



## บทที่ 2

### แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย จะช่วยให้สามารถนำความคิดต่างๆ มาเป็นแนวทางในการแก้ปัญหา และเสนอรูปแบบในการออกแบบที่น่าสนใจได้ ซึ่งการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมเก่าในเขตเทศบาลเมืองสุพรรณบุรี มีดังนี้

#### 2.1 แนวความคิดหลักในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน

การปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) นั้นเป็นขบวนการหนึ่งของการปรับปรุงชุมชน ซึ่งเป็นไปตามหลักธรรมชาติคือ เมื่อชุมชนแห่งใดเจริญจนกลายเป็นเมืองและเมื่อเจริญจนถึงที่สุดก็ย่อมจะมีส่วนที่ทรุดโทรมตามมามาก อันสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนเสียใหม่ให้ดีกว่าสภาพเดิม โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ชุมชนมีสภาพที่เลวร้ายหรือให้การไม่ได้เสียก่อนแล้วจึงค่อยทำการปรับปรุง ตามปกติแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูนั้นจะมีพื้นฐานมาจากการได้เห็นความเจริญเติบโตของเมือง โดยเฉพาะในบริเวณศูนย์กลางหรือใจกลางของเมืองที่ก่อให้เกิดความแออัดของประชากร และการจราจรอันเนื่องมาจากการเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทุกประเภท ทำให้มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก แต่ขาดสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นอย่างเพียงพอ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงบริเวณดังกล่าวเพื่อให้มีรูปแบบที่เหมาะสม มีการใช้ที่ดินให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยมีการผังเมืองเป็นแนวทางในการพัฒนา อันจะทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนและผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีและประการสำคัญทำให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย (Doxiadis, 1966: 9)

การปรับปรุงชุมชน(Urban Redevelopment) นั้นมีด้วยกัน 3 วิธีที่สำคัญดังนี้ (Colemen, ed.,1962:6)

1. Preservation คือการอนุรักษ์หรือการทำนุบำรุงอาคารสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ให้คงสภาพเดิมโดยไม่มีการดัดแปลงเพิ่มเติม
2. Rehabilitation คือการปรับปรุงอาคารหรือชุมชนที่มีอยู่เดิม ให้มีลักษณะที่ดีขึ้น โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก และยังคงสภาพเดิมไว้เป็นส่วนใหญ่
3. Redevelopment คือการปรับปรุงฟื้นฟูบริเวณใดบริเวณหนึ่ง เพื่อให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด มีการจัดที่เว้นว่าง มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพียงพอ อันจะทำให้ชุมชนน่าอยู่น่าอาศัยมากขึ้น

Burns (1963: 14) และ Mclean (1959: 151) ได้ให้ความหมายของการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Urban Redevelopment) ไว้เช่นเดียวกันคือ การแก้ไขหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในปัจจุบันซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนาในพื้นที่นั้นโดยการรื้อถอน และสร้างขึ้นใหม่ในรูปแบบที่ต่างออกไปจากเดิม โดยปฏิบัติตามการวางผังเมืองรวม (Comprehensive Plan)

สาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่ที่มีอยู่ทั่วโลก มีสาเหตุมาจาก (อัจฉรา, 2533: 10)

- การขยายตัวของเมือง
- ปัญหาการจราจร
- สิ่งก่อสร้างที่ทรุดโทรม
- ค่านิยมใหม่ๆ ในการอยู่อาศัยและการจับจ่ายซื้อของ
- ทักษะคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

โดยเฉพาะปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากระบบการคมนาคมขนส่งที่ไม่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน และปัญหาความทรุดโทรมของอาคารบ้านเรือนที่ขาดการดูแลเอาใจใส่จากภาครัฐและเอกชน Burns (1963: 194) ได้กล่าวไว้ว่า “...ปัญหาการจราจรเป็นเรื่องสำคัญที่มองข้ามไปไม่ได้ และที่จริงแล้วเพียงปัญหาการจราจรอย่างเดียวก็สามารถเป็นแรงผลักดันที่สำคัญในการปรับปรุงฟื้นฟู เพราะปัญหาการจราจรเป็นเรื่องที่เห็นได้ชัดในสายตาของคนทั่วไป ในขณะที่ความเกะกะสับสนบางอย่างเกือบจะไม่ใช่สิ่งที่สังเกตเลยก็ได้” ชุมชนที่เป็นอยู่ทุกวันนี้มักมีอาคารใหม่และเก่าปะปนกันอยู่ การปรับปรุงฟื้นฟูจึงไม่จำเป็นต้องรื้อทิ้งอาคารเสียทั้งหมด ปัญหาที่จะต้องปรับปรุงฟื้นฟูคือ การรื้อถอนแหล่งเสื่อมโทรม ปรับปรุงอาคารที่ทรุดโทรมให้ได้มาตรฐาน และออกแบบสิ่งก่อสร้างใหม่ให้สามารถรองรับความหนาแน่นได้สูงขึ้นตามความต้องการในบริเวณนั้นๆ และจะต้องสอดคล้องกับผังเมืองรวมที่กำหนดไว้

การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน (Urban Redevelopment) เป็นส่วนหนึ่งของการฟื้นฟูเมือง(Urban Renewal) ซึ่งหมายถึงการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมของเมืองให้ดีขึ้น ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม โดยมีรูปแบบที่ครอบคลุมถึงการพัฒนาปรับปรุงชุมชนเดิม และการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อแก้ปัญหาสภาพชุมชนเมือง ตลอดจนการอนุรักษ์สิ่งที่มีคุณค่าไว้เพื่อให้ประชาชนในเมืองมีความเป็นอยู่และมีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น บริเวณที่จะทำการฟื้นฟูอาจทำในพื้นที่ชุมชนเดิม หรือบริเวณที่ว่างในเมืองซึ่งอาจเป็นบริเวณที่ขาดความสะดวกในการเข้าถึง การฟื้นฟูไม่จำเป็นต้องทำทั้งเมือง อาจทำเฉพาะบริเวณที่มีความเหมาะสม เช่นบริเวณที่มีความเสื่อมโทรมจำเป็นต้องปรับปรุงให้ดีขึ้น หรือบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในย่านใจกลางเมืองที่ราคาที่ดินสูง ในขณะที่เดียวกันการฟื้นฟูเมืองจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความสำคัญของพื้นที่ เพราะในพื้นที่บางแห่งอาจมีโบราณสถานสำคัญ ดังนั้นในการเลือกพื้นที่จัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองบริเวณใดบริเวณหนึ่ง จะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงด้วย โดยรัฐซึ่งมีบทบาทในการชี้นำในการพัฒนาเมือง จะเป็นผู้กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาและควบคุมจัดการให้เป็นไปตามแผนพัฒนาและผังเมืองรวม โดยจะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน (ทฤษฎีและความรู้ด้านผังเมือง, 2543: 177, 185)

## 2.2 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน

แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน ที่สอดคล้องกับปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในย่านพาณิชย์กรรมเก่าจังหวัดสุพรรณบุรี สามารถสรุปและรวบรวมได้ดังนี้

## 2.2.1 แนวความคิดในการแก้ปัญหาด้านกายภาพของเมือง

### ก. แนวความคิด The New Urbanism

แนวความคิด New Urbanism เป็นกระแสความเคลื่อนไหวทางความคิดด้านการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) ที่ต้องการทำให้สภาพชุมชนดีขึ้น ซึ่งเกิดขึ้นจากการต่อต้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ระเบียบ (Sprawl) โดยมีความเชื่อในรูปแบบของชุมชนเดิมตามแนวความคิด Neighborhood หรือ Traditional Neighborhood Development ที่จะช่วยซ่อมแซมและทำให้ชุมชนน่าอยู่และยั่งยืน (จาก [www.newurbannews.com/AboutNewUrbanism.html](http://www.newurbannews.com/AboutNewUrbanism.html))

The New Urbanism ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา (Development Practice) การวางผังและการออกแบบชุมชน (Urban Planning & Urban Design) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาใหม่ (New Development) การปรับปรุงชุมชน (Urban Retrofits) และการพัฒนาชานเมือง (Suburban Infill) ในระดับพื้นที่ที่มีขนาดเล็กจนไปถึงภาพรวมในระดับภูมิภาค คือตั้งแต่ อาคาร (Buildings) ถนน (Streets) บล็อก (Blocks) ชุมชน (Neighborhoods) ย่าน (Districts) เมือง (Cities & Town) และ ภูมิภาค (Regions)

Peter Cathorpe (in The Charter of The New Urbanism. Lecceese and McCormick, ed., 2000) กล่าวถึง The New Urbanism ในระดับภูมิภาคว่า ลักษณะของภูมิภาค (Region) ประกอบด้วยเมืองต่างๆ ที่มารวมกัน โดยมีลักษณะทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรม สภาพแวดล้อม และการเมืองการปกครองที่เหมือนกัน การประสานงานในระดับภูมิภาคเป็นสิ่งที่ขึ้นนโยบายของการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การควบคุมมลพิษ การรักษาพื้นที่ว่าง อาคาร และระบบการคมนาคม ยุทธศาสตร์ของภูมิภาคเกี่ยวข้องกับความร่วมมือของรัฐบาล นโยบายของรัฐ การวางแผนทางกายภาพและยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถที่จะปรับปรุงคุณภาพของชุมชน และสร้างสภาพแวดล้อมและเศรษฐกิจที่ดี นอกจากนี้การพัฒนาและการปรับปรุงเมือง จะต้องเคารพประวัติศาสตร์ กฎหมาย และขอบเขตของเมือง โดยรูปแบบของการพัฒนาเมืองจะต้องไม่ทำลายแนวขอบของพื้นที่เมือง นั่นคือการพัฒนาควรอยู่ในพื้นที่เมืองปัจจุบัน และรักษาสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และศิลปวัฒนธรรมของเมืองไว้

Andres Duany & Elizabeth Plater-Zyberk (in Katz, 1994) กล่าวถึง ชุมชน (The Neighborhood) ย่าน (The District) และทางเชื่อม (The Corridor) ว่าเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง องค์ประกอบเหล่านี้ทำให้เกิดลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ ซึ่งประชาชนจะเป็นผู้รับผิดชอบร่วมกันดูแลรักษาและพัฒนาชุมชนของตนเอง

ชุมชนเดี่ยว (Single Neighborhood) ที่ตั้งอยู่อย่างโดดเดี่ยว เรียกว่าหมู่บ้าน (Village) สำหรับเมืองนั้น (City or Town) จะประกอบด้วยหลายชุมชน (Neighborhoods) และย่านต่างๆ (Districts) มารวมกัน ซึ่งจะมีเส้นทาง (Corridor) เป็นตัวเชื่อมต่อโดยระบบคมนาคม หรือพื้นที่ว่าง (Open Space)

ชุมชนหลายชุมชน (The Neighborhoods) อาจมีชื่อเรียกที่แตกต่างกัน เช่น The Neighborhood Unit โดย Clarence Perry, The Quarter โดย Leon Kierer, The Traditional Neighborhood Development, และ Transit-oriented Development ซึ่งทั้งหมดให้ความหมายที่คล้ายคลึงกันคือหมายถึง ชุมชนที่มีพื้นที่จำกัด มีโครงสร้างที่มีศูนย์กลางเมือง มีที่อยู่อาศัยหลายประเภท มีที่ทำงาน ร้านค้า สถานที่ราชการ และสวนสาธารณะ

ย่าน (The Districts) เป็นย่านกิจกรรมที่มีอยู่ในชุมชน เช่น ย่านที่อยู่อาศัย ย่านร้านค้า Districts จะมีลักษณะของกิจกรรมที่ชัดเจน แสดงให้เห็นถึงลักษณะเฉพาะของบริเวณนั้นๆ ซึ่งสามารถสะท้อนเอกลักษณ์หรือแสดงความเป็นชุมชนนั้นๆ ที่แตกต่างจากที่อื่น โดยเฉพาะ Public Space ที่สามารถทำให้ผู้คนรู้สึกถึง Sense of Place ได้

เส้นทาง (The Corridor) เป็นตัวเชื่อมต่อ (Connector) และเป็นตัวแยก (Separator) ของ Neighborhoods และ Districts ไม่ว่าจะป็นธรรมชาติหรือสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น Corridor เป็นส่วนประกอบของเมืองที่แสดงถึงความต่อเนื่อง และเป็นตัวบ่งบอกถึงโครงสร้างของชุมชน และระหว่างชุมชน

แนวความคิด New Urbanism ว่าเป็นการเสนอทางเลือกให้กับการสร้างเมืองในอนาคต โดยการสร้างชุมชน (The Neighborhoods) ที่กระชับ (Compact) มีความหลากหลายทางกิจกรรม (Mixed-use) และให้ความสำคัญกับทางเท้า (Pedestrian Friendly) มีย่าน (Districts) ที่มีลักษณะและตำแหน่งที่เหมาะสม และมีเส้นทางเชื่อมต่อ (Corridor) ที่ใช้งานได้ดีและมีความสวยงาม องค์ประกอบดังกล่าวต้องผสมผสานกลมกลืนกับสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น จึงจะทำให้ชุมชนสามารถเป็นไปได้อย่างยั่งยืน

Elizabeth Moule & Stefanos Polyzoides (in Katz, 1994) กล่าวถึง ถนน (Street) บล็อก (Block) และ อาคาร (Building) ว่าเป็นองค์ประกอบที่เล็กที่สุดของการพัฒนาเมือง ทั้งนี้ The New Urbanism ไม่ได้ต่อต้านรถยนต์ แต่ในทางกลับกัน มันเป็นเรื่องท้าทายที่จะจัดการกับสภาพแวดล้อมที่มีทั้ง ทางเท้า จักรยาน รถโดยสาร และรถยนต์ ... สิ่งแรกที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบชุมชน สถาปัตยกรรม หรือภูมิทัศน์ คือ การนิยามลักษณะทางกายภาพของถนนและพื้นที่ว่างสาธารณะ (Public Space) ว่าเป็นสถานที่สำหรับการใช้งานร่วมกัน การออกแบบถนนและอาคารจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของสิ่งแวดล้อมและคน เช่นเดียวกับการฟื้นฟูอาคารสาธารณะ (Urban Places) ... ในเมืองใหญ่ การพัฒนาเมืองจะต้องมีถนนให้กับรถยนต์ได้อย่างเพียงพอ ในขณะที่เดียวกันก็ต้องเคารพทางเท้า และ Public Space ซึ่งจะต้องมีความปลอดภัย สะดวก และส่งเสริมให้คนเดินและสามารถทำความรู้จักกับเพื่อนบ้านในชุมชนได้มากขึ้น

หลักการที่สำคัญของ New Urbanism คือ การวางแผนและออกแบบชุมชน ที่ให้ความสำคัญกับส่วนรวม (Public) อยู่เหนือความเป็นส่วนตัว (Private) ดังนั้นการออกแบบจึงต้องคำนึงการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่น ที่สัมพันธ์กับเส้นทางคมนาคม ระบบทางเดินเท้า ทางจักรยาน และการให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ เช่น สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น สถานที่ราชการ ตลอดจนการสร้างควมหลากหลายของกิจกรรมในชุมชน The New Urbanism ให้ความสำคัญกับการออกแบบในแต่ละชุมชน ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่การออกแบบอาคารแต่ละหลัง จนถึงการพัฒนาผังแม่บทของโครงการ ซึ่งสามารถสรุปหลักการที่สำคัญ ได้ดังนี้

1. การเดินถึงกันได้ (Walkability)
  - ทุกอย่างควรสามารถเดินถึงได้ภายใน 10 นาที โดยเฉพาะจากบ้านไปยังที่ทำงาน หรือ ศูนย์กลางของชุมชน และระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation)
  - ต้องให้ความสำคัญกับทางเท้า (Pedestrian Friendly) ที่สะดวกและน่าเดิน
2. การเชื่อมต่อและระบบถนน (Connectivity and Street System)
  - ภายในชุมชนแต่ละส่วนจะต้องสามารถเชื่อมต่อกันได้ทั้งหมดเป็นโครงข่าย (Grid Network) ด้วยถนนและทางเดินเท้า ไม่มีถนนปลายตัน (cul-de-sac) หรือรั้วมาขวางกั้น

- จำกัดความเร็วของการจราจรภายในชุมชน ด้วยถนนที่ไม่กว้าง มีต้นไม้ริมทางตลอดแนว เพื่อให้มีความร่มเงากับทางเท้าหรือทางจักรยาน
  - ที่จอดรถควรอยู่ด้านหลังของอาคาร โดยมีทางเข้าเล็กๆ
3. การผสมผสานของการใช้งาน (Mixed-use)
- มีกิจกรรมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นร้านค้า สำนักงาน หรือที่พักอาศัย ทั้งภายในชุมชน ภายในบล็อก และภายในอาคารเดียวกัน
4. ความหลากหลายของที่อยู่อาศัย (Mixed-Housing)
- มีความหลากหลายของประเภทที่อยู่อาศัย เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแถว อพาร์ทเมนต์ หรือ คอนโดมีเนียม เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้อยู่อาศัยทั้งราคา พื้นที่ รูปแบบ ตามความเหมาะสมของแต่ละครอบครัว
5. การเพิ่มความหนาแน่น (Increased Density)
- มีจำนวนอาคารร้านค้า ที่อยู่อาศัย และบริการต่างๆ ที่มากขึ้น โดยอยู่ใกล้กัน สามารถเดินถึงได้ และสามารถให้บริการได้ทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ
6. ศูนย์กลางของชุมชน (Neighborhood Center)
- ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญที่เป็นศูนย์กลางของชุมชน (civic building) ควรอยู่ในจุดที่สังเกตได้ง่าย ตัวอาคารควรอยู่ริมถนนเพื่อการเข้าถึงที่สะดวก
  - มีสถานที่สำหรับให้คนภายในชุมชนได้พบปะสังสรรค์กันเพื่อกิจกรรมต่างๆ ทั้งกิจกรรมทางศิลปวัฒนธรรม ศาสนา รวมทั้งเป็นสถานที่สำหรับพักผ่อน เช่น สวนสาธารณะ หรือสนามเด็กเล่น
7. คุณภาพของการออกแบบงานสถาปัตยกรรมและชุมชน (Quality Architecture & Urban design)
- เน้นความสวยงาม สุนทรีย์ภาพ และความสะอาดสวยงามในการใช้สอยอาคาร
  - คำนึงถึงสัดส่วนของของอาคาร การเลือกใช้วัสดุ และการสร้างความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม
8. โครงสร้างแบบลักษณะชุมชนเดิม (Traditional Neighborhood Structure)
- คงรูปแบบของ Neighborhood Concept คือมีศูนย์กลาง และขอบของชุมชน (Center & Edge)
  - มีขนาดกะชับ (Compact)
9. ความยั่งยืน (Sustainability)
- ชุมชนควรมีการจัดตั้งองค์กรขึ้นเอง (Self-governing) เพื่อดูแลสภาพความเป็นอยู่ บำรุงรักษา ป้องกันความปลอดภัยในชุมชนของตนเอง ตลอดจนเตรียมการรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต
  - ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาและการดำเนินการให้มากที่สุด ใช้พลังงานให้น้อยลง ใช้ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้มากขึ้น และส่งเสริมการเดินเท้ามากกว่ารถยนต์

การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนตามแนวความคิด New Urbanism เป็นการสร้างชุมชนที่น่าอยู่ มีความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน (Jobs and Housing Balance) และสามารถอยู่ได้ด้วยตัวเอง (Self-Contained) เป็นการแก้ปัญหาทางกายภาพและเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นกับเมือง ทั้งนี้ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาตามแนวความคิด New Urbanism สามารถสรุปได้ดังนี้ (จาก [www.newurbanism.org](http://www.newurbanism.org))

#### 1. ประโยชน์แก่คนในชุมชน (Benefits to Residents)

- คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีสภาพแวดล้อมที่ดีของที่อยู่อาศัย ที่ทำงานและที่พักผ่อน ราคาที่ดินสูงขึ้น รถติดน้อยลงเนื่องจากมีการใช้รถยนต์น้อยลง มีสุขภาพที่แข็งแรงขึ้นจากการเดินเป็นประจำ
- การเข้าถึงบริการที่ง่ายขึ้น มีความสะดวกในการเดินทางที่ไม่ไกลไปยังสถานที่ต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็นสวนสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะ ร้านค้าและบริการต่างๆ โดยใช้การเดินทางและจักรยาน
- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่ดีขึ้น การเดินทำให้มีโอกาสรู้จักเพื่อนบ้านมากขึ้น
- คนในชุมชนมีอิสระมากขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นเด็ก คนแก่ และคนจน ที่จะสามารถเดินทางไปทำงาน พักผ่อนหรือไปใช้บริการในที่ต่างๆ ได้โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพารถยนต์ เด็กๆ สามารถที่จะไปโรงเรียนได้เองด้วยการเดินหรือจักรยานอย่างปลอดภัย ทำให้ประหยัดค่ารถโดยสารและค่าน้ำมันรถ
- มีความหลากหลายของร้านค้าและบริการที่คนในชุมชนเป็นเจ้าของกิจการ
- แก้ปัญหาความน่าเกลียดและความไม่เป็นระเบียบของเมือง (Sprawl)
- มีความเป็นเอกลักษณ์ (Identity) และความรู้สึกถึงสถานที่ (Sense of Place) ที่ดีขึ้น โดยเฉพาะงานสถาปัตยกรรมที่มีความประณีตมากขึ้น
- มีพื้นที่ว่างเพื่อการพักผ่อนมากขึ้น
- ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างถนนและสาธารณูปการ เพราะชุมชนมีขนาดเล็ก (Compact) ความต้องการในการใช้รถยนต์น้อยลง

#### 2. ประโยชน์แก่ธุรกิจ (Benefits to Business)

- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าขนส่ง การจราจรไม่ติดขัด และใช้การเดินทางมากขึ้น
- ลดค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและการทำป้ายขนาดใหญ่
- มีรูปแบบชีวิตที่ง่ายขึ้น ใช้ชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัยและชั้นล่างเป็นร้านค้าหรือสำนักงาน (Mixed-use)
- ต้องการพื้นที่จอดรถน้อยลง ทำให้ประหยัดเนื้อที่และค่าเช่า
- ใกล้ชิดกับคนในชุมชนได้ง่ายขึ้น ทำให้รู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน

#### 3. ประโยชน์แก่นักพัฒนา (Benefit to Developer)

- ได้รับผลตอบแทนมากขึ้น เนื่องจากการเพิ่มความหนาแน่น และความหลากหลายของกิจกรรมในโครงการ (Mixed-use Project) ทำให้มีพื้นที่ขายมากขึ้น และมีราคาสูงขึ้น
- เป็นที่ยอมรับของชุมชนได้ง่ายขึ้น เนื่องจากสอดคล้องกับหลักการ ทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย

- ไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถจำนวนมาก เพราะคนสามารถเดินมาได้ และที่จอดรถสามารถใช้งานได้ทั้งกลางวัน และกลางคืนเนื่องจากการใช้งานที่ไม่พร้อมกัน (Mix of Residences and Commercial Uses)
  - ลดต้นทุนในการสร้างถนนและสาธารณูปการ เนื่องจากการออกแบบที่กระชับตามแบบ New Urbanism
  - ตลาดในการขายจะกว้างขึ้น เนื่องจากกิจกรรมที่หลากหลายในโครงการเดียวกัน
4. ประโยชน์แก่เทศบาล (Benefit to Municipality)
- มีความมั่นคงจากการจัดเก็บภาษี และมีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนอาคารที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น
  - ประหยัดงบประมาณในการลงทุนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เนื่องจากเป็นเมืองที่กระชับ
  - การจราจรติดขัดน้อยลง จากการออกแบบที่ให้ความสำคัญกับการเดินได้สะดวก
  - แก้ปัญหาอาชญากรรมเพราะมีคนมากขึ้นทั้งกลางวันและกลางคืน
  - สร้างภาพลักษณ์ (Image) และความรู้สึกของความเป็นสถานที่ที่คุ้นเคย (Sense of Place)
  - ได้รับความร่วมมือจากประชาชนมากขึ้น ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นอันจะนำไปสู่ระบบการปกครองที่ดี (Better Governance)

#### ข. แนวความคิดเมืองน่าอยู่ (Livable City)

เมืองน่าอยู่หมายถึง ชุมชนที่อยู่อาศัยทั้งในเขตเมืองและชนบทที่มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทร มีชุมชนที่เข้มแข็ง มีความสะดวกสบายปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบเศรษฐกิจที่มั่นคง มีวัฒนธรรมและจิตวิญญาณที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองและชุมชน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเมืองแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2543)

องค์การอนามัยโลกได้ประมวลลักษณะของเมืองน่าอยู่ไว้ 11 ประการ ดังนี้

1. มีสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและที่อยู่อาศัยสะอาด ปลอดภัย
2. มีระบบนิเวศที่อยู่ในภาวะดุลยภาพและยั่งยืน
3. มีชุมชนเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูล ไม่เอาวัดเอาเปรียบ
4. ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม ตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ และคุณภาพชีวิต
5. ประชาชนได้รับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต (อาหาร น้ำ ที่พักอาศัย ความปลอดภัย มีรายได้ และมีการทำงาน)
6. ประชาชนมีสิทธิ มีโอกาสรับรู้ข่าวสาร มีการติดต่อประสานงาน และระดมความคิดเห็น เพื่อทำงานร่วมกันในชุมชน
7. มีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา มีนวัตกรรมอยู่เสมอ
8. มีการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม วิธีการดำรงชีวิต รวมทั้งเอกลักษณ์ของกลุ่มชนแต่ละชุมชน

9. มีการพัฒนาเป็นไปอย่างกลมกลืน และส่งเสริมคุณลักษณะที่ดีที่มีมาในอดีต โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
10. มีระบบบริการสาธารณสุข และการรักษาพยาบาลที่ทั่วถึง เหมาะสม สำหรับประชาชนทุกคน
11. ประชาชนมีสภาวะสุขภาพดี มีอัตราการเจ็บป่วยในระดับต่ำ

จะเห็นได้ว่าลักษณะหลายประการของเมืองน่าอยู่มีความสอดคล้องกับแนวความคิด New Urbanism โดยเฉพาะลักษณะทางกายภาพ เช่น การมีสภาพแวดล้อมที่ดี การมีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย การพัฒนาไปอย่างกลมกลืน

Suzanne Lenard และ Henry Lennard (1995: 231-232) ได้กำหนดแนวทางในปรับปรุงศูนย์กลางของเมือง เพื่อให้เมืองน่าอยู่ ดังนี้

1. ไม่ส่งเสริมการพัฒนาในย่านรอบนอกของเมือง ควรให้ความสำคัญกับการก่อสร้างเพื่อเติมเต็มภายในเมือง ควรกำหนดความสูงของอาคารในเมืองขนาดเล็กและพื้นที่ส่วนใหญ่ในเมืองขนาดใหญ่ ความสูงของอาคารไม่ควรเกิน 5-6 ชั้น
2. พัฒนาแนวทาง(Guideline) ในการออกแบบสถาปัตยกรรมที่จะช่วยส่งเสริมเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมใหม่ที่ประชาชนเห็นว่าเหมาะสมกับเมือง
3. กำหนดการใช้งานแบบผสม (Mixed use) ของร้านค้า และอาคารที่พักอาศัย
4. จัดสร้างร้านค้าและบริการที่สำคัญให้อยู่ในระยะที่เดินถึงได้สำหรับประชาชนที่จะเดินทางกลับศูนย์กลางของเมือง
5. สร้างกิจกรรมใหม่ๆ ที่จะทำให้ผู้คนในเมืองและนอกเมืองสามารถพบประสังสรรค์กันได้
6. กำหนดและรักษาลักษณะเด่นของสังคมที่มีอยู่(Social Landmark) เช่น ร้านกาแฟ ไปรษณีย์ เพื่อให้เป็นสถานที่พบปะของคนในชุมชน
7. กำหนดสถานที่ที่ประชาชนเห็นว่าเป็นหัวใจสำคัญของชุมชน และปรับปรุงทางเดินเท้าหลักเชื่อมต่อกับศูนย์กลางและส่วนอื่นๆ ของเมือง
8. พัฒนาแนวทาง (Guideline) ของการออกแบบพื้นที่ว่างสาธารณะ (Public Space) เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์พื้นที่ว่างของชุมชนที่ประชาชนเห็นสมควรโดยให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย และสามารถใช้งานได้หลากหลายจากคนหลายประเภท
9. สร้างโครงข่ายของระบบการคมนาคมที่ดี และระบบทางเดินเท้าและจักรยานทั่วเมือง และให้เชื่อมต่อกับย่านชานเมืองด้วย ออกแบบถนนใหม่ในศูนย์กลางของเมืองรวมทั้งถนนสายหลักต่างๆ เพื่อลดผลกระทบจากการจราจร
10. ทดแทนที่จอดรถบนดินด้วยที่จอดรถใต้ดิน และที่จอดรถในบล็อก (Block) โดยสร้างที่จอดรถเดิมเป็นทางเดินเท้าหลักเพื่อเติมเต็มโครงสร้างของเมือง (City's Fabric)

การสร้างชุมชนให้น่าอยู่ย่อมต้องมีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และฟื้นฟูพื้นที่ของชุมชนในส่วนของเสื่อมโทรมหรือมีปัญหา และต้องทำนุบำรุงดูแลรักษาพื้นที่ สถานที่ที่มีคุณค่าทั้งด้านประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ เศรษฐกิจและสังคมให้คงอยู่กับชุมชน ทั้งนี้หลักการที่สำคัญของแนวความคิดเมืองน่าอยู่ คือการเปิดโอกาสให้



ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้การให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่าง (Open Space) สถานที่สาธารณะ (Public Space) จะช่วยให้เมืองมีชีวิตชีวา และการให้ความสำคัญกับทางเท้าและระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว สามารถช่วยทำให้เมืองมีความปลอดภัย น่าอยู่มากขึ้น สอดคล้องกับแนวความคิด The New Urbanism

### ค. แนวความคิด The City Beautiful Movement

The City Beautiful Movement เป็นกระแสความคิดด้านผังเมือง(City Planning) ในช่วงศตวรรษที่ 19 โดยแนวความคิดนี้จะให้ความสำคัญกับศูนย์กลางของเมือง (Civic Center) อนุสาวรีย์ (Monuments) ถนนที่สวยงาม (Boulevards) พื้นที่ริมน้ำ (Waterfront) และสถาปัตยกรรมนีโอคลาสสิก (Neoclassical Architecture) โดยให้เป็นส่วนหนึ่งกับสภาพแวดล้อมเมือง (Abrams, 1971)

The City Beautiful Movement มักจะใช้กับเมืองขนาดใหญ่ที่มีการออกแบบเป็นพิเศษ โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการ (Pregill & Volkman, 1993: 529-531) คือ

1. ศิลปะของเมือง (Civic Art) หมายถึงความงามของเมืองที่เกิดขึ้นจากงานศิลปะ รวมถึงอาคารต่างๆ ด้วย โดยเฉพาะความประทับใจที่เกิดขึ้นจากงานสถาปัตยกรรมสไตล์เรเนอซองส์ (Renaissance) นอกจากนี้ยังรวมถึงงานศิลปะต่างๆ เช่น ภาพเขียน (Murals) เฟรสโก (Frescos) โมเสก (Mosaics) น้ำพุ และการตกแต่งไฟริมถนนและอาคารต่างๆ
2. การออกแบบเมือง (Civic Design) เมืองควรมีเอกภาพในการจัดการมากกว่าต่างคนต่างทำ โดยการออกแบบเมืองจะให้ความสำคัญกับพื้นที่เปิดโล่ง(outdoor space) ที่แสดงถึงความรู้สึกเป็นชุมชน (Sense of Community) และทำหน้าที่เป็นพื้นที่พาดิษยกรรมในขณะเดียวกัน ทั้งนี้งานสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นโดยไม่มีองค์ประกอบที่เหมาะสม จะไม่สามารถทำให้เกิดความสง่างามได้ เพราะฉะนั้นพื้นที่ภายนอกจะต้องใช้วัสดุและออกแบบให้เป็นส่วนหนึ่งของงานสถาปัตยกรรม
3. การปฏิรูปเมือง (Civic Reform) คือการผสมผสานทั้งการปรับปรุงด้านสังคมและการเมือง เพื่อแก้ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นในอเมริกาหลังสงครามกลางเมือง (civil war) ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือสลัมในเมือง ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของประชากรในยุคอุตสาหกรรม คนงานส่วนใหญ่จะยากจนอยู่ในย่านที่แออัดในสภาพแวดล้อมที่แย่ การปรับปรุง เช่น การจัดที่อยู่อาศัยใหม่ เป็นการแก้ปัญหาย่านแออัดที่เป็นแหล่งของเชื้อโรค อาชญากรรม และความเสื่อมโทรม
4. การปรับปรุงเมือง (Civic Improvement) เป็นการรื้อถอน ปรับปรุง เพื่อที่จะสร้างความสวยงามให้กับเมือง ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทางเดิน ปรับปรุงพื้นผิวถนนหรือพื้นที่สาธารณะ รวมถึงการส่งเสริมให้ประชาชนจัดตั้งองค์กรท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนการปรับปรุงเมือง เช่น การทำความสะอาดถนน ทาสีอาคาร ปลุกต้นไม้ เป็นต้น

ทั้งนี้ Pregill และ Volkman (1993) ได้สรุปถึงจุดประสงค์ที่สำคัญของการวางผังตามแนวความคิด City Beautiful คือ

1. เพื่อรวมศูนย์กลางการบริการต่างๆ ตามลำดับโครงสร้างการใช้ที่ดินที่กำหนด
2. เพื่อสร้างย่านการค้าหลักและย่านหลักอื่นที่มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพ

3. เพื่อสร้างเมืองที่สะอาด โดยเฉพาะพื้นที่พักอาศัย
4. เพื่อสร้างความเป็นตัวของตัวเองของเมือง ผ่านทางรูปแบบหน้าตาของเมือง
5. เพื่อจัดกลุ่มอาคารที่มีความสำคัญและความสวยงามไว้ด้วยกัน
6. เพื่อสร้างจุดรวมสายตาที่เป็นจุดเด่นของเมือง
7. เพื่อจัดระบบทางสัญจรอย่างเป็นลำดับชัดเจน
8. เพื่อจัดการกับที่ว่างตามความต้องการของชุมชน โดยเน้นกิจกรรมที่ Active มากกว่า Passive
9. เพื่อสงวนรักษาองค์ประกอบของประวัติศาสตร์ของเมือง
10. เพื่อจัดเตรียมระบบที่ดีสำหรับลักษณะของเมืองที่ทันสมัย เช่น สาธารณูปโภคต่างๆ อาคารสูง สำหรับพื้นที่เมืองปัจจุบัน

The Chicago World's Fair ในปี 1893 หรือที่เรียกว่า Columbian Exposition นับเป็นจุดเริ่มต้นของแนวความคิด City Beautiful ในอเมริกา โดยสถาปนิก Daniel H. Burnham ได้นำเอารูปแบบสถาปัตยกรรมคลาสสิกมาใช้ และสร้างทางเดินริมน้ำ (Esplanades) ทางเดินเล่น (Promenades) และพื้นที่ว่างบนพื้นที่ริมน้ำของเมือง Chicago (Catanesi & Snyder, 1988: 20)

The City Beautiful Movement จึงเป็นการนำเอาความคิดด้านศิลปะ (Municipal Art) การปรับปรุงเมือง (Civic Improvement) การออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม (Landscape & Design) มารวมกัน ....ผังเมืองที่เกิดขึ้นจากแนวความคิดนี้ให้ความสำคัญกับการควบคุมถนน ศิลปะในเมือง อาคารสาธารณะและพื้นที่ว่าง ซึ่งจะเห็นได้จากเมืองต่างๆหลายเมือง โดยเฉพาะ Washington D.C. ที่มีการออกแบบอย่างพิถีพิถันด้านมุมมอง ความสมมาตร (Symmetry) และแนวแกน (Axis) ของผัง เช่น อนุสาวรีย์วอชิงตันที่ตั้งอยู่ปลายสุดของสระน้ำ รูปแบบสถาปัตยกรรมที่เป็นทางการ และลักษณะคลาสสิก และขนาดที่แสดงถึงความโอ้อ่าสวยงาม แนวความคิดเหล่านี้เป็นลักษณะเฉพาะของการออกแบบยุค City Beautiful (Levy, 1988: 37)

การนำองค์ประกอบของหลักการ The City Beautiful มาใช้ในการพัฒนาเมืองย่อมเป็นการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนให้เกิดความสวยงาม มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ แต่เนื่องจากแนวความคิดนี้เป็นของประเทศตะวันตก ดังนั้นจึงควรพิจารณาถึงความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ สภาพภูมิอากาศ ลักษณะสถาปัตยกรรมท้องถิ่น ขนาดและสัดส่วนของอาคาร ประเภทของโครงการ ตลอดจนความสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนไทย

## 2.2.2 แนวความคิดในการแก้ปัญหาการจราจร

### การวางแผนระบบการคมนาคม (Planning for Transportation)

การจราจรนับเป็นปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ที่เกิดขึ้นพร้อมกับการขยายตัวของเมือง ปัญหาอดีต อุบัติเหตุ มลภาวะทางเสียงและอากาศ เกิดจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในเมือง Hugh Barton (1998) กล่าวถึงระบบการคมนาคมที่ยั่งยืน (Sustainable Transport) ว่าสามารถแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมและปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นจากการจราจรได้ โดยวัตถุประสงค์หลักของการคมนาคมที่ยั่งยืนคือ การลดระดับมลภาวะ ปรับปรุงการเข้าถึงระบบการขนส่งที่ให้ความสำคัญกับคนมากกว่ารถ เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ลดปริมาณการเดินทาง โดยให้ท้องถิ่นจัดเตรียมสาธารณูปโภคและแหล่งงานภายในชุมชน สร้างทางเดินเท้าที่ปลอดภัย สะดวก นำเดิน ลดการพึ่งพารถยนต์ ซึ่ง Barton ได้เสนอแนวทางในการดำเนินการคือ

- จัดระบบทางเท้า โดยเพิ่มโครงข่ายให้สามารถเชื่อมต่อกับจุดต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะกิจกรรมที่สำคัญ และให้สามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวกและปลอดภัย
- จัดเตรียมระบบทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย ลดความเร็วของการจราจรบนถนน
- เพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ (โดยให้ความสำคัญมากกว่าการจราจรแบบอื่น) ให้สามารถเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองได้สะดวก พร้อมทั้งสามารถเปลี่ยนระบบการเดินทางเป็นบริการแบบอื่น รวมทั้งการเดินและจักรยาน
- เพิ่มพื้นที่ปลอดการจราจร และลดปริมาณการจราจร
- จำกัดการใช้รถยนต์โดยการเข้มงวดเรื่องที่จอดรถในย่านศูนย์กลางที่สำคัญ

หลักการที่สำคัญคือทำอย่างไรให้คนเลิกยึดติดกับรถยนต์ ระบบการขนส่งสาธารณะที่ดี (เช่น รถราง รถไฟฟ้า) ประกอบกับทางเดินเท้าที่สะดวก สวยงาม ตลอดจนการลดจำนวนยานพาหนะอื่น และการคิดค่าจอดรถแพงๆ มาตรการต่างๆ เหล่านี้จะช่วยให้เราเห็นความสำคัญของการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดการใช้รถยนต์ในเมืองลง

Barton (1998) ได้ให้หลักการในการวางแผนด้านการจราจร คือ

- ปริมาณการจราจรไม่ควรเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงถนน หรือทางแยก การจัดการจราจรหรือการก่อสร้างถนนใหม่ นอกจากว่ามีควมจำเป็นที่จะรองรับการพัฒนาใหม่หรือการพัฒนาที่เข้มข้นขึ้น
- การเปลี่ยนระบบถนนควรพิจารณาปริมาณจราจร เพื่อที่จะปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้อยู่อาศัย ผู้คนที่มาจับจ่ายซื้อของ เดินหรือขี่จักรยาน และอำนวยความสะดวกแก่ระบบขนส่งสาธารณะ มากกว่าที่จะเปลี่ยนระบบถนนเพื่อช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางแก่ผู้ใช้รถยนต์
- ปริมาณการจราจรในสภาพปัจจุบันบนถนนในเมืองอาจลดลงได้จากการวางแผนด้านอื่น เช่น การขยายทางเดินเท้าและทางจักรยาน หรือการให้ความสำคัญกับรถโดยสารประจำทางหรือรถราง
- การจัดการระบบการจราจรในเมือง ไม่ควรที่จะมุ่งไปที่การเพิ่มหรือลดความเร็วรถยนต์ แต่ควรคำนึงถึงความพอดีและสม่ำเสมอมากกว่า

Suanne Lennard และ Henry Lennard (1995: 76-77) กล่าวถึงการสร้างสมดุลของระบบคมนาคม(Balance Transportation) ในเมืองว่าการลดความเร็วและผลกระทบของการจราจรในการออกแบบถนน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงระบบการขนส่งมวลชน (Public Transport) และส่งเสริมการเดินและการขี่จักรยานเพื่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ Lennard ได้อ้างถึงกฎ 10 ประการของการวางแผนการคมนาคมของ Harmut Topp (1<sup>st</sup> International Making Cities Livable Conference. Venice, 1985) ดังนี้

1. การวางผังเมืองและระบบการคมนาคมเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับสังคม จิตวิทยา นิเวศวิทยา เศรษฐกิจ สถาปัตยกรรมและวิศวกรรม ทั้งนี้จะต้องสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและคำนึงถึงเด็ก คนแก่ และคนพิการด้วย
2. ความสำเร็จของเมืองไม่ได้ขึ้นอยู่กับจราจรโดยรถยนต์ส่วนบุคคล แต่ขึ้นอยู่กับ การเข้าถึงได้ของทุกคน ตลอดจนความสวยงาม ความเจริญหูเจริญตาของถนนและพื้นที่เปิดโล่ง

3. ระบบการคมนาคมและการใช้ที่ดินจะต้องมีความสมดุล การใช้งานแบบผสม (mixed use) จะช่วยลดระยะในการเดินทาง
4. การใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ด้านพฤติกรรมและปริมาณการจราจร เป็นสิ่งสำคัญในการตัดสินใจ
5. รูปแบบการคมนาคมที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม การเดินเป็นที่นิยมมากกว่าจักรยาน การใช้จักรยานเป็นที่ต้องการมากกว่าระบบขนส่งมวลชน และการใช้ระบบขนส่งมวลชนย่อมดีกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
6. ถนนในเมืองคือพื้นที่โล่งสาธารณะ หน้าที่ของถนน เป็นที่พบปะ เดินเล่น เป็นทางเข้าสู่อาคารต่างๆ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางเท้า จักรยาน ระบบขนส่งมวลชน และรถยนต์ส่วนบุคคล
7. การเพิ่มขึ้นของความหนาแน่น ทำให้ต้องการข้อกำหนดและการควบคุมทางจรรยาจรรยามากขึ้น การเข้มงวดในบางพื้นที่โดยเฉพาะที่จอดรถ จะช่วยควบคุมการจราจรที่ได้ผล
8. สิ่งสำคัญโดยเฉพาะพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง คือการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) และงานสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับขนาดของมนุษย์ (Human Scale) การออกแบบถนนที่ดีจะช่วยลดผลกระทบที่เกิดจากการจราจร
9. ถนนจะต้องให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าและจักรยาน โดยมีทางเดินที่กว้างและมีทางจักรยาน และทางข้ามถนน
10. ควรปลูกต้นไม้ให้กับถนนมากขึ้น รวมทั้งหน้าอาคารและบนหลังคา ต้นไม้จะช่วยปรับปรุงอากาศบนถนน สร้างความสวยงามและช่วยบดบังอาคารที่ไม่สวย

การคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นสำหรับทุกคนในสังคม หลังจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม ทำให้รถยนต์เข้ามามีบทบาทในชีวิตของผู้คนมากขึ้น จนกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การขยายตัวของเมืองที่เอื้อต่อการจราจร มีการสร้างถนนที่กว้างขึ้น ตลอดจนการพัฒนาทางอุตสาหกรรมและการเจริญเติบโตทางทางเศรษฐกิจ ทำให้ปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อสภาพแวดล้อมทั้งทางเสียง ก๊าซพิษ เขม่ารถยนต์ อันเป็นผลเสียต่อคุณภาพชีวิตของมนุษย์ และธรรมชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

การพัฒนาทางด้านระบบคมนาคมขนส่ง จะต้องมีการวางแผนควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับภูมิภาค (Regional Planning) จนถึงการศึกษาของแต่ละเมืองและภายในชุมชน การส่งเสริมนโยบายที่จะทำให้ใช้รถยนต์น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เช่น ที่ทำงานและที่อยู่อาศัยใกล้กัน เพื่อลดเวลาและระยะทาง ระบบขนส่งมวลชนที่สร้างความสะดวกสบายแก่ประชาชนและเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว การให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าและจักรยานภายในชุมชนเพื่อลดมลพิษและการใช้พลังงาน ดังนั้นการวางแผนหลักในการพัฒนาเมืองและการออกแบบชุมชนจะต้องเน้นเรื่องการลดความต้องการในการเดินทาง โดยเฉพาะการใช้รถยนต์ส่วนตัว (Moughtin, 1996)

### 2.2.3 แนวความคิดในการสร้างเอกลักษณ์ให้กับชุมชน

#### ทฤษฎีจินตภาพ (The Image of The City)

Kevin Lynch (1960) ได้ทำการศึกษาจินตภาพของเมือง (Image of The City) โดยได้เสนอแนวความคิดที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อแนวทางการศึกษาเกี่ยวกับจินตภาพทางสภาพแวดล้อม และองค์ประกอบของเมือง Lynch วิเคราะห์ให้เห็นถึงองค์ประกอบที่สำคัญของระบบมโนทัศน์ 3 ประการ ที่มีมักจะเกิดขึ้นพร้อมกันเสมอคือ

1. เอกลักษณ์ (Identity) หมายถึงลักษณะเฉพาะของวัตถุ ที่มีความแตกต่างจากสิ่งอื่น ทำให้สามารถจดจำเพราะความไม่เหมือนกัน
2. โครงสร้าง (Structure) หมายถึงความสัมพันธ์ทางกายภาพหรือรูปแบบของวัตถุ ที่มีความสัมพันธ์ต่อกันหรือต่อผู้ที่พบเห็น
3. ความหมาย (Meaning) หมายถึงความเข้าใจในความหมายของวัตถุของผู้พบเห็น ที่อาจเป็นความหมายทางด้านอารมณ์หรือการสื่อสาร

ส่วนประกอบทั้ง 3 ส่วนนี้มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ในการศึกษาของ Lynch ได้ให้ความสนใจในส่วนของเอกลักษณ์และโครงสร้าง ซึ่งมีความสำคัญต่อการจัดการทางกายภาพ ความเข้าใจและความชัดเจนในด้านเอกลักษณ์ และโครงสร้าง ที่สามารถทำให้เกิดจินตภาพได้ (Imageability)

Lynch ได้เสนอองค์ประกอบของหลักจินตภาพและองค์ประกอบของเมือง (The City Image and Its Elements) ที่จะมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ตามลักษณะทางกายภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงผู้คน และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในเมืองนั้นๆ ความสำคัญขององค์ประกอบต่างๆ ในสภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้สังเกตในการสร้างจิตภาพขึ้นในใจระหว่างตนเองกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ประเภทเมื่อพิจารณาตามลักษณะทางกายภาพ คือ

1. เส้นทาง (Paths) หมายถึง เส้นทางที่ทำให้เราสามารถเดินทางสัญจรไปมาได้ เช่น ถนน ทางเดิน คลอง ทางรถไฟ เป็นต้น Paths เป็นองค์ประกอบที่โดดเด่น เมื่อผู้คนเดินทางผ่านเมือง ระหว่างทางก็จะสามารถสังเกตเห็นสภาพแวดล้อมต่างๆ ไม่ว่าจะบ้าน อาคารบ้านเรือน ต้นไม้ สิ่งของ หรือกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางได้
2. ขอบ (Edges) หมายถึง แนวหรือขอบที่เป็นเส้นยาว ที่ขวางกันระหว่างสิ่ง 2 สิ่ง หรือแบ่งพื้นที่ 2 แห่ง ออกจากกันเป็นแนวยาวต่อเนื่อง เช่น ชายหาด ทางรถไฟ ผนัง หรืออาจหมายถึงแนวรอยต่อที่ปิดกั้นระหว่างส่วนหนึ่งกับอีกส่วนหนึ่ง Edges มักจะใช้เป็นที่แบ่งขอบเขตของพื้นที่ของเมือง ในบางครั้ง Paths ก็สามารถทำหน้าที่เป็น Edges ได้
3. ย่าน (Districts) หมายถึง ย่านหรือบริเวณที่มีกิจกรรมหรือลักษณะทางกายภาพที่คล้ายคลึงกัน และมีความแตกต่างจากบริเวณอื่นๆ มีขนาดค่อนข้างใหญ่ที่ผู้คนสามารถเข้าไปใช้ได้ และมักจะมีลักษณะเฉพาะตัวทั้งภายใน และภายนอกที่สามารถมองเห็นได้ เช่น ย่านเกษตรกรรม ย่านชุมชนเมือง เป็นต้น ลักษณะทางกายภาพที่สำคัญของ Districts ประกอบไปด้วยองค์ประกอบต่างๆ เช่น รูปทรง ที่ว่าง อาคาร ป้าย กิจกรรมต่างๆ ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ เป็นต้น องค์ประกอบเหล่านี้ล้วนมีลักษณะเฉพาะที่สามารถบ่งบอกภาพลักษณ์ของแต่ละเมืองได้

4. ศูนย์ชุมชน (Nodes) หมายถึง จุดหรือตำแหน่งของพื้นที่ในเมืองที่เป็นศูนย์รวมของกิจกรรม เช่น สีแยก จุดตัดของเส้นทางคมนาคม ทางสัญจรที่มารวมกัน จุดเปลี่ยนระบบคมนาคม Node มักจะเป็นที่พลุกพล่านที่มีความสำคัญในการใช้งาน หรือลักษณะที่สำคัญทางกายภาพ เช่น ร้านค้า ห้วมถนน หรือพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร (Enclosed Square) สถานีรถไฟ เป็นต้น
5. ภูมิสัญลักษณ์ (Landmarks) หมายถึง สิ่งที่สามารถมองเห็นได้จากภายนอก ซึ่งสามารถสังเกตเห็นได้ง่าย ทั้งในระยะใกล้และระยะไกลในมุมมองต่างๆ และใช้เป็นตำแหน่งในการอ้างอิงหรือบอกทิศทางได้ เช่น อาคาร ร้านค้า ป้าย ภูเขา อนุสาวรีย์ เป็นต้น Landmark ที่โดดเด่นสามารถเป็นสัญลักษณ์ของเมืองนั้นๆได้

Lynch สรุปผลที่ได้จากการศึกษาเมืองต่างๆ ว่าองค์ประกอบทั้งห้า เป็นส่วนช่วยในการศึกษาลักษณะเฉพาะของเมือง มีประโยชน์ต่อการศึกษารเปรียบเทียบสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองต่างๆ และมีความสำคัญต่อการศึกษารจินตภาพของเมือง โดยสภาพแวดล้อมของเมืองที่เป็นระเบียบเรียบร้อยจะช่วยให้เกิดจินตภาพ (Imageability) ที่ชัดเจนและเข้าใจได้ง่าย จินตภาพของผู้ที่อยู่ในเมืองนั้นจะแสดงถึงการเกิดจินตภาพที่คนส่วนใหญ่ยึดถือเป็นจินตภาพร่วมกันได้

#### 2.2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินริมน้ำ

Breen และ Rigby (1996:13-17) กล่าวถึงความสำคัญขนานน้ำว่า "น้ำเป็นพื้นฐานของวัฒนธรรมของผู้คนชนชั้นต่างๆ ...มันเป็นสถานที่ที่เหมาะสมกับการเฉลิมฉลองและประกอบพิธีต่างๆ ...ผู้คนมักจะเสาะหาพื้นที่ริมน้ำเพื่อประกอบพิธีทางศาสนาหรือเพื่อการพักผ่อน" อารยธรรมที่สำคัญของมนุษย์มักจะเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์และการพัฒนาที่เกิดขึ้นตามริมชายฝั่งทะเล ริมแม่น้ำ ริมทะเลสาบ ...การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำที่เกิดขึ้นใหม่ เกี่ยวข้องกับประเด็นทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์ จากความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี และระบบการขนส่งที่เปลี่ยนไป ทำให้อุตสาหกรรมกระจายตัวไปทั่วโดยเฉพาะย่านชานเมืองที่ราคาที่ดินต่ำ โรงงานไม่จำเป็นต้องอยู่ริมน้ำใจกลางเมืองอีกต่อไป จึงเกิดการพัฒนาริมน้ำ การรื้อถอนอาคารหรือโรงงานที่เสื่อมโทรม การปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยของอาคารริมน้ำ เพราะมนุษย์ยังคงต้องการพื้นที่ว่างอีกมากเพื่อการพักผ่อนและประกอบกิจกรรมต่างๆ

Roy Maan ( 1973 ) ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Rivers in the City เกี่ยวกับการใช้ที่ดินริมน้ำ โดยให้ความสนใจด้านคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ริมน้ำในเขตชุมชนเมือง รวมทั้งการนำเอาที่ดินบริเวณดังกล่าวมาใช้อย่างชาญฉลาด และยกตัวอย่างการใช้ที่ดินผิวดินประเภทในแต่ละภูมิภาคของยุโรปตะวันตกและสหรัฐอเมริกาแถบตะวันออก โดยเป็นการพิจารณาทางด้านนิเวศวิทยา สุนทรียศาสตร์และการพัฒนาของการใช้ที่ดิน

Roy Maan กล่าวว่า ประเทศต่างๆ ในตะวันตกได้พยายามอนุรักษ์สภาพธรรมชาติบริเวณริมน้ำในเขตศูนย์กลางเมือง หรือบริเวณโดยรอบเมืองในเขตเมืองใหญ่ เช่น San Antonio และ Hamburg ก็มีการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่บริเวณริมน้ำไปพร้อมกัน โดยการออกแบบและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณริมน้ำ (Waterfront) เป็นกรณีพิเศษ นอกจากนั้นยังกล่าวถึงมลภาวะทางน้ำของเขตชุมชนเมืองว่ามีผลกระทบต่อสุขภาพ และความเป็นอยู่ของประชากรเมือง รวมทั้งกระทบต่อระบบการไหลของน้ำในพื้นที่ริมน้ำและบริเวณลุ่มแม่น้ำทั้งหมด อันเกี่ยวพันไปถึงน้ำใต้ดิน ทะเล และสิ่งมีชีวิตในโลกนี้ด้วย จนกลายเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม

ที่วิกฤติอยู่ทุกวันนี้ โดยสาเหตุของการเกิดมลภาวะจะมาจากมนุษย์ที่อยู่อาศัยและทำมาหากินบนพื้นดินซึ่ง  
สิ่งปฏิกูลลงน้ำ

ในขณะที่เด็วชุมชนเมืองที่อยู่ริมน้ำก็มีรูปแบบของตัวเองผ่านประวัติศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นฟาร์ม บ้าน  
เรือน โรงงานอุตสาหกรรม และสาธารณูปโภคต่างๆ เราสามารถพบผลงานที่เป็นประวัติศาสตร์และมรดกทาง  
สถาปัตยกรรม และที่ริมแม่น้ำเองที่ทำให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงามตามความคิดสร้างสรรค์ที่เข้ากับธรรมชาติ  
ริมฝั่งแม่น้ำเป็นสิ่งสวยงามที่ไม่สามารถจะหาสิ่งอื่นมาแทนได้ และเป็นสถานที่ที่ผู้คนในชุมชนแสวงหาโอกาส  
ออกมาข้างนอกเพื่อพักผ่อน ออกกำลังกาย หรืออยู่ตามลำพัง

เมื่อมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ความเข้าใจต่อผลกระทบ  
ด้านสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ยังมีน้อย การเติบโตทางอุตสาหกรรมจึงทำให้เกิดปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมตามมา ซึ่ง  
แต่เดิมไม่ว่าจะเป็นการเดินทางของคนหรือการขนส่งสินค้า จะใช้ทางน้ำเป็นหลัก พื้นที่ริมแม่น้ำจึงถือเป็นจุดที่มีความ  
ความสะดวกในการเข้าถึงสูงมาก การใช้ที่ดินในชุมชนเมืองบริเวณริมแม่น้ำจึงมีความหนาแน่นสูง โดยเฉพาะ  
โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งต้องการความสะดวกในการขนถ่ายวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต และต้องการใช้น้ำใน  
ขั้นตอนการผลิต หรือถ่ายเทของเสียจากโรงงาน ฉะนั้นในจุดประสงค์หลักของโครงการแต่ละโครงการจะต้อง  
เลือกระหว่างการผลิตที่ทำให้เกิดมลภาวะโดยการทิ้งของเสียลงแม่น้ำโดยตรง หรือการผลิตที่มีการบำบัดของ  
เสียก่อนระบายลงสู่มแม่น้ำลำคลอง

พื้นที่ริมน้ำจะได้รับผลกระทบจากโครงการที่เป็นอันตรายต่อระบบนิเวศน์ การรบกวนการ และคุณค่าทางทัศนียภาพที่สวยงามของพื้นที่ริมน้ำที่จะหายไป ดังนั้นจึงสมควรได้รับการดูแล และป้องกันจากการใช้ที่  
ดินไม่เหมาะสม และทำลายสภาพแวดล้อม

กิจกรรมหลายอย่างที่ต้องการตั้งอยู่ริมน้ำ เพื่อใช้น้ำในการผลิตและถ่ายเทของเสีย สามารถกำหนดให้  
อยู่ลึกเข้าไปจากริมน้ำ ซึ่งแม้ว่าจะเพิ่มต้นทุนในการผลิต แต่ก็คุ้มค่างกับสิ่งแวดล้อมและสังคม วิธีการเดียวที่จะ  
ทำให้เกิดการประหยัดในระยะยาว และกระตุ้นให้สาธารณะชนสนใจอย่างกว้างขวาง คือแต่ละคนจะต้องช่วย  
กันรักษาแหล่งทรัพยากรธรรมชาติให้มากที่สุด และใช้เท่าที่จำเป็น ดังนั้นถ้าทุกคนยอมรับเป็นหน้าที่ของตนที่  
จะดูแลโลก ถือเป็น การวางแผนระยะยาว และถ้าทุกคนคำนึงถึงการลงทุนทางสิ่งแวดล้อม สังคม และความ  
สูญเสียจากการนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ ก็จะทำให้เกิดข้อตกลงของคนในสังคมว่า

1. ต้องยกเลิกหรือลดการนำเอาทรัพยากรที่ไม่สามารถสร้างขึ้นได้อีกมาใช้ (พื้นที่ริมแม่น้ำ, สัตว์ป่า, แร่ธาตุ)
2. ป้องกันการทำลายคุณภาพน้ำ อากาศ และสภาพภูมิทัศน์
3. นำเอาน้ำและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ ที่ใช้แล้วมาใช้ซ้ำ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
4. ใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทอย่างสูงสุด ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย แหล่งงาน และระบบ สาธารณูปโภคของชุมชน และพัฒนาให้มนุษย์สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันโดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมด้วย

จากข้อตกลงดังกล่าว จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ ต้องได้รับความร่วมมือจากชุมชนในการ  
แสวงหาเครื่องมือที่จะนำมาใช้จัดการสิ่งแวดล้อม ได้แก่ วิธีทางด้านเศรษฐกิจ ข้อบังคับ การวางแผน  
และเทคนิคต่างๆ รวมทั้งเทคโนโลยีใหม่ๆ

Roy Maan ยังกล่าวถึงการควบคุมเพื่อปกป้องพื้นที่ที่รึมน้ำให้มีสภาพดีเหมือนเดิม คือ

- ต้องรักษาพื้นที่ที่รึมน้ำไว้ให้ได้มากที่สุด เพื่อการนันทนาการ ระบบนิเวศน์ และรักษาทัศนียภาพที่สวยงามไว้
- ต้องเปิดมุมมองภูมิทัศน์ของแม่น้ำให้ได้มากที่สุด เพื่อที่จะรักษาแนวขอบของแม่น้ำไว้ และไม่ควรรอนุญาตให้ก่อสร้างอาคารริมน้ำเป็นเหมือนกำแพงบังวิว ความสูงของอาคารควรควบคุมให้อยู่ในขอบเขต และอาคารสามารถมีความสูงเพิ่มขึ้นได้ตามระยะที่ห่างจากขอบแม่น้ำออกไป อาคารสูงจะต้องเว้นที่ว่างและเปิดให้มีมุมมองสู่น้ำ

แม่น้ำถือเป็นพื้นที่แหล่งสุดท้ายของพื้นผิวโลกในเขตชุมชนเมือง ที่ยังหลงเหลือที่ว่างให้มนุษย์เข้าไปประโยชน์และก่อให้เกิดความสุขได้ แม่น้ำเป็นระบบนิเวศน์ที่ต้องการการอนุรักษ์เป็นอันดับแรก พื้นที่ที่รึมน้ำจึงเป็นความหวังสูงสุดของมนุษย์ในการเริ่มต้นที่จะชุบชีวิตสิ่งแวดล้อมทางกายภาพของชุมชน จึงสมควรอย่างยิ่งที่เราจะต้องดูแลรักษาเป็นอย่างดี

### 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับตลาดสด (งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง)

ตลาดสด เป็นองค์ประกอบสำคัญขั้นพื้นฐานในโครงสร้างการจัดหาบริการให้กับชุมชนเมือง ตลาดสดและชุมชนเมืองจึงเกิดขึ้นและพัฒนาควบคู่กัน บทบาทของตลาดสดนอกจากบริการขายสินค้าประเภทอาหารสดให้กับประชาชนที่อยู่อาศัยในระยะใกล้ และเป็นที่รวมของผลผลิตทางการเกษตรขั้นต้นและแปรรูปจากแหล่งผลิตจากอาณาบริเวณที่อยู่ห่างไกลออกไปโดยรอบแล้ว ตลาดสดที่มีความสำคัญสูงขึ้นไปจะมีบทบาทในการให้บริการต่อประชาชนในพื้นที่ขนาดใหญ่จนถึงระดับภาคได้ โดยลักษณะการให้บริการจะเปลี่ยนไปเป็นการขายส่งสินค้าจำนวนมากให้กับผู้ซื้อที่เป็นผู้ค้าย่อย เพื่อนำไปขายปลีกในตลาดสดต่างๆ ....เมื่อชุมชนเมืองขยายตัวพัฒนาไปสู่ความทันสมัย ตลาดสดและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องก็จำเป็นต้องปรับตัวตาม ตลาดสดที่ปรับตัวไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจ ก็จำเป็นต้องเลิกกิจการไป เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับตลาดสดด้วยกันที่มีอยู่ได้ และโดยเฉพาะที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในรูปแบบใหม่ๆ ที่ดึงดูดและอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าได้มากกว่า (เกียรติ จิวกุล, 2541: 255)

จากงานวิจัยของ เกียรติ จิวกุลและคณะ (2525) เรื่อง "ตลาดในกรุงเทพฯ การขยายตัวและพัฒนาการ" ได้ให้ความหมายของตลาดไว้ว่า ตลาดหมายถึงสถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งหรือหลายสถานที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กันในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง ที่มีทำเลเหมาะสมเป็นองค์ประกอบเป็นองค์ประกอบของพื้นที่ชุมชนที่เป็นย่านศูนย์กลาง (Central Place) มีหน้าที่ใช้สอยเพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการเป็นประจำ เป็นเรื่องทางเศรษฐกิจ การทำมาหากิน และการจับจ่ายใช้สอยของประชาชนในเขตพื้นที่ของชุมชนหนึ่ง ตลาดเป็นส่วนหนึ่งของสังคม เป็นแหล่งแลกเปลี่ยนข่าวสาร ความรู้ และความคิดต่างๆ เนื่องจากเป็นสถานที่แห่งเดียวที่ประชาชนแทบทุกคนมีส่วนร่วมในการใช้สอย ตลาดจึงสามารถสะท้อนให้เห็นสภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพที่ผสมผสานกันอยู่ รวมทั้งวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานและการเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้งของกิจกรรมในพื้นที่

และการศึกษาของเกียรติ จิวกุลและคณะ ได้จัดลำดับของตลาดตามลักษณะของสินค้า กิจกรรมทำเลที่ตั้ง องค์ประกอบทางกายภาพ และขนาดของชุมชน คือ

1. ตลาดระดับชุมชนขนาดเล็ก (ตลาดปากซอย) เป็นบริเวณการค้าที่ตั้งอยู่ใกล้บ้าน เช่นหน้าปากซอย มีเพียงบริเวณค้าขายเล็กๆ มีสินค้าจำนวนน้อยๆ เช่น กาแฟ ขนม กับข้าว ก๋วยเตี๋ยว



2. ตลาดระดับกลุ่มชุมชน (ริมถนนสายสำคัญ) เป็นตลาดที่เป็นกิจลักษณะ คือประกอบไปด้วย อาคารตลาดสด ตึกแถว และหาบเร่แผงลอย มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย ให้ความสำคัญกับทางเข้าออก ที่จอดรถ และมีรถรับจ้าง เป็นที่น่าสังเกตว่าตลาดระดับนี้มักจะตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของถนน
3. ตลาดระดับสี่มุมเมือง เป็นตลาดที่อยู่ในย่านชานเมืองที่มีชุมชนขนาดใหญ่ตามถนนสายหลักที่สำคัญที่เชื่อมต่อกับตัวเมือง เพื่อทำหน้าที่ให้บริการแก่พื้นที่ชานเมืองในทิศต่างๆ ตลาดในระดับนี้จะประกอบด้วยตลาดหลายๆตลาด ตึกแถว อาคารพาณิชย์ หาบเร่แผงลอยจำนวนมาก มีสินค้าหลากหลายและมีปริมาณมาก ร้านค้าที่มีสินค้าเฉพาะจะเกาะกลุ่มกันเป็นย่าน มีการจราจรขนส่งที่คับคั่งอยู่ตลอดเวลา

ในอนาคตตลาดยังคงมีความสำคัญ และมีความสัมพันธ์อยู่กับชีวิตคนไทยตราบที่อาหารยังเป็นสิ่งจำเป็นต่อชีวิต แต่ด้วยการพัฒนาทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจ ทำให้รูปการค้าและบริการเปลี่ยนไป ตลาดบางแห่งอาจถูกแทนที่ด้วยซูเปอร์มาเก็ต ศูนย์การค้า และมินิมาร์ท ที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาที่ผ่านมา กระจายอยู่เกือบทั่วทุกเมือง ตลาดสดในรูปแบบใหม่ดังกล่าวให้บริการสินค้าที่คัดเลือกคุณภาพ สะอาด กึ่งสำเร็จไปจนถึงปรุงแต่งสำเร็จ สะดวกในการเข้าถึง มีที่จอดรถเพียงพอ มีสินค้าและบริการที่หลากหลายกว่า รวมถึงความสบายและปลอดภัยที่ลูกค้าได้รับจากระบบอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ด้วยเหตุนี้เองจากความไม่สะดวกและข้อบกพร่องของตลาดสดที่เป็นอยู่ ก่อนที่ตลาดสดจะหายไป จึงควรที่จะมีการปรับปรุงดูแลรักษาตลาดที่มีอยู่ในปัจจุบัน ให้อยู่ในสถานะที่สามารถจะแข่งขันกับกับรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไป การแก้ปัญหาที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกสบายโดยเฉพาะการเข้าถึง ความสกปรก ตลอดจนการบริการอื่นๆ เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบของการใช้ชีวิตของคนในสังคมปัจจุบัน ในขณะที่ยังคงรักษารูปแบบการค้าขายที่เป็นเอกลักษณ์ของไทยเอาไว้ การให้ความสำคัญในการพัฒนาตลาดสดโดยเฉพาะลักษณะทางกายภาพ จึงน่าจะเป็นทางออกที่จะช่วยรักษาให้ตลาดสดสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

## 2.4 สรุปแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเป็นขบวนการพัฒนาเมือง เพื่อเปลี่ยนแปลงแก้ไขและซ่อมแซมพื้นที่ของเมืองในส่วนที่เสื่อมโทรม หรือมีปัญหาต่อการใช้งานทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่ากับศักยภาพ การใช้ประโยชน์ไม่เหมาะสมหรือผิดประเภท ในขณะที่การพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างรวดเร็ว เมืองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันสภาพแวดล้อมรอบๆ ตัวเราก็เสื่อมโทรมและถูกทำลายอยู่ตลอดเวลา การจัดการและการวางแผนเพื่อพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ไม่ได้เลิกต่อไป การขาดการวางแผนและการควบคุมและการจัดการที่ดี เป็นปัญหาที่สำคัญของการพัฒนาเมืองในประเทศไทยตลอดเวลาที่ผ่านมา การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองหรือชุมชนเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยให้ยกระดับคุณภาพของชีวิตประชาชนให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น สามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้อย่างเหมาะสม และเกิดประโยชน์ตรงกับความต้องการทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนนั้นๆ

The New Urbanism เสนอแนวความคิดในการปรับปรุงชุมชน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนา ลักษณะทางกายภาพเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของมนุษย์และสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับชุมชน ในขณะที่หลัก

การของเมืองน่าอยู่ก็มีแนวความคิดที่สอดคล้องกับแนวความคิด New Urbanism โดยเฉพาะการสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อพัฒนาให้ชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน แม้ว่าหลักการ 11 ข้อ ที่องค์การอนามัยโลกได้กำหนดไว้จะเป็นองค์ประกอบขั้นพื้นฐานที่เอื้ออำนวยในการสร้างความน่าอยู่แก่ชุมชน แต่องค์ประกอบเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ ก็ต่อเมื่อมีการทำงานประสานกันอย่างต่อเนื่องของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง เช่นเดียวกับที่ New Urbanism ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาตั้งแต่ระดับภาค (Region) จนถึงระดับเล็กลงไปเป็นชุมชน ย่าน และถนนแต่ละสาย

ตัวอย่างของเมืองที่มีการพัฒนาโดยการปรับปรุงฟื้นฟูเพื่อสร้างความสวยงามให้กับเมือง มีให้เห็นในเมืองแถบยุโรปและอเมริกา เช่น ปารีสและวอชิงตัน แนวความคิด City Beautification แสดงถึงความสำคัญในการออกแบบและวางผังเมืองที่มีลักษณะเฉพาะ เพื่อสร้างจุดเด่นและเน้นพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งอาคารสำคัญของเมือง รวมไปถึงการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบต่างๆ ของสภาพแวดล้อมเมือง ไม่ว่าจะเป็นที่ว่าง รูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารต่างๆ ในเมือง งานศิลปะ เช่น รูปปั้น น้ำพุ เสาไฟ จนถึงการใช้วัสดุบุผิวอาคารปูพื้นถนน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นองค์ประกอบทางกายภาพที่จะช่วยสร้างสรรคสภาพแวดล้อมของเมืองให้มีความสวยงามและน่าอยู่

ระบบคมนาคมนับเป็นสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งของการพัฒนาเมือง การขาดการวางแผนด้านการจราจรทำให้เมืองมีปัญหาคือ ตามมามากมาย ไม่ว่าจะเป็นปัญหามลพิษ ความปลอดภัย ความสิ้นเปลืองพลังงานและการลงทุนในการแก้ไขปัญหา และความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตโดยตรงของผู้คนในชุมชน การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับระบบการคมนาคมขนส่ง

สำหรับพื้นที่ว่างริมน้ำและตลาดสดนั้น นับว่าเป็นสถานที่สาธารณะที่สำคัญของชุมชน ควรค่าแก่การรักษาและพัฒนา ปรับปรุงฟื้นฟูให้อยู่ในสภาพที่ดีเหมาะสมกับการใช้งาน ในปัจจุบัน

ดังนั้นสามารถสรุปหลักการที่สำคัญของแนวคิด และทฤษฎีต่างๆ ที่จะนำมาใช้ในการกำหนดแนวความคิดในการแก้ปัญหา เพื่อปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมเก่าเทศบาลเมืองสุพรรณบุรี ได้ดังนี้

1. การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชน (The New Urbanism และ Livable City)
  - การให้ความสำคัญกับทางเท้า ระบบทางจักรยาน และระบบขนส่งมวลชน เพื่อแก้ปัญหาการจราจร ประหยัดพลังงาน และลดมลพิษ
  - การสนับสนุนรูปแบบการใช้งานแบบผสมในพื้นที่และอาคาร (Mixed use) เพื่อสร้างกิจกรรมที่หลากหลาย และพัฒนาระบบเศรษฐกิจที่ยั่งยืน
  - การให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางสังคม และการพักผ่อน
  - การปรับปรุงศูนย์กลางเมือง เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น
2. การแก้ปัญหาด้านการจราจร (Planning for Transportation)
  - จัดระบบทางเดินเท้า และจักรยานที่ดี สะดวก ปลอดภัย
  - ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่ดี สะดวกเข้าถึงง่าย
  - จำกัดปริมาณการจราจรในพื้นที่สำคัญ โดยเฉพาะย่านใจกลางเมือง
  - วางแผนโครงข่ายระบบถนนที่ดี
  - สร้างภูมิทัศน์ที่สวยงามริมถนน เพื่อความร่มรื่นและช่วยดูดซับมลพิษ

- ลดระยะเวลา และปริมาณในการเดินทาง (Jobs and Housing Balance และ Mixed use)
- 3. การพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองที่สวยงาม (The City Beautification)
  - สร้างงานศิลปะขึ้นในพื้นที่สาธารณะ เช่น รูปปั้น น้ำพุ เป็นต้น
  - ให้ความสำคัญกับพื้นที่เปิดโล่ง และพื้นที่ริมน้ำ โดยเฉพาะเพื่อการพักผ่อน และการจัดภูมิทัศน์
  - สร้างจุดเด่นของเมือง เช่น แนวแกน จุดรวมสายตา
  - ปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรมของชุมชน
- 4. องค์ประกอบที่จะสร้างจินตภาพหรือเอกลักษณ์ของเมือง (The Image of The City) เพื่อนำมาใช้
  - ในการวิเคราะห์โครงสร้างเมืองทั้งด้านกิจกรรมและลักษณะทางกายภาพ
  - เอกลักษณ์ (Identity), โครงสร้าง (Structure), ความหมาย (Meaning)
  - เส้นทาง (Path) ขอบ (Edge) ศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ย่าน (District) จุดหมายตา (Landmark)
- 5. ความสำคัญของพื้นที่ริมน้ำและตลาดสด
  - พื้นที่ริมน้ำมีภูมิทัศน์ที่สวยงามตามธรรมชาติ เหมาะแก่การพักผ่อนหรือออกกำลังกาย
  - ควรให้ความสำคัญกับพื้นที่ริมน้ำ โดยเฉพาะการจัดองค์ประกอบทางภูมิสถาปัตยกรรม และการเปิดมุมมองสู่น้ำ
  - ตลาดสดนับเป็นศูนย์กลางกิจกรรมที่สำคัญของชุมชน ควรค่าแก่การดูแลรักษา
  - การปรับปรุงฟื้นฟูตลาดสดให้ทันสมัย สะดวก สะอาด จะช่วยให้ตลาดสามารถดำรงอยู่ได้ท่ามกลางเศรษฐกิจ และรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไปในปัจจุบัน และให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนที่มีรูปแบบวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปด้วย