

สำนักพิมพ์สมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ

กรณีศึกษา เขตบางกะปิ

A STUDY TO DEVELOPE AND IMPROVE ON URBAN LANDSCAPE

IN A BUSINESS AREA CASE STUDY :

BANGKAPI DISTRICT



นายอภิชาติ ใจแก้ว

MR.APICHIT JAICAEW

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2539

ISBN 974-621-600-7

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน..... 26178
วัน, เดือน, ปี 10 ต.ค. 2539

สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
และมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

A STUDY TO DEVELOPE AN IMPROVE ON URBAN LANDSCAPE
IN A BUSINESS AREA CASE STUDY:
BANGKAPI DISTRICT



A THESIS SUBMITTE IN PARTHAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING PROGRAM IN URBAN AND
ENVIRONMENTAL PLANNING
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
1996
ISBN 974-621-600-7

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ กรณีศึกษา เขตบางกะปิ
นักศึกษา	นายอภิชาติ ใจแก้ว
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ดร.นิติชาญ ปลื้มอารมย์
ระดับการศึกษา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
ภาควิชา	สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
	การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ.	2539

บทคัดย่อ

โดยส่วนใหญ่แล้วการใช้ที่ดินเพื่อดำเนินการธุรกิจการค้ามุ่งผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจมากกว่าการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชนเมือง อันเป็นผลให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ความแออัดของชุมชนเมืองบริเวณย่านธุรกิจ การขาดแคลนพื้นที่ว่างเพื่อบริการในด้านการสัญจร การพักผ่อนหย่อนใจ และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ ในการศึกษาได้พิจารณาเลือกย่านธุรกิจการค้า เขตบางกะปิ บริเวณเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร เป็นกรณีศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ ป้องกันปัญหา และรองรับการขยายตัวในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ สาละสำคัญของเรื่องที่ศึกษาในวิทยานิพนธ์นี้ประกอบด้วย

1. การศึกษาหลักการและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา และปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ ในด้านสุนทรียภาพและประโยชน์ใช้สอยที่เหมาะสมไปใช้เป็นแนวทางแก้ไข และป้องกันปัญหาที่มีประสิทธิภาพบริเวณย่านธุรกิจการค้าชุมชนเมืองบางกะปิ
2. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านต่างๆ ของชุมชนเมืองบางกะปิ และบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา รวมทั้งแผนพัฒนาและนโยบายที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนเพื่อให้ทราบภาพรวมของสภาพปัญหาปัจจุบันที่เกิดขึ้น ศักยภาพและแนวโน้มในอนาคต
3. การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาวิจัย เป็นการวิเคราะห์ ของฐานข้อมูล สถานภาพปัจจุบันในด้านต่างๆ เช่น การใช้ที่ดิน, การจราจร, สภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ ของพื้นที่ศึกษา เพื่อหาข้อสรุปประเด็นหลักในการกำหนดแนวคิดในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจสามารถกำหนดแผนพัฒนาได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- จัดเตรียมพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสาธารณะ ให้เพียงพอแก่ความต้องการในปีเป้าหมาย 2544 ตามศักยภาพของพื้นที่ศึกษาโดยใช้ระบบโครงข่ายการสัญจรเป็นตัวชี้้นำการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพของคลองและถนนเชื่อมโยง การใช้ที่ดิน (Land Use) ของพื้นที่ศึกษา

- พื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์และวัฒนธรรมริมน้ำให้มีคุณค่าและประโยชน์ใช้สอยยิ่งขึ้น

- ส่งเสริมกิจกรรมการค้าปลีก ต้องการจัดระบบการสัญจรทางเท้าสายหลักและสายรองให้ชัดเจนสะดวกสบายสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้าและพักอาศัย.

- ควบคุมการขยายตัวของย่านการค้าให้เกาะกลุ่มกัน เพื่อสะดวกในการใช้สอยและบริการไม่ให้พัฒนาย่านธุรกิจการค้าในลักษณะตามแนวถนน (Ribbon Development) โดยการใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือ พื้นที่พัฒนาเป็นบริเวณพักอาศัยที่มีคุณภาพเป็นแนวป้องกันการขยายตัว

- ส่งเสริมให้มีพื้นที่ว่างเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภายในชุมชนพักอาศัยและบริเวณย่านการค้าทั้งในด้านความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยที่เหมาะสม

4. การสรุปผลการศึกษา โดยนำแผนพัฒนาภูมิทัศน์มาแสดงกรณีตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา ข้อเสนอแนะมีดังนี้

- การพัฒนาที่ว่างที่เป็นเส้นทางสัญจร ได้แก่ จัดทางเดินทะเลลูลือก, ทางเดินเท้าเต็มรูป, จัดระบบทางเดินเท้าบริเวณย่านการค้า และลำคลองแสนแสบเชื่อมโยงกับการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

- การพัฒนาการใช้ที่ดินระดับย่าน ได้แก่ ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ, ย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอนบริเวณรามคำแหง, พื้นที่ต่อเนื่องระหว่างศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิและย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอนบริเวณรามคำแหงปัจจุบันเป็นชุมชนพักอาศัยหนาแน่นมาก

- การฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ ได้แก่ ควบคุมมลพิษทางอากาศ, ปรับปรุงคุณภาพในด้านสุนทรียภาพ, ความปลอดภัย และความรู้สึกปลอดภัยในการรับรู้สภาพแวดล้อม, อนุรักษ์สิ่งปลูกสร้างด้านประวัติศาสตร์ และ วัฒนธรรมริมน้ำ ของพื้นที่ศึกษา

ผลการศึกษาในครั้งนี้เป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจชุมชนเมืองบางกะปิให้ได้คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดี และยังเป็นกรณีตัวอย่างในการพิจารณาศึกษาสำหรับย่านธุรกิจบริเวณชุมชนเมืองอื่นๆ ในอนาคต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา **III** ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Thesis Title	A Study to Develop and Improve on Urban Landscape in a Business Area. Case Study : Bangkapi District
Student	Mr. Apichit Jaikaew
Thesis Advisor	Dr. Nitichan Pleumarom
Level of Study	Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and Environmental Planning
Department	Urban and Regional Planning Faculty of Architecture King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang
Year	1996

ABSTRACT

Most of commercial land use is expected to bring economic benefits rather than to safeguard a healthy environment. Particularly in urban business districts, commercial activities have considerably contributed to environmental deterioration, such as congestion, lack of open space, recreation areas, and general landscape degradation.

Bangkapi District, located on the medium strip of the Bangkok Metropolitan Area, has been selected as a case study for this thesis to study such problems and to explore possibilities for landscape improvement and sustainable development in the future. The objectives are:

1. To study various principles and theories related to landscape development in business districts which might be appropriate to efficiently solve environmental problems and to improve landscape development in Bangkapi urban business district.
2. To gather primary data of Bangkapi urban area by taking into account related development plans and policies in order to identify and understand the present conditions and problems as well as development trends and future potentials.
3. To analyse the existing data base, for example, in terms of land use, traffic, environmental and landscape conditions in the area, aimed at providing a concept for landscape development in the business district.

The analysis focuses on the following aspects:

- Provision of an adequate system of open spaces and recreation areas to support the growing population (based on 2001 estimates), to improve traffic networks, and to make more efficient use of waterways and roads in land use planning for the study area;

- Rehabilitation of the natural landscape and culture along waterways in terms of environmental quality and usefulness;

- Improvement of the retail business area and establishment of a convenient pedestrian network, including main and secondary walkways, linking business and residential areas;

- Control of growth of the business district and prevention of further ribbon development by proper zoning of different land uses, such as commercial, residential and recreational uses;

- Upgrading of open spaces for recreation and ecological recovery in residential and business areas to improve aesthetic quality and usefulness;

4. In the conclusion, recommendations for the conceptualization of a landscape development plan in the study area are made as follows:

- To develop a network of open spaces, including the provision of sidewalks in the business district and other walkways which efficiently link Khlong Saen Saep and other areas;

- To develop a zoning plan including the central business district at Bangkapi market, the ribbon-like business area along Ramkhamhaeng Road, as well as the area between these two commercial centers, which is now a dense residential area;

- To rehabilitate the environment, by improving environmental safety standards and taking measures to control air pollution, to conserve historic buildings and cultural assets along waterways, and to upgrade the aesthetic quality of the study area in general;

It is hoped that this study on landscape development in Bangkapi district will contribute to better quality of life and a healthier environment in this area and can serve as a model for study and planning in other urban business districts as well.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ก็ด้วยความกรุณาจากอาจารย์นิติชาญ ปลื้มอารมย์ อาจารย์วิชัย เดชสังวรรณ, อาจารย์เลิศวิทย์ รังสิรักษ์ ที่ให้ความคิดและแนวทางในการวิจัย ครั้งนี้เป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณ คุณมาลี แม่นมินทร์ หัวหน้าฝ่ายวางแผนพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร, พี่อรพิม พิมเจริญ ที่ได้ชี้แนะแนวทางและอนุเคราะห์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

ขอขอบคุณพี่ ๆ น้อง ๆ เพื่อน ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย เจ้าหน้าที่บัณฑิตศึกษา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ที่ให้ความร่วมมือ และประสานงานจนวิทยานิพนธ์สำเร็จด้วยดี



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	IV
กิตติกรรมประกาศ.....	VI
สารบัญ.....	VII
สารบัญตาราง.....	XII
สารบัญแผนที่.....	XIV
สารบัญแผนภูมิ.....	XV
สารบัญภาพ.....	XVI
คำนิยามของศัพท์ที่ใช้.....	XVIII

บทที่

1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาของโครงการและเหตุผลในการวิจัย.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.4 วิธีการศึกษา.....	2
1.5 กระบวนการศึกษา.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
1.7 ข้อจำกัดในการศึกษาที่อาจจะเกิดขึ้น.....	3
2 นโยบายของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539).....	4

บทที่	หน้า
2.2 นโยบายเกี่ยวกับสวนสาธารณะและที่พักผ่อนหย่อนใจ ในผังเมืองรวม.....	5
2.3 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2535-2539).....	6
3 ทฤษฎีแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ ย่านธุรกิจการค้า.....	11
3.1 ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์	11
3.2 ที่ว่างที่เป็นสวนและบริเวณพักผ่อนหย่อนใจ (Park & Recreation).....	13
3.2.1 ลำดับชั้นของสวนสาธารณะ (The Function Hierarchy of Park)	13
3.2.2 แนวทางการจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นที่ว่างสาธารณะ	17
3.3 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน เพื่อการพาณิชย์กรรม	18
3.3.1 แนวความคิดเกี่ยวกับแรงดึงดูดทางการค้า	18
3.3.2 รูปแบบเขตธุรกิจการค้า	19
3.3.3 ลักษณะธุรกิจการค้าปัจจุบัน	21
3.4 พฤติกรรมเคลื่อนที่ของประชากรภายในเมือง	21
3.5 แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรฐาน และรูปแบบเส้นทาง การสัญจรย่านธุรกิจย่านธุรกิจการค้า	24
3.6 แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า	34
3.6.1 วิธีป้องกันรักษา (Conservation)	34
3.6.2 วิธีการบูรณะและฟื้นฟู (Rehabilitation)	36
3.6.3 วิธีการรื้อถอนและสร้างใหม่	37

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	42
4.1 ประวัติและวิวัฒนาการ.....	42
4.2 ที่ตั้งและขนาดของพื้นที่	43
4.3 ประชากร	44
4.4 การใช้ที่ดิน	44
4.5 ระบบคมนาคมขนส่ง	52
4.6 กรรมสิทธิ์ที่ดิน	54
4.7 การขออนุญาตก่อสร้างอาคารและประเภทของอาคาร ที่ขออนุญาตก่อสร้าง.....	55
4.8 บริเวณที่มีคุณค่าทางด้านภูมิทัศน์และวัฒนธรรม	60
4.9 เหตุเดือนร้อนรำคาญด้านภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อม ย่านธุรกิจการค้า	62
4.10 โครงการพัฒนาของรัฐและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอันมีผล ต่อศักยภาพและแนวโน้มในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา	70
5 วิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพเพื่อกำหนดแนวทางในการ พัฒนาภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า	77
5.1 การเติบโตของชุมชนเมืองและการค้าบริเวณพื้นที่ศึกษา	77
5.1.1 จำแนกกลุ่มย่านธุรกิจการค้าเดิม	77
5.1.2 สภาพทั่วไปและปัญหาย่านธุรกิจการค้าของ พื้นที่ศึกษา	77
5.1.3 บทบาทของย่านการค้าของชุมชนเมืองบางกะปิ	82
5.1.4 ข้อเสนอสนับสนุนในการพัฒนา และปรับปรุงภูมิทัศน์ย่าน ธุรกิจการค้าของพื้นที่ศึกษา.....	82

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5.2 สภาพแวดล้อมภูมิทัศน์โดยรวม	83
5.2.1 องค์ประกอบด้านภูมิทัศน์เพื่อให้เกิดสภาพ (image) ที่ชัดเจนของ Kevin Lynch	83
5.2.2 พื้นที่สวนสาธารณะและกิจกรรมนันทนาการ	86
1. ปริมาณสวนสาธารณะ	86
2. การกระจายตัวของสวนสาธารณะและรัศมีบริการ	96
3. กิจกรรมนันทนาการในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา.....	97
5.2.3 การสำรวจความต้องการพื้นที่ เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ บริเวณย่านธุรกิจการค้าชุมชนเมืองบางกะปิ	97
5.3 การวางแผนพัฒนาภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา	99
5.3.1 กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการ การพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจชุมชนบางกะปิ.....	99
5.3.2 การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล	100
5.3.3 กำหนดแผนพัฒนา	100
5.3.4-5 จัดเตรียมภาพการพัฒนา ประเมินผล และกำหนด ทางเลือกของแผน	100
5.3.6 การจัดทำกลวิธีกรดำเนินการและกำหนดเวลา	104
1. แนวทางในการจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาและ ปรับปรุงภูมิทัศน์ของ พื้นที่ศึกษา	104
2. การดำเนินการในการกำหนดมาตรการจัดภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา ...	104
3. กำหนดระยะเวลาดำเนินการให้เป็นไปตามแผน	105
5.4 ข้อเสนอแนะแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณย่านธุรกิจ การค้า ชุมชนบางกะปิ	109

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5.4.1 การพัฒนาที่ว่างที่เป็นเส้นทางสัญจร (Path)	109
5.4.2 การพัฒนาการใช้ที่ดินระดับย่าน (District)	116
5.4.3 การฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์.....	120
5.5 ตัวอย่างแนวทางการวางผัง และออกแบบภูมิทัศน์พื้นที่ศึกษา.....	128
6 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	138
6.1 ผลที่ได้จากการศึกษา.....	138
6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุง บริเวณพื้นที่ศึกษา.....	139
6.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคต.....	140
บรรณานุกรม.....	141
ประวัติผู้เขียน.....	144

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 แสดงจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร จำแนกกระยะเขต ปี พ.ศ. 2521, 2526, 2530, 2534 การเปลี่ยนแปลงของประชากร ปี พ.ศ. 2526-2534 และความหนาแน่นปี 2534.....	45
2 แสดงการใช้ที่ดินของเขตบางกะปิ จำแนกตามประเภทกิจกรรม เป็นรายแขวง ผลการสำรวจภาคสนามในปีงบประมาณ 2539.....	46
3 แสดงสถิติที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 6 (2530-2534).....	50
4 แสดงการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประเภทการใช้ ที่ดินเป็นรายเขตปี พ.ศ. 2529	51
5 แสดงประเภทการใช้สอยอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2530-2534.....	56
6 แสดงจำนวนและพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร เขตบางกะปิ ปี พ.ศ. 2529-2534.....	58
7 แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกา โดย The National Recreation and Park Association.....	89
8 แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ของอังกฤษ โดย Greater Condon Development Plan.....	90
9 แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกา โดย Josph De Chiara.....	91
10 แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ของอังกฤษ โดย Georage Nez.....	92
11 แสดงมาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากรสำหรับประเทศไทย โดยหน่วยงานต่าง ๆ	93
12 แสดงมาตรฐานปริมาณของสวนสาธารณะต่าง ๆ ในประเทศไทย.....	94
13 แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะลำดับต่าง ๆ ในประเทศไทยของ กรมผังเมือง.....	95

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา XII นี้ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
14	แสดงความต้องการความกว้างของทางเดินเท้า..... 112
15	แสดงเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของการเลื่อนไหลทางเท้า กับอัตราความเร็วในการเดิน และพื้นที่ทางเท้าที่ใช้ต่อ 1 คน..... 115
16	แสดงเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของการเลื่อนไหลบนบันได กับอัตราความเร็วในการเดินทาง และพื้นที่บันไดที่ใช้ต่อ 1 คน..... 115



สารบัญแนที่

หน้า

1	แสดงการแบ่งเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร และการใช้ที่ดินตามผังเมืองรวมของเขตบางกะปิ.....	47
2	แสดงระบบคมนาคมของพื้นที่ศึกษาและโครงการพัฒนาของรัฐอันมีผลต่อศักยภาพในการพัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	53
3	แสดงการหลุดตัวของที่ดินบริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก และข้อเสนอโครงการป้องกันน้ำท่วมของกรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการในปัจจุบัน.....	69
4	แสดงย่านธุรกิจการค้าของบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	79
5	แสดงการใช้ที่ดินปัจจุบัน และกิจกรรมของพื้นที่ศึกษา.....	80
6	แสดงระบบคมนาคมบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	81
7	แสดงสารูปและคุณภาพมุมมอง.....	85
8	แสดงผังเสนอแนะปรับปรุงโครงสร้างสิ่งแวดล้อมภูมิทัศน์.....	108

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
1 แสดงลำดับขั้นของสวนสาธารณะที่ควรจัดให้มีในชุมชนเมือง.....	14
2 แสดงกระบวนการวางผัง และออกแบบภูมิทัศน์ชุมชนเมือง.....	40
3 แสดงกระบวนการตัดสินใจโดยประชาชน.....	41
4 แสดงพื้นที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร รายเขตปี พ.ศ.2530 - 2535.....	57



สารบัญภาพ

หน้า

1	แสดงรูปแบบการเดินทางภายในเมืองตามลักษณะการใช้ที่ดิน.....	23
2	แสดงการจัดการบริเวณถนนสายหลัก.....	25
3	แสดงการใช้ที่ดิน.....	63
4	แสดงการใช้อาคารและกิจกรรมบนถนนรามาธิบดี.....	64
5	แสดงการใช้ที่ดินบริเวณสองฝั่งคลองแสนแสบ.....	65
6	แสดงเหตุเดือนร้อนราคาที่ดินด้านภูมิทัศน์.....	66
7	แสดงองค์ประกอบภูมิทัศน์.....	67
8	แสดงประเภทของพื้นที่ว่างเพื่อการพัฒนา.....	68
9	แสดงการคาดการณ์พื้นที่ตามแนวทางรถไฟ.....	103
10	แสดงขนาดร่างกายมนุษย์โดยเฉลี่ยในการใช้ทางเท้าในลักษณะต่าง ๆ กัน.....	114
11	แสดงระยะเว้นห่างของมนุษย์ที่มนุษย์พึงพอใจตามสภาพการณ์ต่าง ๆ.....	114
12	แสดงการวางแผนระยะยาวเพื่อแก้ไขปัญหาการเติบโตของย่านการค้าตามแนวถนน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาจราจรและสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์.....	129
13	แสดงการเชื่อมโยงทางเดินเท้าบริเวณถนนสายหลักและคลอง.....	130
14	แสดงการตัดถนนเลียบเมือง บริเวณย่านการค้า.....	131
15	แสดงพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์โดยวิธี Share living space, Clustering.....	131
16	แสดงการรวมกลุ่มอาคารเพื่อช่วยลดจุดเข้าออก และทำให้พื้นที่ภายในย่านการค้าเป็นระบบมากขึ้น.....	132
17	ทางเดินเท้าเต็มรูป และองค์ประกอบ Street Furniture.....	133
18	แสดงแผนการสัญจรทางเท้าตามแนวคลองแสนแสบซึ่งเชื่อมตวย่านการค้า และพักอาศัย.....	134

สารบัญภาพ · (ต่อ)

หน้า

19 แสดงแนวความคิดในการใช้พื้นที่ทางเท้า, ปลุกต้นไม้, จัดวางพื้นที่ชายของการใช้พื้นที่ได้บันไดสะพานลอยทางข้าม, การจัดวางทางขึ้นลงสะพานลอยคนข้าม และป้ายรถเมล์.....	135
20 แสดงการใช้ต้นไม้ช่วยในการกำหนดอาณาเขตและแบ่งกลุ่ม.....	137
21 แสดงการออกแบบการแบ่งลำดับของอาณาเขตการครอบครองโดยใช้พื้นผิว (Texture).....	137



นิยามของศัพท์ที่ใช้

1. ภูมิทัศน์ (Landscape) หมายถึง การจัดวางผังสิ่งปลูกสร้างบนพื้นผิวดินทั้งหมด โดยคำนึงถึงที่โล่ง (open space) และสิ่งแวดล้อมอันจะเกิดผลกระทบต่อชุมชนเมืองน้อยที่สุด ซึ่งความหมายจะตรงกันข้ามกับ Seascape.

2. ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscape) หมายถึง สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ปรากฏในพื้นที่ที่มีประชากรอยู่อย่างหนาแน่นพอสมควร พอที่จะเรียกได้ว่า ชุมชนเมืองหรือเมืองซึ่งเน้นการรับรู้ด้วยประสาทตา

3. สารูป (Image) หมายถึง ภาพรวมของสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่ปรากฏอยู่ในใจหลังจากที่บุคคลหนึ่ง ๆ ได้เห็นสิ่งนั้นแล้ว ดังนั้นสารูปของเมืองก็คือภาพรวมของเมืองนั้น ๆ ที่บุคคลจะจำได้หลังจากที่ได้ไปเยี่ยมชมเมืองนั้นมาแล้ว ซึ่งภาพรวมของเมืองจะเกิดขึ้นได้ด้วยความขัดแย้งของการรวมตัวขององค์ประกอบ 5 ประการคือ เส้นทาง (Path), ขอบเขต (Edge), ย่าน (District), ที่รวมกิจกรรม (Node) และที่หมายตา (Landmark)

4. เส้นทาง (Path) หมายถึง ทางสัญจรเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกันของผู้คนและยานพาหนะ ได้แก่ ถนน, แม่น้ำ, คลอง, ทางเข้าที่ใช้เป็นทางสัญจรของเมือง

5. ขอบเขต (Edge) หมายถึง แนวเชื่อมต่อระหว่างของที่มีความแตกต่างกันสองสิ่ง เช่น ขอบเขตของเมืองได้แก่แนวที่เห็นได้ จากความแตกต่างของความหนาแน่น, บรรยากาศและกิจกรรม

6. ย่าน (District) หมายถึง บริเวณที่เป็นที่รวมของสิ่งทีคล้ายคลึงกัน เช่น ย่านพักอาศัยเป็นบริเวณที่มีบ้านพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ย่านธุรกิจมักมีอาคาร การจราจร และคนเดินหนาแน่น

7. ที่รวมกิจกรรม (Node) หมายถึง บริเวณที่มีการรวมตัวของสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างหนาแน่นกว่าบริเวณอื่น ๆ เช่น ตลาดเป็นบริเวณที่มีผู้คนและการจราจรหนาแน่น, บริเวณสี่แยกเป็นบริเวณที่ถนนมาตัดกันมีการจราจรหนาแน่นกว่าบริเวณอื่น

8. ที่หมายตา (Landmark) หมายถึง สิ่งที่มีความเด่นจากสิ่งอื่น ๆ ที่สามารถใช้เป็นจุดอ้างอิงหรือจุดสังเกตได้จากระยะไกล เช่น อนุสาวรีย์, ภูเขา, หอคอย หรืออาจสังเกตได้ในระยะใกล้ เช่น ทะเล, ลานกว้าง, อาคารที่มีสิ่งแปลกออกไปจากอาคารอื่น ๆ

8. ที่หมายตา (Landmark) หมายถึง สิ่งที่มีความเด่นจากสิ่งอื่น ๆ ที่สามารถใช้เป็นจุดอ้างอิงหรือจุดสังเกตได้จากระยะไกล เช่น อนุสาวรีย์, ภูเขา, หอคอย หรืออาจสังเกตได้ในระยะใกล้ เช่น ทะเล, ลานกว้าง, อาคารที่มีสิ่งแปลกออกไปจากอาคารอื่น ๆ

9. ย่านธุรกิจการค้า (Business Area) หมายถึง บริเวณพื้นที่ในชุมชนเมืองที่มีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ เพื่อกิจกรรมทางด้านการค้าและบริการ โดยเป็นลักษณะกลุ่มชนมารวมกันเพื่อทำกิจกรรมนั้นรวมทั้งพื้นที่ประกอบอื่น ๆ ที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ถนน, ที่จอดรถ, ที่พักผ่อนเล่นนันทนาการ

10. ทางเดินเท้า (Pedestrian Mall) หมายถึง บริเวณพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นแนวหรือเส้นทางใช้เป็นทางเดินสาธารณะ เป็นเส้นทางที่ปลอดจากการจราจร และยานพาหนะต่าง ๆ หรืออาจจะเป็นลานโล่งในย่านการค้าใจกลางเมืองก็ได้ โดยมีการบริการด้านการขนส่งด้วยการขนส่งมวลชนหรือการขนส่งสาธารณะหรือรถส่วนตัว



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการและเหตุผลในการวิจัย

เมื่อพิจารณาศึกษาถึงการใช้พื้นที่บริเวณย่านธุรกิจ มีการขยายตัวไปตามทิศทางการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากสภาพทางด้านสังคม เศรษฐกิจ การเพิ่มของประชากร รวมถึงสภาพแวดล้อมกายภาพ ได้ส่งผลกระทบต่อระบบที่สำคัญอีกหลาย ๆ ด้านด้วยกัน เช่น ปัญหาสุขภาพจิต ความตึงเครียด สิ่งแวดล้อมเป็นพิษ การสูญเสียทรัพยากรอันมีค่าโดยเฉพาะพื้นที่ว่างอันได้แก่ พื้นที่ว่างบริเวณด้านหลังของพื้นที่ย่านธุรกิจที่ยังขาดการพัฒนาไปในแนวทางที่ถูกต้อง พื้นที่สอง ผังแม่น้ำลำคลอง พื้นที่ตามแนวถนนเพื่อระบบการสัญจรทางเท้า สวนสาธารณะที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งของรัฐแลเอกชนเพื่อใช้สอยและพักผ่อนหย่อนใจ ผ่อนคลาย ความเครียดในชีวิตประจำวัน ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้นับเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชากรที่อาศัย อยู่บริเวณย่านธุรกิจ หรือนอกพื้นที่ที่เข้ามาทำกิจกรรมต่าง ๆ ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่แออัดและเสื่อมโทรมได้ ในการศึกษาผู้ดำเนินการวิจัยได้เน้น ถึงความสำคัญของปัญหา อิทธิพลและผลกระทบที่เกี่ยวข้องรวมถึงแนวทางหรือวิธีการ ที่จะนำมาซึ่งพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อหาแนวทางในงานด้านภูมิทัศน์ (Landscape) ช่วยแก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้นโดยกำหนดรูปแบบลักษณะและขอบเขตสำหรับการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ อันจะเป็นประโยชน์ในการศึกษาเขตอื่น ๆ ต่อไป

1.2.2 ศึกษาวิเคราะห์ถึงศักยภาพความเป็นไปได้ และแนวโน้มที่จะดำเนิน การพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา เพื่อจะได้กำหนดทิศทางในการวางแผน และมาตรการควบคุมการใช้ ที่ ดิ น บริเวณ ย่าน ธุรกิจ ในอนาคต

1.2.3 เพื่อกำหนดมาตรการในทางปฏิบัติ อันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนา และปรับปรุง ภูมิทัศน์ย่านธุรกิจเพื่อให้เกิดปัญหาทางสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อประชากร ในชุมชนเมืองน้อยที่สุด

1.2.4 เพื่อเป็นแนวความคิดในการวางแผนภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมบริเวณชุมชนเมือง ย่านธุรกิจ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

บริเวณที่ศึกษา (Study Area) คือ พื้นที่เขตบางกะปิ บริเวณย่านธุรกิจการค้า โดยถือตามเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีสภาพทางกายภาพต่อเนื่องกันรวมถึงมีอิทธิพลโดยตรงต่อพื้นที่บริเวณศึกษาเท่านั้น

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหาของการศึกษา

(1) ศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพทั่วไปของเขตบางกะปิ เป็นข้อมูลหลัก ส่วนเศรษฐกิจและสังคมเป็นข้อมูลประกอบเพื่อแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการศึกษาวิจัยนี้ เพื่อเป็นแนวคิดในการวางแผนและหลักเกณฑ์ในการออกแบบภูมิทัศน์ ย่านธุรกิจการค้า คำนี้ถึงพื้นที่ว่างเพื่อใช้สอยและพักผ่อนหย่อนใจสาธารณะ โดยศึกษาตัวอย่างจากมาตรฐานสากลของต่างประเทศ (Casestudy)

(2) ศึกษากฎหมาย, นโยบาย, สภาพปัญหาและกิจกรรมที่มีผลโดยตรงในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์

(3) เพื่อเสนอแนะแนวทางความเป็นไปได้ ในการกำหนดรูปแบบ ในการวางผังและออกแบบภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscape) ย่านธุรกิจการค้า กรณีผังเฉพาะ

1.4 วิธีการศึกษา

1.4.1 ศึกษาจากข้อมูลจากเอกสาร

1.4.2 ศึกษาจากการสำรวจ และสังเกตการณ์ข้อมูลที่ทำกรสำรวจเอง

(1) การสัมภาษณ์

(2) การส่งแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(3) การสำรวจด้วยตนเอง

1.5 กระบวนการศึกษา

1.5.1 ศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.5.2 ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษา

1.5.3 วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น โดยใช้ทฤษฎีและแนวความคิดต่าง ๆ ที่ได้ ศึกษาเพื่อสรุป ปัญหาต่าง ๆ รวมถึงศักยภาพของพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ

1.5.4 คาดคะเนบทบาทและรูปแบบการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ ในอนาคต

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ชุมชนเมือง (Urban Landscape)

1.6.2 สามารถที่จะแก้ปัญหาในด้านการวางผัง ที่เกิดความผิดพลาดในพื้นที่ และความสับสนในด้านต่าง ๆ ให้มีความเป็นเอกภาพในผังรวมทั้งหมดและให้เหมาะสมกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

1.6.3 เกิดสารูป (Image) และเอกลักษณ์ (Identity) ในส่วนต่าง ๆ ทำให้เกิดความประทับใจของผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษา

1.6.4 สามารถใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นศิลปะและขนบธรรมเนียมพื้นเมืองด้วย

1.7 ข้อจำกัดในการศึกษาที่อาจจะเกิดขึ้น

ในประเทศไทยปัจจุบันนี้ งานภูมิทัศน์เมือง (Urban Landscape) ยังไม่มีความแพร่หลายมากนัก แต่ในต่างประเทศหลายประเทศมีการคำนึงถึงและมีการ วางแผนระยะยาวด้วย อันเป็นผลให้เมืองเหล่านั้นได้ถูกแปลงสภาพแวดล้อมให้เป็นแหล่งที่งดงามน่าอยู่น่าอาศัย คุณภาพชีวิตโดยรวมดีขึ้น หลายเมืองในประเทศไทยมีการคำนึงถึงทัศนภาพในการออกแบบภูมิทัศน์บ้างพอสมควร แต่มักจะมองเป็นจุด ๆ และเน้นในด้านความสวยงามมากกว่าการใช้สอยจริง หรือสารูปโดยรวมของเมือง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเรายังติดอยู่กับความคิดดั้งเดิมว่าการตกแต่งภูมิทัศน์ของเมือง คือการจัดสวนหย่อมสวย ๆ เท่านั้นเอง

บทที่ 2

นโยบายของรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539)

การพัฒนาประเทศในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ที่ผ่านมาได้ประสบผลสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ อัตราเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสูงเกินกว่าเป้าหมายที่คาดไว้ โดยมีอัตราเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 11.7 ต่อปี ขณะเดียวกันการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ได้ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทางสังคมของประเทศ และก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาหลายประการ กล่าวคือ ปัญหาการกระจายรายได้และการกระจายความเจริญที่ไม่สมดุลระหว่างภาคมหานคร และภาคชนบท การระดมใช้ทรัพยากรธรรมชาติในอัตราที่สูงยังผลให้เกิดการร่อยหรอ และเสื่อมโทรมอย่างรวดเร็ว การขยายกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายด้านก่อให้เกิดปัญหามลพิษ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 จึงจำเป็นต้องกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศให้เป็นรากฐานสำหรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องยั่งยืนและมีความสมดุลต่อไป

วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาประเทศในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7

(1) รักษาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อให้การเจริญเติบโตเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีเสถียรภาพ

(2) การกระจายรายได้และกระจายการพัฒนาไปสู่ภูมิภาค และชนบทให้กว้างขวางยิ่งขึ้น

(3) เร่งรัดพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์หลักทั้ง 3 ประการข้างต้น จึงกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในเชิงปริมาณและคุณภาพ ดังต่อไปนี้

1. เป้าหมายการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
2. เป้าหมายการเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ
3. เป้าหมายการกระจายรายได้
4. เป้าหมายด้านคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม

ซึ่งในวัตถุประสงค์และเป้าหมาย จะเห็นว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติฉบับที่ 7 ได้ให้ความสำคัญทางด้านรักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้คุณภาพชีวิตของ ประชาชนดีขึ้น จึงได้กำหนดแนวนโยบายการพัฒนา ดังนี้

การพัฒนาคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ มุ่งบรรเทาปัญหาที่เกิดจาก การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางสังคมจากสภาพสังคมชนบทมาสู่สังคมเมือง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางประชากร ตลอดจนการสร้างเทคโนโลยีสมัยใหม่อย่างรวดเร็ว จึงกำหนดนโยบายการ พัฒนา 5 ด้าน ได้แก่

1. นโยบายการศึกษาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
2. นโยบายการสาธารณสุขเพื่อพัฒนาระดับคุณภาพชีวิต
3. นโยบายการพัฒนาสังคม จิตใจ และวัฒนธรรม
4. นโยบายการพัฒนาสิ่งแวดล้อม
5. นโยบายการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ

(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2534)

2.2 นโยบายเกี่ยวกับสวนสาธารณะและที่พักผ่อนหย่อนใจในผังเมืองรวม

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดหาและพัฒนาสวนสาธารณะ และที่พักผ่อนหย่อนใจไว้ดังนี้

(1) กรุงเทพมหานคร ควรดำเนินการจัดเตรียมให้มีสวนลักษณะต่าง ๆ กระจายในพื้นที่ที่ยังขาดแคลนให้ทั่วถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสวนสาธารณะขนาดเล็กและสนามเด็กเล่น ซึ่งควรมีกระจาย อยู่ทั่วไปในแต่ละเขต

(2) การจัดหาพื้นที่ที่อยู่ติดแม่น้ำลำคลอง ซึ่งเป็นที่ลุ่มและน้ำท่วมถึงโดยธรรมชาติ ตลอดจน บริเวณซึ่งมีปัญหา น้ำท่วมหรือน้ำขังอยู่เป็นประจำ เพื่อจัดทำเป็นสวนพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งจะเป็น การเสริมระบบการป้องกันน้ำท่วมได้อีกทางหนึ่ง

(3) การส่งเสริมการใช้พื้นที่ว่างตามสถานที่ราชการ วัด ตลอดจนพื้นที่ ว่าง ซึ่งเป็นผลพลอย ได้จากโครงการต่าง ๆ เช่น ที่ว่างใต้ทางด่วน ริมทางรถไฟ และโครงการระบายน้ำ ฯลฯ มาใช้ ประโยชน์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจด้วย

(4) สนับสนุนนโยบายและโครงการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นนโยบายหนึ่งที่จะสามารถสงวนพื้นที่ไว้ เพื่อใช้ประโยชน์ในการพักผ่อนหย่อนใจได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นพื้นที่ซึ่งอยู่ในพื้นที่ชั้นในเมือง ซึ่งมีความขาดแคลนที่พักผ่อนหย่อนใจ และการจัดหาพื้นที่ใหม่ก็ทำได้ลำบาก เนื่องจากข้อจำกัดด้านเศรษฐกิจ(สำนักผังเมือง พ.ศ.)

สรุปได้ว่าสวนสาธารณะ และที่พักผ่อนหย่อนใจเป็นกิจกรรมที่กรุงเทพมหานครยังขาดแคลนนโยบายผังเมืองรวม จึงสนับสนุนให้ท้องถิ่นดำเนินการจัดหาให้เพียงพอแก่จำนวนประชากร ที่มีอัตราการเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในย่านชุมชนหนาแน่น ทั้งนี้ให้พิจารณาในพื้นที่แต่ละเขตบริเวณแม่น้ำลำคลองที่ลุ่มน้ำท่วมขังโดยธรรมชาติ ที่ว่างตามสถานที่ราชการ วัด และบริเวณโบราณสถาน

2.3 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2535-2539)

สาระสำคัญของแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 ประกอบด้วยวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แนวทาง และแผนพัฒนา

วัตถุประสงค์หลักของแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4

- เพื่อให้กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงามและน่าอยู่มากขึ้น
- เพื่อสร้างความเป็นธรรมในสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อผู้ด้อยโอกาสพัฒนาคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐาน
- เพื่อให้กรุงเทพมหานครเป็นฐานหลัก ที่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจของชาติให้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

สำหรับเป้าหมายกรุงเทพมหานครต้องการพัฒนาคุณภาพชีวิตและการรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อม พัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการและแก้ไขปัญหาการจราจร รวมถึงการพัฒนา ระบบการบริหารและการคลัง ดังนั้นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายดังกล่าวข้างต้น จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนากรุงเทพมหานครในด้านต่าง ๆ รวม 5 แผนสาขา ดังนี้

1. แผนสาขาสีเขียวและสิ่งแวดล้อม
2. แผนสาขาการใช้ที่ดินระบบจราจรและสาธารณูปโภค

3. แผนสาขาทรัพยากรมนุษย์และสังคม
4. แผนสาขาการบริหารและการปกครอง
5. แผนสาขาการคลัง

ในแผนสาขาสิ่งแวดล้อม ได้กล่าวถึง ปัญหาความเสื่อมโทรมของคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนปัญหามลพิษต่าง ๆ เช่น ปัญหาน้ำท่วม น้ำเสีย ขยะมูลฝอยและมลภาวะอากาศ ทั้งจากที่อยู่อาศัย โรงงานอุตสาหกรรมและการคมนาคม ซึ่งปัญหาเหล่านี้มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก กรุงเทพมหานครถือเป็นภารกิจหลักในการคุ้มครองดูแลในเรื่องสภาพแวดล้อมของประชาชนจึงได้กำหนดรายละเอียด เป็นแผนงานการพัฒนา 5 ด้าน คือ

(1) แผนงานพัฒนาสภาวะแวดล้อม

- รณรงค์ให้ประชาชน และองค์กรเอกชนร่วมมือกันในการปรับปรุงแก้ไขสภาวะแวดล้อมในด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งเสนอให้มีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหา
- ปรับปรุงสภาวะแวดล้อมของเมือง เช่น ส่งเสริมการปลูกต้นไม้ในที่สาธารณะ กรุงเทพมหานคร และที่เอกชนให้มากยิ่งขึ้น การปรับปรุงคูคลองสาธารณะเพื่อใช้ประโยชน์และเพิ่มความสวยงามแก่เมือง ตลอดจนควบคุมการขุดตักหน้าดินเพื่อเป็นการรักษาสมดุลทางธรรมชาติ
- ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อพัฒนาและป้องกันมิให้มีการทำลายสภาวะแวดล้อม นอกจากนี้จะได้กำหนดมาตรการทั้งในด้านกฎหมายและวิธีอื่น ๆ เพื่อควบคุมความไม่เป็นระเบียบของบ้านเมืองทั้งในด้านหาบเร่ แผงลอย การรुक้ำพื้นที่สาธารณะ การติดตั้งป้ายโฆษณา ปัญหาจากกองวัสดุและเศษวัสดุก่อสร้าง
- จัดหาและก่อสร้างสาธารณะให้เพิ่มมากขึ้น

(2) แผนงานป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- กำหนดมาตรการทางผังเมือง เพื่อควบคุมการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยการออกผังเมืองเฉพาะและการควบคุมอาคารควบคุมการใช้ที่ดิน ดำเนินการสงวนและพัฒนาพื้นที่ว่าง
- ในด้านการป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ กำหนดโครงการใช้ การก่อสร้างในการพัฒนาระบบป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำ พร้อมทั้งจัดทำแผนรวมป้องกันเพิ่มเติม และผลักดันให้โครงการนี้มีผลในทางปฏิบัติโดยมีรัฐบาลให้การสนับสนุน นอกจากนี้จะได้พัฒนา

ด้านเทคโนโลยีเพื่อขยายประสิทธิภาพศูนย์ป้องกันน้ำท่วม กรุงเทพมหานคร ให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ กรุงเทพมหานคร

- ประสานความร่วมมือจากรัฐบาล และหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน เพื่อร่วมมือกันแก้ไขปัญหาการสงวนพื้นที่รับน้ำ และปัญหาแผ่นดินทรุด

(3) แผนงานกำจัดน้ำเสีย

- กำหนดมาตรการทางด้านกฎหมาย ในการควบคุมการระบายน้ำ ทั้งของอาคารบางประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

- เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงาน การจัดการและการประสาน งานกับหน่วยงานทุกระดับในการปรับปรุงเครื่องมือตรวจสอบน้ำทิ้ง การปรับปรุงห้องปฏิบัติการตลอดจนการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น

- สนับสนุนให้มีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย รวมในพื้นที่ชุมชนหนาแน่นตามแผนหลักที่ได้ศึกษาไว้รวมทั้งการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียจากกองขยะ โดยสนับสนุนให้ภาคเอกชนมาร่วมลงทุนตามรูปแบบที่กำหนดไว้ของทางกรุงเทพมหานคร

4. แผนงานการจัดการขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูลและของเสียที่เป็นอันตราย

- เพิ่มประสิทธิภาพและพัฒนาระบบการบริหาร การจัดการเกี่ยวกับการกำจัดขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลให้เหมาะสมและถูกสุขลักษณะ

- ศึกษาและพัฒนาวิธีดำเนินการเกี่ยวกับการกำจัดขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง

- สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุน หรือดำเนินการร่วมกับกรุงเทพมหานคร ในเรื่องการจ้างเหมาเก็บขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูล

5. แผนงานป้องกันแก้ไขมลพิษทางอากาศและเสียง

- ปรับปรุงมาตรการทางกฎหมาย ให้กรุงเทพมหานครสามารถดำเนินการในการควบคุมแหล่งมลพิษ และเสียงในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- เพิ่มประสิทธิภาพหน่วยงานต่างๆ ของกรุงเทพมหานครในการ ตรวจเฝ้าระวัง และแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

- ส่งเสริมให้มีศูนย์ข้อมูลสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นศูนย์ประสานงานในการดำเนินการต่าง ๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

- รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความรู้ตระหนักและให้ความร่วมมือในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

แผนสาขาการใช้ที่ดินระบบจราจรและสาธารณูปโภคได้กล่าวถึงปัญหา ความขัดแย้งและไม่มีระเบียบในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในขณะที่ด้วยกันสมรรถนะการให้บริการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานตลอดจนการจัดโครงข่ายถนนยังไม่สามารถเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ และไม่ได้สัดส่วนกับยานพาหนะที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนต่างประสบปัญหาทางการจราจรขนส่ง จึงได้กำหนดรายละเอียดเป็นแผนงาน การพัฒนา 2 ด้าน คือ

(1) แผนงานผังเมืองและการใช้ที่ดิน

- สนับสนุนการกำหนดและออกมาตรการทางผังเมือง เพื่อกำหนดการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

- บูรณะ ปรับปรุง และฟื้นฟูบริเวณพื้นที่เฉพาะแห่ง ที่มีสภาพเสื่อมโทรมให้มีการใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่า

- สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการปรับปรุง และบริหารการจัดการประสานโครงข่ายการบริการพื้นฐานระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล

- ส่งเสริมบทบาทภาคเอกชน ให้เข้าร่วมรับภาระจัดโครงข่าย บริการพื้นฐานเชื่อมต่อระหว่างที่ดินจัดสรรกับโครงข่ายสาธารณะ โดยเพิ่มมาตรการควบคุมในข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน พ.ศ.2530

(2) แผนงานจัดระบบจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภค

- พัฒนาโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงเป็นระบบ เพื่อลดความคับคั่งใน การจราจรและปรับปรุงการก่อสร้างพื้นผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดี โดยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านสาธารณูปโภค

- พัฒนาระบบการควบคุมจราจรเป็นพื้นที่ (ATC) ให้มีประสิทธิภาพ

- สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามา มีบทบาทร่วมลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในพื้นที่ชั้นใน

- ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ และขั้นตอนการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน (แผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 4 ปี)

จากการศึกษาแนวทางของแผนฉบับนี้ได้ให้ความสำคัญทางด้านภูมิทัศน์ ชุมชนเมือง (Urban Landscape) ในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น จึงมีการสอดคล้อง กับการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ เขตบางกะปิ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- บทที่ 3

ทฤษฎีแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา และปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า

3.1 ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์

Ott Romney กล่าวไว้ ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ ที่สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ

- ความต้องการทางด้านร่างกาย ๆ ได้แก่ การนอน การรับประทานอาหาร ฯลฯ
- ความต้องการทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ การทำงาน ฯลฯ
- ความต้องการทางด้านจิตวิทยาพักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ การเล่นกีฬา, การพักผ่อนใน สวนสาธารณะ การเดินเล่น ฯลฯ

จากความต้องการของมนุษย์ก่อให้เกิดการใช้พื้นที่ในเมือง ซึ่งได้แบ่งพื้นที่ของเมืองออกเป็น 3 พื้นที่สำคัญคือ

- ที่ทำงาน (Work Areas) ประกอบด้วยพื้นที่บางส่วนของเมืองที่เป็นโรงงานอุตสาหกรรม ที่ทำการค้าการบริการ ฯลฯ
- ที่อยู่อาศัย (Living Areas) ประกอบด้วยบ้านเรือนที่อยู่อาศัย รวมทั้ง สาธารณูปการของชุมชนได้แก่ ร้านค้าภายในชุมชน สนามเด็กเล่น สวนสาธารณะของชุมชน โรงเรียน ฯลฯ
- ที่พักผ่อน (Leisure Areas) ประกอบด้วยพิพิธภัณฑ์ ห้างสรรพสินค้า สนามกีฬา สวนสาธารณะขนาดใหญ่ และบริเวณที่อนุรักษ์ธรรมชาติ (Stuart.F.Chapin Jr. 1957:291)

ในพื้นที่ทั้ง 3 ประเภทใหญ่ ๆ ในแต่ละพื้นที่ก็มีกิจกรรมของมนุษย์มากมายหลายอย่างซึ่งส่วนมากแสดงออกมาในรูปของประเภทการใช้ที่ดิน สำหรับกิจกรรมนั้น ๆ ของผู้ที่อยู่อาศัยในเมืองเป็นผู้ทำให้เกิดการใช้ที่ดิน เพื่อความต้องการดังกล่าว ซึ่ง William-I. Goodman (1963:111-112) ได้รวบรวมหลักและการปฏิบัติด้านการวางผังเมือง โดยแบ่งประเภทการใช้ที่ดินออกเป็น 8 ประเภท ใหญ่ ๆ คือ

- ที่อยู่อาศัย (Residential)
- โรงงานอุตสาหกรรม (Manufacturing)
- การคมนาคม (Communication) การขนส่ง (Transportation) และสาธารณูปโภค

(utilites)

- การค้า (Trade)
- การบริการ (Service)
- การบันเทิง (Entertainment) วัฒนธรรมและการพักผ่อนหย่อนใจ (Culture and Recreational)
- การเกษตรกรรม (Resource production and Extraction)
- ที่ดินซึ่งยังไม่ได้พัฒนาแหล่งน้ำ (Undeveloped land and water areas)

กิจกรรมที่กระทำในช่วงเวลาต่าง ๆ มีทั้งกิจกรรมที่ใช้สถานที่ภายในอาคาร (Indoor) และภายนอกอาคารสถานที่ (Outdoor) ที่เป็นที่ย่างสาธารณะของเมือง (Public space) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความต้องการของชีวิตในเมือง (Urban life) ซึ่ง Lawrence Halprin (1963:11) ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

- ชีวิตเพื่อสังคมมีการสัมพันธ์ติดต่อกับคนอื่น ๆ และเปิดเผยตัวเอง (Extrovert) ซึ่งได้แก่ ชีวิตของผู้คนตามท้องถนน ที่ว่างกว้าง ๆ อย่างพลาซ่า (Plaza) ในสวนขนาดใหญ่ ศูนย์กลางบริเวณต่าง ๆ แหล่งพาณิชยกรรม ผู้คนที่เดิน อยู่ตามร้านค้า ตามร้านอาหาร ชีวิตเหล่านี้ส่วนใหญ่อยู่ภายนอกอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ ของเมือง ซึ่งจะมีคนมากมายมีการติดต่อกัน มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองเป็นไปตามธรรมชาติของมนุษย์ที่ต้องการอยู่ร่วมกันเป็นสังคม
- ชีวิตเพื่อความเป็นส่วนตัว (Privacy) ไม่เป็นทางการ (Informal) ปิดตัวเอง (Introvert) ต้องการความสงบเงียบ ต้องการออกไปจากผู้คนที่มากมายเพื่อหาความสงบและพักผ่อน

อ.จามรี อาระยานิมิตตกุล อาจารย์ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้แบ่งที่ว่างของเมืองออกเป็น 3 ประเภทกว้าง ๆ ได้แก่

- ที่ว่างที่มีลักษณะเป็นลานโล่ง (The Square)
- ที่ว่างที่เป็นถนนเป็นเส้นทางสัญจร (The Street)
- ที่ว่างที่เป็นสวนหรือสวนสาธารณะ (The Park)

3.2 สวนสาธารณะและการพักผ่อนหย่อนใจ (Park & Recreation)

จากสภาพการณ์ปัจจุบัน และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของประจำวัน พบว่าสวนสาธารณะมีบทบาทหน้าที่และหน้าที่แตกต่างกันออกไป และความขาดแคลนจำนวนและขนาดเนื้อที่ทำให้ประชาชนส่วนมากไม่สามารถเดินทางไปใช้อย่างสะดวก กิจกรรมที่จัดไว้ในสวนสาธารณะยังไม่ดึงดูดใจให้เข้าไปพักผ่อนและประโยชน์ใช้สอย ยังไม่ครอบคลุมความต้องการของประชาชนโดยทั่วไปได้ สวนสาธารณะและบริเวณพักผ่อนหย่อนใจภายในเมืองเป็นสิ่งจำเป็นที่ช่วยให้เมืองมีความสวยงาม ร่มรื่น เป็นบริการทางสังคม ซึ่งมีผลทั้งทางร่างกายและจิตใจ จึงควรให้มีความสนใจ และมีการวางแผนการสร้างหรือจัดหาในระยะยาวและล่วงหน้าก่อนที่เมืองจะแออัด หนาแน่นจนเป็นอุปสรรคในการพัฒนาต่อไปในอนาคต ตามลำดับความต้องการความเร่งด่วนของปัญหา

3.2.1 ลำดับชั้นของสวนสาธารณะ (The function hierachy of park)

สวนสาธารณะในเมือง ซึ่งนำพื้นที่ส่วนหนึ่งของเมืองมาใช้ประโยชน์ในด้านการพักผ่อนหย่อนใจมีความแตกต่างกันออกไปด้าน

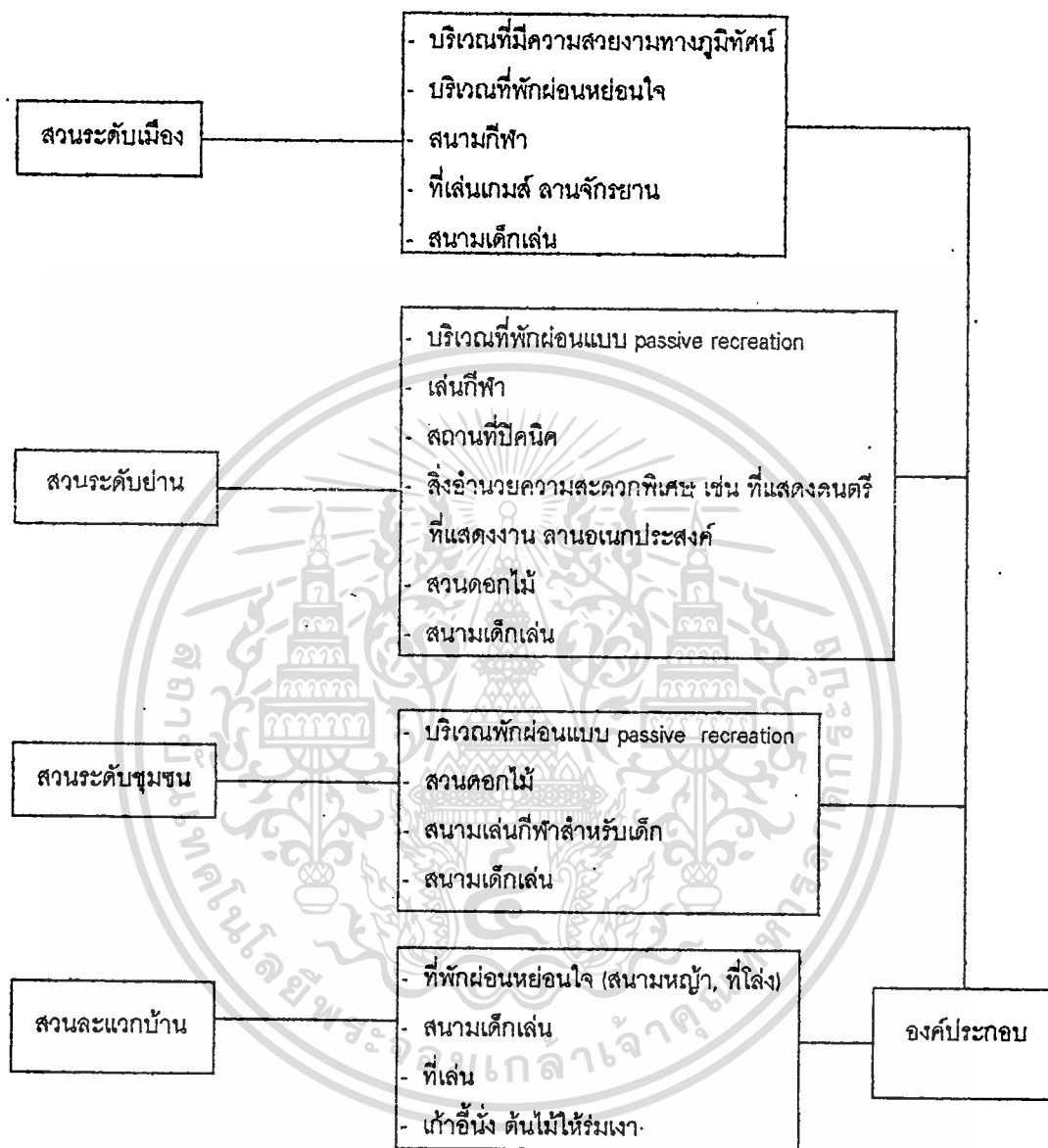
- ขนาด (Size)
- รูปแบบการพัฒนา (Form of Development)
- สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ (Facilities Provided)
- ที่ตั้ง (Location within the city)
- ขอบเขตการให้บริการ (Extend of the service area)

จากลักษณะที่ปรากฏจากความแตกต่างดังกล่าว นั้น จะเป็นตัวกำหนดถึงลำดับชั้นหรือแบบของสวนสาธารณะ(Order of type of parks) มีอยู่ 6 อันดับ

- (1) ที่เด็กเล่น (Tot lots)
- (2) สวนละแวกบ้าน (Neighbourhood Parks)
- (3) สวนชุมชน (Community Parks)
- (4) สวนระดับย่าน (District Parks)
- (5) สวนระดับเมือง (City Parks)
- (6) สวนระดับภาค (Regional Parks)

โดยอาศัยแนวความคิดนี้และสภาพปัจจุบันของสวนสาธารณะ ตลอดจนลักษณะการ

ใช้สอย จะช่วยให้เห็นลำดับชั้นของสวนพักผ่อนหย่อนใจที่มีอยู่ปัจจุบัน สามารถทราบเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แสดงลำดับชั้นของสวนสาธารณะที่ควรจัดให้มีในชุมชนเมือง

- ที่มา : 1. อมรรัตน์ กฤตยานวัช, “การศึกษาเพื่อวางแผนการจัดหาสวนสาธารณะในกรุงเทพฯ ในแง่ผังเมือง” วิทยานิพนธ์ชั้นปริญญาโท, 2526 หน้า 251.
2. พรนภา สมสุข, “การวิเคราะห์ทำเลที่ตั้งของพื้นที่โล่ง เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่” วิทยานิพนธ์ชั้นปริญญาโท, 2537 หน้า 70.

ถึงระบบของสวนสาธารณะ พื้นที่ที่ยังขาดแคลนสวนระดับต่าง ๆ จัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ ทำให้เกิดแนวทางพัฒนาและมีความเป็นไปได้สูง

ที่เด็กเล่น

สวนระดับล่างสุดนี้ใช้พื้นที่เพียงเล็กน้อย ประมาณ 200 ตารางเมตร ประกอบไปด้วยเครื่องเล่นสำหรับเด็กเช่น ม้าหมุน ชิงช้า กระดาษลื่น เก้าอี้นั่งเล่น สวนระดับนี้ตั้งอยู่ใกล้กับชุมชนมากที่สุดข้ามถนนน้อยที่สุด ตั้งอยู่ในระยะเดินเท้า (Walking Distance) เข้าถึงได้ง่าย กระจายอยู่ในพื้นที่ทุก 4-5 บล็อกต่อ 1 แห่ง ผู้มาใช้คือ ประชากรวัยเด็กเล็กที่เลี้ยงหรือผู้ปกครองมีการใช้ทุกวันในตอนเย็น แนวทางการพัฒนาทำได้โดยง่าย โดยอาศัยที่ว่างขนาดเล็กที่ทิ้งร้าง ที่ว่างในสถานที่ราชการ หน่วยงานท้องถิ่น เช่น สำนักงานเขต

สวนในละแวกบ้าน

สวนระดับนี้มีขนาดประมาณ 10-25 ไร่ สิ่งอำนวยความสะดวกในสวนมี เพิ่มมากขึ้นกว่าระดับที่ 1 เพราะกลุ่มผู้ใช้มีหลายกลุ่มมากขึ้น มีพื้นที่แบ่งออกไปตาม วัตถุประสงค์ของผู้มาใช้ในกลุ่มอายุต่าง ๆ กัน เช่น ที่เล่นเกมสปีดเลนสำหรับเด็กเล็ก ทางจักรยานสำหรับเด็กโตลานออกกำลังกายเบา ๆ ของผู้สูงอายุ

สวนระดับชุมชน

สวนระดับนี้มีขนาดเนื้อที่ประมาณ 40 ไร่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นมากกว่าระดับ 1, 2 มีที่เล่นกีฬาแบบง่าย เช่น ตะกร้อ วอลเลย์บอล พื้นที่สำหรับการพักผ่อนแบบเปล็ดเปล็นกับสิ่งสวยงาม คือสวนดอกไม้ สวนระดับนี้จะให้บริการแก่ประชาชนทุกเพศทุกวัย มีขอบเขตการให้บริการกว้างกว่าคือ ระยะเดินทางเกินกว่าระยะเดินเท้า เช่น สวนพฤกษชาติคลองจั่น

สวนระดับเขตหรือย่าน

สวนระดับนี้ ขนาดจะมีความสัมพันธ์กับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสวน สวนมีขนาดมากกว่า 100 ไร่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกบางอย่างที่ไม่มีในสวนระดับ 1,2,3 เช่น บริเวณปิกนิกที่จอดรถ ลานเอนกประสงค์ บริเวณที่มีลักษณะเฉพาะ (Special feature) เช่น สวนดอกไม้ขนาดใหญ่ ที่เล่นเรือ จักรยาน ที่ตกปลา ลำธาร สวนระดับนี้ให้บริการประชาชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จำนวนมากมักมีการให้บริการกว้างมากขึ้น ผู้ที่อยู่ใกล้มาใช้สวนด้วย การเดินแต่ผู้ที่อยู่ไกลเดินทางมาใช้ด้วยระบบขนส่งมวลชน รถยนต์ใช้เวลาพักผ่อนเป็นเวลานาน เพราะมีกิจกรรมให้ความเพลิดเพลินหลายชนิด เช่น สวนลุมพินี สวนจตุจักร

สวนระดับเมืองหรือมหานคร

สวนระดับนี้เนื้อที่ขนาดตั้งแต่ 500 - 1500 ไร่ กิจกรรมหนักไปทาง Active Recreation นอกเหนือจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสวนระดับล่าง แต่มีกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนุกสนานตื่นเต้น ดึงดูดใจ เช่นที่เล่นเรือที่ Camping ที่ตกปลา มีลานจัดงานตามเทศกาลผู้มาใช้บริการจะมาจากทั่วกรุงเทพมหานคร ใช้เวลาพักผ่อนมากกว่าครึ่งวัน

สวนระดับภาค

สวนระดับนี้เป็นระดับสูงสุดของสวนสาธารณะ มีขนาดเนื้อที่มากหลายพัน ไร่ขึ้นไป และมักมีลักษณะเฉพาะเช่น ลักษณะทั้งดงามตามธรรมชาติ เช่น มีบึง แม่น้ำ แอ่งน้ำ ต้นไม้ตามธรรมชาติมีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ตามธรรมชาติ สวนระดับนี้ให้บริการประชากรในบริเวณเขตเมืองทั้งหมดและพื้นที่ใกล้เคียงในเขตอิทธิพลของเมือง (สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร 2530-47-49)

การมองข้ามความสำคัญของการมีสวนสาธารณะในเมือง ทำให้สวนสาธารณะที่มีอยู่ถูกสร้างขึ้นตามมีตามเกิดขนาดของสวนไม่ได้มาตรฐานไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างที่ควรจะเป็น แต่ความขาดแคลนสวนสาธารณะอย่างมากทำให้ประชาชนต้องยอมรับสวนสาธารณะที่มีอยู่ในเวลาเดียวกัน สวนสาธารณะที่ต่ำกว่ามาตรฐานก็ไม่ครอบคลุมความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็กเล็กเยาวชน ไม่ค่อยมีสนามเด็กเล่นหรือที่ออกกำลังกาย

พื้นที่ที่ขาดแคลนสวนสาธารณะสามารถวิเคราะห์ได้ด้วยลำดับชั้นในแง่พื้นที่ (Spatial Hierachy) เพื่อให้การจัดหาสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ สามารถเกิดขึ้นได้ สวนที่จัดหาควรกระจายออกไป โดยขอบเขตการให้บริการไม่ซ้ำ ซ้อนกับสวนที่มีอยู่เดิมและสวนที่จัดหาจำเป็นต้องมีจำนวนมากพอที่จะครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดที่ประชากรอาศัยอยู่

ในแต่ละระดับของสวนในเมืองจะมีประชากรที่อยู่ในขอบเขตการให้บริการ (Threshold Population) หรือพื้นที่การให้บริการ (Service area) ในลักษณะต่าง ๆ กัน สวนระดับล่างสุดมีองค์ประกอบภายในสวนจำนวนน้อยชนิด ให้ บริการประชากรจำนวนน้อยภายในพื้นที่บริการอันจำกัด เมื่อระดับสวนสูงขึ้นจำนวนประชากรที่ใช้บริการและขนาดพื้นที่ให้บริการก็เริ่มสูงขึ้นด้วย

ในขณะที่เดียวกันพื้นที่บริการของสวนระดับสูงกว่านี้ ก็จะครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสวนที่ระดับต่ำกว่า ทั้งนี้เพราะโอกาสในการพักผ่อนหย่อนใจในสวนระดับต่ำกว่าถูกจำกัด หากผู้ใช้ต้องการใช้บริการที่พิเศษมากขึ้น ก็จะต้องเดินทางในระยะทางมากขึ้นไปยังสวนระดับสูงกว่าที่มีบริการนั้น ๆ ตามความต้องการ

ดังนั้น พื้นที่การให้บริการของสวนระดับต่ำกว่าจึงอยู่ภายใต้พื้นที่บริการ ของสวนในระดับสูงกว่าที่อยู่เหนือกว่าเป็นลำดับ ๆ ขึ้นไปในลักษณะเช่นนี้ ระบบสวนสาธารณะก็จะสานต่อในพื้นที่ว่างที่จะพัฒนาเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจทั้งหมด ประชากรแต่ละคนที่อยู่ในเมืองก็จะสามารถเข้าถึงสวนสาธารณะได้ทุกระดับ ทุกประเภท

3.2.2 แนวทางการจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นที่ว่างสาธารณะ

สำหรับแนวทางการจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นที่ว่างสาธารณะ เพื่อกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองนั้นอาจได้มาโดยการพัฒนาพื้นที่ในเมือง ดังที่ John G. Kelcey ได้ทำการสำรวจถึงพื้นที่ที่มีอยู่ และศักยภาพของพื้นที่ ที่สามารถจะพัฒนาในเมืองต่าง ๆ ของประเทศอังกฤษพบว่าแนวทางการได้มาซึ่งพื้นที่ดังกล่าวนี้มีดังต่อไปนี้

- (1) ที่ดินที่ครอบครองโดยโรงงานร้าง หรือบ้านเรือนอยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง
- (2) ที่ดินซึ่งเคยถูกครอบครองโดยอาคารบ้านเรือนแต่ได้รื้อทำลายไปแล้ว และพื้นที่โดยทั่วไปเหมือนถูกทอดทิ้ง แต่ใช้เป็นที่เก็บหรือวางสิ่งที่ไม่ต้องการแล้ว เช่น ขยะ ซากปรุ่ ซากสิ่งของต่าง ๆ
- (3) ที่ดินขนาดเล็ก ในบริเวณอุตสาหกรรม ซึ่งไม่เหมาะสมที่จะปลูกบ้านอยู่อาศัย หรือเล็กเกินไปที่จะขยายหรือพัฒนาอุตสาหกรรม
 - ที่เล็ก ๆ ในบริเวณอุตสาหกรรม ซึ่งไม่เหมาะสมที่จะปลูกบ้านอยู่อาศัยหรือเล็กเกินไปที่จะขยาย หรือพัฒนาอุตสาหกรรม
 - ที่ดินซึ่งอยู่รอบ ๆ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่
 - ที่ดินหัวมุมถนนตามศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมือง
- (4) ที่ดินในบริเวณความหนาแน่นสูงแต่ดั้งเดิมที่มีการปรับปรุง และฟื้นฟู (Redevelopment)
- (5) ที่ดินในสวนของเมืองที่มีการพัฒนาขึ้นใหม่ มีการเตรียมที่ดินไว้บ้างแล้วแต่ขาดโอกาสในการพัฒนา
 - (6) ที่ดินรอบสวนสาธารณะของเทศบาล เช่น คลองรอบสวนหรือสระน้ำใหญ่รอบสวน
 - (7) เส้นทางรถไฟเก่าที่ไม่ใช้แล้ว
 - (8) ที่ดินแนวเขตทางรถไฟ
 - (9) คลอง

(10) ริมฝั่งแม่น้ำ

(11) พื้นที่ทั่วไปที่มีการปรับปรุงแล้วเช่น ตามอาคารพาณิชย์กรรมบ้านเรือน สถานที่ราชการ

(12) ที่ดินในนิคมอุตสาหกรรม (Industrial complex) ที่กำลังรอการ พัฒนาที่ดินจัดสรรให้มีการพัฒนาขยายตัวในอนาคต แต่อาจจะไม่ได้ใช้หรือถูกทอดทิ้งไว้หลายปี

อย่างไรก็ดี พื้นฐานทางเศรษฐกิจสังคม วัฒนธรรม และกฎระเบียบของประเทศอังกฤษ ต่างกับประเทศไทยแนวทางการจัดหาจึงจะต้องนำมาประยุกต์ใช้ให้เข้ากับกรณีประเทศไทยได้บ้าง เพียงบางส่วนเท่านั้น

3.3 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม

คำว่า พาณิชยกรรม (Commercial) หมายถึง การขายปลีก การขายส่ง การเงิน การธนาคาร บริการอาชีพส่วนบุคคล ตลอดจนการบริการธุรกิจต่าง ๆ และถึงแม้การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมภายในเมืองจะมีน้อย คือเฉลี่ยไม่เกิน 9% ของพื้นที่ในเขตชุมชนทั้งหมด แต่กิจกรรมทางด้านการค้ามีบทบาทสำคัญต่อความเจริญของเมืองมากที่สุด ซึ่งมีแรงงานมาก โดยทั่วไปจะมากกว่าแรงงานทางด้านอุตสาหกรรมเสียอีก คือเฉลี่ยเกินร้อยละ 40 ของแรงงานทั้งหมดความสัมพันธ์ระหว่างที่ดิน และการค้าจึงเป็นปัญหาที่นักผังเมืองสนใจ เพราะเป็นการใช้ที่ดินแบบเข้มข้น และการกระจายของกิจกรรมเหล่านี้อยู่ในพื้นที่อันแคบทางด้านกายภาพ การค้าและบริการจะใช้บริเวณตึกและอาคารสูงหลายชั้น

3.3.1 แนวความคิดเกี่ยวกับแรงดึงดูดทางการค้า

ศูนย์การค้าหรือร้านค้าต่าง ๆ จะมีความสามารถในการดึงดูดความสนใจ ของลูกค้าได้ ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับขนาดของศูนย์การค้า นั้น ๆ ถ้ามีขนาดใหญ่ ๆ ก็จะมีความสามารถในการดึงดูดลูกค้าได้มาก ในขณะที่เดียวกันระยะการเดินทางก็เป็นตัวแปรที่สำคัญถ้ามีระยะทางไกลการดึงดูดลูกค้าก็จะน้อยลง

ในย่านธุรกิจประชาชนจะเดินทางไปมาในระหว่างจุดที่มีแรงดึงดูดที่สำคัญ เช่น ระหว่างศูนย์การค้าใหญ่ ๆ 2 แห่ง หรือระหว่างสถานีขนส่งกับตลาด ดังนั้น ถ้าเราสามารถสร้างแหล่งที่มีแรงดึงดูดประชาชนที่สำคัญขึ้นมาได้ และแยกจุดทั้งสองออกโดยไม่ได้ตั้งห่างกันมากนัก ประชาชนที่เป็นลูกค้าจะเดินผ่านระหว่างจุดทั้งสองมากที่สุด ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้สามารถพัฒนาพื้นที่ที่อยู่ระหว่างเส้นทาง ให้เหมาะสมในการประกอบกิจการได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3.2 รูปแบบเขตธุรกิจการค้า

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รูปแบบการขยายตัวของเมืองได้เปลี่ยนไป เนื่องจากอิทธิพลของรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางด้าน การซื้อของและบริการ นอกจากนี้ การขยายตัวของชานเมืองก็เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีผลกระทบต่อ การกระจายของกิจการค้าและบริการด้วย ในปัจจุบันจะเห็นว่า มี ศูนย์การค้าแบบวางแผน (Planned Shopping centers) เกิดขึ้นในบริเวณชานเมืองหลายแห่งทำให้ปริมาณการขายซึ่งผูกขาดอยู่เฉพาะภายในเมือง แต่เดิมลดความสำคัญลงไปเขตการค้าที่เกิดขึ้นรอบนอกได้ดึงเอาส่วนแบ่งไปมาก ทั้งนี้เพราะประชา-กรกระจายตัวใหม่ การเข้าถึงสะดวกขึ้น เนื่องจากการปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ในขณะที่เดียวกันเขตภายในใจกลางเมือง แต่เดิมเก่าล้าสมัยในทางกายภาพ มีผลทำให้ทำเลที่ตั้งของการค้าเปลี่ยนไปจากเดิม ซึ่งถ้าพิจารณาเขตการค้าเมืองแล้วจะแบ่งเป็น 3 แบบ คือ แบบมีศูนย์กลาง (nucleations) แบบริบบอน (Ribbon) และแบบเขตพิเศษ (Specialized areas)

(1) ศูนย์การค้าแบบมีศูนย์กลาง คือบริเวณที่รวมกลุ่มร้านค้าและบริการ ต่าง ๆ เป็นศูนย์การค้าขึ้นมาส่วนมากพบตามสี่แยกสำคัญ ๆ ภายในเมืองอันเป็นทางผ่านที่สำคัญเป็นทำเล ซึ่งเป็นจุดเข้าถึงสะดวก และมักจะสัมพันธ์กับทำเลซึ่งที่ดินมีราคาแพงที่สุด พื้นที่บริเวณนี้มีชื่อเรียกว่า ย่านการค้ากลาง Central Business District (C.B.D) มีการดำเนินการธุรกิจ บริการมากกว่าส่วนอื่นของเมืองอาจ สังเกตศูนย์รวมของกิจการดังกล่าวได้ โดยการค้นหาอาคารสูง ๆ หลายชั้น เป็นสถานประกอบการของห้างใหญ่ ๆ ดีพาร์ตเมนต์สโตร์ ร้านขายเสื้อผ้ารองเท้าชายหญิง ร้านเพชรพลอย ร้านอาหาร โรงแรมและกิจการอื่นๆ ส่วนบริการต่าง ๆ มักอยู่ในอาคารสูง ๆ

เขตใจกลางย่านการค้าสามารถดึงดูดลูกค้าได้ทั่วเมือง ทั้งใกล้และไกล นอกจากนี้จะเป็นลูกค้าแล้วก็ยังเป็นแรงงานสำคัญของเขตนี้ด้วย ปริมาณการขายใน เขตนี้จึงสูงกว่าเขตอื่น ๆ ภายในเมือง ทั้งนี้เพราะบริเวณนี้เป็นจุดที่เข้าสะดวกที่สุด เขตนี้จึงเป็นที่รวมของการคมนาคมขนส่งทุกชนิด ตั้งแต่คนเดินเท้า รถยนต์ส่วนตัว รถราง รถไฟหรือการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบใจกลางของย่านการค้า หรือ C.B.D มี ลักษณะพิเศษ คือ ประชากรหนาแน่นในตอนกลางวัน พอดตกกลางคืนจำนวนประชากรลดลงมาก เพราะเขตนี้มิได้เป็นที่อยู่อาศัย

(2) ศูนย์การค้าแบบริบบอน ศูนย์การค้าแบบริบบอนหรือริบบิล จัดเป็น ศูนย์การค้าแบบที่สองภายในเมืองที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพราะปรากฏอยู่ตามเส้นทางสายสำคัญ ๆ ธุรกิจเหล่านี้ไม่ต้องการทำเลในใจกลางเมืองแต่ยึดอาคารเข้าถึงเป็นใหญ่ จึงเป็นธุรกิจที่ปรากฏตามถนนหลายสาขาภายในเมือง

- ร้านค้าตามถนนหลวง มักเกิดขึ้นเป็นแนวยาวไปตามถนนสายหลักโดยที่มุ่งบริการผู้เดินทางโดยเฉพาะยังมีรถยนต์ผ่านมากธุรกิจก็ยิ่งเจริญขึ้นเท่า นั้น การขยายตัวของร้านค้าเป็นไปตามธรรมชาติมิได้มีการวางแผนล่วงหน้า ธุรกิจที่เจริญในเขตนี้มีปั้มน้ำมันและบริการ ร้านอาหาร โรงแรม กลางแจ้ง ร้านขายไอศกรีม โมเต็ล ร้านขายผัก-ผลไม้ ร้านเหล่านี้มิได้พึ่งพากันในเชิงบทบาทหน้าที่ของแต่ละกิจการ ส่วนมากบริการแก่ลูกค้าที่ผ่านมาผ่านไปเพียงครั้งเดียว

- ร้านค้าตามถนนสายสำคัญ ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ ที่บริการแก่ชาวเมืองตามถนนสายสำคัญภายในเมืองเอง ธุรกิจประกอบด้วยร้านซ่อมรถยนต์ ร้านเครื่องเรือน ร้านเครื่องใช้ภายในบ้าน ร้านขายอุปกรณ์สำนักงาน ร้าน ขายไม้ ขายแก๊ส ร้านเครื่องไฟฟ้า ที่วี วิทย์ เป็นต้น ส่วนมากเป็นบริการที่ต้องการ ใช้เนื้อที่มากและส่วนมากเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการบ่อย ดังนั้นทำเลที่ตั้งของกิจการแบบนี้ต้องเข้าถึงสะดวก สำหรับลูกค้าเป็นจำนวนมาก

- ร้านค้าตามถนนเล็ก ๆ เป็นรูปแบบของร้านรวมกันอยู่ตามถนน เล็ก ๆ เป็นบริการชั้นต่ำสุด ธุรกิจส่วนมากเป็นร้านของชำ ร้านซักรีด ดรักสไตร์ ร้านเสริมสวย ร้านตัดผม ส่วนมากบริการแก่ผู้คนที่อยู่ใกล้ ๆ

- ร้านค้าตามถนนชานเมือง จัดเป็นศูนย์การค้าที่เพิ่งเกิดในระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มักอยู่ตามถนนตัดใหม่รอบเมืองโดยทั่วไปตามชานเมืองที่เกิดขึ้นใหม่ หน้าที่ของร้านค้าต่าง ๆ เหล่านี้มีไว้เพื่อบริการลูกค้าในเขตชานเมืองชนิดของสินค้าก็เหมือนกับที่อยู่ตามถนนสายสำคัญ

(3) ย่านธุรกิจพิเศษต่าง ๆ ย่านธุรกิจพิเศษ (Specialized Areas) หมายถึง กลุ่มสถานประกอบการประเภทเดียวกัน หรือมีความสัมพันธ์กันในธุรกิจ ซึ่งตั้งอยู่ภายในเมืองตรงแถบไหนก็ได้ แต่มักจะอยู่ภายในรัศมีรอบ ๆ C.B.D. และ ภายใน C.B.D. เองส่วนมากคำนึงถึงความสะดวกของลูกค้ากลุ่มหนึ่ง ดังนั้นในบางครั้งก็ตั้งอยู่ตามถนนสายสำคัญภายในเมืองส่วนมากเกิดขึ้นเองตามลำพังไม่ได้ มีการวางแผนใด ๆ

ธุรกิจกลุ่มนี้มีนานาชนิด เช่น ย่านขายรถยนต์ทั้งเก่าและใหม่ ร้านขายชิ้นส่วนรถยนต์ ร้านซ่อมและบริการรถยนต์ เป็นต้น ถ้าเมืองใหญ่อาจมีย่านการแพทย์ ร้านหมอ ร้านหมอฟัน บริการการพิมพ์ ย่านขายเครื่องเรือน ร้านขายเครื่องใช้ภายในบ้าน นอกจากนี้ยังมีร้าน Discount Store ขายของถูกและเป็นร้านเอกเทศไม่ใช่อยู่นในเครือร้านขนาดใหญ่ทั้งหลาย ร้านเหล่านี้ได้เปรียบทางด้านขนาดมากกว่าที่จะเป็นธุรกิจพิเศษ และทั้งไม่เกี่ยวข้องกับร้านอื่น ๆ ในย่านเดียวกัน นอกจากนี้มีย่านโรงพยาบาล หรือร้านขายของต่างแดน

3.3.3 ลักษณะธุรกิจการค้าในปัจจุบัน

โดยส่วนใหญ่แล้วการใช้ที่ดินเพื่อดำเนินธุรกิจการค้าในเขต C.B.D นั้นเดิมมักจะปลูกสร้างอาคารในรูปของตึกแถว หรือเรียกว่าอาคารพาณิชย์มีความสูงตั้งแต่ 2-4 ชั้น ชั้นล่างจัดเป็นสถานที่ทำการค้าขาย ชั้นบนอาจเป็นที่เก็บสินค้าหรือใช้พักอาศัยด้วย กิจกรรมทางการค้าในตึกแถวมีหลายประเภท หลายระดับตั้งแต่ร้านขายปลีก ร้านขายส่งหรืออาจถูกดัดแปลงเป็นโรงงานขนาดย่อม แต่แนวโน้มในหลายปีที่ผ่านมาเกิดการขยายตัวของเขตเมือง ประชากรในเขตเมืองชั้นในลดพฤติกรรม การจับจ่ายซื้อของที่เปลี่ยนไป ความนิยมในการเดินทางเข้าไปทำธุระภายในเมืองลดความสำคัญด้วยเหตุนี้ กิจกรรมต่าง ๆ จึงเริ่มไหวตัวโดยการเปลี่ยนทำเลที่ตั้งกิจการใหม่ ซึ่งมีทั้งการขยายสาขา และหาทำเลใหม่เพื่อการอยู่รอดของกิจการทำให้รูปแบบการค้าเปลี่ยนแปลงไป เกิดมีการสร้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ขึ้นมาแทนตามเขตชานเมือง ทั้งนี้เพราะราคาที่ดินภายในเขต C.B.D มีราคาสูง การสร้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่จำเป็นต้องจัดหาดานจอตระตนขนาดใหญ่ด้วย ทำให้การขยายตัวของศูนย์การค้าในเขตนี้กระทำได้อย่างกว้างกว่าการเกิดศูนย์การค้าดังกล่าว มีผลทำให้ร้านค้าย่อยเล็ก ๆ ที่เคยกระจายอยู่ค่อย ๆ หายไป แต่อย่างไรก็ตามการประกอบการค้าในรูปของตึกแถวยังคงมีอิทธิพลอยู่มาก และมีผลกระทบต่อเทศบาลและประชาชนในชีวิตประจำวัน (สำนักพัฒนาเมือง 2531-36-47)

3.4 พฤติกรรมการเคลื่อนที่ของประชากรภายในเมือง

การเคลื่อนที่ภายในเมืองมีหลายแบบ แต่ละแบบมีการพัฒนาในลักษณะที่แตกต่างกันและภายในเวลาต่างกันด้วย ความสำคัญของแต่ละวิธีสังเกตได้จากการเคลื่อนที่ของประชากรเอง บางเมืองผู้คนใช้รถเมล์มากกว่ารถไฟ บางเมืองใช้รถยนต์ส่วนตัวมากและบางเมืองก็ยังคงเดินเท้ากันอยู่ ลักษณะการเคลื่อนที่อาจประกอบ ด้วยการเดินทางออกจากบ้านเพื่อไปทำงาน การเดินทางออกจากสถานที่ทำงานไปบ้าน การเดินทางออกไปสมาคมและพักผ่อน และการเดินทางออกไปทำธุระกิจส่วนตัว เช่น ไปซื้อของ ไปโรงเรียน

จากการพิจารณาจุดเริ่มต้นและสิ้นสุด เราสามารถแบ่งการเคลื่อนที่ออกเป็น 4 แบบ คือ

- จุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ภายในเมือง
- จุดเริ่มต้นอยู่ภายในเมือง แต่ปลายทางอยู่นอกเมือง
- จุดเริ่มต้นอยู่นอกเมือง แต่ปลายทางอยู่ภายในเมือง
- การเคลื่อนที่ที่เพียงผ่านตัวเมืองเท่านั้น

การเคลื่อนที่ที่กล่าวก็หมายถึง ปริมาณการจราจรทั้งหมดในเมืองและเป็นที่น่าสังเกตได้ว่าจุด
ต้นทาง ปลายทาง คิดเฉพาะยวดยานเท่านั้น มิได้คำนึงถึงคนเดินเท้า การเคลื่อนที่โดยรถไฟ หรือ
เครื่องบิน

สาเหตุแห่งการเคลื่อนที่

การเคลื่อนที่อาจประกอบด้วยระยะทาง ซึ่งแยกจุดเริ่มต้น-ปลายทางออกจากกัน และ
ความถี่ความหนาแน่นของการเคลื่อนที่ไหวระหว่างจุดทั้งสอง ปัจจัยทั้งสองประการนี้แสดงให้เห็นถึง
อิทธิพลการดึงดูดของตัวการ อันทำให้เกิดการเคลื่อนที่จากการศึกษาได้พบว่า การเดินทางที่มีจุด
หมายอย่างเดียวมักสั้นกว่าการเดินทางแบบเอนกประสงค์ การเดินทางไปทำงาน ซื้อของหรือเพื่อ
งานสังคมต่าง ๆ มักจะกินระยะทางพอ ๆ กัน

สาเหตุสำคัญอันทำให้เกิดการเคลื่อนที่เดินทาง คือ การใช้ที่ดินภายในเมืองที่มักแตกต่างกัน
กันออกไป นอกจากนี้การใช้ที่ดินยังเป็นต้นเหตุให้เกิดการเดินทางไม่สม่ำเสมอ คือ ต่างกันเป็นวัน
และเวลา เช่น ภายในเขต C.B.D การเคลื่อนที่เกิดขึ้นสูงสุดในเวลากลางวัน ระหว่าง 10.00 น. ถึง
14.00 น. ส่วนในเวลากลางคืนการเคลื่อนที่มีน้อยมาก ในทำนองเดียวกันรูปแบบการเคลื่อนที่ใน
เขตอุตสาหกรรมก็คล้ายกัน คือมีในเวลากลางวันมากกว่ากลางคืน

ความพยายามที่จะเปลี่ยนรูปแบบของเวลา ที่มีการเคลื่อนที่สูงสุดมีมานานแล้วแต่ทำไม
สำเร็จเพราะสังคมปัจจุบันอยู่ภายใต้อิทธิพลของความเคยชิน ไม่สามารถเปลี่ยนวิถีชีวิตได้

ถ้าพิจารณาการใช้ที่ดินแต่ละประเภท ในฐานะที่เป็นตัวการให้เกิดการเคลื่อนที่แล้วจะ
เห็นได้ว่า การใช้ที่ดินเพื่อการค้าทำให้เกิดการเคลื่อนที่มากที่สุด ติดตามด้วยการคมนาคมขนส่งเอง
อุตสาหกรรม การใช้ที่ดินทางด้านสาธารณะและกึ่งสาธารณะ และการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยรองลงมา

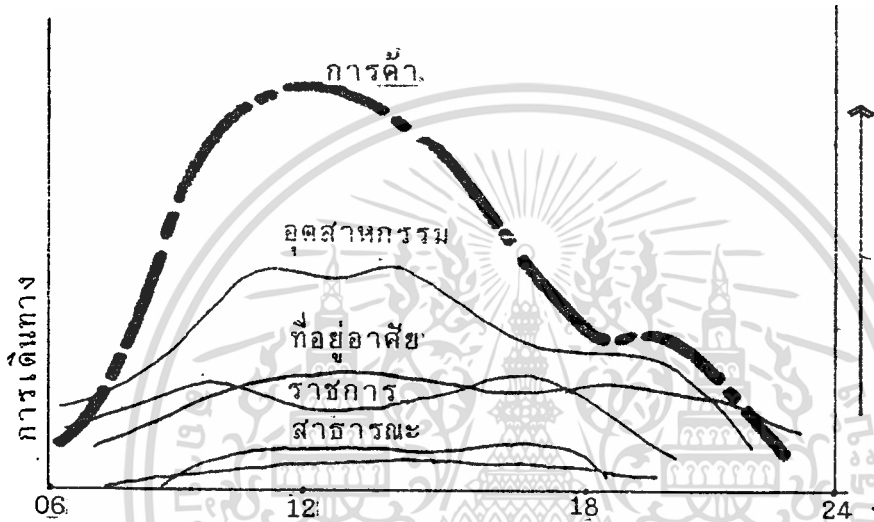
1. เขตการค้า ก่อให้เกิดการเคลื่อนที่มากที่สุดทั้งยวดยาน และคนอัตราการเดินทางจะเพิ่ม
ขึ้นเรื่อย ๆ ตั้งแต่ตอนเช้าสูงสุดในตอนเที่ยง และหลังจากนั้นอัตราจะลดลงเรื่อย ๆ บางเมืองจะมี
ยอดรองในตอนค่ำ เพราะมีการเดินทางไปซื้อของในตอนค่ำตามศูนย์การค้ารอบ ๆ บ้านเมือง

2. เขตอุตสาหกรรม มีส่วนในการทำให้เกิดการเดินทางน้อยกว่าเขตการค้าในตอนเช้า
พนักงานเดินทางไปทำงาน จึงแสดงอัตราการเคลื่อนที่สูงสุด ติดตามด้วยยวดยานขนส่งเข้า
ออกเขตอุตสาหกรรมตอนกลางวันปริมาณการเคลื่อนที่จะลดน้อยลง และจะเกิดการเคลื่อนที่มากอีก
ครั้งในตอนบ่าย

3. เขตการใช้ที่ดินทางด้านสาธารณะกึ่งสาธารณะ มีส่วนให้เกิดการเดินทางมากในช่วงเช้า
และช่วงบ่าย ตอนกลางวันจะลดน้อยลง

4. เขตที่อยู่อาศัย การเดินทางอันเกิดจากเขตที่อยู่อาศัยจะผิดกันไปตามขนาดของเมือง และผิดกันไปตามส่วนต่าง ๆ ของเมือง ลักษณะที่อยู่อาศัยภายในเมือง เช่น เป็นครอบครัวเดี่ยว หลายครอบครัว การเคลื่อนที่ส่วนมากจะไม่ค่อยปรากฏว่ามียอดสูงสุด หรือหลุมต่ำสุดในวันหนึ่ง ๆ

ภาพที่ 1



แสดงรูปแบบการเดินทางภายในเมืองตามลักษณะการใช้ที่ดิน

โดยทั่วไปแล้วการใช้ที่ดินจะสัมพันธ์กับระบบการคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะสังเกตเห็นได้ว่าการขยายตัวของเมืองมีแนวโน้มที่จะกระจายตัวออกไปตามแนวถนน เช่น ร้านค้าประเภทห้องแถว และบริเวณพื้นที่หลังห้องแถวมักจะเป็นย่านที่อยู่อาศัย โดยมีซอยเป็นเส้นทางเข้าออก โครงข่ายถนนโดยทั่วไปมีอยู่ 3 แบบ ด้วยกันคือ โครงข่ายถนนแบบตาราง (Grid) แบบรัศมี (Radial) หรือแบบเส้นยาว (Linear) ซึ่งโครงข่ายถนนแบบตารางจะพบในเมืองที่มีขนาดไม่ใหญ่มาก และมักจะเป็นเมืองเก่า แต่ในบางเมืองจะมีการขยายตัวในแบบรัศมี คือขยายออกจากศูนย์กลางความเจริญเดิม ซึ่งเป็นโครงข่ายแบบตาราง สำหรับรูปแบบการขยายตัวแบบเส้นยาวมักจะเป็นเมืองที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งมีทางหลวงตัดผ่าน หรืออาจจะเป็นเพราะลักษณะภูมิประเทศบังคับ เช่น ตามแนวชายฝั่งทะเล หรือแม่น้ำลำคลอง ดังนั้นทิศทางการขยายตัวของเมืองโดยทั่วไป จึงขึ้นกับรูปแบบโครงข่ายถนน

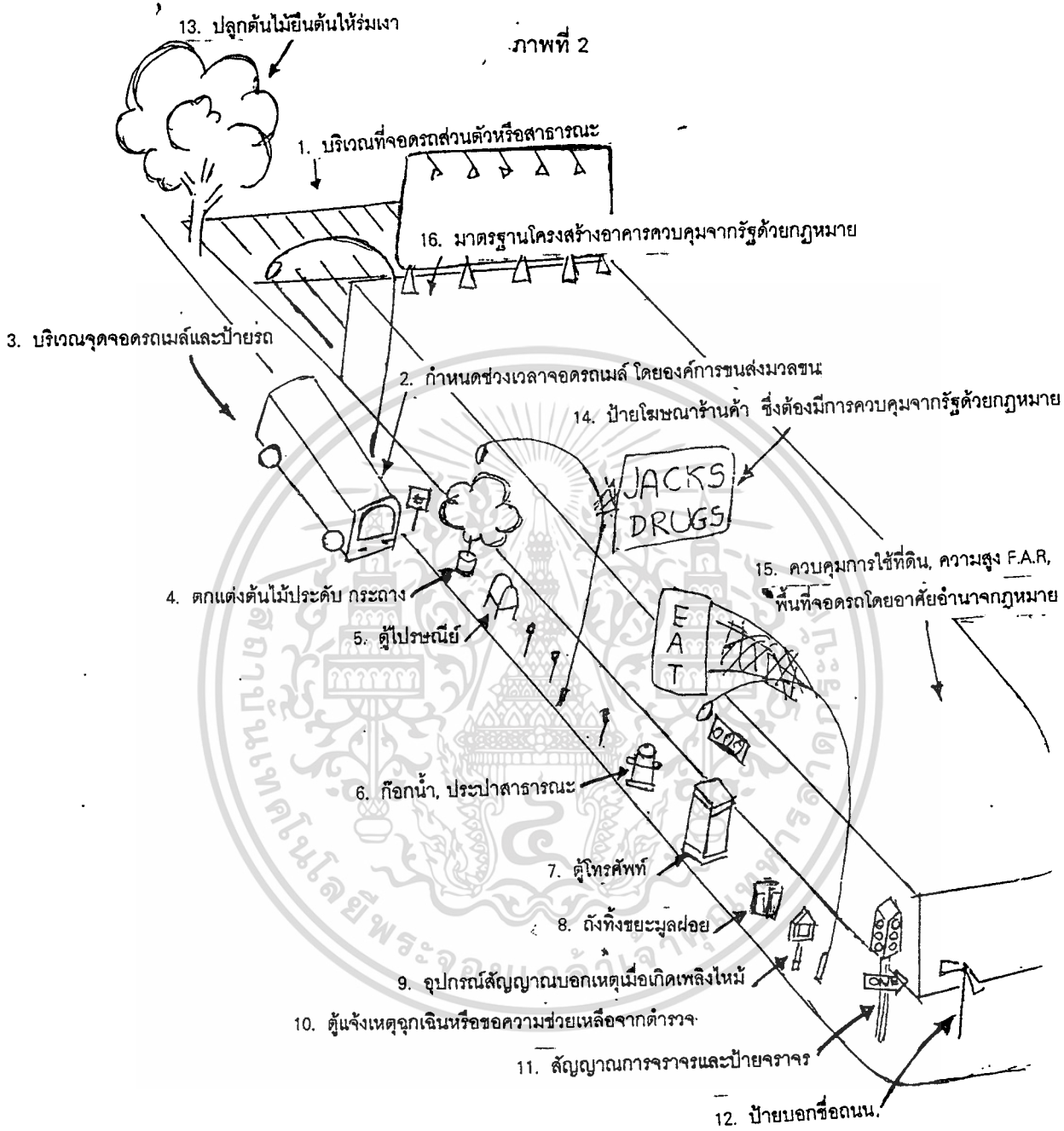
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการพิจารณาถึงขีดความสามารถของระบบโครงข่ายถนนของเมือง จากขีดความสามารถของถนนแต่ละสายแต่เพียงอย่างเดียวนั้นยังไม่เพียงพอ ยังต้องพิจารณาถึงการเชื่อมต่ออย่างสมดุลงค์ของถนนแต่ละสาย เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ได้มาก โดยพิจารณาในแง่ที่ระบบถนนเข้าถึงในพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองได้มากที่สุด ในกรณีปัญหาจราจรติดขัด โดยส่วนใหญ่เกิดจากมาตรฐานของถนน และการใช้ที่ดินในบริเวณนั้นขาดความสัมพันธ์กัน เช่น ในย่านธุรกิจการค้าอาจจะมียุคตัดของทางแยกถี่เกินไป การขาดสถานที่จอดรถทำให้ต้องจอดบนพื้นผิวจราจร และแม้กระทั่งการลงเดินบนถนนของประชาชนก็ทำให้การจราจรติดขัดได้ ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่จะต้องสามารถวางแผนเส้นทางให้รองรับการเจริญเติบโตของเมืองที่เกิดขึ้นในอนาคตได้

3.5 แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรฐาน และรูปแบบเส้นทางการสัญจรย่านธุรกิจการค้า

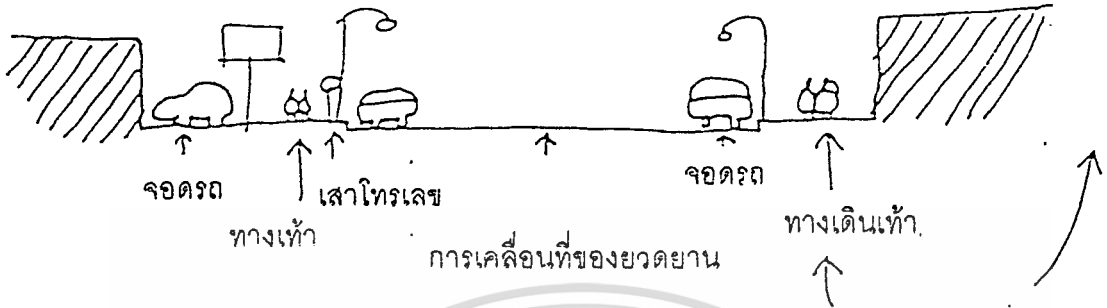
จากการศึกษาได้พิจารณาเห็นว่า รูปแบบเส้นทางการสัญจรนั้นได้รวมถึงการเข้าถึง (Access) การสื่อความหมาย (Information) ความสะดวกในการนัดหมายพบปะกัน (Convenience Clusters) พื้นที่ถนน (Street Space) ทางเดินเท้าสาธารณะ (Public Walks) ทางจักรยาน และรถยนต์ รวมถึงองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เส้นทางสัญจรมีคุณภาพ (Ambient Quality) ซึ่งจะได้แสดงให้เห็นด้วยภาพ ดังนี้

ภาพที่ 2



แสดงการจัดการบริเวณถนนสายหลัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



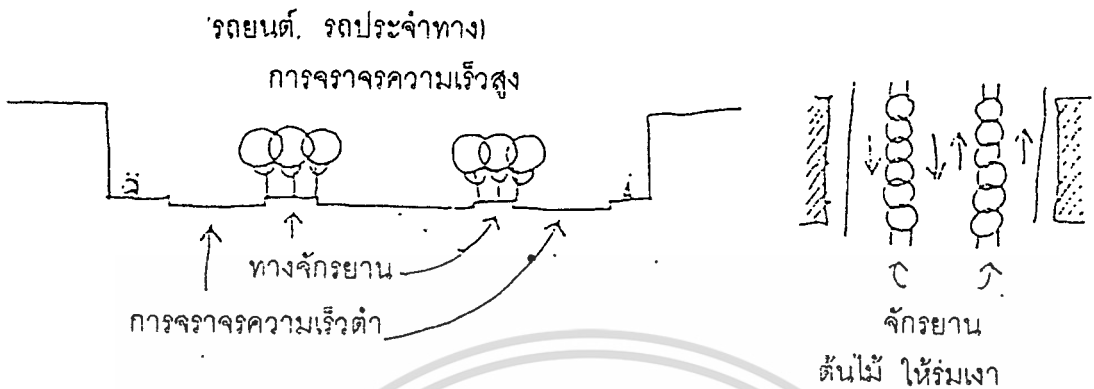
(1) ภาพตัดทางสัญจร (Typical Strip cross-section)

รถยนต์, รถประจำทาง, จักรยานจะใช้ทางสัญจรร่วมกัน และสามารถจอด ข้างถนน หรือด้านหน้าอาคาร ทนให้ทางเท้า ซึ่งอยู่ระหว่างกลางไม่ปลอดภัยและยุ่งยาก ขาด ต้นไม้ให้ร่มเงา มักจะพบเห็นบริเวณถนนใจกลางเมือง

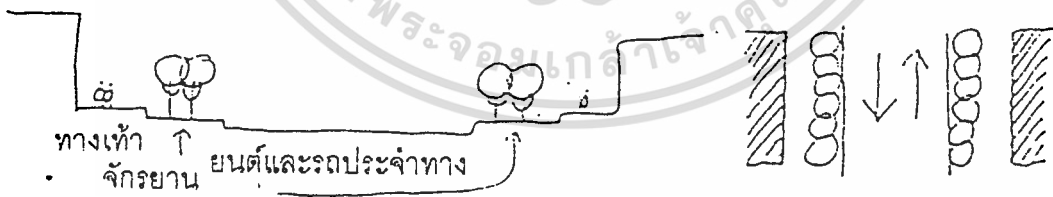


- (2) รูปแบบเกาะกลางปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา, ทางจักรยาน (Boulevard Pattern) บริเวณทางเดินเท้าจะขาดร่มเงาของต้นไม้, ที่จุดรถ แต่บริเวณเกาะกลางซึ่งเป็นทางจักรยาน จะมีต้นไม้ ซึ่งนับว่าไว้ในตำแหน่งที่ผิด เพราะไม่สามารถป้องกันมลภาวะทางเสียงและไอควัน ซึ่งมีผลต่อคนเดินเท้าและบริเวณร้านค้า, แนวริมทางเดินเท้ายังคงมีสาธารณูปโภคอยู่ด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

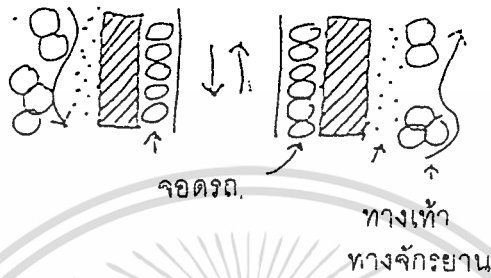
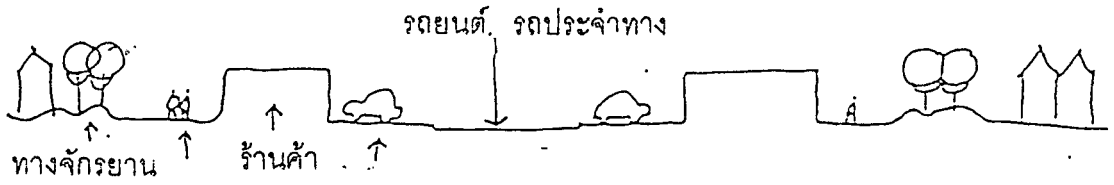


- (3) รูปแบบเกาะกลางซึ่งปลูกต้นไม้และทางจักรยานแยกเป็น 2 ส่วน (Split Boulevard Pattern) เกาะกลางปลูกต้นไม้มี 2 ส่วน ซึ่งจะแบ่งแยกการจราจรที่ใช้ความเร็วสูงและต่ำออกจากกันเพิ่มความปลอดภัยให้คนเดินเท้าและจักรยานที่มาติดต่อร้านค้า แต่บริเวณทางเท้าก็ยังขาดต้นไม้และถนนเส้นนี้จำเป็นต้องใช้ความกว้างมาก

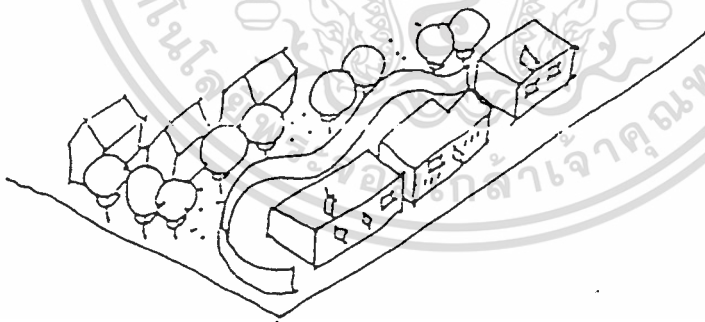


- (4) รูปแบบเกาะกลางปลูกต้นไม้, ทางจักรยานอยู่ด้านข้างของทางเดินเท้า (Side Boulevard Pattern) บริเวณปลูกต้นไม้, ทางจักรยานจะต่างระดับกับทางเดินเท้า ซึ่งจะทำให้ทางเดินเท้ามีความปลอดภัยบรรยากาศดีขึ้น แต่จะมีปัญหาที่จอดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



- (5) ทางเดินเท้าอยู่บริเวณด้านหลังอาคารพาณิชย์ (Rear Pedestrian/cycle path) บริเวณทางเดินเท้าและจักรยานอยู่ด้านหลัง อาคารพาณิชย์เป็นสาธารณะประโยชน์และแนวกันชน (Buffer) ระหว่างย่านพักอาศัยและย่านการค้า



- (6) แนวกันชนตกแต่งภูมิทัศน์ (Buffer Walls) บริเวณทางเดินเท้าให้ความสะดวกแก่ผู้สัญจรบริเวณย่านพักอาศัย กับย่านการค้าในการเข้าถึง

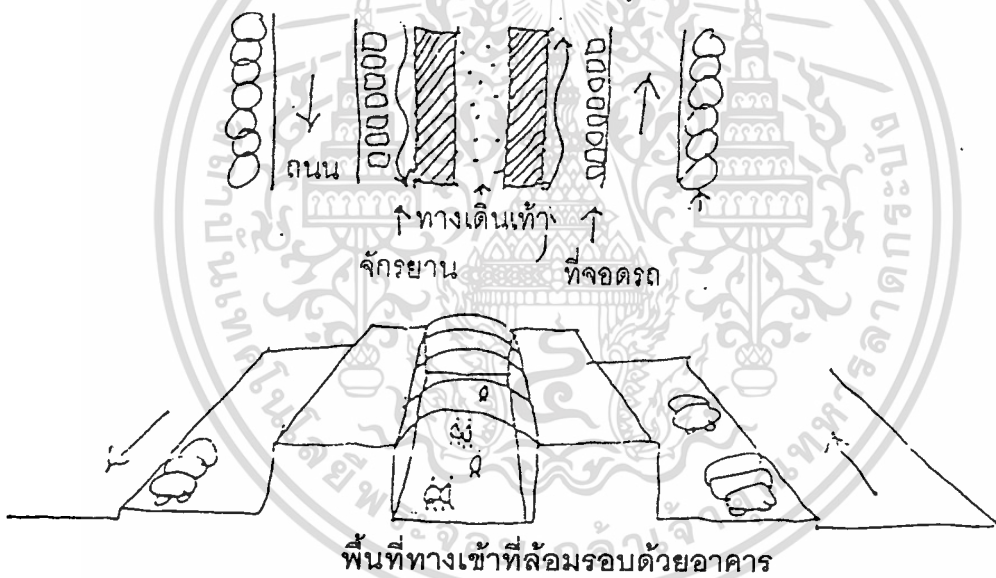
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



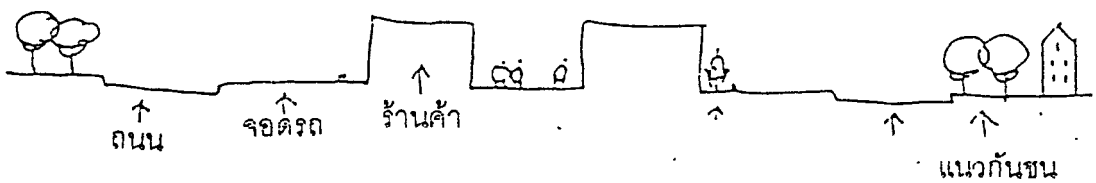
ตกแต่งภูมิทัศน์ธรรมชาติเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ



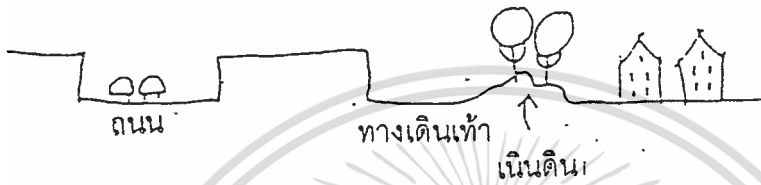
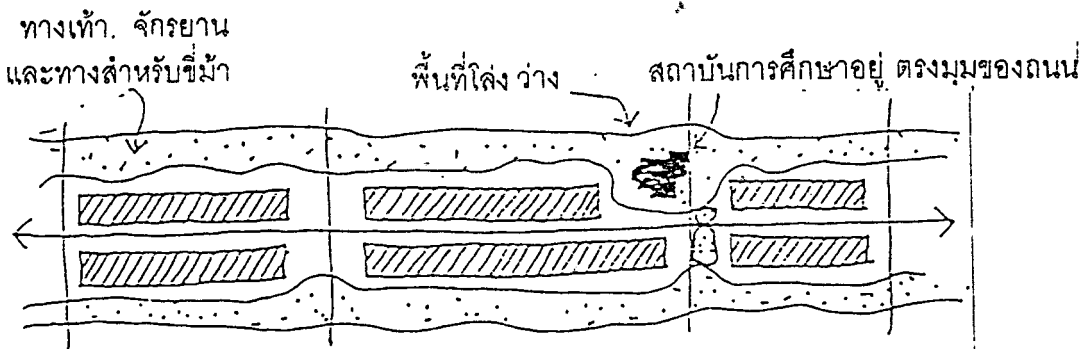
(7) รูปแบบความต่อเนื่องของกิจกรรม หรือลำดับเหตุการณ์ (Sequential Form) ออกแบบเส้นทางสัญจรเพื่อเน้นวิวทัศน์และให้ความหลากหลายของกิจกรรม



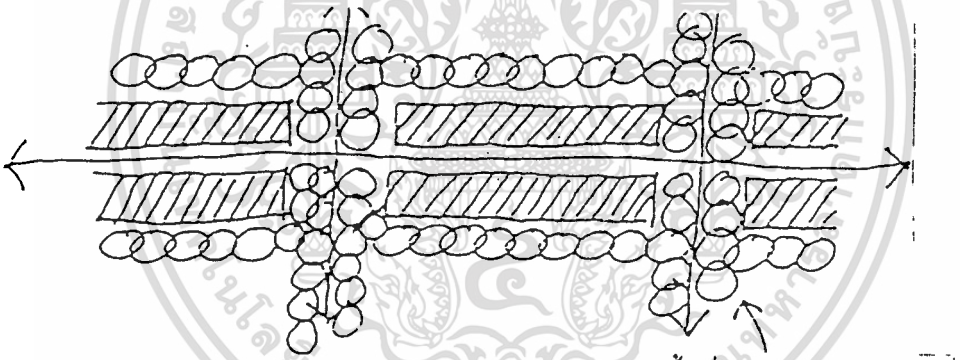
(8) ถนนแยกยานการสัญจรทางเท้า (Split road with central pedestrian path) ทางเท้าจะอยู่ระหว่างกลางของร้านค้า ส่วนที่จอดรถและพื้นที่บริการอยู่ระหว่างร้านค้ากับถนนทางจักรยานและระบบขนส่งที่ใช้ความเร็วต่ำควบคู่ไปกับทางเดินเท้า



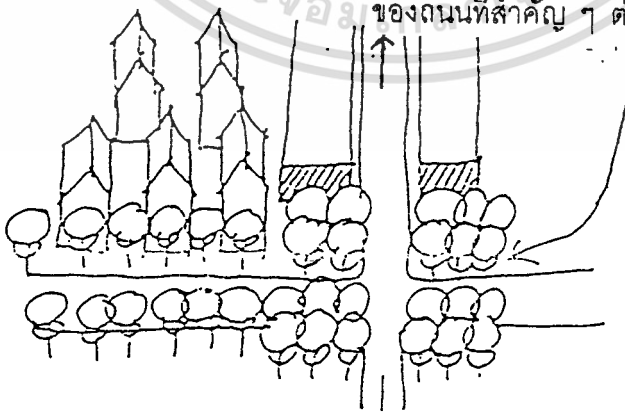
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



(9) ทางสัญจรพื้นที่โล่งว่าง (Capen Space Strips) พื้นที่โล่งว่าง ซึ่งประกอบด้วยทางเดินเท้า, ทางวิ่ง, ทางขี่ม้า, ตกแต่งสวน จะอยู่ระหว่างย่านพักอาศัยกับระบบการขนส่งบริเวณย่านการค้า

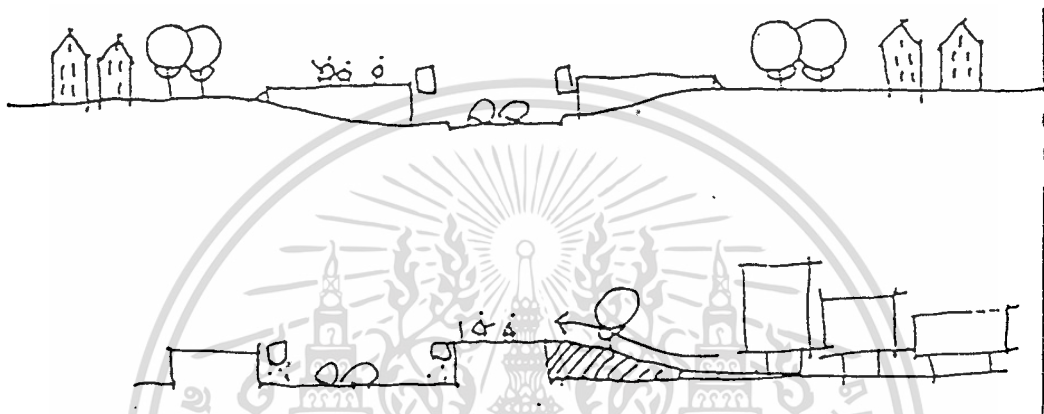


ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่โล่งว่างอยู่บนจุดตัดของถนนที่สำคัญ ๆ ต่อเนื่องไปสู่หมู่บ้าน

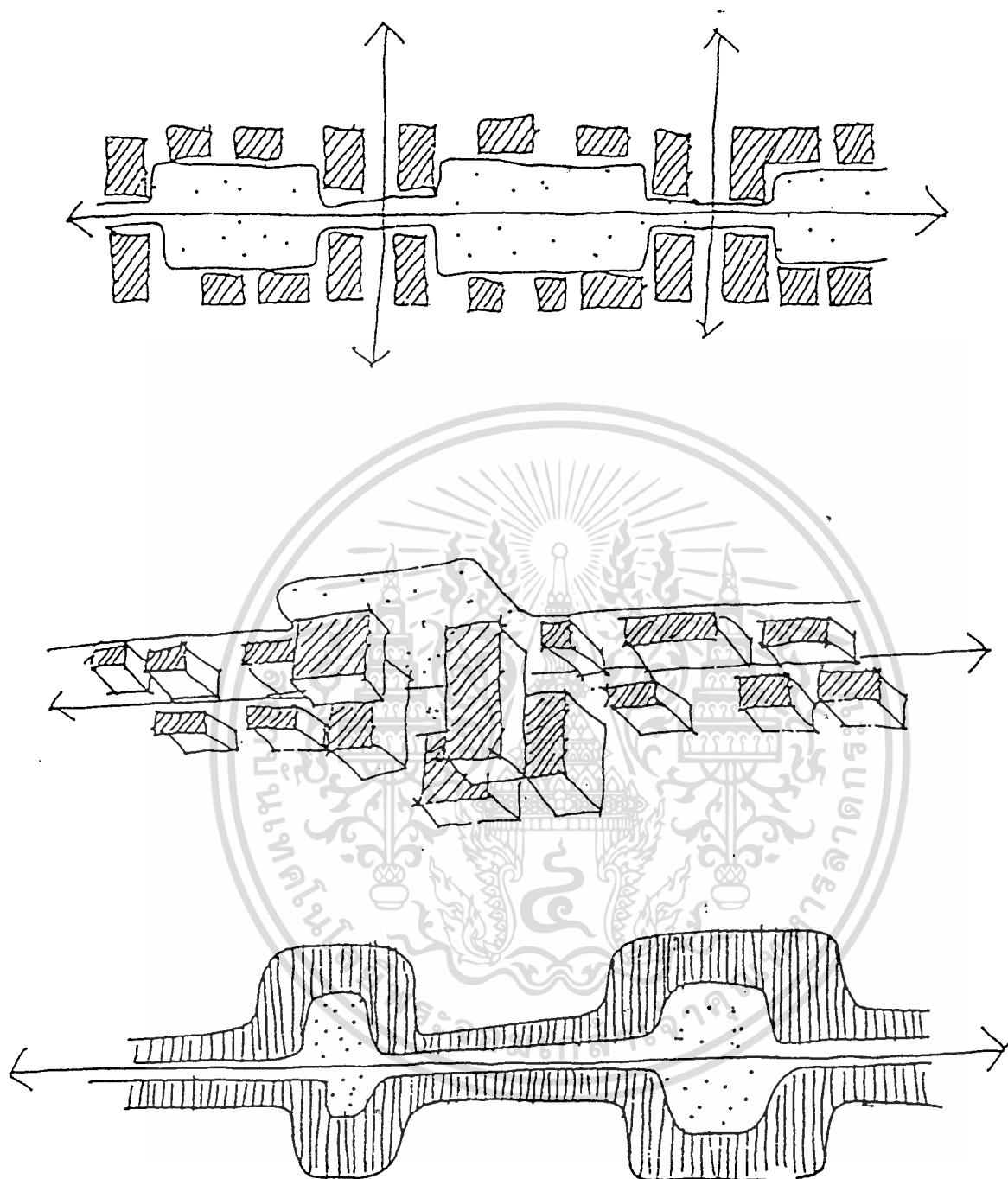


(10) พื้นที่โล่งว่างต่อเนื่องไปสู่หมู่บ้าน (Open Space connectors to the neighborhood) บริเวณแยกทางเข้าออกระหว่างถนนสายประธานกับถนนย่านพักอาศัย ควรตกแต่งภูมิทัศน์ ซึ่งเป็นจุดให้บริการแก่ผู้สัญจรและเป็นจุดจอดรถประจำทางด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ในเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ผู้ใดเห็นใบใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



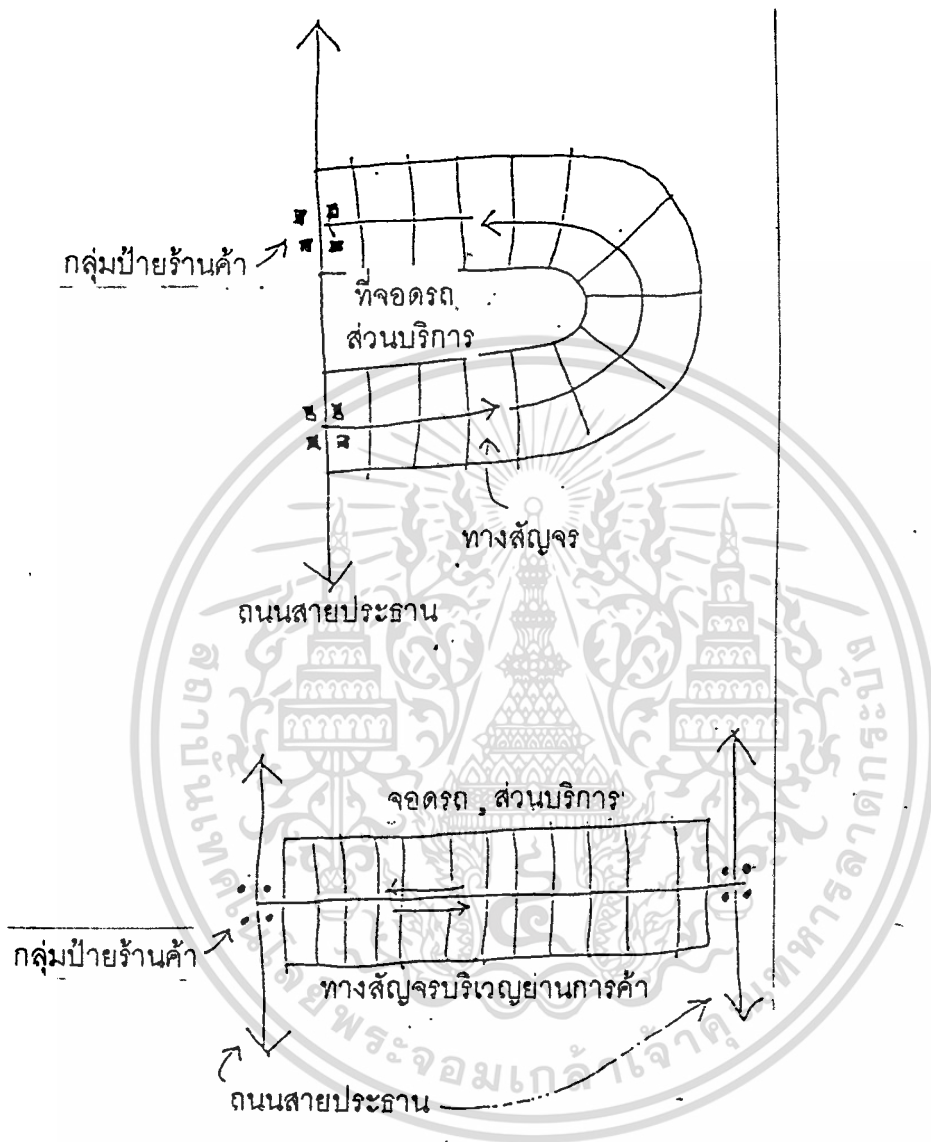
- (11) การเปลี่ยนระดับพื้นที่กำหนดความแตกต่างของผู้ใช้ (Use of Changes of grade)
 ทางสัญจรได้กำหนดให้อยู่ต่ำหรือบริเวณที่ล้อม ส่วนธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์เป็น
 ผู้สร้างอยู่ระดับพื้นที่สูงกว่าเช่น พื้นที่พักผ่อน และบริเวณนี้ควรพัฒนาเป็นที่ว่าง
 สาธารณะ (Public Space)



(12) รูปแบบทางสัญจรที่พอจะเป็นไปได้ (Possible strip form:nodes)

บริเวณจุดตัดถนนจะจำกัดการใช้พื้นที่ว่างบริเวณหน้าอาคาร แต่ระหว่างจุดตัด มีการร่นอาคารเพื่อเพิ่มพื้นที่สำหรับจอดรถและบริการสาธารณะโดยจะกำหนดเป็นจังหวะไปตามแนวถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



(13) รูปแบบทางสัญจรแบบ Coops และ Arterial Connectors ที่พอจะเกิดขึ้นได้

เป็นการตัดถนนสายประธานไปยังย่านการค้าที่รวมกลุ่มกัน โดยบริเวณย่านการค้าอยู่ระหว่างถนนสายประธาน หรือจากถนนสายประธานตัดถนน by pass เข้าไปสู่ร้านค้าและพื้นที่จอดรถ, ส่วนบริการจะแยกจากถนน (Kevin Lynch, 1990:605-615)

ดังนั้นการที่จะปรับปรุง และแก้ปัญหาย่านธุรกิจการค้าของชุมชนเมืองให้สามารถบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปจำเป็นต้องแก้ หรือป้องกันปัญหาความแออัด หรือขาดแคลนที่ว่างสาธารณะโดยต้องออกแบบปรับปรุงอย่างมีแผน ซึ่งบริเวณย่านการค้าของเมืองแต่ละแห่งจะมีความเสื่อมโทรมหลายรูปแบบและหลายระดับ ในการออกแบบปรับปรุงและพัฒนาภูมิทัศน์จะต้องพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ ในพื้นที่และนำวิธีการแบบต่าง ๆ มาใช้ร่วมกันในสภาพต่าง ๆ กันให้เหมาะสม โดยคำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติของพื้นที่ศึกษาเป็นสิ่งสำคัญที่สุด

3.6 แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า

3.6.1 วิธีป้องกันรักษา (Conservation)

วิธีนี้เป็นการรักษาที่วางที่ดีไว้ ให้คงสภาพการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปรับปรุงให้เหมาะสมกับการใช้งานมากยิ่งขึ้น โดยการจัดระบบหรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น เช่น การจัดทำทางเข้าออกของบริเวณที่จอดรถ ปลุกต้นไม้ให้ร่มเงาแก่ทางเดินเท้า จัดระบบห้ามจอดรถบนถนนจัดอุปกรณ์สำหรับเด็กเล่นในสนามเด็กเล่น จัดสวนหย่อมตามที่ว่างที่เหลืออยู่เล็กน้อย เป็นต้น นอกจากนี้ยังเตรียมการจัดหาที่ว่างสาธารณะในบริเวณพื้นที่ย่านการค้าจะขยายตัวไปให้ได้มาตรฐานเพื่อป้องกันความเสื่อมโทรม ความแออัดในอนาคต โดยกำหนดโครงข่ายถนนขนาดถนนที่จอดรถ สนามเด็กเล่น ลานโล่ง สวนสาธารณะ ฯลฯ ให้มีขนาด และตำแหน่งที่เหมาะสมก่อนที่ที่ว่างเหล่านี้จะถูกทำลายลงด้วยระบบเศรษฐกิจ และสังคมการดำเนินการตามวิธีนี้นับว่าได้ผลอย่างยิ่ง ในการป้องกันมิให้ความเสื่อมโทรมความแออัดเข้าครอบงำพื้นที่ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต

วิธีป้องกัน และรักษาให้ผลลัพธ์ มีดังนี้

- การใช้ที่ดินในย่านการค้าเดิม ยังคงเดิมไม่มีการเปลี่ยนแปลงมาก
- เป็นการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่นั้นๆ เพื่อป้องกันความเสื่อมโทรมที่อาจจะเกิดขึ้นกับพื้นที่ในอนาคต
- ประชากรในย่านการค้าเก่าไม่ต้องย้ายออกไป ไม่เสียโอกาสทางการค้า ทำให้มีปัญหาด้านสังคมน้อยลงเพราะไม่ได้เป็นการไล่ที่ในทำเลการค้า

- เมื่อปรับปรุงแล้วจะสะดวกสบายต่อลูกค้า ทำให้มีผู้นิยมใช้ย่านการค้าแห่งนั้นมากขึ้น เป็นการเพิ่มรายได้ทั้งเอกชนและเทศบาลในรูปแบบภาษีการค้า ภาษีเงินได้
- เป็นการวางแผนล่วงหน้าเพื่อเตรียมรับการขยายตัวของย่านการค้าในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- เสียง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่ำกว่าวิธีอื่น ๆ เพราะไม่ต้องเวนคืนที่ดินในย่านการค้าที่มีอาคารอยู่ด้วยแต่เวนคืนที่ดินซึ่งเป็นที่พักอาศัยเพื่อเตรียมรับการขยายตัว
- พื้นที่ส่วนใหญ่ที่จะปรับปรุงมักเกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขตอยู่แล้ว เช่น ถนนทางเท้า สาธารณูปโภค จึงจะสะดวกในการดำเนินการ

ปัญหาของการปรับปรุงโดยวิธีป้องกันรักษา

- ย่านการค้าที่ยังขายได้ดี ก็ยังต้องการที่จะสร้างร้านค้าเพิ่มเติม โดยขาดความรับผิดชอบต่อส่วนรวม ก็จะทำให้ว่างที่มีอยู่ เช่น ที่จอดรถที่ว่างสร้างอาคารขึ้นเพิ่มเติมโดยที่กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขตไม่มีมาตรการในการควบคุมได้
- การปรับปรุงที่ว่างสาธารณะนี้กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขต มักจะต้องเป็นผู้ลงทุนทำเกือบทั้งหมด โดยที่เอกชนไม่ช่วยเหลือในการปรับปรุงเพราะไม่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่เห็นได้ชัดเจน
- เจ้าของร้านค้าขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องนี้ ที่จะต้องลงทุนเองซึ่งผลที่ได้แม้ทำให้ขายสินค้าได้ดีขึ้น แต่ร้านค้าอื่น ๆ ที่ไม่ได้ลงทุนก็ได้รับผลเช่นเดียวกัน ตัวอย่างการปรับปรุงโดยลักษณะนี้มักเป็นจุดเล็ก ๆ เมื่อเทียบกับส่วนรวม เช่น การปรับปรุงทางเท้าและการใช้งานบนทางเท้า จัดที่ว่างให้เป็นสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น จัดระบบการจราจรภายในย่านการค้าจัดทำที่จอดรถปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาในบริเวณทางเท้า จัดที่ว่างให้เป็นตลาดนัด เป็นต้น ซึ่งในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงดังกล่าว จะต้องมีการเตรียมสภาพแวดล้อมไว้รองรับด้วย เช่น ห้ามจอดรถบนถนนก็จะต้องมีที่จอดรถยนต์เตรียมไว้ให้ในบริเวณใกล้เคียง ห้ามวางหาบเร่แผงลอยบนทางเท้า ก็ควรจัดเตรียมที่ว่างไว้สำหรับหาบเร่แผงลอยด้วย เพื่อป้องกันปัญหาและความยุ่งยากต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากความเปลี่ยนแปลง เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6.2 วิธีการบูรณะและฟื้นฟู (Rehabilitation)

วิธีนี้ใช้กับบริเวณที่ตกอยู่ในความเสื่อมโทรม ความแออัดและกำลังทรุดโทรมอย่างรวดเร็วยิ่งกว่าบริเวณอื่น ๆ เนื่องจากความแออัดมีมากจนไม่สามารถเหลือที่ว่างสาธารณะไว้ให้ป้องกันรักษาแล้ว จึงต้องให้การปรับปรุงโดยการบูรณะและฟื้นฟู ซึ่งเป็นหน้าที่ของกรุงเทพมหานครและสำนักงานเขต เป็นส่วนใหญ่ โดยการปรับปรุงตัดแปลงอาคารหรือที่ว่างที่เห็นว่ายังอยู่ในสภาพดีสามารถปรับปรุงได้ให้ใช้งานต่อไป ส่วนบริเวณที่แออัด ทรุดโทรม มากจนเหลือวิสัยจะปรับปรุงได้ ก็ให้รื้อถอนอาคารออก ซึ่งจะเป็นผลให้ลดการแออัดของบริเวณนั้นลงและนำที่ว่างนั้นมาใช้ประโยชน์ให้ชุมชนสมบูรณ์ขึ้น เช่น ทำที่จอดรถ ขยายถนนให้กว้างขึ้น ขยายทางเท้าให้กว้างขึ้น ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดปัญหาความเสื่อมโทรมความแออัดในย่านเพื่อให้บริเวณนั้นกลับสามารถใช้งานได้สักครั้งหนึ่ง ทั้งนี้เนื่องจากไม่สามารถปรับปรุงพื้นที่ย่านได้โดยการรื้อถอนทั้งหมดอาจเนื่องจากปัญหาทางสังคม เศรษฐกิจ หลักการปรับปรุงจึงยังคงสภาพการใช้สอยเดิมไว้เป็นส่วนใหญ่ เพราะยังมีอาคารเดิมอยู่เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตามการปรับปรุงย่านการค้าในลักษณะนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งที่ว่างสาธารณะต่างๆทำได้ยากมากเนื่องจากต้องเกี่ยวข้องกับเจ้าของที่ดินจำนวนหลายราย เพราะที่ดินถูกแบ่งเป็นแปลงเล็ก ๆ ขนาดเท่าตึกแถว 1 ห้องแล้วและผู้ที่ต้องออกไปจากพื้นที่ค้าขายเดิม โดยนำที่ดินของตนให้ใช้ประโยชน์สาธารณะ เช่น จอดรถ ทำสวนสาธารณะ ทำที่โล่ง ฯลฯ โดยตนเองไม่ได้รับผลตอบแทนโดยตรงกลับไปได้ผลประโยชน์กับร้านค้าบริเวณใกล้เคียงที่ไม่ถูกรื้อถอน ส่วนตนเองได้เพียงค่าเวนคืน ซึ่งต้องได้รับการคัดค้านอย่างสูง รวมทั้งการปรับปรุงวิธีนี้ต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก จึงควรทำในกรณีที่มีความจำเป็นสูงสุดเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในบริเวณศูนย์กลางเมือง

ผลลัพธ์ที่จะได้จากกาปรับปรุงโดยการบูรณะฟื้นฟู คือ

- ลดความแออัดในย่านการค้า บริเวณที่เป็นศูนย์กลางการค้าเก่าของเมืองลง
- ได้สภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น เหมาะแก่การใช้งานในปัจจุบันมากขึ้นเพราะการปรับปรุงมีเจตนาเพื่อแก้ปัญหาให้แก่ชุมชนเป็นส่วนรวม
- ลักษณะการใช้สอยในที่ดินคงเดิม ยกเว้นบางส่วนที่จะต้องถูกบังคับให้ออกไปและเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน
- หลังการปรับปรุงจะทำให้การค้าดีขึ้น เจ้าของอาคารมีรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขต เก็บภาษีการค้า ภาษีเงินได้ได้มากขึ้น

ปัญหาของการปรับปรุงย่านการค้า โดยการบูรณะฟื้นฟูมักจะเกี่ยวข้องกับเจ้าของที่ดินและการลงทุนเป็นส่วนใหญ่ คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เป็นการลงทุนที่สูงมาก เมื่อเทียบกับผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ เอกชนไม่สามารถทำได้ทั้งหมด เพราะต้องเสียค่าที่ดิน ค่ารื้อถอนอาคาร ค่าปรับปรุงที่ดิน และสาธารณูปโภคต่าง ๆ รัฐหรือกรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขต ควรเป็นผู้จัดทำหรือให้ความช่วยเหลือกับเอกชน

- มีบางคนที่ได้ประโยชน์และบางคนต้องเสียประโยชน์ ต้องระมัดระวังเกี่ยวกับอาคารที่ยอมให้คงอยู่และอาคารที่ต้องรื้อถอน เพื่อเป็นการแก้ปัญหาชุมชน

และเป็นการรักษาคุณภาพตามชุมชนเดิมไว้ ซึ่งอาจเกิดการคัดค้านของกลุ่มผู้เสียประโยชน์

- จะต้องจัดเตรียมที่อยู่อาศัยใหม่ให้กับผู้รื้อถอน และควรมีลักษณะที่สามารถประกอบการค้าได้ดีเช่นเดิม

- กรุงเทพมหานครและสำนักงานเขต ต้องใช้เงินภาษีอากรในการลงทุนเป็นจำนวนมากอาจถูกกล่าวหาจากประชาชนบางกลุ่มได้

3.6.3 วิธีการรื้อถอนและสร้างใหม่

ได้แก่ การรื้อถอนอาคารและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ที่มีปัญหาทั้งหมด เนื่องจากบริเวณนั้นมีสภาพทรุดโทรมแออัดมาก ทั้งทางกายภาพและการใช้งานแล้ว สร้างอาคารและสภาพแวดล้อมใหม่ ให้มาตรฐานตามความต้องการมีการจัดที่ว่างสาธารณะที่มีคุณภาพและเหมาะสมกับอาคารที่เกิดขึ้นใหม่ สำหรับประโยชน์ใช้สอยในที่ดินคงเดิมหรือเปลี่ยนไปได้ เช่น รื้อย่านพักอาศัยเป็นแหล่งเสื่อมโทรมทำย่านการค้าหรือรื้อย่านการค้าเก่าทำย่านการค้าใหม่ที่สมบูรณ์กว่าเป็นต้น การปรับปรุงในลักษณะนี้จะต้องเป็นการปรับปรุงโครงการขนาดใหญ่ที่จะมากพอที่จะช่วยแก้ปัญหา ของส่วนรวมและให้ผลประโยชน์จนคุ้มค่าในการลงทุน

การปรับปรุงโดยการรื้อถอนสร้างใหม่ เมื่อสภาพพื้นที่ทรุดโทรมถึงที่สุดนักลงทุนมองเห็นผลกำไรที่จะได้แน่นอน โดยเฉพาะการรื้อย่านพักอาศัยหลังตึกแถวเพื่อทำย่านการค้าเพราะรื้อพื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนต่ำ เพื่อสร้างพื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนสูงจะขายอาคารและที่ดินในราคาแพงกว่าต้นทุนมาก จะทำให้สามารถเตรียมพื้นที่ว่างสาธารณะต่าง ๆ ได้ในจำนวนมากพอสมควร

ผลลัพธ์ของการปรับปรุง โดยวิธีการรื้อถอนและสร้างใหม่

- แก้ปัญหาความเสื่อมโทรมได้ทันทีและตรงเป้าที่สุด
- รัฐบาลหรือกรุงเทพมหานครและสำนักงานเขต มีรายได้เพิ่มขึ้นทั้งภาษีทางตรงและภาษีทางอ้อม เช่น ราคาค่าที่ดิน ภาษีอากรการค้า ภาษีเงินได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สามารถใช้ที่ดินในย่านการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากขึ้น มีการวางแผนเป็นแผนรวมทำให้การใช้งานไม่ปะปนกันมีที่ว่างต่าง ๆ เพียงพอต่อความต้องการ
- ผู้ที่ถูกรื้อถอนซึ่งทำการค้าอยู่ อาจกลับเข้ามาในที่เดิมได้ เพื่อทำการค้าต่อไปส่วนผู้อยู่อาศัยจะต้องมีการจัดทำโครงการที่อยู่อาศัยในทำเลที่ดีกว่าเดิม ซึ่งทำให้พอใจทั้งสองฝ่าย

ปัญหาของการปรับปรุงโดยวิธีการรื้อถอนและสร้างใหม่

- การลงทุนสูงมาก เนื่องจากที่ดินในบริเวณย่านการค้าจะมีราคาแพงมาก นอกจากนั้นเจ้าของที่ดินบางรายจะไม่ยอมขายที่ดิน เพื่อหวังเก็บกำไรหลังการปรับปรุงหรือเป็นที่ดินที่ได้รับมรดกตกทอดกันมา ผู้ลงทุนต้องซื้อที่ดินจากเจ้าของดังกล่าวด้วยราคาแพง เพราะถ้าไม่ได้ที่ดินทั้งหมดจะเป็นผลเสียหายในการปรับปรุงเพื่อส่วนรวม
- การรื้อย่านการค้าเก่าเพื่อปรับปรุงจะทำให้เสียโอกาสในทางการค้า เป็นระยะเวลานาน อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่เจ้าของที่ดินไม่ยอมขาย
- อาจมีอาคารบางประเภทที่ไม่ได้ต่ำกว่ามาตรฐานแต่อยู่สภาพแวดล้อมต่ำ การรื้อถอนอาจมีปัญหาทั้งด้านค่าใช้จ่ายและโอกาสการใช้อาคาร
- การรวบรวมที่ดินเป็นพื้นใหญ่ เอกชนไม่มีอำนาจพอที่จะทำได้ ต้องให้รัฐบาลหรือกรุงเทพมหานครและสำนักงานเขตช่วยเหลือ

สรุปแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า

จากสภาพทั่วไปในย่านการค้าของประเทศไทย มักพัฒนามาจากย่านการค้าเก่าศูนย์กลางเมืองแล้วขยายตัวขึ้น ในพื้นที่ย่านการค้าจึงมีตัวอาคารตั้งแต่เก่าที่สุดจนถึงใหม่ที่สุด ปะปนกันมีทั้งบ้านพักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ดังนั้นการปรับปรุงจะใช้วิธีการใดวิธีการหนึ่งในการปรับปรุงอาจจะไม่เหมาะสม และแก้ปัญหาได้ไม่หมดทั้งย่านการค้า จึงควรเลือกใช้วิธีที่เหมาะสมหลายแบบตามสภาพที่เหมาะสม เช่น

- การปรับปรุงโดยการป้องกันรักษา ใช้กับย่านที่ยังไม่มีปัญหา ยังใช้งานได้ดีมีที่ว่างสาธารณะเพียงพอ อยู่ไม่แออัดก็เข้าควบคุมและปรับปรุง

- การปรับปรุง โดยการบูรณะและฟื้นฟูในบริเวณกลุ่มอาคารที่ยังใช้งานได้แต่หนาแน่นที่ว่างสาธารณะขาดระเบียบ จะใช้วิธีการรื้อถอนบางส่วนเพื่อให้เกิดที่ว่างสาธารณะอย่างเพียงพอ

- การปรับปรุง โดยการรื้อถอนและสร้างใหม่ในบริเวณที่อาคารมีสภาพเสื่อมโทรมมีความหนาแน่นสูง มีปัญหาต่าง ๆ มากมายและบริเวณที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำหรือไม่เหมาะสมที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จะอยู่ในย่านการค้า เช่นที่หักอาศัยด้านหลังตึกแถว ที่ดินราคาถูก จัดทำเป็นที่ว่างสาธารณะขนาดใหญ่แล้วทำการก่อสร้างอาคารร้านค้าใหม่เพื่อหารายได้ให้กับโครงการ

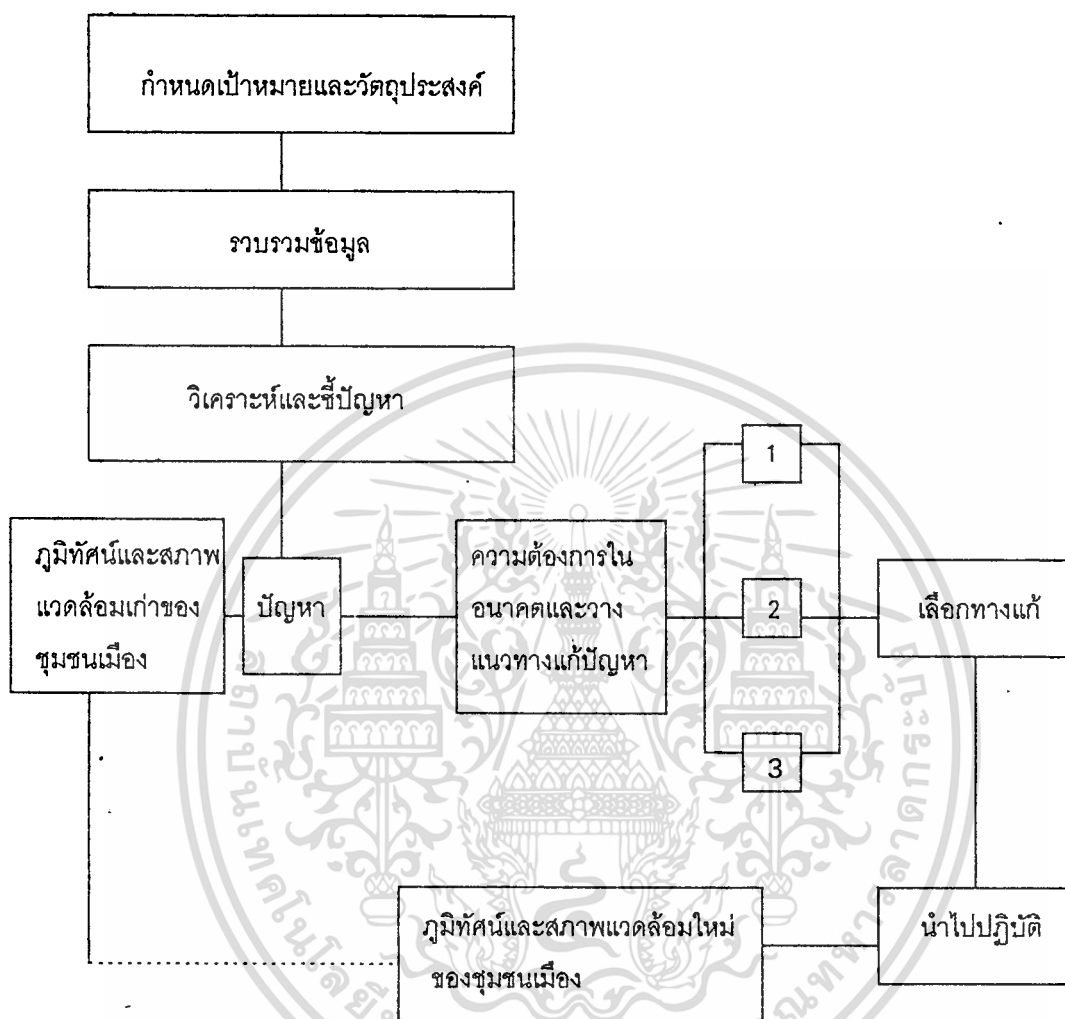
ซึ่งทั้ง 3 ลักษณะนี้ จะทำให้จัดภูมิทัศน์และที่ว่างสาธารณะได้เหมาะสมต่อการใช้งานตลอดทั้งพื้นที่ของย่านการค้า และวางแผนเพื่อการขยายตัวในอนาคตเป็นการควบคุมการพัฒนาในอนาคตได้อย่างดี พื้นที่ใดเป็นที่สาธารณะของชุมชนเมือง การดำเนินการ โดยสำนักงานเขตเพื่อป้องกันการบุกรุกปลูกสร้างอาคารจากเอกชน อันจะทำให้เกิดความแออัดและปัญหาขึ้นได้อีก นอกจากนั้นควรมีการออกกฎหมายควบคุมเกี่ยวกับสภาพ-แวดล้อมให้รัดกุมต่อไป

อำนาจในการควบคุมการใช้ที่ดินและการวางแผนชุมชนเมือง

เนื่องจากการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า เป็นเรื่องที่สำนักงานเขตต้องรับผิดชอบในการให้บริการต่อชุมชนเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

- สำนักงานเขตมีอำนาจในการเวนคืนที่ดิน เพื่อใช้เป็นสาธารณะประโยชน์ดังนั้นการได้มาซึ่งที่ดิน เพื่อกำหนดเป็นที่ว่างสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ และให้บริการแก่ประชาชน จึงดำเนินการโดยสำนักงานเขตและกรุงเทพมหานคร
- จัดวางผังเมืองเฉพาะเป็นวิธีหนึ่งที่จะใช้ประกอบกับอำนาจของสำนักงานเขต ในการกำหนดการใช้ที่ดินในผังเมืองเฉพาะ ขนาดถนน ขนาดทางเท้า แนวเส้นทางคมนาคมที่ว่างในบริเวณต่างๆ สวนสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งจะใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาได้อย่างถูกต้อง
- กำหนดเทศบัญญัติควบคุมอาคารให้ได้มาตรฐาน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติ เช่น ความสูงอาคาร พื้นที่เว้นว่าง ความหนาแน่น ที่จอดรถ เป็นต้น
- ความต้องการของชุมชนเมืองคือ สภาพแวดล้อมที่สวยงามน่าอยู่อาศัยคุณภาพชีวิตที่ดี ดังนั้นการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เหมาะสมนั้นก็ตรงกับความต้องการของประชาชนอยู่แล้ว

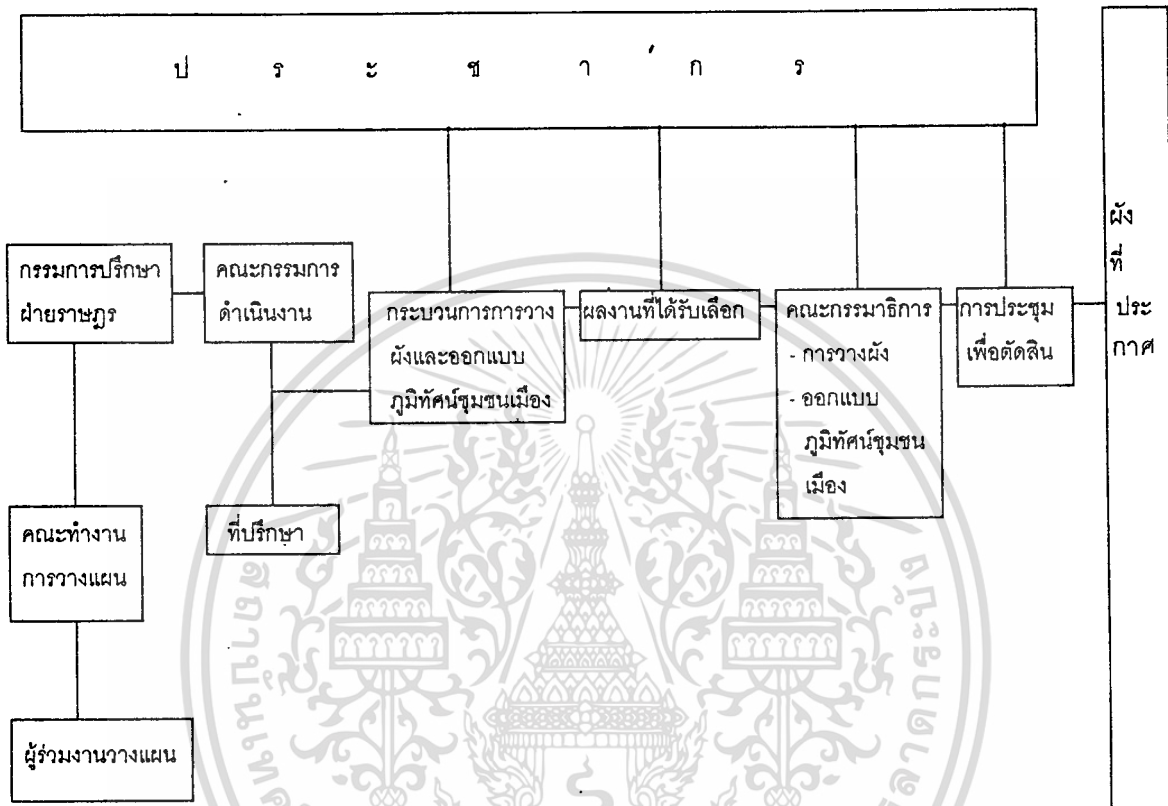
แผนภูมิที่ 2



แสดงกระบวนการวางแผน และออกแบบภูมิทัศน์ชุมชนเมือง

ที่มา : การศึกษาค้นคว้า

แผนภูมิที่ 3



ผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการตัดสินใจเพื่อการแก้ปัญหา

แสดงกระบวนการตัดสินใจโดยประชาชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.1 ประวัติและวิวัฒนาการ

สำนักงานเขตบางกะปิ เดิมเรียกว่า "อำเภอบางกะปิ" และเขตบาง กะปิตามลำดับแต่เดิมเป็นป่าทึบ เมื่อราวพุทธศักราช 2386 (ประมาณ 100 ปีเศษ) ในรัชสมัยของสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว เจ้าพระยาบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) ได้เป็นแม่ทัพยกกองทัพไปปราบกบฏที่นครจำปาศักดิ์ และเมืองหลวงพระบาง กับเจ้าเมืองอื่น ๆ ฝ่ายตะวันออกได้รับชัยชนะพร้อมทั้งกวาดต้อนครอบครัวหัวเมืองรายทางติดตามมาด้วยและพำนักอยู่ย่านคลองกุ่มในปัจจุบัน ต่อมาเมื่อมีคนอพยพมาทำมาหากินเพิ่มขึ้นตามลำดับ ทางราชการ จึงจัดตั้งเป็นอำเภอให้ชื่อว่า "อำเภอบางกะปิ" ตั้งอยู่ที่ตำบลหัวหมาก ตรงข้ามวัดเทพศิลาฯ ซึ่งมีมหาอำมาตย์พระยาเพชรปราณี สมุหนครบาล สมัยที่มีบรรดาศักดิ์เป็นหลวงนานานินคม เจ้ากรมอำเภอเห็นว่าที่ตั้งทำการอำเภอเดิมไม่เหมาะสมกับสภาพท้องที่ จึงสั่งย้ายที่ว่าการอำเภอไป ตามแนว คลองแสนแสบทางทิศตะวันออกของเขตที่ตั้งเดิม คือบริเวณที่ตั้งของสำนักงานเขตบางกะปิในปัจจุบันนี้

ส่วนชื่ออำเภอที่เรียกกันว่า "บางกะปิ" นั้นเป็นชื่อที่ทางการตั้งขึ้น ซึ่งอาจสันนิษฐานว่าเพราะท้องที่นี้อุดมสมบูรณ์ด้วยทุ่งเล็ก ๆ มากมายและประชาชนนิยมนำมาทำกะปิกันมาก หรืออาจสันนิษฐานได้ว่ามาจากคำว่า "บางกะปิ" หมายถึงท้องที่มีสิ่งชุกชุมเพราะเป็นป่าทึบ และเมื่อนำมาประมวลเข้ากับสัญลักษณ์ของเขตบางกะปิ ที่ใช้ตราหนุมานเป็นเครื่องหมายก็น่าจะเป็นไปได้เช่นกัน

ในปี พ.ศ. 2518 พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดให้มี "เขต" เป็นส่วนราชการของกรุงเทพมหานคร และเปลี่ยนชื่อเรียก "อำเภอ" เป็น "เขต" และที่ตั้งของอำเภอเดิมก็เรียกว่า "ที่ว่าการเขต" เรียก "นายอำเภอ" ว่า "หัวหน้าเขต"

ต่อมาในปี พ.ศ. 2528 พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดให้มี "สำนักงานเขต" เป็นส่วนราชการของกรุงเทพมหานคร โดยมีผู้อำนวยการเขตเป็นผู้บังคับบัญชาข้าราชการ และลูกจ้างกรุงเทพมหานครรับผิดชอบการปฏิบัติราชการภายในสำนักงานเขต

ในปีพ.ศ. 2532 ได้มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เขตบางกะปิ และตั้งเขตลาดพร้าวและเขตบึงกุ่ม เนื่องด้วยพื้นที่เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร มีอาณาเขตกว้างขวางและมีพลเมืองอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ท้องที่บางแขวงอยู่ไกลจากสำนักงานเขตเจ้าหน้าที่ออกตรวจตราดูความทุกข์สุขของราษฎรไม่ทั่วถึง และเพื่อเป็นประโยชน์ในด้านการบริการ การปกครองและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในท้องที่อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 จึงเปลี่ยนแปลงพื้นที่เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร และตั้งเป็นเขต 3 เขต คือ เขตบางกะปิ เขตลาดพร้าว และเขตบึงกุ่ม โดยมีพื้นที่การบริหารดังนี้

- เขตบางกะปิ มีพื้นที่การบริหารรวม 3 แขวง คือ แขวงหัวหมาก, แขวงวังทองหลาง และแขวงคลองจั่น
- เขตลาดพร้าว มีพื้นที่การบริหาร รวม 2 แขวง คือ แขวงลาดพร้าว, และแขวงจระเข้บัว
- เขตบึงกุ่ม มีพื้นที่การบริหาร รวม 3 แขวง คือ แขวงคันนายาว, แขวงสะพานสูง และแขวงคลองกุ่ม

เดิมพื้นที่การปกครองของเขตบางกะปิแบ่งออกเป็น 8 แขวงประกอบด้วย แขวงลาดพร้าว, แขวงหัวหมาก, แขวงวังทองหลาง, แขวงคลองจั่น, แขวงสะพานสูง, แขวงคลองกุ่ม, แขวงคันนายาวและแขวงจระเข้บัว

4.2 ที่ตั้งและขนาดของพื้นที่

เขตบางกะปิมีพื้นที่ประมาณ 48.904 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อเขตลาดพร้าว

ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตบึงกุ่ม และเขตประเวศบางส่วน

ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตห้วยขวาง และเขตจตุจักร

ทิศใต้ ติดต่อกับเขตเขตประเวศ (สาขาสวนหลวง)

เขตบางกะปิได้แบ่งออกเป็น 3 แขวงคือ เขตคลองจั่น (12.788 กม²) แขวงวังทองหลาง (19.655 กม²), แขวงหัวหมาก (16.461 กม²)

4.3 ประชากร

เขตบางกะปิมีประชากรทั้งสิ้น 237,285 คน แยกเป็น

แขวงคลองจั่น 821,671 คน

แขวงวังทองหลาง 95,489 คน

แขวงหัวหมาก 57,469 คน

และมีจำนวนบ้านเรือนรวมทั้งสิ้น 66,719 หลัง ความหนาแน่นโดยรวม

4815.43 คน/กม²

4.4 การใช้ที่ดิน

เขตบางกะปิสามารถแบ่งการใช้ที่ดินได้ 5 ประเภท ตามผังเมืองรวม ได้แก่

4.4.1 พาณิชยกรรม

4.4.2 ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

4.4.3 ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

4.4.4 สถาบันการศึกษา

4.4.5 ที่โล่งเพื่อนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (แสดงในแผนที่ 1)

เมื่อพิจารณาการใช้ที่ดินตามผังเมืองรวม สามารถมองเห็นภาพรวมหรือ รูปแบบของชุมชนเมืองเขตบางกะปิ ได้ 2 ลักษณะคือ

- รูปแบบศูนย์กลางเดี่ยว (Mono-Contric Development) ได้แก่ บริเวณย่านการค้าตลาดบางกะปิ ซึ่งเป็นจุดบรรจบของถนนถึง 6 สายด้วยกัน คือ ถนนลาดพร้าว, ถนนรามคำแหง, ถนนสุขาภิบาล 1,2,3 และถนนศรีนครินทร์ รวมถึงการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากอยู่โดยรอบ ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ มากมาย เช่น ปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม, ขาดพื้นที่ว่างด้านภูมิทัศน์, ปัญหาการจราจรติดขัด, ปัญหาการขาดพื้นที่ในการพัฒนาที่ถูกต้องในอนาคต เกิดการขยายตัวตามเจริญด้านการค้าไปตามแนวถนนที่ก่อให้เกิดปัญหามากยิ่งขึ้น

- รูปแบบขยายตัวตามแนวแกน (Ribbon Development) ได้แก่ บริเวณย่านการค้า ถนนรามคำแหง และกำลังเกิดขึ้นใหม่ตามแนวถนนลาดพร้าว ซึ่งในอนาคตจะขยายไปตามถนนสุขาภิบาล 1,2,3 จากการศึกษาการขยายตัวของธุรกิจไปตามแนวถนนทำให้เกิดปัญหามากมาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1

อันดับ ที่	จังหวัดเขต เขต	พื้นที่ ตร.กม.	จำนวนประชากร							การเปลี่ยนแปลง		ความหนาแน่น
			2521	2526	2530	2531	2532	2533	2534	2526-2534 คน	เฉลี่ย/ม ²	2534 คน/ตร.กม.
	กรุงเทพมหานคร	1,563,737	4,870,509	5,018,327	5,613,082	5,715,779	5,832,838	5,546,937	5,620,591	602,264	1.42	3,583
1	เขตพระนคร	5.535	126,715	113,376	104,794	102,382	98,487	92,701	90,522	(22,854)	-2.80	16,352
2	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	1.931	196,484	92,950	83,412	81,440	76,940	85,260	86,397	(6,553)	-0.91	44,742
3	เขตสัมพันธวงศ์	1.416	79,536	53,504	50,089	48,377	47,480	47,035	46,281	(7,223)	-1.81	32,684
4	เขตปทุมวัน	8.369	234,212	114,820	145,110	146,499	137,710	139,592	138,071	23,251	2.30	16,498
5	เขตบางรัก	5.536	122,187	88,869	88,554	87,175	81,518	86,653	85,421	(3,448)	-0.49	15,430
6	เขตยานนาวา	16.662	149,799	153,511	152,656	148,242	146,503	143,526	110,139	(43,372)	-4.11	6,610
7	เขตสาทร	9.326	73,632	85,370	114,321	115,172	117,468	110,797	142,095	56,725	6.23	15,236
8	เขตบวคณแหลม	10.921	148,178	153,938	147,258	148,897	149,769	150,985	150,288	(3,110)	-0.26	13,761
9	เขตดุสิต	10.665	297,343	381,125	264,736	267,601	257,654	177,502	175,663	(205,462)	-9.23	16,471
10	เขตบางซื่อ	11.545	149,232	169,244	297,243	304,854	304,103	189,246	189,873	20,629	1.44	16,446
11	เขตพญาไท	10.265	179,850	173,649	231,659	228,234	228,409	204,967	201,261	27,512	1.84	19,607
12	เขตราชเทวี	7.164	316,512	172,670	119,121	112,239	107,401	97,380	95,175	(77,495)	-7.23	13,285
13	เขตห้วยขวาง	22.679	188,848	235,739	262,262	265,164	272,071	266,407	266,404	30,865	1.54	11,756
14	เขตพระาชโนง	33.887	125,224	157,338	182,910	190,044	196,165	204,333	209,461	52,123	3.55	6,181
15	เขตคลองเตย	27.193	257,269	277,955	280,582	276,978	271,748	252,300	251,431	(26,524)	-1.25	9,246
16	เขตประเวศ	82.479	104,135	143,248	187,080	197,226	203,312	200,825	205,906	62,558	4.49	2,456
17	เขตบางเขน	76.613	120,904	160,945	186,668	199,670	209,429	208,567	221,274	60,329	3.95	2,888
18	เขตดอนเมือง	59.789	89,502	124,032	195,544	206,925	215,825	226,813	235,155	111,123	7.73	3,933
19	เขตจตุจักร	32.908	146,908	172,567	199,026	199,606	201,185	205,324	207,239	34,672	2.28	6,298
20	เขตบางกระปิ	48.904	101,978	167,023	201,818	214,519	225,443	231,707	235,494	68,471	4.25	4,815
21	เขตลาดพร้าว	30.476	41,728	78,886	110,162	115,595	121,327	115,758	120,732	41,846	5.24	3,952
22	เขตบึงกุ่ม	69.903	48,283	89,262	130,340	147,634	162,037	178,143	188,789	99,527	-8.95	2,701
23	เขตหนองจอก	236.261	49,336	54,011	60,142	61,417	62,272	60,821	61,682	7,671	1.66	261
24	เขตมีนบุรี	174.331	50,016	64,266	81,110	86,558	92,741	94,232	100,610	36,352	5.51	577
25	เขตลาดกระบัง	123.859	39,271	48,836	63,875	65,311	66,584	65,685	68,926	20,090	4.26	556
26	เขตธนบุรี	8.626	251,241	267,767	274,949	269,975	264,417	262,384	259,345	(8,422)	-0.04	30,065
27	เขตคลองสาน	6.051	142,934	139,736	146,781	145,901	147,407	122,409	121,780	(17,955)	-1.72	20,126
28	เขตบางกอกน้อย	11.944	245,687	140,024	151,382	153,018	162,228	143,355	160,168	20,144	1.68	13,410
29	เขตบางพลัด	11.360	130,669	143,274	145,942	145,372	163,554	161,309	143,567	295	0.03	12,638
30	เขตบางกอกใหญ่	6.180	98,605	104,024	108,171	107,548	109,036	103,885	102,600	(1,424)	-0.17	16,602
31	เขตภาษีเจริญ	53.947	170,170	207,409	236,572	243,195	257,115	255,345	261,432	54,023	2.88	4,846
32	เขตบางขุนเทียน	155.432	62,166	93,386	109,466	118,609	129,450	124,346	130,546	37,160	4.15	840
33	เขตจอมทอง	25.724	127,124	139,146	160,699	182,249	189,383	171,043	174,976	35,830	2.85	6,802
34	เขตตลิ่งชัน	79.898	62,894	78,995	98,552	104,538	113,131	119,649	126,205	47,210	5.75	1,584
35	เขตราชพฤกษ์ปุระณะ	42.874	103,969	127,726	154,177	157,124	164,724	165,818	169,036	41,310	3.48	3,943
36	เขตหนองแขม	48.283	37,981	50,248	65,822	70,491	77,518	80,834	86,439	36,191	6.62	1,790

จำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร จำแนกโดยเขต ปี พ.ศ.2521, 2526, 2530-2534 การเปลี่ยนแปลงของประชากร ปี 2526-2534 และความหนาแน่นปี 2534
ที่มา ฝ่ายวิชาการ กองผังเมือง กทม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2

แขวง	ประเภทการใช้ที่ดิน														
	พื้นที่แขวง	หักอาศัย	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	คลังสินค้า	สถานที่ราชการ	สถานบันการศึกษา	ศาสนสถาน	สวนมกกีฬา	สาธารณูปโภค	ถนน ขยาย	ที่ว่าง	แม่น้ำลำคลอง	เกษตรกรรม	อื่น ๆ
1. แขวงคองจัน ไ่	11512.80	1793.69	65.62	16.11	14.97	12.66	17.27	6.91	41.45	3.45	591.76	8112.50	95.50	428.28	13.82
ร้อยละ	100.00	15.50	0.57	0.14	0.13	0.11	0.15	0.06	0.36	0.03	5.14	73.06	0.83	3.72	0.12
2. แขวงวังทองหลวง ไ่	11745.47	2078.95	182.06	179.71	51.68	5.87	138.60	10.57	14.03	1.17	758.76	8107.90	116.28	96.31	3.52
ร้อยละ	100.00	17.70	1.55	1.53	0.44	0.05	1.10	0.09	0.12	0.01	6.46	69.03	0.99	0.82	0.03
3. แขวงหัวหมาก ไ่	10288.12	1519.16	126.26	53.43	40.54	13.85	79.52	21.69	10.32	1.43	506.58	7762.01	123.99	3.33	26.01
ร้อยละ	100.00	14.77	1.23	0.52	0.39	0.13	0.77	0.21	0.10	0.01	4.93	75.45	1.21	0.03	0.25
รวมเขตบางกะปิ	33546.39	5391.80	273.94	149.25	107.19	32.38	235.39	39.17	65.86	6.05	1857.10	24281.16	335.83	527.92	43.35

แสดงการใช้ที่ดินของเขตบางกะปิ จำแนกตามประเภทของกิจกรรมเป็นรายแขวง ผลการสำรวจภาคสนามในปีงบประมาณ 2529

ที่มา: กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

เช่น ปัญหาด้านภูมิทัศน์ชุมชนและสภาพแวดล้อม ปัญหาการลงทุนสูงในด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ, ปัญหาการใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า, ปัญหาด้านการจราจร

จากการศึกษาและออกสำรวจภาคสนาม เพื่อดูลักษณะการใช้ที่ดินปัจจุบัน (Existing Land Use) ทำให้มองเห็นความแตกต่างของกิจกรรม และรูปแบบ การตั้งถิ่นฐานของประชาชน ได้อย่างชัดเจน ดังนี้ (แสดงในรูปภาพที่ 3.-5.)

4.4.1 การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยแยกออกเป็นประเภทต่าง ๆ ได้แก่ สำนักงาน, ตลาด, ศูนย์การค้า, ร้านค้าส่ง, ร้านค้าปลีก, ซูเปอร์มาร์เก็ต, ร้านอาหาร, โรงแรม, โรงภาพยนตร์, ปั๊มน้ำมัน เป็นต้น เมื่อพิจารณาการใช้ที่ดินของ เขตบางกะปิตามผังเมืองรวมจะเห็นว่า ย่านพาณิชยกรรมหรือย่านธุรกิจการค้ามีอยู่ 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ ย่านธุรกิจการค้า บริเวณตลาดบางกะปิ และย่านธุรกิจการค้า บริเวณถนนรามคำแหง จากการสำรวจภาคสนามทำให้มองเห็นสภาพการใช้ที่ดิน ปัจจุบันได้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ย่านธุรกิจ ซึ่งในผังเมืองรวม กำหนดเป็นพื้นที่สีแดง จะประกอบด้วย การใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัย เกาะกลุ่มไปตามแนวลาดลง แสนแสบ สภาพหนาแน่นมาก บางแห่งสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรมมากและการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม จะพบทั้งสองฝากถนนรามคำแหง โดยเฉพาะบริเวณใกล้มหาวิทยาลัยรามคำแหงและตลาดบางกะปิจะมีความหนาแน่นมาก ประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลายชนิด โดยเฉพาะบนพื้นที่ทางเท้า ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ได้แก่ ความปลอดภัยบนทางเท้า, ปัญหาจราจรติดขัด, มลภาวะทางด้านสิ่งแวดล้อม, ขาดการจัดการด้านภูมิทัศน์ที่ถูกต้อง, ปัญหาด้านทัศนภาพ

4.4.2-4.4.3 การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย จากการศึกษาในช่วงปีพ.ศ.2530-2534 หรือช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 จะเห็นว่าเขตบางกะปิ สถิติที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นมากที่สุด และรูปแบบโครงสร้างตลาดที่อยู่อาศัยได้เปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งรูปแบบที่อยู่อาศัยได้เปลี่ยนแปลงจากบ้านเดี่ยวมาเป็นอาคารสูงมากขึ้น เช่น แฟลต อพาร์ทเมนท์ แมนชั่น และคอนโดมิเนียมพักอาศัย เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดมากขึ้น จากการออกสำรวจภาคสนามการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากจะเกาะกลุ่มใกล้ชิดกับบริเวณย่านธุรกิจการค้า ส่วนการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจะกระจัดกระจายอยู่ทั่วไปโดยรอบ

4.4.4 การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษาพื้นที่เขตบางกะปิ พบว่ามีสถาบัน การศึกษาหลายแห่ง เช่น สถาบันการศึกษาชั้นสูง ระดับปริญญาเอก,โท 1 แห่ง คือ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า), สถาบันการศึกษาชั้นสูงระดับปริญญาตรี, 1 แห่ง คือ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, สถาบันการศึกษาระดับมัธยมศึกษา สังกัด ทบวงมหาวิทยาลัยมี 1 แห่ง คือ มัธยมสาธิตสาธิตมหาวิทยาลัยรามคำแหง, โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา สังกัดกรุงเทพมหานคร มี 13 แห่ง และโรงเรียนเอกชนมี จำนวนทั้งหมด 44 แห่ง จากข้อมูลเบื้องต้นดังกล่าวจะเห็นว่าช่วง เปิด และปิดภาค เรียนการศึกษาหรือชั่วโมงเร่งด่วน จะมีผลเกี่ยวข้องกับปัญหาจราจรอย่างชัดเจน ซึ่งสะท้อนให้เห็นปัญหาต่าง ๆ ได้แก่ ปัญหาสุขภาพจิตและความตึงเครียด, ปัญหาความสิ้นเปลืองทั้งทรัพย์สินและเวลาในการเดินทาง, ปัญหาความปลอดภัย

4.4.5 การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การเติบโตของย่านธุรกิจการค้า บริเวณเขตบางกะปิ อันเนื่องจากการ เพิ่มขึ้นของประชากร, การขยายตัวของความเป็นเมือง, ตลอดจนการคมนาคมขนส่งและขาดการวางแผนที่ถูกต้องล่วงหน้า ทำให้เกิดปัญหาการขาดพื้นที่ว่างเพื่อ ใช้ในด้านการพักผ่อนหย่อนใจ ทำกิจกรรมร่วมกันเกิดปฏิสัมพันธ์ที่ดีและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมขาดความสัมพันธ์ทางธรรมชาติ ความร่มรื่นของพันธุ์ไม้, ปัญหามลภาวะเป็นพิษ จากการสังเกตในการออกสำรวจภาคสนาม จะเห็นว่าเขตบางกะปิจะมีบริเวณสถานที่พักผ่อนหย่อนใจแบบ Active Recreation เช่น สนามกีฬาห้วยหมาก, สนามกีฬา บริเวณแพลดคลองจั่นมากกว่าสถานที่พักผ่อนหย่อนใจแบบ Passive Recreation เช่น บริเวณสวนสงบใกล้ย่านตลาดบางกะปิ แต่ประชาชนไม่สามารถ เข้าไปสัมผัสบรรยากาศสวยงามและรื่นรมย์ได้ ส่วนบริเวณวัด, มัสยิด โดยเฉพาะ ใกล้คลองแสนแสบ ซึ่งเป็นทางเลือกให้ประชาชนเข้าไปใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ดังนั้นในการศึกษาได้ให้ความสำคัญจุดเชื่อมต่อระหว่างกิจกรรมทั้งสองที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ว่างบริเวณถนน, ริมคลอง โดยตกแต่งภูมิทัศน์ เช่น ปลูกต้นไม้ ให้ร่มเงา, บริเวณนั่งเล่นพักผ่อนหย่อนใจ, สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณทางเดินเท้า (Street Furniture), ลดกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีปัญหาในด้านมลภาวะ, ทัศนียภาพ, ความปลอดภัย

ตารางที่ 8

เขต/อำเภอ	2530	2531	2532	2533	2534	รวม	SHARE %	การขยายตัว 2533-2534		
								ร้อยละ	จำนวน 2533-34	SHARE %
1 บางกะปิ	10,265	8,803	10,234	6,375	10,754	46,431	14.64	68.69	17,129	10.58
2 บางเขน	5,074	9,669	9,679	6,359	5,976	36,757	11.59	-6.02	12,335	7.62
3 ห้วยขวาง	4,490	5,362	9,897	6,420	3,659	29,828	9.41	-43.01	10,079	6.23
4 ภาษีเจริญ	3,346	3,704	4,973	5,227	6,674	23,924	7.55	27.68	11,901	7.35
5 คลองตัน	1,972	2,469	2,231	5,092	4,925	16,689	5.26	-3.28	10,017	6.19
6 ปิงภูมิ	0	0	2,452	6,223	7,649	16,324	5.15	22.91	13,872	8.57
7 หนองแขม	1,227	2,199	1,723	4,627	2,942	12,718	4.01	-36.42	7,569	4.68
8 มีนบุรี	1,171	2,322	2,667	2,798	3,262	12,220	3.85	16.58	6,060	3.74
9 บางขุนเทียน	1,896	2,576	2,512	2,744	2,398	12,126	3.82	-12.61	5,142	3.18
10 ราษฎร์บูรณะ	1,150	2,505	2,495	2,991	2,719	11,860	3.74	-9.09	5,710	3.53
11 ดอนเมือง	0	0	805	3,169	5,775	9,749	3.07	82.23	8,944	5.52
12 ประเวศ	0	0	598	3,222	5,630	9,450	2.98	74.74	8,852	5.47
13 วัฒนา	1,830	1,586	1,476	1,158	3,384	9,434	2.98	192.23	4,542	2.81
14 บางกอกน้อย	1,876	1,763	1,674	692	841	6,846	2.16	21.53	1,533	0.95
15 ลาดพร้าว	0	0	1,111	1,658	3,601	6,370	2.01	117.19	5,259	3.25
16 จอมทอง	0	0	564	2,269	3,087	5,920	1.87	36.05	5,356	3.31
17 หนองจอก	1,944	1,762	1,093	454	586	5,839	1.84	-29.07	1,040	0.64
18 คลองเตย	0	0	267	1,861	3,398	5,526	1.74	82.59	5,259	3.25
19 ลาดกระบัง	533	755	982	1,152	1,863	5,285	1.67	-61.72	3,015	1.86
20 คลุค	1,091	1,606	1,006	541	751	4,995	1.58	38.82	1,292	0.80
21 หนองแขม	497	1,919	840	256	896	4,408	1.39	250.00	1,152	0.71
22 ราชพฤกษ์	0	0	485	1,174	1,739	3,398	1.07	48.13	2,913	1.80
23 หนองจอก	279	249	954	759	927	3,168	1.00	22.13	1,686	1.04
24 ราชพฤกษ์	874	593	714	258	349	2,788	0.88	35.27	607	0.37
25 บางพลัด	0	0	90	1,070	1,492	2,652	0.84	39.44	2,562	1.58
26 บางรัก	0	0	126	961	869	1,956	0.62	-9.57	1,830	1.13
27 บางกอกใหญ่	159	425	414	321	449	1,768	0.56	39.88	770	0.48
28 บางคอแหลม	0	0	257	792	505	1,554	0.49	-36.24	1,297	0.80
29 คลองสาน	296	373	309	274	254	1,506	0.47	-7.30	528	0.33
30 ราชเทวี	0	0	50	322	985	1,357	0.43	205.90	1,307	0.81
31 พระนคร	55	39	231	79	777	1,181	0.37	883.54	856	0.53
32 หนองแขม	85	257	31	84	406	863	0.27	383.33	490	0.30
33 สาทร	0	0	12	623	205	840	0.26	-67.09	828	0.51
34 บางรัก	94	169	250	17	51	581	0.18	200.00	68	0.04
35 วัฒนา	489	0	6	12	20	527	0.17	66.67	32	0.02
36 เข็มขัดสายรุ้ง	69	37	54	17	53	230	0.07	211.76	70	0.04
กรุงเทพมหานคร	40,762	51,142	63,262	72,051	89,851	317,068	100.00	24.70	161,902	100.00
1 อ. เมืองสมุทรปราการ	2,927	5,578	5,099	6,903	17,521	38,028	32.84	153.82	24,424	34.83
2 อ. เมืองสมุทรสาคร	2,756	1,969	2,289	5,840	9,895	22,749	19.65	69.43	15,735	22.44
3 อ. บางพลี	2,119	3,183	2,631	4,207	2,537	14,677	12.68	-39.70	6,744	9.62
4 อ. พระประแดง	1,680	2,199	2,403	3,483	4,086	13,851	11.96	17.31	7,569	10.79
5 อ. เมืองสมุทร	749	962	1,452	6,777	2,938	12,878	11.12	-56.65	9,715	13.85
6 อ. บางกรวย	1,246	1,416	1,556	1,977	1,882	8,077	6.98	-4.81	3,859	5.50
7 อ. บางบัวทอง	1,114	1,002	1,339	1,097	978	5,530	4.78	-10.85	2,075	2.96
รวม 3 จังหวัดปริมณฑล	12,591	16,309	16,769	30,284	39,837	115,790	100.00	31.54	70,121	100.00
กทม. และ 3 จ. ปริมณฑล	53,353	67,451	80,031	102,335	129,688	432,858		26.73	232,023	

แสดงสถิติที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 6 (2530-2534)

ที่มา : รายงานสถานการณ์ที่อยู่อาศัย 2534/2535
ไม่วารักรมแต่ทั้งนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4

เขต	เขตเทศบาลเมือง												รวม	เขตการปกครอง												
	พื้นที่	อาคาร	พาณิชย์	อุตสาหกรรม	คลังสินค้า	สวนสาธารณะ	สวนสาธารณะ	สวนสาธารณะ	สวนสาธารณะ	สวนสาธารณะ	สวนสาธารณะ	สวนสาธารณะ														
1 เขตบางพลี	3,400.00	100.0	732.74	21.18	428.41	12.38	37.84	1.09	11.98	0.43	698.43	19.90	188.91	5.46	300.13	0.67	136.02	3.93	21.55	0.62	494.94	14.30	1.02	0.03	0.00	0.00
2 เขตบางนา	1,266.88	100.0	350.22	28.02	229.58	19.02	31.52	2.61	14.33	1.20	67.74	3.61	39.08	3.24	107.37	0.89	0.00	0.00	28.12	2.33	735.09	19.48	71.55	5.93	0.00	0.00
3 เขตบางเขน	5,230.63	100.0	7,026.66	19.63	719.80	13.76	32.41	0.66	32.45	0.62	472.21	12.85	786.40	15.03	58.05	1.11	687.30	13.14	173.09	3.31	240.43	14.16	68.73	1.31	0.00	0.00
4 เขตบางเขน	885.00	100.0	162.57	18.37	277.36	31.34	7.61	0.84	65.05	2.35	12.21	1.18	16.11	1.82	76.46	0.64	0.00	0.00	0.18	0.92	80.18	9.04	17.17	1.94	0.00	0.00
5 เขตบางเขน	3,660.00	100.0	1,123.86	37.48	721.97	25.26	50.98	1.47	43.17	1.25	172.24	4.98	148.18	4.78	101.47	2.93	0.00	0.00	3.24	0.06	540.25	16.19	12.90	0.37	0.00	0.00
6 เขตบางเขน	21,068.13	100.0	7,128.05	30.90	604.27	3.92	899.66	3.90	1,093.43	4.74	908.88	3.84	588.24	2.55	401.39	1.74	13.84	0.64	138.41	0.60	943.49	4.09	3,257.22	14.12	7,994.54	12.99
7 เขตบางเขน	13,081.25	100.0	5,431.00	39.17	630.17	4.54	511.81	3.69	119.61	0.86	3,003.43	22.21	644.57	4.64	219.88	1.58	105.40	0.74	272.14	2.10	806.67	5.81	548.75	4.10	881.39	6.35
8 เขตบางเขน	10,893.13	100.0	6,741.79	61.81	585.74	5.38	34.39	0.32	14.70	0.11	1,702.72	11.04	208.63	1.92	60.44	0.55	9.79	0.09	482.24	4.24	1,037.89	9.53	218.25	2.00	0.00	0.00
9 เขตบางเขน	14,174.38	100.0	4,890.12	34.50	465.69	3.29	211.99	1.50	60.21	0.42	310.14	2.19	220.51	1.56	45.25	0.31	110.78	0.78	37.84	0.27	871.25	6.15	6,375.54	41.98	76.02	0.34
10 เขตบางเขน	89,724.38	100.0	11,076.67	12.33	1,107.28	1.23	2,447.64	2.73	639.97	0.31	2,551.25	2.64	942.50	1.05	259.95	0.29	69.20	0.08	125.45	0.14	2,431.02	2.71	53,185.73	59.28	10,758.22	11.99
11 เขตบางเขน	105,818.75	100.0	10,251.02	9.69	844.80	0.80	517.99	0.49	229.91	0.22	15,468.75	14.62	731.72	0.71	180.51	0.17	297.25	0.28	789.82	0.67	3,442.84	3.25	41,451.40	39.17	29,052.07	27.45
12 เขตบางเขน	91,301.88	100.0	13,465.60	16.43	631.14	0.64	535.53	0.57	183.63	0.20	106.01	0.11	456.39	0.49	137.37	0.15	619.84	0.64	19.78	0.01	4,376.31	4.69	66,641.63	71.45	4,068.73	5.22
13 เขตบางเขน	147,643.13	100.0	4,172.89	2.83	78.13	0.05	119.38	0.08	64.28	0.04	59.38	0.94	208.75	0.14	170.63	0.12	0.00	0.00	134.38	0.09	1,354.25	0.92	25,384.86	17.19	114,778.60	77.70
14 เขตบางเขน	108,956.88	100.0	6,703.13	6.13	370.50	0.34	781.25	0.72	90.33	0.08	107.50	0.10	240.25	0.22	169.38	0.16	0.00	0.00	44.75	0.04	70.00	0.06	94,801.53	87.01	4,652.38	4.27
15 เขตบางเขน	77,411.88	100.0	5,404.38	6.98	218.75	0.28	7,718.25	3.51	15.63	0.02	121.88	0.16	928.75	1.20	154.88	0.18	152.50	0.20	45.63	0.04	761.25	0.98	60,553.75	78.22	5,862.50	1.21
16 เขตบางเขน	5,391.25	100.0	3,058.00	56.36	774.68	5.13	130.93	2.43	85.11	1.58	27.24	0.51	149.19	2.77	705.28	3.01	8.09	0.13	152.33	2.83	524.90	9.77	127.95	2.37	236.91	4.40
17 เขตบางเขน	14,565.00	100.0	3,575.62	24.55	357.34	2.45	409.41	2.81	34.05	0.24	112.76	0.27	277.63	1.56	230.91	1.58	0.00	0.00	40.33	0.20	510.45	3.05	5,184.27	35.61	2,317.50	15.80
18 เขตบางเขน	3,862.56	100.0	1,797.65	46.54	90.26	2.34	81.17	2.10	14.93	0.21	98.89	2.56	53.73	1.39	123.81	3.21	0.00	0.00	0.39	0.01	98.92	2.56	695.73	18.00	489.00	17.66
19 เขตบางเขน	33,716.88	100.0	6,502.73	19.30	488.10	1.45	890.04	2.64	71.95	0.21	72.71	0.22	259.13	0.77	320.40	0.95	0.00	0.00	15.14	0.04	513.57	1.70	3,013.62	8.94	21,222.45	62.96
20 เขตบางเขน	113,222.50	100.0	8,389.43	7.41	839.38	0.76	1,825.69	1.61	640.57	0.57	41.53	0.04	457.41	0.40	435.91	0.56	1.01	0.00	83.00	0.07	1,679.26	1.48	7,180.71	6.34	73,224.00	64.67
21 เขตบางเขน	49,811.25	100.0	5,985.89	12.02	140.62	0.28	42.55	0.09	45.02	0.09	26.23	0.05	181.58	0.36	272.38	0.53	91.30	0.20	70.33	0.04	1,077.45	2.16	6,302.66	12.43	34,181.44	68.62
22 เขตบางเขน	26,796.25	100.0	2,494.37	9.31	221.63	0.83	740.50	2.76	265.71	0.99	0.43	0.03	268.04	1.00	59.79	0.22	142.83	0.55	137.49	0.52	365.26	1.36	4,104.17	16.06	17,125.58	63.91
23 เขตบางเขน	30,176.88	100.0	945.40	3.13	149.16	0.49	414.92	2.04	46.74	0.15	519.00	1.72	149.40	0.54	69.70	0.23	20.62	0.07	0.30	0.00	621.18	2.04	9,934.10	32.92	16,416.08	55.06
รวมเขตเทศบาลเมือง	980,460.63	100.0	113,119.03	11.51	11,147.05	1.14	13,759.40	1.40	4,007.04	0.41	26,507.17	2.70	8,188.09	0.81	4,426.96	0.45	2,498.44	0.25	2,682.33	0.27	24,030.06	2.45	389,915.82	37.77	339,455.22	34.62

แสดงการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประเภทการใช้ ที่ดินเป็นรายเขตปี พ.ศ. 2529

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาวิจัย ไม่ควรนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5 ระบบคมนาคมขนส่ง

ระบบการคมนาคมขนส่งพิจารณา ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณย่านธุรกิจการค้า เขตบางกะปิและบริเวณใกล้เคียงที่มีอิทธิพลโดยตรง ซึ่งสามารถแบ่งระบบการคมนาคมขนส่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ทางบกและทางน้ำ (แสดงในแผนที่ 2)

4.5.1 การคมนาคมขนส่งทางบก ประกอบด้วยระบบที่สำคัญ 3 ระบบคือ

(1) ระบบถนน เป็นระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประชาชนนิยมใช้ และมีบทบาทต่อการพัฒนาเมือง เอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการใช้ที่ดินมากที่สุด ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาแบ่งถนนออกได้เป็น 4 ประเภท ตามขนาดและบทบาทหน้าที่คือ

- ถนนสายหลัก (Primary Distributor) ได้แก่ ถนนที่เป็นถนนหลักของเมือง ตัดผ่านพื้นที่ส่วนใหญ่ของตัวเมือง มีรถสัญจรไปมามากกว่าสายอื่น มักเป็นถนนที่มีสถานีที่สำคัญ ๆ ตั้งอยู่ เช่น ถนนรามคำแหง, ถนนลาดพร้าว, ถนนสุขาภิบาล 1,2,3 ถนนศรีนครินทร์

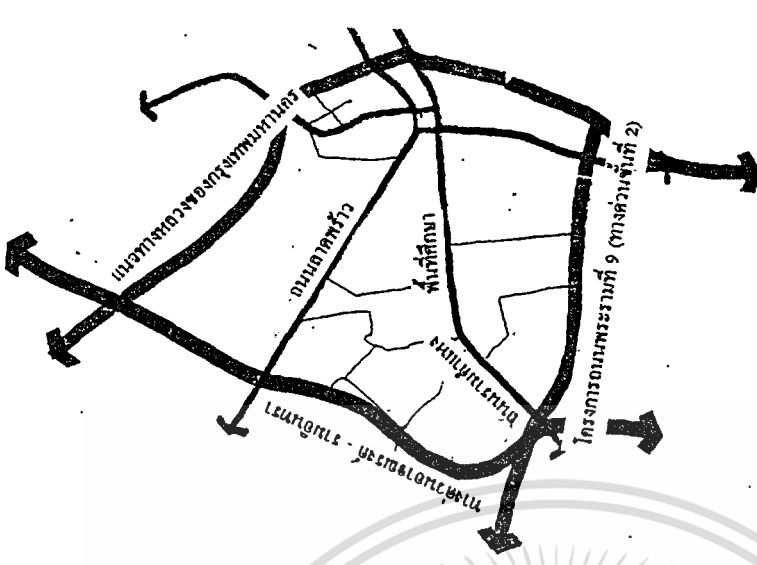
- ถนนสายรอง (District Distributor) ได้แก่ถนนที่แยกย่อยออกจากถนนสายหลักของเมือง การสัญจรหนาแน่นรองลงมาจากถนนสายหลัก จะพบเห็นได้น้อยมากและบทบาทไม่ชัดเจน เช่น บริเวณถนนซอยรามคำแหง 65 เป็นถนน 4 เลนในช่วงต้น แต่ช่วงปลายซึ่งทะลุลาดพร้าว 122 เหลือแค่ 2 เลน, ถนนซอย 24 หมู่บ้านเสรี

- ถนนสายย่อย (Local Distributor) ได้แก่ ถนนที่แยกออกจากถนนสายรอง มีการสัญจรหนาแน่นปานกลางถึงเบาบาง

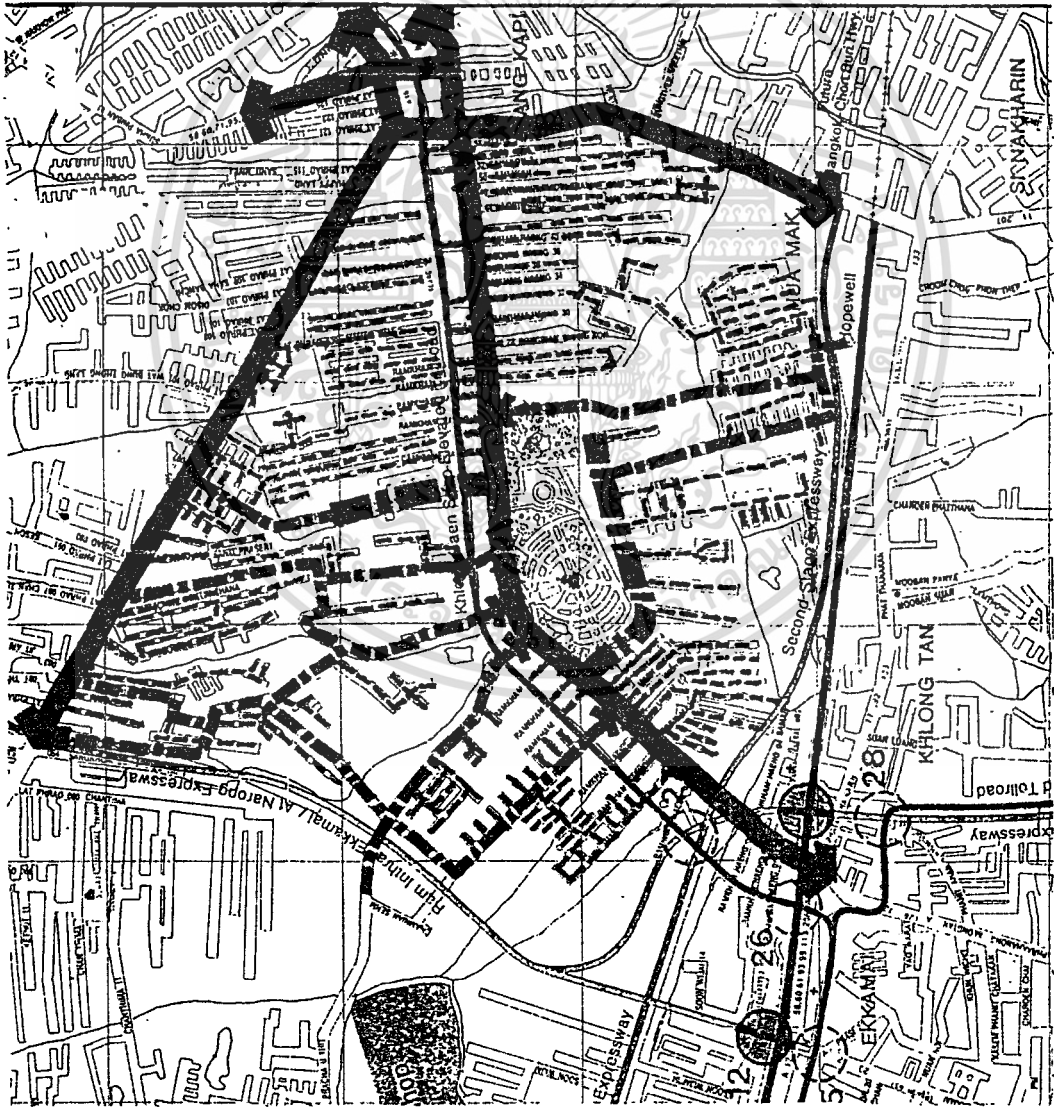
- ถนนทางเข้า (Access Road) ได้แก่ ถนนที่แยกเข้าสู่สถานที่ต่าง ๆ มีการสัญจรเบาบางกว่าถนนประเภทอื่น ๆ

(2) การขนส่งทางรถไฟ เป็นการขนส่งและให้บริการระหว่างเมืองเป็นสำคัญ ในขณะที่เดียวกันก็ให้บริการกับประชาชนในแถบชานเมือง เข้ามาทำงานในตัวเมือง สถานีรถไฟที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา คือ สถานีรถไฟหัว-หมาก สถานีรถไฟคลองตัน

(3) ระบบการขนส่งสาธารณะได้แก่ ระบบรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีจำนวนหลายสายที่ผ่านพื้นที่ศึกษา แต่ปัญหาที่ประสบอยู่ คือการให้บริการไม่เพียงพอ



โครงการพัฒนาของรัฐผู้มีผลต่อศักยภาพในการพัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษา



การศึกษาด้านวิชาการในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทาง กรณีศึกษาเฉพาะจุด	
แผนที่ : ระบบคมนาคมของพื้นที่ศึกษา	
สัญลักษณ์	นารถด่วน
ถนนสายหลัก	
ถนนสายรอง	
เส้นทางเดินเข้าสู่พื้นที่ศึกษา	
ถนนขอบ	
แผนผังที่ 2	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พอกับผู้โดยสาร โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า-เย็น รวมถึงปัญหาการจราจรติดขัด ต้องอาศัย การเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ เช่น ขนส่งทางน้ำ, รถสองแถว, รถแท็กซี่ และรถส่วนตัว

4.5.2 การคมนาคมขนส่งทางน้ำในอดีตการขนส่งทางน้ำเคยมีบทบาทสำคัญ ต่อชุมชนที่ ตั้งถิ่นฐานอยู่ริมแม่น้ำ และริมคลอง ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาเมืองตัดถนนหนทางเพิ่มมากขึ้นรถ ยนต์เข้ามามีบทบาทแทนเรือ ด้วยเหตุผลด้านความเร็วสะดวกสบาย ประหยัดเวลาและค่า ใช้จ่ายมากกว่า การขนส่งทางน้ำถูกลดบทบาทลงแต่ก็ยังมีประโยชน์อยู่มาก สำหรับประชากร กรุงเทพฯ โดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยใน พื้นที่ริมคลองและในปัจจุบันปัญหาจราจรติดขัดมีผลกระทบ ต่อการเดินทางของประชากรกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะกลุ่มคนทำงานการเดินทางโดยเรือจึง กลับมามีบทบาทที่ สำคัญยิ่งขึ้น ควรที่จะมีการปรับปรุงระบบขนส่งทางน้ำให้สัมพันธ์กับระบบขน ส่งทางบก ได้แก่ การปรับปรุงบริเวณท่าเรือที่เป็นจุดต้น-ปลายสายรถประจำทาง รวมถึงจุดที่ รองรับประชากรจำนวนมากในแต่ละวันจะช่วยให้การเดินทางเรือสะดวก และมี ประสิทธิภาพ มากขึ้น

4.6 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมาก ในการพิจารณาประกอบการเลือกพื้นที่ สำหรับการพัฒนา หรือปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณย่านธุรกิจหรือพื้นที่ใกล้เคียงที่มีสภาพภูมิทัศน์ สัมพันธ์กัน กล่าวคือในกรณีที่เป็นที่ดินของเอกชนจะต้องใช้วิธีการเจรจาซื้อหรือออกพระราช บัญญัติเวนคืนที่ดิน เพื่อมาใช้เป็นสาธารณะประโยชน์การขอความร่วมมือมีความเป็นไปได้น้อย ส่วนที่ดินของทางราชการมีโอกาสที่จะขอความร่วมมือได้ง่ายกว่าถ้าหน่วยงานราชการด้วยกัน เห็นถึงประโยชน์ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อประชาชนและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง

กรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณย่านธุรกิจการค้าเขตบางกะปิทางด้านภูมิทัศน์ จากการศึกษา สามารถแบ่งได้ 2 ประเภท คือ

- กรรมสิทธิ์ของเอกชน
- กรรมสิทธิ์ของหน่วยงานราชการเช่น วัด สถาบันการศึกษา ที่ราชพัสดุ กรมธนารักษ์ ที่ ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และที่ดินกรุงเทพมหานคร

4.7 การขออนุญาตก่อสร้างอาคารและประเภทของอาคารที่ขออนุญาตก่อสร้าง

การพิจารณาจำนวนการขออนุญาตก่อสร้างอาคาร และประเภทของอาคารที่ขออนุญาตก่อสร้างที่สนใจมีอยู่ 2 ประเภท คือ ประเภทอาคารพาณิชย์และอาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ทั้ง 2 ประเภท เป็นตัวชี้ให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของการจัดจ้างงาน ในสาขาการก่อสร้างในขณะที่การก่อสร้างอาคารพาณิชย์อาจเป็นตัวชี้ถึงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของระบบเศรษฐกิจทั้งระบบ

จากข้อมูลที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับจำนวน และพื้นที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง อาคารเขตบางกะปิ ซึ่งจะแบ่งประเภทการใช้สอยอาคาร 4 ประเภท คือประเภท อาคารพักอาศัย, อาคารพาณิชย์, อาคารพาณิชย์และพักอาศัย, อาคารคลังสินค้า, อื่น ๆ ข้อมูลในตัวอย่างมีระยะเวลา 5 ปี จากปี 2529-2534 ทำให้ทราบว่า การขออนุญาตก่อสร้างอาคารและธุรกิจการก่อสร้างโดยทั่วไปแล้ว จะเป็นไปตามแนวโน้มทางเศรษฐกิจนั่นคือ ประชาชนจะก่อสร้างอาคารเมื่อธุรกิจให้ผลกำไรเพิ่มขึ้นหรือขยายกิจการเพื่อรองรับการเจริญตามเศรษฐกิจ เศรษฐกิจไม่ได้ขึ้นกับธุรกิจการก่อสร้างอย่างเดียว การก่อสร้างเป็นผลมาจากความเจริญทางเศรษฐกิจ ไม่ใช่เป็นสาเหตุทำให้เศรษฐกิจเจริญ อย่างไรก็ตามการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารพาณิชย์ก็แสดงให้เห็นว่าธุรกิจเริ่มดีขึ้น

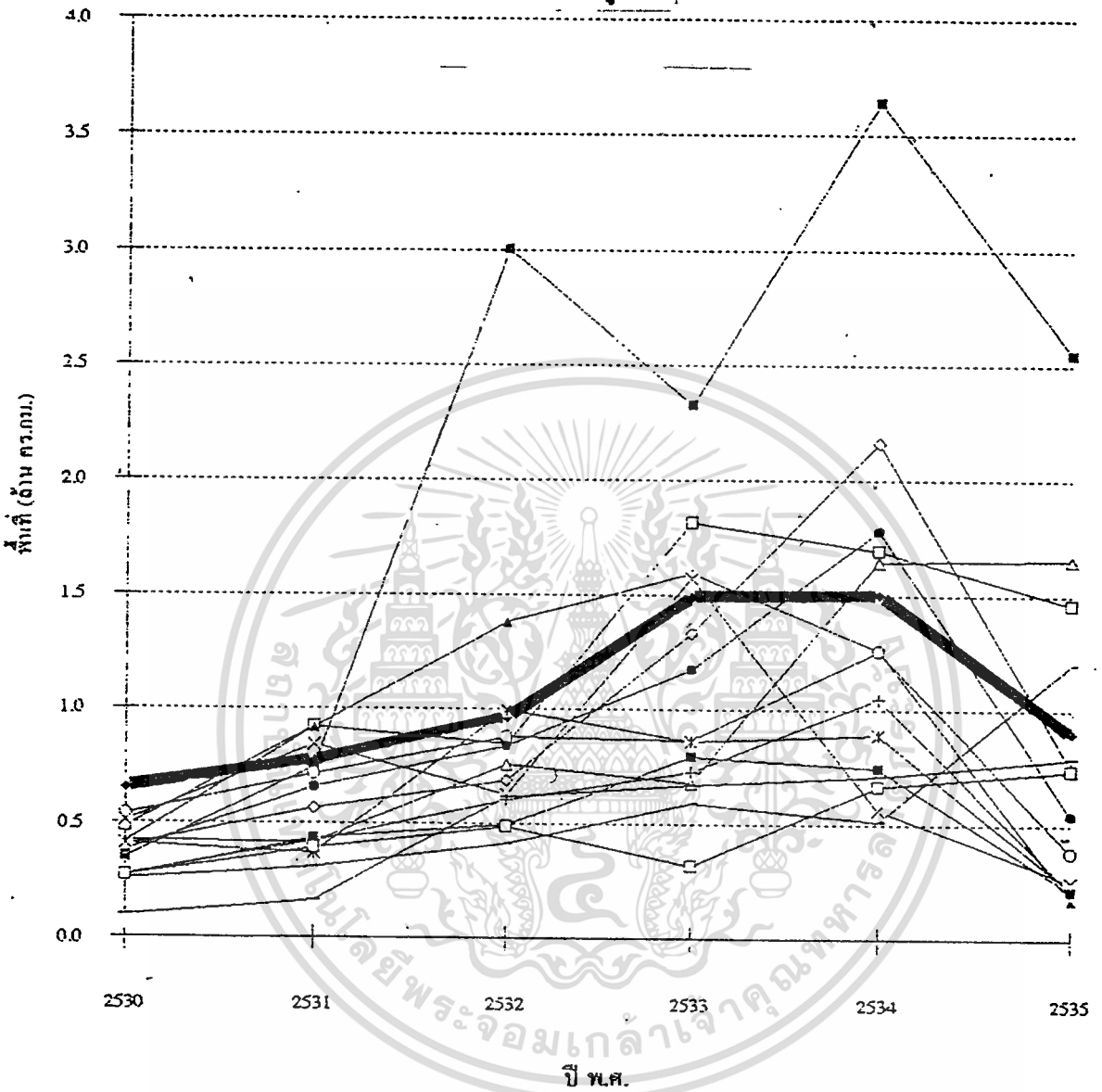
ตารางที่ 5

ชื่อ	ชื่อย่อ (ค.ร.ท.)	2550		2551		2552		2553		2554		2555		รวม		มูลค่ารวม (ค.ร.ท./ ค.ร.ท.)						
		หุ้น	มูลค่า (ค.ร.)	หุ้น	มูลค่า (ค.ร.)	หุ้น	มูลค่า (ค.ร.)	หุ้น	มูลค่า (ค.ร.)	หุ้น	มูลค่า (ค.ร.)	หุ้น	มูลค่า (ค.ร.)	หุ้น	มูลค่า (ค.ร.)							
1 ธนาคารกรุงไทย	5.556	80	50,000.7	43	199,611.0	1.57	33,333.0	0.18	87	54,209.3	0.23	67	60,598.2	0.22	28,734.0	0.17	476,466.7	0.10	77,035			
2 ธนาคารพาณิชย์	1.931	58	20,098.0	0.74	14,477.2	0.11	20,579.4	0.11	64	19,737.8	0.08	78	93,313.0	0.34	115,931.0	0.70	274	284,136.4	0.77	147,145		
3 ธนาคารกรุงศรี	8.369	42	88,439.4	1.06	310,208.0	2.44	50	233,039.0	1.00	51	945,828.2	3.49	85	945,828.2	3.49	273,026.0	1.66	409	2,168,633.6	2.03	259,137	
4 ธนาคารออมสิน	1.416	30	9,228.0	0.11	83	71,821.4	0.56	66	17,527.3	0.09	28	106,119.5	0.46	24	1,195.0	0.01	238	216,178.5	0.20	152,868		
5 ธนาคารไทยพาณิชย์	5.536	40	99,556.3	1.19	161,872.4	1.77	63	618,202.8	3.50	87	649,596.5	2.88	104	712,455.4	2.43	789,099.2	4.79	512	3,050,712.8	2.86	551,068	
6 ธนาคารกรุงศรี	10.665	269	69,644.5	0.83	55,040.3	0.42	285	86,013.6	0.46	108	67,716.2	0.27	191	71,792.8	0.26	6,990.0	0.04	1,144	349,576.8	0.33	37,773	
7 ธนาคารกรุงศรี	10.265	283	103,654.2	1.23	775,114.8	1.57	336	237,250.8	1.26	279	431,951.7	1.35	303	461,057.3	1.70	313,081.7	1.30	1,511	1,654,090.5	1.55	161,139	
8 ธนาคารกรุงศรี	7.164	129	119,380.1	1.43	199,362.9	1.57	153	209,569.0	1.11	149	545,912.4	2.35	227	695,954.7	2.57	229,166.3	1.19	933	1,998,365.8	1.87	278,948	
9 ธนาคารกรุงศรี	21.193	624	348,091.9	4.16	144,867.3	5.86	804	3,001,325.3	16.00	963	2,326,568.5	10.01	285	3,640,305.3	13.43	2,547,520.2	15.46	4,171	12,608,938.5	11.82	463,683	
10 ธนาคารกรุงศรี	16.662	842	211,094.7	2.52	59	185,707.6	1.46	568	720,592.4	1.18	404	406,909.1	1.75	387	479,400.7	1.77	1,136,737.4	6.91	2,800	2,642,772.9	2.48	158,608
11 ธนาคารกรุงศรี	9.376	431	109,276.2	1.31	89,101.8	0.70	252	371,020.5	1.98	227	401,487.6	3.48	346	337,564.2	1.25	312,964.4	1.93	1,567	2,125,866.7	1.99	227,948	
12 ธนาคารกรุงศรี	10.921	588	154,400.2	1.85	166,027.7	1.31	619	269,677.7	1.44	523	187,703.0	0.81	425	438,439.3	1.61	273,855.2	1.67	2,752	1,490,143.2	1.40	136,448	
13 ธนาคารกรุงศรี	22.679	2,188	483,514.5	5.78	920,478.5	7.24	1,166	816,767.5	4.51	1,305	1,819,163.0	7.83	1,008	1,696,618.4	6.26	1,460,513.4	8.87	7,339	2,727,055.3	6.78	318,667	
Central Bangkok	137.663	5,684	1,866,499.1	22.32	3,341,810.8	76.28	4,334	6,249,582.2	33.32	4,350	7,646,704.9	32.30	4,035	9,641,745.2	35.57	7,456,535.1	45.31	24,004	36,242,877.2	33.98	263,277	
14 ธนาคารกรุงศรี	11.545	1,181	201,610.1	2.40	1,256	219,601.8	1.25	898	163,010.4	0.82	1,388	288,366.1	1.24	833	299,165.7	1.10	100,033.2	1.09	5,767	1,351,207.2	1.27	117,038
15 ธนาคารกรุงศรี	33.087	2,146	379,814.2	4.54	639,152.1	5.18	3,978	837,850.1	4.47	2,911	1,175,450.3	5.06	1,975	1,281,695.1	6.57	540,245.2	3.28	13,998	5,374,207.0	5.04	158,592	
16 ธนาคารกรุงศรี	48.979	2,581	398,335.7	4.26	2,830	565,568.3	4.25	2,207	689,078.0	3.67	2,468	1,333,407.2	3.74	2,228	2,162,161.0	7.98	751,076.2	4.56	13,458	5,900,470.3	5.53	71,538
17 ธนาคารกรุงศรี	48.904	4,904	653,988.4	7.81	3,096	372,684.2	6.08	3,202	959,884.1	5.12	3,193	1,488,437.8	6.40	3,210	3,502,950.9	5.54	897,703.2	5.45	17,758	6,235,980.6	5.88	178,314
18 ธนาคารกรุงศรี	30.476	1,465	166,954.2	2.00	2,958	374,084.7	2.91	2,226	627,284.4	3.24	2,607	572,992.5	2.47	2,064	652,245.6	2.41	148,443.0	1.02	11,859	2,383,960.5	2.74	78,225
19 ธนาคารกรุงศรี	69.903	4,880	510,518.1	4.10	7,497	843,724.7	6.64	5,054	672,284.4	3.34	2,555	1,512,051.4	6.26	2,797	565,969.4	2.09	230,134.3	1.32	24,840	4,349,682.5	4.10	62,511
20 ธนาคารกรุงศรี	6.626	603	160,161.0	1.92	1,279	421,209.2	3.37	508	135,359.6	1.81	371	233,454.3	1.01	211	171,386.1	0.84	43,664.2	0.27	3,088	1,179,338.4	1.11	136,719
21 ธนาคารกรุงศรี	6.051	379	91,422.2	1.09	507	134,346.0	1.06	446	139,179.5	1.81	341	328,570.4	1.41	334	378,158.4	1.18	336,156.4	2.16	2,254	1,569,457.8	1.47	259,372
22 ธนาคารกรุงศรี	10.315	1,116	136,075.0	1.43	788	175,774.9	0.99	649	149,322.2	0.80	773	159,837.4	0.67	389	267,449.5	0.38	267,933.0	1.43	3,968	941,342.0	0.88	89,572
23 ธนาคารกรุงศรี	12.789	1,152	267,668.9	3.20	1,590	318,389.2	3.06	1,509	488,310.1	2.60	819	310,539.4	1.37	1,085	165,076.7	2.45	237,879.3	4.48	6,225	2,867,071.5	2.69	224,183
24 ธนาคารกรุงศรี	6.100	452	83,039.5	0.99	717	136,976.4	1.08	405	89,617.0	0.48	641	128,033.1	0.55	472	164,425.7	0.61	10,371.0	0.06	2,890	612,487.2	0.57	99,104
25 ธนาคารกรุงศรี	42.874	1,752	255,515.1	3.06	1,499	307,951.8	2.42	1,664	619,595.0	2.21	2,378	592,370.1	2.35	1,801	512,379.4	1.89	1,202,463.1	7.30	8,478	3,284,273.5	3.08	76,603
Inner Bangkok	364.229	22,116	3,300,332.4	39.51	27,691	4,950,890.0	38.93	23,996	5,349,788.2	28.32	25,079	8,193,512.2	35.23	17,124	8,902,866.4	32.84	5,007,087.0	32.82	116,761	36,108,490.1	33.85	99,137
26 ธนาคารกรุงศรี	76.613	1,951	271,446.8	3.28	3,423	421,318.5	3.31	4,189	605,810.6	3.24	4,732	729,126.2	3.14	5,143	1,049,278.9	3.87	216,060.6	1.31	19,538	3,297,091.8	3.09	43,036
27 ธนาคารกรุงศรี	59.789	2,101	287,448.3	3.20	3,424	435,184.4	3.47	2,362	496,908.2	2.65	3,463	795,253.1	3.42	3,322	744,017.2	2.71	211,526.7	1.28	15,106	2,950,365.8	2.77	49,346
28 ธนาคารกรุงศรี	236.241	2,955	471,680.5	5.04	2,099	417,841.8	3.29	1,355	520,433.4	0.84	1,793	677,619.4	2.92	1,193	1,648,465.9	6.08	1,636,907.5	0.86	8,093	5,579,858.5	5.23	169,559
29 ธนาคารกรุงศรี	236.241	2,955	471,680.5	5.04	2,099	417,841.8	3.29	1,355	520,433.4	0.84	1,793	677,619.4	2.92	1,193	1,648,465.9	6.08	1,636,907.5	0.86	8,093	5,579,858.5	5.23	169,559
30 ธนาคารกรุงศรี	174.331	925	97,322.0	1.11	1,406	208,413.6	1.44	4,274	608,298.9	3.24	2,258	342,331.2	3.87	3,220	444,531.6	1.64	97,041.0	0.59	12,099	1,793,228.2	1.68	10,286
31 ธนาคารกรุงศรี	123.859	850	150,767.3	1.80	770	139,361.6	1.10	1,120	214,603.3	1.18	1,282	184,096.4	0.79	1,792	328,882.4	1.21	51,472.9	0.31	5,835	1,069,200.8	1.00	8,632
32 ธนาคารกรุงศรี	53.947	3,156	518,712.6	6.44	5,353	713,410.2	5.61	5,435	877,283.9	4.48	3,350	864,839.6	3.72	5,812	1,254,630.1	4.64	378,556.9	2.30	25,250	4,629,473.3	4.31	85,815
33 ธนาคารกรุงศรี	155.432	2,006	417,322.4	4.99	3,580	915,872.5	7.20	5,755	1,377,847.4	7.35	5,905	1,581,909.4	6.86	4,061	1,262,796.8	4.66	178,759.9	1.09	21,368	5,746,508.4	5.39	36,971
34 ธนาคารกรุงศรี	25.774	1,900	287,400.6	3.88	1,416	294,108.2	2.31	2,124	484,772.4	2.58	2,452	504,370.4	2.17	1,097	283,311.3	1.05	108,709.3	0.66	9,011	1,958,712.2	1.84	76,143
35 ธนาคารกรุงศรี	79.608	1,862	263,070.5	3.15	2,860	456,114.0	3.59	3,847	618,330.8	3.30	3,797	722,990.2	3.11	2,284	563,072.1	2.08	58,699.4	0.36	15,171	2,463,072.0	2.52	33,665
36 ธนาคารกรุงศรี	40.283	3,100	408,654.7	4.89	2,278	368,072.4	2.89	5,138	994,666.5	5.30	4,143	856,024.0	3.69	3,876	888,907.9	3.28	220,216.6	1.34	18,432	3,738,562.1	3.51	77,430
Outer Bangkok	1,066.845	21,041	3,197,848.4	38.18	26,983	4,423,368.8	31.79	34,260	7,156,716.5	38.16	35,355	7,402,960.5	31.85	32,895	8,562,736.9	31.59	5,549,713.7	21.47	152,953	34,308,426.7	32.17	37,159
กรุงเทพมหานคร	1,568.731	49,041	8,363,699.8	100.0	59,636	12,716,069.6	100.0	64,790	18,736,040.9	100.0	64,784	23,243,177.5	100.0	54,652	127,107,370.5	100.0	16,473,385.7	100.0	293,718	106,659,294.0	100.0	67,991

ประเภทการใช้ตามอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2550-2555

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนภูมิที่ 4



■	คลองเตย	□	ห้วยขวาง	■	บางกะปิ	○	พระโขนง	▲	บางซื่อ
△	จตุจักร	●	พระโขนง	○	คลองจั่น	×	มีนบุรี	*	หนองแขม
—	บางพลี	—	ราชบุรี	—	บางนา	—	บางนา	—	บางนา

แสดงพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร รายเขตปี พ.ศ.2530 - 2535

ที่มา : การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตคลองเตย หน้า 4-26]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6

แสดงจำนวนและพื้นที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร เขตบางกะปิ ปีพ.ศ. 2529 - 2534

ประเภทการใช้ ส่ออาคาร	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		อุตสาหกรรม-คลังสินค้า		อื่น ๆ		รวม	
	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)
1. คลองจั่น	717	80,639.96	6	18,657.56	715	77,101.00	4	2,159.00	-	-	1,442	186,557.55
2. วังทองหลาง	716	96,375.60	4	15,617.35	155	25,445.20	2	900.00	-	-	877	138,338.55
3. หัวหมาก	848	139,708.44	15	203,941.91	158	52,605.40	3	4,234.00	3	17,498.30	1,027	417,986.05
4. ไม่ระบุแขวง	2	305.00	-	-	-	-	-	-	-	-	2	305.00
รวม	2,283	325,029.00	25	238,216.82	1,028	155,151.60	9	7,293.00	3	17,498.30	3,348	743,188.75
ปีพ.ศ. 2529:												

ประเภทการใช้ ส่ออาคาร	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		อุตสาหกรรม-คลังสินค้า		อื่น ๆ		รวม	
	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)
1. คลองจั่น	699	77,869.44	32	6,991.54	100	9,789.00	1	825.00	-	-	832	95,474.98
2. วังทองหลาง	1,906	220,275.81	15	51,012.24	215	52,262.81	1	1,106.00	1	3,113.40	2,138	327,770.26
3. หัวหมาก	1,832	201,978.84	7	5,662.36	89	14,309.00	4	7,460.00	-	-	1,932	230,010.20
4. ไม่ระบุแขวง	2	133.00	-	-	-	-	-	-	-	-	2	133.00
รวม	4,439	500,257.09	54	63,666.14	404	76,960.81	6	9,391.00	1	3,113.40	4,904	653,388.44
ปีพ.ศ. 2530												

ประเภทการใช้ ส่ออาคาร	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		อุตสาหกรรม-คลังสินค้า		อื่น ๆ		รวม	
	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)
1. คลองจั่น	434	69,734.41	6	3,107.00	164	70,120.04	5	3,497.00	1	326.00	610	146,784.94
2. วังทองหลาง	1,308	239,714.81	6	2,290.25	174	40,367.36	4	2,372.00	7	5,151.61	1,499	289,896.14
3. หัวหมาก	838	184,081.11	8	64,488.00	131	34,149.89	5	5,300.33	5	47,983.67	987	336,003.07
รวม	2,580	493,530.41	20	69,885.25	469	144,637.89	14	11,169.33	13	53,461.28	3,096	772,684.15
ปีพ.ศ. 2531												

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6 (ต่อ)
แสดงจำนวนและพื้นที่รับอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร เขตบางกะปิ ปีพ.ศ. 2532

ประเภทการใช้ สวนอาคาร	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		อุตสาหกรรม-คลังสินค้า		อื่น ๆ		รวม	
	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)
1. คลองจั่น	174	44,650.00	8	20,261.97	100	24,187.00	5	1,490.00	3	10,359.35	290	107,584.32
2. รังทองหลาง	1,210	290,797.38	1	415.00	145	38,141.22	4	2,952.25	2	1,069.00	1,362	334,374.85
3. ห้าหมาก	1,066	312,520.25	5	40,474.80	459	93,316.00	13	47,858.78	7	23,755.10	1,550	517,924.97
รวม	2,450	647,967.63	14	67,151.83	704	156,274.22	22	53,307.03	12	35,183.45	3,202	959,884.14
ปีพ.ศ. 2532												

ประเภทการใช้ สีตลาคาร	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		อุตสาหกรรม-คลังสินค้า		อื่น ๆ		รวม	
	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)
1. คลองจั่น	317	176,099.41	4	13,330.75	159	42,385.00	-	-	3	5,672.00	537	238,347.16
2. รังทองหลาง	1,270	456,885.50	9	6,450.00	413	217,469.00	3	4,708.50	3	2,169.20	1,707	687,682.00
3. ห้าหมาก	427	263,356.37	8	60,287.63	507	185,261.00	1	3,219.12	6	50,624.00	949	562,408.62
รวม	2,077	897,141.54	21	80,128.38	1,079	445,135.00	4	7,927.62	12	58,105.20	3,193	1,488,437.78
ปีพ.ศ. 2533												

ประเภทการใช้ สีตลาคาร	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		อุตสาหกรรม-คลังสินค้า		อื่น ๆ		รวม	
	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)	หน่วย	พื้นที่อาคาร(ม ²)
1. คลองจั่น	589	142,070.41	10	28,885.00	224	86,639.00	2	2,880.00	1	72.00	826	261,446.49
2. รังทองหลาง	1,580	522,909.21	6	7,321.00	219	202,902.00	7	11,027.84	3	20,154.00	1,811	764,384.12
3. ห้าหมาก	340	355,207.27	5	17,291.12	222	82,036.00	2	12,566.00	4	10,110.00	573	477,120.32
รวม	2,509	1,021,086.77	21	53,407.12	656	371,577.00	11	26,543.84	13	30,336.00	3,210	1,502,950.93
ปีพ.ศ. 2534												

ที่มา : งานโยธา สำนักงานเขตบางกะปิ กองควบคุมอาคาร สำนักงานโยธา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ประมวลผลโดย : ฝ่ายวิชาการ กองผังเมือง

แม้ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.8 บริเวณที่มีคุณค่าทางด้านภูมิทัศน์และวัฒนธรรม

ในการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจ นอกจากศึกษา ด้านนโยบาย แผนงาน รวมถึงสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาแล้ว บริเวณที่มีคุณค่าของชุมชนเมือง ทางภูมิทัศน์ และวัฒนธรรมนับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งเพราะ ไม่สามารถสร้างใหม่ทดแทนได้ และเป็นพื้นที่เหมาะในการพิจารณาเพื่อจัดหาสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชนให้เพียงพอ ได้แก่

4.8.1 บริเวณคลองแสนแสบ คลองแสนแสบเป็นคลอง 1 ใน 27 ที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานคร ป็นคลองเก่าอายุ 180 ปี เพราะจุดขึ้นตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ระหว่างปีพ.ศ. 2380-2383 เพื่อเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงที่บริเวณ ตลาดมหานาค แนวเชื่อมต่อระหว่างคลองโอ่งอ่างและคลองลำพู ปากคลองไหลออกสู่มแม่น้ำเจ้าพระยา กับแม่น้ำบางปะกงที่บ้านบางขนาด อำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา ในครั้งนั้น พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวมีจุดมุ่งหมายให้ขุดคลองแสนแสบ เพื่อเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการทำสงครามระหว่างไทยกับเขมร และญวน โดยโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒนรัตนโกษา เป็นแม่กองจ้างกุลิขุดคลอง ต่อมาภายหลังเมื่อการศึกษาสงครามเริ่มสงบลง คลองแสนแสบกลับกลายเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญระหว่างฉะเชิงเทรากับกรุงเทพฯ โดยเฉพาะเป็นเส้นทางสำคัญในการค้าขายของราษฎร

ในสมัยรัชกาลที่ 4 โปรดให้ขุดคลองผดุงกรุงเกษมและให้คลองแสนแสบ สามารถติดต่อได้ ทั้งคลองผดุงกรุงเกษม และคลองมหานาค ซึ่งเป็นย่านการค้าทางน้ำที่สำคัญยิ่งทำให้คลองแสนแสบมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น จนกระทั่งรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้มีการขุดซ่อมและขยายคลอง เพื่อให้เพียงพอกับการใช้ประโยชน์ของพลเมืองในสมัยนั้น พ.ศ. 2445 รัฐบาลไทยได้ว่าจ้างมิสเตอร์วานเดอร์ ไฮเด วิศวกรช่างเนเธอร์แลนด์ เข้ามาสำรวจและโครงการชลประทานสำหรับประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางการค้าของไทยสมัยนั้น ไฮเดได้เสนอโครงการชลประทานขนาดใหญ่ต่อรัฐบาลแต่ขณะนั้นไทยมีภาระกู้เงินเพื่อสร้างรถไฟสายเหนือ จึงชลอโครงการชลประทานขนาดใหญ่ แต่ให้ทำโครงการชลประทานขนาดย่อมแทน

คลองแสนแสบเป็นคลองที่อยู่กลางใจเมือง ผ่านสถานที่สำคัญของกรุงเทพฯ คือ สะพานพุทธ, ราชประสงค์, ประตูน้ำเฉลิมโลก, ย่านเพชรบุรี, คลองตัน, หัวหมาก บางกะปิ, มีนบุรี, ลาดกระบัง, อนุสาวรีย์ท้าวสุทนต์ นับว่าเป็นเส้นทางชีวิตของคนกรุงเทพฯ มายาวนาน และยังเป็นตำนานของ "ไอ้ชวัญ" "อีเรียม" ในนวนิยาย "แผลเก่า" ที่ประทับใจของคนไทยทั้งชาติ แต่ความสำคัญขนาดคลองแสนแสบปัจจุบันกลายเป็นท่อระบายน้ำขนาดใหญ่ที่สุดในโลกไปแทน ซึ่งเป็นสิ่งอัปมงคลของความเจริญของชุมชนเมือง

4.8.2 บริเวณวัดและมัสยิด ว่าเป็นพื้นที่สำคัญมากในการส่งเสริมและอนุรักษ์วัฒนธรรมชนบทธรรมเนียมไทยและไทย, มุสลิม ถึงแม้ว่าวัฒนธรรมแตกต่างกันแต่ก็อยู่ได้ด้วยใจเข้าและสามัคคีกัน สังเกตได้จากวัดและมัสยิดอยู่ใกล้กัน มีกิจกรรมร่วมกัน บริเวณที่ศึกษาเขตบางกะปิประกอบด้วยวัด 6 แห่งอยู่ใกล้แหล่งน้ำลำคลองแสนแสบถึง 5 แห่ง ได้แก่ วัดศรีบุญเรือง, วัดจันทรวงศาราม, วัดสามัคคีธรรม, วัดพระไกรสีห์ (น้อย), วัดเทพลีลา ส่วนมัสยิดมี 9 แห่ง อยู่ใกล้คลองแสนแสบ 3 แห่ง ได้แก่ มัสยิดอัลฟิดฮุลบารี, มัสยิดฮีดายัตตุลอิสลาม, มัสยิดริตวาน์อิสลาม

4.8.3 สถาบันการศึกษา จากการศึกษาและสำรวจภาคสนามที่เห็นเด่นชัด ทางด้านภูมิทัศน์และวัฒนธรรม ได้แก่ โรงเรียนบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) และมหาวิทยาลัยรามคำแหง

4.8.4 อนุสาวรีย์ ในพื้นที่ศึกษาซึ่งมีคุณค่าทางโบราณคดี และวรรณคดีได้แก่ พ่อขุนรามคำแหง อยู่ภายในมหาวิทยาลัยรามคำแหง มีที่โล่งว่างเพื่อรวมกิจกรรม และพักผ่อนหย่อนใจอยู่บ้าง โดยเฉพาะบริเวณลานโล่งด้านหน้าของมหาวิทยาลัย ประกอบด้วยอนุสาวรีย์ และบริเวณนั่งเล่น นับว่าเป็นจุดหมายตาหลัก (MAJOR LANDMARK) ที่สำคัญมากในการพิจารณาโครงสร้างด้านสสาร (IMAGE) ของเมืองรวมถึงคุณค่าทางด้านความงามทางสถาปัตยกรรมเมืองด้วย

4.8.5 ส่วนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ในบริเวณเขตการศึกษาวิจัยพบว่า ยังไม่มีย่านสาธารณะในลักษณะที่ส่งเสริมการอนุรักษ์ วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมธรรมชาติ ทั้งที่มีสภาพภูมิประเทศและวิวัฒนาการการเกิดชุมชนริมน้ำในอดีต ไม่เฉพาะด้านจิตใจอันเป็นสิ่งที่น่าภูมิใจของชุมชนเมืองบางกะปิเอง แต่ยังเป็นทีโล่ง ว่างแสดงขอบเขต (EDGE) แบ่งแยกกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามแนวถนนรามคำแหง โดยเฉพาะธุรกิจการค้า กับกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามลำคลองแสนแสบ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัยและที่ว่างยังไม่ได้มีการพัฒนา ซึ่งเป็นแนวทางในการจัดภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น (Activity) ทั้งบริเวณถนนรามคำแหง และแนวคลองแสนแสบด้วย

4.9 เหตุเดือดร้อนรำคาญด้านภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมย่านธุรกิจการค้า

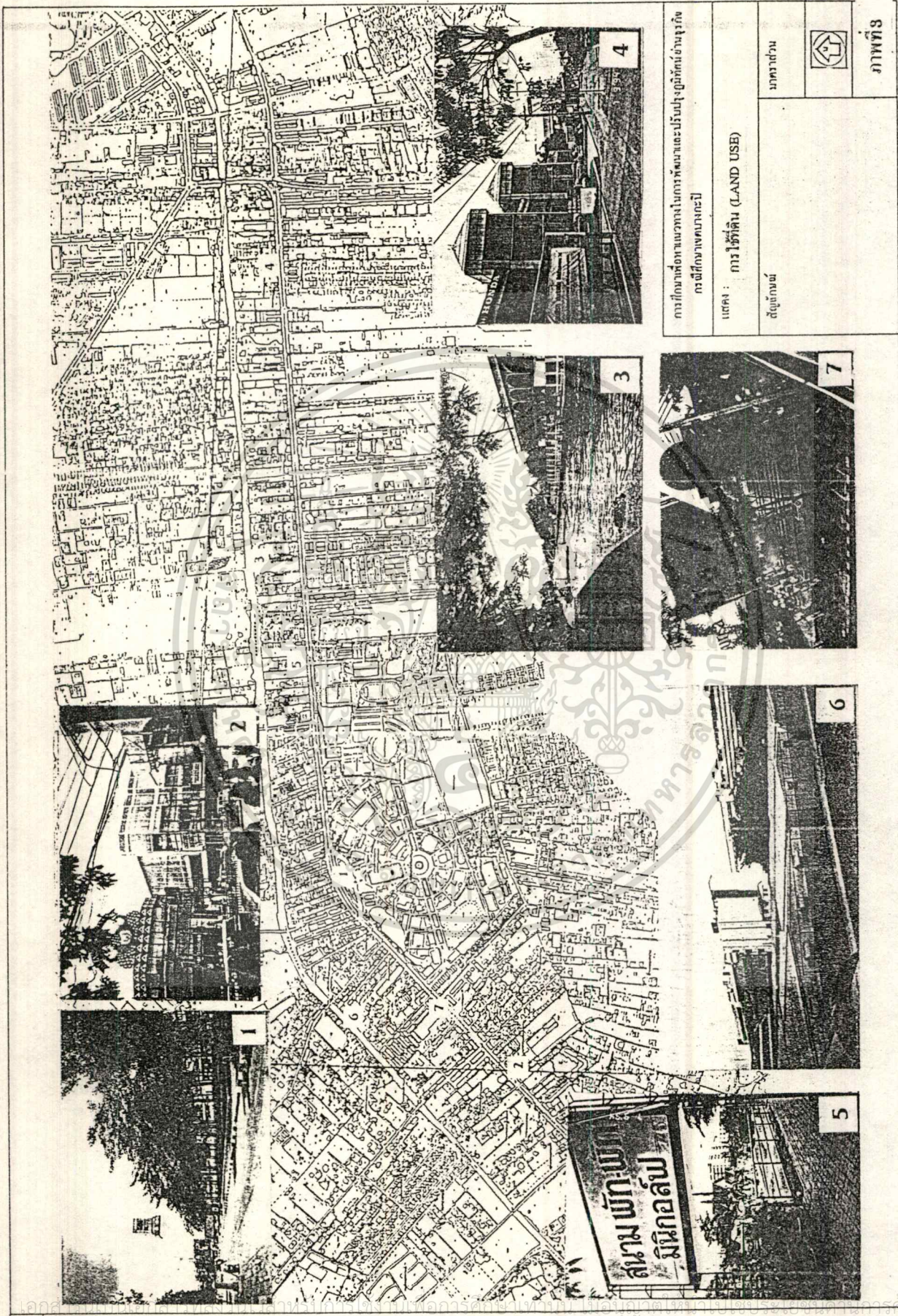
บริเวณพื้นที่ศึกษาถนนรามคำแหงและคลองแสนแสบจะสังเกตเห็นว่าประกอบด้วยอาคารสิ่งปลูกสร้างเพื่อพักอาศัยและพาณิชย์กรรมหนาแน่นมาก ก่อให้เกิดผลกระทบต่อด้านภูมิทัศน์ และสิ่งแวดล้อมได้แก่ (แสดงในรูป 4 และ 5)

4.9.1 ปัญหาการถ่ายเทน้ำโสโครกลงสู่น้ำลำคลอง จากการศึกษาพบว่าปริมาณน้ำเสียจากบ้านเรือนมีมากกว่าน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งนี้ เพราะมีการปลูกสร้างอาคารพักอาศัยหรือพาณิชย์-อาศัย ตลอดริมสองฝั่งคลองแสนแสบมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จากการศึกษาของกรุงเทพมหานครพบว่าคุณภาพน้ำในคลอง จะเปลี่ยนแปลงตามสถานที่และฤดูกาล ในช่วงหน้าแล้งคลองแสนแสบมีค่า BOD อยู่ระหว่าง 20-50 mg/l ซึ่งนับว่ามีค่าสูงมาก ทำให้น้ำคลองมีสีดำและมีกลิ่นรุนแรงมาก ค่า DO เกือบเท่ากับศูนย์ อันเป็นสาเหตุที่ทำให้สัตว์น้ำไม่สามารถที่จะอาศัยอยู่ได้

4.9.2 ปัญหาขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นตัวการสำคัญทำให้เกิดความสกปรกและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง หรือทัศนอุจาด (Visual Pollution) แก่ผู้สัญจรผ่านไปมา และยังทำให้เกิดมลพิษต่อพื้นที่ แหล่งน้ำ และอากาศซึ่งนับวันจะเพิ่มปัญหามากขึ้นหากไม่เร่งรีบแก้ไข

4.9.3 ปัญหาจากการพัฒนาเมืองแบบริบบอน (Ribbon Development) ของธุรกิจการค้าในรูปของห้างสรรพสินค้า, ดึงแถวทำให้บริการสาธารณูปโภคต้องขยายตัวไปตามยาวอย่างไม่มิตี่สิ้นสุด ก่อให้เกิดปัญหาติดตามมาคือ ปัญหาการจราจรหนาแน่น, ปัญหาหาบเร่แผงลอย, พื้นที่ด้านหลังขาดการพัฒนา, ปัญหาทางเดินเท้าไม่เพียงพอ, ปัญหามลพิษทางอากาศ, ปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน (แสดงในรูปที่ 4)

4.9.4 ปัญหาน้ำท่วมแผ่นดินทรุด สาเหตุ น้ำท่วมเกิดได้จากหลายกรณี แต่ที่สำคัญเกิดจากธรรมชาติและสภาพทางกายภาพ ได้แก่ ปัญหาผังเมือง, ปัญหาระบบระบายน้ำ ปัญหาแผ่นดินทรุด ซึ่งเป็นปัญหาที่น่าวิตกที่สุด เนื่องจากเป็นสาเหตุที่ทำให้ระบบป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำที่ลงทุนไปแล้ว และจะลงทุนอีกในอนาคตประสบความสำเร็จหรือลดประสิทธิภาพได้ ทรายที่อัตราการทรุดตัวยังไม่สามารถมีมาตรการหยุดยั้งหรือชะลอลงได้อย่างเพียงพอ (สิ่งแวดล้อม 33 หน้า 137) (แสดงในแผนที่ 3)



การศึกษาด้านความวางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ข้างเคียง
กรณีศึกษาเขตบางกะปิ

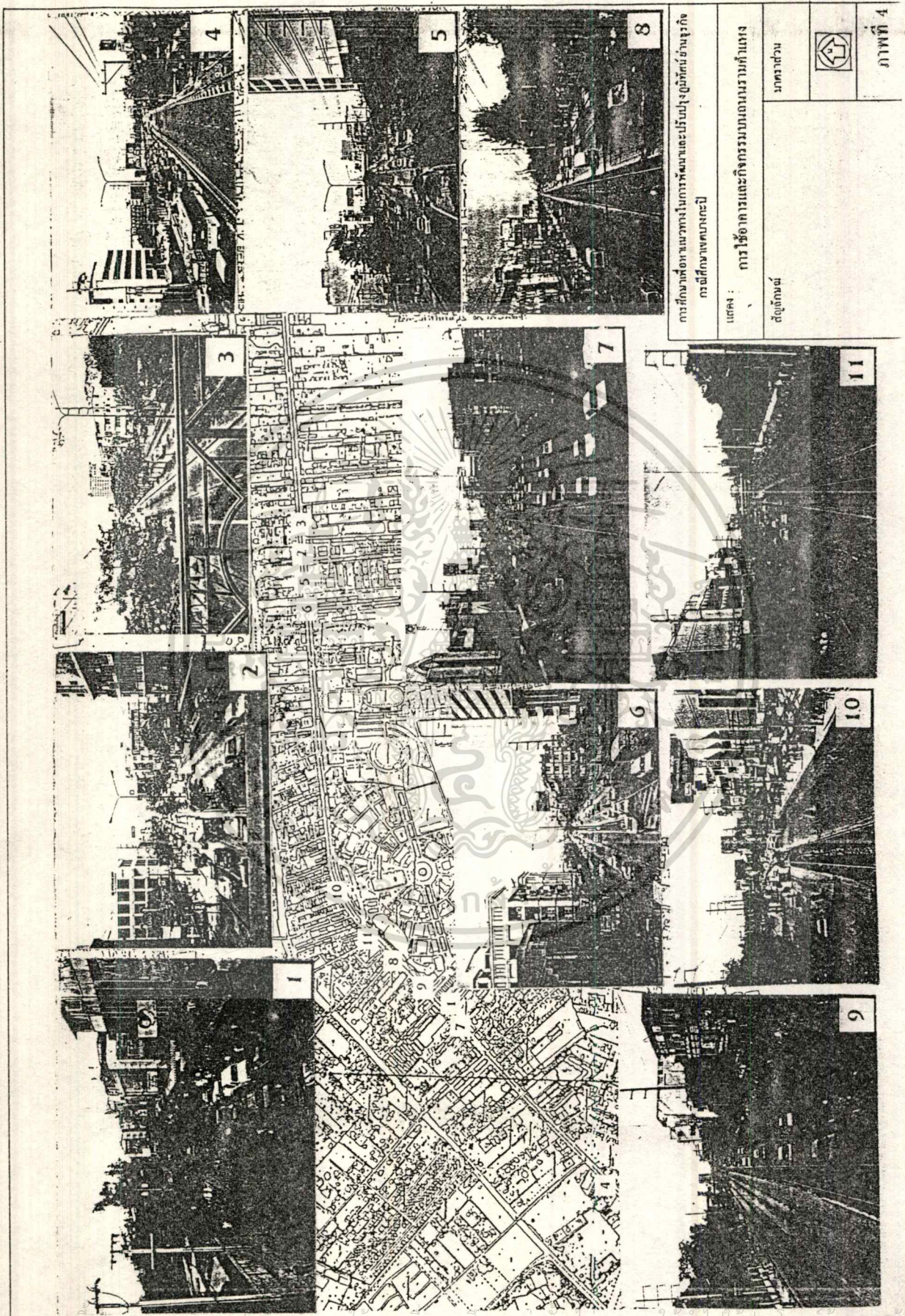
แนว : การใช้ที่ดิน (LAND USE)

สัญลักษณ์

มาตราส่วน

ภาพที่ 8

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



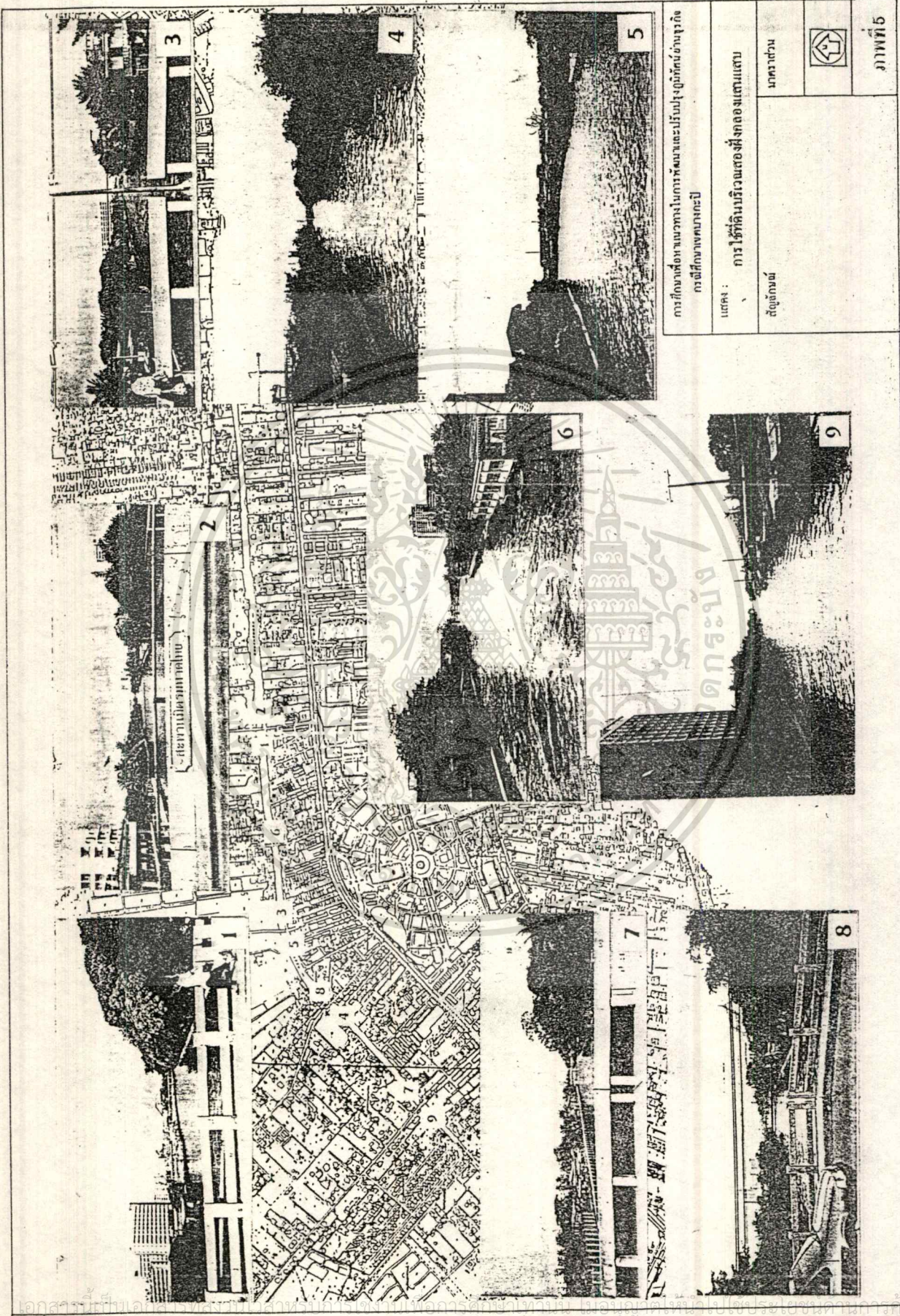
การศึกษาที่ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงคู่มือบ้านชุมชน
กรณีศึกษาเขตบางกะปิ


แหล่ง : การจัดการและกิจกรรมชุมชนรวมกันทาง
สี่ชุมชน

มหาวิทยาลัย
ภาพที่ 4

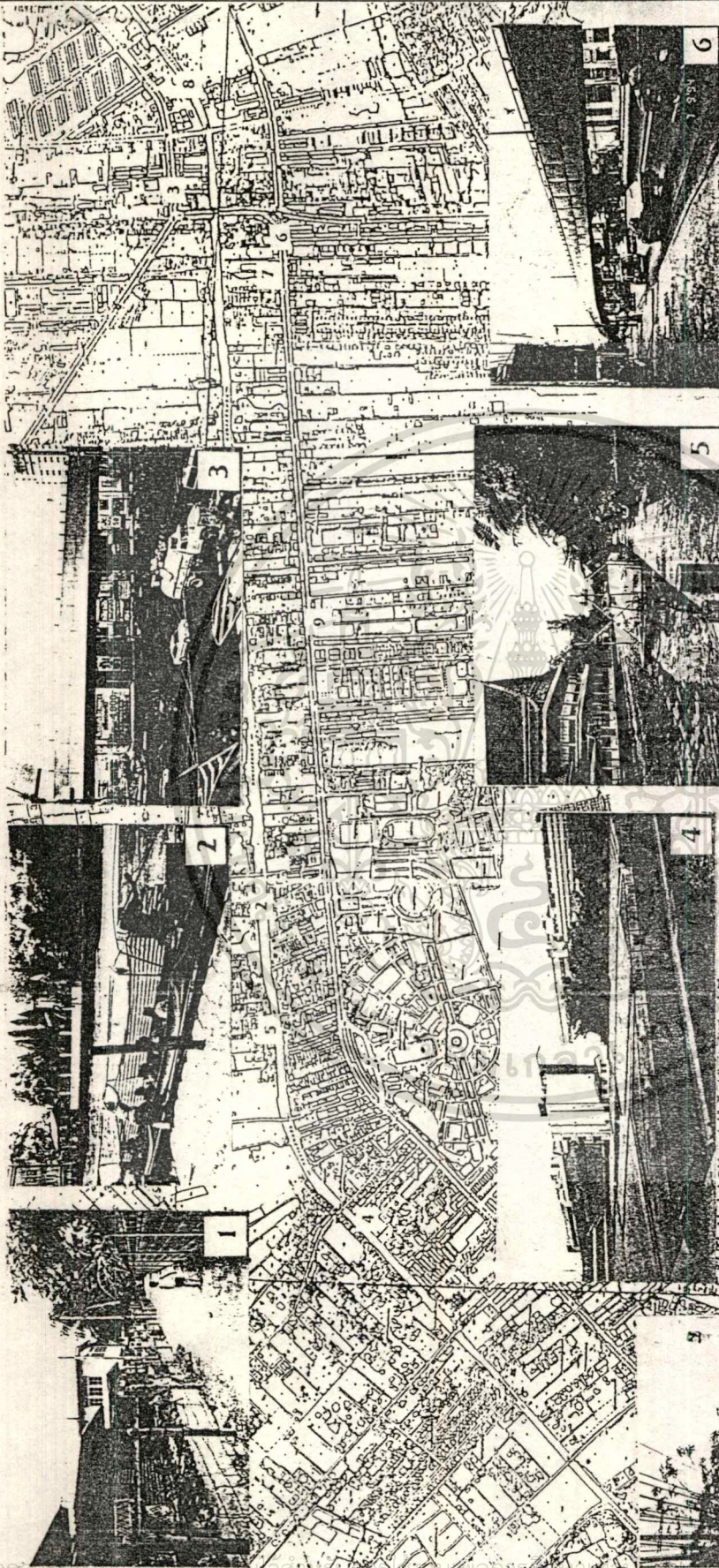
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์การเชิงพาณิชย์เพื่อการค้าเท่านั้น มิใช่เพื่อให้เห็นประโยชน์ทางการศึกษา

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



การศึกษารายงานเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและปัญหาที่เกี่ยวข้องกับ การศึกษานานาชาติ	
สาขา :	การศึกษาระดับปริญญาโท สาขาการศึกษานานาชาติ
ผู้จัดทำ :	บรรณารักษ์
	
ภาพที่ 5	

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

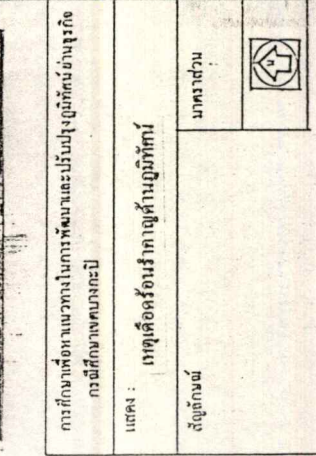
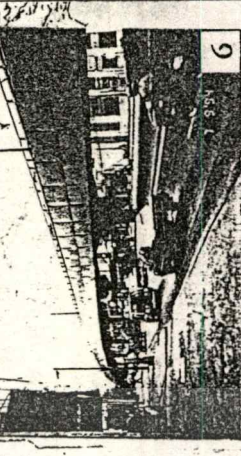
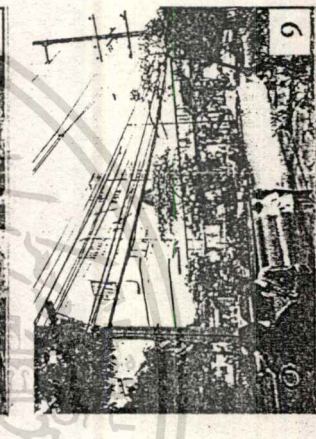
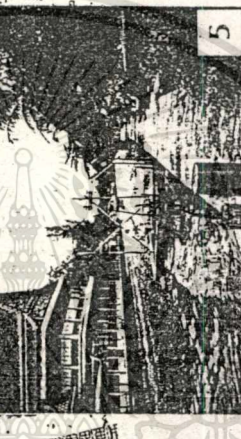
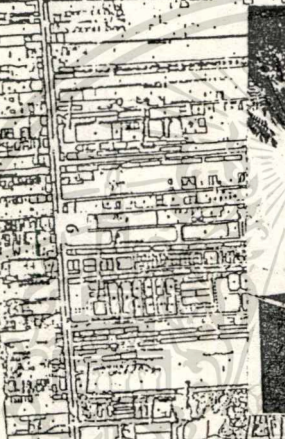
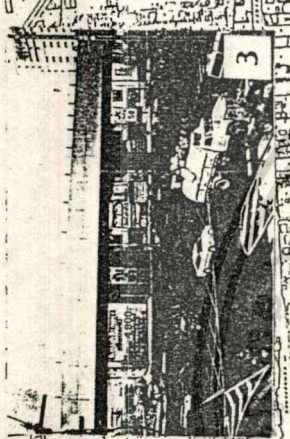
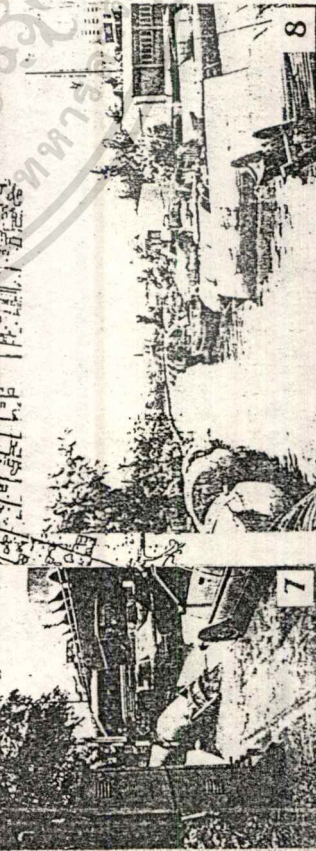
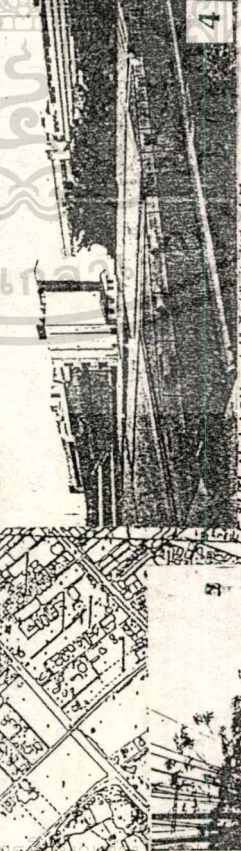
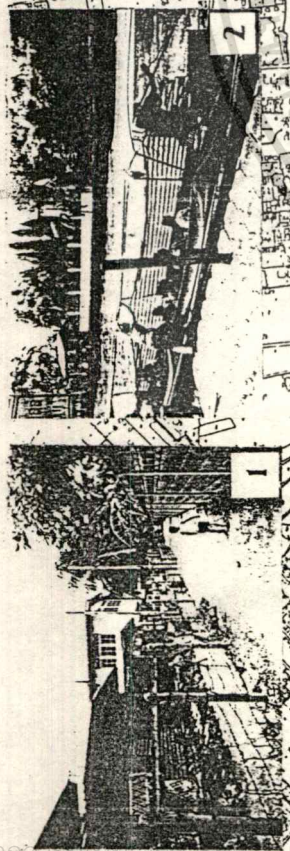


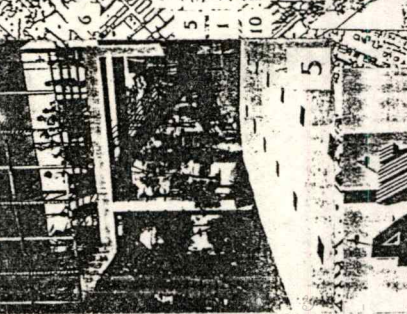
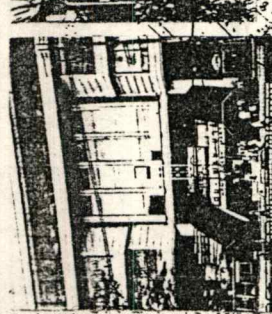
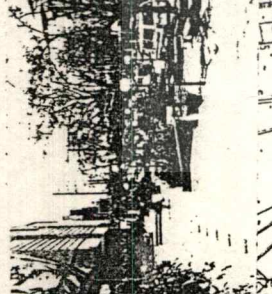
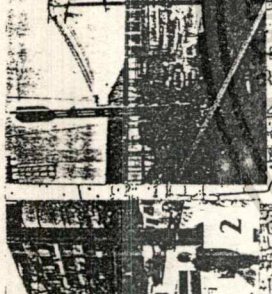
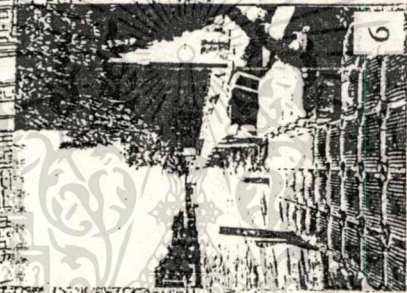
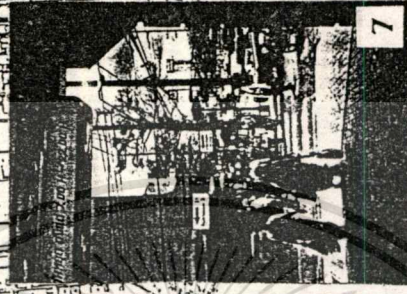
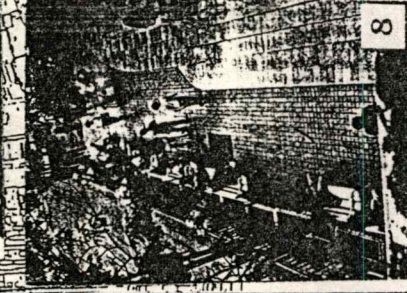
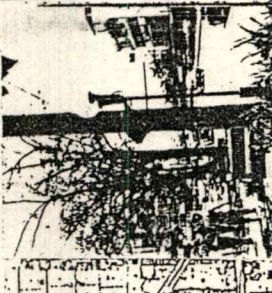
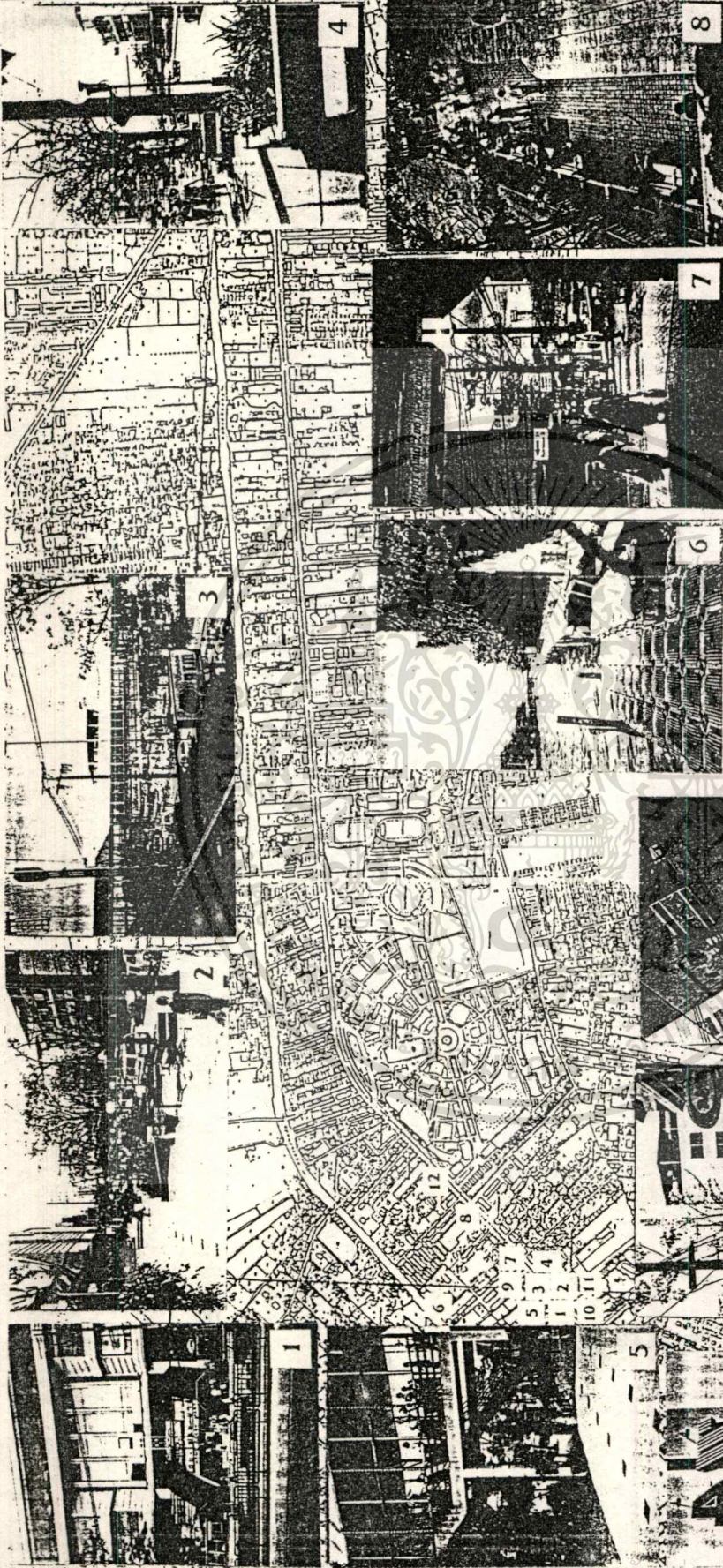
การศึกษาค้นคว้าทางวิชาการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์อย่างระมัด
 กว่ชีวิตทางชนบทกะบี่

และ : **เหตุเดือดร้อนเรื่อกาอยู่ด้านภูมิทัศน์**

ตั้งอยู่ถนน

มหาวิทยาลัย





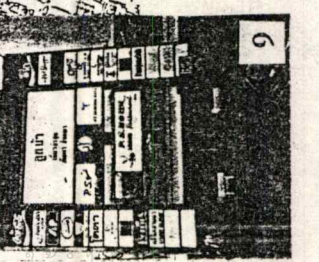
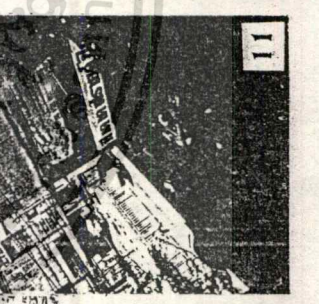
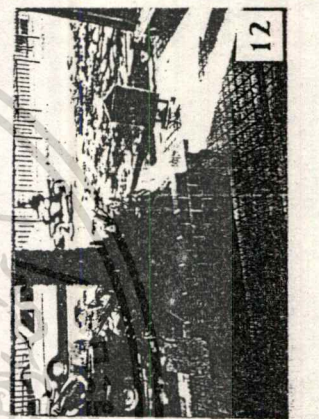
การศึกษาของแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ทางธุรกิจ
กรณีศึกษาจากกรุงเทพฯ

แหล่ง : องค์การประกอบภูมิทัศน์ (STREET FURNITURE)

ผู้จัดทำ : นภาพร ช่าง

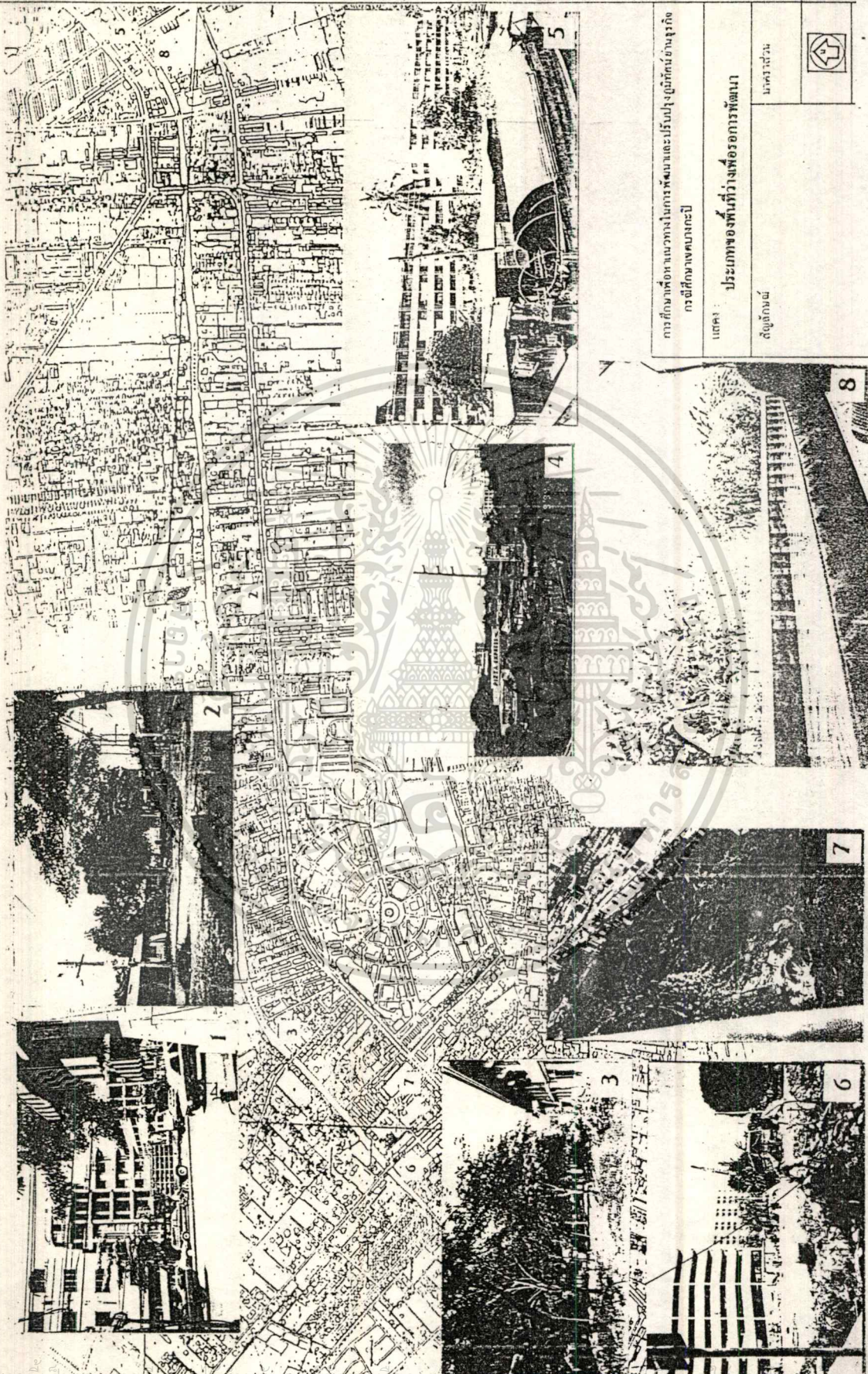


ภาพที่ 7



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการอื่นได้โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

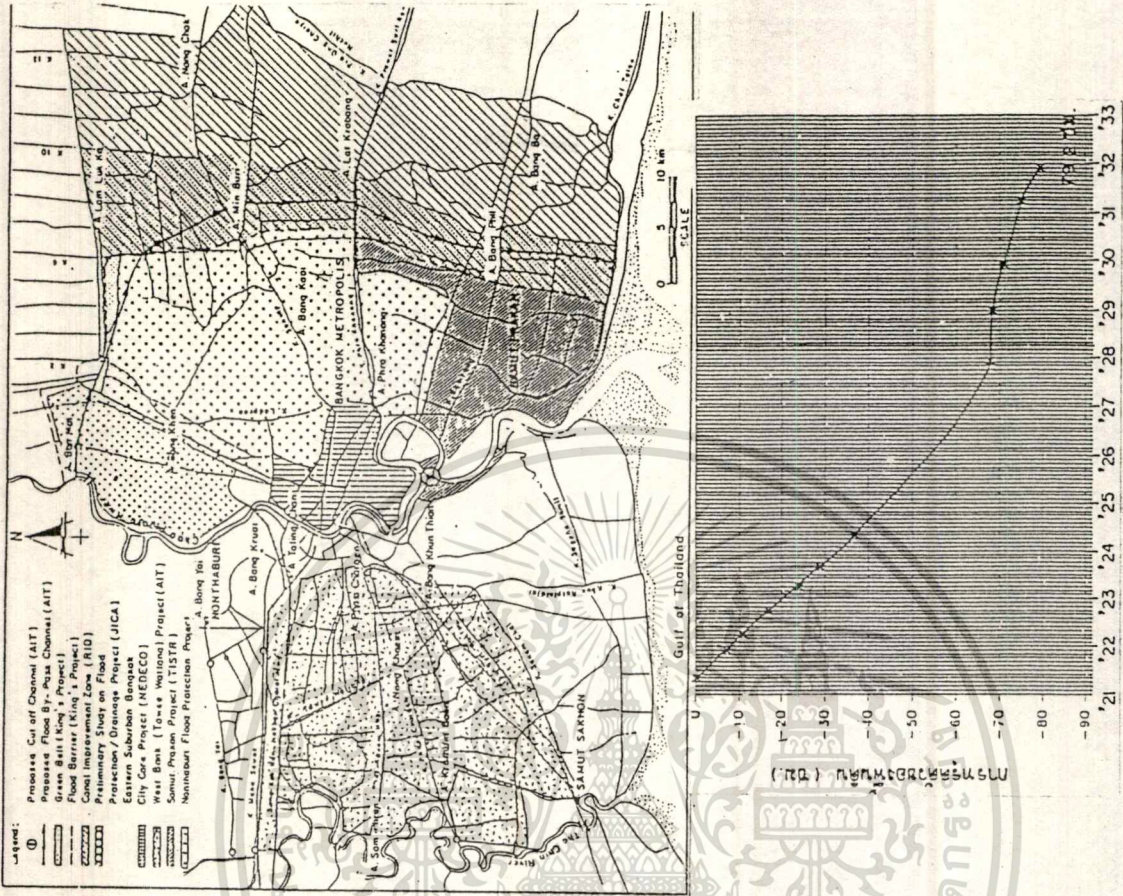
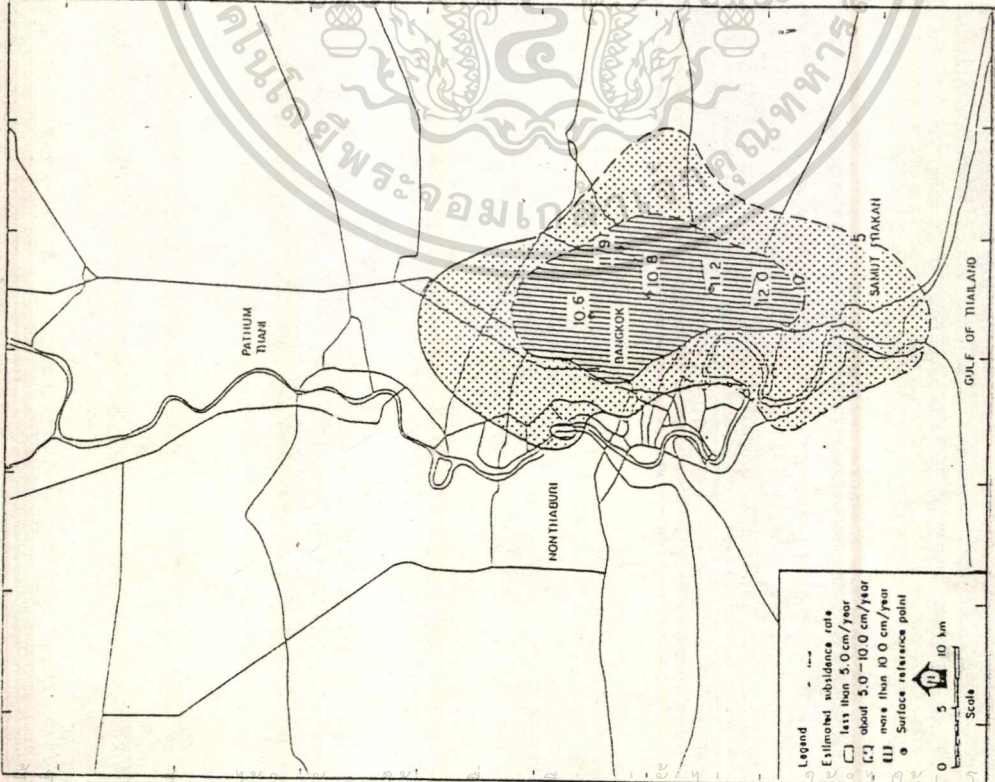


การศึกษาเพื่อพัฒนาการเรียนการสอนและปรับปรุงคุณภาพการเรียน
ศรีสะเกษวิทยากร
แต่เดิม : ประเภทของพื้นที่ว่างเพื่อการพัฒนา
สัญลักษณ์
แนวโรงเรียน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นสำหรับใช้ในวงจำกัด การเผยแพร่หรือแจกจ่ายโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นสิ่งผิดกฎหมาย

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนที่



แสดงการทรุดตัวของพื้นดินบริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหงจำนวนมาก และข้อเสนอโครงการป้องกันน้ำท่วมของกรุงเทพมหานคร และ สมุทรปราการในปัจจุบัน

4.10 โครงการพัฒนาของรัฐและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอันมีผลต่อศักยภาพ และแนวโน้มในการพัฒนาภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา

4.10.1 โครงการพัฒนาของรัฐ

(1) โครงการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- ทางด่วนสายรามอินทรา - อารณรังค์ ช่วงถนนรามอินทรา-ถนนพระราม 9 กำหนดแล้วเสร็จเดือน กุมภาพันธ์ 2539 และช่วงถนนพระราม 9-อารณรังค์แล้วเสร็จเดือน สิงหาคม 2539
- ทางด่วนเหนือคลองแสนแสบสายคลองตัน - บางชัน - มีนบุรีแล้วเสร็จทั้งโครงการปี 2542
- โครงการข้ายเบี่ยงต้น ของระบบขนส่งตามแนวเขต ทางพิเศษ - ระบบขนส่งมวลชนเหนือคลองแสนแสบ ช่วงคลองตัน-บางชัน-มีนบุรี แล้วเสร็จปี 2541

(2) โครงการของกรุงเทพมหานคร

- โครงการสร้างสะพานลอย รามคำแหง-พระราม 9
- โครงการก่อสร้างถนนสายหลัก คือ รามคำแหง - พัฒนาการ, ถนนรามคำแหง - ศรีนครินทร์

4.10.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อพื้นที่ศึกษา โดยจำแนกกลุ่มกฎหมายออกเป็น 2 กลุ่มตามเป้าหมายของการพัฒนา คือ

(1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการใช้ที่ดิน

ก. กฎหมายว่าด้วยการผังเมืองพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 จัดได้ว่าเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างสมบูรณ์แบบในแง่ของโครงสร้างและพื้นฐานทางกฎหมายสำหรับการออกระเบียบที่จำเป็น เพื่อกำหนดเขตผังเมืองรวม ภายใต้โครงสร้างตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการผังเมือง การดำเนินงานเพื่อจัดวางผังแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ การจัดวางผังเมืองรวมและการจัดวางผังเมืองให้แก่ท้องถิ่นต่าง ๆ ทุกแห่งและอาจจะริเริ่มขึ้นโดยราชการส่วนท้องถิ่น

หรือโดยสำนักผังเมือง ซึ่งเป็นราชการบริหารส่วนกลางที่อยู่ภายใต้สังกัดของกระทรวงมหาดไทยก็ได้ ผังเมืองรวมที่จัดวางขึ้นจะมีผลบังคับได้ต่อเมื่อ ออกเป็นกฎกระทรวงโดยความเห็นชอบจากคณะกรรมการผังเมือง และต้องนำไปประกาศในราชกิจจานุเบกษา ส่วนการจัดผังเฉพาะนั้นจะเป็นการดำเนินงานในพื้นที่เฉพาะแห่ง ซึ่งมี รายละเอียดและข้อกำหนดที่เข้มงวดมากกว่าการจัดวางผังเมืองรวมและทั้งสำนักผังเมืองและราชการบริหารส่วนท้องถิ่นก็อาจจะจัดวาง ผังเมืองเฉพาะขึ้นได้โดยวิธีการเช่นเดียวกันตามที่กำหนดใช้ในกฎหมาย อย่างไรก็ตามการจะบังคับการให้เป็นไปตามผังเมืองเฉพาะจะต้องตราเป็นพระราชบัญญัติ ซึ่งต้องผ่านความเห็นชอบจากรัฐสภาด้วย ซึ่งสิ่งนี้คือเหตุผลที่นำมาเป็นข้ออ้าง ข้อแก้ตัวกันจนกระทั่งทุกวันนี้ว่า การจัดวางผังเมืองเฉพาะตามพระราชบัญญัติการผังเมืองพ.ศ.2518 ไม่สามารถจะดำเนินการได้เพราะมีความยากลำบากที่จะต้องตราเป็นพระราชบัญญัติโดยรัฐสภานั้นเอง

เมื่อพิจารณาจากวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติผังเมือง 2518 กล่าวได้ว่ากฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจด้านผังเมืองไว้อย่างกว้างขวาง เพราะได้เปิดโอกาสให้ผู้มี อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายวางข้อกำหนด และเงื่อนไขสำหรับการควบคุมการใช้ที่ดินตามหลักวิชาทางการผังเมืองได้เกือบทุกรูปแบบ โดยหลักการและเจตนารมณ์ดังกล่าว กฎหมายฉบับนี้จึงไม่เป็นที่นิยมของคนไทยเป็นอย่างยิ่ง และได้ถูกปล่อยให้ใช้ผลบังคับเสียเป็นส่วนใหญ่ตลอดระยะเวลา 15 ปี นับแต่เวลาที่ได้มีการประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้ เพราะหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบไม่กล้าที่จะนำกฎหมายมาใช้บังคับอย่างเต็มที่ตามกฎหมายที่ให้อำนาจไว้

ข. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องควบคุมการก่อสร้าง อาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การควบคุมโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ ได้แก่ แนวอาคารและระยะต่าง ๆ รวมทั้งการสุขาภิบาล ซึ่งนอกจากข้อบัญญัติดังกล่าวนี้แล้ว กรุงเทพมหานครและกรมโยธาธิการยังได้อาศัยอำนาจของกฎหมายควบคุมอาคารในการออกข้อบัญญัติท้องถิ่น หรือกฎกระทรวงเพื่อควบคุมการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ วิธีการนี้อาจนำมาใช้เพื่อการแก้ไขปรับปรุงแผนผังและข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ให้มีรายละเอียดเหมาะสมกับสภาพการพัฒนามากยิ่งขึ้น โดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 8 ซึ่งประกอบด้วย

- อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นต่อพื้นที่ดินของอาคารทุกหลัง ที่ก่อสร้างขึ้นในที่ดินแปลงเดียวกัน (Floor Area Ratio)
- อัตราส่วนที่ว่างอันปราศจากหลังคาหรือสิ่งปกคลุม (Open Space Ratio)
- ความสูงหรือจำนวนชั้นของอาคาร (Height)
- ระยะถอยร่นของอาคาร (Set Back)

ค. กฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมอาคาร สูงที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป และอาคารขนาดใหญ่พิเศษซึ่งมีพื้นที่อาคารรวมในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป การควบคุมโดยเฉพาะในหมวดที่เป็นลักษณะของอาคาร เนื้อที่ว่างของภายนอกอาคารและแนวอาคาร การกำหนดขนาดความกว้างต่ำที่สุดของถนนสาธารณะ ที่ติดกับที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ พื้นที่ว่างที่ปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบอาคารและระยะห่างจากเขตที่ดิน รวมทั้งค่าสูงสุดของอัตราส่วน พื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นต่อพื้นที่ดินของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างขึ้นในที่ดินแปลงเดียวกัน และอัตราส่วนร้อยละของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม

ง. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2535 ซึ่งอาศัยอำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 286 (พ.ศ. 2515) ใช้ใน การควบคุมการจัดสรรที่ดิน ซึ่งหมายถึงเฉพาะการจัดจำหน่ายที่ดินติดต่อกันเป็นแปลงย่อย มีจำนวนตั้งแต่สิบแปลงขึ้นไป โดยให้อาศัยหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการควบคุมการจัดสรรที่ดิน

นอกจากจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดินดังกล่าวแล้ว ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่ต้องจัดทำรายงาน วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) ซึ่งอาศัยอำนาจ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ยังได้ควบคุมการจัดสรรที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหรือเพื่อประกอบการพาณิชย์ ที่มีจำนวนแปลงย่อยตั้งแต่ 500 แปลงขึ้นไปหรือมีเนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่ อีกด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(2) กฎหมายเพื่อการพิทักษ์สิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วยกฎหมายต่าง ๆ ซึ่งให้อำนาจแก่กรุงเทพมหานคร ในการควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษ พร้อมทั้งการกำหนดวิธีการในการจัดการและการกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือกระทำความผิด ได้แก่

ก. พระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 กำหนดให้กรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานท้องถิ่นจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อการพิจารณาให้ความเห็นชอบในการจัดทำแผนปฏิบัติ ในการนี้จะประกอบด้วยระบบการจัดการที่คำนึงถึงสภาพความรุนแรงของปัญหาและเงื่อนไขต่าง ๆ ในด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการเสนองบประมาณการเงินงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งจะเป็นงบประมาณรายจ่ายประจำปีของสำนักงานนโยบาย และแผนสิ่งแวดล้อมกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม หรืออาจขอกู้จากกองทุนสิ่งแวดล้อม

ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือเหตุอันตรายต่อสาธารณสุขอันเนื่องมาจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภัยธรรมชาติ พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังให้อำนาจแก่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในการสั่งการตามที่เห็นสมควร ให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบุคคลใด รวมทั้งผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการควบคุมระบับหรือบรรเทาผลร้ายจากอันตรายและความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ทันที ทั้งยังมีอำนาจในการสั่งให้บุคคลผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษระบับการกระทำอันจะเป็นการเพิ่มความรุนแรงในระหว่างที่มีเหตุเกิดขึ้นดังกล่าว

ข. พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 อาจนำมาใช้แก้ไขปัญหามลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้อำนวยการเขตที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ในฐานะเจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ได้แก่ การห้ามหรือระบับการก่อเหตุรำคาญ รวมทั้งการปรับปรุงแก้ไขแหล่งกำเนิดเหตุรำคาญ ทั้งยังมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้ที่เป็ต้นเหตุระบับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควร

นอกจากนี้ พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นหน่วยงานท้องถิ่นในการกำจัตสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย โดยการออกข้อกำหนดต่าง ๆ ทั้งยังสามารถออกคำสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารจัดการแก้ไขเปลี่ยนแปลง

แปลง หรือรื้อถอนอาคารหากพบว่าอาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมจนอาจเป็นเหตุอันตรายหรือมีสภาพไม่ถูกสุขลักษณะต่อการใช้เป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งถ้าเจ้าของ หรือผู้ครอบครองอาคารฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่กำหนด เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจดำเนินการแทนได้ โดยเจ้าของ หรือผู้ครอบครองอาคาร ต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการนั้น

ค. พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ.2535) ได้กำหนดกลไกในการควบคุมการก่อสร้างอาคารเพื่อผลในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคาร ซึ่งมีผู้แทนกรุงเทพมหานคร เป็นหนึ่งในคณะกรรมการ มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่ผู้ก่อสร้างอาคารจะต้องปฏิบัติตาม ในส่วนนี้ราชการส่วนท้องถิ่นซึ่งได้แก่กรุงเทพมหานคร นอกจากจะถือปฏิบัติตามกฎกระทรวงดังกล่าวแล้ว ยังมีอำนาจในการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นในเรื่องต่าง ๆ โดยจะต้องไม่ขัดหรือแย้งกับกฎกระทรวงดังกล่าว ยกเว้นในกรณีที่มีความจำเป็นหรือมีเหตุผลพิเศษเฉพาะท้องถิ่น ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการควบคุมอาคาร และได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรี

ในกรณีที่ยังไม่มีการออกกฎกระทรวง และราชการส่วนท้องถิ่นได้ออกข้อบัญญัติในเรื่องหนึ่งเรื่องใด เมื่อได้รับการออกกฎกระทรวงในเรื่อง ดังกล่าวแล้ว ก็ให้ยกเลิกข้อบัญญัติท้องถิ่นในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับกฎกระทรวง โดยการยกเลิกนี้จะไม่ส่งผลต่อการดำเนินการที่ได้ทำไปแล้ว สำหรับส่วนที่ไม่ขัดแย้งกับกฎกระทรวงก็ให้ใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะมีการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นขึ้นใหม่ แต่ต้องไม่เกิน 1 ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงนั้นใช้บังคับในกรณีที่ข้อบัญญัติท้องถิ่นก่อให้เกิดภาระหรือความยุ่งยากแก่ประชาชน รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งการให้ราชการส่วนท้องถิ่น ดำเนินการยกเลิกหรือแก้ไขข้อบัญญัติท้องถิ่นดังกล่าวเสียใหม่ภายใน 120 วัน ซึ่งการยกเลิกหรือแก้ไขนั้น จะไม่มีผลต่อการดำเนินการที่ได้กระทำไปแล้ว

ง. พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 ได้บัญญัติให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ในฐานะเจ้าพนักงานท้องถิ่น มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติ และให้อำนาจในการเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนหรือจับกุมผู้กระทำผิดมาดำเนินการตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังมีสิ่งจูงใจให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการดูแลรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง ด้วยการแจ้งให้

เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมาย โดยค่าปรับที่ได้จะแบ่งครึ่งหนึ่งให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่และอีกครึ่งหนึ่งให้ แก่ผู้แจ้ง

พระราชบัญญัตินี้ยังมีขอบข่ายในการป้องกันการกระทำที่มีผลทำให้ท่อระบายน้ำอุดตันโดยผู้อำนวยความสะดวกในฐานะเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจที่จะตักเตือนผู้กระทำความผิด หรือสั่งให้ผู้กระทำความผิดแก้ไขหรือขจัดความสกปรก หรือความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยให้หมดไป และอาจจับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งไม่เชื่อฟังคำตักเตือน การแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นอาจอาศัยอำนาจตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งได้บัญญัติไว้ในความผิดลหุโทษ มาตรา 375 ซึ่งเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่พบเห็นผู้กระทำความผิดก็อาจแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อทำการจับกุมมาลงโทษได้

จ. พระราชบัญญัติน้ำบาดาล (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ให้อำนาจแก่อธิบดีกรมทรัพยากรธรณีหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ในการกำหนดเขตห้ามสูบน้ำบาดาลและการกำหนดอัตราค่าใช้น้ำบาดาล การขออนุญาตใช้น้ำบาดาล และการขออนุญาตระบายน้ำลงสู่บ่อบาดาล เพื่อเป็นการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหามลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งโดยผลที่จะทำให้น้ำบาดาลเสียหายหรือเสื่อมสภาพ หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติ หรือเป็นอันตรายแก่ทรัพย์สินหรือสุขภาพของประชาชน และที่สำคัญคือปัญหาแผ่นดินทรุดตัวลงโดยการสูบน้ำบาดาลของบ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ยังไม่มีบริการน้ำ ประปา

ฉ. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องการควบคุมระบายน้ำ ทั้ง พ.ศ.2534 ตราขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำเน่าเสียในแม่น้ำ คูคลอง และแหล่งน้ำของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีสาเหตุมาจากการระบายน้ำทิ้ง ที่ยังไม่ได้รับการบำบัดให้ได้คุณภาพมาตรฐานของอาคารต่าง ๆ ลงสู่แหล่งระบายน้ำสาธารณะ ข้อบัญญัติได้กำหนดให้อาคารต่าง ๆ ตามที่ได้ระบุต้องมีระบบกำจัดน้ำเสียและน้ำเสียที่จะระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ จำต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งอาคาร ซึ่งกำหนดโดยประกาศสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2532

ข้อบัญญัตินี้ ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการเข้าตรวจ อาคารได้ในเวลา 06.00 - 18.00 น. หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น และในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรสงสัยว่าจะมีการกระทำความผิดตามข้อบัญญัตินี้พนักงานเจ้าหน้าที่ก็มีอำนาจเข้าตรวจตราได้ทันที พนักงานเจ้าหน้าที่อาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารแก้ไขปรับปรุงน้ำทิ้งให้ได้มาตรฐาน

ฐานตามที่กำหนดภายใน 7 วัน หรือในกรณีที่มีเหตุจำเป็นก็อาจขยายเวลาออกไปได้อีก แต่ต้องไม่เกิน 60 วัน หรือตาม ระยะเวลาที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครกำหนด

ข. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องการรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยในเขตกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2534 เป็นข้อบัญญัติที่มุ่งถึงการควบคุมการดำเนินการใดๆ ที่มีผลกระทบต่อความสะอาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในเขตกรุงเทพมหานคร อันมีผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของทางราชการตลอดจนชีวิตร่างกายสุขภาพอนามัย และทรัพย์สินของประชาชน การกระทำความผิดกล่าวครอบคลุมถึงการถมหรือการปลูกสร้างสิ่งใด ๆ ลงในทางระบายน้ำ การกระทำใด ๆ ที่ทำให้ทางระบายน้ำอุดตัน รวมทั้งการปลูกสร้างสิ่งใด ๆ ในที่สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต



บทที่ 5

วิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพเพื่อกำหนดแนวทาง ในการพัฒนาภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า

5.1 การเติบโตของชุมชนเมืองและการค้าบริเวณพื้นที่ศึกษา (Urbanization and Market)

5.1.1 จำแนกกลุ่มย่านธุรกิจการค้าเดิม โดยพิจารณาจากการใช้ที่ดิน

(Land use) และคมนาคมขนส่ง (Circulation) สามารถ

กำหนดได้ 3 แบบคือ

- (1) ศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ (Central business), (Zone A)
- (2) ย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอน บริเวณรามคำแหง (Ribbon Business Center) (Zone B)
- (3) พื้นที่ต่อเนื่องระหว่างศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ และ ย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอนบริเวณรามคำแหงปัจจุบัน เป็นชุมชนพักอาศัยหนาแน่นมาก (Zone C)

(แสดงในแผนที่ 1) รายละเอียดของลักษณะทั่วไปได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 หัวข้อ 4.4 การใช้ที่ดิน

5.1.2 สภาพทั่วไปและปัญหาย่านธุรกิจการค้าของพื้นที่ศึกษา

ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาจะเห็นว่าสภาพปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ การใช้ที่ดิน, การสัญจร รวมถึงการขยายตัวของย่านธุรกิจการค้าชุมชนเมืองบางกะปิในอนาคตเป็นอย่างมาก

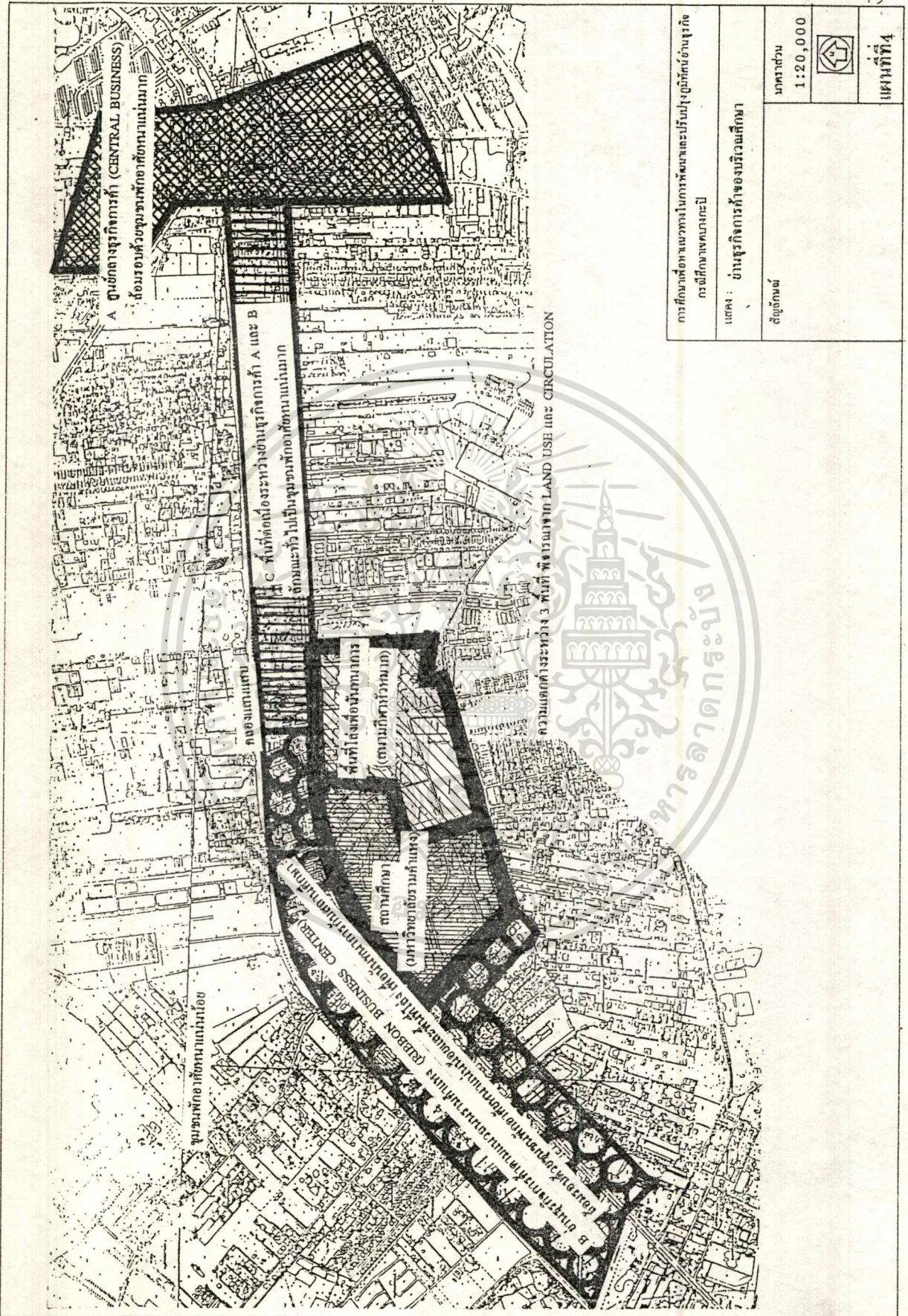
บริเวณชุมชนเมืองจะประกอบไปด้วยอาคาร ทางสัญจรและที่ว่าง ซึ่งองค์ประกอบทั้ง 3 ส่วนนี้อาคารจะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงที่สุดแก่ผู้ลงทุน เมื่อประชากรและธุรกิจการค้าขยายตัวขึ้น พื้นที่ก่อสร้างอาคารเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผลทำให้ที่ว่างลดน้อยลง มีความหนาแน่นของประชากรรวมกันในพื้นที่จำกัด กิจกรรมซับซ้อนมากมาย มีการเปลี่ยนแปลงอยู่


ตลอดเวลา สิ่งเหล่านี้ล้วนมีผลกระทบต่อที่ว่าง โดยเฉพาะที่ว่างที่ใช้เพื่อสาธารณะของชุมชน เมืองบริเวณย่านการค้า ซึ่งไม่คำนึงถึงสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ ดังนี้

(1) ความแออัดของชุมชนบริเวณย่านธุรกิจการค้าโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ การค้า และพักอาศัยหนาแน่นมากของพื้นที่ศึกษา มักจะขาดพื้นที่เปิดโล่ง (Urban Space) เพื่อใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การค้า, มุมมอง, การสัญจร และการพักผ่อนหย่อนใจ เมื่อศึกษาจากแผนที่อาคารและการสำรวจการใช้ที่ดินปัจจุบัน (แสดงในผังที่ 5) จะพบเห็นอาคารร้านค้าในรูปของตึกแถวอย่างแออัดตามแนวถนนเพื่อสะดวกในการเข้าถึง รวมทั้งอาคารพักอาศัยในรูปของหอพัก, อพาร์ทเมนท์เพื่อการค้า สร้างขึ้นอย่างหนาแน่นเท่าที่จะทำได้ เนื่องจากที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง ไม่มีที่ว่างเพื่อกิจกรรมในด้านการพักผ่อนหย่อนใจ, นันทนาการ, ที่จอดรถเพราะสิ่งเหล่านี้ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำกว่ามากประกอบกับผู้ลงทุนเอกชน พยายามขยายตัวในแนวราบก็ยิ่งเพิ่มปัญหาสภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์เสื่อมโทรมมากขึ้น จึงควรสนับสนุนการขยายตัวในแนวตั้ง (Vertical Potential) เพื่อลดความแออัดของอาคารแต่พยายามเพิ่มที่ว่างสาธารณะให้มากขึ้น มีอัตราส่วนพื้นที่ก่อสร้างต่อเนื้อที่ดิน (Floor Area Ratio, F.A.R) เป็นตัวกำหนด

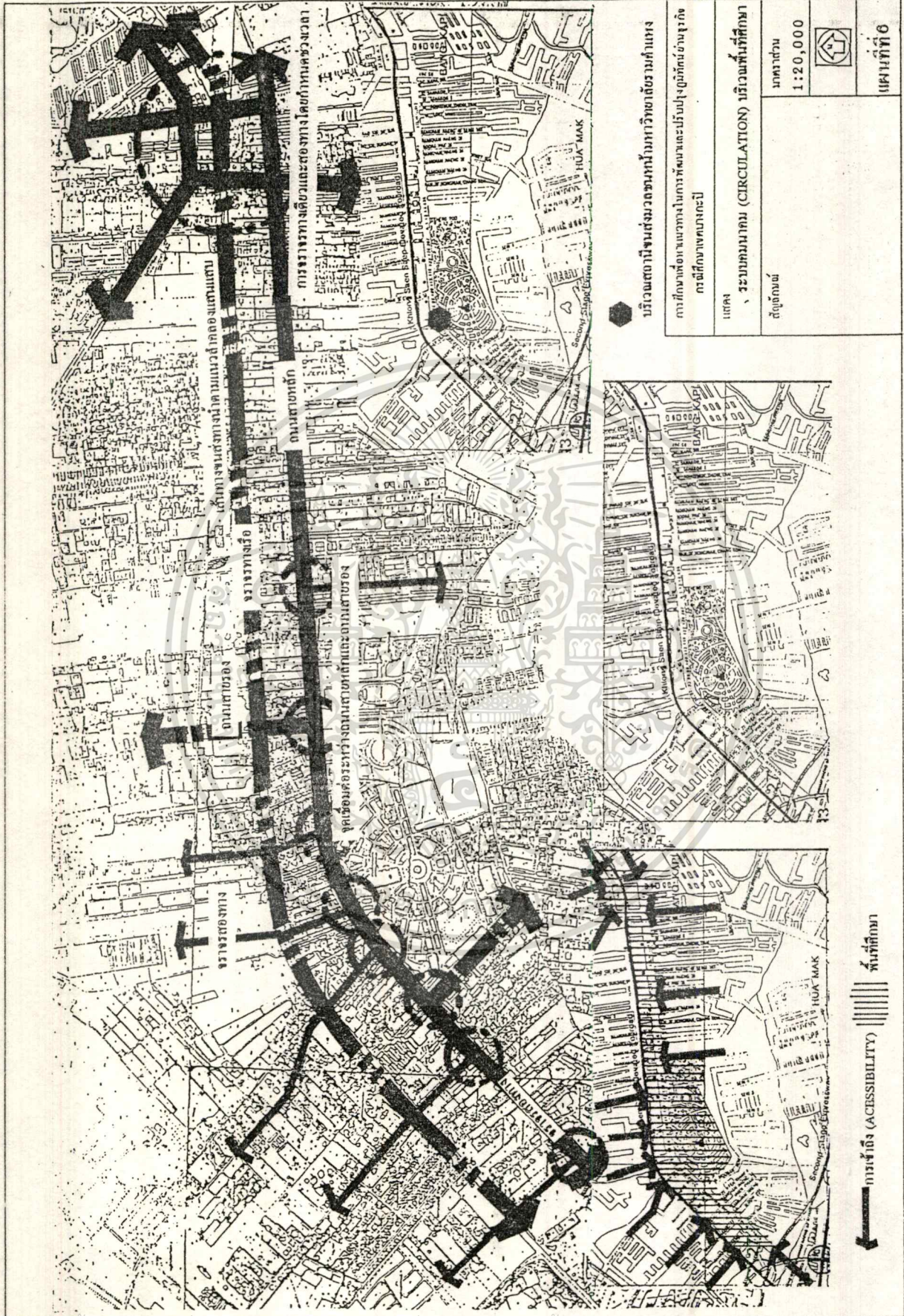
(2) ปัญหาการรुकล้ำพื้นที่สาธารณะชุมชนเมือง และธรรมชาติของริมคลอง แสนแสบ ถูกทำลายไม่นำมาใช้ประโยชน์ในด้านเสริมสร้างทัศนียภาพ และการพักผ่อนหย่อนใจ เนื่องจากขาดการวางแผนล่วงหน้าโดยปล่อยให้เอกชนพัฒนาที่ดินในย่านการค้า มักหวังผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ รวมทั้งขาดการควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดจากหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ เช่น หาบเร่แผงลอย จำนวนมากวางสินค้าขายบนทางเท้า ซึ่งมีขนาดเล็กอยู่แล้ว ทำให้ผู้สัญจรทางเท้าไม่สะดวกขาดระเบียบจนล้นลงบนถนน จะพบเห็นบริเวณย่านการค้าบางกะปิ และย่านการค้ารามคำแหง (แสดงในผังที่ 6), ขาดพื้นที่ว่างเพื่อใช้เป็นที่จอดรถสาธารณะของชุมชน, การปลูกสร้างอาคารรुकล้ำที่สาธารณะโดยเฉพาะทางเท้า และพื้นที่ริมนำมาใช้ประโยชน์ส่วนบุคคลแทน

(3) ปัญหาด้านระบบการจราจรและการสัญจร บริเวณพื้นที่ศึกษานับว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดมาก อันเนื่องจากขีดความสามารถในการรองรับของถนนไม่เพียงพอ รวมทั้งการใช้ที่ดิน และมาตรฐานของถนนขาดความสัมพันธ์กัน เช่น บริเวณย่านการค้า



การศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ข้างธุรกิจ กรณีศึกษาแบบกรณี	
แหล่ง :	ย่านธุรกิจการค้าของบริเวณศึกษา
ผู้จัดทำ :	มหาวิทยาลัยรามคำแหง
มาตราส่วน	1:20,000
	
แผนผังที่ 4	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรรมใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บริเวณสถานีขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์


การศึกษารูปแบบทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ
กรณีศึกษาเขตบางกะปิ


เขต **ระบบคมนาคม (CIRCULATION) บริเวณพื้นที่ศึกษา**

มาตราส่วน
1:20,000

สัญลักษณ์

แผนที่ที่ 6

การเข้าถึง (ACCESSIBILITY) 

พื้นที่ศึกษา 

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรนำมาใช้

รามคำแหง จะมีจุดตัดของทางแยกเข้าซอยถี่เกินไป ทำให้ปริมาณรถติดบนถนนรามคำแหงมากขึ้น ประกอบกับกิจการด้านการค้าริมถนนมีความหนาแน่นของประชากรสูง ผู้สัญจรทางเท้าจึงลงเดินบนถนน ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ได้แก่ ความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเท้า, ปัญหาการจราจร, ผู้สัญจรไปมาบนทางเท้าไม่สะดวกสบาย (แสดงในแผนที่ 7.)

5.1.3 บทบาทย่านธุรกิจการค้าของชุมชนเมืองบางกะปิ

โดยการพิจารณาจากบทบาทในปัจจุบันร่วมกับการพิจารณาแผนและโครงการระดับต่าง ๆ ในอนาคต รวมถึงศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสามารถให้เห็นบทบาทของเขตบางกะปิ เป็นชุมชนที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ดังนั้นจึงพยายามปรับปรุงความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้าและพักอาศัย โดยเฉพาะการเข้าถึง, พื้นที่จอดรถ, ทางเดินเท้า, Street Furniture และให้ความสำคัญในส่วนของพืชพรรณ (Vegetation) หรือรูปแบบงานภูมิทัศน์ตกแต่งเป็นแนวกันชน (Buffer Walls) บริเวณทางเดินเท้าให้ความสะดวกแก่ผู้สัญจรบริเวณย่านพักอาศัยกับย่านการค้า ในการเข้าถึง กรณีที่ทางเดินเท้ามีองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เหมาะสมมีชีวิตชีวา เช่น สนามเด็กเล่น, น้ำพุ, นิทรรศการกลางแจ้ง, ภัตตาคารกลางแจ้ง, การแสดงดนตรี, การละเล่นต่าง ๆ ซึ่งสามารถสร้างบรรยากาศใหม่ ๆ ทางด้านการค้า สนับสนุนและส่งเสริมการค้ารายย่อย อันจะเป็นผลดีแก่ชุมชนเมืองเขตบางกะปิ

5.1.4 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า ของพื้นที่ศึกษา

(1) ย่านการค้าในปัจจุบัน จะประสบปัญหาในด้านขาดแคลนพื้นที่ว่างสาธารณะ สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ถ้าบริเวณพื้นที่ย่านการค้าสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรมก็จะมีผลทำให้ย่านการค้านั้น ไม่สามารถให้บริการทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ จนเสื่อมความนิยมลง สาเหตุเนื่องจากขาดการควบคุมและวางแผนล่วงหน้า เกิดการพัฒนาแบบธรรมชาติตอบสนองผลประโยชน์ทางด้านการค้าแก่ผู้ลงทุนมากที่สุด สภาพทั่วไปมักจะเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น

(2) เพิ่มประโยชน์ใช้สอยและความสวยงามให้แก่ชุมชนเมืองบริเวณย่านการค้า เนื่องจากชุมชนเมืองบริเวณพื้นที่ศึกษามีการเติบโตมาก พื้นที่ถูกแบ่งเป็นแปลงเล็กมีหลายเจ้าของจึงมีการก่อสร้างในขอบเขตของตนเอง ขาดความรับผิดชอบต่อประโยชน์ส่วนรวม การจัดภูมิทัศน์ที่สามารถที่จะช่วยเพิ่มความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยมากขึ้น ได้แก่

- มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และสัมพันธ์กันของเส้นทางสัญจร (Path) ที่ว่างเพื่อการค้าและกิจกรรมทางสังคม, ย่านการค้า โดยมีการวางแผนไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะไม่สามารถทำได้หรือทำได้ ภายใต้ข้อจำกัดหลาย ๆ ด้าน
- ส่งเสริมคุณภาพของมุมมอง (Visual Quality) โดยสามารถเน้นอาคารหรือสถานที่ที่มีความสำคัญต่อชุมชนได้ ก่อนที่จะถูกบดบังด้วยอาคารทางด้านการค้าที่มุ่งเพียงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ
- กำหนดจังหวะของอาคารไม่ให้เกิดความซ้ำและต่อเนื่องกันตลอด ควรที่จะมีที่ว่างเพื่อประโยชน์ด้านการถ่ายเทอากาศ และพักผ่อนหย่อนใจสาธารณะรวมถึงรูปแบบสถาปัตยกรรมด้วย
- รักษาบริเวณที่มีทัศนียภาพสวยงามตามธรรมชาติ และวัฒนธรรมริมน้ำ ไว้ไม่ให้ถูกทำลายด้วยระบบเศรษฐกิจ

(3) เพิ่มรายได้ให้แก่รัฐและผู้ประกอบการค้า โดยที่ย่านการค้ามีความสะดวกสบายในการใช้งานและสภาพแวดล้อมที่สวยงาม จะทำให้ดึงดูดลูกค้าเข้ามาใช้บริการทางการค้าของย่านธุรกิจการค้ามากขึ้น มีผลทำให้ผู้ค้าขายสินค้าได้มากขึ้น และรัฐบาลสามารถเก็บภาษีได้มากขึ้น เพื่อเป็นกองทุนสำหรับพัฒนาภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาต่อไปในอนาคต จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนภูมิทัศน์ (Landscape Planning) ไว้ล่วงหน้าเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

5.2 สภาพแวดล้อมภูมิทัศน์โดยรวม

5.2.1 องค์ประกอบด้านภูมิทัศน์เพื่อให้เกิดสรารูป (Image) ที่ชัดเจนของ Kevin Lynch

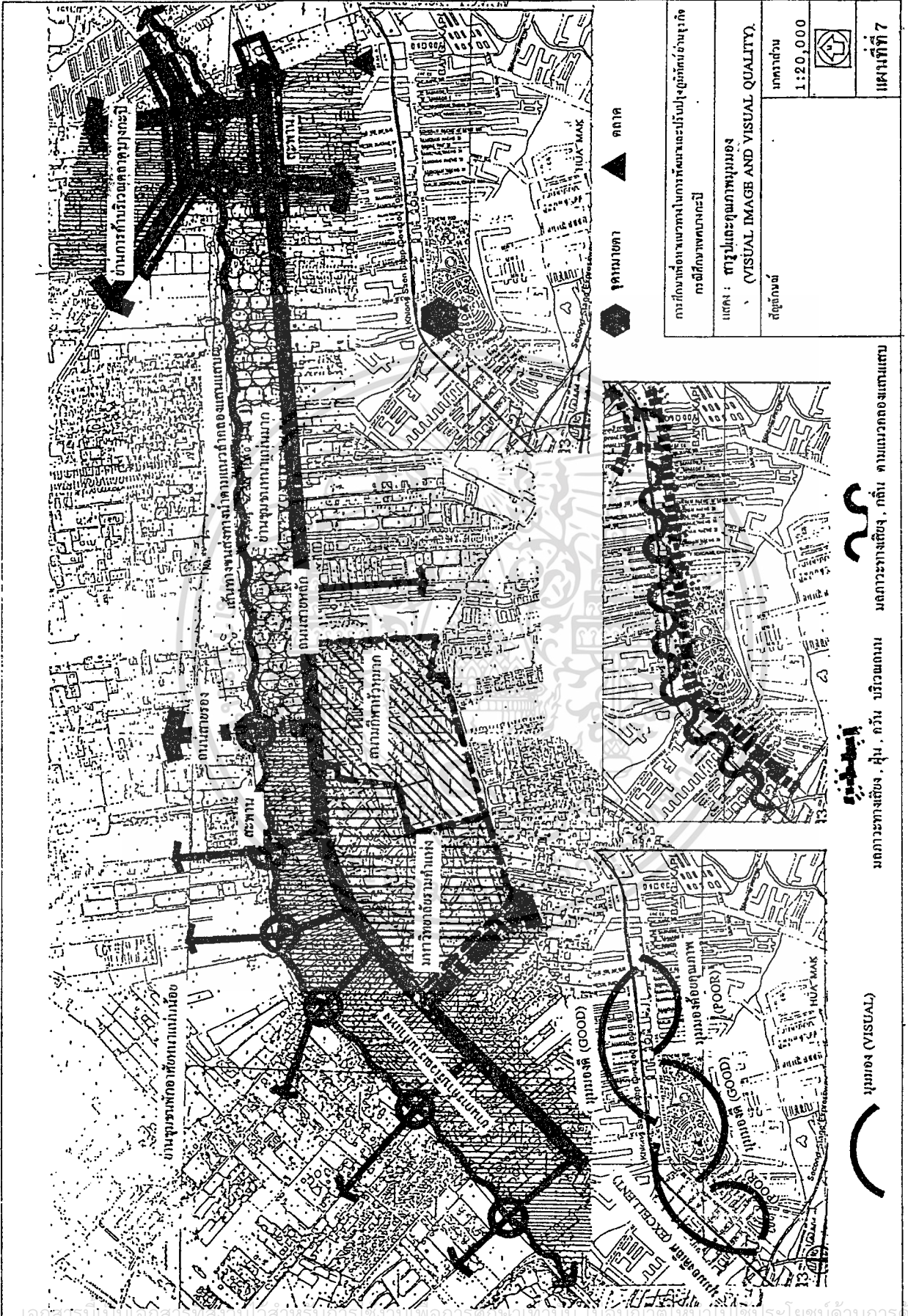
(1) เส้นทาง (Path) นับว่ามีความสำคัญในระดับความรับรู้ (Sensitivity Level) อยู่ในระดับสูงได้แก่


ถนนรามคำแหง เป็นถนนสายหลักที่อยู่ในระดับสำคัญที่สุดสายหนึ่งของเขตตัดผ่านพื้นที่ทั้ง 3 ส่วนของพื้นที่ศึกษา นับว่าเป็นถนนที่มีการใช้หนาแน่นมากสายหนึ่งของกรุงเทพฯ ทั้งการจราจร และกิจกรรมเกี่ยวกับธุรกิจการค้าหรือสัญจรทางเท้า เช่น บริเวณย่านการค้ารามคำแหง

คลองแสนแสบ ปัจจุบันมีบทบาทสำคัญในการเดินทางมากขึ้น อันสืบเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสองฝากฝั่งคลอง ประกอบด้วยชุมชนพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ตลอดแนวที่ตัดผ่านพื้นที่ศึกษาและยังเป็นที่ตั้งของวัด, มัสยิด, โรงเรียน แสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการ และความผูกพันทางวัฒนธรรมของชุมชนริมคลองแสนแสบ

- (2) **ขอบเขต (Edge)** เป็นแนวเชื่อมต่อระหว่างของที่มีความแตกต่างกันสองสิ่งในด้านของความหนาแน่น, บรรยากาศและกิจกรรมที่เกิดขึ้นสามารถรู้สึกหรือรับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงไป บริเวณพื้นที่ศึกษาจะเห็นขอบเขตไม่ชัดเจนนักอันเนื่องจากลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Use) การค้าและพักอาศัยรวมถึงที่โล่งว่างเพื่อกิจกรรมสาธารณะ (Public Open Space) ถูกรุกรล้ำ
- (3) **ย่าน (District)** บริเวณพื้นที่ศึกษาจะสังเกตเห็นย่านธุรกิจการค้า ซึ่งจะมีอาคาร และกิจกรรมบนทางเท้าหนาแน่นเกาะไปตามแนวถนนรามคำแหง และบริเวณจุดตัดของถนนลาดพร้าว สุขุมวิท 1, 2 บริเวณย่านการค้าตลาดบางกะปิ ส่วนย่านพักอาศัยหนาแน่นมาก จะพบเห็นอยู่ด้านหลังของพื้นที่การค้า และตามแนวคลองแสนแสบบางส่วน บริเวณพักอาศัยจะอยู่ในลักษณะตึกแถว, อาคารอพาร์เมนต์ รวมถึงความแออัดของร้านค้าและบริการต่างๆ กลายเป็นย่านที่หนาแน่นสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม ความแออัดของยวดยานขาดความสงบ และสิ่งแวดล้อมที่ดีตามแบบมาตรฐานบ้านพักอาศัยทั่วไป เช่น ย่านพักอาศัยหนาแน่นมาก บริเวณย่านการค้าถนนรามคำแหง และย่านการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ
- (4) **ที่รวมกิจกรรม (Node)** ย่านการค้าที่มีจุดรวมกิจกรรมหนาแน่นที่พบเห็นมีเพียงจุดเดียวคือ บริเวณตลาดบางกะปิ มีผู้คนเดินซื้อสินค้าหลากหลายชนิดปัญหาทั่วไปที่พบเห็นได้แก่ ปัญหาด้านที่จอดรถ, ปัญหาขยะ และความสะอาด, ปัญหาการสัญจรทางเท้า, ปัญหาทัศนภาพ
- (5) **ที่หมายตา (Landmark)** บริเวณพื้นที่ศึกษาจุดสังเกตที่เด่นที่สุดก็ได้แก่ หอนาฬิกาหน้ามหาลัยรามคำแหง ปัจจุบันเป็นจุดรวมของรถขนส่งมวลชนหลายสายมีการปลูกต้นไม้ตกแต่งสวนบ้างแต่ไม่ได้เน้นในด้านพักผ่อนหย่อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



การศึกษาค้นคว้าทางวิชาการเพื่อพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชน ภาควิชาการสถาปัตยกรรมศาสตร์	
ชื่อเรื่อง : การประเมินคุณภาพภาพเมือง (VISUAL IMAGE AND VISUAL QUALITY)	
ผู้จัดทำ	ภาคเรียน 1:20,000
	
หน้าปีที่ 7	

ภาพเมือง (VISUAL)
 มนภาพทางเสียง : ฝุ่น , ควัน , บริเวณถนน , มนภาพทางเสียง , ทัศน , ตามแนวถนนถนน

ใจ ส่วนอนุสาวรีย์พ่อขุนรามคำแหง ซึ่งอยู่ภายในมหาลัย ก็นับว่าเป็นจุดหมายตาที่สามารถสังเกตเห็นหรืออ้างอิงได้

5.2.2 พื้นที่สวนสาธารณะและกิจกรรมนันทนาการ

(1) ปริมาณของสวนสาธารณะ

เขตบางกะปิในปัจจุบันมีประชากรรวมทั้งสิ้นประมาณ 240,000 คน (พ.ศ. 2534) เมื่อประเมินตามมาตรฐานของปริมาณสวนสาธารณะทั่วไปที่นิยมใช้เป็นสากลว่าชุมชนควรมีสวนสาธารณะประมาณ 10 ไร่ ต่อประชากร 1,000 คน (การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตคลองเตย 2536 หน้า 10-26) เขตบางกะปิควรมีสวนสาธารณะทั้งที่เป็นระดับย่านและระดับชุมชนในเขตบางกะปิ พบว่ามีพื้นที่รวม ดังนี้

ก. สวนสาธารณะระดับย่าน

- สนามกีฬาหัวหมาก พื้นที่ประมาณ 146 ไร่

ข. สวนสาธารณะระดับชุมชน

- สนามกีฬาบริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น ประมาณ 18 ไร่

- บริเวณที่ว่างตรงข้ามสำนักงานเขตบางกะปิ ประมาณ 2 ไร่

ค. สวนหย่อมบริเวณแยกลำสาลี ประมาณ 5 ไร่

รวม 171 ไร่

การใช้มาตรฐานทางด้านปริมาณของสวนสาธารณะ

รวมพื้นที่สวน

สาธารณะ 207.22 ไร่ จะมีการใช้หลายมาตรฐาน เนื่องจากแต่ละประเทศจะกำหนดขึ้นตามความเหมาะสมของสภาพสังคมเศรษฐกิจ และเวลาตามกิจกรรมของประชาชน จากการศึกษาจะมีการจัดสวนสาธารณะหลายระดับ ได้แก่ ที่เด็กเล่นหรือสนามเด็กเล่น, สวนละแวกบ้านหรือสวนระดับหมู่บ้าน, สวนสาธารณะระดับชุมชนหรือสวนระดับตำบล, สวนสาธารณะระดับเขตหรือย่านหรือระดับชุมชนศูนย์กลางหรือระดับอำเภอ, สวนระดับเมืองหรือจังหวัดส่วนระดับภาค โดยที่สวนสาธารณะแต่ละประเภทจะมีกิจกรรมและพื้นที่กิจกรรมที่แตกต่างกัน แสดงในตารางที่

7 - 10

~

ในประเทศไทยได้มีการกำหนดมาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะ โดยหน่วยงานต่าง ๆ มากมายแสดงในตารางที่ 1 ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวได้มีผู้วิจัยหลายท่านนำมาใช้เป็นแนวทาง

ในการวางแผนจัดหาเนื้อที่สวนสาธารณะในพื้นที่ต่าง ๆ แตกต่างกันไป เพื่อเป็นหลักประกันหากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในอนาคตก็ยังมีพื้นที่สวนสาธารณะอยู่เช่นเดิม ดังเช่นในงานวิจัยของอมรรัตน์ กฤตยานวัช (2526:214-220) ซึ่งได้นำมาตรฐานพื้นที่สวนสาธารณะ 10 ไร่ต่อประชากร 1,000 คน โดยแยกพิจารณาเป็นเขตชั้นใน เขตชั้นกลางและเขตชั้นนอก ที่กำหนดมาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะไว้เป็น 2, 6.5 และ 9.4 ไร่ ต่อ ประชากร 1,000 คน ตามผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครที่มีประชากรในขณะนั้น 33, 7, และ 1 คน ต่อไร่ตามลำดับมาใช้เป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ถึงปัญหาการขาดแคลนเนื้อที่สวนสาธารณะ แต่เมื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติได้จริงกลับได้ผลสรุปของมาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะที่เหมาะสม สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครบริเวณเขตชั้นใน เขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก คือ 2.5, 5 และ 10 ไร่ ต่อประชากร 1,000 คนในขณะที่ประชากรในแต่ละเขตหนาแน่นแตกต่างกันคือ 42, 8 และ 1 คนต่อไร่ ในเขตชั้นใน เขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอกตามลำดับ

และต่อมาได้มีผู้ทำการศึกษาในทำนองเดียวกันโดยได้นำค่ามาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะทั้งของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และมาตรฐานที่ได้มาจากผลงานวิจัยของอมรรัตน์ กฤตยานวัช มาเฉลี่ยเพื่อศึกษาวางแผนและเกณฑ์ในการออกแบบสวนสาธารณะของกรุงเทพมหานคร โดยแยกพิจารณาเป็นเขตชั้นใน เขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก ซึ่งใช้มาตรฐาน 2-2.5 ไร่, 5-6.5 ไร่ และ 9.4-10 ไร่ต่อประชากร 1,000 คน ตามลำดับ ที่คาดว่าสามารถเป็นไปได้ไม่ว่าในด้านขนาดปริมาณพื้นที่การได้มาซึ่งพื้นที่ว่าง และความสามารถด้านงบประมาณของท้องถิ่น (สุขุมล สูดดี 2531:103) และยังมีผลงานวิจัยอีกมากมายที่ให้ความสำคัญต่อการวางแผนจัดหาสวนสาธารณะ ที่ใช้เกณฑ์มาตรฐานแตกต่างกันไป เช่น งานวิจัยของกองผังเมือง (2530:192-193) ที่ทำการจัดหาและพัฒนาสวนสาธารณะริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองในระยะ 200 เมตร จากริมฝั่งตลอดแนวซึ่งทำการทบทวนผลงานวิจัยของ อมรรัตน์ กฤตยานวัช และได้สรุปนำเอามาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะ 5 ไร่ ต่อประชากร 1,000 คน ที่เป็นเกณฑ์ในเขตชั้นกลางมาใช้ในงานวิจัยเพื่อเพิ่มพื้นที่ในการพักผ่อนหย่อนใจ และยังเป็นบริเวณที่โล่งธรรมชาติใจกลางกรุงเทพมหานคร ที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาเปิดโอกาสให้ประชาชนได้สัมผัสบรรยากาศธรรมชาติ และอนุรักษ์ภูมิทัศน์ที่สวยงามของบ้านเมือง

ดังนั้น ในการพิจารณาถึงปัญหาด้านเนื้อที่ของสวนสาธารณะ เพื่อเป็นแนว ทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้าของชุมชนบางกะปิ ซึ่งอยู่ในเขตชั้นกลางของ

กรุงเทพมหานคร จึงนำเอามาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะ 5 ไร่ ต่อประชากร 1,000 คน โดยประชากรรวมเขตบางกะปิประมาณ 240,000 คน ปีพ.ศ. 2534 เขตบางกะปิควรมีสวนสาธารณะประมาณ 1,200 ไร่ และศึกษามาตรฐานของสำนักผังเมืองที่ได้กำหนดมาตรฐานตามระดับของสวนสาธารณะ ดังแสดงในตารางที่ 13



ตารางที่ 7

ระดับของสวนสาธารณะ	ขนาด (ไร่)	รัศมีการให้บริการ (ไมล์)	จำนวนคนที่ให้บริการ
● สนามเด็กเล่น	0.15	0.50	25.75 คน
● สวนสาธารณะละแวกบ้าน	20.24 - 37.95	0.25 - 0.38	2,000 - 2,500 คน
● สวนสาธารณะประจำชุมชน	37.95 - 101.20	0.25 - 1.00	15,000 - 35,00 คน
● สวนสาธารณะชุมชนศูนย์ กลางหรือสวนสาธารณะ ระดับย่าน	253.00 - 1,265	1.50 - 2.50	0.63 ไร่ ต่อ 1,000 คน

แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ
ของสหรัฐอเมริกาโดย The National Recreation and Park Association

ที่มา : National Recreation and Park Association, National Park and Recreation and Open Space Standard. (Washington D.C., 1970)

ตารางที่ 8

ระดับของสวนสาธารณะ	ขนาด (อย่างน้อยที่สุด) (ไร่)
● สวนระดับท้องถิ่นขนาดเล็กหรือสวนระดับละแวกบ้าน (Neighbourhood Park)	ต่ำกว่า 12.5 ไร่
● สวนระดับท้องถิ่นหรือสวนระดับชุมชน (Community Park)	12.5 ไร่
● สวนระดับชุมชนศูนย์กลางระหว่างท้องถิ่น (District Park)	125 ไร่
● สวนระดับเมือง (City Park)	

แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ของอังกฤษ
โดย Greater London Development Plan

ที่มา : The Greater London Council, Greater London Development Plan Report of Studies.
(London : The Greater London Council, 1969). p.142

ตารางที่.9

ระดับของสวนสาธารณะ	กลุ่มอายุ	ขนาดที่น้อยที่สุด (ไร่)	ปริมาณ	การกระจายตัว (วิธีบริการให้บริการ)
1. ที่เด็กเล่น (Tot-lots Playlots)	3-6 ปี	-	6.19 ตร.ม./เด็ก 1 คน หรือ 1.86 ตร.ม./1 ครอบครัว	การกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ทุก ๆ 4-5 บล็อก หรือระยะเดินทาง 91 - 122 ม.
2. สนามเด็กเล่น (Playground)	6-16 ปี	15.18-20.24	21.59-24.29 ตร.ม./ 1 ครอบครัว	อยู่ใกล้ศูนย์กลางของหมู่บ้าน ในระยะ 0.25-50 ไมล์
3. สนามกีฬา (Playfields)	วัยรุ่นและผู้ใหญ่	25.30 (30.00-40.00)	5.06 ตร.ม./1 คน	0.50-1.00 ไมล์ โดยระยะเดินเท้า หรือจักรยาน
4. สวนละแวกบ้าน ประจำหมู่บ้าน (Neighbourhood park)	ทุกวัย	7.59-12.65	1 แห่ง ต่อ 1 หมู่บ้าน	0.25-1.00 ไมล์
5. สวนระดับชุมชน (Community Park)	ทุกวัย	88.55	ครอบคลุมพื้นที่ทั้งชุมชน (20,000-30,000 คน)	0.50-1.50 ไมล์
6. สวนระดับย่าน และเมือง (District & city Park)	ทุกวัย	126.5-253	ประชากร (50,000-100,000 คน)	2.00-4.00 ไมล์

แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกา

โดย Joseph De Chiara

หมายเหตุ : บางครั้ง 1, 2, 3 อาจรวมอยู่ใน 4 เลย

ที่มา : Joseph De Chiara, Time-Saver Standard for Residential Development. (New York : Mc. Graw-Hill Book Company, 1984), p.213-220.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 10

ระดับของ สวนสาธารณะ	ขนาด (ไร่)		ปริมาณ (เนื้อที่ต่อ ประชากร 1,000 คน)	รัศมีควรให้บริการ (ไมล์)
	Ideal	น้อยที่สุด		
● สนามเด็กเล่น	4	2	375	0.5
● สวนสาธารณะ ละแวกบ้านหรือ ประจำหมู่บ้าน	10	5	5.00	0.5
● สนามกีฬา	15	10	3.75	1.5
● สวนสาธารณะ ประจำชุมชนหรือ ตำบล	100	40	8.75	2.0
● สวนสาธารณะ ชุมชนศูนย์กลาง ระหว่างท้องถิ่น	200	100	5.00	3.0
● สวนสาธารณะ ระดับภาค	5.00-1,000	แตกต่างกันไป	37.50	10.0

แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะระดับต่าง ๆ ของอังกฤษ
โดย George Nez.

ที่มา : Joseph De Chiara and Lee Koppelman, Urban Planning and Design Criteria. 2 nd ed.,
(New York : Van Nostrand Reinhold Compnay, 1975)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 11

หน่วยงาน	เนื้อที่สวนสาธารณะ ต่อประชากร 1,000 คน (หน่วย: ไร่)	เนื้อที่สวนสาธารณะ ต่อประชากร 1 คน (หน่วย: ตร.ม.)	หมายเหตุ
สภาพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	10.00	16.00	ใช้เป็นมาตรฐานสำหรับประเทศไทย
บริษัท Litchfield Whiting Bowne & Associates	10.00	16.00	ใช้สำหรับพื้นที่กรุงเทพฯ
ผังนครหลวง 2543 โดยสำนักผังเมือง	10.00	16.00	ใช้สำหรับพื้นที่กรุงเทพฯ
ผังนครหลวงโดย JICA การเคหะแห่งชาติ	10.00 2.0	16.00 3.20	ใช้สำหรับพื้นที่กรุงเทพฯ เพื่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย ซึ่งรวม เนื้อที่สนามกีฬา 0.40 ไร่ต่อ 1,000 คน และสนามเด็กเล่น 0.30 ไร่ต่อ 1,000 คน เอาไว้ด้วย
โครงการศูนย์ราชการและ เมืองใหม่โดยสำนักผัง- เมือง (DTCP)	1.84	2.94	เป็นค่าที่ไม่ได้คิดรวมเนื้อที่สำหรับ สนามกีฬาที่กำหนดมาตรฐานไว้ 1.84 ไร่ต่อ 1,000 คน และมาตรฐาน สนามเด็กเล่น 1 ไร่ต่อ 1,000 คน
ผังนครหลวงฉบับปรับปรุง GTZ	1.80 0.80	2.88 1.28	เป็นมาตรฐานผังเมืองที่นิยมไว้ เป็นค่าที่ไม่ได้คิดรวมเนื้อที่สำหรับ สนามกีฬาที่กำหนดมาตรฐานไว้ 0.8 ไร่ต่อ 1,000 คน และมาตรฐาน สนามเด็กเล่น 0.5 ไร่ต่อ 1,000 คน
World Bank	0.625	1.00	เป็นค่าที่ไม่ได้คิดรวมเนื้อที่สำหรับ สนามกีฬาซึ่งมีมาตรฐานคือ 0.625 ไร่ต่อ 1,000 คน สนามเด็กเล่นที่มี ขนาดเล็กที่สุด 20-30 ตร.ม. เอาไว้ ด้วย

แสดงมาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากร
สำหรับประเทศไทยโดยหน่วยงานต่าง ๆ

ที่มา : ทวีวรรณ พงศ์ไพบุลย์ "แนวทางการจัดเตรียมสวนสาธารณะระดับชุมชน ระดับเขตหรือย่าน และระดับเมือง กรณี
เอกสารเป็นเอกสารที่ส่งไปไว้สำหรับงานวิชาการเท่านั้น มิอนุญาติให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ขออนุญาต
ศึกษา ผังเมืองรวมชลบุรี จังหวัดชลบุรี วิทยานพนธ์ระดับปริญญาโท, 2538 หน้า 30
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 12

ระดับของสวนสาธารณะ	ปริมาณ (ไร่) (เนื้อที่ต่อประชากร 1,000 คน)	ที่มา
<ul style="list-style-type: none"> ที่เด็กเล่นหรือสนามเด็กเล่น (Tot-lots, vest pocket parks, play lots หรือ Playground) 	2.50	สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ
	1.00	สำนักผังเมือง
<ul style="list-style-type: none"> สวนละแวกบ้านหรือสวนระดับ หมู่บ้าน (Neighbourhood parks) 	>=5	สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
	1.84	สำนักผังเมือง
	1.80	JICA
<ul style="list-style-type: none"> สวนสาธารณะระดับชุมชนหรือ สวนระดับตำบล (Community parks) 	1.84	สำนักผังเมือง
<ul style="list-style-type: none"> สวนสาธารณะระดับเขตหรือย่าน หรือระดับชุมชนศูนย์กลางหรือระดับ อำเภอ (District parks) 	2.5	สำนักผังเมือง
	1.5	JICA
<ul style="list-style-type: none"> สวนระดับจังหวัดหรือเมือง (City parks) 	2.5	สำนักผังเมือง
	0.9	JICA

แสดงมาตรฐานปริมาณของสวนสาธารณะต่าง ๆ ในประเทศไทย

ที่มา : พีรพรรณ พงศ์ไพบูลย์ “แนวทางการจัดเตรียมสวนสาธารณะระดับชุมชน ระดับเขตหรือย่าน และระดับเมือง กรณีศึกษา ผังเมืองรวมชลบุรี จังหวัดชลบุรี วิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท, 2538 หน้า 34

ระดับสวนสาธารณะ	ปริมาณ (ไร่) (เนื้อที่ต่อประชากร 1,000 คน) ที่มา : กรมการผังเมือง	จำนวนประชากร/พื้นที่สวนจากการ คาดประมาณจำนวนประชากรช่วง 5 ปี		
		2534	2539	2544
		235,497	280,935	345,928
- ที่เด็กเล่นหรือสนาม เด็กเล่น vest poclect perks. play lots หรือ Playground	1	235.50	280.94	345.93
- สวนละแวกบ้านหรือ สวนระดับหมู่บ้าน (Neighbourhood parks)	1.84	433.31	516.92	636.51
- สวนสาธารณะระดับ ชุมชนหรือสวนระดับ ตำบล (Community parks)	1.84	433.31	516.92	636.51
- สวนสาธารณะระดับ เขตหรือย่านหรือระ ดับชุมชนศูนย์กลาง หรือระดับอำเภอ (District Parks)	2.5	588.74	720.34	864.82
รวม		1690.86	2017.12	2483.77

แสดงมาตรฐานของสวนสาธารณะลำดับต่าง ๆ ในประเทศไทย
ของกรมการผังเมือง ระดับสวนสาธารณะ

อัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากร เขตบางกะปิ (2526 - 2537) 4.25%/ปี (ที่มา ฝ่ายวิชาการกองผังเมือง กทม.)

ตัวเลขปริมาณสวนสาธารณะที่ควรจัดให้มีขึ้น มิได้หมายความว่า จะอยู่รวมกันอยู่ที่ได้ก็ได้ แต่พื้นที่สวนสาธารณะควรมีกระจายให้ประชาชนที่ต้องการใช้สามารถเข้าใช้ได้สะดวกอย่างทั่วถึงเป็นจุด ๆ ตลอดทั่วทั้งเขต โดยเฉพาะสนามเด็กเล่นและสวนละแวกบ้าน จะขาด แคลนมาก ดังนั้นจึงควรจัดหาพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณพื้นที่ศึกษา เช่น ทางเดินเท้าสาธารณะตามแนวถนน, ที่ว่างบริเวณวัด, ที่ว่างที่รัฐเป็นเจ้าของ, ที่ว่างตามแนวริมคลองแสนแสบ, เกาะกลางถนน ซึ่งสามารถที่จะดัดแปลงจัดภูมิทัศน์เป็นทางเชื่อมโยงสีเขียว (Green way) ทางด้านระบบนิเวศวิทยารวมชาติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษา

(2) การกระจายตัวของสวนสาธารณะและรัศมีบริการ

จากการศึกษาความต้องการพื้นที่สวนสาธารณะของชุมชนบางกะปิ เพื่อให้รองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น โดยกำหนดปี 2544 เป็นเป้าหมายของการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ แล้วพิจารณาแนวทางในการจัดหาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านภูมิทัศน์ จากการศึกษาปริมาณของสวนสาธารณะที่อยู่ในเขต ปัจจุบันนับว่าไม่เพียงพอต่อความต้องการของชุมชนประกอบกับพิจารณาตำแหน่งพื้นที่ในด้านของการให้บริการ จะเห็นว่า สวนที่มีพื้นที่ใหญ่และมีการจัดบริการค่อนข้างสมบูรณ์อยู่ด้านทิศใต้ติดมหาวิทยาลัยรามคำแหง คือ สนามกีฬาหัวหมาก ลักษณะการพักผ่อนหย่อนใจแบบ Active Recreation เป็นส่วนใหญ่ รัศมีการให้บริการประมาณ 0.50 - 1.00 ไมล์ (0.3 - 1.6 กม.) โดยระยะทางเดินเท้าหรือจักรยาน (ตารางที่ 5-3) บริการเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นและผู้ใหญ่ ดังนั้นจึงควรพิจารณาสวนสาธารณะที่ประชาชนทุกวัยสามารถใช้บริการได้ เช่น ที่เด็กเล่นหรือสนามเด็กเล่น, สวนละแวกบ้านหรือสวนระดับหมู่บ้าน, สวนสาธารณะระดับชุมชน

โดยพื้นฐานของความจำเป็น ผู้ที่ต้องการพื้นที่พักผ่อนสาธารณะมากที่สุดได้แก่ ผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีแปลงพักอาศัยเล็กหรือมีความหนาแน่นของการพักอาศัยภายในครัวเรือนสูง (การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตคลองเตย 2536:10-27) เมื่อพิจารณาในเงื่อนไขนี้ประกอบกับสภาพทางกายภาพของคลองแสนแสบ ซึ่งไหลผ่านทั้ง 3 แขวง ของชุมชนบางกะปิ โดยเฉพาะย่านการค้าและชุมชนพักอาศัยหนาแน่นมาก จึงควรที่จะจัดสวน

สาธารณะสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจริมคลองแสนแสบ เพื่อฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์และวัฒนธรรมริมน้ำ รัศมีบริการครอบคลุมเขตบางกะปิได้เป็นอย่างดี ประกอบกับเพิ่มความสะดวกสบายของผู้สัญจรระหว่างย่านการค้า และชุมชนพักอาศัยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(3) กิจกรรมนันทนาการในปัจจุบันของพื้นที่การศึกษา

แหล่งนันทนาการส่วนใหญ่ของประชาชนในเขตบางกะปิได้แก่ กิจกรรมในย่านการค้า เช่น ศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ, ย่านการค้าบริเวณรามคำแหง โดยเฉพาะห้างสรรพสินค้า ซึ่งถือเป็นการพักผ่อนหย่อนใจมีการจับจ่ายซื้อของ, นัดพบปะพูดคุยเพื่อนฝูง สำหรับผู้มีรายได้ปานกลางถึงสูง ปัจจุบันจะเห็นว่าห้างสรรพสินค้าได้ให้ความสำคัญในการตกแต่งภูมิทัศน์ โดยเฉพาะพื้นที่ว่างสาธารณะด้านหน้าอาคาร ประกอบด้วยสวนหย่อมบริเวณนั่งเล่นพักผ่อน, ไม้ยืนต้นให้ร่มเงา, น้ำพุ, ได้แก่ ห้างเดอะมอลล์บางกะปิ และรามคำแหง, เซ็นทรัลรามคำแหง ดังนั้นบริเวณย่านการค้าจึงเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจเชิงนันทนาการแหล่งใหญ่ที่สำคัญ

5.2.3 การสำรวจความต้องการพื้นที่เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ บริเวณย่านธุรกิจการค้า ชุมชนเมืองบางกะปิ

ปัจจุบันประชาชนได้ตื่นตัวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เนื่องจากธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรอบตัวในทุกวันนี้มีผลกระทบต่อสุขภาพและชีวิต จากการศึกษาจะเห็นว่าย่านธุรกิจการค้านับว่าเป็นพื้นที่ก่อให้เกิดผลกระทบในหลาย ๆ ด้าน ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด, มลพิษทางอาคาร, การขาดแคลนพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เมื่อกลางเดือนมกราคม 2539 บริษัทดีมาร์ ได้รับทุนสนับสนุนจากสถาบันพัฒนาเศรษฐกิจประเทศญี่ปุ่น ให้สำรวจ วิจัย ถึงความตระหนักต่อปัญหาสภาวะแวดล้อมของประเทศไทย จากประชาชนคนไทยทั่วทั้งประเทศมีความเห็นอย่างไรบ้าง (เดลินิวส์ 2539:12)

การสำรวจครั้งนี้ได้มีการจำแนกออกเป็นลักษณะเฉพาะนับตั้งแต่อายุการศึกษารายได้ ทางด้านเนื้อหาของการสำรวจเน้นหนักไปทางความคิดเห็นที่ว่ามีสภาพพึงพอใจในสังคมไทยทุกวันนี้เพียงใด ผลการศึกษา ดังนี้

ด้านของความพึงพอใจต่อชีวิตความเป็นอยู่ ประชาชนในชนบทจะมีความรู้สึกที่พึงพอใจต่อชีวิตความเป็นอยู่ปัจจุบันดีกว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมือง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เนื่องจากสภาพวิถีชีวิตระหว่างคนเมืองกับชนบทแตกต่างกัน คนในชนบทไม่มีปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมอย่างชัดเจน ในขณะที่คนในเมืองเจอปัญหาซ้ำซาก เช่น

ปัญหาเรื่องรถติด ซึ่งในกรุงเทพมหานครมีความเห็นถึง 67 เปอร์เซ็นต์ ว่าปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศเป็นปัญหารุนแรงของชุมชนเมืองและรองลงมาคือ มลพิษทางน้ำ

ด้านปัญหาธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อันมีผลกระทบต่อสุขภาพและชีวิตคำตอบที่ได้รับคือ 69 เปอร์เซ็นต์ ของประชาชนในกรุงเทพฯ ว่ามีผลกระทบมากและในการสำรวจได้สอบถามระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจกับการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม สิ่งไหนสำคัญกว่ากัน ส่วนใหญ่เห็นว่าการป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญกว่า

ด้านแนวคิดต่อวิธีการของการแก้ไขที่เห็นว่ามีส่วนในทางปฏิบัติมากที่สุด ส่วนใหญ่เห็นว่าประชาชนทุกคนในสังคมจะต้องให้ความสนใจและร่วมมือกันแก้ไขอย่างเสมอไปตลอดเวลา ส่วนกฎระเบียบที่รัฐบาลออกมาเพื่อกำหนดข้อปฏิบัติของผู้คนในสังคมเพื่อสิ่งแวดล้อมนั้นส่วนใหญ่ ยังเห็นว่าเป็นแนวทางที่ได้ผลไม่เต็มที่

ด้านความร่วมมือของประชาชนในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม พบว่าประชาชนโดยส่วนรวมมีความตื่นตัวต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมสูง ถึงขนาดเห็นด้วยว่าหากต้องเสียภาษีเพิ่มเติมขึ้นมาอีกเล็กน้อย เพื่อนำมาคุ้มครองสภาพแวดล้อมส่วนใหญ่ตั้งแต่ 63 เปอร์เซ็นต์ ถึง 85 เปอร์เซ็นต์ บอกว่าสามารถยอมรับได้ในเรื่องนี้

จากผลงานศึกษาวิจัยข้างต้น สามารถมองเห็นภาพรวมในด้านปัญหาสิ่งแวดล้อม และทัศนคติของประชาชนในการแก้ไขปัญหา ซึ่งจะมีผลดีในการตัดสินใจเพื่อการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และศึกษาเพิ่มเติมลงรายละเอียดเฉพาะพื้นที่ในลักษณะของผังเฉพาะ การศึกษาวิจัยนี้ได้เน้นศึกษาการใช้ที่ดินย่านธุรกิจการค้า และพยายามเสนอแนะแนวทางการวางแผนภูมิทัศน์เพื่อแก้ไขข้อผิดพลาดบริเวณย่านธุรกิจการค้า อันมีผลต่อสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ในปัจจุบันและอนาคตข้างหน้าจากการสำรวจพื้นที่ศึกษา และได้สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมือง, สำนักงานเขต, จำนวน 20 คน และกลุ่มประชาชนทั่วไปในพื้นที่ 50 คน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจบริเวณย่านธุรกิจการค้า ดังนี้

- กิจกรรมพักผ่อนของเด็ก ๆ ในชุมชน เด็กมักจะเล่นตามสถานที่ทั่วไปภายในชุมชนได้แก่ ตรอกซอย และที่ว่างเล็ก ๆ น้อย ๆ ทั่วไปภายในชุมชน
- มลพิษทางอากาศ และความสะอาดของผู้สัญจรทางเท้า ตามแนวถนนและลำคลองแสนแสบ ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับสวนสาธารณะริมคลอง

- เหตุเดือดร้อนรำคาญด้านภูมิทัศน์ ได้แก่ แหล่งเสื่อมโทรมด้านภูมิทัศน์ตามแนวลำคลองแสนแสบ และถนนรามคำแหง ความแออัดบริเวณย่านพักอาศัย

- ประชาชนต้องการความสะดวกในการใช้สวนสาธารณะของรัฐ และภายในพื้นที่หน่วยงานราชการ โดยเฉพาะพื้นที่ว่างสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ

แม้ว่าข้อพิจารณาดังกล่าวข้างต้น จะไม่มีคำตอบว่าต้องการพื้นที่สวนสาธารณะโดยตรงก็ตาม แต่ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนเป็นสิ่งที่ได้ว่าควรมีสวนพักผ่อนหย่อนใจ, สนามเด็กเล่น และควรสนับสนุนกิจกรรมนันทนาการทุกด้าน มีโปรแกรมสนับสนุนการใช้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปในแนวโน้มเดียวกันของแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณย่านธุรกิจการค้าของพื้นที่ศึกษา เพื่อวางแผนปรับปรุงการใช้ที่ดินตามแนวลำคลองแสนแสบ และถนนรามคำแหง

5.3 การวางแผนพัฒนาภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาสภาพปัจจุบัน ทำให้ทราบถึงปัญหาและความต้องการของพื้นที่ที่สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องกับบทบาทในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ตลอดจนสามารถแก้ไขและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ตามขั้นตอน การจัดทำแผนผังภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า ดังนี้

- 5.3.1 กำหนดเป้าหมาย และวัตถุประสงค์
- 5.3.2 การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล
- 5.3.3 กำหนดแผนพัฒนา
- 5.3.4 จัดเตรียมภาพการพิจารณาและทางเลือกของแผน
- 5.3.5 ประเมินผลและเลือกทางเลือก
- 5.3.6 การจัดทำกลวิธีดำเนินการและกำหนดเวลา

5.3.1 กำหนดเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจชุมชนบางกะปิ

(1) เพื่อส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ที่ดิน บริเวณย่านธุรกิจการค้าตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานครที่กำหนดไว้

- (2) เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ของชุมชนเมืองบริเวณย่านการค้า
- (3) เพื่อแก้ไข และป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นอันเนื่องจากการพัฒนาให้ไปในแนวทางที่

ถูกต้อง

5.3.2 การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ในการศึกษาวิจัยเป็นการวิเคราะห์เชิงผสมผสาน (Integrated Analysis) ของฐานข้อมูล สถานภาพปัจจุบันด้านต่าง ๆ เช่น การใช้ที่ดิน, การจราจร, สภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ รวมถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้น ของพื้นที่ศึกษาเพื่อหาข้อสรุปประเด็นหลักในการกำหนดแนวคิดและแนวทางพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า ชุมชนบางกะปิ

5.3.3 การหนดแผนพัฒนา

- (1) จัดเตรียมพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสาธารณะให้เพียงพอแก่ความต้องการ ในปีเป้าหมายคือ 2544 ตามศักยภาพของพื้นที่ศึกษาโดยใช้ระบบโครงข่ายการสัญจรเป็นตัวชี้้นำการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพของคลองและถนนที่เชื่อมโยง Land Use ของพื้นที่ศึกษา
- (2) พื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์และวัฒนธรรม ให้นำให้มีคุณค่าและประโยชน์ใช้สอยยิ่งขึ้น
- (3) ส่งเสริมกิจกรรมค้าปลีกด้วยการจัดระบบการจราจรทางเท้าสายหลักและสายรองให้ชัดเจน สะดวกสบายสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้าและพักอาศัย
- (4) ควบคุมการขยายตัวของย่านการค้า ให้เกาะกลุ่มกันเพื่อสะดวกในการใช้สอยและบริการไม่ให้พัฒนาย่านธุรกิจการค้าในลักษณะRIBBON DEVELOPMENT โดยการใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือพื้นที่พัฒนาเป็นบริเวณพักอาศัยที่มีคุณภาพเป็นแนวป้องกันการขยายตัว
- (5) ส่งเสริมให้มีพื้นที่ว่างเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภายในชุมชนพักอาศัย และบริเวณย่านการค้าทั้งในด้านความสวยงามและประโยชน์ ใช้สอยที่เหมาะสม

5.3.4-5 จัดเตรียมภาพการพัฒนา ประเมินผลและกำหนดทางเลือกของแผน

จากการคาดประมาณพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ และศึกษาข้อมูลของการเติบโตเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองบางกะปิ โดยดูจากการขออนุญาตก่อสร้างอาคาร และประเภทของอาคาร, การ

ใช้ที่ดินปัจจุบัน รวมทั้งปัญหาด้านสภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์ ประกอบกับนโยบาย เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณย่านการค้า จึงกำหนดกรอบแนวความคิดในการวางแผนภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ศึกษา 3 ด้านคือ

- (1) การสัญจร
- (2) การใช้ที่ดิน
- (3) สภาพแวดล้อมภูมิทัศน์

การสัญจร เป็นการจักระบบโครงข่ายถนนสายรอง (SECONDARY ROAD) และถนนซอยหรือถนนท้องถิ่น (LOCAT ROAD) ให้สอดคล้องกับการใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาเพื่ออำนวยความสะดวก และเปิดพื้นที่ขาดการพัฒนาคือ ให้เกิดผลดีทางเศรษฐกิจ มีการจักระบบการสัญจรทางเท้าและรถยนต์แยกกันโดยชัดเจนเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร รวมทั้งแก้ปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณพื้นที่การค้าของชุมชนบางกะปิ เช่น การกำหนดทางเดินเท้าสายหลักและสายรอง เป็นโครงข่ายเชื่อมโยง (Network) ระหว่างย่านธุรกิจการค้าและย่านพักอาศัย รวมทั้งกิจกรรมด้านพักผ่อนหย่อนใจและวัฒนธรรมริมน้ำ ตามแนวลำคลองแสนแสบ; การจัลดำดับความสำคัญของถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนซอยและสนับสนุนการจัดทางเดินทะลุบล็อก (Through Block Walker) เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษา

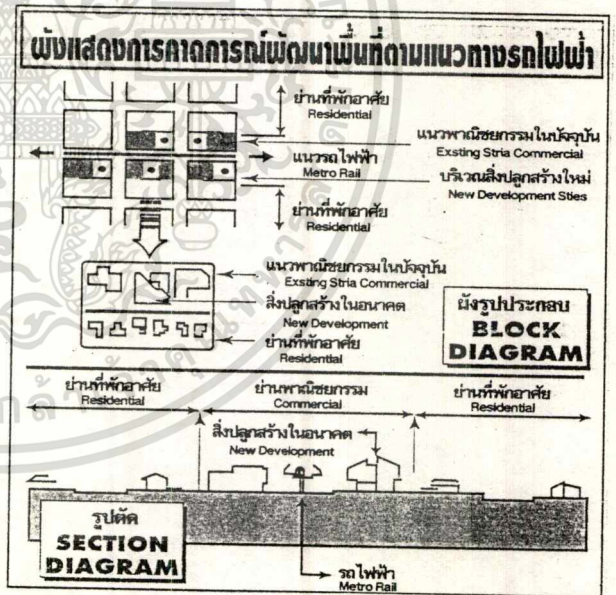
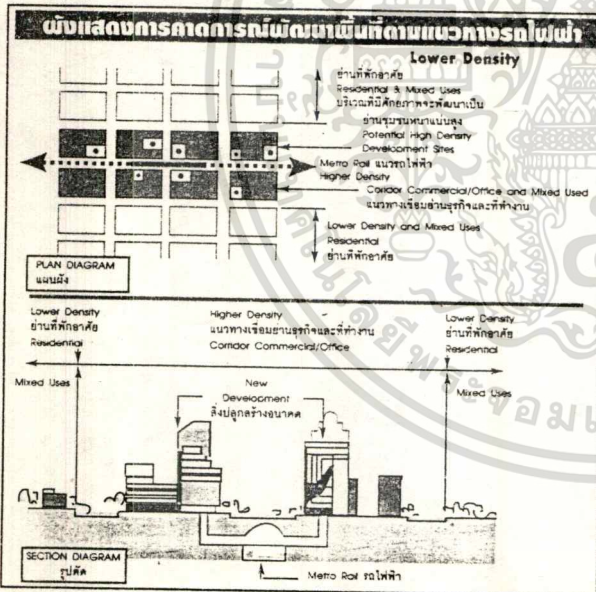
การใช้ที่ดิน มีเหตุผลในการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงการใช้ที่ดินเดิม (Existing Land Use) เพื่อป้องกันความขัดแย้งของการใช้ที่ดินในกิจกรรมที่ต่างกันเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาและสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชนเมืองเหมาะแก่การพักอาศัยและดำเนินกิจกรรมทางการค้า โดยพยายามปรับปรุงความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้าและพักอาศัย เพื่อความสะดวกสบาย, เพิ่มที่เป็โล่งสาธารณะ (Public Open Space) สำหรับกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ จอดรถ ทางเดินเท้า ควบคุมการพัฒนาย่านการค้าแบบ Ribbon Development แต่ก็ต้องระมัดระวัง Demand-Supply ของบริเวณย่านการค้าของพื้นที่ศึกษาด้วย ทั้งนี้ บริเวณย่านการค้าเดิมมีการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed Use) คาดว่าในอนาคตจะมีการขยายตัวของการค้าและบริการเพิ่มขึ้น ประกอบกับนโยบายของรัฐในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (แสดงในภาพที่ 9) ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้เกิดมีการพัฒนาพื้นที่ส่วนนี้ขึ้นใหม่ (Redevelopment) เพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ที่ดินจึงสมควรปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับสภาพการณ์และแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต

สภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ เป็นการปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม บริเวณย่านธุรกิจการค้า และชุมชนพักอาศัยหนาแน่นมาก โดยเพิ่มโครงข่ายพื้นที่สีเขียว (Green Network) สำหรับพักผ่อนหย่อนใจสาธารณะเชื่อมโยงถึงกันมีผลทำให้คุณภาพของระบบนิเวศวิทยาและการถ่ายเทอากาศได้ดีขึ้น เช่น ส่งเสริมกิจกรรมด้านการพักผ่อนหย่อนใจ และวัฒนธรรมริมน้ำตามแนวคลองแสนแสบ, ลดมลพิษต่าง ๆ จากการจราจรและสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเมือง, เพิ่มพื้นที่โล่งสาธารณะสำหรับพบปะพูดคุยกัน (Communicativeness) เพื่อกิจกรรมทางด้านการค้าและสังคม รวมทั้งด้านทัศนียภาพของพื้นที่ศึกษา โดยปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวดอนน ซึ่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ที่มีศักยภาพพัฒนาเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจสาธารณะ เช่น บริเวณที่ว่างของหน่วยงานราชการ, วัด, มหาวิทยาลัย เพื่อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยมากขึ้น (Intensive) ไม่ใช่บริการเฉพาะเจ้าหน้าที่หรือนักศึกษาเท่านั้น แต่ควรบริการประชาชนบริเวณชุมชนข้างเคียงได้ด้วย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 9



แสดงการคาดการณ์พื้นที่ตามแนวทางรถไฟ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3.6 การจัดทำกลวิธีดำเนินการและกำหนดเวลา

(1) แนวทางในการจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนา และปรับปรุงภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจพื้นที่ รวมทั้งความเป็นไปได้ในการที่จะสามารถนำมาพัฒนาเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของย่านการค้า มีดังนี้

- บริเวณที่ดินที่มีความหนาแน่นสูง สภาพอาคารเก่าทรุดโทรมควรที่จะมีการปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) ให้มีสภาพแวดล้อมดีขึ้น

- บริเวณที่ดินที่ถูกเพลิงไหม้มากกว่า 1 ไร่ ขึ้นไป ซึ่งอยู่ใน พ.ร.บ. ประกาศเขตเพลิงไหม้ จะต้องให้ทาง ก.ท.ม. โดยกองสวนสาธารณะออกแบบวางผังใหม่รวมทั้งพิจารณาถึงข้อจำกัดด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินด้วย

- ที่ว่างบริเวณสถานที่ราชการ เช่น บริเวณด้านหลังของสำนักงานเขต บริเวณวัด และโรงเรียนตามแนวลำคลองแสนแสบ, บริเวณหอนาฬิกาหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง

- บริเวณทางเดินเท้าสาธารณะตามแนวถนน และที่ว่างใต้ทางด่วน หรือจุดตัดของถนน เช่น บริเวณแยกลำสาสี, ตลาดบางกะปิ

- บริเวณคลองแสนแสบทั้งสองฟาก จากการพิจารณาข้อกำหนดของผังเมืองแนวริมอาคารจากคลองแสนแสบ 5-10 เมตร ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นทางเดินเท้า และสวนพักผ่อนหย่อนใจเชื่อมโยงระหว่างย่านการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ และย่านการค้ารามคำแหงรวมทั้งบริเวณพักอาศัยใกล้เคียงกับบริเวณย่านการค้าของพื้นที่ศึกษา

- การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนพักอาศัยและการค้าให้เกิดที่ว่าง เพื่อการใช้งานร่วมกัน โดยเฉพาะพื้นที่โล่งว่างเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

- บริเวณพื้นที่จอดรถขนส่งมวลชนหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง ที่อาจมีการย้ายออกไปจากที่เดิม

(2) การดำเนินการในการกำหนดมาตรการการจัดภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาเพื่อพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้าของชุมชนบางกะปิ เป็นการเสนอแนะแนวทางหรือวิธีการที่จะได้มาซึ่งพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสาธารณะ เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ที่ดิน และระบบการสัญจรให้มีความสัมพันธ์กัน อันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของประชากร, เศรษฐกิจ และสังคมของชุมชน ประกอบกับหน่วยที่รับผิดชอบโดยตรง ได้แก่ กทม. และสำนักงานเขตบางกะปิ ซึ่งมีปัญหาในด้านบุคลากร และรายได้ที่จำกัด ไม่สามารถที่จะจัดหางบประมาณจำนวนมากได้

แต่ก็ยังมีอำนาจทางกฎหมายคือ อำนาจในการควบคุมการปลูกสร้างอาคารและการใช้ที่ดิน ซึ่งสามารถออกเป็นข้อบัญญัติได้ ขณะเดียวกันก็ต้องให้การประสานประโยชน์กับภาคเอกชนควบคู่กันไปด้วย ดังนี้

- หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ กทม. และสำนักงานเขตเป็นผู้รับผิดชอบทำโครงการ โดยจัดตั้งคณะกรรมการหาข้อมูล และกำหนดโครงการเสนอต่อสาธารณะเกี่ยวกับการพัฒนา และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดแผนงานภูมิทัศน์เพื่อปรับปรุงการใช้ที่ดิน, สภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ และการสัญจร ชี้แจงให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไปให้เห็นความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุง รวมถึงผลตอบแทนที่ทุกคนจะได้รับหลังการพัฒนาแล้ว

- ด้านระยะเวลาและงบประมาณในการดำเนินการ ควรที่จะแบ่งระยะเวลาในการพัฒนาเป็น 2 ระยะ คือ ระยะสั้น และระยะยาว โดยพิจารณาถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ของพื้นที่ ที่จะนำมาพัฒนาเป็นที่ของสาธารณะของชุมชนเมืองบางกะปิ

- การประสานประโยชน์ระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบกับเอกชน โดยเอกชนยกที่ดินให้เพื่อพัฒนาเป็นที่ของสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ทางหน่วยงานของรัฐก็จะเข้าดำเนินการพัฒนาตัดถนนพร้อมสาธารณูปโภคเข้าไป ซึ่งจะทำให้ราคาที่ดินบริเวณนั้นสูงขึ้นเป็นผลตอบแทนแก่เอกชน

- หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโครงการ ใช้อำนาจที่มีอยู่ดำเนินการกับผู้ปลูกสร้างอาคารรुक้าพื้นที่สาธารณะบริเวณริมคลองแสนแสบ และตามแนวถนนโดยทั่วไป

- ให้เอกชนเข้าดำเนินการในพื้นที่ที่สามารถให้ผลตอบแทนด้านการค้าได้ เช่น ที่ว่างเพื่อการค้า, ที่จอดรถ, ที่ว่างสาธารณะริมถนน เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ให้สวยงามและประโยชน์ใช้สอยมากขึ้น โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นผู้ดำเนินการและควบคุมการใช้ และเอกชนเป็นผู้ลงทุนเพื่อผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ซึ่งหน่วยงานของรัฐจะให้สิทธิประโยชน์บางประการแก่ผู้ลงทุน เช่น การยกเว้นภาษีการช่วยเหลือเรื่องการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภค เพื่อสนับสนุนให้การพัฒนาของภาคเอกชนเป็นไปในตำแหน่งและทิศทางที่สอดคล้องกับการดำเนินงานของรัฐ

(3) กำหนดระยะเวลาดำเนินการให้เป็นไปตามแผน

การดำเนินการเพื่อพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า ให้ได้มาซึ่งพื้นที่สวนสาธารณะ สำหรับพักผ่อนหย่อนใจ และเพิ่มคุณค่าสุนทรียภาพรวมทั้งประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่ศึกษา จำเป็นที่จะต้องอาศัยการวางแผนเป็นขั้นตอนเพราะเกี่ยวข้องกับนโยบายในแต่ละระดับ

ปัญหาเรื่องงบประมาณที่จะดำเนินการ รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นกลไกสำคัญให้อำนาจ และกำหนดหน้าที่ให้หน่วยงานของรัฐสามารถดำเนินการในด้านสาธารณะประโยชน์ประสบความสำเร็จ ในขั้นตอนของการปฏิบัติไม่สามารถดำเนินการในเวลาอันรวดเร็ว อันเนื่องจากข้อจำกัดได้กำหนดระยะเวลาของการพัฒนาเป็น 2 ช่วง โดยมีระยะสั้น (0-5 ปี) และระยะยาว (5-10 ปี) (แสดงในแผนที่ 8)

ระยะสั้น (0-5 ปี)

- บริเวณพื้นที่ว่างที่มีการพัฒนา และเมืองค้บประกอบบางประการคล้ายคลึงสวนสาธารณะอยู่แล้ว เช่น ต้นไม้ให้ร่มเงา เก้าอี้พักผ่อน สนามหญ้า ซึ่งจะพบเห็นอยู่ในบริเวณวัด, โรงเรียน, มหาวิทยาลัย, หน่วยงานราชการต่าง ๆ ต้องขอความร่วมมือเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยอาจจะกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสม ไม่เกิดขัดแย้งกับกิจกรรมหลักเดิมที่มีอยู่แล้ว บริการประชาชนทั่วไปที่อยู่ละแวกใกล้เคียง ได้แก่ เด็ก, ผู้สูงอายุ, ผู้ปกครองของเด็ก
- กำหนดมาตรการในการจัดระเบียบของกิจการเพื่อการค้าบริเวณทางสัญจรทางเท้า และรูปแบบสิ่งปลูกสร้าง อันก่อให้เกิดความสับสนและทัศนอุจาด (Visual Pollution) ให้มีความกลมกลืนและกระทบต่อผู้สัญจรทางเท้าน้อยที่สุด โดยเฉพาะบริเวณย่านการค้ารวมค้าแห่งและบางกะปิ
- พิจารณาทางเดินเท้าตามแนวถนน โดยเฉพาะจุดตัดระหว่างถนนกับทางเดินเท้า ปรับให้ได้ระดับให้มีความลาดเอียงพอเหมาะ สะดวกสำหรับผู้สัญจรทางเท้าและทางจักรยาน
- ทางเดินเท้าในลักษณะเต็มรูป (Full Mall) ซึ่งเชื่อมการสัญจรทางเท้าระหว่างถนนรวมค้าแห่ง, ลาดพร้าว กับลำคลองแสนแสบ, เพื่อเปลี่ยนการเดินทางดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์ ได้แก่ ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา, บริเวณนั่งเล่นพักผ่อน, ลานหรือจุดรวมกิจกรรม, วัสดุพื้นผิว (Texture) โดยห้ามรถยนต์เข้าไป พิจารณาพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้พิจารณา
- พิจารณาพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินขัดแย้งกับข้อกำหนด หรือก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญด้านภูมิทัศน์ ได้แก่ บริเวณโกดังเก็บสินค้า, โรงงาน, บัมน้ำมัน, จำเป็นที่จะต้องควบคุมหรือโยกย้าย โดยอาศัยอำนาจของรัฐและกฎหมายเพื่อพัฒนาเป็นส่วนสาธารณะริมลำคลองแสนแสบ หรือที่ว่างโล่งเพิ่มคุณค่าของการมอง และใช้ประโยชน์ ก.ท.ม. อาจขอเช่าหรือร่วมมือกับห้างสรรพสินค้า

- เร่งรัดมาตรการทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับแนวรั้วอาคารตามแนวคลองแสนแสบเพื่อให้เกิดประโยชน์ในทางปฏิบัติได้ชัดเจนมากขึ้น สามารถเป็นแนวทางในการจัดหาสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ รวมทั้งวัฒนธรรมริมคลองแสนแสบ

- หน่วยงานของรัฐให้การสนับสนุนการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการ และพิธีการต่างในช่วงเทศกาล เพื่ออนุรักษ์วัฒนธรรมให้มากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ตามแนวคลองแสนแสบเป็นการกระตุ้นจิตสำนึกเพื่อดำรงรักษา หรือบูรณะฟื้นฟูวัตถุที่มีประโยชน์หรือมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

- เพิ่มงานผังเมืองสำนักงานเขต เนื่องจากการแบ่งส่วนราชการภายในสำนักงานเขตไม่มีงานผังเมืองอยู่ด้วย ดังนั้นควรออกเป็นประกาศกรุงเทพมหานครซึ่งงานผังเมืองให้มีอำนาจหน้าที่คอยควบคุมดูแล และตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตให้เป็นไปตามกฎหมายควบคุมการใช้ที่ดินของผังเมือง

ระยะยาว 5-10 ปี

- บริเวณพื้นที่ที่ศึกษามีการขยายตัวอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นจึงพิจารณาพื้นที่ว่างที่รอการพัฒนาตามริมคลองแสนแสบ และถนนรามคำแหง เมื่อมีการพัฒนาโครงการให้คำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม พื้นที่ว่างริมน้ำบางแห่งที่สาธารณูปโภคเข้าไม่ถึง ราคาที่ดินอาจไม่สูงมากนัก การชลอโครงการพัฒนาซึ่งอาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อให้กรุงเทพมหานครมีงบประมาณในการจัดซื้อ หรือทำการเวนคืนเพื่อพัฒนาเป็นสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจแก่ชุมชนเมืองย่านธุรกิจของพื้นที่ศึกษา

- พัฒนาเครื่องมือที่จะทำให้แผนพัฒนาสวนสาธารณะ และสิ่งแวดล้อมภูมิทัศน์บรรลุเป็นจริงเป็นจัง โดยเฉพาะด้านกฎหมายจัดรูปที่ดินใหม่ (Land Rejustment) ควรที่จะพิจารณาที่ดินของรัฐ และที่ดินเอกชนมาเพื่อประโยชน์สาธารณะ เช่น ขอความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐ, อำนาจทางกฎหมาย, การขอรับบริจาคหรือซื้อจากเอกชน, การพัฒนาชุมชนริมคลองแสนแสบ

- จัดทำผังเฉพาะกำหนดการใช้ที่ดินย่านธุรกิจการค้าให้แน่นอนเพื่อควบคุมการขยายตัว ก่อประโยชน์ต่อสภาพแวดล้อมที่ดีแก่ชุมชนเมืองพื้นที่ศึกษา โดยพัฒนาร่วมกับโครงการพัฒนาของรัฐที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เช่น โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

- การจัดเตรียมที่ว่างเพื่อการค้า โดยขอความร่วมมือจากเจ้าของที่ดินในลักษณะการเก็งกำไรของเจ้าของที่ดิน จำทำให้ที่ดินที่เหลือสามารถจัดทำเป็นศูนย์การค้าได้ในอนาคต หรือ

สำนักงานเขตร่วมมือกับเจ้าของที่ดินรวบรวมที่ดิน แล้วจัดทำโครงการรื้อนำพื้นที่บางส่วนจำหน่ายเพื่อรายได้แบ่งให้เจ้าของที่ดินอย่างเป็นธรรม ซึ่งจะต้องศึกษาถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเพิ่มพื้นที่การค้าในอนาคต และสอดคล้องกับแผนภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมบริเวณย่านธุรกิจการค้าพื้นที่ศึกษาด้วย

- เปลี่ยนแปลงทัศนคติและค่านิยม เพื่อให้ชุมชนเมืองของพื้นที่ศึกษามีสิ่งแวดล้อมภูมิทัศน์ที่ดี โดยคำนึงถึงประโยชน์ตอบแทนจากการเพิ่มสวนสาธารณะและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ในด้านสังคมมากกว่าด้านเศรษฐกิจ

5.4 ข้อเสนอแนะแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณย่านธุรกิจการค้า

จากการศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของย่านการค้าชุมชนเมืองบางกะปิ รวมทั้งแผนงานด้านภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ศึกษา ตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์จึงนำมาสรุปเป็นแนวทางเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบภูมิทัศน์ ดังนี้

5.4.1 ที่ว่างที่เป็นเส้นทางสัญจร (Path) ซึ่งเป็นที่ว่างสาธารณะที่สำคัญโดยเชื่อมโยงกิจกรรมที่เกิดขึ้นของย่านการค้า กับการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะย่านพักอาศัย ได้แก่ ถนน, คลอง, ที่จอดรถ และทางเดินเท้า เส้นทางสัญจรนับว่ามีความสำคัญมากในการส่งเสริมการพัฒนาที่ดิน ในการศึกษาจึงให้ความสำคัญเพื่อพิจารณากำหนดองค์ประกอบด้านภูมิทัศน์เป็นสำคัญอันดับแรก เส้นทางสำคัญของพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ เส้นทางสัญจรสำหรับรถยนต์ และเส้นทางสัญจรสำหรับคนเดินเท้า

(1) เส้นทางสัญจรสำหรับรถยนต์ โครงข่ายของการสัญจรของถนนเดิมมีข้อจำกัดมากในการขยายพื้นที่ถนน โดยเฉพาะถนนสายประธาน ได้แก่ ถนนรามคำแหง ถนนลาดพร้าว ที่ผ่านพื้นที่ศึกษา ประกอบกับพิจารณาบทบาทของถนนจะเห็นว่าโครงข่ายการสัญจรยังขาดความสมบูรณ์ เช่น ขาดถนนสายรองที่ตัดเชื่อมโยงกับถนนสายประธาน เพื่อช่วยป้องกันปัญหาความคับสนไม่มีระเบียบของการจราจรในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

(2) เส้นทางสัญจรสำหรับคนเดินเท้า (Pedestrian Circulation) วัตถุประสงค์ในอันดับแรกก็ต้องการปรับปรุงระบบการสัญจรทางเท้าเพื่อความสะดวกปลอดภัย และสุนทรียภาพ (Aesthetic) ดังนั้นจึงควรพิจารณาที่จะลดจุดที่ปะทะกันระหว่างทางเดินเท้ากับทาง

รถยนต์ ก็คือแยกเวลา (Time) และที่ว่าง (Space) โดยการควบคุมสัญญาณไฟจราจร หรือปิดถนน เพื่อให้เกิดที่ว่างสำหรับคนเดินเท้า ซึ่งสามารถทำให้ผู้สัญจรรู้สึกถึงความแตกต่างได้ชัดเจน

ทางเดินเท้า (Pedestrian Mall) เป็นส่วนสำคัญที่ก่อให้เกิดความเป็นเมือง การแสดงออกถึงวัฒนธรรมและประเพณี และยังเป็นตัวกลางในการกระจายความเจริญ การค้าขาย และวัฒนธรรมไปยังชุมชนอื่น ๆ ด้วย ทางเดินเท้าจะเชื่อมจุดรวม (Node) หรือย่าน (District) ต่าง ๆ ที่สำคัญเข้าด้วยกัน หรืออาจเป็นตัวสร้างให้เกิดที่รวมหรือย่านขึ้นมาบนทางเดินเท้านั่นเอง ในกรณีที่ทางเดินเท้ามีองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เหมาะสม ก็อาจสามารถสร้างบรรยากาศใหม่ ๆ ทางด้านการค้าสนับสนุนและส่งเสริมการค้าขายรายย่อย อันจะทำให้เมืองมีชีวิตชีวามากขึ้น การสัญจรด้วยการเดินเท้า (Pedestrian trips) สามารถแบ่งออกได้เป็นลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

ก. Terminal Trips คือ ลักษณะการสัญจรระหว่างจุด หรือบริเวณต่าง ๆ ที่เป็นจุดเปลี่ยนลักษณะของการสัญจร เช่น ระหว่างบ้านกับจุดอื่นๆ ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่สำหรับการสัญจรต่างๆ ได้แก่ ที่จอดรถ บ้ายรถประจำทาง สถานีขนส่ง

ข. Function Trips คือ ลักษณะการสัญจรที่มีวัตถุประสงค์หรือ มีความต้องการที่แน่นอนและชัดเจนในการเดินทาง เช่น การเดินทางเพื่อไปประกอบธุรกิจ การไปซื้อของ การไปจ่ายตลาด ฯลฯ ซึ่งการเดินทางในลักษณะนี้ จะมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับลักษณะการทำงาน หรือการประกอบอาชีพของผู้สัญจร และวัตถุประสงค์ในการสัญจร

ค. Recreational Trips คือ ลักษณะของการเดินทางเพื่อการ สันทนาการ เพื่อการพักผ่อน หรือเป็นการสัญจรที่มีลักษณะเป็นการพักผ่อนไปด้วยในตัว ปราศจากความเร่งรีบ ซึ่งจะมีความสัมพันธ์กับเวลาว่างของผู้สัญจร เช่น การเดินทางไปสนามกีฬา, สวนสาธารณะ หรือไปตลาดนัดในวันหยุด, เดินเล่นเฉย ๆ

การสัญจรด้วยการเดินเท้านั้นจะเกิดขึ้นระหว่างจุดรวมกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์กัน ได้แก่

- เป็นจุดเปลี่ยน (Terminal of Primary Nodes) ได้แก่ บริเวณที่เป็นจุดที่มีการเปลี่ยนวิธีการสัญจร เช่น บริเวณท่าเรือขนส่ง บริเวณต้นทางและปลายทางรถประจำทาง และบริเวณที่จอดรถเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่าง ๆ ในย่านการค้า

- เป็นจุดรวมกิจกรรม (Activity of Secondary Nodes) ได้แก่ ทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างสถานที่ที่มีความน่าสนใจและมีแรงดึงดูดที่จะทำให้เกิดการเดินทาง ได้แก่ ตลาดสด โรง

ภาพยนตร์ ห้างสรรพสินค้า กลุ่มร้านค้า ภัตตาคาร เป็นต้น ซึ่งควรจัดกิจกรรมหลักเหล่านี้ให้กระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่

- เพื่อการพักผ่อน (Recreation) ได้แก่ ทางเดินเท้าที่มีลักษณะเป็นการพักผ่อน ได้แก่ ทางเดินไปยังสวนสาธารณะ, สนามกีฬา

ในการศึกษาวิจัยนี้ ได้พิจารณาถึงความสำคัญในการจัดภูมิทัศน์บริเวณที่วางเพื่อการสัญจรทางเท้า รวมถึงองค์ประกอบ Street Furniture เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้งานมากขึ้นบริเวณย่านการค้า ซึ่งลักษณะของการสัญจรทางเท้าที่เหมาะสมในการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า ชุมชนบางกะปิ ได้แก่

- ทางเดินเท้าเต็มรูป (Full Mall) เป็นลักษณะทางเดินเท้าที่ไม่มีรถยนต์พาหนะเข้าไปเกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีบริเวณที่ร่มรื่นในการเดินทาง นั่งเล่นพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อการค้า อาจแบ่งเป็นทางเดินเท้าสายหลักของย่านการค้า เป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างย่านการค้าและทางเดินเท้าสายรองเป็นตัวเชื่อมต่อระหว่างกิจกรรมกับทางเดินเท้าสายหลักหรือระหว่างกิจกรรมกับกิจกรรมมีผู้สัญจรน้อยกว่า ทางเดินเท้าลักษณะเต็มรูปมักเป็นทางเดินเท้าที่ส่งเสริมการเดินเท้าที่ดี โดยพยายามทำให้ระยะทางการเดินสั้นที่สุด โดยการจัดทางเดินทูลบลิค (Through Block Walker) จะช่วยให้การเดินในลักษณะต่าง ๆ สะดวกขึ้น ซึ่งการเสนอแนะการทำทางเดินเท้าแบบเต็มรูปเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมหลักในพื้นที่ย่านการค้าเดิม ได้แก่ บริเวณริมคลองแสนแสบ, บริเวณแหล่งชุมชนพักอาศัยหนาแน่นมาก

- ทางเดินเท้ากึ่งรูปแบบไม่จำกัดยานพาหนะ (Semi Mall) ได้แก่ บริเวณทางเดินเท้าสองข้างถนน ด้านหน้าของร้านค้าจะสามารถติดต่อได้โดยตรงกับพาหนะ บริเวณพื้นที่ศึกษาจะเป็นทางเดินเท้าลักษณะนี้ มีขนาดเล็กความสับสนของกิจกรรมบนทางเท้าระหว่างรถยนต์กับคนเดินเท้า จึงไม่สนับสนุนทางเดินลักษณะนี้ให้เป็นทางเดินเท้าสายหลัก ควรเพียงทำหน้าที่เพื่อเข้าถึงร้านค้าย่อยเท่านั้น เนื่องจากการขยายทางเท้าลักษณะนี้จะทำให้พื้นผิวจราจรลดลง ได้แก่ บริเวณทางเท้าตามแนวถนนย่านการค้าบางกะปิ และรามคำแหง

- ความกว้างของทางเดินเท้าขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของคนเดินทางผ่านไปมาและกิจกรรมต่าง ๆ บนทางเท้า ถ้าทางเท้าแคบเกินไปแต่มีกิจกรรมมากก็จะทำให้เกิดปัญหาในการเดินไม่สะดวก จึงควรมีการกำหนดขนาดทางเดินเท้าให้เพียงพอ โดยใช้มาตรฐานที่กำหนดใช้ใน Time Saver Standard คือ

ตารางที่ 14

ลักษณะ	กิจกรรม	จำนวน	ต้องการความกว้าง (ม.ม.)
คนยืน	ไม่ถือสิ่งของ	คนเดียว	624
คนเดิน	ไม่ถือสิ่งของ	คนเดียว	687
คนยืน	ไม่ถือสิ่งของ	สองคน	1,150
คนเดิน	ไม่ถือสิ่งของ	สองคน	1,260
คนเดิน	หิ้วของสองมือ	สองคน	1,870
คนเดิน	หิ้วของมือเดียว	คนเดียว	800
คนเดิน	หิ้วของสองมือ	คนเดียว	1,000
คนเดิน	หิ้วของมือเดียว	สองคนเดินสวนกัน	1,700
คนเดิน	หิ้วของสองมือ	สองคนเดินสวนกัน	2,124

แสดงความต้องการความกว้างของทางเดินเท้า

จากมาตรฐานนำมาคิดขนาดของทางเดินเท้าที่ควรจะเป็นได้ดังนี้

- ทางเท้ากึ่งรูปแบบไม่จำกัดยานพาหนะ (Semi Mall) มีกิจกรรมดังนี้

- (1) ยืนรอรถ 1 คน ต้องการความกว้าง 624 ม.ม.
- (2) เดินหิ้วของมือเดียวเดินสวนกันสองคน ต้องการพื้นที่กว้าง 1,700 ม.ม.
- (3) เดินชมสินค้า 1 คน ต้องการพื้นที่กว้าง 687 ม.ม.

รวมความกว้างได้ 3,011 ม.ม. หรือประมาณ 3 เมตร

- ทางเดินเท้าริมถนน บริเวณหน้าตลาดสดหรือห้างสรรพสินค้า (Semi Mall)

- (1) ยืนรอรถ 1 คน ต้องการพื้นที่กว้าง 624 ม.ม.
- (2) เดินหิ้วของสองมือ เดินสวนกันสองคน ต้องการพื้นที่กว้าง 2,124 ม.ม.
- (3) เดินชมสินค้า 1 คน ต้องการพื้นที่กว้าง 687 ม.ม.

รวมความกว้างได้ 3,435 ม.ม. หรือประมาณ 3.50 เมตร

- ทางเดินเท้าเต็มรูปแบบ (Full Mall) มีกิจกรรมดังนี้

- (1) การเดินเป็นคู่สวนกันถือของมือเดียว กว้าง 3,400 ม.ม.

(2) เดินชมสินค้า 2 ซ้ำง กว้าง 1,250 ม.ม.

รวมความกว้างได้ 4,650 ม.ม. หรือประมาณ 4.60 เมตร

ตัวเลขมาตรฐานนี้เป็นตัวเลขที่ใช้กับสภาพการณ์ทั่ว ๆ ไป ในบางครั้งตัวเลขนี้ไม่สามารถนำไปใช้ได้ เช่น กรณีที่เป็นย่านการค้าสำคัญ มีปริมาณคนมากเป็นพิเศษ จึงจำเป็นจะต้องใช้ขนาดทางเท้าที่กว้างขึ้นอีก ในกรณีนี้จึงควรใช้การประมาณความกว้างของทางเท้าโดยคำนวณใช้สูตร

ความกว้างทางเท้า = $\frac{\text{ปริมาณ} \times \text{ระยะห่างด้านหน้า}}{\text{อัตราความเร็วของการเดิน}}$

อัตราความเร็วของการเดิน

ปริมาณคน = ปริมาณคนที่จะผ่านหน้าตัดทางเท้าหนึ่งๆ ภายใน 1 นาที

เช่น ย่านการค้าที่มีคนผ่านมาก อาจมี ปริมาณคนมากถึง 200 คน

ต่อนาที

ระยะห่างด้านหน้า = ระยะเว้นห่างที่มนุษย์พึงพอใจ ตามสภาพการณ์ต่างๆ เช่น เดิน

ดูสินค้าจะเว้นระยะห่างจากคนข้างหน้า ประมาณ 2.8 - 3.6

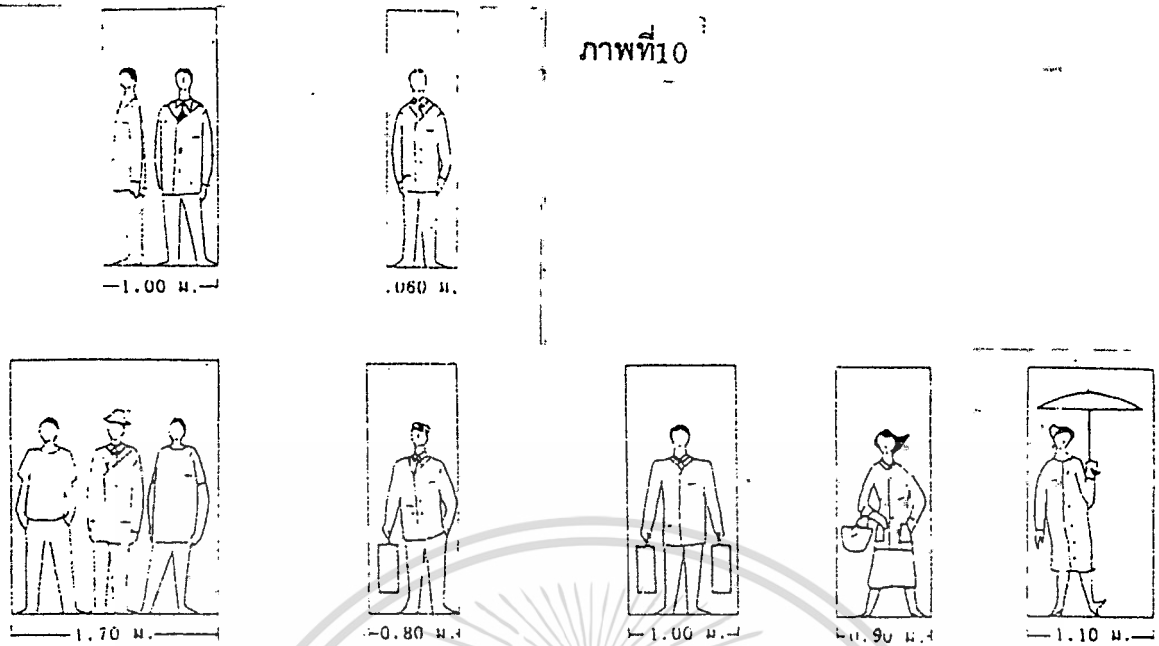
เมตร ดูตารางที่

อัตราความเร็วของการเดิน โดยปกติมนุษย์จะเดินที่ความเร็วเฉลี่ย 72 เมตร/นาที แต่ในกรณีที่ทางเท้ามีความหนาแน่นมาก อัตราความเร็วจะลดลง ดังนั้น อัตราความเร็วที่ใช้ในสูตรนี้ จะใช้อัตราความเร็วในอัตราความหนาแน่นที่ยอมรับได้ในที่นั้น

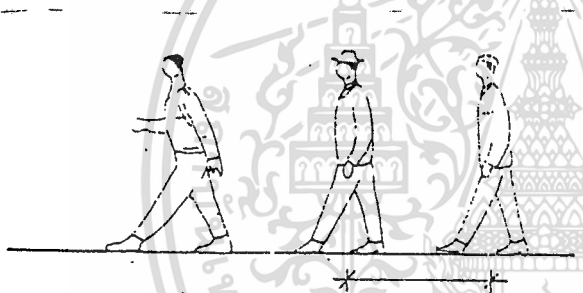
(การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 2531 : 11-9) ดูตารางที่

จากสูตรดังกล่าวสามารถที่จะคาดประมาณทางเท้าบริเวณย่านการค้าของพื้นที่ศึกษา โดยกำหนด ปริมาณคนเดินเท้าบริเวณย่านการค้า 200 คน/นาที เดินดูสินค้าต้องการระยะห่างจากคนข้างหน้าประมาณ 2.8 เมตร ในอัตราความเร็วประมาณ 30 เมตร/นาที ในอัตราความหนาแน่นที่ยอมรับได้ ดังนี้

ภาพที่ 10



ขนาดร่างกายมนุษย์โดยเฉลี่ยในการใช้ทางเท้าในลักษณะต่าง ๆ กัน

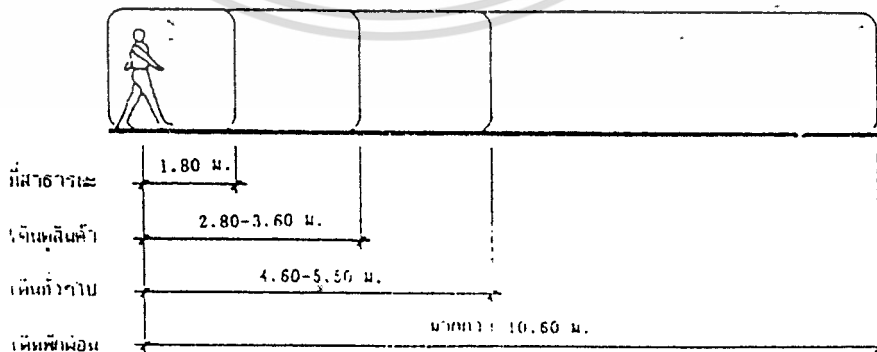


มนุษย์ในขณะที่เดินจะมีการเว้นระยะกับคนที่เดินอยู่ข้างหน้า

อัตราความเร็วในการเดินโดยเฉลี่ย

คนทั่วไป	72 เมตร/นาที
ผู้สูงอายุ	67 เมตร/นาที
เดินเป็นกลุ่ม	61 เมตร/นาที
ลงบันได	46 เมตร/นาที
ขึ้นบันได	34 เมตร/นาที

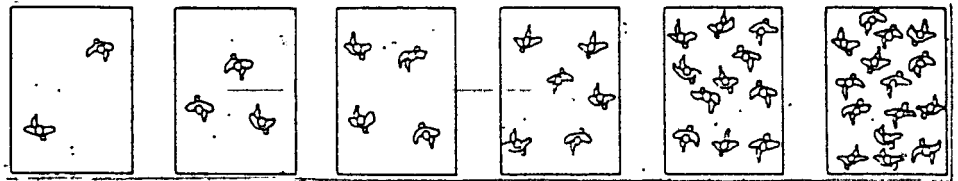
ภาพที่ 11



ระยะเว้นห่างของมนุษย์ที่พึงพอใจตามสภาพการณ์ต่าง ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

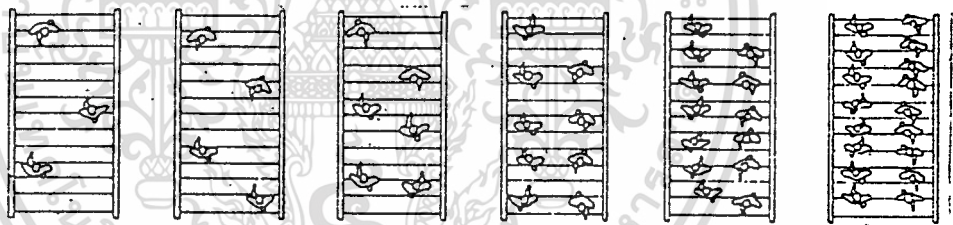
ตารางที่ 1.5.



ปริมาณการเดินไหล*	7	7-10	10-15	15-20	20-25	25 ขึ้นไป
อัตราความเร็วในการเดิน(เมตร/นาที)	78	75-78	69-75	60-69	33-60	0-33
การใช้พื้นที่ต่อคน (ตารางเมตร/คน)	3.25	2.25-3.15	1.35-2.25	0.90-1.35	0.45-0.90	0.45

ตารางเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของการเดินไหลทางเท้า กับอัตราความเร็วในการเดินและพื้นที่ทางเท้าที่ใช้ต่อ 1 คน

ตารางที่ 1.6



ปริมาณการเดินไหล*	5	5-7	7-10	10-13	13-17	17 ขึ้นไป
อัตราความเร็วในการเดิน (เมตร/นาที)	37.5	36.0-37.5	34.5-36.0	31.5-34.5	25.5-34.5	0.25.5
การใช้พื้นที่ต่อคน (ตารางเมตร/คน)	1.80	1.35-1.80	0.90-1.35	0.60-0.90	0.35-0.60	0.35

* ปริมาณการเดินไหล = Flow Volume คือ จำนวนคนที่ผ่านทางเท้าในหน้าตัด 0.60 เมตร
ใน 1 นาที

ตารางเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของการเดินไหลบนบันได กับอัตราความเร็วในการเดินและพื้นที่บันไดที่ใช้ต่อ 1 คน

$$\text{ความกว้างทางเท้า} = \frac{200 \times 2.8}{28} = 18.67 \text{ เมตร}$$

30

จากการคาดประมาณทางเท้าบริเวณย่านธุรกิจที่เหมาะสม ประมาณ 18 เมตร แต่สภาพปัจจุบัน บริเวณย่านการค้ามีความกว้างของทางเท้า 5-6 เมตร และยังประกอบด้วยร้านค้า แผงลอย ทำให้ประสบปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัย และความสะดวกลบของคนเดินเท้าเป็นอย่างมาก สูตรที่ใช้ประมาณความกว้างของการสัญจรทางเท้าเท่านั้น ในกรณีที่จะมีกิจกรรมอื่น ๆ เพิ่มขึ้นบนทางเท้า จำเป็นต้องบวกเพิ่มขึ้นอีกตามความต้องการของกิจกรรมนั้น ๆ เช่น ป้ายต้นไม้ต้องเพิ่มอีก 0.80 เมตร ในหลักการจำเป็นที่จะต้องขยายความกว้างของทางเดินเท้า แต่สภาพความเป็นจริง บริเวณย่านการค้าของพื้นที่ศึกษามีข้อจำกัดมาก เนื่องจากความหนาแน่นของการจราจรและสิ่งปลูกสร้างตามแนวถนน จึงควรลดความหนาแน่นของคนเดินเท้า และกิจกรรมบนทางเท้าลง โดยการจัดระบบการสัญจรทางเท้าตามบทบาทหน้าที่ให้ชัดเจน และเสริมบทบาทของการสัญจรตามแนวคลองแสนแสบ เพื่อเชื่อมโยงย่านการค้าบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นเส้นทางสัญจรทางเท้าหลัก ประกอบด้วย ทางจักรยาน ทางเดินเท้า ตกแต่งสวน และกิจกรรมในด้านพักผ่อนหย่อนใจหรือวัฒนธรรมริมน้ำ

- ความยาวของทางเดินเท้า โดยปกติความยาวของทางเดินเท้าไม่ควรเกินไมล์ (800 เมตร) แต่ผู้ที่เดินดูสินค้าสิ่งของอาจเดินได้ไกลถึง 1 ไมล์ (1,600 เมตร)

ทางเท้า นับว่าเป็นที่ว่าง (Open Space) และเป็นสวนสาธารณะ (citizen) ที่มีมากมายที่รัฐได้มาอยู่แล้ว โดยไม่ต้องจัดหาให้เสียเวลา เนื่องจากการจัดหาพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจแก่ชุมชนเมืองนับว่าเป็นข้อจำกัด มากอย่างหนึ่ง จึงควรให้รัฐกำหนดนโยบายให้ความสำคัญของระบบทางเท้า (Pedestrian System) ให้มากขึ้นแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณูปโภคกำหนดมาตรฐานทางเท้าให้เป็นสากลและสอดคล้องกับผังเมือง

5.4.2 การพัฒนาการใช้ที่ดินระดับย่าน (District)

แต่ละชุมชนเมือง จะมีเอกลักษณ์ในการกำหนดรูปแบบของกรวางผังการใช้ที่ดินเมืองแตกต่างกันไปตามสภาพพื้นที่และกิจกรรมที่เกิดขึ้น สอดคล้องกับบทบาทย่านธุรกิจการค้าของชุมชนเมืองเขตบางกะปิ โดยกำหนดเป็นย่านพิเศษ (special zoning)

District) เพื่อควบคุมการใช้ที่ดินซึ่งจะต้องพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ นโยบายของรัฐ, ปัญหา และความต้องการของท้องถิ่น, สภาพเศรษฐกิจสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ, สภาพแวดล้อม (Chapin 1979 : 92-98, 108-115, 488-492) เข้ามาร่วมด้วยเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ ในการพัฒนาการใช้ที่ดินไปในแนวที่ถูกต้อง และเหมาะสมกับชุมชนนั้น ๆ ได้ดังนี้คือ

- การเพิ่มความสามารถและคุณค่าในการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- การควบคุมความหนาแน่น (Density) กำหนด F.A.R, B.C.R (Building Coverage Ratio)
- กำหนดย่านการใช้ที่ดินในชุมชนให้มีความสัมพันธ์กัน
- การขยายตัวของชุมชนเมืองในอนาคต

ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วว่าย่านธุรกิจการค้าของพื้นที่ศึกษา ได้แบ่งออกเป็น 3 แบบ คือ ศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ (Zone A), ย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอนบริเวณรวมค้าแห่ง (Zone B), พื้นที่ต่อเนื่องระหว่างศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ และย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอนบริเวณรวมค้าแห่งปัจจุบันเป็นชุมชนพักอาศัยหนาแน่นมาก (Zone C) ซึ่งพิจารณาในการแก้ไขปัญหาคือข้อเสนอแนะดังนี้

(ก) ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ

- การสนับสนุนให้เกิดกลุ่มอาคาร ปัจจุบันพื้นที่บริเวณนี้มีความปะปนของกิจกรรมหลากหลายชนิดอย่างสูง มีความเข้มของกิจกรรมด้านการค้าและการจราจรขนส่ง เนื่องจากมีความสะดวกในการเข้าถึงมากที่สุด และยังเป็นศูนย์รวมของหน่วยงานราชการได้แก่ สำนักงานเขตบางกะปิ, สถานีตำรวจ, สำนักงานสรรพากรเขต ในสภาพปัจจุบันจะเห็นว่ากิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าบนถนนสายหลักประกอบด้วยรถบรรทุก รถปิกอัพบรรทุกสินค้า ประกอบกับจุดเข้า-ออกของรถยนต์ เป็นลักษณะถนนซอยเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ไม่ได้ควบคุมชนิดของรถเกิดปัญหาต่างๆ เช่น การจราจร, ฝุ่น, เสียง, การสัญจรทางเท้าไม่ปลอดภัย, การสนับสนุนให้เกิดกลุ่มอาคารจะให้ผลดีในการด้านการเข้าถึงเพื่อเชื่อมต่อกิจกรรมภายในพื้นที่ให้มีความสะดวก แก้ปัญหาการเกิดอาคารเกาะกลุ่มตามแนวยาวของถนน, ปัญหาพื้นที่จอดรถ, สนับสนุนทางเข้าสาธารณะระหว่างกลุ่มอาคารเพื่อการค้า และพักอาศัย หนาแน่นมาก, เกิดลานโล่ง สำหรับกิจกรรมด้านสังคม รวมทั้งทัศนภาพส่งเสริม

ความสวยงามและการถ่ายเทอากาศได้ดี แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาการใช้ที่ดินในลักษณะการรวมกลุ่มอาคารที่มีหลายเจ้าของอาจทำได้ไม่ถนัดนัก จำเป็นที่จะต้องหามาตรการจริงจังและข้อแนะนำในการร่วมมือพัฒนาว่าจะร่วมกันทำในลักษณะใดบ้าง โดยหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบต้องประสานประโยชน์กับเอกชนเพื่อให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ดี

(ข) พัฒนาระบบทางเดินเท้าภายในย่าน โดยการกำหนดมาตรการควบคุมกิจกรรมที่ไม่เป็นระเบียบ หรือไม่ถูกสุขลักษณะบนทางเท้าตามแนวกถนนเพราะไม่สามารถขยายฟุตบาทสำหรับทางเดินเท้า อันสืบเนื่องจากการพัฒนาของชุมชนบางกะปิ จากการศึกษารูปแบบการใช้ที่ดินพบว่า ควรพัฒนาทางเดินเท้าตามแนวคลองแสนแสบ, ปรับปรุงทางเดินเท้าทะเลสาบเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมภายในพื้นที่เพื่อลดความหนาแน่นการสัญจรทางเท้าบนถนนสายหลัก, พัฒนาทางเดินเท้าแบบเต็มรูป (Full Mall) โดยมีการตกแต่งสวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ และเดินชมสินค้า เชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและคลองแสนแสบ ทำให้เกิดบรรยากาศใหม่ๆ ทางด้านการค้า และยังเป็นส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีโดยรวม

(2) ย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอนบริเวณรามคำแหง

ก. ควบคุมแนวของอาคารที่ถอยร่นจากถนน (Set Back or Building line) และลำคลองเพื่อประโยชน์ให้สอยกิจกรรมสาธารณะและรักษาภูมิทัศน์ของเมือง เนื่องจากถนนรามคำแหงไม่สามารถที่จะขยายพื้นผิวสำหรับการจราจร มีความแออัดของผู้สัญจรทางเท้าและกิจกรรมเพื่อการค้า ทั้งนี้เพื่อให้เกิดลานโล่งบริเวณด้านหน้าอาคารติดกับแนวถนน มีการตกแต่งภูมิทัศน์เพื่อเป็นจุดพักสายตา, จุดนัดพบของผู้สัญจรบริเวณย่านการค้า และยังป้องกันความแออัดในการสร้างอาคารในย่าน ควรมีการกำหนด F.A.R. ซึ่งจะมีผลต่อการกำหนดส่วนสูงของอาคาร, เส้นของความสูงของเมือง (Skyline) และ B.C.R. เพื่อควบคุมการปกคลุมที่ดินของอาคาร มีผลต่อระดับความหนาแน่น (Density) ของอาคารและที่ว่างระหว่างอาคาร มาตรการดังกล่าวนำมาพิจารณาบริเวณริมคลองแสนแสบด้วย เช่นกัน ทำให้ประชาชนบริเวณชุมชนเมืองย่านธุรกิจการค้า เห็นความสำคัญของแม่น้ำลำคลอง ซึ่งเป็นแหล่งกำหนดวัฒนธรรมและวิถีชีวิตในอดีต รวมทั้งรู้จักใช้ทรัพยากรอันมีค่ากลับมาใช้ไปในแนวทางที่ถูกต้อง สภาพแวดล้อมส่วนรวมดีขึ้น

ข. การจัดระบบสัญจรทางเท้าเชื่อมต่อการสัญจรบนถนนสายหลัก ภายในชุมชนและแนวคลองแสนแสบ โดยกำหนดบทบาทและองค์ประกอบด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ประโยชน์-ตกแต่งภูมิทัศน์ ดังที่ได้เสนอในเรื่องการพัฒนาภูมิทัศน์ที่วางที่เป็นเส้นทางสัญจร เมื่อพิจารณาศักยภาพของเส้นทางที่มีอยู่เดิมจะเห็นว่าถนนรามคำแหงจะผ่านย่านการค้ารามคำแหง, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, สนามกีฬาหัวหมาก, กว้างจรหนาแน่นมาก โดยเฉพาะรถประจำทาง ผ่านถึง 19 สาย ประกอบกับทางเดินเท้ากว้างประมาณ 5-6 เมตร และยังมีกิจกรรมการค้า บนทางเท้า จนทำให้ผู้สัญจรทางเท้าเดินบนถนน จึงจำเป็นที่จะต้องพัฒนาถนนซอยให้มี ความกว้างของทางเท้า เพื่อให้ประโยชน์ให้บริการแก่ผู้สัญจรทางเท้า ได้แก่ นักศึกษา และ ทำงานในธุรกิจต่าง ๆ เชื่อมต่อกับคลองแสนแสบที่จะพัฒนาภูมิทัศน์ ประกอบกับการสัญจร ทางน้ำบริเวณคลองแสนแสบซึ่งมีจุดบริการท่าเรือเป็นจุด ๆ สามารถพัฒนาเป็น จุดรวมกิจกรรม (Node) ทำให้เกิดการเชื่อมโยงของการเดินทาง ระหว่างกิจกรรมบนถนนรามคำแหงและคลอง แสบแสน

การจัดให้มีเส้นทางสัญจรทางเท้าตามแนวคลองแสนแสบ อาจจัดหามาได้โดยขอ ใช้พื้นที่เพื่อสาธารณะประโยชน์ การขอบริจาค การขอซื้อ และบางช่วงอาจสร้างคร่อมลงไป ใน คลองบ้างเป็นบางส่วน หากมีพื้นที่ที่มีศักยภาพเพียงพออาจสนับสนุนให้มีการเกิดร้านค้าด้านใด ด้านหนึ่งของทางเดินเท้าเป็นบางจุด ซึ่งร้านค้าเหล่านี้ต้องมีการควบคุม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาต่อ สิ่งแวดล้อมบริเวณชุมชนตามแนวคลองแสนแสบ และยกข้อประโยชน์ในด้านความปลอดภัย ของเส้นทางมากขึ้น รวมทั้งประโยชน์ในด้านรายได้ที่จัดเก็บมาเพื่อใช้ในการดูแลรักษา

(3) ย่านพื้นที่ต่อเนื่องระหว่างศูนย์กลางธุรกิจการค้า บริเวณตลาดบางกะปิ และ ย่านธุรกิจการค้าแบบริบบอนบริเวณรามคำแหง ปัจจุบันเป็นชุมชนบ้านพักอาศัยหนาแน่นมาก พื้นที่ของย่านนี้เป็นพื้นที่พักอาศัยเกือบทั้งหมด มีอาคารร้านค้าเฉพาะติดถนนราม คำแหงเท่านั้น แต่เดิมจะเป็นบ้านพักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวมีบริเวณ ในปัจจุบันได้มีการพัฒนารูป แบบของการอยู่อาศัยมากขึ้น อันเนื่องจากการเติบโตทางธุรกิจมีการก่อสร้างอาคารอพาร์ทเมนท์ และอาคารหอพัก ประกอบกับเป็นพื้นที่อยู่ระหว่างย่านการค้าบางกะปิ และย่านการค้าราม คำแหง สภาพทั่วไปยังประกอบด้วยที่ว่างที่รอการพัฒนา จากการศึกษาข้อมูลพื้นฐานและออก สสำรวจภาคสนาม เมื่อพิจารณาระบบคมนาคม มีถนนสายหลักรามคำแหงตัดผ่านและมีอาคาร พาณิชยกรรม, สำนักงาน เกาะกลุ่มไปตามแนวถนนทั้งสองฝาก ส่วนถนนภายในจะเป็นถนนซอยขาด การเชื่อมโยงกับย่านพักอาศัย ผังตรงข้ามคลองแสนแสบ ซึ่งทำให้ศักยภาพในการพัฒนาเพื่อ การค้าลดลง จึงควรพัฒนาเป็นบริเวณพักอาศัยหนาแน่นที่มีคุณภาพ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมภูมิ ทัศน์ให้น่าอยู่อาศัยมากขึ้น และยังเป็นพื้นที่ควบคุมการพัฒนาย่านการค้าในลักษณะ Ribbon Development

5.4.3 การฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์

จากการศึกษาสภาพปัญหาด้านสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ ซึ่งพิจารณาในด้านของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และคุณค่าของงานภูมิทัศน์ เพื่อให้เกิดผลกำไรและเตรียมสภาพที่ปลอดภัยแก่ชุมชนเมืองของพื้นที่ศึกษา จำเป็นที่จะต้องมีการควบคุมและข้อเสนอแนะในด้าน

(1) มลพิษทางอากาศ (Air pollution)

(2) ปรับปรุงคุณภาพในด้านสุนทรียภาพ (Improvement of Aesthetic quality) ความปลอดภัยและความรู้สึกปลอดภัยในการรับรู้สภาพแวดล้อม (Safty and security in Environmental Perception)

(3) อนุรักษ์สิ่งปลูกสร้างด้านประวัติศาสตร์ (Preservation of historic buiding) และวัฒนธรรม (Culture) ริมน้ำ

(1) มลพิษทางอากาศ ในภาวะของการจราจรที่ติดขัดไม่เพียงแต่การสูญเสียพลังงานยังก่อให้เกิดมลพิษมีผลต่อสุขภาพอนามัยของชุมชน อันเนื่องจากสาเหตุการขยายตัวของเมือง โครงข่ายถนนที่ไม่สมบูรณ์, ขาดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ปริมาณรถส่วนตัวเพิ่มขึ้น และการจราจรติดขัดอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นมลพิษทางอากาศจะเพิ่มขึ้นตามปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบกระบุว่าปริมาณรถจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจาก 610,404 คัน ในปี 2533 เป็น 2.7 ล้านคัน ในปี 2536 และยังคงเพิ่มประมาณร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยร้อยละ 51 เป็นรถส่วนบุคคล ร้อยละ 42 เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 5 เป็นรถโดยสารและรถบรรทุก ร้อยละ 2 เป็นรถแท็กซี่และสามล้อ (จากหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ เรื่องมลพิษทางอากาศเริ่มขึ้นแก่ที่วิกฤตสัญจร, 2537) ดังนั้นแนวทางในการลดมลพิษทางอากาศ ทำได้ดังนี้

ก. การแก้ไขปัญหাজราจร ปัจจุบันสามารถกำหนดแนวทางแก้ไขได้เป็น 2 ระยะคือ

มาตรการแก้ไขระยะสั้น ได้แก่

- การบังคับใช้กฎหมายควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างเคร่งครัด และต่อเนื่อง

- ปรับปรุงถนน ตรอก ซอย ให้เชื่อมกัน เป็นการบรรเทาการจราจรของถนนสายหลัก และเป็นการย่นระยะทาง เช่น ถนนรามคำแหง ถนนลาดพร้าว

- สร้างสะพานลอยสำหรับรถวิ่งข้ามทางแยกสำคัญ และทางรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและลดอุบัติเหตุ

- ปรับปรุงทางเดินรถและการบริการขนส่งสาธารณะให้มีปริมาณเพียงพอปลอดภัย และบริการที่ที่สำคัญควรให้สิทธิในการใช้ทางก่อนรถอื่น ๆ

- สลับเวลาทำงานเป็นการกระจายการเดินทางในต่างเวลากัน

- ควบคุมปริมาณรถยนต์ เช่น ปรับปรุงภาษีรถยนต์, กำหนดเขตห้ามรถยนต์เข้า (Walkway Zone) กำหนดจำนวนผู้โดยสารต่อรถยนต์ส่วนบุคคล 1 คน

- การเก็บเงินรถยนต์ส่วนบุคคลวิ่งในเขตการจราจรติดขัด เพื่อลดปริมาณการจราจรในเขตธุรกิจที่มีการจราจรติดขัดให้เบาบางลง เนื่องจากปริมาณยานพาหนะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมาก

มาตรการแก้ไขระยะยาว ได้แก่

- การปรับปรุงโครงข่ายถนนระดับต่าง ๆ ให้สมบูรณ์และเชื่อมโยงมากขึ้น

- เร่งก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสาธารณะ

- ประสานการใช้ประโยชน์ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ การประสานระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบทางรถไฟ ระบบรถยนต์รับจ้าง ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และระบบขนส่งทางน้ำให้สัมพันธ์เอื้ออำนวยและสอดคล้องซึ่งกันและกัน

- การย้ายสถานที่ราชการ หรือสถานที่สำคัญออกไปอยู่บริเวณชานเมือง เช่น หน่วยงานราชการต่าง ๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร บริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหง สนามกีฬาหัวหมาก

- การสร้างอาคารที่จอดรถ เป็นการลดการใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถโดยส่งเสริมให้เอกชนลงทุนด้วยการสนับสนุนช่วยเหลือจากทางราชการ

ข. ลดปริมาณมลพิษทางอากาศและเสียงของรถยนต์แต่ละคัน ทั้งหน่วยงานราชการและเจ้าของรถจะต้องร่วมมือกัน

ค. ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

ง. ปรับปรุงผังการใช้ที่ดินบริเวณริมเส้นทางจราจรอย่างเหมาะสม

แนวทางในการปรับปรุงผังการใช้ที่ดินบริเวณริมเส้นทางจราจร (รูปที่) ซึ่งแนวคิดดังกล่าวป้องกันมิให้มลพิษทางอากาศฟุ้งกระจายภายในเขตเส้นทางจราจร ซึ่งอาจจะส่งผลต่อสุขภาพอนามัยของผู้ที่ประกอบอาชีพริมเส้นทางจราจร สามารถทำได้ดังนี้

- ถนนควรมีขนาดความกว้าง และจำนวนช่องทางจราจรเพียงพอต่อการรับปริมาณการจัดการจราจรทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วน และช่วงที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด เพื่อมิให้เกิดการจราจรติดขัด

- ระยะระหว่างทางเดินเท้าและขอบถนน ควรปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ใบตกหนา เพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศจากรถยนต์บางประเภท เช่น CO_2 , Hc, Co NO_x เป็นต้น และช่วยเพิ่มปริมาณออกซิเจนให้แก่บริเวณดังกล่าว และยังช่วยเพิ่มสุนทรียภาพและทัศนียภาพให้น่าดูขึ้นด้วย นอกจากนี้ยังทำหน้าที่เป็นแนวกำบังเสียงดังจากรถยนต์ด้วย ชนิดของต้นไม้ที่ปลูกตามแนวถนน ควรมีลักษณะสวยงาม, มีใบดกหนา, ง่ายต่อการดูแลรักษา, เจริญเติบโตเร็วและทนต่อความแห้งแล้งได้ดี ได้แก่ เสลา, นนทรี, ตะแบก, มะฮอกกานี

- ไม่ควรอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารที่มีความสูงหลายชั้นเรียงรายติดต่อกันในถนนแต่ละสาย ควรเว้นที่ว่างให้อากาศและเสียงระบายออกเป็นช่วง ๆ ประมาณร้อยละ 20 ของจำนวนสิ่งปลูกสร้างระหว่างสี่แยก และต้องไม่กีดขวางทิศทางการปลูกสร้างริมเส้นทางจราจรนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบควรคำนึงถึงการระบายมลพิษทางอากาศด้วย

(2) ปรับปรุงคุณภาพในด้านสุนทรียภาพ, ความปลอดภัย และความรู้สึกปลอดภัยในการรับรู้สภาพแวดล้อม

ในการพิจารณาปรับปรุงและพัฒนาภูมิทัศน์ชุมชนเมือง ให้มีความสบาย (Comfort) น่าอยู่อาศัยและดูสวยงาม จำเป็นที่จะต้องมีการวางแผนภายใต้แนวความคิดว่าบรรยากาศผ่อนคลายของเมืองไม่จำเป็นจะต้องเกิดเฉพาะในบริเวณที่จัดเตรียมไว้เป็นส่วนสาธารณะเท่านั้น สามารถเกิดแทรกได้ทั่วไปภายในเมือง เช่น ลานหน้าอาคารบริเวณทางเท้า ริมแม่น้ำลำคลองที่ไหลผ่านชุมชนเมือง ที่ว่างเล็ก ๆ น้อย ๆ ในเมือง เป็นต้น ซึ่งจะมีผลสนับสนุนให้บริเวณพื้นที่ศึกษามีบรรยากาศที่ดี ทำให้ประชาชนในพื้นที่หรือนอกพื้นที่ที่เข้ามา

ร่วมกิจกรรมในด้านต่าง ๆ สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ เกิดสุขภาพกาย และสุขภาพจิตที่ดีโดยทั่วไป ดังนี้

ก. การมีรูปภาพ (Image) ที่ชัดเจน จะช่วยให้ผู้มาเยี่ยมชมเรียนรู้สึกมั่นใจในการสัญจรภายในเมือง เกิดความสัมพันธ์และประทับใจในประสบการณ์ของการได้มาอยู่ในชุมชนเมืองนั้น ๆ ในรูปภาพหรือจินตภาพของเมืองมีองค์ประกอบหลัก 5 ประเภทด้วยกันคือ

- เส้นทาง (Path)
- ขอบเขต (Edge)
- ย่าน (District)
- ที่รวมกิจกรรม (Node)
- ที่หมายตา (Landmark) และทิวทัศน์ (View)

แนวทางในการเสนอแนะ เพื่อให้เกิดภาพรวมที่ชัดเจนของชุมชนเมืองพื้นที่ศึกษา โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์ คือ

- เส้นทาง ในรายละเอียดได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 5.4.1 ที่วางที่เป็นเส้นทางสัญจร (Path) แต่จะพิจารณาและเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า โครงข่ายของทางเดินเท้าจะต้องสมบูรณ์ต่อเนื่องชัดเจนและทำให้คนเดินไปถึงจุดหมายได้ โดยไม่มีอุปสรรคกีดขวาง มีผิวพื้นราบเรียบ ไม่มีการเปลี่ยนระดับโดยไม่จำเป็น รวมทั้งพิจารณาถึงการเพิ่มทางเดินเท้าในเมืองและมีความกว้างเพียงพอกับการสัญจร เหมาะสมกับการใช้ที่ดินบริเวณนั้น

- การเพิ่มทางเดินลาด เพื่อลดภาวะของทางสัญจรในทางเดินหลัก เช่นเดินเลียบ ล้ำคลอง แสนแสบ นอกจากนี้จะลดภาวะความหนาแน่นของการเดินเท้าในบริเวณชุมชนเมืองแล้ว ยังช่วยเสริมสร้างบรรยากาศของการเดินทางให้ดีขึ้นด้วย เกิดการผ่อนคลายความตึงเครียด

- การจัดระเบียบทางเท้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ ร้านค้าแผงลอย, ถังขยะ, ตู้โทรศัพท์, เส้าไฟฟ้า, ให้เกิดผลกระทบต่อทัศนียภาพน้อยที่สุด

- ความปลอดภัย โดยระบบการสัญจรทางเท้าและรถยนต์ให้ชัดเจน ซึ่งจะทำให้การจราจรทุกระบบมีความคล่องตัวและปลอดภัยสูง นอกจากนี้การติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้า แสงสว่าง ก็จะเป็นการช่วยเพิ่มสวัสดิภาพแก่คนเดินเท้าด้วย

ย่านและที่รวมกิจกรรม

ในการปรับปรุงสาธูรูปของย่าน เพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมของเมืองให้ดีขึ้น ควรที่จะมีการควบคุมและเสนอแนะ ดังนี้

- ออกกฎหมายบังคับ ควบคุมรูปแบบงานสถาปัตยกรรม, ความหนาแน่น, การใช้ที่ดิน, รูปแบบของป้าย

- การแก้ปัญหาความขัดแย้งของการจราจร เช่น การกำหนดให้มีการสัญจรเป็นทางเดินรถทางเดียว, การแบ่งเวลาการใช้งานหรือการยกเลิกถนน โดยเปลี่ยนถนนให้เป็นทางเดินเท้าถาวร นอกจากนี้ก็จะแก้ปัญหาจราจรยังช่วยลดปัญหามลภาวะจากเสียงฝุ่น คvdn รวมทั้งก่อให้เกิดพื้นที่สีเขียวเปิดโล่ง (open space) เพื่อปลูกต้นไม้ในเมืองได้มากขึ้น แต่ในการปิดถนนเพื่อเปลี่ยนเป็นทางเดินเท้าต้องคำนึงถึงเหตุฉุกเฉิน เช่น รถพยาบาล, รถดับเพลิง, เข้าออกได้สะดวกด้วย

- ควรที่จะส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้ย่านนั้นมีจุดดึงดูดความสนใจของคนในเมือง เช่น จัดให้มีการแสดงดนตรี, นิทรรศการ หรืองานเฉลิมฉลองตามเทศกาลต่าง ๆ

- ปรับปรุงองค์ประกอบภูมิทัศน์ (Street Furniture) ให้มีความกลมกลืนและต่อเนื่อง โดยสื่อเอกลักษณ์ของย่านนั้น ๆ ได้ด้วย เช่น ย่านการค้ากิจกรรมกลางคืน, ย่านที่มีความความเจริญทางด้านศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น

ขอบเขต

ในบริเวณย่านควรเห็นขอบเขต (Edge) หรืออาณาเขตได้ชัดเจน เพื่อให้เห็นภาพรวมหรือภาพพจน์ของย่านนั้น ๆ ได้รวดเร็ว หรืออาจจะช่วยในการกำหนดขอบเขตให้ได้ง่ายขึ้น ด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การใช้ต้นไม้ชนิดเดียวกันตลอด, การใช้วัสดุปูพื้นแบบเดียวกันให้ต่อเนื่องกันโดยตลอด, การใช้สิ่งประกอบภูมิทัศน์ถนนที่เป็นรูปแบบเดียวกันหรือการใช้โครงสร้างช่วย ได้แก่ โครงหลังคา, โครงสร้างโปร่งเบา จัดทำเป็นลักษณะทางเดินมีหลังคา (Arcade) หรือการใช้วัสดุชั่วคราวตกแต่งก็ได้ เช่น ประดับด้วยธง, กระดาษต้นไม้, ด้วยร่มกันแดด ผ้าใบกันแดด เป็นต้น

ที่หมายตาและทิวทัศน์

นับว่ามีความสำคัญในการปรับปรุงภูมิทัศน์ของชุมชนเมืองย่านธุรกิจการค้าพื้นที่ศึกษา นับว่าเป็นการจดจำตำแหน่งหรือกำหนดทิศทาง เกิดความรู้สึกสะดวกและปลอดภัยไม่สับสน รวมทั้งเป็นเอกลักษณ์ของย่านได้เป็นอย่างดี ข้อพิจารณาในการปรับปรุงมีวิธีการดังนี้

- นำผู้สัญจรไปยังจุดที่มีทิวทัศน์พิเศษ โดยทางเดินเท้า, ทางเรือ หรือวิธีการอื่น ๆ ก็ตาม การนำไปนี้อาจเป็นเพียงการผ่านไปเพื่อให้สามารถมองเห็นได้จากเส้นทางสัญจร หรือเป็นการนำไปเพื่อหยุดพักชม, เปลี่ยนการเดินทางเป็นจุดหมายปลายทางก็ได้ ได้แก่ ทางเดินเท้าเต็มรูปแบบ (Full mall) เชื่อมโยงระหว่างถนนรามคำแหงและคลองแสนแสบ, ทางเดินเท้าตามแนวคลองแสนแสบ ซึ่งสามารถชมภูมิทัศน์และวัฒนธรรมตามแนวคลองแสนแสบ เป็นการกระตุ้นให้ประชาชนเห็นคุณค่าของทรัพยากรอันมีค่ามากขึ้น

- เสริมให้ที่หมายตาและทิวทัศน์มีคุณค่ามากขึ้น เช่น พยายามไม่ให้มีสิ่งปลูกสร้างมาปิดบัง, การเพิ่มฉากหลัง (Back Ground) การเน้นกรอบภาพ โดยวิธีการปลูกต้นไม้ หรือจัดทำสิ่งก่อสร้าง เพื่อมุ่งนำการมองเห็นไปยังจุดที่น่าสนใจและมีคุณค่า แต่ในขณะเดียวกันต้องคำนึงถึงวิธีการของการสัญจร และความเร็วของการเดินทางเพื่อให้เกิดมุมมองและการรับรู้ที่ชัดเจน ได้แก่ อนุสาวรีย์พ่อขุนรามคำแหง, หอนาฬิกา, วัดและมัสยิดตามแนวคลองแสนแสบ, รูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารที่มีคุณค่าบริเวณพื้นที่ศึกษา

- บริเวณอาคารด้านหลังของห้างสรรพสินค้า ซึ่งเป็นที่จอดรถ ควรมีการกำหนดหรือกันบริเวณปรับปรุงตกแต่งเป็นร้านค้าที่สามารถมองเห็นทิวทัศน์เบื้องสูง (Topview) หรือมุมมองเปิดกว้าง (Panoramic View) ได้แก่ บริเวณย่านธุรกิจการค้ารามคำแหง สามารถชมทัศนียภาพตามแนวคลองแสนแสบและที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ของฝั่งตรงกันข้ามซึ่งเป็นมุมมองที่เปิดกว้างมาก โดยพิจารณาร่วมกับทางเดินเท้าเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ บริเวณคลองแสนแสบด้วย

ข. ทัศนียภาพของเมืองที่ดีมีพื้นฐานจากความเป็นระเบียบ และความสะดวกสบาย มีสุนทรียภาพที่ดีและสร้างสภาพแวดล้อมที่สวยงาม เป็นการเพิ่มแรงดึงดูดเพื่อการค้าของย่านธุรกิจการค้าชุมชนเมืองพื้นที่ศึกษา ข้อพิจารณาในการปรับปรุงมีดังนี้

- ควบคุมป้ายและสิ่งประกอบอาคาร รวมทั้ง Street Furniture ได้แก่ ป้ายจราจร, ป้ายรถเมล์, ตู้โทรศัพท์, ตู้ไปรษณีย์ ป้ายบอกทางต่าง ๆ และถังขยะที่ไม่มีการจัด

ระเบียบ เช่น กำหนดรูปแบบและลักษณะของการติดป้ายให้เข้ากับสภาพของสิ่งแวดล้อม สถาปัตยกรรม มีความกลมกลืนสนับสุนนซึ่งกันและกัน

- การรुक้ำพื้นที่ทางเท้า พบมีอยู่หลายลักษณะได้แก่ การใช้จอรถจักรยานยนต์ของผู้มาติดต่อธนาคาร, จุดจอดมอเตอร์ไซด์รับจ้าง, แผงลอยและกิจกรรมค้าขายบนทางเท้า บริเวณที่มีแผงลอยหนาแน่น เช่น ทั้งสองฝั่งถนนรามคำแหง ของพื้นที่การค้า, บริเวณย่านการค้าบางกะปิตามแนวถนนลาดพร้าวหน้าอาคารพาณิชย์ ทางสำนักงานเขตจะต้องจัดระเบียบให้เหมาะสม เพื่อความเรียบร้อยและความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเท้า

- ตกแต่งสวนหย่อมและไม้กระถาง เพื่อความสวยงามและใช้งานได้ ได้แก่ บริเวณที่มีขนาดเล็กหรือการเข้าถึงลำบาก ทำให้พื้นที่ไม่เหมาะสมแก่การเข้าไปใช้สอย เช่น เกาะกลางถนน, ที่ว่างใต้สะพาน, หัวมุมสี่แยก, บริเวณหน้าอาคารที่สิ่งปลูกสร้างลึกเข้าไปจากถนนในการออกแบบภูมิทัศน์จึงเน้นในเรื่องของการใช้ในการมองเห็นเป็นส่วนประกอบสีเขียวของภูมิทัศน์เมืองบริเวณนั้น เพื่อให้ผู้สัญจรผ่อนคลายความตึงเครียด

- การเพิ่มร่มเงาให้กับบริเวณโดยปลูกไม้ยืนต้น ทำให้เกิดบรรยากาศร่มรื่นรวมทั้งประโยชน์ในแง่ความสวยงาม, ปิดบังมุมมองที่ไม่น่าดูและลดมลภาวะทางอากาศ ควรมีการดูแลเอาใจใส่ตัดแต่งให้อยู่ในสภาพที่มีรูปทรงที่สมบูรณ์

- การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในบริเวณที่มีการรวมกิจกรรมและทางเดินเท้า เช่น ม้านั่ง, จุดน้ำดื่ม, บ่อน้ำพุ, น้ำตก, ไฟแสงสว่าง รวมทั้งสวนประกอบอื่น ๆ ได้แก่ ชุ้มโฆษณา ชุ้มขายของ, หนังสือพิมพ์, ดอกไม้ ในการออกแบบควรคำนึงถึงผู้ใช้ตำแหน่งที่ตั้ง, รูปแบบ ให้เหมาะสมและกลมกลืนสามารถสร้างบรรยากาศความเพลิดเพลินมีชีวิตชีวามากขึ้น

ค. ความปลอดภัย และความรู้สึกปลอดภัยในการรับรู้สภาพแวดล้อม

จากการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอิทธิพลของสภาพแวดล้อมกายภาพไม่เพียงแต่มีผลกระทบต่อด้านสุนทรียภาพ ยังมีผลในแง่ความปลอดภัย ซึ่งทฤษฎีของ Oscar Newman (1976:8-9) ได้อ้างถึงการจัดวางสภาพแวดล้อมกายภาพบางลักษณะจะกระตุ้นความรู้สึกหวงแหนอาณาเขตของตนหรือเรียกว่า พื้นที่ห้องกันตนเอง (Defensible Space) ซึ่งอยู่นอกห้องพักอาศัย (Individual Apartment) ออกมาและเมื่อมีคนแปลกหน้าเข้ามาในพื้นที่ดังกล่าวก็จะถูกจับตามองทันที ถ้าบุคคลดังกล่าวเป็นคนร้าย โอกาสที่จะลงมือกระทำก็ลดลงหรือหมดไป ซึ่ง

การกระตุ้นดังกล่าวเป็นผลจากการพัฒนาพื้นที่สาธารณะของชุมชน เช่น โถงบันได, ทางเดินร่วม, สนามและถนน ฯลฯ ให้มีคุณสมบัติด้านป้องกันอาชญากรรม ซึ่งมีหลักเกณฑ์การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว ดังนี้

ด้านการออกแบบทางกายภาพ คือ

- พัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ให้มีอาณาเขต ซึ่งอยู่ในขอบข่ายอิทธิพลของผู้อาศัย ให้มีความชัดเจน โดยมีการแบ่งย่านที่อยู่อาศัยออกเป็นเขต ๆ (Zones) ให้ผู้อาศัยสามารถแสดงออกมาซึ่งความเป็นเจ้าของได้สะดวกและชัดเจน

- ตำแหน่งหน้าต่างของที่พัก จะต้องทำให้ผู้อาศัยสามารถสำรวจหรือมองเห็นพื้นที่สาธารณะทั้งภายนอกและภายในที่อยู่อาศัยของเขา

- การเลือกรูปร่างอาคาร ควรเลือกเฉพาะที่มีประโยชน์จริง ๆ มิใช่เลือกตามความนิยม แต่เลือกเพื่อประโยชน์ของชุมชน

- การวางผังและออกแบบอาคารควรส่งเสริมในด้านสังคม โดยให้เพื่อนบ้านสามารถที่จะรู้จักมีการช่วยเหลือกัน และมีกิจกรรมร่วมกันโดยไม่มีการบังคับปล่อยให้ไปเอง

ด้านการออกแบบถนนและทางเท้า

- ต้องมีข้อกำหนดที่ชัดเจนว่า อะไรเป็นบริเวณสาธารณะและอะไรเป็นส่วนบุคคล ซึ่งทั้งสองส่วนนี้ไม่สามารถประปนกันได้เหมือนในชนบท

- จะต้องมี “ตา” (Eye) บนถนนเป็น “ตา” ของมนุษย์ที่เราอาจเรียกได้ว่าเป็นคุณสมบัติของถนนโดยทั่วไป อาคารริมฝั่งถนนจะเป็นที่รองรับคนแปลกหน้าและเพื่อความปลอดภัยของทั้งผู้อยู่อาศัยและคนเดินถนน จะต้องมีการจัดตำแหน่งให้ถูกที่บนถนน โดยการไม่หันหลังหรือด้านข้างให้ถนน เพราะจะทำให้ถนนมีลักษณะอับสายตา (Blind)

- ทางเท้าริมถนน จะต้องมีการใช้กันอย่างต่อเนื่องกัน มีคนอยู่บนถนนมากพอที่จะเพิ่มปริมาณ “ตา” บนถนน และต้องพยายามให้คนบนตึกมีโอกาส “มองดู” คอยเฝ้าดูคนบนถนนตามจุดต่าง ๆ ในปริมาณที่มากพอที่จะป้องกันอาชญากรรมต่าง ๆ บนถนนได้

ซึ่งการจะให้ผู้ใช้บริเวณอย่างต่อเนื่องนั้น อาจจะต้องพยายามสร้างกิจกรรม (Activity) ให้เกิดขึ้น ซึ่งจะทำได้คนมาใช้สอยกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดึงคนมาใช้ร่วมกัน ได้แก่ ร้านค้า เป็นต้น ซึ่งอาจจะมีจำนวนที่ดีพอสมควร นอกจากนี้คนดูและร้านค้าหรือพ่อค้าขายอื่น ๆ ก็เป็นผู้มีบทบาทสำคัญต่อความปลอดภัย เพราะเขาจะเป็นคนเฝ้ามองที่มีคุณภาพ เพราะ

สามารถตัดโอกาสของคนร้ายที่จะกระทำผิดได้ ซึ่งข้อพิจารณาดังกล่าวข้างต้นนับว่ามีประโยชน์มากในการแก้ไขปัญหของพื้นที่ศึกษาด้านภูมิทัศน์ได้เป็นอย่างดี

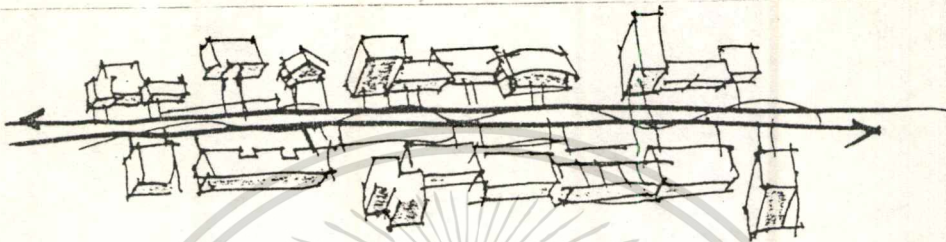
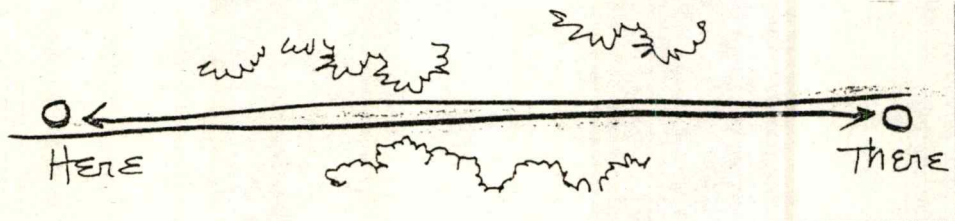
(3) อนุรักษ์สิ่งปลูกสร้างด้านประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมริมน้ำ

จากผลการออกสำรวจและศึกษาข้อมูล สามารถรู้ปัญหาและข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นกับแหล่งวัฒนธรรมของพื้นที่ศึกษา อันเนื่องจากการพัฒนาความเป็นเมือง ซึ่งสามารถเสนอแนะแนวทางได้ดังนี้

- พื้นฟูสภาพแวดล้อมของคลองแสนแสบ โดยเฉพาะปัญหาน้ำเสียและแหล่งเสื่อมโทรมรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างที่รกร้าง อาศัยอำนาจทางกฎหมายและนโยบายที่ชัดเจน เช่น แผนพัฒนาชุมชนพักอาศัยริมคลอง, กำหนดมาตรการควบคุมสิ่งปลูกสร้าง, แนวอาคาร, การมใช้ที่ดินและกิจกรรมที่เหมาะสม
- ดำเนินถึงความเชื่อมโยงของที่โล่งว่างตามแนวลำคลองแสนแสบ ได้แก่ วัด สถานที่ราชการ, โรงเรียน, ที่ว่างเอกชนที่กำลังพัฒนา โดยให้ความสำคัญของผู้สัญจรทางเท้า, สถานที่พักผ่อนหย่อนใจริมน้ำสาธารณะ
- ปรับปรุงทัศนคติในการพัฒนาพื้นที่ริมคลอง ดำเนินถึง คุณค่าของทรัพยากรทางธรรมชาติ และวัฒนธรรมที่มีอยู่แล้วของชุมชนเมืองให้มากขึ้น ซึ่งจะมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่อย่านธุรกิจการค้า บริเวณพื้นที่ศึกษาในอนาคต เช่น กำหนดที่ว่างด้านหลังของห้างสรรพสินค้า ซึ่งปัจจุบันเป็นบริเวณจอดรถ ปรับปรุงเป็นร้านค้า, พักผ่อนหย่อนใจริมน้ำ และจุดชมวิว สามารถสร้างจิตสำนึกที่ดีและเห็นคุณค่าทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่
- ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมอันเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมดั้งเดิม เช่น ประเพณี เทศกาลต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษาตามแนวลำคลองแสนแสบ และสิ่งปลูกสร้างที่สะท้อนให้เห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ บริเวณถนนรามคำแหง ได้แก่ อนุสาวรีย์พ่อขุนรามคำแหง, วัดและมัสยิดตามแนวคลองแสนแสบ

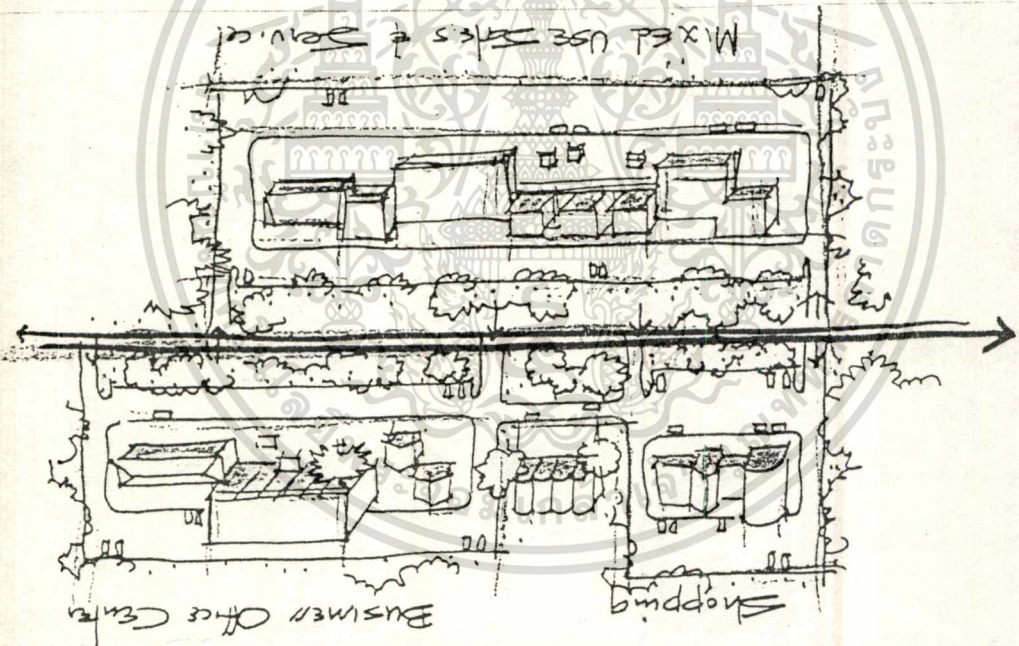
5.5 ตัวอย่างแนวทางการวางผังและออกแบบภูมิทัศน์พื้นที่ศึกษา

ภาพที่ 12



Mixed Commercial and Residential

Mixed Uses & Services

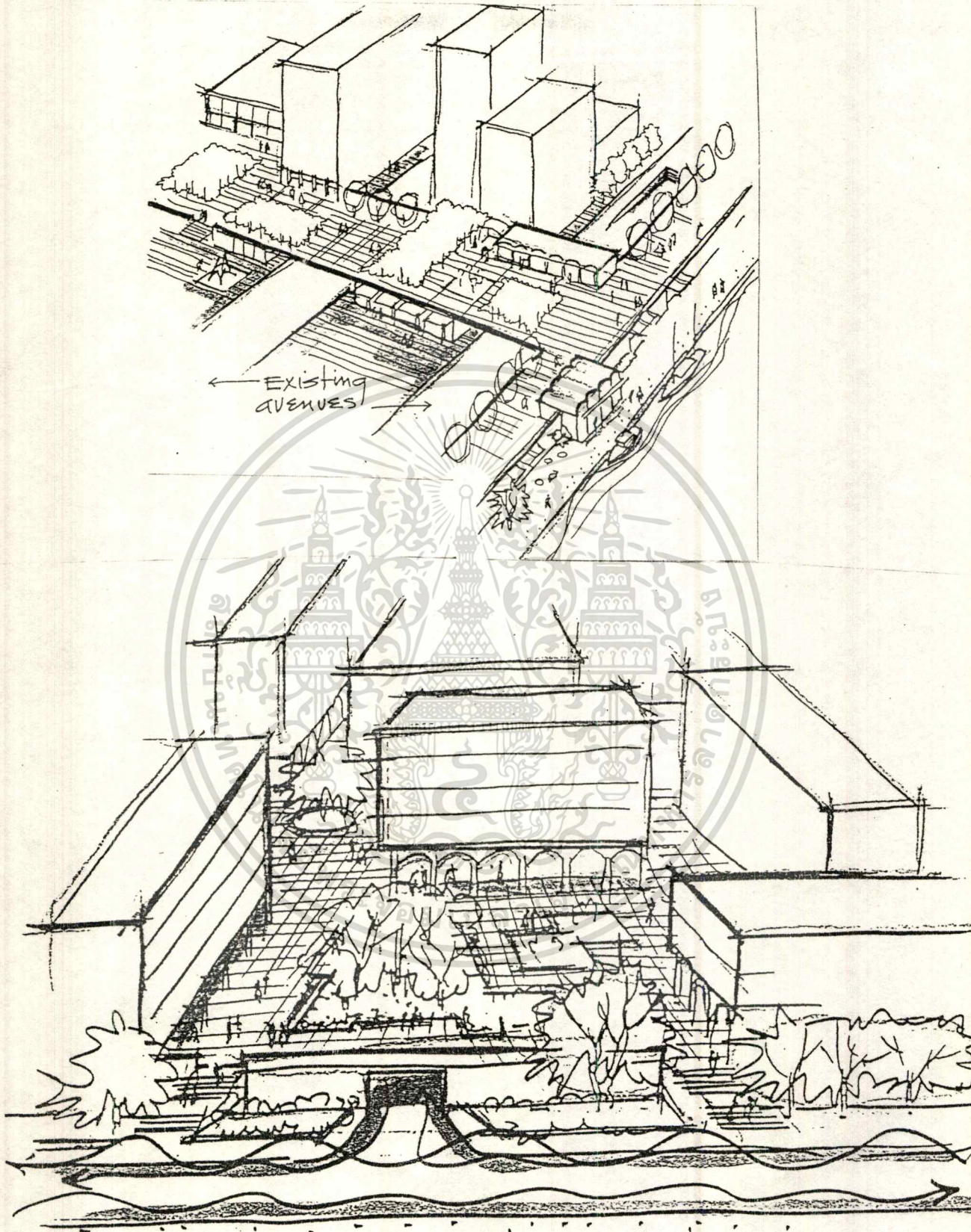


แสดง การวางแผนระยะยาวเพื่อแก้ไขปัญหาการเติบโตของย่านการค้าตามแนวถนน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาจราจรและสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ จำเป็นที่จะต้องวางนโยบายและมาตรการ ทางด้านกฎหมาย เพื่อควบคุมการใช้ที่ดินอันจะทำให้มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นด้วย

ที่มา : Garden Cities 21 หน้า 141

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 13

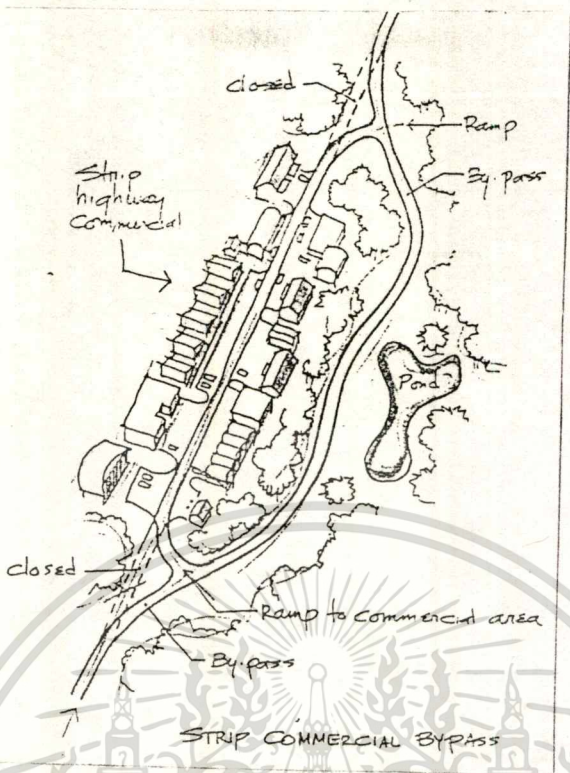


แสดง การเชื่อมโยงทางเดินเท้าบริเวณถนนสายหลักกับลำคลอง โดยการยกระดับทางเท้า, บริเวณพัก

ผ่อนหย่อนใจ (Plaza) ติดต่อกับร้านค้า, สำนักงาน, อพาร์เมนท์ ส่วนบริเวณชั้น ล่างเป็นที่จอดรถ

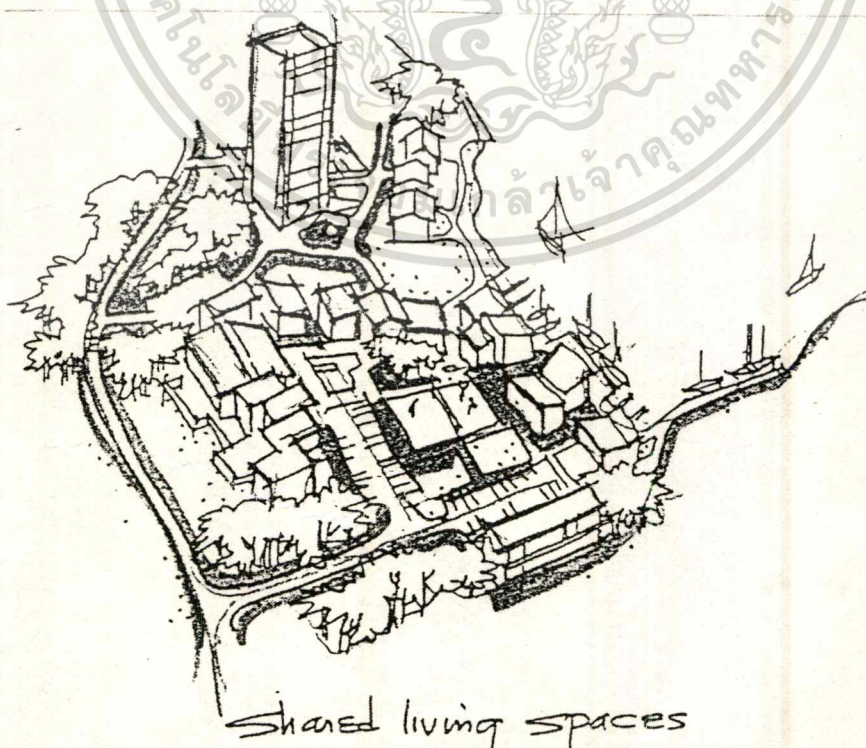
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ที่มา : Garden Cities 21 หน้า 92,93
ไม่ว่ากรรมใดฯทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 14

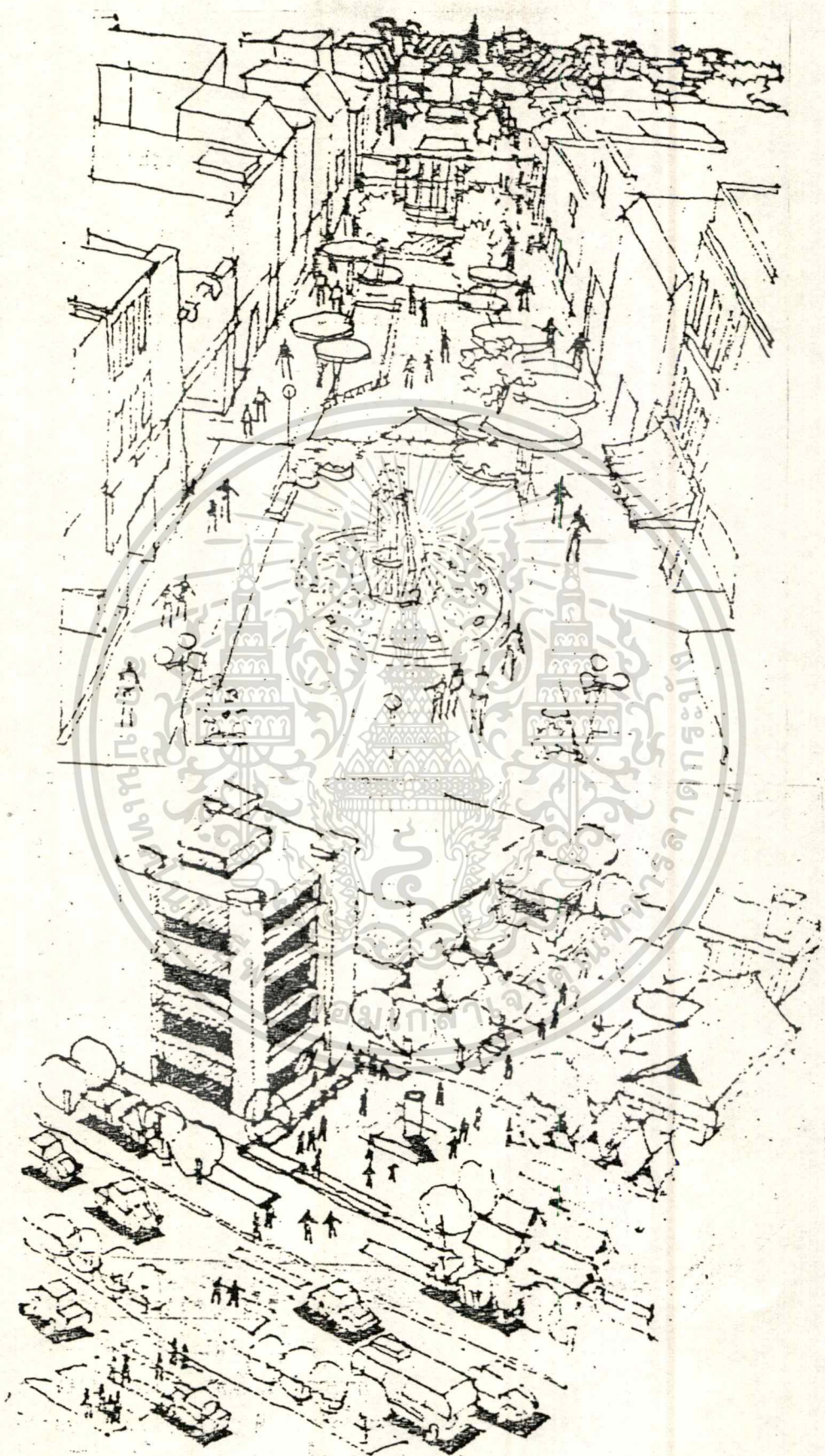


แสดง การตัดถนนเลี้ยวเมือง (Bypass) บริเวณย่านการค้า Strip commercial โดยการตัดถนนใหม่ มีต้นไม้เป็นแนวกันชนสามารถลดความแออัดของรถยนต์

ภาพที่ 15

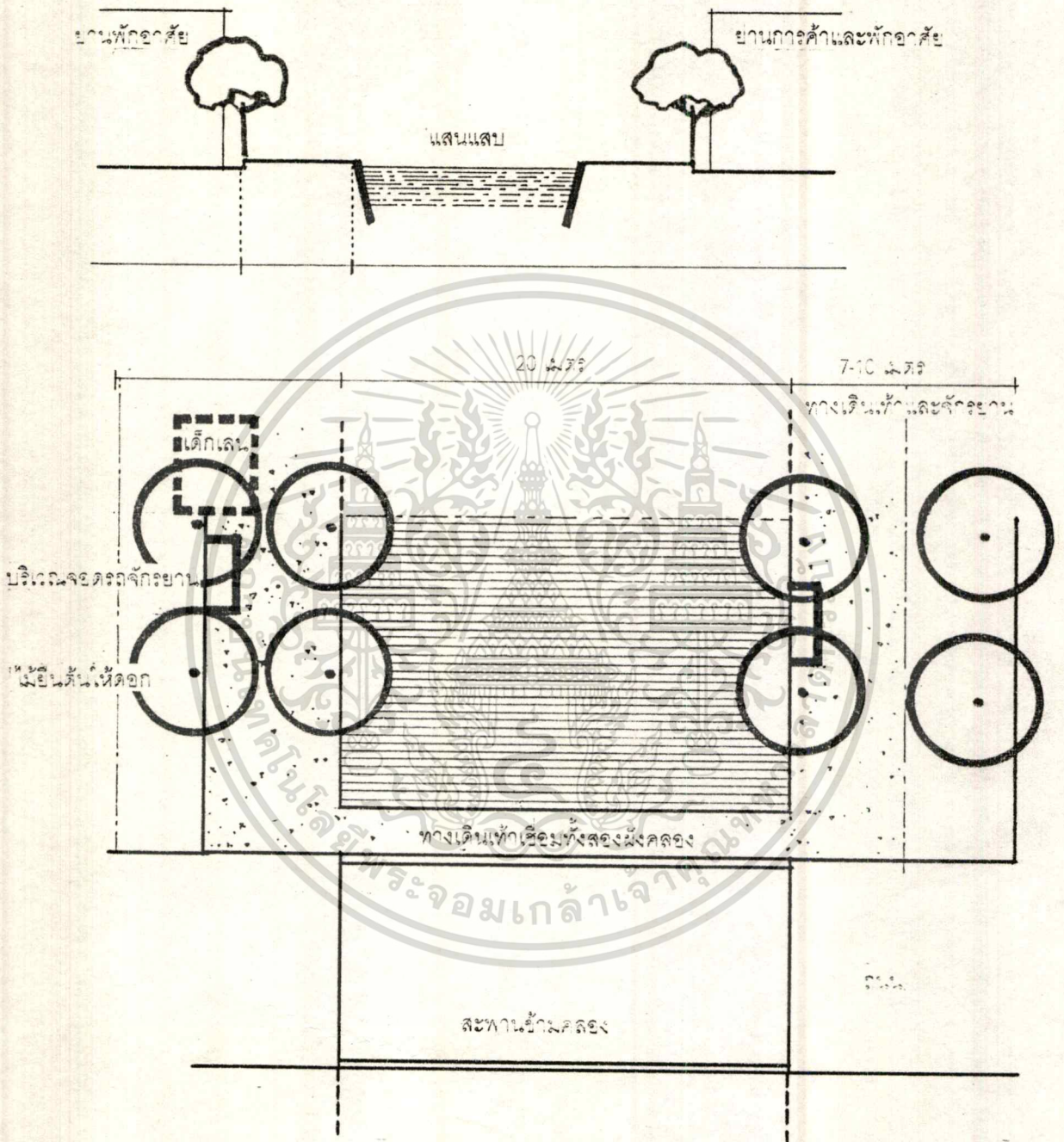


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
แสดง การกันพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ ได้แก่ บริเวณจอดรถ สวนสาธารณะ, สนามกีฬา เพื่อ
ความสะดวกและน่าอยู่อาศัยของชุมชนพักอาศัย โดยวิธี Shared Living Space, Clustering.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ทางเดินเท้าเต็มรูป และองค์ประกอบ Street Furniture
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

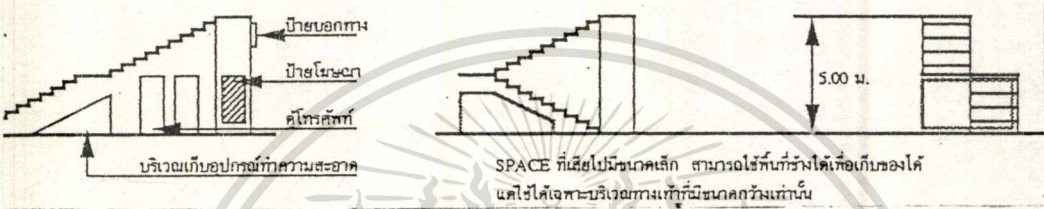
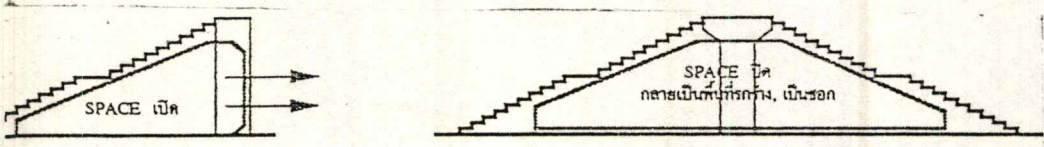
ภาพที่ 18



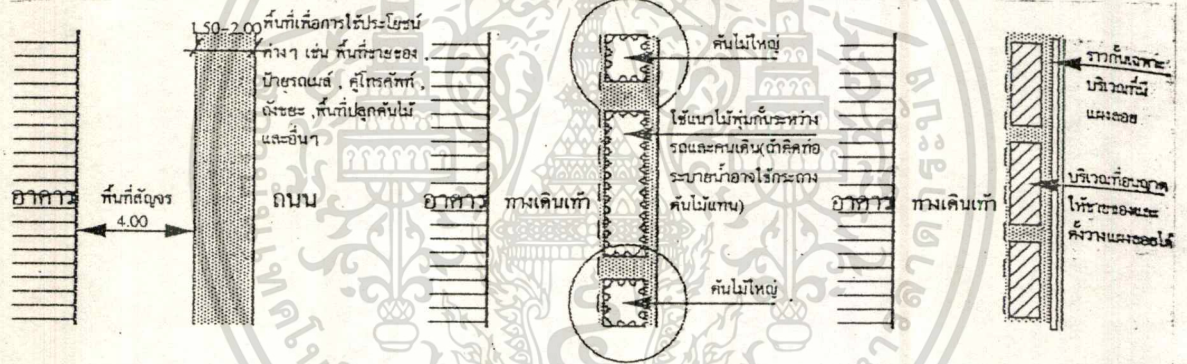
แสดงแผนการสัญจรทางเท้าตามแนวคลองแอสฟัลต์ ซึ่งเชื่อม โยงย่านการค้า และพักผ่อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพ 19



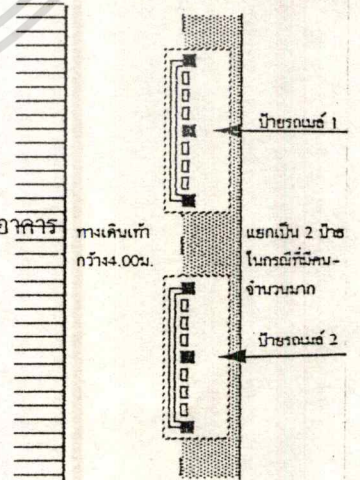
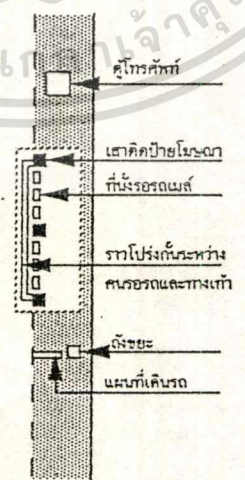
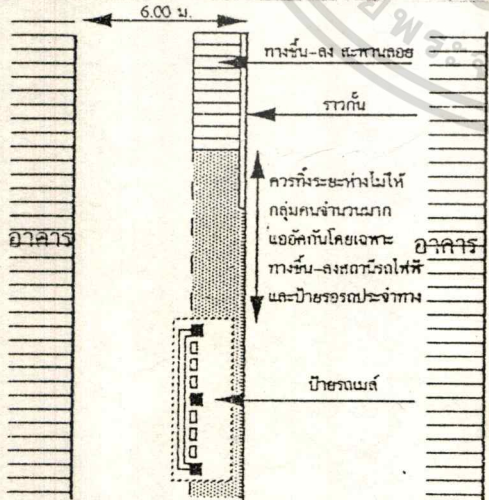
การศึกษาการใช้พื้นที่ใต้บันไดสะพานลอยทางข้าม



แนวความคิดการใช้พื้นที่ทางเท้า

แนวความคิดในการปลูกต้นไม้

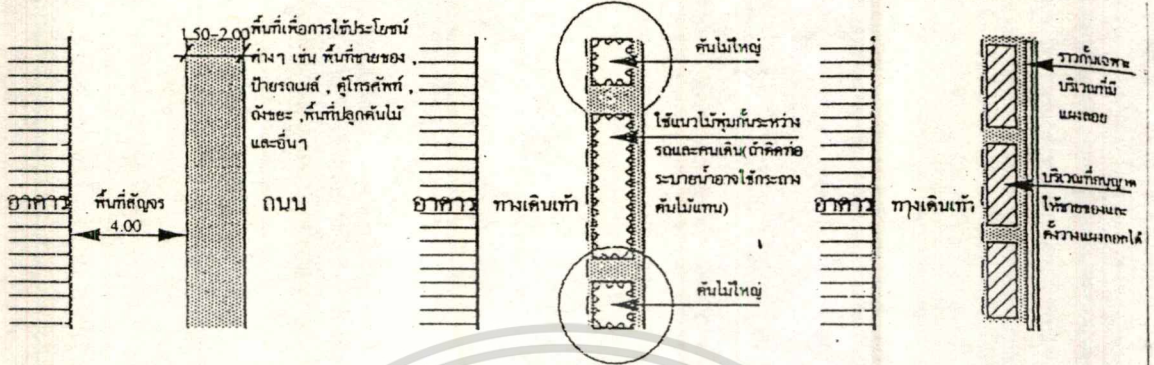
แนวความคิดในการจัดวางพื้นที่ชายของ



แนวความคิดในการจัดวางทางขึ้น-ลงสะพานลอยคนข้าม และป้ายรถเมล์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

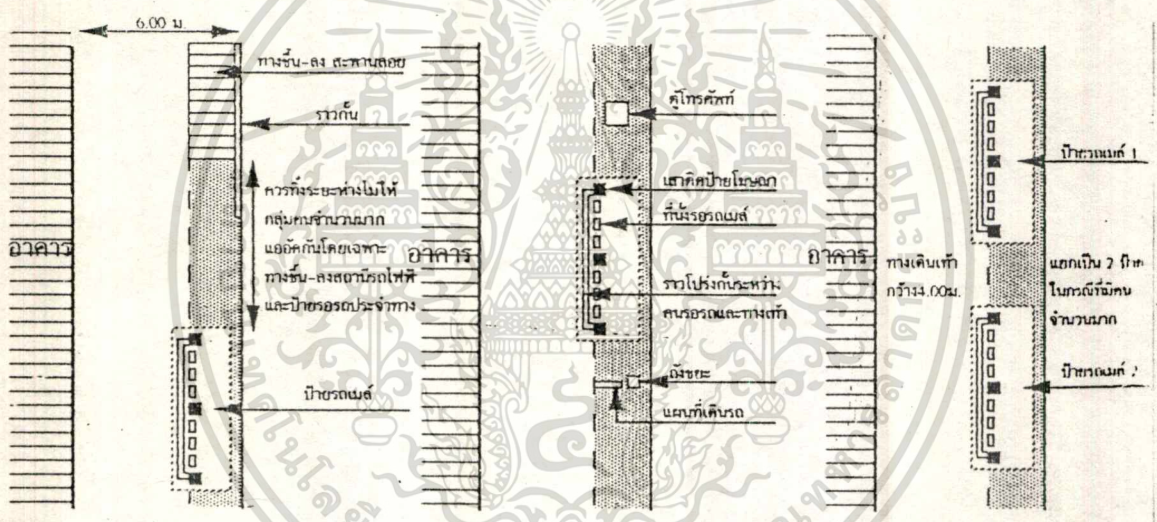
ภาพที่ 19 (ต่อ)



แนวความคิดการใช้พื้นที่ทางเท้า

แนวความคิดในการปลูกต้นไม้

แนวความคิดในการจัดวางพื้นที่ชายของ



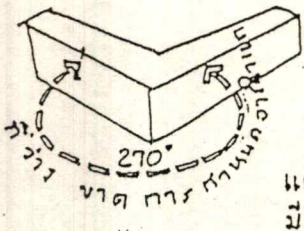
แนวความคิดในการจัดวางทางขึ้น-ลงสะพานลอยคนข้าม และป้ายรถเมล์

แสดงแนวความคิดในการใช้พื้นที่ทางเท้า, ปลูกต้นไม้, จัดวาง พื้นที่ชายของการใช้พื้นที่ได้บันได

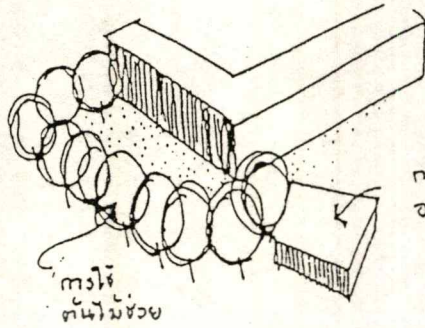
สะพานลอยทางข้าม, การจัดวางทางขึ้นลงสะพานลอยคนข้าม และป้ายรถเมล์

ที่มา : การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตคลองเตย หน้า 10-10

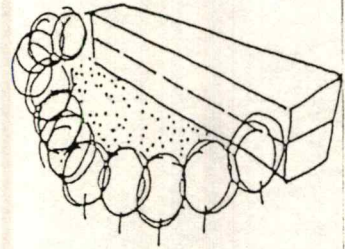
ภาพที่ 20



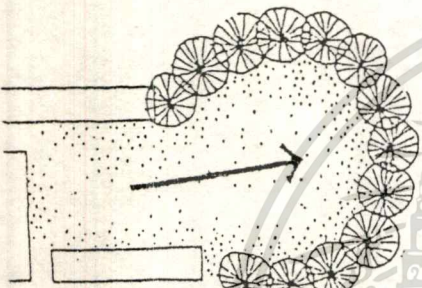
แต่ทำไม่ได้โดย



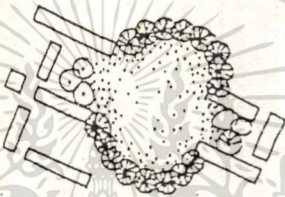
การเพิ่ม
อาคาร



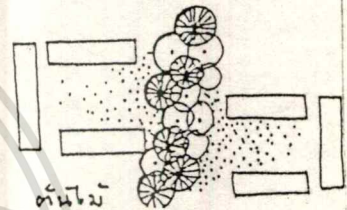
การใช้ต้นไม้ช่วย



การใช้ต้นไม้ช่วยขยาย อารมณ์ทาง



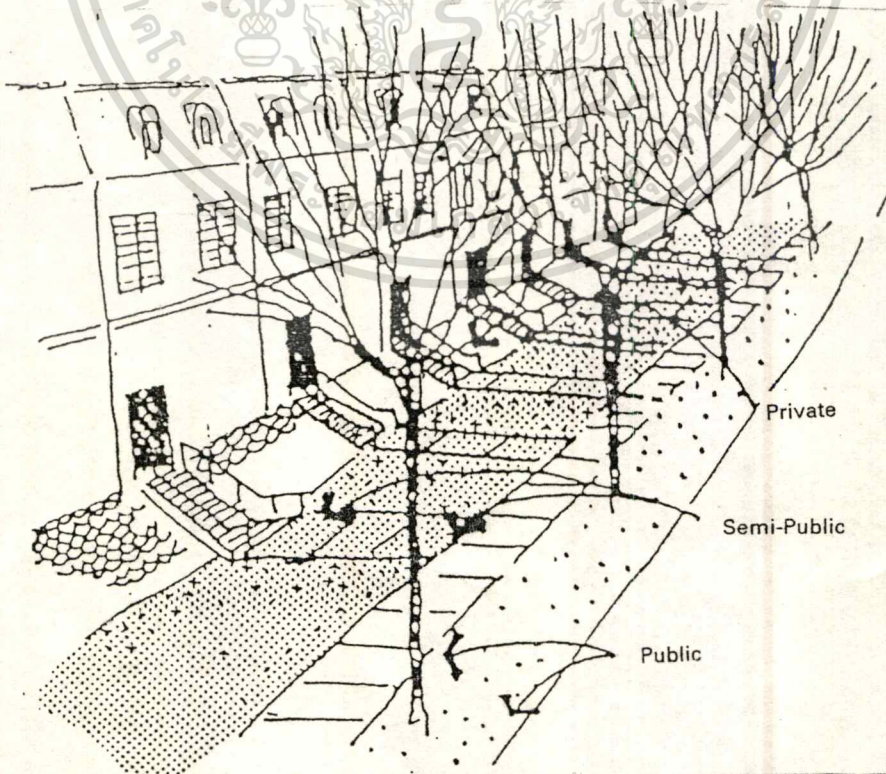
ต้นไม้กำหนด COMMON
SPACE และ ความเป็นส่วนตัว



ต้นไม้
ช่วยแบ่งกลุ่ม

การใช้ต้นไม้ช่วยในการกำหนดอาณาเขตและแบ่งกลุ่ม

ภาพที่ 21



Private

Semi-Public

Public

เอกสารนี้เป็นเอกสารแสดงการออกแบบการแบ่งลำดับของอาณาเขตการครอบครองโดยใช้พื้นผิว (Texture) ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณย่านธุรกิจการค้า เขตบางกะปิ ซึ่งกำลังมีแนวโน้มในการพัฒนาสูง ดังนั้นจึงได้วางแผนภูมิทัศน์เพื่อแก้ไขข้อผิดพลาด และเพิ่มคุณค่าด้านภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อมจำเป็นที่จะต้องวางแผนโดยเร่งด่วนในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมบริเวณย่านการค้าของพื้นที่ศึกษา ทำการศึกษาตั้งแต่ปัญหาพื้นฐานของบริเวณย่านการค้าโดยทั่ว ๆ ไป เพื่อให้เข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง และหาแนวทางการแก้ไขและป้องกันปัญหาเหล่านั้นที่จะเกิดขึ้นอีกในอนาคต

6.1 ผลที่ได้จากการศึกษา

6.1.1 ลักษณะและปัญหาทั่วไปบริเวณย่านธุรกิจการค้า พบว่าสาเหตุสำคัญคือการเพิ่มขึ้นของประชากรในชุมชนเมือง โดยเฉพาะบริเวณใกล้เคียงย่านการค้าเกิดความแออัดของชุมชนขาดพื้นที่เปิดโล่ง (Urban Space) สาธารณะ เนื่องจากการเติบโตโดยหวังผลประโยชน์ตอบแทนของเศรษฐกิจเป็นหลักมากกว่าคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่ดีและความสะดวกสบายของชุมชน จึงทำให้เกิดปัญหาในด้านการให้บริการต่าง ๆ ไม่เพียงพอ เช่น ปัญหาการจราจร, ปัญหาการรुकล้ำพื้นที่สาธารณะ, ปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม, ปัญหาหาบเร่แผงลอย, ขาดแคลนพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งการแก้ไขปัญหาเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้น เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น ต้นเหตุของปัญหาต่าง ๆ มาจากขาดการวางแผนล่วงหน้า เพื่อจัดเตรียมพื้นที่ว่างสาธารณะไว้รองรับการขยายตัวของชุมชนเมืองในอดีต

6.1.2 แนวทางการแก้ไขปัญหา บริเวณย่านธุรกิจการค้าพื้นที่ศึกษานับว่าเป็นแหล่งที่มีการเคลื่อนที่ของประชาชนสูง ก่อให้เกิดผลกระทบในด้านต่าง ๆ มากมาย รวมทั้งยังขาดการนำทรัพยากรซึ่งแต่ละชุมชนมีลักษณะเฉพาะตัวแตกต่างกันไป เช่น คลองแสนแสบ, ชุมชนริมน้ำ, วัดและมัลลียิต, ทัศนียภาพตามแนวลำคลอง, สถานที่พักผ่อนหย่อนใจของรัฐ เพื่อประโยชน์ในการจัดทำแผนโครงสร้างสิ่งแวดล้อมภูมิทัศน์ให้เหมาะสมทั้งทางด้านประโยชน์ใช้

สอยและความสวยงามของสภาพแวดล้อมธรรมชาติ อันเป็นผลให้ย่านธุรกิจการค้าได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากขึ้นด้วย จากการศึกษาได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาข้อสรุปประเด็นหลักในการกำหนดแนวความคิด และแนวทางพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้าชุมชนบางกะปิ สอดคล้องกับนโยบายและแผนงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง พร้อมทั้งจัดทำกลวิธีในการกำหนดมาตรการการจัดภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา และระยะเวลาดำเนินการให้เป็นไปตามแผน

6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงบริเวณพื้นที่ศึกษา

6.2.1 ที่ว่างที่เป็นเส้นทางสัญจรมีความสำคัญมากในการส่งเสริมการพัฒนาที่ดิน ควรที่จะให้ความสำคัญสำหรับคนเดินเท้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสะดวกสบาย เช่น จัดทางเดินทะเลือบลิค, ทางเดินเท้าเต็มรูป, จัดระบบทางเดินเท้า, ทางเดินเท้าตามแนวลำคลองแสนแสบ โดยการเชื่อมโยงกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณย่านธุรกิจการค้ากับการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

6.2.2 จัดระเบียบการใช้ที่ดินตามแนวลำคลองแสนแสบ เพื่อให้มีที่ว่างสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ โดยกำหนดมาตรการด้านกฎหมายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และปรับปรุงทัศนคติในการพัฒนาพื้นที่ริมคลองให้คำนึงถึงคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติ และวัฒนธรรมที่มีอยู่แล้วของชุมชนเมืองบริเวณพื้นที่ศึกษา

6.2.3 ปรับปรุงผังการใช้ที่ดินย่านการค้า และพักอาศัยตามแนวถนนรวมค่าแห่งในระยะยาว โดยกำหนดระยะถอยร่นจากถนน, F.A.R., B.C.R. เพื่อให้เกิดที่ว่างสาธารณะประโยชน์ส่วนรวมมากขึ้น ได้แก่ สนับสนุนให้เกิดกลุ่มอาคาร, พัฒนาทางเดินเท้าภายในย่านการค้า, จัดระเบียบกิจกรรมเพื่อการค้าบริเวณถนน, จัดภูมิทัศน์ให้ร่มรื่นและทัศนภาพที่ดีเกิดบรรยากาศใหม่ ๆ ทางด้านการค้า

6.2.4 การดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณย่านธุรกิจการค้าชุมชนบางกะปิ สำนักงานเขตควรจะเป็นผู้จัดทำโครงการ โดยหาข้อมูลและหนดโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการเสนอต่อสาธารณะ ชี้แจงให้เห็นความจำเป็นและผลตอบแทนที่ทุกคนจะได้รับหลังการพัฒนา โดยการจัดระยะเวลาของการพัฒนาเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ระยะสั้น (0-5 ปี)

การได้มาซึ่งพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือฟื้นฟูสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์ อาจได้มาจากบริเวณที่ถูกรื้อถอน, ที่สาธารณะเดิม, กการจัดซื้อหรือบริจาค และประสานผลประโยชน์ระหว่างรัฐ และเอกชน พื้นที่ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินขัดแย้งกับข้อกำหนดหรือก่อเหตุเดือดร้อนด้านภูมิทัศน์, พื้นที่ว่างภายในหน่วยงานของรัฐและสถาบันการศึกษาระยะยาว (5-10 ปี) พิจารณาถึงการพัฒนาเครื่องมือที่จะนำไปแผนพัฒนาภูมิทัศน์บรรลุโดยเฉพาะกฎหมายจัดรูปที่ดินใหม่, จัดทำผังเฉพาะกำหนดการใช้ที่ดินย่านธุรกิจการค้าให้แน่นอนเพื่อควบคุมการขยายตัวจัดเตรียมที่ว่างเพื่อการค้าโดยศึกษาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา

6.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคต

จากการศึกษาเพื่อพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ย่านธุรกิจการค้า เป็นการหาแนวทางและวิธีการที่จะให้ได้มาซึ่งพื้นที่สาธารณะสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ รวมทั้งเห็นคุณค่าของทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปในชุมชน ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาในรายละเอียดของพื้นที่เพื่อกำหนดเป็นย่านพิเศษ (Special Zoning District) ส่งเสริมสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ศึกษาให้สวยงามและเหมาะสมต่อการให้สอดคล้องไปในอนาคต

บรรณานุกรม

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว โดยภาควิชา
ภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- ชูศักดิ์ ชินะโรจน์, “แนวทางการจัดทาสวนสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2537
- นโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, สำนัก กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลกระทบและ
การจัดการสิ่งแวดล้อมมลพิษและอากาศ และเสียงจากโครงการคมนาคมขนส่งทาง
บก.
- ปลัดกรุงเทพมหานคร, สำนัก กองผังเมือง มาตรการทางผังเมืองของกรุงเทพมหานคร
และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง, 2532.
- ปลัดกรุงเทพมหานคร, สำนัก กองผังเมือง การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขต
คลองเตย โดยภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลง
กรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- ปลัดกรุงเทพมหานคร, สำนัก กองผังเมือง การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขต
ราชบุรณะ โดยภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- ปลัดกรุงเทพมหานคร, สำนัก กองผังเมือง โครงการจัดหาและพัฒนาสวนสาธารณะริม
แม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลอง, 2530.
- พีรวรรณ พงศ์ไพบุลย์, “แนวทางการจัดเตรียมสวนสาธารณะระดับชุมชน ระดับเขตหรือ
ย่าน และระดับเมือง กรณีศึกษาผังเมืองรวมเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี” วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย สถาบัน
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2538.
- วิสารท ประภาสวัต, “การจัดระเบียบที่ว่างสาธารณะศูนย์กลางชุมชนเมือง สมุทร
ปราการ” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชาออกแบบ
ชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุขุมาล สุคติ, “แนวความคิดในการวางแผนและเกณฑ์ในการออกแบบระบบที่พักผ่อนหย่อนใจ สำหรับเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาแนวคลองสาน” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2531
- อมรรัตน์ กฤตยณวัช, “การศึกษาเพื่อการวางแผนทางจัดหาสวนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ในแง่ผังเมือง” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.
- สำนักพัฒนาเมือง, ศูนย์ว่าด้วยเรื่องการจัดถิ่นฐานมนุษย์แห่งสหประชาชาติ สำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ, คู่มือคำแนะนำการวางแผนพัฒนาเทศบาล สาขาเศรษฐกิจและคู่มือคำแนะนำการวางแผนสาขาการพัฒนากายภาพและสิ่งแวดล้อม, 2531.
- สิ่งแวดล้อม’ 36, ประชาชนต้องมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อม เอกสารประกอบสัมมนาการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ครั้งที่ 4, 2536. 2535.
- อมรรัตน์ กฤตยณวัช, “การศึกษาเพื่อการวางแผนทางจัดหาสวนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ในแง่ผังเมือง” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.
- Gold, Seymour M. Recreation Planning and Design. United State of America: Mc. Graw-Hill Inc., 1980.
- Goodman, William I. Principle and Practice of urban Planning 4th ed. Washington D.C.: The International City Manager’s Association, 1968.
- Hackett, Brian. Landscape Planning an Introduction to Theory and Practice New Castle, Eng.: Oriel Press, 1971.

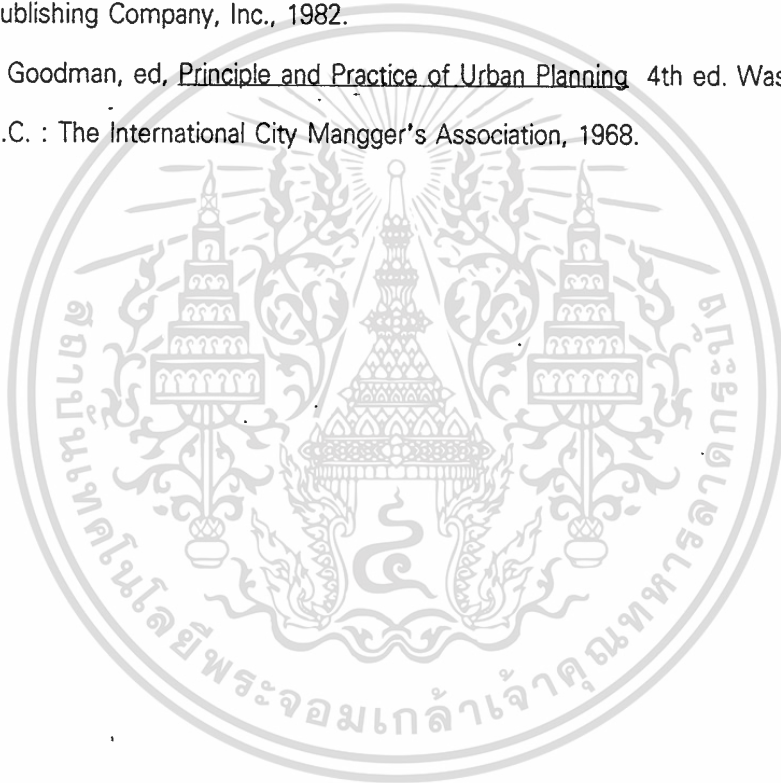
บรรณานุกรม (ต่อ)

John Ormsbe Simonds. Garden Cities 21. United State of America : Mc Grow-Hill Inc., 1994.

Kevin Lynch. City Sense and city design. The MIT press : Tridib Banerjee and Michael South worth adited., 1990.

Laurence Stephan Cutler, Sherrie Stephens cutler. Recycling Cities for People. CBI Publishing Company, Inc., 1982.

William I. Goodman, ed, Principle and Practice of Urban Planning 4th ed. Washington C.C. : The International City Mangger's Association, 1968.



ประวัติผู้เขียน

ชื่อผู้เขียน	นายอภิชาติ ใจแก้ว
วัน เดือน ปีเกิด	วันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2505
สถานที่เกิด	อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา
วุฒิการศึกษาระดับปริญญาตรี	เทคโนโลยีการเกษตรบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีภูมิทัศน์
สถานที่สำเร็จการศึกษา	สถาบันเทคโนโลยีการเกษตรแม่โจ้ จ.เชียงใหม่
ปีที่สำเร็จการศึกษา	2528
รางวัลหรือทุนที่เคยได้รับ	ทุนอุดหนุนการวิจัย สจล.

