



## บทที่ 2

### แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีและตัวอย่างงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เป็นการศึกษาข้อมูลที่สร้างความเข้าใจในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟู และแนวทางในการนำมาใช้ออกแบบพื้นที่พาณิชยกรรมย่านราชประสงค์ ในเบื้องต้น

#### 2.1 แนวความคิด และทฤษฎีที่สร้างความเข้าใจการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

##### 2.1.1 ปัญหาและปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

Wilfred Burns (1963:14) ได้กล่าวว่า ความจำเป็นของการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเกิดจากปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในย่านการค้า โดยทั่วไปแล้วมีสาเหตุหลักๆ อยู่ 5 ประการสำคัญ คือ

- 1) การขยายตัวของเมืองอย่างไม่เป็นระเบียบ และไม่สามารถควบคุมการขยายตัวได้
- 2) ปัญหาการจราจร ที่มีความหนาแน่นของปริมาณการจราจร ทำให้การสัญจรในเมืองไม่สะดวกและระบบการขนส่งที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของเมือง
- 3) สิ่งก่อสร้างหรืออาคารทรุดโทรม ที่มาจากอายุของอาคาร และขาดการบำรุงรักษา
- 4) การเปลี่ยนแปลงค่านิยมของประชาชน ในการอยู่อาศัยและจับจ่ายซื้อของ เช่น ประชาชนเปลี่ยนจากซื้อของจากร้านขายของชำ มาเป็นห้างสรรพสินค้า หรือ อาคารประเภทคอนโดมิเนียมได้รับความนิยมมากกว่าบ้านเดี่ยว เป็นต้น
- 5) ทศนคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมของประชาชนในเมือง ที่ไม่พอใจสภาพแวดล้อม ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่

F. Stewart Chapin Jr. and Edward J. Kaiser (1979) ได้จำแนกรูปแบบของปัญหาที่ทำให้ต้องมีการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองออกเป็น 3 ลักษณะคือ

- 1) ความไร้ระเบียบ (Urban Blight) คือ สภาพหรือผลกระทบทางด้านสภาพแวดล้อมที่ขัดแย้ง และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่ขัดแย้ง ลักษณะทางกายภาพของความไร้ระเบียบ (blight) อาจมีระดับตั้งแต่ที่เรียบง่ายได้แก่ สภาพของการชำรุด ขาดการบำรุงรักษาของอาคาร โครงสร้างอาคารที่เสียหาย สาธารณูปโภคที่ไม่พอเพียง การสะสมของขยะ มลภาวะ และการขาดแคลนบริการทางสังคมไปจนถึงความไร้ระเบียบในระดับที่ซับซ้อนได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสม สันฐานของแปลงที่ดิน กลุ่มก้อนอาคารและ ถนนที่ล้าสมัย และไม่เหมาะสมกับการใช้งาน

- 2) ความไร้ประสิทธิภาพ (Obsolescence) คือ โดยเกี่ยวเนื่องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน กลุ่มอาคาร และถนนที่ไม่มีประสิทธิภาพ รวมถึงความเก่าแก่เสื่อมโทรม และการขาดแคลนสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

- 3) ความเสื่อม (Decline) คือ การลดบทบาทความสำคัญของพื้นที่เมื่อเวลาเปลี่ยนแปลงไป โดยสะท้อนผ่านตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ การอพยพออกของประชาชน การโยกย้ายของแหล่งงาน ความ

ชบเขาอย่างชัดเจนของอัตราการเจริญเติบโต การลดลงของรายได้ประชาชาติ และการหายไปของเงินทุนส่วนบุคคลหรือสาธารณะ

นิพนธ์ วิเชียรน้อย (2540) ได้รวบรวมปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินพาณิชย์กรรม ซึ่งสามารถพิจารณาได้เป็น 3 ด้านหลักๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านสังคม ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ปัจจัยด้านกายภาพ ประกอบด้วยส่วนต่างๆที่ต้องพิจารณา ได้แก่

1.1) ระบบการคมนาคม มีความสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดิน

1.2) ระบบสาธารณูปโภค พื้นที่ในเขตเมืองที่มีความพร้อมในด้านโครงข่ายของระบบสาธารณูปโภคสูง จะเป็นพื้นที่ที่คับคั่งไปด้วยธุรกิจประเภทต่างๆ ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ใดที่ขาดความพร้อมด้านระบบสาธารณูปโภคจะส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวด้อยศักยภาพในเชิงพาณิชย์กรรม

1.3) ประเภทของการใช้ที่ดินในบริเวณข้างเคียง การใช้ที่ดินแต่ละประเภทมีทั้งที่เป็นอุปสรรคและส่งเสริมการขยายตัวซึ่งกันและกัน โดยผู้ประกอบการจะเลือกที่ตั้งร้านค้าอยู่ในบริเวณที่มีการใช้ที่ดินที่ส่งเสริมหรือเอื้อโอกาสทางธุรกิจ และพิจารณาประกอบกับบริเวณข้างเคียง

1.4) ความสะดวกในการเข้าถึง หมายถึงความสะดวกของผู้ใช้บริการในการที่จะเดินทางไปรับบริการจากร้านค้า สามารถพิจารณาได้จากทางเลือกในการเดินทาง เช่น ระบบขนส่งมวลชน รถยนต์ส่วนตัว การเดินเท้า โครงข่ายถนนในพื้นที่ ระยะทางหรือระยะห่างจากถนนสายหลัก เป็นต้น

1.5) ความเป็นศูนย์กลางเมือง หมายถึง ความสะดวกที่อยู่ใกล้กับใจกลางเมืองหรือระยะทางที่น้อยที่สุดที่ผู้ใช้บริการทั้งหมดได้ใช้ในการเดินทางไปยังจุดใดจุดหนึ่งของเมือง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดย่านการค้าหรือดึงดูดให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วยส่วนต่างๆ ที่จะต้องพิจารณา ได้แก่

2.1) ราคาที่ดิน การเปลี่ยนแปลงราคาที่เป็นการแสดงให้เห็นแนวโน้มและสภาพการพัฒนาในพื้นที่นั้นและเป็นบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงจะมีราคาที่ดินสูง โดยราคาที่ดินจะมีอัตราค่อนข้างสูงในเขตใจกลางเมือง และบริเวณตามแนวถนนสายหลักของเมืองก็ยังคงเป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงด้วยเช่นกัน

2.2) ความเกี่ยวข้องกันในเชิงแข่งขันและส่งเสริมกัน การรวมกลุ่มของกิจการจะเกิดแรงดึงดูดให้ประชากรเข้ามาใช้บริการ เพราะลูกค้ามีโอกาสในการเปรียบเทียบสินค้าและราคา ซึ่งการรวมกลุ่มของกิจการต่างก็มักจะเป็นสินค้าประเภทเดียวกัน

3) ปัจจัยด้านสังคม ประกอบด้วยส่วนต่างๆ ที่จะต้องพิจารณา ได้แก่

3.1) จำนวนลูกค้าหรือจำนวนประชากร การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรตามธรรมชาติและโดยการอพยพจะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อที่ตั้งของกิจการการค้า เพราะในพื้นที่ที่มีประชากรมากก็จะเอื้ออำนวยและสร้างโอกาสในการประกอบกิจการการค้าได้มาก

3.2) ลักษณะของประชากร ในพื้นที่ที่ทำการค้าจะมีส่วนสำคัญต่อการประกอบกิจการการค้า ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมการค้าต่างๆ แตกต่างกันไป เช่น บริเวณที่มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเป็นจำนวนมากก็เอื้อให้เกิดย่านการค้าที่ขายของที่ระลึก หรือให้บริการห้องพักและโรงแรม เป็นต้น

3.3) ความปลอดภัย หมายถึง ความปลอดภัยจากโจรผู้ร้าย ในที่นี้เป็นการมองในแง่สภาพแวดล้อมทางสังคม ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะคำนึงถึงความเสี่ยงดังกล่าวเป็นหลัก หากกิจการตั้งอยู่ในย่านของผู้ที่มีฐานะดี จะมีความเสี่ยงในเรื่องโจรผู้รายน้อยกว่าการเข้าไปตั้งในย่านชุมชนแออัด

3.4) กฎหมาย บทบังคับกฎหมายจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งการค้าของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ข้อกำหนด และกฎหมายต่างๆ จะมีส่วนสำคัญต่อการควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองเช่น กฎหมายผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร เหล่านี้เป็นต้น

จากข้อมูลในข้างต้นทำให้ทราบถึงปัญหาและปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ซึ่งมีปัจจัยหลักมาจากปัญหาทางด้านกายภาพ ได้แก่ ปัญหาการจราจรและการเข้าถึง อันเกิดจากการขาดการเชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายของการสัญจร ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารไม่เหมาะสม และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับพื้นที่พาณิชย์กรรมราชประสงค์ที่มีแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และประสบปัญหาดังที่กล่าวมาในข้างต้นมากขึ้น ดังนั้นการศึกษาจึงมุ่งเน้นเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาของพื้นที่พาณิชย์กรรม

### 2.1.2 ความหมาย “การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง”

Chapin F. Steward and Kaiser E.J. (1979: 270) ได้กล่าวเกี่ยวกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ว่าเป็นรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงการพันตัวทางกายภาพของเมือง ซึ่งมีโครงสร้างสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่เก่าแก่และล้าสมัยไปแล้ว และในเวลาเดียวกันพื้นที่ทั้งหมดถูกตัดแปลงแก้ไขหรือถูกแทนที่เนื่องมาจากแรงกดดันของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้น “การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง จึงเป็นการวางแผนให้พื้นที่เมืองมีชีวิตขึ้นมาใหม่ ให้สภาพแวดล้อมมีคุณภาพที่ดีตลอดจนรวมเอาโปรแกรมทางด้านการพัฒนา การบำรุงรักษา และการอนุรักษ์ มาวางแผนออกแบบการใช้ที่ดิน และการสัญจร ให้มีประสิทธิภาพซึ่งเป็นการป้องกันและการกำจัดการทำลายเมือง”

C.A. Doxiadis (1966: 9) ให้ความหมายว่า “เป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนเสียใหม่ให้ดีกว่าเดิม โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ชุมชนมีสภาพที่เลวร้ายหรือใช้การไม่ได้เสียก่อนจึงค่อยทำการปรับปรุง ในการปรับปรุงชุมชนจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่เหมาะสมกับพื้นที่ ทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนและผู้ที่มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีและส่งผลดีทางด้านเศรษฐกิจ”

Wilfred Bums (1963: 141) ให้ความหมายของ การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง คือ “เป็นแนวทางการพัฒนาเมืองนอกเหนือจากการสร้างเมืองใหม่และชุมชนใหม่ เป็นการแก้ไขหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในปัจจุบันซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนาในพื้นที่นั้น โดยการรื้อถอนและสร้างขึ้นใหม่ในรูปแบบที่ต่างไปจากเดิม”

ทฤษฎีและความรู้ด้านผังเมือง (2543:177-185) ให้ความหมายว่า “การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน เป็นการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมของเมืองให้ดีขึ้นทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม โดยมีรูปแบบที่ครอบคลุมถึงการพัฒนารับปรุงชุมชนเดิมและการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อแก้ปัญหาสภาพชุมชนเมืองตลอดจนอนุรักษ์สิ่งที่มีคุณค่าไว้เพื่อให้ประชาชนในเมืองมีความเป็นอยู่และมีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น”

ระเบียบกรุงเทพมหานคร (ว่าด้วยกองทุนฟื้นฟูเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2544) ในราชกิจจานุเบกษา (ฉบับประกาศทั่วไป) เล่มที่ 118 ตอนพิเศษ 130 ง วันที่ 27 ธันวาคม 2544 ได้ให้นิยามของการฟื้นฟูและนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังนี้ “การฟื้นฟูเมือง หมายความว่า การอนุรักษ์ การสงวนรักษา การปฏิสังขรณ์และการบูรณะส่วนต่างๆ ของเมือง”

กองผังเมืองและโครงการการเคหะแห่งชาติ ได้ให้คำจำกัดความของการฟื้นฟูเมืองคือ “การพัฒนาพื้นที่ในเมืองที่มีสภาพทางกายภาพ และกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ของผู้อยู่อาศัยได้เสื่อมลง จึงควรมีการฟื้นฟูให้เหมาะสมกับความเจริญของเมือง เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และคงไว้ซึ่งวัฒนธรรมประวัติศาสตร์ ให้ผู้อยู่อาศัยเดิมมีโอกาสได้ประโยชน์จากการฟื้นฟูนั้นมากที่สุด”

สรุปจากความหมายดังกล่าวมาในข้างต้น พบว่าจุดมุ่งหมายในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง คือ การเปลี่ยนแปลงและการแก้ไขปัญหาทางกายภาพของเมือง โดยการรื้อถอนและสร้างขึ้นใหม่ในรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อสภาพพื้นที่นั้นๆ เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน การเชื่อมต่อระบบโครงข่ายการสัญจร และการเชื่อมต่อที่ว่างภายในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ที่ก่อให้เกิดคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตเมือง

## 2.2 แนวความคิด และทฤษฎีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการออกแบบ

จากแนวความคิดและทฤษฎีที่กล่าวถึงความหมายและเหตุผลในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการออกแบบพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองที่มีความสำคัญ โดยให้ความสำคัญในด้านเนื้อหาที่มีความสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาในข้างต้น ดังนี้

### 2.2.1 แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพาณิชย์กรรม

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) ได้ให้ความหมายของ ย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (Central business district: CBD) ว่าเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมห้างร้าน ธุรกิจ และบริการมากกว่าส่วนอื่นของเมือง สังเกตได้จากอาคารสูงหลายชั้น ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรมและกิจการอื่นๆ โดยใจกลางของย่านฯสามารถดึงดูดผู้เข้ามาใช้บริการได้ทั่วทั้งเมืองทั้งใกล้และไกล และยังเป็นแหล่งงานที่สำคัญของเมืองอีกด้วย ปริมาณการค้าขายในย่านฯจะสูงมากเพราะเนื่องจากการเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก เป็นแหล่งรวมของการคมนาคมขนส่งทุกชนิดตั้งแต่คนเดินเท้า รถยนต์ส่วนตัว รถประจำทาง รถราง รถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ซึ่งใจกลางของย่านฯยังมีลักษณะพิเศษ คือ ประชากรจะหนาแน่นในตอนกลางวันพอตกกลางคืนประชากรจะลดลงมาก

Horwood and Boyce (1959) ได้ให้ความหมายและลักษณะของการเป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (Central business district: CBD) ดังนี้

- 1) มีการใช้ที่ดินเข้มข้นและหลายประเภท ประกอบด้วยอาคารสูง มีการค้าปลีก สำนักงาน การบริการต่างๆ โรงแรม โรงละคร และธนาคารหรือสถาบันการเงินต่างๆ
- 2) มีการขยายตัวในทางดิ่งมากกว่าทางราบ สังเกตจากอาคารสูงๆ มากมายในพื้นที่
- 3) มีการเปลี่ยนแปลงในทางราบน้อย มีพื้นที่ถูกละทิ้งเพิ่มขึ้น
- 4) มีคนหนาแน่นและพลุกพล่านในช่วงกลางวัน ซึ่งบริเวณนี้จะเป็นศูนย์กลางของคนเดินเท้า คนที่อาศัยอยู่ถาวรในพื้นที่มีน้อย
- 5) เป็นศูนย์กลางหรือชุมทางของการขนส่งมวลชนภายในเมือง
- 6) มีกิจกรรมที่หลากหลาย แต่มีลักษณะเฉพาะพื้นที่



กล่าวโดยสรุปย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (CBD) เป็นพื้นที่หลักทางด้านธุรกิจบริเวณใจกลางเมืองที่เป็นแหล่งรวมของกิจกรรมเพื่อการค้า บริการ สำนักงานจำนวนมากภายในพื้นที่ จึงเป็นแหล่งรวมของประชากรกลางวันที่สูงมากเนื่องจากเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ ส่วนช่วงเวลากลางคืนจะมีความแตกต่างของจำนวนประชากรอย่างเห็นได้ชัด โดยปกติแล้วย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองจะเป็นบริเวณพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง และมีแนวโน้มเป็นอาคารสูงมากขึ้นเนื่องจากพื้นที่มีศักยภาพของการบริการโครงสร้างพื้นฐานสูง

มานพ พงศทัต (2527) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองที่ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงโดยมีปัจจัยหลัก อันประกอบด้วย

1) ประชากรที่เพิ่มขึ้น (Population) การมีจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจะทำให้มีความต้องการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พักผ่อน และทำงานมากขึ้น

2) การให้บริการด้านการคมนาคมและการเข้าถึง (Transportation Services and Accessibility) เป็นปัจจัยประการสำคัญ โดยการให้บริการด้านการคมนาคมจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายและการถ่ายเทประชากรเข้าสู่พื้นที่ ส่งผลให้เกิดกิจกรรมต่างๆรองรับประชากรเหล่านั้น

3) การควบคุมของรัฐ(State Control) ปัจจัยที่สำคัญต่อเนื่องมากก็คือ การที่มีการควบคุมการใช้ที่ดินของรัฐ ในประเทศที่พัฒนาแล้วมีการจัดทำผังเมืองรวม และผังเมืองเฉพาะ โดยการวางแนวชี้แนะและควบคุม

4) ราคาที่ดิน (Land Cost) เป็นปัจจัยหลักที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่เป็นตัวกำหนดการใช้ที่ดินในอนาคต เมื่อมีราคาที่ดินสูงย่อมจะให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ดินต่ำก็จะให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้นราคาที่ดินจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการระบุถึงกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

กิจรัฐเซต โกรวาส (2538) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมสามารถแบ่งออกเป็น 3 ปัจจัยได้แก่

1) ปัจจัยทางกายภาพ ซึ่งประกอบด้วยระบบคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค ประเภทของการใช้ที่ดินในบริเวณใกล้เคียง ความสะดวกในการเข้าถึง และความเป็นศูนย์กลางการเมือง

2) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วย ราคาที่ดิน ค่าเช่า เงินลงทุน ผลตอบแทนและผลประโยชน์ที่ได้รับ และความเกี่ยวข้องเชิงแข่งขันหรือส่งเสริมกัน

3) ปัจจัยทางสังคม ซึ่งประกอบด้วย จำนวนประชากรลักษณะประชากร ความปลอดภัย และกฎหมายบังคับ

ซึ่งในย่านธุรกิจการค้าเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมค่อนข้างสลับซับซ้อน มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เช่น ประเภทของสินค้า ราคา การให้บริการ การเปลี่ยนแปลงเช่นนี้จะมีผลต่อโฉมหน้าของร้านที่จะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอยู่เสมอ แสดงถึงการขยายตัวของย่านการค้าอยู่เสมอด้วยเช่นกัน ในขณะที่เมืองขยายตัวเพิ่มขึ้นนั้น บริเวณย่านพาณิชย์กรรมภายในเมืองจะขยายตัวตามไปด้วย ซึ่งมีลักษณะดังต่อไปนี้

1) ขยายตัวตามถนนหลักของเมือง โดยจะขยายต่อเนื่องจากศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองออกไป

2) ขยายเข้าแทนที่บริเวณที่พักอาศัยที่ติดกับย่านพาณิชย์กรรม ทั้งนี้เพราะการที่ย่านพาณิชย์กรรมอยู่ใกล้ชิดกับบริเวณที่พักอาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางถึงรายได้ดีนั้น เป็นธรรมชาติของย่านพาณิชย์กรรมที่มีการสัญจรพลุกพล่าน มีเสียงดังรบกวน ซึ่งทำให้ที่พักอาศัยเหล่านั้นลดคุณภาพลงไป เริ่มมีการย้ายออก โดยย่านพาณิชย์กรรมจะขยายตัวเข้าแทนที่

3) การขยายตัวตามแนวถนนที่มีการเข้าถึงได้ดี เช่น บริเวณทางแยกที่มีถนนบรรจบกันหลายสาย เพราะเป็นตำแหน่งที่มีโอกาสรับลูกค้าและกระจายสินค้าออกสู่ลูกค้าได้ง่าย

จากการศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพาณิชย์กรรมในข้างต้น พบว่าพื้นที่ศึกษามีลักษณะเป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (Central business district: CBD) เนื่องจากการเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมการค้า การบริการที่หลากหลาย เป็นแหล่งท่องเที่ยวซื้อสินค้า และเป็นแหล่งงานที่สำคัญ โดยสังเกตได้จากประเภทของอาคาร เช่น ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรมที่มีความสูงหลายชั้น มีผู้เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมากต่อวัน และยังพบว่าย่านราชประสงค์ยังเป็นศูนย์รวมระบบขนส่งมวลชนทั้งทางน้ำและระวางที่สำคัญของกรุงเทพฯ

ส่วนในด้านปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมภายในเมืองที่กำลังเติบโตและขยายออกไป พบว่าเมื่อเมืองขยายตัวมากขึ้น การกระจายตัวของประชากรออกจากใจกลางเมืองไปสู่เขตชานเมืองมากขึ้นตามไป ดังนั้นย่านพาณิชย์กรรมก็จะขยายตัวออกตามไปเช่นกัน โดยจะเริ่มบริเวณที่มีถนนหลายสายมาตัดกันเป็นเขตชานเมืองและเริ่มพัฒนาขึ้นจนกลายเป็นย่านพาณิชย์กรรมในที่สุด ซึ่งส่งผลให้ประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่เขตชานเมืองไม่ต้องเดินทางไกลและเสียเวลาเข้ามาสู่พื้นที่ใจกลางเมือง จากแนวความคิดในข้างต้นพบว่าหากปล่อยให้ย่านราชประสงค์เปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะดังที่กล่าวมา อาจก่อให้เกิดการขาดพัฒนาของพื้นที่ จนกลายเป็นพื้นที่เสื่อมโทรมและเกิดปัญหาในระดับเมืองตามมาในที่สุด จึงต้องมีการศึกษาถึงปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของย่านพาณิชย์กรรมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการปรับปรุงฟื้นฟูและพัฒนาย่านราชประสงค์ต่อไป

## 2.2.2 แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการสัญจร

Marion Roberts (2001: 39) ได้ศึกษาเรื่องแนวความคิดเกี่ยวกับทางเท้า โดยกล่าวว่าปัจจัยที่ทำให้การเดินทางเท้าภายในตัวเมืองไม่สะดวก เนื่องจากการที่ทางเดินเท้าอยู่ใกล้การจราจรโดยยานพาหนะมากเกินไป เส้นทางที่ไม่มีขอบเขตที่ชัดเจน และกิจกรรมที่ถูกล้ำบนทางเท้าสร้างความวุ่นวายไม่สะดวก ดังนั้นผู้ออกแบบต้องใส่ใจความสัมพันธ์ของกิจกรรม, อาคารและที่ว่าง

ทางเดินเท้ามีหน้าที่หลักเช่นเดียวกับถนน คือ รองรับการสัญจร และมีความสำคัญทัดเทียมกับถนน ซึ่งสามารถแบ่งรูปแบบทางเดินเท้าได้ดังนี้

1) ทางเท้าขนานไปกับแนวถนน (Sidewalk) Kelcey Edwards ได้จำแนกประเภทของทางเท้า ซึ่งกำหนดชัดเจนว่าจะต้องขนานไปกับถนนหรือทางรถวิ่ง แบ่งเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1.1) ทางเท้าขนานไปกับแนวถนน (Sidewalk) จะต้องขนานไปกับแนวถนน พบเห็นได้ทั้งในตัวเมืองและชานเมือง ส่วนใหญ่มีการแบ่งเขตชัดเจนระหว่างทางรถและทางคน ควรจะมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร

1.2) ทางเท้าแบบผสม (Mixed-Use Paths) พบได้บริเวณรอยต่อของย่าน บริเวณที่มีการสัญจรในปริมาณมาก หรือตามแยกที่มีการตัดกันของรถหรือคน มีการใช้งานผสมกัน ทั้งคนเดิน, คนขี่จักรยาน, นักสเก็ต โดยที่จู่ปุ้บหรือไม่กี่ได้ แต่ต้องไม่ขรุขระ สามารถเคลื่อนไปได้คล่องตัว และมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1.00-3.00 เมตร

1.3) ไหล่ทาง (Shoulder) จะเกาะไปตามแนวถนน Highway ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างเมืองหรือชนบท ความหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่เป็นย่านพักอาศัย ที่ไม่ค่อยมีคนเดินเท้า สามารถใช้ร่วมกันได้ทั้งคนเดินเท้าและมอเตอร์ไซด์ ดังนั้นจึงไม่มีการแยกระดับชัดเจน ไหล่ทางต้องเสมอกับถนน กว้างไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร

1.4) ทางเท้าและจักรยาน (Sidewalks & Bikeways) ทางเท้าริมถนนส่วนใหญ่จะไม่มีการใช้ซ้อนทับกับทางรถจักรยาน เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นหรือมีความหลากหลายของการใช้งานทางเท้าก็ต้องมีการแบ่งแยกเขตชัดเจนเช่นกัน ลักษณะทางประเภทนี้พบได้ในตัวเมืองใหญ่

2) ทางเท้าชนิดเป็นทางลัด (Short cut) เป็นทางเท้าที่มักรู้จักกันเฉพาะกลุ่ม ลัดเลาะไปตามตรอกซอยหรือด้านหลังอาคาร ริมน้ำ ทางเท้าเหล่านี้อาจได้รับการส่งเสริมให้อยู่ในระบบทางเท้าของเมือง และปรับปรุงสภาพแวดล้อมสองข้างทางก็อาจจะเพิ่มความคล่องตัวและความปลอดภัยให้กับระบบสัญจรของเมืองได้

3) ย่านทางเดินเท้า (Pedestrian Zone) ซึ่งได้จัดเตรียมหรือออกแบบไว้เพื่อการเดินเท้า โดยเฉพาะ เช่น ทางเท้าระหว่างอาคารพาณิชย์หรือย่านทางเดินเท้า (Pedestrian Mall) คือ บริเวณที่คนสามารถเดินติดต่อกันได้ทั้งบริเวณ โดยไม่มีการสัญจรประเภทอื่น เป็นสิ่งที่มีในเกือบทุกเมืองของยุโรป และบางเมืองของสหรัฐอเมริกา รวมถึงญี่ปุ่น สิงคโปร์ ออสเตรเลีย บริเวณดังกล่าวมักเป็นบริเวณพาณิชย์กรรมมีบรรยากาศในเชิงนั้นหนาแน่น และยังอาจใช้เป็นทางลัดจากการเดินตามแนวถนนในเมืองได้ด้วย

4) ทางเท้าชั่วคราว ได้แก่ การปิดถนนบางสายในวันพิเศษเพื่อใช้เป็นทางเดินเท้า หรือเพื่อกิจกรรมนั้นหนาแน่น เช่น ถนนกินซ่าในโตเกียว เป็นต้น

5) ทางเดินเท้าที่อยู่ในแนวขวางเส้นทาง (Cross Walk) ซึ่งตรงกันข้ามกับทางเดินเท้าในแนวขนาน ทางเดินเท้าประเภทนี้จะช่วยให้การเชื่อมต่อทางเดินเท้าเป็นระบบที่มีความต่อเนื่อง แบ่งออกได้เป็น 2 ระดับคือ

5.1) Over Pass หมายถึง การเดินเท้าแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับเหนือพื้นที่ในลักษณะของสะพานลอย ทางเชื่อมระหว่างอาคาร สะพานคนเดินข้ามแม่น้ำหรือคูคลอง (มีชื่อเรียกหลายอย่างได้แก่ Skyway, Skywalk, Sky bridge หรืออื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน)

5.2) Under Pass หมายถึง ทางเดินเท้าในแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับดิน เช่น ทางม้าลาย Concourse และอื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ทางเดินเท้าซึ่งอยู่ในระดับดินจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้าด้วย จึงจำแนกทางเดินเท้าประเภทนี้ออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

- แบบควบคุม (Control Crossing) โดยใช้ สัญญาณไฟจราจร ตำรวจจราจรตู้ควบคุม คอมพิวเตอร์ และอื่น ๆ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นซึ่งจำเป็นต้องมีการควบคุม เพื่อความปลอดภัยในการเดินข้ามถนน

- แบบไม่ควบคุม (Uncontrol Crossing) จะไม่มีการควบคุมทางเดินเท้าแบบขวางที่อยู่ในระดับพื้นดิน ในบริเวณที่ไม่มีการจราจรหรือมีปริมาณการจราจรหนาแน่นน้อย และรถแล่นด้วยความเร็วต่ำ เป็นต้น

Harvey M. Rubenstein, (1992) ได้กล่าวถึงการพัฒนาทางเดินเท้าที่ทำให้ทางเดินเท้ากลายเป็นการสัญจรประเภทหนึ่งที่ตอบสนองการขนส่งสาธารณะ ในย่านศูนย์กลางเมือง ย่านธุรกิจการค้า และเกิดพื้นที่โล่งกลางเมือง วิธีการพัฒนาทางเดินเท้าสามารถแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบหลัก คือ

1) ย่านเดินเท้าชนิดเต็มรูปแบบ (Full mall) คือการพัฒนาทางเดินเท้าโดยไม่มีการขนส่งรูปแบบอื่นภายในย่าน ทำได้โดยการปิดเส้นทางสัญจรหรือถนนเดิม ปรับปรุงให้เป็นย่านเดินเท้าโดยเฉพาะ ได้แก่ การปรับปรุงเส้นทาง การเลือกใช้วัสดุ จัดสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งประดับตกแต่ง ในการออกแบบปรับปรุงเส้นทางจะต้องมีการศึกษาข้อมูล ลักษณะเด่นของย่านและชุมชนเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของย่านหรือชุมชนนั้น

2) ย่านเดินเท้ากึ่งระบบการขนส่งสาธารณะ (The Transit mall) คือการพัฒนาทางเดินเท้าโดยไม่ให้มี



การขนส่งส่วนบุคคลโดยรถยนต์ในพื้นที่ คงไว้แต่ระบบขนส่งมวลชน และการขนส่งสาธารณะเฉพาะในเส้นทางที่จัดไว้ เพื่อเป็นจุดรับส่งประชาชนเข้าสู่พื้นที่ เช่นรถโดยสารสาธารณะ รถรางไฟฟ้า รถแท็กซี่ ใช้เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางสัญจรหลัก ประกอบด้วยมาตรการต่าง ๆ ได้แก่ ห้ามจอดรถริมทางเท้า การออกแบบความกว้างของทางเดินเท้า การออกแบบสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ในย่าน เช่น ร้านค้า สำนักงาน โรงแรม สถานบริการประเภทต่าง ๆ รวมทั้งที่พักอาศัยของย่าน

3) ย่านเดินเท้ากึ่งการสัญจรแบบปกติ (Semi Mall) การพัฒนาทางเดินเท้ารูปแบบนี้ขึ้นอยู่กับลดปริมาณการจราจร และพื้นที่สำหรับจอดรถ การออกแบบและปรับปรุงทางเดินเท้า ให้มีบรรยากาศที่เหมาะสม และดึงดูดให้ประชาชนเลือกใช้การสัญจรแบบเดินเท้าด้วยการ จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง สามารถเชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อยภายในเมือง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงของกิจกรรมต่าง ๆ

นิवास ดีเลิศ (2544) ได้กล่าวถึงแนวความคิดเรื่องการเชื่อมต่อระหว่างกลุ่มอาคาร ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมต่อระบบขนส่งกับกลุ่มอาคาร เกี่ยวข้องเฉพาะการสัญจรของคน (People mover) เท่านั้น ด้วยการจัดระบบการสัญจรทางเท้า (Pedestrian movement system) แยกออกจากการจราจรและเชื่อมต่อทุกเส้นทางอย่างต่อเนื่อง ให้สามารถเข้าถึงยังกลุ่มอาคารหรือพื้นที่สาธารณะที่สำคัญๆ ได้โดยตรง เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายจากการจราจร พร้อมกับเป็นการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) สำหรับคนเดินเท้าที่จะเดินทางไปยังจุดหมายต่างๆ ระหว่างกลุ่มอาคารที่เกาะกลุ่มกันได้อย่างต่อเนื่อง

ในการสร้างย่านการค้าศูนย์กลางเมือง ให้เกาะกันอย่างเข้มแข็งนั้น ยังขึ้นอยู่กับการจัดระบบการขนส่งที่มีการผสมผสานกันอย่างสมดุลของการขนส่งทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นรถบัส การขนส่งความเร็วสูง(ทั้งใต้ดินระดับดิน และบนดิน) ยานพาหนะส่วนบุคคลและการสัญจรทางเท้า โดยเฉพาะการจัดระบบการสัญจรทางเท้าที่ดี จะเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการเชื่อมต่อกันระหว่างระบบการขนส่งทุกประเภทกับกลุ่มอาคารที่สำคัญ ได้เป็นอย่างดี มีกรณีตัวอย่างของเมืองที่มีการจัดระบบการขนส่งที่ดีหลายแห่ง พบว่ามีส่วนทำให้เมืองกลับมีชีวิตขึ้น รวมทั้งได้กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น แล้วยังเป็นแรงผลักดันที่ส่งเสริมโครงสร้างทางกายภาพของเมืองอีกด้วย

Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS, 1998) เป็นองค์กรในประเทศสหราชอาณาจักร มีแนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Development Zone) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะพิจารณาความเป็นไปได้ของการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในการวางผังเมือง และเป็นการสนับสนุนนโยบาย แนวทางการวางผังเมืองให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม ซึ่งได้มีผลงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับแนวความคิดนี้คือ การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร The Waterfront Conference Company ในปี ค.ศ.2001 และ Transport Development Area ในปี ค.ศ.2003 แนวความคิดนี้ได้เน้นถึงความสำคัญของบริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยการพยายามเพิ่มความหนาแน่นของประชากรในบริเวณนี้ ซึ่งมีองค์ประกอบหลักที่สำคัญของแนวความคิดนี้ คือ การมุ่งเน้นไปที่ความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสาน มีขนาดของพื้นที่ที่เหมาะสมและคุ้มค่าโดยมุ่งเน้นการพัฒนาในแนวตั้งในพื้นที่จำกัด มีที่ตั้งอยู่ภายในชุมชนเมืองและขนาดของการพัฒนาพื้นที่มีระยะเวลาเดินเท้า 5-10 นาที หรือประมาณ 500 เมตร มีโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการสัญจรและระบบขนส่งมวลชน รวมไปถึงการเชื่อมโยงของบริเวณต่างๆ รอบๆจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ส่งเสริมการเดินเท้าเป็นหลัก

ความหมายโดยสรุปของแนวความคิดนี้คือ การออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่เน้นต้องการความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้น มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานในพื้นที่ และตั้งอยู่บริเวณที่มีระบบขนส่งสาธารณะ



ให้บริการ โดยตั้งอยู่บริเวณที่เป็นชุมชนเมืองในปัจจุบัน (Hine et al., 2000: 5) แนวความคิดนี้ได้เน้นไปที่การออกแบบ การเข้าถึง การเชื่อมต่อ และการรวมตัวของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยมีปัจจัยสำคัญก็คือ สถานที่ตั้งของระบบขนส่งมวลชนนี้ จะต้องตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ดีในชุมชนเมือง ด้วยเหตุนี้การวางผังการสัญจรจึงมีความจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงในแนวความคิดนี้เป็นอย่างยิ่ง โดยจะต้องจัดเตรียมรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน การสัญจรและวัตถุประสงค์หลักของแนวความคิด โดยส่งเสริมให้มีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ เพื่อเป็นทางเลือกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและยังเป็นการลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ดังนั้นแนวความคิดนี้ ถือได้ว่าเป็นแนวความคิดที่เหมาะสมในการพัฒนาเมืองและบริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

JICA (กรุงเทพมหานคร, คณะที่ปรึกษา MIT และคณะที่ปรึกษา EC, 2539: 29) ได้กล่าวถึงประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนว่า การที่จะสามารถลดความคับคั่งของการจราจรได้ ขึ้นอยู่กับการประสานโครงสร้างการขนส่งสาธารณะต่างๆ ให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ อำนาจความสะดวกในการเปลี่ยนการใช้บริการการขนส่งสาธารณะระบบหนึ่งไปอีกระบบหนึ่งอย่างรวดเร็ว และยังได้สนับสนุนแนวคิดในการประสานระบบขนส่งมวลชนทางน้ำและบกว่า การขนส่งทางน้ำยังคงเป็นส่วนเสริมที่สำคัญของระบบขนส่งอื่นๆ ในเมือง เมื่อเรือโดยสาร ท่าเรือ และตารางกำหนดการให้บริการของเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่างๆ ได้รับการปรับปรุง จะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการพัฒนาศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชน

จากเนื้อหาเกี่ยวกับการสัญจรในข้างต้นแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการสัญจรในเมืองที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในด้านต่างๆ เช่น ส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองให้มีความหนาแน่นที่เหมาะสม เป็นตัวเชื่อมต่อและการเข้าถึงกิจกรรมที่หลากหลายของเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ราชประสงค์ที่เป็นศูนย์รวมของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนในระดับเมือง และขนาดของพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ในระยะเดินไม่เกิน 500 เมตร จึงสามารถนำศักยภาพในด้านการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวก และมีความหลากหลายมาเป็นแรงจูงใจและสิ่งที่จะช่วยส่งเสริมกิจกรรมการค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเป็นตัวแสดงระดับคุณภาพความเป็นเมือง ดังนั้นในการพัฒนาพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมใจกลางเมืองจึงควรมีการพัฒนากระบวนการสัญจร และพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรควบคู่ไปด้วยกัน เช่น การพัฒนาเป็นย่านทางเดินเท้า (Pedestrian Zone) ที่เน้นการเชื่อมต่อกับการสัญจรทางเท้าเป็นหลัก และการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนเข้าด้วยกัน เพื่อตอบสนองความต้องการใช้พื้นที่และกิจกรรมการค้า และการสัญจรของผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

### 2.2.3 แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับที่ว่างสาธารณะ

อภิศักดิ์ ไผ่ทองคำ (2542: 21) กล่าวว่า ในระดับเมือง "พื้นที่ว่าง" คือ พื้นที่นอกอาคารที่ผู้คนในเมืองมารวมกันอยู่เพื่อการพบปะกันทางสังคมวัฒนธรรม พื้นที่ว่างสาธารณะหรือลานโล่งว่างในเมืองเกี่ยวข้องกับคนในเมืองอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากพื้นที่ว่างสาธารณะเป็นระบบโครงสร้างหลักของเมือง เป็นจุดรวมของชีวิต ทั้งทางสังคมและการสัญจรหลัก ๆ ของเมือง พื้นที่ว่างสาธารณะในระดับเมืองมักถูกวางตำแหน่งให้มีความสัมพันธ์กับอาคารสาธารณะหรือสถานที่สำคัญ ซึ่งพื้นที่ว่างตรงนี้ทำให้อาคารสาธารณะต่าง ๆ มีระยะห่างจากอาคารอื่น ๆ โดยรอบมากขึ้น มีการเปิดการมองเห็นจากระยะไกล ทำให้อาคารเหล่านี้เด่นชัดมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ส่วนพื้นที่ว่างระดับชุมชน และย่าน ซึ่งเป็นเพียงจุดตัดของถนน เป็นแหล่งรวมกิจกรรมบางชนิด

โดยเฉพาะการค้าขาย หรือเป็นสถานที่ที่คนมาพบปะพูดคุย หรือพักผ่อนในช่วงเวลาหนึ่งของการดำเนินชีวิตประจำวัน แบ่งพื้นที่โล่งว่างของเมืองออกเป็น 2 ลักษณะคือ

- 1) Urban Space ซึ่งหมายถึง พื้นที่ที่เกิดจากการปิดล้อมของสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ นับตั้งแต่ถนน อาคาร และอื่น ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้น
- 2) Open Space ได้แก่ พื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นในบรรยากาศที่เป็นธรรมชาติ ซึ่งมีอยู่น้อยในเขตเมืองชั้นใน แต่ Open Space ในเขตเมืองที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ใช้สอยของชาวเมืองก็มีอยู่เช่น สนามกีฬา สนามม้า สวนสาธารณะ และพื้นที่ลักษณะนี้จัดเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะที่ซ้อนทับกันอยู่ระหว่าง Open Space และ Urban Space

การจำแนกประเภทของพื้นที่ว่าง สามารถจำแนกตามลักษณะทางกายภาพได้ 5 ลักษณะ ดังนี้

- 1) พื้นที่ว่างบริเวณรอบอาคาร (Building Entourage) หมายถึง ที่ว่างซึ่งประกอบอยู่กับอาคารอันอาจเกิดจากข้อบังคับ เช่น ระยะถอยร่น พื้นที่ว่างรอบอาคารในระยะที่กำหนด เป็นต้น พื้นที่ว่างในลักษณะนี้มักไม่มีขอบเขตที่ชัดเจน (Undefined)
- 2) พื้นที่ว่างบริเวณที่อยู่ภายใน (Inner Block Void) หมายถึง พื้นที่ว่างในลักษณะกึ่งส่วนบุคคล (Semi Private) ขนาดเล็ก ซึ่งแทรกอยู่กับกลุ่มอาคารเพื่อเป็นทางสัญจร พักผ่อนหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่น
- 3) พื้นที่ว่างที่เป็นลักษณะโครงข่ายของถนนและจัตุรัส (Primary Network of Streets and Squares) ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคม และเป็นส่วนที่ช่วยเน้นความสำคัญของพื้นที่ นอกจากนี้ยังเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดโครงสร้างของชุมชนเมือง (Urban Structure)
- 4) สวนสาธารณะ (Parks and Gardens) รวมถึงพื้นที่ว่างซึ่งใช้เป็นที่พักผ่อนและสันทนาการ (Recreation) ในลักษณะอื่น เช่น พื้นที่ริมน้ำ (Waterfront)
- 5) พื้นที่ว่างในลักษณะแนวยาว (Linear Open Space System) ที่พบโดยทั่วไป เช่น แม่น้ำลำคลอง เป็นต้น มักมีรูปร่างและขนาดไม่แน่นอน

อลิศรา มินะกะนิษฐ (2546: 87-98) ได้ศึกษา "วิวัฒนาการลานโล่งในเมืองไทยและต่างประเทศ" กล่าวว่าที่ว่างในเมือง แบ่งกว้าง ๆ ออกได้เป็น 3 ประเภท

- 1) ที่ว่างที่มีลักษณะเป็นลานโล่ง (The Plaza)
- 2) ที่ว่างที่เป็นเส้นทางสัญจรหรือถนน (The Street)
- 3) ที่ว่างที่เป็นสวนสาธารณะ (The Park)

ซึ่งที่ว่างในเมืองมีความหมายรวมได้ว่า เป็นที่ว่างภายนอกอาคารที่มีผู้คนในเมืองมาพบปะชุมนุมกัน เพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกันทางสังคม เป็นศูนย์กลางของเมือง เช่น ศูนย์กลางในการสัญจร ศูนย์กลางกิจกรรม เป็นต้น

Rob Krier (1975) ได้กล่าวถึงการพิจารณาลักษณะพื้นที่ว่างสาธารณะในเมือง จำเป็นต้องศึกษาถึงองค์ประกอบทางกายภาพที่สำคัญ คือ ความสัมพันธ์กับปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

- 1) รูปร่างของที่ว่างสาธารณะ รูปร่างของบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะ เกิดจากประโยชน์ในการใช้สอยเป็นหลัก และมีรูปร่างหลายชนิด ได้แก่ สีเหลี่ยมจัตุรัส สีเหลี่ยมผืนผ้า วงกลมวงรี รูปแปดเหลี่ยม หรือรูปร่างที่ไม่แน่นอน รูปร่างของพื้นที่ว่างสาธารณะเกิดจากการรวมกันของพื้นที่ว่างสาธารณะหลายรูปทรงมาเชื่อมต่อกัน มีผลมาจากระบบเส้นทาง ถนนและทางเท้าของเมือง

- 2) ขอบเขตของที่ว่างสาธารณะ ถูกกำหนดโดยองค์ประกอบในทาง 3 มิติได้แก่

2.1) ระบายผนัง หรือระบายทางแนวตั้ง (The Panel, Wall or Frame) ได้แก่ โครงสร้างต่าง ๆ ของกรอบอาคาร กำแพง รั้ว ทางเดินที่มีหลังคมคลุม แนวเสา หลังคมที่ยื่นออกมาจากตัวอาคาร หรือแนวต้นไม้

2.2) ระบายพื้น หรือระบายทางแนวนอน (The Floor) กำหนดโดยแนวอาคาร แนวถนน ทางเท้า หรือด้วยลวดลายวัสดุปูพื้น

2.3) ระบายเพดาน หรือระบายเหนือศีรษะ (The Ceiling) จะไม่มีขอบเขตที่แน่นอน อาจเปิดโล่งสู่ท้องฟ้า หรืออาจมีสิ่งปกคลุม ได้แก่ หลังคา หรือต้นไม้ โดยทั่วไปความสูงของอาคารที่ปิดล้อมพื้นที่ว่างจะเปรียบเสมือนเพดานช่วยในการกำหนดเส้นขอบเขตความสูงของพื้นที่โล่งว่าง

3) ตำแหน่งที่ตั้งของที่ว่างสาธารณะ ที่ตั้งของพื้นที่สาธารณะในเมืองชี้ให้เห็นถึงความต้องการใช้งานในสถานที่นั้นได้อย่างชัดเจน ซึ่งมีตำแหน่งที่สำคัญ ดังนี้

3.1) บริเวณใจกลางเมือง เป็นจุดศูนย์กลางของถนน อาคาร หรือเป็นศูนย์กลางของการขยายตัวของเมืองทั้งหมด

3.2) บริเวณจุดตัดกันของถนน หรืออยู่บนถนนสายหลักบริเวณทางร่วม ทางแยก เกิดเป็นสามแยก สี่แยก หรือวงเวียน บางครั้งอาจเป็นจุดเดียวกับศูนย์กลางเมืองก็ได้

3.3) บริเวณโดยรอบอาคารสาธารณะที่มีความสำคัญ เป็นเส้นทางเข้าหลักไปสู่อาคารสาธารณะ ความสำคัญนี้จะเห็นจากการที่อาคารและบริเวณโดยรอบหันหน้าเข้าหาพื้นที่ศูนย์กลางเดียวกัน การใช้ประโยชน์ของพื้นที่สาธารณะที่พบในชุมชนเมือง สามารถแบ่งตามการใช้งานได้ ดังนี้

1) เพื่อการค้า เป็นพื้นที่เพื่อการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า เช่น พื้นที่บริเวณตลาด

2) เพื่อการสื่อสาร เป็นพื้นที่เพื่อการสื่อสาร พบปะพูดคุยถ่ายทอด ให้ข่าวสารกัน

3) เพื่อการนันทนาการ เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ เล่นกีฬา หรือออกกำลังกาย

4) เพื่อการคารวะศรัทธา เป็นพื้นที่ประกอบพิธี การบูชา การสวดมนต์

5) เพื่อเน้นให้ความสำคัญ เป็นพื้นที่เพื่อเน้นอาคารที่มีความสำคัญ เช่น อนุสาวรีย์

6) เพื่อผลทางด้านกรมองเห็น เป็นพื้นที่เพื่อผลทางด้านความงาม เพื่อกระจายคนจำนวนมากออกมา

Marcus et.al (1990:65) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบต่างๆ ที่ควรคำนึงในการออกแบบพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีคุณภาพไว้อย่างละเอียดดังนี้

1) ข้อคำนึงเบื้องต้น

1.1) วิเคราะห์ว่างสาธารณะในบริเวณที่จะสร้างขึ้นใหม่ จะได้รับการตอบรับ หรือเหมาะสมกับการใช้งานหรือไม่

1.2) การตัดสินใจสำหรับผู้ออกแบบควรพิจารณาถึงการใช้งานของพื้นที่ว่างสาธารณะ เช่น เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ที่พักผ่อนหย่อนใจ พักคอย ที่แสดงงานนิทรรศการหรือเป็นที่สัญจร ผ่านเท่านั้น

1.3) ความสำคัญของสภาพแวดล้อมโดยรอบของพื้นที่ว่างสาธารณะ จะเป็นตัวบ่งชี้บอกถึงรูปแบบและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างนั้น ๆ ซึ่งผู้ออกแบบจะต้องพิจารณาสภาพแวดล้อมโดยรวม

1.4) รัศมีการเข้าถึงพื้นที่ว่างสาธารณะควรอยู่ในระยะ 300 เมตร

1.5) ตำแหน่งของพื้นที่ว่างสาธารณะ ต้องพิจารณาถึงผู้ที่เข้ามาใช้งานว่าเป็นกลุ่มใด รวมทั้งจัดระบบการสัญจรโดยทางเท้าให้เข้าถึงได้ง่าย และมีระบบการสัญจรที่สัมพันธ์กับระบบโดยรวมของพื้นที่

1.6) คำนึงถึงสภาพภูมิอากาศของพื้นที่ ถ้าในกรณีการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะมีระยะเวลาการใช้งานน้อยกว่า 3 เดือนต่อปี การออกแบบควรจะเน้นส่วนที่มีร่มเงาและกิจกรรมภายในอาคารมากกว่า

## 2) มุมมอง

2.1) ต้องมีการออกแบบและประสานความหลากหลายให้มีความกลมกลืนในด้านของรูปทรง สี และพื้นผิว โดยเน้นมุมมองให้มีความสำคัญรวมทั้งน่าสนใจในบริเวณที่เป็นพื้นที่ว่าง สาธารณะและพื้นที่โดยรอบ

## 3) กิจกรรมและการใช้สอย

3.1) พื้นที่ว่างสาธารณะต้องรองรับกิจกรรมของผู้ใช้สอยในลักษณะของการเข้าไปใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ และรองรับการสัญจรผ่านโดยไม่ให้เกิดความขัดแย้งของรูปแบบกิจกรรม ซึ่งสามารถทำได้โดยการสร้างพื้นที่รองรับกิจกรรมและป้องกันความขัดแย้งของกิจกรรม

3.2) กรณีที่พื้นที่ว่างถูกใช้เส้นทางสัญจรด้วยควรมีแนวกันระหว่างทางเดินกับบริเวณของพื้นที่โล่งโดยการเปลี่ยนระดับหรือใช้องค์ประกอบอื่น ๆ เข้าช่วย

3.3) ในบริเวณของพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีการใช้อย่างหนาแน่นควรจัดเฟอร์นิเจอร์และขอบเขต ของการใช้งานในแต่ละกิจกรรมให้ชัดเจน แต่สามารถปรับเปลี่ยนได้ ในกรณีกิจกรรมจำเป็นต้องใช้พื้นที่มาก ๆ เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ เป็นต้น

3.4) การแบ่งพื้นที่ต่าง ๆ ในบริเวณที่ว่างสาธารณะควรจะมีการแบ่งบริเวณให้เป็นส่วนของ สาธารณะ กึ่งสาธารณะ และบริเวณที่สามารถรู้สึกถึงความเป็นส่วนตัวได้โดยทั้งหมดต้องคำนึงความรู้สึกปลอดภัยของผู้ที่เข้าไปใช้งาน

## 4) สภาพภูมิอากาศ

4.1) ในกรณีพื้นที่ว่างได้รับแดดและมีความร้อนสูงควรมีส่วนที่เป็นร่มเงา เช่น การปลูกต้นไม้ หรือหลังคาคลุมกันแดด

## 5) ขอบเขต

5.1) การกำหนดขอบเขตสามารถใช้ลวดลายของพื้นที่ การลดระดับหรือต้นไม้เข้ามาช่วยได้ เพื่อ กำหนดแนวของกิจกรรมที่ต่างกัน

5.2) บริเวณที่ตั้งพื้นที่ว่างสาธารณะควรมีอย่างน้อย 2 ด้านที่ติดกับถนนสาธารณะและมี องค์ประกอบที่เน้นถึงการเชื่อมต่อของถนนกับพื้นที่โล่ง เช่น การใช้ต้นไม้เป็นแนวนำสายตา

5.3) ระยะทางเดินกับพื้นที่ว่างควรต่างระดับประมาณ 9 เซนติเมตร

5.4) จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารกับพื้นที่ว่างควรมีบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อและรองรับการใช้งาน ของอาคารกับพื้นที่โล่ง

5.5) ในชั้นล่างของอาคารที่ติดกับพื้นที่ว่างควรจะเป็นร้านค้าย่อยหรือร้านกาแฟ เพื่อเพิ่มบรรยากาศในบริเวณนั้น

## 6) พื้นที่รองจากพื้นที่โล่งสาธารณะหลัก

6.1) พื้นที่รองควรมีโดยรอบพื้นที่ว่างหลัก เพื่อสร้างกิจกรรมให้มีความหลากหลายโดยการแบ่ง ของเขตด้วยระดับของพื้นที่ ต้นไม้ ม้านั่ง เป็นต้น ซึ่งในบริเวณพื้นที่รองไม่ควรมีขนาดใหญ่ เกินไปและให้ ความรู้สึกของผู้ที่เข้าไปใช้ไม่รู้สึกโดดเดี่ยว

## 7) การสัญจร

7.1) เส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ว่างสาธารณะจะต้องประสานกับเส้นทางสัญจรเดิม ของ พื้นที่รอบ ๆ และเน้นเรื่องสัญจรทางเท้าเป็นหลัก และสั้นที่สุด



7.2) เพื่อให้การสัญจรเป็นไปได้อย่างสะดวกและมีทิศทางชัดเจนควรใช้ตัวนำทาง ได้แก่ พื้นผิว การเปลี่ยนระดับ ต้นไม้ ไฟทางเดิน เป็นองค์ประกอบในทางเดิน นอกจากนั้นต้องมีทางลาดสำหรับรถเข็น หรือผู้พิการ ในการเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ

#### 8) องค์ประกอบอื่นๆ

8.1) นอกจากนี้การออกแบบพื้นที่ว่างสาธารณะยังต้องคำนึงถึงรายละเอียดปลีกย่อยอื่น ๆ และองค์ประกอบต่าง ๆ ของพื้นที่โล่ง เช่น รูปปั้น ลวดลายพื้น น้ำพุ ป้าย ที่นั่ง และการดูแลรักษา เป็นต้น

จากการศึกษาถึงแนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับที่ว่างสาธารณะในข้างต้น พบว่าพื้นที่ว่างสาธารณะในระดับเมืองมักมีความสัมพันธ์กับอาคารสาธารณะหรือสถานที่สำคัญ ซึ่งพื้นที่ว่างตรงนี้ทำให้อาคารสาธารณะต่าง ๆ มีระยะห่างจากอาคารอื่น ๆ โดยรอบมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับที่ว่างฯ ภายในพื้นที่ศึกษาที่พบว่าอยู่บริเวณที่ว่างหน้าห้างฯ เซ็นทรัลเวิร์ด ซึ่งมีลักษณะการใช้ที่ว่างในการส่งเสริมกิจกรรมการขายของตัวห้างฯ และของย่านราชประสงค์ และในส่วนของที่ว่าง ซึ่งเป็นเพียงจุดตัดของถนน เป็นแหล่งรวมกิจกรรมบางชนิดโดยเฉพาะการค้าขาย หรือเป็นสถานที่ที่คนมาพบปะพูดคุย หรือพักผ่อนในช่วงเวลาหนึ่งของการดำเนินชีวิตประจำวัน มักพบอยู่บริเวณริมถนนเพลินจิต และถนนราชดำริ ดังนั้นในการศึกษาจึงเน้นไปที่ว่างฯ ที่ส่งเสริมกิจกรรมการค้าขายของพื้นที่พาณิชย์กรรมราชประสงค์เป็นหลัก และเชื่อมต่อกับที่ว่างฯ ภายในพื้นที่ที่สามารถเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่และผู้ที่ใช้บริการได้ต่อไป

#### 2.2.4 แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตในเมือง

กัธธ กุลชล (2545: 158-159) ได้กล่าวถึงคำแถลงการณ์แห่งเบ็คเลย์ ซึ่งสรุปได้ว่าเมืองที่ดีต้องมีความหนาแน่นพอเหมาะจึงจะเกิดความน่าอยู่ แต่ไม่ใช่ความหนาแน่นแบบแออัด โดยที่ว่างสาธารณะจะต้องมีองค์ประกอบย่อยที่สามารถส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมได้ดี การสร้างชุมชนขนาดย่อยให้เกาะกลุ่มกันและเกิดความหลากหลายน่าอยู่กว่าชุมชนขนาดใหญ่ที่ขาดความโยงใยทางสังคม แต่กระนั้น จะต้องสร้างเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ ซึ่งจากคำแถลงการณ์แห่งเบ็คเลย์ยังได้กล่าวสรุปลักษณะทางกายภาพที่สำคัญสำหรับชุมชนเมืองไว้ดังนี้

1) มีถนนหนทางและชุมชนพักอาศัยที่น่าอยู่ ย่านพักอาศัยย่อมต้องการบรรยากาศที่เงียบสงบ สะอาดปลอดภัย อากาศบริสุทธิ์ ล้อมรอบด้วยสภาพธรรมชาติที่ปลอดภัยและเย็นสบาย

2) มีความหนาแน่นที่เหมาะสม ปริมาณครัวเรือนและจำนวนผู้คนที่พอเหมาะ สามารถทำให้เกิดความเป็นชุมชนที่หลากหลายและเอื้อให้เกิดการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดร้านค้าของชำ ร้านซักรีด ฯลฯ ที่ดำเนินกิจการอยู่ได้ ความหนาแน่นอย่างต่ำคือ 24 คนต่อไร่ (ไม่รวมพื้นที่ถนนซึ่งกว้างประมาณ 15 เมตร) ในย่านที่หนาแน่นมากขึ้น ก็อาจเพิ่มถึง 77 คนต่อไร่ ย่านใดที่หนาแน่นเกิน 80 คนต่อไร่ คุณภาพของสิ่งแวดล้อมในย่านนั้นจะเริ่มลดลงตามลำดับ นอกจากนี้ ความหนาแน่นพอเหมาะจะช่วยให้เกิดความต้องการสถานที่เพิ่มการพบปะสังสรรค์ของประชาชน

3) มีกิจกรรมที่ผสมกันหลาย ๆ อย่าง ในเขตชุมชนเมืองกิจกรรมหลัก ได้แก่ ที่พักอาศัย ที่ทำงาน ที่ซื้อขาย และที่พักผ่อนหย่อนใจ ถ้ากิจกรรมเหล่านี้อยู่ในละแวกเดียวกัน ก็จะมีโอกาสสร้างความรู้สึกผูกพัน ความตื่นตัว และการแลกเปลี่ยนของผู้คน ซึ่งจะทำให้ชุมชนมีชีวิตชีวาขึ้น แม้นในทางปฏิบัติจะไม่สามารถรวมกันได้

อย่างครบถ้วน แต่การผสมกิจกรรมบางอย่างในอาคารเดียวกัน เช่น ชั้นบนใช้พักอาศัย ชั้นล่างใช้ประกอบธุรกิจ และค้าขาย ก็ควรได้รับการส่งเสริม เป็นต้น

4) มีที่ว่างซึ่งถูกโอบล้อม พยายามอย่าแยกอาคารแต่ละหลังให้ห่างจากกัน เพราะที่ว่างที่มีคุณภาพและน่าสนใจในเขตชุมชนเมืองคือที่ว่างซึ่งถูกโอบล้อมด้วยผนังอาคารที่เรียงชิดติดต่อกันในขนาด และสัดส่วนที่พอเหมาะ ที่ว่างลักษณะดังกล่าวจะดึงดูดความสนใจได้ดี โดยเฉพาะกลุ่มคนเดินเท้า เพราะสามารถใช้เป็นเวทีสาธารณะสำหรับงานแสดงกลางแจ้ง การพบปะสังสรรค์ การค้าขายปลีกย่อย ตลอดจนการพักผ่อนหย่อนใจ ทั้งนี้ ที่ว่างดังกล่าวจะต้องปลอดภัยด้วย

5) มีอาคารและที่ว่างหลากหลาย ทั้งขนาด ประเภท และความสัมพันธ์ ชุมชนเมืองที่มีความหลากหลาย จะมีชีวิตชีวา น่าตื่นเต้น และปลอดภัย มากกว่าชุมชนเมืองที่มีอาคารสถานที่ใหญ่ ๆ โดด ๆ เพียงไม่กี่แห่ง ดังนั้น การแบ่งแยกที่ดินเป็นแปลงเล็ก ๆ เพราะเจ้าของที่ดินรายย่อยจะได้สร้างอาคารร้านค้าที่มีขนาดไม่ซ้ำรูปแบบกัน การเปิดช่องทางติดต่อกับพื้นที่สาธารณะก็จะเพิ่มขึ้น พลอยสร้างความคึกคักให้แก่สังคมโดยรวมไปในตัว อย่างไรก็ตามการพัฒนาที่ดินรายใหญ่ก็ยังจำเป็นต้องมี แต่จะต้องไม่เกิดขึ้นในบริเวณศูนย์กลางชุมชนเมือง

Laurence Stephen Cutler & Sherrie Stephens Cutler (1976) ปรึษาและความหมายคุณภาพชีวิตในเมือง คือ การทำให้การใช้ชีวิตในพื้นที่นั้น ๆ เพิ่มขึ้นจากเดิม เป็นเหมือนผลกระทบที่เกิดจากสภาพแวดล้อมของเมือง เช่น ลักษณะของที่ว่าง ระบบการสัญจร ลักษณะทางสังคมวัฒนธรรม รวมไปถึงสภาพทางเศรษฐกิจ ซึ่งแสดงออกโดยผ่านประสบการณ์ของผู้เข้าไปใช้พื้นที่ซึ่งค่อนข้างเป็นรูปแบบที่เป็นนามธรรม ดังนั้นปัญหา คือ การนำเสนอรูปแบบที่เป็นรูปธรรมพอที่จะสามารถเข้าใจได้

จากการศึกษาถึงแนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตในเมือง พบว่าลักษณะทางกายภาพที่สำคัญสำหรับคุณภาพชีวิตในเมืองที่สอดคล้องต่อบริบทของย่านราชประสงค์ คือ การสร้างความหนาแน่นของการใช้พื้นที่ที่เหมาะสม มีความต่อเนื่องของกิจกรรมที่มีความหลากหลาย รวมถึงลักษณะของที่ว่างสาธารณะจะต้องมีองค์ประกอบที่ส่งเสริมกิจกรรมของพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ต้องอาศัยการเชื่อมต่อการสัญจรที่ช่วยให้การเข้าถึงพื้นที่และความต่อเนื่องของกิจกรรมได้ทั่วถึงทั้งพื้นที่ ซึ่งจะเป็นตัวบ่งชี้ถึงคุณภาพชีวิตในเมือง

## 2.3 กรณีศึกษา

### 2.3.1 โครงการ Third Street Promenade, Santa Monica, California (ROMA Design Group)

โครงการนี้เป็นความพยายามของเมือง Santa Monica เพื่อปรับปรุงถนนคนเดินในย่านใจกลางเมืองที่สร้างตั้งแต่ปี 1990 แต่ไม่ได้รับความนิยมมากนัก เนื่องจากปัญหาการออกแบบพื้นที่ไม่มีคุณภาพ ไม่ส่งเสริมกิจกรรมภายในพื้นที่ให้เกิดขึ้นเท่าที่ควร ดังนั้นการปรับปรุงจึงมุ่งสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสัดส่วน และเอกลักษณ์ของถนนให้มากขึ้น โดยปรับปรุงให้เป็นถนนคนเดินรูปแบบ Full mall ซึ่งได้ห้ามรถยนต์ส่วนตัววิ่งผ่านอนุญาตเฉพาะ รถฉุกเฉิน และจักรยานแล่นผ่านเท่านั้น มีการลดพื้นที่ถนนเดิม แล้วเพิ่มขนาดทางเท้าให้ใหญ่ขึ้น ชุ่มชายของ อุปกรณ์ประกอบถนน รวมทั้ง การใช้ธงทิว น้ำพุ การปลูกพันธุ์ไม้สวยงามเป็นแนวนำสายตา และที่นั่งรับประทานอาหารนอกบ้าน หรือร้านกาแฟริมถนนคนเดิน ที่ช่วยสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมภายใน และนอกอาคารทำให้กลับมาเป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองที่สามารถดึงดูดความสนใจผู้คนทั่วไปให้เข้ามาเดินมากขึ้น

โดยเฉพาะการจัดกิจกรรมทางสังคม กิจกรรมการละเล่น การแสดงกลางแจ้ง และความบันเทิง ยังช่วยสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคมให้เกิดขึ้นภายในพื้นที่อีกด้วย (ภาพที่ 2.1)



ภาพที่ 2.1 แสดงบรรยากาศถนนคนเดินรูปแบบ Full mall

(ที่มา: ROMA Design Group: 1986, 58)

### 2.3.2 The First Pedestrian Street, Stroget, Copenhagen

Stroget เป็นถนนหลักสายแรกของเมือง Copenhagen ถูกสร้างให้เป็นถนนคนเดิน เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 1962 แต่เดิมเป็นถนนกว้างแค่ 11 เมตรเท่านั้น และมีพื้นที่รองรับการจราจรด้วยรถยนต์มีพื้นที่สำหรับทางเดินเท้าเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ในเวลาต่อมา Stroget ได้ถูกปรับปรุงใหม่ ปัจจุบันทางเดินเท้าได้ถูกสร้างขึ้นในปี 1991 เป็นถนนคนเดิน (walking street) ได้เป็นโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงส่วนต่างๆของเมืองได้ ซึ่งไม่ได้เป็นแค่เพียงถนนสำหรับการซื้อขายสินค้าเท่านั้น ยังเป็นหัวใจหลักสำคัญขององค์ประกอบของเมืองที่คนใน Copenhagen สามารถเดินเล่นพักผ่อนได้อีกด้วย องค์ประกอบโดยทั่วไปของ Stroget ประกอบด้วย

1) ถนนคนเดิน (Walking Street) ที่มีความกว้างประมาณ 8-10 เมตร พื้นผิวปูด้วยอิฐรูปสี่เหลี่ยม มีความลาดชันเป็นช่วงๆตามลักษณะภูมิประเทศ ลวดลาย (Pattern) ของทางเดินเท้ามีการวางลวดลายที่ไม่ซ้ำกันในแต่ละช่วงของทางเดินเท้า เพื่อไม่ให้เกิดความน่าเบื่อ เนื่องจาก Stroget มีทางเดินที่ยาวมาก (ภาพที่ 2.2)



ภาพที่ 2.2 บรรยากาศถนนคนเดินของ Stroget

(ที่มา: Katz, Peter: 1949)

2) ลานอเนกประสงค์ (Plaza) ถูกจัดไว้เป็นช่วงๆของถนนมักจะมีรูปปั้น หรือน้ำพุตั้งอยู่เพื่อเป็นจุดหมายตา ลานต่างๆมีการใช้งานเกือบตลอดเวลา เป็นจุดนัดพบ พื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อน และมีการแสดงกิจกรรมกลางแจ้งต่างๆ เป็นสิ่งที่สร้างสีสันและความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ได้เป็นอย่างดี (ภาพที่ 2.3)



ภาพที่ 2.3 จัตุรัสที่มีน้ำพุเป็นจุดหมายตา และกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นบน Plaza  
(ที่มา: Katz, Peter: 1949)

3) สิ่งปลูกสร้าง (Building) อาคารและสิ่งปลูกสร้างบริเวณ Stroget ส่วนมากเป็นอาคารตึกแถวสูง 3-5 ชั้น มีการใช้งานแบบ Mixed Used ชั้นล่างเป็นร้านค้าร้านอาหาร ชั้นบนเป็นที่พักอาศัย โกดังเก็บสินค้า หรือสำนักงาน สถาปัตยกรรมเป็นแบบยุโรปทั่วไป เน้นการใช้สีหลากหลาย เพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับพื้นที่ย่าน

สรุปในกรณีศึกษานี้ในด้านกิจกรรมหลักของ Stroget คือการค้าที่เน้นกิจกรรมการเดินช้อปปิ้ง ประกอบด้วย การค้า 2 ประเภทหลักคือ สินค้าแฟชั่นทั่วไป และร้านอาหารประเภท Cafeteria โดย Cafeteria ส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณที่เป็นจัตุรัสหรือลานอเนกประสงค์ต่างๆเนื่องจากมีองค์ประกอบที่เหมาะสมในการเป็นพื้นที่สำหรับจุดนัดพบ ที่นั่งพักผ่อน และมองดูวิถีชีวิตของผู้คนบนถนน Stroget ด้านโครงข่ายและการเชื่อมต่อระบบสัญจรของ Stroget นอกจากมีความสำคัญในด้านการเป็นพื้นที่การค้าของ Copenhagen ยังเป็นถนนสายแรกที่เชื่อมโยงระหว่างย่านใจกลางที่สำคัญของเมือง ซึ่งเชื่อมต่อกับทิศตะวันตกเฉียงใต้ จากบริเวณ Town Hall ไปยังทิศตะวันออกเฉียงเหนือ บรรจบ Konggens Nytorv ใกล้กับ Nyhavn ในเส้นทางนี้จะไปเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญอื่นๆของเมือง เช่น โบสถ์ Helligands เป็นต้น นอกจากนี้ การจัดการระบบโครงข่ายการสัญจรของ Stroget และพื้นที่โดยรอบ ก็เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบขนส่งมวลชนอย่างรวดเร็วโดยสารประจำทางรองรับอย่างเพียงพอ การจัดการเรื่องการตัดกันของการสัญจรระหว่างรถและคนก็ทำได้เป็นอย่างดี โดยเน้นให้ความสำคัญกับทางสัญจรของคนและจักรยานเป็นหลักก่อน และบริเวณ Stroget และพื้นที่โดยรอบ ที่จัดว่าเป็นจุดศูนย์กลางของเมือง ก็ยังมีจักรยานเช่าสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไปได้ใช้ โดยมีจุดจอดจักรยานตามจุดสำคัญต่างๆอย่างเหมาะสม ทำให้สามารถลดปริมาณการสัญจรด้วยรถโดยสารส่วนบุคคลลงไปได้มาก และลดปริมาณมลภาวะที่เกิดกับเมือง

### 2.3.3 Minneapolis: Minnesota (The Nicollet Mall)

เป็นตัวอย่งยุคต้นๆ ของเมืองเก่าที่ได้รับการฟื้นฟู เดิมเป็นเมืองรองที่มีจุดเด่นด้านการค้าในปี 1950 โดยจุดประสงค์หลักในการฟื้นฟูครั้งนี้คือเพื่อทำการขยายเมือง ปรับปรุง และอนุรักษ์คุณค่าของตัวเมือง



แนวความคิดในการปรับปรุง มีแนวคิดที่จะทำให้เป็น "พื้นที่ปลอดการจราจร" (Traffic free) ใน Minnesota ได้มีการศึกษาโดยละเอียด มีการเปรียบเทียบและวางโครงการในการพัฒนา และได้รับการสนับสนุน โดย The Downtown Council ซึ่งเป็นองค์กรเพื่อธุรกิจในท้องถิ่น ในปี 1965 จึงเกิดโครงการ The Nicollet Mall ซึ่งถือเป็นโครงการยุคแรกที่มีการพัฒนาปรับปรุงเมืองเก่าให้แตกต่างจากเดิมอย่างสิ้นเชิง

วัตถุประสงค์ของการวางผัง ครั้งนี้ ได้แก่

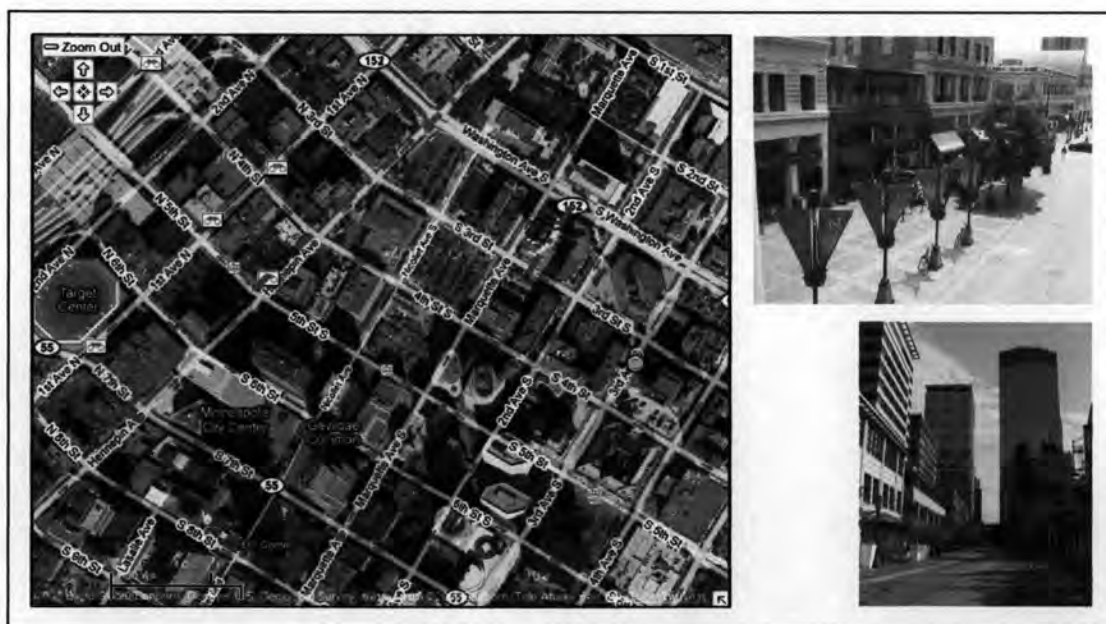
- เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการสัญจรทางเท้า รวมไปถึงโครงข่าย และความน่าสบาย โดยอย่างน้อยเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่น่าพึงพอใจขึ้น

- เพื่อปรับปรุงการเข้าถึงและสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น โดยการสร้างจุดเชื่อมต่อให้ดึงดูด โดยการปรับเส้นทางเดินรถประจำทางให้สามารถเชื่อมกับระบบรถไฟใต้ดินยิ่งขึ้น การออกแบบทางเท้าให้สามารถเข้าถึงที่จอดรถใต้ดินได้ดียิ่งขึ้น และปรับปรุงการจราจร

- เพื่อสร้างโอกาสให้กับพื้นที่ค้าขาย และศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) โดยการสร้างภาพพจน์ของ Nicollet Avenue ให้เป็นศูนย์กลางการค้ายอดนิยมที่สุดในภาคพื้นตะวันตกกลาง และสร้างเอกลักษณ์ที่เข้มแข็งในด้านความน่าสนใจ

- เพื่อสนับสนุนการลงทุนของเอกชน โดยสร้างความมั่นคง และส่งเสริมกิจการทางการค้าของย่าน

จากการศึกษาพบว่าลักษณะเด่นของการออกแบบทางเชื่อมต่อใหม่นี้มีความสำคัญเป็น Urban space ที่โดดเด่น โดยมีหลักที่ความน่าดึงดูดของ Nicollet เป็นต้นแบบของเมืองที่ใช้ระบบทางเดินเท้าเป็นหลัก มีการออกแบบที่ให้ความสำคัญกับองค์ประกอบต่างๆ บนถนน ซึ่งรวมถึงอาคารจอดรถโดยสาร, ป้ายบอกทาง, พุ่มไม้, พื้นผิวทางเท้า, พืชพันธุ์, แสง, น้ำพุ และถังขยะ ได้กำหนดให้ใช้วัสดุหรือสีสันทึบเป็นทองแดง เงิน หรือแกรนิต การออกแบบภูมิทัศน์ส่งเสริมเอกลักษณ์ของถนน (ภาพที่ 2.4)



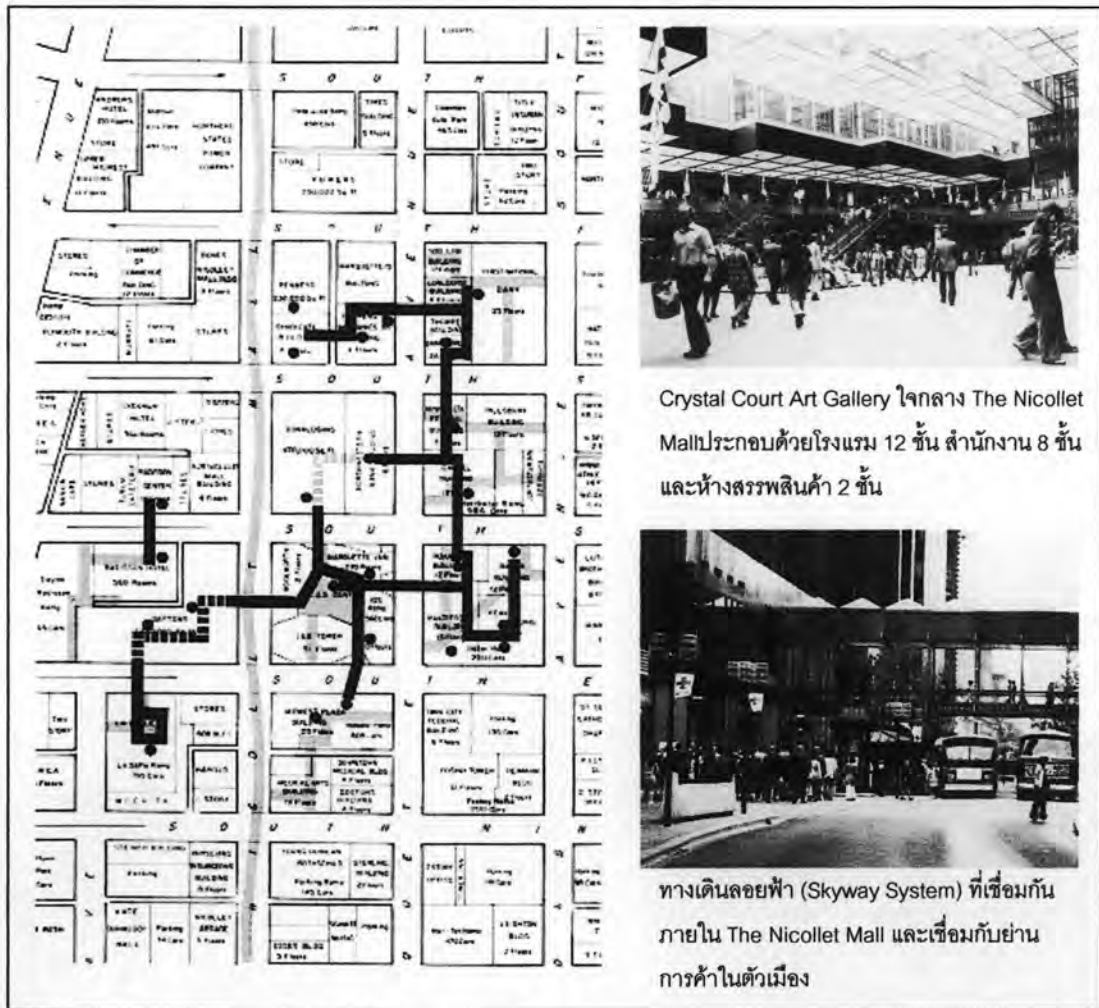
ภาพที่ 2.4 แสดงผังและบรรยากาศโครงการในปัจจุบัน

(ที่มา: [www.googlemap.com](http://www.googlemap.com))

มีการจัดวางระบบแสงสว่างเป็นกลุ่มๆ และสัมพันธ์กับความมืด มากกว่าสว่างจ้าเหมือนในห้องประชุม โดยให้โคมหรืออุปกรณ์ต่างๆ สามารถส่งเสริมรูปแบบหน้าร้านแสดงสินค้าริมถนน ให้แสงสว่างเป็นพิเศษในจุดที่จำเป็น เช่น หัวมุมถนน ส่วนต้นไม้ใช้ในปริมาณมากและสามารถเคลื่อนย้ายได้ง่ายในกรณีที่จำเป็น

ป้ายโฆษณาและงานแสดงต่างๆ เป็นสีสันให้กับศูนย์การค้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสีสันโทนเดียว (Monotone) ผู้ค้าส่วนใหญ่ลงความเห็นว่าควรให้ศิลปินเปลี่ยนเวียนกันมาสร้างสีสันให้พื้นที่

ในส่วนของที่วางสาธารณะหน้าร้านได้ออกแบบให้ส่งเสริมกิจกรรมการค้า เช่น ร้านกาแฟ ร้านหนังสือพิมพ์ตลอดแนวถนน ดังนั้นเจ้าของร้านจึงต้องตกแต่งหน้าร้านให้น่าสนใจเสมอ ในช่วงฤดูหนาว อาคารจอดรถโดยสารก็มีการวางระบบเครื่องทำความร้อนไว้ด้วย มีแผ่นละลายหิมะตลอดทางเดินเท้าสำหรับอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินเท้าในหน้าหนาวโดยแนวทางทั้งหมดในการพัฒนา Nicollet Avenue โดยผังเบื้องต้นเป็นศูนย์การค้าที่สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่ง (Mall-transit way) โดยใช้ระบบสัญจรทางเท้าเป็นหลักทั้งในระดับพื้นดิน และใช้ระบบทางเดินลอยฟ้า (Skyway System) เป็นตัวเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างกลุ่มอาคารภายในย่านฯ ซึ่งได้มีการพิจารณาเพื่อให้ความสอดคล้องกับแนวทางร่วมกับระบบผังเมืองรวม จึงนับได้ว่าเป็นทั้งการแก้ปัญหาของการสัญจรและการส่งเสริมกิจกรรมการค้า การบริการภายในพื้นที่ (ภาพที่ 2.5)



ภาพที่ 2.5 แสดงผังระบบทางเดินลอยฟ้า (Skyway System) ที่เชื่อมกันภายใน The Nicollet Mall และเชื่อมกับย่านการค้าในตัวเมือง (ที่มา: Brambila and Longo 1977)

### 2.3.4 Indianapolis, USA

การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในครั้งนี้เกิดขึ้นของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ที่แทรกอยู่กับย่านพาณิชย์กรรมเดิมโดยไม่มีการวางแผนออกแบบให้เกิดความสอดคล้องกัน ได้ทำลายภาพลักษณ์เดิมของถนนการค้า (Shopping Street) ทำให้ย่านการค้าแบบเดิมเริ่มเสื่อมโทรมลงเรื่อย ๆ การเกิดลักษณะแบบนี้มักจะมีปัญหาอยู่ในพื้นที่ด้านในกลุ่มอาคาร (Block) หรือพื้นที่ที่ไม่มีทางเข้าถึงที่ดี ซึ่งมักจะถูกล้อมรอบด้วยอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ โดยที่อาคารเหล่านี้จะนำส่วนที่เป็น Store หรือ Service เข้าสู่ด้านในกลุ่มอาคาร (Block) ซึ่งเป็นชุมชนเดิมทำให้เกิดปัญหาภาวะกับสภาพแวดล้อมเดิม เกิดปัญหาการเข้าถึง และทำลายภาพลักษณ์ของการเป็นชุมชนการค้าในภาพรวม

ดังนั้นการแก้ปัญหาจึงต้องพัฒนาในส่วนพื้นที่ด้านในกลุ่มอาคาร (Block) ให้มีเส้นทางที่เข้าถึงได้ทั้งรูปแบบ คือ การใช้การสัญจรทางเท้าที่สอดคล้องกับภาพลักษณ์ย่านพาณิชย์กรรมเดิม เปิดให้เกิดการมองเห็นการพัฒนาทางด้านอาคาร (Facade) เพื่อดึงกิจกรรมเข้าสู่ภายในและกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจในการพัฒนาต่อเนื่อง ทั้งนี้ยังคงความเป็นภาพลักษณ์ของย่านพาณิชย์กรรมไว้ โดยผสมผสานของใหม่และเก่าเข้าด้วยกัน ตัวอย่างเช่น ใน Indianapolis ที่มีโรงแรม ออฟฟิศขนาดใหญ่ขึ้นล้อมรอบอาคารเดิม ทำให้พื้นที่ด้านในเสื่อมราลง การแก้ปัญหาจึงต้องพัฒนาจากด้านในให้เหมาะสมและส่งเสริมพื้นที่ด้านนอก Block โดยเป็นทางเลือกของการสัญจรและกระจายกลุ่มคนไม่ให้หนาแน่นในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเกินไป

จากการศึกษาในตัวอย่างนี้สามารถอธิบายได้ว่าการแก้ปัญหาของกลุ่มพาณิชย์กรรมเดิมที่ถูกล้อมรอบด้วยกลุ่มการพัฒนาใหม่ ซึ่งมักเป็นอาคารขนาดใหญ่ที่เปิดการเข้าถึงและการมองเห็นสู่พื้นที่ด้านใน โดยการพัฒนาเน้นทางสัญจรเท้าใหม่ด้านในกลุ่มอาคาร (Block) เชื่อมกลุ่มพาณิชย์กรรมเดิมและกลุ่มพาณิชย์กรรมใหม่เข้าด้วยกัน พัฒนารูปด้านอาคาร (Facade) เพิ่มแรงจูงใจในการเข้าใช้พื้นที่ภายใน ซึ่งการออกแบบนี้ทำให้เกิดการอยู่ร่วมกันได้ของการพัฒนาใหม่และสภาพแวดล้อมเดิม ซึ่งยังคงภาพลักษณ์ของเส้นทางการค้า (Shopping Street) ไว้ได้

### 2.3.5 Harumi 1-Chome, Japan

เป็นโครงการหนึ่งในโครงการฟื้นฟูพื้นที่บริเวณอ่าวโตเกียว (Tokyo Waterfront Area Redevelopment Project) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ขึ้นอยู่กับเขต Chuo กรุงโตเกียวเมืองหลวงของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งการฟื้นฟูพื้นที่ Harumi 1-Chome นั้นถูกกำหนดโดยยึดแผนการฟื้นฟูพื้นที่เขต Chuo เป็นแผนแม่บทการพัฒนา (ที่มา: การฟื้นฟูเมืองในประเทศญี่ปุ่น, การเคหะแห่งชาติ)

เป้าหมายของการฟื้นฟูพื้นที่ Harumi 1-chome ที่เสนอโดยสมาคมผู้ฟื้นฟูพื้นที่นั้นคือการเติมเต็มหน้าที่ของเมืองได้อย่างได้แก่

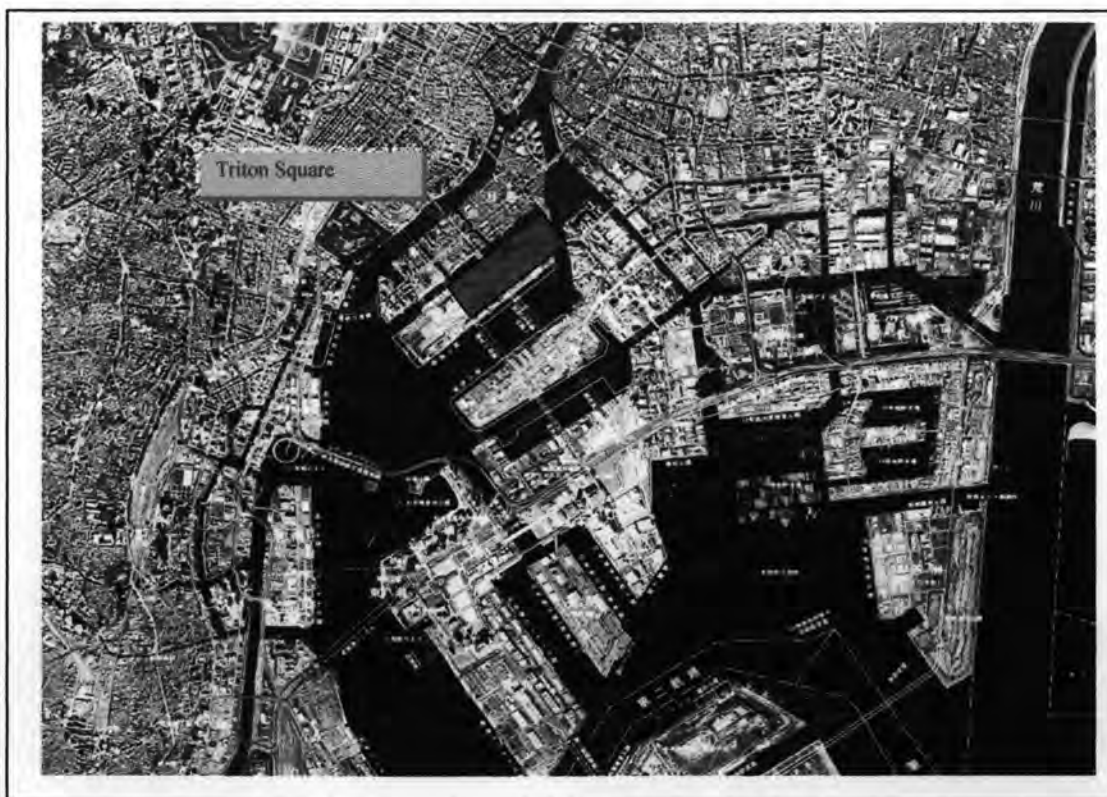
1. Convention (Exchange Function) พื้นที่บริเวณนี้ต้องถูกฟื้นฟูโดยการทำให้มีท่าเทียบเรือสำหรับเรือสินค้าจากต่างประเทศ โดยจะมีการพัฒนาพื้นที่เป็น Showroom และโรงเรียน พื้นที่บริเวณนี้จะเป็นพื้นที่เพื่อการพบปะแลกเปลี่ยนของประชาชนจากหลากหลายเชื้อชาติ

2. Waterfront (Amenity function) พื้นที่บริเวณนี้จะได้รับการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำโดยการจัดให้มีสาธารณูปการต่างๆริมน้ำ พิพิธภัณฑสถานสัตว์น้ำ และสถานที่ตากปลาสวนสาธารณะริมน้ำที่สวยงามสำหรับประชาชน ทั้งชาวญี่ปุ่นและชาวต่างประเทศ

3. Central (Business function) พื้นที่บริเวณนี้ต้องได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจที่สำคัญของโลก จะมีศูนย์กลางธุรกิจนานาชาติและศูนย์บริการทางธุรกิจโดยเชื่อมโยงกับพื้นที่บริเวณ Toyosu และพื้นที่ใกล้เคียงอื่นๆ

4. Habitation (Housing function) พื้นที่บริเวณนี้ต้องเป็นที่อยู่อาศัยที่น่าอยู่ของประชาชนทั้งชาวญี่ปุ่นและนักธุรกิจต่างชาติ โดยจะต้องมีที่พักอาศัยที่เหมาะสมกับวิถีชีวิตของประชาชนเมืองที่ดีพร้อมสาธารณูปการและสภาพแวดล้อมริมน้ำที่สวยงาม

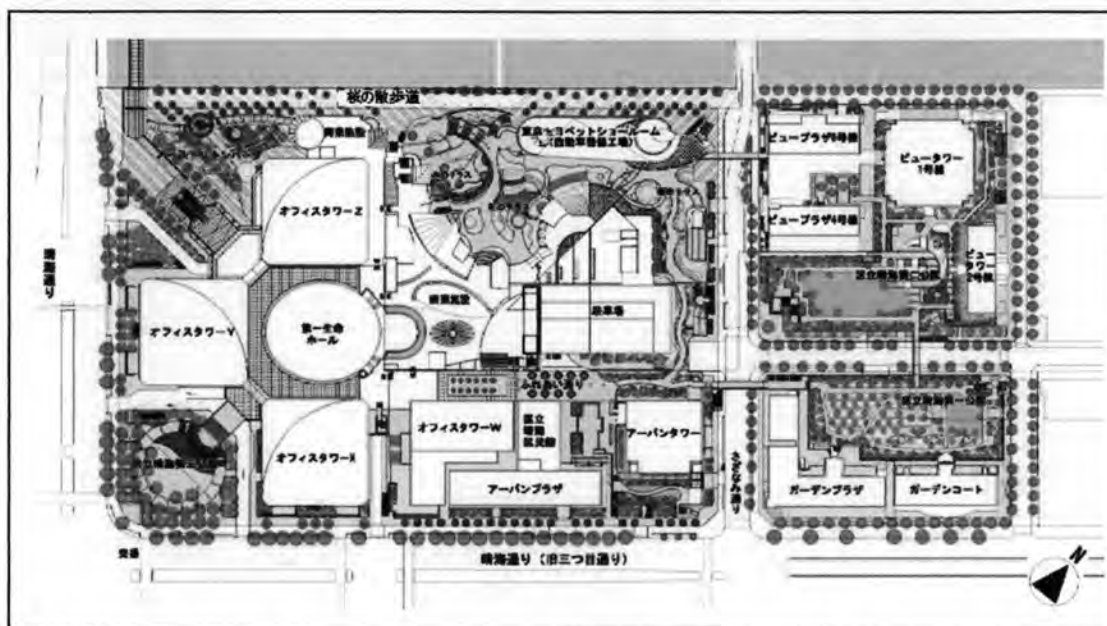
พื้นที่ Harumi 1-Chome แต่เดิมนั้นส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่าของคลังเก็บสินค้าเก่าที่ได้ย้ายออกจากพื้นที่ไปแล้ว ส่วนหนึ่งเป็นโรงเรียนสอนขับรถยนต์และอาคารพักอาศัยเก่าแก่ของ UR สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณนี้ก่อนการฟื้นฟูนั้น มีปัญหาหลักด้านการใช้ที่ดินซึ่งไม่มีประสิทธิภาพไม่มีพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เพียงพอสำหรับประชาชน ด้านการคมนาคมนั้นก็เพียงพอขาดการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆของกรุงโตเกียว ไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ส่วนในด้านสิ่งแวดล้อมเมื่อนั้นพบว่าบริเวณนี้ไม่มีพื้นที่โล่งและพื้นที่สีเขียวสำหรับประชากรเมืองที่เพียงพอ นอกจากนั้นพื้นที่ริมน้ำก็ไม่มีการพัฒนาเพื่อนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านคุณภาพชีวิตสำหรับชุมชน (ภาพที่ 2.6)



ภาพที่ 2.6 แสดงภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่ Harumi (ที่มา: การฟื้นฟูเมืองในประเทศญี่ปุ่น, การเคหะแห่งชาติ)

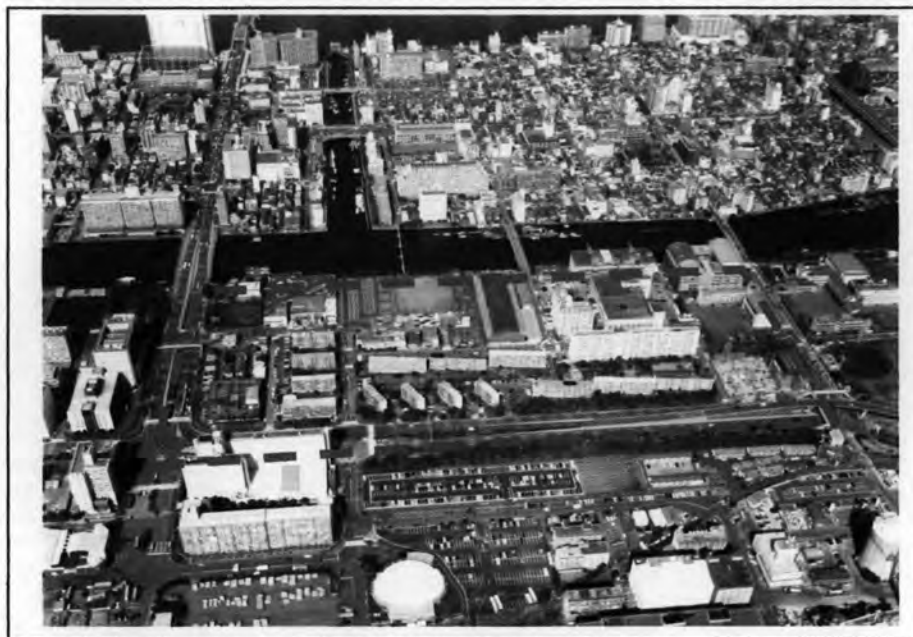


แนวความคิดในการพัฒนาโครงการ Harumi Island/Triton Square เกิดจากการตั้งชื่อโครงการตามเทพเจ้า Triton ของชาวกรีกนั้นก็เพราะพื้นที่บริเวณนี้อยู่ใกล้ทะเล ดังนั้นจึงสื่อความหมายถึงเมืองที่ติดต่อกับทะเล ขณะที่ Tri หมายถึง 3 ซึ่งก็คือความกลมกลืนกันของสามสิ่งได้แก่ การอยู่อาศัย การทำงานและวัฒนธรรม ดังนั้นแนวความคิดหลักในการพัฒนาโครงการคือการสร้างสมดุลของ การประกอบธุรกิจ (Business and Commercial area) การพักอาศัย (Residential area) และการนันทนาการ (Recreational area) เพื่อให้ผู้ที่เข้ามาพักอาศัยในโครงการมีชีวิตที่สมบูรณ์โดยไม่ต้องเดินทางออกไปนอกพื้นที่โครงการ ดังนั้นภายในพื้นที่โครงการจึงประกอบด้วยอาคารต่างๆ อาทิ อาคารชุดพักอาศัย อาคารศูนย์การค้าด้านธุรกิจ อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์กรรมและอาคารแสดงด้านศิลปวัฒนธรรม อาคารศูนย์รวมของชุมชนอื่นๆ และที่จอดรถ (ภาพที่ 2.7)

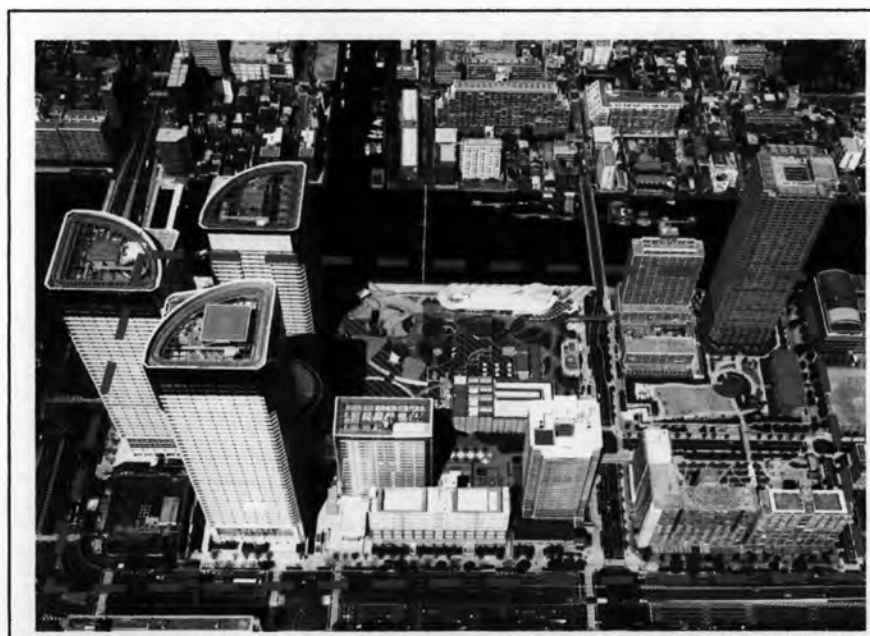


ภาพที่ 2.7 แสดงผังแม่บทโครงการ Harumi Island/Triton Square  
(ที่มา: การฟื้นฟูเมืองในประเทศญี่ปุ่น, การเคหะแห่งชาติ)

ภายในโครงการจะมีอาคารพักอาศัยจำนวน 9 อาคาร มีหน่วยพักอาศัยทั้งสิ้น 1,789 หน่วยคิดเป็นพื้นที่อาคารประมาณ 161,100 ตารางเมตร มีพื้นที่เพื่อการประกอบธุรกิจประมาณ 361,400 ตารางเมตร ซึ่งได้แก่อาคารสำนักงาน 3 อาคารที่รู้จักกันในนาม "Triple-towers" ซึ่งถือเป็น Landmark ของโครงการและเป็น พื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรม 47,500 ตารางเมตร ซึ่งได้แก่หอประชุมอเนกประสงค์ อาคารนิทรรศการซึ่งสามารถใช้เมื่อมีการแสดงคอนเสิร์ตได้ด้วย อาคารแสดงสินค้าเช่น Tokyo Toyopet Motor Sales Showroom นอกจากนี้ยังประกอบด้วยพื้นที่สำหรับอาคารศูนย์รวมชุมชน 17,500 ตารางเมตรซึ่งได้แก่สวนสาธารณะริมแม่น้ำ Asashio และสวนสาธารณะที่กระจายอยู่ระหว่างกลุ่มอาคารพักอาศัยและอาคารพาณิชย์กรรมต่างๆ (ภาพที่ 2.8)



ภาพที่ 2.8 แสดงภาพถ่ายมุมสูงของโครงการโดยรวมก่อนการปรับปรุง  
(ที่มา: การฟื้นฟูเมืองในประเทศญี่ปุ่น, การเคหะแห่งชาติ)



ภาพที่ 2.9 แสดงภาพถ่ายมุมสูงของโครงการโดยรวมหลังการปรับปรุง  
(ที่มา: การฟื้นฟูเมืองในประเทศญี่ปุ่น, การเคหะแห่งชาติ)

### 2.3.6 Orchard Road, Singapore

จากการศึกษาพื้นที่ย่านการช้อปปิ้งของถนนออร์ชาร์ด พบว่าเกิดจากการส่งเสริมและการควบคุมจากภาครัฐและได้รับการสนับสนุนที่ดีจากภาคเอกชน โดยในระยะเริ่มแรกพบว่ามีปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารซึ่งสามารถสรุปออกมาได้ดังนี้ ปัญหาการใช้ที่ดินและอาคารไม่เต็มศักยภาพ ปัญหาอุปลักษณะของอาคาร

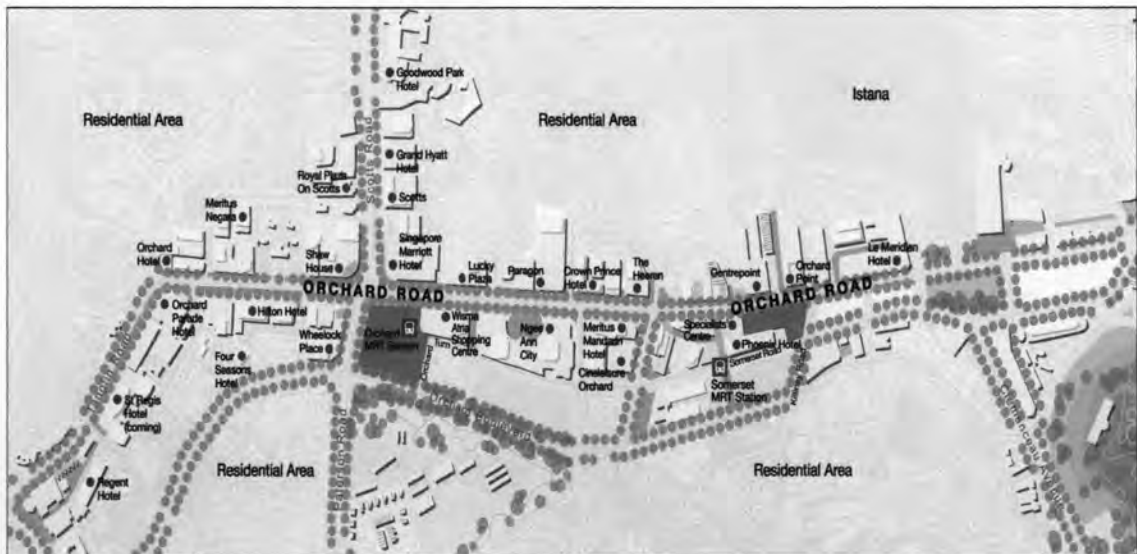
และ สถาปัตยกรรมไม่ส่งเสริมกิจกรรมการค้า ปัญหาขาดความหลากหลายและความต่อเนื่องของกิจกรรมในพื้นที่ ปัญหาการใช้งานที่ว่างสาธารณะสูญเปล่าไม่คุ้มค่า กับพื้นที่พาณิชย์กรรม ส่วนปัญหาการเข้าถึงและการสัญจรภายในพื้นที่ พบว่า ปัญหาขาดการเข้าถึงที่สะดวกภายในบล็อกของย่านฯ ปัญหาระบบโครงข่ายทางเท้าไม่เชื่อมต่อกับเป็นโครงข่าย

จากการศึกษาในข้างต้นพบว่าประเด็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่อยู่หลายประเด็น ดังนั้นทางภาครัฐจึงได้กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาโดยสรุปประเด็นที่ต้องมีการฟื้นฟูพื้นที่ย่านถนนออร์ชาร์ดขึ้นใหม่ ออกมาดังนี้

- สร้างทางเลือกและความสะดวกและความหลากหลายในการเข้าถึงพื้นที่
- สร้างการเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจรทางเท้าให้ทั่วถึงทั้งระดับพื้น แบบลอยฟ้า และทางลอดใต้ดิน
- ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายและประสานกันที่ดีทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ย่านฯ
- ส่งเสริมบรรยากาศของย่าน โดยใช้ถนนคนเดินและที่ว่างสาธารณะเป็นแรงจูงใจในการเข้ามาใช้พื้นที่
- กำหนดรูปลักษณะภายนอกอาคารให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกันทั้งพื้นที่

จากแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการฟื้นฟูพื้นที่ย่านถนนออร์ชาร์ดขึ้นใหม่ จึงเกิดแนวความคิดในการออกแบบพัฒนาพื้นที่ ดังนี้

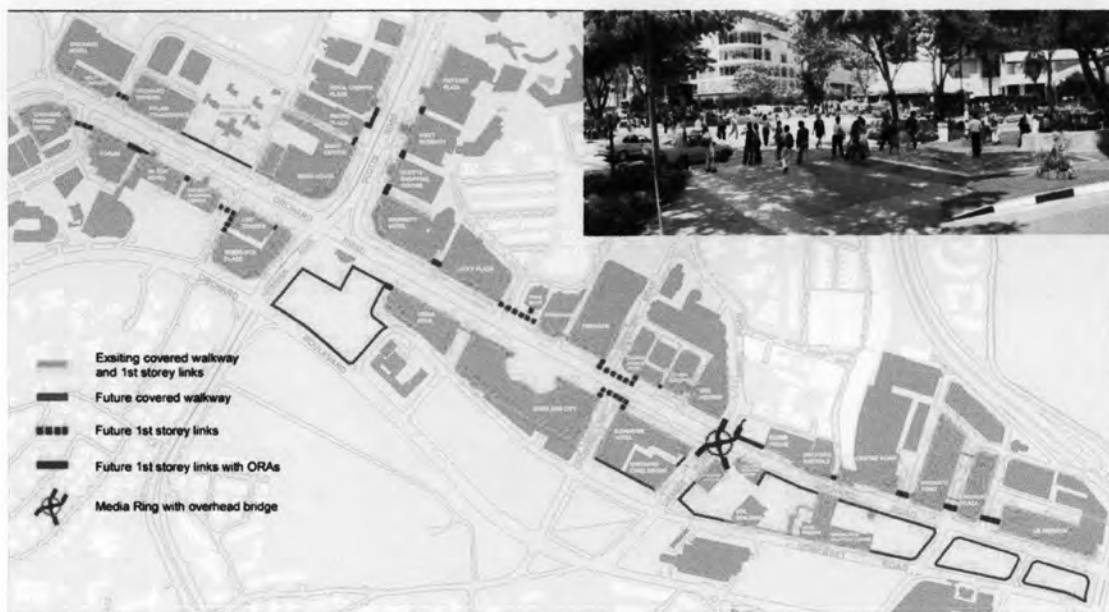
- Sky-link and space decks
- Traffic adjustment
- Promenade
- Retail improvement
- Culture and entertainment
- Fringe supports



ภาพที่ 2.10 แสดงผังบริเวณโครงการถนนออร์ชาร์ด  
(ที่มา: Urban Redevelopment Authority (URA), Singapore)

จากการศึกษาถึงแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูย่านการค้าถนนออร์ชาร์ดพบว่า จุดประสงค์หลักคือการแก้ไขปัญหาด้านกายภาพที่ส่งผลให้มีการใช้พื้นที่ไม่ได้ตามประสิทธิภาพ และเพื่อเป็นการส่งเสริมศักยภาพของย่าน

การค้าที่เป็นศูนย์การค้าด้านการคมนาคมขนส่งและย่านการค้าเดิม ซึ่งมีลักษณะที่คล้ายคลึงกับย่านการค้าราชประสงค์ ซึ่งจากการศึกษาพบว่าประเด็นในการนำมาใช้ในการปรับปรุงฟื้นฟูย่านคือ สร้างการเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจรทางเท้าให้ทั่วถึงทั้งพื้นที่ ทั้งระดับพื้น แบบลอยฟ้า และทางลอดใต้ดิน และการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามที่ภาครัฐกำหนด (ภาพที่ 2.11, ภาพที่ 2.12, ภาพที่ 2.13)

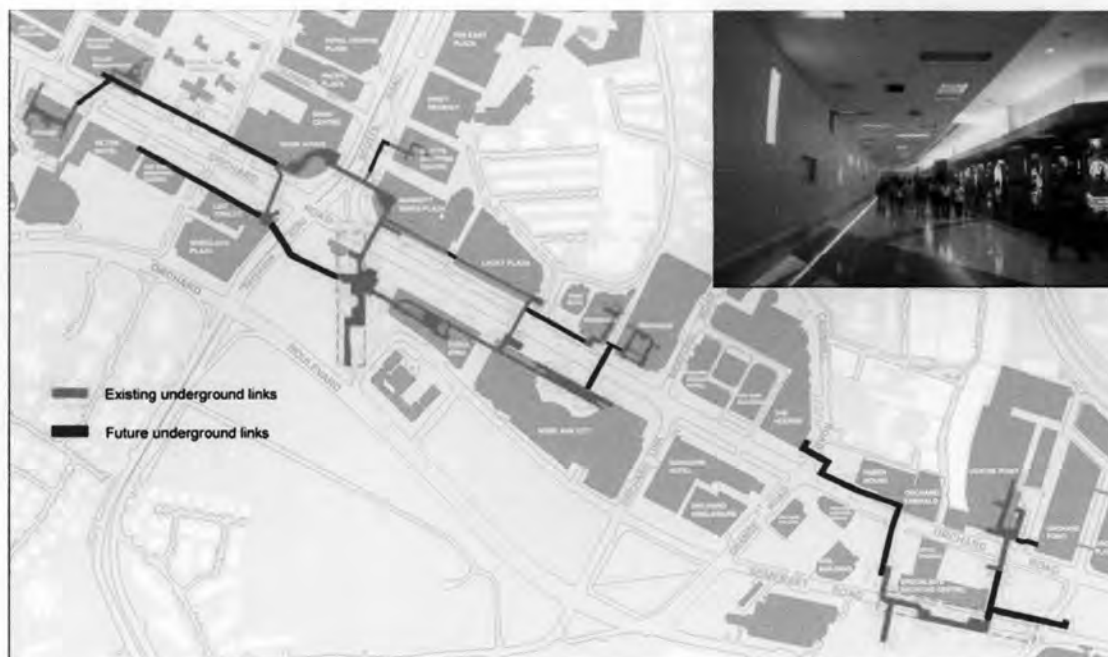


ภาพที่ 2.11 แสดงผังการสัญจรทางเดินเท้าในระดับพื้นดิน และภาพบรรยากาศ  
(ที่มา: Urban Redevelopment Authority (URA), Singapore)



ภาพที่ 2.12 แสดงผังการสัญจรทางเดินเท้าในระดับลอยฟ้า และภาพบรรยากาศ  
(ที่มา: Urban Redevelopment Authority (URA), Singapore)





ภาพที่ 2.13 แสดงผังการสัญจรทางเดินเท้าในระดับใต้ดิน และภาพบรรยากาศ (ที่มา: Urban Redevelopment Authority (URA), Singapore)

## 2.4 สรุปบททวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สรุปจากการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีของเนื้อหาทั้งหมดในข้างต้น สามารถสรุปถึงแนวทางของรูปแบบและหลักเกณฑ์การปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) ย่านพาณิชยกรรมย่านราชประสงค์ เพื่อนำไปประกอบการศึกษา และหาแนวทางการออกแบบพัฒนาพื้นที่ต่อไป ดังนี้

### 2.4.1 ด้านทางกายภาพ

1) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร มีรูปแบบและแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารภายในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดนั้นมีปัจจัยโดยตรงมาจากการเข้าถึงที่สะดวก โดยถ้ามีการเข้าถึงที่สะดวกจะส่งผลต่อความหนาแน่น สัดส่วนของกิจกรรมที่หลากหลายที่มากขึ้น มีการผสมผสานการใช้งานเข้าด้วยกัน (Mixed Use) ซึ่งต้องมีความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเมืองในภาพรวมของพื้นที่

2) ด้านการสัญจร มีรูปแบบและแนวทางในการสร้างความเชื่อมต่อของโครงข่ายการสัญจรทั้งระบบถนน และโดยเฉพาะทางเดินเท้าให้เข้าถึงภายในพื้นที่ได้สะดวกสบายในระยะการเดิน 500 เมตร สามารถเชื่อมต่อระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนเข้าด้วยกันและบริเวณต่อเนื่องโดยรอบ ทั้งกลุ่มอาคาร พื้นที่ว่างสาธารณะ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารให้มีความหลากหลายและมีประสิทธิภาพสูงสุด

3) ด้านที่ว่างสาธารณะ มีรูปแบบและแนวทางที่สอดคล้องกับทั้งสองแนวทางในข้างต้น ที่ส่งเสริมกิจกรรมการใช้ที่ว่างให้หลากหลายทั้งในเชิงพาณิชย์และการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเป็นการช่วยเพิ่มบรรยากาศของกิจกรรมย่านการค้า ให้เป็นพื้นที่นันทนาการ เป็นลาน สถานที่ หรืออาคารสำหรับพบปะสังสรรค์ของคนในพื้นที่ ซึ่งต้องมีการเชื่อมต่อและการเข้าถึงที่สะดวกจากระบบการสัญจรทางเท้า

#### 2.4.2 ด้านเศรษฐกิจและสังคม

เป็นปัจจัยเพื่อประกอบการพิจารณาพร้อมกับด้านกายภาพ ถึงความเหมาะสมของแนวทางการพัฒนาพื้นที่ เช่น ราคาที่ดิน จำนวนประชากรลักษณะกลุ่มประชากร และกฎหมายที่บังคับใช้

1) ราคาที่ดิน พื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองส่วนใหญ่มีราคาที่ดินสูง และเมื่อมาประกอบกับปัจจัยการเข้าถึงที่สะดวก จะส่งผลให้พื้นที่บริเวณนั้นมีราคาที่สูงมากขึ้นไปอีก ซึ่งจะเป็นตัวบ่งชี้ถึงลักษณะของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น

2) จำนวนและลักษณะกลุ่มประชากร พื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองมักมีความหนาแน่นของประชากรสูง ทำให้เกิดความต้องการการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย การพักผ่อน และแหล่งงานสูงมากขึ้นตามไป ประกอบกับกลุ่มประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่จะส่งผลต่อลักษณะของกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามมา

3) กฎหมายที่บังคับใช้ พื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง จะได้รับการกำหนดนโยบายที่เป็นเกณฑ์ของการพัฒนาพื้นที่นั้นๆ ซึ่งในการศึกษาจะต้องนำกฎหมายมาวางเป็นภาพรวมของการพัฒนาพื้นที่แล้วจึงนำปัจจัยในส่วนต่างๆมาประกอบการพิจารณาเพื่อประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาต่อไป

#### 2.4.3 ด้านกรณีศึกษา

1) โครงการ Third Street Promenade, Santa Monica, California เป็นการฟื้นฟูเมืองโดยใช้กิจกรรมถนนคนเดิน รูปแบบ Full mall เข้ามาในย่านใจกลางเมือง และมุ่งสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสัดส่วน และเอกลักษณ์ของถนนให้มากขึ้น มีการควบคุมรถยนต์ส่วนตัววิ่งผ่าน มีการส่งเสริมบรรยากาศของย่านด้วยการจัดวางองค์ประกอบต่างๆ เพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคมให้เกิดขึ้นภายในพื้นที่อีกด้วย

2) โครงการ The First Pedestrian Street, Stroget, Copenhagen Stroget มีลักษณะการฟื้นฟูเมืองที่ใกล้เคียงกับโครงการแรก ซึ่งมีการส่งเสริมกิจกรรมเป็นถนนคนเดิน (walking street) ได้เป็นโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงส่วนต่างๆของเมืองได้ ยังเป็นหัวใจหลักสำคัญขององค์ประกอบของเมืองที่ผู้คนในเมืองสามารถเดินเล่นพักผ่อนได้อีกด้วย มีการส่งเสริมความมีชีวิตชีวาโดยการใช้ลานอเนกประสงค์ (Plaza) รูปปั้น หรือน้ำพุตั้งอยู่เพื่อเป็นจุดหมายตา ลานต่างๆมีการใช้งานเกือบตลอดเวลา เป็นจุดนัดพบ พื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อน และมีการแสดงกิจกรรมกลางแจ้งต่างๆ เป็นสิ่งที่สร้างสีสันและชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

3) โครงการ Minneapolis: Minnesota (The Nicollet Mall) มีลักษณะเด่นของการออกแบบทางเชื่อมต่อใหม่ที่มีความสำคัญเป็น Urban space กลายเป็นต้นแบบของเมืองที่ต้องการเปลี่ยนแปลงไปใช้ระบบทางเท้าเป็นหลัก มีการออกแบบในรายละเอียดอย่างรอบคอบ ให้ความสำคัญกับองค์ประกอบต่างๆ บนถนน

4) โครงการ Indianapolis, USA เป็นการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองโดยเพิ่มความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ด้านในกลุ่มอาคาร (Block) ให้ส่งเสริมภาพลักษณ์เดิมของถนนการค้า (Shopping Street)

กลับมา และให้มีเส้นทางที่เข้าถึงที่สอดคล้องกับภาพลักษณ์ย่านพาณิชย์กรรมเดิม เปิดให้เกิดการมองเห็นการพัฒนาทางด้านอาคาร (Facade) เพื่อดึงกิจกรรมเข้าสู่ภายในและกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจในการพัฒนาต่อเนื่อง

5) โครงการ Harumi 1-Chome, Japan มีเป้าหมายของการฟื้นฟูพื้นที่ การเติมเต็มหน้าที่ของเมืองได้อย่างได้แก่ Convention (Exchange Function) พื้นที่บริเวณนี้ต้องถูกฟื้นฟูโดยการจัดให้มีท่าเทียบเรือสำหรับเรือสินค้าจากต่างประเทศ โดยจะมีการพัฒนาพื้นที่เป็น Showroom ในส่วนของ Waterfront (Amenity function) พื้นที่บริเวณนี้จะได้รับการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำโดยการจัดให้มีสาธารณูปการต่างๆริมน้ำ พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำ และสถานที่ตากปลาสวนสาธารณะริมน้ำที่สวยงามสำหรับประชาชนทั้งชาวญี่ปุ่นและชาวต่างประเทศ Central (Business function) พื้นที่บริเวณนี้ต้องได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจที่สำคัญของโลก จะมีศูนย์กลางธุรกิจนานาชาติและศูนย์บริการทางธุรกิจโดยเชื่อมโยงกับพื้นที่บริเวณ Toyosu และพื้นที่ใกล้เคียงอื่นๆ พื้นที่ Habitation (Housing function) เป็นพื้นที่บริเวณนี้ต้องเป็นที่อยู่อาศัยที่น่าอยู่ของประชาชนทั้งชาวญี่ปุ่นและนักธุรกิจต่างชาติ โดยจะต้องมีที่พักอาศัยที่เหมาะสมกับวิถีชีวิตของประชาชนเมืองที่ดีพร้อมสาธารณูปการและสภาพแวดล้อมริมน้ำที่สวยงาม

6) โครงการ Orchard Road, Singapore เป็นโครงการที่มีลักษณะของปัญหา และรูปแบบการพัฒนาที่คล้ายคลึงกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งจากการศึกษาพื้นที่ย่านการเดินช้อปปิ้งของถนนออร์ชาร์ด พบว่าแนวทางการพัฒนา คือ สร้างการเชื่อมต่อโครงข่ายทางสัญจรทางเท้าให้ทั่วถึงทั้งพื้นที่ ทั้งระดับพื้น แบนลอยฟ้า และทางลอดใต้ดิน และการควบคุมการใช้ประโยชน์พื้นที่จากภาครัฐ และได้รับการสนับสนุนที่ดีจากภาคเอกชนร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาประเด็นปัญหาภายในย่าน และช่วยกันวางแนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ย่านถนนออร์ชาร์ดขึ้นใหม่ โดยอยู่ภายใต้แนวคิดที่กำหนดเอาไว้