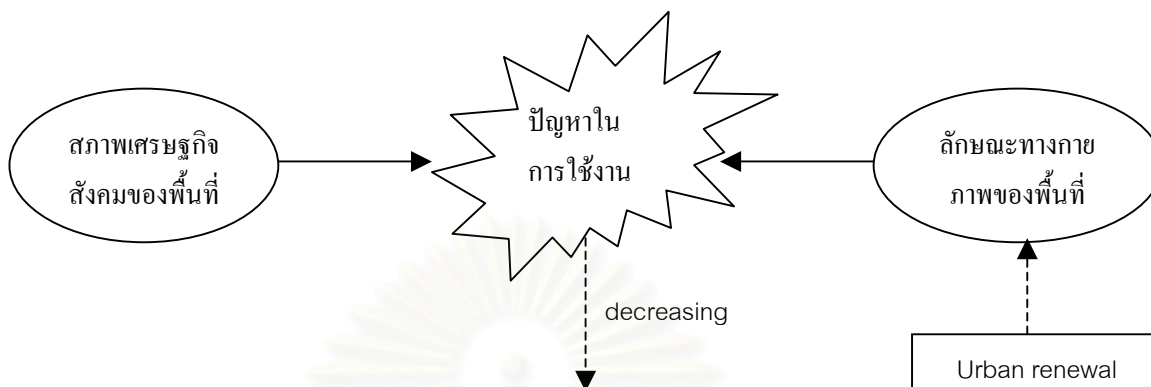
##### ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาพื้นที่ขนาด 221,000 ตารางกิโลเมตร ในแขวงมักกะสัน เขตราชเทวี โดยมีอาณาเขตของพื้นที่ดังต่อไปนี้

ทิศเหนือ	จรด ถ.นิคมมักกะสัน
ทิศตะวันออก	จรด ซ.จากรัฐัน
ทิศใต้	จรด ถ.เพชรบุรีตัดใหม่
ทิศตะวันตก	จรด ถ.ราชปรารภ

### 1.5. กรอบแนวคิดในการศึกษา

ลักษณะทางกายภาพของชุมชนเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดปัญหาในการใช้งาน การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของชุมชน ด้วยวิธีการ Urban renewal จะสามารถลดหรือแก้ปัญหที่เกิดขึ้นได้

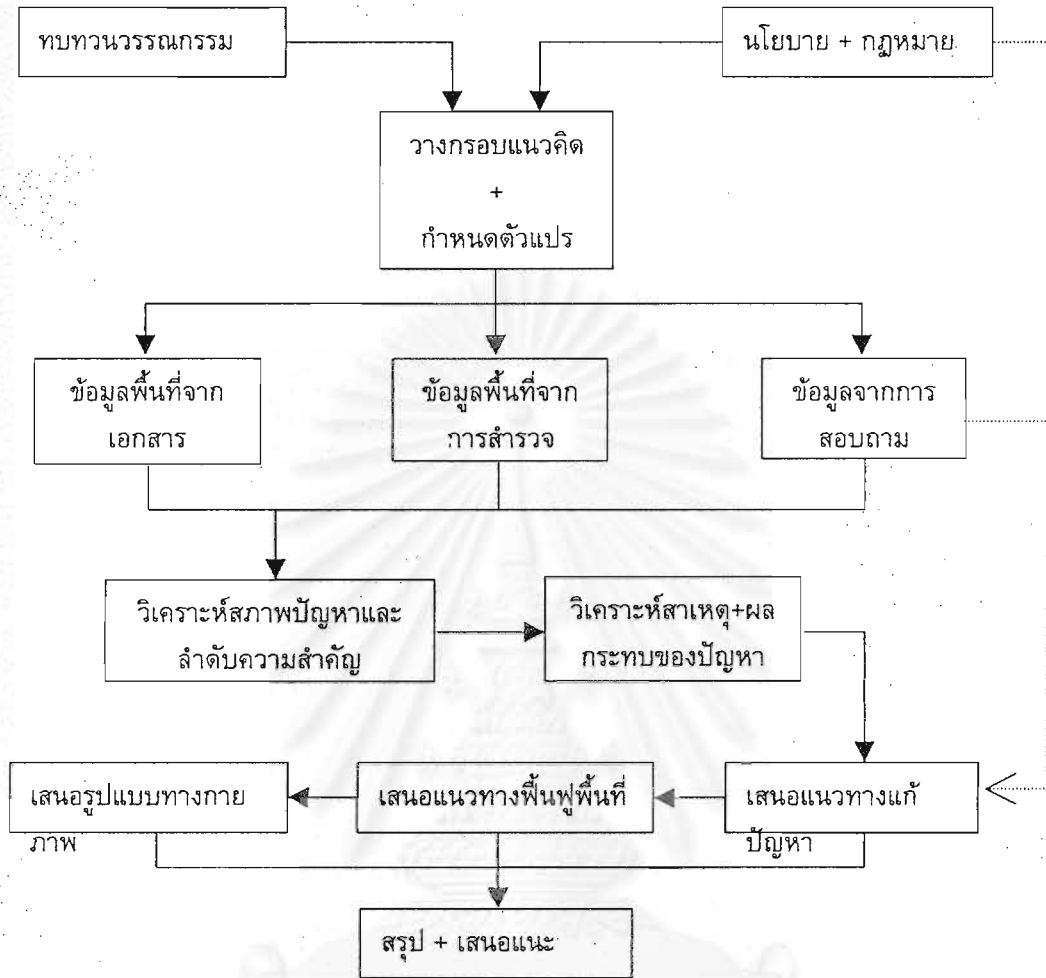


ภาพที่ 1.2 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษา

### 1.6. ขั้นตอนการศึกษา

1. ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับทฤษฎีและแนวคิดการฟื้นฟูเมือง รวมถึงกรณีศึกษาโครงการการฟื้นฟูเมืองทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อวางกรอบแนวคิดและกำหนดตัวแปรในการศึกษา
2. ศึกษาข้อมูลภาคเอกสาร ของพื้นที่ทั้งทางด้าน กายภาพ เศรษฐกิจ และ สังคม รวมถึงแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง เพื่อทราบบทบาทและความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษากับ บริบทของเมือง
3. สำรวจสภาพการใช้ที่ดิน ประเภทกิจกรรม ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน สภาพอาคาร และการบริการสาธารณูปโภคสาธารณูปการพื้นฐานภายในพื้นที่ เพื่อทราบถึงสภาพทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบันซึ่งเป็นตัวแปรต้นของการศึกษา รวมถึงนำมาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มพื้นที่ย่อย
4. สอบถามประชาชนในพื้นที่ถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น ทศนคติต่อสาเหตุของปัญหา และแนวทางในการพัฒนา ทั้งทางด้านรูปแบบ และวิธีการ เพื่อจัดลำดับความสำคัญของปัญหาตามความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยในชุมชน รวมถึงระบุตำแหน่งของพื้นที่ที่เกิดปัญหา
5. จัดระดับความรุนแรงของปัญหา โดยเปรียบเทียบข้อมูลกับเกณฑ์ทางผังเมือง หรือ เปรียบเทียบข้อมูลดังกล่าวกับข้อมูลของพื้นที่อื่น ๆ ที่มีปัจจัยพื้นฐานใกล้เคียงกัน
6. วิเคราะห์โครงสร้างของปัญหาเพื่อหาสาเหตุ และผลกระทบ โดยมุ่งพิจารณาสาเหตุของปัญหาทางด้านกายภาพซึ่งสามารถแก้ไขได้ด้วยวิธีการทางผังเมือง(ในที่นี้ได้แก่การฟื้นฟูเมือง) และจำแนกกลุ่มพื้นที่ตามความคล้ายคลึงของโครงสร้างปัญหา เพื่อจะหาแนวทางในการแก้ปัญหาต่อไป
7. กำหนดแนวทางในการแก้ไขสาเหตุของปัญหาด้วยวิธีการฟื้นฟูเมืองตามความเหมาะสมของพื้นที่นั้นๆ และให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกับประชาชนตามลำดับความรุนแรง
8. วางแผนออกแบบพื้นที่ดังกล่าวตามแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ได้วางไว้ ให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการในด้านต่างๆ ของพื้นที่ เพื่อทดสอบหารูปแบบทางกายภาพที่มีความเป็นไปได้ และมีความเหมาะสม

9. สรุปผลที่ได้จากการศึกษา และเสนอแนะข้อคิดเห็นที่อาจเป็นประโยชน์ต่อการนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาครั้งต่อไป



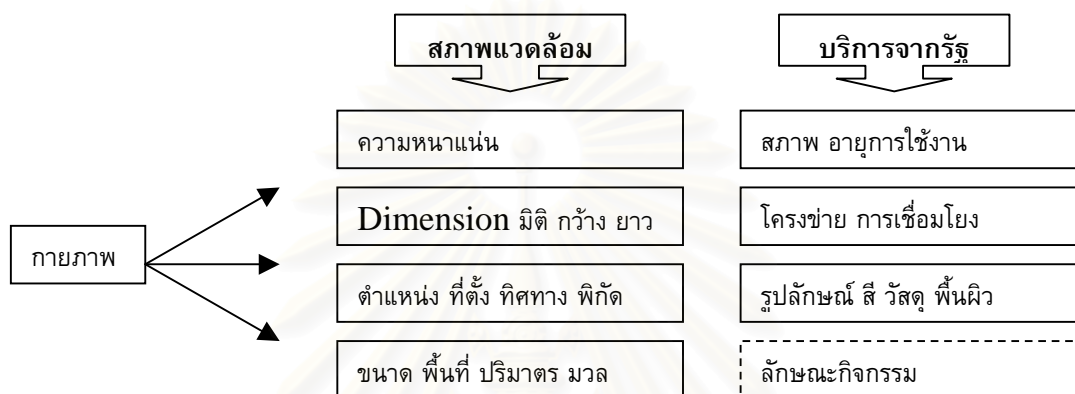
ภาพที่ 1.3 แสดงขั้นตอนการศึกษา

### 1.7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้จากการศึกษา

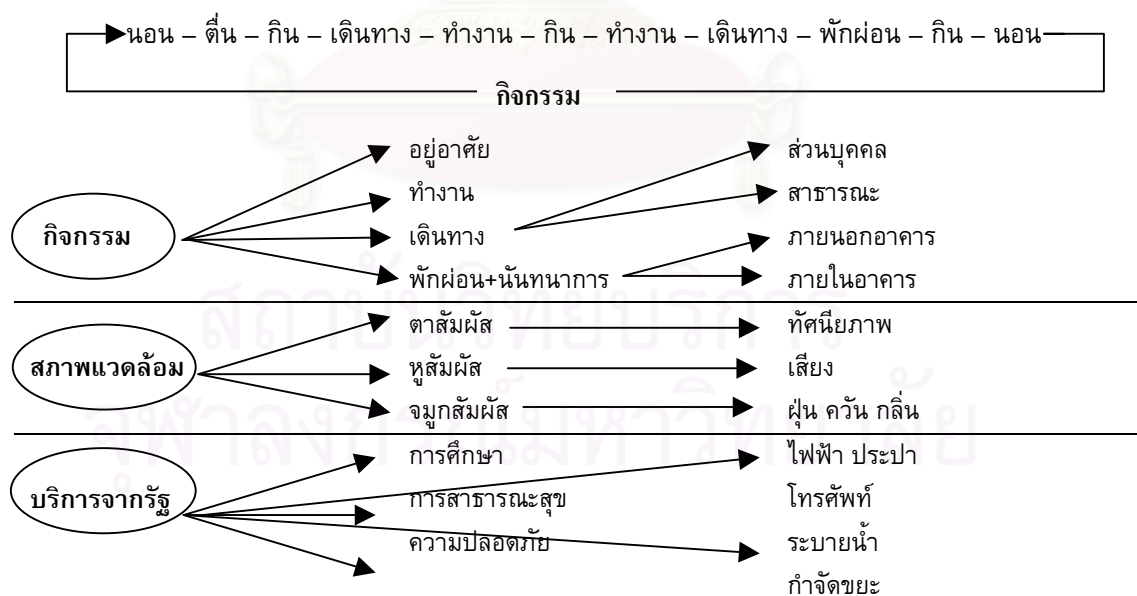
1. สภาพ สาเหตุ และผลกระทบ รวมถึงความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่
2. แนวทางการแก้ไขปัญหของพื้นที่ในเขตเมืองชั้นในโดยใช้แนวความคิดการฟื้นฟูเมือง
3. รูปแบบทางกายภาพของอาคารที่ควรจะเป็นในเขตพื้นที่เมืองชั้นใน
4. แนวทางในการพัฒนา และฟื้นฟูพื้นที่ที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน

### 1.8. เครื่องมือในการวิเคราะห์ปัญหา

เพื่อให้วิเคราะห์ถึงโครงสร้างของปัญหาในพื้นที่ การศึกษาจึงได้เก็บรวบรวมข้อมูลที่จะสามารถชี้วัดถึง ตัวแปรต้นของสมมุติฐานได้แก่ สภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจภาคสนามด้วยวิธีการเจ็บบ และบันทึกข้อมูลลงบนพิกัดแผนที่ กับ ตัวแปรตามซึ่งได้แก่ ประเภทและระดับความรุนแรงของปัญหาในการใช้งาน จากการออกแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อใช้เป็นตัวแทนแสดงถึง พฤติกรรม และทัศนคติ ของผู้ใช้สอยพื้นที่



ภาพที่ 1.4 แสดงองค์ประกอบของลักษณะทางกายภาพ



ภาพที่ 1.5 แสดงองค์ประกอบของการใช้สอยพื้นที่

### 1.8.1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างนั้น เนื่องจากไม่มีข้อมูลจำนวนประชากรที่แน่นอนจากการจัดเก็บของภาคีรัฐทราบแต่เพียงจำนวนประชากรรายแขวงในปี 40 จึงทำการสำรวจ จำนวนครัวเรือนจากจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่มีอยู่ในพื้นที่ จากนั้นจึงนำมาคูณเข้ากับ จำนวนสมาชิกต่อครัวเรือนของเขตราชเทวีซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้งหมด เพื่อให้สามารถประมาณการได้ถึงจำนวนประชากรที่มีอยู่ในพื้นที่ จากนั้นนำจำนวนประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษามาหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการของ Yamane ที่ใช้ในกรณีที่ทราบมวลประชากรแล้ว สูตรที่ใช้คือ

$$n = N/(1+Ne^2)$$

เมื่อ e คือความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง  
n คือขนาดของกลุ่มตัวอย่าง  
N คือขนาดของมวลประชากร

และเนื่องจากต้องการทราบความเห็นจากทั้งผู้ที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวในการตรวจสอบความถูกต้องของกันและกัน จึงกำหนดให้ เพิ่มกลุ่มตัวอย่างสำหรับประชากรนอกพื้นที่เข้าไปในการศึกษา

นำตัวอย่างของประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดมาแบ่งกลุ่มตัวอย่างด้วยหลักการการแบ่งกลุ่มตัวอย่างแบบแยกประเภทหรือแบบชั้นภูมิ (stratified sampling) โดยใช้การแบ่งพื้นที่ศึกษา ดังกล่าวแบ่งประชากรออกตามที่ตั้งของเรือนพักอาศัยเป็นกลุ่มแล้วจึงใช้วิธีการ สุ่มตัวอย่างแบบง่าย (simple random sampling) ในการแจกแบบสอบถามตามระยะห่างของที่พักอาศัยที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจำนวนแบบสอบถามที่ใช้จะเป็นสัดส่วนตามจำนวนประชากรที่อยู่ในพื้นที่ย่อยนั้น ๆ ซึ่งจะทำให้การแจกแบบสอบถามตามจำนวนที่ได้คำนวณไว้

พื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นอยู่ในแขวงมັกกะสัน เขตราชเทวี มีพื้นที่ ทั้งสิ้น 220,800 ตารางเมตรในการศึกษาได้แบ่งพื้นที่ออกเป็นส่วนต่าง ๆ ตามสภาพทั่วไปทางด้านกายภาพของพื้นที่ เพื่อนำมากำหนดกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้เป็นตัวแทนประชากรทั้งหมดในพื้นที่ ให้ทั่วถึง

### 1.8.2. เกณฑ์การแบ่งกลุ่มตัวอย่าง

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในกลุ่มย่อยจะต้องมีรูปแบบของกิจกรรมในพื้นที่ที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- การเข้าถึง ในกลุ่มย่อยจะต้องมีความสามารถในการเข้าถึงจากถนนใกล้เคียงกัน โดยใช้ระยะมาตรฐานความลึกที่ดิน 20 เมตรจากแนวเขตที่ดินเป็นเกณฑ์
- สภาพอาคาร ในกลุ่มย่อยแต่ละกลุ่มจะมีสภาพเก่าใหม่ของอาคาร อยู่ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน
- วัสดุก่อสร้างอาคาร แบ่งอาคารที่ก่อสร้างจากไม้และคอนกรีตออกจากกัน
- ความสูงอาคาร ในกลุ่มที่ดินย่อยจะมีความสูงของอาคารในระดับเดียวกัน
- ประเภทอาคาร ในกลุ่มจะประกอบด้วย รูปแบบของที่อยู่อาศัยที่ใกล้เคียงกัน เช่น บ้านเดี่ยว จะถูกจัดแยกออกจาก ตึกแถวหรืออาคารพาณิชย์ เป็นต้น



แต่ละกลุ่มจึงสามารถนำไปเป็นตัวแทนของ ประชากรที่อยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมที่ต่างกัน ที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษได้แก่ ปัจจัยด้าน การใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่สามารถแบ่งกลุ่มประชากรที่ เข้ามาใช้พื้นที่ในเวลากลางวัน(daytime user) และ กลางคืน(nighttime user) ออกจากกัน ซึ่งทำให้ทราบทัศนคติจากกลุ่มตัวอย่างครบถ้วน และเป็นธรรมชาติ

### 1.8.3. ข้อมูลที่ต้องการจากแบบสอบถาม

- ประเภทของปัญหาในการใช้สอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบปัญหาที่มีนัยสำคัญกับพื้นที่ ทั้งในภาพรวมของพื้นที่ศึกษา และ ในแต่ละกลุ่มพื้นที่ย่อย
- ระดับความรุนแรงของแต่ละปัญหาจากทัศนคติของผู้ใช้ เพื่อทราบถึงลำดับความสำคัญของปัญหาที่ส่งผลกับผู้ใช้ และเป็นแนวทางในการกำหนดความเร่งด่วนในการแก้ปัญหา
- ระดับความรุนแรงของแต่ละปัญหาจากการตอบสนองทางพฤติกรรมของผู้ใช้ เพื่อใช้ชี้วัดระดับความรุนแรงของปัญหาที่กรองเอาอคติบางส่วนจากผู้ตอบออกแล้ว โดยจะนำมาใช้ทดสอบความสัมพันธ์กับลักษณะทางกายภาพที่เป็นอยู่
- ทัศนคติต่อสาเหตุของปัญหาของผู้ใช้ เพื่อนำไปเป็นแนวทางหนึ่งในการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาควบคู่กับวิธีการทางสถิติ
- ทัศนคติต่อแนวทางในการแก้ไขปัญหาของผู้ใช้ เพื่อนำไปเป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดแนวทางการพัฒนาในขั้นตอนต่อไป

### 1.8.4. กรรมวิธีทางสถิติ

นอกจากวิธีการพื้นฐานทางสถิติได้แก่ การแจกนับหาค่าความถี่(frequency) การหาค่าเฉลี่ย(average) การจัดอันดับ(ranking) และการหาค่าสัดส่วน(percentage) แล้ว ในการศึกษาได้ใช้วิธีการพิจารณาความสัมพันธ์(crosstab) เพื่อวิเคราะห์ถึงความเชื่อมโยงของลักษณะทางกายภาพและปัญหาในการใช้สอย โดยพิจารณาจากระดับความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้นบนเงื่อนไขของลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกัน

และนำรูปแบบความสัมพันธ์ที่ได้มาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา ซึ่งเมื่อทราบถึง โครงสร้างของปัญหาในลักษณะเหตุและผลแล้ว จึงสามารถนำมาใช้กำหนดวิธีการในการแก้ไขปัญหา ที่จัดการโดยตรงกับต้นเหตุที่แท้จริงของปัญหาต่อไป

### 1.8.5. กรรมวิธีในการวิเคราะห์พื้นที่

เมื่อทราบถึงสาเหตุแห่งปัญหาในภาพรวมของพื้นที่ การแก้ปัญหาที่ถูกต้องจะต้องกระทำลงในตำแหน่งที่เป็นปัญหา และ เวลาที่เหมาะสมด้วย รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการต่างๆ ก็ต้องสอดคล้องและเป็นไปตามศักยภาพที่พื้นที่มีอยู่ ดังนั้นในการศึกษาจึงได้แบ่งกลุ่มพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ย่อยที่มีลักษณะใกล้เคียงกันทางด้านกายภาพ และใช้วิธีการให้ค่าคะแนนตามศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ลงบนแผนที่ (Potential Surface Analysis) ตามเกณฑ์ที่อ้างอิงได้ เพื่อนำมาใช้เป็นเงื่อนไขของการกำหนดรูปแบบการพัฒนา และความเร่งด่วนในการพัฒนาต่อไป

รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ ที่จะเกิดเป็นผลลัพธ์ของการพัฒนานั้น หมายถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะต่างๆ เป็นต้นว่า การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นน้อย หรือ การใช้ที่ดินเพื่อการ

พาณิชยกรรม การพัฒนาพื้นที่เป็นอาคารสูง หรือ อาคารในแนวราบ ต่างก็ต้องการเงื่อนไขของการกำหนดที่ตั้งที่แตกต่างกัน เช่นเดียวกัน ระดับความรุนแรงของปัญหา จำนวนชนิดของปัญหา หรือความเป็นไปได้ในการพัฒนาที่แตกต่างกัน ก็เป็นเงื่อนไขให้เกิดความจำเป็นหรือความเร่งด่วนในการพัฒนาพื้นที่ในระดับที่แตกต่างกัน

ในการศึกษา จึงได้ใช้วิธีการนำปัจจัยต่างๆของการพัฒนามาซ้อนทับเข้าด้วยกัน(Overlay) ตามแต่เงื่อนไขของรูปแบบของการพัฒนานั้นๆ แล้วจึงนำค่าคะแนนที่ได้ในแต่ละพื้นที่ย่อย มาพิจารณาถึงแนวทางในการแก้ปัญหา พื้นฟูพื้นที่ต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรม

#### 2.1. แนวความคิดการฟื้นฟูเมือง(urban renewal concept)

##### 2.1.1. ความหมายของการฟื้นฟูเมือง

การฟื้นฟูเมืองเป็นกระบวนการในการพัฒนาเมืองในส่วนที่เป็นพื้นที่ปลูกสร้าง ผ่านแนวทางที่ต่างกันตามความเหมาะสมของพื้นที่นั้นๆ เพื่อความไม่สับสน ในภาพรวมแล้ว จะถือว่ากระบวนการหรือโครงการใดๆที่เป็นการพัฒนาลงบนพื้นที่ที่มีสิ่งปลูกสร้างอยู่เดิม เป็นการฟื้นฟูเมือง หรือที่ใช้ศัพท์ภาษาอังกฤษว่า urban renewal ขณะที่ urban redevelopment หรือ urban rehabilitation จัดเป็นแนวทางหนึ่งในหลายๆแนวทางการฟื้นฟูเมือง(urban renewal)ดังที่จะกล่าวถึงต่อไป และเพื่อความเข้าใจตรงกันในความหมายของการฟื้นฟูเมืองผู้ศึกษาจึงได้ยกเอาการให้นิยามของคำว่า การฟื้นฟูเมืองจากวรรณกรรมต่างๆที่ได้ทำการทบทวนมาดังนี้

มิลวอร์ด สแตนลีย์ (Millward Stanley 1972)<sup>1</sup> ได้ให้ความหมายของการฟื้นฟูเมืองว่าเป็น การพัฒนาและการปรับปรุง อาคารและพื้นที่ทั้งหมด เมื่อถูกใช้งานจนเริ่มเก่า โตเกินกว่าจะควบคุมหรือล้าสมัย ซึ่งความเสื่อมถอยเหล่านี้เป็นวิวัฒนาการของเมืองที่เกิดขึ้นซ้ำๆต่อเนื่องเป็นไปตามธรรมชาติและเกิดขึ้นโดยคาดเดาได้ยาก ในอดีตเราอาจจะเชื่อได้ว่าเมืองสามารถปรับเปลี่ยนอย่างค่อยเป็นค่อยไปให้อยู่ในสภาพที่ร่วมสมัย แต่ปัจจุบันภายใต้ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเทคโนโลยีที่รวดเร็ว การจัดการที่รอบครอบจำเป็นต่อการชี้หน้ากระบวนการฟื้นฟูและแก้ไขสภาพปัญหาที่ซับซ้อนอันเป็นอุปสรรคของเมืองขนาดใหญ่

สจวร์ต แชปปีน จูเนียร์ และ เอ็ดเวิร์ด เจ โคเซอร์ (F. Stewart Chapin Jr. and Edward J. Kaiser 1979)<sup>2</sup> กล่าวว่า urban renewal คือ รูปแบบหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงให้เมืองกลับคืนมามีชีวิตใหม่อีกครั้งในด้านกายภาพ โดยการยึดอายุ โครงสร้างและบริการพื้นฐาน รวมถึงลักษณะทางภูมิทัศน์ทั้งหมด ด้วยการปรับเปลี่ยนหรือโยกย้าย เพื่อตอบสนองแรงกดดันของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งดูเหมือนว่า urban renewal จะเป็นกระบวนการที่ต้องดำเนินควบคู่ไปตราบเท่าที่เมืองยังดำรงอยู่

วิลเฟร็ด เบิร์นส (Wilfred Burns 1963)<sup>3</sup> คิดว่าการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองคือการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนาโดยการรื้อถอน และสร้างขึ้นใหม่ในรูปแบบที่แตกต่างไปจากเดิม โดยปฏิบัติตามแนวทางที่ผังเมืองรวมวางไว้

<sup>1</sup> Millward Stanley, "An Analysis of Housing Policy and Its Influence on Urban Renewal", Papers Presented at a Symposium Held at the University of Salford, Symposium on Urban Renewal at the University of Salford, Millward Stanley, ed., (United Kingdom: University of Salford, 1972), p. 2-3.

<sup>2</sup> F. Stewart Chapin Jr. and Edward J. Kaiser, Urban land use planning, (Chicago: University of Illinois Press, 1979), p. 271.

<sup>3</sup> Wilfred Burns, New Towns for Old : The Technique of Urban Renewal, (London: Leonard Hill, 1963), p.14.

ขณะที่การเคหะแห่งชาติ(2535)<sup>4</sup> ได้ตีความว่า การฟื้นฟูชุมชนเมือง คือ การพัฒนาพื้นที่ในเมืองที่สภาพทางกายภาพ และกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของผู้อยู่อาศัยได้เสื่อมลง ซึ่งควรมีการฟื้นฟูให้เหมาะสมกับความเจริญของเมือง เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและคงไว้ซึ่งวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ โดยให้ผู้อยู่อาศัยเดิมมีโอกาสได้ประโยชน์จากการฟื้นฟูมากที่สุด

นอกจากนี้ มิลวอร์ด สแตนลีย์ (Millward Stanley 1972)<sup>5</sup> ยังได้เพิ่มเติมว่า **urban renewal** หมายถึง การรื้อย้ายหรือการปรับปรุงการซ่อมแซมชุมชนแออัดให้อยู่ในมาตรฐานที่เหมาะสม เกี่ยวข้องกับภาระที่หนักหน่วงในการปรับปรุงพื้นที่พักอาศัยเก่าและชบเซา การอำนวยความสะดวกต่อการจราจรที่คับคั่ง และการประนีประนอมวิธีการในการแก้ไขปัญหาต่างๆ เข้ากับการสร้างสภาพแวดล้อมในการดำรงชีวิตที่ดี ซึ่งจัดเป็นงานที่ทำหายอย่างมากที่การวางผังเมืองสามารถบรรลุถึง หน้าที่หลักของการวางผังเมือง ที่ในอนาคตข้างหน้าจะเป็นการก่อสร้างซ้ำลงบนพื้นที่เมืองทั้งเมืองขนาดใหญ่และเมืองทั่วไป โดยเป็นการจัดการระบบจราจรและจัดหาระบบขนส่งที่ทันสมัย รื้อสร้างใหม่ในย่านใจกลางเมืองและย่านการค้า รวมทั้งที่เป็นการปรับปรุงและพัฒนาย่านพักอาศัยที่ล้าสมัย ความพยายามที่จะสร้างความสมดุลย์ที่มีเหตุผลระหว่างการเข้าถึงและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมจะถือเป็นหน้าที่หลัก นโยบายที่เพิ่มขึ้นสำหรับการฟื้นฟูเมือง(urban renewal) จะได้รับอิทธิพลจากบทบาทหรือสถานะของเมืองที่มีต่อภาค และความสัมพันธ์กับเมืองโดยรอบ

### 2.1.2. บทบาทและความสำคัญของการฟื้นฟูเมือง

ในส่วนนี้จะได้กล่าวถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการฟื้นฟูในเขตพื้นที่เมืองผ่านความคิดของนักวิชาการดังต่อไปนี้

ซี เอ โดเซียดิส (C.A. Doxiadis 1966)<sup>6</sup> เขียนไว้ใน Urban Renewal and the Future of the American City ว่า การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเป็นกระบวนการหนึ่งของการปรับปรุงชุมชน ซึ่งเป็นไปตามหลักธรรมชาติ คือ เมื่อชุมชนแห่งใดเจริญจนกลายเป็นเมืองและเมื่อเจริญจนถึงที่สุดก็ย่อมจะเกิดส่วนที่ทรุดโทรมตามมา อันสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนเสียใหม่ให้ดีกว่าสภาพเดิมโดยไม่จำเป็นต้องรอให้ชุมชนมีสภาพที่เลวร้ายหรือใช้การไม่ได้เสียก่อนจึงค่อยทำการปรับปรุงตามปรกติแนวความคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองนั้นจะมีพื้นฐานมาจากการได้เห็นความเจริญเติบโต โดยเฉพาะบริเวณใจกลางเมืองที่ก่อให้เกิดความแออัดของประชากร และการจราจรอันเนื่องมาจากการเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมทุกประเภททำให้มีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก แต่ขาดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นอย่างเพียงพอ จึงจำเป็นต้องทำการปรับปรุงบริเวณดังกล่าวเพื่อให้มีรูปแบบที่เหมาะสม มีการใช้ที่ดินที่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยมีการผังเมืองเป็นแนวทางในการพัฒนา อันจะทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชน และผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีและประการสำคัญทำให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

<sup>4</sup> กองผังเมืองและโครงการ ฝ่ายโครงการเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ, การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนเมือง, การสัมมนาทางวิชาการเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, กรุงเทพฯ, 2535, หน้า23-24.

<sup>5</sup> Stanley , op. cit., p.2-3.

<sup>6</sup> C.A. Doxiadis, Urban Renewal and the Future of the American City, (Chicago: Public Administration Service, 1966), p.9.

พีเรนยี อีเมียร์(Perenyi Imre 1973)<sup>7</sup> กล่าวว่าความต้องการที่จะฟื้นฟูเมืองเกิดขึ้นเนื่องมาจาก การเปลี่ยนแปลงลักษณะการผลิตในเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรวมตัวและกระจายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ อีกเช่น การใช้ที่ดินปะปนกัน โรงงานและการขนส่งที่ทำลายสภาพแวดล้อม จำนวนบ้านที่ผลิตไม่พอเพียงและไม่ได้มาตรฐาน มีโครงข่ายการกระจาย การบริการไม่เท่าเทียมกัน รูปแบบของพื้นที่ที่อยู่อาศัยเป็นแบบกระจัดกระจายและมีความหนาแน่นทำให้ไม่มีพื้นที่สีเขียวแบ่งกันไว้ เนื่องจากไม่มีการแบ่งโซนไว้ก่อน และถูกทำลายโดยโรงงานอุตสาหกรรม โครงข่ายการคมนาคมขนส่งสาธารณะ และยานพาหนะไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้อย่างพอเพียง การก่อสร้างที่เป็นไปตามยถากรรม ทำให้เกิด **block** ที่ไม่ได้สัดส่วน ทำให้คุณค่าทางภูมิศาสตร์, ประวัติศาสตร์และทางศิลปะของเมืองสูญหายไป

### 2.1.3. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฟื้นฟูเมือง

หากตัดความคำนึงถึงลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่จะทำการฟื้นฟูออกไปแล้ว โครงการฟื้นฟูเมืองโดยทั่วไปมักดำเนินการไปเพื่อวัตถุประสงค์ที่คล้ายคลึงกัน ดังเช่นที่ นิชิมูระ(Nishimura 1990)<sup>8</sup> กล่าวถึงวัตถุประสงค์หลักของการฟื้นฟูเมืองไว้ 4 ประการดังนี้

1. การพัฒนาเพื่อสภาพแวดล้อมของเมืองที่พึงปรารถนา
2. ปรับปรุง และป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นในเมือง
3. เพิ่มอุปทานของที่พักอาศัยในเขตศูนย์กลางเมือง
4. จัดระเบียบและทำให้เมืองทันสมัย

ขณะที่คณะกรรมการวางแผนปรับปรุงชุมชนของสหรัฐอเมริกา(community renewal program committee 1964)<sup>9</sup> ได้สรุปเป้าหมายในการฟื้นฟูชุมชนไว้ดังต่อไปนี้

1. เพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดิน
2. ปรับปรุงสภาพทางด้านกายภาพและเศรษฐกิจของชุมชน
3. การพัฒนาสถาบันทางสังคม
4. เพื่อความพยายามและความภาคภูมิใจของชุมชน
5. เพิ่มโอกาสให้ประชาชน
6. อนุรักษ์ชุมชน
7. จัดหาที่อยู่อาศัยสำหรับประชากร
8. บำรุงรักษาเพื่อการอยู่อาศัย
9. ประรองตองกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทต่างๆเข้าด้วยกัน

### 2.1.4. เครื่องมือและแนวทางที่ใช้ในการฟื้นฟูเมือง

<sup>7</sup> Perenyi Imre, Town Centers Planning and Renewal, (Budapest: Akademiai Kiado, 1973), p.58.

<sup>8</sup> Nishimura. (1990),

<sup>9</sup> Community Renewal Program Committee, Community Renewal Program Report: Proposals for Discussion, (Chicago: Illinois, 1964), pp. 3-4.

การฟื้นฟูเมือง(urban renewal)เป็นการพัฒนาซ้ำลงบนพื้นที่ปลูกสร้างโดยวางแผนล่วงหน้า ผ่านปฏิบัติการร่วมกันของการรื้อสร้างใหม่ (redevelopment) การปรับปรุงซ่อมแซม (rehabilitation) การอนุรักษ์ (conservation) รวมถึงวิธีการอื่นๆดังที่รวบรวมและอธิบายไว้ต่อไปนี้

1. **Redevelopment** คือการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่บริเวณใดบริเวณหนึ่ง เพื่อให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด มีการจัดพื้นที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่พอเพียงอันจะทำให้ชุมชนนั้นมีความน่าอยู่อาศัยมากขึ้น โดยเป็นการปรับปรุงแก้ไขหรือการแทนที่การใช้ที่ดินที่เป็นอยู่เดิม ผ่านการไถ่มาซึ่งที่ดินโดยการใช้อำนาจบังคับ<sup>10</sup>
2. **Rehabilitation** คือการบูรณะปรับปรุงอาคารที่มีอยู่เดิมให้ใช้การได้ดีเมื่ออาคารนั้นอยู่ในสภาพทรุดโทรมมีประโยชน์ใช้สอยน้อยลง ซึ่งมักเป็นสิ่งปลูกสร้างซึ่งอยู่ในระยะต้นของการเสื่อมถอยโดยการใช้อำนาจปรับปรุงหรือซ่อมแซมอาคารเดิม และการเพิ่มเติมบริการพื้นฐาน<sup>11</sup>
3. **Preservation / Conservation** คือการอนุรักษ์หรือการทำนุบำรุงอาคารสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ให้คงสภาพเดิมโดยไม่มีการดัดแปลงเพิ่มเติม โดยเป็นการดำรงไว้ของพื้นที่ปลูกสร้างที่อยู่ในสภาพที่ดี มีการเฝ้าดูแลอย่างเข้มแข็งจากท้องถิ่นในการใช้ที่ดินและการควบคุมความหนาแน่นของประชากร เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ามีการควบคุมการลงทุนจากภาคเอกชนที่เข้าไปในพื้นที่<sup>12</sup>

นอกจากนี้ยังมีวิธีการอื่นๆที่แยกย่อยออกมาจากแนวทางหลักทั้ง 3 แนวทางอันเนื่องมาจากลักษณะที่เป็นรูปแบบเฉพาะได้แก่

- **Adaptive Reuse** คือวิธีการที่ประยุกต์ใช้โครงสร้างเดิมของอาคารเพื่อรองรับจุดประสงค์การใช้งานที่ไม่ตรงกับหน้าที่ในอดีตที่ผ่านมา ทางเลือกในการใช้สอยจะถูกบังคับจากรูปร่างของอาคาร<sup>13</sup>
- **Renovation** คือการเปลี่ยนรูปลักษณะภายในหรือภายนอกอาคารเพื่อสร้างความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและโครงสร้างอาคารเดิม
- **Restoration** คือการสร้างสิ่งปลูกสร้างที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์หรือวัฒนธรรมขึ้นใหม่ โดยอาศัยข้อมูลที่มีมาจากอดีต เช่นรูปภาพ บันทึก แผนผัง ให้ใกล้เคียงกับสภาพในอดีตมากที่สุด<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Chapin and Kaiser, op. cit. , p. 270.

<sup>11</sup> William H. Claire, Handbook on Urban Planning, (New York: Van Nostrand Reinhold, 1973), p. 309.

<sup>12</sup> Chapin and Kaiser, op. cit. , p. 271.

<sup>13</sup> S.M. Romaya, “Urban Design in Developing Countries”, Third world planning review. Vol.12, no. 4. (1990).

<sup>14</sup> Inovero, (1990).

- **Land Readjustment** คือการพัฒนาที่ดินโดยอาศัยความร่วมมือของกลุ่มเจ้าของที่ดินในการจัดแปลงที่ดินอันได้แก่รูปทรง ตำแหน่ง และขนาด ควบคู่ไปกับการจัดบริการพื้นฐาน เพื่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม<sup>15</sup>

### 2.1.5. สาเหตุที่ต้องมีการฟื้นฟูเมือง

ความเข้าใจในสาเหตุพื้นฐานของความเสื่อมหรือความไร้ระเบียบที่เกิดขึ้นกับเมือง คือสิ่งที่ต้องเกิดขึ้นก่อนที่จะลงมือทำการฟื้นฟู เนื่องจากในการศึกษาพบว่ามี ความซับซ้อนและปัญหามากมายจากการปราศจากเครื่องมือในการวิเคราะห์ และความใหญ่โตของความสัมพันธ์ในเชิงตรรกะ<sup>16</sup>

เรย์มอนด์ เวอร์นอน (Raymond Vernon 1966)<sup>17</sup> กล่าวว่า หากปราศจากการแทรกแซงรัฐ จักรที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ของเมืองเก่า เมื่อก้าวถึงขั้นตอนของการเสื่อม (obsolescence) จะเกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างจากชนชั้นกลางมาสู่ การใช้งานเพื่อคนรายได้ต่ำ และเพิ่มความหนาแน่นขึ้น สลัมที่เก่ากว่าจะถูกละทิ้ง เช่นเดียวกับที่เคยเกิดขึ้นมาก่อน เพื่อโยกย้ายเข้าสู่ที่อยู่แห่งใหม่ ประชากรที่ลดลงในตอนแรกจะเพิ่มขึ้นในเวลาต่อมา จะเกิดกระแสของการเคลื่อนย้ายอย่างค่อยเป็นค่อยไปของประชากรไปยังขอบของเมือง หรือย่านชานเมืองเดิม ซึ่งส่งผลแบบสองทางกับการเคลื่อนย้ายของแหล่งงาน แหล่งค้าปลีก อุตสาหกรรม ซึ่งจะตอบสนองต่อการเสื่อม โดยการมองหาแหล่งที่ตั้งใหม่

เจมส์ ซี ที เมา (James C.T. Mao 1966)<sup>18</sup> มีความเห็นว่าวิวัฒนาการที่แปรผันไปตามอายุขัยของเมือง ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของถิ่นที่อยู่ รายได้ โครงสร้างชนชั้นทางสังคมจะเปลี่ยนจากสูงไปยังต่ำ การเพิ่มความหนาแน่นของประชากรและสิ่งปลูกสร้าง ระบบการถือครองที่ดิน การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมหรือประโยชน์ใช้สอย สภาพอากาศที่เสื่อมโทรมลง และ ระบบสาธารณสุขโรคที่ไม่มีประสิทธิภาพ

วิลเฟร็ด เบิร์นส (Wilfred Burns 1963)<sup>19</sup> ได้สรุปเอาไว้ว่าโดยทั่วไปแล้วสาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่ๆทั่วโลกมีอยู่ 5 ประการคือ

1. การขยายตัวของเมือง
2. ปัญหาการจราจร
3. สิ่งก่อสร้างที่ทรุดโทรม
4. ค่านิยมใหม่ ๆ ในการอยู่อาศัย และการจับจ่ายซื้อของ
5. ทศนคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

<sup>15</sup> อุทิศ บุญลือ และคณะ, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง, กรมการผังเมืองกระทรวงมหาดไทย, 2541, หน้า187

<sup>16</sup> Chapin and Kaiser, op. cit. , p. 22-23.

<sup>17</sup> Raymond Vernon, “The Changing Economic Function of the Central City,” Urban Renewal : The Record and the Controversy, James Q, Wilson, ed., (Cambridge, Massachussets: The MIT Press, 1966), p.22-23.

<sup>18</sup> James C.T. Mao, “Efficiency in public Urban Renewal Expenditure Through Benefit-Cost Analysis”, Journal of the American institute of planners 32, (March 1966), p. 86.

<sup>19</sup> Wilfred Burns, op. cit., p.14.

ขณะที่แชปปีน และ ไคเซอร์ (Chapin and Kaiser) รวมถึง เรย์มอนด์ เวอร์นอน(Raymond Vernon) ได้จำแนกรูปแบบของปัญหาที่ทำให้ต้องฟื้นฟูเมืองออกเป็น 3 ลักษณะคือ

1. urban blight(ไร้ระเบียบ) คือ สภาพหรือผลกระทบทางด้านสภาพแวดล้อมที่ขัดแย้ง และสถานการณ์หรือผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่ขัดแย้ง ลักษณะทางกายภาพของความไร้ระเบียบ(blight)อาจมีระดับตั้งแต่ที่เรียบง่ายได้แก่ สภาพของการชำรุด ขาดการบำรุงรักษาของอาคาร โครงสร้างอาคารที่เสียหาย สาธารณูปโภคที่ไม่พอเพียง การสะสมของขยะ มลภาวะ และการขาดแคลนบริการทางสังคม ไปจนถึงความไร้ระเบียบในระดับที่ซับซ้อนได้แก่ การอยู่ร่วมกันที่ไม่เหมาะสมของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะของแปลงที่ดิน กลุ่มก้อนอาคาร และ ถนนที่ล้าสมัย และไม่เหมาะสมกับการใช้งาน<sup>20</sup>
2. obsolescence(ไร้ประสิทธิภาพ) คือ รูปแบบหนึ่งของความไร้ระเบียบ โดยเกี่ยวเนื่องกับผังของแปลงที่ดิน กลุ่มก้อนอาคาร และถนนที่ไม่มีประสิทธิภาพ รวมถึงความเก่าแก่เสื่อมโทรม และการขาดแคลนสาธารณูปโภคสาธารณูปการ
3. decline(เสื่อม) คือ การลดบทบาทความสำคัญลงของพื้นที่เมื่อเวลาเปลี่ยนแปลงไป โดยสะท้อนผ่านตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ การอพยพออกของประชากร การโยกย้ายของแหล่งงาน ความซบเซาอย่างชัดเจนของอัตราการเจริญเติบโต การลดลงของรายได้ประชาชาติ และการหายไปของเงินทุนส่วนบุคคลหรือสาธารณะ<sup>21</sup>

นอกจากนี้เรย์มอนด์ เวอร์นอน(Raymond Vernon 1966)<sup>22</sup> ยังได้ตั้งเกณฑ์ในการตัดสินความเสื่อม และไร้ระเบียบของเมืองไว้ 2ประการได้แก่

1. การเคลื่อนย้ายทางเศรษฐกิจโดยเปรียบเทียบระหว่างการเคลื่อนย้ายของประชากร กับ การเคลื่อนย้ายของปริมาณงาน
2. การใช้ทรัพยากรที่ดินที่ไม่เหมาะสมทั้งภายใน และภายนอกตลาดที่ดิน<sup>23</sup>

ออโร เอ เดวิส และแอนดรูว์ บี วินสตัน (Orro A. Davis and Andrew B. Whinston 1966)<sup>24</sup> ได้แสดงข้อคิดว่าลักษณะของสาเหตุในการฟื้นฟูเหล่านี้จะไม่ส่งผลแต่เฉพาะต่อลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เท่านั้น รวมถึงปีเตอร์ เวเบอร์ (Peter Weber 1981)<sup>25</sup> ที่มีความเห็นว่าการฟื้นฟูเมืองได้ครอบคลุมถึงการแก้ไขปัญหาของเมืองสองประการหลักๆ ได้แก่ การทำงานที่ไม่ปกติในโครงสร้างของเมือง และการเสื่อมคุณภาพของอสังหาริมทรัพย์

<sup>20</sup> Chapin and Kaiser, op. cit. , p. 271.

<sup>21</sup> Raymond Vernon, op. cit., p. 3.

<sup>22</sup> Vernon, op. cit., pp. 5-22.

<sup>23</sup> Davis, op. Cit., pp. 59.

<sup>24</sup> Orro A. Davis and Andrew B. Whinston, “The economics of urban renewal, “ Urban renewal: The record and the controversy, James Q. Wilson, ed., (Cambridge, Massachussets: The MIT Press,1966), p.59.

<sup>25</sup> Peter Weber, Urban renewal in Austria, (Wien: Geschaefststelle der Oesterreichischen

Raumordnungskonferenz (OROK) ), 1981, p. 5.



## 2.2. การประยุกต์ใช้แนวความคิดการฟื้นฟูเมือง

### 2.2.1. องค์ประกอบในการดำเนินการฟื้นฟูเมือง

วิลเลียม เอช แคลร์ (William H. Claire 1973)<sup>26</sup> ได้ระบุถึงองค์ประกอบพื้นฐานที่มีความจำเป็นในการดำเนินโครงการฟื้นฟูเมืองไว้ดังต่อไปนี้

1. แผนพัฒนาท้องถิ่นและมาตรฐานในการออกแบบ
2. องค์การบริหารจัดการ
3. สภาที่ปรึกษา
4. การร่วมมือระหว่างกันของตัวแทนฝ่ายต่างๆ
5. การมีส่วนร่วมของประชาชน
6. แหล่งเงินทุนและผู้ควบคุม
7. ผังพัฒนารวม (comprehensive development plans)
8. กลยุทธ์การฟื้นฟู
9. รายการบำรุงรักษาที่แบ่งตามหน้าที่

ขณะที่กรมการผังเมือง (2541)<sup>27</sup> ได้เสนอไว้ในหนังสือทฤษฎีและความรู้ด้านผังเมืองถึงแนวทางในการจัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองว่าประกอบด้วยองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการได้แก่

การคัดเลือกพื้นที่จัดทำโครงการ โดยการกำหนดขอบเขตของการฟื้นฟูและกำหนดบริเวณพื้นที่ข้างเคียงที่จะมีผลต่อโครงการ รวมถึงการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินโครงการที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่โดยรอบ โดยได้แบ่งพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะทำการฟื้นฟูออกเป็น 2 ลักษณะได้แก่ พื้นที่ที่มีปัญหาและพื้นที่ที่มีศักยภาพ พร้อมกับได้เสนอแนะตัวชี้วัดในการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ดังนี้ 1. พื้นที่ที่มีมาตรฐานทางสาธารณสุข ปลอดภัย 2. อายุและสภาพอาคาร 3. ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม 4. ความคุ้มค่าทางด้านศิลปวัฒนธรรม 5. กิจกรรมที่ไม่เหมาะสมที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นๆ

การกำหนดบทบาทของรัฐ โดยที่นอกจากรัฐจะเป็นผู้ชี้้นำในการพัฒนาเมืองแล้วรัฐยังต้องเข้ามามีบทบาทในการฟื้นฟูซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ วัตถุประสงค์หลักของโครงการนั้นๆ ว่าเป็นไปในด้านเศรษฐกิจ หรือสังคม และทั้งนี้รัฐยังจำเป็นต้องมีเครื่องมือมาสนับสนุน โดยเฉพาะในเรื่องของกฎหมาย และควรมีการจัดตั้งองค์กรขึ้นมารับผิดชอบโดยตรง

การจัดตั้งองค์กรและกฎหมาย ในการจัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์ที่มีหน้าที่ในการประสานงาน ซึ่งเป็นองค์กรที่มีงบประมาณเป็นของตนเอง และอยู่ในรูปของบริษัทที่เกิดจากความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนซึ่งไม่ได้มุ่งหวังผลประโยชน์ในเชิงธุรกิจเพียงอย่างเดียว ทำหน้าที่ในลักษณะที่กึ่งดำเนินการและกึ่งควบคุม และสำหรับกฎหมายที่ใช้บังคับในการฟื้นฟูเมืองนั้น น่าจะมีการตรากฎหมายการฟื้นฟูเมืองขึ้นในในอนาคต แต่ในการดำเนินโครงการปัจจุบันที่ไม่มี ความจำ

<sup>26</sup> William H. Claire, Handbook on urban planning, (New York: Van Nostrand Reinhold, 1973), p. 315-335.

<sup>27</sup> อุกิต บัญญัติ และคณะ, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง, กรมการผังเมืองกระทรวงมหาดไทย, 2541, หน้า 179

เป็นที่ต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์สามารถใช้แค่ พรฎ. กฎกระทรวง หรือเทศบัญญัติ มาเป็นเครื่องมือในการดำเนินการ

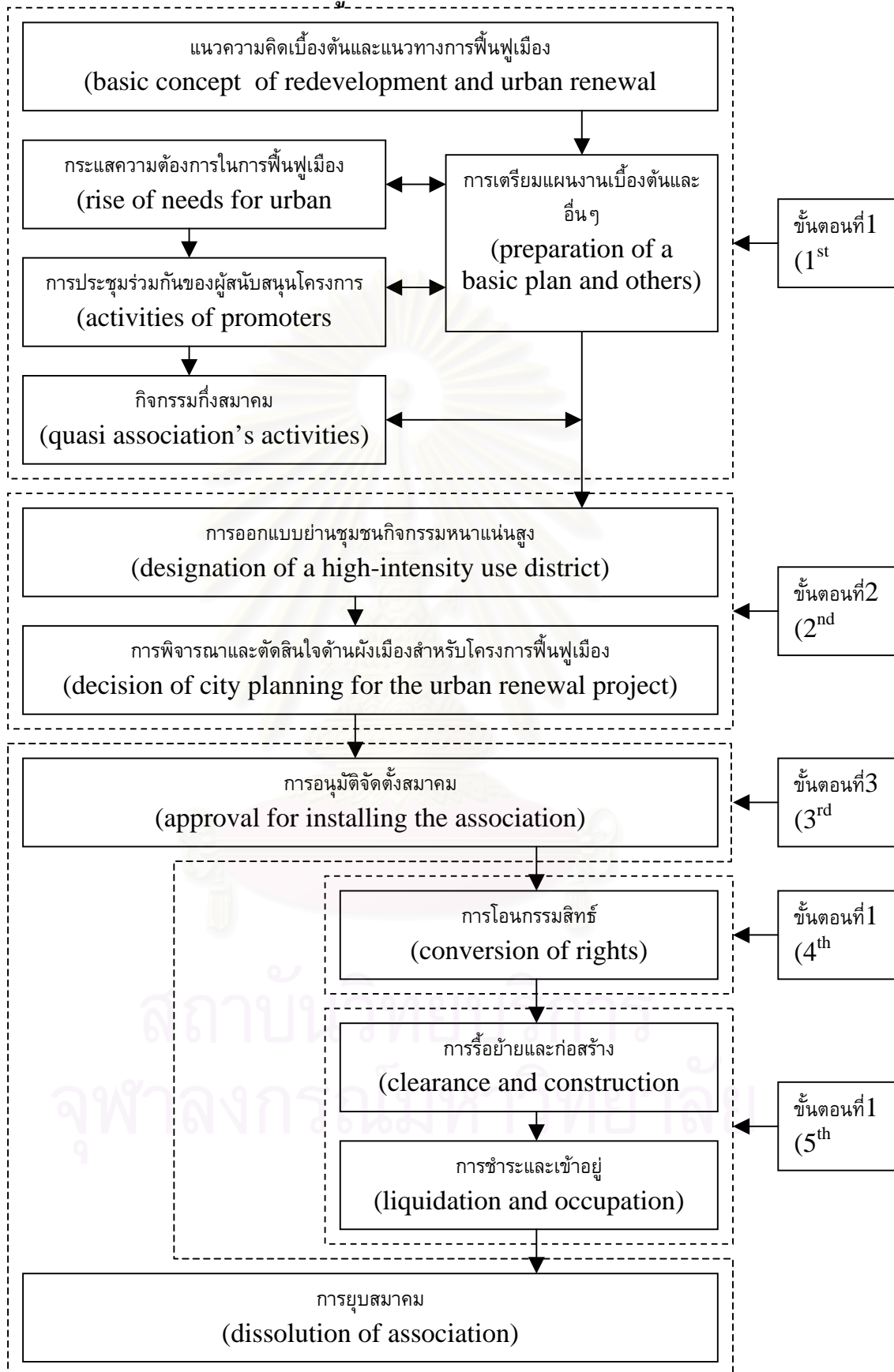
การบริหารด้านการเงินและการตลาด เนื่องจากโครงการฟื้นฟูเมืองเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณในวงเงินที่สูงมากการระดมทุนจึงเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ ซึ่งสามารถทำได้ในหลายกรณีเช่น การระดมเงินทุนโดยตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งจะต้องมีการจดทะเบียนและเป็นที่ยอมรับหรือใช้การระดมเงินทุนแบบ **secure bond** หรือ **mortgage back bond** โดยการออกหุ้นกู้เป็นโครงการๆไป และมีระยะเวลาสิ้นสุดโครงการ

การบริหารโครงการและการดูแลบำรุงรักษา เป็นขั้นตอนภายหลังจากที่ได้ฟื้นฟูพื้นที่ไปแล้วสามารถแบ่งได้เป็น2ส่วนหลักๆได้แก่ สาธารณูปโภคหลัก(ไฟฟ้า,ประปา,โทรศัพท์,ถนน และการจัดเก็บขยะ) ซึ่งควรมอบให้ส่วนท้องถิ่นรับผิดชอบโดยตรง และสาธารณูปโภครองซึ่งได้แก่สิ่งก่อสร้างที่อยู่ติดกับอาคารควรให้ออกชนเป็นผู้ดำเนินการ และเรียกเก็บเงินจากผู้อยู่อาศัยหรือใช้อาคาร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 2.2.2. ขั้นตอนการดำเนินการฟื้นฟูเมือง<sup>28</sup>



<sup>28</sup> อุทิศ บุญลือ และคณะ, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง, กรมการผังเมืองกระทรวงมหาดไทย, 2541, หน้า182

### 2.2.3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมือง

ในการที่จะทำให้โครงการฟื้นฟูเมืองบรรลุผลออกมาเป็นรูปธรรมนั้นจำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือทางด้านกฎหมายที่จะให้อำนาจกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการบังคับ ควบคุม ให้เป็นไปตามแนวทางการพัฒนาที่จะส่งผลดีกับส่วนรวมเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นธรรมดาที่อาจก่อให้เกิดผู้ที่เสียผลประโยชน์และผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ ในปัจจุบันประเทศไทยมิได้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมืองโดยตรง ในส่วนนี้จะนำเสนอประเด็นของกฎหมายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และส่งผลกับการกำหนดแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองดังนี้

#### พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518<sup>29</sup>

ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดให้มีการวางแผน การจัดทำผังเมือง และการดำเนินการให้เป็นไปตาม ผัง ใน พื้นที่ ที่ มีการ ตั้ง ถิ่นฐาน ของ มนุษย์ ทั้ง ใน ลักษณะ ของ การ สร้าง ขึ้น ใหม่ (construction) และการสร้างขึ้นแทนที่ (reconstruction) เพื่อก่อให้เกิด สุขลักษณะ ความสะดวกสบาย ความเป็นระเบียบ และความสวยงาม โดยอาศัยมาตรการที่ผสมผสานระหว่างการใช้อำนาจทางกฎหมายในการควบคุมการพัฒนา (negative measure) และการดำเนินการเพื่อส่งเสริมหรือชี้นำการพัฒนา (positive measure) จากหลักการดังกล่าวพระราชบัญญัติการผังเมืองได้จำแนกผังออกเป็น 2 ลักษณะคือ

##### ▪ ผังเมืองรวม

เป็นทั้งแผนผังและนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และดำรงรักษาพื้นที่เมือง โดยเป็นผังที่จัดทำด้วยความเห็นควรของสำนักผังเมืองหรือส่วนท้องถิ่นที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการผังเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศ ผังเมืองรวมประกอบด้วย วัตถุประสงค์ ในการวางผัง แผนที่แสดงขอบเขตผังเมืองรวม แผนที่แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผังที่โล่ง ผังแสดงโครงการสาธารณูปโภค รายการประกอบแบบและมาตรการกับวิธีการในการปฏิบัติ ตาม ผังเมืองรวมมีระยะเวลาบังคับใช้ห้าปี และสามารถขยายระยะเวลาบังคับใช้ได้สองครั้งครั้งละไม่เกินหนึ่งปี

เพื่อประโยชน์ในภาพรวมของการพัฒนาปัจจุบันผังเมืองรวมทำหน้าที่ควบคุมประเภทของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในบริเวณต่างๆของเมือง ซึ่งทำให้เกิดข้อจำกัดของพื้นที่ในการเปลี่ยนแปลงลักษณะกิจกรรมรวมถึงความหนาแน่น ที่จะเกิดขึ้นภายหลังการฟื้นฟูเมือง

##### ▪ ผังเมืองเฉพาะ

เป็นแผนผังและโครงการดำเนินการเพื่อพัฒนาบริเวณเฉพาะแห่งในเขตเมืองหรือบริเวณที่เกี่ยวข้อง โดยในพ.ร.บ.การผังเมืองพ.ศ.2518 มีนัยที่บ่งบอกถึงกระบวนการที่ต่อเนื่องระหว่างผังเมืองรวมกับผังเมืองเฉพาะ รวมถึงระบุให้ส่วนท้องถิ่นเป็นผู้จัดทำผัง โดยทั่วไปแล้วสามารถแบ่งการวางผังเมืองเฉพาะออกได้ 2 ลักษณะตามสภาพของพื้นที่ได้แก่ผังเฉพาะเพื่อการสร้างส่วนของเมืองขึ้นใหม่ (urban development) และผังเมืองเฉพาะเพื่อการพัฒนาส่วนของเมืองให้ดีขึ้น (urban renewal) การใช้บังคับผังเมืองเฉพาะกระทำโดยการตราเป็นพระราชบัญญัติ และ

<sup>29</sup> นพพันธ์ ตาปนานนท์, เอกสารประกอบการสอนวิชา กฎหมายและการบริหารผังเมือง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า15-37

โดยทั่วไปจะมีอายุการใช้งานไม่เกินห้าปี ผังเมืองเฉพาะจะมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินการบนพื้นที่ภายใต้กรรมสิทธิ์ของประชาชนจำนวนมาก จึงจำเป็นที่รัฐจะต้องทำหน้าที่ประสานการพัฒนาอันจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกัน หรือหากจำเป็นที่จะต้องมีการได้มาซึ่งที่ดินหรือสิ่งสาธารณทรัพย์ ก็สามารถนำบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ มาอนุโลมใช้

จะเห็นได้ว่าผังเมืองเฉพาะมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการฟื้นฟูพื้นที่เมือง แต่จากเนื้อหาตอนหนึ่งในมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง(ฉบับที่3)พ.ศ.2535 ซึ่งระบุให้การจัดทำผังเมืองเฉพาะเกิดขึ้นเฉพาะเมื่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นเห็นสมควร ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยขาดพัฒนาการในการจัดการและการพัฒนาเครื่องมือทางกฎหมายเพื่อรองรับทั้งการจัดทำผังเมืองเฉพาะและการฟื้นฟูเมือง เห็นได้จากที่ทั่วประเทศมีการบังคับใช้ผังเมืองเฉพาะเพียงสองแห่งเท่านั้น รวมถึงปัญหาที่การวางแผนพัฒนาเมืองไม่สามารถส่งต่อมาเป็นผลที่เป็นรูปธรรมได้

### **พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522<sup>30</sup>**

การควบคุมอาคารมักมีสาระสำคัญเกี่ยวกับความมั่นคงแข็งแรงทางด้านโครงสร้างตามหลักวิศวกรรม ความปลอดภัย สุขลักษณะ และความสะดวกในการใช้สอยทางด้านสถาปัตยกรรม แต่ในกฎหมายควบคุมอาคารฉบับปัจจุบันกลับผนวกเอาวัตถุประสงค์ของการผังเมืองเข้าไปรวมอยู่ด้วย อาจเนื่องจากการควบคุมอาคารออกเป็นกฎระเบียบที่บังคับใช้ทั่วประเทศ ขณะที่การควบคุมทางผังเมืองต้องผ่านการจัดทำและมีระยะเวลาบังคับใช้ที่จำกัด อย่างไรก็ตามการควบคุมที่เหมาะสมและครอบคลุมทำให้มีข้อจำกัดที่ไม่สามารถจำแนกรายละเอียดได้ตามสภาพความแตกต่างของพื้นที่ ทั้งยังไม่มีเงื่อนไขทางด้านเวลาของการบังคับใช้ทำให้ขาดความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงหรือการเจริญเติบโตของเมืองที่เป็นพลวัต

ข้อกำหนดของการควบคุมอาคารมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการผังเมืองได้แก่

1. ลักษณะ แบบ รูปทรง สัดส่วน เนื้อที่และที่ตั้งของอาคาร
2. ลักษณะ ระดับ เนื้อที่ของที่ว่างภายนอกอาคาร หรือแนวอาคาร
3. ระยะหรือระดับระหว่างอาคารกับอาคาร กับเขตที่ดินของผู้อื่น หรือ กับที่สาธารณะ
4. พื้นที่จอดรถ และทางเข้าออกสำหรับรถยนต์ ในด้านรูปแบบและขนาด
5. กำหนดบริเวณที่ห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้าย หรือเปลี่ยนรูปแบบการใช้อาคาร

<sup>30</sup> นพพันธ์ ตาปนานนท์, เอกสารประกอบการสอนวิชา กฎหมายและการบริหารผังเมือง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า38-40

## 2.2.4. อุปสรรคที่ขัดขวางกระบวนการฟื้นฟูเมือง

แกรม แชนด์แลนด์ (Graeme Shankland 1975)<sup>31</sup> แสดงทัศนะว่าปัญหาที่เกิดขึ้นแบบปัจจุบันทันด่วนสำหรับการฟื้นฟูเมืองคือ การวิงวอนของนักอนุรักษ์ และการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อม ในกรณีแรกความต้องการในการฟื้นฟูเมืองด้วยการแนวทางอนุรักษ์ตื่นตัวขึ้นจากการคุกคามที่เกิดขึ้นในเมืองที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ซึ่งได้แก่

1. ความต้องการที่ไม่สามารถคาดเดาได้สำหรับการทำให้เมืองทันสมัย และแรงกดดันที่มากเกินไปสำหรับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น
  - a) การเพิ่มขึ้นของประชากร
  - b) การเพิ่มขึ้นและลดลงของความมั่งคั่ง
  - c) การปรับปรุงที่มีค่าใช้จ่ายสูงของระบบโครงสร้างและบริการพื้นฐาน
  - d) การเก็งกำไร
  - e) การใช้รถยนต์
2. การขาดแคลนเงินทุนทางสังคมที่ใช้ในงานอนุรักษ์ซึ่งผูกขาดอยู่กับกลุ่มคนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง
3. การปราศจากการค้นหาหรือสำรวจความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจสังคม

และถึงแม้ว่าจะเกิดความเสียหายเปรียบทางเศรษฐกิจ การอนุรักษ์มีข้อพิสูจน์ที่ชัดเจนในประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งทรัพยากรมีอยู่จำกัด ว่าเป็นทางเลือกหนึ่งในการฟื้นฟูเมืองที่ส่งผลต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่นำเงินตราเข้าประเทศ พร้อมกับเป็นเสมือนเครื่องมือในการสร้างสำนึกในชาติ วัฒนธรรม และอิทธิพลทางจิตวิทยาสังคม

วิลเลียม เจ กริกส์บี (William J. Grigsby 1966)<sup>32</sup> ชี้ให้เห็นว่า นอกจากความล้มเหลวที่รุนแรงของตลาดที่พักอาศัยรวมถึงตลาดที่ดินในเขตเมือง ที่ขาดความสามารถที่ชัดเจนในการป้องกัน แรงที่ทำให้เกิดความเสื่อม ความล้าสมัย และความไร้ระเบียบ ยังรวมถึงความสามารถที่จะกระตุ้นให้สภาพแวดล้อมของชุมชนกลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง และมักจะเป็นความพยายามที่ปราศจากความช่วยเหลือของการแทรกแซงทางสังคม ซึ่งได้แก่สถานการณ์ดังต่อไปนี้

1. ความซับซ้อนและขนาดของตลาดที่ดิน
2. ช่องว่างของความสามารถด้านการเงินและกำลังซื้อที่มีไม่เท่าเทียมกันของประชากรในพื้นที่
3. ความสามารถในการเคลื่อนย้ายทรัพยากรของพื้นที่ที่ถูกจำกัด โดยธรรมชาติของการลงทุน และรูปแบบของการถือครองที่ดิน
4. ราคาที่ไม่น่าเชื่อถือและมาตรการทางด้านภาษีที่ดินที่ล้าสมัย
5. การขาดความร่วมมือในการตัดสินใจที่จะ กำหนดการใช้สอย และการพัฒนาที่ดิน
6. การเก็งกำไร
7. ปัจจัยภายนอกและความไม่ลงรอยกันระหว่างค่าใช้จ่ายทางสังคม กับผลตอบแทนภาคเอกชน

<sup>31</sup> Graeme Shankland, "Why trouble with historic towns," *The Conservation of City*, (Paris: Unesco, 1975), p. 22-42.

<sup>32</sup> William J. Grigsby, "Housing Markets and Public Policy," *Urban Renewal: The Record and the Controversy*, James Q. Wilson, ed., (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1966), p. 24-25.

โซ เอฟ ซี ออลัน(Choe F. C. Alan 1975)<sup>33</sup> จำแนกอุปสรรคที่ขัดขวางกระบวนการฟื้นฟูเมืองออกเป็น

1. การมุ่งเน้นที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ทางด้านสังคมซึ่งส่งผลให้เป็นโครงการที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้กับภาครัฐ
2. การมุ่งเน้นที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ด้านเศรษฐกิจ โดยใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาฐานภาษีของเมือง
3. การทำให้เกิดความสมดุลของการพัฒนา ที่ซึ่งองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นและประชาชนทั้งหมดมีส่วนร่วม และได้รับผลประโยชน์จากการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองอย่างเสมอภาค

ถึงแม้จะเกิดอุปสรรคในด้านต่างๆ ขณะดำเนินการฟื้นฟูเมืองแต่ ทอดเกียรติ ศักดิ์คำดวง เชื่อว่าการปรับปรุงฟื้นฟูสามารถพิสูจน์ได้ว่าในระยะยาวเป็นการลงทุนที่ถูกต้องแม้ว่าระยะแรกๆจะต้องรับภาระหนักในเรื่องค่าใช้จ่าย แต่ต้นทุนจากการปรับปรุงพื้นที่จะต่ำมากเมื่อเทียบกับราคาขายหลังจากพัฒนาทั้งบริเวณแล้ว ร่วมกับปริมาณของพื้นที่ขายที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง ทั้งยังสามารถพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วยกัน<sup>34</sup>

### 2.2.5. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

สจวร์ต แชปปีน จูเนียร์ และ เอ็ดเวิร์ด เจ โคเซอร์ (F. Stewart Chapin Jr. and Edward J. Kaiser 1979)<sup>35</sup> ให้ความเห็นว่าการฟื้นฟูเมืองเป็นรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงการฟื้นตัวทางกายภาพของเมืองซึ่งมีโครงสร้าง สาธารณูปโภคสาธารณูปการที่เก่าแก่และล้าสมัยไปแล้ว และในเวลาเดียวกัน พื้นที่ทั้งหมดถูกตัดแปลงแก้ไขหรือถูกแทนที่เนื่องมาจากแรงกดดันของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้น **urban renewal** เป็นการวางแผนให้พื้นที่เมืองที่มีชีวิตขึ้นมาใหม่ ให้สภาพแวดล้อมมีคุณภาพที่ดี ตลอดจนรวมเอาวิธีการทางด้านการพัฒนา การบำรุงรักษา และการอนุรักษ์ มาวางแผนออกแบบการใช้ที่ดินให้มีประสิทธิภาพซึ่งเป็นการป้องกันและการกำจัดการทำลายเมือง

พีเรนยี อีเมียร์(Perenyi Imre 1973)<sup>36</sup> กล่าวว่า การก่อสร้างและการฟื้นฟูศูนย์กลางของเมืองเป็นปัญหาน่าวิตกกังวลของการวางแผนเมืองในปัจจุบัน อัตราการเจริญเติบโตของเมืองที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม การปฏิวัติทางเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มขึ้นของประชากร หลักการวางแผนและผังเมืองต้องพิจารณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงหน้าที่ของเมือง ความต้องการในปัจจุบันและในอนาคตซึ่งต้องมั่นใจว่าจะประสบความสำเร็จแน่นอน เนื่องจากในความเป็นจริงตึกเก่าแก่และอนุสรณ์สถานต่างๆ ในประวัติศาสตร์ส่วนใหญ่จะอยู่ในศูนย์กลางของเมืองเก่าซึ่งมีค่าควรแก่การอนุรักษ์ไว้

<sup>33</sup> Choe F. C. Alan. Urban Renewal. Yeh H. K. Stephen(1975) ed., Public housing in singapore, publishing by Singapore University Press for Housing and Development Board. P. 101-102.

<sup>34</sup> ทอดเกียรติ ศักดิ์คำดวง, “Urban Development Authority”, ข่าวสารสำนักผังเมือง, ฉบับ 30(2517), หน้า 74.

<sup>35</sup> F. Stewart Chapin Jr. and Edward J. Kaiser, op, cit., p.270

<sup>36</sup> Perenyi Imre, op. cit., p. 57.

อาเธอร์ บี กัลเลียน กับ ซีมอน ไอชเนอร์ (Arthur B. Gallion and Simon Eisner 1975)<sup>37</sup> เสนอว่าในการฟื้นฟูเมืองควรทำให้มีศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่แท้จริงขึ้นแทนที่จะให้มีร้านค้าขนาดเล็กกระจายอยู่ และจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนให้เข้ากับสภาพการใช้ที่ดิน เพราะฉะนั้นเมืองใหญ่จะต้องประสบปัญหาเกี่ยวกับโครงข่ายถนน และที่สำหรับจอดรถที่ไม่สิ้นสุดโดยการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงจะสำเร็จลงได้ต้องใช้เวลายาวนาน หากแต่คุ้มค่าถ้าสามารถทำให้เมืองฟื้นสภาพปัญหาอยู่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้ และเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องจัดให้มีโครงการปรับปรุงฟื้นฟูในลักษณะผสมผสาน โดยต้องอาศัยความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนเพื่อให้การปรับปรุงฟื้นฟูเป็นไปตามเจตนารมย์

ขณะที่คาร์ลอส แคมเบลล์ (Carlos C. Cambell 1976)<sup>38</sup> มีความเห็นว่าต้องมีการวางผังโครงสร้างที่แน่นอนสำหรับการพัฒนา ภายใต้ช่วงเวลาของนโยบายเพื่อความสมดุลย์ในการให้บริการต่างๆ ตามความต้องการของประชาชนที่อยู่อาศัย กำหนดขอบเขตของการเจริญเติบโต จัดการในเรื่องความต้องการใช้ที่ดินที่ไม่จับสั่น และพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สามารถเลี้ยงตนเองได้ โดยในด้านกิจกรรมทางสังคมจะต้องประกอบด้วยบริการด้านการศึกษา การบริการสุขภาพ กิจกรรมทางด้านการพักผ่อนหย่อนใจ องค์กรของรัฐ และสถาบันทางศาสนา ส่วนกิจกรรมทางเศรษฐกิจนั้นจะต้องมีศูนย์กลางด้านการค้า ด้านกายภาพจะต้องจัดเตรียมสาธารณูปโภคและที่พักอาศัย

วิลสัน(wilson 1966)<sup>39</sup> กล่าวถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า ประชาชนควรมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูเมือง เช่นการให้ประชาชนบางส่วนมีส่วนร่วมและค้นหาสิ่งที่ตีร่วมกัน แต่ประชาชนจะไม่มีส่วนร่วมในการกำหนดบทลงโทษในการอยู่อาศัย นอกจากนี้การมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนส่งผลต่อการกำหนดเป้าหมายในการปรับปรุง และขั้นตอนในการยอมรับแนวทางการฟื้นฟู

<sup>37</sup> Arthur B. Gallion and Simon Eisner, The Urban Pattern : City Planning and Design, 3<sup>rd</sup> ed. (New York : D.Van Nostrand Co., 1975),p.365.

<sup>38</sup> Carlos C. Cambell, New Towns Another Way to Live, (Reston Virginia : Reton Publishing Company, 1976), p.21.

<sup>39</sup> Wilson, (1966), p. 405-413.



## 2.3. กรณีศึกษา

### 2.3.1. โครงการฟื้นฟูเมืองในต่างประเทศ

#### ก) โครงการฟื้นฟูเมืองในปักกิ่งประเทศจีน<sup>40</sup>

เขตเมืองชั้นในของปักกิ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศจีนมาหลายร้อยปีแล้ว และปัจจุบันยังคงเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรม และการเมือง ปักกิ่งประสบปัญหา 2 ปัญหาที่ร้ายแรงแล้วคือ ปัญหาที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงแรงกดดันจากการพัฒนาได้และปัญหาอันเนื่องมาจากความต้องการที่จะฟื้นฟูและอนุรักษ์

พื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตเมืองชั้นในนั้นมีสภาพอาคารที่เสื่อมโทรม เนื่องจากสถานะทางครอบครัวและสถานะทางเศรษฐกิจต่ำ คุณภาพของบ้านจึงต่ำและกระจัดกระจาย สาธารณูปโภค สาธารณูปการไม่ได้มาตรฐาน การสุขาภิบาลและถนนไม่ดี ขาดแคลนพื้นที่โล่งและความหนาแน่นของประชากรสูง รัฐบาลท้องถิ่นจึงได้ตัดสินใจที่จะทดลองสร้างโครงการการฟื้นฟูที่อยู่อาศัยในเขตเมืองชั้นใน โดยมีจุดประสงค์ที่จะ สร้างขึ้นใหม่และปรับปรุงพื้นที่บางส่วนหรือทั้งหมดเพื่อแก้ปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมในชุมชนเก่าและการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม หลังจากที่ได้มีการพัฒนาพื้นที่ใหม่ ๆ แล้ว มีสิ่งก่อสร้างใหม่เกิดขึ้นในบริเวณชานเมืองซึ่งเป็นการช่วยลดแรงกดดันจากประชากรในส่วนแกนชั้นในของเมือง ซึ่งมีผลทำให้ขนาดครัวเรือนเฉลี่ยในพื้นที่เขตเมืองชั้นในลดลงจาก 4 เป็น 3.4 คน/ครัวเรือน และความหนาแน่นของประชากรเริ่มลดลง นอกจากนี้ยังได้มีการพิจารณาแนวทางการพัฒนาของเมืองชั้นใหม่ ซึ่งพบว่ามิโซนที่มีอาคารสูงอยู่ติดกับศูนย์กลางประวัติศาสตร์มากเกินไป การปรับปรุงฟื้นฟูจึงมีการกำหนดความสูงของอาคารและมีการควบคุม F.A.R.

#### ข) โครงการฟื้นฟูเมืองโอมาฮาประเทศสหรัฐอเมริกา<sup>41</sup>

เหมือนเมืองอื่นๆในประเทศสหรัฐอเมริกา คือบริเวณศูนย์กลางของเมืองเริ่มเสื่อมลง ธุรกิจการค้าปลีกเริ่มหายไป ศูนย์กลางการค้าขายในรอบนอกถูกซื้อทำลาย และมีการละทิ้งอาคารที่มีราคาแพง เริ่มมีการตระหนักถึงการฟื้นฟู โดยการย้ายโรงงานอุตสาหกรรมออกไปอยู่ในสวนอุตสาหกรรมที่มีความสะดวกสบายมากกว่า และดึงดูดให้ประชาชนกลับไปเขตเมืองชั้นใน โครงการฟื้นฟูทำให้พื้นที่เต็มไปด้วยหญ้าสีเขียว และมีทางน้ำตัดผ่านซึ่งเป็นหัวใจของโอมาฮา ทำให้มีคนหนาแน่นทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน มีการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในเขตเมืองชั้นใน โดยให้มีการตัดแปลงพื้นที่ตามความต้องการของแต่ละบุคคล เช่นในตลาดจัตุรัส ที่มีอาคารที่ขายส่งผักและผลไม้ ในปัจจุบันอาคารเหล่านี้ได้เปลี่ยนไปเป็น ร้านค้า ภัตตาคาร ที่อยู่อาศัย และแกลอรี่ เป็นต้น โดยชั้นบนตัดแปลงเป็นที่อยู่อาศัยจึงสามารถทำให้ประชาชนกลับไปเขตเมืองชั้นในอีกครั้ง

### 2.3.2. โครงการฟื้นฟูเมืองในประเทศไทย

<sup>40</sup> Micheal L. Leaf, Asian Urban Research Network : Inner City Neighbourhood Development, (Canada: Vancouver, 1993), p. 1-19.

<sup>41</sup> Paine Sylvia, Omaha Insures Its Future Journal of Northwest Orient Reports, (1983).

### ก) กรณีการเคหะชุมชนดินแดง<sup>42</sup>

ชุมชนดินแดงถือเป็นชุมชนอาคารสงเคราะห์สำหรับผู้มีรายได้น้อยรุ่นแรกของรัฐบาล บนบริเวณที่โล่งที่เคยเป็นทุ่งนาและที่ทิ้งขยะมูลฝอยของเทศบาลกรุงเทพมหานคร ซึ่งเทศบาลได้จัดซื้อเมื่อปีพ.ศ.2485 ได้เริ่มก่อสร้างเป็นเรือนแถวไม้โดยกรมประชาสงเคราะห์และปรับเปลี่ยนมาเป็นอาคารแบบแฟลต5ชั้น ก่อนที่การเคหะจะรับโอนเข้ามาดูแลรับผิดชอบ จนถึงปัจจุบันมีหน่วยพักอาศัยทั้งสิ้น 8,976 หน่วย บนพื้นที่ทั้งสิ้น 635 ไร่ซึ่งกรมธนารักษ์เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดิน

โครงการฟื้นฟูชุมชนเคหะชุมชนดินแดงเป็นไปตามเงื่อนไขการคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการปรับปรุงฟื้นฟูตามโครงการของการเคหะแห่งชาติ เนื่องจากอยู่ในทำเลที่เหมาะสม สามารถที่จะทำการรื้อย้ายได้ มีระดับความเสื่อมโทรมที่ชัดเจน มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาที่ดินให้เกิดความเหมาะสม และการใช้ประโยชน์ที่ดินยังขาดประสิทธิภาพ การปรับปรุงเคหะชุมชนดินแดงยังเป็นการเสริมสร้างภาพพจน์และสิ่งแวดล้อมของศาลาว่าการกรุงเทพมหานครแห่งใหม่

การฟื้นฟูมีเป้าหมายหลักที่จะปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่และเป็นไปตามวิสัยทัศน์ที่กำหนดให้พื้นที่คงความเป็นศูนย์กลางการบริหารส่วนท้องถิ่น และเป็นโอกาสของคนทุกชนชั้นในการอยู่ใจกลางเมือง โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินโครงการดังนี้

1. เพื่อจัดเป็นโครงการนำร่องในการพัฒนาเมืองด้วยแนวทางการฟื้นฟูเมืองร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่นและองค์กรที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อทำการจัดสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ให้กับผู้อยู่อาศัยเดิมในชุมชน พร้อมพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการเพื่อส่งผลให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น
3. เพื่อทำการจัดสร้างที่อยู่อาศัยใหม่เพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยกลุ่มใหม่ที่มีความต้องการอาศัยอยู่ในบริเวณนี้ ซึ่งเป็นการลดความต้องการที่อยู่อาศัยในระดับหนึ่ง
4. เป็นการเพิ่มแหล่งงานให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชนและลดปัญหาการเดินทางไปทำงาน ซึ่งส่งผลต่อการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่
5. เป็นการพัฒนาการใช้ที่ดินในโครงการให้เหมาะสมตามศักยภาพของทำเลที่ตั้งและพัฒนาความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>42</sup> ส่วนฟื้นฟูเมือง การเคหะแห่งชาติ , เอกสารเรื่องแนวคิดการฟื้นฟูเมือง ฟื้นฟูชุมชน กรณีศึกษาชุมชนดินแดง, 2542.

### ข. กรณีศึกษาชุมชนชอยเซ่งกี<sup>43</sup>

ชุมชนชอยเซ่งกีเป็นชุมชนเก่าแก่ เป็นแบบฉบับของการตั้งถิ่นฐานของผู้มีรายได้น้อยกลางเมือง เริ่มด้วยการเป็นชุมชนที่เช่าซึ่งค่อยๆ แอ่ดขึ้นตามการพัฒนาของเมือง ปีพ.ศ.2521 ได้เกิดไฟไหม้ครั้งใหญ่ทำให้ชาวบ้าน เสียสิทธิการเป็นเจ้าของและผู้อยู่อาศัย มีผลทำให้ชุมชนเสื่อมโทรมลง ประกอบกับความต้องการใช้ที่ดินสูงขึ้นมาก เป็นแรงผลักดันให้เกิดการปรับปรุงการใช้ที่ดินในบริเวณนี้เสียใหม่

แทนที่ชาวบ้านจะต้องรื้อย้ายออกไปหาที่อยู่อาศัยใหม่เหมือนกับสลัมแห่งอื่นๆ ได้มีการตกลงที่จะแบ่งที่ดินกันระหว่างเจ้าของที่ดินกับชาวบ้าน โดยเจ้าของที่ดินจะขายที่ดินบางส่วนให้กับผู้อยู่อาศัย ผู้อยู่อาศัยทั้งหมดจะย้ายเข้ามาอยู่ในที่ดินแปลงนี้ เจ้าของที่ดินจะได้ที่ดินส่วนที่มีค่าทางเศรษฐกิจไปพัฒนาตามความต้องการ ขณะที่ผู้อยู่อาศัยสามารถอยู่อาศัยในที่เดิมได้ต่อไปอย่างมั่นคง โดยการรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสหกรณ์ เพื่อจัดระเบียบที่อยู่อาศัยและสาธารณูปโภคใหม่ให้ดีขึ้น ทำให้ชาวบ้านสามารถทำมาหากินในบริเวณเดิม และพัฒนาชุมชนของตนต่อไปได้โดยไม่หยุดชะงัก วิธีดังกล่าวนี้เรียกว่า การแบ่งปันที่ดินกัน (land sharing)

ชุมชนชอยเซ่งกีมีพื้นที่รวมประมาณ 15 ไร่ ประกอบด้วยบ้านจำนวน 132 หลังคาเรือน 216ครอบครัว หรือเป็นประชากร 928คน โดยส่วนใหญ่เป็นบ้านชั้นเดียวมีส้วมส่วนตัวและมีไฟฟ้าใช้แต่ยังขาดแคลนน้ำกินน้ำใช้

ในการฟื้นฟูชุมชนการเคหะแห่งชาติได้ตั้งคณะทำงานขึ้นชุดหนึ่ง เพื่อทำงานร่วมกับชาวบ้าน ดำเนินการตามขั้นตอนตั้งแต่ การสำรวจข้อมูล การพิจารณาสีทธิ กำหนดขนาดโครงการและขนาดแปลงที่ดิน ตกลงราคาและรายละเอียดการซื้อขาย วางผังแบ่งแปลงและกำหนดราคาต่อแปลง การจัดตั้งสหกรณ์ การก่อสร้างที่อยู่อาศัย ก่อตั้งศูนย์ชุมชน จนกระทั่งก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค โดยที่พักอาศัยที่สร้างขึ้นใหม่นั้นจะขึ้นอยู่กับความสามารถในการจ่ายและความพอใจของผู้อยู่อาศัย ซึ่งแบ่งออกเป็นการก่อสร้างบ้านแถวคอนกรีต 3 ชั้นพร้อมตลาดฟ้าร่วมกัน หรือต่างคนต่างสร้าง โดยในการดำเนินการฟื้นฟูชุมชนได้พบปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาในการเพิ่มภาระด้านค่าใช้จ่ายของชาวบ้านซึ่งยังคงมีรายได้น้อยแต่จ่ายค่าที่อยู่อาศัยอย่างเป็นระบบ
2. ปัญหาการขาดแหล่งเงินกู้ เพื่อลงทุนก่อสร้างที่อยู่อาศัย ซึ่งทางรัฐจำเป็นต้องจัดหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำและสามารถผ่อนชำระได้ในระยะยาว
3. ปัญหามาตรฐานที่อยู่อาศัยและการแบ่งแปลงขนาดที่ดิน ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานในการขออนุญาตปลูกสร้างทำให้เกิดความล่าช้า
4. ปัญหาด้านภาษี สหกรณ์เคหะสถานจะต้องเสียภาษีตามกฎหมายโดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งที่เป็นองค์กรที่ไม่มีผลกำไร
5. ปัญหาการสร้างกระบวนการกลุ่มของชาวบ้านผ่านขั้นตอนผลประโยชน์ต่างๆ
6. ปัญหาการขาดความรู้ความเข้าใจ และการขาดการสนับสนุนที่เพียงพอจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

<sup>43</sup> ศูนย์วิชาการที่อยู่อาศัยการเคหะแห่งชาติ, โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยตัวอย่างโดยวิธีประสานประโยชน์ทางที่ดิน ชุมชนชอยเซ่งกี, 2534.

### 2.3.3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมือง

#### ก. แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร<sup>44</sup>

เป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาของเมืองชั้นใน ซึ่งเขตสัมพันธวงศ์ถือเป็นย่านธุรกิจการค้าดั้งเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งแขวงจักรวรรดิ จากการสำรวจสภาพทั่วไปและสัมภาษณ์ประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 350 ตัวอย่างซึ่งแบ่งออกเป็นกลุ่มผู้ใช้ที่ดินและอาคาร กลุ่มผู้มาใช้บริการในพื้นที่ และกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ พบว่าปัญหาที่มีความจำเป็นเร่งด่วนได้แก่ 1.ปัญหาด้านการจราจร ที่สืบเนื่องมาจากความคับแคบของถนนและซอย พฤติกรรมการจอดรถขนถ่ายสินค้าบนพื้นผิวจราจร ประกอบกับการผ่านเข้ามาในพื้นที่ของยานพาหนะจำนวนมาก 2.ปัญหาการใช้ที่ดินและอาคารเนื่องจากขาดการวางแผนการใช้ที่ดินล่วงหน้า ขาดปริมาณพื้นที่เว้นว่างที่เหมาะสมกับความปลอดภัยและสุขภาพของผู้อยู่อาศัย และสภาพอาคารที่ชำรุดทรุดโทรม 3.ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อสุขภาพอนามัยของประชากร

#### ▪ สำหรับปัจจัยที่นำมาพิจารณาและวิเคราะห์โครงสร้างของปัญหาได้แก่

ลักษณะทางกายภาพ	โครงสร้างพื้นฐาน	สถานะแวดล้อม
— ที่ว่างระหว่างอาคาร	— ถนนซอยและทางเท้า	— การกำจัดขยะมูลฝอย
— วัสดุก่อสร้างอาคาร	— การระบายน้ำ	— การระบายน้ำ
— สภาพอาคาร	— ระบบประปา	— น้ำเน่า
— ความสูงอาคาร	— ระบบไฟฟ้า	— ความปลอดภัย
	— บริการขนส่งสาธารณะ	— ฝุ่นละออง
	— สภาพการจราจร	— คิว, ไอเสีย
	— ที่จอดรถ	— เสียงรบกวน
	— สาธารณูปการต่าง ๆ	

#### ▪ ร่วมกับศักยภาพของพื้นที่ที่ส่งเสริมให้เกิดการปรับปรุงฟื้นฟูได้แก่

การใช้ที่ดินและพัฒนาการการใช้ที่ดิน

ความหนาแน่นและการเปลี่ยนแปลงประชากร

แผนพัฒนาและโครงการพัฒนาต่างๆของรัฐและเอกชน

สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

- การกระจุกตัวทางเศรษฐกิจ
- รายได้จากภาษีและค่าทำเนียม
- แหล่งงานและแรงงาน

การใช้ที่ดินไม่เต็มตามประสิทธิภาพ

- ขนาดแปลงที่ดินและความหนาแน่นของอาคาร
- ราคาที่ดิน

<sup>44</sup> อัจฉรา ปญญฤทธิ์, แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

— อัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินและสัดส่วนของพื้นที่อาคารปกคลุมที่ดินในการศึกษาได้แบ่งพื้นที่ในแขวงจักรวรรดิออกเป็น 18 โซน ซึ่งแต่ละโซนมีรูปแบบตลอดจนลักษณะการใช้สอยอาคารที่แตกต่างกัน ตามหลักเกณฑ์การแบ่งของสำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร จากนั้นจึงกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสมตามโซนต่างๆ

แนวทางในการแก้ปัญหาสำหรับการศึกษานี้ดำเนินการโดยการยึดหลักของการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่และมีการผังเมืองเป็นแนวทางในการพัฒนา ดังต่อไปนี้

1. การวางแนวทางการใช้ที่ดินให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ มีการพัฒนาสร้างอาคารสูงที่ประกอบด้วยการใช้สอยหลายประเภท เพื่อการเพิ่มพื้นที่ใช้สอย
2. ทำการจัดระบบจราจรให้เหมาะสมมีความคล่องตัวมากขึ้น โดยการเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรขยายขนาดถนนและซอย
3. ทำการเสริมสร้างสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้ดีขึ้นเพื่อให้เหมาะสมกับการพักอาศัยและประกอบธุรกิจการค้า จัดบริการสาธารณะต่างๆ
4. ส่งเสริมให้มีการบูรณะปรับปรุงและอนุรักษ์อาคารในบางสถานที่ เช่นอาคารสถานที่ศาสนสถาน หรืออาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัยในทางตรง คือ การเพิ่มความคล่องตัวในการจราจร ซึ่งส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก ในทางอ้อมก่อให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจต่อเนื่องไปยังพื้นที่โดยรอบ ทั้งนี้จะต้องได้รับความสนับสนุนและร่วมมือกับระหว่างภาครัฐบาลกับภาคเอกชน

#### ▪ ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. ควรเน้นการลงทุนจากภาคเอกชนโดยมีการเตรียมพร้อมด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการจากภาครัฐไว้คอยรองรับ
2. ในอนาคตเมื่อมีการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองแล้ว บริเวณริมน้ำอาจจัดให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชนได้ต่อไป
3. กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับจับจ่ายซื้อสินค้าโดยที่คงลักษณะการค้าแบบดั้งเดิมเอาไว้ และปรับปรุงให้มีความสะดวก สะอาด และความปลอดภัยต่อการสัญจรโดยห้ามไม่ให้มีการใช้ยานพาหนะในบริเวณดังกล่าว และส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว
4. ส่งเสริมการใช้ประโยชน์อาคารให้คุ้มค่า โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสม (mix used) และสร้างที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียงเพื่อลดการเดินทางระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัย
5. ส่งเสริมให้มีการใช้การสัญจรทางน้ำ หรือการสัญจรในรูปแบบอื่นๆ
6. ควรศึกษาถึงผลต่อเนื่องที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงฟื้นฟู

## ข. การศึกษาหาศักยภาพของพื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูในเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตราชเทวี<sup>45</sup>

เป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาของเมืองชั้นใน โดยเฉพาะในเขตราชเทวีซึ่งปัญหาของพื้นที่ได้แก่ ปัญหาจราจรที่ขาดถนนสายรอง และขาดการเชื่อมต่อที่ดีกับถนนสายหลัก ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ปะปนกันและการใช้พื้นที่ไม่คุ้มค่า ปัญหาความหนาแน่นของประชากรในภาคกลางวันที่เพิ่มทำให้เกิดความไม่สมดุลกับบริการสาธารณะพื้นฐานที่มีอยู่ และ ปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม

ปัญหาต่างๆที่ได้จากการศึกษาเบื้องต้น ได้นำมาเป็นปัจจัยในการหาพื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟู โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เชิงพื้นที่(potential surface analysis) ซึ่งปัจจัยที่นำมาใช้ในการศึกษาได้แก่

### ▪ ปัจจัยแวดล้อมทางกายภาพ(physical environment)

1. ความปะปนกันของการใช้ประโยชน์ที่ดิน
2. ความทรุดโทรมของสภาพอาคาร
3. ความไม่คุ้มค่าในการใช้พื้นที่
4. การขาดการระบายน้ำของพื้นที่
5. การไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการจากสถานพยาบาล
6. การไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการจากสถานศึกษา
7. การไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการจากศาสนสถาน
8. การเข้าถึงไม่สะดวกของพื้นที่
9. ปัจจัยแวดล้อมที่ไม่ใช่กายภาพ(non-physical environment)
10. ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินจากผังเมืองรวม
11. ความคับคั่งของปริมาณการจราจร
12. ลักษณะการถือครองที่ดิน
13. ทิศนคติของประชาชนในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนและสภาพแวดล้อม

จากการศึกษาพบว่าพื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูในลำดับแรกอยู่บริเวณริมฝั่งมักกะสัน ซึ่งเป็นชุมชนแออัดและตึกร้างที่มีพื้นที่คับแคบ ซึ่งควรทำการปรับปรุงด้วยการรื้อร้าง(clearance) พื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูอันดับสองจะกระจายอยู่ทั่วเขต ซึ่งส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินเป็นชุมชนแออัดตึกร้างและที่โล่ง ซึ่งจากการศึกษาเสนอให้ใช้วิธีการสร้างใหม่(redevelopment)และการปันส่วนที่ดิน(land sharing) ส่วนพื้นที่อื่นๆ เสนอให้มีการปรับปรุงโดยใช้วิธีการบูรณะซ่อมแซม

<sup>45</sup> วัฒนเพ็ญ เจริญตระกูลปิติ, การศึกษาหาศักยภาพของพื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูในเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตราชเทวี, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2540.

▪ ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. ควรคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาที่แตกต่างกันกับความหนาแน่นประชากรที่ใช้งานในพื้นที่ เช่นในเขตราชเทวีซึ่งช่วงเวลากลางวันจะมีประชากรเข้ามาในพื้นที่สูงกว่าช่วงกลางคืนมาก
2. สนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า ในรูปแบบของการพัฒนาที่ดินเช่น การจัดรูปที่ดิน การประสานประโยชน์การใช้ที่ดิน โดยการประชาสัมพันธ์ให้แก่ภาครัฐเอกชน และเจ้าของที่ดิน
3. พื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงในอันดับต้นๆควรมีทั้ง ศักยภาพ(potential)ในการพัฒนา และมีความจำเป็น(need)ในการแก้ไขปัญหา ซึ่งต้องได้รับความร่วมมือจากเจ้าของพื้นที่ด้วย
4. ในการหาศักยภาพของพื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟู อาจจะประกอบด้วยปัจจัยในการวิเคราะห์ที่มากกว่านี้ เช่น ราคาที่ดิน กฎหมายสิ่งแวดล้อม สาธารณูปโภคและสาธารณูปการอื่นๆ
5. ในการศึกษาควรให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง(stakeholders) เช่น เจ้าของที่ดิน ผู้อยู่อาศัย เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนามากที่สุด
6. ในการปรับปรุงระบบจราจรและขนส่งสาธารณะต้องคำนึงถึงแนวท่อประปาและท่อระบายน้ำที่มีอยู่เดิมรวมถึงหลีกเลี่ยงการออกแบบที่กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำลงสู่แม่น้ำ
7. ในพื้นที่ที่มีจุดขึ้นลงรถไฟฟ้าควรมีความกว้างของทางเท้าที่พอเพียงต่อการรองรับจำนวนประชากรที่เข้ามาใช้บริการ
8. ในการพัฒนาพื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตไปในแนวตั้งควรคำนึงถึงความพอเพียงของพื้นที่จอดรถและระบบป้องกันอัคคีภัยในอาคารสูง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### บทที่ 3

#### กรอบแนวทางการพัฒนา

##### 3.1. ที่ตั้งและความเชื่อมต่อของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ใน แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานครเมืองหลวงที่เป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ-สังคม การบริการ และ คมนาคม โดยเขตราชเทวีนั้นถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มเขตเมืองชั้นในจากการแบ่งกลุ่มพื้นที่ 50 เขตของกรุงเทพมหานคร ตามความหนาแน่นและระดับการพัฒนาของเมืองซึ่งมีอยู่ทั้งหมด 3 กลุ่มใหญ่ๆ ได้แก่<sup>1</sup>

- ก) เขตชั้นใน ได้แก่พื้นที่ที่อยู่ใจกลางกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวมาตั้งแต่แรกเริ่ม มีการใช้พื้นที่เต็มเกือบทั้งบริเวณ มีที่ว่างน้อย และอาคารมีแนวโน้มหนาแน่นและสูงขึ้น การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ส่วนใหญ่เป็นย่านพาณิชย์กรรม มีบทบาทสำคัญในการเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของอาคารที่พักอาศัยหนาแน่น สถาบันการศึกษา และ สถานที่ราชการ ความเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาการมาก่อน ทำให้อาคารเสื่อมโทรม ความหนาแน่นในอาคารหลายๆแห่งทำให้มีปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เขตเหล่านี้ได้แก่ เขตสัมพันธวงศ์ บางรัก พญาไท ดุสิต ห้วยขวาง ปทุมวัน พระนคร ราชเทวี เป็นต้น
- ข) เขตชั้นกลาง ได้แก่เขตรอยต่อระหว่างเขตชั้นในและเขตชั้นนอก ใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นย่านพักอาศัย เป็นเขตที่เริ่มมีการขยายตัวของเมืองมากที่สุด โดยเฉพาะการขยายตัวในเชิงพื้นที่ของสิ่งปลูกสร้างและการจัดสรรที่ดินซึ่งทำให้ต้องจัดหาสาธารณูปโภคสาธารณูปการออกไปรองรับศูนย์กลางของชุมชนจะเป็นย่านพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ที่ให้บริการพื้นที่เป็นบริเวณกว้าง โดยมีถนนสายหลักเป็นสิ่งที่กำหนดทิศทางการขยายตัวของเมือง เขตเหล่านี้ได้แก่ เขตบางเขน บางกะปิ พระโขนง เป็นต้น
- ค) เขตชั้นนอก ได้แก่เขตชานเมืองรอบนอกออกไป ทำหน้าที่ในการผลิตที่ต่อเนื่องกับจังหวัดข้างเคียง ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ลักษณะชุมชนเมืองในเขตเหล่านี้มักจะเป็นศูนย์กลางการให้บริการของพื้นที่โดยรอบซึ่งยังไม่ได้เริ่มพัฒนา แต่มีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตขึ้นตามเส้นทางคมนาคม เขตเหล่านี้ได้แก่ เขตมีนบุรี หนองจอก ลาดกระบัง ดลิ่งชัน เป็นต้น

ปัจจุบันเขตราชเทวีมีพื้นที่รวม 7.126 ตารางกิโลเมตร เป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินทางที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น 4 แขวงคือ แขวงถนนเพชรบุรี แขวงถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท และ แขวงมักกะสันซึ่งเป็นที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา โดยเขตราชเทวีมีอาณาเขตดังต่อไปนี้

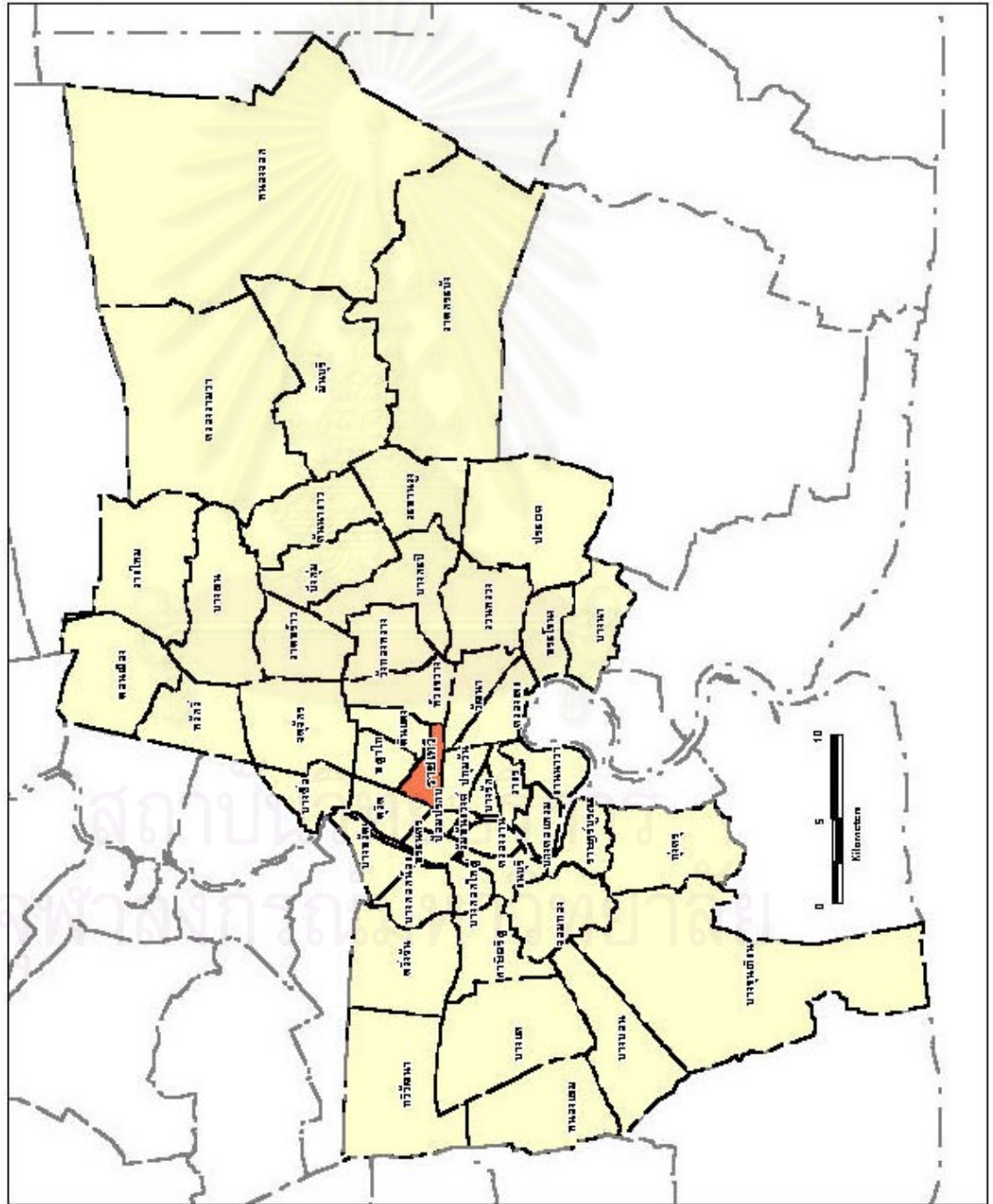
- ทิศเหนือ ติดต่อกับ แขวงสามเสนในเขตพญาไท, แขวงดินแดง เขตดินแดง
- ทิศใต้ ติดต่อกับ แขวงคลองเตยเขตคลองเตย, แขวงลุมพินีเขตปทุมวัน, แขวงวังใหม่และแขวงรองเมืองเขตปทุมวัน
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ แขวงบางกะปิเขตห้วยขวาง
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ แขวงสี่แยกมหานครและแขวงสวนจิตรลดาเขตดุสิต

<sup>1</sup> ประชาชาติธุรกิจ 2526 : 134-134





แผนที่ 3.2 แสดงการแบ่งเขตปกครองของกรุงเทพมหานคร

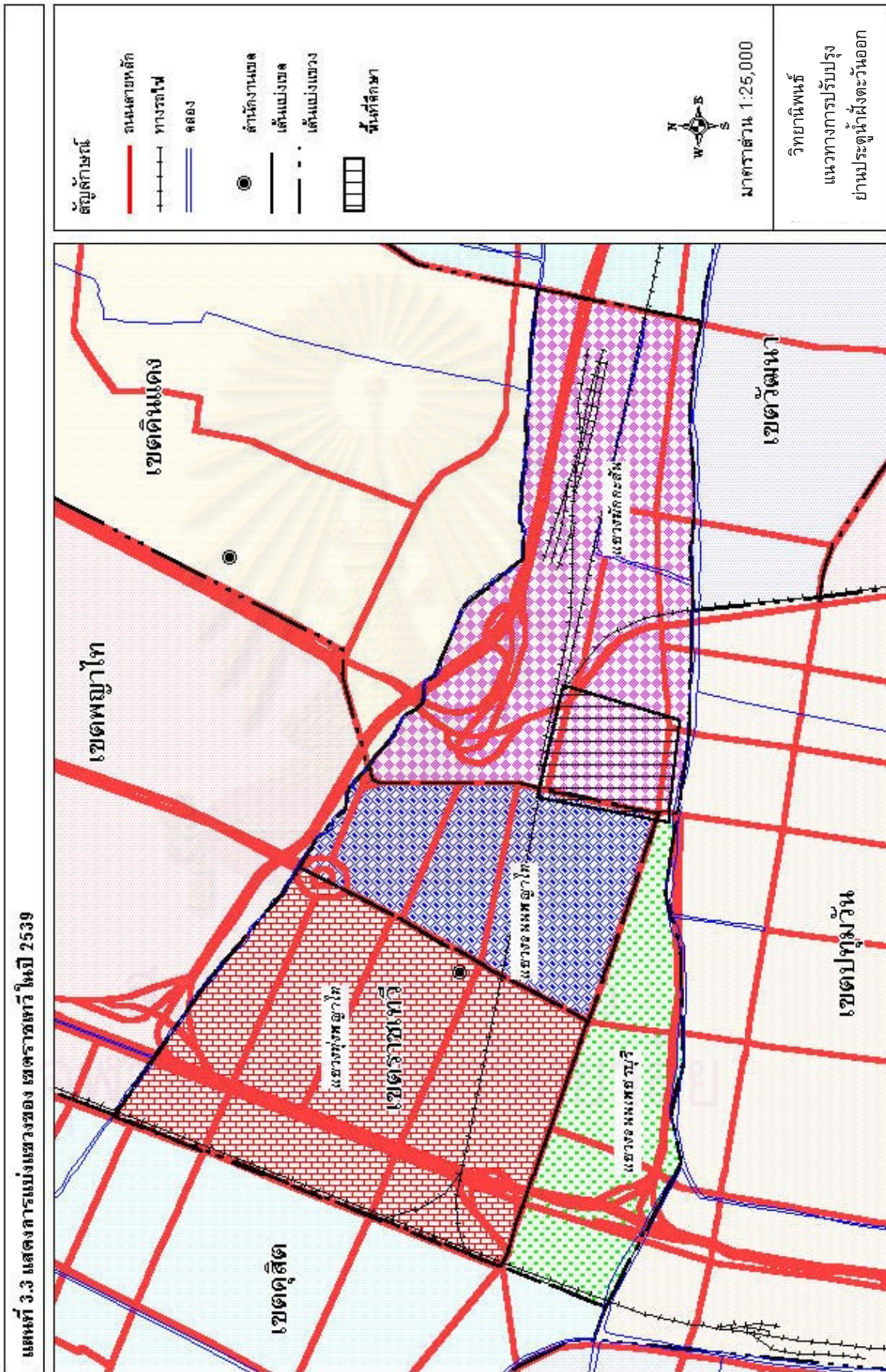


สัญลักษณ์

- เขตปกครอง(จังหวัด)
- เขตปกครอง(กรุงเทพมหานคร)

มาตราส่วน 1 : 3,500,000

วิกิยาพิพนธ์  
 แนวทางการปรับปรุง  
 ย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

### 3.2. ประวัติและความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของเขตราชเทวี ซึ่งได้ชื่อมาจากพระนามของสมเด็จพระนางเจ้าสุทนต์มหาราช พระราชเทวีในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 แผนที่ของกรมแผนที่ทหาร ซึ่งแสดงพื้นที่เขตราชเทวีและพื้นที่ใกล้เคียงในปี พ.ศ. 2475 แสดงให้เห็นว่ามีการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนริมหน้าติดกับคลองแสนแสบและคลองบางซื่อ ชุมชนตั้งอยู่ไม่ไกลจากวัด ซึ่งมีอยู่ 5 แห่งคือวัดพยายัง วัดบางกระสัน(ปัจจุบันคือวัดดิสงสาราม) วัดตะพาน(วัดทัศนารุณสุนทรการาม) วัดมะกอก(วัดอภัยทายาราม) และวัดป่า ซึ่งปัจจุบันเหลืออยู่เพียง 4 วัดแรกเท่านั้น และสามารถสังเกตเห็นสนามทุ่งพญาไทซึ่งในปัจจุบันเป็นสถานที่ตั้งของสถาบันทางการแพทย์ และโรงพยาบาลหลายแห่ง

ในสมัยนั้น (พ.ศ.2475) ปรากฏถนนสายหลักที่ยังใช้กันอยู่ในปัจจุบันทั้งหมดได้แก่ ถนนพระราม 6 ถนนราชเทวี ถนนพญาไท ถนนศรีอยุธยา ถนนราชปรารภ ถนนเพชรบุรี และมีพื้นที่ของโรงงานกรรมรถไฟมาตั้งอยู่แล้ว แต่ไม่มีคนอยู่หนาแน่นเนื่องจากยังเป็นชานเมืองอยู่ ในปี 2532 กรุงเทพมหานคร ได้แบ่งพื้นที่ในเขตพญาไทออกเป็น เขตพญาไท และ เขตราชเทวี ซึ่งทำให้ ราชเทวีมีฐานะเป็นเขตหนึ่งในกรุงเทพมหานครตั้งแต่นั้นมา

สำหรับย่านพาณิชย์กรรมประตูน้ำในเขตราชเทวินั้น เป็นย่านหนึ่งของกรุงเทพฯซึ่งมีอายุยาวนานเริ่มจากสมัยรัชกาลที่ 3 ที่ได้มีการขุดคลองแสนแสบขึ้น และต่อมาในสมัย รัชกาลที่ 5 ได้มีการสร้างประตูระบายน้ำเพื่อเก็บกักน้ำไว้ให้ประชาชนได้ใช้ มีการปิดเปิดเป็นเวลาซึ่งเวลาที่ประตูน้ำเปิดนั้นเรือสามารถผ่านเข้าออกได้ แต่เมื่อเวลาที่ประตูน้ำปิดเรือต่าง ๆ จะต้องจอดรออยู่ข้างนอก จึงได้มีการขนถ่ายสินค้าจากเรือที่อยู่นอกประตูน้ำขึ้นมาขายในบริเวณนี้ จนทำให้กลายเป็นจุดซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าเกษตรและอุปโภคบริโภคที่สำคัญ

ในอดีตเมื่อกรุงเทพมหานครมีประชากรไม่มากนัก การซื้อขายสินค้าจะเกิดขึ้นในย่านที่มีการผลิตสินค้าขึ้นโดยตรงและมีสินค้าให้เลือกเหมือนกันทั้งย่านเช่น ย่านพานถม(ผลิตและขายเครื่องถม) บ้านหม้อ(ผลิตเครื่องปั้นดินเผา) และย่านนางเลิ้ง(ผลิตตุ่มน้ำ) เป็นต้น<sup>2</sup> ต่อมาเมื่อเกิดการตัดถนนเพิ่มมากขึ้นมีการปลูกสร้างตึกแถวเพื่อทำการค้า ทำให้เกิดระบบพ่อค้าคนกลางซึ่งทำหน้าที่รับซื้อสินค้าจากแหล่งผลิตมาขายให้แก่ผู้ซื้อซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้ซื้อได้เลือกซื้อผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย ศูนย์การค้าในลักษณะของห้องแถวจึงเกิดขึ้นเรียงรายอยู่ตามถนนสายสำคัญสายต่าง ๆ ที่สร้างขึ้นสมัยต้นรัตนโกสิน เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร

นอกจากการกระจุกตัวของห้างร้านแล้วยังมีกิจกรรมเพื่อความบันเทิงเกิดขึ้นแทรกอยู่ในในพื้นที่เช่น โรงละคร โรงงิ้ว หรือ โรงภาพยนตร์ ย่านการค้าที่สำคัญในยุคแรกๆในราวปี พ.ศ. 2495 คือ ย่านสำเพ็ง ย่านพาหุรัด เขาวราช ย่านสะพานหัน ย่านวังบูรพา และ บางลำพู เป็นต้น พร้อมทั้งเริ่มมีการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าซึ่งเป็นอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ เช่น ห้างใต้ฟ้า ห้างเซ็นทรัลพลาซ่า

ในราวปี พ.ศ. 2505 ย่านการค้าประตูน้ำได้ขยายตัวและเจริญขึ้นตามทิศทางการขยายตัวของเมืองซึ่งเกิดขึ้นทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ตามแนวถนน สุขุมวิท โดยการกระเียบเอากิจ

<sup>2</sup> วิรัช ศิลป์เสวีกุล, ลำดับความสำคัญของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาการผังเมือง มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

กรรมการซื้อขายจากย่านเจริญกรุงออกมาให้บริการประชาชนที่อยู่อาศัยในเขต บางกระบือ พระโขนง หรือ มักกะสัน ให้ได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น และเป็นช่วงเวลาเดียวกับที่ชาวตะวันตกนิยมเข้ามาท่องเที่ยว และ ทำการค้าภายในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้เกิด บริษัทต่างชาติและการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาขายซึ่งเริ่มต้นที่ถนน สีลม สุรวงศ์ และ ขยายตัวขึ้นมาจนถึง ราชประสงค์ และ สุขุมวิท ในที่สุด<sup>3</sup> ในช่วงเวลาดังกล่าวได้เกิดห้างสรรพสินค้าขึ้นในบริเวณย่านประตูน้ำถึง 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์การค้าราชประสงค์ และ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล บนถนน ราชประสงค์

นับจากปี 2510 ศูนย์การค้าได้เปลี่ยนรูปแบบของตัวเองจากการเป็นที่รวมของห้างร้านมาเป็นอาคารขนาดใหญ่หลังเดียวซึ่งใช้ระบบปรับอากาศรวม โดยมีการแยกประเภทสินค้าและนำเอาซูเปอร์มาร์เก็ตกับดีพาร์ทเมนท์สโตร์ มาเป็นสิ่งดึงดูดใจแทนที่โรงแรมหรือนอกช้อปปิ้งในยุคนั้นจะใช้เป็นพื้นที่ขายเพียงอย่างเดียวไม่สามารถจะซื้อขายอาศัยในอาคารได้เช่นในยุคนั้น รูปแบบของอาคารแบบใหม่ทำให้เกิด ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นในบริเวณย่านประตูน้ำได้แก่ ศูนย์การค้าอินทราและห้างสรรพสินค้าพาดำบนถนนราชปรารภ ในปี 2512 และ ศูนย์การค้าราชดำริอาเขตในปี 2515

พร้อมๆกัน อาคารศูนย์การค้าเริ่มมีขนาดใหญ่ขึ้นและ รูปแบบที่แตกต่างกันออกไปเพื่อการแย่งชิงลูกค้า โดยหาวิธีการต่าง ๆ เป็นต้นว่า การจัดสวนสนุกสำหรับเด็ก สวนสัตว์ โรงแรม ห้องประชุม สวนอาหาร สถานที่พักผ่อน และการบริการที่จอดรถขนาดใหญ่ ทั้งนี้เพราะเชื่อว่า ศูนย์การค้านอกจากจะเป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนสินค้าแล้วยังเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญอีกด้วย ศูนย์การค้าในย่านประตูน้ำที่เกิดขึ้นได้แก่ เมโทร บนถนนเพชรบุรี ในปี พ.ศ. 2524 พันธุ์ทิพย์พลาซ่า และ ซิตี้ พลาซ่า ในปี 2527

ในปัจจุบันรูปแบบของศูนย์การค้าได้ปรับเปลี่ยนไปจากเดิมมาเป็นสถานที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจแบบครบวงจรเช่นการมีโรงภาพยนตร์หลายโรงอยู่ในห้าง มีลักษณะทางกายภาพของอาคารให้โอเอซิสสวยงาม เกิดการรวมตัวของศูนย์การค้าขนาดใหญ่บริเวณชานเมือง และ เกิดห้างสรรพสินค้าที่เน้นขายสินค้าราคาถูกที่ละมาก ๆ (discount store) กระจายอยู่ทั่วไป การเกิดขึ้นและขยายตัวอย่างต่อเนื่องของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ทั่วพื้นที่เมืองทำให้ย่านการค้าดั้งเดิมลดความสำคัญของตนเองลงซึ่งรวมทั้งย่านประตูน้ำด้วย

แม้ว่าปัจจุบัน ประตูน้ำยังคงมีกิจกรรมการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าอยู่ โดยเฉพาะ เสื้อผ้า เครื่องแต่งกายที่เป็นสินค้าหลักของย่านมาตั้งแต่อดีต แต่รูปแบบของร้านค้าได้เปลี่ยนไปเป็นร้านค้าย่อยหรือแผงลอยที่วางแผงระเกะระกะไม่ชวนมอง สินค้าก็เป็นสินค้านำเข้าสำหรับตลาดที่มีกำลังเงินจำกัด ซึ่งทำให้สภาพธุรกิจของพื้นที่ซบเซาลง ขณะที่การค้าส่งที่มีมาในอดีต แม้ว่าจะยังคงอยู่แต่ก็ลดความสำคัญลงไป กิจกรรมค้าส่งและผลิตที่อยู่ในพื้นที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และความไม่สะดวกสบายกับทั้งผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่เอง และ ผู้ที่เข้ามาเดินเลือกซื้อหาสินค้า

การปรับปรุงฟื้นฟูประตูน้ำเป็นการรักษาย่านการค้าที่มีความสำคัญในอดีตให้คงอยู่ พัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครรวมทั้งบุคคลจากภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่

<sup>3</sup> กู้ศักดิ์ นฤปิยะกุล, แนวทางศูนย์การค้าของกรุงเทพมหานครในอนาคต, วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.

ที่ และทำให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้ที่ดินซึ่งจัดว่ามีราคาสูงให้เกิดความคุ้มค่า เหมาะสมกับความพร้อมทางด้านบริการพื้นฐาน และระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

### 3.3. บทบาทและความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตราชเทวีซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน เป็นที่รวมของทั้งแหล่งงาน สถานศึกษา ย่านพาณิชยกรรม และ ที่ตั้งของหน่วยงานราชการ นอกจากนี้เป็นส่วนหนึ่งของย่านการค้าประตูน้ำย่านการค้าที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีต กระทั่งปัจจุบันก็ยังรู้จักกันดีในฐานะของแหล่งค้าส่ง-ปลีกเสื้อผ้าราคาถูก สำหรับตัวพื้นที่ศึกษาเองนั้นถูกกำหนดตามผังเมืองให้เป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรม และพักอาศัยหนาแน่นซึ่งมีบทบาทกับพื้นที่โดยรอบและเมืองในสถานะดังต่อไปนี้

- 1) เป็นย่านกิจกรรมการค้าขนาดใหญ่ ที่มีกลุ่มเป้าหมายการตลาดเป็นลูกค้าระดับปานกลางถึงระดับล่าง โดยสินค้าคือ เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย ที่มีการรูปแบบค้าขายทั้งปลีก และส่ง
- 2) เป็นพื้นที่พักอาศัยในเขตเมือง ทั้งที่เป็นบ้านเก่าความหนาแน่นต่ำ จนถึง อพาร์ทเมนต์ ที่มีระดับความหนาแน่นปานกลาง ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ พร้อมๆกับการเริ่มพัฒนา อาคารพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูงมากอย่างเช่นอาคารชุด หรือคอนโดมิเนียม เพื่อรองรับประชากรที่ทำงานอยู่ในย่านใจกลางเมือง และบริเวณข้างเคียง
- 3) เป็นพื้นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน ที่มีผู้เข้ามาในพื้นที่เพื่อทำงานในเวลากลางวัน โดยเฉพาะบริเวณทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นที่ตั้งของการนิคมอุตสาหกรรม และ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ
- 4) เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมขนาดย่อย ที่ผลิต(ตัดเย็บ)เสื้อผ้า เพื่อป้อนเข้าสู่ย่านการค้าข้างเคียงโดยตรงเนื่องจากเป็นการประหยัดค่าขนส่ง
- 5) เป็นจุดเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและทางผ่านเข้าสู่เมืองชั้นในเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับถนนเส้นสำคัญของเมือง 2 สายได้แก่ ถนนราชปรารภที่เกี่ยวเนื่องกับ ถนนวิภาวดี ซึ่งใช้เดินทางไปทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ และ ถนนเพชรบุรี ที่ใช้เดินทางไปทางทิศตะวันออกมีรถโดยสารประจำทางผ่านหลายสาย นอกจากนี้ยังสามารถเข้าถึงได้ จากทั้งทางรถไฟและเรือ รวมทั้งในอนาคตมีโอกาสที่จะเกิดโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตามการเป็นทางผ่านเข้าสู่เมืองและออกจากเมืองทำให้พื้นที่ประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดควบคู่ไปด้วย

เขตราชเทวีเป็นเขตที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร ทั้งในอดีตและปัจจุบัน เนื่องจากแม้ว่าในปัจจุบันจะยังไม่มียระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพก็ตาม บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิก็เป็นศูนย์กลางของการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารรถประจำทาง และสถานีรถไฟมักกะสันเป็นสถานีใหญ่ของการคมนาคมทางรถไฟ ซึ่งในอนาคตเขตราชเทวีจะมีการคมนาคมแทบทุกระดับ และยังคงมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการคมนาคม เนื่องจากมีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั้ง 3 เส้นทางอยู่ในเขตนี้ พร้อมทั้งทางด่วนชั้นที่ 1 ,ชั้นที่ 2 และโครงการส่วนเชื่อมต่อทางด่วนยมราช-ราชดำริ ซึ่งจะทำให้เขตราชเทวีมีภาพลักษณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของย่านการค้าประตูน้ำ ทางฝั่งตะวันออกเมื่อพิจารณาจากแนวถนนราชปรารภ โดยมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบในลักษณะต่างๆดังต่อไปนี้

ก) ทิศเหนือ ติดกับถนน นิคมมัทกะสัน เป็นแนวรางรถไฟสายตะวันออกและที่ตั้งของสถานีรถไฟมัทกะสันซึ่งตั้งอยู่เยื้องไปทางทิศตะวันออก ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ของการรถไฟ ซึ่งมีอาณาเขตกว้างขวาง ที่มีแนวโน้มจะพัฒนาเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ และศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนรวมที่จะเชื่อมต่อเขตเมืองชั้นในเข้ากับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเปรียบพร้อมไปด้วยโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยเฉพาะหากมีการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ายกระดับไฮปเวลล์ต่อ

นอกจากนี้ถัดขึ้นไปจากที่ดินของการรถไฟ ยังมีโครงการถนนจตุรทิศที่จะตัดขึ้นใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร โดยเชื่อมต่อถนนศรีอยุธยาเข้ากับถนนอโศก ถนนราชปรารภเองก็ตรงขึ้นไปบรรจบกับถนนวิภาวดี ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของกรุงเทพมหานครสำหรับการเดินทางไปยังทิศเหนือของภูมิภาค รวมถึงเป็นที่ตั้งของที่พักอาศัยหนาแน่นในเมืองสำหรับผู้มีรายได้ปานกลางถึงรายได้น้อยที่แฝงดินแดงของการเคหะแห่งชาติที่มีโครงการที่จะดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เป็นแห่งแรก และเป็นที่ตั้งของหน่วยงานทางราชการของจังหวัดมากมาย

ข) ทิศตะวันออก ติดกับซอยจตุรทิศ ถัดไปเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ที่ยังขาดปริมาณการใช้สอย กลุ่มโรงแรมซึ่งมีขนาดใหญ่เข้าออกทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้รถใช้ถนน และเป็นที่ตั้งของชุมชนแออัด ถนนเพชรบุรีจัดเป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางไปยังภาคตะวันออก ที่เชื่อมต่อกับทั้ง ถนนพัฒนาการ ถนนสุขุมวิท และ เส้นทางมอเตอร์เวย์ และไม่ไกลจากพื้นที่ศึกษาที่เป็นที่ตั้งของจุดขึ้นลงทางด่วนชั้นที่ 1 ที่สามารถใช้เดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆได้ทุกทิศทาง

พบว่านับจากบริเวณพื้นที่ศึกษาไปจนถึงถนนอโศกจะเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาในระดับที่ต่ำกว่าพื้นที่ข้างเคียง ไม่ว่าจะเป็น ประตูน้ำ ราชประสงค์ สุขุมวิท หรือ อโศกเนื่องจากเป็นพื้นที่ ที่มีการพัฒนาการขึ้นมาก่อนการขยายตัว การใช้ประโยชน์ที่ดินจึงถูกจำกัดจากรูปแบบของสิ่งปลูกสร้างเดิม

ค) ทิศใต้ พื้นที่ศึกษามีอาณาเขตจรดกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และ คลองแสนแสบซึ่งมีบริการเดินเรือขนส่งที่มีจุดขึ้นลงบริเวณสี่แยกประตูน้ำโดยมีการใช้สอยหนาแน่นในช่วงก่อนเริ่มงานและหลังเลิกงาน พื้นที่ระหว่างถนนเพชรบุรี และ คลองแสนแสบ เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ และ โรงแรมขนาดเล็ก รวมถึงตลาดขายสินค้าอุปโภคบริโภคขนาดใหญ่ที่มีผู้ซื้อจำนวนมากเนื่องจากเป็นจุดต่อรถที่สำคัญแห่งหนึ่ง สำหรับการเดินทางจากย่านชานเมืองเข้าสู่เขตเมืองชั้นใน

ถัดจากคลองแสนแสบ เป็นพื้นที่ตั้งของย่านการค้าราชประสงค์เดิม ที่ปัจจุบันมีการพัฒนารูปแบบอาคารในพื้นที่ให้เป็นศูนย์การค้าขนาดกลางและใหญ่ เช่น ห้างเกษรพลาซ่า หรือ ห้างเวสต์เทรต เซนเตอร์ เป็นต้น เชื่อมต่อกับ อาคารสำนักงานจำนวนมากในถนนสุขุมวิท จนถึงถนนสีลม และ พื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ของเมืองอย่างสวนลุมพินี ซึ่งบริเวณเหล่านี้จัดว่าเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาในระดับที่เข้มข้นที่สุดของกรุงเทพมหานคร

ง) ทิศตะวันตก เป็นที่ตั้งของศูนย์การค้าประตูน้ำที่เป็นแหล่งขายสินค้าประเภทเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ทั้งในลักษณะของแผงขายสินค้าขนาดเล็ก และ อาคารสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้าพาด้าอินทรา อาคารโบหยกทาวเวอร์ ซึ่งจัดว่ามีปริมาณการซื้อขายนอกจากพื้นที่ฝั่งตะวันออกมาก อาจเพราะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่ขายให้สอดคล้องกับกิจกรรมการค้ามากกว่า

ถัดเข้าไปตามถนนเพชรบุรีจนถึง สี่แยกราชเทวีพบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลากหลายไม่ว่าจะเป็น สถานศึกษา ศูนย์การค้า หรือ ร้านค้าปลีก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้เพื่อประโยชน์ทางด้านพาณิชย์กรรม

ถนนเพชรบุรีนั้นเชื่อมต่อเข้ากับถนนพญาไท ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของการเดินทางในเขตเมืองชั้นใน ที่มีการรองรับด้วยระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาพที่ 3.1 แสดงภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่ศึกษา และพื้นที่โดยรอบ ปี พ.ศ. 2538

### 3.4. สภาพปัจจุบันและความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา

#### 3.4.1. ประชากร

จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีอยู่ในพื้นที่ทำให้เขตรักษาเทวีมีประชากรในวัยทำงานมากกว่าวัยอื่น โดยโครงสร้างประชากรของเขตนี้มีร้อยละ 69.02 ที่อยู่ในวัยทำงาน(16-60ปี) เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชายอยู่ร้อยละ 2 มีลักษณะเป็นครอบครัวเดี่ยว มีขนาดครัวเรือนเฉลี่ย 5.09 คนต่อครัวเรือน โดยร้อยละ 73.5 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-7 คน

ประชากรมีรายได้ต่อครัวเรือนสูงเมื่อเทียบกับรายได้ต่อครัวเรือนของกรุงเทพฯ คือเฉลี่ย 36,151 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา(37.3%)และ ปริญญาตรี(23.5%) ประกอบอาชีพค้าขายถึง 55.5% รองลงมาได้แก่อาชีพรับจ้าง (11.1%)โดยส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในเขตที่อยู่อาศัย(49.4%)

เขตรักษาเทวีเป็นเขตที่มีความหนาแน่นของประชากรและหน่วยพักอาศัยสูงเมื่อเทียบกับเขตอื่นๆของกรุงเทพมหานคร แต่จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในช่วงปีพ.ศ. 2532-2542 พบว่า จำนวนประชากรในเขตมีแนวโน้มที่ลดจำนวนลง เช่นเดียวกับจำนวนบ้านซึ่งเพิ่มปริมาณขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของหน่วยพักอาศัยในกรุงเทพมหานคร สิ่งนี้แสดงให้เห็นถึงการหยุดขยายตัวของพื้นที่ในย่านใจกลางเมืองซึ่งมักจะมีรูปแบบการขยายตัวในแนวตั้ง อันเป็นผลมาจากการขยายตัวของเมืองในแนวราบที่เกิดขึ้นในบริเวณชานเมือง

ขณะที่เมื่อพิจารณาขนาดครัวเรือน พบว่าสมาชิกในครอบครัวมีแนวโน้มที่ลดลง แต่ยังเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับการลดขนาดครัวเรือนลงของประชากรในกรุงเทพมหานคร ที่เหลือเพียง 3.02 คนต่อ 1 ครอบครัวในปี 2542 สำหรับเขตรักษาเทวีนั้นประชากรมีแนวโน้มสูงขึ้นมากในปี 2536-2538 ซึ่งเป็นช่วงที่ภาวะทางเศรษฐกิจกำลังเติบโต แต่เริ่มลดลงอย่างต่อเนื่องหลังจากนั้น

ตารางที่ 3.1 แสดงประชากรและหน่วยพักอาศัยในเขตรักษาเทวีเปรียบเทียบกับกรุงเทพมหานคร

ปี พ.ศ.	ประชากร	ความหนาแน่น	จำนวนบ้าน	ความหนาแน่น	ขนาดครัวเรือน
	(คน)	(คน:ตร.กม.)	(หลัง)	(หลัง: ตร.กม.)	(คน)
2532 ราชเทวี	107,401	15,072	21,469	3,013	5.00
กรุงเทพฯ	5,723,091	3,648	1,101,955	702	5.19
2534 ราชเทวี	95,175	13,356	21,644	3,037	4.40
กรุงเทพฯ	5,512,628	3,514	1,214,915	774	4.54
2536 ราชเทวี	111,039	15,582	21,662	3,040	5.13
กรุงเทพฯ	5,572,712	3,552	1,472,621	939	3.78
2538 ราชเทวี	163,210	22,903	23,868	3,349	6.84
กรุงเทพฯ	5,570,743	3,551	1,661,311	1,059	3.35
2540 ราชเทวี	109,016	15,298	25,418	3,567	4.29
กรุงเทพฯ	5,604,772	3,573	1,810,530	1,154	3.10
2542 ราชเทวี	106,728	14,977	26,261	3,685	4.06
กรุงเทพฯ	5,662,499	3,610	1,876,577	1,196	3.02

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

สำนักผังเมือง กทม

แม้ว่าจะอยู่ในเขตใจกลางเมืองแต่ประชากรในเขตยังมีอัตราการอพยพย้ายถิ่นในอัตราที่สูงกว่าในพื้นที่โดยรอบโดยเฉพาะอัตราการย้ายออกของประชากรในพื้นที่ที่สูงกว่าร้อยละ 30.00 ของจำนวนประชากรทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ศึกษาอาจอยู่ในขั้นตอนหนึ่งของการเสื่อมถอย และทำให้ประชากรส่วนหนึ่ง ต้องโยกย้ายออกมาตั้งถิ่นฐานในบริเวณที่ราคาที่ดินถูกกว่าบริเวณชานเมือง

**ตารางที่ 3.2 แสดงการย้ายเข้าและออกของประชากรในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร**

ปี พ.ศ.	ประชากร (คน)	ย้ายเข้า		ย้ายออก		
		ประชากร(คน)	ร้อยละ	ประชากร(คน)	ร้อยละ	
2532	ราชเทวี	107,401	435	0.41%	3,366	3.13%
	กรุงเทพฯ	5,723,091	681,105	11.90%	659,194	11.52%
2534	ราชเทวี	95,175	7,999	8.40%	37,841	39.76%
	กรุงเทพฯ	5,512,628	480,236	8.71%	525,688	9.54%
2536	ราชเทวี	111,039	7,279	6.56%	34,825	31.36%
	กรุงเทพฯ	5,572,712	439,537	7.89%	496,790	8.91%
2538	ราชเทวี	163,210	5,522	3.38%	32,170	19.71%
	กรุงเทพฯ	5,570,743	415,841	7.46%	461,258	8.28%
2540	ราชเทวี	109,016	6,210	5.70%	30,101	27.61%
	กรุงเทพฯ	5,604,772	436,941	7.80%	467,132	8.33%
2542	ราชเทวี	106,728	7,140	6.69%	28,346	26.56%
	กรุงเทพฯ	5,662,499	401,351	7.09%	463,228	8.18%

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

สำนักผังเมือง กทม

สำหรับพื้นที่ศึกษานั้นตั้งอยู่ในแขวงมักกะสัน ซึ่งมีจำนวนประชากรมากเป็นอันดับ 2 ในเขตราชเทวี รองจาก ห้วยพญาไท โดยประชากรในพื้นที่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับแขวงอื่นๆ ยกเว้นเพียงเขตห้วยพญาไทเท่านั้นที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรเป็นบวก

**ตารางที่ 3.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรรายแขวง**

แขวง	2534 (คน)	2536 (คน)	2538 (คน)	2540 (คน)	2542 (คน)
ห้วยพญาไท	46,530	48,821	49,107	54,654	53,533
ถนนพญาไท	14,477	13,392	12,878	11,190	11,476
ถนนเพชรบุรี	24,341	23,184	22,535	20,492	19,655
มักกะสัน	26,855	25,640	24,783	22,680	22,064

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

สำนักผังเมือง กทม

เมื่อพิจารณาปริมาณหน่วยพักอาศัย พบว่าในแขวงมักกะสันมีอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนบ้านน้อยกว่าทุกแขวงในเขตราชเทวี แม้ว่าจะเป็นเขตที่มีบ้านมากที่สุดในปี 2534 แต่ก็ตกไปอยู่เป็นอันดับที่ 3 จาก 4 แขวง ในปี 2542 แสดงให้เห็นว่าไม่มีการปลูกสร้างอาคารเพื่อการพักอาศัยมากนักนับจากปี 2538 เป็นต้นมา ปัจจุบัน

พบว่า แขวงมักกะสัน มีความหนาแน่นของทั้งประชากรและอาคารต่ำที่สุด อาจเพราะเป็นแขวงที่มีพื้นที่กว้างขวางส่วนหนึ่งเป็นที่ของโรงงานการรถไฟซึ่งยังไม่ได้มีการนำมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ และมีสมาชิกต่อครอบครัว 3.45 คน ซึ่งเป็นค่ากลางเมื่อเทียบกับแขวงอื่นๆในเขตเดียวกัน

#### ตารางที่ 3.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนหน่วยพักอาศัยรายแขวง

แขวง	2534 (หลัง)	2536 (หลัง)	2538 (หลัง)	2540 (หลัง)	2542 (หลัง)
ทุ่งพญาไท	5,493	5,730	6,427	7,025	7,657
ถนนพญาไท	4,299	4,389	4,758	6,406	6,497
ถนนเพชรบุรี	4,937	4,966	5,000	5,663	5,706
มักกะสัน	6,552	6,577	6,620	6,324	6,401

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

#### ตารางที่ 3.5 แสดงความหนาแน่นประชากรและอาคารของเขตราชเทวีเป็นรายแขวง

แขวง	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น ประชากร	ความหนาแน่น อาคาร	ขนาดครัวเรือน (คน)
ทุ่งพญาไท	2.559	20,919.50	2,992.18	6.99
ถนนพญาไท	1.136	10,102.11	5,719.19	1.77
ถนนเพชรบุรี	1.148	17,121.08	4,970.38	3.44
มักกะสัน	2.283	9,664.48	2,803.77	3.45

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

### 3.4.2. สภาพทางภูมิศาสตร์

เขตราชเทวี อยู่ในพื้นที่ที่มีระดับพื้นดินค่อนข้างต่ำคือ 1 หรือน้อยกว่า 1 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ลักษณะลาดเอียงลงต่ำไปทางทิศตะวันออกจนกระทั่งต่ำสุดบริเวณบางกะปิ(ต่ำกว่าระดับน้ำทะเลปานกลาง 0.05 เมตร) การที่พื้นที่มีระดับต่ำทำให้ยากแก่การระบายน้ำ จึงมักเกิดน้ำท่วมขังเป็นประจำหากไม่สูบน้ำออก

### 3.4.3. การใช้ที่ดิน

เช่นเดียวกับพื้นที่เขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครที่เปลี่ยนบทบาทของตัวเองจากพื้นที่เพื่อการพักอาศัยมาเป็นแหล่งงาน แม้ว่าสัดส่วนของการใช้ประโยชน์จากที่ดินระหว่างปีพ.ศ. 2529 กับปีพ.ศ. 2539 จะไม่เปลี่ยนแปลงนักแต่พื้นที่เพื่อการพักอาศัยในเขตราชเทวีก็ลดลงประมาณ 114,000 ตารางเมตร ขณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นสถานที่ราชการและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นแหล่งงานกลับเพิ่มขึ้น ขณะที่พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมเองก็มีสัดส่วนที่ลดน้อยลง แสดงให้เห็นว่า ย่านธุรกิจการค้าในพื้นที่ไม่มีการเติบโต

ตารางที่ 3.6 แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินของเขตราชเทวีปีพ.ศ.2529 และ 2539

การใช้ที่ดิน	ปีพ.ศ.2529		ปีพ.ศ.2539	
	พื้นที่(ตร.กม.)	ร้อยละ	พื้นที่(ตร.กม.)	ร้อยละ
พาณิชยกรรม	0.716	9.92%	0.693	9.61%
อยู่อาศัย	2.131	29.52%	2.017	27.97%
อุตสาหกรรม	0.014	0.19%	0.016	0.22%
สถานที่ราชการ	0.973	13.48%	1.643	22.78%
สาธารณูปโภค	1.756	24.32%	0.992	13.75%
ถนน	0.898	12.44%	1.161	16.10%
ทางรถไฟ	0.132	1.83%	0.169	2.34%
คลองและแม่น้ำ	0.254	3.52%	0.191	2.65%
ที่โล่ง	0.339	4.70%	0.302	4.19%
สวนสาธารณะ	0.007	0.10%	0.028	0.39%
รวม	7.220	100.00%	7.220	100.00%

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

การเพิ่มขึ้นของสิ่งปลูกสร้างในเขตราชเทวีมีแนวโน้มลดต่ำลงหลังจากปี 2536 ซึ่งเป็นปีที่เศรษฐกิจเฟื่องฟู อัตราการเพิ่มขึ้นของพื้นที่ปลูกสร้างต่อหัวประชากรเองก็ลดต่ำลงและเมื่อเทียบกับสัดส่วนเดียวกันของกรุงเทพมหานครเองพบว่า จากการเพิ่มขึ้นของพื้นที่ใช้สอยต่อคนที่มีมากกว่าค่าเฉลี่ยของจังหวัด(กรุงเทพฯ) กลับลดน้อยลงกว่าค่าเฉลี่ยดังกล่าวนับจากปี 2539 ร่วมกับสัดส่วนของพื้นที่ปลูกสร้างเมื่อเทียบกับพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นถึงการย้ายเงินลงทุนจากพื้นที่ในย่านใจกลางเมืองออกไปสู่พื้นที่รอบนอก

ตารางที่ 3.7 แสดงการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ปลูกสร้างรวมต่อประชากรในพื้นที่

เขต	2533		2536		2539		2542	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	พท./ปชก. (ตร.ม.:คน)	พื้นที่ (ตร.ม.)	พท./ปชก. (ตร.ม.:คน)	พื้นที่ (ตร.ม.)	พท./ปชก. (ตร.ม.:คน)	พื้นที่ (ตร.ม.)	พท./ปชก. (ตร.ม.:คน)
ราชเทวี	345,431	3.55	390,057	3.51	223,702	1.67	18,768	0.18
กรุงเทพ	11,022,729	2.03	17,502,460	3.14	9,143,466	1.64	1,233,573	0.22
ร้อยละ	3.13%	1.52	2.23%	0.37	2.45%	0.03	1.52%	-0.04

ที่มา : กองวิชาการและแผนงานสำนักผังเมือง

การเพิ่มขึ้นของพื้นที่ปลูกสร้างในช่วงก่อนปี 2536 มักจะเป็นการเพิ่มในส่วนของผู้ที่ค้าขาย แต่ภายหลัง สัดส่วนการขออนุญาตเพื่อปลูกสร้างอาคารสำหรับอยู่อาศัยจะเพิ่มสูงขึ้น แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงรูปแบบกิจกรรมภายในพื้นที่เนื่องจากข้อได้เปรียบในการขนส่งและตอบสนองความต้องการที่อยู่อาศัยในเขตเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น



ตารางที่ 3.8 แสดงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณพื้นที่ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตราชเทวี

กิจกรรม	2533		2536		2539		2542	
	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)	ราย	พื้นที่(ตร.ม.)
พักอาศัย	5	17,126	13	92,834	21	54,515	3	9,049
พาณิชย์กรรม	7	70,663	5	265,626	2	59	1	9,719
พักอาศัย+	6	257,335	0	-	4	147,641	0	-
พาณิชย์กรรม								
อุตสาหกรรม	0	-	0	-	1	621	0	-
บริการ	0	-	2	31,597	0	-	0	-
สาธารณะ								
อื่นๆ	0	-	0	-	0	-	0	-
รวม	19	345,431	20	390,057	29	223,702	4	18,768

ที่มา : กองวิชาการและแผนงานสำนักผังเมือง

ประเภทของสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษามีความหลากหลายและสามารถรองรับการใช้บริการของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างเพียงพอ เมื่อเทียบกับสัดส่วนประชากรต่อจำนวนสถานประกอบการของกรุงเทพมหานคร ยกเว้น ตลาดสด วัด และ สวนหย่อม อย่างไรก็ตามพื้นที่ศูนย์กลางของเมืองทำให้สถานบริการส่วนใหญ่ต้องรองรับการเข้ามาใช้สอยจากบุคคลภายนอกพื้นที่

ตารางที่ 3.9 แสดงประเภทของสถานประกอบการในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2542

สถานประกอบการ	ราชเทวี		กรุงเทพ		ส่วนต่าง (คน:แห่ง)
	จำนวน (แห่ง)	ปชก/หน่วย (คน:แห่ง)	จำนวน (แห่ง)	ปชก/หน่วย (คน:แห่ง)	
ธนาคาร	38	2,809	830	6,822	4,014
โรงพยาบาล	11	9,703	173	32,731	23,029
โรงแรม	28	3,812	280	20,223	16,411
อาบอบนวด	7	15,247	314	18,033	2,787
ศูนย์การค้า	6	17,788	109	51,950	34,162
ท่าเรือ	2	53,364	47	120,479	67,115
ตลาด	2	53,364	174	32,543	- 20,821
วัด	4	26,682	422	13,418	- 13,264
สถานีตำรวจ	3	35,576	125	45,300	9,724
สถานีดับเพลิง	1	106,728	34	166,544	59,816

ที่มา : สำนักงานเขต

ตารางที่ 3.10 แสดงประเภทและจำนวนของบริการสาธารณะในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร

สถานประกอบการ	ราชเทวี		กรุงเทพ		ส่วนต่าง (คน:แห่ง)
	จำนวน (แห่ง)	ปชก/หน่วย (คน:แห่ง)	จำนวน (แห่ง)	ปชก/หน่วย (คน:แห่ง)	
ห้องสมุด	2	53,364	17	333,088	279,724
สวนสาธารณะ	1	106,728	17	333,088	226,360
สวนหย่อม	7	15,247	387	14,632	- 615
ศูนย์สังเคราะห์เด็ก	0	-	12	471,875	471,875
ศูนย์กีฬา	0	-	30	188,750	188,750

ที่มา : สำนักสวัสดิการสังคม กทม

พื้นที่สีเขียวที่พบในพื้นที่เริ่มมีมากขึ้นภายหลังปี 2540 เนื่องจากนโยบายของ กรุงเทพมหานคร จากที่มีอยู่ในความรับผิดชอบของกทม.เพียง 2 แห่งกลายเป็น 7 แห่งในปี 2542 แต่เมื่อเทียบกับมาตรฐานพื้นที่สีเขียว ที่กำหนดว่า ชุมชนควรมีพื้นที่สวนสาธารณะประมาณ 10 ไร่ต่อ ประชากร 1000 คน(Saymour :1980) หรือ 16,000 ตารางเมตร พบว่าต่างจากสภาพเป็นจริงของเขต ราชเทวีซึ่งมีพื้นที่เพียง 603.38 ตารางเมตรต่อ 1000 คน อยู่มาก

ตารางที่ 3.11 แสดงปริมาณพื้นที่สีเขียวที่อยู่ในการดูแลของกรุงเทพมหานครปีพ.ศ. 2542

บริเวณ	พื้นที่	หน่วย
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	18,720	ตร.ม.
สวนร่มไม้ลิเวอร์พูล	17,600	ตร.ม.
สวนสาธารณะบึงมักกะสัน	16,000	ตร.ม.
สวนสาธารณะซอยสวนเงิน	5,000	ตร.ม.
สวนสาธารณะบ้านครัวเหนือ	3,200	ตร.ม.
สวนสาธารณะมักกะสัน	3,750	ตร.ม.
แยกราชปรารภตัดกับราชวิถี	160	ตร.ม.
รวม	64,430	ตร.ม.
เฉลี่ยต่อ 1000 คน	603.68	ตร.ม.

ที่มา : สำนักสวัสดิการสังคม กทม

แม้ว่ารายได้จัดเก็บภาษีจะลดลงนับจากปี 2538 สภาพเศรษฐกิจของเขตราชเทวีก็ยังนับว่ามีความ คึกคักมากกว่าภาพรวมของกรุงเทพมหานคร ดังจะเห็นได้จากรายได้จากการจัดเก็บภาษีของเขตราชเทวีเมื่อ เทียบกับประชากรที่อยู่ในพื้นที่นั้นมากกว่าสัดส่วนเดียวกันของกรุงเทพมหานคร อยู่เสมอมา แต่เมื่อพิจารณา ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกลับพบว่าส่วนต่างดังกล่าวมีการลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นอีกหนึ่งเงื่อนไขที่ แสดงให้เห็นถึงความเสื่อมลงของความเป็นย่านธุรกิจของพื้นที่ อันเกิดจากขยายตัวของพื้นที่เมือง



ตารางที่ 3.12 แสดงรายได้จากการจัดเก็บภาษีป้ายในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร

ปีพ.ศ.	ราย		ภาษี(บาท)				ราชเทวี/ กรุงเทพฯ
	ราชเทวี	กรุงเทพฯ	ราชเทวี	ต่อประชากร	กรุงเทพฯ	ต่อประชากร	
2534	2,668	67,475	6,928,463	65	116,475,619	20.57	5.95%
2536	3,834	81,553	15,197,141	142	286,257,195	50.55	5.31%
2538	3,266	76,601	17,546,426	164	359,104,502	63.42	4.89%
2540	3,072	76,030	14,783,057	139	373,309,715	65.93	3.96%
2542	2,313	76,918	12,830,734	120	316,699,136	55.93	4.05%

ที่มา : กองรายได้ สำนักงานการคลัง

ตารางที่ 3.13 แสดงอุตสาหกรรมและการจ้างงานในเขตราชเทวี

ประเภทอุตสาหกรรมหลัก	จำนวนโรงงาน (โรง)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวนเงินทุน (ล้านบาท)
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	58	1998	88
อาหารกึ่งสำเร็จรูป	1	4	1
เครื่องเสียง/โทรทัศน์	3	64	9.9
เครื่องทำความเย็น	1	3	35
เครื่องประดับ	15	280	21
เพชรพลอย	4	41	2.6
เครื่องหนัง	4	32	0.4
เครื่องเรือนไม้	4	38	3.4
เครื่องเรือนโลหะ	1	7	0.3
เครื่องเรือนวัสดุอื่น	1	7	0.25
เครื่องเดินทาง	1	150	4.7

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

#### 3.4.4. การคมนาคมขนส่ง

เขตราชเทวีจัดเป็นเขตที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นที่สุดของกรุงเทพมหานครเนื่องจากความเป็นศูนย์กลางและจุดตัดของถนนสายหลักของกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเป็นถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท และถนนเพชรบุรี แต่สำหรับพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ในแขวงมักกะสัน จากการสำรวจของกองวิชาการ สำนักจราจร กรุงเทพมหานคร ทั้งสี่แยกประตูน้ำ สามแยกราชปรารภ-นิคมมักกะสัน และสามแยกเพชรบุรี-ชิดลม จัดเป็นทางแยกที่มีการผ่านของรถยนต์น้อยเมื่อเทียบกับแยกอื่นๆ ซึ่งเป็นเพราะเป็นบริเวณเดียวของเขตที่จัดให้มีการเดินรถทางเดียว สำหรับถนนราชปรารภช่วงต่อ ระหว่างถนนนิคมมักกะสันกับถนนสุขุมวิทมี 4 ช่องทางสำหรับขาออก และ 1 ช่องทางสำหรับขาเข้าที่ยอมให้ผ่านเฉพาะรถโดยสารประจำทางเท่านั้น ส่วนถนนเพชรบุรีนั้น แม้จะสามารถเดินรถได้ทั้งขาเข้าและออก แต่ก็มีช่องทางสำหรับการเดินรถเข้าเมืองเพียง 1 ช่องทางเท่านั้น

ตารางที่ 3.14 แสดงปริมาณการจราจรตามแยกต่าง ๆ ในเขตราชเทวี ปีพ.ศ.2540

ชื่อทางแยก	หมายเลขแยก	รวม 12 ชม.( คัน)	ปริมาณจราจร (คัน/ชม)	
			ค่าเฉลี่ย	ปรับค่าแล้ว
อรุพงษ์	001	69,973	5,831	6,188
ราชเทวี	018	112,804	9,400	10,045
สามเหลี่ยมดินแดง	019	74,949	6,246	6,737
ประตูน้ำ	022	50,488	4,207	4,751
ตึกชัย	039	72,361	6,030	6,441
เพชรพระราม	067	71,796	5,983	6,348
ทางด่วน-เพชร	099	67,740	5,645	6,012
มิตรสัมพันธ์	106	71,996	6,000	6,260
โรงพยาบาลสงฆ์	109	73,329	6,111	6,402
สะพานลอยโยศก	134	94,328	7,861	8,264
ราชปรารภ -ศรีอยุธยา-รัฐภักดิ์	143A	56,615	4,718	5,000
ราชปรารภ-นิคมมักกะสัน	143B	35,532	2,961	1,805
เพชรบุรี-ชิดลม	236	67,002	5,584	5,949
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	254-7	105,029	8,752	9,499

ที่มา : กองวิชาการ สำนักงานการจราจร กรุงเทพมหานคร

รถยนต์มักจากผ่านพื้นที่ศึกษากระจายกันไปในทุกช่วงเวลาซึ่ง สำหรับแยกประตูน้ำนั้น ปริมาณรถจะหนาแน่นเป็นพิเศษในช่วงหลังเลิกงาน เช่นเดียวกับแยก ราชปรารภ-นิคมมักกะสัน แต่ แยกราชปรารภ-นิคมมักกะสันจะมีการปริมาณจราจรในช่วงบ่ายที่คับคั่งกว่าในช่วงเช้ามาก อาจเป็น เพราะเป็นเวลาเลิกงานของหน่วยงานราชการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ ส่วนแยก เพชรบุรี-ชิดลมนั้นพบว่า มี ปริมาณรถหนาแน่นใกล้เคียงกันตลอดทั้งวัน และเป็นช่วงเช้าที่มีปริมาณสูงกว่าเล็กน้อย

ตารางที่ 3.15 แสดงปริมาณจราจรตามทางแยกบริเวณพื้นที่ศึกษาตามช่วงเวลา(คัน)

ชื่อทางแยก	7-9 น.	9-11 น.	11-13 น.	13-15 น.	15-17 น.	17-19 น.
ประตูน้ำ	6,387	8,699	9,034	8,788	9,055	8,525
ราชปรารภ-นิคมมักกะสัน	2,796	5,717	3,307	6,095	9,163	8,454
เพชรบุรี-ชิดลม	12,289	11,450	11,065	12,449	10,199	9,550

ที่มา : กองวิชาการ สำนักงานการจราจร กรุงเทพมหานคร

ส่วนปริมาณการใช้ทางด่วนนั้นพบว่ามียอดผู้ใช้จุดขึ้นทางด่วนที่ด่านเพชรบุรีเป็นจำนวนและ สัตส่วนลดน้อยลงอย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นเพราะการขยายตัวของโครงข่ายทางด่วนทำให้ผู้ใช้สามารถเข้า

ถึงได้จากกระยะที่ไกลกว่าเดิม รวมทั้งอาจเป็นเพราะการย้ายถิ่นที่อยู่ของประชากรและการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยออกไปชานเมือง

ตารางที่ 3.16 แสดงรายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนชั้นที่ 1(บางนา-ดินแดง)

ปีพ.ศ.	จุดขึ้นลงเพชรบุรี (คัน)	รายได้รวมทั้งระบบ (คัน)	ร้อยละ
2536	7,278,552	125,400,419	5.80%
2538	5,544,304	124,951,244	4.44%
2540	4,175,540	134,712,023	3.10%
2542	3,198,102	116,953,169	2.73%

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ทั้งที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางแต่เขตราชเทวีกลับเป็นเขตที่มีปริมาณพื้นที่ผิวจราจรน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับเขตข้างเคียง และมีความยาวถนนเป็นอันดับที่ 36 ของ กรุงเทพฯ สำหรับพื้นที่ทางเดินเท้าของประชากรก็มีสัดส่วนต่อพื้นที่ดินอยู่ในระดับกลางๆเมื่อเทียบกับพื้นที่ข้างเคียง

ตารางที่ 3.17 แสดงปริมาณถนนและทางเดินเท้าในเขตราชเทวี ปีพ.ศ. 2542

เขต	ลำดับ	ความยาว (เมตร)	พื้นผิวถนน (ตร.ม.)	พื้นผิวทางเท้า (ตร.ม.)
ราชเทวี	36	41.48	449,383	173,506
ปทุมวัน	27	55.11	709,217	303,559
พญาไท	30	89.02	756,849	226,421
ดินแดง	8	86.66	799,565	113,159
ดุสิต	9	60.22	672,868	358,283
กรุงเทพฯ		4076.13	38,712,666	19,741,866

ที่มา : สำนักการโยธา กทม

ตารางที่ 3.18 แสดงปริมาณผิวจราจรในเขตราชเทวีเทียบกับเขตข้างเคียงในปี 2542

เขต	พื้นที่เขต (ตร.กม.)	ถนนที่ดิน (ตร.ม./ตร.กม.)	ทางเท้าที่ดิน (ตร.ม./ตร.กม.)
ราชเทวี	7.126	63,062	24,348
ปทุมวัน	8.369	84,743	36,272
พญาไท	9.595	78,880	23,598
ดินแดง	8.551	93,505	13,233
ดุสิต	10.665	63,091	33,594
กรุงเทพฯ	1568.74	24,678	12,585

ที่มา : สำนักการโยธา กทม



# สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

### 3.4.5. สภาพแวดล้อม

ปัจจุบันเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่ากำลังประสบปัญหาหมอกพิษจากสิ่งแวดลอม อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาอย่างต่อเนื่องที่ปราศจากมาตรการป้องกันและควบคุมอย่างเพียงพอ การพัฒนาอย่างรวดเร็วทางด้านกายภาพ ทำให้ระบบสาธารณูปโภคที่พัฒนาจากภาครัฐ ไม่สามารถให้บริการได้เพียงพอ คุณภาพน้ำ อากาศ เสื่อมโทรมลงอย่างมาก เป็นผลทำให้ประชากรมีระดับคุณภาพชีวิตต่ำลงกว่าเดิม ซึ่งเป็นปัญหาที่จะต้องรีบดำเนินการแก้ปัญหาโดยด่วน

#### 3.4.5.1. มลพิษทางน้ำ

จากการตรวจวัดคุณภาพน้ำ ในคลองแสนแสบ ตามจุดเก็บตัวอย่างต่างๆในปี 2542 พบว่าน้ำในคลองที่ผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษา(จุดเก็บประตุน้ำ) มีคุณภาพน้ำอยู่กลางๆเมื่อเทียบกับค่าที่ได้จากการเก็บจากจุดอื่นๆในคลองเดียวกัน แต่ยังคงมีค่า BOD ซึ่งเป็นค่าความต้องการปริมาณออกซิเจนที่ถูกแบคทีเรียใช้ในการย่อยสลายอินทรีย์สารในน้ำ สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด และค่า DO ซึ่งเป็นค่าปริมาณการละลายของออกซิเจนในน้ำ ต่ำกว่ามาตรฐาน

ตารางที่ 3.19 แสดงตัวชี้วัดคุณภาพน้ำในคลองแสนแสบ ปีพ.ศ.2542

จุดเก็บตัวอย่าง	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	TKN (mg/l)
อโศกดินแดง	0.8	10	6.6
ปตร. แสนแสบ	1	8	6.2
ช.วัดเทพศิลา	1.3	14	5.2
สะพานบางกะปิ	1.3	8	4
วัดป่าเพ็ญเหนือ	2.7	7	2.9
มีนบุรี	4.3	7	2.8
กรมชลประทาน	5	10	2.6
<b>ประตุน้ำ</b>	<b>0.9</b>	<b>10</b>	<b>4.6</b>
มาตรฐาน	ไม่ต่ำกว่า 2.0	ไม่เกิน 4.0	-

ที่มา : สำนักการระบายน้ำ กทม

#### 3.4.5.2. มลพิษทางอากาศ

จากข้อมูลการตรวจวัดคุณภาพอากาศริมเส้นทางสัญจร บริเวณย่านประตุน้ำ ถนนราชปรารภ พบว่าปริมาณฝุ่นละอองเกินมาตรฐานคุณภาพอากาศที่สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มาตลอดจนถึงปี 2542 หลังจากมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2538 ขณะที่ปริมาณตะกั่วในอากาศ ลดปริมาณลงอย่างต่อเนื่องจากที่เกินมาตรฐานในช่วงก่อนปี 2534 จนกระทั่ง เหลือเพียง 0.07 Ug/m<sup>2</sup> เนื่องจากการรณรงค์ให้ยานยนต์ใช้น้ำมันไร้สารตะกั่ว ส่วนปริมาณสารคาร์บอนมอนอกไซด์แม้จะเปลี่ยนแปลงขึ้นลงแต่ก็ไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ที่ 9 ppm

ตารางที่ 3.20 แสดงการเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศบริเวณป้อมยามถนนราชปรารภ

ปีพ.ศ.	ฝุ่นละออง ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	ตะกั่ว ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	คาร์บอนมอนนอกไซด์ (ppm)เฉลี่ย 8 ชม
2532	0.81	1.97	7.92
2534	0.46	1.76	5.84
2536	0.73	0.68	4.58
2538	0.79	0.41	5.40
2540	0.67	0.14	7.97
2542	0.24	0.07	3.57
มาตรฐาน	ไม่เกิน 0.33	ไม่เกิน 1.50	ไม่เกิน 9.00

ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

### 3.4.5.3. มลพิษทางเสียง

จากข้อมูลแสดงระดับเสียงในช่วงเวลาเฉลี่ย 24 ชม. (เดซิเบลเอ) ริมหันเส้นทางจราจรบริเวณย่านประตูน้ำ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15(พ.ศ.2540) พบว่าพื้นที่ที่ศึกษาเป็นบริเวณที่มีระดับเสียงเฉลี่ยสูงกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งอยู่ในระดับที่ก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพและความเครียดกับผู้ที่เข้ามาใช้สอยพื้นที่

ตารางที่ 3.21 แสดงระดับมลพิษทางเสียงบริเวณสี่แยกประตูน้ำ

ปีพ.ศ.	เฉลี่ย (เดซิเบลเอ)	สูงสุด (เดซิเบลเอ)	ต่ำสุด (เดซิเบลเอ)
2534	86.00	88.40	84.40
2536	85.73	86.30	85.00
มาตรฐาน	ไม่เกิน 70.00	ไม่เกิน 85.00	

ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.4.6. สาธารณูปโภค

เนื่องจากเขตราชเทวีเป็นเขตเมืองชั้นในซึ่งมีบริการสาธารณูปโภคครบครันจึงไม่มีปัญหาในด้านการบริการ ไฟฟ้า ประปา หรือโทรศัพท์ สำหรับท่อประปานั้น เป็นท่อขนาดใหญ่ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 700 มม. ถึง 1000 มม. ซึ่งมีโครงข่ายทั่วทั้งเขต ยกเว้นบริเวณบึงมักกะสัน และ คลองสามเสน ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องใช้น้ำเนื่องจากเป็นที่ว่างปราศจากสิ่งปลูกสร้าง

#### 3.4.6.1. การกำจัดขยะมูลฝอย

เขตราชเทวีมีปริมาณขยะมูลฝอยเพิ่มขึ้นเรื่อยมาจนถึงปี พ.ศ.2540 ที่สามารถจัดเก็บขยะมูลฝอยได้เฉลี่ยสูงสุด 209.87 ตันต่อวัน แต่กิลดปริมาณลงในปี พ.ศ.2542 เมื่อเทียบกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีปริมาณขยะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ.2542 พบว่าปริมาณขยะต่อเขตในกรุงเทพฯ ที่น้อยกว่าที่จัดเก็บได้จากเขตราชเทวีมาตลอดกลับมีค่ามากกว่าในปีสุดท้ายของการเก็บข้อมูล อาจแสดงให้เห็นว่ามีการอุปโภคบริโภคในพื้นที่ลดน้อยลง หรือ น้อยกว่าการขยายตัวของการอุปโภคบริโภคในเขตอื่นๆ

ตารางที่ 3.22 แสดงปริมาณขยะมูลฝอยเฉลี่ยต่อ 1 วันที่เก็บได้จากเขตราชเทวี

ปีพ.ศ.	ราชเทวี (ตัน)	กรุงเทพฯ (ตัน)	เฉลี่ย 50 เขต (ตัน)
2534	146.17	4,668.11	93.36
2536	151.02	6,015.65	120.31
2538	168.14	6,633.73	132.67
2540	209.87	8,703.29	174.07
2542	164.61	8,781.34	175.63

ที่มา : กองวิชาการสำนักรักษาความสะอาด

#### 3.4.6.2. การป้องกันอัคคีภัย

จากสถิติพบว่าพื้นที่ศึกษามีความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยมากกว่าพื้นที่อื่นๆของกรุงเทพฯ เนื่องจากความที่อาคารใช้งานมานานกว่า กิจกรรมทางด้านพาณิชย์กรรม และ ความหนาแน่นของอาคาร ซึ่งระหว่างทำการศึกษาในปี 2543 ก็เกิดเพลิงไหม้ขึ้นในพื้นที่ศึกษาบริเวณอาคารพาณิชย์ติดถนนราชปรารภซึ่งเป็นเหตุให้มีทั้งผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ

ตารางที่ 3.23 แสดงจำนวนครั้งของการเกิดอัคคีภัยในเขตราชเทวีเทียบกับกรุงเทพมหานคร

ปีพ.ศ.	ราชเทวี		กรุงเทพฯ	
	จำนวน (ครั้ง)	ต่อหน่วยพักอาศัย (1000 หน่วย)	จำนวน (ครั้ง)	ต่อหน่วยพักอาศัย (1000 หน่วย)
2536	9	0.42	248	0.17
2538	3	0.13	287	0.17
2540	9	0.35	419	0.23
2542	11	0.42	394	0.21
หลังคาเรือน 2542	538		4447	



ที่มา : กองสังคมสงเคราะห์ สำนักสวัสดิการสังคม

### 3.4.6.3. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

เขตราชเทวีอยู่ในเขตป้องกันน้ำท่วม ที่กรุงเทพมหานครให้ความสำคัญเป็นอันดับ 1 เพราะอยู่ในเขต City Core Area แต่จากการสอบถามและข้อมูลจากทางเขตพบว่ามีปัญหา น้ำท่วมขังบ้าง ซึ่งมีสาเหตุมาจากกระบบระบายน้ำที่ไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากท่อระบายน้ำตามตรอกซอยยังมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางต่ำกว่า 60 ซม.

ในระบบป้องกันน้ำท่วมของ กทม. บึงชลอน้ำฝนก็เป็นส่วนประกอบอันหนึ่ง โดยในเขตราชเทวีมีอยู่ 2 แห่งใกล้กันคือ บึงมักกะสัน และบึงบ้านพักรถไฟพ้อมักกะสัน ซึ่งมีพื้นที่รวม 178,210 ตารางเมตรและรองรับน้ำได้ 376,8770 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งยังไม่ถึงตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ว่าจะต้องมีพื้นที่รับน้ำประมาณร้อยละ 5 ของพื้นที่ดินทั้งหมด(เขตราชเทวีมีพื้นที่ 7,725,000 ตารางเมตร ดังนั้นจะต้องมีพื้นที่รองรับน้ำประมาณ 386,250 ตารางเมตร) แต่อย่างไรก็ดีจัดว่าน้ำท่วมขังยังไม่เป็นปัญหาที่รุนแรงนัก

### 3.4.6.4. หาบเร่แผงลอย

จากข้อมูลของสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร พบว่าเขตราชเทวีเป็นพื้นที่ที่มีการค้าขายในลักษณะหาบเร่แผงลอยเป็นอันดับต้นๆ(อันดับ7)ของกรุงเทพมหานคร โดยมีจำนวนผู้ค้าและจุดค้าที่คงที่นับจากปี 2536 เนื่องจากการจัดระเบียบทางเท้าและกำหนดจุดผ่อนผันที่ชัดเจนทำให้สามารถควบคุมดูแลได้อย่างทั่วถึง ซึ่งในพื้นที่ศึกษาก็อยู่ในเขตผ่อนผันของ กทม. จึงส่งผลให้พื้นที่ทางเท้าบางส่วนถูกใช้ในการวางแผงค้าขาย

ตารางที่ 3.24 แสดงปริมาณจุดค้าและผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในเขตราชเทวี

ปีพ.ศ.	ราชเทวี		กรุงเทพฯ		เฉลี่ย 50 เขต	
	จุด	ผู้ค้า	จุด	ผู้ค้า	จุด	ผู้ค้า
2534	17	1,013	440	21,237	9	425
2536	28	1,378	512	24,696	10	494
2538	25	1,297	607	27,266	12	545
2540	26	1,356	284	16,937	6	339
2542	26	1,356	287	16,907	6	338

ที่มา : กองตรวจการเทศกิจ สำนักเทศกิจ กทม

### 3.4.7. บริการทางสังคม

#### 3.4.7.1. สถานศึกษา

ในเขตราชเทวี มีสถานศึกษาทุกระดับ ตั้งแต่อนุบาล โรงเรียนประถม มัธยม พาณิชยกรรม อาชีวศึกษา จนถึงชั้นมหาวิทยาลัย รวมทั้งหมดเกือบ 50 สถาบัน โดยแบ่งเป็นโรงเรียนอนุบาล 17 โรงเรียน โรงเรียน

ประถม 10 โรงเรียน โรงเรียนมัธยม 12 โรงเรียน อาชีวะ 8 โรงเรียน และสถาบันอุดมศึกษา 2 สถาบัน สถานศึกษาเหล่านี้เข้าถึงได้ทางถนนสายหลักแทบทุกสาย และมีการกระจายตัวอย่างทั่วถึง

จากการที่มีสถานศึกษาครบทุกระดับเป็นจำนวนมาก ทำให้ไม่เพียงแต่จะรองรับประชากรเฉพาะในเขตเท่านั้น แต่ยังดึงดูดให้ประชากรจากภายนอกเข้ามาใช้บริการด้วย

### 3.4.7.2. ศาสนสถาน

ศาสนสถานในเขตราชเทวีมีทั้ง วัด โบสถ์ และ มัสยิด โดยมีวัด 4 แห่ง ได้แก่ วัดพระยาหยั่ง, วัดดิศสงสาราม, วัดอภัยทาราม(วัดมะกอก) และ วัดทัศนารุณสุนทรการาม(วัดตะพาน) มีมัสยิด 5 แห่ง ได้แก่ มัสยิดรู้ลอะมาน, มัสยิดญามิอิลค็อยรียะฮ์, มัสยิดซุลกูลุมุดตากีน และมัสยิดริลฟาละฮ์ นอกจากนี้ยังมีโบสถ์อีก 2 แห่ง

### 3.4.7.3. สถานพยาบาล

สถานพยาบาลในพื้นที่เขตราชเทวีมีทั้งสิ้น 15 แห่ง โดยเป็นสถานพยาบาลของภาครัฐบาล 12 แห่ง เป็นภาคเอกชน 2 แห่ง และเป็นศูนย์บริการสาธารณสุข 1 แห่ง เช่นเดียวกับสถานศึกษา เขตราชเทวีเป็นศูนย์กลางทางการให้บริการทางสุขอนามัยที่ให้บริการไม่เพียงแต่ประชากรในกรุงเทพมหานคร แต่ยังรวมถึงประชากรในต่างจังหวัดด้วย นอกจากนี้ยังมีคลินิก เอกชนตั้งกระจายอยู่ตามถนนตรอกซอยทั่วทั้งเขต แต่อยากไว้ที่การตั้งอยู่ของหน่วยงานทางการแพทย์ในเขตเมืองชั้นในทำให้เกิดความยากลำบากที่จะฝากการรักษาที่ติดขัดเข้ามาในกรณีฉุกเฉิน

### ตารางที่ 2.25 แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสถานพยาบาลปีพ.ศ.2538 ในเขตราชเทวี

รายชื่อ	สังกัด	สถานที่ตั้ง	จำนวนเตียง
ศูนย์บริการสาธารณสุขศูนย์ที่ 2	กรุงเทพมหานคร	ถ.เพชรบุรี	-
โรงพยาบาลราชวิถี	กระทรวงสาธารณสุข	2 ถ.ราชวิถี	819
โรงพยาบาลรามาริบัติ	ทบวงมหาวิทยาลัย	240 ถ.พระราม1	871
โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า	กระทรวงกลาโหม	315 ถ.ราชวิถี	1,200
โรงพยาบาลสงฆ์	กระทรวงสาธารณสุข	445 ถ.ศรีอยุธยา	428
โรงพยาบาลรถไฟ	รัฐวิสาหกิจ	700 ถ.นิคมมักกะสัน	120
โรงพยาบาลเด็ก	กระทรวงสาธารณสุข	420/8 ถ.ราชวิถี	538
โรงพยาบาลประสาท	กระทรวงสาธารณสุข	312 ถ.ราชวิถี	350
สถาบันมะเร็งแห่งชาติ	กระทรวงสาธารณสุข	268/1 ถ.พระราม6	240
สถาบันโรคผิวหนัง	กระทรวงสาธารณสุข	420/7 ถ.ราชวิถี	43
สถาบันยุวศาสตร์เขตร้อน	ทบวงมหาวิทยาลัย	420/6 ถ.ราชวิถี	250
โรงพยาบาลพญาไท 1	เอกชน	ถ.ศรีอยุธยา	ไม่มีข้อมูล
โรงพยาบาลเดชา	เอกชน	ถ.ศรีอยุธยา	ไม่มีข้อมูล

ที่มา : กองสถิติสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข

## 3.5. นโยบายและแผนการพัฒนาที่ส่งผลกับพื้นที่ศึกษา

รูปแบบการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่ควรจะสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาในระดับที่สูงกว่า ดังนั้นในการกำหนดทิศทางในการฟื้นฟูที่จะเกิดขึ้นจึงต้องศึกษาแผนและนโยบายที่ส่งผลกระทบข้างต้นต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.5.1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) มุ่งเน้นการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นเขตมหานครที่เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประเด็นหลักคือเน้นการจัดการและชี้้นำการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร โดยฟื้นฟูบูรณะและจัดระเบียบเมืองในเขตชั้นใน รวมถึงกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากใจกลางเมืองอย่างเป็นขั้นเป็นตอน และคงให้กรุงเทพเป็นฐานเศรษฐกิจในด้านการเงิน, การค้าและศูนย์ข่าวสารข้อมูล ซึ่งจัดให้มีแนวทางการพัฒนาชุมชนใน 3 รูปแบบคือ

- ก) ชุมชนกลางเมืองมหานคร โดยพัฒนาฟื้นฟูชุมชนเมืองเดิมที่เสื่อมสภาพ โดยเฉพาะพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ และย่านธุรกิจการค้า
- ข) ชุมชนมหานคร โดยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมโยงชุมชนกับพื้นที่ใจกลางมหานคร พัฒนาชุมชนให้มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานรวมถึงพัฒนาศูนย์ธุรกิจการค้าที่สามารถแบ่งเบาความแออัดของกิจกรรมทางเศรษฐกิจสำหรับพื้นที่ใจกลางเมือง
- ค) ชุมชนเมืองใหม่รอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยเน้นพัฒนาชุมชนใหม่ที่มีศักยภาพให้เป็นแหล่งจ้างงานและสามารถรองรับการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนจากกรุงเทพฯ

พื้นที่ศึกษาถูกจัดให้อยู่ในส่วนชุมชนใจกลางเมืองมหานคร โดยนโยบายกำหนดให้มีการฟื้นฟูชุมชนเมืองเดิมที่เสื่อมสภาพ และวางแผนเพื่อควบคุมการเติบโตของย่านธุรกิจการค้าและที่อยู่อาศัย

### 3.5.2. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครได้มีการจัดทำแผนเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ตั้งแต่ปี 2520 ปัจจุบันอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 5 โดยยึดนโยบายที่สอดคล้องกับแผนระดับชาติ ซึ่งมีสาระสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ดังต่อไปนี้

- วางผังท้องถื่นระดับเขตและผังเฉพาะบริเวณต่างๆให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพฯ และกำหนดการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาเมื่อที่วางไว้
- วางแผนปรับปรุงฟื้นฟูพัฒนาบริเวณพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรม และพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์หรือมีศักยภาพในการพัฒนา
- วางผังระบบคมนาคมขนส่งต่างๆและระบบโครงข่ายถนนสายหลังสายรองให้เชื่อมโยงกัน
- จัดหาพื้นที่ที่ยังมีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่มาจัดทำสวนสาธารณะหรือพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวของเมือง
- ให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯและระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบเดิม เพื่อเชื่อมโยงและเสริมเส้นทางที่กำหนดไว้ ตลอดจนขยายเส้นทางเดินเรือโดยสารในคลองเพื่อช่วยเสริมการคมนาคมทางบก
- ปรับปรุงพื้นที่ว่างเปล่าสาธารณะ ให้มีศักยภาพเหมาะต่อการพักผ่อนหย่อนใจ
- กำหนดมาตรการทางผังเมืองส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สีเขียวเพิ่มมากขึ้นในการพัฒนาของทั้งภาครัฐและเอกชน
- ฟื้นฟูสภาพคูคลองให้มีศักยภาพเหมาะสมต่อการนำมาใช้ในการระบายน้ำการคมนาคมขนส่งและการเสริมสร้างภูมิทัศน์ที่ดี

### 3.5.3. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

สาระสำคัญของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองทางกายภาพ โดยให้เกิดการชลอการขยายตัวของกรุงเทพฯ การกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจสู่เขตปริมณฑล และภูมิภาค พร้อมทั้งจัดรูปแบบการพัฒนาเมืองให้มีความเจริญเติบโตแบบหลายศูนย์กลาง เพื่อลดเที่ยวการเดินทาง และ กำหนดบทบาทศูนย์กลางชุมชนเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมย่อย ตามลำดับความสำคัญของชุมชน

ผังเมืองรวมได้กำหนดให้พื้นที่ศึกษาอยู่ในระดับพื้นที่ที่มีการพัฒนาสูงมาก ซึ่งกำหนดให้มีการใช้ที่ดินเพื่อธุรกิจการค้าและพักอาศัยหนาแน่นสูง โดยประมาณการขนาดของการใช้ที่ดินทั้ง 2 ประเภทไว้ดังนี้

- ก) เพิ่มพื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรมในย่านใจกลางเมือง(C.B.D)ประมาณ 700 ไร่ซึ่งจะกระจายอยู่ในเขต พระนคร ป้อมปราบ สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน บางรัก ราชเทวี และ พญาไท
- ข) พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมากกำหนดให้มีความหนาแน่นเฉลี่ย 50 คนต่อไร่

โดยไม่เสนอแนะให้มีการขยายตัวของย่านพาณิชย์กรรมมากนัก นอกจากพัฒนาบริเวณที่มีสภาพเสื่อมโทรม ที่ควรจะได้รับพัฒนาขึ้นมาใหม่ให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ และควรมีการสนับสนุนให้มีการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชย์กรรมเดิมให้มีความสมบูรณ์ในตัวเองยิ่งขึ้น ได้แก่การจัดกลุ่มกิจกรรมและการบริการต่างๆให้เพียงพอ การจัดเตรียมพื้นที่จอดรถที่ได้มาตรฐาน ส่งเสริมระบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ และสร้างสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้มีคุณภาพ

### 3.5.4. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน

จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก เพื่อวางแนวทางแก้ไขปัญหารถจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันของกรุงเทพมหานคร โดยมีโครงการขนส่งมวลชนที่สำคัญ 3 โครงการซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับเขตราชเทวีทั้ง 3 โครงการ ได้แก่

- ก) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าระบบรางคู่ยกระดับ ความจุ 50,000 คนต่อชั่วโมง ต่อทิศทาง เริ่มให้บริการแล้วตั้งแต่ปี 2542 ในช่วงแรกมี 3 เส้นทางหลัก ได้แก่ สายเหนือ(สยามเซนเตอร์ถึงตลาดหมอชิต) สายตะวันออก(สยามเซนเตอร์ถึงซอยสุขุมวิท77) และสายใต้(สยามเซนเตอร์ถึงสะพานสารสิน)

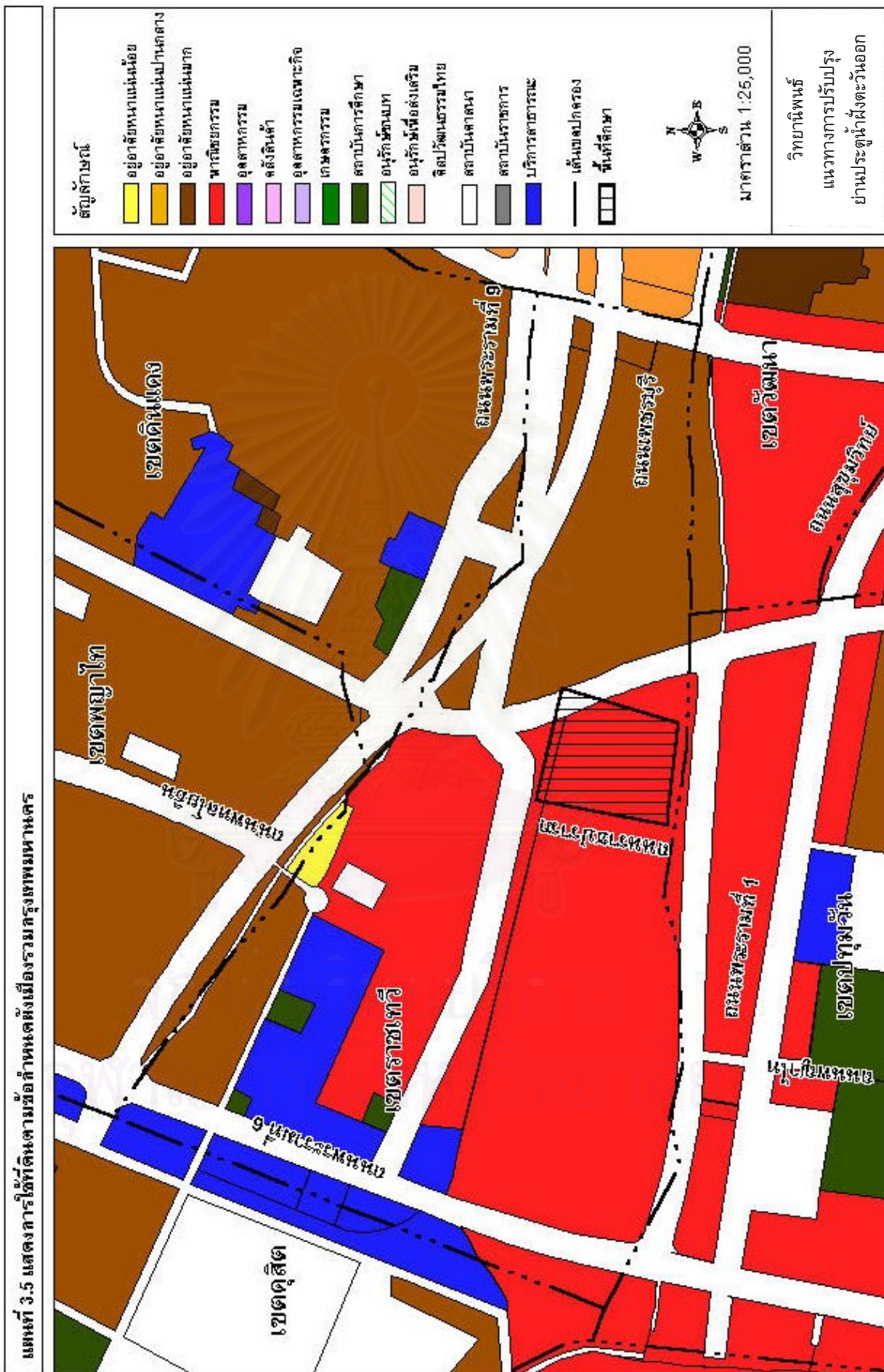
ในเขตราชเทวี รถไฟฟ้า BTS จะวิ่งผ่านถนนพญาไทโดยมีสถานี 2 สถานีคือ สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และสถานีราชเทวี และเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าสำนักงานเขตราชเทวี ได้มีโครงการปรับปรุงทางเท้าบนถนนพญาไท ให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายยิ่งขึ้น

- ข) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.)หรือมักเรียกกันว่ารถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งเส้นทางในเมืองจะเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยมีเส้นทางในช่วงแรกจากหัวลำโพงตามถนนพระราม 4 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัชดาภิเษกที่แยกคลองเตยเข้าถนนนอศอก ไปตามถนนรัชดาภิเษกเลี้ยวซ้ายเข้าใต้ถนนลาดพร้าวผ่านตลาดหมอชิต เข้าถนนกำแพงเพชรแล้วสิ้นสุดที่สถานีรถไฟบางซื่อ ซึ่งเป็นจุดที่ในอนาคตถูกวางไว้เป็นศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2545

สำหรับเขตราชเทวี รถไฟฟ้ารฟม.จะวิ่งผ่านถนนรัชดาภิเษก ซึ่งสามารถผนวกเข้ากับสถานี  
มักกะสันได้ซึ่งในอนาคตจะกลายเป็นศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมอีกแห่งหนึ่งซึ่งอยู่ใจกลางเมือง



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

ค) โครงการรถไฟฟ้า โฮปเวลล์ เป็นระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับประกอบด้วยทางรถไฟของการรถไฟฟ้า  
ทางรถไฟฟ้่าชุมชน และทางด่วนรถยนต์ซึ่งเรียกเก็บค่าผ่านทางอยู่ในโครงการเดียวกัน

- ชั้นบนสุด เป็นทางด่วนเก็บค่าผ่านทาง(tollway)ขนาด 6 ช่องทางโดยแบ่งเป็น 2 ทิศทาง  
ทิศทางละ 3 ช่อง
- ชั้นกลาง เป็นทางรถไฟของการรถไฟฟ้าจำนวน 2-3 ช่องทางขนานซ้ายขวาด้วยทางรถไฟ  
ชุมชน ของบริษัทโฮปเวลล์อีกข้างละ 1 ทาง พร้อมสถานีรถไฟชุมชนทุกๆระยะ 0.7-1.2  
กม.
- ชั้นล่างสุดเป็นถนนระดับพื้นดิน(local road)ขนานข้างตัวระบบ 4 ช่องทางสำหรับเชื่อม  
ระบบขนส่งของโครงการเข้ากับโครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานครที่มีอยู่เดิม

เส้นทางของระบบขนส่งโครงการโฮปเวลล์ แบ่งเป็น 2 เส้นทางหลักตามแนวรางรถไฟที่มีอยู่  
เดิมได้แก่สายเหนือ-ใต้ซึ่งเริ่มต้นที่ โพธิ์มิตร วงเวียนใหญ่ ไปสิ้นสุดที่ ดอนเมือง รังสิต รวมระยะทาง  
ประมาณ 34.2 กม. และสายตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเริ่มต้นที่หัวหมาก สิ้นสุดที่ ตลิ่งชัน รวมระยะทาง  
ประมาณ 25.9 กม.

รถไฟฟ้าชุมชนจะเป็นขบวนรถไฟฟ้าที่ประกอบด้วยตู้ปรับอากาศขนาด 12 ตู้ในชั่วโมงเร่ง  
ด่วนวิ่งบริการไม่เกิน 2 นาทีต่อขบวน คาดว่าสามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 3 ล้านคนต่อวัน

ในเขตราชเทวีจะมีสถานีที่ผ่านคือ สถานีราชวิถี ทางสายเหนือ และ สถานียมราช, พญาไท,  
ราชปรารภ, มกกะสัน ทางสายตะวันออก พื้นที่บริเวณบึงมกกะสันซึ่งมีเกือบ 200 ไร่ นั้นมีแนวโน้มจะ  
พัฒนาเป็นศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมความหนาแน่นสูง โดยจะต้องมีการพิจารณาศึกษาหารูป  
แบบการพัฒนาต่อไป

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟมกกะสัน ขนาด 192 ไร่ ประกอบด้วยโรงซ่อมบำรุงและ  
ประกอบรถไฟ 80 ไร่ นิคมบ้านพักรถไฟและโรงพยาบาลรถไฟ 112 ไร่ มีศักยภาพในการพัฒนาเป็น  
ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมที่เป็นศูนย์กลางการกระจายและเดินทางของประชาชนในเขตชั้นใน  
ของกรุงเทพฯ เนื่องจาก

- การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าและทางด่วน ของ โฮปเวลล์
- การเป็นจุดขึ้นลงทางด่วนชั้นที่ 2 ที่ด่านอโศก
- เป็นพื้นที่ที่มีโครงการถนนจตุรทิศ (การเชื่อมต่อถนนศรีอยุธยากับถนนรัชดาภิเษก)
- ทำเลที่ตั้งโดยรอบเป็นย่านธุรกิจทั้งเก่าและใหม่
- ความเชื่อมต่อกับทิศทางการขยายรวมตัวของเมืองทางทิศตะวันออก ซึ่งเป็นไปตามการเกิดขึ้น  
ของสนามบินสุวรรณภูมิ ที่แน่นอนว่าจะมีระบบเชื่อมต่อเข้าสู่เมืองชั้นใน โดยพื้นที่ในย่านประตู  
น้ำจะกลายเป็นประตูเข้าสู่เมืองชั้นใน



### 3.5.5. แผนพัฒนาเขต

ระบุว่าเขตรัฐเทวีเป็นเขตที่มีพัฒนาการทางด้านเศรษฐกิจสูงมาก เป็นศูนย์กลางของแหล่งงาน และ เส้นทางของระบบขนส่งสมัยใหม่ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในแนวตั้ง โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ริมถนนสายหลัก เช่นถนน พญาไท ถนนเพชรบุรี และถนนศรีอยุธยา ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการใช้ที่ดินปะปนกันกับการอยู่อาศัย และการจราจรคับคั่ง ดังนั้นแนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตของเขตรัฐเทวี จะอยู่ในรูปแบบอาคารสูง มีลักษณะหลากหลายการใช้สอย(complex) โดยใช้เป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม โรงแรม และสถานพักผ่อน ภายในอาคารหลังเดียวกัน ซึ่งอาจเกิดปัญหาต่างๆ ตามมาในอนาคต

ดังนั้นคณะผู้จัดทำโดย ภาควิชาวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จึงเสนอแนวทางการพัฒนาเขตต่อสำนักผังเมืองดังต่อไปนี้

#### 3.5.5.1. แนวทางการใช้ที่ดิน

ให้มีการกำหนดความหนาแน่นโดยใช้ สัดส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน(Floor Area Ratio : FAR) และสัดส่วนที่ว่างต่อพื้นที่ดิน(Open Space Ratio : OSR)ซึ่งคิดจากค่าสุทธิของพื้นที่อาคาร เพื่อเป็นการควบคุมไม่ให้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นมากเกินไป และมีพื้นที่ว่างสำหรับการพักผ่อน และประกอบกิจกรรมอื่นๆ และมีการนำระบบ Bonus System มาใช้เพิ่ม FAR ของอาคารที่จะปลูกสร้างแลกกับระยะเวลาที่เพิ่มมากขึ้น สำหรับพื้นที่ศึกษานั้นอยู่ในข่ายของพื้นที่ที่จะพัฒนาเพื่อการพาณิชยกรรม มี FAR = 6 และ OSR = 10

นอกจากนี้ยังพบว่าภายในเขตรัฐเทวีมีที่ว่างที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อีกประมาณร้อยละ 4.05 ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งเสนอแนะให้มาพัฒนาเป็น สวนหย่อม หรือ สวนสาธารณะ โดยพื้นที่หลักๆที่จะนำมาพัฒนาได้แก่ พื้นที่ที่ติดกับบึงมักกะสัน ซึ่งอยู่ติดทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ดินใต้ทางด่วน ให้สามารถรองรับการใช้บริการจากบุคคลภายนอกพื้นที่ได้ด้วย และมีความเห็นว่า สวนสีเขียวเป็นตัวอย่งที่ดีสำหรับการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในการจัดหาสาธารณูปการ เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับคนในพื้นที่

นำพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟมักกะสัน ที่มีอาณาเขตกว้างขวางกว่า 500 ไร่ และจุดเด่นในด้านที่ตั้ง มาพัฒนาเป็นศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม โดยนำเอาโครงการคมนาคมขนส่งที่จะเกิดขึ้นดังต่อไปนี้เป็นส่วนเสริม

- ถนนจตุรทิศ เป็นเส้นทางรถยนต์ที่เชื่อมต่อฝั่งตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เข้าด้วยกันด้วยเส้นทางที่สั้นและรวดเร็วกว่าวงแหวนรอบนอก
- รถไฟฟ้าชานเมืองสายตะวันออก ซึ่งปัจจุบันมีการดำเนินการอยู่และมีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นตลอดเวลา
- รถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่าง เขตเมืองชั้นในกับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก(Eastern Seaboard)

- ระบบทางด่วน ซึ่งมีทั้งทางด่วนของบริษัททางด่วนกรุงเทพฯ (จุดเชื่อมชั้นลงที่ถนนรัชดาภิเษก-อโศก) และทางด่วนในโครงการโฮปเวลล์ที่มีการบอกเลิกสัญญาไปแล้ว
  - เส้นทางท้องถิ่น(Local Road) ได้แก่การถนนมักกะสันที่เชื่อมต่อถนนราชปรารภกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่
  - รถไฟฟ้าชุมชนและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เชื่อมต่อโดยใช้เส้นทางในโครงการโฮปเวลล์เดิมที่บอกเลิกสัญญาไปแล้ว
- โดยตั้งเป้าหมายว่าในอนาคต ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วม ที่เกิดขึ้นจะรองรับกลุ่มคนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- คนทำงานในเมือง ที่อาศัยอยู่เขตชานเมืองด้านตะวันออก โดยจะขับรถผ่านทางท้องถิ่น ทางด่วน และ รถไฟฟ้าในเมือง
- คนทำงานในเขตภูมิภาค โดยเฉพาะจากอีสเทิร์นซีบอร์ด
- ผู้เดินทางจากต่างประเทศ ที่มาจากสนามบินหนองงูเห่าและ อีสเทิร์นซีบอร์ด
- ชาวต่างจังหวัด โดยรถไฟความเร็วสูง
- คนในเขตเมืองชั้นใน ที่เดินทางโดยรถประจำทาง รถยนต์ส่วนตัว และรถไฟฟ้าโดยเชื่อมกับเส้นทางโฮปเวลล์เดิม

โดยคณะผู้ทำการศึกษาได้เสนอแนะให้มีระบบเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน 2 สถานีภายในบริเวณ เนื่องจากความกว้างของพื้นที่(ที่ดินยาวประมาณ 2 กิโลเมตร) และมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- กลุ่มอาคาร คอมเพล็กซ์ ประกอบด้วยสถานีรถไฟ สำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม
- บริเวณพักอาศัยที่เป็นอพาร์ทเมนต์ ให้เช่า
- บริเวณโรงแรมที่อาจเชื่อมต่อกับบริเวณพักอาศัย
- อาคารจอดรถและห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่เพื่อรองรับรถยนต์ชานเมือง
- สวนสาธารณะในลักษณะ Green Boulevard ขนานกับบึงมักกะสันซึ่งเป็นทางเดินในส่วนที่เชื่อมต่อส่วนต่างๆเข้าด้วยกัน

ปรับปรุงบริเวณบ้านพักรถไฟเดิมให้เป็น ศูนย์วัฒนธรรมบ้านไม้สักไทย ส่วนโรงพยาบาลรถไฟให้คงอยู่โดยขยายความสามารถในการบริการให้ครอบคลุมโครงการที่จะเกิดขึ้นทั้งหมด

สำหรับวิธีการดำเนินงานนั้นเสนอแนะให้เจ้าของที่ดินซึ่งได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สัมปทานเอกชนในการลงทุน และกำหนดให้มีการศึกษากรอบการพัฒนา ก่อนเนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อเมืองมาก

### 3.5.5.2. แผนพัฒนาระบบขนส่งและการสัญจร

#### ก) ระบบโครงข่ายถนน

เนื่องจากการขาดถนนสายรองที่ช่วยถ่ายเทการจราจรจากถนนสายหลักเช่น ถ.เพชรบุรี ถ.ศรีอยุธยา ถ.อโศก และการเชื่อมต่อของถนนยังไม่มีประสิทธิภาพ จึงเสนอแนะให้มีการสร้างถนนขึ้นดังต่อไปนี้

- สนับสนุนโครงการเชื่อมต่อถนนสายหลักเดิม คือเชื่อมจากถนนศรีอยุธยา ผ่านพื้นที่ของการรถไฟ มักกะสันไปจนจรดถนนอโศก

- ปรับปรุงโครงข่ายถนนซอยให้เป็นถนนสายรองในแนวตะวันออกตะวันตกได้แก่ ถนนเสียบคลองแสนแสบจากถนนพระราม 6 ไปยังถนนราชปรารภ และ ถนนเสียบทางรถไฟจากถนนพระราม 6 ไปจรดถนนราชปรารภเช่นกัน ส่วนในแนวเหนือใต้นั้นได้แก่การเชื่อมต่อถนนเพชรบุรีเข้ากับถนนศรีอยุธยาใน 3 บริเวณ ซึ่งค่อนข้างอยู่ห่างออกมาจากพื้นที่ศึกษา
- ปรับปรุงโครงข่ายถนนซอยโดยขยายให้มีขนาดตามมาตรฐาน ทำการจัดระเบียบร้านค้า และในกรณีที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และถนนซอยควรจะเชื่อมต่อไปยังสถานีได้

#### ข) ระบบขนส่งมวลชน

- พื้นที่ที่มีปริมาณรถโดยสารประจำทางที่เพียงพอและครอบคลุมการให้บริการพื้นที่ทั้งเขตและต่อเนื่องไปยังพื้นที่โดยรอบด้วย แต่เนื่องจากการเป็นจุดเปลี่ยนของการเดินทางขนาดใหญ่ (Mode of Transit) ทำให้เกิดความคับคั่งของปริมาณรถในช่วงเร่งด่วน และในอนาคตการเกิดขึ้นของรถไฟฟ้าทำให้ต้องคำนึงถึงความต่อเนื่องกันของสถานีรถไฟฟ้ายกกับสถานีรถประจำทาง ขนาดของทางเดินเชื่อมต่อที่เหมาะสมกับปริมาณผู้ใช้ และขนาดของป้ายหยุดรถประจำทางที่ใหญ่พอที่จะสามารถรองรับการใช้งาน นอกจากนี้ยังเสนอให้มีการจัดระเบียบการเข้าออกของรถประจำทางเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดตามมา
- ควรตั้งป้ายหยุดรถประจำทางให้ห่างจากจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า จัดให้มีพื้นที่จอดรถรับส่งซึ่งคราว สำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร ขนาดทางเดินที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้ายกกับสถานีรถประจำทางควรมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 2 เมตร และ ควรกันแนวเดินไป-กลับเพื่อความคล่องตัว และเป็นระเบียบ ร่วมด้วยการจัดหาพื้นที่จอดรถในลักษณะ Park and Ride บริการผู้โดยสารที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งเสนอว่าพื้นที่ที่เหมาะสมคือ บริเวณที่ว่างของสถานีรถไฟฟ้ายกและจัดรถบริการรับส่งจากที่จอดรถไปยังสถานีรถไฟฟ้ายก
- รถไฟยกกระดานไฮโปเวลล์ ปัจจุบันได้ระงับการก่อสร้างไปแล้ว แต่ถ้าก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยในการบรรเทาปัญหาจราจรได้ โดยมีบริเวณที่ควรคำนึงถึงคือบริเวณจุดตัดของถนนศรีอยุธยาและถนนพญาไท ซึ่งเป็นสถานีของระบบขนส่งขนาดใหญ่ 2 ระบบซึ่งอยู่ใกล้กันมากแต่ไม่ใช่สถานีร่วม การเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางทำให้มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งควรทำให้เกิดความเชื่อมต่อกันและพัฒนาขึ้นเป็นร้านค้าเพื่อก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เช่นเดียวกับในบริเวณแยกถนนอโศกตัดกับเพชรบุรีซึ่งเป็นจุดร่วมของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร และ ไฮโปเวลล์ ก็ควรจัดทำทางเดินเชื่อมต่อ ระหว่างสถานีทั้ง 2 หรือย้ายสถานีรถไฟฟ้ามหานครมาอยู่ริมทางรถไฟ ซึ่งกว้างขวางกว่าและน่าจะประสานงานกันให้เกิดการเป็นสถานีร่วมขึ้นได้

#### ข) ระบบทางเดินเท้า

บริเวณที่พบปัญหาได้แก่ พื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และบริเวณริมถนนราชปรารภ ทั้ง 2 ฝั่งซึ่งได้แก่ย่านอินทราประตุน้ำ อันเนื่องมาจากการเป็นจุดผ่อนผันสำหรับหายแร่แฝงลอย การปรับปรุงควรให้ความสำคัญกับบริเวณที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้ามหานครและรถไฟยกกระดานเป็นอันดับแรก

คือตามแนว ถนนพญาไท ถนนนิคมมักกะสัน และ ถนนอโศก นอกจากนี้ยังเสนอให้มีการปลูกต้นไม้ เพื่อใช้เป็นจุดหยุดพัก ให้ร่มเงา ลดมลพิษทางอากาศและเสียง รวมทั้งมีมาตรการเด็ดขาดในการควบคุมหายเร็วแผงลอยในเรื่องความสะอาดและการตั้งแผงที่ไม่ล้ำเส้นเขตที่ได้กำหนดไว้

### 3.5.5.3. การพัฒนาปรับปรุงสภาพแวดล้อม

นอกจากจะป้องกันการเสื่อมโทรมทางกายภาพแล้ว ยังควรมีมาตรการเสริมที่จะพัฒนาเขตราชเทวีให้เป็นไปในทิศทางที่เหมาะสม ในฐานะย่านธุรกิจที่สำคัญของประเทศ

- โดยการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของชุมชน ทั้งชุมชนแออัดและชุมชนเมือง โดยจัดให้มีการจัดทำผังพัฒนาเฉพาะแห่ง(Planned Unit Development) เพื่อกำหนด ความหนาแน่น ความสูง ระยะร่น พื้นที่อาคาร รวมทั้งพื้นที่เว้นว่าง ของพื้นที่เฉพาะที่จะพัฒนา
- ลดมลพิษทางอากาศโดยการ รณรงค์ให้ใช้น้ำมันไร้สารตะกั่ว ไม่ติดเครื่องขณะจอดรถ ย้ายโรงงานอุตสาหกรรมไปอยู่ชานเมือง ป้องกันฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนที่การขนส่งส่วนบุคคล ลดมลพิษทางเสียงด้วยการปลูกต้นไม้ริมทางเดินเท้า และเกาะกลางถนน สำหรับมลพิษทางน้ำนั้น เสนอให้มีการขุดลอกคลองแสนแสบ ติดตั้งเครื่องเพิ่มออกซิเจนตามจุดต่างๆ และปลูกฝังค่านิยมในการอนุรักษ์ลำน้ำ
- พื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะในเขตราชเทวียังมีปริมาณพื้นที่น้อยมากเมื่อเทียบกับมาตรฐาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดให้มีพื้นที่สีเขียวในหลายๆระดับ เช่น สนามเด็กเล่น สนามกีฬาสำหรับเยาวชน สวนหย่อมระดับชุมชน สวนสาธารณะระดับย่าน และสวนสาธารณะระดับเมือง โดยผู้ศึกษาเสนอพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นสวนสาธารณะดังต่อไปนี้ บริเวณใต้ทางด่วนชั้นที่ 2 ที่ตัดผ่านเขตราชเทวี บริเวณมักกะสันกับถนนพระราม 6 เนื่องจากเป็นที่ว่าง และ บริเวณบึงมักกะสันซึ่งปัจจุบันใช้เป็นพื้นที่รับน้ำเพียงอย่างเดียว ที่มีศักยภาพอย่างมากจากคุณภาพของทัศนียภาพและการถือครองที่ดิน

### 3.5.5.4 การปรับปรุงบริการสาธารณะ

ปัจจุบันโครงข่ายของระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่จัดว่าเพียงพอต่อการใช้งาน แต่เนื่องจากการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เขตจึงต้องหามาตรการและทรัพยากรในการรองรับความต้องการที่จะเกิดขึ้น การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ซึ่งพบว่ามีปัญหาอยู่บ้างนั้น ควรมีการวางท่อระบายน้ำที่มีขนาดใหญ่กว่าเดิม หรือเพิ่มท่อระบายน้ำในบริเวณที่จะมีการพัฒนาในอนาคต ในการกำจัดขยะมูลฝอยนั้น เสนอให้มีการจัดทำที่พักขยะโดยอาศัยพื้นที่ว่างบริเวณบึงมักกะสัน และเปิดโอกาสให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนสร้างเตาเผาขยะ

สำหรับบริการทางด้านสาธารณสุข การศึกษา และศาสนา ในเขตราชเทวีนั้น เสนอให้คงสถานบริการที่มีอยู่เดิมโดยไม่จำเป็นต้องก่อสร้างเพิ่มเติม

### 3.6. สรุปกรอบแนวทางในการพัฒนา

ปัจจุบันในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร พื้นที่ศึกษาจัดเป็นพื้นที่ยังขาดความพร้อมในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ เนื่องจากปัญหาหลักที่พบเช่นเดียวกับทุกส่วนของกรุงเทพฯ คือปัญหาการจราจรติดขัด อันเนื่องมาจากการขาดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ และการกระจายตัวในแนวราบของพื้นที่เมือง ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานหลักนี้ ทำให้การเพิ่มระดับความเข้มข้นในการใช้ที่ดินในเขตเมืองชั้นใน ยังขาดความสามารถในการรองรับ และ นำมาสู่การสร้างผลกระทบกับการใช้สอยที่ดินโดยรอบ

อย่างไรก็ดี การพัฒนาของภาครัฐที่จะเกิดขึ้นในอนาคตโดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนระบบรถไฟฟ้ามหานคร และ โครงการโฮปเวลล์ รวมถึงการเกิดขึ้นของศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมในบริเวณริมฝั่งมักกะสันซึ่งอยู่ติดกับพื้นที่ศึกษาทางด้านทิศเหนือ จะทำให้พื้นที่สามารถรองรับการใช้สอยที่เข้มข้นเพิ่มขึ้นได้ สอดคล้องกับนโยบายและวิสัยทัศน์การพัฒนาทั้งในระดับเขต ระดับกรุงเทพมหานคร ระดับประเทศ และ ข้อกำหนดการใช้ที่ดินผังเมืองรวม

นอกจากนี้ ด้วยความเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่มีประวัติความเป็นมายาวนาน และทำเลที่ตั้งที่มีการกระจุกตัวของของร้านค้า โดยเฉพาะสินค้าประเภทเสื้อผ้าสำเร็จรูปและเครื่องแต่งกายอื่น ที่เป็นปัจจัยซึ่งดึงดูดกำลังซื้อเข้าสู่พื้นที่ และจัดเป็นศักยภาพที่ไม่สามารถพบได้ในพื้นที่อื่นๆ

สภาพพื้นที่ที่ทรุดโทรม ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และ การใช้ที่ดินที่ขาดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เนื่องจากข้อจำกัดของอาคารเก่า ที่ประเทศไม่มีกลไกในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง รวมถึงการขยายตัวของศูนย์การค้าและ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ทั่วทั้งในเขตชั้นในและชั้นนอกของกรุงเทพฯ ทำให้ กำลังซื้อในพื้นที่ลดน้อยลง และเข้าสู่ภาวะเสื่อมโทรมที่จะทำให้ย่านการค้าแห่งนี้ และ รวมถึงย่านการค้าเก่าแก่อื่นๆในเขตเมือง จำต้องยุติบทบาทของตนลงหากขาดการพัฒนาที่ตอบสนองกับความต้องการของผู้ซื้อ

ในการฟื้นฟูพื้นที่จึงกำหนดกรอบการพัฒนา ให้พื้นที่ชีวิตและ ความคึกคักในการซื้อขาย ให้กับบริเวณย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก ด้วยการปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่แต่คงรูปแบบการซื้อขายเดิมในลักษณะของย่านการค้าที่ไม่ปรับอากาศ(open-air)ในแนวราบ ให้เป็นศูนย์รวมแฟชั่น, เสื้อผ้า, เครื่องแต่งกาย ที่ราคาไม่แพงและผลิตภายในประเทศ ร่วมกับการเพิ่มขึ้นของสิ่งปลูกสร้างที่สามารถเพิ่มพื้นที่ขายซึ่งทำให้เกิดผลตอบแทนหรือความเป็นไปได้ในการพัฒนาสำหรับผู้ลงทุนทั้งกลุ่มอาคารพาณิชย์ที่รองรับกำลังซื้อจำนวนมากๆ และ อาคารสูงพักอาศัยที่ย่นระยะทางระหว่างแหล่งพักอาศัยกับแหล่งงานลง โดยคงกิจกรรมดั้งเดิมที่ไม่ก่อความเดือดร้อนรำคาญกับกิจกรรมข้างเคียงเอาไว้ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้สะอาดสวยงามเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งขยายขีดความสามารถของสาธารณูปโภคสาธารณูปการ โดยเฉพาะระบบขนส่งและระบบถนนให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงและสามารถแบ่งเบาภาระปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นโดยรอบพื้นที่

## บทที่ 4

### ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร เป็นที่ตั้งของสิ่งปลูกสร้างประเภทตึกแถวสูงประมาณ 4 ชั้นที่ใช้ในการพาณิชย์กรรมและพักอาศัยควบคู่ไปด้วยกัน และเนื่องจากปลูกสร้างมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน อาคารเหล่านี้จึงมีสภาพทรุดโทรม พื้นที่ยังขาดการให้บริการสาธารณะในบางลักษณะ รวมทั้ง โครงข่ายของระบบถนนและทางเดินเท้าที่ยัง มีปริมาณไม่เพียงพอ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และ ความไม่สะดวกปลอดภัยตามมา

จากสมมุติฐานการวิจัยที่ต้องการจะทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาที่เกิดขึ้นในเขตเมืองชั้นในกับลักษณะทางกายภาพที่เป็นอยู่ของพื้นที่ ในบทนี้ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับสภาพความเป็นไปทางด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เก็บรวบรวมข้อมูลจากสำรวจและแบ่งออกเป็นหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

#### 4.1. สิ่งปลูกสร้าง

##### 4.1.1. ประเภทอาคาร

อาคารถูกแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆเพื่อรองรับการใช้สอยที่แตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจน อาคารหลายๆหลังจึงถูกนำมาใช้อย่างไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ ของรูปแบบอาคารนัก โดยในพื้นที่ศึกษาพบประเภทอาคารแตกต่างกันดังต่อไปนี้

- ก. บ้านเดี่ยว คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 17,007 ตารางเมตรหรือร้อยละ 15.61 ของพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด ตั้งอยู่ลึกเข้าไปด้านในของพื้นที่ศึกษามีทั้งที่ทำด้วยไม้และคอนกรีต ส่วนใหญ่ปลูกสร้างอยู่ในบริเวณช.วัฒนาวงศ์และช.วัฒนศิลป์ รวมทั้งบริเวณข้างตลาดสดธรรมโรจน์พินิจที่เป็นเรือนไม้
- ข. ทาวน์เฮ้าส์ มีเพียงห้าหลังเท่านั้นในพื้นที่ศึกษาคิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 850 ตารางเมตรหรือร้อยละ 0.78 ของพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด ปลูกสร้างในตรอกระหว่างช.วัฒนาวงศ์1 และช.วัฒนศิลป์1 กับบ้านพักของข้าราชการการรถไฟบริเวณสามแยกที่บรรจบกันของถ.นิคมมักกะสัน และช.จากรัตน์
- ค. ตึกแถวหรือห้องแถว เป็นประเภทของอาคารที่มีอยู่มากที่สุดในบริเวณนี้ คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 59,439 ตารางเมตรหรือร้อยละ 54.57 ของพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด ตั้งอยู่ทั่วไปตามแนวถนนสายหลักและรองของพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ยังมีลักษณะเป็นกลุ่มตึกแถวซึ่งมีรูปลักษณะใกล้เคียงกันตั้งเกาะกลุ่มกันได้แก่ กลุ่มตึกแถวที่อยู่ระหว่างช.ร่วมใจกับช.เพชรบุรี29, กลุ่มตึกแถวที่ปลูกสร้างระหว่างช.เพชรบุรี29กับช.จากรัตน์, กลุ่มตึกแถวที่เกาะตามแนวตรอกหลังโรงเรียนวัฒนศิลป์ กลุ่มตึกแถวข้างถ.ราชปารภที่อยู่หลังอาคารประตูน้ำคอมเพล็กซ์, กลุ่มตึกแถวที่ปลูกสร้างระหว่างช.วัฒนศิลป์กับช.สำราญ, กลุ่มตึกแถวที่ตั้งอยู่ในตรอก

บนช.วัฒนาวงศ์ และ แนวตึกแถวปลูกใหม่ที่อยู่ด้านในของ ช.วัฒนาศิลป์ นอกจากนั้นก็เป็น แนวตึกแถวที่เกาะติดกับถนนราชปรารภซึ่งมีการค้าขายหนาแน่น

- ง. อพาร์ทเมนต์ คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 27,975 ตารางเมตรหรือร้อยละ 25.68 ของพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด ได้แก่อาคารที่ใช้ประโยชน์ในการอยู่อาศัยของหลายครัวเรือนบนที่ดินผืนเดียวกันซึ่งตั้งกระจายอยู่ลึกเข้าไปจากถ.เพชรบุรี(สังเกตได้ว่าไม่มีอาคารประเภทนี้ที่เข้าถึงโดยตรงจากถ.เพชรบุรี) โดยจะพบเห็นอาคารอพาร์ทเมนต์ปลูกสร้างติดกับ ช.วัฒนาวงศ์ เป็นหลัก และมีอีกส่วนหนึ่งที่พบใน ช.วัฒนศิลป์
- จ. อาคารสำหรับกิจกรรมเฉพาะอย่าง ได้แก่อาคารขนาดใหญ่ซึ่งใช้เป็นศูนย์การค้าหรือสำนักงาน จะตั้งอยู่ตามถนนสายหลักที่วิ่งอยู่รอบพื้นที่ศึกษา ได้แก่ถ.นิคมมักกะสันและถ.ราชปรารภ คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 3,638 ตารางเมตรหรือร้อยละ 3.34 ของพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด

#### 4.1.2. กิจกรรมการใช้สอยอาคาร

จากการสำรวจในปัจจุบันกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาเกือบทั้งหมด เป็นการใช้สอยเพื่อการอยู่อาศัยที่สอดแทรกเอากิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้าไปหลายระดับ ตั้งแต่การค้าปลีก, สำนักงานรวมถึงกิจกรรมการผลิต(เสื้อผ้าสำเร็จรูป) ความเข้มข้นของการใช้สอยก็แบ่งไปตามความสามารถในการเข้าถึงในพื้นที่นั้นๆและความเชื่อมโยงกับกิจกรรมโดยรอบ ซึ่งผู้สำรวจแบ่งกิจกรรมการใช้สอยพื้นที่ออกเป็นประเภทต่างๆดังต่อไปนี้

- ก. พาณิชยกรรม อาคารที่ใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมเพียงอย่างเดียว ในพื้นที่ศึกษามีเพียงสองแห่งได้แก่ อาคาร ประตูน้ำคอมเพล็กซ์ ที่เป็นห้างสรรพสินค้าและศูนย์รวมการค้าปลีกที่ยังก่อสร้างไม่เสร็จ และ อาคารตลาดสดธรรมโรจน์พินิจ ที่เป็นอาคารโครงสร้างไม้ยกฝ้าเพดานสูง
- ข. พาณิชยกรรมกึ่งพักอาศัย นับเป็นการใช้สอยอาคารที่พบเห็นได้ทั่วพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ติดกับถนนสายหลักรอบๆพื้นที่ซึ่งสามารถเข้าถึงได้โดยง่ายจากบุคคลภายนอกที่เข้ามาซื้อสินค้า อาคารเหล่านี้ได้แก่ ตึกแถวริม ถ.ราชปรารภ ถ.เพชรบุรี ช.จากรัฐัน และ กลุ่มอาคารห้องแถวระหว่าง ช.ร่วมใจกับ ช.จากรัฐัน ซึ่ง เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับตลาดสดธรรมโรจน์พินิจ รวมถึงร้านค้าปลีกที่บริการคนภายในชุมชน ซึ่งอยู่ตามถนนสายหลักที่ใช้สัญจรภายในพื้นที่ศึกษาได้แก่ ช.วัฒนาวงศ์ และต้น ช.วัฒนศิลป์
- ค. พักอาศัยหนาแน่น ได้แก่อาคารที่ปลูกสร้างเพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยจำนวนมากได้แก่ อาคารชุด(คอนโดมิเนียม) หรือ อพาร์ทเมนต์ พบกระจายอยู่ในพื้นที่ศึกษา ลึกเข้าไปจากถนนเพชรบุรี โดยจะหนาแน่นและมีแนวโน้มจะปลูกสร้างเพิ่มขึ้นบริเวณ ช.วัฒนาวงศ์ ด้านที่ติดกับ ช.จากรัฐัน
- ง. พักอาศัย ได้แก่อาคารที่ใช้ในการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว ซึ่งภายในพื้นที่ศึกษาพบอาคารหลายประเภท ทั้ง บ้านเดี่ยวที่อยู่ลึกเข้าต่อนกลางพื้นที่ศึกษา ทาวเฮ้าส์ที่พบบ้างในตรอกระหว่างช.วัฒนาวงศ์และช.วัฒนศิลป์ รวมถึงอาคารประเภทตึกแถว ที่แต่เดิมอาจมีวัตถุประสงค์

ประสงค์ที่จะใช้ในการค้าขายแต่ ปัจจุบันถูกนำมาใช้สอยเพื่อการพักอาศัยเท่านั้น อาคารเหล่านี้จะอยู่ถอยเข้ามาจาก ถนนสาธารณะ ที่เป็นทางสัญจรหลัก พบทั้งที่ก่อสร้างด้วย ไม้ และ คอนกรีต



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ 4.1 แสดงประเภทของอาคารในพื้นที่ศึกษา

-  บ้านเดี่ยว
-  ทาวน์เฮ้าส์
-  ลีกร่วม, ห้องแถว
-  อาคารชุด
-  อาคารประเภทอื่นๆ

สัญลักษณ์

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



NORTH มาตรฐาน 1: 4000

- จ. อุตสาหกรรมกิ่งผักอาศัย เป็นกิจกรรมที่ทำในตึกแถวซึ่งอยู่ถัดเข้ามาจากถนนสายหลัก เนื่องจากมีความสามารถในการเข้าถึงน้อยกว่า จึงทำหน้าที่ในการผลิตสินค้าเพื่อส่งต่อไปยังย่านพาณิชย์กรรมข้างเคียง เกือบทั้งหมด เป็นอุตสาหกรรมสิ่งทอ โดยจะพบเห็นกิจกรรมดังกล่าว สอดแทรกอยู่ระหว่างกิจกรรมพักอาศัยทั่วไปที่เป็นอาคารประเภทตึกแถว ที่พบเข้มข้นกว่าบริเวณอื่นๆ ได้แก่พื้นที่ระหว่างตรอกที่เชื่อม ซ. วัฒนศิลป์ และ ซ. สำราญ เข้าด้วยกัน และ ทางเชื่อมระหว่าง ซ. วัฒนศิลป์ 1 กับ 2
- ฉ. สำนักงาน แบ่งเป็น 1. อาคารสำนักงานโดยเฉพาะ ซึ่งตั้งอยู่ติดกับ ถ. นิคมมักกะสัน ซึ่งเป็นที่ตั้งของการนิคมอุตสาหกรรมและคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ และ 2. เป็นกิจกรรมสำนักงานที่แทรกอยู่ใน ตึกแถวทั่วไป ซึ่งไม่ปรากฏชัดเจนในการสำรวจ พบบ้างในตรอกข้าง ซ. จารุรัตน์ และ ซ. วัฒนาวงศ์
- ช. ราชการ กิจกรรมดังกล่าวที่พบในพื้นที่ศึกษาได้แก่ โรงเรียนวัฒนศิลป์ ที่อยู่สุด ซ. วัฒนศิลป์ ซึ่งเป็นโรงเรียนที่ให้บริการการศึกษาในระดับประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษา และ อาชีวศึกษา เป็นอาคารไม้ที่มีสภาพทรุดโทรม
- ซ. นอกจากกิจกรรมที่กล่าวมาแล้วยังมีอาคารที่ใช้ในการประกอบกิจกรรมทางศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ โรงเจตัน ซ. ร่วมใจ และ โรงแรม 2 แห่ง ที่อยู่ใน ซ. วัฒนศิลป์

#### 4.1.3. ความสูงอาคาร

แบ่งตามจำนวนชั้นของอาคารได้แก่

- ก. อาคารสูง 1-2 ชั้น มักเป็นอาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวที่กระจายอยู่ด้านในของพื้นที่ศึกษา บริเวณ ซ. วัฒนาวงศ์ 1 ซ. วัฒนาวงศ์ 2 ซ. วัฒนศิลป์ 2 ตรอกระหว่าง ซ. วัฒนศิลป์ 1 กับ ซ. วัฒนาวงศ์ 1 และ บ้านไม้ข้างตลาดสดธรรมโรจน์พิณี นอกจากนี้ยังพบ ห้องแถวสูง 2 ชั้น บางส่วนในตรอกข้างถนนราชปรารภ และตรอกข้าง ซ. วัฒนาวงศ์ 1 คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด 23,358 ตารางเมตรหรือร้อยละ 21.44 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม
- ข. อาคารสูง 3-4 ชั้น มักเป็นตึกแถวที่มีจุดมุ่งหมายในการประกอบกิจกรรมทางด้านพาณิชย์กรรม จึงตั้งอยู่ริมเส้นทางสัญจรหลักโดยรอบ และพบเห็นกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่ศึกษา จุดที่มีความเป็นกลุ่มก้อนของอาคารได้แก่ ตึกแถวระหว่าง ซ. ร่วมใจ กับ ซ. เพชรบุรี 29 ตึกแถวระหว่าง ซ. เพชรบุรี 29 กับ ซ. จารุรัตน์ และ ตึกแถวระหว่าง ซ. สำราญ กับ ซ. วัฒนศิลป์ คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด 59,378 ตารางเมตรหรือร้อยละ 54.52 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม
- ค. อาคารสูง 5-9 ชั้น เป็นอาคารสูงที่ตามกฎหมายกำหนดให้ต้องมีลิฟท์ใช้ในการสัญจรภายในอาคาร จึงน่าจะเป็นอาคารที่ประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลตอบแทนสูง แต่จากการสำรวจพบว่า มีอาคารตึกแถวหลายหลังที่ต่อเติมขึ้นไปจนถึงระดับความสูงดังกล่าว กระจายอยู่ตามตึกแถวที่มีความสูง 3-4 ชั้น นอกนั้นเป็นอาคารสำนักงานของ ส.ย.ช. (ศูนย์เยาวชน

แห่งชาติ) กับ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ตั้งอยู่ติดกับถนน นิคมมักกะสัน และ อาคารประเภทอาคารชุด หรือ อพาร์ทเมนต์ ขนาดเล็กที่ปลูกสร้างกระจายอยู่ปะปนกับพื้นที่ พักอาศัยอื่นๆ โดยเฉพาะทางด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษารอบ ซ.วัฒนวงศ์1 คิดเป็นพื้นที่ ปลูกสร้างทั้งหมด 12,749 ตารางเมตรหรือร้อยละ 11.71 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม

- ง. อาคารสูง มากกว่า 9 ชั้น เป็นอาคารขนาดใหญ่ พบทั้งหมด 4 อาคาร ได้แก่ ประตูน้ำคอมเพล็กซ์ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ที่ห้างเอาไว้มันยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ อาคารชุดพักอาศัย 17 ชั้นริม ซ.สำราญ และ อพาร์ทเมนต์ ขนาดกลางใน ซ.วัฒนศิลป์2 และ ตรอกที่เชื่อมระหว่าง ซ.วัฒนวงศ์1 กับ วัฒนศิลป์1 คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด 13,435 ตารางเมตรหรือร้อยละ 12.33 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม

#### 4.1.4. วัสดุก่อสร้าง

อาคารภายในพื้นที่ศึกษาเกือบทั้งหมดเป็นอาคารถาวรมีเพียงกลุ่มอาคารพักอาศัยคนงานที่อยู่ในซ.วัฒนวงศ์ 2 ที่ทำจากสังกะสี และ เฟิงขายของในตลาดสดตามตรอกซอยริมถ.เพชรบุรี และซ.จาร์จันต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นเต็นท์มุงผ้าใบหรือใช้รั้วพลาสติกให้ร่มเงา ในกลุ่มอาคารถาวรนั้นส่วนใหญ่เป็นคอนกรีต(91.64%)โดยเฉพาะอาคารที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ใช้ภายนอก ซึ่งมีลักษณะเป็นตึกหรือห้องแถว

ขณะที่อาคารไม้พบบ้าง(7.79%)ในบริเวณที่เป็นละแวกพักอาศัยด้านในของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ (1)ตรอกระหว่าง ซ.วัฒนศิลป์1 กับ ซ.วัฒนวงศ์1 (2)บ้านเก่าที่อยู่ใน ซ. วัฒนวงศ์2 (3)อาคารเรียนของโรงเรียนวัฒนศิลป์ และ (4)ตลาดสดธรรมโรจน์พินิจกับบ้านพักอาศัยใกล้เคียงที่อยู่อีกฝากถนนหนึ่งของซ.สำราญ นอกจากนี้ยังพบเห็นอาคารไม้ริม ซ.วัฒนวงศ์ 1 และ ต้น ซ.จาร์จันต์ ซึ่งอยู่แยกออกมาเดี่ยวๆ

#### 4.1.5. สภาพอาคาร

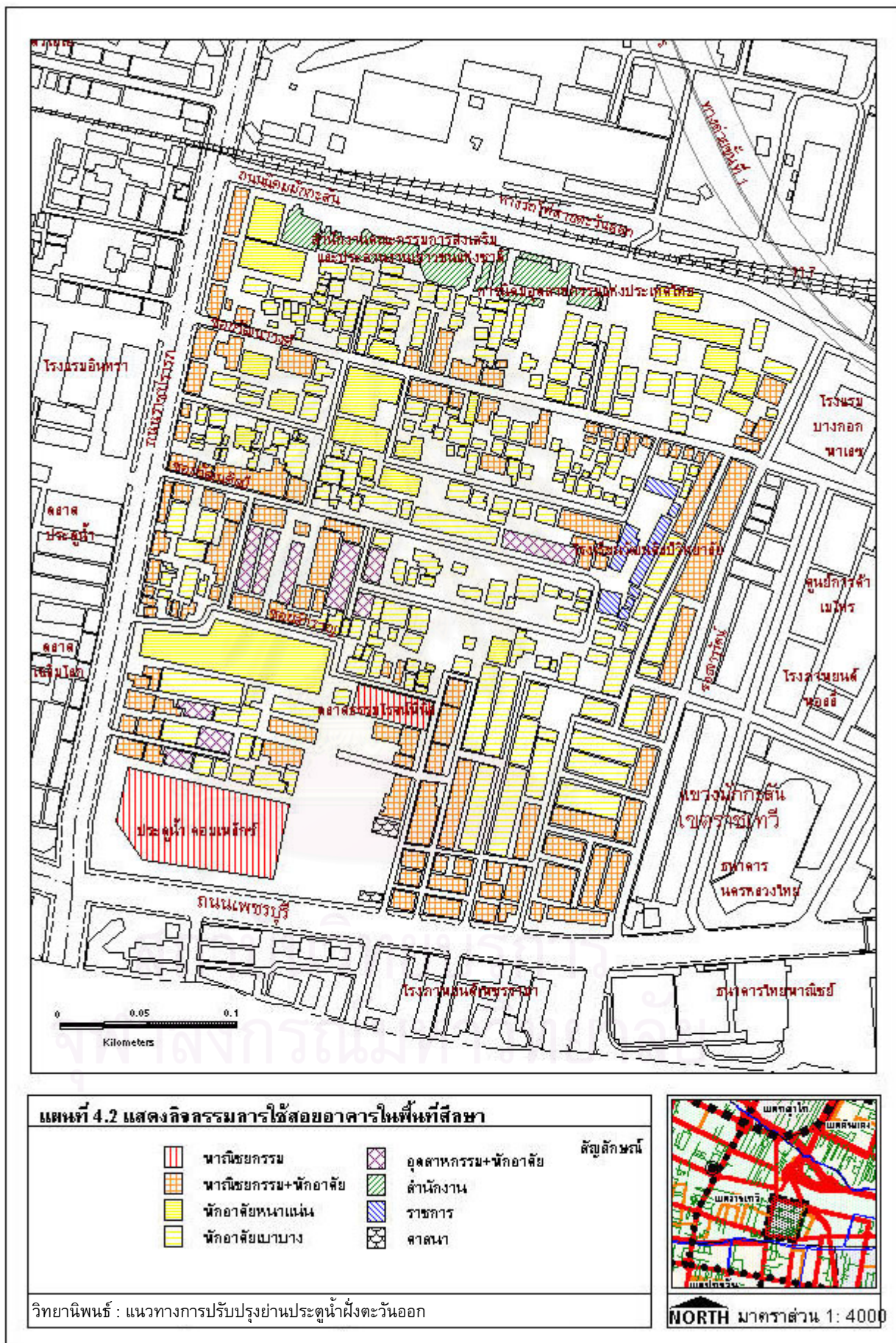
ข้อมูลสภาพอาคารแบ่งกลุ่มตามความเห็นของผู้ทำการสำรวจที่พิจารณาอายุการใช้งานอาคารร่วมกับความสวยงามที่เกิดจากการดูแลรักษาอาคาร โดยแบ่งออกเป็น

- ก. อาคารสภาพดี เป็นสภาพอาคารส่วนน้อยที่ศึกษา มักปลูกสร้างขึ้นใหม่ ซึ่งได้แก่อาคารสำนักงานและอาคารจอดรถของการนิคมอุตสาหกรรม อาคารพาณิชย์ที่ติดกับ ถ.นิคมมักกะสัน และอาคารประเภทอพาร์ทเมนต์ที่สร้างขึ้นใหม่หลายหลังที่ ซ.วัฒนวงศ์1 ด้าน ซ.จาร์จันต์ และ อพาร์ทเมนต์บางแห่งที่อยู่ด้านในพื้นที่ คิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 2,762 ตารางเมตร หรือร้อยละ 2.54 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม
- ข. อาคารสภาพปานกลาง เป็นสภาพของอาคารทั่วไปไม่จำกัดประเภททั้ง บ้าน และตึกแถวที่กระจายอยู่ในบริเวณที่ มีการใช้งานไม่หนาแน่นทั้งกิจกรรมเพื่อการอยู่อาศัยหรือเพื่อการค้าขาย และมีการจัดเก็บขยะรวมถึงการระบายน้ำดี รวมแล้วคิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 31,936 ตารางเมตร หรือร้อยละ 29.32 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม

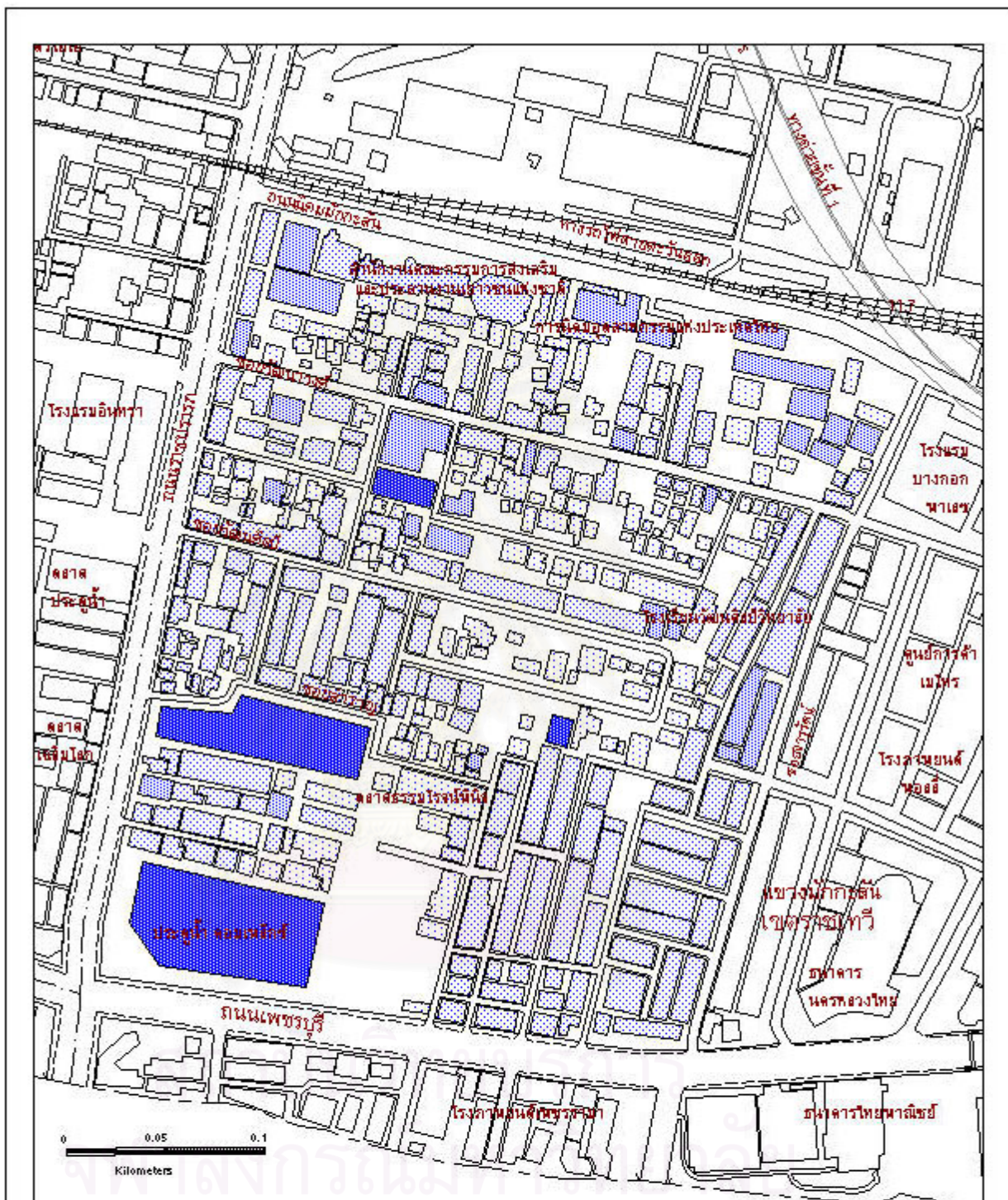
- ค. อาคารสภาพทรุดโทรม มักเป็นอาคารที่มีอายุการใช้งานมาก หรือ อยู่ในบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์หนาแน่นจนมีสภาพเสื่อมโทรม โดยมากเป็นตึกแถวซึ่งเป็นรูปแบบของอาคารส่วนใหญ่ที่กระจายอยู่ในทุกส่วนของพื้นที่ศึกษา และ บ้านเดี่ยวทั้งไม้และคอนกรีตที่เก่าแล้ว แต่ยังคงอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี รวมแล้วคิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 42,842 ตารางเมตร หรือร้อยละ 39.33 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

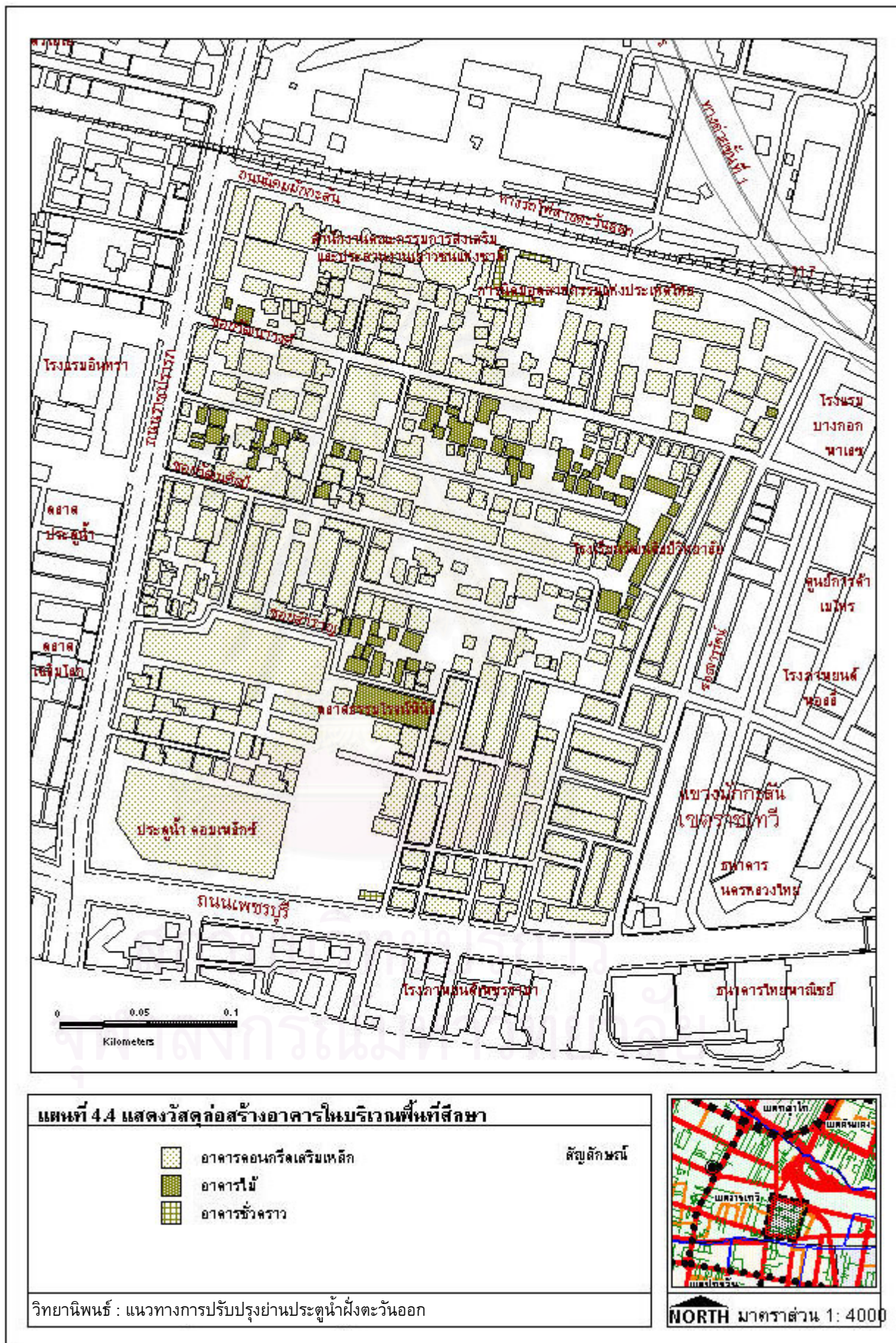


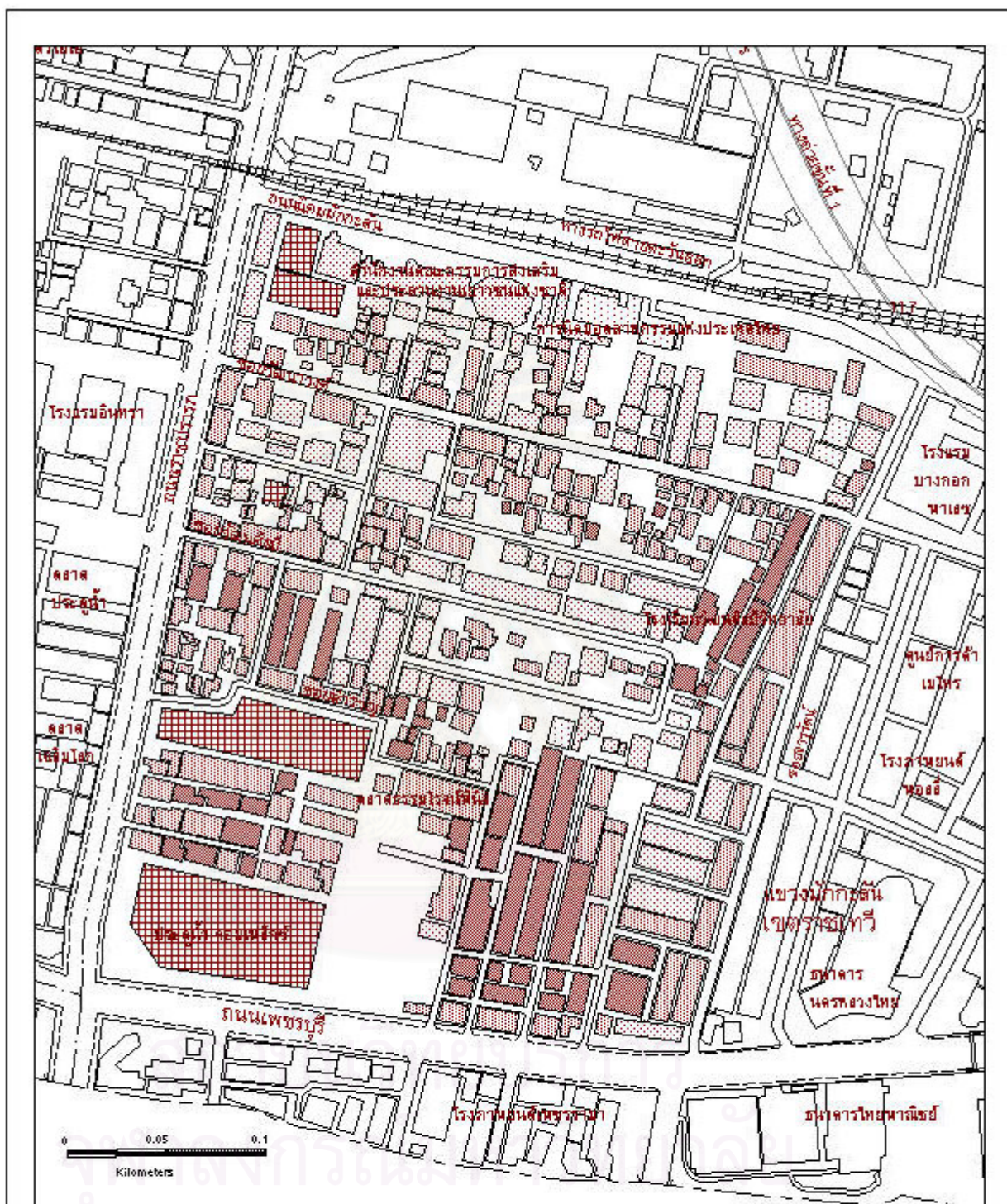
แผนที่ 4.3 แสดงจำนวนชั้นของอาคารในพื้นที่ศึกษา

	อาคารสูง 1-2 ชั้น	สัญลักษณ์
	อาคารสูง 3-4 ชั้น	
	อาคารสูง 5-8 ชั้น	
	อาคารสูงกว่า 8 ชั้น	



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก





**แผนที่ 4.5 แสดงสภาพอาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษา**

	สถานใหม่	สัญลักษณ์
	สถานปานกลาง	
	สถานทรุดโทรม	
	สถานทรุดโทรมมาก	
	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

NORTH มาตรฐาน 1: 4000



- ง. อาคารสภาพทรุดโทรมมาก เป็นอาคารที่เก่าแก่ขาดการดูแลรักษา และ ใช้ประกอบกิจกรรมหนาแน่นโดยมากเป็นกิจกรรมการผลิต และค้าขาย สภาพแวดล้อมไม่น่าอยู่ เงอะงะ ไม่เรียบร้อย ได้แก่ อาคารในโรงเรียนวัฒนศิลป์ที่เป็นอาคารไม้ ถูกใช้งานมาเป็นเวลานาน อาคารห้องแถวเก่าระหว่าง ซ.ร่วมใจ กับ ซ.สหกรรม ที่ถูกใช้ประกอบกิจกรรมการค้าที่เกี่ยวข้องกับตลาดสดธรรมโรจน์พินิจ ที่อยู่ใกล้ๆ พื้นที่ด้านในของอาคารห้องแถวที่อยู่ระหว่างอาคารขนาดใหญ่พิเศษสร้างใหม่ 2 หลังริมถนนราชปรารภ มีลักษณะมีดทับ และ อายุการใช้งานมาก ตึกแถวที่ขนาบตรอกที่เชื่อมระหว่าง ซ.วัฒนศิลป์ กับ ซ.สำราญ และ อาคารไม้ด้านข้างตลาดสด... ที่มีสภาพไม่มั่นคง และสุดท้าย ได้แก่อาคารไม้พักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวบางหลังที่อยู่ระหว่าง ซ.วัฒนวงศ์1 และ 2 รวมเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 17,008 ตารางเมตร หรือร้อยละ 15.62 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม
- จ. อาคารที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง พบกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่ ได้แก่ อาคารขนาดใหญ่พิเศษ 2 แห่งคือ ห้างสรรพสินค้าประตูน้ำคอมเพล็กซ์ซึ่งไม่มีการก่อสร้างต่อให้เสร็จหลังจากประเทศประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ และน่าจะถูกทิ้งร้างไว้อีกระยะหนึ่ง กับ อาคารชุดสูง 17 ชั้นข้างซ.สำราญ อาคารสูงประเภทอพาร์ทเมนต์ เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัยหนาแน่น ข้าง ถ.นิคมมักกะสัน, ในตรอกระหว่าง ซ.วัฒนศิลป์1 กับ ซ.วัฒนวงศ์1 และ ริม ซ.วัฒนวงศ์1 ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา รวมทั้งโรงแรมใน ซ.วัฒนศิลป์ ที่ปิดบริการไปก็มีการนำหินและทรายมากองไว้ รวมแล้วคิดเป็นพื้นที่ปลูกสร้าง 14,371.43 ตารางเมตร หรือร้อยละ 13.19 ของพื้นที่ปลูกสร้างรวม

#### 4.1.5. สิ่งปลูกสร้างชั่วคราว(หาบเร่แผงลอย)

พบหนาแน่นในบริเวณทางเท้าของถนนสายสำคัญโดยเฉพาะ ถ.ราชปรารภ มักเป็นแผงลอยจำหน่ายสินค้าจำพวกเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายที่ขายให้กับผู้ซื้อสินค้าจากภายนอก และ ถ.เพชรบุรี ซึ่งในช่วงต้นที่อยู่ติดกับสี่แยกราชปรารภ จะเป็นสินค้าที่ขายคนนอกพื้นที่ แต่ถัดมาจะเป็นสินค้าประเภทอาหารการกิน ที่รองรับการบริโภคภายในพื้นที่และคนที่มารอรถโดยสารประจำทาง ขณะที่จำนวนของแผงจะเบาบางลงแต่ยังมีให้เห็นบน ซ.จากรุรัตน์ ซึ่งขายอาหารเป็นส่วนใหญ่ รวมถึงมีบางส่วนกระจายอยู่ในบริเวณที่มีคนผ่านเข้าออกเสมอ เช่น อพาร์ทเมนต์ ตลาดสด โรงเรียน และ อาคารสำนักงาน

## 4.2. ทางสัญจร

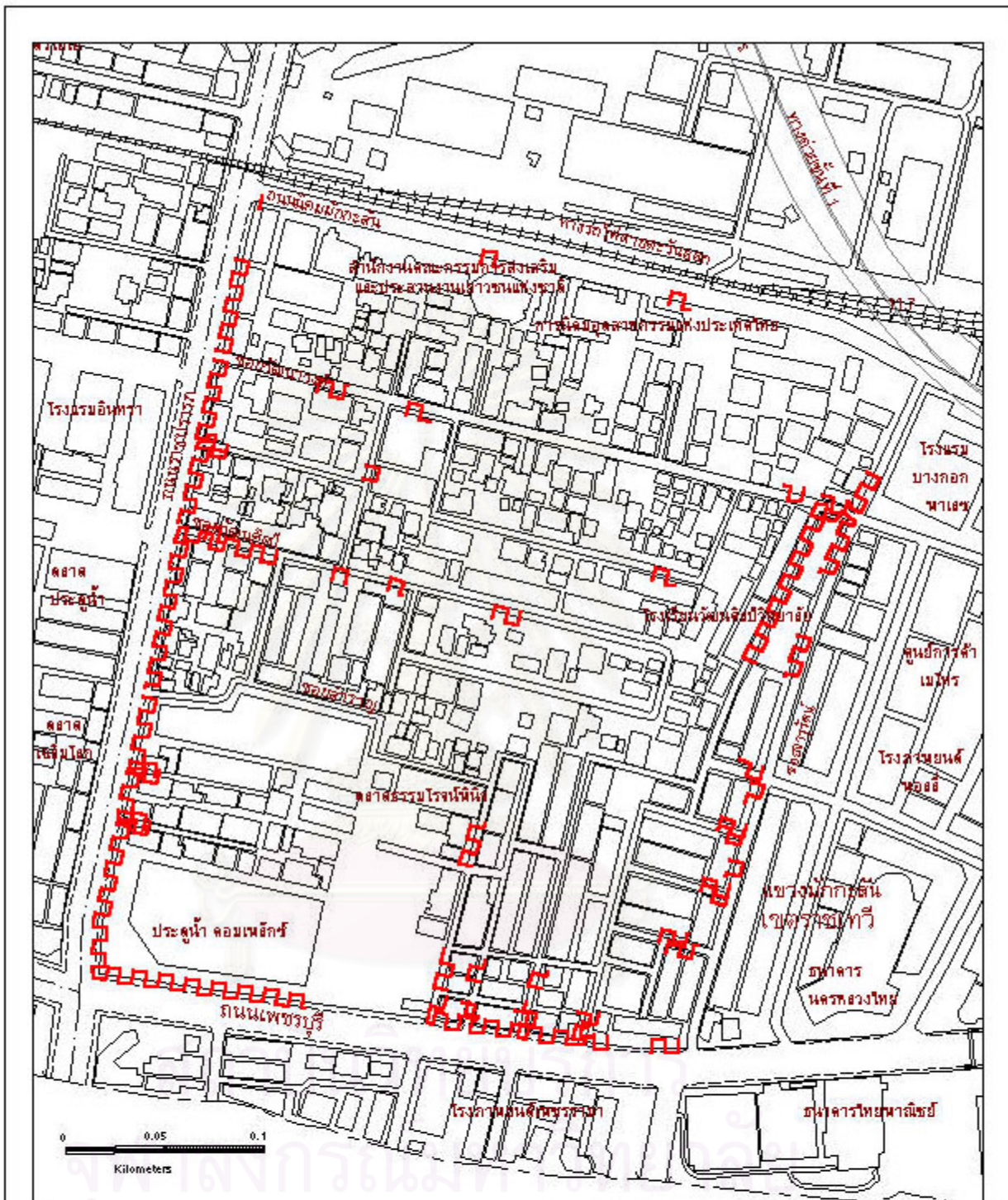
### 4.2.1. ระบบถนน

เป็นระบบการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญที่สุดของพื้นที่ ซึ่งแบ่งถนนตามลำดับศักยภาพได้ดังต่อไปนี้

- ก. ถนนสายหลัก ได้แก่ ถ.ราชปรารภ และ ถ.เพชรบุรีตัดใหม่ มีเขตทางกว้างประมาณ 32 เมตรซึ่งเป็นอีกเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เป็นผลทำให้การจราจรค่อนข้างหนาแน่น



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**แผนที่ 4.6 แสดงที่ตั้งของห้าประตูแดงลอยฟ้าบริเวณพื้นที่ศึกษา**

**KKK** ที่ตั้งห้าประตูแดงลอยฟ้า สัญลักษณ์

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



- ข. ถนนสายรอง ได้แก่ ถ.นิคมมักกะสัน ซึ่งมีเขตทางกว้างประมาณ 18 ม. และ ซ.จากรัฐันท์ ที่มีเขตทางกว้างประมาณ 12 ม.ทำหน้าที่เชื่อมโยงการคมนาคมภายในพื้นที่เข้ากับถนนสายหลัก
- ค. ถนนสายย่อย ได้แก่ ถนนซอยต่างๆที่อยู่ภายในพื้นที่ แต่ลักษณะของถนนสายย่อยในปัจจุบันยังไม่เป็นระบบโครงข่ายที่ดี เช่นมีขนาดคับแคบ และเป็นซอยตัน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรและความปลอดภัย ใดๆก็ตาม ภายในพื้นที่ศึกษายังมีซอยที่จัดได้ว่าเป็นทางสัญจรหลักของชุมชน ซึ่งได้แก่ ซ.วิฒนาวงศ์ และ ซ.วิฒนศิลป์ รวมถึง ทางลัดเชื่อมระหว่าง ซ.จากรัฐันท์ กับ ถ.ราชปรารภ

#### 4.2.2. ระบบขนส่งมวลชน

ปัจจุบันในบริเวณพื้นที่ศึกษามีระบบขนส่งมวลชนที่เข้ามาเชื่อมต่อทั้งทางบกและทางน้ำ ได้แก่

- ก. การขนส่งทางบก มี 2 ประเภท คือ
- รถโดยสารประจำทาง(ขสมก.) มีทั้งรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารปรับอากาศที่ผ่านพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะถนนราชปรารภและถนนเพชรบุรีตัดใหม่ มีรถประจำทางผ่านหลายสาย ซึ่งนับเป็นจุดเชื่อมต่อและเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรที่สำคัญแห่งหนึ่ง
  - รถไฟ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางรถไฟที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นเส้นทางรถไฟสายตะวันออก สามารถขนส่งปริมาณคนจำนวนมากจากย่านชุมชนชานเมืองเข้ามาสู่พื้นที่ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีจุดขึ้นลงบริเวณสถานีรถไฟมักกะสัน ซึ่งเส้นทางที่กล่าวนี้อยู่ในแนวปรับปรุงตามโครงการรถไฟยกกระดับของ ไฮปเวสต์ ที่คาดว่าจะมีโอกาสดำเนินการต่อหลังจากหยุดชะงักอยู่ในขณะนี้
- ข. การขนส่งทางน้ำ ได้แก่เส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบ เป็นอีกระบบหนึ่งที่มีความนิยมจากผู้สัญจรมาก มีจุดขึ้น-ลงบริเวณท่าเรือประตูน้ำ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับพื้นที่ศึกษาด้านถ.เพชรบุรี

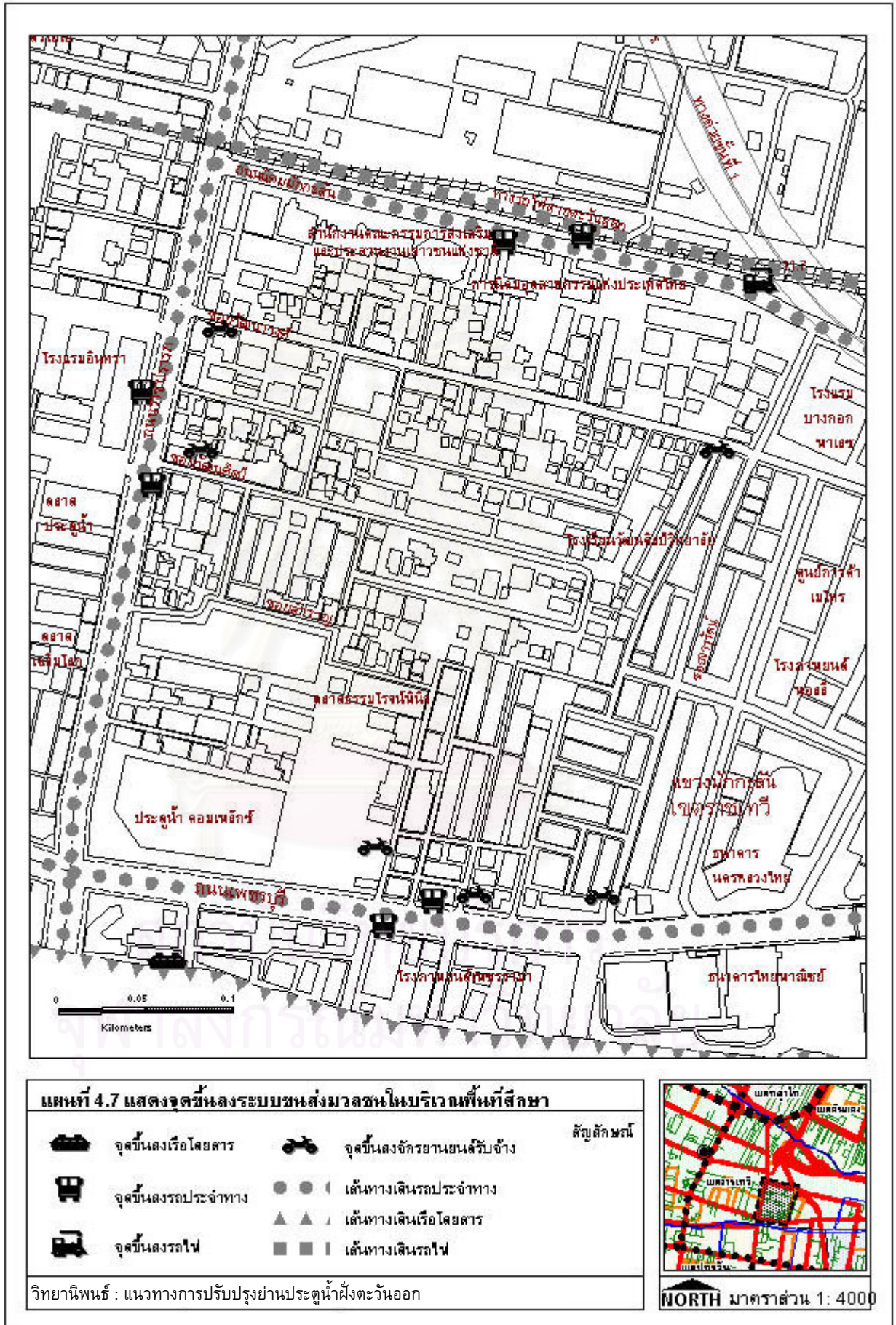
#### 4.2.3. ปริมาณการจราจร

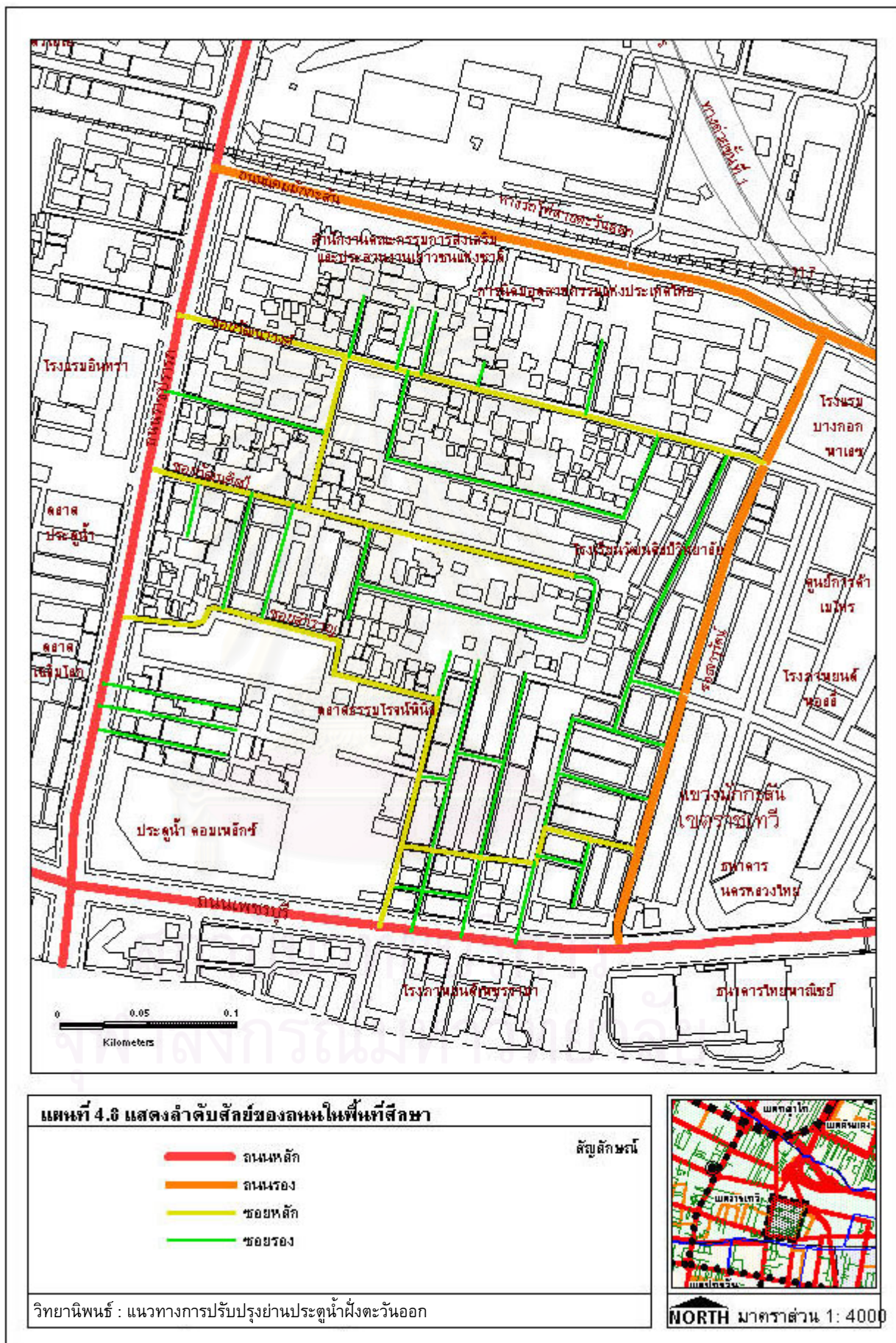
จากข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เก็บสถิติปริมาณการจราจรตามแยกต่างๆในเขตราชเทวี ที่มีอยู่ 14 แยก พบว่าปริมาณการจราจรตามแยกต่างๆ ของเขตราชเทวี ในช่วงเวลาต่างๆจะไม่ต่างกันมากนัก จากการเปรียบเทียบกับถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาพบว่า การจราจรบริเวณแยกต่างๆตามถนนพญาไทจะหนาแน่นที่สุด เฉลี่ยประมาณ 9000-10000 ต่อหนึ่งชั่วโมง รองลงมาคือถนนเพชรบุรี เฉลี่ย 6000 คันต่อชั่วโมง ซึ่งก็ยังไม่ถือว่าสูงมาก โดยที่แยกประตูน้ำพบว่าการจราจรติดขัดน้อยกว่าแยก เพชรบุรี-ชิดลม (6000คันต่อชั่วโมง) เนื่องจากมีสะพานข้ามทางแยกคือประมาณ 4750 คันต่อ ชั่วโมง

ขณะที่ในพื้นที่ศึกษาพบว่าปริมาณการจราจรไม่มากนัก เนื่องจากผู้ใช้มักเป็นเฉพาะคนในพื้นที่  
ที่ ยกเว้น ในตรอกซอยที่ใช้เป็นทางผ่านทะเลระหว่าง ถนนราชปรารภ-ถนนเพชรบุรี-ซอยจากรัตน์ ซึ่งผู้  
ใช้รถจากภายนอกพื้นที่โดยเฉพาะรถรับจ้างเข้ามาใช้เป็นทางลัด หรือใช้เพื่อหลีกเลี่ยง การกั้บรถที่



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

ต้องเสียเวลามากกว่า ได้แก่ บริเวณ ซอยวัฒนาวงศ์ ซอยสำราญ ซอยร่วมใจ และตรอกข้างเคียง

#### 4.2.4. ทิศทางการเดินรถ

พื้นที่ศึกษาถูกล้อมรอบด้วยถนนทั้ง 4 ด้าน โดยเมื่อพิจารณาที่โครงข่ายของถนนในระดับมหภาคแล้ว พบว่าเป็นถนนสายหลัก 2 สายได้แก่ ถนนราชปรารภ ที่เดินรถแบบทางเดียวคือจากทิศเหนือไปทิศใต้ แต่เว้นให้มีทางวิ่งสวน 1 ช่องทางสำหรับรถขนส่งมวลชน ถนนเพชรบุรีในทิศใต้ ซึ่งมีทิศทางการเดินรถ 2 ทิศทาง ถนนสายรอง 2 สายได้แก่ ถนนนิคมมักกะสันทางทิศเหนือ เดินรถ 2 ทาง และซอยจรรุจันท์ทางทิศตะวันออก ซึ่งเดินรถทางเดียวนับ จากซอย วัฒนาวงศ์ ลงมาถึง ถนนเพชรบุรีในทิศทางเหนือลงใต้ และเดินรถ 2 ทางในช่วงสั้นๆ จาก 3 แยกที่บรรจบกับ ถนนนิคมมักกะสัน จนถึงปากซอยวัฒนาวงศ์

โครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็นถนนสายหลักและรอง โดยเส้นทางหลักที่ใช้ภายในพื้นที่เป็นถนนที่กว้างและมีขอบทางได้แก่ ซ.วัฒนาวงศ์ ซ.วัฒนาศิลป์ และ ซ.สำราญ ที่จัดให้มีการเดินรถแบบทิศทางเดียว ซึ่ง ซ.วัฒนาวงศ์นั้น สามารถเชื่อมต่อระหว่าง ถนนราชปรารภ กับ ซ.จรรุจันท์ได้ โดยเดินรถในทิศทางจากตะวันออกมาตะวันตก ขณะที่ ซ.สำราญ ซ.ร่วมใจ และ ซ.เพชรบุรี 29 ถูกใช้เป็นทางลัดระหว่าง ซ.จรรุจันท์ ไปยัง ถนนราชปรารภ (มักพบเห็น รถประเภทแท็กซี่หรือสามล้อเครื่องใช้เป็นทางลัดเพื่อ ออกไปศูนย์การค้าประตูน้ำ ที่อยู่อีกฝั่งของถนนราชปรารภซึ่งกำหนดให้เดินรถทางเดียว)

#### 4.2.5. พื้นที่ผิวจราจร

ตรอกซอยในพื้นที่ศึกษาล้วนแต่มีขนาดคับแคบ ยกเว้น ทางสัญจร หลัก 2 สายเท่านั้นคือ ซ.วัฒนาวงศ์ และ บางส่วนของ ซ.วัฒนาศิลป์ ที่มีความกว้างมากกว่า 6 เมตร ที่เหลือล้วนแต่มีความกว้าง 2.5 – 4 เมตร ซึ่งไม่เหมาะที่จะเดินรถสวนทางกัน และ แม้ว่าจะกำหนดทิศทางการเดินรถในเส้นทางหลักๆ แต่ในหลายซอยก็ไม่มีกำหนดทิศทางการเดินรถที่ชัดเจนเป็นเหตุให้เกิดการหยุดชะงัก ร่วมกับการมีสิ่งกีดขวางบนผิวจราจร การนำรถเข้ามาจอดหรือใช้เป็นเส้นทางลัดทำให้ การสัญจรในหลายๆบริเวณของพื้นที่ขาดความคล่องตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน ซ.สำราญ ซ.ร่วมใจ เป็นต้น

#### 4.2.7. ทางเดินเท้า

ทางเดินเท้าของถนนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาแม้ว่าจะถูกกำหนดให้มีกิจกรรมอื่นร่วมด้วยเช่น การวางหาบเร่แผงลอย ปลูกต้นไม้ แต่ก็มีความกว้างพอที่จะใช้สัญจรได้ โดยทางเดินเท้าริมถนน ราชปรารภ และ ถนนเพชรบุรีนั้นพบว่ามีความกว้างเฉลี่ย ไม่ต่ำกว่า 3 เมตร ถนนนิคมมักกะสัน กว้าง 2.5 เมตร ขณะที่ของ ซ.จรรุจันท์ นั้นกว้างประมาณ 1.5 เมตร แต่ภายในพื้นที่กลับพบว่าทางสัญจรเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่พบเห็นเส้นทางเดินเท้า และในซอยที่มีทางเดินเท้าเช่น ซ.วัฒนาวงศ์ กลับมีลักษณะที่ขาดความต่อเนื่อง ในบางส่วนกว้างมากกว่า 1 เมตร แต่บางส่วนก็เหลือเพียง 0.5 เมตร ส่วน ทางสัญจรเส้นอื่นนั้น มักจะไม่มีทางเดินเท้าอาจมีขอบทางกว้าง



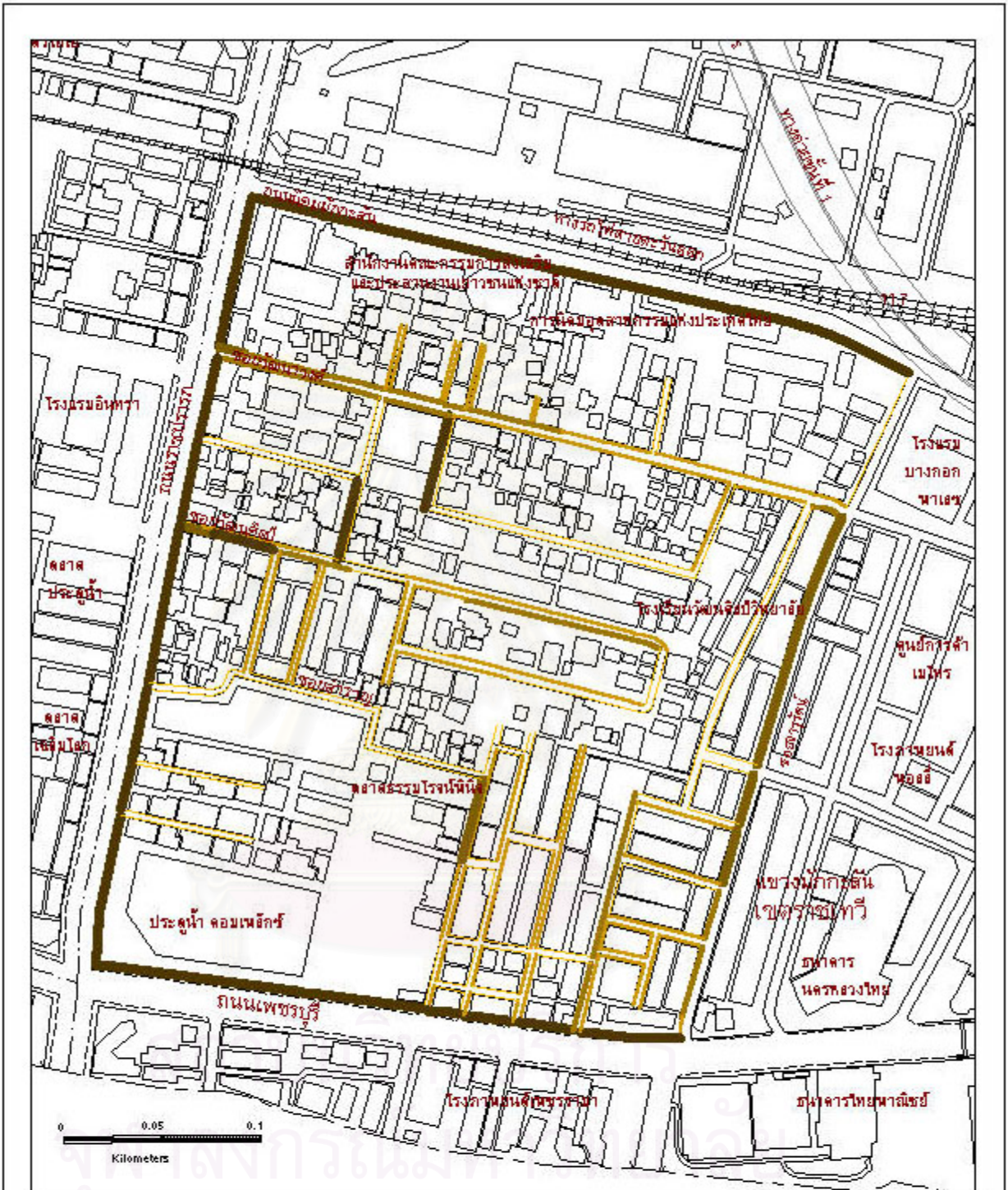
ประมาณ 0.5 เมตร ซึ่งไม่เอื้อต่อการเดินทางที่ปลอดภัย หรือบางส่วนมีการยกพื้นสูงขึ้นกว่าระดับถนน กลับมีสิ่งของของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่มาตั้งไว้ ทำให้เกิดความไม่แน่ใจในระดับความเป็นสาธารณะที่จะเข้าไปใช้งาน



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย







**แผนที่ 4.11 แสดงขนาดและโครงข่ายของทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา**

	น้อยกว่า 0.6 ม.	สัญลักษณ์
	0.6 ถึง 1.1 ม.	
	1.1 ถึง 1.6 ม.	
	1.6 ถึง 2.1 ม.	
	มากกว่า 2.1 ม.	

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



#### 4.2.6. การจอดรถ

แบ่งออกเป็น การจองรถในบริเวณขอบทาง และการจอดรถในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ ในส่วนแรกนั้น พบการจองรถใน ซ.จากรัฐัน และ ซ.วัฒนาวงศ์ ซึ่งคาดว่าเป็นรถจากภายนอกพื้นที่ขณะที่ในตรอกซอยที่กระจายอยู่ในพื้นที่ก็มีการจอดรถจากผู้อยู่อาศัยในบริเวณข้างเคียงเนื่องจาก ขาดที่จอดรถในบริเวณบ้านซึ่งเป็นอาคารพาณิชย์

พื้นที่ที่จัดไว้สำหรับการจอดรถ แบ่งออกเป็น การจองรถสำหรับเจ้าของพื้นที่ เช่น ใต้อาคารอพาร์ทเมนต์ต่าง ๆ หรือ อาคารพาณิชย์ที่มีการสำรองที่จอดรถไว้ได้แก่ บริเวณพื้นที่ด้านในของ ถ. วัฒนาศิลป์ ส่วนพื้นที่จอดรถที่จัดสำหรับคนภายนอกโดยคิดค่าบริการนั้นพบเพียง 2 บริเวณได้แก่ ในตรอกข้าง ถ.ราชปรารภที่อยู่ถัดจากอาคารประตูน้ำคอมเพล็กซ์เข้ามา และ ใต้สถานบันเทิงประเภท คาเฟ่ ที่ตั้งอยู่ต้น ซ.เพชรบุรี 29 ซึ่งปริมาณการรองรับมีไม่พอเพียงกับความต้องการ

#### 4.3. สาธารณูปโภค

##### 4.3.1. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

เขตราชเทวีอยู่ในพื้นที่ป้องกันน้ำท่วมที่กรุงเทพมหานครให้ความสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง เพราะอยู่ในเขต city core area ในภาพรวมของพื้นที่จึงไม่ปรากฏปัญหาน้ำท่วม แต่ภายในระดับพื้นที่เองพบว่ามีส่วนที่มีน้ำท่วมขัง โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งมีขนาดของท่อระบายน้ำน้อยกว่า 0.60 เมตรได้แก่กลุ่มของห้องแถวตึกแถวเก่าริมถนน ราชปรารภข้างประตูน้ำคอมเพล็กซ์ และ ริมถ.เพชรบุรีระหว่างซ.ร่วมใจ และซ.เพชรบุรี 29 รวมถึงพื้นที่ข้างเคียง ซ.สาธิตที่ไม่พบเห็นแนวท่อระบายน้ำแต่อย่างใด นอกจากนี้พบว่าขนาดของท่อในปัจจุบันยังไม่สามารถรองรับความหนาแน่นที่จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคต

นอกจากขนาดของเส้นท่อและโครงข่ายที่ใช้ป้องกันน้ำท่วมน้ำขังแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงพื้นที่สำหรับชลอน้ำฝนเป็นปัจจัยประกอบด้วย ซึ่งในบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่ามีบึงมักกะสันและบึงบ้านพักรถไฟพ้อมักกะสัน อยู่ข้างเคียง ซึ่งสามารถกักน้ำได้ราว 375,000 ลูกบาศก์เมตร

##### 4.3.2. พื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะ

แม้ว่าจะมีพื้นที่ว่างปราศจากอาคารและการล้อมรั้วจากการสำรวจแต่ก็เป็นพื้นที่ส่วนบุคคลทั้งสิ้น ดังนั้นจึงจัดว่าไม่มีสวนสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา แต่จากการสอบถามพบว่า ประชาชนในพื้นที่นิยมใช้บริการสวนลุมพินีในการพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งมีพื้นที่กว้างขวางและอยู่ไม่ไกลจากบ้านนัก นอกจากนี้พื้นที่ศึกษายังตั้งอยู่ไม่ห่างจากที่ว่างริมบึงมักกะสันที่มีโครงการจะพัฒนาให้เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ต่อไป อย่างไรก็ตามการที่ขาดพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจที่อยู่ภายในชุมชนเองทำให้มีข้อจำกัดในการใช้งานพอสมควร

มีการปลูกต้นไม้เล็กเข้าไปด้านในของพื้นที่ศึกษาเฉพาะในส่วนที่เป็นพื้นที่พักอาศัยซึ่งมีพื้นที่เปิดโล่ง และการปลูกต้นไม้ริมถนนเพื่อใช้ร่มเงาพบเฉพาะ ถ.นิคมมักกะสัน และบางส่วนของ ถ.เพชรบุรี ขณะที่ทางเดินเท้าริมถนนราชปรารภนั้นเนื่องจากมีพื้นที่จำกัด ทางเขตราชเทวีได้ติดตั้งรั้วไม้เลื้อยตลอดแนวทำให้พอมีร่มเงาให้แก่คนเดินเท้า

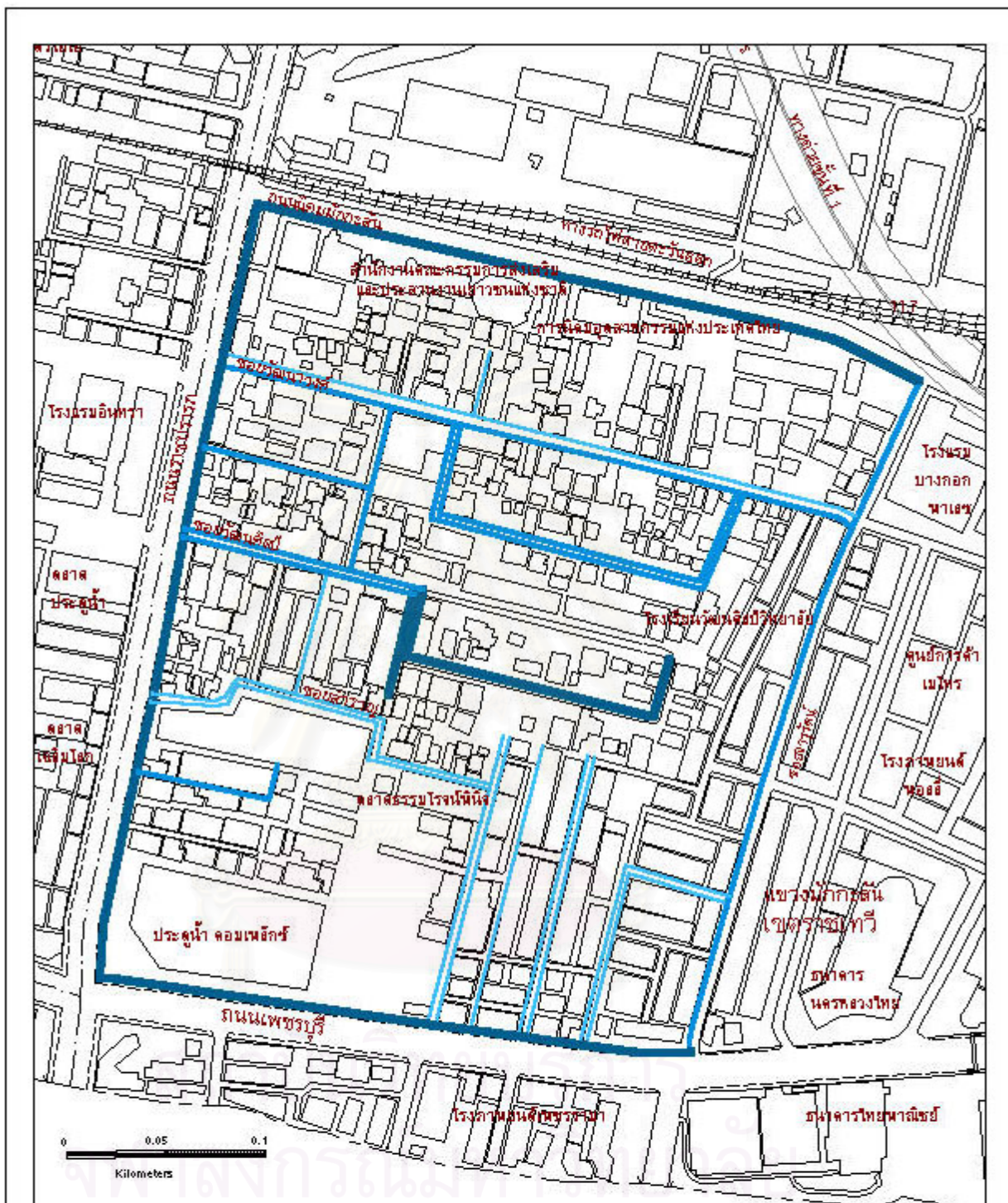


**แผนที่ 4.12 แสดงตำแหน่งอาคารจอดรถยนต์ในบริเวณพื้นที่ศึกษา**

จอดบริเวณขอบทาง สัญลักษณ์  
 จอดในลานจอดรถ



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



**แผนที่ 4.13 แสดงโครงข่ายและขนาดของท่อระบายน้ำสาธารณะในพื้นที่สีชมพู**

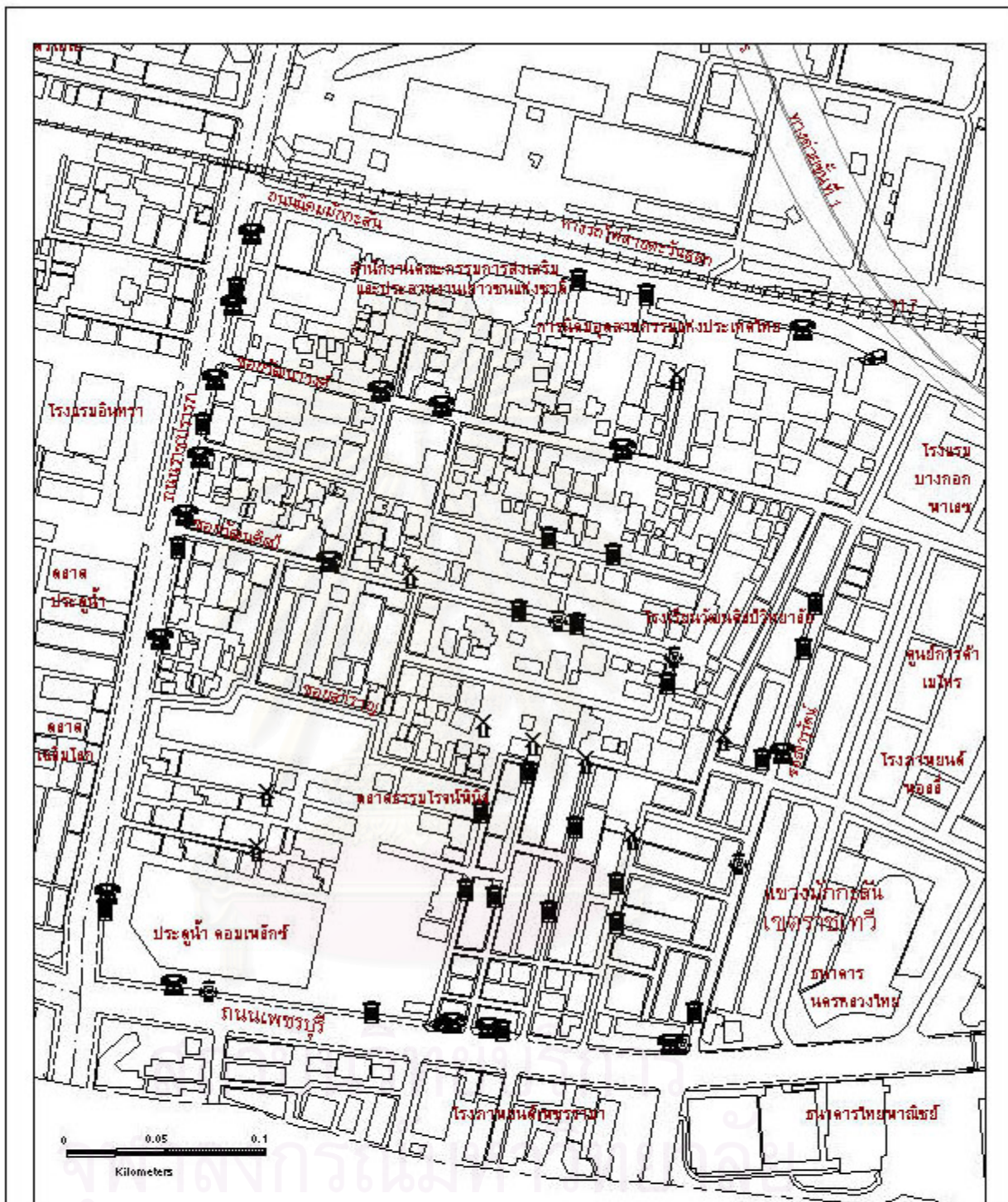
- █ เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.80-1.50 ม.
- █ เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.60-0.79 ม.
- █ เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.30-0.59 ม.

สัญลักษณ์






วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



NORTH มาตราส่วน 1: 4000



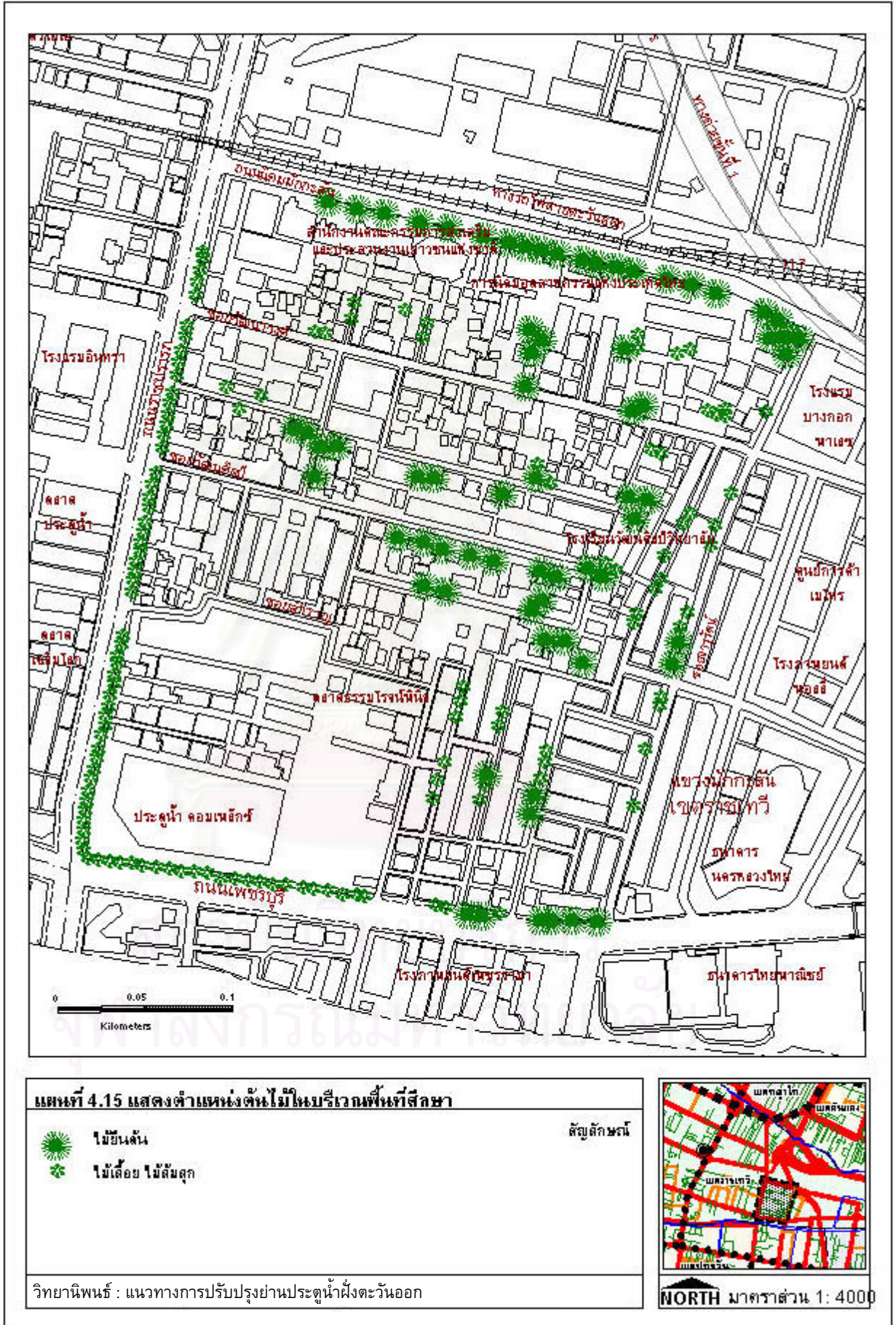
**แผนที่ 4.14 แสดงที่ตั้งของสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา**

	หัวสับเพลิง	สัญลักษณ์
	จุดทิ้งขยะ	
	ผู้ไปรษณีย์	
	ศาลเจ้า	
	โทรศัพท์สาธารณะ	

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก







แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

#### 4.4. ข้อมูลเชิงพื้นที่

##### 4.4.1. ขนาดแปลงที่ดิน

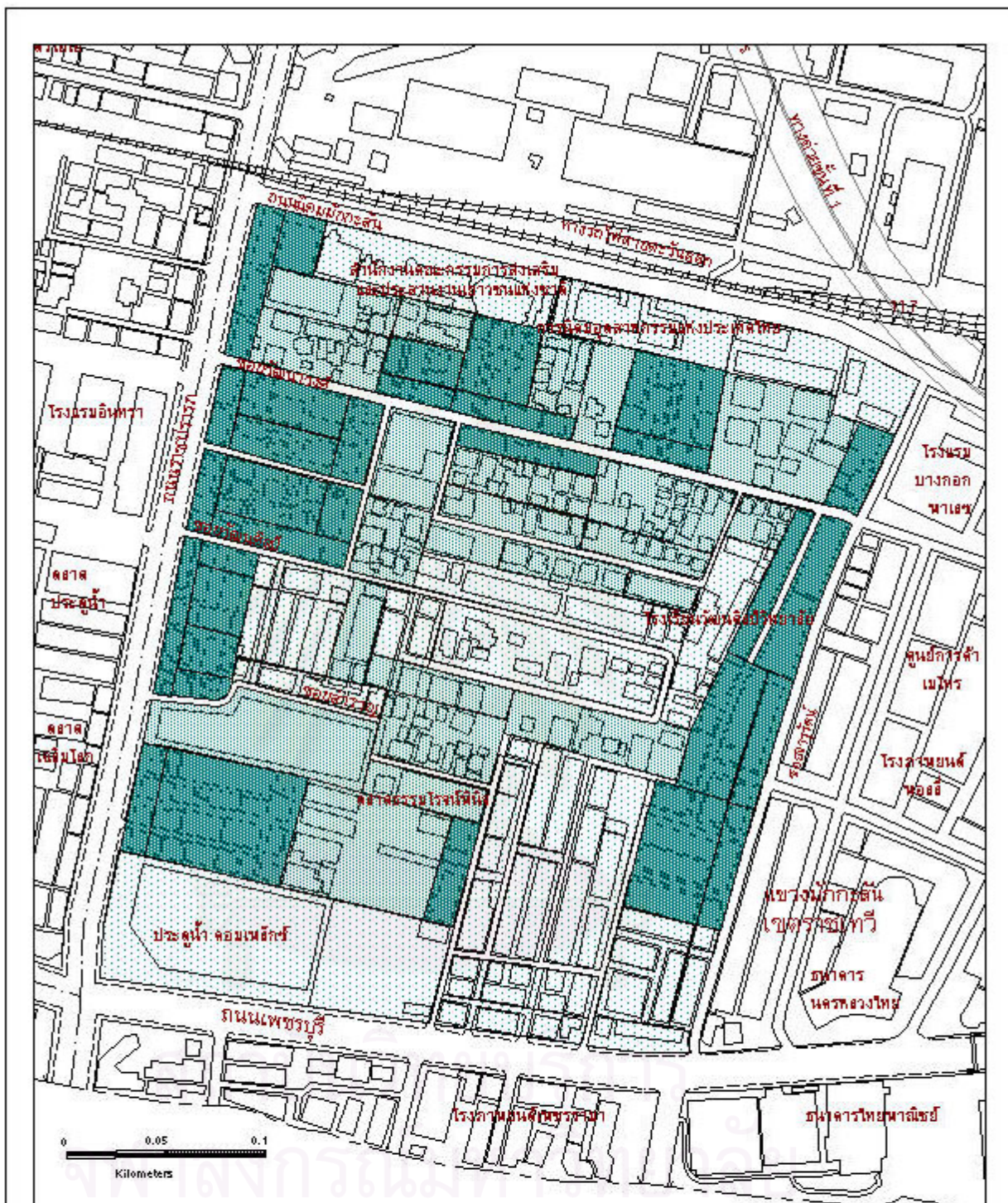
พื้นที่ศึกษาประกอบด้วยแปลงที่ดินที่มีขนาดแตกต่างกัน ซึ่งขนาดของแปลงที่ดินเป็นปัจจัยหนึ่งในการพิจารณาความยากง่ายในการรวบรวมที่ดินเพื่อนำไปพัฒนาโดยเฉพาะโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ โดยจากการสำรวจได้แบ่งกลุ่มพื้นที่ออกตามขนาดแปลงที่ดินเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- ก. แปลงที่ดินขนาดเล็ก พื้นที่น้อยกว่า 100 ตารางเมตร มีเอกชนรายย่อยๆเป็นเจ้าของ ทั้งหมดเป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ ที่แบ่งแปลงที่ดินตามขนาดคูกา พบบริเวณริมถนนสายสำคัญ คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 59,670 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 28.83 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ข. แปลงที่ดินขนาดกลาง พื้นที่ระหว่าง 100 ถึง 1,000 ตารางเมตร มีเอกชนรายย่อยเป็นเจ้าของ ได้แก่ที่ตั้งของอาคารเพื่อการพักอาศัย ทั้งที่เป็นบ้านเดี่ยวซึ่งมีอาณาบริเวณ และอพาร์ทเมนต์ซึ่งขนาดที่ดินใหญ่ตามขนาดอาคาร คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 65,730 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 31.76 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ค. แปลงที่ดินขนาดใหญ่ พื้นที่มากกว่า 1,000 ตารางเมตร แบ่งเป็น 3 กลุ่มตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน คือ (1)ที่ดินของเอกชนรายใหญ่ ได้แก่ที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งของกลุ่มอาคารพาณิชย์ระหว่าง ซ.ร่วมใจ กับ ซ.เพชรบุรี29 และที่ดินด้านในที่ใช้เป็นอาคารพักอาศัยซึ่งอยู่กลางพื้นที่ศึกษา (2)ที่ดินของกรมการศาสนา ได้แก่ ที่ตั้งของประตูน้ำคอมเพล็กซ์ในปัจจุบัน (3)ที่ดินของส่วนราชการ ได้แก่ ที่ดินที่ปลูกสร้างอาคารของ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่อยู่ติดกับ ถนนนิคมมักกะสัน คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 81,582 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 39.41 ของพื้นที่ทั้งหมด

##### 4.4.2. ราคาที่ดิน

จากข้อมูลราคากลางประเมินที่ดินของกรมที่ดินซึ่งได้จัดทำในปี 2540 ได้จำแนกรายละเอียดราคาที่ดินในพื้นที่ศึกษาออกเป็นระดับต่างๆดังนี้

- ก. ราคาเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 50,000ถึง100,000 บาทต่อตารางวา ได้แก่ที่ดินที่ไม่ติดถนนหรือซอยหลัก หรืออยู่ลึกเข้าไปด้านในในพื้นที่ศึกษา คิดเป็นพื้นที่ 39,439 ตารางเมตร หรือร้อยละ 19.05 ของที่ดินทั้งหมด
- ข. ราคาเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 100,000ถึง150,000 บาทต่อตารางวา ได้แก่พื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนใหญ่ แต่เข้าถึงได้โดยตรงจากถนนซอย เป็นช่วงราคาที่ดินที่พบมากที่สุดในพื้นที่ศึกษา คิดเป็นพื้นที่ 89,258 ตารางเมตรหรือ ร้อยละ 43.12 ของที่ดินทั้งหมด
- ค. ราคาเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 150,000ถึง200,000 บาทต่อตารางวา คือพื้นที่ซึ่งอยู่ติดถนนสายรอง ซึ่งได้แก่ ซอยจากรัฐัน และถนนสายหลักซึ่งได้แก่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ซึ่งเป็นที่ดินแปลงใหญ่ทำให้ราคาที่ดินเฉลี่ยไม่ใช้ราคาที่สูงที่สุด คิดเป็นพื้นที่ 55,745 ตารางเมตรหรือ ร้อยละ 26.93 ของที่ดินทั้งหมด



**แผนที่ 4.17 แสดงขนาดแปลงที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา**

	แปลงที่ดินขนาดเล็ก (32)	สัญลักษณ์
	แปลงที่ดินขนาดกลาง (23)	
	แปลงที่ดินขนาดใหญ่ (22)	



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

- ง. ราคาเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 200,000 ถึง 250,000 บาท เป็นราคาที่ดินที่สูงที่สุดในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ บริเวณแปลงที่ดินที่อยู่ติดกับถนนราชปรารภ คิดเป็นพื้นที่ 6,524 ตารางเมตรหรือ ร้อยละ 3.15 ของที่ดินทั้งหมด
- จ. กลุ่มสุดท้ายคือแปลงที่ดินที่ไม่ได้ระบุราคาเอาไว้ เนื่องจากกรรมสิทธิ์เป็นของหน่วยราชการ พื้นที่เหล่านี้ที่อยู่ติดกับถนนนิคมมักกะสัน ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ สำนักงานส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ คิดเป็นพื้นที่ 16,015 ตารางเมตรหรือ ร้อยละ 7.74 ของที่ดินทั้งหมด

#### 4.4.3. ความหนาแน่นของอาคาร

พิจารณาจากอัตราส่วนของพื้นที่อาคารคลุมดินต่อด้วยพื้นที่ดินทั้งหมด (Ground Area Coverage) ซึ่งหากมีค่ามากแสดงว่า ที่ดินถูกนำมาใช้ประโยชน์มาก ขณะเดียวกันก็เหลือพื้นที่ว่างที่ทำให้เกิดคุณค่าทางสุนทรียภาพ ตลอดจนคุณภาพชีวิตลดน้อยลง

ในการสำรวจและรวบรวมข้อมูลภาคเอกสาร ได้แบ่งระดับความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ตามค่าสัดส่วนพื้นที่อาคารคลุมดินออกเป็น

- ก. ความหนาแน่นน้อย ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า GAC น้อยกว่า 0.40 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 37,632 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 18.18 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ข. ความหนาแน่นค่อนข้างน้อย ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า GAC ระหว่าง 0.40 ถึง 0.50 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 40,609 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 19.62 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ค. ความหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า GAC ระหว่าง 0.50 ถึง 0.60 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 43,877 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 21.20 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ง. ความหนาแน่นค่อนข้างมาก ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า GAC ระหว่าง 0.60 ถึง 0.70 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 51,148 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 24.71 ของพื้นที่ทั้งหมด
- จ. ความหนาแน่นมาก ได้แก่ ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า GAC มากกว่า 0.70 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 33,716 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 16.29 ของพื้นที่ทั้งหมด

พบว่าพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของตึกแถวจะมีความหนาแน่นของอาคารสูง โดยเฉพาะตึกที่ตั้งอยู่ติดถนนซึ่งไม่ได้เป็นถนนสายหลัก ซึ่งถนนสายเหล่านี้ส่วนใหญ่จะมีทางเท้าแคบ ดังเช่นบริเวณที่เป็นกลุ่มตึกแถวทางทิศใต้ระหว่าง ซ.ร่วมใจกับ ซ.จากรัตน์ กลุ่มตึกแถวทางทิศเหนือของอาคารประตูน้ำคอมเพล็กซ์ และกลุ่มตึกแถวที่อยู่ติด ซ.จากรัตน์ ส่วนอาคารพาณิชย์ที่อยู่ริมถนนสายสำคัญๆ นั้นมีค่า GAC ไม่สูงที่สุดเนื่องจากมีทางเท้าขนาดใหญ่อยู่รวมในพื้นที่ด้วย

พื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยขนาดเล็กเช่นอาคารประเภทบ้านเดี่ยวที่อยู่ลึกเข้าไปในพื้นที่ศึกษาและอาคารที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ที่ใช้การเพิ่มความสูงอาคารเพื่อเพิ่มพื้นที่ใช้สอยแทนการขยายตัวในแนวราบ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้นำมาพัฒนาอีกส่วนหนึ่งอยู่ติดกับถนนเพชรบุรี ทางทิศตะวันออกของอาคารประตูน้ำคอมเพล็กซ์



**แผนที่ 4.16 แสดงราคาที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา**

	0 ถึง 50,001 บาท	(4)	<b>สัญลักษณ์</b>
	50,001 ถึง 100,001 บาท	(13)	
	100,001 ถึง 150,001 บาท	(40)	
	150,001 ถึง 200,001 บาท	(15)	
	200,001 ถึง 250,000 บาท	(5)	

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก





#### 4.4.4. ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน

พิจารณาจากอัตราส่วนของพื้นที่ใช้สอยรวมภายในอาคารต่อด้วยพื้นที่ดินทั้งหมด(Floor Area Ratio) ซึ่งหากมีค่ามากแสดงว่า ที่ดินถูกนำมาใช้ประโยชน์มาก ค่าสัดส่วนดังกล่าวแปรผันตามการเพิ่มความสูงของอาคาร ซึ่งมีผลกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในภาพรวม รวมทั้งยังส่งผลกับพื้นที่โดยรอบในด้านขีดความสามารถในการรองรับซึ่งต้องเพิ่มขึ้นให้สมดุลกับจำนวนผู้ใช้สอยอาคาร

ในการสำรวจและรวบรวมข้อมูลภาคเอกสาร ได้แบ่งระดับความเข้มข้นในการใช้ที่ดินตามค่าสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยอาคารออกเป็น

- ก. ความเข้มข้นน้อย ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า FAR น้อยกว่า 1 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 28,948 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 13.99 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ข. ความเข้มข้นค่อนข้างน้อย ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า FAR ระหว่าง 1 ถึง 2 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 59,406 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 28.70 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ค. ความเข้มข้นปานกลาง ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า FAR ระหว่าง 2 ถึง 3 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 78,577 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 37.96 ของพื้นที่ทั้งหมด
- ง. ความเข้มข้นค่อนข้างมาก ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า FAR ระหว่าง 3 ถึง 4 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 18,677 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 9.02 ของพื้นที่ทั้งหมด
- จ. ความเข้มข้นมาก ได้แก่ ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า FAR มากกว่า 4 คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 21,375 ตารางเมตร หรือ ร้อยละ 10.33 ของพื้นที่ทั้งหมด

จากการสำรวจพบว่าพื้นที่ที่มีระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินสูงได้แก่บริเวณที่เป็นที่ตั้งของอาคารขนาดใหญ่ซึ่งตั้งกระจายอยู่ในพื้นที่ศึกษา โดยกว่าครึ่งของอาคารเหล่านี้เป็นอาคารประเภทอาคารชุดพักอาศัย ส่วนที่เหลือเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีการต่อเพิ่มความสูงขึ้นไป ซึ่งพบบริเวณ ช.จากรัตน์ พื้นที่ที่มีระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินต่ำได้แก่บริเวณที่เป็นอาคารพักอาศัยด้านในของพื้นที่

สำหรับพื้นที่ริมถนนที่มีราคาที่ดินสูงนั้นส่วนใหญ่มีระดับความเข้มข้นอยู่ในเกณฑ์ปานกลางเมื่อเทียบกับพื้นที่ทั้งหมด เนื่องจากมีรูปแบบเป็นอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยที่มีความสูงอยู่ระหว่างสามถึงสี่ชั้น ยกเว้นอาคารพักอาศัยแบบทาวน์เฮาส์ตรงแยกถนนนิคมมักกะสันตัดกับช.จากรัตน์ และที่ว่างทางทิศตะวันออกของอาคารประตูน้ำคอมเพล็กซ์ซึ่งมีค่า FAR อยู่ในเกณฑ์ต่ำ

#### 4.5. การแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยกลุ่มอาคารที่มีลักษณะทางกายภาพ และ สภาพปัญหาแตกต่างกันไป การแบ่งกลุ่มพื้นที่ทำขึ้นเพื่อใช้เป็นตัวแทนของประชากรที่อยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมที่ใกล้เคียงกัน ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสภาพของพื้นที่กับปัญหาที่เกิดขึ้น และกำหนดแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสมกับกลุ่มพื้นที่นั้น ๆ โดยมีเกณฑ์ในการจัดกลุ่มพื้นที่ดังต่อไปนี้

1. แบ่งตามแนวเขตของ เส้นทางเดินรถ ซึ่งเป็น ขอบเขตทางกายภาพที่มีความชัดเจนที่สุด
2. แบ่งตามแนวเขตแปลงที่ดิน
3. แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของสิ่งปลูกสร้าง ทั้งความสูง รูปแบบ สภาพอายุใช้งาน และ วัสดุก่อสร้าง

4. แบ่งตามกลุ่มกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดิน  
จากเงื่อนไขดังกล่าวทำให้สามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 23 กลุ่มพื้นที่ย่อย ดังต่อไปนี้



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





- A** อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษาติดกับ ถ.ราชปรารภ ทางทิศตะวันตก ถ.นิคมมักกะสัน ทางทิศเหนือและช.จากรัฐันท์ทางทิศใต้ อาคารที่ติดกับถนนราชปรารภเป็นตึกแถวสูง3-4ชั้น ขณะที่ที่ดินที่อยู่ด้านซอยวัฒนาวงศ์ ปลูกสร้างที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว
- B** อยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษาติดกับถ.นิคมมักกะสัน เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ(ส.ย.ช.) และ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- C** อยู่ทิศเหนือของพื้นที่ศึกษาเข้าออกได้จากช.วัฒนาวงศ์ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ย่อย อาคารที่ตั้งอยู่ส่วนใหญ่เป็นห้องแถวพักอาศัยและพาณิชย์กรรม ที่วางตัวตั้งฉากกับเส้นทางสัญจรหลัก
- D** อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา เข้าได้จากถ.นิคมมักกะสันและช.จากรัฐันท์เป็นหลัก สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงเพื่อการพักอาศัย แทรกด้วยอาคารที่พักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวและอาคารพาณิชย์ในด้านที่ติดกับถนนใหญ่
- E** อยู่ทางทิศตะวันตกติดกับถนนราชปรารภ เข้าถึงได้จากซอยวัฒนาวงศ์ที่อยู่ติดทางทิศเหนือและตรอกที่อยู่โดยรอบ อาคารที่ติดถนนราชปรารภกับซอยวัฒนาวงศ์เป็นอาคารพาณิชย์ ขณะที่อาคารที่อยู่ในตรอกทางทิศใต้เป็นที่พักอาศัยแบบทาวน์เฮาส์
- F** อยู่ทางทิศตะวันตกติดกับถนนราชปรารภ เข้าถึงได้จากซอยวัฒนศิลป์ที่อยู่ติดทางทิศใต้และตรอกที่อยู่โดยรอบ อาคารที่อยู่ติดกับถนนและซอยหลักเป็นอาคารตึกแถวประกอบกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม มีอาคารประเภทเรือนไม้พักอาศัย ปลูกสร้างแทรกอยู่ทางทิศเหนือ
- พื้นที่G** อยู่ตอนในของพื้นที่เข้าได้สะดวกจากทางด้านถนนราชปรารภ ทิศเหนือติดช.วัฒนาวงศ์ทิศใต้ติดช.วัฒนศิลป์ ตอนบนเป็นอาคารเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นประเภทอพาร์ทเมนต์ ขณะที่ตอนล่างเป็นอาคารพักอาศัยหนาแน่นต่ำและมีหลายหลังปลูกสร้างด้วยไม้
- พื้นที่H** อยู่ด้านในของพื้นที่ติดกับช.วัฒนาวงศ์ทางทิศเหนือและช.วัฒนาวงศ์2ทางทิศใต้ การเข้าถึงทำได้ไม่สะดวกนักโดยเข้าได้จากซอยจากรัฐันท์เท่านั้นเนื่องจากรูปแบบเส้นทางเดินรถเป็นตัวกำหนด สิ่งปลูกสร้างเป็นอาคารเพื่อการพักอาศัยเป็นหลัก โดยมีการประกอบกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรมแทรกอยู่ในบริเวณที่ติดถนนซอย
- I** อยู่ด้านในตอนกลางของพื้นที่ส่วนหนึ่งของพื้นที่เข้าได้จากช.วัฒนาวงศ์2ที่อยู่ทางทิศเหนือและส่วนหนึ่งเข้าได้จากช.วัฒนศิลป์ที่อยู่ทางทิศใต้ สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่เป็นตึกแถวที่ใช้ในการอยู่อาศัย มีบ้านเดี่ยวและการประกอบกิจกรรมอื่นเช่นอุตสาหกรรมย่อยๆกระจายอยู่บ้างในพื้นที่
- J** อยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา ติดกับถนนราชปรารภทางทิศตะวันตกและเป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของรถประจำทาง เป็นอาคารประเภทตึกแถวความหนาแน่นสูงที่ประกอบกิจกรรมการค้าขายเป็นหลักแต่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยเมื่ออยู่ลึกเข้ามาจากถนนใหญ่
- K** อยู่ถัดเข้ามาจากพื้นที่Jเข้าได้สะดวกจากด้านถ.ราชปรารภ ทิศเหนือติดช.วัฒนศิลป์ทิศใต้ติดช.สำราญ เป็นอาคารตึกแถวยาวปลูกสร้างขนานไปกับแนวถนนซอย มีอุตสาหกรรมขนาดเล็กตั้งอยู่จำนวนมาก สภาพไม่เป็นระเบียบเท่าที่ควร ตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่

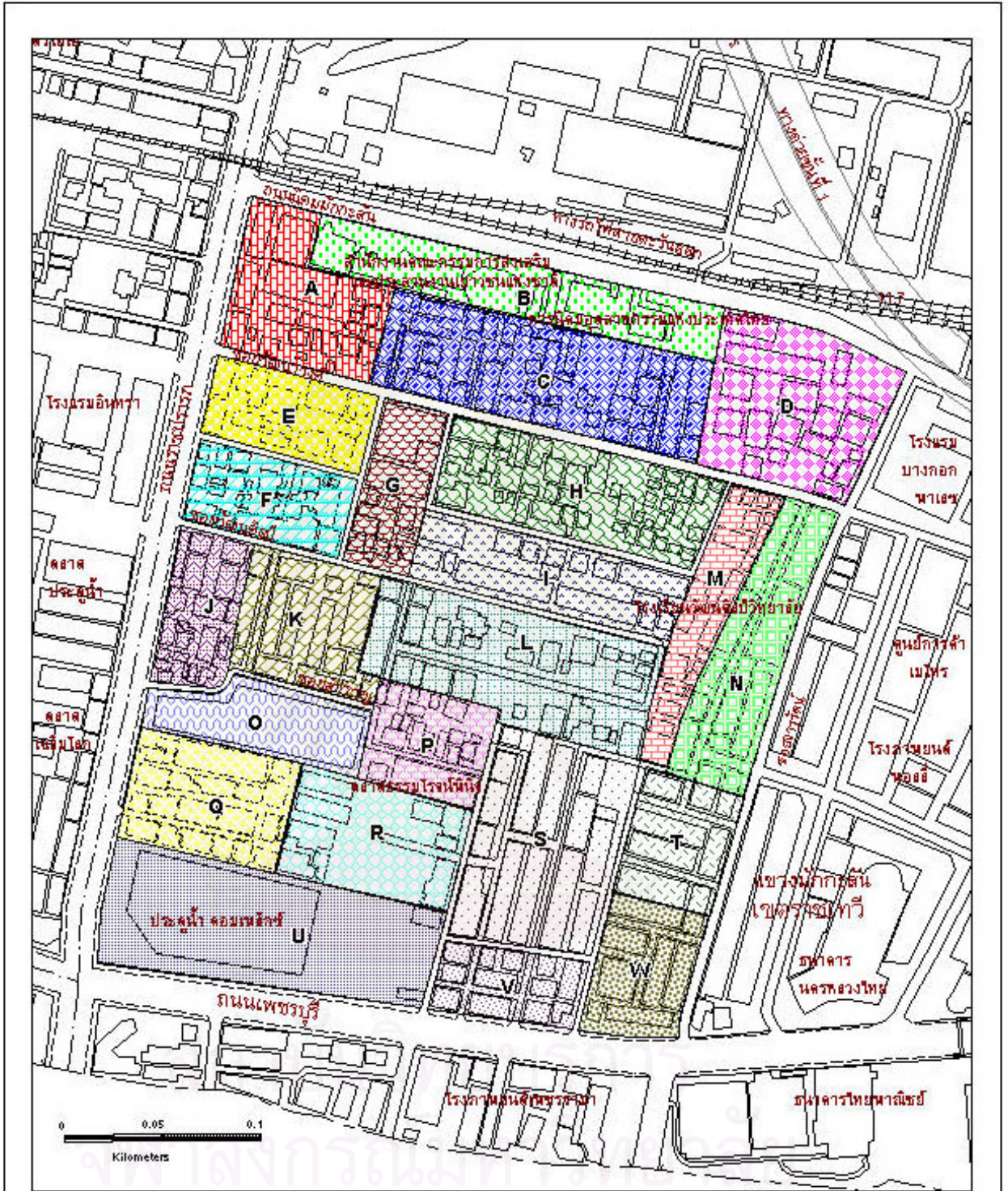
- L** อยู่ตอนในของพื้นที่ศึกษา เข้าถึงได้จากถ.ราชปรารภผ่านช.วัฒนศิลป์เป็นหลัก เป็นพื้นที่ที่ใช้ในการอยู่อาศัยแบบหนาแน่นน้อยอาคารส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว มีต้นไม้ร่มรื่น
- M** อยู่ด้านในของพื้นที่ศึกษาทิศเหนือติดกับช.วัฒนวงศ์ เป็นที่ตั้งของโรงเรียนวัฒนศิลป์ซึ่งเปิดสอนในระดับประถมมัธยมและอาชีวศึกษา เข้าออกได้จากช.วัฒนวงศ์2ซึ่งเป็นส่วนอาชีวศึกษาและช.วัฒนศิลป์ซึ่งเป็นส่วนการศึกษาภาคบังคับ
- N** อยู่ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา เข้าได้จากซอยจรรุติ เป็นที่ตั้งของตึกแถวที่ทอดตัวเป็นแนวยาวไปกับตรอกทางเดินเล็กๆตอนกลางของพื้นที่ กลุ่มอาคารพาณิชย์ที่อยู่ติดกับซอยจรรุติ ใช้ประกอบกิจกรรมการค้า ขณะที่อาคารพาณิชย์ด้านในใช้เป็นที่อยู่อาศัยและทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับตลาดสด
- O** อยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษาติดกับถนนราชปรารภทางทิศตะวันตกและติดกับช.สำราญทางทิศเหนือ ปัจจุบันเป็นสถานที่ตั้งของอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูงที่ยังปลูกสร้างไม่แล้วเสร็จ
- P** อยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ศึกษาเข้าออกได้จากถนนเพชรบุรี ติดกับช.ร่วมใจทางทิศตะวันออก เป็นพื้นที่ที่มีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่นในตอนบนซึ่งเป็นอาคารไม้พักอาศัย และอีกส่วนเป็นพื้นที่ของตลาดสดธรรมโรจน์พินิจ
- Q** อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษาติดกับถนนราชปรารภ เป็นกลุ่มห้องแถวสูง 2-3 ชั้นสภาพเก่า ปลูกสร้างเป็นแนวตั้งฉากกับถนนราชปรารภ อาคารด้านที่ติดกับถนนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม ขณะที่ด้านในเป็นอาคารที่ใช้อยู่อาศัย และมีบางส่วนที่ใช้ทำอุตสาหกรรมขนาดเล็ก
- R** อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา ติดและเข้าถึงได้จากช.ร่วมใจทางทิศตะวันออก บางส่วนของพื้นที่เป็นตึกแถวสำหรับค้าขาย และด้านในเป็นสถานบันเทิงซึ่งเข้าได้ด้วยการเดินจากถ.ราชปรารภ ที่ดินส่วนใหญ่ของพื้นที่ย่อยนี้เป็นที่โล่งซึ่งปัจจุบันใช้เป็นลานจอดรถยนต์
- S** อยู่ทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษาแต่ไม่ติดถนนสายหลัก ทิศตะวันตกของพื้นที่ย่อยติดกับช.ร่วมใจและทิศตะวันออกติดกับช.เพชรบุรี29 ซึ่งเข้าถึงได้จากถนนเพชรบุรีเป็นหลัก เป็นอาคารตึกแถวสภาพเก่าแก่ รูปลักษณะใกล้เคียงกับทั้งพื้นที่ ส่วนใหญ่ใช้ในการอยู่อาศัย โดยมีกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม และ อุตสาหกรรม แทรกอยู่บ้าง ตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่
- T** อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา เข้าได้จากช.จรรุติซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออก เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ที่มีกิจกรรมหลากหลายนับจากกิจการค้าขายซึ่งติดกับถนนสายหลักที่พักอาศัยและอุตสาหกรรมที่ตั้งกระจายอยู่ด้านใน
- U** อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษาติดกับสี่แยกราชปรารภที่เป็นจุดตัดของถ.ราชปรารภและถ.เพชรบุรีตัดใหม่ เป็นที่ตั้งของประตูน้ำคอมเพล็กซ์อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่หยุดดำเนินการก่อสร้างไป แบ่งพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ปลูกสร้างซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกและพื้นที่เปิดโล่งซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออก

อยู่ทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษาเข้าออกได้โดยตรงจากถนนเพชรบุรี สิ่งปลูกสร้างเป็นตึก  
 แถวมีรูปแบบเดียวกับพื้นที่S ประกอบกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมเป็นหลัก เนื่องจากอยู่ติดถนนหลัก  
 และเป็นจุดขึ้นลงรถโดยสารประจำทาง

อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา เข้าได้จากถ.เพชรบุรีซึ่งอยู่ติดทางทิศใต้  
 และจากข.จากรัตน์ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออก เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ซึ่งตั้งอยู่ติดกับถนนสายหลัก  
 และอุตสาหกรรมที่ตั้งกระจายอยู่ด้านในโดยเฉพาะกิจการซ่อมรถยนต์ ตั้งอยู่บนที่ดินแปลงใหญ่ซึ่งแบ่ง  
 เชิงให้ผู้อยู่อาศัยในปัจจุบัน



สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**แผนที่ 4.20 แสดงการแบ่งกลุ่มพื้นที่ย่อยในพื้นที่ศึกษา**

สัญลักษณ์

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก





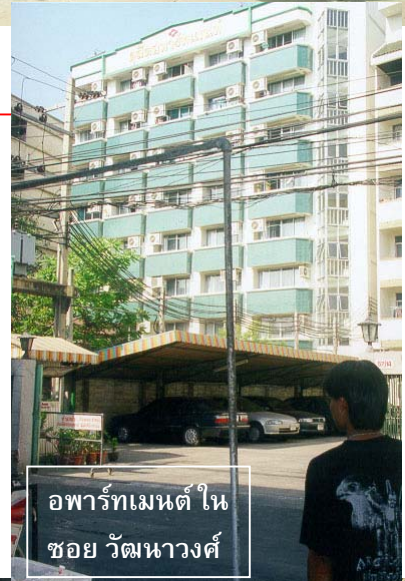
ตลาดสด ธรรมโรจน์พินิจ



แพลิต การรถไฟฟ้า



ตึกจอดรถของอาคาร ประตูน้ำคอมเพล็กซ์



อพาร์ทเมนต์ ใน ซอย วัฒนาวงศ์



โรงแรมรัตนโกสินทร์

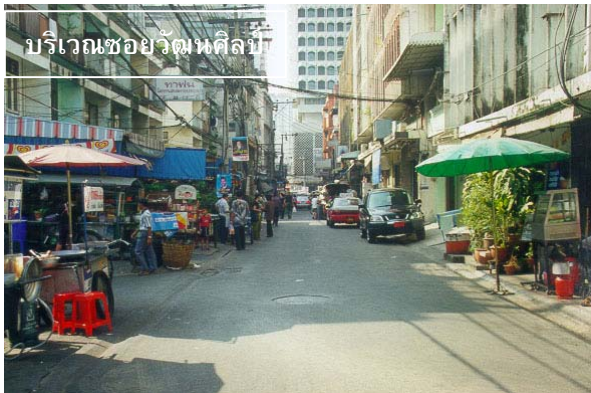


ตลาดสดในซอยหลังโรงเรียนวัดมหาธาตุ

ภาพที่ 4.1 แสดงสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญในพื้นที่



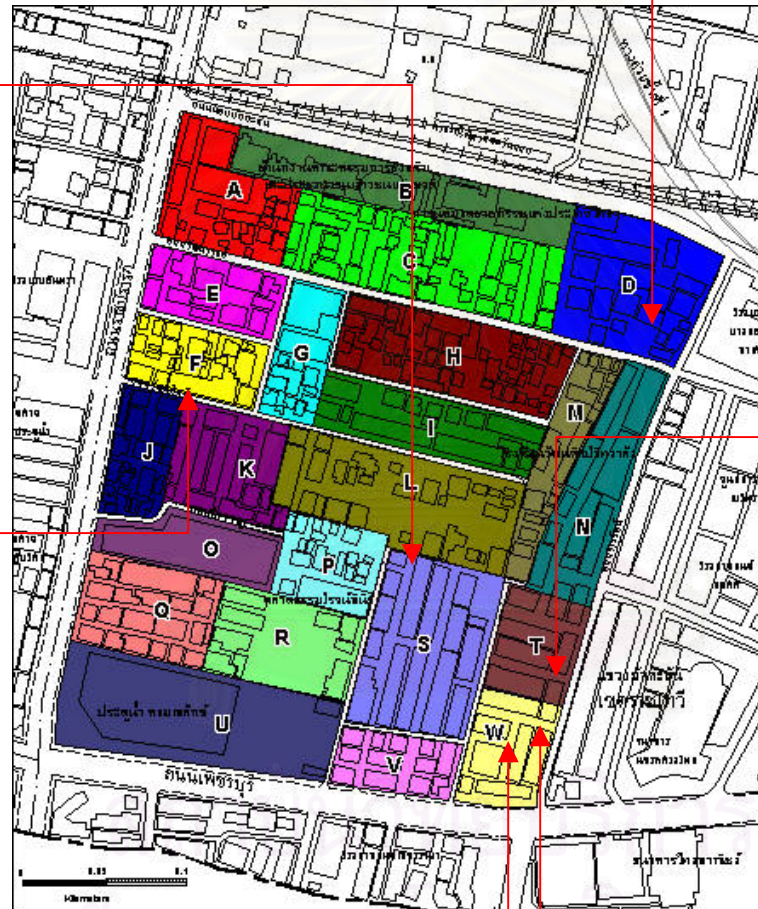
การจอดรถบนที่สาธารณะ



บริเวณซอยวัดเหล็กปี



บริเวณซอยข้างถนนจากรัตน์



ภาพที่ 4.2 แสดงการใช้พื้นที่สาธารณะในพื้นที่



ปากซอยวัดนางวงศ์



บริเวณซอยข้างถนนจากรัตน์

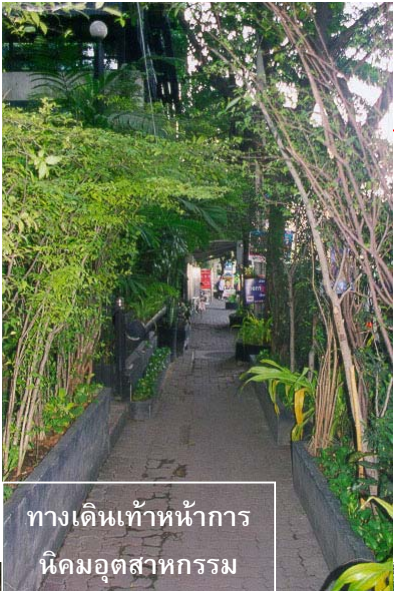


บริเวณซอยข้างถนนจากรัตน์



ภาพที่ 4.3 แสดงสภาพถนนในพื้นที่





ทางเดินเท้าหน้าการ  
นิตมอุตสาหกรรม



ในซอยวัฒนาวงศ์



ทางเดินเท้าด้าน  
ถนนเพชรบุรี



ทางเดินเท้าด้าน  
ในพื้นที่ศึกษา



ซอยจากรุรัตน์



ทางเดินเท้าด้าน  
ถนนเพชรบุรี

ภาพที่ 4.4 แสดงลักษณะทางเดินเท้าในพื้นที่

## บทที่ 5 ปัญหาที่พบในพื้นที่ศึกษา

จากการสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนามทำให้พบเห็นปัญหาของพื้นที่ที่ปรากฏออกมาทางกายภาพเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอาจเป็นปัญหาเพียงบางส่วนของทั้งหมด การวิจัยเพื่อหาแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับพื้นที่จึงจำเป็นต้องทราบปัญหาที่ผู้ใช้สอยจริง ๆ ระบุ และให้ความสำคัญ ซึ่งมักเป็นปัญหาที่เกิดจากการใช้งานจริง ผู้วิจัยจึงได้จัดทำแบบสอบถามจำนวน 369 ตัวอย่าง ซึ่งแบ่งเป็นผู้ที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษา 264 ครั้วเรือนและบุคคลจากภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่ 105 ตัวอย่าง ซึ่งการสอบถามทำแบบสุ่มตามกลุ่มพื้นที่ที่ได้จัดแบ่งไว้ เพื่อให้ข้อมูลที่ได้เป็นตัวแทนของผู้ใช้สอยของแต่ละพื้นที่ได้ โดยมีรายละเอียดของกลุ่มตัวอย่างดังต่อไปนี้

### 5.1. รายละเอียดของกลุ่มตัวอย่าง

#### 5.1.1. ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

สำหรับประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสอบถามเป็นประชากรทั้งเพศชาย(39%)และหญิง(61%) ในทุกช่วงอายุ ส่วนใหญ่เป็นคนในวัยทำงานที่มีอายุตั้งแต่ 21-50ปี (80.68%) ขณะที่เป็นผู้สูงอายุ(51 ปีขึ้นไป)ไม่มากนัก (5.93%) และเป็นประชากรในวัยเรียน 14.39%

ตารางที่ 5.1 แสดงช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่

อายุ	ต่ำกว่า 21 ปี	21-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51-60 ปี	สูงกว่า 60 ปี	รวม
ความถี่	38	83	79	51	12	1	264
ร้อยละ	14.39	31.44	29.92	19.32	4.55	0.38	100

ประกอบอาชีพรับจ้าง(34.47%)และค้าขาย(36.74%)เป็นส่วนใหญ่ รองลงมาได้แก่นักศึกษา(19.32%) ซึ่งสอดคล้องกับกิจกรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ซึ่งนอกจากจะเป็นย่านการค้าแล้วยังเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาด้วย

ตารางที่ 5.2 แสดงการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยในพื้นที่

อาชีพ	ราชการ	รัฐวิสาหกิจ	รับจ้าง	ค้าขาย	แม่บ้าน	นักศึกษา	ไม่ทำงาน	รวม
ความถี่	6	5	91	97	11	51	3	264
ร้อยละ	2.27	1.89	34.47	36.74	4.17	19.32	1.14	100.00

รายได้ต่อครัวเรือนสอบถามเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย คือต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน (53.79%) และ ผู้มีรายได้ปานกลางคือต่ำกว่า 20,000 บาทต่อเดือน (23.48%)

ตารางที่ 5.3 แสดงรายได้ต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยในพื้นที่

รายได้	ต่ำกว่า 5000 บาท	5000-10000 บาท	10000-20000 บาท	20000-40000 บาท	40000-80000 บาท	มากกว่า 80000 บาท	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	50	92	62	36	16	5	3	264
ร้อยละ	18.94	34.85	23.48	13.64	6.06	1.89	1.14	100.00

ผู้ที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่ในชุมชนมานานระหว่าง 15-30 ปี(32.95%) และ 5-15ปี(30.30%) ขณะที่สัดส่วนของผู้ที่จัดว่าอยู่อาศัยมายาวนาน(มากกว่า 30 ปี)ไม่มากนัก(6.82%) สัดส่วนของผู้ที่อยู่อาศัยมานานแตกต่างกันแสดงให้เห็นว่าเป็นพื้นที่ซึ่งมีทั้งผู้อยู่เก่าและผู้มาใหม่อยู่ร่วมกัน

**ตารางที่ 5.4 แสดงระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม**

ระยะเวลาอยู่อาศัยในพื้นที่	ต่ำกว่า 1 ปี	1-5 ปี	5-15 ปี	15-30 ปี	30-60 ปี	รวม
ความถี่	26	53	80	87	18	264
ร้อยละ	9.85	20.08	30.3	32.95	6.82	100

สำหรับบุคคลภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่จำนวน 105 ตัวอย่างนั้น ส่วนใหญ่เป็นคนวัยทำงาน โดยเฉพาะช่วงต้นของวัยทำงานระหว่าง 21-30 ปี นั้นเข้ามาใช้พื้นที่ถึง 50.48%ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด เนื่องจาก เป็นย่านการค้าที่ขายสินค้าประเภทเครื่องแต่งกายและเครื่องประดับ ซึ่งมีคนในช่วงอายุดังกล่าวเป็นกลุ่มเป้าหมาย รวมทั้งการเป็นจุดเชื่อมต่อทางด้านคมนาคม ทำให้คนในวัยทำงานเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

**ตารางที่ 5.5 แสดงช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่**

อายุ	ต่ำกว่า 21 ปี	21-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51-60 ปี	สูงกว่า 60 ปี	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	14	53	26	8	2	0	2	105
ร้อยละ	13.33	50.48	24.76	7.62	1.90	0.00	1.90	100.00

ส่วนการประกอบอาชีพนั้นสอดคล้องกับช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม เนื่องจากผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นคนในวัยทำงาน และมีอายุระหว่าง 20 ถึง 30 ปี ดังนั้น อาชีพ พนักงานรัฐวิสาหกิจ(22.86%) รับจ้าง(27.62%) หรือ นักศึกษา(25.71%) จึงเป็นกลุ่มบุคคลจากภายนอกส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษา นอกจากนี้การที่พื้นที่ศึกษาเป็นที่ตั้งของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจก็เป็นสาเหตุที่ทำให้จำนวนผู้ที่ทำงานในหน่วยงานดังกล่าวเข้ามาใช้พื้นที่เป็นสัดส่วนที่มากกว่าอาชีพอื่น ๆ

**ตารางที่ 5.6 แสดงการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่**

อาชีพ	ราชการ	รัฐวิสาหกิจ	รับจ้าง	ค้าขาย	แม่บ้าน	นักศึกษา	ไม่ทำงาน	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	12	24	29	6	0	27	4	3	105
ร้อยละ	11.43	22.86	27.62	5.71	-	25.71	3.81	2.86	100.00

หากไม่นับรวมผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาแล้ว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เข้ามาในพื้นที่เพื่อการทำงาน(40.00%) น่าจะเป็นเพราะการตั้งอยู่ของหน่วยงานราชการในพื้นที่ และแม้ว่าจะเป็นพื้นที่ซึ่งเคยเป็นย่านการค้าเก่าแก่แต่พบว่าผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่เพื่อการเลือกซื้อสินค้ามีอยู่เพียง 20.95% น้อยกว่าการเข้ามาเพื่อการต้อรถ(25.71%)

**ตารางที่ 5.7 แสดงวัตถุประสงค์การเข้ามาใช้พื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่**

วัตถุประสงค์	ซื้อสินค้า	ทำงาน	ติดต่อธุรกิจ	เรียนหนังสือ	ต้อรถ	อยู่อาศัย	รวม
ความถี่	22	42	6	6	27	2	105
ร้อยละ	20.95	40.00	5.71	5.71	25.71	1.90	100.00

ผู้อยู่อาศัยนอกพื้นที่ส่วนใหญ่เข้ามาในพื้นที่แทบทุกวัน(64.76%) ซึ่งน่าจะเป็นพฤติกรรมของผู้ใช้ที่เข้ามาเพื่อทำงานหรือต่อรถ ที่รองลงมาได้แก่ การเข้ามาในพื้นที่นานๆครั้ง เป็นสัดส่วน 13.33% ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 5.8 แสดงความถี่ในการเข้ามาใช้พื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่

ความถี่ในการใช้พื้นที่	ทุกวัน	แทบทุกวัน	อาทิตย์ละ2-3 ครั้ง	อาทิตย์ละครั้ง	เดือนละครั้ง	นานๆครั้ง	รวม
ความถี่	2	68	11	9	1	14	105
ร้อยละ	1.90	64.76	10.48	8.57	0.95	13.33	100.00

จากแบบสอบถามสำหรับผู้อยู่อาศัยภายนอกชุมชนพบว่า จะเข้ามาใช้พื้นที่ในตอนเย็นมากที่สุด(75.20%) รองลงมาคือกลางวัน (51.4%) เนื่องจากเป็นช่วงเวลาในการทำงาน ขณะที่ในช่วงกลางวัน(21.00-5.00น.)แทบไม่มีบุคคลจากภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่เลย(5.7%)

ตารางที่ 5.9 แสดงช่วงเวลาที่เข้ามาใช้พื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงเวลาที่ใช้พื้นที่	เช้า (5.00-9.00 น.)	กลางวัน (9.00-17.00 น.)	เย็น (17.00-21.00น.)	กลางคืน (21.00-5.00 น.)	รวม
ความถี่	48	54	79	6	105
ร้อยละ	45.70	51.40	75.20	5.70	100.00

### 5.1.2. ข้อมูลการเดินทาง

รูปแบบการเดินทางที่ทั้งผู้อยู่อาศัยภายในและภายนอกพื้นที่ใช้มากที่สุดได้แก่ รถประจำทาง ซึ่งบุคคลภายนอกชุมชนจะใช้สูงถึง 85.71% ซึ่งมากกว่าคนภายในพื้นที่(74.24%) รองลงมาได้แก่การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถรับจ้าง และ รถจักรยานยนต์ ตามลำดับ ซึ่งสองอย่างหลังผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่จะใช้กันเป็นสัดส่วนมากกว่าผู้อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่

ตารางที่ 5.10 แสดงรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งตามพื้นที่อยู่อาศัย

รูปแบบการเดินทางที่ใช้	รถยนต์	จักรยานยนต์	รถประจำทาง	รถไฟฟ้า	รถไฟ	เรือ	รถรับจ้าง	ไม่ตอบ	รวม
ในพื้นที่ศึกษา	100	37	196	40	9	17	99	1	264
ร้อยละ	37.88	14.02	74.24	15.15	3.41	6.44	37.50	0.38	100.00
นอกพื้นที่ศึกษา	37	9	90	4	2	8	14	1	105
ร้อยละ	35.24	8.57	85.71	3.81	1.90	7.62	13.33	0.95	100.00

ผู้พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จอดรถบนขอบทางหน้าบ้านของตนเอง(40.79%) รองลงมาได้แก่การจอดรถภายในที่พำนักได้แก่ ภายในตัวบ้านและในบริเวณบ้าน(38.81%) ส่วนคนจากภายนอกที่เข้ามาใช้พื้นที่ส่วนใหญ่นิยมจอดรถในลานจอด(76.47%) ที่เหลือเลือกที่จะจอดอยู่บนผิวถนน(10.29%)และนอกพื้นที่(13.24%)ในสัดส่วนที่เท่าๆกัน

ตารางที่ 5.11 แสดงลักษณะการจอดรถยนต์ของผู้ใช้สอยภายในและนอกพื้นที่

สถานที่จอดรถ	ในหมู่บ้าน	ในบริเวณบ้าน	หน้าบ้าน	บนถนน	ลานจอดรถ	นอกพื้นที่	ไม่ใช้รถ	รวม
ภายในพื้นที่	31	28	62	10	21	0	112	264
ร้อยละ	11.74	10.61	23.48	3.79	7.95	-	42.42	100.00
ภายนอกพื้นที่	0	0	0	7	52	9	37	105
ร้อยละ	-	-	-	6.67	49.52	8.57	35.24	100.00

### 5.1.3. ข้อมูลสิ่งปลูกสร้าง

มีสัดส่วนของอาคารที่ผู้อยู่อาศัยเป็นเจ้าของและอาคารที่ผู้อยู่อาศัยไม่ได้เป็นเจ้าของใกล้เคียงกันโดยเป็นการเช่าเพื่ออยู่อาศัยมากที่สุด(38.64%)และการเช่า(19.32%) ส่วนอาคารที่ผู้อาศัยเป็นเจ้าของคิดเป็น 36.37% ขณะที่ยังมีอาคารบางส่วนเป็นของหน่วยงานราชการ(5.68%)ซึ่งอยู่ทางด้านถนนนิคมมักกะสัน

ตารางที่ 5.12 แสดงกรรมสิทธิ์ของอาคารจากแบบสอบถาม

กรรมสิทธิ์อาคาร	เป็นเจ้าของอาคาร+ที่ดิน	เป็นเจ้าของอาคาร	เช่า	เช่า	เป็นของราชการ	รวม
ความถี่	77	19	51	102	15	264
ร้อยละ	29.17	7.20	19.32	38.64	5.68	100.00

ผู้อยู่อาศัยในชุมชนส่วนใหญ่จะมีครอบครัวขนาดใหญ่คือมีสมาชิกในครัวเรือนอยู่ในช่วง5-8 คน(38.26%)มากที่สุด รองลงมาคือ3-4คน(34.09%) ส่วนหน่วยที่พักอาศัยที่มีคนอยู่เพียง1-2คนจัดว่าน้อยคือเพียง 6.82% เท่านั้น

ตารางที่ 5.13 แสดงจำนวนผู้อยู่อาศัยภายในอาคารจากแบบสอบถาม

สมาชิกในครัวเรือน	1-2 คน	3-4 คน	5-8 คน	มากกว่า8คน	รวม
ความถี่	18	90	101	55	264
ร้อยละ	6.82	34.09	38.26	20.83	100.00

จากแบบสอบถามพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ประกอบด้วยอาคารที่มีอายุต่ำกว่า 40 ปี โดยเป็นอาคารที่อยู่ในช่วง 21-30 ปีมากที่สุด(33.71%)ตามด้วยกลุ่มอาคารที่มีอายุ11-20ปี(25.10%)และ31-40 ปี(21.59%) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.14 แสดงอายุของอาคารจากแบบสอบถาม

อายุอาคาร	ต่ำกว่า 11 ปี	11-20 ปี	21-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	มากกว่า60 ปี	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	44	66	89	57	3	4	1	264
ร้อยละ	16.67	25.00	33.71	21.59	1.14	1.52	0.38	100.00

อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ที่ใช้อุบัติภัยด้วยจึงมีความสูงอยู่ระหว่าง 3-4 ชั้นซึ่งเป็นสัดส่วนถึง 59.09% ของอาคารทั้งหมด ขณะที่อาคารที่สูงและเตี้ยกว่ามีสัดส่วนเท่าๆกันคือ 18.18% และ 19.32% ตามลำดับ อาคารที่สูงกว่า 8 ชั้นมีไม่มากนัก(3.41%)ที่พบเห็นอาคารสูงหลายอาคารยังสร้างไม่แล้วเสร็จ

ตารางที่ 5.15 แสดงความสูงของอาคารจากการตอบแบบสอบถาม

ความสูงอาคาร	1-2 ชั้น	3-4 ชั้น	5-8 ชั้น	มากกว่า 8 ชั้น	รวม
ความถี่	51	156	48	9	264
ร้อยละ	19.32	59.09	18.18	3.41	100.00

จากการสอบถามที่พักอาศัยภายในชุมชนถึง 72.73% มีลักษณะเป็นตึกแถวแม้ว่าจะไม่สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลักได้โดยตรงก็ตาม ส่วนที่เหลือเป็นอาคารประเภทอื่นที่มีสัดส่วนใกล้เคียงกันไล่จาก อพาร์ทเมนต์(10.23%) บ้านเดี่ยว(9.09%) และ ทาวน์เฮาส์(7.95%)

ตารางที่ 5.16 แสดงประเภทของอาคารจากการตอบแบบสอบถาม

ประเภทอาคาร	บ้านเดี่ยว	ทาวน์เฮาส์	ตึกแถว	อพาร์ทเมนต์	รวม
ความถี่	24	21	192	27	264
ร้อยละ	9.09	7.95	72.73	10.23	100.00

กิจกรรมการใช้ที่ดินภายในพื้นที่ศึกษาแม้ว่าลักษณะทางกายภาพของอาคารจะเป็นอาคารพาณิชย์แต่กิจกรรมภายในส่วนใหญ่กลับใช้เพื่อการพักอาศัย(45.21%) รองลงมาเป็นการใช้ที่ดินแบบผสม(mixed)ซึ่งรวมเอาการอยู่อาศัยและพาณิชยกรรมเข้าไว้ด้วยกัน(25.67%) การใช้อาคารเพื่อวัตถุประสงค์ทางด้านค้าขายเพียงอย่างเดียวพบ 12.26% ส่วนอาคารที่มีการประกอบอุตสาหกรรมนั้นจากแบบสอบถามพบทั้งสิ้น 5.36%

ตารางที่ 5.17 แสดงกิจกรรมภายในอาคารจากการตอบแบบสอบถาม

กิจกรรมภายในอาคาร	อยู่อาศัย	ค้าขาย	สำนักงาน	อุตสาหกรรม	คลังสินค้า	อยู่อาศัย+ ค้าขาย	อยู่อาศัย+ สำนักงาน	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	118	32	6	14	2	67	22	3	264
ร้อยละ	45.21	12.26	2.30	5.36	0.77	25.67	8.43	1.15	100.00

ส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจกันภายในอาคาร(50.00%) รองลงมาคือทางเท้า(14.39%)และที่ว่างภายนอกชุมชน(11.74%)ซึ่งจากการสอบถามพบว่าหลายตัวอย่างใช้บริการของสวนลุมพินีซึ่งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ศึกษานัก

ตารางที่ 5.18 แสดงสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	ภายในอาคาร	ภายในที่ดิน	ทางเท้า	ผิวดิน	ที่ว่างในชุมชน	ที่ว่างนอกชุมชน	รวม
ความถี่	132	23	38	16	24	31	264
ร้อยละ	50.00	8.71	14.39	6.06	9.09	11.74	100.00

กิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่ไม่ต้องใช้พื้นที่มากนักเช่น การสังสรรค์(35.61%) การนั่งเล่น(25.00%) แต่ก็ยังมีการใช้พื้นที่และการจับกลุ่มเพื่อการเล่นกีฬา(14.77%)อยู่ภายในชุมชน

ตารางที่ 5.19 แสดงกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

กิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจ	นั่งเล่น	สังสรรค์	เล่นกีฬา	วิ่งออกกำลังกาย	ปลูกต้นไม้	เดินเล่น	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	66	94	39	19	11	24	11	264
ร้อยละ	25.00	35.61	14.77	7.20	4.17	9.09	4.17	100.00

อาคารที่ปลูกสร้างบนที่ดินขนาดใหญ่สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอาคารจะมากกว่า ผู้ที่อยู่อาศัยโดยการเช่าหรือเช่า ซึ่งขนาดแปลงที่ดินที่เล็กลงสัดส่วนของความเป็นเจ้าของอาคารของผู้อยู่อาศัยก็จะลดน้อยลงด้วย เนื่องจากการจัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยจำนวนมากขึ้นเปิดโอกาสให้เกิดการเป็นเจ้าของในลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ทั้งบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮ้าส์ ไม่มีการเช่าอาคารเพื่ออยู่อาศัย และ ส่วนใหญ่ผู้อยู่อาศัยจะเป็นเจ้าของทั้งอาคารและที่ดินเอง ส่วนอาคารประเภทตึกแถวนั้น ส่วนใหญ่ผู้อยู่อาศัยจะเช่าอยู่โดยมีผู้อยู่อาศัยทั้งที่เป็นเจ้าของอาคารและที่ดินและเช่าอาคารในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน แต่ไม่มีอาคารประเภทนี้เป็นของราชการเลย สำหรับอาคารประเภทสุดท้ายซึ่งได้แก่อพาร์ทเมนต์นั้น ส่วนใหญ่เช่าอยู่อาศัยโดยการเช่า(51.85%) และเป็นอาคารของราชการถึงร้อยละ 44.44 ขณะที่มีเพียงร้อยละ 3.70 ของผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์ที่มีกรรมสิทธิ์ในอาคาร

ตารางที่ 5.20 แสดงความสัมพันธ์ของประเภทอาคารกับกรรมสิทธิ์อาคารในพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคาร	เป็นเจ้าของอาคารและที่ดิน	เป็นเจ้าของอาคาร	เช่า	เช่า	เป็นของราชการ	รวม
บ้านเดี่ยว	66.67	12.50	-	20.83	-	100.00
ทาวน์เฮ้าส์	42.86	14.29	-	28.57	14.29	100.00
ตึกแถว	27.08	6.25	26.56	40.10	-	100.00
อพาร์ทเมนต์	-	3.70	-	51.85	44.44	100.00
เฉลี่ย	29.17	7.20	19.32	38.64	5.68	100.00

จากแบบสอบถาม อาคารในยุคแรกๆของพื้นที่ที่ยังคงเหลืออยู่ในปัจจุบันได้แก่ อาคารประเภททาวน์เฮ้าส์ และ ตึกแถว ส่วนอาคารที่สร้างขึ้นกันมาในยุคหลังได้แก่ สิ่งปลูกสร้างประเภทอพาร์ทเมนต์ และบ้านเดี่ยว เมื่อพิจารณาตามประเภทอาคารพบว่า บ้านเดี่ยวถูกปลูกสร้างมาตลอดในช่วง 40 ปีหลัง ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 31 ถึง 40 ปี ทาวน์เฮ้าส์ ปลูกสร้างกันมานานแล้วในพื้นที่นี้ โดยก่อสร้างกันมากในช่วง 11-30 ปีที่ผ่านมาซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66.66 ของผู้อยู่อาศัยในทาวน์เฮ้าส์ทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม ตึกแถวเองก็มีการก่อสร้างกันมานานแล้ว โดยเริ่มปลูกสร้างกันมาขึ้นตั้งแต่เมื่อ 40 ปีก่อน และ ได้รับความนิยมปลูกสร้างสูงสุดเมื่อราว 21-30 ปีที่ผ่านมา ส่วนอพาร์ทเมนต์นั้น เพิ่งเริ่มมีการปลูกสร้างเมื่อ 40 ปีที่ผ่านมา โดยมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากในช่วง 10 กว่าปีมานี้เอง

ตารางที่ 5.21 แสดงความสัมพันธ์ของประเภทและอายุอาคารในพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคาร	ต่ำกว่า 11 ปี	11-20 ปี	21-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	มากกว่า 60 ปี	รวม
บ้านเดี่ยว	25.00	12.50	25.00	37.50	-	-	100.00
ทาวน์เฮาส์	14.29	33.33	33.33	4.76	4.76	9.52	100.00
ตึกแถว	12.04	25.13	38.22	22.51	1.05	1.05	100.00
อพาร์ทเมนต์	44.44	29.63	11.11	14.81	-	-	100.00
เจดีย์	16.73	25.10	33.84	21.67	1.14	1.52	100.00

จากแบบสอบถามพบว่า สิ่งปลูกสร้างที่ใช้ที่ดินมากกลับมีระดับของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เข้มข้นนัก โดยอาคารประเภทบ้านเดี่ยว ถึงร้อยละ 91.67 มีความสูงไม่เกิน 2 ชั้น และ อาคารประเภททาวน์เฮาส์ ถึงร้อยละ 42.86 มีความสูง 1-2 ชั้น แต่อีกร้อยละ 47.62 มีความสูง 3-4 ชั้น สำหรับอาคารประเภทตึกแถวนั้น ส่วนใหญ่มีความสูง 3-4 ชั้น(75.00%) และ อพาร์ทเมนต์ส่วนใหญ่มีความสูงไม่มากนักคืออยู่ระหว่าง 5-8 ชั้น(70.37%) มีเพียงร้อยละ 25.93 เท่านั้นที่มีความสูงมากกว่า 8 ชั้น

ตารางที่ 5.22 แสดงความสัมพันธ์ของประเภทและความสูงของอาคารในพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคาร	1-2 ชั้น	3-4 ชั้น	5-8 ชั้น	มากกว่า 8 ชั้น	รวม
บ้านเดี่ยว	91.67	4.17	4.17	-	100.00
ทาวน์เฮาส์	42.86	47.62	9.52	-	100.00
ตึกแถว	10.42	75.00	13.54	1.04	100.00
อพาร์ทเมนต์	-	3.70	70.37	25.93	100.00
เจดีย์	19.32	59.09	18.18	3.41	100.00

อาคารทุกประเภทถูกนำมาใช้เพื่อจุดประสงค์ทางด้านพาณิชยกรรม ทั้งที่ค้าขาย และเป็นสำนักงาน โดยบ้านเดี่ยว ส่วนใหญ่ใช้ในการอยู่อาศัย(54.17%) แต่ก็มีนำมาใช้ร่วมกับการพาณิชยกรรมด้วยถึงร้อยละ 25.00 ทาวน์เฮาส์ ใช้เพื่อการพักอาศัยร้อยละ 61.90 ซึ่งมากกว่าบ้านเดี่ยว โดยรองลงมาได้แก่การใช้ร่วมกันของการอยู่อาศัยและพาณิชยกรรม(19.05%)เช่นเดียวกับ อาคารประเภทบ้านเดี่ยว อาคารประเภทตึกแถว มีการใช้สอยในทุกประเภทแต่ที่น่าสนใจคืออาคารเหล่านี้ถูกนำมาใช้เพื่อการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียวถึง ร้อยละ 36.51 แม้จะน้อยกว่าอาคารประเภทอื่นๆ แต่ก็จัดว่าผิดวัตถุประสงค์ของสิ่งปลูกสร้างประเภทนี้ ซึ่งน่าจะเป็นเพราะการปลูกสร้างที่มีขึ้นทั้งตอนในและด้านนอกบริเวณ โดยปราศจากการคำนึงถึงความเป็นไปได้ในการใช้งาน สำหรับอพาร์ทเมนต์นั้น เกือบทั้งหมด(85.19%)ถูกใช้เพื่อการอยู่อาศัยเนื่องจากข้อจำกัดของการซ้อนชั้น ทำให้มีกิจกรรมประเภทอื่นเป็นส่วนน้อย

ตารางที่ 5.23 แสดงความสัมพันธ์ของประเภทอาคารและกิจกรรมภายในอาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคาร	อยู่อาศัย	พาณิชยกรรม	สำนักงาน	อุตสาหกรรม	อยู่อาศัย+พาณิชยกรรม	อยู่อาศัย+สำนักงาน	อยู่อาศัย+อุตสาหกรรม	อยู่อาศัย+คลังสินค้า	รวม
บ้านเดี่ยว	54.17	4.17	-	4.17	25.00	8.33	-	4.17	100.00
ทาวน์เฮาส์	61.90	-	4.76	-	19.05	4.76	9.52	-	100.00
ตึกแถว	36.51	16.40	2.65	1.59	28.57	9.52	4.23	0.53	100.00



อพาร์ทเมนต์	85.19	-	-	-	11.11	3.70	-	-	100.00
เฉลี่ย	45.21	12.26	2.30	1.53	25.67	8.43	3.83	0.77	100.00

## 5.2. ปัญหาที่พบในพื้นที่ศึกษา

จากการสอบถามถึงทัศนคติต่อความรุนแรงของปัญหาในพื้นที่ศึกษาจากทั้งบุคคลจากภายในและภายในพื้นที่ศึกษาพบว่า เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามี ความรุนแรงมากที่สุดได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง, ปัญหาควันเสียจากรถยนต์, ปัญหามลพิษทางเสียง, ปัญหาการจราจรติดขัด, ปัญหาการขาดพื้นที่สีเขียว, ปัญหาขาดพื้นที่จอดรถ, ปัญหาการขั้บซี, ไม่สะดวก, ปัญหาอากาศไม่ถ่ายเท, ปัญหาความสกปรกและปัญหาทัศนียภาพไม่สวยงาม ตามลำดับ ขณะที่ ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน อาคารใช้งานไม่สะดวก การขาดแสงสว่างภายในอาคาร และ น้ำท่วมขัง เป็นปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีระดับความรุนแรงไม่มากนัก

ปัญหาการใช้งานอาคารไม่สะดวกนั้น พบว่าผู้ที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จัดให้เป็น ปัญหาที่มีระดับความรุนแรงน้อยกว่าบุคคลจากภายนอกอาจเป็นเพราะความเคยชินหรือความไม่ ต้องการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของอาคารที่ใช้งานอยู่ ขณะที่ปัญหาการค้ำชบ เชาหรือการใช้ที่ดินไม่คุ้มค่านั้น ผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษาจะตระหนักถึงความสำคัญมากกว่าผู้ที่อยู่ อาศัยภายนอกพื้นที่

ในส่วนของผู้ทำศึกษานั้น เห็นด้วยกับผู้ตอบแบบสอบถามเป็นส่วนใหญ่ ยกเว้น ปัญหา การค้ำชบเสา ซึ่งเป็นปัญหาที่จำเป็นต้องมองอย่างเปรียบเทียบในระดับมหภาค ปัญหาการใช้งาน อาคารไม่สะดวก ปัญหาความไม่สะดวกในการเดินเท้า ปัญหาการขาดแคลนแสงสว่าง ซึ่งเป็นปัญหาที่ ผู้ใช้อาจมองข้ามเนื่องจากความเคยชินในการใช้งาน ที่น่าจะถูกให้ความสำคัญมากขึ้น

ตารางที่ 5.24 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาจากทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถาม

ปัญหา	ภายใน	ลำดับ	ภายนอก	ลำดับ	รวม	ลำดับ
ฝุ่นละออง	4.28	1	4.4	2	4.32	1
ควันเสียรถยนต์	4.19	2	4.56	1	4.31	2
การจราจรติดขัด	4.07	3	4.34	3	4.15	3
มลพิษทางเสียง	4	4	4.11	4	4.03	4
ขาดพื้นที่สีเขียว	3.81	6	3.82	7	3.82	5
การขาดที่จอดรถยนต์	3.91	5	3.6	10	3.81	6
อากาศไม่ถ่ายเท	3.66	10	4.1	5	3.8	7
การขั้บซีไม่สะดวก	3.73	8	3.95	6	3.8	8
ความสกปรก	3.76	7	3.8	8	3.77	9
ภูมิทัศน์ไม่สวยงาม	3.69	9	3.49	11	3.63	10
ความเป็นส่วนตัว	3.34	12	-	-	3.34	11
การขาดร่มเงาภายนอก	3.22	14	3.49	12	3.31	12
ระบบขนส่งสาธารณะ	3.11	17	3.64	9	3.28	13
ความไม่สะดวกในการเดินเท้า	3.22	13	3.4	13	3.28	14
การค้ำชบเสา	3.38	11	2.98	18	3.25	15
อุบัติเหตุในการขั้บซี	3.15	15	3.4	14	3.23	16
น้ำท่วมขัง	3.15	16	3.35	15	3.22	17
การขาดแสงสว่าง	3.03	18	3.1	17	3.05	18

อาคารใช้งานไม่สะดวก	2.9	19	3.23	16	3.01	19
ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน	2.34	20	-	-	2.34	20

ในการวิเคราะห์ ผู้ศึกษาได้แบ่งปัญหาออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ซึ่งปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาที่เกิดจากการใช้งานพื้นที่จริงดังนั้น ปัญหาบางอย่างที่อาจเป็นปัญหาทางด้านกายภาพซึ่งผู้ใช้สอยพื้นที่ไม่อาจรับรู้ได้จากการปฏิบัติเช่น ความหนาแน่นของอาคาร รูปแบบของอาคาร หรือปริมาณพื้นที่สีเขียว จึงไม่ปรากฏอยู่ในปัญหาที่พบ แต่พบอยู่ในลักษณะของสาเหตุของปัญหาที่ผู้ศึกษาพยายามนำมาหาความเชื่อมโยง และ พิจารณาถึงความสัมพันธ์ในลักษณะเหตุและผล กับปัญหาที่เกิดขึ้นจริง

### 5.2.1. ปัญหาในการใช้สอยพื้นที่

#### 1) ปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว

ความเป็นส่วนตัว หรือความเป็นสัดส่วน คือ ผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมที่มีต่อผู้อยู่อาศัยหรือใช้งานภายในอาคารที่ส่งผลต่อการมองเห็นหรือได้ยินจากภายนอก เกณฑ์อย่างหนึ่งที่นำมาใช้ร่วมในการวัดระดับความรุนแรงของปัญหาความไม่เป็นส่วนตัวของอาคารคือ พฤติกรรมการเปิดปิดประตูหน้าต่าง ว่ากระทำอย่างมีทิศทางเช่นไร สถานที่ที่ขาดความเป็นส่วนตัว ผู้อยู่อาศัยจำเป็นต้องสร้างสิ่งกีดขวางทางสายตา และ การได้ยิน

จากการสอบถามถึงพฤติกรรมอันเนื่องมาจากปัญหาความไม่เป็นส่วนตัวของผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษาพบว่า สัดส่วนในการใช้งานอาคารโดยเปิดปิดประตูหน้าต่างของผู้อยู่อาศัยอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน และพบว่ามีผู้ที่ต้องปิดผ้าม่านเมื่ออยู่อาศัยภายในอาคารถึง 30.52% ของผู้อยู่อาศัยทั้งหมด

ตารางที่ 5.25 แสดงระดับปัญหาความไม่เป็นส่วนตัวจากพฤติกรรมของผู้ใช้อาคาร

พฤติกรรมเปิดปิดประตูหน้าต่าง	เปิดประตูหน้าต่างต่าง	ปิดประตูหน้าต่างต่าง	ปิดประตูหน้าต่างต่าง+ผ้าม่าน	รวม
ความถี่	94	89	81	264
ร้อยละ	35.68	33.80	30.52	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าความหนาแน่นของอาคาร(40.91%)เป็นสาเหตุของความไม่เป็นส่วนตัวเนื่องจากการหดรัดของระยะห่างในการมองเห็นและได้ยินที่ทำให้อาจมีการรบกวนกระทบกระทั่งหรือรู้สึกกังวล โดยมี การประกอบกิจกรรมภายในและภายนอกอาคาร การมีอาคารสูงในพื้นที่ และ รูปแบบของอาคาร เป็นสาเหตุในลำดับรองลงไป(24.24% 16.67% และ 15.91% ตามลำดับ) แสดงให้เห็นว่า กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่อาจมีลักษณะที่ก่อให้เกิดความรำคาญ หรือ เอื้อต่อการเข้าถึงของบุคคลภายนอกจนขาดพื้นที่ส่วนตัวที่มีคุณภาพ และ อาคารที่มีขนาดแตกต่างกันทำให้เกิดการเข้าถึงด้วยการมองเห็นที่ไม่พึงปรารถนา

ตารางที่ 5.26 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว

สาเหตุของปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว	ความถี่	ร้อยละ
การมีอาคารสูงในพื้นที่	44	16.67
ลักษณะทางกายภาพของอาคาร	42	15.91

ความหนาแน่นของอาคาร	108	40.91
การประกอบกิจกรรมภายในและภายนอกอาคาร	64	24.24
ไม่ตอบ	6	2.27
รวม	264	100.00

จากความสัมพันธ์ระหว่างประเภทอาคารกับปัญหาความไม่เป็นส่วนตัวของผู้อยู่อาศัยพบว่า บ้านเดี่ยวซึ่งเป็นรูปแบบของอาคารที่มีความหนาแน่นน้อยมีสัดส่วนของผู้ที่สามารถเปิดประตูหน้าต่าง ในขณะที่ผู้อยู่อาศัยในตึกแถวจำเป็นต้องปิดประตูหน้าต่างและผ้าม่านถึง 34.90% ตามด้วยทาวน์เฮ้าส์ 27.78% อพาร์ทเมนต์ 26.09% และ บ้านเดี่ยวเพียง 4.55% ซึ่งไล่ตามระดับของความหนาแน่นในการใช้พื้นที่ เป็นที่น่าสังเกตว่าแม้อพาร์ทเมนต์จะเป็นรูปแบบของอาคารที่มีความเข้มข้นในการใช้ที่ดินมากที่สุดแต่กลับมีจำนวนผู้ที่มีปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว(26.09)ในสัดส่วนที่น้อยกว่าผู้ที่ไม่มีปัญหา(39.13%) น่าจะเป็นเพราะลักษณะของกิจกรรมที่แยกกันอยู่อย่างชัดเจนระหว่าง กิจกรรมด้านพาณิชยกรรม และการอยู่อาศัย

ตารางที่ 5.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทอาคารกับปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว

ประเภทอาคาร	เปิดประตูหน้าต่าง	ปิดประตูหน้าต่าง	ปิดประตูหน้าต่าง	รวม
	ต่าง	ต่าง	ต่าง+ผ้าม่าน	
บ้านเดี่ยว	63.64	31.82	4.55	100.00
ทาวน์เฮ้าส์	16.67	55.56	27.78	100.00
ตึกแถว	33.56	31.54	34.90	100.00
อพาร์ทเมนต์	39.13	34.78	26.09	100.00
เฉลี่ย	35.68	33.80	30.52	100.00

## 2) ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน

ความผูกพันระหว่างสมาชิกในชุมชน เป็น ตัวชี้วัดอย่างหนึ่งที่สำคัญมากในการพิจารณาคุณภาพสังคม ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างเพื่อนบ้านทำให้เกิดการดูแลซึ่งกันและกัน และทำให้ชุมชนน่าอยู่ ลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมของชุมชนอาจสามารถเอื้อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างเพื่อนบ้านได้ เกณฑ์ทางด้านพฤติกรรมที่สามารถใช้ชี้วัด ระดับความสัมพันธ์ของสมาชิกในชุมชนได้แก่ ความถี่ของความขัดแย้งกันระหว่างเพื่อนบ้าน หรือ จำนวนเพื่อนบ้านที่รู้จักสนิทสนมกลมเกลียวกัน

จากแบบสอบถามพบว่าประชากรในพื้นที่กว่า 70.37% ไม่เคยมีเหตุทะเลาะเบาะแว้งกับเพื่อนบ้าน โดยมีเพียง 4 จาก 264 ราย(1.39%)เท่านั้นที่นับว่ามีปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 5.28 แสดงระดับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้านจากพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัย

ความขัดแย้งกับเพื่อนบ้าน	ไม่เคยเลย	นับครั้งได้	บ่อยครั้ง	รวม
ความถี่	186	75	4	264
ร้อยละ	70.37	28.24	1.39	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าสาเหตุของปัญหาความขัดแย้งระหว่างเพื่อนบ้านเกิดขึ้นเนื่องจากทั้งกิจกรรมภายใน(32.95%)และภายนอกอาคาร(25.38%) ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ

ขณะที่ 24.24% เชื่อว่าความหนาแน่นซึ่งเป็นลักษณะทางกายภาพของอาคารเป็นสาเหตุเพราะทำให้ระยะห่างของกิจกรรมที่อาจรบกวนกันแคบเข้า และมีอีก 14.77% ที่เชื่อว่าเป็นเพราะความขาดแคลนพื้นที่ที่ใช้ทำกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งอาจเป็นเพราะการมีพื้นที่สาธารณะจะทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนได้ใช้เวลาร่วมกันมากขึ้น

ตารางที่ 5.29 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน

สาเหตุของปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน	ความถี่	ร้อยละ
ความหนาแน่นของอาคาร	64	24.24
การประกอบกิจกรรมภายในอาคาร	87	32.95
การประกอบกิจกรรมภายนอกอาคาร	67	25.38
ความขาดแคลนพื้นที่โล่งสาธารณะ	39	14.77
ไม่ตอบ	7	2.65
รวม	264	100.00

จากการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาความขัดแย้งระหว่างเพื่อนบ้านกับกิจกรรมภายในอาคารพบว่ากิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการผลิตเช่น อุตสาหกรรม(40.00%)หรือคลังสินค้า(80.00%)จะมีสัดส่วนของผู้ที่เคยมีปัญหาคัดแย้งกับเพื่อนบ้านมากกว่ากิจกรรมอื่น รองลงมาได้แก่ กิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรม(38.89%) สำนักงาน(35.71%) ขณะที่การใช้อาคารเพื่อการพักอาศัยเพียงอย่างเดียว นั้น มีผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าเคยมีเรื่องขัดแย้งกับเพื่อนบ้านเพียง 20.21% เท่านั้น

ตารางที่ 5.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมภายในอาคารกับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน

กิจกรรมภายในอาคาร	ไม่เคยเลย	นับครั้งได้	บ่อยครั้ง	รวม
อยู่อาศัย	79.80	19.19	1.02	100.00
อยู่อาศัย+พาณิชยกรรม	61.11	38.89	-	100.00
อยู่อาศัย+สำนักงาน	64.29	35.71	-	100.00
อยู่อาศัย+คลังสินค้า	20.00	80.00	-	100.00
ค้าขาย	63.12	34.15	2.14	100.00
สำนักงาน	75.00	25.00	-	100.00
อุตสาหกรรม	60.00	40.00	-	100.00
เจ็ลีย์	70.37	28.24	1.39	100.00

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของประเภทสิ่งปลูกสร้างกับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้านพบว่าผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีบริเวณบ้าน(บ้านเดี่ยว,ทาวน์เฮาส์)จะมีสัดส่วนของการเกิดเหตุทะเลาะเบาะแว้งกันน้อยกว่า(22.73%,16.67% ตามลำดับ) ขณะที่อาคารที่มีความหนาแน่นของผู้ใช้ต่อพื้นที่สูง เช่น อพาร์ทเมนต์(34.78%) หรือ ตึกแถว(30.39%) ก็มีปัญหาความขัดแย้งระหว่างเพื่อนบ้านเกิดขึ้นมากตามไปด้วย

ตารางที่ 2.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทอาคารกับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน

ประเภทอาคาร	ไม่เคยเลย	นับครั้งได้	บ่อยครั้ง	รวม
บ้านเดี่ยว	77.27	22.73	-	100.00

ทาวเฮ้าส์	83.33	16.67	-	100.00
ตึกแถว	69.01	29.00	1.39	100.00
อพาร์ทเมนต์	65.22	34.78	-	100.00
เจเลีย	70.89	28.64	1.39	100.00

### 3) ปัญหาความไม่สะดวกในการใช้อาคาร

อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ เกิดขึ้นเพื่อสนองตอบต่อ ประโยชน์ใช้สอยในกิจกรรมต่างๆ แน่หนอนว่าเมื่อเกิดกิจกรรมขึ้น จะต้องมึที่ว่างเพื่อรองรับ ความสะดวกสบายจากการใช้งานจึงวัดได้จาก ความเหมาะสมของ กิจกรรม กับ ลักษณะทางกายภาพของที่ว่างที่อาคารได้สร้างขึ้น ทั้งในด้าน ปริมาณ และ คุณภาพ ความสะดวกในการใช้อาคารจะส่งผลให้ เกิดผลิตภาพในการทำงาน ความสุขในการอยู่อาศัย

สัดส่วนของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าขนาดพื้นที่ใช้สอยที่จำกัดของอาคาร(34.96%)เป็นปัจจัยหลักของการใช้งานอาคารไม่สะดวก รองลงมาได้แก่ ความสะอาดของพื้นที่(25.47%) ขณะที่ทั้งสภาพความทรุดโทรมของอาคารและลักษณะทางกายภาพของอาคารก็เป็นสาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยถึง 17.62% ในทั้ง 2 สาเหตุ

#### ตารางที่ 5.32 แสดงความเห็นต่อสาเหตุของปัญหาความไม่สะดวกในการใช้งานอาคาร

สาเหตุของปัญหาความสะดวกในการใช้อาคาร	ความถี่	ร้อยละ
ความสะอาดของพื้นที่	94	25.47
สภาพความทรุดโทรมอาคาร	65	17.62
ลักษณะทางกายภาพของอาคาร	65	17.62
ขนาดพื้นที่ใช้สอย	129	34.96
ไม่ตอบ	16	4.33
รวม	369	100.00

### 4) ปัญหาการค้าขายไม่คึกคัก

การซื้อขายหรือการแลกเปลี่ยนสินค้าคือผลตอบแทนของการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยเฉพาะพื้นที่พาณิชยกรรม ปริมาณการค้าขาย มักแปรผันตามจำนวนผู้ที่เข้ามาเดินเลือกซื้อสินค้า ย่านการค้าที่มีผู้คนพลุกพล่านจะส่งผลให้ผู้ค้าหรือเจ้าของที่ดินมีฐานะดี อย่างไรก็ตาม ผลตอบแทนเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการชีวิตความคุ้มค่า ต้นทุนการผลิตที่ลดต่ำลงของผู้ค้า ย่อมทำให้ผลต่างของกำไรสูงขึ้น ซึ่งที่ดินนั้นเป็นต้นทุนสำคัญที่ การพัฒนาพื้นที่และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สามารถจัดสรรให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้

จากแบบสอบถามพบว่าผู้ตอบให้เหตุผลของความไม่คึกคักในกิจกรรมการค้าขายไว้หลากหลายโดยสาเหตุที่ถูกเลือกมากที่สุดได้แก่ความเข้มข้นในการใช้ที่ดิน(30.08%)ซึ่งส่งผลกับรูปลักษณะของอาคารพาณิชย์หรือความคับแคบของพื้นที่ใช้สอยที่อาจไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเลือกซื้อสินค้าในปัจจุบัน และ สภาพความทรุดโทรมของอาคาร(28.18%)ซึ่งส่งผลทางจิตวิทยากับผู้ที่เข้ามาซื้อขายสินค้า รองลงมาได้แก่ การขาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดึงดูดผู้ซื้อ(16.80%) และการขาดการเข้าถึงที่ดี(15.18%) ที่ทำให้การเดินทางมาเลือกซื้อสินค้าไม่ได้รับความสะดวก

ตารางที่ 5.33 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาการค้างขายในพื้นที่ไม่คึกคัก

สาเหตุของปัญหาการค้างขายในพื้นที่ไม่คึกคัก	ความถี่	ร้อยละ
ความสะอาดของพื้นที่	31	8.40
สภาพความทรุดโทรมอาคาร	104	28.18
พื้นที่ใช้สอยคับแคบ	111	30.08
กิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่	62	16.80
ขาดการเข้าถึงที่ดี	56	15.18
ไม่ตอบ	5	1.36
รวม	369	100.00

## 5.2.2. ปัญหาในการเดินทาง

### 1) ปัญหาการจราจรติดขัด

เนื่องจากการแยกกันอยู่ของที่ทำงาน ที่อยู่อาศัย ที่พักผ่อนหย่อนใจ การเดินทางจึงเป็นกิจกรรมสำคัญของคนเมือง ที่นอกจากจะส่งผลกับผู้ใช้สัญจรเองแล้วยังส่งผลกับสภาพแวดล้อมควบคู่ไปด้วย การจราจรติดขัดเป็นปัญหาของเมืองใหญ่ ที่มักเกิดจากความเกินพอดีของ อุปสงค์การเดินทางที่มีต่อ โครงข่ายและขนาดการให้บริการทำให้ผู้เดินทางต้องใช้เวลาอยู่บนถนนนานขึ้น ปัญหาการจราจรติดขัดจึงอาจวัดได้จาก ลักษณะการเคลื่อนตัวของยานพาหนะ ในบริเวณดังกล่าว

จากการสังเกตการณ์ของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่(53.12%) เห็นว่าการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ศึกษามีสภาพติดขัด รองลงมาได้แก่ การจราจรเป็นไปอย่าง ชะลอตัว(27.37%)

ตารางที่ 5.34 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาการจราจรติดขัดจากทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถาม

สภาพการจราจร	คล่องตัวดี	ชะลอตัว	ติดขัด	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	71	101	196	2	369
ร้อยละ	19.24	27.37	53.12	0.54	100.00

ประชากรที่ตอบแบบสอบถามมีความเห็นว่าปัญหาการจราจรติดขัด ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากปริมาณรถยนต์ที่มากเกินไป(58.54%)ซึ่งทำให้อุปสงค์การใช้ถนนมากเกินไปจนเกินภาวะสมดุลย์ รองลงมาได้แก่ ขนาดความกว้างของถนน(18.70%)ซึ่งทำให้ขีดความสามารถในการรองรับจำนวนรถยนต์ไม่พอเพียง สาเหตุที่เหลือเช่นโครงข่ายถนนที่ทำให้ขาดความต่อเนื่องของการเดินทางและเกิดการเชื่อมต่อของถนนที่ไม่เหมาะสม, สิ่งกีดขวางบนถนน และการควบคุมดูแลมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน(7.05%,7.86%,7.32%ตามลำดับ)

ตารางที่ 5.35 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัด

สาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัด	ความถี่	ร้อยละ
ปริมาณรถยนต์	216	58.54
ขนาดถนน	69	18.70
โครงข่ายถนน	26	7.05
สิ่งกีดขวางบนถนน	29	7.86
การควบคุมดูแลจากเจ้าหน้าที่	27	7.32

ไม่ตอบ	2	0.54
รวม	369	100.00

จากการพิจารณาความสัมพันธ์ของช่วงเวลากับความรุนแรงของปัญหาการจราจรติดขัดพบว่าการจราจรในช่วงเช้า(78.70%)และเย็น(80.80%)ซึ่งเป็นช่วงก่อนและหลังเลิกงาน จะมีความติดขัดมากกว่า ในช่วงกลางวัน(64.20%)และกลางคืน(60.00%)ซึ่งเป็นช่วงเวลาทำงาน ขณะที่เปรียบเทียบในช่วงเวลาเร่งด่วนด้วยตนเองพบว่าผู้เข้ามาใช้พื้นที่เห็นว่าการจราจรในช่วงเย็นมีการติดขัดมากกว่าเล็กน้อย

ตารางที่ 5.36 แสดงปัญหาการจราจรติดขัดตามช่วงเวลาที่เข้ามาใช้พื้นที่

ช่วงเวลาที่เข้ามาใช้พื้นที่	พอไปได้	ชะลอตัว	ติดขัด	รวม
ใช้พื้นที่ตอนเช้า	4.20	17.00	78.70	100.00
ใช้พื้นที่ตอนกลางวัน	3.80	32.00	64.20	100.00
ใช้พื้นที่ตอนเย็น	2.60	16.60	80.80	100.00
ใช้พื้นที่ตอนกลางคืน	0.00	40.00	60.00	100.00

## 2) ปัญหาไม่ความสะดวกสบายในการใช้รถใช้ถนน

ปัญหาความไม่สะดวกสบายในการใช้รถใช้ถนน ต่างจาก ปัญหาการจราจรติดขัด ตรงที่ไม่ได้มุ่งพิจารณาการใช้เวลานานที่ถนนเป็นหลัก แต่พิจารณาจากความยากลำบากในการขับขี่ อันเกิดจากสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ระดับความรุนแรงของปัญหาจึงอาจวัดจาก ระดับความเครียดของผู้ขับขี่ที่เข้ามาใช้พื้นที่

รถที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษา มีเพียง 22.72% เท่านั้นที่ระบุว่ามีความสะดวกสบายในการใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่ บอกว่าขับขี่โดยใช้ความเร็วไม่ได้ต้องคอยระมัดระวังเมื่อเข้ามาในพื้นที่(37.94%) และ อีก 26.29% ระบุว่าต้องขับขี่และตั้งสมาธิเมื่อขับผ่านเข้ามาในพื้นที่

ตารางที่ 5.37 แสดงระดับปัญหาความไม่สะดวกในการขับขี่จากพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม

ความสะดวกในการขับขี่	ขับสะดวกใช้ความเร็วได้	ขับเร็วไม่ได้ ต้องคอยระวัง	ขับขี่ต้องตั้งสมาธิ	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	84	140	97	48	369
ร้อยละ	22.76	37.94	26.29	13.01	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าสิ่งกีดขวางบนผิวจราจร(49.59%)เป็นสาเหตุหลักของความไม่สะดวกสบายในการขับขี่เมื่อผ่านเข้ามาใช้พื้นที่ สาเหตุรองลงมาได้แก่ขนาดถนน(30.08%) และโครงข่ายถนนที่ขาดความต่อเนื่อง(8.94%) ซึ่งได้แก่ ความวกวนและการที่ถนนมีจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อกันมากเกินไป

ตารางที่ 5.38 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของความไม่สะดวกสบายในการขับขี่

สาเหตุของปัญหาความไม่สะดวกในการขับขี่	ความถี่	ร้อยละ
ขนาดถนน	111	30.08
สภาพผิวจราจร	13	3.52
โครงข่ายถนน	33	8.94
สิ่งกีดขวางบนถนน	183	49.59
วินัยและจิตสำนึกของผู้ใช้	10	2.71

อุปกรณ์อำนวยความสะดวก	12	3.25
ไม่ตอบ	7	1.90
รวม	369	100.00

จากการพิจารณาความสัมพันธ์ของปัญหาความไม่สะดวกในการขับขี่กับรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ผู้ที่ขับขี่รถยนต์มีปัญหาความไม่สะดวกในการขับขี่มากที่สุดเมื่อต้องขับขี่และตั้งสมาธิเมื่อเข้ามาในพื้นที่ถึง 37.90% และระบุว่า ขับสะดวกใช้ความเร็วได้เพียง 20.70% เท่านั้น รองลงมาได้แก่การเดินทางด้วย รถรับจ้างซึ่งมีลักษณะของยานพาหนะคล้ายคลึงกัน รถประจำทางมีปัญหาความไม่สะดวกในการใช้ถนนเป็นอันดับที่ 3 และที่มีปัญหาน้อยที่สุดได้แก่ จักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีขนาดเล็ก

ตารางที่ 5.39 แสดงระดับปัญหาความสะดวกในการขับขี่ตามรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ขับสะดวกใช้ความเร็วได้	ขับเร็วไม่ได้ต้องคอยระวัง	ขับช้าต้องตั้งสมาธิ	รวม
รถยนต์นั่ง	20.70	41.40	37.90	100.00
จักรยานยนต์	28.20	48.70	23.10	100.00
รถประจำทาง	23.50	43.40	33.20	100.00
รถรับจ้าง	18.20	44.30	37.50	100.00

### 3) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้ถนน

ความปลอดภัยในการใช้ถนนหมายถึงการหลีกเลี่ยงจากอุบัติเหตุทั้งในการเดินทางด้วยยานพาหนะ และการเดินเท้า มีความเกี่ยวเนื่องกับปัญหาความไม่สะดวกสบายในการเดินทางแต่เป็นในส่วนที่ทำให้ผลลัพธ์ร้ายแรงกว่า ขณะที่การเดินทางที่สะดวกสบายโดยขาดการควบคุมดูแลนั้นก็สามารทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยพบเห็นอุบัติเหตุในท้องถนนโดย 31.17% ตอบว่าพบเห็นบ่อยครั้ง และอีก 44.44% พบเห็นแบบนับครั้งได้ ซึ่งเป็นสัดส่วนของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุด

ตารางที่ 5.40 แสดงระดับปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้ถนนจากการตอบแบบสอบถาม

อุบัติเหตุบนท้องถนน	ไม่เคย	นับครั้งได้	บ่อยครั้ง	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	88	164	115	2	369
ร้อยละ	23.85	44.44	31.17	0.54	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเกิดจากวินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะ(31.17%)เป็นสาเหตุหลัก แต่ก็กำลังเกี่ยวกับการเกิดจาก ขนาดถนน(30.62%)ซึ่งเป็นหนึ่งในองค์ประกอบทางกายภาพของพื้นที่ รองลงไปได้แก่ โครงข่ายถนนซึ่งขาดการเชื่อมต่อที่ดี ทำให้เกิดทางแยกที่ไม่เหมาะสม(15.99%)และสิ่งกีดขวางบนผิวจราจร(18.43%)

ตารางที่ 5.41 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของความไม่ปลอดภัยในการใช้ถนน

สาเหตุของความไม่ปลอดภัยในการใช้ถนน	ความถี่	ร้อยละ
ขนาดถนน	113	30.62
โครงข่ายถนน	59	15.99



สิ่งกีดขวางบนถนน	68	18.43
วินัยและจิตสำนึก	115	31.17
อุปกรณ์อำนวยความสะดวก	9	2.44
ไม่ตอบ	5	1.36
รวม	369	100.00

#### 4) ปัญหาความไม่สะดวกในการเดินเท้า

เช่นเดียวกับความไม่สะดวกในการใช้รถใช้ถนน ความไม่สะดวกในการเดินเท้าเกิดจากสภาพแวดล้อมในการเดินเท้า ที่ไม่เอื้อให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้งาน การเดินทางที่ไม่สะดวกทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และ ความสุขสบายในการอยู่อาศัยของสมาชิกชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถาม 53.12% ระบุว่าความไม่สะดวกในการเดินเท้าเกิดจากสิ่งกีดขวางบนทางสัญจร ไม่ว่าจะเป็นหาบเร่แผงลอยหรือสิ่งของที่เจ้าของอาคารนำมาวางไว้ บังคับที่รองลงมาได้แก่ ขนาดทางเท้า(21.14%)ซึ่งทำให้ขาดความสะดวก และ โครงข่ายทางเดินเท้า(18.16%) ที่มีบ้างไม่มีบ้างทำให้ขาดความทั่วถึงและความต่อเนื่องในการเดินทางด้วยเท้า

ตารางที่ 5.42 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาความไม่สะดวกในการเดินเท้า

สาเหตุของปัญหาความสะดวกในการเดินเท้า	ความถี่	ร้อยละ
ขนาดทางเท้า	78	21.14
โครงข่ายทางเท้า	67	18.16
สิ่งกีดขวางทางเท้า	196	53.12
อุปกรณ์อำนวยความสะดวก	18	4.88
ไม่ตอบ	10	2.71
รวม	369	100.00

### 5.2.3. ปัญหาสภาพแวดล้อม

#### 1) ปัญหามลพิษทางเสียง

เสียงดังรบกวนสุขภาพจิต ส่งผลกับประสิทธิภาพการทำงานและความสุขในการพักอาศัย มักมีสาเหตุจากกิจกรรมบางอย่างเช่นอุตสาหกรรมหรือการเดินทาง ความรุนแรงของปัญหาอาจวัดได้จากพฤติกรรมกรรพุดคุยของผู้อยู่อาศัยที่อาจต้องคุยกันเสียงดังกว่าปรกติ หรือความรู้สึกรำคาญที่เกิดขึ้น

มลพิษทางเสียงในพื้นที่ส่วนใหญ่ส่งผลทำให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่รู้สึกรำคาญ(56.37%) รองลงมาส่งผลกับพฤติกรรมในการดำเนินชีวิตของผู้อยู่อาศัยคือต้องพูดเสียงดังในการสนทนา(25.20%) ขณะอีกเพียง 17.89% ที่ระบุว่าไม่ส่งผลใดๆ

ตารางที่ 5.43 แสดงระดับปัญหาผลกระทบทางเสียงจากพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม

มลภาวะทางเสียงทำให้	ไม่ส่งผล	รำคาญ	พูดเสียงดัง	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	66	208	93	2	369
ร้อยละ	17.89	56.37	25.20	0.54	100.00

กิจกรรมภายในอาคารที่ผู้อยู่อาศัยมีปัญหาเกี่ยวกับมลภาวะทางเสียงมากส่วนใหญ่จะได้แก่ พานิชยกรรมและพานิชยกรรมกึ่งพักอาศัย ซึ่งทำให้ผู้ที่ใช้งานอาคารต้องพูดเสียงดังในการสนทนาถึง

34.15%และ33.33% ซึ่งนอกจากเป็นกิจกรรมที่ต้องใช้เสียงแล้วที่ตั้งของกิจกรรมเหล่านี้มักจะตั้งอยู่ติดถนนซึ่งมีเสียงดังจากรถด้วย ขณะที่การอยู่อาศัยภายในอาคารแม้ปัญหามลพิษทางเสียงจะไม่ส่งผลกับพฤติกรรมการพูดคุยมากนัก(12.12%)แต่ก็ทำให้ผู้ที่ต้องอยู่ในพื้นที่เป็นเวลานานๆเหล่านี้รู้สึกรำคาญถึง 73.74% ส่วนการประกอบกิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมนั้นแม้ว่าจะมีผู้ที่ต้องพูดเสียงดังในการสนทนาถึง 44.44% แต่ก็มีส่วนหนึ่งที่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงถึง 33.33% ซึ่งน่าจะขึ้นอยู่กับลักษณะของอุตสาหกรรมว่าทำให้เกิดเสียงดังมากเพียงไร

ตารางที่ 5.44 แสดงระดับปัญหามลภาวะทางเสียงตามกิจกรรมภายในอาคาร

กิจกรรมภายในอาคาร	ไม่ส่งผล	รำคาญ	พูดเสียงดัง	รวม
อยู่อาศัย	14.14	73.74	12.12	100.00
อยู่อาศัย+พาณิชยกรรม	22.22	44.44	33.33	100.00
อยู่อาศัย+สำนักงาน	35.71	42.86	21.43	100.00
ค้าขาย	12.20	53.66	34.15	100.00
สำนักงาน	12.50	62.50	25.00	100.00
อุตสาหกรรม	33.33	22.22	44.44	100.00
คลังสินค้า	-	100.00	-	100.00
เฉลี่ย	18.57	59.52	21.90	100.00

ปริมาณการใช้รถใช้ถนน(46.88%)ยังเป็นสาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญสำหรับปัญหามลพิษทางเสียง อาจเพราะเมื่อปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้นของจำนวนของแหล่งกำเนิดเสียงก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ปัจจัยรองลงมาได้แก่ การประกอบกิจกรรมบางประเภทเช่นอุตสาหกรรมหรือพาณิชยกรรมในพื้นที่(25.75%)ซึ่งมักเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง และระยะห่างระหว่างที่อยู่อาศัยกับถนน(12.20%) ซึ่งผลกระทบจากเสียงจะเพิ่มมากขึ้นเมื่ออยู่ใกล้กับแหล่งกำเนิดเสียงซึ่งในที่นี้ได้แก่ ยวดยานบพท้องถนน

ตารางที่ 5.45 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหามลภาวะทางเสียง

สาเหตุของปัญหามลภาวะทางเสียง	ความถี่	ร้อยละ
ปริมาณรถยนต์	173	46.88
ระยะห่างจากถนน	45	12.20
การประกอบกิจกรรมในพื้นที่	95	25.75
การขาดแคลนต้นไม้	28	7.59
การควบคุมดูแล	25	6.78
ไม่ตอบ	3	0.81
รวม	369	100.00

## 2) ปัญหามลพิษทางอากาศ

อากาศเป็นพิษที่เกิดจากทั้งฝุ่นละอองและสารพิษที่ปะปนอยู่ในอากาศ มักเกิดจากกิจกรรมบนท้องถนนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งลักษณะทางกายภาพบางอย่างของเมืองสามารถช่วยลดผลกระทบดังกล่าวลงได้ มลภาวะทางอากาศทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจและทำให้ต้องทำความสะอาดบ้าน

บ่อยๆ การวัดระดับความรุนแรงของปัญหาทำได้โดยพิจารณาสุขภาพของผู้อยู่อาศัยและความถี่ในการทำความสะอาดบ้าน

จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งภายในและภายนอกพื้นที่พบว่า มีถึง 59.89% ที่ระบุว่า มีปัญหาสุขภาพจากปัญหาหมอกพิษทางอากาศของพื้นที่ มีเพียง 7.05% ที่ปัญหาดังกล่าวไม่ส่งผลกับการใช้ชีวิต

**ตารางที่ 5.46 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาหมอกพิษทางอากาศจากพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม**

ควันไอเสียรถยนต์ทำให้	ไม่ส่งผล	รำคาญ	มีปัญหาสุขภาพ	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	26	121	221	2	369
ร้อยละ	7.05	32.79	59.89	0.54	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาหมอกพิษทางอากาศน่าจะเกิดจากปริมาณการใช้รถยนต์ที่มีมากในบริเวณพื้นที่ศึกษา(47.43%) รองลงมาได้แก่ การขาดแคลนต้นไม้ที่จะช่วยกรองฝุ่นควัน(19.24%) ขณะที่การประกอบกิจกรรมภายในพื้นที่ซึ่งมีกิจกรรมบางประเภทก่อให้เกิดฝุ่นละอองหรือควันเสียเช่น อยู่ซ่อมรถยนต์หรือแม้แต่อุตสาหกรรมสิ่งทอ และระยะห่างจากถนนซึ่งทำให้ ผู้อยู่อาศัยต้องอยู่ใกล้กับแหล่งควันพิษเหล่านั้น ถูกเลือกในผู้ตอบแบบสอบถามในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ 12.47% และ 12.20% ตามลำดับ

**ตารางที่ 5.47 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาหมอกพิษทางอากาศ**

สาเหตุของปัญหาหมอกพิษทางอากาศ	ความถี่	ร้อยละ
ปริมาณรถยนต์	175	47.43
ระยะห่างจากถนน	45	12.20
การประกอบกิจกรรมในพื้นที่	46	12.47
การขาดแคลนต้นไม้	71	19.24
การควบคุมดูแล	29	7.86
ไม่ตอบ	3	0.81
รวม	369	100.00

แม้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามจะระบุว่ามลภาวะเป็นพิษมีสาเหตุมาจากปริมาณการจราจรที่คับคั่งในบริเวณพื้นที่ แต่เมื่อพิจารณาจากช่วงเวลาที่ปริมาณการจราจรแตกต่างกันพบว่าผลกระทบจากมลภาวะเป็นพิษที่มีต่อผู้ตอบแบบสอบถามมีสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกัน โดนที่รู้สึกรำคาญจากควันเสียประมาณร้อยละ 40 และมีปัญหาสุขภาพจากควันเสียรถยนต์ ไม่เกินร้อยละ 60 ซึ่งอาจเป็นเพราะสารพิษยังคงค้างอยู่ในอากาศ

**ตารางที่ 5.48 แสดงผลกระทบจากผลพิษทางอากาศตามช่วงเวลา**

ช่วงเวลา	ไม่ส่งผล	รำคาญ	มีปัญหาสุขภาพ	รวม
เช้า	6.30	34.10	59.60	100.00
กลางวัน	5.70	35.80	58.50	100.00
เย็น	3.80	41.10	55.10	100.00
กลางคืน	0.00	40.00	60.00	100.00

### 3) ปัญหาฝุ่นละออง

จากการสอบถามพฤติกรรมส่วนใหญ่ผู้อยู่อาศัยจะทำความสะอาดบ้านทุกวัน(66.98%)มีเพียง 8.37%เท่านั้นที่ทำความสะอาดบ้านอาทิตย์ละครั้ง

ตารางที่ 5.49 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาฝุ่นละอองจากพฤติกรรมการทำความสะอาดบ้านเรือน

การบำบัดฝุ่น	อาทิตย์ละครั้ง	2-3วันครั้ง	ทุกวัน	รวม
ความถี่	22	65	177	264
ร้อยละ	8.37	24.65	66.98	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เชื่อว่าฝุ่นละอองภายในพื้นที่ศึกษามีสาเหตุมาจากการจราจรที่คับคั่งถึง 51.16% อาจเพราะคิดว่าฝุ่นละอองส่วนใหญ่เกิดและสะสมอยู่บนท้องถนน รองลงมาได้แก่ การขาดต้นไม้กรองฝุ่น(20.93%) การเก็บกวาดขยะที่ไม่มีประสิทธิภาพ(14.42%) และ การประกอบกิจกรรมของเพื่อนบ้าน(13.49%) ที่อาจมีกิจกรรมบางอย่างที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองหรือเขม่าควัน

ตารางที่ 5.50 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาฝุ่นละออง

สาเหตุของปัญหาฝุ่นละออง	ความถี่	ร้อยละ
การจราจรคับคั่ง	134	51.16
กิจกรรมของเพื่อนบ้าน	35	13.49
ขาดต้นไม้กรองฝุ่น	55	20.93
การเก็บกวาดไม่มีประสิทธิภาพ	38	14.42
รวม	0	100.00

ผู้อยู่อาศัยภายในอาคารแทบทุกประเภทต้องทำความสะอาดบ้านบ่อยครั้งโดยมีสัดส่วนการต้องทำความสะอาดบ้านทุกวันมาเกือบ 70.00% เมื่อเทียบกับการทำความสะอาดที่น้อยครั้งกว่าใน 1 อาทิตย์ ยกเว้นผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์ที่ต้องบำบัดฝุ่นทุกวัน 56.52% น้อยกว่าการอยู่อาศัยในอาคารประเภทอื่น ซึ่งอาจเป็นเพราะความเป็นอาคารสูงจึงทำให้ฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมด้านล่างลอยขึ้นไปไม่ถึง

ตารางที่ 5.51 แสดงความถี่ของการทำความสะอาดบ้านเรือนตามประเภทของอาคาร

ประเภทอาคาร	อาทิตย์ละครั้ง	2-3วันครั้ง	ทุกวัน	รวม
บ้านเดี่ยว	13.64	18.18	68.18	100.00
ทาวน์เฮ้าส์	5.56	27.78	66.67	100.00
ตึกแถว	7.28	24.50	68.21	100.00
อพาร์ทเมนต์	13.04	30.43	56.52	100.00
เจดีย์	8.41	24.77	66.82	100.00

### 4) ปัญหาอากาศร้อนและไม่ถ่ายเท

อากาศร้อนและไม่ถ่ายเท ได้แก่ ภาวะไม่สบายอันเนื่องมาจากอุณหภูมิและการเคลื่อนที่ของอากาศ(ลม) การถ่ายเทของอากาศที่ดีสามารถลดความร้อนที่เกิดขึ้นกับอาคาร ทำให้ลดการใช้เครื่องปรับอากาศ และ ทำให้ผู้อยู่อาศัยมีสุขภาพแข็งแรง เกณฑ์ที่อาจนำมาใช้ตรวจสอบ การถ่ายเทของ

อากาศในพื้นที่ จึงอาจนำความถี่ของการใช้เครื่องปรับอากาศมาเป็นตัวชี้วัด เนื่องจาก เครื่องปรับอากาศ เป็นเครื่องมือสำหรับปรับอากาศให้อยู่ในสภาวะสบาย การเปิดเครื่องปรับอากาศจึงอาจตีความได้ว่าขณะนั้น ผู้เปิดเกิดความรู้สึกที่ไม่ได้อยู่ในสภาวะสบาย แต่อย่างไรก็ดี พฤติกรรมดังกล่าว ไม่อาจสามารถนำมาสรุป ถึงสภาพความร้อนและอากาศไม่ถ่ายเทได้ทั้งหมด เนื่องจาก การเปิดหรือไม่เปิดเครื่องปรับอากาศ เป็นผลมาจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ และ ความอดทนต่ออุณหภูมิที่เป็นเรื่องส่วนบุคคลด้วย

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องเปิดเครื่องปรับอากาศเป็นบางเวลา(57.01%) โดยสัดส่วนของผู้ที่ต้องเปิดเครื่องปรับอากาศตลอดวัน(22.43%)และผู้ที่ไม่จำเป็นต้องเปิดเครื่องปรับอากาศ(20.56%)มีปริมาณใกล้เคียงกัน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.52 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาอากาศไม่ถ่ายเทจากพฤติกรรมการเปิดเครื่องปรับอากาศ

การเปิดเครื่องปรับอากาศ	ไม่เปิดเลย	เปิดบางเวลา	เปิดทั้งวัน	รวม
ความถี่	54	151	59	264
ร้อยละ	20.56	57.01	22.43	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ความหนาแน่น(60.16%)เป็นสาเหตุของปัญหาอากาศร้อนและไม่ถ่ายเท ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของอากาศที่ต้องการระยะห่างที่พอเพียง ส่วนสาเหตุที่ถูกระบุรองลงมาได้แก่ ลักษณะทางกายภาพของอาคารเช่นขนาดช่องเปิดการวางทิศทางของอาคารที่สอดคล้องกับทิศทางหลักของลม (17.34%) และการมีอาคารขนาดใหญ่มาตั้งขวางทิศทางลม(16.26%) ซึ่งอาจทำให้ ลมไม่สามารถพัดผ่านมาสู่อาคารที่อยู่ด้านท้ายลมได้

ตารางที่ 5.53 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาอากาศร้อนและไม่ถ่ายเท

สาเหตุของปัญหาอากาศร้อนและไม่ถ่ายเท	ความถี่	ร้อยละ
การมีอาคารขนาดใหญ่อยู่ในพื้นที่	60	16.26
ลักษณะทางกายภาพของอาคาร	64	17.34
ความหนาแน่นของอาคาร	222	60.16
การประกอบกิจกรรมภายนอกอาคาร	10	2.71
การขาดแคลนต้นไม้	8	2.17
ไม่ตอบ	5	1.36
รวม	369	100.00

พบว่าอาคารประเภทบ้านเดี่ยวและ ทาวน์เฮ้าส์ มีความจำเป็นต้องเปิดเครื่องปรับอากาศทั้งวันในสัดส่วนที่น้อยมาก เมื่อเทียบกับการอยู่อาศัยในอาคารที่มีความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างต่อพื้นที่ปลูกสร้างมากกว่าเช่น ตึกแถว(26.49%) และ อพาร์ทเมนต์(27.27%) สำหรับอพาร์ทเมนต์ที่มีถึง 45.45% ไม่เปิดเครื่องปรับอากาศเลยนั้นน่าจะเป็นเพราะสภาพเศรษฐกิจของผู้อยู่อาศัย

ตารางที่ 5.54 แสดงพฤติกรรมการปิดเปิดเครื่องปรับอากาศตามประเภทที่อยู่อาศัย

ประเภทอาคาร	ไม่เปิดเลย	เปิดบางเวลา	เปิดทั้งวัน	รวม
บ้านเดี่ยว	27.27	68.18	4.55	100.00
ทาวน์เฮ้าส์	5.56	94.44	-	100.00
ตึกแถว	17.88	55.63	26.49	100.00
อพาร์ทเมนต์	45.45	27.27	27.27	100.00
รวม	20.66	57.28	22.07	100.00

### 5) ปัญหาการขาดแสงแดดในเวลากลางวัน

แสงแดดจัดเป็นพลังงานที่ได้ไปล่าจากธรรมชาติหากมีการจัดการที่ดีโดยเฉพาะการจัดการทางด้านกายภาพ จะทำให้น้ำมันมาใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ แสงแดด ทำให้สามารถมองเห็นได้ในเวลากลางวัน มีวิตามินบี ช่วยค่าเชื้อโรค และ ทำให้ผ้าแห้ง เกณฑ์ในการวัดระดับความรุนแรงของปัญหาการเข้าไม่ถึงของแสงแดดอาจทำได้โดย การพิจารณา การใช้ไฟฟ้าแสงสว่างในอาคารในเวลากลางวันหรือเวลาที่ใช้ในการตากผ้าให้แห้ง

แม้ว่าจะเป็นปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เห็นว่ามีค้ำคัญนักแต่ผู้ตอบแบบสอบถามถึง 51.89% จำเป็นต้องเปิดไฟฟ้าแสงสว่างภายในอาคารเพื่อการประกอบกิจวัตรประจำวันทั่วไป และ 32.95% ต้องเปิดไฟขณะทำงาน และมีเพียง 14.77% ที่นำเอาแสงสว่างจากธรรมชาติมาใช้ได้อย่างเต็มที่

ตารางที่ 5.55 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาการขาดแสงแดดจากพฤติกรรมการเปิดไฟแสงสว่าง

การเปิดไฟฟ้าแสงสว่าง	ไม่เปิดตอนกลางวัน	เปิดขณะทำงาน	เปิดทั้งวัน	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	39	87	137	1	264
ร้อยละ	14.77	32.95	51.89	0.38	100.00

ส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่า ความหนาแน่นหรือการที่อาคารตั้งอยู่ใกล้กันเกินไป(38.26%)ซึ่งทำให้มุมรับแสงของพื้นที่ผิวดินแคบลงเป็นสาเหตุของการขาดแสงสว่างในเวลากลางวันของพื้นที่ศึกษา รองลงมาได้แก่การมีอาคารสูงอยู่ในพื้นที่ทำให้เกิดเงาขนาดใหญ่(24.24%) การประกอบกิจกรรมภายนอกอาคารเช่นการวางหาบแร่แผงลอยซึ่งมักมีการชิงผ้าใบหรือกางร่มจนแสงแดดส่องไม่ถึงพื้น (18.18%) และลักษณะทางกายภาพของอาคารในพื้นที่เองที่ขาดการเจาะช่องเปิดพอเพียง(15.53%)

ตารางที่ 5.56 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาการขาดแสงสว่าง

สาเหตุของปัญหาการขาดแสงแดดในเวลากลางวัน	ความถี่	ร้อยละ
การมีอาคารขนาดใหญ่อยู่ในพื้นที่	64	24.24
ลักษณะทางกายภาพของอาคาร	41	15.53
ความหนาแน่นของอาคาร	101	38.26
การประกอบกิจกรรมภายนอกอาคาร	48	18.18
ไม่ตอบ	10	3.79
รวม	264	100.00

การอยู่อาศัยรูปแบบอาคารที่แตกต่างกันทำให้พฤติกรรมการปิดเปิดไฟแตกต่างกันจะเป็นได้จากการที่ผู้อยู่อาศัยในอาคารพาณิชย์จำเป็นต้องเปิดไฟฟ้าแสงสว่างทั้งวันถึง 62.91% ตามด้วยอพาร์ทเมนต์(34.78%) ทาวเฮาส์(27.78%) และ บ้านเดี่ยวซึ่งจำเป็นต้องเปิดไฟเพียง 13.64% เท่านั้น ซึ่งนอกจากการที่ลักษณะทางกายภาพของตึกแถวที่ขาดช่องเปิดและอยู่กันอย่างหนาแน่นแล้ว กิจกรรมการซื้อขายที่ต้องกระทำทั้งวันยังเป็นสาเหตุหลักให้ผู้อยู่อาศัยต้องเปิดไฟฟ้าแสงสว่างตลอดเวลา

ตารางที่ 5.57 แสดงพฤติกรรมการปิดเปิดไฟฟ้าแสงสว่างตามประเภทอาคารที่อยู่อาศัย

ประเภทอาคาร	ไม่เปิดตอนกลางวัน	เปิดไฟขณะทำงาน	เปิดไฟทั้งวัน	รวม
บ้านเดี่ยว	50.00	36.36	13.64	100.00
ทาวเฮาส์	11.11	61.11	27.78	100.00
ตึกแถว	7.28	29.80	62.91	100.00
อพาร์ทเมนต์	34.78	30.43	34.78	100.00
รวม	14.88	33.02	52.09	100.00

## 6) ปัญหาภูมิทัศน์ไม่สวยงาม

ภูมิทัศน์ คือ ทัศนียภาพอันเกิดจากองค์ประกอบทางกายภาพของสภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์ที่สวยงามทำให้เกิดความเจริญตาเจริญใจ และ ความภาคภูมิใจในชุมชน ภูมิทัศน์ที่เป็นปัญหาคือ ภาพของเมืองที่อาจบกร่องในองค์ประกอบทางศิลปะ ขาดความกลมกลืนประดักประเดิด ซึ่งอาจเกิดกับองค์ประกอบทางกายภาพทั้งหลักและรองของชุมชน

สภาพความทรุดโทรมของอาคารภายในพื้นที่เป็นปัจจัยที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (33.88%) เชื่อว่าเป็นสาเหตุของปัญหาภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ไม่สวยงาม รองลงมาได้แก่ ความสะอาดซึ่งทำให้ไม่ต้องการที่จะเข้ามาสัมผัส (24.59%) ความปะปนของขนาดอาคาร (18.58%) และ รูปลักษณะภายนอกของอาคารไม่สอดคล้องกัน(13.93%) ซึ่งทำให้เกิดภาพที่ขัดตา หรือเส้นขอบฟ้าที่เว้าแหว่ง

ตารางที่ 5.58 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาภูมิทัศน์ไม่สวยงาม

สาเหตุของปัญหาภูมิทัศน์ไม่สวยงาม	ความถี่	ร้อยละ
ความสะอาด	90	24.39
สภาพความทรุดโทรมของอาคาร	124	33.60
การมีอาคารขนาดเล็กและใหญ่ปะปนกัน	68	18.43
รูปลักษณะของอาคารไม่สอดคล้องกัน	51	13.82
การประกอบกิจกรรมภายนอกอาคาร	26	7.05
การขาดแคลนต้นไม้	7	1.90
ไม่ตอบ	3	0.81
รวม	369	100.00

### 5.2.4. ปัญหาบริการสาธารณะ

#### 1) ปัญหาน้ำท่วมขัง

น้ำท่วมเป็นเหตุของความไม่สะดวกสบาย อาจเกิดจากขีดความสามารถที่จำกัดในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ สามารถวัดระดับความรุนแรงของปัญหาได้จากระดับความสูงของน้ำท่วม หรือ ระยะเวลาที่ใช้ในการระบายน้ำ

จากการสังเกตการณ์ของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ส่วนใหญ่พบว่าน้ำท่วมขังในพื้นที่จะลดลงภายใน 1 วัน(76.64%) และแสดงให้เห็นว่าพื้นที่ศึกษาสามารถระบายน้ำได้โดยใช้เวลาไม่เกิน 3 วัน

ตารางที่ 5.59 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาน้ำท่วมขังจากการสังเกตของผู้ตอบแบบสอบถาม

ระยะเวลาระบายน้ำท่วม	ใน 1 วัน	ใน 3 วัน	ใน 1 สัปดาห์	รวม
ความถี่	202	62	-	264
ร้อยละ	76.64	23.36	-	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการดูแลรักษาไม่ให้อั้วระบายน้ำอุดตัน(49.62%) เป็นสาเหตุของปัญหาน้ำท่วมขัง ขณะที่มียังเพียง 10.61% ที่เชื่อว่าปัญหาน้ำท่วมขังของพื้นที่เกิดจากโครงข่ายท่อระบายน้ำไม่ทั่วถึงอาจเป็นเพราะในพื้นที่มีโครงข่ายการระบายน้ำท่วมขังที่ทั่วถึงอยู่แล้ว



และมีอีก 19.70% ที่เชื่อว่าขีดความสามารถในการระบายน้ำของพื้นที่ยังไม่ดีพอ เท่ากับ เชื่อว่าสภาพพื้นที่ที่เป็นหลุมเป็นบ่อไม่เรียบร้อย(19.70%)เป็นสาเหตุ

ตารางที่ 5.60 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาหน้าท่วมขัง

สาเหตุของปัญหาหน้าท่วมขัง	ความถี่	ร้อยละ
โครงข่ายสาธารณูปโภคไม่ทั่วถึง	28	10.61
ความสามารถในการรองรับของสาธารณูปโภค	52	19.70
สภาพผิวจราจร	52	19.70
ท่อระบายน้ำอุดตันขาดการดูแลรักษา	131	49.62
ไม่ตอบ	1	0.38
รวม	264	100.00

## 2) ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

อาชญากรรมทำความเดือดร้อนให้กับทั้งประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่และผู้เข้ามาทำธุระ นอกจากการดูแลจากเจ้าหน้าที่แล้วลักษณะทางกายภาพของชุมชน ก็มีส่วนช่วยป้องกันเหตุร้ายที่จะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นความสว่างของพื้นที่ในเวลาค่ำคืน หรือ การไม่ปล่อยให้มียุทธภัณฑ์เปลี่ยวร้างภายในพื้นที่ การวัดระดับความรุนแรงของปัญหาอาจใช้พฤติกรรมในการระวังภัยของผู้อยู่อาศัยมาพิจารณา เช่น ต้องมีเพื่อนเดินในเวลากลางคืน หรือ ต้องติดตั้งเหล็กตัดกับช่องเปิดของอาคาร

64.02% ของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ระบุว่าเคยเกิดเหตุอาชญากรรมในพื้นที่แบบนับครั้งได้ ขณะที่ มีผู้ระบุว่าไม่เคยเกิดเหตุในพื้นที่เลย 32.71% และอีกเพียง 3.27% ที่ระบุว่าเกิดเหตุอาชญากรรมในพื้นที่บ่อยครั้ง

ตารางที่ 5.61 แสดงความรุนแรงของปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการแบบสอบถาม

การเกิดเหตุอาชญากรรม	ไม่เคย	นับครั้งได้	บ่อยครั้ง	รวม
ความถี่	86	169	9	264
ร้อยละ	32.71	64.02	3.27	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นว่าการเดินทางในเวลากลางคืนไม่มีปัญหาจากความสว่างที่ไม่พอเพียงโดย 76.15% ตอบว่า พื้นที่ที่ศึกษาสว่างและสามารถมองเห็นได้ดี ขณะที่ อีก 21.95% ที่เหลือมีความเห็นว่าพื้นที่ในเวลากลางคืนมืดเกินไป

ตารางที่ 5.62 แสดงระดับความรุนแรงของปัญหาแสงสว่างในเวลากลางคืนจากการแบบสอบถาม

ไฟฟ้าทางเดิน	สว่างพอมองเห็น	มืดไม่ปลอดภัย	มืดไม่เห็นทาง	ไม่ตอบ	รวม
ความถี่	281	81	5	2	369
ร้อยละ	76.15	21.95	1.36	0.54	100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นหลากหลายต่อสาเหตุของความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเมื่อเข้ามาใช้พื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่เห็นว่าการดูแลเอาใจใส่จากเจ้าหน้าที่(36.74%)เป็นสาเหตุหลัก รองลงมาได้แก่โครงข่ายไฟฟ้าแสงสว่างและบ่อมยาม(24.62%) และการมีแหล่งมั่วสุ่มในพื้นที่

ศึกษา(23.11%) ขณะที่การมีสถานที่เปลี่ยนในชุมชนแม้ว่าจะถูกเลือกน้อยที่สุดแต่ก็มีสัดส่วนถึง 13.64%



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.63 แสดงความเห็นต่อสาเหตุของปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

สาเหตุของปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน	ความถี่	ร้อยละ
โครงข่ายสาธารณูปโภค	65	24.62
การมีสถานที่เปลี่ยวในพื้นที่	36	13.64
การมีแหล่งมั่วสุมในพื้นที่	61	23.11
การเอาใจใส่ของเจ้าหน้าที่	97	36.74
ไม่ตอบ	5	1.89
รวม	264	100.00

### 3) ปัญหาความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย

ไฟไหม้และการลุกลามของเพลิงทำให้เกิดความสูญเสียอย่างมากมาพร้อมกับชุมชน ความเสี่ยงที่จะเกิดไฟไหม้ทำให้ผู้อยู่อาศัยเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยไม่เป็นสุข ลักษณะทางกายภาพของชุมชนอาจมีผลต่อความเสี่ยงของการเกิดอัคคีภัย เช่น วัสดุก่อสร้าง หรือ ระยะห่างระหว่างอาคารที่น้อยเกินไป รวมทั้งโครงข่ายของระบบป้องกันอัคคีภัยที่รัฐเป็นผู้จัดหา

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เชื่อว่าปัญหาความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยในพื้นที่ศึกษาเกิดจากการประกอบกิจกรรมภายในอาคารซึ่งมีความปะปนของทั้งเพื่อการอยู่อาศัย, พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม(31.82%) และขนาดถนนที่แคบเกินกว่าระดับเพลิงจะเข้ามาทำงานได้สะดวก(29.17%) รองลงมาได้แก่ความหนาแน่นของอาคารที่ง่ายต่อการลุกลามของเพลิง(14.39%) และ โครงข่ายของท่อน้ำดับเพลิงที่ไม่ทั่วถึง(13.64%)

ตารางที่ 5.64 แสดงความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อสาเหตุของปัญหาความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย

สาเหตุของปัญหาความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย	ความถี่	ร้อยละ
โครงข่ายสาธารณูปโภค	36	13.64
สภาพความทรุดโทรมของอาคาร	15	5.68
อาคารสูงเกินไป	12	4.55
ความหนาแน่นของอาคาร	38	14.39
การประกอบกิจกรรมภายในอาคาร	84	31.82
ขนาดถนน	77	29.17
ไม่ตอบ	2	0.76
รวม	264	100.00

### 5.3. ความสัมพันธ์ของปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษา

ในส่วนที่ผ่านมาผู้ศึกษาได้พยายามใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือเพื่อให้ทราบถึง สภาพทั่วไป ทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม กายภาพ และ สภาพปัญหาที่ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต้องเผชิญ พร้อมกับ ทดลองสอบถามถึงสาเหตุของปัญหา กับผู้อยู่อาศัยในฐานะผู้สังเกตการณ์ ที่อยู่ใกล้ชิดพื้นที่ ร่วมกับ การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพ กับ ปัญหาที่เกิดขึ้นด้วยวิธีการทางสถิติ(Cross Tab) ซึ่งทำให้ทราบถึง ความเชื่อมโยงในลักษณะเหตุและผลบางประการของ สภาพพื้นที่กับปัญหาที่เกิดขึ้น สำหรับส่วนนี้ จะเป็นความพยายามในการนำปัญหาที่ได้รับทราบมาแล้ว ทาบลงบนพื้นที่ ศึกษา เพื่อใช้เป็นหนึ่งในเกณฑ์ชี้วัดแนวทางการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่

จากแบบสอบถามที่ให้ผู้ตอบให้คะแนนจาก 1 ถึง 5 (ค่า 3 เป็นค่ากลาง) เรียงตามระดับความรุนแรงของแต่ละปัญหาจากน้อยไปมาก พบว่า เมื่อจำแนกทัศนคติต่อระดับความรุนแรงของปัญหา ออกตามกลุ่มพื้นที่ย่อย จะทำให้เห็น ภาพของกลุ่มพื้นที่ที่มีระดับความรุนแรงของปัญหาต่างๆ และ ทราบถึง ปัญหาที่ผู้อยู่อาศัยในแต่ละกลุ่มพื้นที่ต้องเผชิญ โดยพื้นที่ที่เป็นอักษรภาษาอังกฤษนั้น ได้แก่ พื้นที่ย่อยภายในพื้นที่ศึกษาที่แบ่งแยกไว้ตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในบทที่ 4 ส่วนพื้นที่ที่กำกับด้วยอักษรภาษาไทยนั้นเป็นพื้นที่ที่แยกขึ้นจากการสอบถาม กลุ่มตัวอย่างที่อยู่อาศัยภายนอกชุมชนที่แบ่งพื้นที่ในการสุ่ม “ก” คือ พื้นที่อยู่ทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษาติดกับถนนเพชรบุรี “ข” คือพื้นที่ที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา ติดกับบริเวณช.จากรัฐัน “ค” คือพื้นที่ที่อยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษาเข้าถึงได้จากทางถนนราชปรารภ “ง” คือพื้นที่ที่อยู่ทาง ทิศเหนือของพื้นที่ศึกษาบริเวณถนนนิคมมักกะสัน และ “จ” คือการสุ่มสอบถามจากบุคคลภายนอกที่ไม่พบในบริเวณพื้นที่

สำหรับพื้นที่ ที่ไม่ระบุค่าเฉลี่ยของคะแนนจากการสอบถาม ซึ่งได้แก่พื้นที่ย่อย D, M, O และ U นั้น เป็นเพราะเป็นพื้นที่ที่ปัจจุบันไม่ได้ใช้เพื่อการอยู่อาศัย แต่ใช้ในกิจการอย่างอื่น เช่น พื้นที่ย่อย D เป็นหน่วยงานทางราชการ M และ O นั้น เป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคาร ส่วนพื้นที่ย่อย U นั้นเป็นพื้นที่โล่งที่ยังไม่มีสิ่งปลูกสร้างถาวร

เมื่อแยกพิจารณาปัญหาของแต่ละพื้นที่พบว่า พื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพหรือที่ตั้งที่แตกต่างกัน ก็จะมีลักษณะและสภาพปัญหาที่แตกต่างกัน บางพื้นที่มีจำนวนปัญหามาก บางพื้นที่มีจำนวน ปัญหา น้อย รวมทั้ง ระดับความรุนแรงที่ผู้ใช้สอยรับรู้ก็แตกต่างกันด้วย ดังนั้น แนวทางการแก้ไข ปัญหาของ แต่ละกลุ่มพื้นที่จึงต้องมีความแตกต่างกันไป ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาที่จะกล่าวถึงใน บทต่อไปนั้น ไม่ได้มาจากปัญหาการใช้สอยของพื้นที่โดยตรง แต่ จะเกิดจากการวิเคราะห์ถึง สาเหตุ ทางกายภาพของ ปัญหา ซึ่งสามารถแก้ไขได้ด้วยวิธีการ พื้นฟูเมือง

อย่างไรก็ดี แม้จะแยกพิจารณา ปัญหาออกตามพื้นที่ย่อย แต่ทัศนคติต่อปัญหาของผู้อยู่อาศัย อาจไม่ได้เป็นตัวแทนที่แท้จริงของพื้นที่นั้นๆ เนื่องจาก ความไม่ชัดเจนของขอบเขตทางด้านกายภาพ และ ผลของสาเหตุที่กระทบกระเทือนพื้นที่ โดยไม่จำกัดเพียงขอบเขตของ จุดเกิดเหตุเท่านั้น ดังนั้น การกำหนดแนวทางการพัฒนาจึงได้พิจารณา สาเหตุทางกายภาพซึ่งเป็นปัจจัยที่อยู่กับที่ และ มีความเปลี่ยนแปลงน้อย ควบคุมไปด้วย

ตารางที่ 5.65 แสดงทัศนคติต่อระดับความรุนแรงของปัญหาของแต่ละกลุ่มพื้นที่ย่อย

พื้นที่ย่อย	ปัญหาการจราจรติดขัด	ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ปัญหาความไม่สะดวกสบายในการขับขี่	ปัญหาความไม่สะดวกสบายในการเดินเท้า	ปัญหาความไม่สะดวกสบายในการจอดรถ	ปัญหาความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่ง	ปัญหาความไม่สะดวกในการใช้พื้นที่ว่าง	ปัญหาความไม่สะดวกสบายในการใช้อาคาร	ปัญหาความไม่คุ้มค่าในการใช้ที่ดิน	ปัญหาความสัมพัทธ์ระหว่างเพื่อนบ้าน	ปัญหาความไม่เป็นส่วนตัว	ปัญหาอากาศร้อนและไม่ถ่ายเท	ปัญหาการขาดแสงแดดในเวลากลางวัน	ปัญหาภูมิทัศน์ไม่สวยงาม	ปัญหาความสกปรกทางอากาศ	ปัญหาความสกปรกทางเสียง	ปัญหาน้ำท่วมขัง	ปัญหาความเสียงตอการเกิดอุบัติเหตุ	ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
A	4.42	4.08	3.83	2.83	4.00	2.67	4.08	3.08	2.75	3.08	3.33	4.33	3.50	3.33	4.08	3.92	1.83	3.58	3.00
B	3.67	2.54	3.46	3.42	4.24	2.12	4.01	2.58	3.37	2.71	2.72	3.78	3.86	3.27	3.93	3.58	2.04	3.79	2.74
C	4.30	3.87	3.75	3.64	2.92	2.09	3.35	3.10	3.00	2.41	3.43	3.33	3.35	3.65	4.54	4.51	2.11	3.13	3.41
D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E	3.72	2.87	4.13	3.70	4.28	2.06	3.99	2.85	3.38	2.64	3.01	3.55	3.38	3.67	4.48	3.93	2.07	3.48	3.00
F	3.72	2.95	4.19	3.57	4.41	2.06	4.26	3.12	3.55	2.80	3.45	3.99	3.49	3.73	4.40	4.08	1.91	3.46	3.23
G	4.05	3.25	3.75	3.15	4.15	3.40	2.90	3.15	3.30	1.80	1.90	3.45	3.00	3.55	4.10	3.55	2.50	3.55	3.45
H	3.40	3.90	4.30	3.20	3.10	2.70	3.80	3.20	3.20	3.10	3.00	3.00	3.40	3.70	4.00	3.70	2.60	3.20	2.90
I	4.00	2.27	3.45	3.00	2.27	2.55	3.18	2.27	3.55	2.09	2.91	3.18	2.82	3.18	3.82	3.27	2.64	4.55	2.45
J	4.29	3.30	3.85	3.59	4.30	3.15	4.23	3.10	3.55	2.59	3.65	4.25	3.78	3.94	4.38	4.03	2.12	3.21	3.18
K	4.33	3.28	3.97	3.50	4.03	3.38	3.78	3.58	3.93	2.34	3.28	4.26	3.92	4.44	4.30	4.28	3.92	3.66	2.83
L	3.42	2.58	3.63	3.63	3.17	2.75	3.25	2.96	3.71	2.50	3.08	2.88	2.92	3.33	2.96	3.21	2.13	3.75	3.67
M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N	3.80	2.72	3.14	2.54	4.02	2.23	3.69	2.48	3.42	2.62	2.70	3.10	3.14	3.25	3.50	3.24	2.10	3.91	2.67
O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
P	4.80	3.80	4.80	4.20	4.40	2.40	2.00	3.00	4.60	4.00	2.20	2.40	1.80	4.20	4.40	4.20	3.60	4.20	3.00
Q	4.46	3.88	3.79	3.25	4.17	3.42	4.42	3.13	3.92	1.63	3.17	4.13	3.75	4.25	4.58	4.42	2.13	3.83	2.88
R	4.18	3.38	4.21	3.19	4.56	3.17	4.12	3.51	3.76	2.88	3.52	3.86	3.50	3.98	4.43	4.14	2.61	3.51	3.86
S	3.93	3.64	3.65	3.54	4.03	2.42	4.13	3.35	3.25	2.92	4.08	4.00	3.85	4.22	4.01	3.78	2.96	3.96	3.31
T	4.43	3.43	4.43	4.14	5.00	2.86	4.86	2.86	3.43	3.71	4.57	4.43	5.00	5.00	4.71	4.71	3.14	4.71	4.71
U	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V	4.77	3.61	4.08	3.30	4.08	2.23	3.85	3.26	4.33	2.44	3.24	4.27	3.82	3.94	4.85	4.71	2.46	4.08	3.15
W	3.67	3.00	4.33	3.33	4.00	2.33	3.67	2.67	3.00	1.67	3.00	3.00	3.33	4.00	3.33	3.00	1.33	3.00	3.00
ก	4.67	3.38	3.67	3.50	3.87	3.17	3.96	3.46	3.08	-	-	4.04	3.04	3.75	4.46	4.25	3.67	3.63	3.92
ข	4.40	2.80	3.35	2.95	3.70	2.80	3.30	3.39	2.55	-	-	4.20	3.50	3.60	4.50	4.05	2.95	3.60	3.55
ค	4.65	3.45	4.55	3.90	4.11	3.25	4.15	3.37	2.65	-	-	4.40	2.80	3.40	4.55	4.70	3.25	4.15	3.95

ง	4.59	3.09	3.05	3.23	3.18	3.00	3.64	2.95	3.00	-	-	3.86	2.95	3.45	3.91	3.64	3.59	3.41	3.27
จ	4.83	3.44	4.00	3.72	4.06	3.06	4.06	3.17	3.11	-	-	4.22	3.22	3.22	4.06	4.28	3.11	4.28	3.50
เฉลี่ย	4.23	3.26	3.76	3.35	3.84	2.75	3.80	3.08	3.32	2.61	3.23	3.77	3.37	3.67	4.17	3.96	2.68	3.70	3.26

ปัญหาที่จัดเป็นปัญหาของพื้นที่ศึกษา คือปัญหาที่มีระดับความรุนแรงในระดับที่ต้องการการแก้ไข และเป็นเงื่อนไขในการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งพิจารณาจาก

- ทักษะของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ที่จากการสัมภาษณ์และตอบแบบสอบถาม เนื่องจากเป็นการพิจารณาปัญหาจากความต้องการโดยตรงของผู้ใช้สอยซึ่งการแก้ปัญหาจะตอบสนองความต้องการสูงสุดของผู้ใช้ แต่อาจขาดเกณฑ์การตัดสินใจที่แน่นอน และการตัดสินใจปัญหาอาจมีความโน้มเอียงไปตามประสบการณ์ส่วนบุคคล และ ผลประโยชน์ส่วนตัว
- พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ซึ่งได้จากการตอบแบบสอบถาม และการเฝ้าสังเกตของผู้ทำการศึกษาเอง ซึ่งการพิจารณาระดับความรุนแรงของปัญหาด้วยวิธีการนี้ เป็นวิธีการที่มีเกณฑ์ในการชี้วัดแน่นอน แต่ไม่อาจบ่งชี้ความรู้สึกที่แท้จริงของผู้ใช้ได้ เป็นต้นว่า ด้วยพฤติกรรมแบบเดียวกันบางคนอาจมองว่าเป็นปัญหาแต่บางคนมองว่าไม่
- ทักษะของผู้อยู่อาศัยภายนอกพื้นที่ ที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้เข้ามาใช้พื้นที่ในลักษณะต่างๆ เป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาปัญหาของพื้นที่ จากมุมมองภายนอก ที่แม้จะสัมผัสปัญหาในระดับที่ผิวเผินกว่า แต่ก็มุมมองที่ตัดอคติของการเป็นเจ้าของพื้นที่ออกไป
- ทักษะของผู้ทำการศึกษา ซึ่งทำการพิจารณาระดับความรุนแรงของปัญหา จากการเข้าสำรวจพื้นที่และสอบถามผู้ใช้พื้นที่ โดยนำมาเปรียบเทียบกับหลักวิชาการและเอกสารต่างๆ ซึ่งอาจเป็นการตัดสินใจปัญหาที่ขาดความลึกเนื่องจากไม่ได้เป็นผู้ใช้พื้นที่โดยตรง แต่มีเกณฑ์ชี้วัดที่แน่นอน เป็นธรรมชาติ

ในการศึกษา ได้นำเอาทัศนคติและพฤติกรรมดังที่ได้กล่าวมาแล้วนี้มาประมวลเพื่อจัดอันดับปัญหาที่มีนัยสำคัญต่อการกำหนดเงื่อนไขการพัฒนา โดยแบ่งระดับปัญหาออกเป็นกลุ่มดังต่อไปนี้

### 5.3.1. ปัญหาหลักของพื้นที่ศึกษา

#### ฝุ่นละอองและควันพิษ

เป็นหนึ่งในปัญหาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่มีระดับความรุนแรงสูงสุด จากแบบสอบถามพบว่า นอกจากจะมีสาเหตุมาจากปริมาณการจราจรที่คับคั่งแล้ว ปัญหายังมีความเชื่อมโยงกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ซึ่งได้แก่ ระยะห่างและการเข้าถึงจากถนน ซึ่งทำให้เกิดการเข้าถึงของฝุ่นควันและปริมาณต้นไม้และพื้นที่สีเขียว ซึ่งช่วยกรองฝุ่นควัน และ เพิ่มปริมาณก๊าซออกซิเจนในอากาศ

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหาความรุนแรง ได้แก่ C E F P Q R T V  
การจราจรติดขัด

แม้จะเป็นปัญหาที่พบเห็นทั่วไปในกรุงเทพมหานคร แต่ จากสภาพพื้นที่ที่เป็นทางผ่านของการเดินทาง และเป็นย่านการค้าในเขตเมืองชั้นใน ทำให้ ปัญหาจราจรติดขัดเป็นปัญหาหลักของพื้นที่ที่มีระดับความรุนแรงสูงเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่นๆ การขาดความสมดุลของอุปสงค์ และอุปทานในการเดินทางเป็นเหตุของปัญหา ซึ่งทำให้ นอกจาก ปริมาณรถยนต์ที่อยู่บนท้องถนน แล้วยังต้องพิจารณาความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้วยซึ่งได้แก่ ขนาดพื้นที่ผิวจราจร และ ความกว้างของโครงข่ายถนน ซึ่งเป็นลักษณะทางกายภาพของพื้นที่

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ A C J K P Q T V

#### มลพิษทางเสียง

เช่นเดียวกับปัญหาหมอกควันเป็นพิษอื่น ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพกายสุขภาพใจของผู้อาศัย มีสาเหตุหลักมาจาก สิ่งของหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดสารพิษ แต่จากการศึกษา พบว่า ลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสม สามารถ บรรเทาปัญหา มลพิษทางเสียงได้ เช่น ระยะห่างที่มากพอช่วยลดความรุนแรงของเสียงดังที่ได้ยิน ขณะที่ วัสดุหรืออุปกรณ์ เช่น ดันไม้ กำแพงดูดเสียง สามารถป้องกันเสียงดังให้เกิดการรบกวนกิจกรรมอยู่อาศัยหรือกิจกรรมอื่น ๆ ได้

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ C F J K P Q R T V

#### การขาดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

เป็นหนึ่งในปัญหาการใช้สอยพื้นที่ ซึ่งทำให้ความเจริญเติบโต เฟื่องฟูของย่านการค้า ชะลอหรือหยุดชะงักลง จากการศึกษาพบว่า การบริหารการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดความคุ้มค่า จะช่วยลดต้นทุนการผลิตของแต่ละหน่วยการค้าลง รวมถึงลักษณะของกายภาพและกิจกรรมในพื้นที่ สามารถที่จะดึงดูดผู้ซื้อให้เข้ามาจับจ่ายในพื้นที่ได้ ไม่ว่าจะเป็น สภาพของอาคาร หรือ ความน่าสนใจของกิจกรรม

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ F I J K L P Q R V

#### การขับขี่ไม่สะดวก

หนึ่งในปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง โดยมักเกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษาเองที่มีลักษณะเป็นถนนซอย ที่แม้จะมีปริมาณการจราจรไม่หนาแน่น แต่เนื่องจากสภาพของพื้นที่ไม่เอื้อต่อการขับขี่ที่สะดวกปลอดภัย โดยจากการศึกษา ปัญหาดังกล่าวมีสาเหตุมาจากลักษณะทางกายภาพของถนนโดยตรง เช่น ขนาดพื้นที่ผิวจราจร โครงข่าย และการเข้าถึงของถนน เป็นต้น รวมทั้งมีสาเหตุมาจากระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ ซึ่งลดพื้นที่ผิวจราจรลงด้วยการจอดรถบนขอบทาง และการเดินรถที่สะเปะสะปะขาดความชัดเจน

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ E F H P R T V W

#### การเดินเท้าไม่สะดวก

เป็นหนึ่งในปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมการเดินทาง เช่นเดียวกับการขับขี่ที่ไม่สะดวก ซึ่งมีสาเหตุมาจากองค์ประกอบทางกายภาพของ การเดินทาง ได้แก่ ขนาดพื้นที่ผิวทางเท้า ซึ่งต้องการความทั่วถึงและต่อเนื่อง รวมถึง ระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ ซึ่งเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่บาทวิถีให้เกิดประโยชน์สูงสุด

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ C E F J K L P S T

#### อากาศร้อนและไม่ถ่ายเท

เป็นหนึ่งในปัญหาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งทำให้เกิดภาวะไม่สบายในการอยู่อาศัย ซึ่งมีหลักเกณฑ์ชัดเจน เกี่ยวกับ องค์ประกอบของการอยู่อาศัยอันได้แก่ ค่าความร้อน ค่าความชื้น แสงสว่าง และ การเคลื่อนที่ของอากาศ ในการชีวิต ความรุนแรงของปัญหา จากการศึกษาและออกแบบสอบถามพบว่า อุณหภูมิ และ การเคลื่อนที่ของอากาศนั้น ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โดยตรง ซึ่งได้แก่ ความหนาแน่นของอาคาร ซึ่งระยะที่ใกล้กันเกินไปทำให้ อากาศขาดการหมุนเวียน

และ ความปะปนของขนาดอาคาร ซึ่งทำให้เกิดการบังลมจากอาคารขนาดใหญ่ นอกจากนี้ รูปแบบอาคารที่ไม่เหมาะสมกับภูมิอากาศของพื้นที่ก็เป็นเหตุผลสำคัญของเกมเพิ่มอุณหภูมิภายในอาคาร

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ A J K Q S T V

### 5.3.2. ปัญหาของพื้นที่ศึกษา

#### ภูมิทัศน์ไม่สวยงาม

เป็นหนึ่งในปัญหาสภาพแวดล้อม ที่ส่งผลทางจิตวิทยากับผู้ใช้ เกิดขึ้นในหลายระดับนับจากความสะอาดของพื้นที่ ซึ่งแก้ไขได้ด้วยการทำความสะอาด สภาพความทรุดโทรมของอาคาร จนถึงความบกพร่องของการขาดองค์ประกอบทางศิลปะ เช่น การขาดความต่อเนื่อง และ จังหวะ ของอาคาร ดังเช่น รูปแบบและขนาดอาคารของอาคารที่ไม่สอดคล้องกลมกลืนกัน ที่พบในพื้นที่

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ J K P Q R S T V W  
ความไม่เป็นส่วนตัว

เป็นหนึ่งในปัญหาที่เกิดจากการใช้สอยพื้นที่ ความเป็นสัดส่วนของการประกอบกิจกรรมทำให้ลดการรบกวนซึ่งกันและกัน และ ทำให้เกิดความสบายใจในการอยู่อาศัยจากการศึกษา และแบบสอบถามพบว่า นอกจากอุปนิสัยของเพื่อนบ้านแล้ว ลักษณะทางกายภาพของอาคาร ก็เป็นปัจจัยสำคัญในการทำให้เกิดความสบายใจในการใช้งาน ซึ่งได้แก่ ความหนาแน่นของอาคาร ที่เกี่ยวเนื่องกับระยะห่างของการเข้าถึงด้วยสายตาและการได้ยิน และ ความปะปนของกิจกรรมในพื้นที่ ซึ่งทำให้เกิดการรบกวนกันจาก เสียงและกลิ่น

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ A C F J K R S T V  
การขาดร่มเงาภายนอก

เป็นหนึ่งในปัญหาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งการแก้ไขปัญหาก็จะทำให้การดำเนินชีวิตภายนอกอาคารของผู้ใช้พื้นที่มีความสุขยิ่งขึ้น จากการศึกษาระบบแบบสอบถามพบว่า ร่มเงาภายนอกอาคารนอกจากเกิดจากลักษณะทางกายภาพอาคารแล้ว ยังเกิดจาก ปริมาณต้นไม้และพื้นที่สีเขียว ที่มีอยู่ในพื้นที่อีกด้วย

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ C E F P Q R T V  
การขาดแสงสว่าง

เป็นหนึ่งในปัญหาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งจากการศึกษา และ พิจารณาพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยพบว่า เกิดจาก ความปะปนของขนาดอาคาร ซึ่งความสูงของอาคารในพื้นที่ที่ปลูกสร้างโดยขาดแนวทางการพัฒนาทำให้เกิดเงามืดปกคลุมอาคารข้างเคียง และ ความหนาแน่นของอาคาร ที่ทำให้ มุมรับแสงของหน่วยพักอาศัยแคบลง

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ B J K Q S T V  
อาคารใช้งานไม่สะดวก

เป็นหนึ่งในปัญหาการใช้สอยอาคาร ซึ่งทำให้เกิดการทำงานภายในอาคารที่ไม่ได้ประสิทธิภาพสูงสุด โดยสาเหตุหลักที่ได้จากการศึกษา และสอบถามคือ ความคับแคบและความทรุดโทรมของอาคาร ที่ปลูกสร้างมานานแล้ว

โดยจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ C F G H J K Q R S V  
ความปลอดภัยในชีวิต



เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น อัคคีภัย ซึ่งเกิดจากความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง ความปะปนของอาคารที่สร้างด้วยวัสดุติดไฟ และ อาชญากรรม อันเกิดจากการขาดการเข้าถึงของบริการสาธารณะ เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง

โดยพบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรง ได้แก่ B C G I L N P Q R S T V



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 6

### แนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟู

#### 6.1. สาเหตุของปัญหา

จากการวิเคราะห์แบบสอบถามด้วยความถี่ของความคิดเห็นต่อสาเหตุของปัญหาและหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางกายภาพกับระดับความรุนแรงของปัญหา รวมทั้ง การสำรวจภาคสนาม พบว่า ลักษณะทางกายภาพของอาคารและพื้นที่ มีความเชื่อมโยงในลักษณะเหตุและผลกับปัญหาต่างๆที่พบในพื้นที่ การปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพ ที่เป็นเหตุของปัญหาเหล่านี้จึงสามารถ แก้ไข หรือบรรเทา ปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นจากการใช้สอยพื้นที่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันโดยได้ระบุความเชื่อมโยงของปัญหาและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในลักษณะปัญหาและสาเหตุที่แบ่งเป็น สาเหตุหลักซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลมาก และ สาเหตุรองซึ่งเป็นปัจจัยทางกายภาพที่ส่งผลรองลงมา ดังแสดงให้เห็นในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6.1 แสดงความเชื่อมโยงของปัญหาและลักษณะทางกายภาพ

ปัญหา	สาเหตุหลัก	สาเหตุรอง
ฝุ่นละอองและควันพิษ	ระยะห่างและการเข้าถึงจากถนน	ปริมาณต้นไม้และพื้นที่สีเขียว
การจราจรติดขัด	ขนาดพื้นที่ผิวจราจร	ความกว้างของโครงข่ายถนน
มลพิษทางเสียง	ระยะห่างและการเข้าถึงจากถนน	ความปะปนของกิจกรรมในพื้นที่
อากาศไม่ถ่ายเท	ความหนาแน่นของอาคาร	ความปะปนของขนาดอาคาร
การขับขีไม่สะดวก	ขนาดพื้นที่ผิวจราจร	ระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ
ภูมิทัศน์ไม่สวยงาม	สภาพความทรุดโทรมของอาคาร	ความปะปนของรูปแบบอาคาร
ความเป็นส่วนตัว	ความหนาแน่นของอาคาร	ความปะปนของกิจกรรมในพื้นที่
การขาดร่มเงาภายนอก	ปริมาณต้นไม้และพื้นที่สีเขียว	
การเดินเท้าไม่สะดวก	ขนาดพื้นที่ผิวทางเท้า	ระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ
การคำชมเชา	ความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	สภาพความทรุดโทรมของอาคาร
การขาดแสงสว่าง	ความปะปนของขนาดอาคาร	ความหนาแน่นของอาคาร
อาคารใช้งานไม่สะดวก	ความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	สภาพความทรุดโทรมของอาคาร
ความปลอดภัยในชีวิต	ความหนาแน่นของอาคาร	ความกว้างของโครงข่ายสาธารณูปโภค

ที่มา : การวิเคราะห์จากแบบสอบถาม

#### 6.2. แนวทางในการแก้ปัญหา

ปัญหาที่เกิดขึ้นขณะใช้สอยพื้นที่ ปัญหาการเดินทาง หรือ ปัญหาสภาพแวดล้อม ล้วนแต่เป็นปัญหาที่เชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อน แม้ไม่สามารถบ่งชี้ลงไปได้อย่างชัดเจนว่า ปัญหาเหล่านี้เกิดจากสาเหตุใดโดยตรง แต่จากการศึกษาก็ทำให้เห็นว่า ลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมของพื้นที่ เป็นส่วนหนึ่งในสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้น

การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ให้เหมาะสมจึงเป็นวิธีการหนึ่งในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ และเป็นการแก้ไขที่ส่วนหนึ่งของสาเหตุ อย่างไรก็ตามการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา แสดงให้เห็นว่า การทำให้ลักษณะทางกายภาพที่มีอยู่แล้วดีขึ้น นั้นเป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ รวมถึง การพัฒนาข้างล่างบนพื้นที่จำเป็น

ต้องมีค่าใช้จ่ายที่สูงมากกว่าการพัฒนาบนพื้นที่เปล่า ดังนั้นการพัฒนาที่เรียกว่าการพัฒนาฟื้นฟูเมืองจึง มีประเภทและระดับของการพัฒนาในหลายลักษณะ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพปัญหา และ ศักยภาพที่มีอยู่ของพื้นที่

จากการสำรวจไม่พบอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ใดๆ ภายในพื้นที่ศึกษา ดังนั้นแนวทางการฟื้นฟูจึงจำกัดอยู่ที่ 2 แนวคิดหลักได้แก่ การปรับปรุงบูรณะพื้นที่และอาคารให้สามารถใช้งานได้ดี (rehabilitation) ซึ่งเป็นวิธีการที่ส่งผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยน้อยไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายแต่ก็ไม่สามารถปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพบางอย่างที่เป็นปัญหาของพื้นที่ได้ และ การพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้งานสูงสุด (redevelopment) ซึ่งมีระดับของการพัฒนาสูงกว่า สามารถแก้ไขรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่ได้ทั้งหมด แต่ก็ต้องมีการลงทุนสูง มีผู้เกี่ยวข้องที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์จากการพัฒนาเป็นจำนวนมาก

อย่างไรก็ดี ตามวัฏจักรการเปลี่ยนแปลงของเมือง อาคารและพื้นที่ที่หมดอายุการใช้งานจำเป็นต้องเสื่อมโทรมไปตามกาลเวลา การปรับเปลี่ยนที่นำมาสู่การรื้อสร้างใหม่เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ขึ้นอยู่กับว่าจะเกิดขึ้นในเวลาใดเท่านั้น ในการศึกษาจึงได้ทำการจัดแบ่งพื้นที่ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนให้เกิดการพัฒนา เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดการพัฒนาที่ตามช่วงเวลาที่ได้กำหนด ซึ่งจะพิจารณาจากความเหมาะสมของสภาพความรุนแรงของปัญหา(ความจำเป็น)และความยากง่ายในการดำเนินงาน(ศักยภาพ)

ผลลัพธ์ของการพัฒนาในลำดับสุดท้าย จะถูกถ่ายทอดลงสู่รูปแบบอาคารที่จะเกิดขึ้น ด้วยข้อกำหนดของสิ่งปลูกสร้างที่ระบุถึง ขนาด ความสูง ระยะถอยร่น ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน ขนาดพื้นที่เปิดโล่ง การกำหนดกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นภายในพื้นที่ รูปแบบและประเภทอาคาร รวมถึงแนวทางการจัดวางโครงข่ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่สอดคล้องกับการพัฒนาการใช้ที่ดิน

### 6.3. เงื่อนไขในการกำหนดแนวทางการฟื้นฟู

รูปแบบและทิศทางของการฟื้นฟู จะเป็นไปโดยตอบรับกับสภาพของพื้นที่ ซึ่งความแตกต่างกันในเนื้อหาของพื้นที่นั้นๆ ก็จะก่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาที่แตกต่างกันออกไป เนื้อหาของพื้นที่จึงถูกนำมาใช้เป็นเงื่อนไขในการพิจารณา และเป็นปัจจัยเบื้องต้นในการ ค้นหาวิธีการในการฟื้นฟู โดยในตัวเองก็มีหลายส่วนที่ ต้องนำมาพิจารณา และ บางส่วน ที่ไม่มีนัยสำคัญ ที่จะนำมากำหนดเป็นตัวแปรใดๆ

จากวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่มุ่งพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางกายภาพ กับ ปัญหาที่เกิดขึ้น ทำให้พิจารณาลักษณะทางกายภาพในฐานะเป็นตัวแปรต้นอันก่อให้เกิด คุณภาพของการใช้ชีวิตไม่ว่าจะบวกหรือลบ ลักษณะทางกายภาพจึงเป็น ปัจจัยสำคัญที่ใช้เป็นเงื่อนไขในการกำหนดแนวทางการพัฒนา โดยแบ่งออกเป็น ลักษณะทางกายภาพที่เป็นปัญหาอันส่งผลให้เกิดความจำเป็นในการฟื้นฟูแก้ไข และ ลักษณะทางกายภาพที่เป็นศักยภาพ อันส่งผลให้เกิดความเป็นไปได้ในการพัฒนา

ปัญหาและศักยภาพเหล่านี้จะถูกแปรความลงในพื้นที่ในรูปแบบของค่าคะแนน 3 ระดับ ได้แก่ มาก ปานกลาง น้อย จากเกณฑ์ และการตีความของผู้ศึกษา เพื่อนำมาเป็นเงื่อนไขที่ใช้เป็นตัวแปรในการกำหนดแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ต่อไป

### 6.3.1. ปัญหา (ซึ่งส่งผลต่อความจำเป็นในการฟื้นฟู)

ปัญหา จัดเป็นปัจจัยในด้านลบของการดำเนินชีวิต ดังนั้นเมื่อเกิดปัญหา จึงต้องทำการแก้ไข และต้องแก้ที่สาเหตุของปัญหาด้วย ซึ่งจากการวิเคราะห์ ในขั้นตอนก่อนหน้าทำให้ พอกกล่าวได้ว่า ลักษณะทางกายภาพเป็นสาเหตุก่อให้เกิดปัญหาหลายๆประการที่เกิดขึ้นกับเขตเมืองชั้นใน โดยเฉพาะที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา อย่างไรก็ตามก็ปัญหาแต่ละปัญหานั้นมีวิธีการในการแก้ไขที่แตกต่างกัน บางอย่างอาจเป็น ปัญหาที่สามารถแก้ไขได้ง่ายๆ ด้วยการเสริม เติมแต่ง ขณะที่บางปัญหามีความซับซ้อน และอาจต้องเข้าไปแก้ที่โครงสร้าง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมด้วย ในการศึกษาได้แบ่ง ปัญหาออกตามระดับความยากง่ายของการแก้ปัญหาดังต่อไปนี้

#### 6.3.1.1. ปัญหาที่สามารถแก้ไขด้วยการบูรณะ

ได้แก่ปัญหาที่ สามารถแก้ไขได้ด้วยการปรับปรุง หรือเพิ่มเติม จึงสามารถกระทำได้ รวดเร็วกว่า และส่งผลกระทบต่อน้อยกว่า การแก้ปัญหาด้วยวิธีการอื่น จัดให้เป็นปัญหาที่มีความรุนแรงน้อย

##### 1) จำนวนและความเพียงพอของต้นไม้

ต้นไม้สามารถเพิ่มคุณภาพของที่ว่างภายในชุมชนด้วยคุณสมบัติในการให้ร่มเงา การกรองฝุ่นควัน ลดมลพิษทางเสียง การผลิตก๊าซออกซิเจน สร้างทัศนียภาพที่สวยงามเจริญตาเจริญใจ พื้นที่สีเขียวลดความแออัดของอาคาร สร้างความสวยงาม และทำให้เกิดกิจกรรมภายในชุมชน ซึ่งอาจทำให้ผู้อยู่อาศัยเกิดความผูกพันทางสังคมมีสุขภาพดี การขาดพื้นที่เปิดโล่งในชุมชนจะส่งผลตรงกันข้าม กับข้อดีดังกล่าว ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจาก จำนวนต้นไม้ เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดพื้นที่การมีอยู่และความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่โล่งของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าว โดยแบ่งเป็น

ระดับ 1 พบพื้นที่สีเขียวและต้นไม้ทั่วไป

ระดับ 2 พบพื้นที่สีเขียวหรือต้นไม้บ้าง

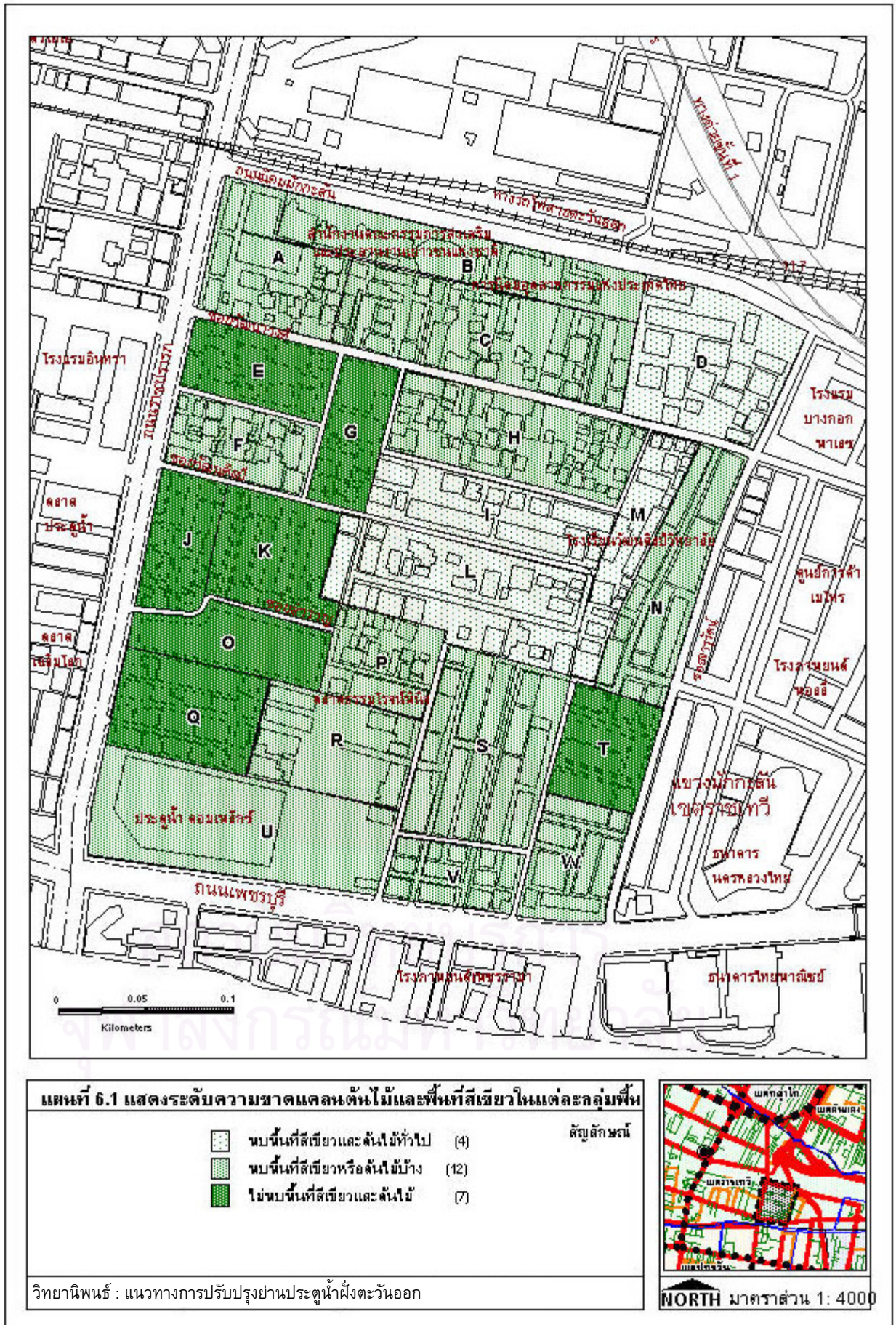
ระดับ 3 ไม่พบพื้นที่สีเขียวและต้นไม้

โดยพื้นที่ซึ่ง พบว่าขาดแคลนพื้นที่สีเขียวและต้นไม้ ได้แก่บริเวณกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมที่ติดกับถนน ราชปรารภ ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มพื้นที่ E,G,J,O,Q เนื่องจากเป็นกลุ่มตึกแถวที่ปลูกสร้างกัน อย่างหนาแน่น และ มีการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะอย่างหนาแน่น ส่วนพื้นที่ที่พบเห็นต้นไม้และพื้นที่สีเขียวมากกว่าบริเวณอื่นๆ ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ซึ่งอยู่ด้านในคือ I,L,M ซึ่งอยู่ในย่านพักอาศัยไม่หนาแน่น และพื้นที่ย่อย D ซึ่งเป็นบริเวณบ้านพักการรถไฟ

การแก้ปัญหาทำได้ด้วยการนำต้นไม้มาปลูกเพิ่มเติมในพื้นที่ อย่างไรก็ตามก็ต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ที่รองรับกับชนิดของต้นไม้ที่จะนำมาลง เนื่องจากอาจกลายเป็นสิ่งกีดขวางทางสัญจร ส่วนการขาดแคลนพื้นที่สีเขียวสามารถบรรเทาได้ด้วยการจัดการเพิ่มคุณภาพของพื้นที่โล่งว่างเดิมที่มีอยู่ให้สามารถนำมาใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดหาพื้นที่สีเขียวขึ้นใหม่จากการรื้อถอนและจัดระเบียบอาคาร

##### 2) ปริมาณและโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน

ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ภาครัฐดำเนินการให้กับประชาชน ความทั่วถึงและขีดความสามารถในการรองรับการใช้งานที่เพียงพอ จะทำให้ ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีความสุขและคุณภาพชีวิตที่ดี ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจาก การมีอยู่ และ ระยะห่างใน



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

การเข้าถึงของ จุดให้บริการ เช่น ถังขยะ โทรศัพท์สาธารณะ ไฟฟ้าทางเดิน จุดต่อน้ำดับเพลิง และ ขนาดท่อระบายน้ำ โดยในการศึกษาแบ่งระดับปัญหาที่พบออกเป็น

ระดับ 1 มีการให้บริการครบถ้วนเพียงพอ

ระดับ 2 ขาดการบริการในบางส่วน

ระดับ 3 ขาดการบริการในหลายส่วน

พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้ยากได้แก่บริเวณที่อยู่ด้านในของพื้นที่ศึกษาเช่น พื้นที่ย่อย C,K,P,R,S เนื่องจากอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ มักตั้งอยู่บนถนนสายหลัก ดังจะเห็นได้จากพื้นที่ที่อยู่ติดถนนใหญ่ไม่ว่าจะเป็น A,E,F,J,U,V,W ล้วนแต่เป็นพื้นที่ซึ่งมีโครงข่ายของ สาธารณูปโภคที่ครบถ้วนกว่า ส่วนพื้นที่ L นั้น แม้จะอยู่ด้านในสุดแต่เนื่องจากอยู่บนถนน วัฒนธรรมปี ซึ่งเป็นถนนเส้นใหญ่และเป็นทางเข้าของโรงเรียน วัฒนธรรมปี จึงมีจุดให้บริการที่มากกว่าพื้นที่อื่น

การแก้ปัญหาทำได้โดยการเพิ่มเติมบริการต่าง ๆ เหล่านี้ลงไปในพื้นที่ ซึ่งบางอย่างเป็นการเปลี่ยนแปลงจุดให้บริการให้ทั่วถึงยิ่งขึ้นหรือการเพิ่มจุดให้บริการ ขณะที่ สาธารณูปโภคบางอย่าง อาจจำเป็นต้องมีการวางระบบโครงข่ายเพิ่มเติม ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่สะดวกระหว่างดำเนินงาน

### 3) ระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ

ความไม่เป็นระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นผลทำให้เกิดความไม่สะดวกในการดำเนินชีวิตตั้งแต่ภายนอกอาคารเช่นการสัญจรที่ไม่สะดวกจนถึง การดำเนินชีวิตอยู่ภายในอาคารเช่นการ กระทบกระแทงระหว่างเพื่อนบ้าน การที่อากาศไม่ถ่ายเทเนื่องจากความหนาแน่นของแผงลอย หรือ ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุต่าง ๆ ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจาก จำนวนหาบเร่แผงลอยที่ตั้งอยู่ และ จำนวนรถยนต์ที่เข้ามาจอดจนกลายเป็นที่จอดรถยนต์ แม้ว่าจะทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้ รถใช้ถนน โดยแบ่งเป็นระดับต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ระดับ 1 ไม่มีหาบเร่แผงลอยและการจอดรถขอบทาง

ระดับ 2 มีการวางหาบเร่แผงลอย และ การจอดรถบนขอบทางบ้าง

ระดับ 3 มีการวางหาบเร่แผงลอย และ การจอดรถบนขอบทางมาก

การใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะจะหนาแน่นในบริเวณที่เป็นย่านการค้า โดยเฉพาะในย่านที่ยัง ไม่มีการจัดระเบียบจากราชการด้วยการกันเป็นจุดผ่อนผันให้ขาย ได้แก่ พื้นที่ย่อย F,J,K,N,T,W,V ซึ่งการตั้งหาบเร่แผงลอยวางตัวลึกเข้าไปในซอยด้วย ขณะที่พื้นที่ด้านใน ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ย่อย I,L,M,P และพื้นที่ A,B,C ซึ่งอยู่ติดถนนมักกะสัน พบว่ายังไม่มีการหาประโยชน์จากพื้นที่สาธารณะ มากนัก

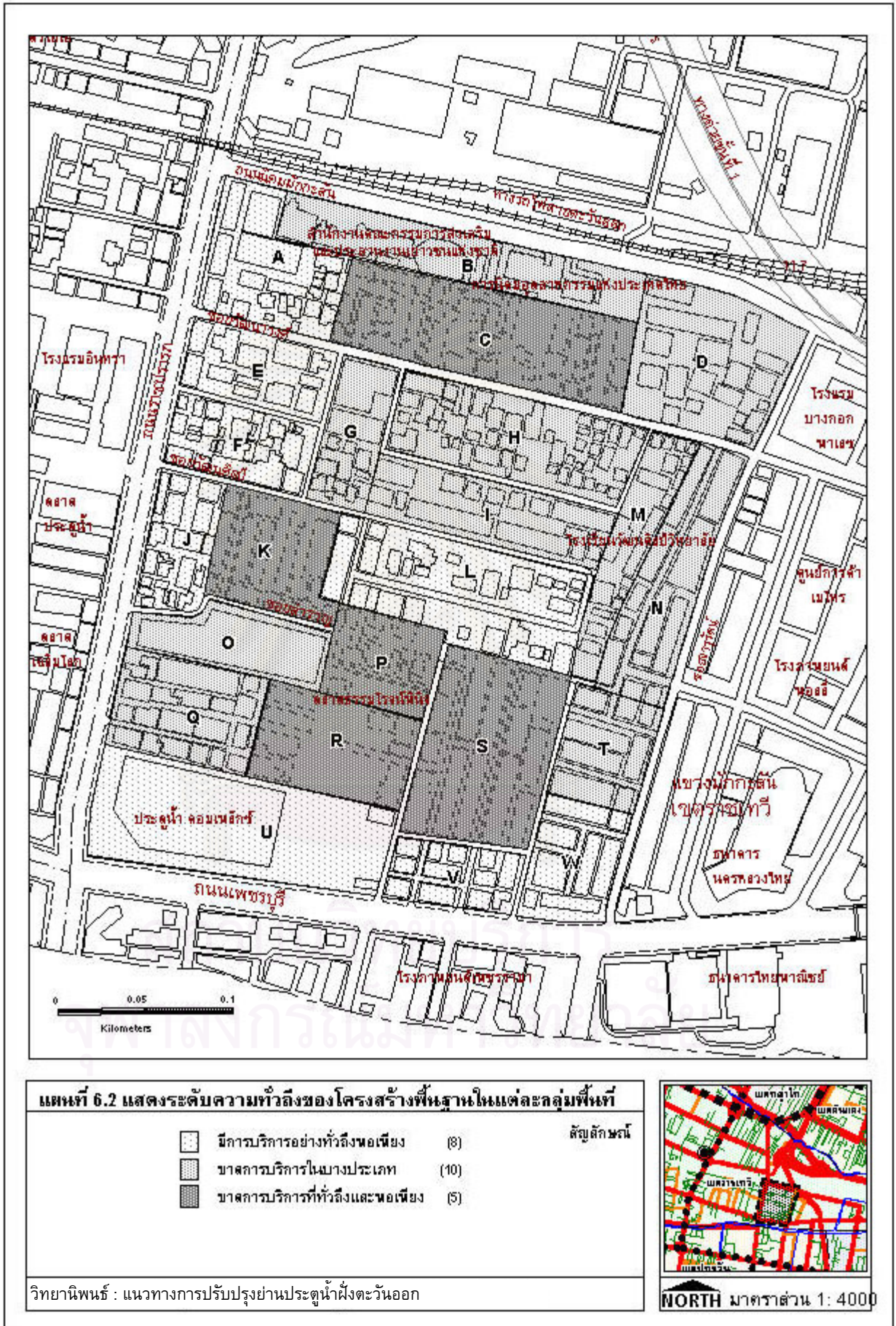
ปัญหาเหล่านี้เกิดจากพฤติกรรมและ วินัยของผู้ใช้สอยพื้นที่ซึ่งอาจเป็นเจ้าของพื้นที่เองด้วย ซ้ำ แต่สำหรับผู้มีอำนาจควบคุมนั้น สามารถมีส่วนในการจัดระเบียบดังกล่าวด้วยการ ตรวจตราควบคุมที่เข้มงวด และ การกำหนดตำแหน่งผ่อนผัน หรือขอบเขตที่ชัดเจนของพื้นที่สาธารณะที่อนุญาตให้ ใช้

### 6.3.1.2. ปัญหาที่อาจแก้ไขได้ด้วยการบูรณะ

จัดเป็นปัญหาที่มีความยุ่งยากในการจัดการในระดับปานกลางเนื่องจากเพียงการปรับปรุง หรือเพิ่มเติมก็สามารถแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้ในบางส่วน แต่ยังมีอีกบางส่วนของพื้นที่ที่เกิดปัญหาอาจไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยการบูรณะ ซึ่งต้องพิจารณาในรายละเอียดของประเด็นปัญหานั้นๆ

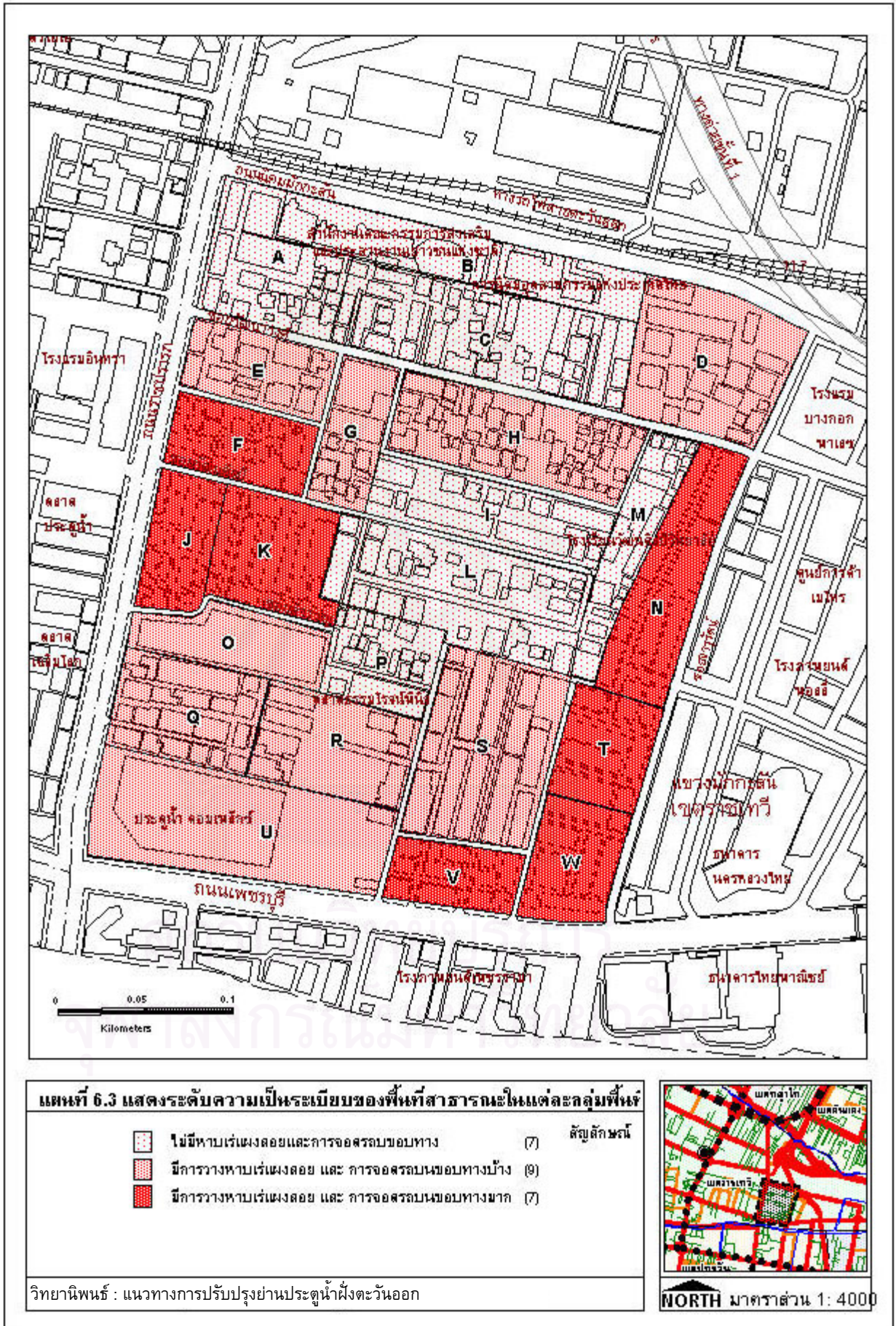


สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก





แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

### 1) ความปะปนของกิจกรรมการใช้สอยอาคาร

ความปะปนของกิจกรรมการใช้สอยอาคารคือการมีกิจกรรมการใช้ที่ดินที่หลากหลายอยู่ร่วมในพื้นที่เดียวกันเช่นการอยู่ปะปนกันของ อุตสาหกรรม กับ การพักอาศัย จากตัวอย่างที่ยกมาเราอาจพบปัญหาการกระทบกระทั่งกันของเจ้าของอาคาร เนื่องจากเสียงที่ดังรบกวน ฝุ่นควันที่เกิดจากกิจกรรมการผลิต รวมถึงอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก สิ่งเหล่านี้แม้ไม่เกิดเป็นผลลัพธ์รุนแรงแต่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของผู้อยู่อาศัยได้ ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจากจำนวนและสัดส่วนของกิจกรรมที่มีในพื้นที่ โดยแบ่งเป็น

ระดับ 1 ไม่มีกิจกรรมที่ขัดแย้งกันอยู่ในพื้นที่

ระดับ 2 มีกิจกรรมที่ขัดแย้งกันอยู่ในพื้นที่บ้างแต่ไม่เป็นอันตราย

ระดับ 3 มีกิจกรรมที่ขัดแย้งกันอยู่ในพื้นที่และอาจเป็นอันตราย

พื้นที่ที่พบว่ามีปัญหาความปะปนในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่บริเวณที่ถูกใช้เพื่อกิจกรรมหลายประเภทภายในพื้นที่ โดยเฉพาะกิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงมากที่สุดซึ่ง พื้นที่เหล่านี้ ได้แก่ พื้นที่ย่อย I,K,Q,W ส่วนพื้นที่ B,C,D,G,M,L,O,U,V นั้นพบว่ากิจกรรมภายในพื้นที่เป็นไปในลักษณะเดียวกัน

ปัญหากิจกรรมในพื้นที่ปะปนบางส่วนกันสามารถแก้ได้ด้วยการเข้ามาควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่จากภาครัฐ การจัดแบ่งพื้นที่ประกอบกิจกรรมให้อยู่ห่างจากกันภายในโครงสร้างอาคารเดิม ซึ่งอาจต้องบังคับให้เจ้าของโยกย้ายกิจการ ออกนอกพื้นที่ถ้าจำเป็น รวมถึงการรื้อล้างจัดสร้างและวางผังรูปแบบอาคารที่เหมาะสมกับกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่

### 2) ความปะปนของขนาดและรูปแบบอาคาร

พื้นที่ที่ขนาดและรูปแบบอาคารแตกต่างกัน จะมีเส้นขอบฟ้าหรือมวลรวมของพื้นที่ที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ซึ่งทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม การปะปนกันของอาคารทำให้เกิดการบดบังแสงแดดจากดวงอาทิตย์ ความไม่เป็นส่วนตัวในการอยู่อาศัยสำหรับผู้ที่อยู่ในอาคารที่มีความสูงน้อยกว่า ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจาก จำนวนและ สัดส่วนของ อาคารที่มีขนาดและประเภทแตกต่างกัน โดยแบ่งเป็น

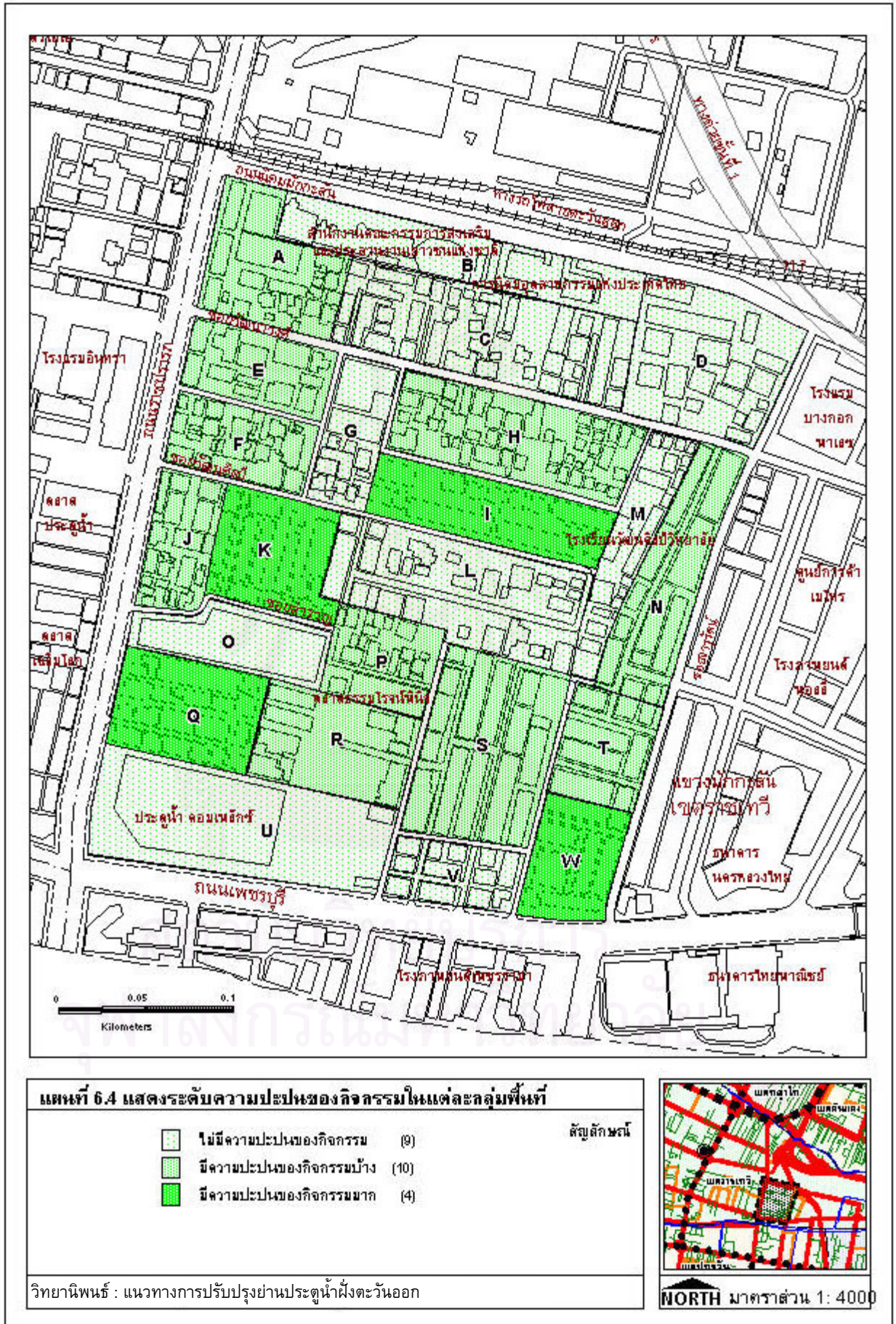
ระดับ 1 ไม่มีอาคารที่มีขนาดแตกต่างกันอยู่ในพื้นที่

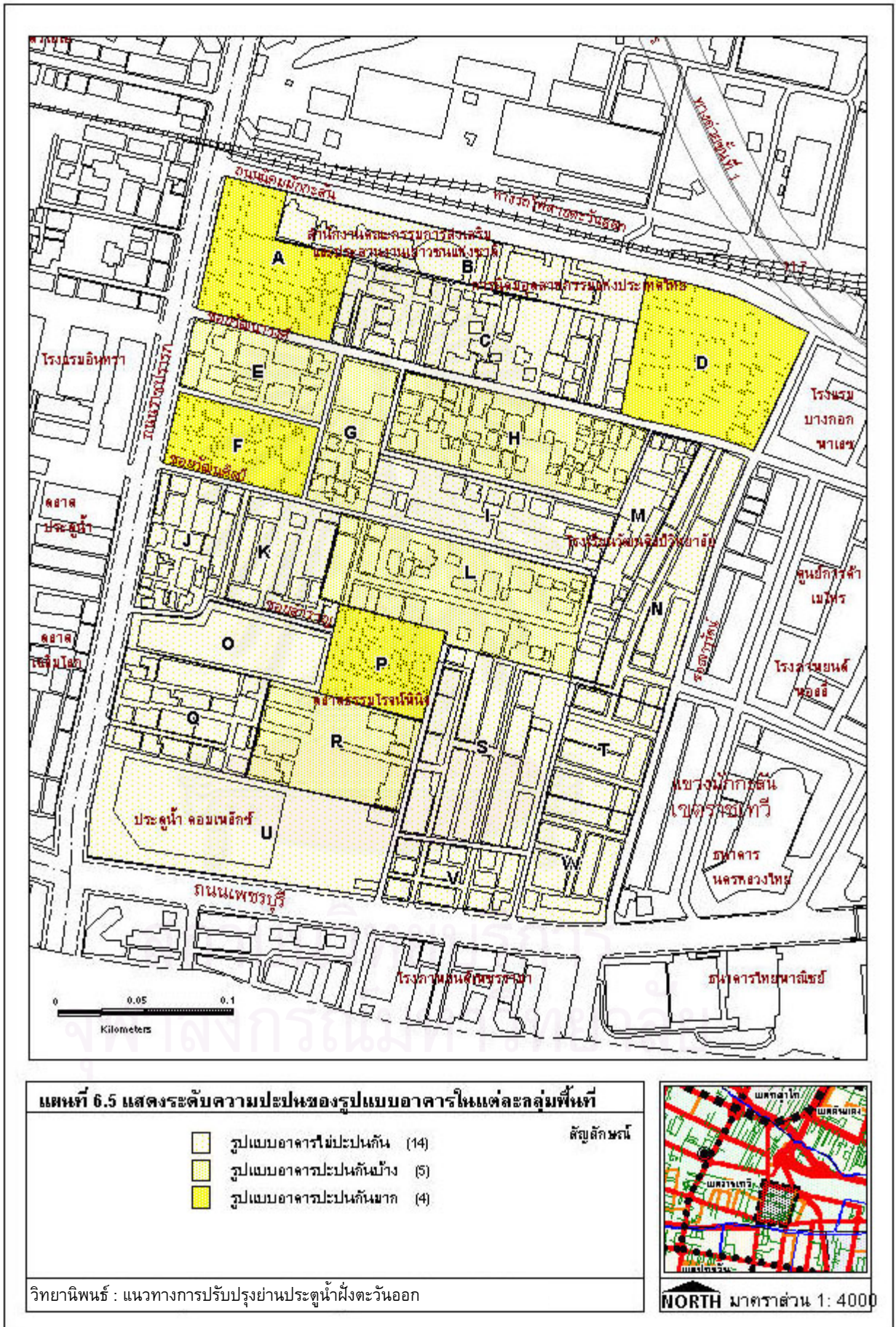
ระดับ 2 มีอาคารที่มีขนาดแตกต่างกันอยู่บ้างในพื้นที่

ระดับ 3 มีอาคารที่มีขนาดแตกต่างกันอยู่ในพื้นที่มาก

พื้นที่ที่มีอาคารที่รูปแบบแตกต่างตั้งปะปนกันอยู่ได้แก่บริเวณพื้นที่ย่อย A,D,F,P ซึ่งอาคารที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางด้านรูปแบบในพื้นที่ดังกล่าวได้แก่ อาคารสูงประเภทอพาร์ทเมนต์ที่สร้างขึ้นภายหลังบนพื้นที่ซึ่งเป็นเรือนพักอาศัยเดิม ส่วนพื้นที่ที่มีความปะปนกันของขนาดและรูปแบบอาคารอยู่บ้างได้แก่ พื้นที่ย่อย E,G,H,L,R

การแก้ไขปัญหาการปะปนของขนาดอาคารที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ในลักษณะที่ไม่มีการรื้อล้างอาคารเดิม อาจทำได้โดยการกำหนดรูปแบบอาคารที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ในปัจจุบัน การแก้ไขปัญหในระดับที่เข้มแข็งขึ้นอาจทำได้โดยการรื้อสร้างอาคารบางหลังออกจนถึงการปรับเปลี่ยนอาคารทั้งบล็อก





แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

### 3) สภาพความทรุดโทรมของอาคาร

ความทรุดโทรมของอาคารแปรผันตามอายุการใช้งานของอาคารและการดูแลรักษาของผู้อยู่อาศัย อาคารที่ทรุดโทรมทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม ไม่ดึงดูดผู้คนเข้ามาใช้สอย หรือรุนแรงในระดับที่ไม่สามารถใช้งานอาคารได้อย่างสะดวก หรือ อาจเกิดอันตรายจากการใช้งาน ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจาก การมีอยู่ของอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมในพื้นที่ โดยแบ่งเป็นกลุ่มตามระดับดังต่อไปนี้

ระดับ 1 ไม่มีอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมในพื้นที่

ระดับ 2 มีอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมในพื้นที่บ้าง

ระดับ 3 มีอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมในพื้นที่มาก

พบพื้นที่ซึ่งมีสภาพทรุดโทรมหลายบริเวณในพื้นที่ศึกษา ซึ่งมักเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ที่มีอายุการใช้งานมานาน ได้แก่ บริเวณพื้นที่ย่อย J,K,N,Q,P,S,V,W อาคารเรียนที่สร้างด้วยไม้ในพื้นที่ย่อย M และ กลุ่มเรือนพักอาศัยในพื้นที่ H ขณะที่พื้นที่ที่จัดว่ามีสภาพดีได้แก่ กลุ่มพื้นที่ B,C,E,I,L

การแก้ไขปัญหาสภาพทรุดโทรมของอาคารสามารถทำได้ตามสภาพความทรุดโทรมนั้นๆ ถ้าความทรุดโทรมไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานอาคาร ก็สามารถปรับปรุงได้ด้วยการ ทำความสะอาด ทาสี หรือ ซ่อมแซมเฉพาะส่วน แต่หากว่ามีความชำรุดทรุดโทรมมากก็อาจต้องทำการรื้อและก่อสร้างขึ้นใหม่

#### 6.3.1.3. ปัญหาที่ไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยการบูรณะ

ได้แก่ปัญหาทางกายภาพที่เกิดขึ้นที่โครงสร้างทางกายภาพที่มีอยู่แล้วของพื้นที่ การแก้ไขจึงไม่สามารถทำได้โดยการปรับเปลี่ยนเพียงเล็กน้อย จัดเป็นปัญหาที่ยากและต้องใช้เวลาในการแก้ไข

##### 1) ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง

ความหนาแน่นของอาคาร เกิดจากการต้องการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ได้มากที่สุด ด้วยการขยายตัวในแนวราบซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขยายตัวในแนวตั้งแต่ก่อให้เกิดปัญหาตามมามากมาย การอยู่ติดกันของอาคารทำให้ ขาดการเข้าถึงจากแสงแดดที่ช่วยฆ่าเชื้อโรค การถ่ายเทและการระบายอากาศ ความเป็นส่วนตัวของผู้อยู่อาศัย รวมถึงการขาดพื้นที่เปิดโล่งที่ใช้ประกอบกิจกรรมภายนอกอาคาร ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจาก สัดส่วนพื้นที่อาคารคลุมดินกับพื้นที่ดินทั้งหมดถ้ามีค่ามากแสดงว่าเหลือพื้นที่เปิดโล่งน้อย โดยแบ่งเป็นระดับความรุนแรงดังต่อไปนี้

ระดับ 1 อาคารปลูกสร้างไม่หนาแน่นมีพื้นที่เปิดโล่ง(ค่าGACน้อยกว่า0.5)

ระดับ 2 อาคารปลูกสร้างหนาแน่นแต่มีพื้นที่เปิดโล่งบ้าง(ค่าGACอยู่ระหว่าง0.5-0.6)

ระดับ 3 อาคารปลูกสร้างหนาแน่นไม่มีพื้นที่เปิดโล่ง(ค่าGACมากกว่า0.6)

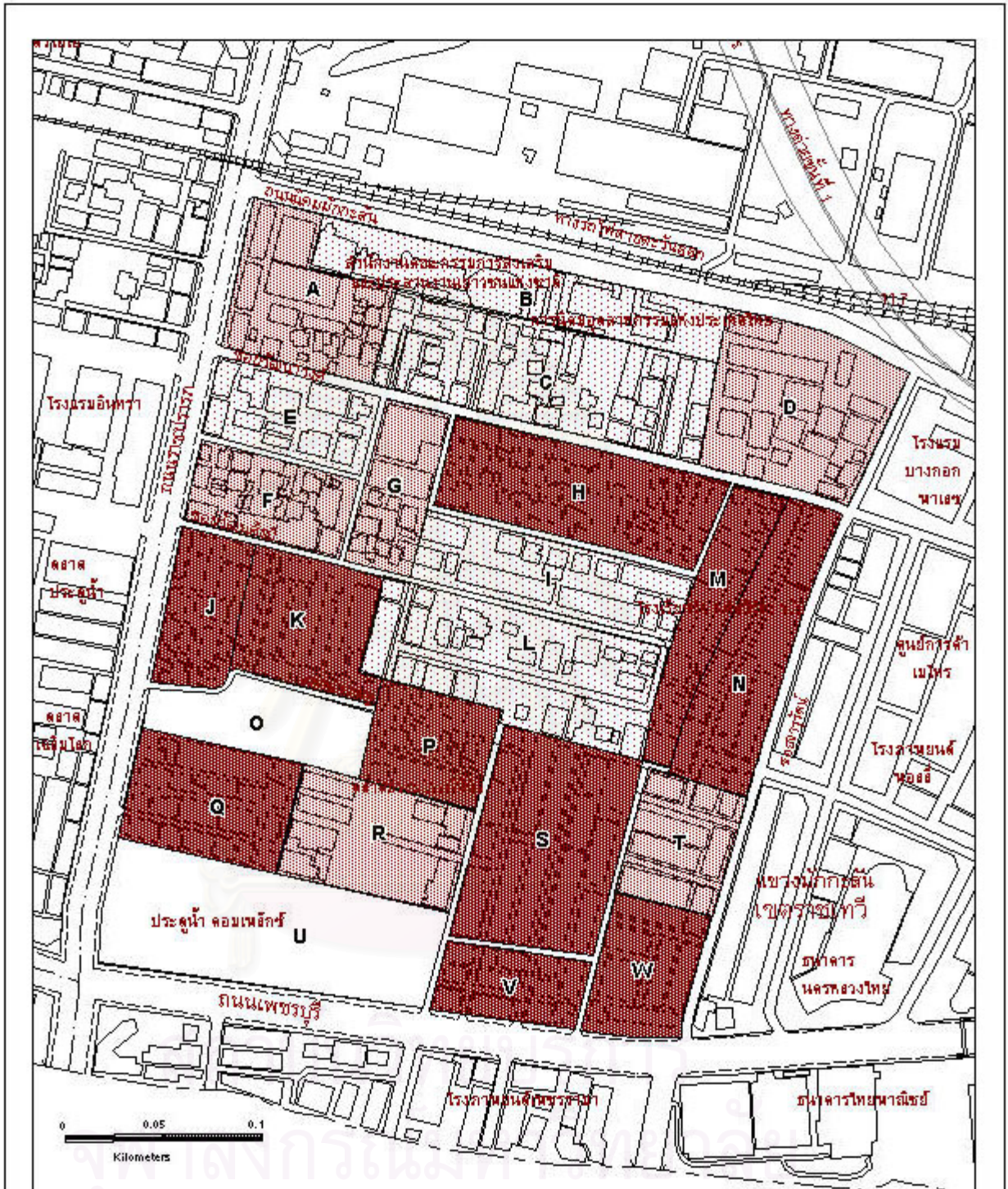
พื้นที่ที่มีการปลูกสร้างอาคารกันอย่างหนาแน่นส่วนใหญ่มักจะอยู่ในบริเวณที่ตั้งของอาคารประเภทอาคารพาณิชย์กึ่งห้องแถว ซึ่งได้แก่ พื้นที่ G,N,O,Q,S,T,W โดยพื้นที่อาคารปลูกสร้างกันอย่างไม่หนาแน่นนั้น ได้แก่บริเวณที่เป็น เรือนพักอาศัยแบบเบาบาง ซึ่งคือ พื้นที่ย่อย B,C,E,H,L,M,R,U

เช่นเดียวกับการแก้ไขปัญหาคความปะปนของขนาดอาคารซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดจากลักษณะทางกายภาพของอาคารโดยตรง การแก้ไขอาจทำได้โดยการรื้อย้ายแล้วสร้างขึ้นใหม่ทั้งหมด หรือเลือก

ปฏิบัติกับอาคารบางหลัง รวมถึงการออกเป็นข้อกำหนดด้านพื้นที่เปิดโล่งหรือระยะห่างอาคารสำหรับอาคารที่จะปลูกสร้างขึ้นใหม่



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

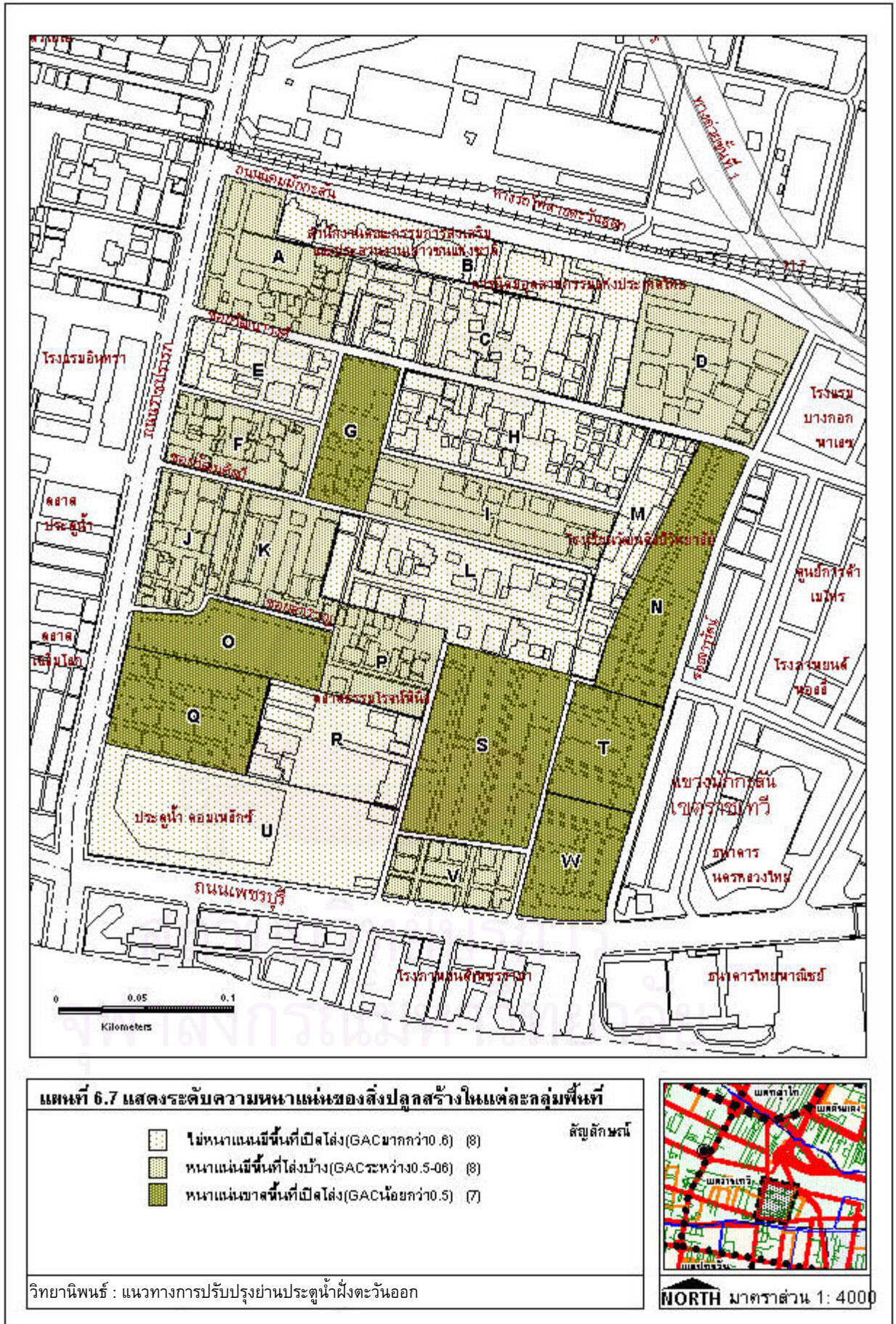


**แผนที่ 6.6 แสดงระดับความทรุดโทรมของอาคารในแต่ละกลุ่มพื้นที่**

	ไม่ทรุดโทรม	(5)	สัญลักษณ์
	ทรุดโทรมบ้าง	(6)	
	ทรุดโทรมมาก	(10)	
	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	(2)	

วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก







## 2) ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน

ความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินคือ มูลค่าเพิ่มจากการนำที่ดินหนึ่งหน่วยมาใช้งาน ถ้าทำให้เกิดผลตอบแทนต่อหน่วยมากขึ้นหมายถึง มีความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์มาก แต่หากนำมาแปลงเป็นผลตอบแทนได้มูลค่าที่ต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่ขนาดและตำแหน่งเดียวกัน นั้นหมายความว่ามีความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินน้อย จากมูลค่าของที่ดินราคาแพงในย่านใจกลางเมือง ทำให้การนำที่ดินมาพัฒนาต้องมุ่งเน้นให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่างไรก็ตามประโยชน์ที่ได้รับต้องพิจารณาในภาพกว้าง การช้อนชั้นเพื่อเฉลี่ยเงินลงทุนด้านที่ดินออกไป สามารถกระทำได้ในจุดที่มีความเหมาะสม ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ รวมถึงผลกระทบจากลักษณะทางกายภาพอันเนื่องมาจากความสูงอาคาร ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจากค่า FAR ซึ่งเป็นอัตราส่วนระหว่าง พื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร กับ พื้นที่ดิน เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นย่านใจกลางเมืองแต่อาคารที่ตั้งอยู่ส่วนใหญ่เป็นอาคารขนาดเล็ก ซึ่งไม่สอดคล้องกับราคาที่ดินที่เป็นอยู่ การที่พื้นที่มีระดับความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์น้อยเกินไปจึงจัดเป็นปัญหาของพื้นที่ ซึ่งแบ่งปัญหาออกเป็นกลุ่มดังต่อไปนี้

ระดับ 1 ระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินสูง(FARมากกว่า3.00)

ระดับ 2 ระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินปานกลาง (FARอยู่ระหว่าง2.00-3.00)

ระดับ 3 ระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินต่ำ (FARน้อยกว่า2.00)

พื้นที่ซึ่งมีอัตราการใช้ประโยชน์ที่ดินสูง ได้แก่บริเวณที่มีการปลูกสร้างหนาแน่น หรือ เป็นที่ตั้งของอาคารสูง ซึ่งกลุ่มพื้นที่ย่อยที่จัดว่ามีระดับความเข้มข้นในการใช้ที่ดินสูงได้แก่ พื้นที่ G,K,O,Q,N,T,W สำหรับพื้นที่ที่มีระดับความเข้มข้นในการใช้ประโยชน์ที่ดินต่ำมักได้แก่พื้นที่ด้านในที่ขาดการเข้าถึงจากถนนทำให้ราคาที่ดินไม่สูงเช่นพื้นที่ C,F,H,M,L หรือพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของที่โล่งที่ยังไม่ได้มีการก่อสร้างเช่นพื้นที่ B,P

การแก้ปัญหาการใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า สามารถกระทำได้ใน 2 ระดับคือการกำหนด FAR สำหรับอาคารที่จะปลูกสร้างขึ้นใหม่ซึ่งเป็นมาตรการแบบหลวมๆ สำหรับพื้นที่ที่ยังไม่เกิดปัญหาในระดับรุนแรง และ มาตรการที่เด็ดขาดกว่า โดยดำเนินการรื้อถอนและปรับเปลี่ยนขนาดความสูงอาคารอาคารให้ เป็นสอดคล้องกับมูลค่าที่ดิน

## 3) ปริมาณและโครงข่ายถนน

ปริมาณผิวจราจรที่ไม่เพียงพอทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการขับขี่ อุบัติเหตุจากการเดินทาง และปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของกรุงเทพมหานคร นอกจากปริมาณแล้วถนนจำเป็นต้องมีโครงข่ายที่กระจายตัวอย่างทั่วถึง ซึ่งหมายรวมถึง การเชื่อมต่อ ทิศทางการเดินทาง และลำดับศักดิ์ของถนนที่ชัดเจน อย่างไรก็ตามถนนต้องจำเป็นต้องมีความสอดคล้องกับกิจกรรมที่ตั้งอยู่บนถนนนั้นๆ ความเพียงพอของถนนแต่ละสายจึงไม่เท่ากัน ระดับความรุนแรงของปัญหาวัดจาก ความกว้างของพื้นผิวจราจรและความสามารถในการเข้าถึงจากถนนของพื้นที่ และได้แบ่งระดับปัญหาออกเป็นกลุ่มดังต่อไปนี้

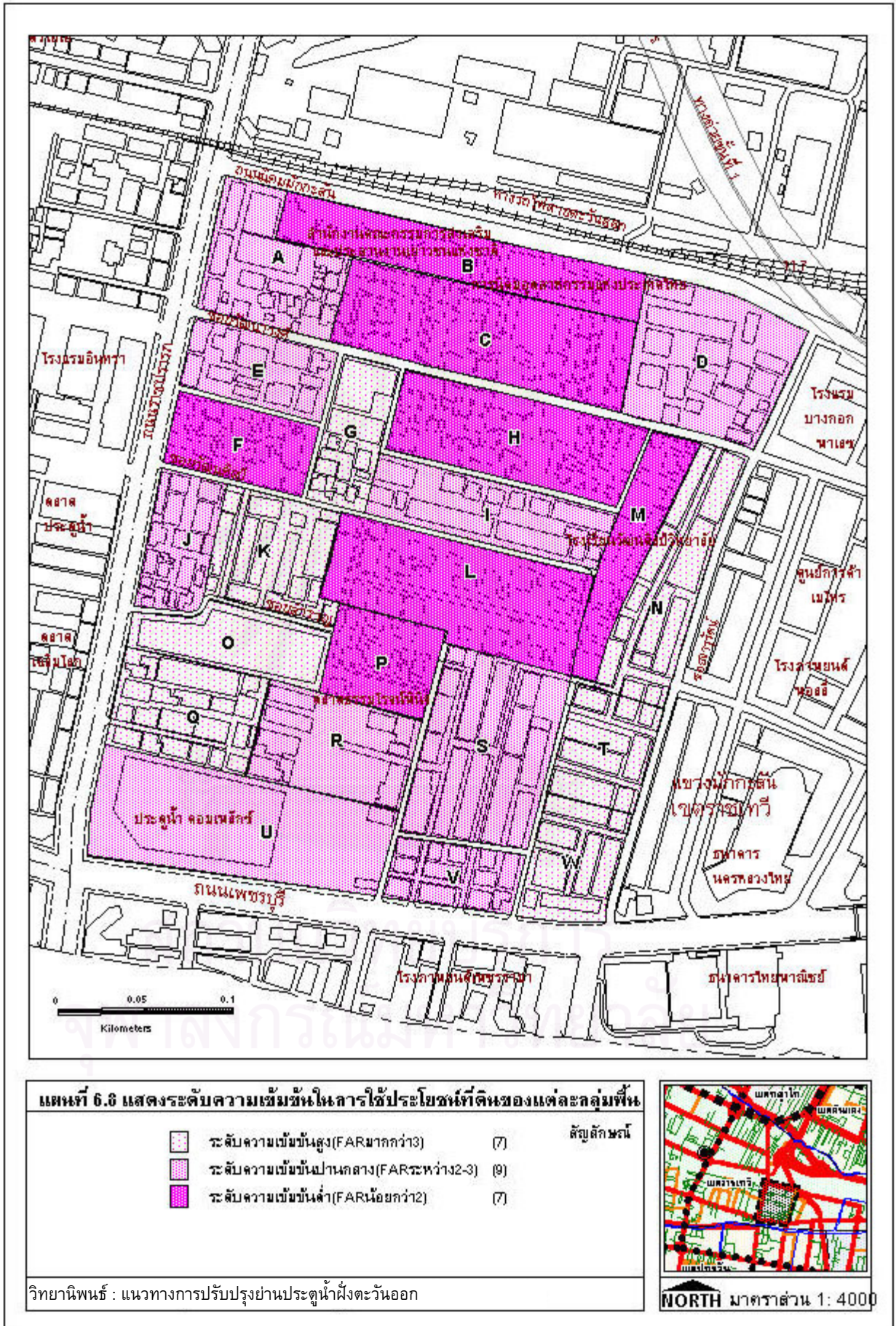
ระดับ 1 สามารถเข้าถึงได้จากถนนที่มีความกว้างเกินมาตรฐาน

ระดับ 2 สามารถเข้าถึงได้จากถนนที่มีความกว้างเท่ากับมาตรฐาน

ระดับ 3 จำเป็นต้องเข้าถึงจากถนนที่มีความกว้างต่ำกว่ามาตรฐาน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

พื้นที่ที่พบว่ายังขาดความสะดวกจากการเข้าถึงด้วยรถยนต์ ได้แก่ พื้นที่ที่ตั้งอยู่ด้านในและอยู่บนถนนซอยที่คับแคบเช่น พื้นที่ย่อย G,M,P,R ขณะที่พื้นที่ที่อยู่ติดถนนใหญ่หรือถนนที่มีความกว้างได้มาตรฐาน จะสามารถเข้าถึงได้สะดวกกว่าซึ่งได้แก่ พื้นที่ A,B,C,D,T,U,V,W

การแก้ปัญหาปริมาณและโครงข่ายถนนที่ไม่พอเพียงสามารถทำได้โดยการขยายช่องทางจราจร หรือการตัดถนนเพิ่ม ซึ่ง จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดิน และรื้อย้ายอาคารบางหลัง โดยอาจใช้มาตรการอื่นในการบรรเทาปัญหา เช่น การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะโดยเฉพาะการจอดรถยนต์ การจัดทิศทางการเดินรถภายในพื้นที่ เป็นต้น

#### 4) ปริมาณและโครงข่ายทางเดินเท้า

ทางเดินเท้าเป็นพื้นที่สาธารณะที่อยู่ระหว่างที่ส่วนบุคคลและถนน การที่เป็นพื้นที่ส่วนกลางจึงมีการแอบอ้างแสดงความเป็นเจ้าของ ในลักษณะต่าง ๆ เช่น การวางข้าวของ การตั้งร้านยื่นออกมาบนทางเท้า หรือการตั้งหาบเร่แผงลอย ซึ่งทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และเป็นการใช้สอยที่ผิดจากวัตถุประสงค์ ส่งผลให้ทางเดินเท้าบางแห่งมีขนาดไม่เหมาะสมอยู่แล้วไม่เหลือที่ว่างพอ และคนเดินถนนต้องลงไปเดินบนผิวจราจร ซึ่งเกิดปัญหาความไม่สะดวกในการขับขี่และปัญหาอุบัติเหตุตามมา ระดับความรุนแรงของปัญหาพิจารณาจาก ขนาดความกว้างของทางเดินเท้าและความสามารถในการเข้าถึงจากทางเดินเท้าของพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น

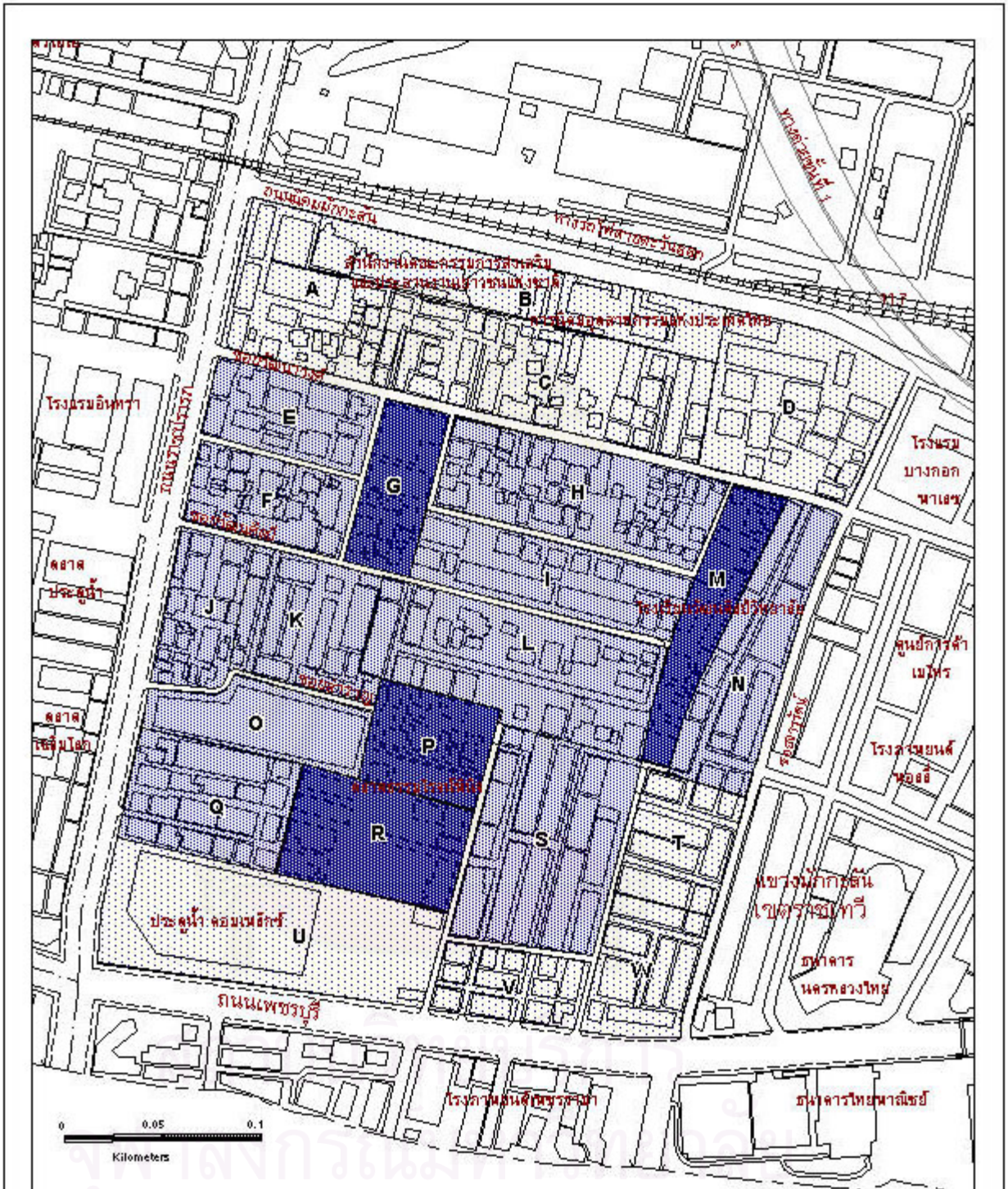
ระดับ 1 สามารถเข้าถึงจากทางเดินเท้าที่มีขนาดเกินกว่ามาตรฐาน

ระดับ 2 สามารถเข้าถึงจากทางเดินเท้าที่มีขนาดอยู่ในมาตรฐาน

ระดับ 3 จำเป็นต้องเข้าถึงจากทางเดินเท้าที่มีขนาดต่ำกว่ามาตรฐาน

พื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกจากผู้ที่ไม่ใช้พาหนะมักเป็นพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องของทางเดินเท้า ทางเดินเท้ามีความกว้างได้ตามมาตรฐาน และไม่มีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า ซึ่งได้แก่ พื้นที่ย่อย A,B,C,F,L,U,W ส่วนพื้นที่ที่พบว่าขาดทางเท้าที่มีขนาดมาตรฐาน และมีโครงข่ายที่ทั่วถึงคือพื้นที่ย่อย H,M,K,P,S

แนวทางการแก้ปัญหาความไม่เหมาะสมของทางเดินเท้าทำได้โดยการขยายขนาดทางเดินเท้า และต่อเชื่อมทางเดินเท้าให้เกิดความทั่วถึง อย่างไรก็ตามการที่พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เมืองที่มีที่ดินจำกัด การขยายขนาดทางเท้าจึงเป็นไปได้ยาก และอาจจำเป็นต้องมีการจัดการในด้านการให้ได้มาซึ่งที่ดิน เพื่อแก้ไขปัญหาคือสาเหตุ ขณะที่การบรรเทาปัญหาทำได้โดยการจัดระเบียบ และเข้มงวดในการใช้พื้นที่สาธารณะ รวมถึงการปรับปรุงด้านวัสดุ ความสะอาด ปัจจุบันแนวความคิดในการวางโครงข่ายทางเดินเท้าสำหรับการวางผังที่จะเกิดขึ้นใหม่นั้นนั้นมักจะให้ความสำคัญกับการเข้าถึงอาคารด้วยการเดินและแยกทางเดินเท้าหลักออกจากเส้นทางเดินรถเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

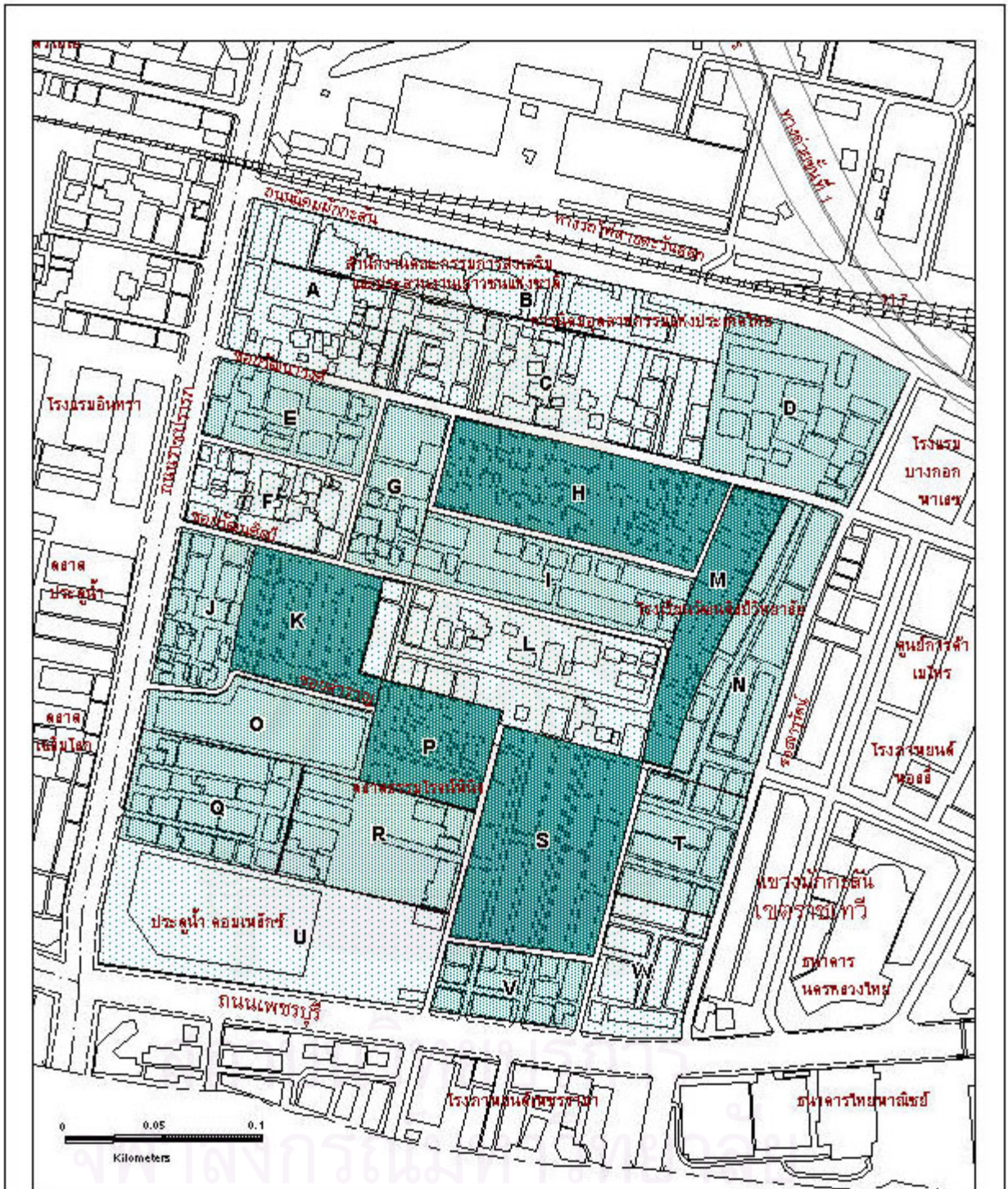


**แผนที่ 6.9 แสดงระดับปริมาณตัวจราจรของแต่ละกลุ่มพื้นที่**

สัญลักษณ์	คำอธิบาย	จำนวน
□ (white)	สามารถเข้าถึงได้จากถนนที่มีความกว้างเกินมาตรฐาน	(8)
□ (light blue)	สามารถเข้าถึงได้จากถนนที่มีความกว้างเท่ากับมาตรฐาน	(11)
□ (dark blue)	จำเป็นต้องเข้าถึงจากถนนที่มีความกว้างต่ำกว่ามาตรฐาน	(4)



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



แผนที่ 6.10 แสดงระดับปริมาณทางเท้าในแต่ละกลุ่มพื้นที่

สัญลักษณ์	สามารถเข้าถึงจากทางเดินเท้าที่มีขนาดเกินกว่ามาตรฐาน	(7)	สัญลักษณ์
	สามารถเข้าถึงจากทางเดินเท้าที่มีขนาดอยู่ในมาตรฐาน	(11)	
	จำเป็นต้องเข้าถึงจากทางเดินเท้าที่มีขนาดต่ำกว่ามาตรฐาน	(5)	



วิทยานิพนธ์ : แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

NORTH มาตรฐาน 1: 4000

### 6.3.2. ศักยภาพ (ซึ่งส่งผลต่อความเป็นไปได้ในการพัฒนา)

นอกจากประเด็นปัญหาที่ส่งผลผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ศักยภาพของพื้นที่เองก็จัดเป็นปัจจัยบวก ที่ส่งผลขับเคลื่อนการพัฒนาเช่นเดียวกัน พื้นที่ที่มีศักยภาพ จึง สามารถนำมาพัฒนาได้ หลากหลาย เป็นไปได้ และ เข้มขัน กว่า พื้นที่ที่ขาดศักยภาพ

#### 1) ความสามารถในการเข้าถึง

ความสามารถในการเข้าถึงหมายถึงความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ของทั้งเจ้าของพื้นที่ อยู่อาศัยหรือประกอบกิจกรรมอยู่บนที่ดินเอง รวมทั้งผู้ซื้อสินค้าและบริการที่เข้ามาใช้พื้นที่อื่นจะทำให้ เกิดมูลค่าเพิ่มจากการใช้พื้นที่เหล่านั้นตามมา การเข้าถึงจึงกล่าวรวมถึงผลลัพธ์จากการเดินทางใน ลักษณะใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเท้า การใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลหรือสาธารณะ ซึ่งอาจส่งผลมาเป็น ความรวดเร็วที่จะเข้าถึงทางกายภาพ และอาจรวมถึงการเข้าถึงทางสายตา ระดับความสามารถในการ เข้าถึงพิจารณาจาก ระยะเวลาที่ใช้ในการเข้าถึงจากเส้นทางสาธารณะและจุดขึ้นลงระบบขนส่งมวลชน ที่มีอยู่รวมทั้งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งแบ่งออกเป็น

ระดับ 1 สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากระบบขนส่งหลัก

ระดับ 2 ไม่สามารถเข้าถึงโดยตรงจากระบบขนส่งหลักแต่อยู่ในระยะที่มองเห็น

ระดับ 3 ไม่สามารถเข้าถึงโดยตรงจากระบบขนส่งหลักและไม่สามารถเข้าถึงทาง สายตาได้

พื้นที่ที่เข้าถึงได้ง่ายคือพื้นที่ที่อยู่ไม่ไกลจากถนนสายหลัก และป้ายรถขนส่งสาธารณะ ซึ่งได้ แก่พื้นที่ย่อย A,B,D,E,F,J,O,Q,U,V,W ส่วนพื้นที่ที่จัดว่าขาดความสามารถในการเข้าถึงได้แก่พื้นที่ที่ อยู่ลึกเข้าไปในพื้นที่ศึกษา และอยู่บนซอยที่มีขนาดเล็ก ได้แก่ G,H,I,L,M,P

ศักยภาพที่เกิดจากความยากง่ายในการเข้าถึงพื้นที่เอื้อให้เกิด การใช้ที่ดินในรูปแบบและ ระดับความเข้มข้นที่ต่างกัน กิจกรรมบางอย่างเกิดขึ้นได้เฉพาะเมื่อพื้นที่มีความสามารถในการเข้าถึง สูงได้แก่ กิจกรรมทางด้านการค้าบริการ ขณะที่กิจกรรมบางประเภทไม่จำเป็นต้องเข้าถึงได้สะดวกนัก ได้แก่ พื้นที่พักอาศัย ซึ่งอาจต้องการความเป็นสัดส่วนมากกว่า

#### 2) ความยากง่ายในการได้มาซึ่งที่ดิน

ที่ดินเป็นหนึ่งในต้นทุนการผลิต ซึ่งมีมูลค่าสูงมากโดยเฉพาะกับโครงการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ในเขตเมือง ความเป็นไปได้หรือความยากง่ายในการได้มาซึ่งที่ดินจึงเป็นปัจจัยที่ สำคัญที่ใช้เลือกที่ตั้งโครงการ และ พิจารณาความเป็นไปได้ในการลงทุน การพิจารณาระดับความเป็น ไปได้ในกรณีได้มาซึ่งที่ดินมีประเด็นที่ใช้พิจารณา 2 ประการคือ ราคาที่ดินซึ่งที่ดินที่มีราคาถูกลดรวม รวมได้ง่ายกว่าที่ดินที่มีราคาสูง และ ขนาดแปลงที่ดินซึ่งที่ดินที่มีแปลงขนาดเล็กจะรวบรวมได้ยากกว่า ที่ดินที่มีขนาดแปลงใหญ่เนื่องจากมีผู้ที่ต้องการเจรจาต่อรองมากกว่า ในการศึกษาได้แบ่งระดับ ความยากง่ายในการได้มาซึ่งที่ดินของพื้นที่ออกเป็น

ระดับ 1 ที่ดินแปลงไม่เล็กและราคาไม่แพง

ระดับ 2 ที่ดินแปลงเล็กหรือราคาแพง

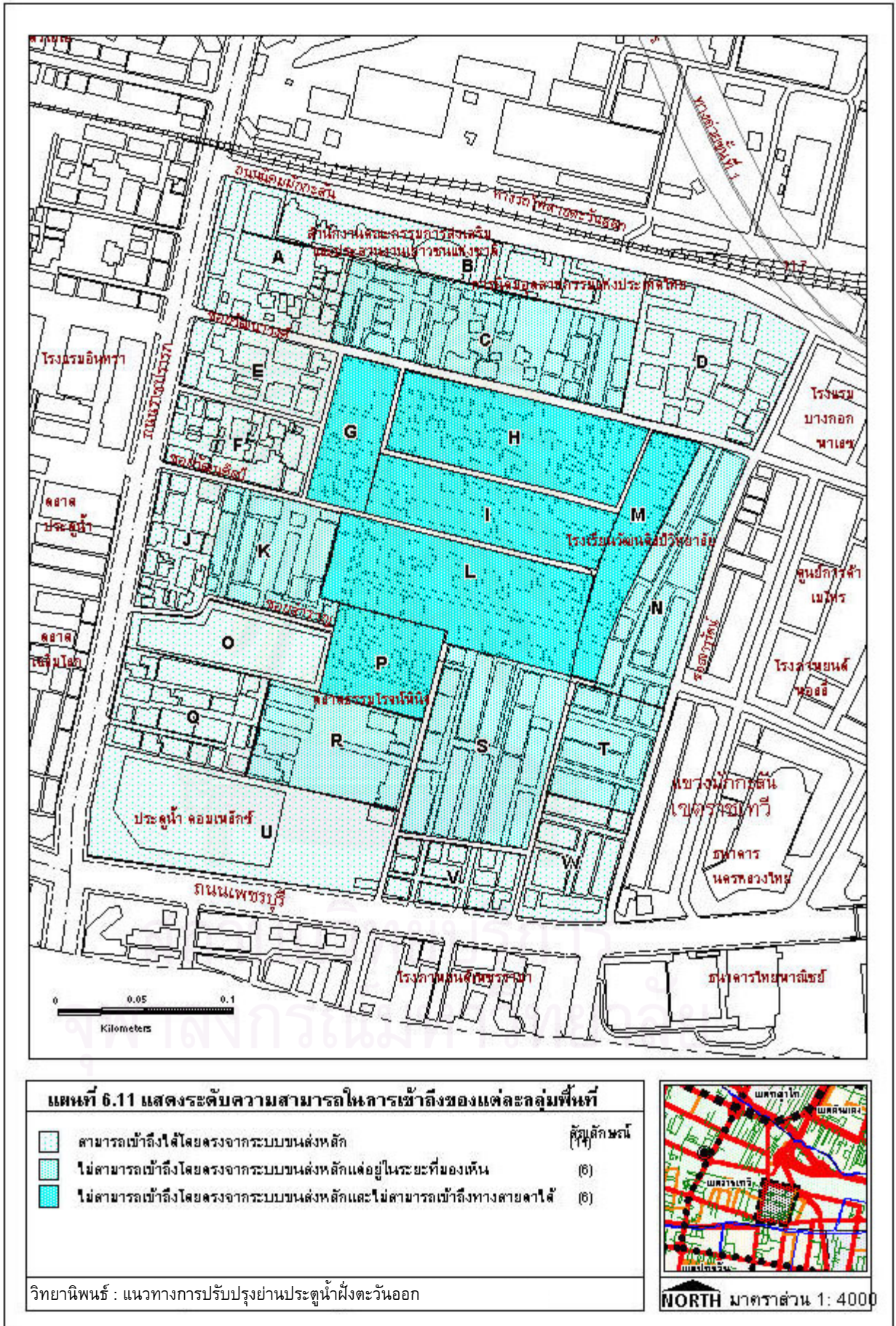
ระดับ 3 ที่ดินแปลงเล็กและราคาแพง

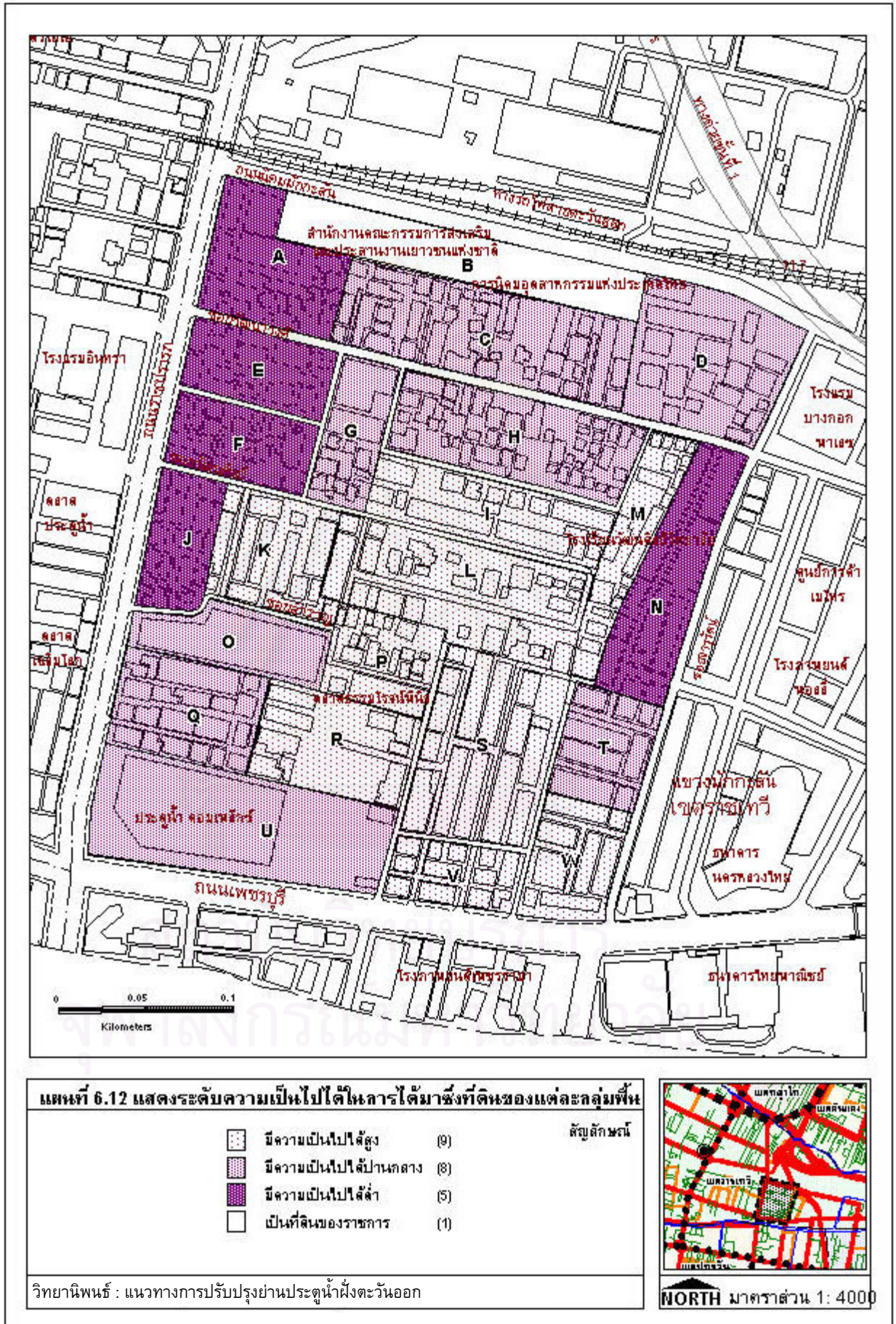
พื้นที่ซึ่งได้มาง่ายกว่าพื้นที่ในบริเวณเดียวกันคือพื้นที่ซึ่งมีขนาดแปลงที่ดินกว้างเช่น พื้นที่  
ย่อย K,L,S,V,W หรือพื้นที่ที่ราคาที่ดินต่ำเช่นพื้นที่ย่อย I,M,P,R ขณะที่พื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในการ  
รวบรวมที่ดินน้อยกว่าได้แก่ พื้นที่ที่ถูกแบ่งซอยแปลงที่ดินและมีราคาแพงเช่น พื้นที่ย่อย A,E,F,J,N



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย







แม้การเวนคือที่ดินจะเป็นหนึ่งในเครื่องมือของภาครัฐที่สามารถนำมาใช้ได้ง่ายกว่าภาคเอกชนแต่อยู่บนหลักการที่ว่า โครงการที่ดินนั้นทำให้เกิดผู้ที่เสียประโยชน์น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ราคาที่ดินในฐานะที่เป็นปัจจัยการผลิตโดยกลไกก็ส่งผลกับหน้าตาของผลลัพธ์การพัฒนา โครงการที่อยู่บนที่ดินราคาสูงย่อมต้องมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หวังผลตอบแทนโดยสัดส่วนมากกว่าบนที่ดินราคาถูก

### 6.3.3. ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

การพัฒนาของพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อยู่แล้วในปัจจุบัน ซึ่งมักเป็นพื้นที่ที่ขาดการวางแผนพัฒนาซึ่งทำให้ อาคารที่ตั้งอยู่ถูกปลูกสร้างขึ้นแบบตัวใครตัวมันอาคารบางส่วนสร้างนานแล้ว ขณะที่บางส่วนเพิ่งทำการก่อสร้างแล้วเสร็จหรือยังมีอายุการใช้งานไม่เต็มที่ ซึ่งในกรณีหลังมีหลายหลังที่ยังนำมาใช้ประโยชน์ได้โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ต้องการประหยัดงบประมาณการฟื้นฟู และ เพื่อการประเมินประเมินทางสังคม การกำหนดรูปแบบกิจกรรมใหม่ลงบนโครงสร้างเดิมที่มีอยู่ อาจไม่ใช่ทางออกที่เหมาะสมนัก

รวมทั้งการมีอยู่ของกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ก็ค่อนข้างสะท้อนถึง ความต้องการอันเนื่องมาจากการใช้สอยจริงของประชาชน ซึ่งไม่อาจมองข้ามไปได้ เนื่องจากสภาพพื้นที่ที่มีความปะปนกันของกิจกรรมอยู่พอสมควร ในการศึกษาจึงได้แบ่งประเภทของการใช้ที่ดินในปัจจุบันออกเป็น

- **พื้นที่พาณิชยกรรม** ซึ่งอยู่ในบริเวณที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย บริเวณที่ติดถนนใหญ่ ได้แก่พื้นที่ย่อย U,P,R
- **พื้นที่พาณิชยกรรมกึ่งพักอาศัย** อยู่ในบริเวณที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย แต่ขาดการวางแผนทางการใช้ที่ดินจึงทำให้ เกิดการปลูกสร้างอาคารหลายๆลักษณะได้แก่ พื้นที่ย่อย A,E,F,J,N,Q,S
- **พื้นที่พาณิชยกรรมกึ่งอุตสาหกรรม** อยู่ในบริเวณที่ไม่ไกลจากย่านการค้าหลักทำให้ มีการใช้พื้นที่บางส่วนเพื่อวัตถุประสงค์ในการผลิต ได้แก่ พื้นที่ย่อย K,V,W
- **พื้นที่พักอาศัย** ซึ่งอาจมีอาคารพาณิชย์แทรกอยู่ในสัดส่วนที่ไม่มากนัก อยู่ลึกเข้ามาในพื้นที่ศึกษาเนื่องจากเข้าถึงได้ไม่สะดวกนัก ราคาที่ดินต่ำกว่าที่ดินโดยรอบ จึงทำให้ไม่มีการพัฒนาเพื่อผลตอบแทนทางธุรกิจ ได้แก่พื้นที่ย่อย C,H,L,T
- **พื้นที่พักอาศัยหนาแน่น** ได้แก่พื้นที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นของหน่วยประชากรต่อพื้นที่สูงกว่าพื้นที่โดยรอบ จากการเป็นที่ตั้งของอาคารชุดพักอาศัย ส่วนใหญ่มักไม่ไกลจากเส้นทางสัญจรสายหลักนัก ได้แก่พื้นที่ D,G,O
- **พื้นที่พักอาศัยกึ่งอุตสาหกรรม** อยู่ด้านในพื้นที่ศึกษาแต่เนื่องจากสามารถเคลื่อนย้าย ผลิตภัณฑ์หรือสินค้าไปยังจุดขายได้โดยใช้เวลาไม่มาก ซึ่งทำให้พบพื้นที่ลักษณะนี้ในพื้นที่ย่อย I
- **พื้นที่สำนักงาน** อยู่บริเวณติดกับถนนมักกะสัน เนื่องจากเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการ ไม่ว่าจะเป็น การรถไฟแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรม และ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ย่อย B
- **พื้นที่สาธารณูปการ** ได้แก่ที่ตั้งของโรงเรียน วัฒนศิลป์ ซึ่งอยู่ด้านในของพื้นที่ศึกษา แต่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากซอยวัฒนศิลป์ ในพื้นที่ย่อย M



#### 6.4. ปัญหาและศักยภาพจากลักษณะกายภาพของกลุ่มพื้นที่

การพิจารณาปัญหาและศักยภาพอันเป็นเงื่อนไขในการปรับปรุงฟื้นฟู ลงบนแต่ละพื้นที่ที่ทราบถึงระดับคุณค่าของพื้นที่ ซึ่งจะนำมาใช้แบ่งแยกรูปแบบในการพัฒนาต่อไป สำหรับพื้นที่ศึกษาที่ได้ทำการแบ่งกลุ่มพื้นที่ไว้จากบทที่ผ่านมาพบว่า มีปัญหาและศักยภาพจากลักษณะกายภาพของพื้นที่ดังนี้

**พื้นที่ A** ปัญหาที่พบในพื้นที่ได้แก่ ปัญหาความปะปนของรูปแบบอาคารเนื่องจากการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ติดกับถนนใหญ่ และจัดเป็นพื้นที่ที่มีการใช้สอยไม่คุ้มค่านักเมื่อเทียบกับราคาที่ดิน ขณะที่ปริมาณทางเท้าที่มีอยู่ในพื้นที่มีครบถ้วนและมีขนาดที่พอเพียง รวมถึงมีการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานที่ทั่วถึง

พื้นที่มีศักยภาพในการเข้าถึง เนื่องจากอยู่ติดกับ ถ. ราชปรารภ ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรหลัก และมีรถประจำทางผ่านหลายสาย แต่เนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดเล็กและราคาแพง ทำให้การได้มาซึ่งที่ดินในการพัฒนาเป็นไปได้ยาก

**พื้นที่ B** เนื่องจากเป็นอาคารของหน่วยราชการจึงมีการดูแลรักษาที่ดีกว่าทำให้ไม่มีสภาพที่ทรุดโทรม อาคารที่เป็นสำนักงานทั้งหมดทำให้ไม่ได้มีความปะปนในทั้งด้านรูปร่างและกิจกรรมภายใน ทั้งถนนและทางเท้าอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ ไม่มีการวางหาบเร่งแผงลอยและการจอดรถบนผิวจราจรเนื่องจากมีอาคารจอดรถภายในบริเวณ มีต้นไม้ปลูกอยู่ร่มรื่นแม้จะไม่มีพื้นที่ที่เรียกได้ว่าเป็นสวนหย่อม ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งไม่คุ้มค่านักเนื่องจากการมีพื้นที่เว้นว่าง ระหว่างอาคารอยู่มาก

พื้นที่มีศักยภาพในการเข้าถึงพอสมควรเนื่องจากอยู่ติดกับถนนใหญ่ ได้แก่ ถ.นิคมมักกะสัน ซึ่งแม้ปัจจุบันไม่ได้เป็นทางผ่านของรถโดยสารประจำทางหลายสาย แต่จะเป็นเส้นทางที่มีความเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ซึ่งได้แก่โครงการรถไฟฟ้ายกระดับไฮปเวลล์ในอนาคต

**พื้นที่ C** อาคารมีความใกล้เคียงกัน ทั้งขนาดและกิจกรรมภายใน การเข้าถึงไม่สามารถทำได้โดยตรง แต่ก็ไม่ลำบากนัก ไม่มีปัญหาจากการเดินทาง และความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่สาธารณะยังขาดแคลนต้นไม้และพื้นที่โล่งสาธารณะแม้ว่าความหนาแน่นของอาคารจะไม่มากนักเนื่องจากการกระจายของถนนซอยอยู่ทั่วพื้นที่ มีความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินพอสมควรเนื่องจากมีทั้งที่ดินขนาดแปลงเล็กและกลางปะปนกัน และราคาที่ดินต่ำ(50,000-150,000 บาทต่อตารางวา)

ปัญหาที่พบในพื้นที่คือ ยังขาดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คุ้มค่าเนื่องจากมีพื้นที่โล่งซึ่งยังไม่ได้พัฒนาอยู่มาก รวมถึงขาดความทั่วถึงของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะด้านในของพื้นที่

**D** เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไปในทิศทางเดียวกันคือการเป็นที่อยู่อาศัย อาคารมีสภาพทรุดโทรมเป็นบางส่วน ไม่มีปัญหาเรื่องผิวจราจรไม่พอเพียงแต่ ทางเดินเท้าในพื้นที่ยังไม่ต่อเนื่องในบางจุดมีขนาดเล็กเกินไป พื้นที่มีส่วนเปิดโล่งอยู่หลายบริเวณ มีการปลูกไม้ยืนต้นและพื้นที่สีเขียวอาคารปลูกสร้างค่อนข้างหนาแน่นแต่ยังใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่านัก ความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากมีแปลงที่ดินขนาดเล็กและกลางปะปนกัน และราคาที่ดินอยู่ในระดับ

ปานกลางเมื่อเทียบกับพื้นที่ข้างเคียง การเข้าถึงพื้นที่ทำได้ดีโดยเฉพาะเมื่อการก่อสร้างโครงการทางรถไฟยกระดับแล้วเสร็จ

ปัญหาหลักที่พบในพื้นที่คือ ความปะปนของขนาดและรูปแบบอาคารเนื่องจากการพัฒนาที่ไม่พร้อมเพียงกันทำให้มีอาคารสูงที่เป็นอพาร์ทเมนต์พักอาศัยตั้งอยู่ปะปนกับอาคารพักอาศัยขนาดเล็ก ปัญหาทางเดินเท้าที่ขาดความต่อเนื่องจนต้องลงไปเดินบนผิวจราจร และบางจุดของทางเท้าก็มีการตั้งวางหาบเร่แผงลอยจนขาดระเบียบ

**พื้นที่ E** รูปแบบของอาคารมีความปะปนกันบ้างเช่นเดียวกับกิจกรรมที่มีทั้งพาณิชยกรรมและพักอาศัย ในบริเวณเดียวกัน อาคารที่พบมีสภาพไม่ทรุดโทรม พื้นที่ผิวจราจรยังไม่พอเพียงนักโดยเฉพาะบริเวณทิศใต้และทิศตะวันออกของพื้นที่ย่อยที่เป็นตรอกแคบ ๆ แต่มีรถยนต์สวนเข้าออกเป็นประจำ มีทางเดินเท้าแต่ขนาดเล็ก ขาดต้นไม้และห่างไกลจากพื้นที่สีเขียว อาคารในพื้นที่ปลูกสร้างไม่หนาแน่นสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกสบายเนื่องจากติดกับถนนสายหลักและ อยู่ในบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง แต่การพัฒนาที่ดินทำได้ยากเนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดเล็กและราคาสูง

ปัญหาสำคัญ ๆ ที่พบในพื้นที่ได้แก่ ปริมาณผิวจราจร ความขาดแคลนต้นไม้และพื้นที่สีเขียว รวมถึงความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินหากจะนำมาพัฒนา

**พื้นที่ F** อาคารที่พบในพื้นที่มีรูปแบบหลากหลาย กิจกรรมที่พบได้แก่ พาณิชยกรรม และอยู่อาศัย มีบางส่วนที่เป็นอาคารไม้สภาพทรุดโทรม พื้นที่ผิวจราจรยังคับแคบโดยเฉพาะบริเวณที่ไม่ใช่เส้นทางสัญจรสายหลักแต่กลับมีรถยนต์เข้ามาใช้โดยเฉพาะซอยที่เชื่อมระหว่าง ซ. วัฒนาวงศ์ และ ซ. วัฒนศิริ เป็นพื้นที่มีทางเท้ากว้างขวาง แต่ยังขาดระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะทำให้ใช้ทางเดินเท้าได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ พบไม้ยืนต้นไม่มากนัก ไม่มีปัญหาในเรื่องการบริการโครงสร้างพื้นฐาน อาคารยังปลูกสร้างค่อนข้างหนาแน่น และมีอัตราการใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่ในเกณฑ์ต่ำ การเข้าถึงพื้นที่ทำได้ อย่างสะดวกสบาย เนื่องจากอยู่ใกล้กับป้ายรถโดยสาร แต่มีความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินน้อย เนื่องจากเป็นที่ดินแปลงเล็กและมีราคาแพง

ปัญหาสำคัญที่พบคือ ความปะปนของรูปแบบอาคารที่มีทั้งอาคารพักอาศัยขนาดเล็ก และอาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ มีอาคารบางส่วนทำจากไม้และสภาพทรุดโทรม ยังขาดการจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะมีการจัดวางหาบเร่แผงลอย และการตั้งร้านยื่นออกมาบนเส้นทางเดินเท้า ยังใช้ที่ดินอย่างไม่คุ้มค่าแม้ว่าจะอยู่ในบริเวณที่ง่ายต่อการเข้าถึง

**พื้นที่ G** แม้จะมีรูปแบบอาคารที่แตกต่างกันอยู่ในพื้นที่ แต่ตั้งแยกกันอย่างเป็นสัดส่วน โดยอาคารขนาดใหญ่อยู่ทางทิศเหนือและอาคารขนาดเล็กอยู่ทางทิศใต้ กิจกรรมเกือบทั้งหมดเป็นกิจกรรมการพักอาศัย อาคารที่เป็นบ้านเดี่ยวมีสภาพทรุดโทรม ผิวจราจรที่อยู่โดยรอบพื้นที่มีขนาดเล็กคับแคบ มีหาบเร่แผงลอยขนาดเล็กตั้งอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก ขาดต้นไม้ และพื้นที่สีเขียว อาคารปลูกสร้างติดกันหนาแน่นทั้งอาคารขนาดใหญ่และอาคารขนาดเล็ก มีระดับความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินสูง การเข้าถึงไม่สามารถทำได้โดยตรงมีความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินพอสมควรเนื่องจากราคาที่ดินไม่สูงมาก (100,000-150,000 บาทต่อตารางวา)

ปัญหาหลักของพื้นที่คือผิวจราจรที่คับแคบไม่เพียงพอต่อความต้องการ ความขาดแคลนต้นไม้และพื้นที่สีเขียว ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง ตลอดจนความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่

**พื้นที่ H** อาคารมีสภาพทรุดโทรมเนื่องจากอายุอาคารมากและขาดการปรับปรุงพื้นที่มาเป็นเวลานาน ถนนโดยรอบมีความคับแคบยกเว้นด้านที่ติดกับ ซ. วัฒนาวงศ์ ทางเท้าในพื้นที่เล็กและแคบ รวมถึงขาดความต่อเนื่อง โดยทั่วไปมีการใช้พื้นที่สาธารณะอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อยยกเว้นส่วนที่ติดกับทางสัญจรหลัก พบพื้นที่เปิดโล่งและไม่ยีนตันกระจายอยู่ในพื้นที่ อาคารปลูกสร้างอย่างเบาบางอาจเพราะอยู่ด้านในของพื้นที่ซึ่งทำให้ขาดความคุ้มค่าในการใช้ที่ดินมาก การเข้าถึงทำได้ไม่สะดวกนักเนื่องจากรูปแบบเส้นทางเดินรถเป็นตัวกำหนดโดยเข้าได้จากซอยจากรัตน์เท่านั้น

ปัญหาหลักที่พบได้แก่ สภาพความทรุดโทรมของอาคาร ขนาดและโครงข่ายทางเดินเท้าที่ยังมีไม่เพียงพอ พื้นที่ยังสามารถเข้าถึงได้ไม่สะดวก รวมถึงระดับความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อยู่ในระดับต่ำมาก

**พื้นที่ I** อาคารมีรูปแบบใกล้เคียงกันโดยส่วนใหญ่เป็นตึกแถวสูง 3-4 ชั้นมีส่วนน้อยที่เป็นบ้านเดี่ยว แต่ในอาคารพาณิชย์นอกจากจะใช้ค้าขายแล้วยังนำมาใช้ในหลายลักษณะ ทั้ง พักอาศัย สำนักงาน และ อุตสาหกรรม อาคารส่วนใหญ่มีสภาพไม่ทรุดโทรม เนื่องจากมีอายุการใช้งานไม่มากนัก ขนาดผิวจราจรทางทิศใต้มีขนาดกว้างขวางขณะที่ทางทิศเหนือซึ่งติดกับ ซ. วัฒนาวงศ์ 2 มีขนาดแคบกว่า พื้นที่สาธารณะถูกใช้อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อยดี มีพื้นที่เปิดโล่งและการปลูกไม้ยีนตัน การตั้งอยู่ด้านในของพื้นที่ทำให้ยากต่อการเข้าถึง ที่ดินมีทั้งขนาดแปลงใหญ่และกลาง ราคาที่ถูกทำให้ง่ายต่อการนำมาพัฒนา

ปัญหาหลักของพื้นที่ได้แก่ ความปะปนของกิจกรรมภายในอาคาร โดยเฉพาะการอยู่ร่วมกันของทั้งการพักอาศัย และ อุตสาหกรรม การขาดการเข้าถึงจากบริการสาธารณะ และการเข้าถึงที่ยากลำบาก

**พื้นที่ J** อาคารเกือบทั้งหมดเป็นอาคารพาณิชย์ที่มีความสูงไล่เลี่ยกัน เกือบทั้งหมดเป็นร้านค้าขายสินค้าและบริการ อาคารหลายๆหลังในพื้นที่มีสภาพทรุดโทรม ผิวจราจรคับแคบโดยเฉพาะ ในช. สำราญ ซึ่งมีความกว้างเพียง 2.5 เมตร แต่มีรถยนต์เข้ามาใช้เป็นเส้นทางลัดเป็นจำนวนมาก การใช้พื้นที่สาธารณะยังขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ทั้งจากการวางแผนลอยและการจอดรถบนผิวจราจร ไม่พบไม้ยีนตันและพื้นที่สีเขียวในพื้นที่เลย อาคารปลูกสร้างค่อนข้างหนาแน่น และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เข้มข้น สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกสบายเนื่องจากติดกับถนนราชปรารภทางทิศตะวันตกซึ่งเป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของรถประจำทางด้วย การได้มาซึ่งที่ดินอาจยากกว่าพื้นที่อื่นเนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดเล็ก และ ราคาสูง

ปัญหาหลักของพื้นที่ได้แก่ ความทรุดโทรมของสภาพอาคาร ความเป็นระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ การขาดแคลนต้นไม้และพื้นที่สีเขียว รวมทั้งความยากลำบากในการได้มาซึ่งที่ดิน

**พื้นที่ K** เป็นกลุ่มตึกแถวที่มีรูปแบบเดียวกันทั้งพื้นที่ แต่นำมาใช้ประโยชน์แตกต่างกัน เนื่องจากอยู่ถัดเข้ามาจากถนนราชปรารภซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรสายหลัก จึงมีเพียงบางส่วนที่ใช้อาคารเพื่อกิจกรรมการค้า บางส่วนใช้เพื่อการอยู่อาศัย และ บางส่วนใช้พื้นที่ในการผลิตโดยเฉพาะอุตสาหกรรมสิ่งทอ อาคารในปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรม เนื่องจากอายุการใช้งานและการขาดการดูแลรักษา ผิดจรรยาบรรณในพื้นที่ค่อนข้างกว้างยกเว้นที่ติดกับ ซ. สาราญ แต่ความไม่เป็นระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะทำให้การขับขี่ยานยนต์ผ่านไม่สะดวก และเกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม ทางเท้าที่แคบร่วมกับการวางตัวของระเกะระกะทำให้ ขาดความสะดวกในการเดินเท้า ไม่พบไม้ยืนต้นและพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ ขาดการระบายน้ำที่ดีทำให้เกิดน้ำท่วมขัง แม้จะมีความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างพอสมควรแต่กลับใช้ที่ดินไม่คุ้มค่านักเพราะอาคารส่วนใหญ่มีความสูงเพียง 3 ชั้น เป็นพื้นที่ที่สามารถรวบรวมที่ดินได้ง่ายเนื่องจากเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนรายใหญ่ และราคาดินไม่แพงนัก

ปัญหาหลักที่พบในพื้นที่ได้แก่ ความปะปนของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ความทรุดโทรมของอาคาร ความเพียงพอของทางเดินเท้า ความเป็นระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ การขาดแคลนต้นไม้ และ ความทั่วถึงของโครงสร้างพื้นฐาน

**พื้นที่ L** อาคารในพื้นที่นี้อยู่ในสภาพดีรูปแบบอาคารใกล้เคียงกัน และเกือบทั้งหมดใช้เพื่อการอยู่อาศัย ยกเว้นอาคารพาณิชย์ที่อยู่ทางทิศตะวันตกซึ่งมีการทำอุตสาหกรรมสิ่งทออยู่บ้าง แม้จะอยู่ลึกและเข้าถึงไม่ถนัดนักแต่ถนนในพื้นที่กลับมีความกว้าง แม้บางแห่งจะไม่มีทางยกระดับเส้นทางเดินเท้าที่ชัดเจน แต่ก็ มีขอบทางที่กว้างพอต่อการสัญจรด้วยเท้า พบไม้ยืนต้นและพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ แต่การที่อาคารปลูกสร้างอย่างหลวม ๆ และอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 2 ชั้น ทำให้เป็นพื้นที่ที่มีระดับความเข้มข้นในการใช้ประโยชน์ที่ดินต่ำที่สุด แปลงที่ดินขนาดใหญ่และราคาที่ดินที่ต่ำกว่าพื้นที่ข้างเคียงทำให้มีโอกาสในการนำมาพัฒนา

ปัญหาหลักของพื้นที่ได้แก่ การขาดการเข้าถึงที่มีประสิทธิภาพ และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

**พื้นที่ M** เป็นกลุ่มอาคารไม้ที่มีสภาพทรุดโทรม เข้าถึงได้ยากยากลำบากเนื่องจากอยู่ในส่วนที่ลึกที่สุดของพื้นที่ และ ขาดลักษณะทางกายภาพที่เอื้อให้เกิดการเดินทางด้วยเท้าที่สะดวกปลอดภัย แต่มีการใช้พื้นที่สาธารณะโดยรอบอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย ที่โล่งและต้นไม้ในโรงเรียนทำให้ไม่มีปัญหาเรื่องการขาดแคลนพื้นที่สีเขียว มีระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินต่ำเนื่องจากความสูงอาคาร และ ความหนาแน่นของอาคารอยู่ในเกณฑ์ต่ำ การนำที่ดินมาพัฒนามีความเป็นไปได้เนื่องจากที่ดินมีราคาไม่แพงและเป็นเจ้าของโดยเอกชนไม่กี่ราย

ปัญหาหลักของพื้นที่ได้แก่ ความทรุดโทรมของอาคารซึ่งก่อสร้างด้วยไม้ และมีอายุการใช้งานยาวนาน พื้นที่เข้าถึงได้ลำบาก ทั้งทางรถยนต์และการเดินเท้า การใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่ในจุดที่ไม่คุ้มค่านัก



**พื้นที่ N** อาคารมีรูปแบบเป็นตึกแถวที่สูงประมาณ 4 ชั้นทั้งพื้นที่ มีความปะปนของกิจกรรมการอยู่อาศัยและพาณิชยกรรม อาคารหลายหลังมีสภาพทรุดโทรม อยู่ติดถนนใหญ่ และมีทางเดินเท้าทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ การเข้าถึงทำได้สะดวกพอสมควร แต่ยังคงขาดระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ ซึ่งมีทั้งการวางหาแร่แฝงลอย การจัดร้านยื่นออกมาบนทางเดินเท้า และการจอดรถบนขอบทาง แม้ว่าจะมีการนำกระถางต้นไม้มาวางตามทางเดิน แต่พื้นที่ยังขาดไม้ยืนต้นและพื้นที่เปิดโล่ง อาคารปลูกสร้างกันอย่างหนาแน่น และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า การรวบรวมและได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนา นั้นมีความเป็นไปได้ต่ำกว่าพื้นที่อื่นเนื่องจากเป็นของเอกชนหลายรายและมีราคาค่อนข้างสูง

ปัญหาสำคัญที่พบในพื้นที่ได้แก่ สภาพความทรุดโทรมของอาคาร ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้พื้นที่สาธารณะ และความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง

**พื้นที่ O** เป็นอาคารขนาดใหญ่ที่หยุดดำเนินการก่อสร้างไปนับจากประเทศประสบปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ มีรูปแบบเป็นอาคารอพาร์ทเมนต์ สูง 17 ชั้น อยู่ติดกับ ถ.ราชปรารภซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรสายหลัก ทำให้มีความสะดวกในการเข้าถึง อย่างไรก็ตาม ถนนซอย(ซ.สำราญ)ที่อยู่ด้านข้างมีขนาดเล็กมากเมื่อเทียบกับ พื้นที่ใช้สอยของอาคาร อาคารปลูกสร้างเต็มพื้นที่ ทำให้มีความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างสูงยังไม่พบต้นไม้และพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ จัดเป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์จากที่ดินในสัดส่วนที่สูงที่สุด

ปัญหาหลักที่พบในพื้นที่ได้แก่ ความสามารถในการรองรับของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบที่อาจไม่พอเพียงเนื่องจากจำนวนผู้ใช้อาคาร อาคารมีพื้นที่เปิดโล่งน้อย และ ความสูงที่แตกต่างกับสภาพแวดล้อมข้างเคียงทำให้เกิด ทัศนียภาพที่มีความขัดแย้ง รวมถึงปัจจุบันยังไม่มีการดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่องให้แล้วเสร็จทำให้เป็นพื้นที่ที่นับว่ายังไม่มีการนำมาใช้งานเลย

**พื้นที่ P** รูปแบบอาคารมีทั้งที่เป็นอาคารไม้พักอาศัย จนถึงอาคารหอพักที่เป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ส่วนใหญ่ใช้ในการพักอาศัยโดยมีบางส่วนที่อยู่ติดกับตลาดสดใช้ในการพาณิชยกรรม อาคารส่วนใหญ่มีสภาพทรุดโทรม หลายหลังก่อสร้างจากไม้ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย ผิดจรรยาบรรณในพื้นที่กว้างเพียง 2.5 เมตร และมีรถผ่านไปมาเสมอ ร่วมกับการขาดแคลนทางเท้า ทำให้อาจเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน การเดินทางที่ไม่สะดวกทำให้การเข้าถึงเป็นไปอย่างยากลำบาก เนื่องจากพื้นที่สาธารณะคับแคบทำให้ไม่มีการตั้งหาแร่แฝงลอย บนทางเท้าและการจอดรถบนขอบทาง การสำรวจไม่พบไม้ยืนต้นและพื้นที่สีเขียวแต่อยู่ใกล้กับลานกิจกรรมซึ่งเป็นพื้นที่เปิดโล่งของชุมชน อาคารปลูกสร้างค่อนข้างหนาแน่นแต่เป็นอาคารที่สูงไม่เกิน 2 ชั้นทำให้น้ำที่ดินมาใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า ราคาที่ดินที่ไม่แพงและแปลงที่ดินขนาดกลางที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนเพียงไม่กี่รายทำให้การรวบรวมที่ดินมีความเป็นไปได้สูง

ปัญหาหลักของพื้นที่คือ ความปะปนของขนาดและรูปแบบอาคาร สภาพความทรุดโทรมของอาคาร ปริมาณผิดจรรยาบรรณและทางเดินเท้าไม่เพียงพอ ความไม่ครบถ้วนเพียงพอของโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการระบายน้ำ และความไม่คุ้มค่าในการใช้ประโยชน์ที่ดิน

**พื้นที่ Q** แม้ว่าจะเป็นกลุ่มอาคารที่มีขนาดและอายุไล่เลี่ยกัน แต่ กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคารเป็นไปอย่างหลากหลาย ไล่จากการกิจกรรมค้าขายบริเวณที่ติดถนนใหญ่ กิจกรรมพักผ่อนที่อยู่อีกเข้าไป และ กิจกรรมการผลิต ที่กระจายอยู่ทั่วไป อาคารมีสภาพเก่าทรุดโทรม ถนนในพื้นที่คับแคบแม้จะไม่มีรถยนต์ผ่านเข้าออกมากนัก มีการตั้งหาบเร่แผงลอยบนทางเท้าแต่ไม่เลอะเทอะ พื้นที่ปลูกสร้างอาคารอย่างหนาแน่นทำให้ขาดพื้นที่เปิดโล่งและต้นไม้ และทำให้พื้นที่มีระดับความเข้มข้นของการใช้ที่ดินสูงสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกจากถ.ราชปรารภ แม้ว่าขนาดแปลงที่ดินจะเล็กแต่ราคาที่ดินอยู่ในระดับปานกลาง

ปัญหาที่พบในพื้นที่คือ ความปะปนของกิจกรรมภายในตัวอาคาร สภาพความทรุดโทรมของอาคาร ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างและ การขาดแคลนพื้นที่สีเขียว

**พื้นที่ R** กิจกรรมสถานบันเทิงที่มีอยู่ภายในพื้นที่อาครบวงกิจกรรมข้างเคียงและก็ให้เกิดปัญหาทางสังคม เป็นพื้นที่มีด้านติดถนนเพียงด้านเดียว และเป็นถนนซอยที่มีขนาดเล็ก แต่อยู่ไม่ไกลจากเส้นทางสัญจรสายหลักนัก ขาดการวางแนวท่อระบายน้ำในพื้นที่ ที่ดินส่วนใหญ่ของพื้นที่ย่อยนี้เป็นที่โล่งซึ่งปัจจุบันใช้เป็นลานจอดรถยนต์ ทำให้สิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ไม่หนาแน่น ระดับความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินต่ำ ที่ดินมีขนาดแปลงที่ไม่ใหญ่และเล็กมากเป็นเจ้าของโดยเอกชนน้อยราย ซึ่งมีราคาไม่แพง ทำให้มีโอกาสในการรวบรวมและได้มาซึ่งที่ดินในการพัฒนา

ปัญหาหลักที่พบในพื้นที่คือ การขาดโครงข่ายและพื้นที่ผิวจราจร เช่นเดียวกับ ความสามารถในการให้บริการของระบบสาธารณูปโภค กิจกรรมภายในพื้นที่ยังมีความไม่เหมาะสมและปะปนกันอยู่

**พื้นที่ S** เป็นกลุ่มอาคารที่สร้างขึ้นในเวลาใกล้เคียงกันทำให้มีรูปลักษณะและขนาดใกล้เคียงกัน สภาพอาคารเก่าแก่และทรุดโทรมเกือบทั้งหมด กิจกรรมภายในอาคารหลากหลาย มีเส้นทางถนนตัดผ่านอย่างทั่วถึง แต่ทางเดินเท้ามีขนาดเล็กและไม่ต่อเนื่อง ขาดการเข้าถึงของบริการสาธารณะเนื่องจากอยู่ลึกเข้ามาด้านในพื้นที่ อาคารปลูกสร้างอย่างหนาแน่น ทำให้ไม่มีพื้นที่เปิดโล่งและการปลูกไม้ยืนต้นแต่ระดับการใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่อยู่ในเกณฑ์สูงเนื่องจากอาคารทั้งหมดสูงระหว่าง 3-4 ชั้น ที่ดินไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนใหญ่ แต่ก็อยู่ไม่ไกลนัก มีความเป็นไปได้สูงในการรวบรวมที่ดินมาพัฒนาเนื่องจากเป็นที่ดินแปลงใหญ่และมีเอกชนเพียงรายเดียวที่เป็นเจ้าของอยู่ แม้ราคาที่ดินจะค่อนข้างสูงแต่ก็ไม่สูงที่สุด

ปัญหาหลักที่พบในพื้นที่คือ สภาพความทรุดโทรมของอาคาร การขาดโครงข่ายและปริมาณพื้นที่ผิวทางเดินเท้า ความทั่วถึงของบริการโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งความหนาแน่นของอาคารและการขาดพื้นที่เปิดโล่ง

**พื้นที่ T** เช่นเดียวกับอาคารในบริเวณนี้ ซึ่งเป็นที่ตั้งของกลุ่มอาคารที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน แต่อาคารมีสภาพไม่ทรุดโทรมมากนักเนื่องจากบางหลังมีการก่อสร้างขึ้นใหม่ ปริมาณผิวจราจรในพื้นที่มีอย่างทั่วถึงและพอเพียง แต่ทางเดินเท้าในพื้นที่ยังไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพนัก เนื่องจากพื้นที่ผิวจราจรมีขนาดพอสมควรจึงมีการนำมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนบุคคลมาก การใช้พื้นที่สาธารณะจึงขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย พื้นที่อยู่ห่างจากที่โล่งของชุมชนและความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง

ทำให้ไม่มีสวนหย่อมหรือการปลูกไม้ยืนต้น ความที่มีอาคารใหม่บางหลังสูงกว่า 4 ชั้นทำให้รวมแล้วพื้นที่ที่มีระดับความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่ในเกณฑ์สูง ที่ดินมีการแบ่งขายเป็นแปลงเล็กๆทำให้ยากต่อการรวบรวมมาพัฒนา แม้ราคาจะอยู่ในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับพื้นที่โดยรอบ

ปัญหาหลักที่พบในพื้นที่ได้แก่ ปัญหาการจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ การขาดแคลนต้นไม้และพื้นที่สีเขียว ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง

**พื้นที่ U** อาคารยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างที่ยาวนานทำให้ไม่เกิดประโยชน์ในการใช้ที่ดิน ความเป็นอาคารขนาดใหญ่ที่อยู่ทางทิศใต้ทำให้เกิดการบังแสงและลมของอาคารที่อยู่ทางทิศเหนือ แต่อาคารมีการเว้นพื้นที่ด้านข้างพอสมควร และการมีพื้นที่เว้นว่างทางทิศตะวันออก ทำให้ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างในบริเวณไม่สูงนัก ขณะที่การซ้อนชั้นทำให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คุ้มค่าขึ้น

**พื้นที่ V** อาคารทั้งหมดเป็นตึกแถวที่มีอายุรุ่นราวคราวเดียวกัน การอยู่ใกล้ถนนใหญ่และเข้าถึงได้สะดวกจากถนนซอยทำให้ กิจกรรม ภายในพื้นที่เป็นลักษณะของพาณิชย์กรรมทั้งหมด อาคารมีสภาพทรุดโทรมเนื่องจากอายุการใช้งาน ปริมาณผิวจราจรทั้งในและโดยรอบพื้นที่มีสัดส่วนที่สูงกว่าพื้นที่อื่น แต่ยังคงขาดระเบียบในการใช้พื้นที่ แม้จะขาดพื้นที่สีเขียวแต่มีการปลูกไม้ยืนต้นบริเวณทางเท้าที่ติดกับถนนเพชรบุรี สิ่งปลูกสร้างอยู่ในเกณฑ์หนาแน่นแต่ไม่มากนักเนื่องจากมีพื้นที่โล่งของถนนเป็นส่วนประกอบ ความเข้มข้นของอาคารไม่สูงมากเนื่องจากอาคารพาณิชย์ในพื้นที่มีอายุเก่าแก่ซึ่งความสูงไม่มากนัก สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกเนื่องจาก อยู่ติดถนนหลักและเป็นจุดขึ้นลงรถโดยสารประจำทาง แม้ที่ดินจะมีราคาค่อนข้างแพงแต่มีความเป็นไปได้ในการรวบรวมที่ดินสูงเนื่องจากเป็นที่ดินแปลงใหญ่

ปัญหาหลักของพื้นที่ได้แก่ ความทรุดโทรมและเก่าแก่ของอาคาร การขาดระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ยังไม่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับราคาและตำแหน่งที่ตั้งของที่ดิน

**พื้นที่ W** อาคารในพื้นที่มีขนาดและรูปแบบเหมือนกัน แต่กลับนำไปใช้ในกิจการที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะการปะปนกันของอู่ซ่อมรถยนต์กับการอยู่อาศัย อาคารและพื้นที่มีสภาพทรุดโทรมสกปรกและบางแห่งมีน้ำขัง พื้นที่มีปริมาณพื้นผิวจราจรและทางเดินเท้าในสัดส่วนต่อพื้นที่อยู่เกินกว่าค่าเฉลี่ย แต่ยังคงขาดระเบียบในการใช้พื้นที่ มีทั้งการวางหาบเร่แผงลอย การวางอุปกรณ์ และการจอดรถอยู่บนพื้นที่สาธารณะ อาคารปลูกสร้างอย่างหนาแน่นทำให้ขาดพื้นที่เว้นว่างและพื้นที่สีเขียว และมีระดับความเข้มข้นในการใช้ที่ดินสูง สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากทั้ง ถ.เพชรบุรี และ ซ.จากรู้ตัน ความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินสูงเนื่องจากเป็นที่ดินผืนใหญ่

ปัญหาสำคัญที่พบในพื้นที่ศึกษาได้แก่ ความปะปนของกิจกรรมการใช้สอยอาคาร ความทรุดโทรมของอาคารและพื้นที่ การใช้พื้นที่สาธารณะอย่างไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และ ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างจนขาดพื้นที่เปิดโล่ง

## 6.5. การฟื้นฟูด้วยการบูรณะปรับปรุง(rehabilitation)

การปรับปรุงบูรณะพื้นที่และอาคาร เป็นการแก้ไขปัญหบางส่วนที่มีสาเหตุมาจาก ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ ด้วยวิธีการที่ไม่รบกวนโครงสร้างเดิมของสิ่งปลูกสร้าง อาจเป็นการแก้ไขปัญหาในเบื้องต้นเพื่อบรรเทาหรือลดทอนความรุนแรงของปัญหาที่เกิดจากโครงสร้างของอาคาร และการใช้ประโยชน์ที่ไม่เหมาะสมก่อนที่จะมีการพัฒนาพื้นที่ใหม่ หรือ อาจเป็นวิธีการโดยตรงในการพัฒนาสำหรับพื้นที่ซึ่งไม่ได้มีปัญหาที่ลักษณะทางกายภาพในระดับโครงสร้าง โดยสำหรับพื้นที่ศึกษาได้กำหนดมาตรการในการฟื้นฟูอันได้แก่

1. การซ่อมแซม ทาสี อาคารที่ชำรุดเสียหาย เพื่อลดระดับความรุนแรงของปัญหาที่เกิดจากความทรุดโทรมของอาคาร ซึ่งพิจารณาจากสภาพอาคารที่เป็นอยู่โดย กำหนดให้มีการบูรณะด้วยวิธีการดังกล่าว ในกลุ่มพื้นที่ H, M, N, J, K, P, Q, S, V, W

2. การจัดระเบียบการใช้ถนนและทางเดินเท้า รวมทั้งจัดหาพื้นที่จอดรถ เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดจากความไม่เป็นระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ ซึ่งพิจารณาการประยุกต์ใช้วิธีการในการแก้ปัญหานี้จาก สภาพการใช้พื้นที่สาธารณะของแต่ละพื้นที่ โดยกำหนดให้มีการปรับปรุงด้วยวิธีการดังกล่าวในกลุ่มพื้นที่ F, J, K, T, V, W

3. การจัดระเบียบกิจกรรมการใช้สอยอาคาร เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดจากความปะปนกันของกิจกรรมการใช้สอยอาคารภายในพื้นที่ พิจารณาพื้นที่ที่จะนำวิธีการดังกล่าวมาประยุกต์ใช้จาก จำนวนและสัดส่วนของกิจกรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ และ ลักษณะความขัดแย้งของกิจกรรมเหล่านั้น โดยพื้นที่ดังกล่าวได้แก่ กลุ่มพื้นที่ I, K, Q, W

4. การปลูกต้นไม้และจัดหาส่วนหย่อม เพื่อลดปัญหาที่เกิดจากการขาดแคลนสวนสาธารณะ และต้นไม้ที่ใช้ให้ร่มเงาและกรองมลพิษ พื้นที่ที่จะนำเอามาตรการนี้มาประยุกต์ใช้ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ E, G, J, K, O, T ซึ่งพิจารณาจากจำนวน ไม่นิยมต้นไม้กระถาง และ ระยะห่างจากพื้นที่สีเขียวของกลุ่มพื้นที่

5. การเพิ่มเติมบริการและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อแก้ปัญหาความขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการภายในพื้นที่ โดยพิจารณาพื้นที่ที่จะนำมาตรการนี้มาประยุกต์ใช้จากจำนวน สิ่งอำนวยความสะดวกที่พบในพื้นที่ และ ขนาดของท่อระบายน้ำที่รองรับปริมาณน้ำฝนในพื้นที่ ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ C, K, P, R, S

## 6.6. การฟื้นฟูด้วยการพัฒนา(redevelopment)

การพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้งานสูงสุดหรือการ redevelopment เป็นการแก้ไขปัญหาในทุก ๆ ด้านที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ซึ่งไม่อาจทำได้ด้วยการบูรณะซ่อมแซม เป็นต้นว่า ความหนาแน่นของอาคาร ความปะปนของรูปแบบอาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า ความทรุดโทรมมาก ๆ ของอาคาร ปริมาณถนนและทางเท้า ตลอดจนการขาดพื้นที่โล่งเพื่อการสัญจร ด้วยการปรับเปลี่ยนรูปแบบตลอดจนโครงสร้างอาคารที่มีอยู่เดิม ให้เป็นไปตามมาตรฐานอาคารที่เอื้อต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต และเหมาะสมกับศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่

ซึ่งการพัฒนาข้างบนพื้นที่เดิมนั้นนอกจากพิจารณาที่ตัวปัญหาซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญให้เกิดการปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงศักยภาพของพื้นที่เองที่เป็นเงื่อนไขหลักที่ผลักดันให้การลงทุน ซึ่งได้แก่ ความเป็นไปได้หรือความยากง่ายในการได้มาซึ่งที่ดิน ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ และ ความสามารถในการเข้าถึงจากโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะ ถนน และ ระบบขนส่งมวลชน ซึ่งนำกำลังซื้อเข้ามาในพื้นที่ รวมถึงเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้สอย

### 6.6.1. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

#### ระบบถนนและเส้นทางสัญจร

ปัญหาของระบบถนนที่สำคัญที่พบในพื้นที่ศึกษาคือ ความคับแคบอันเนื่องมาจากทั้ง ขนาดถนน โครงข่ายที่ไม่ทั่วถึง และ การจอดรถบนขอบทาง ดังนั้นการแก้ไขปัญหในระดับสูงสุดที่จะทำได้คือการจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะให้เข้มงวดยิ่งขึ้น และ รับผิดชอบการจัดหาพื้นที่จอดรถให้เพียงพอต่อการใช้ของประชากรภายในพื้นที่ ส่วนประชากรนอกพื้นที่นั้นควรจัดหาจอดรถที่มีความพอเพียงในระดับหนึ่ง ควบคู่ไปกับส่งเสริมให้ใช้บริการขนส่งมวลชนที่จำต้องพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

สำหรับการแก้ปัญหาโดยตรงนั้นทำได้โดยการวางโครงข่ายถนนในพื้นที่ใหม่ และตัดถนนที่มีขนาดตามมาตรฐานที่เหมาะสมกับพื้นที่ เนื่องจากสภาพปัจจุบันของถนนในพื้นที่เป็นไปโดยขาดการวางแผนล่วงหน้า โครงข่ายถนนจึงเต็มไปด้วยเส้นทางวกวน จุดตัด และทางตัน รวมทั้งความปะปนของเส้นทางรถยนต์และเส้นทางคนเดินทำให้เกิดความไม่สะดวก และไม่ปลอดภัย

เส้นทางเดินรถที่จะเกิดขึ้นพิจารณาจากสภาพปัจจุบันของพื้นที่อันได้แก่

1. แนวถนนและขนาดถนนเดิมที่มีอยู่โดยการขยายพื้นที่ผิวจราจรหรือเชื่อมต่อเส้นทางที่มีอยู่เดิมให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นเนื่องจากส่งผลกับกรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่น้อยกว่าทำให้สามารถแยกส่วนพัฒนา ก่อนหลังได้ และเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานน้อยกว่าเพราะเป็นพื้นที่ซึ่งมีการพัฒนาโครงข่ายสาธารณูปโภคอื่น ๆ ประกอบไว้พร้อมแล้ว
2. สภาพการใช้งานถนนในพื้นที่ โดยพิจารณาถึงหน้าที่ของซอยต่างๆที่อยู่ในพื้นที่ ว่าทำหน้าที่เป็นเส้นทางสัญจรหลักหรือรอง เพื่อปรับปรุงให้รองรับปริมาณการใช้งานที่จะเกิดขึ้นจริง ซึ่งปัจจุบันเส้นทางที่มีปัญหาได้แก่ทางลัด เชื่อมต่อ ซ.จาร์รัตน์ และ ถ.ราชปรารภ ซึ่งมีสภาพวกวนคับแคบ และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึง ซอยที่เชื่อมต่อระหว่าง ซ.วัฒนศิลป์ และ ซ.วัฒนวงศ์ ซึ่งมีสภาพคับแคบและมีรถสวนเข้าออกเสมอ

3. ระบบการเดินรถโดยรอบ เพื่อความสอดคล้องกับการพัฒนาที่มีได้มุ่งแต่การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่โดยส่งผลเป็นปัญหากับพื้นที่ข้างเคียง โดยไม่เพิ่มจุดตัดให้กับเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่งภายนอกโดยไม่จำเป็นและ แบ่งเบาปริมาณการจราจรจากภายนอกโดยไม่ส่งผลกระทบต่อคนในพื้นที่

ตารางที่ 6.2 แสดงมาตรฐาน ขนาด และ สภาพของถนน

Road classification	Road type	Right of way	Traffic lanes	median	parking	sidewalk	green	shoulder
Local and access roads	2	12.0	2x3m	-	-	2x2m	2m	-
	3	16.0	2x3m	-	-	2x2m	2m	-
Main roads	6	26.0	2x3m	-	2x2m	2x2m	2m	-
	10	44.5	4x3m	-	2x2m	2x4m	2m	-
	14	15.0	6x3.25m	5m	2x2m	2x5m	2x2m	-
distributors	5	16.0	2x3.5m	-	-	2x3.5m	2m	-
	9	26.0	4x3.25m	4m	-	2x3.5m	2m	-
	13	42.0	6x3.50m	5m	-	2x6m	2x2m	-
expressways	4	16.5	2x3.50m	-	1x3.5m	-	-	2x3m
	8	25.0	4x3.50	5m	-	-	-	2x3m
	12	32.0	6x3.50m	5m	-	-	-	2x3m

ที่มา : German advisory team to office of metropolitan traffic. Bangkok Transportation Study.

โดยนอกจากปัจจัยอันเนื่องมาจากสภาพปัจจุบันของพื้นที่ที่จะนำมาพิจารณาแล้วยังมีแนวคิดในการพัฒนาเส้นทางสัญจรที่หลีกเลี่ยงปัญหาที่เกิดขึ้นดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันดังต่อไปนี้

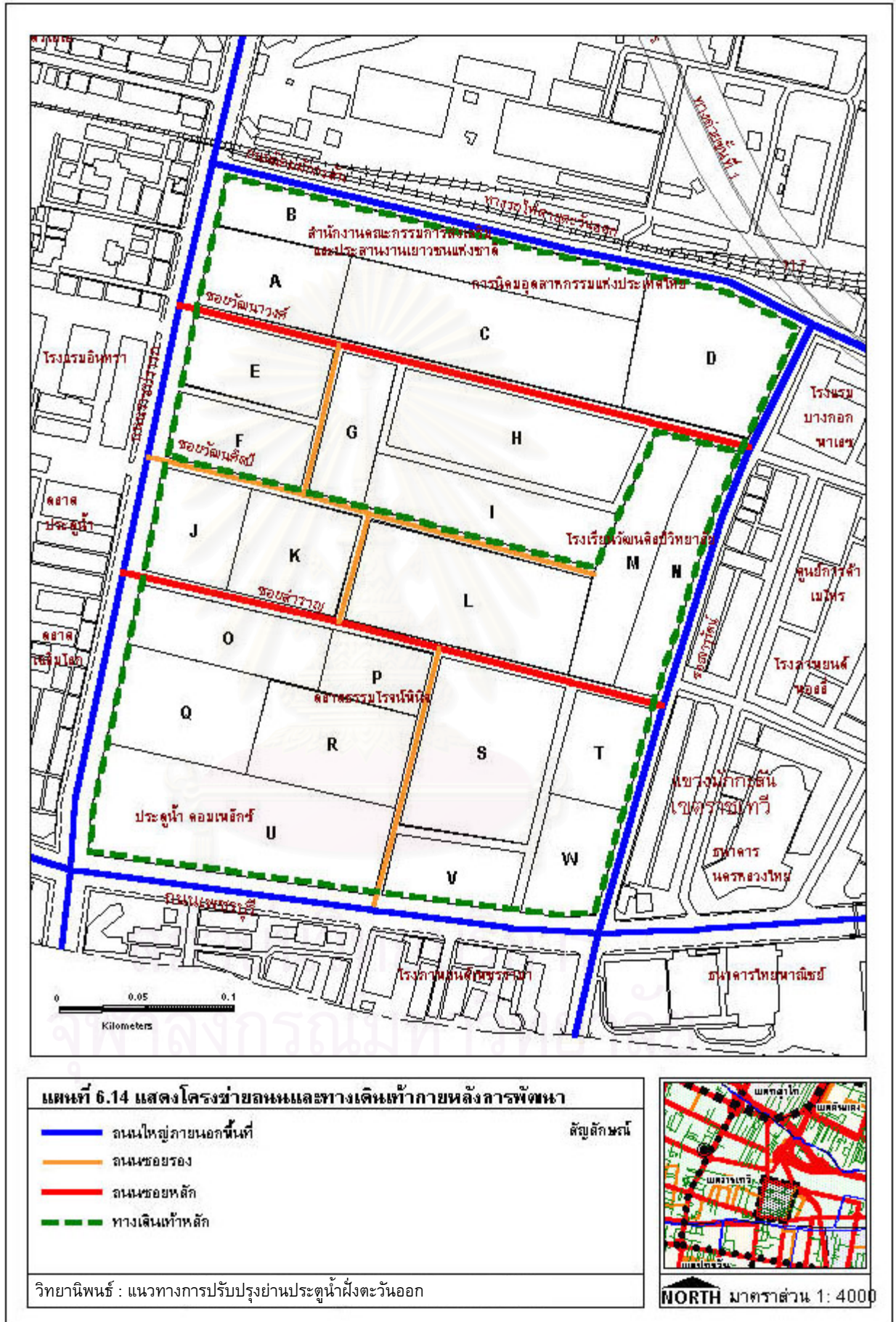
1. การกำหนดบทบาทเส้นทางสัญจรที่ชัดเจน เพื่อลดความปะปนของการใช้งานอันนำมาซึ่งความไม่เป็นระเบียบ
2. โครงข่ายหลักของการสัญจรต้องทั่วถึงและครบถ้วน
3. ลดทางแยกและจุดตัดที่ไม่จำเป็นอันจะทำให้เกิดการชะลอตัวของการจราจรและอุบัติเหตุ
4. มีลำดับศักดิ์ของถนนชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น
5. แบ่งแยกเส้นทางเดินเท้าและเส้นทางเดินรถออกจากกันเท่าที่เป็นไปได้เพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า และความสะดวกในการขับขี่

ในการพัฒนาเส้นทางสัญจรในพื้นที่ศึกษาจึงได้ยึดเอาแนวชอยหลักคือ ช.วัฒนาวงศ์ เป็นทิศทางการสัญจรหลักภายในพื้นที่ โดยตัดถนนเพิ่มในทิศทางตะวันออก-ตะวันตกทางด้านใต้ของพื้นที่เพื่อแทนที่เส้นทางลัดในปัจจุบัน และ เป็นการแบ่งชอยพื้นที่ให้เกิดการเข้าถึงที่เป็นระบบมากขึ้น และ เชื่อมต่อเส้นทางสัญจรในพื้นที่ด้วย ช.ที่วางตัวในแนวเหนือใต้ดังที่แสดงในแผนที่ และเปลี่ยนให้มี 2 ช่องทางเดินรถร่วมกับการจัดระเบียบไม่ให้มีการจอดรถบริเวณขอบทาง

ส่วนถนนสายหลักและรองภายนอกพื้นที่พิจารณาให้ ขยาย ซ.จารุรัตน์ ออกให้สามารถเดินรถ  
ได้ 3 ช่องทางเพื่อช่วยระบายรถจากถนนราชปรารภเข้าสู่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น  
พร้อมทั้งมีการจัดระเบียบการจอดรถควบคู่ไปด้วย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





เส้นทางเดินเท้า กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับทางเดินเท้าสำหรับถนนทุกสายที่มีในพื้นที่ โดยเส้นทางเดินเท้าหลักสำหรับคนในพื้นที่คือ บริเวณ ถ.วัฒนศิลาปี่ นั้นให้มีขนาดกว้างอย่างน้อย 3 เมตร เช่นเดียวกับการพัฒนาพื้นที่บาทวิถีบริเวณ ซ. จารุรัตน์ ซึ่งพัฒนาให้เป็นทางสัญจรด้วยเท้าขนาดใหญ่สำหรับเชื่อมต่อการเดินทางจากระบบรถไฟฟ้ายกระดับ เข้าสู่ ระบบขนส่งโดยสารประจำทางบนถนนเพชรบุรี

การจอดรถ ให้มีจุดพื้นที่จอดรถรวมกระจายอยู่ในพื้นที่สำหรับบริเวณที่เป็นกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรม มีพื้นที่จอดรถแยกชั้นสำหรับบริเวณที่กำหนดให้เป็นกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรมหนาแน่น ที่พักอาศัยหนาแน่น และ พื้นที่สำนักงาน ซึ่งต้องมีปริมาณเพียงพอกับผู้ใช้ ขณะที่พื้นที่พักอาศัยไม่หนาแน่น กำหนด ให้มีที่จอดรถอยู่ในทุกหน่วยพักอาศัย

#### สวนสาธารณะ

เนื่องจากบริเวณที่ดินของการรถไฟที่อยู่ติดทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษามีโครงการจะพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่อยู่แล้ว สวนสาธารณะภายในพื้นที่จึงไม่จำเป็นต้องรองรับการใช้งานจากบุคคลภายนอกชุมชน และ จัดให้มีขนาดเพียงพอสำหรับคนในพื้นที่เท่านั้น โดยตำแหน่งของสวนสาธารณะต้องสามารถเข้าถึงได้ง่ายจากผู้อยู่อาศัย และอาจจะอยู่บนที่ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ว่างที่ทำให้พัฒนาเป็นสวนสาธารณะได้ทันที นอกจากสวนสาธารณะแล้ว ภายหลังการพัฒนาที่กำหนดให้มีพื้นที่เปิดโล่งภายในที่ดินของภาคเอกชนเองจะทำให้พื้นที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น

#### สาธารณูปโภค สาธารณูปการ

โครงข่ายสาธารณูปโภคที่จะเกิดขึ้น จะต้องมีครบถ้วนทั่วถึงและมีขีดความสามารถในการให้บริการที่เพียงพอ โดยระบบที่มีการเดินท่อให้ยึดเอาแนวถนนที่เกิดขึ้นภายหลังการพัฒนาเป็นหลัก ซึ่งขนาดของเส้นท่อจะต้องพอเพียงต่อการรองรับการใช้งานที่จะเกิดขึ้นตามการคำนวณด้วยหลักวิศวกรรม

คงตำแหน่งของจุดเชื่อมต่อไม่ว่าจะเป็นป้ายรถเมล์ ท่าเรือโดยสาร จุดขึ้นลงรถไฟฟ้า รวมถึงคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างเอาไว้ เนื่องจากมีการกระจายตัวอย่างทั่วถึงอยู่แล้วในพื้นที่ เช่นเดียวกับ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ถังขยะ ตู้ไปรษณีย์ ขณะที่ หัวต่อดับเพลิงนั้น จะต้องดำเนินการติดตั้งให้เพิ่มมากขึ้นโดยกระจายให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่

#### **6.6.2. แนวทางการพัฒนาพื้นที่และการใช้ที่ดิน**

พรบ.ผังเมืองฉบับปี พ.ศ. 2541 ได้กำหนดให้พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรม(สีแดง) ซึ่งสามารถ มีค่า FAR ได้ไม่เกิน 10 และค่า OSR ไม่ต่ำกว่า 10 จากข้อกำหนดของ พรบ. ควบคุมอาคาร แต่จากการศึกษา ในระดับเขตของ ภาควิชาการวางแผนภาคและผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำหนดให้พื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ซึ่งควรมี FAR ไม่เกิน 6 และ OSR ไม่ต่ำกว่า 10 การพัฒนาพื้นที่จึงเป็นไปได้ภายใต้กรอบที่กำหนดขึ้นดังกล่าวในภาพรวม แต่ รายละเอียดปลีกย่อยนั้น จะเกิดจากการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.3 แสดงข้อเสนอแนะค่าความหนาแน่นและความเข้มข้นจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ

ประโยชน์การใช้ที่ดิน	G.A.C.	F.A.R.
เขตที่อยู่อาศัยเบาบางพิเศษ	0.30	0.80
เขตที่อยู่อาศัยเบาบาง	0.40	1.00
เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่น	0.70	2.00
เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	0.75	4.00
เขตพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง	0.95	6.50
เขตพาณิชย์กรรม	0.80	5.00
เขตอุตสาหกรรม	0.55	1.20
เขตคลังสินค้า	0.65	1.50
เขตสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	0.50	1.50
เขตสวนสาธารณะและสนามกีฬา	0.30	0.80
เขตสถาบันราชการ	0.40	1.50
เขตสถาบันการศึกษา	0.40	1.50
เขตสถาบันการศาสนา	0.40	0.80
เขตชนบท	0.20	0.60
เขตหมู่บ้านชานเมือง	0.40	0.80

ที่มา : เสนอไว้ในข้อกำหนดการใช้ที่ดิน กรุงเทพมหานคร

ผลลัพธ์ของการพัฒนาจะต้องรองรับการใช้งานที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ และผู้ใช้สอยนอกพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในพื้นที่ซึ่งจากการตรวจนับมีจำนวนเท่ากับ 1,262 หน่วยพักอาศัย หรือราว 6,427 คน ซึ่งจากการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในอนาคตพบว่ามีแนวโน้มที่จะคงที่หรือลดลงเนื่องจากการย้ายถิ่นฐานออกไปอยู่อาศัยในบริเวณชานเมือง อย่างไรก็ตามการพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกและอยู่ใกล้แหล่งงานจะกลายเป็นตัวเลือกที่น่าสนใจสำหรับการโยกย้ายที่อยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ที่มีจำนวนถึง 28,346 คนเฉพาะเขตราชเทวี และ 463,228 คนทั่วกรุงเทพมหานคร ในปี 2543

พื้นที่ศึกษาขนาด 221,000 ตารางเมตรปัจจุบันแบ่งเป็น พื้นที่ถนนเพียง 10 เปอร์เซ็นต์ พื้นที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ 90 เปอร์เซ็นต์ แต่ถูกนำมาใช้ปลูกสร้างอาคารเพียง 49 เปอร์เซ็นต์หรือ 108,900 ตารางเมตร เหลือเป็นที่ยาวว่าง ถึง 41 เปอร์เซ็นต์ ทั้งที่มีพื้นที่เปิดโล่งมากกว่ามาตรฐานกำหนด แต่การขาดการวางแผนพัฒนาทำให้ไม่สามารถนำพื้นที่เปิดโล่งดังกล่าวมาใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ตารางที่ 6.4 แสดงสัดส่วนปัจจุบันของพื้นที่ดินและพื้นที่ปลูกสร้างในบริเวณพื้นที่ศึกษา

การใช้ที่ดิน	พื้นที่(ตร.ม.)	สัดส่วน
พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร	108,900	49%
พื้นที่เปิดโล่ง	89,800	41%
รวมเป็นพื้นที่ดิน	198,700	90%
พื้นที่ทางสัญจร	22,400	10%
รวมเป็นพื้นที่ทั้งหมด	221,100	100%

พื้นที่ใช้สอย	391,700	197%
---------------	---------	------

ที่มา : จากแผนที่และการสำรวจ

ในปัจจุบัน พื้นที่ปลูกสร้างอาคารหรือพื้นที่อาคารคลุมดิน ปริมาณ 108,900 ตารางเมตร ถูกนำมาใช้เพื่อกิจกรรมต่างๆกันดังที่แสดงในตารางที่ 6.5 โดยคำนวณออกมาเป็นพื้นที่ใช้สอยของอาคารจริงประมาณ 391,700 ตารางเมตร หรือราว 1.97 เท่าของพื้นที่ดิน ซึ่งนับว่าต่ำกว่า ที่ควรจะเป็น และพื้นที่ดินส่วนใหญ่ถูกนำมาใช้เป็นพื้นที่สำหรับการอยู่อาศัยแบบหนาแน่นน้อย(38.38%)ที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำที่สุด

ตารางที่ 6.5 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่อาคารในพื้นที่ศึกษา ก่อนหน้าการพัฒนา

การใช้อาคาร	พื้นที่คลุมดิน	สัดส่วน	พื้นที่ใช้สอย	สัดส่วน
พาณิชย์กรรม	9,191	8.44%	55,149	14.08%
พาณิชย์-พักอาศัย	32,035	29.41%	128,141	32.71%
พักอาศัยหนาแน่น	14,338	13.16%	86,033	21.96%
พักอาศัยเบาบาง	41,805	38.38%	83,610	21.34%
อุตสาหกรรม-พักอาศัย	4,616	4.24%	13,850	3.54%
สำนักงาน	4,884	4.48%	19,539	4.99%
สาธารณูปการ	1,699	1.56%	5,098	1.30%
ศาสนา	349	0.32%	349	0.09%
รวม	108,921	100.00%	391,773	100.00%

ที่มา : จากแผนที่และการสำรวจ

### 6.6.2.1 ผลลัพธ์ของการพัฒนา

เพื่อให้ผลลัพธ์ของการพัฒนาเป็นไปตามกรอบที่วางไว้ ซึ่งส่งผลดีกับผู้อยู่อาศัย และ ประชากรทั้งประเทศ โครงการที่จะเกิดขึ้นมีแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ดังต่อไปนี้

1. ดำรงคึกิจกรรมเดิมของผู้อยู่อาศัยเอาไว้ให้มีปริมาณใกล้เคียงที่สุดเพื่อลดความขัดแย้งในการพัฒนา ยกเว้น กับกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อ เช่น อุตสาหกรรม หากมีก็ควรมีการจัดระเบียบให้มีความเป็นสัดส่วน
2. กิจกรรมที่เกิดขึ้นต้องสอดคล้องกับภาพลักษณ์ของพื้นที่ ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าแก่
3. เพิ่มพื้นที่ใช้สอยที่ทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการพัฒนา ซึ่งทำให้เกิดความเป็นไปได้ในการลงทุน ทั้งนี้ระดับความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะเพิ่มขึ้นต้องอยู่ในกรอบ ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ข้างเคียงและเป็นไปตามแนวทางที่กฎหมายกำหนด
4. เพิ่มพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยควบคู่ไปกับพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม ทั้งนี้เพื่อสร้างอุปทานที่อยู่อาศัยในเขตเมืองซึ่ง มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ ลดการขยายตัวของเมือง และ ทำให้พื้นที่มีการบริโภคทรัพยากรอย่างสมดุลย์ในทุกช่วงเวลา
5. จัดแบ่งขนาดพื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมการใช้สอยของผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่ให้ได้เป็นเบื้องต้นเพื่อลดความขัดแย้งกับเจ้าของเดิมและใช้เป็นเครื่องมือในการได้มาซึ่งที่ดิน ยกเว้นกิจกรรมบางประเภทที่ขัดแย้งกับกรอบแนวทางการพัฒนาที่กำหนดไว้

6. บริหารการใช้พื้นที่เปิดโล่งให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งทางด้านการใช้สอย การสร้างความสวยงาม และสามารถเข้าถึงได้จากทั่วทั้งพื้นที่
7. จัดวางโครงข่ายสาธารณูปโภคให้เกิดความทั่วถึงและเพียงพอ เพิ่มพื้นที่ผิวจราจรเพื่อรองรับความต้องการใช้สอยที่จะเกิดขึ้น และแบ่งเบาภาระปัญหาจราจรติดขัดจากพื้นที่โดยรอบ รวมทั้งพัฒนาทางเดินเท้าให้ใช้งานได้สะดวก มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้น

การปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ ทำให้เกิดการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ใหม่ ซึ่งปรับให้มีการใช้ที่ดินเพื่อการคมนาคมขนส่งมากขึ้นจากเดิม 10 เป็น 20 เปอร์เซ็นต์(44,220 ตารางเมตร) เพื่อลดปัญหาจราจรที่จะเกิดขึ้นจากการรองรับผู้ใช้สอยที่มากขึ้น เพิ่มพื้นที่ปลูกสร้างอาคารจากเดิม 49 เป็น 60 เปอร์เซ็นต์(132,660 ตารางเมตร) ขณะเดียวกันก็ลดพื้นที่ว่างที่ปราศจากการพัฒนาลง เหลือ 20 เปอร์เซ็นต์ เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ข้างพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ในอนาคต ซึ่งตัวเลขดังกล่าวมากกว่า ตัวเลขสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่งที่กรอบนโยบายกำหนดถึง 10 เปอร์เซ็นต์ ทั้งนี้เพื่อคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

#### ตารางที่ 6.6 แสดงสัดส่วนของพื้นที่ดินและพื้นที่ปลูกสร้างในพื้นที่ศึกษาภายหลังการฟื้นฟู

การใช้ที่ดิน	พื้นที่(ตร.ม.)	สัดส่วน
พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร	132,660	60%
พื้นที่เปิดโล่ง	44,220	20%
พื้นที่ดิน	176,880	80%
พื้นที่ทางสัญจร	44,220	20%
พื้นที่ทั้งหมด	221,100	100%
พื้นที่ใช้สอยอาคาร	884,400	500%

ที่มา : จากแผนที่และการสำรวจ

สำหรับพื้นที่ปลูกสร้างอาคารภายหลังการพัฒนา กำหนดให้ลด การใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อเป็นที่พักอาศัยแบบเบาบางลงเหลือเพียงร้อยละ 10 จาก ร้อยละ 38 ของพื้นที่ทั้งหมด และปรับให้มีลักษณะเป็นที่พักอาศัยที่มีการซ้อนชั้นมากขึ้นโดยทำให้พื้นที่ใช้สอยลดลง 30,000 ตารางเมตร เป็นเพียงกิจกรรมเดียวที่ลดพื้นที่ปลูกสร้างลง เนื่องจากจัดเป็นการใช้สอยที่เพิ่มมูลค่าให้กับที่ดินได้น้อยที่สุด และแย้งกับข้อกำหนดการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินกำหนดให้มีเพิ่มขึ้นได้แก่ การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมแบบหนาแน่น เพิ่มขึ้นจาก 8.44 เป็น 25 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมด และทำให้เกิดพื้นที่ขายเพิ่มขึ้นถึง 210,000 ตารางเมตร อาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยหรือพาณิชย์กรรมในแนวราบ เพิ่มจาก 29 เป็น 32 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเพิ่มพื้นที่ใช้สอยขึ้นอีกราว 40,000 ตารางเมตร พร้อมกับเพิ่ม สัดส่วนของการใช้พื้นที่ปลูกสร้างเพื่อการพักอาศัยแบบหนาแน่นขึ้นจาก 13.16 เป็น 23 เปอร์เซ็นต์ ทำให้เกิดพื้นที่พักอาศัยขึ้นอย่างน้อย 160,000 ตารางเมตร ขณะที่สัดส่วนของพื้นที่ปลูกสร้าง อาคารสำนักงานเพิ่มจาก 4.48 เป็น 8 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งจะให้เกิดพื้นที่ทำประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น อย่างน้อย 60,000 ตารางเมตร

สำหรับ กิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมนั้น ไม่ได้กำหนดให้มีอยู่ในพื้นที่ และเสนอแนะให้จัดหาพื้นที่รองรับนอกบริเวณ เนื่องจากเป็นการปะปนของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่รบกวนกิจกรรมข้างเคียงและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเป็นการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพและศักยภาพของพื้นที่ และโรงเรียนวัฒนศิลป์ที่จัดเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการสาธารณูปการ จัดให้คงไว้อย่างเดิม

จากการพัฒนาพื้นที่ทั้งหมดเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ จะทำให้พื้นที่ศึกษามีพื้นที่ใช้สอยรวม 830,000 ตารางเมตร โดยประมาณ ซึ่งคิดเป็นค่า FAR เท่ากับ 5 หรือ 500 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ดิน และเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ถึง 2.14 เท่า หรือราว 430,000 ตารางเมตรโดยประมาณ

#### ตารางที่ 6.7 แสดงกิจกรรมการใช้สอยอาคารภายหลังการฟื้นฟู

การใช้อาคาร	พื้นที่ปลูกสร้าง	สัดส่วน	การซ้อนชั้น	พื้นที่ใช้สอย	สัดส่วน
พาณิชย์กรรมหนาแน่น	33,165	25.00%	8	265,320	32.05%
พาณิชย์กรรม	42,451	32.00%	4	169,805	20.51%
พักอาศัยหนาแน่น	30,512	23.00%	8	244,094	29.49%
พักอาศัย	13,266	10.00%	4	53,064	6.41%
สำนักงาน	10,613	8.00%	8	84,902	10.26%
สาธารณูปการ	2,653	2.00%	4	10,613	1.28%
รวม	132,660	100.00%		827,798	100.00%

ที่มา : จากแผนที่และการสำรวจ

เมื่อนำพื้นที่ปลูกสร้างอาคารมาคำนวณหาพื้นที่ดินที่ใช้จากค่า GAC ที่อ้างอิงจากข้อกำหนดการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร พบว่า ต้องใช้พื้นที่ดิน เพื่อการใช้เป็นเพื่อการพาณิชย์สูงที่สุด 53,000 ตารางเมตร หรือราว 30.46 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด ขณะที่ส่วนพาณิชย์กรรมหนาแน่น ใช้พื้นที่ทั้งสิ้น 36,900 ตารางเมตร หรือประมาณ 21.16 เปอร์เซ็นต์ และต้องใช้พื้นที่ดินรวมประมาณ 174,200 ตารางเมตร ใกล้เคียงกับ ที่คาดการณ์ไว้ในขั้นต้น

#### ตารางที่ 6.8 แสดงกิจกรรมการใช้สอยที่ดินภายหลังการฟื้นฟู

การใช้อาคาร	พื้นที่ปลูกสร้าง	สัดส่วน	GAC	พื้นที่ดิน	สัดส่วน
พาณิชย์กรรมหนาแน่น	33,165	25.00%	90.00%	36,850	21.16%
พาณิชย์กรรม	42,451	32.00%	80.00%	53,064	30.46%
พักอาศัยหนาแน่น	30,512	23.00%	70.00%	43,588	25.02%
พักอาศัย	13,266	10.00%	60.00%	22,110	12.69%
สำนักงาน	10,613	8.00%	80.00%	13,266	7.62%
สาธารณูปการ	2,653	2.00%	50.00%	5,306	3.05%
รวม	132,660	100.00%	76.16%	174,185	100.00%

ที่มา : จากแผนที่และการสำรวจ

### 6.6.2.2. การกำหนดลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินลงบนพื้นที่

นอกจากเงื่อนไขทางด้านขนาดพื้นที่ที่ต้องการดังที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 6.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะและความเข้มข้นแตกต่างกัน ย่อมต้องการความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ที่แตกต่างกัน จากการศึกษาได้กำหนดลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินลงบนพื้นที่ดังต่อไปนี้

#### 1) พาณิชยกรรมหนาแน่น

ขนาด 36,900 ตารางเมตร ได้แก่ กลุ่มอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ประเภท ห้างสรรพสินค้า และอาคารเพื่อความบันเทิงเช่น คอมเพล็กซ์ โรงภาพยนตร์ เป็นต้น

ต้องการพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง โดยเฉพาะกับกลุ่มผู้ซื้อ ที่อาจเดินทางมายังพื้นที่ด้วยการเดินเท้า รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ ระบบขนส่งสาธารณะ และเนื่องจากรูปแบบอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษจึงต้องการพื้นที่แปลงใหญ่ในการพัฒนา อีกปัจจัยหนึ่งที่น่ามาซ้อนทับลงไปในการพิจารณาคือ ความสอดคล้องกับกิจกรรมที่มีอยู่เดิมและกิจกรรมข้างเคียง

จากการวิเคราะห์ กลุ่มพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมหนาแน่น ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ P, Q, R, U ซึ่งปัจจุบันมีพื้นที่รวมประมาณ 41,000 ตารางเมตร ซึ่งจะต้องนำมาหักพื้นที่ซึ่งใช้เป็นผิวจราจร และพื้นที่เปิดโล่งออกไปอีกส่วนหนึ่ง

อาคารที่ปลูกสร้างในพื้นที่กำหนดให้มีค่า FAR = 8 และ OSR = 10

#### 2) พาณิชยกรรม

พื้นที่ 53,000 ตารางเมตร ได้แก่ กลุ่มอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยหรือตึกแถว ซึ่งเน้นการเข้าถึงในแนวราบแบบเดียวกับสยามสแควร์ กิจกรรมด้านพาณิชยกรรมที่ต้องการให้เกิดขึ้นคือ กิจกรรมการค้าขายสินค้า บริการ ตลอดจนร้านอาหาร

เป็นกิจกรรมที่ต้องการการเข้าถึงจากลูกค้าเช่นเดียวกับ การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมแบบหนาแน่นสูง ต้องการด้านติดถนนที่มีความยาว แปลงที่ดินที่ใช้พัฒนาอาจแยกกันเป็นแปลงเล็กๆ ได้ถ้าไม่สามารถรวบรวมที่ดินมาได้ในคราวเดียวกัน และที่ตั้งต้องสอดคล้องกับกิจกรรมที่มีอยู่และกิจกรรมข้างเคียง

จากการวิเคราะห์ กลุ่มพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมด้านพาณิชยกรรม ประเภทนี้ ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ E, F, J, K, N, S, T, V, W ซึ่งมีพื้นที่รวมประมาณ 58,000 ตารางเมตร(นับรวมเส้นทางสัญจรและพื้นที่เปิดโล่งภายใน)

อาคารที่ปลูกสร้างในพื้นที่กำหนดให้มีค่า FAR = 4 และ OSR = 20

#### 3) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง

พื้นที่ 44,000 ตารางเมตร ได้แก่ อาคารพักอาศัยในแนวตั้ง เช่น คอนโดมีเนียม หรือ อพาร์ทเมนต์ ที่มีความสูงตั้งแต่ 8 ชั้นขึ้นไป โดยอนุญาตให้มีพื้นที่บางส่วนประกอบกิจกรรมการค้าเพื่อรองรับผู้ใช้สอยภายในอาคาร

เป็นกิจกรรมที่ต้องการการเข้าถึงในระดับหนึ่ง ซึ่งไม่มากเท่ากับกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรม แต่ต้องการความเป็นสัดส่วนมากกว่า ต้องการแปลงที่ดินขนาดใหญ่ถึงปานกลางในการพัฒนา ควรคำนึงถึงกิจกรรมข้างเคียง และกิจกรรมที่มีอยู่เดิมในพื้นที่

จากการวิเคราะห์ กลุ่มพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมการพักอาศัยหนาแน่น ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ C, D, G, H, O ซึ่งรวมเป็นพื้นที่ประมาณ 49,000 ตารางเมตร ที่นับรวมเส้นทางสัญจรภายในและพื้นที่เปิดโล่งเอาไว้แล้ว

อาคารที่ปลูกสร้างในพื้นที่กำหนดให้มีค่า FAR = 6 และ OSR = 30

#### 4) ที่อยู่อาศัย

พื้นที่ 22,000 ตารางเมตร ได้แก่อาคารพักอาศัยในแนวราบที่แยกการเข้าถึงของแต่ละยูนิตออกจากกัน เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแฝด ทาวน์เฮาส์ แต่ในที่นี้เนื่องจากพื้นที่ที่ต้องการพัฒนาให้เป็นย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมือง จึงยอมให้ปลูกสร้างเฉพาะอาคารพักอาศัยแบบ ทาวน์เฮาส์ ที่มีความสูงมากกว่า 3 ชั้น

เป็นกิจกรรมที่ไม่ต้องการการเข้าถึงสูงเท่ากิจกรรมอื่นๆ รวมถึงต้องการความเป็นส่วนตัวด้วย ไม่ต้องใช้ที่ดินผืนใหญ่ในการพัฒนา แต่ที่ดินที่นำมาใช้ต้องมีราคาต่ำเนื่องจากเป็นการใช้ประโยชน์ที่ให้ผลตอบแทนไม่สูงนัก รวมถึงต้องคำนึงถึงกิจกรรมที่มีอยู่แล้วในพื้นที่และกิจกรรมข้างเคียง

จากการวิเคราะห์ พื้นที่ซึ่งมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมการพักอาศัย ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ I และ L ซึ่งมีพื้นที่รวมกัน ประมาณ 23,000 ตารางเมตร

อาคารที่ปลูกสร้างในพื้นที่กำหนดให้มีค่า FAR = 3 และ OSR = 40

#### 5) สำนักงาน

พื้นที่ 13,000 ตารางเมตร ได้แก่ ที่ตั้งของอาคารสำนักงานที่มีพื้นที่ว่างสำหรับการเช่าและขาย ซึ่งเป็นอาคารสูง และ อาคารขนาดใหญ่

เป็นกิจกรรมที่ต้องการความสะดวกในการเข้าถึง แม้จะไม่ใช้การเข้าถึงตลอดวันเช่นกิจกรรมการค้า ต้องใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ในการพัฒนาโครงการ และต้องคำนึงถึงการเชื่อมโยงของกิจกรรมการใช้สอยอื่นๆ

จากการวิเคราะห์ กลุ่มพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมประเภทนี้ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ B ซึ่งเป็นที่ตั้งเดิมของกลุ่มอาคารสำนักงาน และ A ซึ่งมีความเชื่อมโยงกัน โดยในสองกลุ่มพื้นที่มีปริมาณรวมกันเท่ากับ 19,000 ตารางเมตร

อาคารที่ปลูกสร้างในพื้นที่กำหนดให้มีค่า FAR = 6 และ OSR = 20

#### 6) สาธารณูปการ

พื้นที่ 5,300 ตารางเมตร ได้แก่ พื้นที่ที่ดำเนินกิจกรรมการศึกษา ซึ่งเป็นอาคารเรียนสูงไม่เกิน 4 ชั้น และ อาคารอื่นๆ เช่น โรงอาหาร

เป็นกิจกรรมที่ต้องสามารถเข้าถึงได้สะดวกจากเด็กนักเรียน โดยเฉพาะการเดินทางที่นอกจากจะสะดวกแล้วยังต้องมีความปลอดภัยสูงด้วย การกำหนดที่ตั้งต้องพิจารณาถึงการมีอยู่ของกิจกรรมข้างเคียง ที่ไม่รบกวนการเรียนการสอน

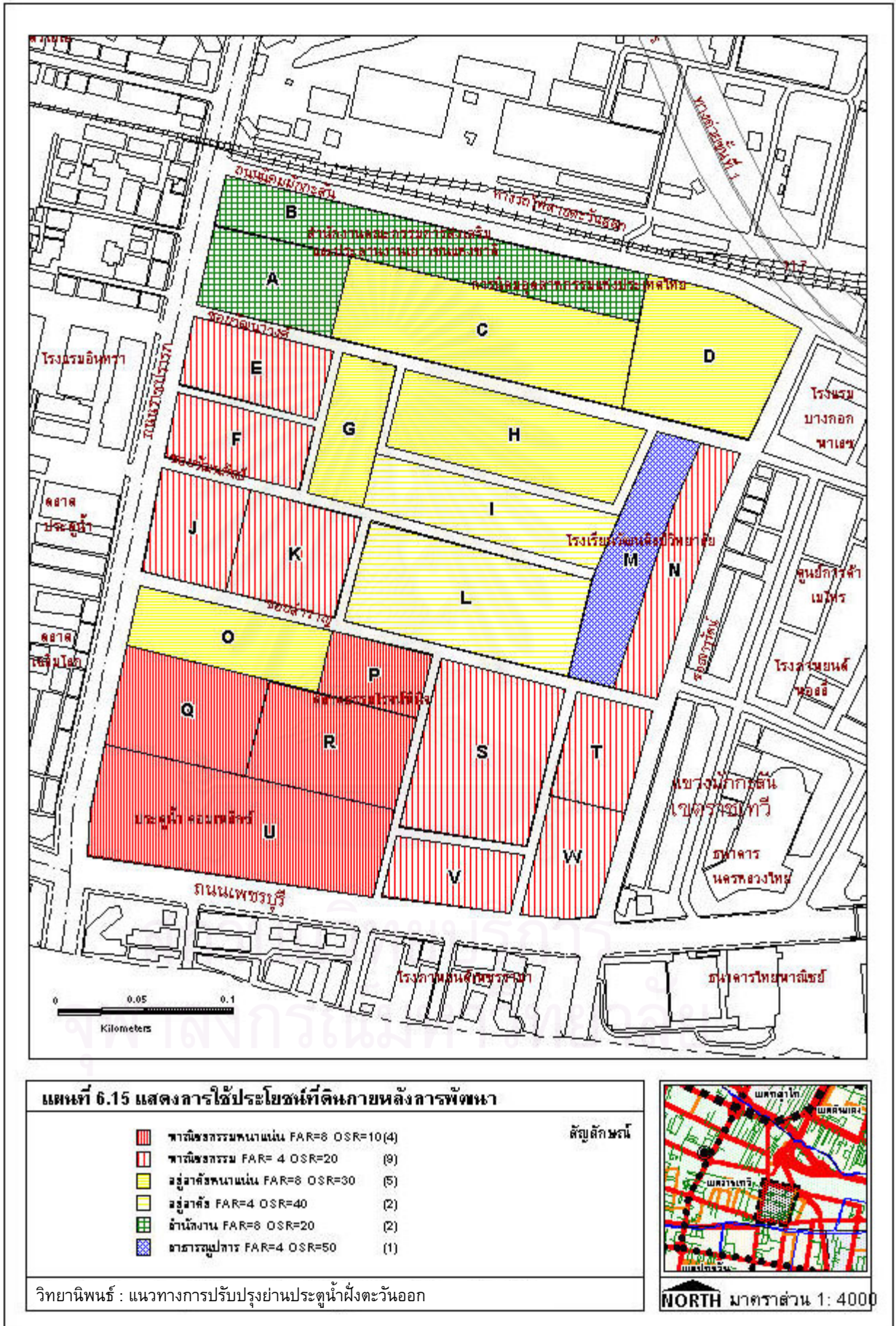
จากการวิเคราะห์ กลุ่มพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อเป็นสถานศึกษาได้แก่ กลุ่มพื้นที่ M ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงเรียน วัฒนศิลป์ อยู่แล้ว

อาคารที่ปลูกสร้างในพื้นที่กำหนดให้มีค่า FAR = 3 และ OSR = 50



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





## 6.7. ลำดับเวลาของการพัฒนา

การพัฒนาจะแบ่งเป็น เฟส หรือ แบ่งตามช่วงเวลา ซึ่งพิจารณาจาก ความจำเป็นเร่งด่วนอันเกิดจากปัญหา และ ศักยภาพในการพัฒนาและการดำเนินงาน พื้นที่ย่อยที่มีความจำเป็นเร่งด่วนและมีศักยภาพเพียงพอจะดำเนินการ ปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ให้เป็นไปตาม ผลลัพธ์สุดท้ายของการฟื้นฟู ขณะที่พื้นที่ย่อยที่ ยังไม่มีความจำเป็นในการแก้ปัญหาทางกายภาพ หรือ ยังขาดศักยภาพในการพัฒนา ให้ดำเนินการในการบูรณะพื้นที่ ตามแนวทางที่ได้ระบุไว้ จนกว่าจะถึงระยะเวลาการพัฒนาที่กำหนดไว้ในเฟสนั้นๆ

ลำดับก่อนหลังของการฟื้นฟูพื้นที่ พิจารณาจากการนำเงื่อนไขต่าง ๆ ทั้งที่เป็นปัญหาของพื้นที่ที่ส่งผลต่อความจำเป็นในการพัฒนา และศักยภาพของพื้นที่ที่ส่งผลต่อความเป็นไปได้ในการพัฒนา มาซ้อนทับกัน โดยแบ่งออกเป็นเป็น 3 ระดับ คือ

### มีความจำเป็นเร่งด่วนระดับ 1

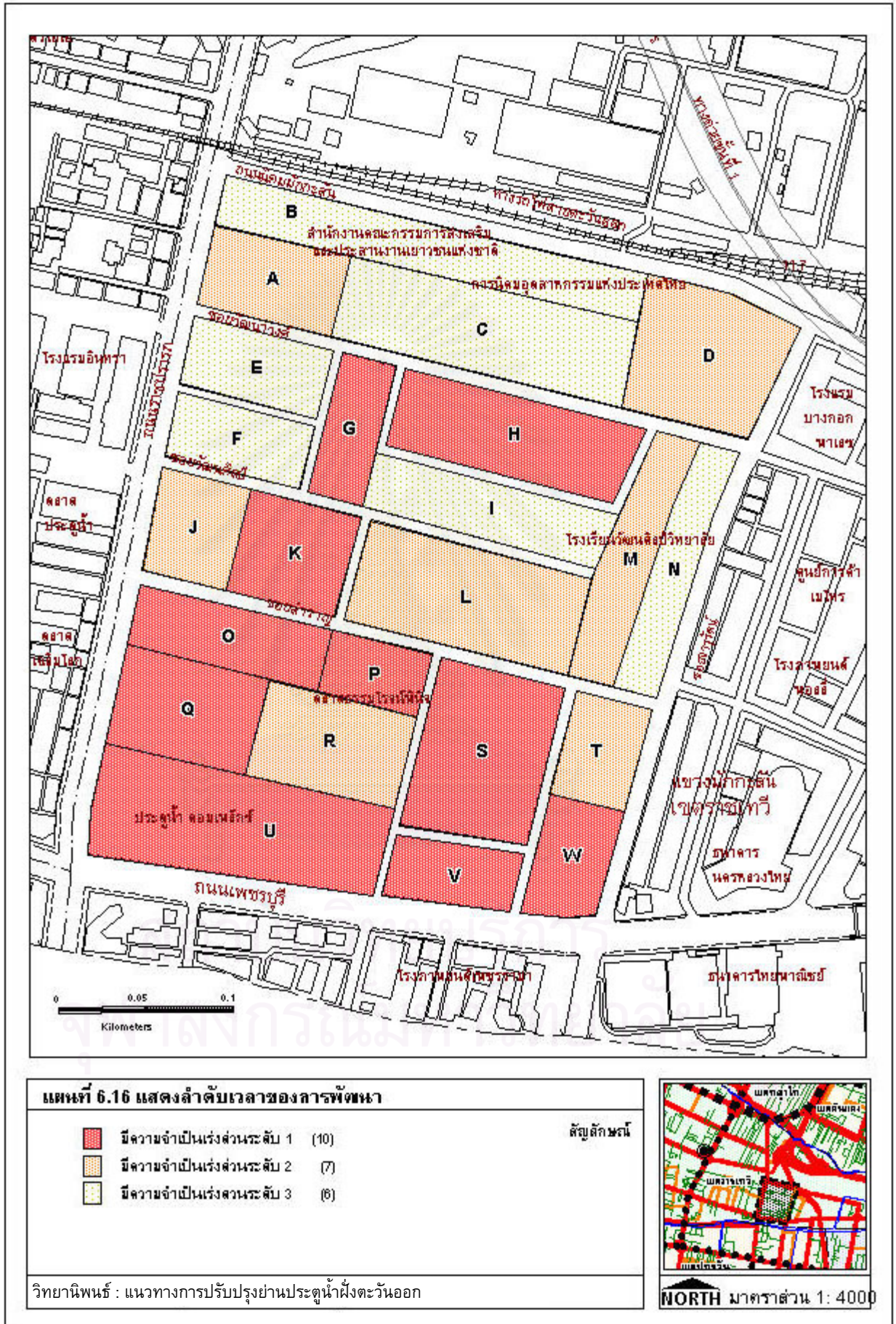
คือพื้นที่ซึ่งมีระดับของปัญหาทางกายภาพอยู่มากทั้งประเภทของปัญหาและระดับความรุนแรง ขณะเดียวกันก็มีความเป็นไปได้สูงในการพัฒนา ซึ่งจะดำเนินการฟื้นฟูพื้นที่ดังกล่าวเป็นอันดับแรกโดยใช้เป็นโครงการนำร่องให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อื่นๆตามมา อันได้แก่ กลุ่มพื้นที่ P, Q, U ซึ่งพัฒนาเป็น พื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่น กลุ่มพื้นที่ S, V, W, K ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม และกลุ่มพื้นที่ O, H, G ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น

### มีความจำเป็นเร่งด่วนระดับ 2

คือพื้นที่ซึ่งมีปัญหาทางกายภาพทั้งจำนวนและระดับความรุนแรงของปัญหา แต่ยังคงขาดศักยภาพที่เพียงพอต่อการพัฒนา หรือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาแต่ระดับของปัญหายังไม่รุนแรงนัก ซึ่งจะดำเนินการฟื้นฟูพื้นที่ดังกล่าวเป็นอันดับรองลงไป อันได้แก่ กลุ่มพื้นที่ R ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่น กลุ่มพื้นที่ T, J ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม กลุ่มพื้นที่ D ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น กลุ่มพื้นที่ M ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อการสาธารณูปการ กลุ่มพื้นที่ L ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัย และกลุ่มพื้นที่ A ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่สำนักงาน

### มีความจำเป็นเร่งด่วนระดับ 3

คือพื้นที่ซึ่งมีปัญหาทางด้านกายภาพบ้างแต่สามารถบรรเทาได้ด้วยการปรับปรุงบูรณะ ขณะเดียวกันก็ยังไม่มีความจำเป็นต่อการพัฒนา ซึ่งจะดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเป็นอันดับท้ายสุด ซึ่งได้แก่ กลุ่มพื้นที่ E, F, N ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม กลุ่มพื้นที่ C ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น กลุ่มพื้นที่ I ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัย และกลุ่มพื้นที่ B ซึ่งพัฒนาเป็นพื้นที่สำนักงาน



แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก

## 6.8. สรุปแนวทางการพัฒนาในแต่ละกลุ่มพื้นที่

**A** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 9,064 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.54 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (FAR) = 2.16 เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ซึ่งเป็นตึกแถวสูง 3-4 ชั้นบริเวณที่ติดกับถนนราชปรารภ และเป็นอาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวในบริเวณที่อยู่ติดกับ ซ.วัฒนวงศ์

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 2 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารสำนักงาน ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 6 และ OSR เท่ากับ 30 ไม่จำเป็นต้องมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาเนื่องจากระดับความรุนแรงของปัญหายังไม่สูงนัก

**B** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 10,710 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.47 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.07 เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารสูง

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 3 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารสำนักงาน ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 6 และ OSR เท่ากับ 30 ไม่จำเป็นต้องมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาเนื่องจากระดับความรุนแรงของปัญหายังไม่สูงนัก

**C** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 15,780 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.50 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.78 เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ที่ส่วนใหญ่ใช้เป็นที่อยู่อาศัย

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 3 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารพักอาศัยหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 6 และ OSR เท่ากับ 30 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การปรับปรุงบริการโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทั่วถึงเพียงพอ

**D** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 15,853 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.43 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.83 เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูง ร่วมกับอาคารพักอาศัยหนาแน่นน้อยที่กระจายอยู่ในพื้นที่

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 2 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารพักอาศัยหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 6 และ OSR เท่ากับ 30 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การปรับปรุงระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ

**E** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 6,217 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.51 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.11 เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ที่ใช้ทำการค้าซึ่งอยู่ติดกับถ.ราชปรารภและซ.วัฒนวงศ์ กับ อาคารพักอาศัยประเภททาวน์เฮาส์ ที่ไม่ได้ติดถนนใหญ่

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 3 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับการพาณิชย์กรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดหาต้นไม้และสวนหย่อม

**F** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 6,183 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.57 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.98 เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ที่ใช้ทำการค้าซึ่งอยู่ติดกับถ.ราชปรารภ และช.วัฒนศิลป์ กับ อาคารพักอาศัยที่สวนใหญ่เป็นเรือนไม้ ซึ่งไม่ได้ติดกับถนนใหญ่

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 3 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับการพาณิชย์กรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การปรับปรุงจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ

**พื้นที่G** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 5,240 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.63 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 3.41 เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยขนาดใหญ่ ประเภท อพาร์ทเมนต์ และขนาดเล็กที่เป็นบ้านเดี่ยว

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารพักอาศัยหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 6 และ OSR เท่ากับ 30 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดหาพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้และทำสวนหย่อม

**พื้นที่H** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 11,969 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.47 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.40 เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยที่สวนใหญ่เป็นอาคารขนาดเล็ก โดยมีการประกอบกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรมแทรกอยู่ในบริเวณที่ติดถนนซอย

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารพักอาศัยหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 6 และ OSR เท่ากับ 30 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การบูรณะซ่อมแซมอาคาร

**I** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 8,840 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.54 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.99 เป็นที่ตั้งของตึกแถวที่ใช้ในการอยู่อาศัย มีบ้านเดี่ยวและการประกอบกิจกรรมอื่นเช่นอุตสาหกรรมย่อยๆกระจายอยู่บ้างในพื้นที่

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 3 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารพักอาศัย ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 3 และ OSR เท่ากับ 40 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดระเบียบกิจกรรมการใช้สอยอาคาร

**J** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 5,391 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.54 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.15 เป็นที่ตั้งของอาคารประเภทตึกแถวความหนาแน่นสูงที่ประกอบกิจกรรมการค้าขายเป็นหลัก แต่นำมาใช้เป็นที่อยู่อาศัยเมื่ออยู่ลึกเข้ามาจากถนนใหญ่

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 2 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการ

บรรเทาปัญหาได้แก่ การบูรณะปรับปรุงอาคาร การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ การจัดหาต้นไม้ และสวนหย่อม

**พื้นที่ K** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 8,018 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.61 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.45 เป็นที่ตั้งตึกแถวซึ่งปลูกสร้างขนานไปกับแนวถนนซอย มีอุตสาหกรรมขนาดเล็กตั้งอยู่จำนวนมาก สภาพไม่เป็นระเบียบ

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชยกรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดระเบียบกิจกรรมการใช้สอยอาคาร การบูรณะซ่อมแซมอาคาร การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ การจัดหาพื้นที่ปลูกต้นไม้ หรือ สวนหย่อม การพัฒนาโครงข่ายบริการสาธารณะ

**L** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 14,780 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.38 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.22 เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยอาศัยแบบหนาแน่นน้อยซึ่งส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว มีต้นไม้ร่มรื่น

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 3 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับอาคารพักอาศัย ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 3 และ OSR เท่ากับ 40 ไม่จำเป็นต้องมามาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาเนื่องจากระดับความรุนแรงของปัญหายังไม่สูงนัก

**M** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 5,964 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.41 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.21 เป็นที่ตั้งของโรงเรียนวัฒนศิลป์ซึ่งเปิดสอนในระดับประถมศึกษาและอาชีวศึกษา เข้าออกได้จากช.วัฒนวงศ์2ซึ่งเป็นส่วนอาชีวศึกษาและช.วัฒนศิลป์ซึ่งเป็นส่วนการศึกษาภาคบังคับ

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 2 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับการสาธารณูปการ ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 3 และ OSR เท่ากับ 50 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การบูรณะซ่อมแซมอาคาร และ การพัฒนาโครงข่ายบริการสาธารณะ

**N** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 9,910 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.62 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.77 เป็นที่ตั้งของตึกแถวที่ทอดตัวเป็นแนวยาวไปกับตรอกทางเดินเล็กๆตอนกลางของพื้นที่ กลุ่มอาคารพาณิชย์ที่อยู่ติดกับซอยจากรัฐันท์ ใช้ประกอบกิจกรรมการค้า ขณะที่อาคารพาณิชย์ด้านในใช้เป็นที่อยู่อาศัยและทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับตลาดสด

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 3 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชยกรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การบูรณะซ่อมแซมอาคาร การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ

**O** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 6,435 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.72 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 5.79 เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูงที่ยังปลูกสร้างไม่แล้วเสร็จ

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพักอาศัยหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 6 และ OSR เท่ากับ 30 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ การจัดหาพื้นที่ปลูกต้นไม้ หรือ สวนหย่อม และเป็นพื้นที่ที่ต้องเร่งรัดให้มีการพัฒนาแล้วเสร็จ เพื่อนำพื้นที่มาใช้ให้เกิดประโยชน์ และ รองรับย้ายเข้าออกของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงลักษณะกายภาพของพื้นที่เดิม

**P** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 5,923 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.52 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 1.24 เป็นที่ตั้งของอาคารไม้พักอาศัยที่ปลูกสร้างอย่างหนาแน่น และอีกส่วนเป็นพื้นที่ของตลาดสดธรรมโรจน์พินิจ

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชยกรรมหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 8 และ OSR เท่ากับ 10 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การบูรณะซ่อมแซมอาคาร การพัฒนาโครงข่ายบริการสาธารณะ

**Q** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 8,724 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.65 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.48 เป็นที่ตั้งของกลุ่มห้องแถวสูง 2-3 ชั้นสภาพเก่า ปลูกสร้างเป็นแนวตั้งฉากกับถนนราชปรารภ อาคารด้านที่ติดกับถนนใหญ่เป็นอาคารพาณิชยกรรมทั้งสิ้น ขณะที่ด้านในเป็นอาคารที่ใช้อาศัย และมีบางส่วนที่ใช้ทำอุตสาหกรรมขนาดเล็ก

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชยกรรมหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 8 และ OSR เท่ากับ 10 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดระเบียบกิจกรรมการใช้สอยอาคาร การบูรณะซ่อมแซมอาคาร การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ การจัดหาพื้นที่ปลูกต้นไม้ หรือ สวนหย่อม

**R** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 8,998 ตร.ม. ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.32 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 0.82 บางส่วนของพื้นที่เป็นตึกแถวสำหรับค้าขาย และด้านในเป็นสถานบันเทิงซึ่งเข้าได้ด้วยการเดินจากถ.ราชปรารภ

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 2 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชยกรรมหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 8 และ OSR เท่ากับ 10 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายบริการสาธารณะ

**S** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 14,210 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.61 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.43 เป็นที่ตั้งของตึกแถวสภาพเก่าแก่ รูปลักษณะใกล้เคียงกับทั้งพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้ในการอยู่อาศัย โดยมีกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม และ อุตสาหกรรม แทรกอยู่บ้าง

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การบูรณะซ่อมแซมอาคาร การพัฒนาโครงข่ายบริการสาธารณะ

**T** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 6,002 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.60 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.39 เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ที่มีกิจกรรมหลากหลายนับจากกิจการค้าขาย ซึ่งติดกับถนนสายหลักที่พิกอศัยและอุตสาหกรรมที่ตั้งกระจายอยู่ด้านใน

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 2 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ การจัดหาพื้นที่ปลูกต้นไม้ หรือ สวนหย่อม

**U** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 17,761 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.45 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 3.52 เป็นที่ตั้งของประตูน้ำคอมเพล็กซ์อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่หยุดดำเนินการก่อสร้างไป แบ่งพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ปลูกสร้างซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกและพื้นที่เปิดโล่งซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออก

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรมหนาแน่น ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 8 และ OSR เท่ากับ 10 ไม่จำเป็นต้องมามาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาเนื่องจากระดับความรุนแรงของปัญหายังไม่สูงนัก แต่เป็นพื้นที่ที่ต้องเร่งรัดให้มีการพัฒนาแล้วเสร็จ เพื่อนำพื้นที่มาใช้ให้เกิดประโยชน์ และ รองรับการย้ายเข้าออกของผู้ขายที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงลักษณะกายภาพของพื้นที่เดิม

**V** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 4,845 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.56 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.25 เป็นที่ตั้งของตึกแถวที่มีรูปแบบเดียวกับพื้นที่ S ประกอบกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรมเป็นหลัก

จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การบูรณะซ่อมแซมอาคาร การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ

**W** มีพื้นที่ทั้งสิ้น 6,204 ตร.ม.ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง(GAC) = 0.63 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน(FAR) = 2.50 เป็นที่ตั้งอาคารพาณิชย์ซึ่งตั้งอยู่ติดกับถนนสายหลักและอุตสาหกรรมที่

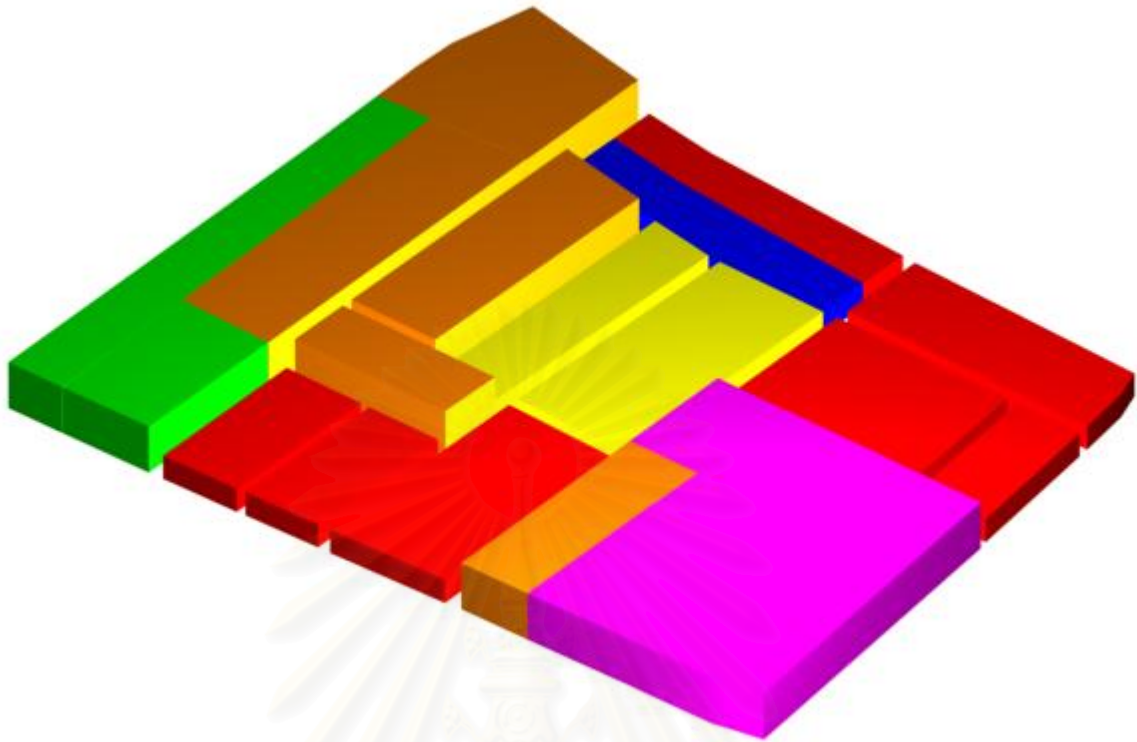


ตั้งกระจายอยู่ด้านในโดยเฉพาะกิจการชอมรถยนต์ ตั้งอยู่บนที่ดินแปลงใหญ่ซึ่งแบ่งเช่าให้ผู้อยู่อาศัยในปัจจุบัน

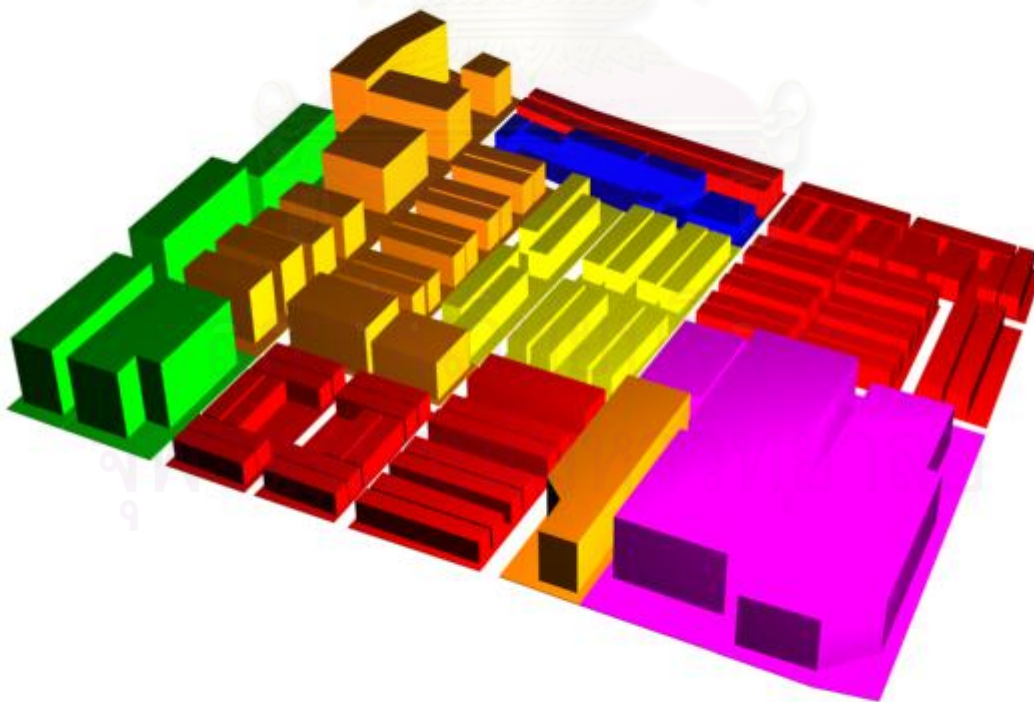
จัดเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีความเร่งด่วนในการพัฒนาเป็นลำดับที่ 1 โดยพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพาณิชยกรรม ซึ่งกำหนดให้มีค่า FAR เท่ากับ 4 และ OSR เท่ากับ 20 สำหรับมาตรการเบื้องต้นในการบรรเทาปัญหาได้แก่ การจัดระเบียบกิจกรรมการใช้สอยอาคาร การบูรณะซ่อมแซมอาคาร การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ



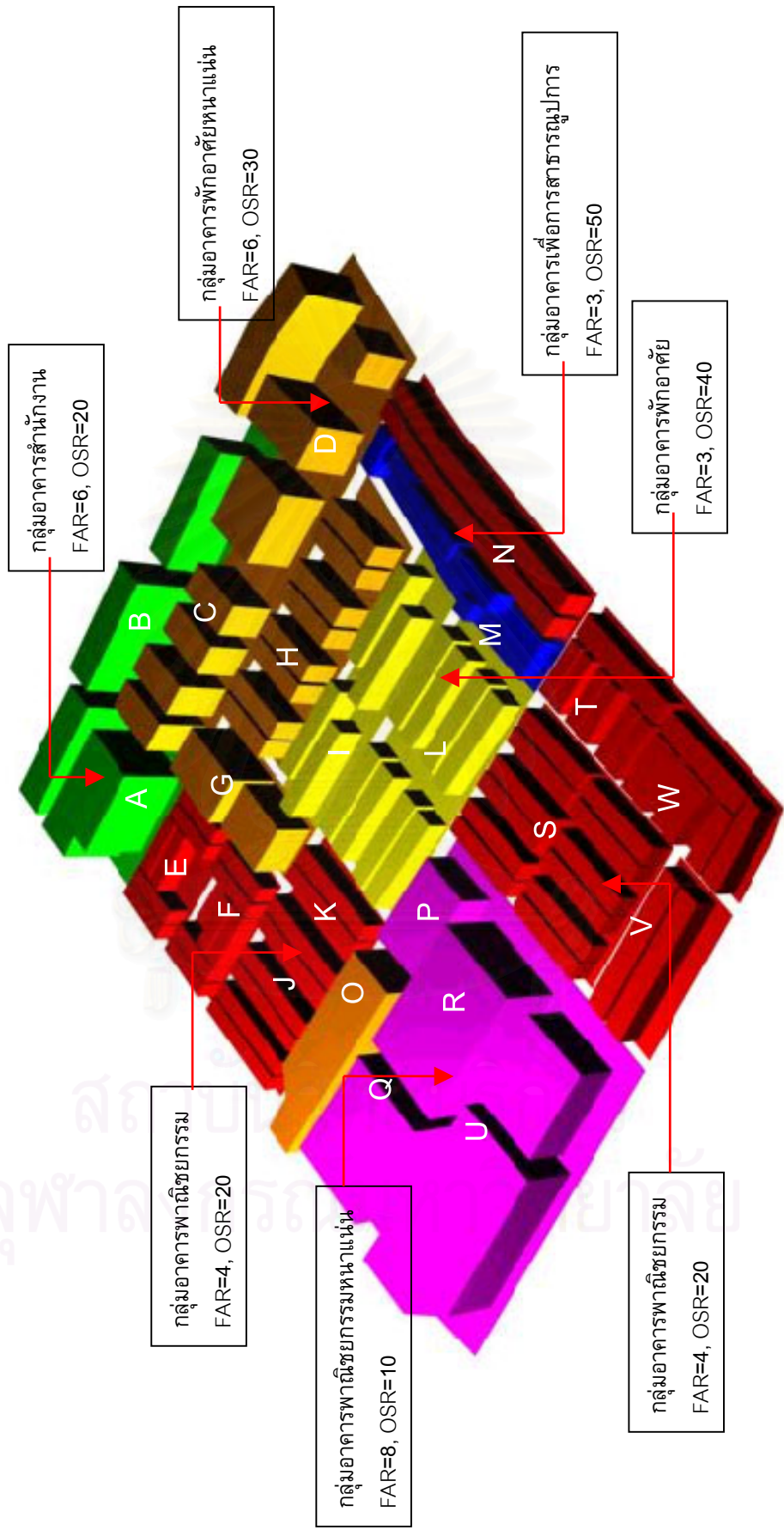
## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



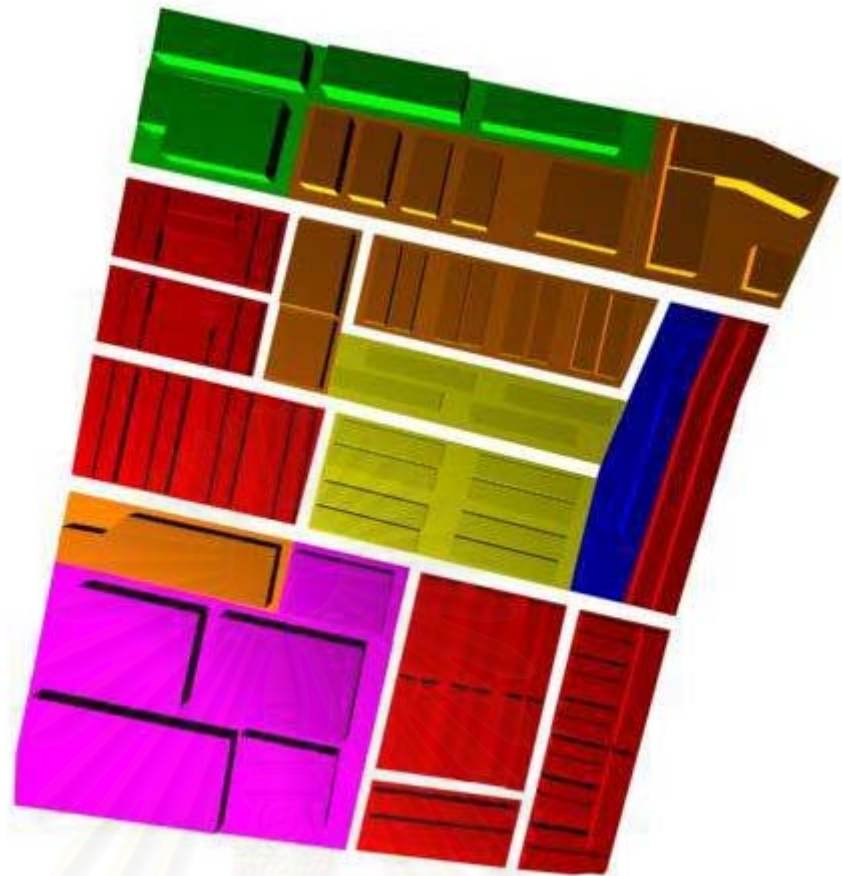
ภาพที่ 6.1 แสดงมวลอาคารของกลุ่มพื้นที่ย่อยตามระดับความเข้มข้นในการใช้ที่ดิน(FAR)



ภาพที่ 6.2 แสดงมวลอาคารของกลุ่มพื้นที่ย่อยตามระดับความเข้มข้นในการใช้ที่ดิน(FAR) และ สัดส่วนพื้นที่เปิดโล่ง (OSR)



ภาพที่ 6.3 แสดงภาพร่างมวลอาคารภายหลังการพัฒนา



ภาพที่ 6.4 แสดงผังบริเวณภายหลังการฟื้นฟู



ภาพที่ 6.5 แสดงรูปด้านกลุ่มอาคารภายหลังการฟื้นฟู

แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก



ที่มา : จากแบบสอบถามและการวิเคราะห์  
สัญลักษณ์ “●” คือ มีมาก “○” คือ มีบ้าง “ ” คือ ไม่มี



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.10 แนวทางการพัฒนาของแต่ละพื้นที่

	พื้นที่ย่อย	สภาพทางกายภาพ						แนวทางการพัฒนา													
		กิจกรรมที่ดำรงค้อยู่ในพื้นที่						มาตรการฟื้นฟูด้วยการบูรณะ			มาตรการฟื้นฟูด้วยการพัฒนา			ลำดับเวลาในการฟื้นฟู							
A			●		○																
B						●															
C			○		●						●										
D			○	●																	
E			●		○																
F			●		○					●											
G				●	○																
H			○		●					●											
I					●					○											
J			●		○					●	●										
K			●							○											
L					●																
M						●															
N			●		○																
O				●																	
P		○	●																		
Q			●		○																
R			●		○																
S			○		●																
T			○		●																
U		●																			
V			●																		
W			●																		

ที่มา : จากการสำรวจและการวิเคราะห์  
สัญลักษณ์ “●” คือ มีมาก “○” คือ มีบ้าง “ ” คือ ไม่มี



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 6.9. กลไกที่ผลักดันให้เกิดการดำเนินงาน<sup>1</sup>

เนื่องจากการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ใด ๆ ก็ตาม ต้องมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในด้านต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้นในทางปฏิบัติการที่ดำเนินการตามแผน การปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ใด ๆ ก็ตามย่อมต้องมีผลกระทบต่อสิทธิและผลประโยชน์ ของกลุ่มบุคคลต่าง ๆ โดยเฉพาะเจ้าของที่ดิน และผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ดังนั้นเพื่อให้แผนการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เกิดเป็นผลในทางปฏิบัติ ด้วยความสะดวก และเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จึงควรมีสิ่งที่สนับสนุนการทำงานซึ่งได้แก่

### 6.9.1. กฎหมาย

การขาดกฎหมายมารองรับ การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองโดยตรง ทำให้ผู้ดำเนินการขาดอำนาจในการเข้าไปจัดการด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน และทำให้การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองจากทั้งภาครัฐและเอกชนไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ทางผังเมือง เช่น เจ้าของที่ดิน และอาคาร หรือผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ เสียสิทธิการเข้าอยู่ในที่ดินแปลงเดิม รวมทั้งต้องยอมรับสภาพที่ไม่เหมาะสม เช่น พื้นที่เว้นว่างที่ต่ำกว่ามาตรฐาน สาธารณูปโภคที่ไม่พอเพียง เป็นต้น ดังนั้น แม้จะสามารถนำกฎหมายที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้ให้การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเกิดขึ้นได้ แต่การมีกฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองจะเป็นทางออกที่ดีและสะดวกกว่าในการบริหารจัดการกับพื้นที่ที่เสื่อมสภาพภายในย่านใจกลางเมือง

การยกร่างกฎหมายการฟื้นฟูเมืองจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้ง จากกองนิติกรรม สำนักงานผังเมือง สถาปนิกฯ สำนักงานนโยบายและแผนกระทรวงมหาดไทย กรมการปกครอง และการเคหะแห่งชาติ เพื่อให้ เป็นกฎหมายที่เป็นธรรมไม่ลิดรอนสิทธิของผู้อื่น รวมถึง สอดคล้องกับระบบกฎหมายเดิมที่มีอยู่

ปัจจุบันได้มีกฎหมายเกี่ยวกับผังเมืองประกาศบังคับใช้แล้ว ไม่ว่าจะเป็น กฎหมายผังเมืองรวม กฎหมายการจัดสรรที่ดิน กฎหมายการควบคุมอาคาร กฎหมายที่เกี่ยวกับภาษีต่าง ๆ และกฎหมายทางด้านการศึกษา ซึ่งสามารถนำมาเป็นเครื่องมือให้เกิดการ ฟื้นฟูเมืองขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้มีการควบคุมดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นเงื่อนไขหนึ่งที่ทำให้ เมืองขาดการพัฒนาให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม

### 6.9.2. หน่วยงานปฏิบัติการ

แต่เดิมมีหน่วยงานทางราชการซึ่งทำหน้าที่ปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรม เรียกว่าสำนักงานกลางปรับปรุงแหล่งชุมชน ซึ่งได้ดำเนินการรื้อถอนแหล่งเสื่อมโทรมหลายแห่ง แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2515 หน่วยงานนี้ได้โอนไปขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่ตั้งขึ้นใหม่ คือ การเคหะแห่งชาติ จึงทำให้การปรับปรุงชุมชนหรือรื้อถอนแหล่งเสื่อมโทรมหยุดชะงักไป แม้ในปัจจุบันการเคหะแห่งชาติได้มีนโยบายเกี่ยวกับการปรับปรุงบูรณะชุมชนแออัด ตลอดจนมีหน่วยงานที่นำแนวทางการจัดรูปที่ดินมา จัดการกับปัญหาพื้น

<sup>1</sup> ทศพล จันทรวงศ์, “การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง”, วิทยุทัศน์เมืองใหม่แห่งอนาคต กระบวนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, ห้องสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร, 2534.

ที่เสื่อมโทรม แต่ก็เป็นการปรับปรุงที่มุ่งเน้นที่จะพัฒนาที่อยู่อาศัยมากกว่าที่จะปรับปรุงในด้านอื่นๆ ด้วย

การขาดหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบโดยตรงในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองทำให้ ขาดการพัฒนาพื้นที่ที่นับวันจะเสื่อมสภาพลง ภาครัฐมีอำนาจในการใช้กฎหมายรวมถึงเครื่องมือจากหน่วยงานอื่นๆ ของรัฐ แต่กลับขาดแรงจูงใจในการพัฒนาและขาดเม็ดเงินที่จะนำมาลงทุน ขณะที่ภาคเอกชนที่ต้องการผลตอบแทนจากการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ กลับไม่สามารถหาประโยชน์ได้จากพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพสูงใจกลางเมือง เนื่องจากขาดอำนาจในการใช้กฎหมาย การจัดตั้งองค์กรเพื่อการพัฒนาเมืองที่เกิดจากการร่วมมือกันของภาครัฐและเอกชนจึงเป็นทางเลือกที่เหมาะสม นอกจากนี้การคานอำนาจและการตรวจสอบซึ่งกันและกันของทั้ง 2 ฝ่ายยังทำให้เกิดการพัฒนาที่สมดุลระหว่าง ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคม

การจัดตั้งองค์กร เพื่อทำหน้าที่ปรับปรุงฟื้นฟูเมือง และดูแลบริหารชุมชนนั้น จะต้องมีการแบ่งและกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบให้ชัดเจนในทั้งส่วน ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างดี คณะกรรมการนอกจากเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานของรัฐแล้วยังอาจต้องมีผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ชำนาญการพิเศษจากสถาบันการศึกษาหรือเอกชนเข้าร่วมด้วย หน้าที่ของคณะกรรมการ ได้แก่

1. กำหนดนโยบายและแผนในการฟื้นฟูเมือง
2. จัดทำแผนงานโครงการฟื้นฟูเมืองและพัฒนาบริเวณ
3. กำหนดหลักเกณฑ์การก่อสร้างอาคารให้สอดคล้องกับ แผนการฟื้นฟูเมืองในพื้นที่ที่กำหนด
4. กำหนดการบริการพื้นฐานทั้งสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ที่จำเป็นในบริเวณที่มีการฟื้นฟู
5. กำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบ บริหารและจัดการโครงการในขั้นตอนต่างๆ
6. สนับสนุนงบประมาณสำหรับโครงการที่จะฟื้นฟู
7. แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานเฉพาะเรื่อง รวมถึงดำเนินการจัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่หากมีความจำเป็น
8. ควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย วัตถุประสงค์และ นโยบายที่วางไว้

เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการโครงการฟื้นฟูเมืองเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการสามารถแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการขึ้นตามความเหมาะสมเช่น

- คณะอนุกรรมการวางแผนแม่บทและการใช้ที่ดิน
- คณะอนุกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์และควบคุมการก่อสร้าง
- คณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องกับกรณีเฉพาะของการฟื้นฟู เช่น การอนุรักษ์ การปรับปรุงชุมชนแออัด เป็นต้น
- คณะอนุกรรมการจัดทำเอกสารเผยแพร่โครงการฟื้นฟูเมือง
- คณะอนุกรรมการ เกรงใจต่อรองกับเจ้าของที่ดิน และผู้อยู่อาศัยเดิม
- คณะอนุกรรมการจัดการเรื่องการเงินและการติดตามหนี้

### 6.9.3. ที่ดิน

เนื่องจากการปรับปรุงพื้นที่ฟูครอบคลุมพื้นที่กว้างขวาง ซึ่งมักจะหาที่ดินขนาดใหญ่ไม่ได้ในเขตเมือง จึงนับว่าเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการดำเนินงาน เพราะฉะนั้นการปรับปรุงโดยภาคเอกชน จึงมักเลือกที่ดินของทางราชการ เช่น ที่ดินราชพัสดุ, ที่ดินทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ หรือที่ดินที่เป็นของรัฐวิสาหกิจ เช่น ที่ของการรถไฟหรือการทำเรือ เพื่อดำเนินการเนื่องจากมีความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดินมากกว่า อย่างไรก็ตามที่ดินเหล่านั้นมักมีผู้เช่าอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ซึ่งหน่วยงานนั้นๆ ได้ให้เช่ามาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว การขับไล่ผู้เช่าเดิมให้ออกจากที่ดิน จึงเป็นเรื่องยากลำบากที่จะหาข้อยุติ เพราะแม้จะมีเงื่อนไขให้ผู้อยู่อาศัยเดิมได้รับสิทธิในการเช่าอยู่ แต่ปรากฏว่าผู้อยู่อาศัยเดิมที่ยากจนไม่สามารถรับภาระค่าเช่าค่าเช่าที่เพิ่มขึ้นได้ การรื้อร้างอาคารจึงเป็นไปด้วยความยุ่งยาก

สำหรับโครงการฟื้นฟูสำหรับย่านใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นไปได้ยากที่จะได้มาซึ่งแปลงที่ดินผืนใหญ่ทั้งหมด การจัดหาที่ดินแบบเบ็ดเสร็จอาจทำได้ด้วยการเวนคืนที่ดิน ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรวบรวมที่ดินภาครัฐที่มีกฎหมายรองรับ แต่เป็นวิธีการที่เสี่ยงต่อการสร้างความขัดแย้งในสังคม หากไม่สามารถแสดงความโปร่งใสว่าผลประโยชน์จากการพัฒนาตักส่วนรวมอย่างแท้จริงทำให้ออกจากการเวนคืนที่ดินแล้ว การประสานประโยชน์ในการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น การจัดรูปที่ดิน (land readjustment) การสะสมที่ดิน (land bank) จึงเป็นทางเลือกที่สมควรส่งเสริม และนำมาประยุกต์ใช้ โดยใช้กฎหมาย และการรวมกลุ่มประชาคม เป็นกลไกในการขับเคลื่อนให้เกิดการบริหารและจัดการจัดสรรที่ดิน

### 6.9.4. เงินทุน

เงินทุนในการปรับปรุงฟื้นฟู เป็นปัญหาสำคัญที่สุดเพราะถ้าไม่มีเงินทุนการปรับปรุงก็ไม่อาจดำเนินการได้ เนื่องจากการปรับปรุงจะต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก รวมถึงการปรับปรุงด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการต่างๆ ด้วย ภาครัฐจึงจำเป็นต้องมีมาตรการเพื่อสนับสนุนการปรับปรุงฟื้นฟูจากทางภาคเอกชน เช่นการค้ำประกันโครงการปรับปรุงฟื้นฟู, การขอลดอัตราดอกเบี้ยจากธนาคาร ตลอดจนการที่รัฐเข้าไปมีส่วนช่วยเหลือสนับสนุนด้านเงินทุน (Subsidy) ในเรื่องสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ เป็นต้น

งบประมาณถูกนำมาใช้เพื่อ การเวนคืนตลอดจนเป็นค่าก่อสร้างด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่จำเป็น ซึ่งสามารถหาเม็ดเงินเหล่านั้นมาได้จากหลายทาง ได้แก่

1. งบประมาณของรัฐบาล ได้แก่ งบประมาณประจำปี
2. งบประมาณของหน่วยบริหารราชการส่วนท้องถิ่น
3. เงินกู้ ใช้กับกรณีที่ถอนถอนคืนได้ ซึ่งอาจกู้จากภายในประเทศหรือจากต่างประเทศ แล้วแต่กรณี อันจะทำให้เกิดผลตอบแทนในภาครัฐ หรือสามารถปรับปรุงบริการสาธารณะได้ตามมาตรฐานตามแผน
4. ภาษี ค่าธรรมเนียมต่างๆ เงินอุดหนุน หรือ เงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ
5. งบประมาณจากการลงทุนของเอกชน โดยรัฐเป็นผู้ควบคุมโครงการ ซึ่งเป็นโครงการที่สามารถทำกำไรได้ เช่นการพัฒนาที่ดินเพื่อกิจการค้าขาย เป็นต้น

### 6.9.5. ทักษะคติของประชาชน

โดยทั่วไปประชากรต้องการให้บ้านเมืองมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม มีความสะดวกสบายในการดำรงชีวิต ดังนั้นการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองซึ่งทำให้ สภาพความเสื่อมโทรมดีขึ้น จึงเป็นสิ่งที่ประชาชนส่วนใหญ่ต้องการดังจะเห็นได้จาก ทักษะคติ ของประชากรในพื้นที่ศึกษา ซึ่งพบว่า เกือบทั้งหมด ต้องการให้เกิดการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ แต่มักจะยอมรับระดับของการพัฒนาที่ไม่ส่งผลกับการใช้ที่ดินนัก

จากแบบสอบถามพบว่ามีผู้ตอบเพียง 3.41% ที่ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบใดเลย ขณะที่ส่วนใหญ่(36.36%) เห็นด้วยกับการปรับปรุงเพียงแต่พื้นที่สาธารณะ และ สัดส่วนลดลงตามระดับความเข้มข้นของการพัฒนา แต่ยังมีประชากรถึง 14.77% ของพื้นที่ที่ยินยอมให้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 6.11 แสดงทักษะคติของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต่อระดับของการพัฒนาที่ยอมรับได้

ระดับการพัฒนาที่ยอมรับได้	ความถี่	ร้อยละ
ไม่ยินยอม	9	3.41
ปรับพื้นที่สาธารณะ	96	36.36
ปรับรูปลักษณะภายนอก	72	27.27
ปรับการใช้ประโยชน์ภายใน	48	18.18
ปรับลักษณะทางกายภาพทั้งหมด	39	14.77
รวม	264	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม

เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ที่ยินยอมให้ทำการปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทั้งหมดพบว่าผู้ที่อยู่อาศัยในลักษณะที่ไม่ได้เป็นเจ้าของอาคาร เช่น เป็นของราชการ, เซ้ง, เช่า, จะมีสัดส่วนที่ยินยอม (20.00%, 17.65%, 16.67% ตามลำดับ) มากกว่าผู้ที่เป็นเจ้าของอาคารเอง (10.39% และ 10.53%) อาจเพราะความกังวลในเรื่องการแบ่งกรรมสิทธิ์ที่ดินภายหลังการพัฒนาหรือการรักษาทรัพย์สินที่มีอยู่เอาไว้ นอกจากการปรับปรุงเฉพาะแต่พื้นที่สาธารณะจะเป็นทางเลือกที่ผู้อยู่อาศัยในชุมชนต้องการมากที่สุด และยังมีสิ่งที่น่าสนใจเกิดขึ้น เช่น ผู้ที่เป็นเจ้าของอาคารแต่ไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดินยินยอมให้มีการปรับปรุงกิจกรรมและลักษณะภายในอาคารในสัดส่วนถึง 31.58% แต่ผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดินโดยตรงส่วนใหญ่ต้องการให้ปรับเพียงลักษณะภายนอกของอาคารเท่านั้น (38.96%)

ตารางที่ 6.12 แสดงทักษะคติต่อระดับของการพัฒนาตามการลักษณะถือครองอาคาร

กรรมสิทธิ์อาคาร	ไม่ยินยอม	ปรับพื้นที่สาธารณะ	ปรับรูปลักษณะภายนอก	ปรับลักษณะภายใน	ปรับลักษณะทั้งหมด	รวม
เป็นเจ้าของอาคารและที่ดิน	3.90	41.56	38.96	5.19	10.39	100.00
เป็นเจ้าของอาคาร	5.26	31.58	21.05	31.58	10.53	100.00
เซ้ง	1.96	33.33	35.29	11.76	17.65	100.00
เช่า	2.94	34.31	16.67	29.41	16.67	100.00
เป็นของราชการ	6.67	40.00	20.00	13.33	20.00	100.00
รวม	3.41	36.36	27.27	18.18	14.77	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ส่วนใหญ่ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต้องการผลตอบแทนภายหลังการพัฒนาในรูปแบบของการได้พื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้น(60.17%)อาจเป็นเพราะอยู่ในกลุ่มของผู้ที่เช่าหรือเช่าพื้นที่ซึ่งไม่มีสิทธิได้ผลตอบแทนใด ๆ จากการพัฒนาอยู่แล้ว สิ่งนี้แสดงให้เห็นว่าเจ้าของพื้นที่เล็งเห็นถึงคุณค่าจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การได้เงินตอบแทน(25.42%)เป็นตัวเลือกรองลงมา ซึ่งอาจเป็นผลมาจากสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ซึ่งเงินสดเป็นทรัพย์สินที่สามารถนำมาแลกเปลี่ยนเป็นสิ่งอุปโภคบริโภคได้สะดวกที่สุด

**ตารางที่ 6.13 แสดงทัศนคติของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต่อรูปแบบของผลตอบแทนที่ยอมรับได้**

รูปแบบผลตอบแทนที่ยอมรับได้	เงินตอบแทน	เป็นผู้ร่วมลงทุน	ได้พื้นที่เพิ่ม	รวม
ความถี่	60	34	142	236
ร้อยละ	25.42	14.41	60.17	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ที่มีความต้องการที่จะเป็นผู้ร่วมลงทุนมีสัดส่วนอยู่ในราว 25.00% ของทั้งหมด โดยผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของอาคารทั้งการ เช่า,เช่า และ อยู่ในที่ของราชการ ส่วนใหญ่มักต้องการได้พื้นที่ใช้สอยที่เพิ่มขึ้นเป็นผลประโยชน์ที่ได้จากการพัฒนาพื้นที่

**ตารางที่ 6.14 แสดงผลตอบแทนที่ต้องการตามลักษณะการถือครองอาคาร**

กรรมสิทธิ์อาคาร	เงินตอบแทน	เป็นผู้ร่วมลงทุน	ได้พื้นที่ใช้สอยเพิ่ม	รวม
เป็นเจ้าของอาคารและที่ดิน	26.39	29.17	44.44	100.00
เป็นเจ้าของอาคาร	17.65	23.53	58.82	100.00
เช่า	29.79	2.13	68.09	100.00
เช่า	22.73	9.09	68.18	100.00
เป็นของราชการ	33.33	0.00	66.67	100.00
รวม	25.42	14.41	60.17	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนการฟื้นฟูเมืองที่กำหนดไว้ แม้จะมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่ แต่จำเป็นต้องส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง ดังนั้นความร่วมมือจากประชาชน จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ทำให้สามารถดำเนินงานไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว รัฐบาลได้เห็นความสำคัญในข้อนี้จึง ได้ออกเป็นข้อบังคับในพระราชบัญญัติผังเมือง ว่าในการจัดทำผังเมืองรวมหรือผังเมืองเฉพาะที่ใดก็ตาม ต้องมีการประกาศให้ประชาชนทราบด้วยการอธิบายชี้แจงให้เกิดความเข้าใจและต้องรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการวางผังนั้นๆ เพื่อได้นำความคิดเห็นหรือ คำร้องเหล่านั้นมาพิจารณา ในการวางผัง เพื่อให้ผลประโยชน์จากการฟื้นฟูตึกถึงคนส่วนรวม นอกจากนี้ยังต้องให้ความเป็นธรรมกับประชาชนผู้ถูกเวนคืน โดยให้เงินทดแทนในจำนวนที่เหมาะสม หรืออาจใช้วิธีให้ประชาชนผู้เป็นเจ้าของที่ดิน เข้าเป็นผู้ร่วมลงทุนในลักษณะของผู้ถือหุ้น ซึ่งมีสิทธิจะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาที่ดิน ซึ่งวิธีดังกล่าวนี้ ทำให้ ช่วยเหลือหรือเอกชน ไม่ต้องลงทุนค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินในระยะแรกมากนัก ทั้งยังได้รับความร่วมมือจากเจ้าของที่ดินด้วย

## บทที่ 7

### สรุปและเสนอแนะ

การฟื้นฟูเมือง เป็นการพัฒนาพื้นที่เมือง ที่มีการพัฒนาอยู่แต่เดิม แต่เนื่องจากมีสภาพทรุดโทรม และ ขาดการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพ จึงทำให้เกิดปัญหาในการใช้สอย การฟื้นฟูเมืองสามารถทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนหรือพื้นที่เมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยผ่านการอนุรักษ์(reservation), การบูรณะ(rehabilitation), และการรื้อสร้าง(redevelopment) ซึ่งต้องนำมาประยุกต์ใช้ตามความเหมาะสมกับสภาพของแต่ละพื้นที่

#### 7.1. สภาพปัญหาและโครงสร้างของปัญหาในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในแขวงมักกะสันเขตราชเทวีซึ่งจัดว่าอยู่ในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร และเป็นส่วนหนึ่งของย่านประตูน้ำ ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าแก่ มีประวัติความเป็นมาอันยาวนาน แต่อย่างไรก็ดีเวลาที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้สภาพอาคารและพื้นที่เสื่อมโทรมลงตามอายุการใช้งาน ข้อจำกัดอันเนื่องมาจากลักษณะทางกายภาพที่เป็นอยู่ รูปแบบการค้าขายพัฒนาขึ้นทั้งวิธีการและรูปลักษณะของพื้นที่ขายซึ่งขยายตัวออกไปยังพื้นที่รอบนอก ทำให้ปริมาณธุรกิจการค้าในพื้นที่ดังกล่าวลดลง

พรบ.ผังเมืองฉบับปัจจุบันกำหนดให้พื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมหนาแน่นที่จะเกิดระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ขึ้นรองรับในอนาคต นอกจากข้อกำหนดด้านผังเมืองที่ควบคุมการใช้ที่ดินอย่างหลวม ๆ แล้ว ยังมีนโยบายที่ส่งผลกับพื้นที่ศึกษาในหลายระดับ ทั้งระดับ จังหวัด และระดับ เขต รวมทั้งที่เป็นกลไกเครื่องมือของภาครัฐในการชี้นำการพัฒนา แต่ทั้งหมดล้วนแต่เป็นแนวทางที่ยังมิได้มีถูกแปลงเป็นโครงการที่ส่งผลกับลักษณะทางกายภาพที่แท้จริงของพื้นที่

ปัจจุบันพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ที่มีสภาพทรุดโทรมเป็นจำนวนมากเนื่องจากขาดการพัฒนามาเป็นระยะเวลายาวนาน รวมทั้งมีที่ดินอีกหลายส่วนที่ถูกใช้เพื่อการอยู่อาศัยแบบหนาแน่นน้อย ทั้งที่เป็นที่ดินในย่านใจกลางเมือง ขณะที่การใช้ที่ดินในส่วนที่เหลือก็เป็นในลักษณะพาณิชย์กรรมหนาแน่นน้อย มีความปะปนกันของทั้งรูปแบบอาคาร และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในส่วนของการใช้พื้นที่สาธารณะ ก็ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ทั้งที่มีประมาณพื้นที่สาธารณะจำกัดไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ว่าง ทางเท้า หรือแม้แต่ถนน ร่วมกับการขาดการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของพื้นที่ทำให้ ขาดโครงข่ายที่เหมาะสม และเกิดเป็นปัญหาการจราจรตามมา

จากลักษณะทางกายภาพดังกล่าวของพื้นที่มีส่วนทำให้เกิดปัญหาตามมาในเรื่อง การใช้สอยอาคาร เช่น ความไม่สะดวกในการใช้สอยอาคาร ความไม่เป็นส่วนตัว และ ประสิทธิภาพในการใช้ที่ดิน ปัญหาที่เกี่ยวกับการเดินทาง เช่น การจราจรติดขัด การขาดความสะดวกในการขับซี้และเดินเท้า และปัญหาสภาพแวดล้อม ซึ่งได้แก่ ปัญหามลภาวะทางอากาศ มลภาวะทางเสียง ภูมิทัศน์ไม่สวยงาม การขาดแสงสว่างภายในอาคาร การแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ ส่วนหนึ่งซึ่งสามารถจัดการที่สาเหตุของปัญหาคือการปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ให้เกิดความเหมาะสม

## 7.2. แนวทางการปรับปรุงพื้นที่

การปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ศึกษากระทำโดย กำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาพื้นที่ทั้งหมดในภาพรวมซึ่งหมายรวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาในส่วนอื่นๆ แล้วจึงกำหนด รูปแบบการใช้ที่ดิน และการพัฒนาพื้นที่ในส่วนย่อยให้ตรงกับ สภาพปัญหาและศักยภาพที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นๆ

การกำหนดสัดส่วนของการใช้สอยอาคารใหม่ ดำเนินการให้มีความสอดคล้องและรองรับกับความต้องการในปัจจุบันของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ได้ เพื่อไม่เป็นการลดทอนผลประโยชน์และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับชีวิตความเป็นอยู่ของผู้พักอาศัย

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลกำหนดให้พื้นที่ศึกษามีลักษณะการใช้ที่ดินในหลายลักษณะ แต่ส่วนใหญ่เป็นการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม หนาแน่นสูง และพาณิชย์กรรมทั่วไป โดยเฉพาะในบริเวณที่มีศักยภาพจากความสามารถในการเข้าถึงของพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อรองรับรูปแบบกิจกรรมดั้งเดิมของพื้นที่เอาไว้ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลตอบแทนทางธุรกิจสูงที่สุดด้วย และในหลายส่วนกำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยหนาแน่นสูง เช่นบริเวณตอนกลางและด้านในของพื้นที่ศึกษา ซึ่งทำให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้นด้วยการเพิ่มความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน และเพิ่มความสูงอาคาร ส่วนกิจกรรมที่ตัดลอกจากพื้นที่มีเพียงกิจกรรมการผลิต หรือ อุตสาหกรรม เท่านั้น เนื่องจาก เป็นกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อการใช้สอยของเพื่อนบ้าน

นอกจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดิน แล้วการศึกษาได้กำหนดรูปแบบของ โครงข่าย โครงสร้างพื้นฐานที่เกื้อหนุน และรองรับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะ โครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่ ซึ่งกำหนดให้ มีความเป็นระบบระเบียบมากขึ้น พร้อมทั้งขยายขนาดความกว้างให้มีความเหมาะสมตามหรือเกินกว่า มาตรฐานที่กำหนดไว้ ควบคู่ไปกับ การพัฒนาโครงข่ายสาธารณูปโภคอื่นๆ ที่จะเกิด

กำหนดให้ผลลัพธ์ของการพัฒนาพื้นที่เป็นไปในลักษณะ รื้อล้างสร้างใหม่ ทั้งหมด เนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งไม่พบสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์หรือวัฒนธรรม และเล็งเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของชุมชนเมืองเป็นเรื่องปกติที่จำเป็นต้องเกิดขึ้นตามวัฏจักรการเติบโตของเมือง และ อายุการใช้งานของอาคาร ต่างกันที่ว่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นเร็วช้าต่างกันอย่างไร ซึ่งจะผลักดันให้เกิดการฟื้นฟูตามลำดับความเร่งด่วนในการพัฒนาที่กำหนดไว้ ซึ่งคำนึงถึงความรุนแรงของสภาพปัญหา และ ความยากง่ายหรือความเป็นไปได้ในการได้มาซึ่งที่ดิน

สำหรับพื้นที่ที่มีลำดับเวลาในการพัฒนาที่ไม่เร่งด่วน หรือยังขาดความสามารถในการพัฒนาการฟื้นฟูเบื้องต้นทำได้โดยการบูรณะพื้นที่และสิ่งปลูกสร้างให้อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ และ สะอาดสวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย เพื่อบรรเทาสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ โดยยังไม่ปรับเปลี่ยนโครงสร้างอาคารและที่ดิน

ผลลัพธ์จากการพัฒนา สามารถทำให้เกิดพื้นที่ที่ใช้ในการประกอบกิจกรรมของเจ้าของที่ดินเดิม และ พื้นที่ขายที่เพิ่มขึ้นสำหรับเป็นผลตอบแทนในการลงทุน ซึ่งคิดเป็นพื้นที่ใช้สอยรวมทั้งสิ้น กว่า 80,000 ตารางเมตร มากกว่าพื้นที่ใช้สอยเดิมกว่า 2 เท่าหรือคิดเป็นพื้นที่ที่ใช้ทำประโยชน์กว่า 40,000 ตารางเมตร รวมถึง จัดสรรการใช้ประโยชน์พื้นที่ผิวดินให้ กลายเป็นที่เปิดโล่งที่นำมาใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น และ กลายเป็นพื้นที่เพื่อการสัญจรที่มากกว่าเดิมเกือบ 2 เท่าซึ่งนอกจากจะลดความไม่สะดวก

ในการเดินทางของคนในพื้นที่แล้ว ยังอาจแบ่งเบาภาระปัญหาการจราจรติดขัดจากพื้นที่ข้างเคียงได้อีกด้วย

### 7.3. ประโยชน์ที่ได้รับจากการฟื้นฟู

จากการศึกษาทำให้ทราบว่า การพัฒนาพื้นที่ศึกษาด้วยการประยุกต์ใช้แนวความคิดในการฟื้นฟูเมือง สามารถก่อให้เกิดประโยชน์กับพื้นที่และเมืองโดยแบ่งออกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

#### ประโยชน์ด้านกายภาพ

- ลดความเสื่อมโทรมของอาคารและที่ดิน
- ทำให้สิ่งปลูกสร้างตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้ได้มากขึ้น
- ลดความหนาแน่นของอาคาร
- เพิ่มความสวยงามของภูมิทัศน์โดยรอบ
- เพิ่มพื้นที่ผิวการจราจร
- เพิ่มพื้นที่ผิวทางเดินเท้า
- เพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์
- ปรับปรุงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้มีระเบียบและทั่วถึง
- เพิ่มบริการโครงสร้างพื้นฐานให้กับพื้นที่
- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมของพื้นที่
- จัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ

#### ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ

- ทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพคุ้มค่า
- ทำให้เกิดแรงดึงดูดกิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้าสู่พื้นที่
- ทำให้รัฐได้ประโยชน์จากการจัดเก็บภาษี
- ประหยัดค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการเดินทาง
- ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการศูนย์เปล่าทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด
- ลดการใช้ไฟฟ้าแสงสว่างในเวลากลางวัน
- ประหยัดค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากปัญหาสุขภาพกายและสุขภาพจิต
- ประหยัดค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุ

#### ประโยชน์ด้านสังคม

- ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางสังคมจากการจัดการพื้นที่สาธารณะ
- ทำให้เกิดความภาคภูมิใจในชุมชน
- ลดความขัดแย้งระหว่างเพื่อนบ้าน
- เพิ่มความเป็นสัดส่วนในการอยู่อาศัย
- เพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน



#### 7.4. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาผู้ศึกษาได้พบปัญหาและ อุปสรรคต่างๆ รวมถึง ข้อได้เปรียบจากสภาพความเป็นไปของเมือง บางประการ ซึ่งอาจนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินการศึกษาในลักษณะเดียวกัน รวมถึง การวางแผนพัฒนาเมืองในรูปแบบของการปรับปรุงฟื้นฟู พื้นที่ ดังต่อไปนี้

1. ควรนำอาคารที่มีอยู่ในพื้นที่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในระหว่างการดำเนินการรื้อย้าย เช่น จากตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาพบอาคารที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ หลายอาคาร การพัฒนาอาคารดังกล่าวให้สามารถนำมาใช้งานได้ก่อน ย่อมทำให้เกิด ที่ว่างในการโยกย้ายประชากร จากพื้นที่ที่กำลังพัฒนา มาสู่พื้นที่ดังกล่าว และหมุนเวียนการใช้สอยไปจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ จะทำให้ โครงการมีความเป็นไปได้สูงขึ้น
2. ควรเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนภายใต้การสนับสนุนจากกลไกของภาครัฐ เพื่อให้ โครงการมีความเป็นไปได้มากขึ้น โดยอาศัยข้อได้เปรียบของ จากทั้งเครื่องมือของเอกชนที่ มีกำลังเงิน และ ความต้องการผลตอบแทน กับเครื่องมือจากภาครัฐ ที่ สามารถจัดการกับการใช้ที่ดินได้ดีกว่า แต่ทั้งนี้ก็เป็นไปตามกุศโลบายที่ว่าผลประโยชน์สูงสุดต้องตกอยู่กับส่วนรวม และเนื่องจากการเป็นการรวมดำเนินงานของภาครัฐ และเอกชน จึงอาจจัดตั้ง องค์กรเฉพาะกิจขึ้นจัดการดำเนินงาน และบริหารโครงการที่เกิดขึ้น
3. การดำเนินการปรับปรุงตามความต้องการของประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่อาจไม่ใช่ทางเลือกที่ดีเสมอไปทั้งนี้ต้องคำนึงถึงภาพรวมการเจริญเติบโตของเมือง และผลกระทบของการพัฒนาที่จะเกิดกับพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะปัญหาด้านการจราจร โครงการในลักษณะนี้จึงต้องคำนึงถึงความสมดุลย์ของ แหล่งงานและที่พักอาศัยภายในโครงการในลักษณะของการพึ่งพาตนเองบ้าง เพื่อลดเที่ยวการเดินทางที่จะเกิดเพิ่มมากขึ้น
4. การดำเนินโครงการฟื้นฟูเมืองจำเป็นต้องอยู่บนพื้นฐานของการวางแผนพัฒนาในภาพรวมของเมือง ที่มีผังเมืองรวมเป็นแนวทางหลัก ขณะที่สิ่งปลูกสร้างหรือผังอาคารที่เกิดขึ้นในบริเวณที่ทำการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองนั้น ก็จำเป็นต้องสอดคล้องกับผังการฟื้นฟูหรือผังเฉพาะพื้นที่ ที่กำหนดขึ้น เพื่อให้จุดมุ่งหมายของการพัฒนาถูกถ่ายทอดลงสู่ หน่วยพื้นที่ที่ย่อยที่สุด
5. การศึกษาในลำดับต่อไปที่จะทำให้การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเกิดขึ้นได้จริง คือ การศึกษาเกี่ยวกับการจัดการประสานผลประโยชน์ ของการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งแนะนำให้ทดลองศึกษากับพื้นที่ที่มีขนาดเล็ก ถึงกระบวนการ หรือแนวทางในการจัดการ กับเจ้าของที่ดิน หรือผู้เช่าอาศัย ในระหว่างหรือภายหลังการดำเนินการฟื้นฟู รวมถึงมาตรการการจตุสรผลตอบแทนในลักษณะทั้งที่เป็นการเพิ่มพื้นที่ใช้สอย การจ่ายเงินชดเชย หรือ การให้สิทธิเป็นร่วมลงทุน เพื่อทราบถึงระดับการพัฒนาที่เป็นไปได้ทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ และ สังคม
6. รูปแบบของการฟื้นฟูเมืองที่เป็นไปได้ในกรุงเทพมหานคร มีความแตกต่างกับกรณีศึกษาในต่างประเทศ เนื่องจากบล็อกที่ดินที่มีขนาดใหญ่กว่า ซึ่งทำให้ปัจจัยด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินส่งผลเป็นอย่างมากต่อการพัฒนาสิ่งปลูกสร้าง และทำให้การฟื้นฟูเมืองเกิดขึ้นได้ยาก หากไม่ใช่แปลงที่ดินของรัฐ ดังนั้นเพื่อให้การฟื้นฟูพื้นที่ในเขตเมืองชั้นในเกิดขึ้นจริง จึงน่าจะมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการ ลดขนาดของกลุ่มแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ด้วยการตัดถนน ที่ทำให้เกิดศักยภาพและมูลค่าของที่ดินจากการเข้าถึง ด้วยวิธีการที่เป็นการประสานผลประโยชน์ของผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กองผังเมืองและโครงการ ฝ่ายโครงการเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ. การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนเมือง. เอกสารการสัมมนาทางวิชาการเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง. กรุงเทพฯ, 2535.

กุ่มศักดิ์ นฤปิยะกุล. แนวทางการค้าของกรุงเทพมหานครในอนาคต. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.

จิระ จิตรกร. แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหา  
บัณฑิต ภาควิชาผังเมือง : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.

ภูชัย สัปพันธ์. การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง กรณีศึกษาผังเมืองยะลา. วิทยานิพนธ์  
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

นพพันธ์ ตาปานานนท์. เอกสารประกอบการสอนวิชา กฎหมายและการบริหารผังเมือง. คณะ  
สถาปัตยกรรมศาสตร์ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

ทศพล จันทรวงศ์. วิสัยทัศน์เมืองใหม่แห่งอนาคต กระบวนการพัฒนาที่อยู่อาศัย การปรับปรุงฟื้นฟู  
เมือง. หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร, 2534.

เทอดเกียรติ ศักดิ์คำดวง. "Urban Development Authority". ข่าวสารสำนักผังเมือง. ฉบับ 30(2517)

วัฒน์เพ็ญ เจริญตระกูลปิติ. การศึกษาหาศักยภาพของพื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูในเขตชั้นใน  
กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตราชเทวี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการวาง  
แผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม : สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระ  
บัง, 2540.

วิรัช ศิลป์เสวีกุล. ลำดับความสำคัญของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์  
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

ศูนย์วิชาการที่อยู่อาศัยฯการเคหะแห่งชาติ. โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยตัวอย่างโดยวิธีประสาน  
ประโยชน์ทางที่ดิน ชุมชนซอยเซ่งกี่. (อัดสำเนา) 2534.

ส่วนฟื้นฟูเมือง การเคหะแห่งชาติ. เอกสารเรื่องแนวคิดการฟื้นฟูเมือง ฟื้นฟูชุมชน กรณีศึกษาชุมชน  
ดินแดง. 2542.

อัจฉรา ปุณณฤทธิ์. แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาผังเมือง : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

อุทิศ บุญลือ และคณะ. ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง. กรุงเทพฯ : กรมการผังเมืองกระทรวง  
มหาดไทย, 2541.

### ภาษาอังกฤษ

Alan, Choe F. C. "Urban Renewal", Public housing in singapore. Stephen, Yeh H. K. ed.  
Singapore University Press for Housing and Development Board,

Burns, Wilfred . New Towns for Old : The Technique of Urban Renewal. London: Leonard Hill,  
1963.

Cambell, Carlos C. New Towns Another Way to Live. Reston Virginia : Reton Publishing  
Company, 1976.

Chapin Jr., F. Stewart and Kaiser, Edward J. Urban land use planning. Chicago: University of  
Illinois Press, 1979.

Claire, William . Handbook on Urban Planning. New York: Van Nostrand Reinhold, 1973.

Davis, Orro A. and Whinston, Andrew B. "The economics of urban renewal", Urban renewal:  
The record and the controversy. Wilson, James Q. ed. Cambridge, Massachussets:  
The MIT Press, 1966.

Doxiadis, C.A. Urban Renewal and the Future of the American City. Chicago: Public  
Administration Service, 1966.

Gallion, Arthur B. and Eisner, Simon. The Urban Pattern : City Planning and Design, 3<sup>rd</sup> ed.  
New York : D.Van Nostrand Co., 1975.

Grigsby, William J. "Housing Markets and Public Policy", Urban Renewal: The Record and the Controversy. Wilson, James Q. ed. Cambridge, Massachussets: The MIT Press, 1966.

Leaf, Micheal L. Asian Urban Research Network : Inner City Neighbourhood Development,  
Canada: Vancouver, 1993.

Mao, James C.T. "Efficiency in public Urban Renewal Expenditure Through Benefit-Cost Analysis", Journal of the American institute of planners 32. 1966

Paine, Sylvia. Omaha Insures Its Future Journal of Northwest Orient Reports. 1983.

Perenyi, Imre. Town Centers Planning and Renewal. Budapest: Akademiai Kiado,1973.

Community Renewal Program Committee. Community Renewal Program Report: Proposals for Discussion. Chicago: Illinois, 1964.

Romaya, S.M. "Urban Design in Developing Countries", Third word planning review. Vol.12,  
no. 4. 1990.

Shankland, Graeme. "Why trouble with historic towns", The Conservation of City. Paris:  
Unesco, 1975.

Stanley, Millward . "An Analysis of Housing Policy and Its Influence on Urban Renewal",  
Papers Presented at a Symposium Held at the University of Salford, Symposium on Urban Renewal at the University of Salford. United Kingdom: Univertsity of Salford,  
1972.

Vernon, Raymond. "The Changing Economic Function of the Central City," Urban Renewal : The Record and the Controversy. Wilson, James Q. ed. Cambridge, Massachussets:  
The MIT Press, 1966.

Weber, Peter. Urban renewal in Austria. Wien: Geschaeftsteller der Oesterreichischen  
Raumordnungskonferenz (OROK), 1981.



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



# จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## แนวคิดการฟื้นฟูเมือง ฟื้นฟูชุมชน กรณีศึกษา ชุมชนดินแดง

### 1. ความเป็นมา

รัฐบาลไทยได้กำหนดนโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ให้การเคหะแห่งชาติขยายบทบาทขององค์กรในการพัฒนาเมือง และปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมให้ดีขึ้นทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี นอกเหนือจากบทบาทการปรับปรุงชุมชนแออัด ซึ่งการเพิ่มบทบาทดังกล่าว การเคหะแห่งชาติสามารถกระทำได้ในหลายรูปแบบ เช่น การจัดทำโครงการเมืองใหม่ โครงการจัดรูปที่ดิน โครงการฟื้นฟูเมือง เป็นต้น และปัจจุบันการเคหะแห่งชาติได้วางแผนจะดำเนินการโครงการฟื้นฟูเมือง โดยเริ่มศึกษาโครงการฟื้นฟูเมืองดินแดงเป็นโครงการนำร่อง ซึ่งโครงการฯ ได้รับอนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการ การเคหะแห่งชาติ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2540 แล้ว

นอกเหนือจากนโยบายนำร่องดังกล่าวข้างต้น การเคหะฯ เห็นว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรจะได้ศึกษาสภาพพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เพื่อสำรวจ และจำแนกประเภทความเสื่อมโทรมทางกายภาพของชุมชนเมือง และกำหนดกลยุทธ์ในการปรับปรุงที่เหมาะสมกับพื้นที่แต่ละแห่ง รวมทั้งวางแผนการปรับปรุง เพื่อเยียวยาชุมชนให้ฟื้นคืนสู่สภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น การเคหะฯ จึงได้ร่วมมือกับ กทม. จัดให้มีการศึกษาเรื่องการฟื้นฟูเมืองที่เหมาะสมกับกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นแนวทางการจัดทำเป็นผังแม่บทของการฟื้นฟูเมืองให้เป็นที่ยอมรับทั้งของหน่วยงานท้องถิ่น และหน่วยงานพัฒนาเมืองที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อให้ได้ภาพที่ชัดเจนของปัญหา และวางแผนหาแนวทางที่เหมาะสมต่อการดำเนินงานพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกัน ในแผนแม่บทของ แต่ละพื้นที่ รวมทั้งการเตรียมชุมชนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเมืองในอนาคต

### 2. ประโยชน์ของการฟื้นฟูเมือง

แนวทางการฟื้นฟูเมืองในประเทศมีความจำเป็น ซึ่งมีได้จำกัดเพียงแต่การปรับปรุงสภาพความเป็นอยู่ของผู้คนในชุมชนเพียงอย่างเดียว แต่ยังหมายถึงเป็น

-2-

วิถีทางในการจัดให้เป็นโครงการกระตุ้นเศรษฐกิจมีผลเป็นรูปธรรม เกิดการจ้างงาน การลงทุน เพื่อเตรียมพื้นที่สู่ความรุ่งเรืองในอนาคต โดยเฉพาะในพื้นที่ที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ของเมือง เป็นการปรับเปลี่ยนระบบการวางผังที่ล้าหลัง ให้สอดคล้องกับโครงสร้างใหม่ของเมือง เช่น ระบบขนส่งมวลชน ปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดินให้เหมาะสม เกิดประสิทธิภาพ ตามแนวทางที่กำหนดโดยผังเมืองรวม ซึ่งหากทำได้สำเร็จโครงการ เช่นนี้เป็นแนวทางผสมผสานระหว่างการปรับปรุงชุมชนทางสังคม เศรษฐกิจ และกายภาพอย่างแท้จริง โดยมีจำเป็นต้องขยายขอบเขตเมือง เพื่อรุกกล้าพื้นที่สีเขียว หรือพื้นที่เกษตรกรรม

### 3. รูปแบบการฟื้นฟูเมือง

การฟื้นฟูเมืองทำได้หลายลักษณะ รูปแบบต่อไปนี้จะจัดได้ว่าเป็นการฟื้นฟูเมืองทั้งสิ้น

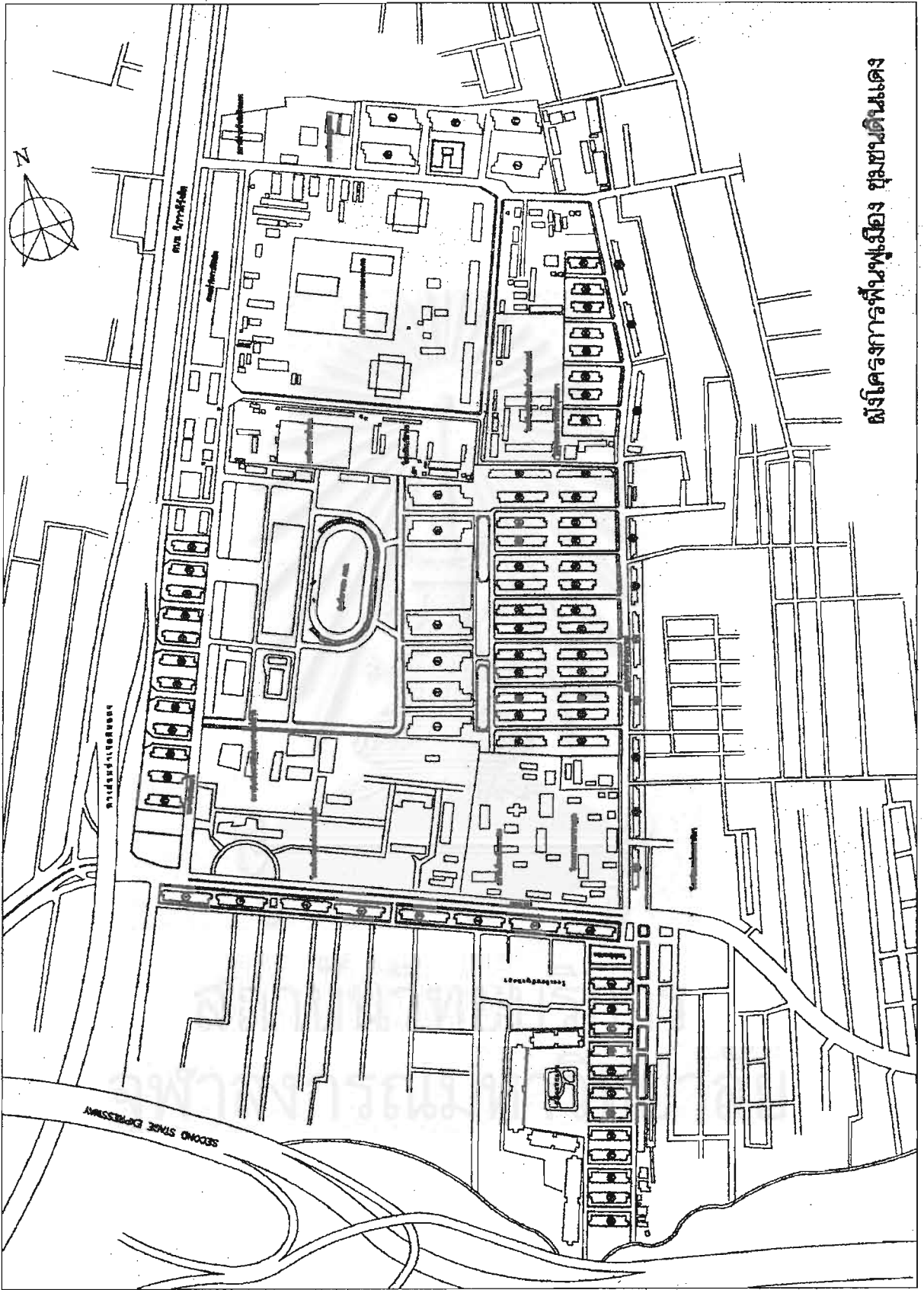
1. การอนุรักษ์สิ่งที่มีคุณค่าไว้ (Preservation) เนื่องจากเมืองจะต้องเติบโตขึ้น จุดไหนที่ต้องการรักษาไว้ไม่ให้การเติบโตของเมืองไปทำลายก็ต้องอนุรักษ์ไว้ เช่น การอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์

2. การปรับปรุงสภาพชุมชนเมือง (Rehabilitation) ปรับปรุงบูรณะของเดิม โดยไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก ยังคงสภาพทางกายภาพไว้ การปรับปรุงชุมชนแออัดอาจถือได้ว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของการปรับปรุงชุมชน

3. การพัฒนาแบบรื้อร้างก่อสร้างใหม่ (Redevelopment) หมายถึง ปรับปรุงสภาพเดิมให้ดีขึ้น เนื่องจากสภาพเดิมไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม

4. การพัฒนาพื้นที่ จัดแปลงที่ดินใหม่ (Rearrangement) หรือจัดรูปที่ดินใหม่ (Land Re-adjustment) เพื่อให้ระบบการวางผังถูกต้องตามหลักการ และรองรับการพัฒนาในอนาคต





ผังโครงการพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาคผนวก ข



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 1 สถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม

(เลือกเพียงข้อละ 1 คำตอบ)

### 1.1 ข้อมูลทั่วไป

#### 1.1.1 เพศ

- ชาย  หญิง

#### 1.1.2 อายุ

- ต่ำกว่า 21 ปี  21-30 ปี  
 31-40 ปี  41-50 ปี  
 51-60 ปี  มากกว่า 60 ปี

#### 1.1.3 อาชีพ

- ราชการ  รัฐวิสาหกิจ  
 รับจ้าง  ค้าขาย  
 แม่บ้าน  นักศึกษา  
 ไม่ได้ทำงาน  อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.1.4 รายได้ต่อเดือน

- ต่ำกว่า 5,000  5,000-10,000  
 10,000-20,000  20,000-40,000  
 40,000-80,000  มากกว่า 80,000

#### 1.1.5 อยู่อาศัยในชุมชนมานาน

- ต่ำกว่า 1 ปี  1-5 ปี  
 5-15 ปี  15-30 ปี  
 30-60 ปี  มากกว่า 60 ปี

### 1.2 ข้อมูลการเดินทาง

#### 1.2.1 การเป็นเจ้าของยานพาหนะ

- จักรยานยนต์.....คัน  รถยนต์.....คัน

#### 1.2.2 รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- รถยนต์ส่วนตัว  จักรยานยนต์ส่วนตัว  
 รถประจำทาง  รถไฟฟ้า  
 รถไฟ  เรือ  
 แท็กซี่หรือสามล้อรับจ้าง  อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.2.3 สถานที่จอดรถ(ถ้าใช้รถยนต์ส่วนตัว)

- ในตัวบ้าน  ในบริเวณบ้าน  
 ขอบทางหน้าบ้าน  บนถนน  
 ลานจอดรถ  อื่นๆ.....(ระบุ)

### 1.3 ข้อมูลที่อยู่อาศัย

#### 1.3.1 อายุอาคาร

- ต่ำกว่า 11  11-20 ปี  
 21-30 ปี  31-40 ปี  
 41-50 ปี  มากกว่า 50 ปี

#### 1.3.2 ความสูงของอาคาร

- 1-2 ชั้น  3-4 ชั้น  
 5-8 ชั้น  สูงกว่า 8 ชั้น

#### 1.3.3 รูปแบบของอาคาร

- บ้านเดี่ยว  ทาวน์เฮาส์  
 ตึกแถว  อาคารชุด  
 อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.3.4 ลักษณะการถือครองของที่อยู่อาศัยของท่าน

- เป็นเจ้าของอาคารและที่ดิน  เป็นเจ้าของอาคาร  
 เช่า  เช่า  
 เช่าช่วง  อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.3.5 จำนวนผู้อยู่อาศัยในอาคาร

- 1-2 คน  3-4 คน  
 5-8 คน  มากกว่า 8 คน

#### 1.3.6 กิจกรรมที่ทำภายในอาคาร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- อยู่อาศัย  ค้าขาย  
 สำนักงาน  อุตสาหกรรม  
 คลังสินค้า  อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.3.7 ท่านใช้พื้นที่ใดในการพักผ่อน นันทนาการ(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ภายในอาคาร  ภายในที่ดิน  
 ทางเท้า  ผิวดถนน  
 ลานว่างในชุมชน  ภายนอกชุมชน  
 อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.3.8 ท่านมักประกอบกิจกรรมใดในการพักผ่อนภายนอกอาคาร(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- นั่งเล่น  สังสรรค์  
 เล่นกีฬา  วิ่งออกกำลังกาย  
 อื่นๆ.....(ระบุ)

## 2 แบบสอบถามเพื่อทราบระดับความรุนแรงของปัญหา

(เลือกเพียงข้อละ 1 คำตอบ)

### 2.1 ปัญหาในการใช้สอยพื้นที่

#### 2.1.1 การขาดความเป็นส่วนตัวในการอยู่อาศัยทำให้ท่านต้อง

- ปิดประตูหน้าต่างและผ้าม่านเมื่ออยู่ภายในบ้าน  
 ปิดประตูหน้าต่างเมื่ออยู่ภายในบ้าน  
 ไม่ต้องปิดประตูหน้าต่างเมื่ออยู่ภายในอาคาร

#### 2.1.2 ท่านเคยมีเหตุทะเลาะเบาะแว้งกับเพื่อนบ้านหรือไม่

- ไม่เคยเลย  
 นับครั้งได้  
 บ่อยครั้ง

## 2.2 ปัญหาในการเดินทาง

### 2.2.1 สภาพการจราจรในถนนหน้าที่พักอาศัยของท่าน

- หยุดนิ่งยาวนาน
- หยุดนิ่งช่วงสั้นๆ
- ชะลอตัว
- คล่องตัวดี

### 2.2.2 สภาพถนนและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทำให้ท่าน

- ขับรถได้สะดวกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
- ขับรถเร็วไม่ได้ต้องคอยระวังเป็นระยะๆ
- ขับรถช้าต้องตั้งสมาธิเมื่อเข้ามาในพื้นที่

### 2.2.3 ท่านเคยพบเห็นอุบัติเหตุบนท้องถนนบริเวณหน้าบ้านของท่านในรอบ 5 ปีที่ผ่านมาหรือไม่

- บ่อยครั้ง
- นับครั้งได้
- ไม่เคย

### 2.2.4 ในกรณีที่ใช้รถประจำทางท่านใช้เวลาในการรอรถประมาณ

- น้อยกว่า 5 นาที
- 5 - 15 นาที
- 15 - 30 นาที
- มากกว่า 30 นาที

## 2.3 ปัญหาสภาพแวดล้อม

### 2.3.1 ปัญหาจากมลภาวะทางเสียงทำให้ท่าน

- ต้องพูดเสียงดังขณะสนทนา
- รู้สึกรำคาญ
- ไม่ส่งผลกับการดำเนินชีวิตประจำวัน

### 2.3.2 ปัญหาควันและไอเสียรถยนต์ ทำให้ท่าน

- มีปัญหาเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ
- รู้สึกรำคาญ
- ไม่ส่งผลกับการดำเนินชีวิตประจำวัน

### 2.3.3 ปัญหาฝุ่นละอองทำให้ท่านต้องทำความสะอาดด้วยการปิดฝุ่น

- ทุกวัน
- 2-3 วันต่อครั้ง
- อาทิตย์ละครั้ง

### 2.3.4 ปัญหาเรื่องความร้อนและอาการที่ไม่ถ่ายเททำให้ท่านต้องเปิดเครื่องปรับอากาศ

- ตลอดทั้งวัน
- เป็นบางเวลา
- ไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องปรับอากาศ

### 2.3.5 ปัญหาการไม่ได้รับแสงแดดภายในอาคารทำให้ท่านต้องเปิดไฟภายในอาคาร

- เพื่อดำเนินชีวิตตามปกติในเวลากลางวัน

- เมื่อต้องอ่านหนังสือหรือทำงานในเวลากลางวัน
- ไม่จำเป็นต้องเปิดไฟในเวลากลางวัน

## 2.4 ปัญหาสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

### 2.4.1 ไฟถนน หรือไฟฟ้าแสงสว่างในเวลากลางคืน

- สว่างเห็นได้ชัดเจน
- สว่างพอมองเห็น
- มีดริสติกไม่ปลอดภัย
- มีดมองทางไม่เห็น

### 2.4.2 น้ำท่วมในบริเวณชุมชนของท่านจะลดลงภายใน

- 1 วัน
- 2-3 วัน
- 1 สัปดาห์

### 2.4.3 เคยเกิดเหตุอาชญากรรมภายในบริเวณรอบๆที่พักอาศัยของท่านในระยะเวลา 5 ปีนี้ หรือไม่

- ไม่เคย
- เคยบ้าง นับครั้งได้
- บ่อย นับไม่ถ้วน

## 3 แบบสอบถามถึงทัศนคติต่อสาเหตุของปัญหา

(เลือกเพียงข้อละ 1 คำตอบ)

### 3.1 ปัญหาในการใช้สอยพื้นที่

#### 3.1.1 ท่านคิดว่าอาคารที่ท่านพบเห็นในพื้นที่ที่มีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้งานเนื่องจาก

- อาคารชำรุดเสียหายไม่ปลอดภัย
- อาคารสกปรกทรุดโทรม
- รูปแบบอาคารไม่เหมาะสมกับกิจกรรม
- พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารคับแคบ
- อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 3.1.2 ท่านคิดว่าท่านขาดความเป็นส่วนตัวในการอยู่อาศัยเพราะ

- ระยะห่างระหว่างอาคารกับอาคาร
- ระยะห่างระหว่างอาคารกับถนน
- ลักษณะของกิจกรรมข้างเคียง
- การมีอาคารสูงอยู่ข้างบ้าน
- อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 3.1.3 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาความขัดแย้งระหว่างเพื่อนบ้านในบริเวณที่ท่านอยู่อาศัยเกิดจาก

- การประกอบกิจกรรมภายในอาคาร
- การประกอบกิจกรรมภายนอกอาคาร
- ระยะห่างระหว่างอาคารน้อยเกินไป
- การขาดพื้นที่ในการทำกิจกรรมร่วมกัน
- อื่นๆ..... (ระบุ)

### 3.2 ปัญหาในการเดินทาง

3.2.1 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณนี้คือ

- ปริมาณพื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอ
- จำนวนรถยนต์มาก
- การมีสิ่งกีดขวางบนผิวจราจร
- ขาดการอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.2 ท่านคิดว่าการขับขี่ยานพาหนะภายในพื้นที่ไม่สะดวก(ต้องขับช้าหรือชะลอความเร็ว)เพราะเหตุใด

- ถนนขนาดเล็ก หรือ เป็นคอคอด
- เส้นทางวกวน เป็นชอยตัน
- การจอดรถหรือวางของเกาะกั้นผิวจราจร
- กิจกรรมกลางแจ้งของคนในพื้นที่
- ผิวจราจรขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ
- ขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขับขี่ (กระจกทาง

แยก ป้ายบอกทาง ฯลฯ)

- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.3 ท่านคิดว่าอุบัติเหตุในการขับขี่ยานพาหนะในบริเวณที่พัก

อาศัยของท่านน่าจะมาจาก

- การขับเร็ว
- ปริมาณรถเยอะ
- การจอดรถและวางของเกาะกั้นผิวจราจร
- ถนนแคบหรือเป็นคอคอดทำให้เกิดการเฉี่ยวชนกัน
- การขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขับขี่(กระจกทาง

แยก สัญญาณไฟ ฯลฯ)

- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.4 ท่านคิดว่าปัญหาอุบัติเหตุและความไม่สะดวกในการเดินทางในบริเวณที่พักอาศัยของท่านมาจากสาเหตุใด

- ทางเท้าแคบ
- ทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่องมีบ้างไม่มีบ้าง
- มีหาบเร่แผงลอยและร้านค้าตั้งยื่นออกมาเกาะกั้น
- ขาดทางม้าลาย สะพานลอย หรือสัญญาณไฟ
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.5 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาการจอดรถยนต์ในบริเวณที่พัก

อาศัยของท่านคือ

- ที่จอดรถอยู่ไกล
- ที่จอดรถราคาแพง
- ที่จอดรถไม่เพียงพอกับจำนวนรถ
- ที่จอดรถไม่มีความปลอดภัย
- อื่นๆ..... (ระบุ)

### 3.3 ปัญหาสภาพแวดล้อม

3.3.1 ท่านคิดว่าสาเหตุที่อากาศในบริเวณที่อยู่อาศัยของท่านไม่ถ่ายเทเป็นเพราะ

- อาคารมีจำนวนและขนาดของหน้าต่างน้อยเกินไป
- การวางทิศทางของอาคารทำให้ไม่ได้รับลม
- อาคารหนาแน่นและอยู่ใกล้กันมากเกินไป
- มีอาคารขนาดใหญ่มาบังลม
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.2 ท่านคิดว่าสาเหตุของการขาดร่มเงาภายนอกอาคารในพื้นที่นี้คือ

- ไม่มีต้นไม้ใหญ่ให้ร่มเงา
- ขาดสิ่งปลูกสร้างที่ให้ร่มเงา
- อาคารในพื้นที่ไม่มีชายคาหรือกันสาดช่วยบังแดด
- การวางทิศทางของอาคารไม่ทำให้เกิดร่มเงาที่ใช้ประโยชน์ได้
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.3 ท่านคิดว่าความสกปรกเลอะเทอะภายนอกอาคารในบริเวณที่พักอาศัยของท่านเกิดจาก

- ที่ทิ้งขยะตั้งอยู่ห่างเกินไป
- ขนาดถังขยะไม่พอรองรับขยะ
- ประสิทธิภาพของการจัดเก็บและกวาดขยะ
- พฤติกรรมกรทิ้งขยะของผู้ใช้สอยพื้นที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.4 ท่านคิดว่ามลภาวะทางเสียงในบริเวณที่พักอาศัยของท่านเกิดจาก

- เสียงจากการจราจรที่คับคั่ง
- เสียงจากการประกอบกิจกรรมของเพื่อนบ้าน
- การไม่มีวัสดุดูดซับเสียงเช่นต้นไม้หรือกำแพง ฯลฯ
- การขาดการดูแลควบคุมจากเจ้าหน้าที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.5 ท่านคิดว่าปัญหาฝุ่นละอองในบริเวณที่พักอาศัยของท่านเกิดจากสาเหตุใด

- ปริมาณการจราจรที่คับคั่ง
- การประกอบกิจกรรมของเพื่อนบ้าน
- ไม่มีต้นไม้ที่ช่วยดักหรือกรองฝุ่น
- การเก็บกวาดขยะไม่มีประสิทธิภาพ
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.6 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาควันและไอเสียรถยนต์ในบริเวณที่พักอาศัยของท่านคือ

- ปริมาณการจราจรที่คับคั่ง
- ระยะห่างระหว่างที่อยู่อาศัยกับถนนน้อยเกินไป
- ไม่มีต้นไม้ที่ช่วยดักหรือกรองควันหรือไอเสีย
- การขาดการควบคุมดูแลจากเจ้าหน้าที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.7 ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อมที่ไม่ชวนมองในบริเวณที่พักอาศัยของท่านเกิดจากสาเหตุใด

- ความเก่าทรุดโทรมของอาคาร
- ความสกปรก เลอะเทอะของอาคาร
- มีอาคารขนาดใหญ่และเล็กตั้งปะปนกัน
- รูปแบบของอาคารในพื้นที่ไม่สอดคล้องกัน
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.8 ท่านคิดว่าสาเหตุที่แสงแดดส่องเข้าถึงภายในและภายนอกอาคารที่พักอาศัยน้อยเป็นเพราะ

- อาคารมีจำนวนและขนาดของหน้าต่างน้อยเกินไป
- การวางทิศทางของอาคารทำให้ไม่ได้รับแสงแดด
- อาคารหนาแน่นและอยู่ใกล้กันมากเกินไป
- มีเงาของอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูงมาบัง
- อื่นๆ..... (ระบุ)

#### 3.4 ปัญหาสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

3.4.1 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาน้ำท่วมขังคือ

- การวางท่อระบายน้ำไม่ทั่วถึง
- ขนาดของท่อระบายน้ำเล็กเกินไป
- ท่อระบายน้ำอุดตัน ขาดการดูแล
- ความสูงของถนนต่ำกว่าพื้นที่ข้างเคียง
- ผิวจราจรไม่ได้ระดับทำให้เกิดแอ่งน้ำ
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.4.2 ท่านคิดว่าชุมชนในบริเวณที่ท่านอยู่อาศัยมีความเสี่ยงต่อการเกิดไฟไหม้และการลุกลามของไฟเพราะ

- ถนนแคบรถดับเพลิงเข้าถึงไม่ได้
- อาคารก่อสร้างด้วยวัสดุติดไฟ
- กิจกรรมภายในอาคาร
- ขาดอุปกรณ์ หรือหัวฉีดดับเพลิง
- อาคารสูงเกินความสามารถในการฉีดน้ำของรถดับเพลิง
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.4.3 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินภายในชุมชนของท่านคือ

- การขาดความสว่างในเวลาค่ำคืน
- การที่มีพื้นที่เปลี่ยวและปลอดภัยในเวลากลางวัน
- การมีอาคารร้างซึ่งเป็นที่มั่วสุมภายในชุมชน
- การขาดการเอาใจใส่ดูแลจากเจ้าหน้าที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

#### 4 แบบสอบถามเพื่อทราบทัศนคติต่อการฟื้นฟูเมือง

กรุณาอ่านข้อความต่อไปนี้

การฟื้นฟูเมืองสามารถแก้ไข หรือบรรเทาปัญหาข้างต้นที่เกิดขึ้นในบริเวณที่พักอาศัยของท่านได้โดยการปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตั้งแต่การปรับปรุงเพียงเล็กน้อยในเรื่องความสะอาดไปจนถึงการรื้อย้ายและก่อสร้างขึ้นใหม่ ตามความเหมาะสมกับสภาพของพื้นที่นั้นๆ แต่ยังคงเปิดโอกาสให้ท่าน(ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ทั้งที่เป็นเจ้าของและผู้เช่า)ยังมีสิทธิ์ในการอยู่อาศัยภายในพื้นที่เดิม

ท่านจะได้รับผลประโยชน์จากการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองทั้งในด้าน คุณภาพชีวิต รวมถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในหลายๆลักษณะจากการจัดสรรพื้นที่ใหม่ ที่คุ้มค่าและเป็นธรรม นอกจากนี้การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองยังมีส่วนช่วยแก้ปัญหาระดับชาติ ของกรุงเทพมหานคร ในหลายๆด้าน เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทางของเมือง เป็นต้น

4.1 ท่านคิดว่าการฟื้นฟูเมืองมีประโยชน์อย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของชุมชน
- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมในพื้นที่อยู่อาศัย
- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและบริการจากภาครัฐ
- เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดินให้คุ้มค่า
- พัฒนาสถาบันและความผูกพันทางสังคม
- แก้ไขปัญหาจราจรติดขัด
- เพิ่มกำลังซื้อให้กับกิจการในพื้นที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

4.2 ท่านยินยอมให้มีการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในพื้นที่ที่พักอาศัยของท่านหรือไม่อย่างไร

- ไม่เห็นด้วย เพราะ.....
- เห็นด้วย โดยให้ความร่วมมือในการปรับปรุงเฉพาะแต่พื้นที่สาธารณะ เช่น ถนน ทางเท้า ที่ว่างของชุมชน ที่ว่างระหว่างอาคาร
- เห็นด้วย โดยให้ความร่วมมือในการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะและรูปลักษณะภายนอกของอาคารที่ท่านพักอาศัย
- เห็นด้วย โดยให้ความร่วมมือในการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะและการใช้ประโยชน์ภายในอาคารที่ท่านพักอาศัย
- เห็นด้วย โดยยินยอมให้มีการปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทั้งหมด

4.3 รูปแบบของผลตอบแทนจากการจัดสรรการใช้พื้นที่ขึ้นใหม่ที่ท่านต้องการ ซึ่งมีมูลค่าตามราคาตลาดคู่กับมูลค่าปัจจุบันของที่อยู่อาศัยท่านคือคือ

- ได้รับเงินตอบแทน
- เป็นผู้ร่วมลงทุน
- ได้พื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้นจากเดิม
- อื่นๆ..... (ระบุ)

เลือกใส่เครื่องหมายกากบาท ( X ) ลงในช่องว่างต่อไปนี้

5 ท่านเห็นว่าปัญหาเหล่านี้มีความรุนแรงอย่างไร	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
5.1.1 อาคารใช้งานไม่สะดวก					
5.1.2 ขนาดความเป็นส่วนตัว					
5.1.3 ความขัดแย้งระหว่างเพื่อนบ้าน					
5.1.4 การค้าขายซบเซา ไม่คึกคัก					
5.1.5 ขนาดพื้นที่พักผ่อน นันทนาการ					
5.2.1 การจราจรติดขัด					
5.2.2 การขับขี้นในพื้นที่ไม่สะดวก					
5.2.3 อุบัติเหตุในการขับขี้น					
5.2.4 ความไม่ปลอดภัยในการเดินเท้า					
5.2.5 ปัญหาการจอดรถยนต์					
5.2.6 ปัญหาระบบขนส่งมวลชน					
5.3.1 อากาศไม่ถ่ายเท					
5.3.2 ไม่ได้รับแสงแดดและความสว่าง					
5.3.3 ขนาดร่มเงาภายนอกอาคาร					
5.3.4 ความสกปรกเลอะเทอะ					
5.3.5 มลภาวะทางเสียง					
5.3.6 ปัญหาฝุ่นละออง					
5.3.7 ปัญหาควันและไอเสีย					
5.3.8 ภูมิทัศน์ไม่เจริญหูเจริญตา					
5.4.1 ปัญหาน้ำท่วมขัง					
5.4.2 ความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย					
5.4.3 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
5.4.4 ขาดไฟฟ้าแสงสว่างและไฟถนน					
5.4.5 สถานศึกษาไม่พอเพียง					
5.4.6 สถานพยาบาลไม่พอเพียง					

6 ท่านเห็นด้วยกับวิธีการในการปรับปรุงพื้นที่ดังต่อไปนี้หรือไม่	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
6.1 ทำความสะอาดอาคารสถานที่					
6.2 ซ่อมแซม ปรับปรุง อาคารสถานที่					
6.3 เพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร					

6.4 ปรับเปลี่ยนกิจกรรมภายในอาคาร					
6.5 เปลี่ยนรูปแบบอาคารให้เหมาะสม					
6.6 เพิ่มระยะห่างระหว่างอาคารกับอาคาร					
6.7 เพิ่มระยะห่างระหว่างอาคารกับถนน					
6.8 ควบคุมขนาดความสูงอาคาร					
6.9 เพิ่มพื้นที่สีเขียวและลานกิจกรรม					
6.10 เพิ่มประชากรในพื้นที่เพื่อให้เกิดกำลังซื้อ					
6.11 ลดจำนวนรถยนต์ที่เข้ามาใช้					
6.12 ปรับสภาพผิวจราจร					
6.13 ขยายขนาดถนน					
6.14 ปรับปรุงโครงข่ายถนนในพื้นที่					
6.15 ควบคุมการจอดรถบนผิวจราจร					
6.16 ควบคุมการวางสิ่งของและร้านค้าที่เกะกะการสัญจร					
6.17 เพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขับขี้น					
6.18 เพิ่มความกว้างของทางเดินเท้า					
6.19 เพิ่มเส้นทางเดินเท้าให้ทั่วถึง					
6.20 สร้างสะพานลอยและทางม้าลาย					
6.21 สร้างลานจอดรถรวม					
6.22 เปลี่ยนตำแหน่งและการวางทิศทางของอาคาร					
6.23 ปลูกต้นไม้ทั่วพื้นที่เพื่อให้ร่มเงา และกรองมลพิษทางอากาศ					
6.24 สร้างศาลาที่พักเพื่อให้ร่มเงา					
6.25 ปรับปรุงหน้าตาอาคารให้สอดคล้องกัน					
6.26 เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของสาธารณูปโภค สาธารณูปการ					
6.27 เพิ่มขอบเขตการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานให้ทั่วถึง					
6.28 เพิ่มระดับความสูงของผิวถนน					
6.29 จัดสถานที่เปลี่ยน หรือ แหล่งมั่วสุ่ม					
6.30 ปรับปรุงบริการจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ					

แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่อื่นๆ ที่ต้องการเสนอแนะ

6.31 .....

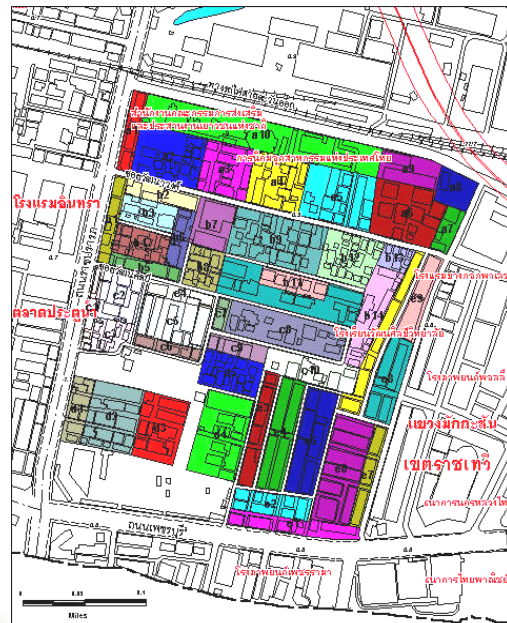
6.32 .....



แบบสอบถามสำหรับผู้อยู่อาศัย  นอก  พื้นที่ศึกษา

แบบสอบถามฉบับที่ / พื้นที่ย่อย ..... / .....

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่อง

การประยุกต์ใช้แนวความคิดการฟื้นฟูเมืองในการพัฒนาพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษา  
แขวง มั๊กกะสัน เขต ราชเทวี

เพื่อสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชา การวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลง  
กรณ์มหาวิทยาลัย

คำตอบทั้งหมดที่ได้รับจากแบบสอบถามจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการศึกษาเท่านั้น ไม่มีผล  
ใดๆต่อแนวทางปฏิบัติของภาครัฐหรือเอกชนที่มีต่อพื้นที่แห่งนี้

กรุณาส่ง

นาย รัฐภูมิ ปาการเสรี  
70/33 เสนานิคม1 พหลโยธิน  
หมู่ 4 จระเข้บัว ลาดพร้าว  
กรุงเทพฯ 10230

## 1 สถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม

(เลือกเพียงข้อละ 1 คำตอบ)

### 1.1 ข้อมูลทั่วไป

#### 1.1.1 เพศ

- ชาย  หญิง

#### 1.1.2 อายุ

- ต่ำกว่า 21 ปี  21-30 ปี  
 31-40 ปี  41-50 ปี  
 51-60 ปี  มากกว่า 60 ปี

#### 1.1.3 อาชีพ

- ราชการ  รัฐวิสาหกิจ  
 รับจ้าง  ค้าขาย  
 แม่บ้าน  นักศึกษา  
 ไม่ได้ทำงาน  อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.1.4 ที่อยู่ปัจจุบัน

แขวง.....

เขต..... จังหวัด.....

### 1.2 ข้อมูลการใช้สอยพื้นที่

#### 1.2.2 วัตถุประสงค์ของการเข้ามาใช้พื้นที่

- ซื้อสินค้า  ทำงาน  
 ติดต่อธุรกิจ  เรียนหนังสือ  
 พักผ่อน  ต่อรถ  
 จอดรถ  อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.2.3 ความถี่ในการเข้ามาใช้พื้นที่

- แทบทุกวัน  อาทิตย์ละ 2-3 ครั้ง  
 อาทิตย์ละ 1 ครั้ง  เดือนละ 1 ครั้ง  
 นานๆ มาที

#### 1.2.4 ช่วงเวลาที่เข้ามาใช้พื้นที่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 4.00-10.00น. (เช้า)  10.00-16.00น. (กลางวัน)  
 16.00-22.00น. (เย็น)  22.00-4.00น. (กลางคืน)

#### 1.2.5 ท่านมักจะเดินทาง เขา-ออก พื้นที่นี้โดย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- รถยนต์ส่วนตัว  จักรยานยนต์ส่วนตัวและรับจ้าง  
 รถประจำทาง  รถไฟฟ้า  
 รถไฟ  เรือ  
 แท็กซี่หรือสามล้อเครื่อง  อื่นๆ.....(ระบุ)

#### 1.2.6 ในกรณีที่ท่านเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ท่านจอดรถอย่างไร

- จอดบนขอบทาง  จอดในลานไม่เสียเงิน  
 เสียเงินจอดในลาน  จอดรถนอกพื้นที่  
 อื่นๆ.....(ระบุ)

## 2 แบบสอบถามเพื่อทราบระดับความรุนแรงของปัญหา

(เลือกเพียงข้อละ 1 คำตอบ)

### 2.2 ปัญหาในการเดินทาง

#### 2.2.1 สภาพการจราจรในบริเวณถนนที่ท่านเข้ามาใช้งาน

- ชะลอตัว  
 หยุดนิ่งช่วงสั้นๆ  
 หยุดนิ่งยาวนาน

#### 2.2.2 ถ้าท่านใช้ยานพาหนะสภาพถนนและพื้นที่ทำให้ท่าน

- ขับชี่ยานพาหนะโดยใช้ความเร็วได้ตามสมควร  
 ขับชี่เร็วไม่ได้ต้องคอยระวังเป็นระยะๆ  
 ขับช้าต้องตั้งสมาธิเมื่อเข้ามาในพื้นที่

#### 2.2.3 ท่านพบเห็นอุบัติเหตุบนท้องถนนบริเวณพื้นที่นี้ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมาอย่างไร

- ไม่เคย  
 นับครั้งได้  
 บ่อยครั้ง

### 2.3 ปัญหาสภาพแวดล้อม

#### 2.3.1 ปัญหาจากมลภาวะทางเสียงทำให้ท่าน

- ไม่ส่งผลกับการดำเนินชีวิตประจำวัน  
 รู้สึกรำคาญ  
 ต้องพูดเสียงดังขณะสนทนา

#### 2.3.2 ปัญหาควันและไอเสียรถยนต์ ทำให้ท่าน

- ไม่ส่งผลกับการดำเนินชีวิตประจำวัน  
 รู้สึกรำคาญ  
 มีปัญหาเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ

### 2.4 ปัญหาสาธารณสุขสาธารณสุขการณ์

#### 2.4.1 ไฟถนน หรือไฟฟ้าแสงสว่าง ในเวลากลางคืน

- สว่างเห็นได้ชัดเจน  
 สว่างพอมองเห็น  
 มีตุ้รู้สึไม่ปลอดภัย

## 3 แบบสอบถามถึงทัศนคติต่อสาเหตุของปัญหา

(เลือกเพียงข้อละ 1 คำตอบ)

### 3.1 ปัญหาในการใช้สอยพื้นที่

#### 3.1.1 ท่านคิดว่าอาคารที่ท่านพบเห็นในพื้นที่ที่มีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้งานเนื่องจาก

- อาคารชำรุดเสียหายไม่ปลอดภัย  
 อาคารสกปรกทรุดโทรม  
 รูปแบบอาคารไม่เหมาะสมกับกิจกรรม  
 พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารคับแคบ  
 อื่นๆ.....(ระบุ)

3.1.2 ท่านคิดว่าธุรกิจการค้าที่นี่ไม่ติดคักเหมือนก่อนเป็นเพราะ

- ความสกปรกเลอะเทอะ
- ความทึดทึมของอาคาร
- พื้นที่ใช้สอยจำกัด
- การขาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่น่าสนใจ
- ขาดการเข้าถึงที่ดี เดินทางไม่สะดวก
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2 ปัญหาในการเดินทาง

3.2.1 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณนี้คือ

- ปริมาณพื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอ
- จำนวนรถยนต์มาก
- การมีสิ่งกีดขวางบนผิวจราจร
- ขาดการอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.2 ท่านคิดว่าการขับขี่ยานพาหนะภายในพื้นที่ไม่สะดวก(ต้องขับช้าหรือชะลอความเร็ว)เพราะ

- ถนนขนาดเล็ก หรือ เป็นคอคบด
- เส้นทางวกวน และเป็นซอยตัน
- การจอดรถหรือวางของเกะกะบนผิวจราจร
- กิจกรรมกลางแจ้งของคนในพื้นที่
- ผิวจราจรขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ
- ขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขับขี (กระจกทางแยก

สัญญาณไฟจราจร ฯลฯ)

- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.3 ท่านคิดว่าอุบัติเหตุในการขับขี่ยานพาหนะภายในพื้นที่น่าจะเป็นผลมาจาก

- การขับรถเร็ว
- ปริมาณรถเยอะ
- การจอดรถหรือวางของเกะกะบนผิวจราจร
- ถนนแคบหรือเป็นคอคบดทำให้เกิดการเฉี่ยวชนกัน
- ขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขับขี (กระจกทางแยก

ป้ายบอกทาง ฯลฯ)

- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.4 ท่านคิดว่าปัญหาอุบัติเหตุและความไม่สะดวกในการเดินทางในบริเวณนี้มาจากสาเหตุใด

- ทางเท้าแคบ
- ทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่องมีบ้างไม่มีบ้าง
- มีหาบเร่แผงลอยและร้านค้าตั้งยื่นออกมาเกะกะ
- ขาดทางม้าลาย สะพานลอย หรือ สัญญาณไฟ
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.2.5 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาการจอดรถยนต์ภายในพื้นที่คือ

- ที่จอดรถอยู่ไกล
- ที่จอดรถมีอัตราค่าบริการแพง
- ที่จอดรถไม่เพียงพอกับจำนวนรถ
- ที่จอดรถไม่มีความปลอดภัย
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3 ปัญหาสภาพแวดล้อม

3.3.1 ท่านคิดว่าสาเหตุที่อากาศในบริเวณนี้ไม่ถ่ายเทเป็นเพราะ

- การวางทิศทางของอาคารทำให้ไม่ได้รับลม
- อาคารหนาแน่นและอยู่ใกล้กันมากเกินไป
- มีอาคารขนาดใหญ่มาบังลม
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.3 ท่านคิดว่าสาเหตุของการขาดร่มเงาภายนอกอาคารในพื้นที่นี้คือ

- ไม่มีต้นไม้ใหญ่ให้ร่มเงา
- ขาดสิ่งปลูกสร้างที่ให้ร่มเงา
- อาคารในพื้นที่ไม่มีชายคาหรือกันสาดช่วยบังแดด
- การวางทิศทางของอาคารไม่ทำให้เกิดร่มเงาที่ใช้ประโยชน์ได้
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.4 ท่านคิดว่าความสกปรกภายนอกอาคารในบริเวณนี้เกิดจาก

- ที่ทิ้งขยะตั้งอยู่ห่างเกินไป
- ขนาดถังขยะไม่พอรองรับขยะ
- ประสิทธิภาพของการจัดเก็บและกวาดขยะ
- พฤติกรรมการทิ้งขยะของผู้ใช้สอยพื้นที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.5 ท่านคิดว่ามลภาวะทางเสียงในบริเวณนี้เกิดจาก

- เสียงจากการจราจรที่คับคั่ง
- เสียงจากการประกอบกิจกรรมภายในพื้นที่
- การไม่มีวัสดุดูดซับเสียงเช่นต้นไม้หรือกำแพง ฯลฯ
- การขาดการดูแลควบคุมจากเจ้าหน้าที่
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.6 ท่านคิดว่าสาเหตุของปัญหาควันเสียจากรถยนต์ในบริเวณนี้คือ

- ปริมาณการจราจรที่คับคั่ง
- การขาดการควบคุมดูแลจากเจ้าหน้าที่
- ขาดต้นไม้ที่ทำหน้าที่กรองฝุ่นและลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- อื่นๆ..... (ระบุ)

3.3.7 ท่านคิดว่าการพื้นที่มีสภาพไม่ชวนมองเกิดจากสาเหตุใด

- อาคารเก่าทึดทึม
- อาคารสกปรก เลอะเทอะ
- มีอาคารขนาดใหญ่และเล็กตั้งปะปนกัน
- รูปแบบของอาคารไม่สอดคล้องกัน
- อื่นๆ..... (ระบุ)

เลือกใส่เครื่องหมายกากบาท ( X ) ลงในช่องว่างต่อไปนี้

5 ท่านเห็นว่าปัญหาเหล่านี้มีความรุนแรงอย่างไร	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
5.1.1 อาคารใช้งานไม่สะดวก					
5.1.4 การค้าขายขบเซา ไม่คึกคัก					
5.1.5 ขนาดพื้นที่พักผ่อน นันทนาการ					
5.2.1 การจราจรติดขัด					
5.2.2 การขั้บขี่ในพื้นที่ไม่สะดวก					
5.2.3 อุบัติเหตุในการขั้บขี่					
5.2.4 ความไม่ปลอดภัยในการเดินเท้า					
5.2.5 ปัญหาการจอดรถยนต์					
5.2.6 ปัญหาระบบขนส่งมวลชน					
5.3.1 อากาศไม่ถ่ายเท					
5.3.2 ไม่ได้รับแสงแดดและความสว่าง					
5.3.3 ขนาดร่มเงาภายนอกอาคาร					
5.3.4 ความสกปรกเลอะเทอะ					
5.3.5 มลภาวะทางเสียง					
5.3.6 ปัญหาฝุ่นละออง					
5.3.7 ปัญหาควันและไอเสีย					
5.3.8 ภูมิทัศน์ไม่เจริญหูเจริญตา					
5.4.1 ปัญหาน้ำท่วมขัง					
5.4.2 ความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย					
5.4.3 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
5.4.4 ขนาดไฟฟ้าแสงสว่างและไฟถนน					
5.4.5 สถานศึกษาไม่พอเพียง					
5.4.6 สถานพยาบาลไม่พอเพียง					

6 ท่านเห็นด้วยกับวิธีการในการปรับปรุงพื้นที่ดังต่อไปนี้หรือไม่	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
6.1 ทำความสะอาดอาคารสถานที่					
6.2 ซ่อมแซม ปรับปรุง อาคารสถานที่					
6.3 เพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร					

6.4 ปรับเปลี่ยนกิจกรรมภายในอาคาร					
6.5 เปลี่ยนรูปแบบอาคารให้เหมาะสม					
6.6 เพิ่มระยะห่างระหว่างอาคารกับอาคาร					
6.7 เพิ่มระยะห่างระหว่างอาคารกับถนน					
6.8 ควบคุมขนาดความสูงอาคาร					
6.9 เพิ่มพื้นที่สีเขียวและลานกิจกรรม					
6.10 เพิ่มประชากรในพื้นที่เพื่อให้เกิดกำลังซื้อ					
6.11 ลดจำนวนรถยนต์ที่เข้ามาใช้					
6.12 ปรับสภาพผิวจราจร					
6.13 ขยายขนาดถนน					
6.14 ปรับปรุงโครงข่ายถนนในพื้นที่					
6.15 ควบคุมการจอดรถบนผิวจราจร					
6.16 ควบคุมการวางสิ่งของและร้านค้าที่เกะกะการสัญจร					
6.17 เพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขั้บขี่					
6.18 เพิ่มความกว้างของทางเดินเท้า					
6.19 เพิ่มเส้นทางเดินเท้าให้ทั่วถึง					
6.20 สร้างสะพานลอยและทางม้าลาย					
6.21 สร้างลานจอดรถรวม					
6.22 เปลี่ยนตำแหน่งและการวางทิศทางของอาคาร					
6.23 ปลูกต้นไม้ทั่วพื้นที่เพื่อให้ร่มเงา และกรองมลพิษทางอากาศ					
6.24 สร้างศาลาที่พักเพื่อให้ร่มเงา					
6.25 ปรับปรุงหน้าตาอาคารให้สอดคล้องกัน					
6.26 เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของสาธารณูปโภค สาธารณูปการ					
6.27 เพิ่มขอบเขตการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานให้ทั่วถึง					
6.28 เพิ่มระดับความสูงของผิวถนน					
6.29 ขจัดสถานที่เปลี่ยว หรือ แหล่งมั่วสุม					
6.30 ปรับปรุงบริการจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ					

แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่อื่นๆ ที่ต้องการเสนอแนะ

6.31 .....

6.32 .....

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาย รัฐภูมิ ปาการเสรี เกิดเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ.2519 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จ การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นจากโรงเรียนสาธิตแห่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เมื่อปีพ.ศ.2533 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาเมื่อปีพ.ศ.2535 สำเร็จการ ศึกษาสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิตจากมหาวิทยาลัยศิลปากรเมื่อปีพ.ศ.2540 และเข้าศึกษาในระดับ ปริญญาโทภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัยเมื่อปีพ.ศ.2541



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย