

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมเก่าจังหวัดนครราชสีมา
CENTRAL BUSINESS DISTRICT REDEVELOPMENT
NAKORNRAJSIMA



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย

เลขหมู่.....สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เลขทะเบียน.....29086

พ.ศ.2540

วัน, เดือน, ปี.....18 พ.ย. 2540

ISBN 974-622-034-9

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

CENTRAL BUSINESS DISTRICT REDEVELOPMENT
NAKORNRAJSIMA



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING IN URBAN AND
ENVIRONMENT PLANNING
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

1997

ISBN 974-622-034-9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การปรับปรุงย่านพานิชยกรรมเก่าจังหวัดนครราชสีมา
นักศึกษา	นางสาวอัญชลี ชาติวิวัฒนาการ
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ดร. นพดล สหชัยเสรี
ระดับการศึกษา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
ภาควิชา	สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
	การวางแผนภาคและเมือง
	คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ.	2540

บทคัดย่อ

จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดหนึ่งในระดับเมืองขนาดกลางของประเทศไทย ที่ได้รับการเลือกเพื่อเป็นตัวอย่างในการทำการศึกษาในกระบวนการออกแบบและวางแผน ในการปรับปรุงย่านการค้าใจกลางเมือง

จากการศึกษาได้มีการพิจารณาถึงทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของปัญหาทั่วไปที่เกิดขึ้นในย่านการค้า และจากนั้นได้ทำการวิเคราะห์ถึงข้อมูลต่างๆของการพัฒนาเมืองแล้วพบว่า ประเด็นหลักที่ทำให้เกิดปัญหาแยกออกเป็น 3 ประเด็นปัญหาคือ ปัญหาสภาพอาคารและสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม ปัญหาที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน และปัญหาระบบทางเท้า ดังนั้น วิธีหนึ่งที่จะแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ คือ การปรับปรุงพื้นที่โดยใช้ขบวนการ Redevelopment ซึ่งประกอบไปด้วยการปรับปรุงพื้นที่ในบริเวณอาคารที่ยังใช้งานได้ (Conservation) , การปรับปรุงอาคารโดยการเปลี่ยนแปลงอาคาร (Rehabilitation) และการรื้ออาคารในบริเวณที่เสื่อมโทรมและไม่เหมาะสม (Clearance)

จากการดำเนินการแก้ปัญหาในย่านการค้าปลีกที่เหมาะสมในปัจจุบันนั้นจะต้องประกอบด้วยวิธีการวิจัย ซึ่งเป็นการหาข้อเท็จจริงในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุงควรคำนึงเกี่ยวกับ 2 วิธีการคือ วิธีการในเชิงปริมาณ นับเป็นการหาข้อเท็จจริงโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสำรวจ และการทำแบบสอบถามและวิธีการในเชิงคุณภาพ ซึ่งจะใช้วิธีการในการสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์ การจัดทำแผนที่ และการจัดการประชุมสัมมนา โดยจะใช้วิธีการทางคุณภาพก่อนเพื่อสร้างสมมติฐาน และใช้วิธีการในเชิงปริมาณ มาช่วยทดสอบและย้ำความเชื่อถือได้ของ

สมมุติฐานในข้างต้น

ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆในพื้นที่ศึกษาพบว่าสาเหตุที่สำคัญที่มีผลต่อการออกแบบสภาพแวดล้อม และเป็นต้นเหตุของปัญหาแยกออกเป็น 3 ประเด็นหลัก คือระบบการใช้งาน ระบบการจราจรและทางสัญจร และสภาพอาคารและสภาพแวดล้อม โดยได้มีการแก้ไขความบกพร่องและมีเกณฑ์ในการออกแบบปรับปรุงแก้ไขลักษณะทางกายภาพของเมืองดังกล่าวด้วย

ดังนั้นโครงการนี้จึงได้ทำการเสนอแนะแนวทางการวางแผนปรับปรุงและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาในย่านการค้าอัมพวาจตุรพักตรพิมานนครราชสีมา โดยเน้นการปรับปรุงทางด้านกายภาพและยึดหลักในการปรับปรุง 5 ประการคือ หนึ่งการเข้าถึงร้านค้าได้โดยสะดวก สองการส่งเสริมความสะดวกสบายในการเดิน สามการจัดระเบียบกิจกรรมในพื้นที่ย่านการค้า สี่การเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรในย่าน ห้าความเรียบร้อย

ผลของการปรับปรุงบริเวณที่ศึกษาจะทำให้ย่านการค้าอัมพวาจตุรพักตรพิมานนครราชสีมาอยู่ทั่วไปมารวมกันเป็นกลุ่ม ทำให้ศูนย์การค้าปลีกของเมืองมีขนาดเล็กลงเหมาะในการเดินได้ทั่วถึงทั้งโครงการ โครงการนี้จึงจัดเป็นตัวอย่างในการปรับปรุงย่านการค้าของเมืองอื่นที่มีสภาพคล้ายคลึงกัน รวมทั้งเป็นโครงการเพื่อส่วนรวมที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ดีอีกด้วย

Title Central Business District Redevelopment
Nakornrajsima

Student MissAn-Chalee Chatvivuttanakran

Thesis Advisor Dr. Noppadol Sahachisaree

Level of Study Master of Urban and Regional Planning
in Urban and Environment Planning

Department Urban and Regional Planning,
Faculty of Architecture,
King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang

Year 1997

ABSTRACT

This research utilizes the Asadang commercial area, a rural town center of Nakhon Rachasima Province, as a case study toward the revitalization of a decaying rural township. It aims to explore the sources of physical dilapidation of this aged commercial community, and to derive a solution of design guidelines to the existing problems, physically and spatially.

The study first explored the relevant literature to establish a theoretical framework, followed by a reconnaissance survey to formulate the research design. The preliminary inquiry found that existing physical problems were centered around three major issues--the incompatibility of built environment, the insufficiency of on- and off-street parking, and the unsuitability of sidewalk design. The study applies an integrated redevelopment approach which comprises of conservation, rehabilitation, and clearance models to plan the revitalization of the Asadang rural township.

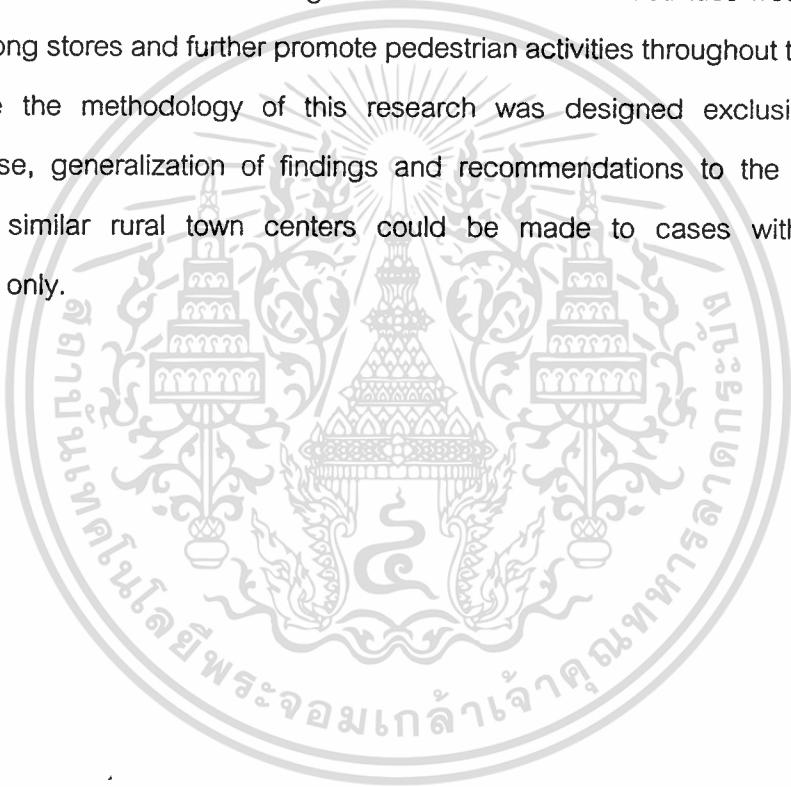
Both quantitative and qualitative methods were applied in the data collecting and analyzing processes. It utilizes an integration of techniques, namely structured interview, indepth interview, field observation and field mapping, and user brain-storming seminar to reveal potential remedies to the physical problems.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อ III: ศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Research data were analyzed toward the answer of three issues: the utilization of spatial functions, the traffic networks vis-a-vis the flow of pedestrians, and betterment of the built-environment. Criteria for physical improvement set within the existing socio-cultural context were finally suggested according to the research findings.

The research outcome suggested that physical features of the township could be elevated by means of a suitable accessibility, an improved pedestrian network, enhancement of safety measures, and the improvement of physical tidiness. In addition, the study recommended that the reorganization of commercial activities would minimize distance among stores and further promote pedestrian activities throughout the mall.

Since the methodology of this research was designed exclusively for the Asadang case, generalization of findings and recommendations to the revitalization activities of similar rural town centers could be made to cases with contextual resemblance only.



กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงลงได้ ด้วยความกรุณาอย่างที่สุดจาก อาจารย์ ดร.นพดล สหชัยเสรี ซึ่งเป็นผู้คอยสั่งสอน ชี้แนะแนวทาง ให้คำปรึกษาและให้กำลังใจในการจัดทำแกไขापเจ้าตลอดมา

รวมทั้งได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานราชการในจังหวัดนครราชสีมา ที่เอื้อเฟื้อทางด้าน ข้อมูลและแผนที่ด้วยดีตลอดมา ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

และที่ลืมเสียมิได้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ครู อาจารย์ทุกท่าน ที่เคารพรัก โดยเฉพาะ

คุณ พีระศักดิ์ อรุณวรรณ บริษัท เกษมกิจ คอนสตรัคชั่น จำกัด

คุณ สุมิตา บริษัท เกษมกิจ คอนสตรัคชั่น จำกัด

คุณ สุณีย์ บริษัท ดีชายนี 111 จำกัด

คุณวินัย ปลั่งพินิจกิจการ ผังเมือง ลาดกระบังฯ

คุณรสจเรช บุรุษชาติ ผังเมือง ลาดกระบังฯ

น้อง สันติ ชาติวิวัฒนาการ

น้องอัจฉรา ขวลิตพร

พี่เอ พี่เหมียว ที่ให้คำปรึกษาตลอดมา ผังเมือง ลาดกระบังฯ

รวมทั้งพี่ๆและน้องๆทุกท่านที่มีได้กล่าวนามในที่นี้ ที่กรุณาให้การสนับสนุนทางด้านกำลังใจและกำลังแรงงานมาตลอดในการทำวิทยานิพนธ์นี้

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่กรุณามอบทุนเพื่อการสนับสนุนการศึกษาในการทำวิจัยครั้งนี้

อัญชลี ชาติวิวัฒนาการ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	XII
สารบัญภาพ.....	XV
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 แนวความคิดในการนำเสนอวิทยานิพนธ์.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	6
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	7
1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น.....	8
1.5 กรอบแห่งทฤษฎี.....	8
1.6 กรอบแห่งการวิจัย.....	8
1.7 ข้อจำกัดในการศึกษา.....	9
1.8 วิธีวิจัยและดำเนินการศึกษา.....	9
1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
2 ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง.....	13
2.1 ลักษณะของศูนย์การค้าใจกลางเมือง.....	13
ลักษณะทั่วไปของเมือง.....	14
ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพทั่วไปของเมือง.....	15
2.2 ปัญหาทั่วไปในย่านศูนย์การค้า.....	15
สาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่ทั่วโลก.....	15

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อ VI ศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
	การสร้างอาคารพาณิชย์ในเขตที่ต่อเนื่องกับกลุ่มร้านค้าเดิม เพื่อการขยายตัว.....18
	การเกิดแหล่งเสื่อมโทรม.....19
2.3	เป้าหมายที่จะได้รับจากการปรับปรุงย่านการค้าปลีก.....19
2.4	แนวทางการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง.....20
	การวางแผนเพื่อปรับปรุงฟื้นฟูเมือง.....21
	แนวทางการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง.....21
	การจัดเตรียมทำแผนของโครงการบูรณะปรับปรุงเมือง โดยการจัดทำขบวนการ URBAN RENEWAL.....25
2.5	ตัวอย่างการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (REDEVELOPMENT) ในต่างประเทศ.....26
	ประเทศฮอลแลนด์.....26
	ประเทศฝรั่งเศส.....27
	ประเทศสหรัฐอเมริกา.....28
	ประเทศสวีเดน.....29
2.6	ข้อควรรู้ในการบูรณะฟื้นฟูเมือง (REDEVELOPMENT) ในเชิงพาณิชย์กรรม.....30
2.7	แนวคิดเกี่ยวกับเมืองใหม่ (NEW TOWN).....31
2.8	การวิเคราะห์อิทธิพลที่มีผลต่อทางด้านเศรษฐกิจของย่านการค้าของเมือง.....34
2.9	แนวคิดและกรอบแห่งทฤษฎี.....34
2.10	สรุป.....37
3	วิธีวิจัย.....39
3.1	ระเบียบวิธีการบูรณะปรับปรุงพื้นที่.....40
	การสัมภาษณ์.....40
	การสอบถามและสำรวจ.....41
	การสังเกตการณ์และการจัดทำแผนที่.....41
	การจัดประชุมสัมมนา.....42

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
สรุป	45
3.2 วิธีการนำสาธารณชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางนโยบาย.....	46
3.3 การประเมินความต้องการในพื้นที่ที่จะปรับปรุงฟื้นฟูเมือง.....	47
3.4 การจัดเตรียมพื้นที่และการปรับปรุง.....	50
3.5 สรุป	51
4 การวิเคราะห์พื้นที่กายภาพ.....	53
4.1 ระบบการใช้งาน.....	54
จำนวนประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่.....	54
ประเภทของการใช้งาน.....	57
4.2 ระบบการจราจรและการสัญจร.....	58
ที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน.....	58
ความสะดวกในการสัญจร.....	58
จำนวนที่จอดรถ.....	63
การขนถ่ายสินค้า.....	67
ปัญหาการละเมิดกฎจราจรของผู้อื่น.....	70
การเก็บค่าจอดรถ.....	71
การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่.....	74
การออกกฎหมายห้ามจอดรถ.....	74
ระบบทางเท้า.....	75
ความกว้างยาวของทางเท้า.....	75
ส่วนประกอบของทางเท้า.....	76
หาบเร่แผงลอย.....	79
การขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า.....	82
ความแข็งแรงของทางเท้า.....	82
ลักษณะการเดินทางของคน.....	85

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อ VIII ศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.3 สถาปัตยกรรมและสภาพแวดล้อม	85
จำนวนร้านค้า	85
ลักษณะร้านค้า	85
การใช้ประโยชน์ภายในอาคารของร้านค้า	86
อายุอาคาร	88
ความสูงของอาคาร	88
วัสดุของอาคาร	91
หลังคาของอาคาร	91
สวนยื่นของอาคาร	94
หน้าต่าง, ประตู	94
สถาปัตยกรรม	94
กรรมสิทธิ์ครอบครอง	95
ประเภทการค้า	97
5 หลักการออกแบบและปรับปรุง	100
5.1 แนวทางการออกแบบอาคารใหม่	101
หลักการออกแบบอาคารร้านค้าใหม่	101
จำนวนพื้นที่เพื่อการค้า	101
ลักษณะร้านค้าที่เหมาะสม	101
การแบ่งกลุ่มและประเภทการค้า	105
ข้อกำหนดอื่นๆ	106
หลักการการออกแบบปรับปรุงร้านค้าเก่า	108
5.2 หลักในการออกแบบที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน	109
จำนวนที่จอดรถ	109
การออกแบบที่จอดรถที่เหมาะสม	109
การออกแบบองค์ประกอบที่ส่งเสริมการจอดรถนอกถนน	113

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5.3 หลักการออกแบบทางเท้า.....	117
ขนาดของทางเดินเท้า.....	117
การส่งเสริมการเดิน.....	120
การปรับปรุงการใช้งานของกิจกรรมบางอย่าง.....	125
5.4 การจัดการ.....	126
การซื้อที่ดิน.....	126
การแลกเปลี่ยนที่ดิน.....	129
การบังคับซื้อหรือเวนคืนที่ดิน.....	131
การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง.....	136
5.5 สรุป.....	139
6 การปรับปรุงพื้นที่ศึกษา.....	141
6.1 การวิเคราะห์ความต้องการปรับปรุงพื้นที่ศึกษาทางกายภาพ.....	142
ระบบการจราจรและการสัญจร.....	142
ระบบทางเท้า.....	144
สภาพอาคารและสภาพแวดล้อม.....	146
จำนวนร้านค้า.....	146
ลักษณะของร้านค้า.....	146
ความสูงของอาคาร.....	146
การแบ่งกรรมสิทธิ์อาคาร.....	146
ประเภทการค้า.....	146
สรุป.....	146
6.2 ข้อเสนอแนะการปรับปรุงพื้นที่ศึกษา.....	148
การออกแบบอาคาร.....	148
ลักษณะร้านค้า.....	148
การแบ่งกลุ่มและประเภทของสินค้า.....	150

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
การแบ่งกลุ่มอาคารและประเภทของอาคาร.....	151
ข้อกำหนดอื่นๆ.....	154
การออกแบบปรับปรุงอาคารเก่า.....	155
การออกแบบที่จอดรถและระบบถนน.....	157
การออกแบบทางเท้า.....	157
ขนาดทางเท้า.....	157
การส่งเสริมการเดิน.....	157
การปรับปรุงการใช้งานบางอย่าง.....	158
การออกแบบปรับปรุงทางเท้าเพื่อการใช้งานเฉพาะอย่างของโครงการ.....	158
ลักษณะทางกายภาพของอาคาร.....	158
STREET FURNITURE.....	159
การจัดการ.....	161
การจัดการความสัมพันธ์ของปัญหาและแก้ปัญหา.....	162
การเข้าถึงร้านค้าโดยสะดวก.....	162
การส่งเสริมความสะดวกสบายในการเดิน.....	163
เพื่อจัดระเบียบการใช้อาคารในย่านการค้า.....	163
เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้สอยย่านการค้า.....	164
ความเรียบร้อยสวยงาม.....	164
บรรณานุกรม.....	174
ภาคผนวก.....	177
แบบสอบถาม 1.....	180
แบบสอบถาม 2.....	187
ประวัติผู้เขียน.....	192

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 การเปรียบเทียบแนวทางการวางแผน ในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง.....	35
2 แสดงสรุปการจัดประเภทของการเก็บรวบรวมข้อมูลแต่ละเครื่องมือ.....	43
3 ตารางแสดงการจัดตัวแปรในการออกแบบสอบถาม.....	45
4 ตารางจำแนกประเภทลักษณะของกิจกรรมออกเป็นช่วงของเวลา.....	56
5 ตารางประเภทของการใช้งาน.....	58
6 ตารางแสดงการสำรวจผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษา โดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับความสะดวกในการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่.....	59
7 ตารางแสดงสาเหตุของปัญหาการจราจรไม่สะดวกที่เกิดขึ้น ในพื้นที่ในย่านการค้า.....	59
8 ตารางแสดงจำนวนที่จอดรถในพื้นที่ศึกษา.....	64
9 ตารางแสดงที่จอดรถในระบบนอกถนน.....	65
10 ตารางแสดงความเพียงพอของที่จอดรถในพื้นที่ศึกษา.....	65
11 ตารางแสดงบริเวณที่จอดรถของผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่ศึกษา.....	65
12 ตารางแสดงเวลาที่ใช้ในการหาที่จอดรถ.....	67
13 ตารางแสดงเวลาที่ใช้ในการจอดรถ.....	67
14 ตารางแสดงความเพียงพอของพื้นที่ขนถ่ายสินค้า.....	69
15 ตารางแสดงการใช้พื้นที่ในการขนถ่ายสินค้า.....	70
16 ตารางแสดงการใช้เวลาขนถ่ายสินค้า.....	70
17 ตารางแสดงความเห็นของผู้ที่มาใช้บริการเกี่ยวกับการเก็บค่าที่จอดรถ.....	72
18 ตารางแสดงความเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถ.....	72
19 ตารางแสดงความเห็นของผู้ที่มาใช้บริการเกี่ยวกับอัตรา.การเก็บค่าจอดรถ.....	73
20 ตารางแสดงความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของผู้ที่มาใช้บริการ.....	73
21 ตารางแสดงความเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับอัตราการเก็บค่าจอดรถ.....	73

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

22	ตารางแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของเจ้าของร้าน.....	73
23	ตารางแสดงการสำรวจจากผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับความกว้างของทาง.....	76
24	ตารางแสดงการสำรวจจากเจ้าของร้านเกี่ยวกับความกว้างของทางเท้า.....	76
25	ตารางการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับส่วนประกอบของทางเท้า.....	79
26	ตารางการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากเจ้าของร้านเกี่ยวกับส่วนประกอบของทางเท้า.....	79
27	ตารางแสดงความคิดเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลการการจราจรติดขัด.....	81
28	ตารางแสดงความคิดเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลทำให้ทางเท้าสกปรก.....	81
29	ตารางแสดงความคิดเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลทำให้ทางเดินเท้าแคบ.....	82
30	ตารางแสดงความคิดเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลทำให้จราจรติดขัด.....	82
31	ตารางแสดงความคิดเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับความแข็งแรงของทางเท้า.....	84
32	ตารางการให้ประโยชน์ภายในอาคารของร้านค้า.....	86
33	ตารางแสดงอายุของอาคาร.....	88
34	ตารางแสดงจำนวนชั้นของอาคาร.....	91
35	ตารางการสำรวจกรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดินในพื้นที่ศึกษา.....	97
36	ตารางแสดงความต้องการความกว้างของทางเท้าจากการเดินทางแบบต่างๆ.....	117

สารบัญภาพ

หน้า

1	ภาพปัญหาการจอดรถบนถนน.....	3
2	ภาพวัสดุและขณะบนทางเท้า.....	3
3	ภาพทางเดินภายในตลาดผ้า.....	4
4	ภาพอาคารเก่าในเมืองที่สร้างด้วยไม้.....	4
5	ภาพอาคารเก่าในเมืองที่สร้างด้วยปูน.....	5
6	ภาพป้ายร้านค้าที่มีทัศนียภาพไม่น่าดู.....	5
7	แผนที่จังหวัดนครราชสีมา แสดงที่ตั้งของโครงการ.....	11
8	แผนที่ทางอากาศ แสดงที่ตั้งของโครงการ.....	12
9	สภาพปัจจุบันบริเวณริมถนนชุมพล.....	55
10	แบบแสดงบริเวณที่จอดรถบริการ.....	61
11	แบบแสดงบริเวณที่จอดรถส่วนตัว.....	62
12	การจอดรถสามล้อรับจ้างในบริเวณริมถนนอัมรินทร์.....	63
13	ภาพร้านค้าที่วางสินค้าล้นทางเดินเท้า.....	66
14	แบบแสดงบริเวณที่ขึ้นลงสินค้า.....	68
15	แบบแสดง STREET FURNITURE.....	77
16	ภาพปัญหาการสัญจรบนทางเท้า.....	78
17	แบบแสดงบริเวณทางเท้าที่มีการวางสินค้าล้นทางเดินเท้า.....	80
18	แบบแสดงบริเวณทางเท้าที่ไม่มีความปลอดภัย.....	83
19	แบบแสดงประเภทของอาคาร.....	87
20	แบบแสดงอายุของอาคาร.....	89
21	ภาพสภาพอาคารเก่าหลังคาทรงปั้นหยา.....	90
22	แบบแสดงความสูงของอาคาร.....	92
23	ภาพสภาพอาคารเก่าหลังคาทรงจั่ว.....	93

24	แบบแสดงประเภทของกรรมสิทธิ์.....	96
25	แบบแสดงประเภทของร้านค้า.....	99
26	ภาพแสดงการจัดที่จอดรถ.....	112
27	ภาพแสดงการจัดที่จอดรถเพื่อให้ได้ร่วมเงา.....	114
28	ภาพแสดงการจัดที่จอดรถแบบประหยัด.....	116
29	ภาพแสดงการจัดร้านค้าในบริเวณริมทางเท้า.....	121
30	ภาพการจอดรถในบริเวณริมถนน.....	143
31	ภาพการจอดรถบรรทุกหน้าร้านค้าเพื่อขนถ่ายสินค้า.....	143
32	ภาพระบบการจราจรและการสัญจร.....	145
33	ภาพทางเท้าที่ไม่แข็งแรงและขาดความปลอดภัย.....	147
34	ภาพร้านค้าวางสินค้ายื่นล้ำแนวทางเดิน.....	147
35	ภาพแผนผังแสดงข้อเสนอแนะ การจัดการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา.....	152
36	แสดงข้อเสนอแนะการจัดกลุ่มของสินค้าในพื้นที่ศึกษา.....	152
37	แสดงข้อเสนอแนะของการจัด ZONNING.....	153
38	แสดงการจัด CIRCURATION.....	153
39	ภาพแสดงการทำสีอาคารและป้ายโฆษณาของอาคารเก่า.....	155
40	ภาพแสดงการทำสีของอาคารภายในเมืองด้วยโทนสีที่ดูสะอาด.....	155
41	แบบแสดงแนวความคิดในการออกแบบอาคาร.....	160
42	แบบแสดงการปรับปรุงย่านการค้าปลีกใจกลางเมืองนครราชสีมา.....	168
43	แบบแสดงรูปด้านหน้าของอาคาร.....	169
44	แบบแสดงรูปด้านข้างของอาคาร.....	170
45	แบบแสดงรูปด้านของโครงการ.....	171
46	แบบขยายแสดง STREET FURNITURE.....	172
47	แบบแสดงทัศนียภาพของโครงการ.....	173

บทที่ 1

บทนำ

1.1 แนวความคิดในการนำเสนอวิทยานิพนธ์

จากอดีตสู่ปัจจุบันย่านการค้าปลีกในเมืองต่างๆในประเทศไทย โดยภาพรวมแล้วส่วนใหญ่จะมีศูนย์กลางเพียงแห่งเดียว ซึ่งมีการพัฒนามาเป็นเวลานานแล้ว จึงมีย่านการค้ากับย่านพักอาศัยอยู่ในบริเวณเดียวกัน

เมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้นย่านการค้าก็มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วยอย่างค่อยเป็นค่อยไป ในบริเวณที่ใกล้เคียงกับย่านการค้าเดิมก็เริ่มมีการขยายตัวของร้านค้าอยู่ 2 ข้างทางของถนนสายสำคัญๆ และมักจะมีบ้านพักอาศัยอยู่ทางด้านหลังของร้านค้านี้ ในขณะที่เดียวกันวันเวลาที่ผ่านมาจากอดีตมาสู่ปัจจุบัน ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้เติบโตมากขึ้น บทบาททางด้านการค้าก็มากยิ่งขึ้น ร้านค้าก็มีการขยายตัวมากขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับการเพิ่มของจำนวนประชากรที่มากขึ้นด้วย

เมืองจึงประกอบไปด้วยแหล่งงานหลายประเภท ซึ่งเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมหลายประการ เช่น ศูนย์การค้า ศูนย์อาคารราชการ ศูนย์บริการและสำนักงาน ทำให้มีคนมาทำงานในเมืองมากส่งผลทำให้เศรษฐกิจของเมืองดีขึ้น มีความต้องการสินค้ามากขึ้น ดังนั้นคนจำนวนหนึ่งจึงชอบอาศัยอยู่ในเมือง (Wilson Jame : 1966 ; Baker Geoffery : 1951)

ผลจากการขยายตัวของเมืองได้แก่ความไม่สะดวกสบายในการใช้สอยอาคาร อันเนื่องมาจากความแออัดภายในเมืองของคน,อาคาร,ยานพาหนะและกิจกรรมต่างๆ สภาพแวดล้อมที่มีการทรุดโทรมลงทั้งอาคาร, ชยะ, การระบายน้ำ, การเกิดมลภาวะเป็นพิษ การขาดสวนที่พักผ่อนหย่อนใจและพื้นที่ที่เปิดโล่งเป็นผลที่จะนำมาซึ่งคุณภาพชีวิตที่เลวลง เช่น ปัญหาอัคคีภัยจากอาคารเก่า,ปัญหาอาชญากรรม,ปัญหาการอยู่อาศัยที่ไม่ถูกสุขลักษณะ เป็นต้น

ตัวอย่างของเมืองที่ประสบปัญหาที่คล้ายคลึงกับปัญหาที่เกิดขึ้นในย่านการค้าเก่าๆ รวมทั้งขบวนการที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาได้แก่ Brandon Estate เมือง London ประเทศอังกฤษ โครงการนี้มีเนื้อที่ประมาณ 50 เอเคอร์ สถานที่นี้ถูกขนานนามว่า " Twilight " ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสื่อมโทรมอย่างหนัก ขาดความน่าสนใจไม่มีความรู้สึกที่ดีต่อเมือง เมืองมีความสกปรก เศษเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กระดาศพิเศษแก้วพิเศษเหล็ก เศษขยะทุกชนิดกองอยู่เกลื่อนเต็มถนน ขาดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในเมือง (Wilfred Burns : 1963)

ดังนั้น ย่านการค้าและเมืองที่ประสบปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงเกิดจากการละเลยปล่อยให้เมืองมีการเจริญเติบโตต่อไป โดยไร้ซึ่งการวางแผนล่วงหน้าที่เหมาะสม ก็อาจจะยิ่งทำให้ย่านการค้ามีการสะสมของปัญหาเป็นเวลานานมากยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายต่อผู้ที่ต้องทำกิจกรรมในย่านการค้าในทุกๆฝ่าย จนอาจทำให้ย่านการค้านั้นทรุดโทรมลงไปตามกาลเวลา จนเป็นผลทำให้เกิดการลดความสำคัญของตนเองลงไป หรือที่ร้ายที่สุดอาจทำให้ต้องย้ายศูนย์กลางการค้าไปไว้ในที่อื่นๆ โดยกิจกรรมภายในย่านการค้านั้นๆอาจจะต้องเกิดการเปลี่ยนแปลงการทำการกิจกรรมหรือประโยชน์ใช้สอยไป ซึ่งเป็นการสูญเสียโอกาสในการให้บริการชุมชนและมีผลกระทบไปยังเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

แนวทางในการแก้ไขปัญหาของเมือง Bandon Estate ดังตัวอย่างที่กล่าวไปในข้างต้น ทางรัฐจึงได้ตั้งโครงการปรับปรุงฟื้นฟูย่าน Brandon Estate นี้ขึ้นมาซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อเป็นการกอบกู้ภาพลักษณ์ และแก้ไขปัญหามลภาวะที่ยังพอแก้ไขได้ โดยส่วนแรกของโครงการมีเนื้อที่ประมาณ 35 เอเคอร์ งานพัฒนาในโครงการบางส่วนต้องรีดถนนใหม่ (Rehabilitation) บางส่วนก็ปรับปรุงฟื้นฟูใหม่ (Redevelopment) และมีการปรับปรุงสภาพของสิ่งแวดล้อมใหม่ เช่นการจัดรูปแบบของการจราจรและถนนใหม่ การพัฒนาเกี่ยวกับทางเดินที่มีหลายรูปแบบในบริเวณศูนย์กลางการค้าใจกลางเมือง สนามเด็กเล่น ที่โล่งแจ้ง ซึ่งเป็นการสร้างภาพลักษณ์ของเมืองขึ้นมาใหม่ ให้ความสวยงามน่าดูหรือความรู้สึกที่มีความรับผิดชอบต่อเมือง ทำให้เมืองได้กลับมามีชีวิตชีวามาอีกครั้ง รวมทั้งมีสภาพสังคมและเศรษฐกิจของเมืองที่ดีขึ้นด้วย (Wilfred Burns : 1963)

สำหรับเมืองในต่างจังหวัดของประเทศไทย การย้ายศูนย์กลางการค้าไปไว้ในที่อื่นนั้นนับว่ามีความเป็นไปได้ยากมาก เพราะปริมาณของความต้องการของผู้บริโภคไม่มากเพียงพอที่จะลงทุนด้วยเงินทุนมหาศาล ทั้งนี้ยังรวมไปถึงการสร้างตัวอาคารสถานที่, สภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการค้าขาย, ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ประชาชนจึงต้องทนใช้ย่านการค้าต่อไปโดยไม่มีทางเลือก ดังนั้นการปรับปรุงฟื้นฟูย่านการค้าเก่าใจกลางเมือง จึงนับเป็นวิธีการหนึ่งที่พอจะช่วยแก้ไขปัญหาค่าความเดือดร้อนดังกล่าวของเมืองได้ โดยการดำเนินการปรับปรุงเมืองนั้น จะต้องทำให้เกิดความสัมพันธ์กับปัญหาที่ส่งผลกระทบโดยตรงทางด้านกายภาพด้วย

ภาพที่ 1
ภาพปัญหาการจราจรบนถนน



ภาพที่ 2
ภาพวัสดุและขยะบนทางเท้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 3
ภาพทางเดินภายในตลาดผ้า



ภาพที่ 4
ภาพอาคารเก่าในเมืองที่สร้างด้วยไม้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อย่างไรก็ตามปัญหาที่ทำให้ทางรัฐและเอกชนไม่สามารถที่จะทำการปรับปรุง เพื่อการแก้ปัญหาได้อย่างสมบูรณ์ มีอยู่ 3 ประการ คือ

1. ไม่มีวิธีการปรับปรุงที่เหมาะสม และขาดตัวอย่างในการปรับปรุงที่มีประสิทธิภาพต่อส่วนรวม ที่จะสามารถสร้างความมั่นใจต่อนักลงทุนและประชาชนที่จะเป็นส่วนในการสนับสนุน และให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2. ขาดอำนาจในการควบคุมการใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งในบริเวณที่ต้องการจะปรับปรุง และบริเวณที่มีอิทธิพลต่อเนื่องกัน ทำให้ความพยายามที่จะปรับปรุงต้องมึนล้มเหลวไป ไม่คุ้มค่าต่อผู้ลงทุน

3. ขาดบุคลากรในการวางแผนการจัดการในด้านการพัฒนาที่ดิน และการวางแผนด้านการบริหารการลงทุนหรือสิทธิประโยชน์ในกรณีต่างๆให้มีประสิทธิภาพ อีกทั้งองค์กรที่จะเข้ามารองรับบทบาทต่างๆยังไม่มีศักยภาพเพียงพอหรือไม่มีความเชี่ยวชาญพอ (ธีระ วรรณปกรณ์ : 2524)

จากปัญหาข้างต้นเราสามารถที่จะสังเกตเห็นได้ว่าปัญหาเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นปัญหาที่สามารถแก้ไขได้ด้วยกระบวนการวางแผนที่ดี เมื่อสามารถที่จะแก้ปัญหาเหล่านี้ให้ลุล่วงไปได้ดีแล้ว ก็จะทำให้เกิดการปรับปรุงเพื่อการแก้ไขปัญหาคอนกรีตอื่นในย่านการค้าในข้างต้นได้

ย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองนครราชสีมาเป็นแบบอย่างของปัญหาดังกล่าวข้างต้น มีความไม่สะดวกสบายในการใช้สอยอาคาร อันเนื่องมาจากความแออัดภายในเมืองของประชากร, อาคาร, ยานพาหนะและกิจกรรมต่างๆ สภาพแวดล้อมที่มีการทรุดโทรมลงทั้งอาคาร, ชยะ, การระบายน้ำ, การเกิดมลภาวะเป็นพิษ การขาดสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและพื้นที่ที่เปิดโล่งเป็นผลที่จะนำมาซึ่งคุณภาพชีวิตที่เลวลง เช่น ปัญหาอัคคีภัยจากอาคารเก่า, ปัญหาอาชญากรรม, ปัญหาการอยู่อาศัยที่ไม่ถูกสุขลักษณะ เป็นต้น ดังนั้นการวิจัยจึงมุ่งใช้จังหวัดนครราชสีมา เป็นกรณีศึกษาถึงความเป็นไปได้ของการปรับปรุงฟื้นฟูย่านการค้าเก่าใจกลางเมือง

1.2 วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

1. เพื่อศึกษาถึงความเป็นมาของปัญหาทางด้านกายภาพ ที่เป็นสาเหตุของความเสื่อมโทรมในย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมา ในบริเวณย่านชุมชนบริเวณศูนย์การค้า อัสสัมชัญ

2. เพื่อเป็นการนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาในย่านการค้าเก่าเป็นกรณีศึกษา

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการออกแบบย่านการค้าเก่าใจกลางเมือง โดยคำนึงถึง

ศักยภาพทางด้านกายภาพของย่านการค้า จังหวัดนครราชสีมา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3 ขอบเขตของวิทยานิพนธ์

การศึกษาเพื่อการปรับปรุงย่านการค้าเก่าใจกลางเมือง,ชุมชนเมืองนครราชสีมาโดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1. ขอบเขตทางด้านพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาเป็นชุมชนในใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านทิศเหนือจดถนนอักษะวงค์ ด้านทิศใต้จดถนนจอมพล ด้านทิศตะวันออกจดถนนจักรี ด้านทิศตะวันตกจดถนนชุมพล โดยมีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (พื้นที่ประมาณ 20.625 ไร่)

2. ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

2.1. ศึกษาทฤษฎีและแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในย่านการค้าปลีก เพื่อกำหนดตัวแปรและกรอบแห่งการวิเคราะห์

- โดยแบ่งเป็น
- ด้านสังคมและเศรษฐกิจ
 - ด้านกายภาพ
 - ด้านสภาพแวดล้อม

2.2 ศึกษาลักษณะทั่วไปและปัญหาทางด้านกายภาพที่เกิดขึ้น ภายในย่านการค้าปลีกของจังหวัดนครราชสีมา

- โดยแบ่งเป็น
- ศึกษาลักษณะหน้าที่ใช้สอย (Function) ของพื้นที่การศึกษา
 - ศึกษาลักษณะทางด้านกายภาพ
 - ศึกษาลักษณะของอาคารและสภาพแวดล้อม
 - ศึกษาลักษณะของการจราจร ที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน
 - ศึกษาลักษณะของระบบทางเท้า (ดูรายละเอียดในบทที่ 2)
 - ศึกษาแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ ในย่านการค้าเก่า ทางด้านกายภาพของจังหวัดนครราชสีมา
 - วิเคราะห์และเสนอแนะหลักการ ในการออกแบบปรับปรุงย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองโดยเน้นทางด้านกายภาพและหน้าที่ใช้สอย (Function)

1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น

- การศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูล จะเน้นหนักเฉพาะลักษณะของปัญหาทางด้านกายภาพในย่านการค้าปลีกใจกลางเมืองฯ
- ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของปัจจัยทางสภาพแวดล้อมอื่นๆ เช่น เศรษฐกิจ, สังคม, วัฒนธรรม และเทคโนโลยี ฯลฯ ที่มีอิทธิพลต่อปัญหาที่เกิดขึ้นในย่านใจกลางเมือง (ดูรายละเอียดในบทที่ 2)

1.5 กรอบแห่งทฤษฎี

- ศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับแนวทางการวางแผนในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองที่จะทำการศึกษา
 1. Perservation
 2. Urban Renewal
 3. Redevelopment
 4. Conservation
 5. Rehabilitation
 6. Clearance
- ศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองใหม่

1.6 กรอบแห่งการวิจัย

จากการศึกษาวรรณคดีในช่วงต้นนี้ในเรื่องของวิธีการในการบูรณะปรับปรุงพื้นที่ เราสามารถสรุปแนวความคิดเกี่ยวกับวิธีการในการบูรณะปรับปรุงพื้นที่ได้ว่า จะต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับ 2 วิธีการคือ

1.6.1 วิธีการในเชิงคุณภาพ คือการเข้ามามีส่วนร่วมในการวางนโยบายของสาธารณชนและการหาข้อเท็จจริงของโครงการโดยการสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่นั้น นับว่าเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุงที่จะต้องพิจารณาถึง

1.6.2 วิธีการในเชิงปริมาณ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ SPSS ในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุง เพื่อใช้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.7 ข้อจำกัดในการศึกษา

- ข้อจำกัดในด้านเวลาและกำลังในการจัดการทำการศึกษาที่มีอย่างจำกัด ในการที่จะศึกษาโดยละเอียดได้ในบางส่วนเท่านั้น เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางในการแก้ปัญหาในย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมา

- ข้อจำกัดทางด้านข้อมูล ซึ่งได้มาจากค่าสถิติจากหน่วยงานราชการ ซึ่งอาจไม่ตรงกันในแต่ละแห่ง ข้อมูลบางอย่างอาจต้องมีการปรับหรือยึดข้อมูลของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานหลัก

1.8 วิจัยวิจัยและดำเนินการศึกษา

ในการดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ผู้ทำการศึกษาได้แบ่งขั้นตอนของวิจัยวิจัยออกเป็น 2 ส่วน คือ

1.8.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นการศึกษารวบรวมข้อมูลที่ทำมาทำการวิจัยในครั้งนี้ ประกอบด้วยข้อมูลทั่วไปทางด้านกายภาพของสังคม เศรษฐกิจ โดยวิธีการที่ใช้มี 2 ประเภท คือ การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ด้วยการสำรวจภาคสนาม และข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารต่างๆทุกประเภท เช่น ข้อมูลการใช้ที่ดิน, ประเภทของการค้าและกิจกรรมที่เกิดขึ้น, สภาพทางกายภาพของอาคาร, กรรมสิทธิ์ของที่ดิน, สภาพการสัญจรของทางเท้าและทางรถยนต์ เป็นต้น

1.8.2 สรุปผลของการวิจัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1. แนวความคิดในการแก้ปัญหาในย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองนครราชสีมา
2. การนำแนวความคิดในการแก้ปัญหา เพื่อนำไปประยุกต์ใช้กับแนวทางในการแก้ปัญหาของจังหวัดนครราชสีมา
3. สรุปผลเพื่อเป็นข้อเสนอแนะในด้านกายภาพทางด้านนโยบายและเกณฑ์ เช่น หุ่นจำลองและทัศนียภาพ

1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เป็นแนวทางในการประกอบการตัดสินใจสำหรับเทศบาลและผู้ที่เกี่ยวข้องที่จะทำการปรับปรุงย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมา

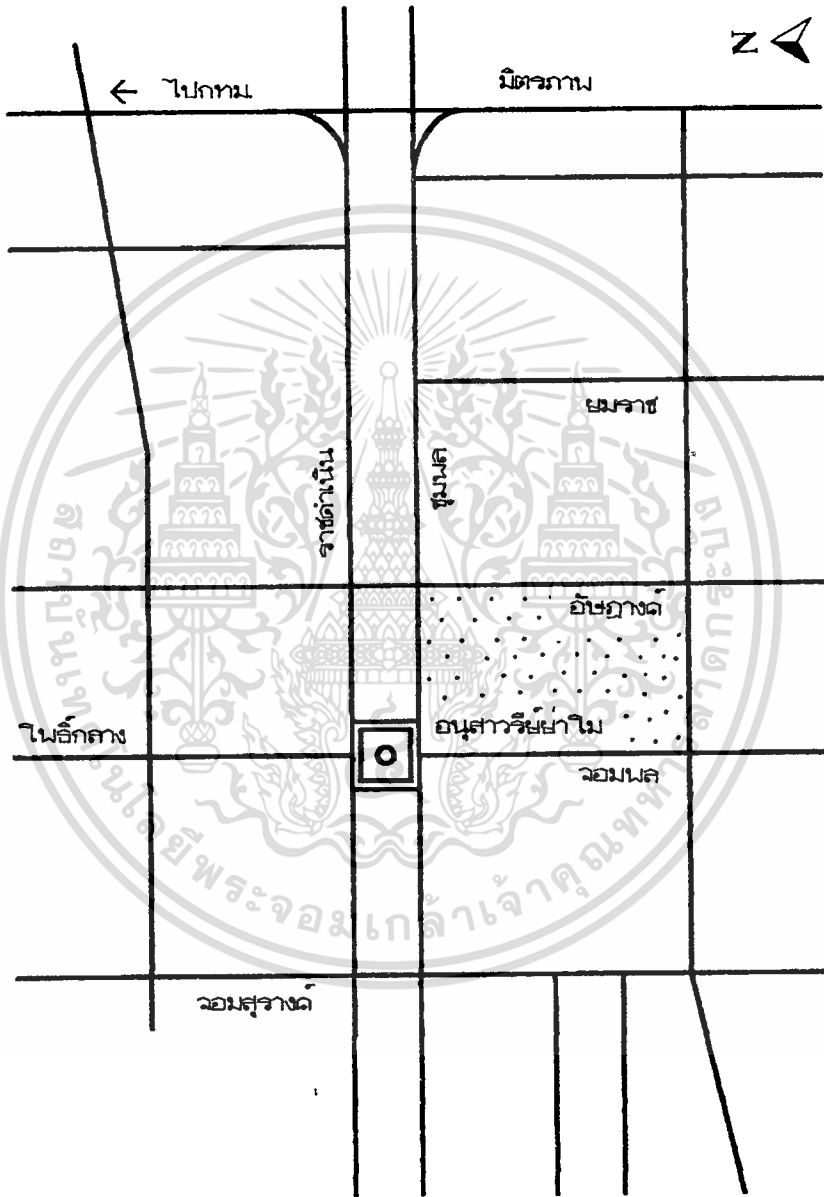
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. เพื่อเป็นตัวอย่างของการปรับปรุงย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองนครราชสีมา เมื่อเมืองขยายตัวมากขึ้นกว่าปัจจุบัน และย่านการค้าที่ปรับปรุงใหม่บริการได้ไม่เพียงพอ รวมถึงย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองของจังหวัดอื่นๆ ที่เกิดมีปัญหาลักษณะเช่นกัน

3. กระตุ้นจิตสำนึกและความสนใจของผู้ที่มีอำนาจในหน้าที่รับผิดชอบ ในการเจริญเติบโตของเมือง เพื่อจะได้ทราบปัญหาล่วงหน้า และเตรียมการป้องกันกับปัญหาที่เกิดขึ้นกับย่านการค้าใหม่ที่เกิดขึ้น รวมทั้งการสร้างกฎระเบียบเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวด้วย



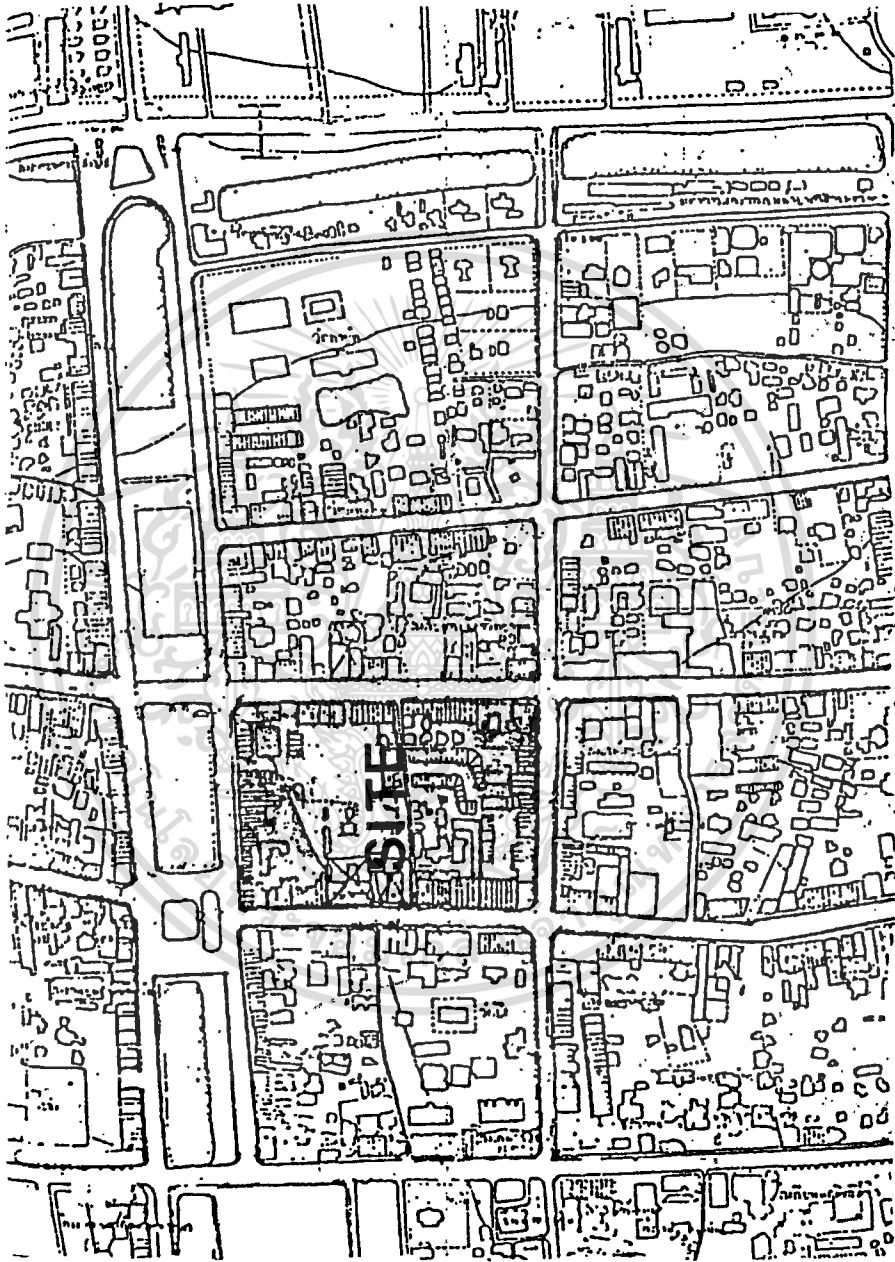
ภาพที่ 7
แผนที่จังหวัดนครราชสีมา แสดงที่ตั้งของโครงการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 8

แผนที่ทางอากาศแสดงที่ตั้งของโครงการจังหวัดนครราชสีมา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

ถ้าเรามองจากลักษณะทั่วไปของเมือง จะเห็นได้ว่าเมืองสามารถดึงดูดคนให้เข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ ในเมืองได้ ยิ่งเมืองมีการเจริญเติบโตและขยายตัวมากขึ้นยิ่งทำให้เมืองมีแรงดึงดูดมากยิ่งขึ้นตามไปด้วย แต่การขยายตัวของเมืองตามความต้องการของชุมชน โดยเฉพาะการขยายตัวของย่านการค้านั้นมักจะเกิดขึ้นโดยขาดการวางแผนไว้อย่างเหมาะสม ยิ่งส่งผลทำให้ย่านการค้านั้นเกิดปัญหาความไม่สะดวกสบายในการใช้สอยมากยิ่งขึ้น ดังนั้นในบทนี้เราจะทำการศึกษาลักษณะของปัญหาทั่วไปที่เกิดขึ้นในย่านการค้าใจกลางเมืองว่ามีปัญหาอย่างไรบ้าง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในย่านการค้าได้ โดยเนื้อหาจะแบ่งออกเป็น 9 ส่วนดังนี้

ในส่วนที่แรกจะกล่าวถึง ลักษณะของศูนย์การค้าใจกลางเมือง โดยแบ่งออกเป็นเรื่องของลักษณะทั่วไปของเมือง และลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพทั่วไปของเมือง ในส่วนที่สองกล่าวถึงปัญหาทั่วไปในย่านศูนย์การค้าโดยทั่วไป สาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลก การสร้างอาคารพาณิชย์ในเขตที่ต่อเนื่องกับกลุ่มร้านค้าเดิมเพื่อการขยายตัว และการเกิดแหล่งเสื่อมโทรม ในส่วนที่สามกล่าวถึงในเรื่องของเป้าหมายที่จะได้รับจากการปรับปรุงย่านการค้าปลีก ในส่วนที่สี่จะเป็นเรื่องแนวทางการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง โดยแบ่งเป็น

- การวางแผนเพื่อปรับปรุงฟื้นฟูเมือง
- แนวทางการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง
- การเตรียมทำแผนของโครงการบูรณะปรับปรุงเมือง

ในส่วนที่ห้าเป็นตัวอย่างการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในต่างประเทศ ส่วนที่หกกล่าวถึงข้อควรรู้ในการบูรณะฟื้นฟูเมือง (redevelopment) ในเชิงพาณิชย์กรรม ในส่วนที่เจ็ดเป็นการกล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับเมืองใหม่ (' New Town) ส่วนที่แปดคือการวิเคราะห์อิทธิพลที่มีผลต่อทางด้านเศรษฐกิจของย่านการค้าของเมือง ส่วนที่เก้ากล่าวถึงแนวคิดและกรอบแห่งทฤษฎี ในส่วนสุดท้ายเป็นบทสรุป

2.1 ลักษณะของศูนย์การค้าใจกลางเมือง

1. ลักษณะทั่วไปของเมือง

เมืองเก่าที่มีการพัฒนามาเป็นระยะเวลายาวนาน ตั้งแต่ชุมชนยังมีขนาดเล็กจนเป็นชุมชนขนาดใหญ่ และยังใช้งานอยู่ในปัจจุบันจะมีลักษณะพิเศษ หลายประการคือ

1.1 เป็นแหล่งแลกเปลี่ยนสินค้า เมืองต่างเป็นที่รวมของคนจำนวนมากมักทำให้ต้องการสินค้ามาก ย่านการค้าจึงเป็นส่วนหนึ่งที่อยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองทั้งเป็นแหล่งบริการสินค้าแก่ชุมชนและคนกลาง โดยทำหน้าที่แลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างสินค้าในภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม และภาคสินค้าบริการ และเมืองยังมีขนาดใหญ่ก็ยิ่งต้องการสินค้ามาก ทั้งโดยในประเภทและปริมาณ ส่งผลให้ย่านการค้ามีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งจะขยายตัวตามขนาดของเมืองด้วย

1.2 เมืองเป็นแหล่งงาน ในเมืองประกอบด้วยแหล่งงานหลายประเภท เนื่องจากเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมหลายประเภท เช่น ศูนย์การค้า ศูนย์อาคารราชการ ศูนย์การศึกษา ศูนย์บริการ และสำนักงาน เช่น ธนาคาร ประกันภัย (Baker Geoffery : 1951) เมื่อคนมีงานในเมืองมากจะทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น เมืองจึงมีความต้องการสินค้ามาก คนจำนวนหนึ่งจึงชอบอยู่ในเมือง เพราะหางานทำได้ง่ายกว่า

1.3 แหล่งบริการสาธารณูปโภค บริเวณในเมืองจะมีการบริการสาธารณูปโภคดีกว่าบริเวณชานเมืองหรือชนบท เช่น บริการประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การคมนาคม ซึ่งจะให้ความสะดวกในการดำรงชีวิตและมีโอกาสในการพัฒนาชุมชนและการดึงดูดคนให้อยากอยู่ในเมืองมากขึ้น

1.4 ศูนย์กลางสาธารณูปการ เป็นศูนย์ราชการที่ประชาชนในเขตการปกครองที่มาติดต่อ เช่น ศาลากลาง ที่ว่าการอำเภอ สรรพากร สำนักงานประปา ไฟฟ้า โรงเรียน ฯลฯ ประชาชนที่เข้ามาในเขตศูนย์กลางเมืองจึงมีจำนวนมาก ทั้งประชาชนในเขตนอกเขต ต่างตำบล และต่างอำเภอ

1.5 เมืองเป็นที่เกิดของอารยธรรม ศิลปวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม เมืองเป็นที่รวมของคนหลายประเภท หลายเชื้อชาติ หลายระดับเศรษฐกิจ จึงเป็นที่รวมของวัฒนธรรมย่อย ซึ่งมีความแตกต่างของความต้องการของแต่ละคน ดังนั้นอารยธรรม ศิลปวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม จึงเป็นผลลัพธ์ที่เกิดจากความต้องการและระบบที่เกิดขึ้นจากการอยู่ร่วมกันของคนหลายประเภทดังกล่าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6 แหล่งสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เมืองเป็นที่บริการคนในสังคมจำนวนมาก เมืองยังมีขนาดใหญ่ก็ยิ่งจะต้องมีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจจำนวนมากทั้งประเภทและปริมาณ เช่น โรงภาพยนตร์ สถานเริงรมย์ สนามกีฬา สโมสร หอประชุม ภัตตาคาร เป็นต้น

1.7 เป็นที่เกิดของ Urban Life เป็นแบบอย่างการดำเนินชีวิตของคนในเมือง ซึ่งเป็นผลมาจากระบบเศรษฐกิจสังคมของแต่ละเมือง และเป็นชีวิตที่ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมาก โดยในเมืองจะมีการแข่งขัน การพัฒนาต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชนนั้น (Wilson Jame : 1966)

2 ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพทั่วไปของเมือง

2.1 สภาพอาคาร อาคารทั้งหลายมีความแตกต่างกัน เช่น อายุอาคาร มีทั้งอาคารใหม่ และอาคารเก่า ความสูงอาคาร ตั้งแต่ชั้นเดียวจนถึงหลายชั้น วัสดุอาคาร ทั้งวัสดุชั่วคราวและวัสดุถาวร รวมทั้งความแข็งแรงที่แตกต่างกันตลอดจนอายุการใช้งานต่างๆ

2.2 รูปแบบร้านค้า มีความพยายามปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้สามารถบริการประชาชนได้ตามยุคสมัย ตามความนิยม ขณะที่เกิดร้านค้าแบบใหม่บริการคนกลุ่มหนึ่ง ร้านค้าแบบเก่าก็ยังคงอยู่ให้บริการคนอีกกลุ่มหนึ่ง เช่น ตลาดสดกลางแจ้ง ตลาดสดเทศบาล ซึ่งเป็นอาคาร ห้องแถว ตึกแถว Super Market และ Department Store เป็นต้น

2.3 ประเภทร้านค้า ในเมืองจะมีร้านค้าทุกประเภทตามความต้องการของชุมชน ทั้งสินค้าจำเป็นประจำวัน สินค้าฟุ่มเฟือย สินค้าราคาถูกราคาแพง สินค้าบริการ เมืองยังมีขนาดใหญ่ก็ยิ่งจะมีประเภทของร้านค้ามากยิ่งขึ้น

2.4 จำนวนร้านค้า (Baker Geoffery : 1951) กล่าวว่าในเมืองจะมีร้านค้าจำนวนมาก ร้านค้าขายสินค้าชนิดเดียวกันอาจมีจำนวนหลายร้าน เช่น ในศูนย์การค้าขนาดใหญ่จำเป็นต้องมี Department Store มากกว่า 1 แห่ง นอกจากนั้นจำนวนร้านค้าจะเพิ่มขึ้นตามอัตราการเพิ่มของประชากรในเขตอิทธิพลการค้าซึ่งศูนย์การค้าขนาดใหญ่กว่า และจะมีขอบเขตอิทธิพลไกลกว่าด้วย

2.5 การใช้ที่ดิน เมืองมักมีลักษณะการใช้ที่ดินที่ปะปนกัน ในระหว่างกิจกรรมต่างๆ เช่น ค้าขาย พักอาศัย สำนักงาน อุตสาหกรรมขนาดเล็ก เป็นต้น (Wilson Jame : 1966)

2.2 ปัญหาทั่วไปในย่านศูนย์การค้า

1. โดยทั่วไปแล้วสาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลกมีอยู่ 5 ประการ คือ

1. การขยายตัวของเมือง
2. ปัญหาการจราจร
3. สิ่งก่อสร้างที่ทรุดโทรม
4. ค่านิยมใหม่ ๆ ในการอยู่อาศัยและจับจ่ายซื้อของ
5. ทักษะคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

โดยเฉพาะปัญหาในเรื่องของการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากระบบการคมนาคมขนส่งไม่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน และปัญหาความทรุดโทรมของอาคารบ้านเมืองอันเนื่องมาจากการขาดความดูแลเอาใจใส่จากภาครัฐบาลและเอกชน วิลเฟรด เบิร์นส์ (Wilfred Burns : 1963) ได้กล่าวไว้ว่า "...ปัญหาการจราจรเป็นเรื่องสำคัญที่มองข้ามไปไม่ได้ และที่จริงแล้วเพียงปัญหาการจราจรอย่างเดียวก็สามารถเป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่จะต้องทำการปรับปรุงฟื้นฟู เพราะปัญหาการจราจรเป็นเรื่องที่เห็นได้ชัดในสายตาของคนทั่วไป ในขณะที่ความเกะก้างสมัยบางอย่างเกือบจะไม่เป็นที่สังเกตเลยก็ได้" ชุมชนที่เป็นอยู่ทุกวันนี้มักจะมีอาคารทั้งใหม่และเก่าปนกันอยู่ การปรับปรุงฟื้นฟูจึงไม่จำเป็นที่จะต้องรื้อทิ้งแบบกวาดล้างอาคารทั้งหมด ปัญหาที่จะต้องปรับปรุงฟื้นฟูคือ การรื้อถอนแหล่งเสื่อมโทรม ปรับปรุงบ้านพักอาศัยที่ทรุดโทรมไม่ได้มาตรฐาน และอาคารพาณิชย์ที่ให้ผลไม่เต็มที่ในสังคมปัจจุบัน และปรับปรุงสิ่งก่อสร้างใหม่ให้สามารถรับความหนาแน่นได้สูงขึ้นตามความต้องการเรื่องที่อยู่อาศัยที่เพิ่มมากขึ้นในบริเวณนั้น ๆ (Wilfred Burns : 1963)

ปัญหาที่เกิดขึ้นในเมืองโดยแบ่ง 3 ลักษณะคือ

■ ด้านเศรษฐกิจ

- ปัญหาอาคาร (อิศระ พงศาพาส : 2523) เนื่องจากย่านการค้าให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง อาคารสูงจึงพยายามที่จะเข้ามาอยู่ในบริเวณเดียวกัน ที่ว่างจึงหมดไป ขาดบริเวณพักผ่อน นันทนาการ นอกจากนั้นเมื่อพื้นที่ไม่เพียงพอกับความต้องการจึงมีราคาแพง และต้องสร้างอาคารขึ้นทางแนวตั้ง ยิ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นให้แก่ย่านมากขึ้น

- ปัญหาประชากรประชากรส่วนหนึ่งต้องการอยู่ในเมือง เพราะเมืองเป็นแหล่งงานที่มีผลตอบแทนที่สูงกว่าอาชีพในชนบท และเมืองมีกิจกรรมหลายแบบให้เลือก

■ ปัญหาทางด้านสังคม

- ปัญหาอาชญากรรม เนื่องจากเมืองมีปัญหาการว่างงาน ชีวิตของคนเต็มไปด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้วยการแข่งขัน และสภาพแวดล้อมอันววย เช่น การมีตรอกเล็กแคบระหว่างอาคาร ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมได้ง่าย

- ปัญหาอัคคีภัย ปัญหานี้มักจะเกิดจากก่อสร้างด้วยไม้ทำให้มีโอกาสที่จะเป็นต้นเพลิงได้ง่าย เมื่อเกิดอัคคีภัยขึ้นบางครั้งทางเข้าแคบหรืออาคารสูงเกินไปทำให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงทำงานลำบาก

- ปัญหาหาบเร่แผงลอย (อัน นิมมานเหมินทร์ : 2520) ทุกคนในเมืองโดยเฉพาะคนที่ยากจนต้องพยายามหารายได้ ทำให้เกิดหาบเร่แผงลอยและไม่มีองค์การใด ๆ สนับสนุนช่วยเหลือก็ต้องอาศัยบาทวิถีเป็นย่านการค้า ทำให้เกะกะกีดขวางทางเดิน เกิดขยะเศษอาหารเลอะเทอะ

- ปัญหาจากการลงทุนของเอกชนสร้างปัญหาให้รุนแรงขึ้น (Wilson Jame : 1966) ในการทำโครงการเพื่อทำการค้าในย่านการค้าเก่าโดยเจ้าของที่ดินหรือนักการลงทุนเอกชนรายย่อย ส่วนมากนักลงทุนจะต้องการใช้ที่ดินของตนเป็นพื้นที่ค้าขายทั้งหมด จึงละเลยสิ่งที่เป็นในการออกแบบเบื้องต้น เช่นไม่มีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถ ทางเดินของคนทั่วไป รวมทั้งที่วางที่พักผ่อนหย่อนใจ ให้แก่คนในชุมชนนั้นเป็นต้น

- ปัญหาจากส่วนประกอบของย่านการค้า เนื่องมาจากส่วนประกอบของย่านการค้า ยังให้บริการแก่ประชาชนได้ไม่เพียงพอ เช่น ทางเท้า และถนนแคบ เพราะมีการออกแบบไว้เพื่อรองรับคนและยานพาหนะที่มีจำนวนน้อย ความหนาแน่นต่ำ หรือบริการอื่นๆ เช่น ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ โรงเรียน ห้องสมุด เป็นต้น (Wilson Jame : 1966)

■ ปัญหาทางด้านสภาพแวดล้อม

- ปัญหายานพาหนะ (ถนนมวณ ณ ป้อมเพชร : 2520) ระบบยวดยานพาหนะที่มีเปลี่ยนแปลงไปตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ตั้งแต่ความเร็วต่ำจนถึงความเร็วสูง ตั้งแต่ขนาดเล็ก เช่น จักรยาน จนถึงขนาดใหญ่เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถทัวร์ จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นตามความต้องการของการใช้ที่ดินที่มีความจำเป็นและมีการเพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากร รถส่วนตัว รถประจำทาง และรถรับจ้าง นอกจากนั้นการเดินทางในเมืองมักมีระยะสั้นๆ ส่วนมากมักต่ำกว่า 1 ไมล์ คนจึงชอบใช้รถส่วนตัวมากกว่า ทำให้มีจำนวนพาหนะวิ่งอยู่ในเมืองเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาอากาศเสีย เสียงดัง การขาดที่จอดรถ ทำให้ต้องจอดรถในบริเวณริมถนน ถนนจึงแคบลง ยิ่งเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจรให้หนักยิ่งขึ้น

- ปัญหาประชากรเมื่อเมืองมีกิจกรรมหลายแบบให้เลือก ทำให้คนเข้ามาอยู่ในเมืองมากขึ้น สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่างๆ ที่มีอยู่ไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมอยู่ทั่วไปในบริเวณกลางเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไว้ว่าควรถืออย่างนี้ไว้ ลึกซึ้งกว่าวิธีที่คิดเองไปเอง และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ปัญหาสภาพอาคารทรุดโทรมไม่น่าดู การพัฒนาย่านศูนย์กลางเมืองใช้เวลานาน จึงมีทั้งอาคารเก่าและอาคารใหม่ อาคารบางส่วนเก่าและมีสภาพทรุดโทรมมาก หรืออาคารยังไม่หมดสัญญาเช่าหรือเช่ากรรมสิทธิ์จึงไม่อาจรื้อถอนได้ง่าย ทำให้สภาพโดยรวมไม่น่าดู นอกจากนี้บางครั้งอาคารเก่าเหล่านี้ยังทำให้เสียบรรยากาศของอาคารที่มีความสำคัญ หรือมีความสวยงาม

- ปัญหาสภาพแวดล้อม การที่มีประชากรจำนวนมากและเพิ่มขึ้นเรื่อยๆทำให้มีขยะเพิ่มมากขึ้น ถ้าระบบการเก็บขยะมีการขยายตัวไม่ทัน จะทำให้เกิดการสะสมของกองขยะ และมีกลิ่นเน่าเหม็น รวมทั้งปัญหาการระบายน้ำของชุมชน เช่นขนาดของท่อระบายน้ำ การระบายน้ำไม่ทันเมื่อฝนตกทำให้เกิดน้ำท่วม น้ำขัง เน่าเหม็น รวมทั้งการที่ไม่มีทางระบายน้ำออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

2. การสร้างอาคารพาณิชย์ในเขตที่ต่อเนื่องกับกลุ่มร้านค้าเดิมเพื่อการขยายตัว
เกิดขึ้นเมื่อกลุ่มร้านค้าเก่าเกิดความแออัด และไม่สามารถขยายตัวภายในอาคารกลุ่มเก่าได้ อาจเนื่องมาจากอาคารยังไม่หมดสัญญาเช่า หรือยังค้าขายได้ดีอยู่ จึงได้สร้างอาคารตึกแถวให้ต่อเนื่องไปกับกลุ่มร้านค้าเก่าไปตามแนวถนนเดิม อาจเป็นจำนวนหลายสิบห้องหรือเว้นระยะบางแปลงที่ต้องการเก็บไว้เก็บกำไร ทั้งนี้อาคารที่เกิดขึ้นจะมีเฉพาะริมถนนสายหลักที่เทศบาลได้ก่อสร้างไว้เท่านั้น เพราะมีโอกาสในการประหยัดต้นทุนในการก่อสร้างและการขายที่ดินได้ในราคาแพง เมื่อมีการขยายตัวในลักษณะนี้ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบันก็จะเกิดตึกแถวเสริมตามจุดต่างๆในพื้นที่จนเต็มถนน จึงเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหานี้ขึ้น

- ปัญหาถนนของเทศบาลใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากมีอาคารอยู่ริมถนนทั้งสองฟากจนเต็ม และไม่มีกรเตรียมพื้นที่สำหรับใช้งานพิเศษของในแต่ละอาคาร ถนนและทางเท้าจึงเป็นส่วนหนึ่งในการใช้งานของอาคารเหล่านี้ เช่นมีการใช้งานเป็นที่จอดรถของลูกค้าหรือเจ้าของร้าน การใช้งานเป็นที่จอดรถบรรทุกสินค้าของร้านค้าส่ง การใช้งานทางเท้าเป็นที่กองของสินค้า รวมทั้งมีการใช้งานเป็นที่จอดรถที่กำลังซ่อม เป็นต้น คนส่วนน้อยพวกนี้จะได้ประโยชน์ส่วนใหญ่ในขณะที่คนส่วนใหญ่นั้นประสบความยุ่งยากในการใช้งานในพื้นที่ ซึ่งนับเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องอย่างยิ่ง

- การเพิ่มปัญหาการสัญจรในย่านการค้า การขยายตัวไปตามยาวทำให้ย่านการค้าขยายตัวไกลออกไปทุกที ในบางช่วงไกลเกินที่จะเดินถึงได้โดยสะดวก ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถยนต์และพาหนะต่างๆ นอกจากนั้นการขยายตัวตามยาวของย่านทำให้คนต้องเดินไปบนทางเท้าซึ่งขนานไปกับถนนที่มีการจราจรมาก ทำให้คนมักไม่อยากจะเดิน ก่อให้เกิดความต้องเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การที่จะใช้พาหนะในการเดินทางจึงเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจร รวมทั้งเป็นการสิ้นเปลืองน้ำมัน และก่อให้เกิดมลภาวะเพิ่มขึ้นอีกด้วย (ถนนม ฒ ป้อมเพชร : 2520)

- ไม่ได้ผลทางด้านการขายปลีก การขยายตัวตามยาวในลักษณะตึกแถวมักไม่ได้สร้างบรรยากาศใหม่ๆในการค้าและซื้อขายสินค้า เช่น ไม่มีบริการที่จอดรถ ไม่สามารถดึงดูดลูกค้าร้านค้าส่วนใหญ่เป็นตึกแถวขายสินค้าเหมือนกันกับย่านการค้าเก่า, มีสินค้าน้อย, ไม่อาจดึงดูดลูกค้าจากร้านค้าเก่าแบบเดียวกันที่อยู่ทำเลที่ตึกกว่าซึ่งมีลูกค้าขาประจำมากกว่า ร้านค้าดังกล่าวจึงไม่ได้รับความนิยมจากลูกค้า บริเวณเก่าที่เคยหนาแน่นแออัดก็ยิ่งจะแออัดยิ่งขึ้น บริเวณร้านค้าใหม่ที่เกิดขึ้นนั้นไม่สามารถช่วยกระจายความแออัดได้ จึงทำให้เกิดความสูญเสียในการลงทุน และสูญเสียโอกาสในการใช้พื้นที่ดังกล่าวไปทำอย่างอื่นที่ได้ผลมากกว่า

3. การเกิดแหล่งเสื่อมโทรม

เนื่องจากการขยายตัวของเมืองทั่วโลก..... ทำให้ขนาดของเมืองใหญ่ๆทั่วไปโตขึ้นอย่างมากและปัญหาที่ตามมาที่มองเห็นได้ชัดเจนก็คือ บริเวณที่ทรุดโทรมของใจกลางเมืองซึ่งถือว่าเป็นแหล่งบกพร่องที่สำคัญที่สุดของเมือง ทุกๆประเทศก็พยายามปรับปรุงแหล่งทรุดโทรมและส่งเสริมการขยายตัวของเมืองออกไปในขณะเดียวกัน คำว่าแหล่งเสื่อมโทรมทรุดโทรมในใจกลางเมืองนั้น นอกจากจะหมายถึงเฉพาะอาคารต่างๆที่มองเห็นด้วยตาแล้ว ยังรวมไปถึงสาธารณสุขของเมือง เช่น ท่อน้ำประปา ท่อระบายน้ำ ถนนหนทาง เสไฟฟ้า และส่วนประกอบต่างๆเหล่านี้ ซึ่งสร้างมาพร้อมกับอาคารที่พักอาศัยก็ถึงระยะเวลาทรุดโทรมไปตามๆกัน นอกจากนั้นยังเป็นปัญหาในด้านสังคมด้วย (มรว. แหลมจัน หัสตินทร์ : 2508 - 2509)

เนื่องจากสิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นตามความต้องการของชุมชนตามความเหมาะสมของเวลา แต่หลังจากย่านศูนย์กลางเมืองเติบโตมากระยะหนึ่งจะพบว่า กิจกรรมเพื่อการค้าจะมีอิทธิพลเหนือกิจกรรมอื่นๆ จึงพบว่าย่านนี้มักจะมีทำเลอยู่ในบริเวณริมถนนสายหลัก ส่วนทางด้านหลังของอาคารพาณิชย์จึงมักเป็นที่อยู่อาศัย เมื่อพื้นที่ถูกปิดล้อมทำให้มีปัญหาในการบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ในที่สุดมักจะกลายเป็นพื้นที่เสื่อมโทรม (Wilson Jame Q : 1966)

2.3 เป้าหมายที่จะได้รับจากการปรับปรุงย่านการค้าปลีก

(Wilson James Q : 1966)

- เป็นการกำจัดความยุ่งเหยิงในชุมชน ซึ่งเป็นการกำจัดปัญหาที่เกิดขึ้นจากอดีต
- เป็นการเพิ่มความสวยงามให้แก่เมือง เช่นอาคารมีความเป็นระเบียบสวยงาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เป็นการฟื้นฟูกิจกรรมในศูนย์กลางเมืองให้กลับมีชีวิตขึ้นอีกครั้ง แทนที่จะปล่อยให้สูญเสียประโยชน์ไปเนื่องจากความทรุดโทรม
- เป็นตัวอย่างของการปรับปรุงย่านการค้าที่ได้ผลดี เพื่อกระตุ้นความสนใจของประชาชนให้สนับสนุนในโครงการอื่นๆต่อไป
- เป็นการกระตุ้นประชาชนทั่วไปให้ปรับปรุงสภาพความเป็นอยู่ สภาพการใช้อาคารเพื่อป้องกันปัญหาในชุมชนที่เห็นตัวอย่างอยู่แล้ว
- เป็นการส่งเสริมความสนใจขององค์กรและสถาบันต่างๆ ที่จะมีส่วนในการสนับสนุนโครงการ
- ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานหรือเอกชนได้ง่าย เพราะมองเห็นผลประโยชน์ที่จะได้รับแน่นอน
- เป็นเครื่องจูงใจของกิจกรรมที่ไม่เหมาะสม เช่น อุตสาหกรรมที่อยู่ในเมืองได้มีโอกาสในการขายที่ดินที่มีราคาแพง และยอมออกไปอยู่ในโซนที่รัฐจัดเอาไว้ให้

2.4 แนวทางการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

แนวทางในการแก้ปัญหาของเมืองมีการได้ชี้ให้เห็นว่า " ...โครงการผังเมืองใด ๆ ที่ยึดหลักปรับปรุงเมืองเก่าเป็นส่วนใหญ่ ย่อมจะต้องใช้งบประมาณมาก ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดก็ตาม ก่อสร้างอาคาร ถนน ปรับปรุงย่านการค้าหรือแหล่งเสื่อมโทรม สำหรับประเทศไทยจะเป็นการฉลาดกว่าถ้าจะดำเนินนโยบายที่เหมาะสมและไม่สิ้นเปลืองเงินไป...ดังนั้น เพื่อประหยัดงบประมาณและส่งเสริมให้เกิดย่านเคหสถานชั้นดีสำหรับประชาชนเป็นแสนคนจึงเห็นสมควรขยายเขตเมืองใหม่ในธนบุรีไปทางทิศตะวันตกเมืองเก่า ส่วนทางพระนครให้ออกไปทางทิศตะวันออกของเมืองปัจจุบัน " (อัน นิมมานเหมินทร์ : 2515)

และ (อาร์เธอร์ บี แกแลเลีย และ ไชมอน ไอสเนอร์ : 1975) ได้มีการเสนอแนวทางการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมืองว่า " ควรทำให้มีศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่แท้จริงขึ้น แทนที่จะให้มีร้านค้าเล็กๆน้อยๆทั่วไปหมด และจัดให้มีระบบการขนส่งมวลชนให้เข้ากับสภาพการใช้ที่ดิน เพราะฉะนั้นเมืองใหญ่จะต้องประสบกับการมีขยายถนนทางหลวงและที่สำหรับจอดรถอย่างไม่มีที่สิ้นสุด การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงจะสำเร็จลงได้จะต้องใช้เวลานานหรือนานมากจนแทบสิ้นหวังแต่ก็เป็นการคุ้มค่าที่จะต้องทำให้เมืองฟื้นจากสภาพกระสาดกระแอะอย่างเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบันและเป็นมานานแล้วด้วยเช่นกัน เป็นความรับผิดชอบของรัฐที่จะต้องวางแผนผังเมืองเสียใหม่ให้มีโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปรับปรุงฟื้นฟูในลักษณะผสมผสาน และจะต้องเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของภาครัฐบาลและภาคเอกชนที่จะช่วยให้การปรับปรุงแต่ละด้านเป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์

1. การวางแผนเพื่อปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

การปรับปรุงฟื้นฟูเป็นเรื่องที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อแก้ปัญหาข้อบกพร่องของเมืองที่กำลังขยายตัวออกไปทุกที การปรับปรุงฟื้นฟูจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าในระยะยาวเป็นการลงทุนที่ถูกต้อง แม้ในระยะแรก ๆ จะต้องรับภาระหนักในเรื่องค่าใช้จ่ายก็ตาม ซึ่งสอดคล้องกับที่เทอดเกียรติ ศักดิ์คำดวง ให้ความเห็นไว้ว่า การทำงาน Urban Redevelopment เป็นงานที่ต้องใช้ทุนเป็นจำนวนมาก แต่เป็นงานที่สามารถจะคืนทุนได้แน่นอนในระยะเวลาด้าน โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับ Housing Development แต่เพียงอย่างเดียว รายได้ที่เห็นได้ชัดก็คือ จากการปรับปรุงพื้นที่ดินขนาดใหญ่ซึ่งราคาเฉลี่ยจะต่ำมากเมื่อเทียบกับราคาขายหลังการพัฒนาทั้งบริเวณแล้ว และราคาขายหรือให้เช่าอาคาร ซึ่งสามารถจะทำให้มีอัตราความหนาแน่นสูง มีพื้นที่ขายได้มาก โดยที่ยังสามารถทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้นอีก (Ivor H Seeley : 1968)

การวางแผนเพื่อปรับปรุงฟื้นฟูเมืองควรเปิดโอกาสให้มีการตัดถนนในลักษณะ "Avenue" เพื่อการสร้างโครงร่างของเมืองขึ้นใหม่ เป็นการกำจัดการค้าที่เกิดขึ้นเป็นแนวยาวสองช่วงถนน และทดแทนด้วยศูนย์การค้าที่แท้จริง เป็นการปรับระบบการใช้ที่ดินไปยังระบบของ "Mass Transportation" รวมทั้งโครงข่ายของถนนอื่น ๆ ที่จะต้องมีการพัฒนา ในทางปฏิบัติอาจจะใช้เวลาในการรวบรวมข้อมูลต่างๆ ทั้งนี้จะต้องเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐบาลที่จะวางแผนเมืองใหม่ด้วยการผสมผสานโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเข้ากับ Redevelopment Programme และรวมความรับผิดชอบของรัฐและเอกชนเข้าด้วยกันเพื่อเป็นการประกันว่า การพัฒนาแต่ละส่วนของเมืองขึ้นใหม่จะสามารถให้บริการได้ตามความเป้าหมายที่ตั้งไว้

2. แนวทางการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

- Preservation Preservation คือ การอนุรักษ์หรือการทำนุบำรุงอาคารสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ให้คงสภาพเดิมโดยไม่มีการดัดแปลงเพิ่มเติม (Woodbury Coomened : 1962)

- Urban Renewal Urban Renewal หมายถึง ขบวนการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองหรือพื้นที่ขนาดใหญ่ โดยเมืองนั้นมีศูนย์กลางเมือง และลักษณะของสังคมเมืองนั้นมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นมาเรื่อยๆโดยที่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาจากลักษณะของสังคมที่เคยมีอยู่ ทั้งนี้เพื่อปรับตัว

ให้เหมาะสมกับความต้องการของสังคมในระยะนั้นๆจัดเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ควบคุมได้ ซึ่งสิ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เหล่านี้้อาจจะเกิดขึ้นได้ในส่วนใจกลางของเมือง การปรับปรุงฟื้นฟูในลักษณะนี้จะถือว่าการประสานกันระหว่างขบวนการ Preservation Rehabilitation และ Redevelopment เข้าด้วยกัน ในการจัดทำขบวนการเหล่านี้จะต้องเข้าใจถึงลักษณะสำคัญของเมืองนั้นเป็นอย่างดี รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในเมืองด้วย และเป็นการนำส่วนที่ดีของเมืองที่มีอยู่มาพัฒนาให้ดีขึ้นเรื่อยๆ รวมทั้งอาจมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงลักษณะที่ไม่ดีที่เกิดขึ้นในเมืองนี้ด้วย โดยมุ่งหวังให้เกิดความพอใจให้กว้างไกลมากเท่าที่จะมากได้ต่อความต้องการในปัจจุบันและอนาคต มีจุดมุ่งหมายที่จะอนุรักษ์ของดีในอดีตไว้ด้วย และปลูกความรับผิดชอบต่อการควบคุมการพัฒนาเมืองด้วย (Wilfred Burns : 1963)

- Redevelopment Redevelopment คือ การปรับปรุงฟื้นฟูบริเวณใดบริเวณหนึ่ง เพื่อให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด มีการจัดที่ว่าง มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พอเพียง อันจะทำให้ชุมชนนั้นมีความน่าอยู่อาศัยมากขึ้น (Woodbury Cooemened : 1962)

(Wilfred Burns : 1963) ได้ให้ความหมายว่าเป็นขบวนการปรับปรุงฟื้นฟูในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง ที่มีความชัดเจนและเน้นการฟื้นฟูทางด้านเศรษฐกิจ เช่นการกินดีอยู่ดีของประชาชนในบริเวณนั้นๆ (Property) การปรับปรุงฟื้นฟูนี้อาจมาจากการปรับปรุงตัวโครงสร้างของอาคารในบริเวณนั้นขึ้นมาใหม่ ซึ่งโครงสร้างจะแตกต่างไปจากเดิมที่มีอยู่ก่อนแล้วของตัวอาคาร อีกทั้งการวางผังบริเวณจะคล้ายกับผังเดิมซึ่งมีมาก่อนหน้านี้ การปรับปรุงฟื้นฟูโครงการที่เราจะเรียกว่าเป็นการปรับปรุงฟื้นฟูแบบ Redevelopment นั้นลักษณะของโครงการจะต้องมีผังบริเวณขนาดใหญ่พอสมควร (Comprehensive plan) หรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทั้งหมด แต่ถ้าเป็นการปรับปรุงฟื้นฟูโครงการขนาดเล็กมาก เราจะเรียกว่าเป็นการปรับปรุงฟื้นฟูแบบ Rebuilding

(Wilfred Burns : 1963) ได้ให้ความหมายของการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองไว้เช่นเดียวกัน (Mary Mclean,Ed : 1959) ดังนี้คือ การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Urban Redevelopment) คือการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนาในพื้นที่นั้นโดยการรื้อถอนและสร้างขึ้นมาใหม่ในรูปแบบที่แตกต่างไปจากเดิม โดยปฏิบัติตามการวางผังเมืองขั้นสมบูรณ์ (Comprehensive Plan)

- Conservation (วิธีการอนุรักษ์) Conservation เป็นการป้องกันความเสื่อมโทรมมิให้แผ่เข้าครอบงำพื้นที่ ซึ่งบริเวณนั้นอาจจะทรุดโทรมลงกลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรมไปได้โดยเร็ว ถ้ามิได้มีการป้องกันที่เหมาะสม การปรับปรุงแบบนี้เหมาะกับพื้นที่ที่ยังไม่เสื่อมโทรม แต่อาจมีปัญหาในการใช้งานหรือความสับสนในการใช้งานบางอย่าง ในการจัดการแก้ไขปัญหาในสภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เช่นนี้จึงมักจะเป็นการดำเนินการปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายใน เช่น สภาพทั่วไปของย่านการค้า ยังสามารถทำกิจกรรมได้ดีอยู่ แต่มีอาคารบางส่วนที่ผิดสุขลักษณะ ต่ำกว่ามาตรฐานหรือทรุดโทรมรวมอยู่ หรือเกิดความรกรุงรังไม่มีระเบียบ เช่น หาบเร่ แผงลอย หรือมีความบกพร่องเกี่ยวกับบริการสาธารณะ เช่น ขาดสนามเด็กเล่น การระบายน้ำไม่ดี การเก็บขยะไม่เรียบร้อย หรือมีสิ่งรบกวนความสุขของชุมชนที่อยู่ข้างเคียง จะต้องหาทางกำจัดสิ่งไม่ดีออกไปเสียตั้งแต่ต้นโดยอาศัยความร่วมมือในการดำเนินการจากเจ้าของอาคารและเจ้าของที่ดินเป็นส่วนใหญ่ เช่น ทำการแก้ไขซ่อมแซมอาคารที่ไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุดทรุดโทรม จัดบริเวณอาคารและที่ดินให้พ้นจากสภาพความสกปรกรกรุงรัง และปัญหาอื่น ๆ นอกจากนั้นทางราชการหรือเทศบาลจะต้องเข้าร่วมดำเนินการด้วยเป็นบางส่วน เช่น การปรับปรุงสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะหรือจัดสิ่งที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและความสงบสุขในชุมชนนั้นเสีย เช่น การประกอบกรงที่มีกลิ่นเหม็น มีควันมาก มีเชื้อเพลิงมาก เสียงดังมาก รวมทั้งการจัดระเบียบในชุมชน เช่น หาบเร่ แผงลอย ระบบการจราจรในถนน การจัดที่จอดรถแต่ละประเภทตามความจำเป็น การเปลี่ยนประโยชน์ในพื้นที่ที่มีปัญหา เช่น เปลี่ยนถนนที่มีคนเดินพลุกพล่านมากในย่านการค้าเป็น Shopping Mall มีการห้ามรถเข้า เป็นต้น การดำเนินการตามวิธีนี้นับว่าได้ผลอย่างยิ่งในการป้องกันหรือขจัดความเสื่อมโทรมที่คุกคามพื้นที่ให้หมดไปได้

หรืออีกลักษณะหนึ่งการปรับปรุงแบบนี้ยังเหมาะกับบริเวณที่มีอาคารหรือสิ่งสมควรแก่การเก็บรักษา (Preservation) เช่น อาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โดยการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารและจัดสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับอาคารหรือสถานที่นั้น ๆ (ดำรงค์ ฐานดี : 2520)

- Rehabilitation (วิธีการบูรณะและฟื้นฟู) Rehabilitation คือ การบูรณะปรับปรุงอาคารที่มีอยู่เดิมให้ใช้งานได้ดี เมื่ออาคารนั้นอยู่ในสภาพทรุดโทรมมีประโยชน์ใช้สอยน้อยลง (Woodbury Coe men ed. : 1962)

วิธีนี้ใช้กับบริเวณที่ตกอยู่ใต้อิทธิพลของความเสื่อมโทรมและกำลังทรุดโทรมลงอย่างรวดเร็วยิ่งกว่าบริเวณอื่น ๆ มีสภาพอยู่กึ่งกลางระหว่างความเสื่อมโทรมกับไม่เสื่อมโทรม (Blighted Area) เนื่องจากความเสื่อมโทรมในบริเวณนี้มีมากขึ้น การปรับปรุงโดยวิธีป้องกันรักษาตามวิธีการแรกอาจจะไม่ได้ผล จึงต้องใช้การปรับปรุงโดยการบูรณะและฟื้นฟูซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐ หรือเทศบาลเป็นส่วนใหญ่โดยการดัดแปลงซ่อมแซมอาคารที่เห็นว่ายังอยู่ในสภาพดีและสามารถซ่อมแซมให้ใช้งานได้อาคารที่ชำรุดทรุดโทรมมากจนเหลือวิสัยที่จะดัดแปลงซ่อมแซมได้ก็ให้รื้อถอนซึ่งจะเป็นผลในการลดความแออัดของบริเวณนั้นลงได้ด้วยในเวลาเดียวกัน นอกจากนั้นการปรับปรุงพื้นที่ตามวิธีการแรกจะต้องนำมาใช้ด้วย รวมทั้งการก่อสร้างอาคารใหม่ตามที่เห็นว่าเหมาะสม ซึ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มักจะเป็นอาคารที่ทำให้ชุมชนนั้นสมบูรณ์ขึ้น เช่น การสร้างอาคารที่จอดรถในย่านการค้าที่แออัด และขาดแคลนที่จอดรถ เป็นต้น นอกจากนั้นก็จะต้องมีการปรับปรุงการบริการสาธารณูปโภค เช่น การขยายถนน ทางเข้า ตรอกซอยต่าง ๆ โดยมีการปรับปรุงให้มีสภาพดีขึ้นรวมทั้งการจัดการปรับปรุงการใช้งานในย่านให้เหมาะสมอีกด้วย (ดำรงค์ สุานดี : 2520)

(Wilson, Jame : 1966) ได้กล่าวไว้ว่า วิธีการบูรณะและฟื้นฟูมีเป้าหมายอยู่ที่การลดความเสื่อมโทรม ลดความแออัดในย่านเพื่อให้บริเวณที่อยู่ในโครงการกลับสามารถใช้งานได้ดียิ่งขึ้นครั้งหนึ่งหรือเพื่อรักษาชุมชนเก่าเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากไม่สามารถปรับปรุงโครงการหรือถนนทั้งหมดได้ อาจเนื่องจากปัญหาทางสังคม เศรษฐกิจ ประชากร หรือพื้นที่ยังไม่เหมาะที่จะทำกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนอย่างเพียงพอ นอกจากนั้นหลักการปรับปรุงก็ยังคงสภาพการใช้อยู่คงเดิม เพราะยังมีอาคารเดิมอยู่เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงย่านการค้าในลักษณะนี้จะทำได้ยากมาก เนื่องจากผู้จัดทำจะต้องประสานและเกี่ยวข้องกับเจ้าของที่ดินจำนวนหลายรายมาก รวมทั้งผู้ที่จะต้องอพยพออกจากพื้นที่และเจ้าของที่ดินด้วย

(Wilfred Burns : 1963) ได้ให้ความหมายว่าเป็นขบวนการบูรณะปรับปรุงอาคารหรือบริเวณใดบริเวณหนึ่งที่มีอยู่เดิมโดยการพัฒนาให้บริเวณนั้นกลับเป็นบริเวณที่น่าดูยิ่งขึ้น หลังจากที่เป็นแหล่งเสื่อมโทรม น่ารังเกียจ ไม่มีความสวยงาม ผู้คนไม่มีความรู้สึกประทับใจ และไร้บรรยากาศที่น่าพึงพอใจ โดยเน้นไปในทางด้านของที่อยู่อาศัยเป็นหลัก ในการบูรณะปรับปรุงนี้จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างที่สำคัญของเมือง เช่นการปรับปรุงให้บริเวณเมืองในเรื่องการรักษาความสะอาด การกลับเข้ามาสู่การมีชีวิตชีวาใหม่ของเมือง การรักษาสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมเอาไว้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เกี่ยวข้องกับสัมพันธ์กับชีวิตของคน การปรับปรุงบูรณะโดยการซ่อมแซมอาคาร การจัดให้มีที่โล่งแจ้ง (open space) และสิ่งแวดล้อมที่น่าสนใจ มีการจัดระเบียบของการใช้ที่ดินเพื่อให้มีการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด เช่นที่ดินที่ว่างเปล่า การใช้ประโยชน์จากการปิดถนนบางสาย เพื่อใช้ทำเป็นบริเวณสำหรับเด็กๆ และสถานที่พักผ่อนสำหรับคนชราด้วย

- Clearance (วิธีการรื้อถอนและสร้างใหม่) Clearance ได้แก่การรื้อถอน

ทำลายอาคารและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ที่เลือกทั้งหมด เนื่องจากบริเวณนั้นมีสภาพส่วนใหญ่ทรุดโทรมมาก อาจโดยสภาพทางกายภาพโดยตรงหรือโดยสภาพการใช้งานที่ไม่เหมาะสมกับบริเวณข้างเคียง หรือต้องการพื้นที่เพื่อกิจกรรมอื่นที่จะกำหนดให้เกิดขึ้นแล้วสร้างอาคารและสภาพแวดล้อมใหม่ขึ้นมาตามความต้องการของชุมชน สำหรับประโยชน์ใช้สอยในที่ดินอาจคงเดิมหรือเปลี่ยนไปได้ตามต้องการ เช่นการรื้อย่านพักอาศัยที่เป็นแหล่งเสื่อมโทรมเพื่อทำย่านการค้า หรือรื้อย่านการค้าเก่าทำย่านการค้าใหม่ เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การปรับปรุงแบบนี้ตามหลักการจะต้องเป็นการปรับปรุงในพื้นที่เป็นโครงการขนาดใหญ่พอสมควรที่จะมีองค์ประกอบของโครงการมากที่จะช่วยแก้ปัญหาของส่วนรวมและให้ผลประโยชน์จุนจุ่มค่าในการลงทุน ไม่ใช่โครงการขนาดย่อยของเอกชนที่รื้ออาคารเก่าเพื่อสร้างอาคารใหม่ จะเป็นอาคารเดี่ยวหรือกลุ่มอาคารก็ตาม

การปรับปรุงโดยการรื้อถอนสร้างใหม่เพื่อย่นการค้ำเกิดขึ้นได้ง่าย เมื่อสภาพพื้นที่ทรุดโทรมถึงที่สุดหรือนักลงทุนมองเห็นผลกำไรที่จะได้แน่นอน โดยเฉพาะการรื้อย่านพักอาศัยเพื่อย่นการค้ำ เพราะรื้อพื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนต่ำเพื่อสร้างพื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนสูง การขายอาคารและที่ดินได้ในราคาแพงกว่าต้นทุนมาก ทำให้สามารถเตรียมพื้นที่บริการสาธารณะได้ในจำนวนที่มากพอสมควร (ดำรงค์ สุานดี : 2520)

3. การจัดเตรียมทำแผนของโครงการการบูรณะปรับปรุงเมือง โดยการจัดทำขบวนการ Urban Renewal

- การจัดเตรียมถนนสายใหม่ ถนนสายใหม่ที่เกิดขึ้นควรมีความสะดวกสบายมากขึ้น โดยการแยกเส้นทางที่มีการจราจรมากซึ่งมีการจราจรคับคั่งในปัจจุบันออกจากบริเวณของย่านศูนย์การค้า การออกแบบควรจัดให้ถนนมีพื้นผิวที่ราบเรียบและแยกออกมาจากถนนหลัก และจัดให้อยู่ใกล้กับศูนย์กลางเมือง อันจะนำความประทับใจให้กับผู้คนที่ขับรถผ่านไปมาในศูนย์กลางเมือง โดยมีพื้นที่การค้ำรวมเอาไว้ใกล้กับศูนย์กลางเมืองด้วย อีกทั้งควรแยกสิ่งเหล่านี้ ออกจากบริเวณที่อยู่อาศัยซึ่งอยู่ใกล้ๆกัน .

- การจัดเตรียมโครงการปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) ของที่อยู่อาศัย ควรจะจัดให้มีสถานที่สำคัญ เช่น โบสถ์อยู่ในบริเวณนั้น มากกว่าที่จะพบว่ามีแหล่งเสื่อมโทรมที่มีมาก่อนอยู่แทน

- การจัดเตรียมที่จอดรถ การจัดเตรียมที่จอดรถที่มีอยู่ในส่วนต่างๆของเมือง และที่จอดรถที่อยู่ภายในร้านค้า ที่จอดรถเหล่านี้ง่ายต่อการเข้าถึงร้านค้า ควรที่จะจัดให้สิ่งเหล่านี้ เชื่อมต่อกับถนนหลักได้และสามารถที่จะไปยังแหล่งเศรษฐกิจการค้า (property) ได้โดยง่ายขึ้น

- การจัดเตรียมพื้นที่โล่งแจ้งขนาดใหญ่ การจัดเตรียมพื้นที่โล่งแจ้งขนาดใหญ่ ให้เป็นตลาดนัดประจำสัปดาห์ โดยการแยกที่จอดรถออกจากบริเวณนี้ การควบคุมงาน Redevelopment ในพื้นที่นี้ทั้งหมดก็เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการปรับปรุงที่ว่างเปล่าของเมืองนี้ ให้เป็นสถานที่ที่ใช้พบปะกันของคนในท้องถิ่น เป็นสถานที่ที่ใช้รวมตัวกันของคนที่ใช้ที่ดินและชาวนาในท้องถิ่น เป็นสถานที่ที่คนหนุ่มสาวจะมาพบกัน ดื่มกาแฟ คุยเรื่องไร้สาระด้วยกัน เป็นสถานที่ที่มีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชม และมีความรู้สึกประทับใจ เป็นสถานที่ใช้สำหรับจัดการชุมนุมและทำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิจกรรมของคนในท้องถิ่น รวมถึงเป็นสถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านอาหารการกิน รวมทั้งมีโรงแรมเพื่อรองรับในสถานที่นี้ด้วย

- การจัดเตรียมปิดการจราจร ควรมีปิดการจราจรในถนนบางสายที่มีการค้าที่คับแคบ และพัฒนาพื้นที่นี้ให้เป็นเขตของคนที่ใช้การสัญจรโดยการเดินเท้าได้ (Wilfred Burns : 1963)

2.5 ตัวอย่างการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Redevelopment) ในต่างประเทศ

1. ประเทศฮอลแลนด์

ในประเทศฮอลแลนด์ที่เมือง Rotterdam ซึ่งเป็นเมืองที่มีชื่อเสียงแห่งหนึ่งของประเทศ ในด้านการฟื้นฟูเมืองมาก การปรับปรุงฟื้นฟูได้เกิดขึ้นที่พื้นที่ใจกลางเมืองขนาดใหญ่มากกว่า 600 เอเคอร์หลังจากได้ถูกทำลายด้วยระเบิดในปี ค.ศ.1940 จากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ปรากฏว่ามีบุคคลกลุ่มหนึ่งที่มีแนวความคิดถึงการลุกขึ้นมาต่อสู้โดยการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองขึ้นมา และกลับเป็นการทำให้เมืองฟื้นตัวมีชีวิตขึ้นมาได้อีกครั้งหนึ่ง จึงได้จัดตั้งวัน Reconstruction Day (8 พฤษภาคม) ขึ้นมาเพื่อเป็นการระลึกถึงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในทุกปี

หลังจากเมืองนี้ถูกถล่มด้วยระเบิดบ้านเมืองได้รับความเสียหายซึ่งอยู่ในช่วงของสงคราม รัฐบาลได้ก่อตั้งองค์กรขึ้นมีชื่อว่า Reconstruction Register ได้ทำการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินของประชาชนที่ถูกทำลายและไม่ถูกทำลายลงไปทั้งหมด ในเนื้อที่ที่มีพื้นที่มากกว่า 400 เอเคอร์ เพื่อที่รัฐบาลจะได้ที่ดินมาทั้งหมดโดยไม่มีสัญญาผูกมัดรัฐบาลอีก และรัฐบาลจะได้ทำการวางแผน และจัดตั้งเมืองขึ้นมาใหม่ได้สะดวกยิ่งขึ้น

ข้อกำหนดที่จำเป็นจะต้องจัดทำเป็นอันดับแรกคือการก่อสร้างท่าเรือขึ้นมาใหม่ เพื่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองที่จะสามารถรองรับอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นมาใหม่ได้ และเพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับระบบเศรษฐกิจของเมืองด้วย

ส่วนในด้านทางการค้า ได้มีอาคารจัดสร้างอาคารร้านค้าชั่วคราวขึ้นมาเพื่อสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับเมืองในภาคธุรกิจด้วย

มีการวางแผนของเมืองโดยการจัดให้มีถนนหลักอยู่ 3 เส้นทาง คือทางด้านทิศเหนือ ทิศใต้ และจุดศูนย์กลางของพื้นที่ ซึ่งมีความกว้างของถนนประมาณ 200 - 300 ฟุต มีการวางถนนเป็นรูปตาราง ในส่วนถนนอีก 3 เส้นอยู่คือทางด้านทิศตะวันตกและทิศตะวันออกของเมือง นับว่าเป็นโครงข่ายการจราจรของเมือง ซึ่งไม่ค่อยเหมาะสมนักในแง่ของการใช้งาน ตัวอย่างเช่น ห้างสรรพสินค้าที่สร้างขึ้นมาจะตั้งอยู่ในบริเวณปากโศกโศกหนึ่งของถนนหลักเท่านั้น ทำให้การเดินทางเข้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาดเห็นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาซื้อสินค้ามีความยากลำบาก รัฐบาลจึงได้มีการแก้ไขปัญหาโดยการจัดสถานที่จอดรถให้ตามถนนสายต่างๆ และประสบผลสำเร็จได้ด้วยดี

ในการวางแผนนี้สิ่งที่น่าสนใจของการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง Rotterdam ก็คือการออกแบบทางเดินเท้าสำหรับผู้ที่มาซื้อจับจ่ายสินค้าในย่าน Lijnbaan และในย่าน Korte Lijnbaan ซึ่งมีความกว้างประมาณ 55 ฟุตและ 39 ฟุต โดยมีการจัดย่านของอาคารพักอาศัยและอาคารสูงเป็นบล็อกๆ ทำให้บรรยากาศน่าชื่นชมและตื่นเต้น รวมทั้งให้ความรู้สึกที่ปลอดภัย ซึ่งรูปแบบการวางผังในลักษณะนี้จะมีความแตกต่างจากรูปแบบการวางผังเดิมก่อนที่จะเกิดสงครามโดยสิ้นเชิง

ทางด้านทิศตะวันออกของถนน Coolsingel ซึ่งนับว่าเป็นแหล่ง Shopping หลักของเมืองเหมือนกัน แต่ถนนนี้ยังคงสภาพเป็นรูปแบบของถนนในยุคก่อนสงคราม ดังนั้นในแหล่ง Shopping ของเมือง Rotterdam จึงมีบรรยากาศของเมืองทั้งในแบบสมัยเก่าและใหม่ผสมกันอยู่

ศูนย์กลางของเมืองนี้มีเนื้อที่ประมาณ 12,000 เอเคอร์ โดยมีการสร้างถนนไฮเวย์สายใหม่ขึ้น และอนุรักษ์ที่ว่างบางส่วนเอาไว้ แหล่งห้างสรรพสินค้าก็ได้มีการตกแต่งหน้าร้าน เช่นต้นไม้รายละเอียดของอาคาร ทำให้ในส่วนของเมือง Rotterdam เป็นเมืองที่สวยงามและน่าตื่นตาตื่นใจ แต่ในส่วนอื่นๆของเมืองก็ไม่มีอะไรซึ่งเป็นที่ดึงดูดมากนัก

ในส่วนอื่นของเมืองนอกจากย่าน Lijnbaan แล้ว ส่วนมากจะมีการอนุรักษ์อาคารซึ่งเป็นโรงงานลักษณะโบราณในสมัยก่อน และจัดเป็นย่านเศรษฐกิจของเมืองในด้านของกิจการขายส่ง โดยรัฐบาลเป็นผู้ให้งบประมาณสนับสนุน เพราะเป็นพื้นที่ส่วนสำคัญของประเทศ

ทางด้านของที่พักอาศัย รัฐบาลได้มีการวางแผนการสร้างที่อยู่อาศัย (แฟลต) ขึ้นประมาณ 10,000 หลังในพื้นที่ส่วนกลางขึ้นด้วย (Wilfred burns : 1963)

2. ประเทศฝรั่งเศส

จากการศึกษาสรุปได้ว่า การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองของฝรั่งเศสหลังจากสงครามนั้น จะไม่มีความก้าวหน้ามากอาจจะกล่าวได้ว่าการออกแบบเมืองจะมีความเสื่อมถอยลงมากกว่าเก่า

ในเมือง Rheims ที่ถูกระเบิดทำลายลงอย่างมากในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และได้ถูกสร้างเมืองขึ้นมาใหม่แต่เป็นการยากที่จะหาข้อแตกต่างระหว่างการปรับปรุงฟื้นฟูพัฒนาเมือง ในช่วงของสงครามโลกครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ไม่ว่าจะเป็นในย่าน Shopping , ที่จอดรถและถนนสายต่างๆ

เมืองที่สวยงามและน่าชื่นชมคือเมือง Le havre ได้มีโครงการปรับปรุงฟื้นฟูค่อนข้างใหญ่ มาก โดยมีถนน Boulevard Foch และตึกสูงต่างๆ แต่น่าเสียดายที่ห้างสรรพสินค้าต่างๆที่ตั้งอยู่บนถนนสายนี้มีความลำบากใจมากสักหน่อย เนื่องจากผู้คนที่เดินทางมาจับจ่ายสินค้านั้นมีการข้าม

ฝั่งถนนไปอีกฝั่งหนึ่ง เป็นไปด้วยความยากลำบาก ซึ่งจะต้องเดินข้ามถนนตามทางแยก และถ้ายืนอยู่อีกฝั่งหนึ่งของถนนก็จะมองไม่เห็นถนนในฝั่งตรงข้าม แต่ถนนที่มีขนาดกว้างใหญ่นี้ก็เข้ามาแทนที่ถนนขนาดเล็กๆและมีความพลุกพล่านมากกว่าถนนในสมัยก่อนยุคสงคราม

ในด้านที่พิกาศัยกลางใจเมือง มักจะเป็นที่พิกของประชาชนที่มีรายได้สูงทำให้ทัศนียภาพและผังบริเวณของเมืองในย่านนี้มีความสวยงาม ในส่วนนี้จึงนับว่าเป็นการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง Le havre ได้ประสบความสำเร็จ

การฟื้นฟูเมืองของฝรั่งเศสวัตถุประสงค์ที่ใช้ส่วนใหญ่จะใช้คอนกรีต และนับได้ว่าประสบความสำเร็จในแง่ของการใช้งาน ซึ่งมีความขัดแย้งที่น่าสนใจในด้านแสงและเงาที่เกิดจากวัสดุที่ใช้รวมทั้งทางเดินที่มีหลังคาเป็นรูปโค้งนับว่าสามารถสร้างจุดสนใจขึ้นที่ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ของเมืองเป็นอย่างมากอย่างเช่นที่เมือง Orleans ซึ่งมีถนนที่มีบรรยากาศที่ประทับใจและเมืองมีการบำรุงรักษาที่ดี

ระบบการฟื้นฟูเมือง (reconstruction) ของประเทศฝรั่งเศสก็ไม่เหมือนกับที่ประเทศอังกฤษหรือประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เนื่องจากรัฐบาลเป็นผู้ที่ออกแบบผังเมืองและมีการชดเชยค่าที่ดินแก่เจ้าของที่ดิน โดยที่เจ้าของที่ดินเก่าจะได้รับสิทธิทางมูลค่าของทรัพย์สินที่ถือครอง แต่ถ้าหากเจ้าของที่ดินต้องการย้ายถิ่นฐานใหม่ก็สามารถใช้สิทธิของมูลค่านี้ได้

รอบๆของเมืองที่ถูกทำลายก็จะมีปรับปรุงฟื้นฟู (redevelopment) สภาพของที่อยู่อาศัยที่อยู่ในสถานที่นี้ขึ้นมาใหม่ด้วย ซึ่งส่วนมากจะใช้แนวความคิดที่เป็น Rigid ที่คำนึงถึงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในแนวตั้งมากกว่าที่จะเป็นพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงผืนผ้าในแนวนอน และมักจะมีพื้นที่ของสนามเด็กเล่นและแฟลตรวมอยู่ด้วย (Wilfred burns : 1963)

3. ประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศนี้พบว่ามีการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Redevelopment) มิได้ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชากรแต่กลับเป็นการฟื้นฟูทางด้านเศรษฐกิจของเมืองให้เป็นความจริงขึ้นมาได้ มีรายงานจากสถาบันการเงินที่มีชื่อเสียงของเมืองในประเทศคือเมือง Pittsburg ซึ่งได้กล่าวว่าการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Redevelopment) ของประเทศอเมริกาเป็นเพียงแผนงานและวิธีการปฏิบัติเพื่อการอนุรักษ์ และค่อนข้างจะมีการวางแผนเมืองที่มีดมนอยู่บ้าง

ใน Pittsburg มีโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองบนที่ดินประมาณ 330 เอเคอร์และได้มีการจัดสร้างที่พักอาศัย (flat) ,โรงแรมและโรงงานอุตสาหกรรมเป็นต้น

ใน Chicago ได้จัดให้มีโครงการร่วมมือประสานงานกันระหว่างภาครัฐกิจและภาครัฐ ซึ่งเป็นการจัดทำโครงการบนที่ดินประมาณ 4000 เอเคอร์ และมีแหล่งที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรมหลายพันแห่งอยู่ในพื้นที่ด้วย

ที่ St.louis ได้มีการจัดทำโครงการ Redevelopment ขึ้นในบริเวณที่อยู่อาศัยที่เสื่อมโทรมของรัฐซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้ๆกับศูนย์กลางของเมือง และผู้เกี่ยวข้องในวงการธุรกิจเอกชนประมาณ 68 ราย ได้ช่วยเงินบริจาคในการจัดทำโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองด้วย

ใน Ochester ที่เมือง New York มีภาครัฐกิจเอกชนได้มีการสร้างศูนย์การค้าปรับอากาศแห่งใหม่ขึ้นมาในโครงการด้วย โดยจัดให้มีเครื่องทำความร้อน มีทางรถยนต์เข้าออกได้อย่างสะดวก ในส่วนของร้านค้าแบ่งเป็น 2 ชั้น มีบันไดเลื่อนและที่จอดรถอยู่ใต้ดินอย่างสะดวกสบาย ซึ่งตัวอย่างทั้งหมดที่กล่าวมานี้เป็นส่วนหนึ่งในการต่อสู้เพื่อยืดอายุและชีวิตในย่าน Downtown

ใน Philadelphia ในเมืองนี้มีทางออกอีกหลายทางในการแก้ปัญหาของการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง Redevelopment ในบริเวณย่านใจกลางเมือง โดยที่ย่าน Penn Center ซึ่งอยู่ใกล้กับศาลากลางของเมือง มีการสร้างอาคารสำนักงาน ชั้นล่างของอาคารคนเดินผ่านได้ ชั้นล่างสุดเป็นชั้นใต้ดินเป็นที่สัญจรของคนเดินเท้า ซึ่งมีร้านค้าและรูปปั้นวางเรียงรายในบริเวณทางเข้าหลักของสถานีรถไฟใต้ดิน นอกจากนี้ในชั้นนี้ยังมีสถานีปลายทางของรถประจำทางอยู่ด้วย โดยในโครงการปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) โครงการนี้ได้เสร็จสมบูรณ์ลงแล้ว ทำให้ค้นพบว่าสิ่งที่เราได้เรียนรู้และได้ประสบการณ์จากโครงการนี้ก็คือ เราพบว่าโครงการ Redevelopment ก่อให้เกิดความสำเร็จในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองหลายๆด้าน แต่ก็มีใช้ทุกด้านไป

4. ประเทศสวีเดน

มีการพัฒนาเกิดขึ้นหลายระดับในบริเวณพื้นที่ของศูนย์กลางการค้าในสวีเดน เราได้พบว่ามีการพัฒนาเมืองโดยขบวนการ Redevelopment เกิดขึ้นที่กรุง Stockhome ในโครงการจัดทำศูนย์กลางการค้าในบริเวณชั้นใต้ดินเพื่อคนเดินเท้า ลักษณะหลังค้าร้านค้าของโครงการจะพาดไปในบริเวณสวนซึ่งใช้เป็นที่พักผ่อนของพนักงานที่ทำงานใน Office ซึ่งอยู่ในบริเวณนี้ด้วย โดยพื้นที่ภายนอกของอาคารมีการใช้ประโยชน์ใช้สอยเป็นพื้นที่ของร้านอาหาร ภัตตาคาร และร้านเครื่องดื่ม โดยมีการสร้างอาคารสำนักงานสูง 18 ชั้นอีก 5 หลังในบริเวณนี้ด้วย ส่วนในชั้นใต้ดินจัดให้เป็นที่ให้บริการจอดรถของผู้ที่มาใช้บริการของโครงการ และอีกแผนการหนึ่งจะจัดให้มีร้านค้าซึ่งเป็นตลาดขายปลีกในบริเวณชั้นใต้ดินด้วย การปรับปรุงฟื้นฟู Redevelopment ในโครงการศูนย์กลางการค้า นับเป็นส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงการพัฒนาเมืองในบริเวณนี้ไปยังการพัฒนาระบบบรตรางไฟฟ้าขนส่งแห่งใหม่ของเมืองที่จะเกิดขึ้นด้วยเช่นกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์หรือการสงวนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6 ข้อควรรู้ในการบูรณะฟื้นฟูเมือง (redevelopment) ในเชิงพาณิชย์กรรม

1. การมีความคิดแบบเก่าๆในรูปแบบของการก่อสร้างตัวอาคาร โดยลักษณะของอาคารแบบเก่า ยังคงมีให้เห็นอยู่ในการก่อสร้างอาคารในปัจจุบันเกือบแทบทุกโครงการ เช่นลักษณะของอาคารแบบเก่าจะมีพื้นที่อันจำกัดภายในอาคารและพื้นที่ระหว่างตัวอาคารด้วยกันเอง ซึ่งสิ่งเหล่านี้มักมีผลเกี่ยวเนื่องมาถึงพฤติกรรมของมนุษย์ที่เข้ามาใช้อาคารรวมไปถึงพฤติกรรมของรถยนต์ในบริเวณนั้นด้วย

2. ควรมีการแยกการสัญจรของคนที่เดินเท้ากับการสัญจรของรถยนต์ออกจากกัน และจัดพื้นที่ให้เพียงพอสำหรับคนเดินเท้าด้วย เช่นที่เมือง Plymouth และ Exeter Kassel เป็นต้น

3. ควรมีการแยกเส้นทางการจราจรสายหลักของเมืองออกจากเส้นทางสายอื่นๆ โดยควรมีการก่อสร้างทางเพิ่มเติมเพื่อช่วยรองรับการจราจรที่คับคั่งจากถนนสายหลัก เช่นการก่อสร้างถนนสายวงแหวนรอบในเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันก็ควรจัดเพิ่มที่จอดรถให้เพียงพอกับจำนวนของรถยนต์ด้วย

4. ในส่วนที่เกี่ยวกับร้านค้า ควรจัดให้มีทางเข้าหลักและทางเข้ารอง (Service) เพื่อใช้ในการขนส่งสิ่งของต่างๆได้สะดวก ซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งในร้านค้า

5. ทางเดินที่มีหลังคาคลุม (Covered Footway) ควรจัดทางเดินให้กว้างเพียงพอไม่แคบจนเกินไป และสามารถกำบังแดด ลม ฝน ได้พร้อมๆกัน

6. บรรยากาศและทัศนวิสัยมุมมองของเมือง มีความน่าเบื่อ ไม่สดใส นั่นอาจเป็นผลมาจากการใช้สิ่งก่อสร้างและสถาปัตยกรรมในเมืองที่น่าเบื่อ ซ้ำซากซึ่งจะทำให้ผู้คนที่อยู่ในเมืองไม่พอใจต่อลักษณะภาพลักษณ์ของเมืองก็ได้

7. พื้นที่ที่ได้รับการปรับปรุงฟื้นฟู ควรจะได้รับการออกแบบวางแผนอย่างระมัดระวัง จะทำให้พื้นที่พาณิชย์กรรมในโครงการนี้มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม ทำให้มีมุมมองและบรรยากาศของเมืองที่น่าสนใจ ตลอดจนการเดินทางสัญจรโดยรถยนต์และทางเดินเท้าจะมีบริเวณที่ติดต่อกันได้ทั่วถึงกว้างขวางและสะดวกมากขึ้น

8. ในเมืองส่วนใหญ่มักจะการออกแบบวางแผนมีบริเวณที่เป็นจุดสำคัญ ซึ่งเป็นจุดหลักของเมือง ซึ่งอาจจะเป็นจัตุรัสลานโล่งกลางเมืองไว้สำหรับให้ประชาชนผู้ใช้ทางเท้ามาใช้ประโยชน์ได้ หรืออาจจะเป็นที่ตั้งสูงระฟ้า ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณหัวมุมที่ถนนใหญ่มาตัดกัน ไม่ว่าจะเป็นสิ่งใดก็ตามสิ่งที่สำคัญก็คือการสร้างสิ่งนั้นขึ้นมาจะต้องมีแนวความคิดที่เป็นจุดหลักและเป็นจุดรวมที่สำคัญของเมืองด้วย

9. การที่จะปรับปรุงฟื้นฟูสภาพสิ่งแวดล้อมในเมืองจะไม่ประสบความสำเร็จได้ ถ้ามีเอกสารนี้เป็นเอกสารที่ห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ได้จัดการเตรียมพื้นที่ของโครงการในลักษณะของพื้นที่ที่จะต้องมีความใหญ่ (Scale) เพียงพอเมื่อเทียบกับขนาดของเมือง ทั้งในส่วนของบุคคล เอกชน และนิติบุคคล

10. การบูรณะฟื้นฟูเมืองในบริเวณพื้นที่ที่เป็นแหล่งพาณิชย์กรรมที่เสื่อมโทรม เราไม่ควรคำนึงถึงแต่ความต้องการของนักวางแผนเท่านั้น แต่ควรจะต้องคำนึงถึงการสงวนรักษาและอนุรักษ์สิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองนั้นไว้ด้วย ในฐานะที่เมืองในบริเวณนี้เคยเป็นหัวใจหลักที่สำคัญของเมือง

11. ส่วนใหญ่แผนหลักของการพัฒนาโครงการต่าง ๆ นั้น จะมีความเป็นไปได้ค่อนข้างน้อย ช้า และยากมาก ที่จะครอบคลุมเนื้อหาและดึงดูดความสนใจของเอกชนให้มาลงทุนในโครงการได้ (Wilfred Burns : 1963)

(Mr. John Nolan : 1912) มีการแย้งว่าจุดประสงค์ส่วนใหญ่ใน 11 ข้อที่กล่าวมาในข้างต้นนี้ไม่ใช่เรื่องใหม่ และการวางแผนในลักษณะนี้เป็นการวางแผนหลักที่ครอบคลุมเนื้อหาของการวางแผนแบบใหม่ ซึ่งอาจจะใช้ได้ดีกับการวางแผนหลักในเมืองที่มีขนาดเล็ก ซึ่งกำลังประสบปัญหาอยู่ในขั้นตอนของการทำงาน ที่ไม่เป็นระบบ โดยสำหรับบทเรียนที่เราได้รับมาจากประสบการณ์และเป็นปัญหาที่เห็นกันอยู่ในปัจจุบันคือ

1. ปัญหาการจราจรควรได้รับการพิจารณาอย่างครอบคลุม
2. ปัญหาศูนย์กลางของเมืองเป็นที่ยอมรับของพลเมืองจำนวนมาก จึงควรจะมีการคิดสร้างสรรค์งานทางด้านสถาปัตยกรรมของเมือง รวมถึงลักษณะการผังบริเวณ
3. ปัญหาการที่มีพื้นที่ว่างไม่เพียงพอ โดยควรจะต้องจัดให้มีพื้นที่ Open Space ของเมืองที่มากเพียงพอแก่ความต้องการของคนในเมืองด้วย

2.7 แนวคิดเกี่ยวกับเมืองใหม่ (New Town)

(Gideon Golany : 1976) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับเมืองใหม่ (New Town) ได้เริ่มต้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศต่างๆ - ได้ให้ความสนใจในเรื่องการเจริญเติบโตของเมืองเนื่องจากอัตราการกลายเป็นเมือง (Urbanization) ได้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ประเทศที่พัฒนาแล้วเช่น อังกฤษ อิสราเอล ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ ได้ประสบความสำเร็จในการพัฒนานโยบายสำหรับการเจริญเติบโตของเมืองเพื่อแก้ปัญหาที่สำคัญของเมืองศูนย์กลางซึ่งเต็มไปด้วยความแออัดหนาแน่น ส่วนประเทศที่กำลังพัฒนาต้องการนโยบายนี้เพื่อไปสร้างความเจริญเติบโตและเพื่อการพัฒนาในภูมิภาคต่าง ๆ นักวางแผนและนักพัฒนามักจะมอง " New Town " ว่าเป็นการทดลองที่แปลกใหม่ให้ประสบการณ์ที่แตกต่างไปจากเมืองเก่า เพราะเมืองเป็นการสร้างสรรทุกสิ่งทุกอย่าง

จากพื้นฐานที่แท้จริงเป็นการบุกเบิกเทคนิคแบบใหม่ไม่ว่าจะเป็นการจัดการด้านสังคม การกำหนดโครงสร้างเศรษฐกิจ การบริหารการควบคุม รวมทั้งการออกแบบและวางผังเมืองในรูปแบบใหม่ด้วย โดยพยายามใช้เทคนิคในการวางแผนการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคารที่เหมาะสมในลักษณะที่ยืดหยุ่นมากกว่าการวางแผนในพื้นที่เมืองเก่า เมืองใหม่จะก่อให้เกิดการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การค้า การบริการและที่สำคัญคือ ทำให้เกิดการกระจายตัวของประชากร จึงจำเป็นต้องจัดหาที่อยู่อาศัยและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงเทคโนโลยีทางการศึกษา การสื่อสาร การจัดบริการทางสังคม การปรับปรุงระบบเศรษฐกิจ การบริการทางการแพทย์ การเก็บภาษี การปกครอง ระบบสาธารณูปการต่างๆ ระบบการขนส่งและการมีส่วนร่วมของชาวเมืองใหม่ด้วย

(ทศพล จันทรวงศ์ : 2522) ได้กล่าวไว้ว่า เมืองใหม่ (New Town) ตามความหมายในประเทศหมายความว่า การปรับปรุงที่ดินที่ว่างหรือที่ที่เป็นชุมชนอยู่แล้วด้วยกฎหมาย New Town Act (1946) ซึ่งให้อำนาจรัฐมนตรีสิ่งแวดล้อมแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อเวนคืนที่ดินที่หนึ่งที่ใดที่รัฐมนตรีเห็นสมควร และปรับปรุงให้เป็นเมืองขึ้นมา โดยรัฐจะเป็นผู้ช่วยจัดให้มีการบังคับซื้อที่ดินเรียก Compulsory Purchase of Land และจัดให้มีเงินก่อนจากรัฐบาลปรับปรุงแหล่งชุมชนดังกล่าว คณะกรรมการนี้จะมีที่คณะก็ได้แล้วแต่จำนวนเมืองใหม่ที่เกิดขึ้น ซึ่งเมืองใหม่นี้เป็นองค์กรเอกเทศไม่ขึ้นอยู่กัส่วนราชการท้องถิ่นหรือเทศบาลแต่ประการใด ตราบจนเมืองใหม่เป็นรูปร่าง มีคนอยู่จนมีสภาพเป็นเมืองแล้วก็ให้อินองค์กรเอกเทศนี้ให้ขึ้นกับ New Town Corporation ซึ่งเป็นองค์กรกลางรับเมืองใหม่หลาย ๆ เมืองที่เป็นชุมชนสมบูรณ์แล้วมาบริหาร ซึ่งก็ยังเป็นองค์กรกลางเอกเทศที่ไม่ขึ้นกับรัฐบาลเช่นกัน เมืองใหม่ไม่จำเป็นต้องสร้างขึ้นในบริเวณใหม่ทั้งหมด อาจสร้างขึ้นในบริเวณที่มีเมืองหรือชุมชนเดิมแล้วก็ได้ (New Town in Town) โดยการปรับปรุงขึ้นจากส่วนที่ทรุดโทรมของเมืองเก่า ซึ่งหมายถึง Urban Renewal หรือ Urban Redevelopment หรือ Urban Rehabilitation เป็นการปรับปรุงส่วนทรุดโทรมในเมืองเก่าโดยมิได้รื้อทิ้ง เป็นการยกระดับอาคารและชุมชนเก่าโดยให้มีมาตรฐานการอยู่อาศัยที่ดีขึ้น

หลักการสร้างเมืองใหม่ที่ดีจะต้องสร้างขึ้นในลักษณะที่มีความสมบูรณ์ในตัวเองมากที่สุด (Self - Contained) กล่าวคือ จะมีการค้า อุตสาหกรรม การศึกษา ที่พักอาศัย สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและการคมนาคมที่สะดวก มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคพร้อมและพอเพียง แต่เนื่องจากคนอังกฤษมีนิสัยรักของเก่าแก่ เช่น มีกฎหมายรักษาอาคารหรือสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ทำให้ปรากฏว่าอายุของอาคารในอังกฤษส่วนใหญ่จะมีการรักษาให้มีอายุเกิน 100-200 ปีเกือบทั้งสิ้น สภาพเมือง Cambridge เมืองมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียง อาคาร เนื้อที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใช้สอยของเมืองแทบไม่มีความเปลี่ยนแปลงเลยในช่วง 300 ปีที่ผ่านมา คุณภาพอย่างนี้จะปรากฏใน HOLLAND, FRANCE และประเทศทางยุโรปบางประเทศเท่านั้น ความคิดเช่นนี้ปรากฏในการปรับปรุงชุมชนของเมืองใหม่อย่างแน่นแฟ้น แม้กระทั่งเมือง Milton Keynes เมืองใหม่ที่ใหม่ที่สุดก็ได้ใช้นักอนุรักษ์วิทยา (Conservationist) นักมนุษยวิทยา (Anthropologist) นักโบราณคดี (Archeologist) เข้ามาร่วมในการวางแผนด้วย ดังนั้นส่วนเมืองที่มีอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสภาพแวดล้อมของเมืองจึงถูกรักษาให้คงไว้เช่นเดิม จึงปรากฏว่า อาคารใหม่จะให้ความเคารพต่ออาคารและสิ่งแวดล้อมเก่า ๆ ทั้งในด้านสัดส่วน ความสูง และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างก็พยายามจะเลือกให้กลมกลืนกับของเก่าเท่าที่จะทำได้

จากแนวความคิดของเมืองใหม่ของอังกฤษนั้นสอดคล้องกับแนวความคิดของนักผังเมืองไทยหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองใหม่ประเภทที่เกิดขึ้นในตัวเมืองเก่า (New Town in Town) ว่าเป็นสิ่งที่ดีเพราะเป็นการดึงดูดชนกลุ่มน้อยให้มารวมกันโดยเสริมสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพและสังคมขึ้นใหม่ อันจะเป็นการทุ่มค่าใช้จ่ายกว่าการไปตั้งเมืองใหม่ นอกจากนั้นยังเป็นการประหยัดเวลาในการเดินทางและประหยัดพลังงานอีกด้วย

แนวความคิดเกี่ยวกับ New Town in Town ที่ Dr. Harvey S. Perloff อธิบดีแห่ง School of Architecture and Urban Planning, University of California ได้ให้ไว้ดังนี้คือ ในการสร้างเมืองใหม่นั้นจะต้องสร้างสรรค์ให้ชุมชนเมืองมีความนึกคิดของการผสมผสานและกลมกลืนเป็นเนื้อเดียวกันทั้งหมด เริ่มต้นจากพื้นที่โล่ง เมืองใหม่จะมีการวางแผนระบบสาธารณูปการที่ทันสมัยที่สุด โดยมุ่งพัฒนาไปยังผังทั้งหมดเพื่อให้ชุมชนมีความเป็นไปได้อย่างสงบ ความสะดวกสบายและคุณค่าความงาม การพักผ่อนหย่อนใจจะได้รับการส่งเสริมมากในผังของเมืองใหม่ สิ่งที่สำคัญยิ่งกว่านั้นคือ ความพยายามให้เกิดการสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัย เมืองใหม่จะต้องมีศูนย์กลางพิเศษซึ่งประกอบไปด้วยหน้าที่ใช้สอยที่สำคัญ เช่น โรงเรียน ศูนย์การค้า ที่จอดรถและอื่น ๆ รวมทั้งที่พักอาศัยหลายรูปแบบจากหัวใจของการสร้างเมืองใหม่นี้ถูกนำมาดัดแปลงเพื่อแก้ไขพื้นที่ส่วนเก่าแก่ของนครหลวง การแก้ไขผังเดิมอาจจะยากลำบากกว่าการเริ่มต้นในที่ว่าง จำเป็นจะต้องมีการวางแผนที่ดีพอภายใต้วัตถุประสงค์เดียวกัน คือ ความกลมกลืนและสมดุล ยุทธวิธีที่นำมาใช้มีทั้งการก่อสร้างใหม่ การปรับปรุงฟื้นฟูและการอนุรักษ์ และองค์ประกอบที่สำคัญจะต้องมีการทำงานที่เป็นการร่วมมือกันของการวางแผนพัฒนาเมืองระหว่างประชาชนในพื้นที่กับหน่วยงานสาธารณะต่าง ๆ ของรัฐบาลและเอกชน

แนวความคิด New Town in Town นี้สามารถจะช่วยเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมือง รักษาวัตถุประสงค์ทางสังคมและจัดสรรความต้องการในด้านทรัพยากร มุมมอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางกายภาพมีความสำคัญเช่นเดียวกับด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เป็นการปรับปรุงพื้นที่ ในมาตราส่วนขนาดใหญ่ การพัฒนาพื้นที่ขึ้นใหม่เพื่อให้มีลักษณะเป็น Core of the City ด้วย ความตั้งใจว่าจะเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยภายใต้สภาพแวดล้อมที่ ตื่นเต้นเร้าใจและปลอดภัยสำหรับประชาชนทุกวัยซึ่งต้องการอยู่อาศัยในบริเวณที่เป็นหัวใจของ เมือง แนวความคิดประกอบด้วยความรู้สำนึกที่ว่า พื้นที่ใจกลางเมืองมีความสำคัญไม่ควรทอดทิ้ง การเปลี่ยนแปลงต้องอาศัยความร่วมมือทั้งภาครัฐบาลและเอกชน การสร้างใจกลางเมืองขึ้นใหม่ ให้มีความเป็นอยู่ท่ามกลางสภาพแวดล้อมเป็นความคิดที่ท้าทาย การทำให้ถูกหลักทางเศรษฐกิจ และเหมาะสมกับความเป็นอยู่ทางสังคมของชุมชนส่วนหนึ่งของเมืองเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

การปรับปรุงฟื้นฟูในเขตเมืองเดิม (Urban Redevelopment) เป็นแนวทางการพัฒนา เมืองในอีกลักษณะหนึ่งนอกเหนือไปจากการสร้างเมืองใหม่หรือชุมชนใหม่ในพื้นที่ชานเมือง หรือ การสร้างเมืองใหม่ซึ่งสมบูรณ์แบบในตัวเอง โดยมีแหล่งงานอยู่ใกล้ที่อยู่อาศัยในเขตแนวต่อของ เมือง(เปรมสิริ เกษมสันต์ : 2527)

2.8 การวิเคราะห์ข้อดีที่พึงประสงค์ที่มีผลต่อทางด้านเศรษฐกิจของย่านการค้าของเมือง

โดย (Wilfred Burns : 1963) ได้กล่าวถึงผลกระทบว่าควรคำนึงถึง

1. รถประจำทาง
2. สถานที่ตั้งแหล่งดึงดูดที่สำคัญในใจกลางเมือง ได้แก่ ร้านค้าขนาดใหญ่ ซูเปอร์ มาร์เก็ต หรือตลาดขายปลีก
3. สถานที่ตั้งแหล่งที่มีผลกระทบต่อการค้า เช่น โรงภาพยนตร์ ธนาคาร สำนักงาน ถนน เติมนทางเดียว เป็นต้น
4. ลักษณะรูปร่าง คุณสมบัติของถนน รวมทั้งความกว้างของทางเท้าและถนน ระยะห่าง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการของศูนย์กลางนั้น
5. สถานีขนส่ง และสถานที่จอดรถรวมทั้งตำแหน่งที่จอดรถ

2.9 แนวคิดและกรอบแห่งทฤษฎี

จากวรรณคดีที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆข้างต้น และจากการศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับ แนวทางการวางแผนในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ทำให้สามารถสรุปแนวคิดของการการปรับปรุงย่าน การค้าเก่าใจกลางเมืองนครราชสีมา เป็น 3 แนวทางหลักดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. การปรับปรุงโดยการป้องกันรักษา (Conservation) การปรับปรุงโดยการป้องกันรักษา คือการป้องกันมิให้ความเสื่อมโทรม ในบริเวณพื้นที่ที่มีสภาพทั่วไปของย่านการค้าที่ยังใช้ทำกิจกรรมได้ดีอยู่ โดยทำการปรับปรุงสภาพแวดล้อม บางส่วนที่มีสัญลักษณ์ต่ำกว่ามาตรฐานหรือทรุดโทรมและ บริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การจราจร ทางเดินเท้า และที่จอดรถที่เหมาะสม เป็นต้น

2. การปรับปรุงโดยการบูรณะฟื้นฟู (Rehabilitation) การปรับปรุงโดยการบูรณะฟื้นฟู คือการบูรณะปรับปรุงอาคารในสภาพทรุดโทรมที่มีอยู่เดิมให้ใช้การได้ดี โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความเสื่อมโทรมในบริเวณนั้น โดยเน้นไปในด้านของที่อยู่อาศัยเป็นหลัก เช่น การจัดให้มีสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น การจัดระเบียบของการใช้ที่ดินเพื่อให้มีการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

3. การปรับปรุงโดยการรื้อถอนและสร้างใหม่ (Clearance) การปรับปรุงโดยการรื้อถอนและสร้างใหม่ คือการรื้อถอนทำลายอาคารและสภาพแวดล้อมในบริเวณที่มีความทรุดโทรมมาก แล้วสร้างสภาพแวดล้อมขึ้นมาใหม่ เช่น การรื้อถอนย่านการค้าเก่าที่เป็นแหล่งเสื่อมโทรมเพื่อทำย่านการค้าใหม่

ตารางที่ 1

การเปรียบเทียบแนวทางการวางแผนในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

การเปรียบเทียบ	Conservation	Rehabilitation	Clearance
1. ความหมาย	ป้องกันความเสื่อมโทรมมิให้แผ่เข้าครุชบงำพื้นที่	แก้ปัญหาเนื่องจากความเสื่อมให้กลับคืนดีอีกครั้งหนึ่ง	การสร้างสภาพแวดล้อมและสภาพทางกายภาพใหม่ทั้งหมด
2. สภาพทั่วไปของพื้นที่ก่อนการปรับปรุง	ยังใช้งานได้ดีอยู่ แต่มีปัญหาบางประการในสภาพแวดล้อม	มีสภาพเริ่มเสื่อมโทรม มีปัญหาในการใช้งาน จำเป็นจะต้องแก้ไข ซึ่งไม่อาจใช้วิธีที่ 1 หรือ 3	มีสภาพเสื่อมโทรมมาก หรือเป็นโครงการที่มีโอกาสได้ผลตอบแทนจากการลงทุนมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 (ต่อ)

การเปรียบเทียบแนวทางการวางแผนในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

การเปรียบเทียบ	Conservation	Rehabilitation	Clearance
3. การเปลี่ยนแปลงสภาพทั่วไปทางกายภาพ	มักไม่มีการรื้ออาคาร นอกจากการซ่อมแซม	มักมีการรื้ออาคาร บางส่วนที่ทรุดโทรม เพื่อนำมาสร้างสิ่งใหม่ ชุมชนยังขาดอยู่	รื้ออาคารและสภาพแวดล้อมทั้งหมด โดยสร้างอาคารและสภาพแวดล้อมใหม่ที่ต้องการ
4. ระยะเวลาในการปรับปรุงที่ทำให้เสียโอกาสในการขาย	ไม่เสียเวลาต่อส่วนรวม แต่จะเสียเวลาส่วนบุคคลที่ทำการปรับปรุง	เสียเวลาไม่มากนัก เฉพาะในบริเวณที่รัฐปรับปรุงบริการ สาธารณสุข	ทำการค้าไม่ได้เป็นระยะเวลานาน น้อยกว่า 2 ปี
5. ผู้จัดการหรือผู้ดำเนินการในการปรับปรุง	ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของอาคาร รัฐอาจช่วยในการปรับปรุงบางอย่าง เช่น ถนน ทางเท้า	รัฐจะต้องมีบทบาทในการกำหนดบทบาทในการปรับปรุงอย่างมาก	รัฐและเอกชนจะต้องร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด โดยรัฐจะจัดเตรียมที่ดิน เอกชนจะทำการก่อสร้าง
6. การเคลื่อนที่ของประชากร	ไม่มีประชาชนต้องย้ายออกหรือย้ายเข้าเนื่องจากปรับปรุง	มีประชากรบางส่วนต้องย้ายออกแต่ไม่มีการย้ายเข้า	มีประชากรที่ไม่ได้ทำการค้าจะต้องย้ายออกจำนวนมาก ประชาชนที่ทำการค้าจะย้ายเข้ามามาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 1 ได้สรุปเปรียบเทียบวิธีการปรับปรุงพื้นที่ทั้ง 3 ประการนี้ นับว่าเป็นแนวทางที่สำคัญในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองแบบ Redevelopment ซึ่งเป็นวิธีการที่มีจะนำมาเป็นแนวทางปรับปรุงกับสภาพพื้นที่ที่ศึกษาในย่านการค้าใจกลางเมืองนครราชสีมา

2.10 สรุป

จากทฤษฎีต่างๆดังกล่าวข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่าย่านการค้าเก่าใจกลางเมือง ที่มีการพัฒนามาเป็นระยะเวลาานาน และมีลักษณะของการขยายตัวตามธรรมชาติ โดยขาดการวางแผนเพื่อการขยายตัวไว้ล่วงหน้า จึงได้ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นกับย่านการค้าเก่าโดยทั่วไป เช่น ความแออัด ยึดเยียดเนื่องจากการขยายตัวของเมือง ปัญหาจราจร สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม ปัญหาสังคมและเศรษฐกิจและปัญหาอื่นๆ อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆของการพัฒนาเมืองแล้ว พบว่าสาเหตุที่เป็นหลักสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาโดยสรุปจากเนื้อหาที่ได้ทำการศึกษามาแล้วในบทที่ 2 โดยแยกออกเป็น 3 ปัญหาสำคัญคือ

1. สภาพอาคารและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม

- จำนวนร้านค้า
- ลักษณะร้านค้า
- ประเภทร้านค้า
- กลุ่มอาคารเก่าที่มีปัญหาจากการออกแบบ
- การแบ่งประเภทร้านค้า
- ความสูงของอาคาร
- การแบ่งกรรมสิทธิ์

2. ที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน

- ความสะดวกในการสัญจร
- จำนวนที่จอดรถ
- การขนถ่ายสินค้า
- การละเมิดกฎจราจร
- การเก็บค่าจอดรถ
- การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่
- การออกกฎหมายห้ามจอดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ระบบทางเท้า

- ความกว้างของทางเท้า
- ความยาวของทางเท้า
- ส่วนประกอบของทางเท้า
- หาบแร่แผงลอย
- การขนถ่ายสินค้า
- ความแข็งแรงของทางเท้า
- ลักษณะการเดิน

จากสาเหตุทางกายภาพทั้ง 3 ประการนี้คือ สภาพอาคารและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม , ที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน , ระบบทางเท้า ก็ได้ส่งผลกระทบต่อการใช้งานและการปรับปรุงย่านการค้าอีกหลายประการ ดังนั้นวิธีหนึ่งที่จะแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้ก็คือ การปรับปรุงพื้นที่ตามระดับความเหมาะสมในแต่ละสภาพพื้นที่โดยวิธีของขบวนการ Redevelopment คือ

1. การปรับปรุงฟื้นฟูในบริเวณอาคารที่ยังใช้งานได้ และปรับปรุงทางเท้าและส่วนประกอบบางอย่าง
2. การปรับปรุงโดยการเปลี่ยนแปลงอาคารและจัดสภาพแวดล้อมบางอย่างเข้าไปเสริม
3. การรื้ออาคารในบริเวณที่เสื่อมโทรมและไม่เหมาะสม โดยการสร้างอาคารและสภาพแวดล้อมขึ้นมาใหม่ (Clearance)

ในการดำเนินการปรับปรุงเทศบาลกับเอกชนจะต้องร่วมมือกัน โดยวิธีการทั้งหมดดังกล่าวข้างต้นจะทำให้เกิดโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพและได้ผลดีต่อชุมชนทุกประการ

บทที่ 3 วิธีวิจัย

เมืองในประเทศไทยโดยทั่วไปยกเว้นกรุงเทพมหานคร จะมีลักษณะเป็นชุมชนที่มีย่านการค้าปลีกซึ่งมีขนาดใหญ่ศูนย์เดียวในบริเวณใจกลางเมือง และเป็นย่านการค้าปลีกที่เกิดขึ้นมานานแล้วตั้งแต่ในสมัยที่ชุมชนยังมีขนาดเล็กๆอยู่ จนกระทั่งชุมชนมีการขยายตัวมากยิ่งขึ้น มีจำนวนประชากรและจำนวนพาหนะเพิ่มขึ้น ย่านการค้าจึงเริ่มมีปัญหาในการที่ไม่สามารถให้บริการแก่ชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาที่เกิดขึ้นในย่านการค้ามีหลายประการ ซึ่งสาเหตุของปัญหาต่างๆเหล่านี้มักมีต้นเหตุมาจากการขยายตัวของเมืองตามความต้องการของตลาดที่เป็นไปตามธรรมชาติทั้งโดยภาครัฐบาลและภาคเอกชน โดยขาดการวางแผนล่วงหน้าที่เหมาะสม ดังนั้นในการที่จะแก้ปัญหาในย่านการค้าปลีกที่เหมาะสมในปัจจุบันนั้นจะต้องประกอบด้วยวิธีการวิจัยซึ่งเป็นการหาข้อเท็จจริงในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุงพื้นที่โดยคำนึงถึงเกี่ยวกับ 2 วิธีการคือ

1. วิธีการในเชิงปริมาณ เป็นการหาข้อเท็จจริงโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสำรวจแบบสอบถาม การวิจัยแบบนี้ใช้เครื่องมือในการวิจัยอื่นๆเป็นสื่อกลาง และจะหยิบยื่นวิธีการตัดสินว่าข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปรากฏการณ์สังคมที่ได้จากการวิจัยเชิงคุณภาพนั้นจะนำไปใช้กับกรณีอื่นๆโดยทั่วไปได้แค่ไหน

2. วิธีการในเชิงคุณภาพ เป็นวิธีการหาข้อเท็จจริงโดยเมื่อเราต้องการสร้างทฤษฎี เพราะทฤษฎีต่างๆนั้นขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญในแต่ละสังคมซึ่งมีสภาพแตกต่างกันไป จึงไม่อาจใช้กฎเกณฑ์เดียวกันมาอธิบายได้ การวิจัยแบบนี้ใช้คนสัมผัสโดยตรง ไม่ใช่เครื่องมือวิจัยอื่นๆเป็นสื่อกลาง โอกาสที่จะผิดพลาดในการตีความทั้งผู้วิจัยและผู้ถูกวิจัยจึงมีน้อยมาก (สุกวงค์ จันทวานิช : 2537)

ในโครงการบูรณะฟื้นฟูย่านการค้าใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมา เราจะใช้วิธีการทางคุณภาพก่อนเพื่อสร้างสมมติฐาน และใช้วิธีการเชิงปริมาณมาช่วยทดสอบและย้ำความเชื่อถือได้ของสมมติฐานข้างต้น โดยการวิจัยเชิงคุณภาพเชิงนั้นจะใช้วิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR) เป็นที่ให้ผู้ถูกวิจัย (ชาวบ้าน) เข้ามามีส่วนร่วมในการวิจัยในการช่วยให้ข้อมูล และช่วยวิเคราะห์ข้อมูล ตลอดจนช่วยหาวิธีการแก้ไขปัญหาหรือส่งเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เสริมกิจกรรมนั้นๆ ซึ่งเป็นวิธีการเรียนรู้จากประสบการณ์โดยอาศัยการมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมวิจัย กระบวนการวิจัยจะดำเนินไปในลักษณะการแลกเปลี่ยนความเห็นระหว่างชาวบ้านกับผู้วิจัย ข้อมูลที่ได้นี้จะมีความชัดเจน และเป็นการผสมผสานระหว่างความรู้เชิงทฤษฎีและระเบียบวิธีของนักวิจัย เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนักพัฒนา และความต้องการกับความรอบรู้ของชาวบ้าน (สุภางค์ จันทวานิช : 2537)

ดังนั้นการเข้ามามีส่วนร่วมในการวางนโยบายของสาธารณะชนและการหาข้อเท็จจริงของโครงการโดยการสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่นั้น นับว่าเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุงที่จะต้องพิจารณาถึงในวิธีการวิจัย เพื่อให้โครงการบูรณะปรับปรุงย่านการค้าปลีกเก่าใจกลางเมืองนี้สามารถให้บริการแก่ชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปทั้งในปัจจุบันและอนาคต

สำหรับในบทนี้จะเป็นการศึกษาถึงวิธีการในการดำเนินการแก้ปัญหาในย่านการค้าปลีกโดยทั่วไป เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุงย่านการค้าใจกลางเมืองของพื้นที่ศึกษาในจังหวัด โดยมีเนื้อหาแบ่งออกเป็นส่วนๆทั้งหมดแยกเป็น 6 ส่วนด้วยกันดังนี้คือ

ในส่วนที่หนึ่งกล่าวถึงระเบียบวิธีการวิจัยในการบูรณะปรับปรุงพื้นที่ โดยมีเนื้อหาในเรื่องการสัมภาษณ์ การสอบถามและสำรวจ การสังเกตการณ์และจัดทำแผนที่ การจัดประชุมสัมมนาสรุป ส่วนที่สองเป็นเรื่องของวิธีการนำสาธารณะชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางนโยบาย ส่วนที่สามกล่าวถึงการประเมินความต้องการในพื้นที่ที่จะปรับปรุงฟื้นฟูเมือง มีเนื้อหาแบ่งเป็นเนื้อหาทางด้านกายภาพและด้านหน้าที่ใช้สอย (Function) ส่วนที่สี่เป็นการจัดเตรียมที่ดินและการปรับปรุงโดยแบ่งเป็นการเตรียมพื้นที่โดยเทศบาล ปรับปรุงโดยเอกชนและการเตรียมพื้นที่และโครงการโดยเอกชน ส่วนที่ห้าเป็นการกล่าวถึงลักษณะทางด้านกายภาพของเมือง ส่วนที่หกเป็นส่วนของการสรุป

3.1 ระเบียบวิธีการวิจัยในการบูรณะปรับปรุงพื้นที่

1. การสัมภาษณ์ การสัมภาษณ์เป็นการหาข้อเท็จจริงโดยไม่ได้ใช้เครื่องมืออื่นเป็นสื่อกลาง และใช้คนสัมผัสโดยตรงโอกาสที่จะผิดพลาดทั้งผู้วิจัยและผู้ถูกวิจัยจึงน้อยมาก โดยการเข้าไปสัมภาษณ์ผู้ที่เป็นเจ้าของร้านค้าและผู้ที่ใช้บริการในย่านการค้าที่เป็นพื้นที่ศึกษาแห่งนี้

หัวข้อในการสัมภาษณ์

- ความสะดวกในการสัญจรในการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ศึกษา และสาเหตุของ

ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- จำนวนที่จอดรถที่มีอยู่ในระบบถนนและนอกระบบถนน ความเพียงพอของที่จอดรถ และเวลาที่ใช้ในการจอดรถ

- การเก็บค่าจอดรถ เกี่ยวกับความเห็นและอัตราค่าบริการที่เหมาะสม
- เกี่ยวกับความเห็นในการจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา

2. การสอบถามและสำรวจ การสอบถามและการสำรวจนับเป็นวิธีการในเชิงปริมาณ โดยมีการหาข้อเท็จจริงและการเก็บรวบรวมโดยใช้แบบสอบถามและการสำรวจกับเจ้าของร้าน และผู้ที่มาใช้บริการในย่านการค้านี้

หัวข้อในการสอบถามและสำรวจ

- ประเภทการใช้งานเกี่ยวกับอาคาร
- การแบ่งกรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดิน
- ความสะดวกในการสัญจร
- จำนวนที่จอดรถ
- การขนถ่ายสินค้า
- การเก็บค่าจอดรถ
- การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่
- การออกกฎหมายห้ามจอดรถ
- ความกว้างยาวของถนน
- หาบเร่แผงลอย
- การขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า
- ความแข็งแรงของทางเท้า
- ความต้องการ amenities เช่น โคมไฟ ม้านั่ง ป้ายบอกทาง โทรศัพท์สาธารณะ
- ผลกระทบจาก informal sector เช่น ชนิดของสินค้า การเลือกอันวย การขัด

แย้ง

3. การสังเกตการณ์และการจัดทำแผนที่ การสังเกตการณ์และการจัดทำแผนที่นับเป็นวิธีการในเชิงคุณภาพ มีการวิธีการหาข้อเท็จจริงโดยใช้คนสัมผัสโดยตรงซึ่งผู้วิจัยจะเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสังเกตการณ์และการจัดทำแผนที่ขึ้นในพื้นที่ศึกษาย่านใจกลางเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อในการสังเกตการณ์และการจัดทำแผนที่

- จำนวนร้านค้า
- ลักษณะร้านค้า
- ประเภทร้านค้า
- ความสูงของอาคาร
- จำนวนที่จอดรถ
- การขนถ่ายสินค้า
- ความกว้างยาวของทางเท้า
- ส่วนประกอบของทางเท้า
- ปัญหาการละเมิดกฎจราจรของผู้อื่น
- การขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า
- หาบเร่แผงลอย
- จำนวนประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่
- ลักษณะการเดินทางของคน

4. การจัดประชุมสัมมนา การจัดประชุมสัมมนาเป็นการวิจัยแบบ Participation action research ศึกษาผ่านการค้าใจกลางเมืองนครราชสีมาสามารถสรุปวิธีการได้เป็น 4 ขั้นตอนดังนี้

1. การตั้งเป้าหมายในเรื่องที่ต้องการประชุม
2. การพยายามให้ประชาชนทุกคนในที่ประชุมออกความเห็นร่วมกัน โดยส่วนใหญ่วิธีการนี้จะเป็นการเสนอปัญหาที่เป็นประเด็นสำคัญด้วยปากเปล่า รูปภาพ หรือสไลด์
3. การแบ่งประชาชนออกเป็นกลุ่มๆ ซึ่งมีกลุ่มละ 6-7 คนด้วยกัน โดยเริ่มต้นจากการตั้งโจทย์และแนวทางของการสนทนาบ้างก็ได้ เช่นท่านต้องการให้ชุมชนของท่านเป็นอย่างไรบ้าง
4. การให้ผู้ที่มีร่วมประชุมเสนอแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหา โดยนำข้อเสนอในแต่ละกลุ่มมารวมกัน รวมทั้งนำข้อเสนอนั้นมาเสนอให้กลุ่มอื่นๆฟังด้วย รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะว่าเห็นด้วยข้อเสนอนั้นหรือไม่ และนำผลสรุปที่ได้จากการประชุมนี้มาวิเคราะห์เพื่อจัดทำการวางนโยบายของชุมชนต่อไป

ดังนี้

■ หัวข้อในการประชุมสัมมนา หัวข้อในการประชุมสัมมนาแบ่งออกเป็น 3 ข้อ

- ที่จอดรถ
 - เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถหรือไม่อย่างไร
 - เห็นด้วยหรือไม่กับการจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่
 - การออกกฎห้ามจอดรถในบางบริเวณ
 - ปัญหาและแนวทางแก้ไข
- ความต้องการเร่งด่วน (ประธานเป็นผู้เสนอประเด็น)
 - ทางด้านสาธารณูปโภค
 - ทางด้านสาธารณูปการ
- สภาพทางกายภาพ
 - แนวทางการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ

หมายเหตุ : กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม โดยมีกลุ่มละ 5 คน

ตารางที่ 2

แสดงการสรุปการจัดประเภทของการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละเครื่องมือ

ประเภทของเครื่องมือ	หัวข้อ
1. การสัมภาษณ์	<ul style="list-style-type: none"> - ความสะดวกในการสัญจร - จำนวนที่จอดรถ - การเก็บค่าจอดรถ - การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่

ตารางที่ 2 (ต่อ)

แสดงการสรุปการจัดประเภทของการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละเครื่องมือ

ประเภทของเครื่องมือ	หัวข้อ
2. การสอบถามและการสำรวจ	<ul style="list-style-type: none"> - ประเภทการใช้งานเกี่ยวกับอาคาร - การแบ่งกรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดิน - ความสะดวกในการสัญจร - จำนวนที่จอดรถ - การขนถ่ายสินค้า - การเก็บค่าจอดรถ - การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่ - การออกกฎหมายห้ามจอดรถ - ความกว้างยาวของถนน - หาบเร่แผงลอย - การขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า - ความแข็งแรงของทางเท้า - ความต้องการ amenities เช่น โคมไฟ ม้านั่ง - ป้ายบอกทาง โทรศัพทสาธารณะ - ผลกระทบจาก informal sector เช่น ชนิดของสินค้า การเอื้ออำนวย การขัดแย้ง
3. การสังเกตการณ์และการจัดทำแผนที่	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนร้านค้า - ลักษณะร้านค้า - ประเภทร้านค้า - ความสูงของอาคาร - จำนวนที่จอดรถ - การขนถ่ายสินค้า - ความกว้างยาวของทางเท้า - ส่วนประกอบของทางเท้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่ควรเอาไปใช้ประโยชน์ด้วยการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 (ต่อ)

แสดงการสรุปการจัดประเภทของการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละเครื่องมือ

ประเภทของเครื่องมือ	หัวข้อ
	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาการละเมิดกฎจราจรของผู้อื่น - การชนถ่านสินค้ายานทางเท้า - หาบเร่แผงลอย - จำนวนประชากร - ลักษณะการเดินทางของคน - การเก็บค่าจอดรถ - การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่ - การออกกฎหมายห้ามจอดรถ - ปัญหาและแนวทางแก้ไข - ความต้องการเร่งด่วน - สภาพทางกายภาพ

5. สรุป จากตารางที่ 2 เป็นการสรุปการจัดประเภทของการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละเครื่องมือ โดยแบ่งเครื่องมือออกเป็น 4 ข้อดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3

ตารางแสดงการจัดตัวแปรในการออกแบบแบบสอบถาม

ตัวแปรในการสอบถาม	ผู้มาใช้บริการ	เจ้าของร้านค้า
- ประเภทการใช้งานเกี่ยวกับอาคาร		✓
- การแบ่งกรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดิน		✓
- ความสะดวกในการสัญจร	✓	✓

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ตารางแสดงการจัดตัวแปรในการออกแบบแบบสอบถาม

ตัวแปรในการสอบถาม	ผู้มาใช้บริการ	เจ้าของร้านค้า
- จำนวนที่จอดรถ	✓	✓
- การเก็บค่าจอดรถ	✓	✓
- การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่	✓	✓
- การออกกฎห้ามจอดรถ	✓	✓
- ความกว้างยาวของถนน	✓	✓
- หาบเร่แผงลอย	✓	
- การขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า	✓	✓
- ความแข็งแรงของทางเท้า	✓	✓
- ความต้องการ amenities เช่น โคมไฟ ม้านั่ง		
ป้ายบอกทาง โทรศัพท์สาธารณะ	✓	✓
- ผลกระทบจาก informal sector เช่น ชนิดของสินค้า การเอื้ออำนวย การขัดแย้ง	✓	✓

ตารางที่ 3 สรุปการจัดตัวแปรในการออกแบบแบบ โดยแบ่งเป็น 2 ส่วนได้ดังนี้คือ ผู้ที่มาใช้บริการในย่านการค้า และเจ้าของร้านค้าในย่านการค้าของพื้นที่ศึกษา

3.2 วิธีการนำสาธารณะชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางนโยบาย

(Wilfred Burns : 1963) ได้กล่าวไว้ว่าลักษณะที่สำคัญที่สุดของงานที่เกี่ยวข้องของสัมพันธ์กับสาธารณะชนจะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับทางด้านของเอกชนด้วยโครงการ redevelopment ที่เกิดขึ้นเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นควรพิจารณาให้มีการจัดการประชุมสาธารณะกับกลุ่มบุคคลในเขตการค้านั้น ไม่เพียงแต่เจ้าของร้านเท่านั้นแต่รวมไปถึงสาธารณะชนทั่วไป และผู้ที่มาใช้บริการในโครงการหรือผู้ที่มีความเห็นเกี่ยวกับการออกแบบของโครงการในเรื่องเกี่ยวผลกระทบที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกิดขึ้นในโครงการ

1. การรับฟังความคิดเห็น ควรมีการรับฟังความคิดเห็นของทุกคน ในการจัดทำ การบูรณะฟื้นฟู จะต้องคำนึงถึงที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ มิใช่คำนึงถึงแต่คนที่เอะอะไว้วาย เพียง 2 - 3 คนหรือกลุ่มที่มีอิทธิพลเท่านั้น

2. การจัดให้มีการจัดการประชุมสาธารณะในบริเวณร้านค้า ควรมีการจัดการประชุมสาธารณะในบริเวณร้านค้า โดยมีการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องในโครงการเป็นรายบุคคลไป โดยเจ้าของร้านแต่ละร้านจะต้องทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่ร้านของตนเอง รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นนี้จะมีค่าชดเชยเท่าใด และทางผู้จัดทำโครงการมีการจัดเตรียมสิ่งใดเพื่อเป็นข้อแลกเปลี่ยนแก่ผู้เกี่ยวข้องในโครงการบ้าง

3. การจัดการประชุมสาธารณะในบริเวณที่อยู่อาศัย ควรมีการจัดการประชุมสาธารณะในบริเวณที่อยู่อาศัยก็มีส่วนสำคัญอย่างมาก สำหรับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโครงการนี้ก็เพื่อ จะได้รับทราบข้อมูลของโครงการ เช่นความจำเป็นในการจัดทำโครงการ และสิ่งใดบ้างที่ทาง โครงการจะต้องเกี่ยวข้องด้วย ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเป็นอย่างไรบ้าง การดำเนินการในการจัดหาที่อยู่ใหม่ และการร่วมกันแก้ไขปัญหาของผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย

4. ควรมีการประชาสัมพันธ์ โดยการจัดตั้งคณะกรรมการในการประชาสัมพันธ์สิ่งต่างๆที่ควรทราบแก่สมาชิก เช่นการจัดหาที่อยู่ใหม่ และควรจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่และพร้อมที่จะเผชิญหน้ากับปัญหาของสมาชิกด้วย อาทิเช่นการแนะนำให้หรือมิให้มีการตกแต่งบ้านอีกครั้งหลังจากเสร็จโครงการนี้แล้ว เช่นการทำสีอาคารใหม่ สร้างเตาไฟใหม่ ดังที่ได้กล่าวมานี้ในข้างต้นจึงควรสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจ ให้มีมากขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่กับกลุ่มคนที่ได้รับผลกระทบจากการจัดทำโครงการบูรณะฟื้นฟูของโครงการนี้ด้วย

เราสามารถสรุปถึงวิธีการได้เป็น 2 วิธีการคือ การจัดให้มีการประชุมสาธารณะในบริเวณร้านค้า การจัดประชุมสาธารณะในบริเวณที่อยู่อาศัย นับว่าเป็นวิธีการที่เหมาะสมกับพื้นที่ของโครงการ ซึ่งมีขนาดไม่ใหญ่นัก

3.3 วิธีการประเมินความต้องการในพื้นที่ที่จะปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

ในวิธีการประเมินความต้องการสามารถสรุปถึงการประเมินความต้องการในพื้นที่ที่จะทำการปรับปรุงฟื้นฟูในแต่ละบริเวณเป็นวิธีการได้ เช่น การสังเกตการณ์ การนับจำนวนรถ การสัมภาษณ์ เป็นต้น โดยแบ่งเป็นประเภทได้ 2 ประเภทดังนี้

1. ความต้องการทางด้านกายภาพ

- การประเมินเส้นทางจราจร ในเมืองเกือบทุกเมืองมักจะพบว่ามีความจำเป็นที่เราจะต้องดำเนินการสำรวจถึงสภาพการจราจร โดยเป็นเพียงการสำรวจเพียงเบื้องต้นเท่านั้น ก็พอ และสามารถบอกถึงรูปลักษณะทั่วไปของการเคลื่อนไหวของการจราจรในบริเวณนั้น ด้วยการสังเกตจำนวนรถยนต์ที่วิ่งผ่านจุดที่กำหนดไว้ การคำนวณจำนวนของรถ การตรวจสอบความเร็ว และช้าของยานพาหนะ โดยผู้สังเกตอยู่บนที่สูงคอยเฝ้ามองดูยานพาหนะที่จุดรวม หรือโดยการสัมภาษณ์คนที่ขับรถมา ขอบข่ายของการสำรวจนั้นจะขึ้นอยู่กับขนาดของเมืองและความยุ่งยากของปัญหา

ควรจัดทำแผนการแยกการจราจรที่สามารถผ่านในบริเวณศูนย์กลางเมืองได้ตลอด ออกจากเส้นทางที่การจราจรจะต้องมาสิ้นสุดในบริเวณศูนย์กลางเมือง เพื่อให้การจราจรไหลผ่านได้อย่างสะดวกตลอดทั่วบริเวณ และเพื่อกำหนดเส้นทางสิ้นสุดของการจราจรภายในบริเวณศูนย์กลางการค้า จึงควรมีการแก้ไขปัญหานี้ทั้งสองประการนี้ด้วยการจัดเส้นทางจราจรด้วยระบบรถวิ่งทางเดียว ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจอย่างมาก แต่อย่างไรก็ดี ควรจะมีความแจ่มชัดในวางแผนในเรื่องของระบบการจราจรที่แยกออกจากกันทั้งสองทาง

การสร้างถนนสายใหม่ควรคำนึงถึงราคาค่าก่อสร้างด้วย ควรมีการจัดทำแผนการจัดทำเส้นทางขนส่งสินค้าที่สะดวกให้กับร้านค้าทางด้านหลังร้าน ถนนนี้อาจจะเชื่อมกับที่จอดรถได้ด้วย ในส่วนของการวิเคราะห์ทางด้านจราจรควรจะพิจารณาถึงทางข้ามถนนของคนเดินเท้าด้วย ควรจะจัดให้มีเส้นทางวงเวียนที่เหมาะสมให้คนเดินเท้า โดยเส้นทางจะมีระดับสูงขึ้นในช่วงที่มีร้านค้า ซึ่งอยู่เหนือระดับถนนและสะพาน

สามารถสรุปถึงการประเมินความต้องการในพื้นที่ที่จะทำการปรับปรุงฟื้นฟู ในบริเวณที่เป็นถนนและเส้นทางจราจรเป็นวิธีการได้ เช่น การสังเกตการณ์ การนับจำนวนรถ การสัมภาษณ์ เป็นต้น

- การประเมินพื้นที่ว่างสำหรับค้าขาย การประเมินพื้นที่ว่างสำหรับค้าขาย ในขั้นแรกจะต้องสำรวจอย่างละเอียดเกี่ยวกับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่ มีการแข่งขันทางการค้าเพียงพอหรือไม่ที่จะเป็นแรงกระตุ้นให้เอกชนมีการลงทุนทำศูนย์การค้า เพื่อเป็นการประเมินถึงความต้องการสิ่งเหล่านี้ในอนาคต ก่อนที่จะมีการจัดเตรียมแผนออกมาหรือการที่คนเหล่านี้จะมีโอกาสพิจารณาแผนได้ในภายหลัง

ควรใช้วิธีการประเมินค่าใช้จ่ายทั้งหมดในเมือง โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มๆในแต่ละประเภทของการค้า เพื่อจะจัดทำพื้นที่ว่างเหล่านี้ลงในแผน โดยการตัดสิ่งที่ไม่ต้องการในพื้นที่ออกก่อน และการใช้วิธีการประเมินพื้นที่หลังจากประเมินพื้นที่เสร็จแล้วจึงจะจัดวางศูนย์การค้า หรือ

ร้านค้าย่อยที่มีหลายแบบจัดลงบนถนนที่มีลักษณะเส้นทางขนานเรียงกันไป ดังนั้นจึงควรมีการออกแบบให้ร้านค้ามีความลึกที่เหมาะสม

การแบ่งระดับชั้นของร้านค้าก็ควรคำนึงที่คุณค่าของร้านค้ามากกว่าจะคำนึงที่ตัวสินค้าที่นำมาขาย เราไม่อาจกำหนดให้ร้านค้าในบริเวณศูนย์กลางเมืองมีร้านค้าที่มีคุณภาพสูงทั้งหมดได้ จึงจะต้องทำการจัดเตรียมพื้นที่ไว้เพื่อให้กับร้านค้าทุกชนิดและหลายหลาก ภายในบริเวณศูนย์กลางการค้าควรจัดให้มีห้องอาหาร ภัตตาคาร ร้านเครื่องดื่ม ร้านค้าเหล่านี้จำเป็นจะต้องมีการออกแบบให้ตั้งเรียงกันเป็นแถว เพื่อเกิดความสะดวกสบายในการบริโภคและการใช้ประโยชน์มากที่สุด

- การประเมินพื้นที่บริเวณวงเวียนทางเดินของผู้เดินเท้า ปริมาณการใช้ทางเท้าของคนที่สัญจรไปมา รวมถึงการเคลื่อนไหวของผู้เดินทางเท้า สิ่งเหล่านี้สามารถนำมาใช้ในการประเมินความต้องการของความจำเป็นและปริมาณการใช้ทางเท้าเพื่อบ่งบอกถึงประสิทธิภาพในการทำงานของศูนย์กลางนั้น เนื่องจากการเคลื่อนไหวของคนเดินเท้านี้เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดศูนย์การค้า ดังนั้นสิ่งที่สำคัญสิ่งแรกในการจัดทำแผนก็คือการจัดทำวงเวียนของทางเดินเท้าที่ชัดเจน มีขอบเขตความกว้างที่ต่างกันในแต่ละที่ และควรกำหนดให้วงเวียนทางเดินเท้านี้สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถประจำทาง สถานีรถไฟและที่จอดรถได้ด้วย

จุดมุ่งหมายในการในการจัดทำทางเท้าให้กว้าง (ไม่ควรมีน้อยกว่า 20 ฟุต) สำหรับถนนสายสำคัญก็เพื่อจะได้รับการสัญจรไปมาของคนที่จะเดินทางมาใช้ศูนย์การค้านี้ได้อย่างสะดวกมากขึ้น และควรจัดเส้นทางลาดและบันไดให้สำหรับคนเดินเท้าด้วย ในบริเวณที่มีการเปลี่ยนระดับในเมืองเล็กๆควรจะคำนึงถึงทางเดินเท้าของคนในบริเวณทางเลี้ยว และต้องสะดวกต่อการสัญจรไปมาของยานพาหนะด้วย

- การประเมินที่จอดรถ วิธีประเมินความต้องการที่จอดรถในบริเวณของศูนย์กลางเมือง เป็นวิธีที่ง่ายที่สุดและเก่าแก่ที่สุดในการคำนวณจำนวนความต้องการของที่จอดรถ คือการนับจำนวนรถที่จอดในบริเวณนั้น และระยะเวลาที่รถจอดอยู่ โดยการแบ่งเป็นประเภทดังนี้

ประเภทของที่จอดรถ

- ก. รถที่จอดในระยะเวลาสั้น ปกติใช้เวลา 2 ชั่วโมง
- ข. รถที่จอดใช้ระยะเวลาปานกลาง 2 - 4 ชม.
- ค. รถที่จอดใช้ระยะเวลานาน มากกว่า 4 ชม.
- ง. รถของเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน
- จ. รถของเจ้าของร้าน
- ฉ. รถของผู้ที่มาทำงานในสำนักงาน หรือบริษัท
- ช. รถของบุคคลภายนอก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ณ. รถของบุคคลภายนอกที่มาติดต่อ

ขั้นแรก เมื่อนับจำนวนรถได้ทั้งหมดแล้วเพื่อจะได้ทราบความต้องการที่จอดรถในอนาคต จะต้องเผื่อความต้องการเพิ่มขึ้นอีกมากกว่า 100 % ของจำนวนรถที่ได้ไว้สำหรับความต้องการที่จอดรถในอนาคต (ปกติจะใช้การเผื่อประมาณ 150 %) ในขั้นที่สอง บางครั้งอาจจำเป็นที่จะต้องประยุกต์ใช้ตัวเลขเปอร์เซ็นต์ที่เหมาะสมกับความต้องการของเมืองในแต่ละเมือง ขั้นที่สาม เมื่อเวลาผ่านไปควรมีการพัฒนาที่จอดรถ โดยการเพิ่มที่จอดรถและการคิดที่จอดรถในขั้นตอนนี้ควรจะนำการมีโอกาสในการทำงานมาช่วยในการคำนวณด้วย การประเมินความต้องการในการจอดรถใหม่ที่จัดการปรับปรุงขึ้นมาในครั้งนี้ อาจจะเป็นการประเมินที่ดีที่สุด ขั้นสุดท้าย ควรมีการนำข้อมูลของการเพิ่มของจำนวนประชากรในอนาคตในบริเวณนั้นและบริเวณที่ใกล้เคียง โดยการนำข้อมูลนั้นมาคิดในการคำนวณความต้องการของที่จอดรถในเมือง

ในบริเวณเมืองที่มีขนาดใหญ่ ระบบของการสร้างที่จอดรถในลักษณะของตึกสูงก็ถือว่าเป็นการพัฒนาที่จอดรถในลักษณะที่เหมาะสม สำหรับในที่จอดรถบางแห่งที่มีขนาดใหญ่มาก อาจมีการออกแบบจัดเตรียมให้ภายในที่จอดรถนั้นมีร้านค้าเล็กๆสำหรับการค้าปลีก สถานีเติมน้ำมัน เป็นต้น

2 การประเมินความต้องการทางด้านหน้าที่ (FUNCTION)

- สำนักงาน
- ตัวแทนด้านอสังหาริมทรัพย์
- โรงแรมและบ้านพัก
- การตลาด
- ธนาคาร
- ที่ทำการไปรษณีย์
- สำนักงานการปกครองท้องถิ่น
- อาคารห้องประชุมใหญ่
- ที่อยู่อาศัย

3.4 การจัดเตรียมที่ดินและการปรับปรุง

1. การเตรียมพื้นที่โดยเทศบาล ปรับปรุงโดยเอกชน
2. การเตรียมพื้นที่และโครงการโดยเอกชน ทำได้ 2 วิธีคือ

ก. Entrepreneur คือการจัดรวบรวมเจ้าของที่ดินและเจ้าของอาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรนำไปใช้

ข. การทำการลงทุนทั้งหมดโดยเจ้าของเดียว

3.5 ลักษณะทางด้านกายภาพ (Physical Aspects)

ก่อนที่เราจะจัดทำโครงการบูรณะฟื้นฟูขึ้น ควรจะทำการสำรวจรายละเอียดของลักษณะของปัญหาทั้งหมดก่อน และควรมีข้อมูลที่แน่นอนเกี่ยวกับสิ่งมีชีวิตที่อยู่ในบริเวณนั้น ทั้งที่อยู่บนพื้นดินและชั้นใต้ดิน สถานะทางสังคมและภาวะการดำรงชีวิตของคนที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ด้วย

1. อาคาร (Existing Buildings)
2. การบริการ (Services)
3. การจัดแหล่งที่ตั้งใหม่ (Relocation)
4. ร้านค้าในบริเวณที่อยู่อาศัย (Shops in A Residential Redevelopment Area)
5. โรงงานอุตสาหกรรม (Industry)
6. โบสถ์ (Churches)
7. คลับ (Clubs)

3.6 สรุป

จากการศึกษาวิธีการวิจัยเพื่อการออกแบบในข้างต้นนี้ในเรื่องของวิธีการในการบูรณะปรับปรุงพื้นที่ เราสามารถสรุปแนวความคิดเกี่ยวกับวิธีการในการบูรณะปรับปรุงพื้นที่ได้ว่า จะต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับ 2 วิธีการคือ

1. วิธีการในเชิงปริมาณ วิธีการในเชิงปริมาณเป็นการหาข้อเท็จจริงโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจ แบบสอบถาม การวิจัยแบบนี้ใช้เครื่องมือในการวิจัยอื่นเป็นสื่อกลางสามารถหยิบยื่นวิธีการตัดสินใจข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปรากฏการณ์ของสังคมที่ได้จากการวิจัยเชิงคุณภาพนั้นจะนำไปใช้กับกรณีอื่นๆโดยทั่วไปได้แค่ไหน และนำมาทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการให้ SPSS ในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุง

2. วิธีการในเชิงคุณภาพ วิธีการในเชิงคุณภาพเป็นวิธีการหาข้อเท็จจริงโดยเมื่อเราต้องการสร้างทฤษฎี เพราะทฤษฎีต่าง ๆ นั้นขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญในแต่ละสังคมซึ่งมีสภาพแตกต่างกันไป จึงไม่อาจใช้กฎเกณฑ์เดียวกันมาอธิบายได้ การวิจัยแบบนี้ใช้คนสัมผัสโดย

ตรง ไม่ใช่เครื่องมือวิจัยอื่นๆ เป็นสื่อกลาง โอกาสที่จะผิดพลาดในการตีความทั้งผู้วิจัยและผู้ถูกวิจัย จึงมีน้อยมาก (สุภางค์ จันทวานิช : 2537)

ซึ่งนับเป็นวิธีการเข้ามามีส่วนร่วมในการวางนโยบายของสาธารณชนและการหาข้อเท็จจริงของโครงการโดยการสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่นั้น นับเป็นว่าสิ่งที่สำคัญที่สุดในการจัดทำโครงการบูรณะปรับปรุงที่จะต้องพิจารณาถึง

ในโครงการบูรณะฟื้นฟูย่านการค้าใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมา เราจะใช้วิธีการทางคุณภาพก่อนเพื่อสร้างสมมติฐาน และใช้วิธีการเชิงปริมาณมาช่วยทดสอบและย้ำความเชื่อถือได้ของสมมติฐานข้างต้น โดยการวิจัยเชิงคุณภาพเชิงนั้นจะใช้วิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR) (สุภางค์ จันทวานิช : 2537)

ในการศึกษาเพื่อปรับปรุงย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองของวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ได้เลือกย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองของจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นจังหวัดใหญ่ที่มีประชากรมากที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ คือ 2,113,498 คน (2527) และเป็นเมืองหน้าด่านหรือเมืองผ่านจากภาคต่างๆ เพื่อเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในภาคนี้ และมีกิจการค้าเจริญก้าวหน้ามาเป็นลำดับ ตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 60 กว่าปีมาแล้ว

บทที่ 4

การวิเคราะห์พื้นที่ทางกายภาพ

พื้นที่ย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองนครราชสีมาที่กำลังศึกษาอยู่ในปัจจุบันนี้ มีการพัฒนาจากอดีตมาสู่ปัจจุบันมาเป็นลำดับขั้น และมีลักษณะของการขยายตัวตามธรรมชาติ โดยขาดการวางแผนเพื่อการขยายตัวไว้ล่วงหน้า จึงก่อให้เกิดปัญหาขึ้นในย่านการค้า อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆของการพัฒนาเมืองแล้ว พบว่าสาเหตุที่สำคัญที่มีผลต่อการออกแบบสภาพแวดล้อม และเป็นต้นเหตุของปัญหาแยกออกเป็น 3 ประเด็นสำคัญคือ 1.ระบบเศรษฐกิจและการใช้งาน 2. ระบบการจราจรและทางสัญจร 3.สภาพอาคารและสภาพแวดล้อม

สำหรับในบทนี้จะเป็นการศึกษาและการวิเคราะห์ถึงสาเหตุสำคัญ ที่มีผลต่อการออกแบบสภาพแวดล้อมของย่านการค้าใจกลางเมืองของพื้นที่ศึกษาในจังหวัด โดยมีเนื้อหาแบ่งออกเป็น 3 ส่วนด้วยกันดังนี้คือ ส่วนแรกเป็นระบบการใช้งานในพื้นที่ (function) โดยแบ่งเป็นจำนวนประชากรที่มาใช้พื้นที่และประเภทของการใช้งานในพื้นที่

ในส่วนที่สองกล่าวถึงระบบการจราจรและทางสัญจรของที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนนโดยจะกล่าวในเรื่องของความสะดวกในการสัญจร จำนวนที่จอดรถ การขนถ่ายสินค้า ปัญหาการละเมิดกฎจราจรของผู้อื่น การเก็บค่าจอดรถ การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่ และการออกกฎหมายจอดรถ ส่วนระบบของทางเท้าจะกล่าวถึงความกว้างยาวของทางเท้า ส่วนประกอบของทางเท้า หาบเร่แผงลอย การขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า ความแข็งแรงของทางเท้า และลักษณะการเดินของคน

ในส่วนที่สามจะมีเนื้อหาของสภาพอาคารและสภาพแวดล้อม โดยจะกล่าวถึงจำนวนร้านค้า ลักษณะร้านค้า สภาพของอาคาร และกรรมสิทธิ์การครอบครอง โดยลักษณะร้านค้าซึ่งจะมีเนื้อหาแบ่งออกเป็นการใช้ประโยชน์ภายในอาคาร อายุอาคาร ความสูงอาคาร วัสดุอาคาร หลังคาอาคาร ส่วนยื่นของอาคาร และหน้าต่าง ประตูของอาคาร

4.1 ระบบการใช้งาน (function)

1. จำนวนประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่

เนื่องจากสภาพในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในจังหวัดนครราชสีมา ในบริเวณถนนชุมพล และถนนอัษฎางค์ จะเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้เชื่อมระหว่างตลาด ศูนย์ราชการ อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี ศูนย์การค้า และจุดต่อรถประจำทางหลายสาย ผู้คนที่จะเดินทางไปสถานที่เหล่านี้ก็ต้องผ่านพื้นที่ศึกษาในบริเวณนี้ส่วนหนึ่ง ซึ่งอยู่ทางด้านหลังอนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี โดยจะมีผู้คนเดินทางมาคละระวะเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ดังนั้นนอกจากจะมีการเดินซื้อสินค้าทั่วไปแล้วยังเป็นทางผ่านของผู้คนที่มียุทธประสงค์อื่นๆด้วย นอกจากนั้นเมื่อมีคนเดินผ่านไปมาบนถนนสายนี้เป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดร้านค้าประเภทหาบเร่แผงลอย ทำให้เกิดขวางและเกะกะทางเดินทำให้การเดินทางจึงติดขัดมากยิ่งขึ้น และสินค้าที่ขายมักเป็นสินค้าราคาถูก ร้านค้ามักเป็นห้องแถวขนาดคูหาเดียว

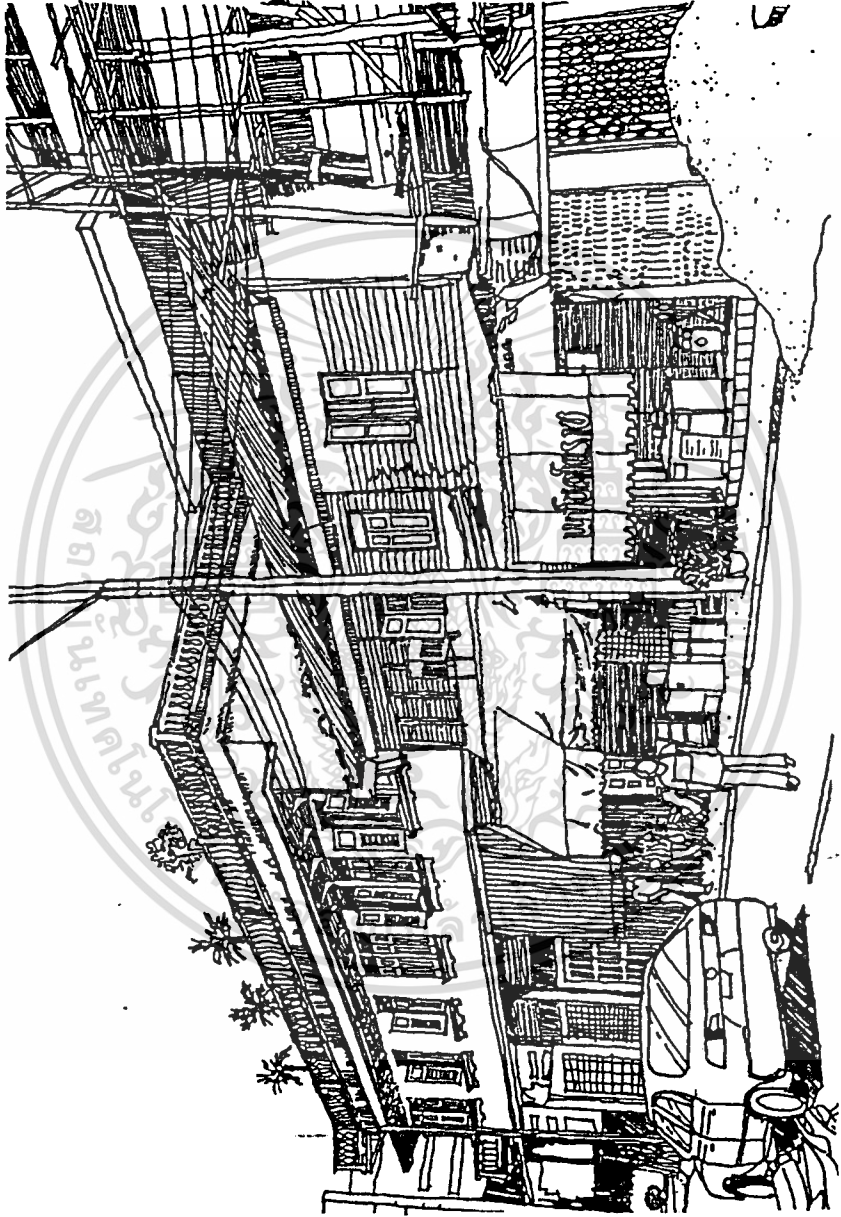
เส้นทางถนนจอมพล ถนนจักรี มีผู้คนเดินโดยทั่วไปโดยเฉพาะในบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าจะคนเดินค่อนข้างมาก แต่ไม่มากเท่าด้านถนนชุมพลและแทบจะไม่พบหาบเร่แผงลอย เพราะร้านค้าส่วนใหญ่ขายสินค้าในระดับราคาที่แพง เช่น เพชร ทอง เสื้อผ้าอย่างดี นาฬิกา เครื่องใช้ไฟฟ้า และร้านค้ามักจะมีขนาดใหญ่ประมาณ 2 คูหา

บริเวณตลาดผ้าเป็นบริเวณที่มีคนเดินมากอีกแห่งหนึ่ง โดยมีสินค้าประเภทเสื้อผ้า เครื่องประดับ และของใช้ราคาถูก มีทางสัญจรเป็นซอยซึ่งมีขนาดแคบมาก จะเข้าออกได้ 2 ทางคือถนนชุมพลและถนนอัษฎางค์และพาหนะจะเข้าไปไม่ได้ สามารถอธิบายได้ดังนี้

- ช่วงเวลา 15.00 - 18.00 น. ช่วงเวลา 15.00 - 18.00 น. เป็นช่วงเวลาที่ มีผู้เข้ามาทำกิจกรรมในย่านการค้ามากที่สุด เนื่องจากคนส่วนใหญ่จะเข้ามาเพื่อซื้อสินค้าและของใช้ส่วนตัวกันมากและเข้ามาเพื่อต่อรถประจำทางและรถสองแถว โดยผู้ที่เข้ามาใช้บริการส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ในช่วง 20-32 ปีมาก ซึ่งเป็นผู้ที่อยู่ในวัยนักศึกษาและวัยทำงานเพราะเป็นช่วงเวลาเลิกเรียนและเลิกจากที่ทำงานคนส่วนใหญ่จึงเข้ามาหนาแน่นช่วงเวลานี้ ในวันเสาร์และอาทิตย์เพราะเป็นวันหยุดพักผ่อนของคนทั่วไปรวมทั้งนักเรียนนักศึกษา รองลงมาจะเป็นวันธรรมดา

- ช่วงเวลา 18.00 -20.00 น. ช่วงเวลา 18.00 -20.00 น. ช่วงเวลานี้จะมีผู้เข้ามาใช้บริการในย่านการค้ามารองลงมาเป็นลำดับที่ 2 จากในช่วงเวลาแรก ส่วนใหญ่ผู้คนจะเข้ามาเพื่อซื้อสินค้าและของใช้ส่วนตัวก่อนกลับบ้าน รวมทั้งต่อรถประจำทางและรถสองแถวด้วย โดยผู้ที่เข้ามาใช้ชิ ervice จะอยู่ ะอายุ 19 - 42 ปี เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่นักเรียนบางส่วนเลิกจาก

ภาพที่ 9
สถาปัตยกรรมในบริเวณริมถนนพหล



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โรงเรียนสอนพิเศษและเรียนภาคค่ำรวมทั้งผู้ที่ทำงานเลิกงานด้วย คนจะหนาแน่นมากช่วงเวลานี้ ในวันเสาร์และอาทิตย์ ส่วนในวันธรรมดาจะมีจำนวนผู้คนรองลงมา

- ช่วงเวลา 9.00-11.00 น. ช่วงเวลา 9.00-11.00 น. ในช่วงเวลาจะมีผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ที่มีจำนวนที่น้อยลงมาจากอีกจากในช่วงเวลาที่ 2 เนื่องจากเป็นเวลาทำงานของคนที่ทำงานในสำนักงานและเป็นเวลาเรียนของนักเรียนนักศึกษา ส่วนใหญ่ผู้ที่เข้ามาในช่วงเวลานี้ จะเข้ามาเพื่อซื้อของใช้และของใช้ส่วนตัวเป็นส่วนมากและมีอายุอยู่ในช่วงประมาณ 20-30 ปี รวมทั้งส่วนใหญ่จะมีผู้คนหนาแน่นในช่วงวันธรรมดาและในวันเสาร์ อาทิตย์จะมีคนน้อยกว่าในช่วงเวลานี้ เนื่องจากเป็นวันหยุดพักผ่อน

- ช่วงเวลา 11.00-13.00 น. ช่วงเวลา 11.00-13.00 น. ช่วงนี้ผู้ที่เข้ามาจะมีน้อยลงมาจาก 3 ช่วงเวลาแรก ผู้ที่เข้ามาใช้บริการในช่วงนี้จะเข้ามาเพื่อซื้อสินค้าไปขายเป็นส่วนใหญ่ และซื้อสินค้าของใช้ส่วนตัวบ้าง ส่วนมากจะมีอายุ 25-60 ปีมักจะเป็นคนที่อยู่ในวัยทำงานและเป็นช่วงเวลาพักเที่ยงรับประทานอาหารกลางวันจึงไม่รีบเร่ง นักเรียนนักศึกษาที่ยังไม่เลิกเรียน ผู้คนจะเข้ามาใช้บริการกันมากในวันเสาร์และอาทิตย์เพราะเด็กนักเรียนไม่ได้ไปโรงเรียน ส่วนคนที่มาในวันธรรมดาในช่วงนี้ก็ยังมีบ้างแต่น้อยกว่า

- ช่วงเวลา 13.00-15.00 น. ช่วงเวลา 13.00-15.00 น. ในช่วงนี้ผู้ที่เข้ามาใช้บริการในย่านนี้จะมีปริมาณน้อยมากที่สุดจากทุกช่วงเวลา ผู้ที่เข้ามามักจะมีอายุอยู่ในช่วง 25 - 50 ปี ซึ่งเป็นเวลาที่คนทำงานกันอยู่และนักเรียนนักศึกษายังไม่เลิกเรียน ส่วนมากเป็นผู้ที่มาซื้อสินค้าและของใช้ส่วนตัวมีบ้างเล็กน้อยที่เข้ามาติดต่อธุรกิจ ผู้คนจึงค่อนข้างเบาบางในช่วงนี้แทบทุกวัน ทั้งวันเสาร์วันอาทิตย์ และวันธรรมดา

จากการสำรวจด้วยแบบสอบถาม ถึงการเข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ที่ศึกษาในย่านศูนย์การค้าใจกลางเมืองแห่งนี้ เป็นผลให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ตามมาด้วย กิจกรรมที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการเข้ามาใช้บริการของคนเหล่านี้จึงสามารถจำแนกประเภทลักษณะของกิจกรรมออกเป็นช่วงของเวลาได้ดังนี้

ตารางที่ 4

ตารางจำแนกประเภทลักษณะของกิจกรรมออกเป็นช่วงของเวลา

ช่วงเวลา	ปี	ร้อยละ
1. ช่วงเวลา 15.00 - 18.00 น.	20 - 32 ปี	80
2. ช่วงเวลา 18.00 -20.00 น.	19 - 42 ปี	75
3. ช่วงเวลา 9.00-11.00 น.	20 - 30 ปี	50
4. ช่วงเวลา 11.00-13.00 น.	25 - 60 ปี	45
5. ช่วงเวลา 13.00-15.00 น.	25 - 50 ปี	40

2 ประเภทของการใช้งาน

สภาพทั่วไปในพื้นที่ศึกษาย่านการค้าในปัจจุบันนี้มีลักษณะเป็นร้านค้าห้องแถว มีอาคารสำหรับทำการค้าอยู่ริมถนนสายสำคัญ ดูในตารางที่ 5 ตารางประเภทของการใช้งานในปัจจุบันจะเห็นได้ว่ามีการใช้ที่ดินเพื่อการค้าเพียง 46.82 % เท่านั้น ส่วนพื้นที่อีกจำนวนถึง 53.18 % ยังใช้ประโยชน์ได้น้อย เนื่องจากการถูกปิดกั้นโดยอาคารร้านค้าที่อยู่โดยรอบทำให้เกิดปัญหาขึ้น 3 ประการคือ

1. ปัญหาร้านค้าต้องขยายตัวตามริมถนนไปตามยาวไกลออกไปอีก
2. ปัญหาย่านพักอาศัยภายในพื้นที่ถูกปิดล้อม และขาดสุขลักษณะและความเป็นอยู่ที่ดี เช่น การระบายน้ำ การสัญจร ภัยจากอาชญากรรมและอัคคีภัย
3. ปัญหาการไม่มีที่จอดรถและนอกถนนและที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์

ดังนั้น ประเภทการใช้งานภายในบริเวณนี้มีหลายประเภทและสามารถแบ่งออกได้เป็นดังนี้คือ

- อาคารพาณิชย์ เป็นอาคารพาณิชย์ 2-4 ชั้น ส่วนใหญ่นั้นชั้นล่างจะใช้ทำการค้า และในส่วนชั้นบนจะเป็นที่เก็บสินค้าและที่พักอาศัยประมาณ 46.82 เปอร์เซ็นต์

- อาคารตึกแถวพักอาศัย อาคารตึกแถวพักอาศัยส่วนมากจะเป็นอาคารตึกแถวที่สร้างขึ้นใหม่เพื่อใช้งานเป็นอาคารพาณิชย์ แต่ไม่ได้รับความนิยมนจากลูกค้าจึงใช้เป็นที่พักอาศัยเพียงอย่างเดียวประมาณ 31.55 เปอร์เซ็นต์

- บ้านพักอาศัย บ้านพักอาศัยโดยมีเจ้าของบ้านที่อยู่อาศัยจะเป็นเจ้าของที่ดินเองนั้นมีค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่แล้วเป็นบ้านเช่าพักอาศัยเพียงอย่างเดียวประมาณ 5.13 เปอร์เซ็นต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ที่ว่าง ที่ว่างคือบริเวณที่เป็นถนน ทางเท้า ที่จอดรถ ส่วนใหญ่จะใช้เป็นบริเวณที่สัญจรไปมาและไม่รวมกับพื้นที่ที่เป็นถนนสายหลักที่อยู่รอบนอกทั้ง 4 สายประมาณ 16.50 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 5)

ตารางที่ 5

ตารางประเภทของการใช้งาน

ประเภท	ร้อยละ
1. อาคารพาณิชย์	46.82
2. อาคารตึกแถวและพักอาศัย	31.55
3. บ้านพักอาศัย	5.13
4. ที่ว่าง	16.50

4.2 ระบบการจราจรและการสัญจร

1 ที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน

1.1 ความสะดวกในการสัญจร การที่พื้นที่การศึกษาจัดเป็นศูนย์กลางแห่งแรกและสำคัญของเมือง ถนนส่วนใหญ่จะมีแนวเส้นทางที่จะวิ่งเข้าหาย่านการค้า ประกอบกับการที่มีย่านพักอาศัยและแหล่งงานทั้งในส่วนราชการและเอกชน กระจายกันอยู่ทั่วไปในบริเวณรอบๆ ย่านการค้า จึงทำให้มีการเดินทางไปมาระหว่างจุดสำคัญต่างๆ ของเมือง เข้ามาสู่อ่านการค้าทั้งโดยตรงและทางผ่าน พาหนะที่นิยมใช้กันในเมืองคือ .รถส่วนตัว,รถจักรยานยนต์,รถประจำทาง,รถสองแถวและรถสามล้อรับจ้าง พาหนะเหล่านี้มีจำนวนมากขึ้นทุกที่แต่ปริมาณถนนและที่จอดรถไม่ได้มีการขยายขึ้นตามไปด้วย ซึ่งในปัจจุบันนับเป็นปัญหาที่ค่อนข้างรุนแรงมากโดยเฉพาะรถส่วนบุคคลที่จะต้องอาศัยที่จอดในบริเวณริมถนนทั้ง 2 ข้างทาง ทำให้พื้นที่ถนนซึ่งค่อนข้างแคบอยู่แล้วต้องแคบลงไปอีก นับว่าเป็นการสร้างปัญหาให้กับพาหนะอื่นๆ ที่สัญจรไปมาในบริเวณนี้ด้วยนอกจากนั้นบนถนนยังมีรถจักรยานสามล้อรับจ้างแล่นรับ-ส่งผู้โดยสารทั่วไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นการทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกในการสัญจรอีกอันเนื่องมาจาก

- รถจักรยานสามล้อรับจ้าง จะมีความเร็วในการสัญจรต่ำกว่ายานพาหนะชนิดอื่นๆ จึงทำให้ความเร็วของการสัญจรในถนนต่ำลงไปอีกมาก

- ผู้ที่ขับที่สามล้อรับจ้าง ส่วนใหญ่จะมาจากชาวบ้าน,ชาวนาที่ว่างจากฤดูกาล
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำนา และกรรมกร ที่มีการศึกษาและความรู้ต่ำ ไม่ค่อยมีความเข้าใจในเรื่องของกฎจราจร

เพราะฉะนั้นประชาชนที่เดินทางเข้าสู่ย่านการค้าปลีกและพื้นที่ศึกษาด้วยพาหนะต่างๆ ทั้งโดยรถประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคล จะประสบปัญหาเหมือนกันคือความล่าช้าของพาหนะเนื่องจากความไม่สะดวกในการสัญจรในถนน ถนนมีขนาดแคบเพราะใช้เป็นที่จอดรถเสียครึ่งหนึ่ง มีพาหนะหลายประเภทที่มีความเร็วต่างกันแต่ต้องใช้ถนนร่วมกัน จึงเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งในการเคลื่อนที่ ก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญคือ ความยากในการเข้าสู่พื้นที่และร้านค้าทั้งทางเดินเท้าและทางรถยนต์ ยากในการทำกิจกรรมในพื้นที่เพราะมีอุปสรรคในการทำกิจกรรมหลัก คือ การซื้อขายสินค้า และอาจทำให้วัตถุประสงค์ในการเดินทางต้องล้มเหลวลง สูญเสียทั้งเวลาและค่าเดินทาง ดังนั้นเราจึงสามารถสรุปเกี่ยวกับผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่ในเรื่องความสะดวกในการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่พบว่ามีความสะดวกในการสัญจรอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เพราะว่ามีสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นพบว่ามีสาเหตุมาจาก ข้อแรกปัญหาถนนแคบไม่เพียงพอกับจำนวนรถมากที่สุด ข้อที่สองเกิดจากปัญหาการกระทำผิดกฎจราจรรอลงมา ข้อสุดท้ายพบว่าน่าจะเกิดจากการขนถ่ายสินค้า

ตารางที่ 6

ตารางแสดงการสำรวจผู้ที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษาโดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับความสะดวกในการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่

ความสะดวกในการสัญจรไปมา	ร้อยละ
ผู้ที่มีความสะดวกในการสัญจรไปมาน้อย	40.30
ผู้ที่มีความสะดวกในการสัญจรไปมาปานกลาง	40.30
ผู้ที่มีความสะดวกในการสัญจรไปมามากที่สุด	1.30

ตารางที่ 7

ตารางแสดงสาเหตุของปัญหาการจราจรไม่สะดวกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ในย่านการค้า

สาเหตุของปัญหาการจราจรไม่สะดวก	ร้อยละ
ปัญหาถนนแคบ	22.10
ปัญหาจากการกระทำผิดกฎจราจร	20.80
ปัญหาการขนถ่ายสินค้า	15.60

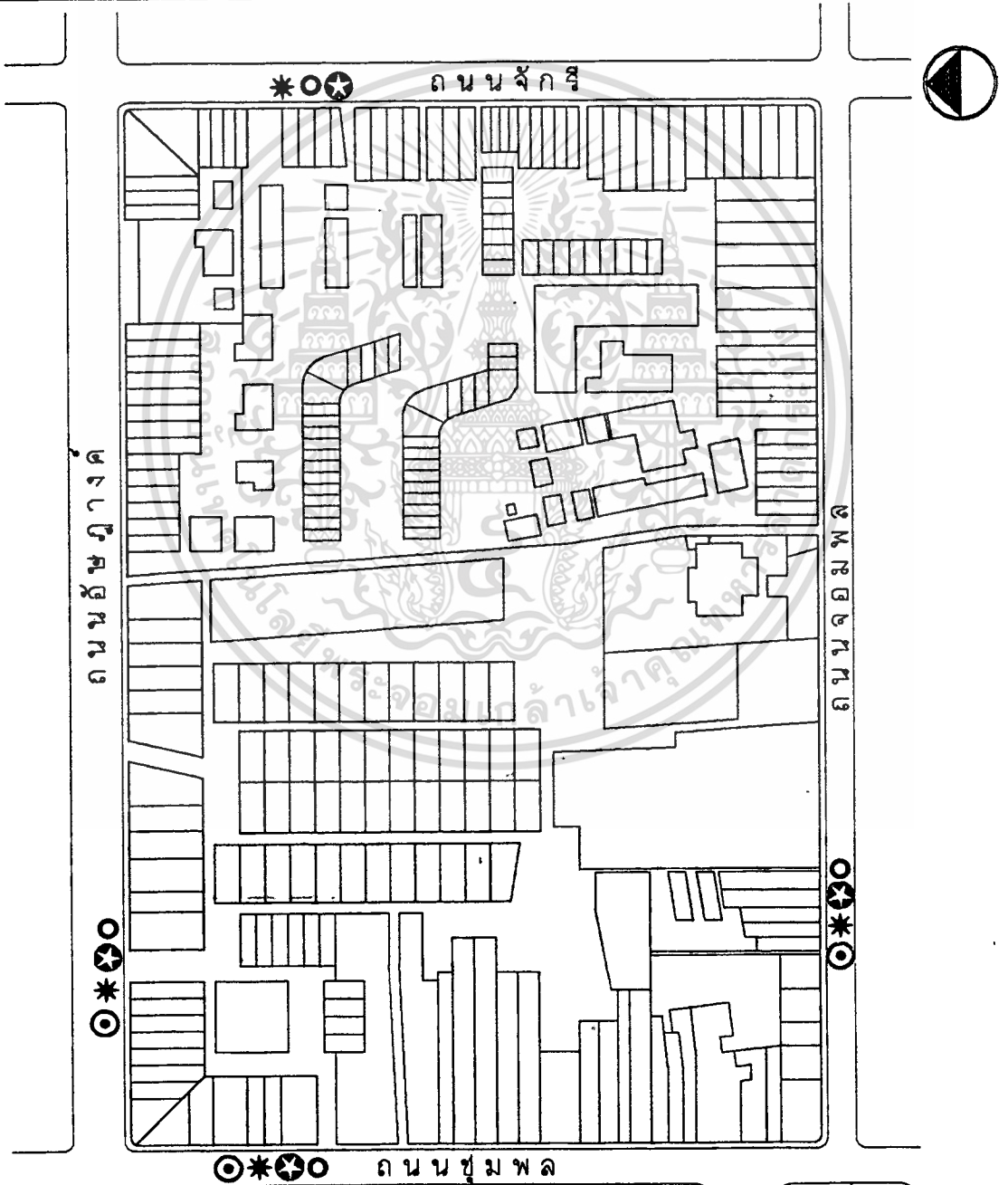
ผลการสำรวจผู้ที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษาโดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับความสะดวกในการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่เป็นอย่างไรบ้าง พบว่า ผู้ที่มีความสะดวกในการสัญจรไปมาน้อย และมีความสะดวกปานกลางมีจำนวนเท่ากันประมาณ 40.3 เปอร์เซ็นต์ และผู้ที่มีความสะดวกในการสัญจรไปมามากที่สุดประมาณ 1.3 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น ซึ่งนับว่ามีผู้ที่มีความสะดวกในการสัญจรไปมามากที่สุดมีน้อยมาก (ดูตารางที่ 6) สาเหตุของปัญหาการจราจรไม่สะดวกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ในย่านการค้าสาเหตุของปัญหาการจราจรไม่สะดวกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ในย่านการค้าพบว่า น่าจะเกิดจากปัญหาถนนแคบ 22.1 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาเกิดจากปัญหาจากการกระทำผิดกฎจราจร 20.8 เปอร์เซ็นต์ และปัญหาการขนถ่ายสินค้า 15.6 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 7)

1.2 จำนวนที่จอดรถ สภาพโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษาจากการสำรวจพื้นที่จอดรถริมถนน (ในระบบถนน) ภายในพื้นที่ศึกษาในย่านศูนย์กลางการค้ามีการจอดรถเป็นดังนี้คือ

- **รถยนต์ส่วนบุคคล** จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถวิเคราะห์ได้ว่าการจราจรบนถนนจอมพลและถนนอัษฎางค์ มีความแออัดในการสัญจรไปมาของจำนวนรถยนต์มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ รองลงมาคือถนนจักรีและถนนชุมพลมีความแออัดน้อยที่สุดเนื่องจากมีร้านค้าอยู่เพียงฟากเดียวของถนน และมีจำนวนที่จอดรถน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับถนนเส้นอื่น ผู้ที่มาใช้บริการมีความเห็นว่าจำนวนที่จอดรถที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เพียงพอกับการใช้งาน จึงทำให้ผู้ที่มาใช้บริการในย่านการค้าจะต้องหาที่จอดรถในบริเวณอื่นๆ แทนสถานที่จอดรถที่ทางเทศบาลจัดเอาไว้ ดังนั้นจึงต้องมีการจัดทำสถานที่จอดรถนอกระบบถนนจำนวนหนึ่ง ซึ่งนอกจากจะทำให้การติดต่อธุรกิจการค้าสะดวกขึ้นแล้วยังสามารถทำให้ใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มที่ และเวลาที่ใช้ในการจอดรถในแต่ละครั้งจะนานประมาณ 30 นาทีถึง 1 ชม. เนื่องจากย่านการค้าไม่ได้เป็นย่านที่มีร้านค้าขนาดใหญ่มาก ห้างสรรพสินค้าในย่านมีขนาดปานกลางจึงทำให้ผู้ที่มาใช้บริการจึงไม่ต้องใช้เวลาในการจับจ่ายสินค้ามาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

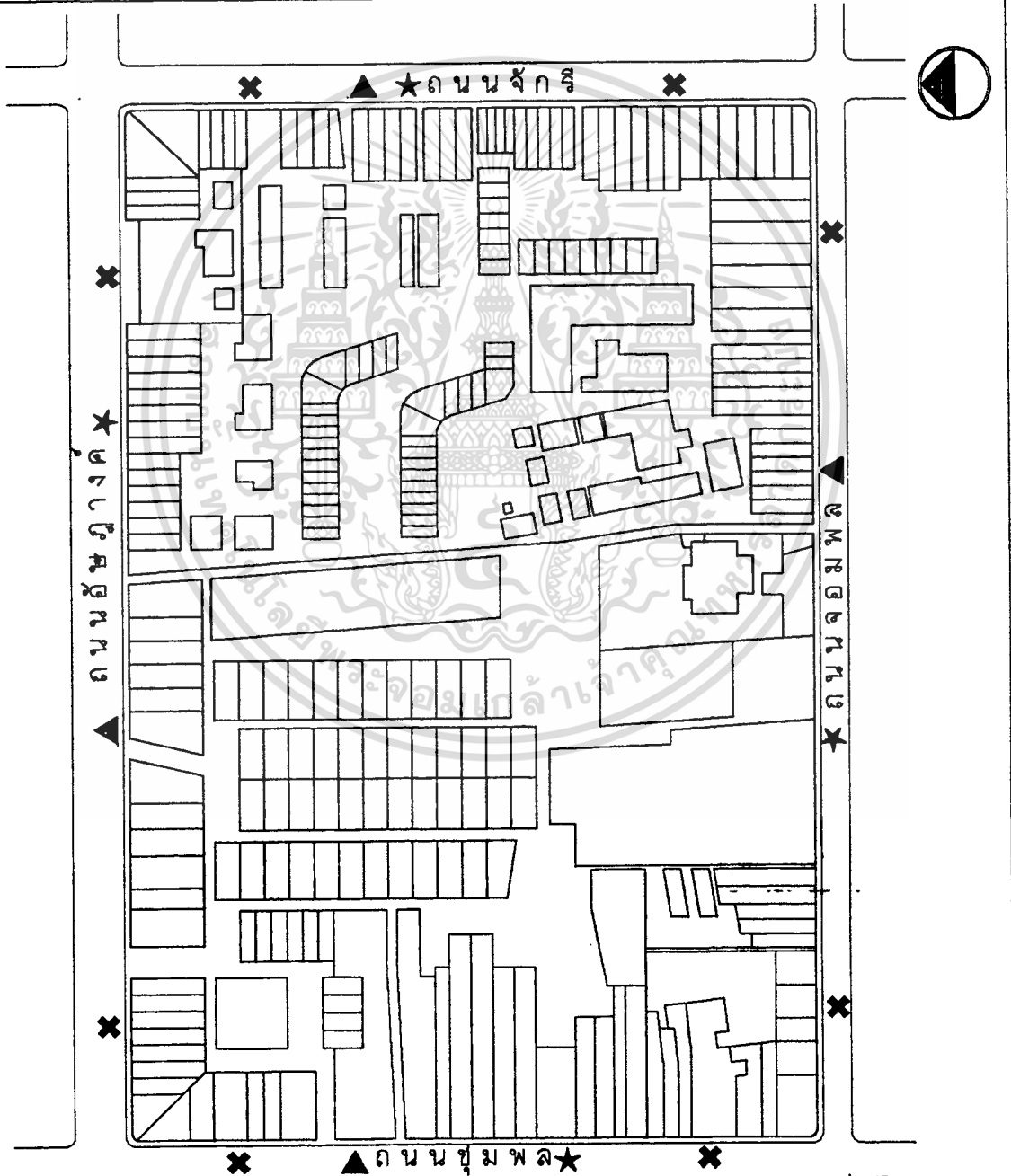
แบบแสดง การปรับปรุงแผนผังอาคารคาบสิก ใจกลางเมืองนครราชสีมา	
สัญญาสัญญา	
◎	รถประจำทาง
*	รถสามล้อเครื่อง
⊗	รถสามล้อถีบ
○	มอเตอร์ไซด์
มาตราส่วน 1/125	
ภาพที่ 10 แบบแสดง บริเวณที่จอดรถสาธารณะ	
๑. อาคาร ๒. การวางแบบที่เมืองและสภาพแวดล้อม ๓. อาคาร ๔. การวางแบบภายในเมือง ๕. อาคาร ๖. อาคารสาธารณะ ๗. อาคาร ๘. อาคารสาธารณะ	



ศูนย์รวม
ศูนย์

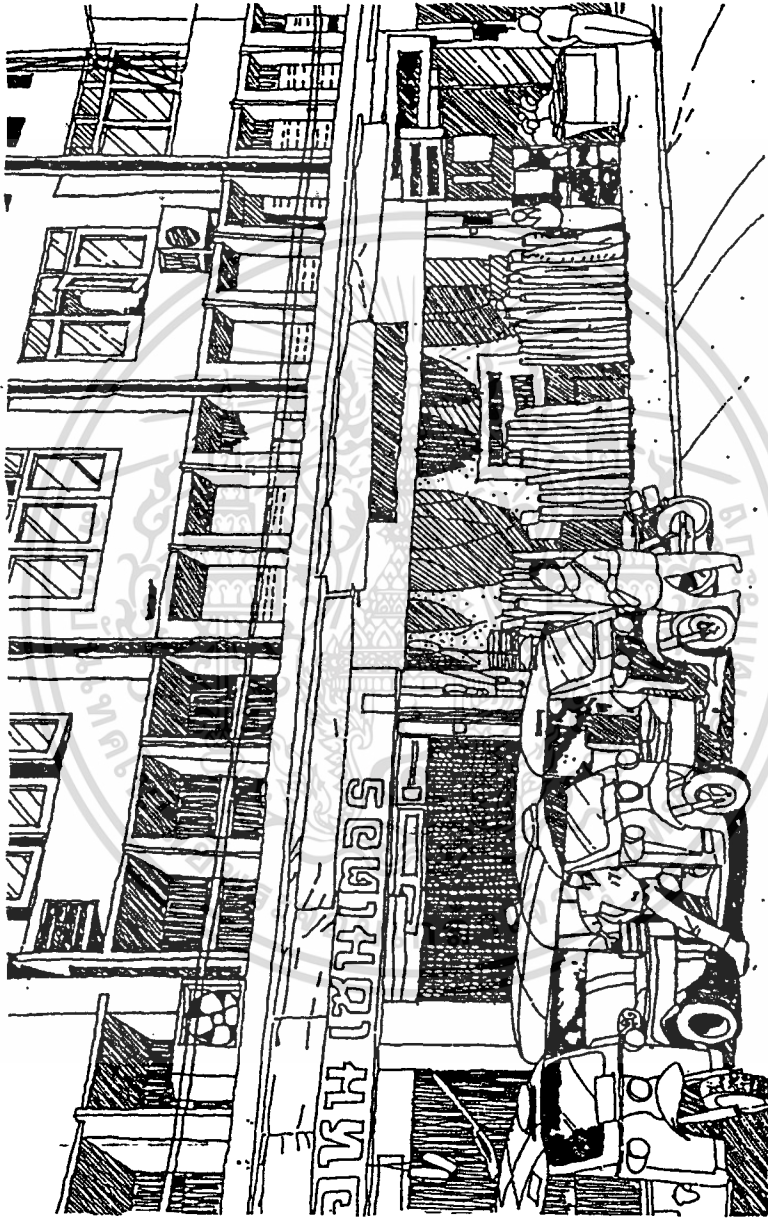
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่หรือใช้ซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแสดง การปรับปรุงแผนผังอาคารคึก ใจกลางเมืองนครราชสีมา	
สัญลักษณ์	
✕	บริเวณห้ามจอดรถ
★	บริเวณที่จอดรถ
▲	ที่จอดรถเดอไรซ์ไซด์
มาตราส่วน 1/125	
ภาพที่ 11 แบบแสดง บริเวณที่จอดรถในตัว	
สถาปัตย์	การวางแบบถนนและสภาพแวดล้อม
ภาคสถาปัตย์	การวางแบบถนนเมือง
คณะ	สำนักบริหารจราจร
สำนักบริหารจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่หรือใช้ซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 12
การจอดรถตามลำดับข้างบริเวณริมถนนชั้นภูากค์



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับจำนวนที่จอดรถในพื้นที่ศึกษาในถนนจอมพลมีที่จอดรถทั้งสองฟากถนนจำนวน 40 คัน ถนนอัษฎางค์มีที่จอดรถทั้งสองฟากถนนจำนวน 50 คัน ถนนชุมพลมีที่จอดรถทั้งสองฟากถนนจำนวน 30 คัน และถนนจักรีมีที่จอดรถทั้งสองฟากถนนจำนวน 35 คัน รวมทั้งหมดมีจำนวน 155 คันคิดเป็น 78.94 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด (ดูตารางที่ 8)

ตารางที่ 8

ตารางแสดงจำนวนที่จอดรถในพื้นที่ศึกษา

ถนน	จำนวนคัน	ร้อยละ
ถนนจอมพล	40	21.06
ถนนอัษฎางค์	50	25.46
ถนนชุมพล	30	15.27
ถนนจักรี	35	17.82

- รถจักรยานยนต์และรถสามล้อรับจ้าง

รถจักรยานยนต์และรถสามล้อรับจ้าง ส่วนใหญ่จะจอดในบริเวณใกล้กับที่จอดรถประจำทาง ในปัจจุบันที่จอดรถในระบบนอกถนน (off street parking area) ได้จัดไว้เป็นบางบริเวณเท่านั้น จึงนับได้ว่าที่จอดรถในระบบสำหรับย่านการค้านี้ไม่ได้จัดเตรียมไว้ จึงต้องอาศัยจอดรถกันตามริมถนนโดยทางเทศบาลและตำรวจเป็นผู้จัด ดูในตารางที่ 9 ตารางแสดงที่จอดรถในระบบนอกถนนจากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่พบว่าในพื้นที่ศึกษามีอยู่เพียง 40 คันเท่านั้น คือที่จอดรถของธนาคารไทยพาณิชย์ 15 คันและที่จอดรถของโรงแรมสากล 25 คัน โดยทั้ง 40 คันนี้คิดเป็น 21.06 เปอร์เซ็นต์ของที่จอดรถทั้งหมด

ความเพียงพอของที่จอดรถในพื้นที่ศึกษาจากการสอบถามผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่ศึกษาพบว่าที่มีที่จอดรถในพื้นที่ปานกลาง 24:7 เปอร์เซ็นต์ และมีที่จอดรถน้อย 75:3 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 10) บริเวณที่จอดรถของผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่ที่ศึกษา จะพบว่าผู้ที่มาใช้บริการมักจะจอดรถในบริเวณหน้าร้านค้าข้างถนน 29.9 เปอร์เซ็นต์ จอดในที่จอดรถของโรงแรมและที่จอดรถของห้างสรรพสินค้า 26.0 เปอร์เซ็นต์ รวมทั้งที่จอดรถของธนาคาร 10 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 11) เวลาที่ใช้ในการหาที่จอดรถ ส่วนมากจะใช้เวลาประมาณ 15 นาที 48.1 เปอร์เซ็นต์ ใช้เวลาหาที่จอดรถประมาณ 5 นาที 28.6 เปอร์เซ็นต์ ใช้เวลาหาที่จอดรถประมาณ 30 นาที 19.5 เปอร์เซ็นต์ ใช้เวลาหาที่จอดรถประมาณ 1 ชม.เพียง 2.6 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 12) เวลาที่ใช้ในการจอดรถ พบว่าใช้

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานี้เท่านั้น เมื่ออนุญาตให้พิมพ์ใช้ประโยชน์อื่นเป็นการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลาประมาณ 1 ชม. มีมากที่สุดคิดเป็น 36.4 เปอร์เซ็นต์ ใช้เวลาประมาณ 30 นาทีคิดเป็น 35.1 เปอร์เซ็นต์ ใช้เวลาประมาณ 15 นาทีคิดเป็น 22.1 เปอร์เซ็นต์ และใช้เวลาประมาณ 30 นาทีน้อยที่สุดคิดเป็น 2.6 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 13)

ตารางที่ 9
ตารางแสดงที่จอดรถในระบบนอกถนน

สถานที่	จำนวนคัน	ร้อยละ
ธนาคารไทยพาณิชย์	15	7.90
โรงแรมสากล	25	13.16

ตารางที่ 10
ตารางแสดงความเพียงพอของที่จอดรถในพื้นที่ศึกษา

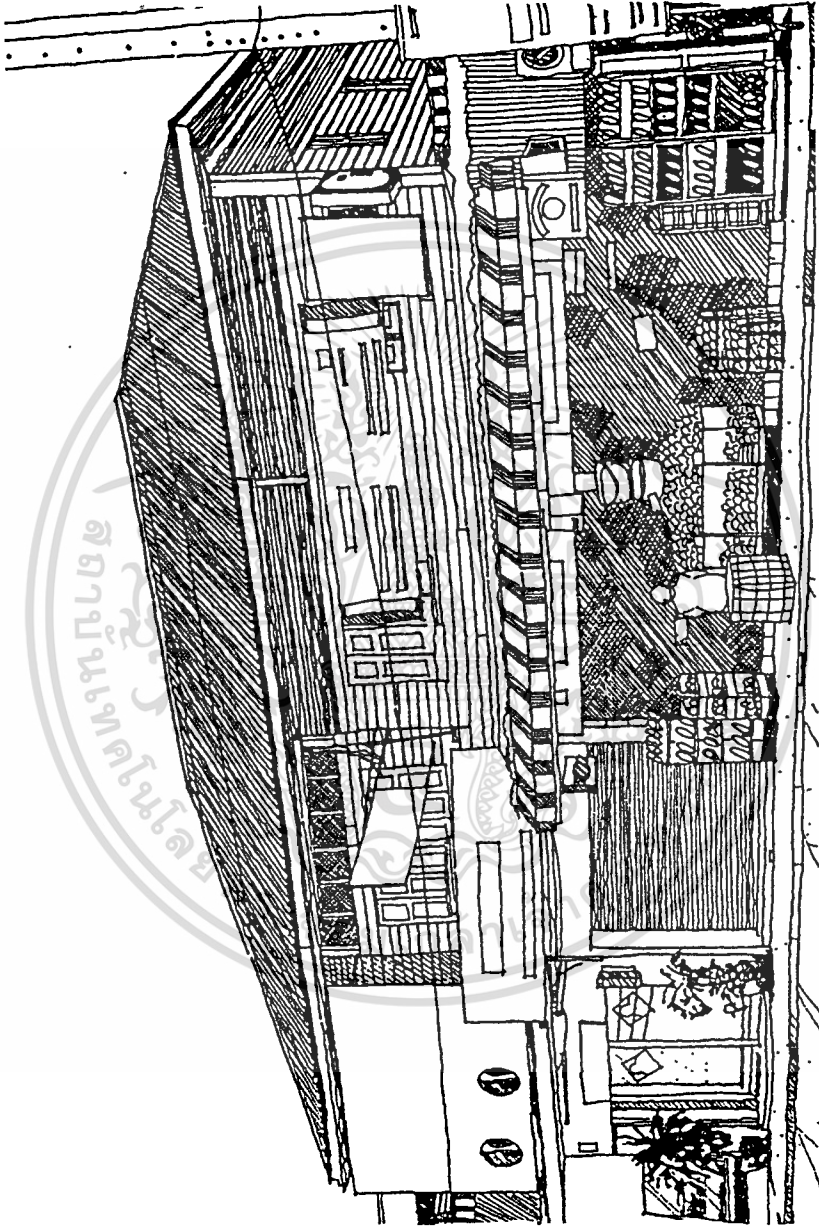
ความเพียงพอ	ร้อยละ
มีปานกลาง	24.70
มีน้อย	75.30

ตารางที่ 11
ตารางแสดงบริเวณที่จอดรถของผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่ที่ศึกษา

บริเวณที่จอดรถ	ร้อยละ
หน้าร้านค้าข้างถนน	29.90
ที่จอดรถของโรงแรม	26.00
ที่จอดรถของห้างสรรพสินค้า	26.00
ที่จอดรถของธนาคาร	10.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 13
ภาพร้านค้าที่วางสินค้าขึ้นล้าทางเดินเท้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 12
ตารางแสดงเวลาที่ใช้ในการหาที่จอดรถ

เวลา	ร้อยละ
ใช้เวลาประมาณ 15 นาที	48.10
ใช้เวลาประมาณ 5 นาที	28.60
ใช้เวลาประมาณ 30 นาที	19.50
ใช้เวลาประมาณ 1 ชม.	2.60

ตารางที่ 13
ตารางเวลาที่ใช้ในการจอดรถ

เวลา	ร้อยละ
ใช้เวลาประมาณ 1 ชม.	36.40
ใช้เวลาประมาณ 30 นาที	35.10
ใช้เวลาประมาณ 15 นาที	22.10
ใช้เวลาประมาณ 5 นาที	2.60

สรุปจากแบบสอบถามของผู้ที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ เกี่ยวกับที่จอดรถในระบบเป็นดังนี้ (ดูตารางที่ 10) แสดงความเพียงพอของที่จอดรถในพื้นที่ศึกษา และตารางที่ 11 แสดงบริเวณที่จอดรถของผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่ที่ศึกษา จะเห็นได้ว่าผู้ที่มาใช้บริการมีความเห็นว่าจำนวนที่จอดรถที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เพียงพอกับการใช้งาน จึงทำให้ผู้ที่มาใช้บริการในย่านการค้าจะต้องหาที่จอดรถในบริเวณอื่นๆแทนสถานที่จอดรถที่ทางเทศบาลจัดเอาไว้ให้มีเพียง 29.9 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น

เวลาที่ใช้ในการหาที่จอดรถ ส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการหาที่จอดรถจะใช้เวลาประมาณ 15 นาที เพราะผู้มาใช้บริการจะใช้เวลาวนรถภายในย่านการค้าเพื่อหาที่จอดโดยจะใช้เวลาเฉลี่ยแล้วใกล้เคียงเวลาที่ใช้ในการหาที่จอดเช่นกัน (ดูตารางที่ 12) และเวลาที่ใช้ในการจอดรถ ส่วนใหญ่ประมาณ 36.4 เปอร์เซ็นต์เวลาที่ใช้ในการจอดรถจะนานประมาณ 1 ชม.และ 35.1 เปอร์เซ็นต์ใช้เวลาประมาณ 30 นาที (ตารางที่ 13)

1.3 การขนถ่ายสินค้า ในพื้นที่ศึกษามีการขนถ่ายสินค้าในบริเวณริมถนนหลักมีทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก โดยเฉพาะการส่งสินค้าที่มาจากกรุงเทพฯ มักจะใช้รถบรรทุกที่มีเอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแปลน

การปรับปรุงแผนผังอาคารตึก
ใจกลางเมืองนครราชสีมา

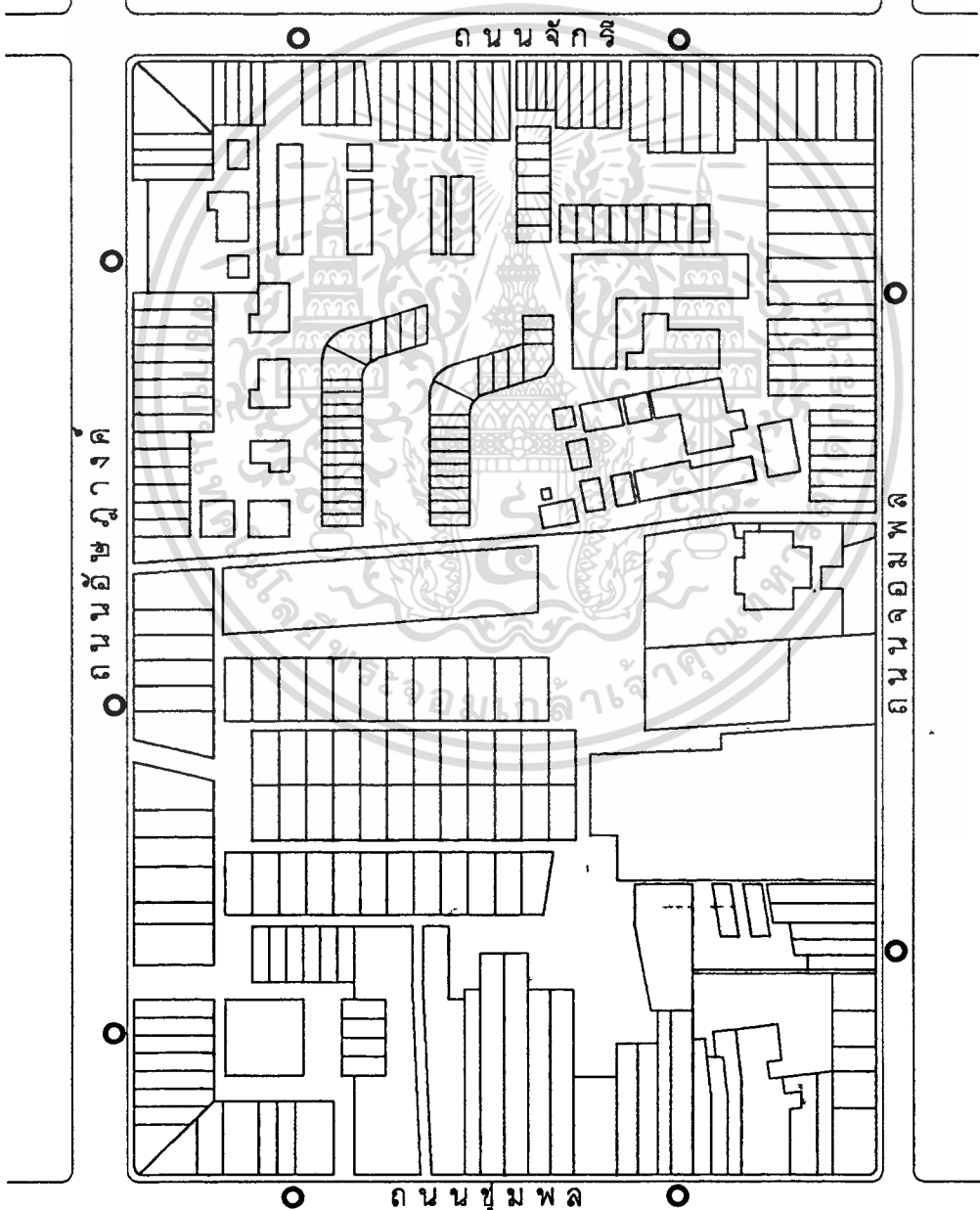
สัญญาปีที่ ๒

มาตราส่วน 1/125

ภาพที่ 14

แบบแปลน
บริเวณที่ขึ้นลงสินค้า

- ลายเส้น การวางแนวคู่มือโมเดลและสภาพแวดล้อม
- ภาพเขียน การวางแบบภายในเมือง
- ค.บ. หน้าที่บริหารงานช่าง
- ลายเส้น การวางแนวคู่มือโมเดลและสภาพแวดล้อม



ศูนย์วัฒนธรรม
ศูนย์กีฬา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้หรือเผยแพร่ในทาง
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขนาดใหญ่ เช่นรถบรรทุกสิบล้อเป็นต้น ทำให้เกิดขวางการสัญจรทั้งทางรถยนต์บนถนนและทางเดินเท้า เนื่องจากมีการใช้ทางเดินเท้าในบริเวณหน้าร้านค้าเป็นที่ขึ้นลงสินค้าก่อนเข้าร้าน

พบว่าส่วนใหญ่ร้านค้ามีพื้นที่ขนถ่ายสินค้าน้อย จึงนับว่ามีพื้นที่ในการขนถ่ายสินค้าที่ไม่เพียงพอกับความต้องการ การใช้พื้นที่ในการขนถ่ายสินค้าร้านค้ามักจะใช้พื้นที่บริเวณหน้าร้านเป็นที่ขนถ่ายสินค้า เนื่องมาจากในพื้นที่ย่านการค้าไม่มีการจัดให้มีพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าไว้ให้ ทั้งในบริเวณหน้าร้านและหลังร้าน จึงทำให้การขึ้นลงสินค้าจะต้องพื้นที่ในบริเวณหน้าร้านซึ่งเป็นทางเดินเท้าเป็นที่ขนถ่ายสินค้าแทน และการใช้เวลาขนถ่ายสินค้าในย่านการค้าแห่งนี้ส่วนมากจะใช้เวลาขนถ่ายสินค้าประมาณ 10 -15 นาทีเพราะสินค้าที่นำมาส่งร้านค้าในย่านการค้ามักจะไม่มากนัก เนื่องจากร้านค้าส่วนมากเป็นร้านค้าปลีกขนาดเล็กขนาด 1 - 2 ห้องเท่านั้น

ความเพียงพอของพื้นที่ขนถ่ายสินค้ามีความเพียงพอ 68 เปอร์เซ็นต์ มีความเพียงพอปานกลาง 24 เปอร์เซ็นต์ มีความเพียงพอมาก 6 เปอร์เซ็นต์ มีความเพียงพอมากที่สุด 2 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น (ดูตารางที่ 14) การใช้พื้นที่ในการขนถ่ายสินค้า มีการใช้พื้นที่ในบริเวณหน้าร้านมากถึง 72 เปอร์เซ็นต์ และมีการใช้พื้นที่ในบริเวณหน้าร้านโดยการจอดซ้อนคันคิดเป็น 28 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 15) การใช้เวลาขนถ่ายสินค้า โดยมีการใช้เวลาในการขนถ่ายสินค้าประมาณ 5 -10 นาที คิดเป็น 32 เปอร์เซ็นต์ ใช้เวลาในการขนถ่ายสินค้าประมาณ 10 - 15 นาที คิดเป็น 44 เปอร์เซ็นต์ และใช้เวลาในการขนถ่ายสินค้าประมาณ 15 - 20 นาที คิดเป็น 24 เปอร์เซ็นต์ เท่านั้น (ดูตารางที่ 16)

ตารางที่ 14

ตารางแสดงความเพียงพอของพื้นที่ขนถ่ายสินค้า

ความเพียงพอ	ร้อยละ
มีน้อย	68.00
มีปานกลาง	24.00
มีมาก	6.00
มีมากที่สุด	2.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 15

ตารางแสดงการใช้พื้นที่ในการขนถ่ายสินค้า

พื้นที่	ร้อยละ
พื้นที่หน้าร้าน	72.00
จุดซ้อนคันหน้าร้าน	28.00

ดูตารางที่ 16

ตารางแสดงการใช้เวลาขนถ่ายสินค้า

เวลา	ร้อยละ
5 - 10 นาที	32.00
10 - 15 นาที	44.00
15 - 20 นาที	24.00

สรุปจากแบบสอบถามเจ้าของร้านค้าเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าในบริเวณย่านการค้า พบว่าส่วนใหญ่ร้านค้ามีพื้นที่ขนถ่ายสินค้าน้อยถึง 68 เปอร์เซ็นต์จึงนับว่ามีพื้นที่ในการขนถ่ายสินค้าที่ไม่เพียงพอกับความต้องการ และการใช้พื้นที่ในการขนถ่ายสินค้า ร้านค้ามักจะใช้พื้นที่บริเวณหน้าร้านเป็นที่ขนถ่ายสินค้าถึง 72 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 15) รวมทั้งการใช้เวลาขนถ่ายสินค้าในย่านการค้าแห่งนี้ส่วนมากจะใช้เวลาขนถ่ายสินค้าประมาณ 10 -15 นาทีถึง 44 เปอร์เซ็นต์ (ตารางที่ 4.16)

1.4 ปัญหาการละเมิดกฎจราจรของผู้อื่น ปัญหาการละเมิดกฎจราจรของผู้อื่นนี้เป็นปัญหาสำคัญอันหนึ่งของย่านการค้าที่จะต้องแก้ไข ในปัจจุบันมีการละเมิดกฎจราจรของผู้ที่มาใช้บริการในย่านการค้ากันมาก จากการสังเกตการณ์ปัญหาส่วนมากเป็นปัญหาที่เกี่ยวกับการขาดความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้กฎจราจร เช่นการขับรถโดยไม่สนใจไฟสัญญาณจราจรในบริเวณแยกต่างๆ การขับรถผิดเลนหรือล้ำเลน การขับรถแซงซ้าย ความเร็วที่ต่างกันในการสัญจรบนถนนเป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจราจรทั้งสิ้น และเพื่อความ เป็นระเบียบในย่านการค้าแห่งนี้ที่จะต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งจะต้องร่วมมือกันทุกฝ่าย เช่นประชาชนจะต้องมีกฎระเบียบในการอยู่ร่วมกันในสังคมซึ่งจะต้องร่วมมือกันทุกฝ่าย โดยประชาชนจะต้องมีระเบียบวินัยเคารพกฎหมาย และเจ้าหน้าที่จะต้องรักษากฎหมายอย่างเคร่งครัด เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และกฎหมายนั้นจะต้องสอดคล้องกับความเป็นจริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

1.5 การเก็บค่าจอดรถ ปัจจุบันในย่านการค้าของจังหวัดนครราชสีมามีการเก็บค่าจอดรถมานานหลายปีแล้ว แต่มีอัตราการเก็บเงินที่ค่อนข้างถูกมากจนแทบไม่มีผลกับการจอดรถในปัจจุบัน และไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ว่าการเก็บค่าจอดรถนี้อาจจะใช้ได้ในกรณีที่ปัญหาการจราจรไม่มากนักและมีถนนกว้างขวางเพียงพอ ซึ่งจะทำให้คนใช้รถส่วนบุคคลน้อยลง เพราะไม่ต้องการเสียเงินและไม่จอดรถเป็นเวลานานๆ มีผลทำให้การจราจรเกิดความคล่องตัวมากขึ้นและมีการหมุนเวียนรถเข้ามาจอดดีขึ้น เพราะคนส่วนมากจะนิยมจอดรถในบริเวณริมถนนมากกว่าในบริเวณอื่นๆที่จัดไว้ให้ เพราะมีความสะดวกมากกว่า ดังนั้นทางเทศบาลจึงจะต้องกำหนดค่าจอดรถในบริเวณริมถนนให้สูงขึ้นมากกว่าในบริเวณอื่นๆเพื่อเป็นการบังคับไม่ให้จอดในบริเวณริมถนนมากเกินไป

จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้เข้ามาใช้บริการในย่านและเจ้าของร้านเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถพบว่าเป็นดังนี้ ความเห็นของผู้มาใช้บริการสำหรับอัตราการเก็บค่าจอดรถนั้น พบว่าควรคิดเป็นชั่วโมงมากกว่าการคิดเป็นวัน เพราะที่ผู้มาใช้บริการในย่านมักจะมาจอดรถเพื่อซื้อของในช่วงเวลาสั้นๆเท่านั้น และจากตารางแสดงความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของผู้ที่มาใช้บริการ ผู้ที่มาใช้บริการมีความเห็นว่าอัตราค่าบริการในการจอดรถควรคิดเป็นอัตราประมาณ 1 - 5 บาทต่อชั่วโมงมากที่สุด ดูในตารางที่ 17 ตารางแสดงความเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับอัตราการเก็บค่าจอดรถ

ความเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับอัตราการเก็บค่าจอดรถ พบว่าควรคิดเป็นเดือนมากกว่าการคิดเป็นชั่วโมง เพราะเจ้าของร้านในย่านการค้ามักจะมาจอดรถในช่วงเวลายาวตลอดทั้งวัน และจากตารางแสดงความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของเจ้าของร้าน โดยเจ้าของร้านมีความเห็นว่าอัตราค่าบริการในการจอดรถควรคิดเป็นอัตราประมาณ 300 บาทต่อเดือนเช่นกัน

ความเห็นของผู้ที่มาใช้บริการเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถ ผู้ที่เห็นด้วยมากกับการเก็บค่าจอดรถ 6.5 เปอร์เซ็นต์ ผู้ที่เห็นด้วย 37.7 เปอร์เซ็นต์ ผู้ที่เฉยๆคิดเป็น 19.5 เปอร์เซ็นต์ และผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถคิดเป็น 35.1 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 17) ความเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถ ซึ่งพบว่าเห็นด้วยมากที่สุด 2 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น เห็นด้วยมาก 20 เปอร์เซ็นต์ เห็นด้วย 38 เปอร์เซ็นต์ เฉยๆ 10 เปอร์เซ็นต์ และไม่เห็นด้วย 30 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 18) ความเห็นของผู้ที่มาใช้บริการเกี่ยวกับอัตราการเก็บค่าจอดรถ มีความเห็นว่าควรคิดเป็นชั่วโมง 60 เปอร์เซ็นต์ และควรคิดเป็นวัน 26 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 19) ความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของผู้ที่มาใช้บริการ พบว่าอัตราค่าบริการควรจะเป็น 1-5 บาท 64.9 เปอร์เซ็นต์ อัตราค่าบริการควรจะเป็น 5-10 บาท 24.7 เปอร์เซ็นต์ อัตราค่าบริการควรจะเป็น 15-20 บาทเพียง 1.3 เปอร์เซ็นต์เท่า

นั้น (ดูตารางที่ 20) ความเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับอัตราการเก็บค่าจอดรถ มีความเห็นว่าควรคิดเป็นสัปดาห์คิดเป็น 2 เปอร์เซ็นต์ และควรคิดเป็นเดือนคิดเป็น 94 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 21) ความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของเจ้าของร้าน พบว่าควรคิดอัตราค่าบริการ 300 บาทเป็น 62 เปอร์เซ็นต์ ควรคิดอัตราค่าบริการ 400 บาทเป็น 20 เปอร์เซ็นต์ และควรคิดอัตราค่าบริการ 500 บาทเป็น 10 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น (ดูตารางที่ 22)

ตารางที่ 17

ตารางแสดงความเห็นของผู้ที่มาใช้บริการเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถ

ความเห็น	ร้อยละ
เห็นด้วยมาก	6.50
เห็นด้วย	37.70
เฉย	19.50
ไม่เห็นด้วย	35.10

ตารางที่ 18

ตารางแสดงความเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถ

ความเห็น	ร้อยละ
เห็นด้วยมากที่สุด	2.00
เห็นด้วยมาก	20.00
เห็นด้วย	38.00
เฉยๆ	10.00
ไม่เห็นด้วย	5.00

ตารางที่ 19

ตารางแสดงความเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับอัตราค่าบริการเก็บค่าจอดรถ

เวลา	ร้อยละ
คิดเป็น / ชม.	60.00
คิดเป็น / วัน	26.00

ตารางที่ 20

ตารางแสดงความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของผู้ที่มาใช้บริการ

อัตรา	ร้อยละ
1 - 5 บาท	64.90
5 - 10 บาท	24.70
15 - 20 บาท	1.30

ตารางที่ 21

ตารางแสดงความเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับอัตราค่าบริการเก็บค่าจอดรถ

เวลา	ร้อยละ
คิดเป็น / สัปดาห์	2.00
คิดเป็น / เดือน	94.00

ตารางที่ 22

ตารางแสดงความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าบริการของเจ้าของร้าน

อัตรา	ร้อยละ
300 บาท	62.00
400 บาท	20.00
500 บาท	10.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สรุปจากตารางแสดงความคิดเห็นของผู้ที่มาใช้บริการเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถ จะเห็นว่ามีจำนวนเปอร์เซ็นต์ของผู้ที่เห็นด้วยมาก 6.5 เปอร์เซ็นต์และผู้ที่ไม่เห็นด้วย 37.7 เปอร์เซ็นต์ ดังนั้นเมื่อรวมกันแล้วจะมีผู้ที่มาใช้บริการในย่านที่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถถึง 44.2 เปอร์เซ็นต์ และจากตารางแสดงความคิดเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถ พบว่ามีจำนวนผู้ที่เห็นด้วยมากที่สุด 2 เปอร์เซ็นต์ ผู้ที่ไม่เห็นด้วยมาก 20 เปอร์เซ็นต์ ผู้ที่ไม่เห็นด้วย 38 เปอร์เซ็นต์ ดังนั้นเมื่อรวมกันแล้วจะมีเจ้าของร้านในย่านการค้าที่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถถึง 60 เปอร์เซ็นต์ จากเปอร์เซ็นต์รวมของผู้ที่มาใช้บริการและเจ้าของร้านที่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถ เมื่อเปรียบเทียบกันแล้วจะเห็นว่าเจ้าของร้านที่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถจะมีมากกว่าผู้ที่มาใช้บริการที่เห็นกับการเก็บค่าจอดรถด้วยคือ 60 เปอร์เซ็นต์ เนื่องจากเจ้าของร้านค้ามีความจำเป็นจะต้องจอดรถในบริเวณนี้เกือบทุกวัน จึงให้ความร่วมมือกับการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการที่จอดรถมีอยู่อย่างไม่เพียงพอ มากกว่าผู้ที่มาใช้บริการในย่านการค้าที่ไม่ได้จอดรถอยู่ในย่านทั้งวัน เพียงแต่จอดรถเป็นครั้งคราวเท่านั้นจำนวนผู้ที่เห็นด้วยจึงน้อยกว่า จากตารางแสดงความคิดเห็นผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับค่าจอดรถ จะเห็นว่าควรเก็บอัตราค่าบริการต่อชั่วโมงในอัตราชั่วโมงละ 1-5 บาท และจากตารางแสดงความคิดเห็นของเจ้าของร้านเกี่ยวกับอัตราค่าจอดรถ พบว่าควรคิดอัตราค่าบริการต่อเดือนในอัตราเดือนละประมาณ 300 บาทเนื่องจากเจ้าของร้านต้องใช้บริการในการจอดรถทุกวันเป็นสมควรคิดเป็นอัตราที่ถูกกว่าคิดเป็นรายชั่วโมงและไม่แพงจนเกินไป

1.6 การจัดทำมีที่จอดรถในบริเวณใหม่ ในสภาพปัจจุบันในย่านการค้าแห่งนี้ยังมีการจอดรถอย่างไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงต้องจอดรถในบริเวณทั้งสองข้างของถนนทำให้เกิดปัญหาถนนแคบ ดังนั้นการสัญจรไปมาบนถนนจึงเกิดการติดขัดและไม่สะดวก รวมทั้งยังไม่มีที่จอดรถในบริเวณใหม่เกิดขึ้น จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามพบว่าผู้มาใช้บริการและเจ้าของร้านในย่านการค้านี้ ส่วนมากเห็นด้วยกับการจอดรถในบริเวณที่มีการปรับปรุงและจัดให้ใหม่ หรือการสร้างอาคารจอดรถให้เช่า เพื่อบริการที่จอดรถให้กับผู้มาใช้บริการในย่านการค้าได้อย่างเพียงพอและย่านการค้าที่อยู่ข้างเคียงที่จะมาใช้บริการในย่านการค้าได้อย่างสะดวกสบายยิ่งขึ้น

1.7 การออกกฎหมายห้ามจอดรถ การออกกฎหมายห้ามจอดรถในปัจจุบันในย่านการค้าในพื้นที่ศึกษานี้ มีการห้ามจอดในบางบริเวณ ส่วนมากจะห้ามจอดในแนว 100 เมตรจากในบริเวณหัวมุมถนน ทั้ง 4 หัวมุมในย่านการค้า

จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามพบว่าผู้มาใช้บริการและเจ้าของร้านในย่านการค้านี้ ส่วนมากเห็นด้วยกับการออกกฎหมายห้ามจอดรถในย่านนี้ จึงควรจัดทำเมื่อมีที่จอดรถอย่างเพียงพอแล้วเท่านั้น โดยการกำหนดโทษสถานหนักโดยการปรับ ล็อคล้อ หรือการยกรถออกไปจากบริเวณถนนเป็นต้น เพื่อไม่ให้รถยนต์ที่จอดอยู่เหล่านี้กีดขวางการสัญจรบนถนน ทำให้การสัญจรเกิดความล่าช้า เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซ้ำติดขัด และเป็นการเสียพื้นที่ถนนไปอีกด้วย ในขณะที่พื้นที่ถนนในปัจจุบันยังมีไม่เพียงพอกับจำนวนรถยนต์ที่มีอยู่ในขณะนี้

4.2.2 ระบบทางเท้า

2.1 ความกว้างยาวของทางเท้า การที่ประชาชนจะเดินทางโดยพาหนะชนิดใดก็ตาม ก็จะต้องมีการเดินเป็นส่วนประกอบด้วยทุกวิธี การซื้อสินค้าในย่านการค้าปลีกทั่วไปก็ต้องอาศัยการเดินเป็นสำคัญ ทางเท้าในย่านพื้นที่ศึกษาปัจจุบันมีความกว้างประมาณ 1.8 - 2.0 เมตร และใช้ประโยชน์หลายอย่าง ตั้งแต่ใช้เดินสวนกันไปมา และเป็นที่ตั้งของ street furniture เช่น เสาไฟฟ้า ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ นอกจากนั้นยังมีหาบเร่แผงลอย เป็นที่ชนถ่ายสินค้า และป้ายยึนรอรถประจำทาง ส่วนความยาวของทางเท้าจึงขึ้นอยู่กับความยาวของทางด้านหน้าตึกแถวที่ขนานกันไป บางครั้งจึงทำให้ต้องเดินไกลเกินความจำเป็น สามารถวิเคราะห์ได้ว่าในย่านการค้าแห่งนี้ทางเท้ามีความกว้างที่ไม่เหมาะสม สมควรมีการปรับปรุงให้มีความกว้างที่เหมาะสมกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น ดังนั้นจึงต้องมีการปรับปรุงโดยการออกแบบตามหลักการคิดขนาดตามปริมาณการเดินในบริเวณต่างๆจะทำให้ได้ขนาดความกว้างของทางเท้าที่เหมาะสม และทางเท้าในบริเวณริมถนนที่มีอยู่เดิมอาจจะขยายออกมาเพื่อแก้ปัญหาในเรื่องของทางเดินเท้าแคบ เช่นในบริเวณที่มีผู้คนสัญจรไปมาเป็นจำนวนมากอาจจะออกแบบเป็นลานพลาซ่าไว้ให้คนเดินได้สะดวกมากขึ้น ส่วนการแก้ปัญหาความยาวของทางเท้าสามารถทำได้โดยการจัดระบบร้านค้าภายในพื้นที่เป็นกลุ่มๆประเภทการค้า เพื่อตัดการเดินที่ไม่จำเป็นทั่วไป หรือการเพิ่มทางเท้าในทิศทางต่างๆให้มากขึ้น

การสำรวจจากผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับความกว้างของทางเท้า พบว่าทางเท้ามีความกว้างที่เหมาะสมดีอยู่แล้ว 16.9 เปอร์เซ็นต์ และทางเท้ามีความกว้างที่ไม่เหมาะสมควรปรับปรุง 83.1 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 23) ตารางแสดงการสำรวจจากเจ้าของร้านเกี่ยวกับความกว้างของทางเท้า พบว่าทางเท้ามีความกว้างที่เหมาะสมดีอยู่แล้ว 72 เปอร์เซ็นต์ และทางเท้ามีความกว้างที่ไม่เหมาะสมควรปรับปรุง 28 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น (ดูตารางที่ 24)

ตารางที่ 23

ตารางแสดงการสำรวจจากผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับความกว้างของทางเท้า

ความเห็น	ร้อยละ
ทางเท้ามีความกว้างที่เหมาะสมดีอยู่แล้ว	16.90
ทางเท้ามีความกว้างที่ไม่เหมาะสมควรปรับปรุง	83.10

ตารางที่ 24

ตารางแสดงการสำรวจจากเจ้าของร้านค้าเกี่ยวกับความกว้างของทางเท้า

ความเห็น	ร้อยละ
ทางเท้ามีความกว้างที่เหมาะสมดีอยู่แล้ว	72.00
ทางเท้ามีความกว้างที่ไม่เหมาะสมควรปรับปรุง	28.00

สรุปการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามพบว่าผู้มาใช้บริการในย่านการค้าแห่งนี้ส่วนมากมีความเห็นว่าทางเท้ามีความกว้างที่ไม่เหมาะสม สมควรมีการปรับปรุงให้มีความกว้างที่เหมาะสมกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น และจากการสอบถามจากเจ้าของร้านค้าในย่านการค้า พบว่าส่วนมากมีความเห็นว่าทางเท้ามีความกว้างที่เหมาะสมดีอยู่แล้ว จากการสรุปแบบสอบถามเกี่ยวกับความกว้างของทางเท้าที่ได้กล่าวมาจะเห็นได้ว่าผู้มาใช้บริการและเจ้าของร้านค้าในย่านการค้านี้มีความเห็นในเรื่องของความกว้างของทางเท้าที่แตกต่างกัน อาจจะเป็นเนื่องมาจากผู้ที่มาใช้บริการมีการสัญจรไปมาบนทางเท้าอยู่เป็นประจำ จึงค่อนข้างจะทราบถึงปัญหาคับบนทางเท้ามากกว่าผู้ที่เป็นเจ้าของร้านค้าซึ่งมักจะสัญจรโดยใช้พื้นที่ภายในร้านค้าเป็นส่วนใหญ่

2.2 ส่วนประกอบของทางเท้า เนื่องจากทางเท้ามีการใช้ประโยชน์อย่างอื่น ด้วยซึ่งนอกเหนือไปจากการเดินเท้า ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องตั้งอยู่บนทางเท้า เช่นเสาไฟฟ้า ถังขยะ ตู้โทรศัพท์ โทรศัพทสาธารณะ ป้ายบอกทาง ป้ายรถประจำทาง ม้านั่ง ต้นไม้ หรือหัดดับเพลิง ปัจจุบันส่วนประกอบของทางเท้าในย่านการค้าแห่งนี้ ซึ่งจากการสังเกตการณ์ยังมีอยู่อย่าง ไม่เพียงพอหรือบางอย่างไม่มีเลย เช่นต้นไม้ โทรศัพท ป้ายบอกทาง ม้านั่งเป็นต้น ดังนั้นในการออกแบบจะต้องจัดเตรียมพื้นที่สำหรับสิ่งเหล่านี้ด้วยให้เพียงพอด้วย

การสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับส่วนประกอบของทางเท้า พบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแปลน

การปรับปรุงงานอาคารปศุสัตว์
ใจกลางเมืองนครราชสีมา

สัญลักษณ์

ต้นไม้



ถังขยะ



โทรศัพท์



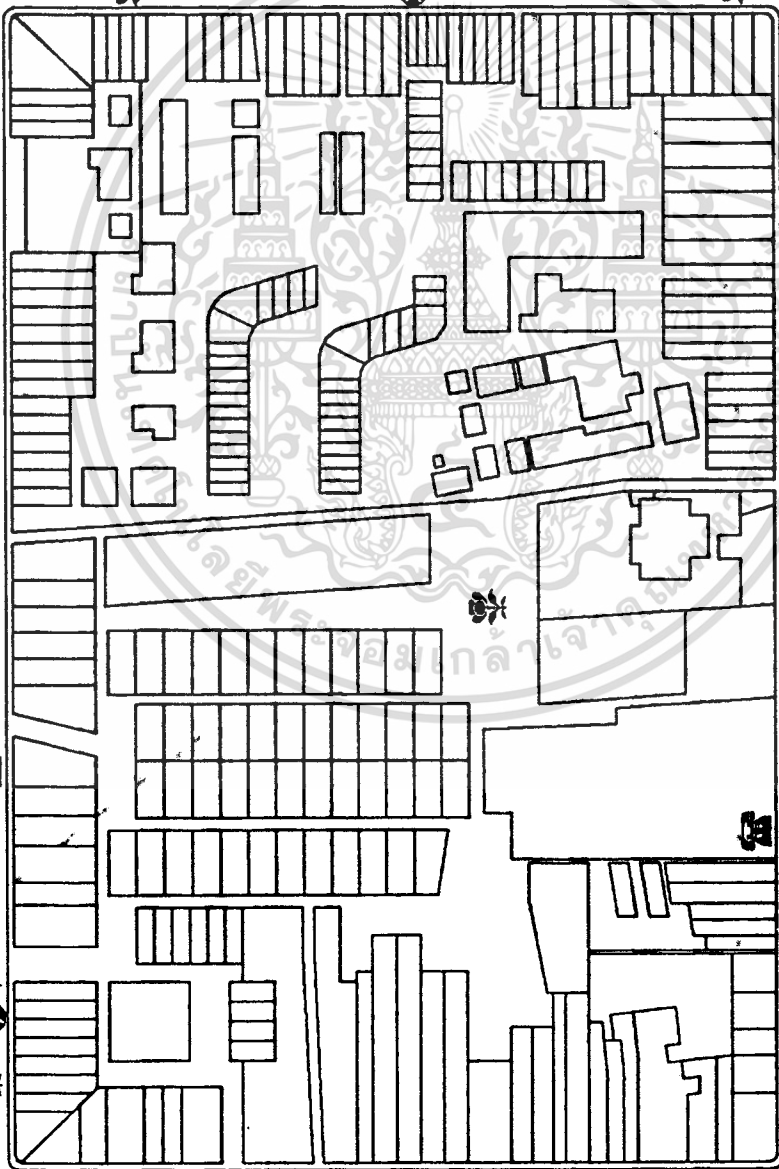
มาตราส่วน 1 / 125

ภาพที่ 15

แบบแสดง
STREET FURNITURE

ลายวิชา การวางแบบชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
ภาควิชา การวางแบบภาคและเมือง
คณะ สถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



ถนนสุขุมวิท

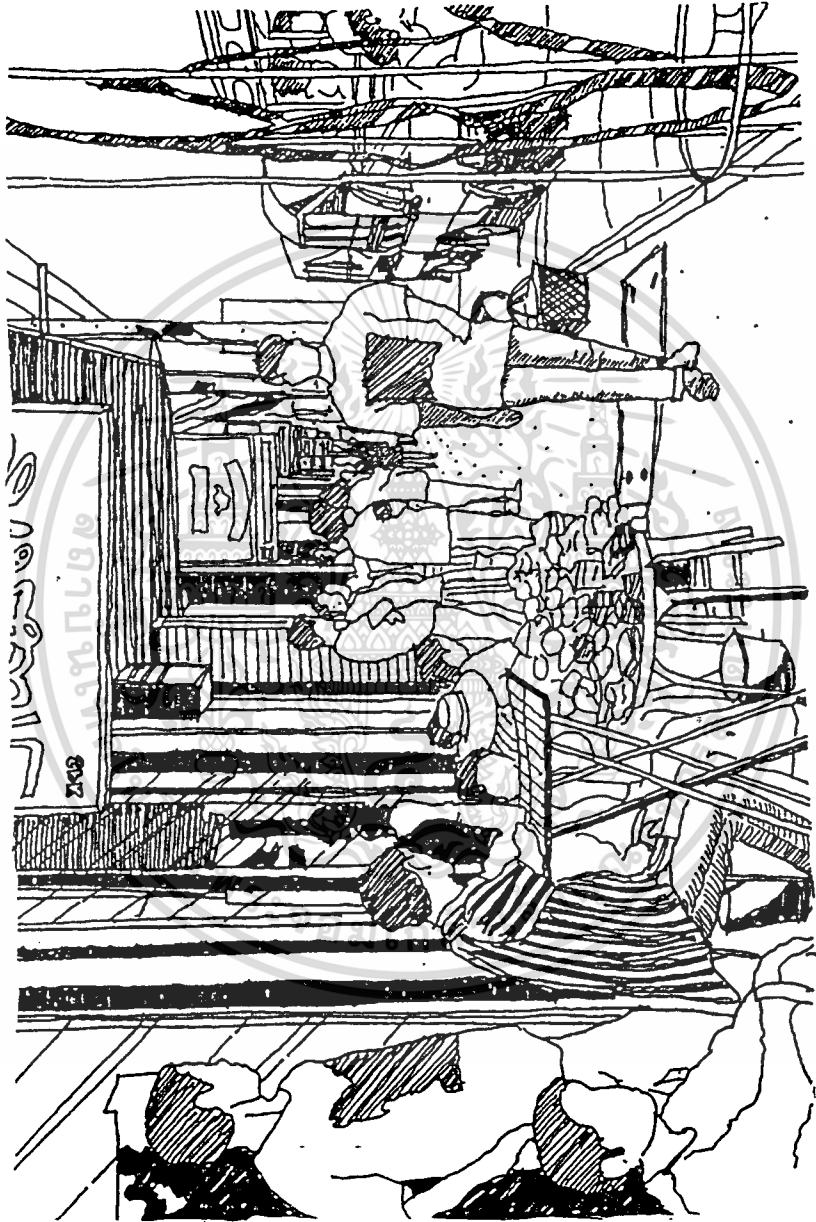
ถนนจอมพล

ถนนพหลโยธิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อยู่ภายใต้ลิขสิทธิ์ใดๆ
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตีพิมพ์และเผยแพร่ และต้องอ้างถึงชื่อของเอกสารทุกครั้งที่มีกรณีไปใช้

ภาพที่ 16

ภาพปัญหาของการสัญจรทางเท้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ว่าส่วนประกอบของทางเท้ามีเพียงพออยู่แล้ว 16.9 เปอร์เซ็นต์ส่วนประกอบของทางเท้าสมควรปรับปรุงใหม่ 83.1 เปอร์เซ็นต์ (ตารางที่ 25) ตารางการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากเจ้าของร้านเกี่ยวกับส่วนประกอบของทางเท้า พบว่ามีเพียงพออยู่แล้ว 6 เปอร์เซ็นต์ และสมควรปรับปรุงใหม่ 94 เปอร์เซ็นต์ (ตารางที่ 26)

ตารางที่ 25

ตารางการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับส่วนประกอบของทางเท้า

ความเห็น	ร้อยละ
มีเพียงพออยู่แล้ว	16.90
สมควรปรับปรุงใหม่	83.10

ตารางที่ 26

ตารางการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากเจ้าของร้านเกี่ยวกับส่วนประกอบของทางเท้า

ความเห็น	ร้อยละ
มีเพียงพออยู่แล้ว	6.00
สมควรปรับปรุงใหม่	94.00

สรุปจากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้มาใช้บริการและเจ้าของร้านภายในย่านการค้าพบว่าส่วนประกอบของเท้า (street furniture) สิ่งเหล่านี้มีอยู่อย่างไม่เพียงพอกับการใช้สอยภายในชุมชนและสมควรมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องตั้งอยู่บนทางเท้า รวมทั้งยังพบว่าควรปรับปรุงดูแลในเรื่องของความสะอาดเรียบร้อยบนทางเท้าอีกด้วย

2.3 ทรัพย์สินแฉงลอย ในบริเวณทางเดินเท้าริมถนนในบริเวณที่มีคนเดินทางสัญจรไปมาเรื่อยๆ มักจะมีปัญหาของหาบเร่แฉงลอยในบริเวณนั้นเสมอ ทั้งปัญหาที่เกิดโดยเจ้าของร้านเองที่ตั้งสินค้ายื่นล้ำออกมาในแนวทางเดินเท้า เพราะร้านค้าเหล่านี้มีลักษณะแบบตึกแถวทำให้สินค้าภายในร้านอยู่ลึกไม่สะดวกในการค้าขาย รวมทั้งยังมีผู้ค้าขายสินค้าอื่นๆทำการค้าโดยการวางสินค้าเกะกะบนทางเท้าอีกด้วย ทำให้มีทางเดินเหลือเพียงเล็กน้อยและเดินทางไม่สะดวก บางครั้งต้องลงไปเดินในบริเวณของช่องทางเดินรถ ทำให้การสัญจรบนถนนติดขัดและอาจเกิดอันตราย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขึ้นได้

สรุปจากผู้ที่มาใช้บริการในย่านพบว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับปัญหาของหาบเร่แผงลอยทำให้เกิดปัญหาอื่นๆตามมา เช่นปัญหาขยะก่อให้เกิดความสกปรกบนถนนและทางเท้า ทางเดินเท้าแคบลงทำให้การสัญจรไม่สะดวก รวมทั้งปัญหาการจราจรติดขัด ดังนั้นจึงควรจัดพื้นที่ของกรรค้าประเภทหาบเร่แผงลอยให้อยู่ในบริเวณหนึ่งซึ่งสามารถขายสินค้าได้ และไม่สร้างปัญหาให้กับร้านค้าอื่นๆอีกด้วย ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมการขายสินค้าที่มีราคาถูกและช่วยค่าครองชีพของคนยากจน

ความเห็นของจากผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลกับการจราจรติดขัด พบว่ามีผู้เห็นด้วย 81.8 เปอร์เซ็นต์ และมีผู้ไม่เห็นด้วย 18.2 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 27) ความเห็นเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลทำให้ทางเท้าสกปรก พบว่ามีผู้เห็นด้วย 80.5 เปอร์เซ็นต์ และผู้ที่ไม่เห็นด้วย 19.5 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 28) ตารางแสดงความของผู้มาใช้บริการเห็นเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยทำให้ทางเดินเท้าแคบ พบว่ามีผู้เห็นด้วย 87.0 เปอร์เซ็นต์ และผู้ที่ไม่เห็นด้วย 13.0 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 29) ความเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลทำให้การจราจรติดขัด พบว่ามีผู้เห็นด้วย 81.8 เปอร์เซ็นต์ และผู้ที่ไม่เห็นด้วย 18.2 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 30)

ตารางที่ 27

ตารางแสดงความเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลกับการจราจรติดขัด

ความเห็น	ร้อยละ
เห็นด้วย	81.80
ไม่เห็นด้วย	18.20

ตารางที่ 28

ตารางแสดงความเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยมีผลทำให้ทางเท้าสกปรก

ความเห็น	ร้อยละ
เห็นด้วย	80.50
ไม่เห็นด้วย	19.50

ตารางที่ 29

ตารางแสดงความของผู้มาใช้บริการเห็นเกี่ยวกับหาบเร่ง่วงลอยทำให้ทางเดินเท้าแคบ

ความเห็น	ร้อยละ
เห็นด้วย	87.00
ไม่เห็นด้วย	13.00

ตารางที่ 30

ตารางแสดงความเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับหาบเร่ง่วงลอยมีผลทำให้การจราจรติดขัด

ความเห็น	ร้อยละ
เห็นด้วย	81.80
ไม่เห็นด้วย	18.20

2.4 การขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า เนื่องจากในย่านการค้ามีการขนถ่ายสินค้าทั้งขาเข้าขาออก และมีการใช้ทางเท้าในบริเวณหน้าร้านค้าโดยใช้เป็นที่ขึ้นลงสินค้าก่อนเข้าร้าน ทำให้เกิดปัญหาการกีดขวางการสัญจรของคน que เดินไปมาบนทางเท้าทำให้ทางเท้าแคบลงไม่มีพื้นที่เหลือให้เดินได้ จนบางครั้งต้องลงไปเดินบนถนนอาจก่อให้เกิดอันตรายถึงชีวิตได้ ทำให้ทางเท้าต้องมีหลายหน้าที่นอกจากทำหน้าที่เป็นทางเดินเท้าเท่านั้น

2.5 ความแข็งแรงของทางเท้า ทางเท้าในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันอยู่ในสภาพดีอยู่ แต่เนื่องจากทางเท้าเป็นสิ่งที่ต้องรับการใช้งานหลายประเภทและหลายหน้าที่ จึงอาจมีการชำรุดเสียหายบ้าง ทั้งตัวทางเท้าเป็นหลุมบ่อและฝาระบายท่อน้ำ ซึ่งนับเป็นอุปสรรคต่อการเดินทั้งสิ้น ส่วนใหญ่พบว่าทางเท้าไม่มีความแข็งแรงปลอดภัย และสมควรปรับปรุงให้ดีขึ้น ดังนั้นจึงต้องออกแบบทางเท้าโดยใช้วัสดุที่แข็งแรงทนทานและสะดวกในการเดิน

ผลการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้มาใช้บริการในย่านพบว่า ทางเท้ามีความแข็งแรงปลอดภัยดีอยู่แล้ว 20.8 เปอร์เซ็นต์ และทางเท้าไม่มีความแข็งแรงปลอดภัยสมควรปรับปรุงให้ดีขึ้น 79.2 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 31)

แบบแปลน

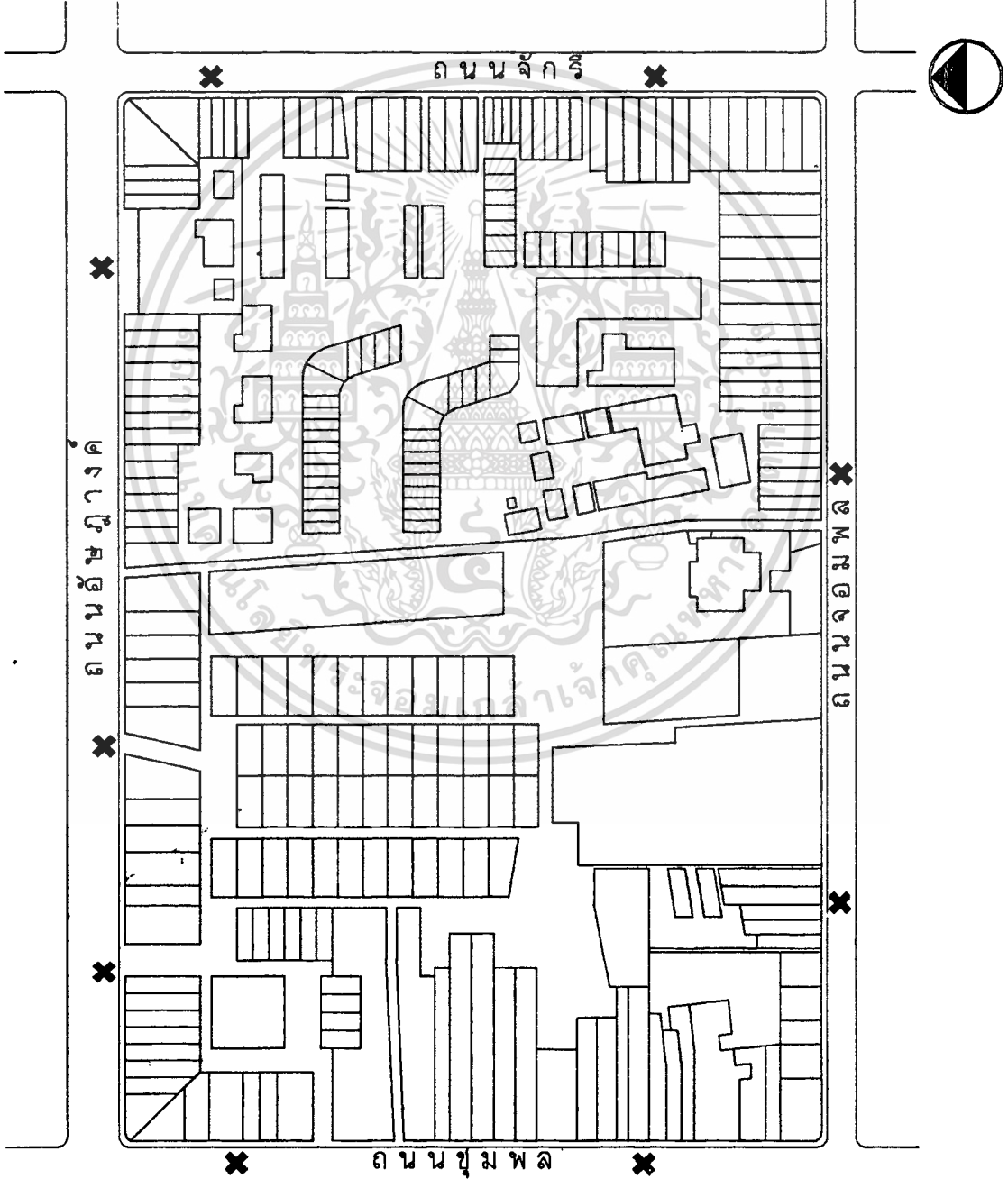
การปรับปรุงแผนอาคารคณาบดีก
ใจกลางเมืองนครราชสีมา

ผู้เขียนลักษณะ

มาตราส่วน 1/125

ภาพที่ 18
แบบแปลน
บริเวณทางเท้า
ที่ไม่มีความปลอดภัย

สาขาวิชา การวางผังเมืองและสถาปัตยกรรม
ภาควิชา การวางผังเมืองและเมือง
และ สิ่งแวดล้อมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



ผู้เขียน
ผู้เขียน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 31

ตารางความเห็นของผู้มาใช้บริการเกี่ยวกับความแข็งแรงของทางเท้า

ความเห็น	เปอร์เซ็นต์
แข็งแรงปลอดภัยดีอยู่แล้ว	20.8 %
ไม่มีความแข็งแรงปลอดภัยสมควรปรับปรุงให้ดีขึ้น	79.2 %

2.6 ลักษณะการเดินของคน ลักษณะการเดินของคนบนทางเท้าในพื้นที่ย่านการค้าใจกลางเมือง ส่วนมากจะเป็นการเดินสวนกันไปมา มีรัศมีการเดินประมาณ 100 เมตรและสามารถเดินได้อย่างทั่วถึงโดยไม่ลำบาก ทั้งยังเป็นการออกกำลังกาย รวมทั้งยังเป็นการผ่อนคลายอารมณ์ที่ดีมาก โดยสามารถจำแนกออกได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

- **เดินติดต่อระหว่างส่วนต่างๆในย่านการค้า** เดินติดต่อระหว่างส่วนต่างๆในย่านการค้า เป็นการเดินที่มักจะเกิดขึ้นระหว่างป้ายรถประจำทางหรือ ระหว่างร้านค้า ดังนั้นจึงไม่ได้ซื้อสินค้าและเป็นการเดินที่มีความเร็วสูงพอสมควร

- **การเดินชมสินค้าเพื่อเลือกซื้อสินค้า** การเดินชมสินค้าเพื่อเลือกซื้อสินค้า การเดินชนิดนี้ควรส่งเสริมให้เกิดมากที่สุด มักเป็นการเดินที่ค่อนข้างช้าๆ มีการหยุดการเลี้ยวบ่อยๆ ถ้าทางเท้ามีขนาดไม่กว้างเพียงพอกับการเดินสัญจรไปมา การเดินของคนกลุ่มนี้ก็จะเปรียบเสมือนกับการเดินของคนกลุ่มแรก

- **การเดินหลังจากการซื้อสินค้า** การเดินหลังจากการซื้อสินค้าการเดินของคนกลุ่มนี้จะมีการใช้พื้นที่มากกว่าการเดินของคนกลุ่มอื่นๆ เนื่องจากมีการถือสินค้าที่ไปจับจ่ายซื้อมาจากในย่านการค้า อาจจะถือมือเดียวหรือสองมือก็ได้

- **การยืนรอรถประจำทาง** การยืนรอรถประจำทาง การเดินของคนในกลุ่มนี้ อาจจะมีการวิ่งไปด้วย เช่นการวิ่งขึ้นรถประจำทาง ส่วนคนที่ยืนรอรถนั้นจะยืนอยู่กับที่บนทางเท้า จึงนับว่าเป็นการกีดขวางทางเดินของคนกลุ่มที่สัญจรไปมาบนทางเท้า

ดังนั้นการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นคือการเพิ่มขนาดทางเท้าให้กว้างขึ้น หรือเปลี่ยนแนวทางการเดินของคนในกลุ่มต่างๆไปบ้าง เช่นการรอรถประจำทางบนทางเท้าในบริเวณริมถนน การเลือกซื้อสินค้า และการติดต่อระหว่างบริเวณส่วนต่างๆของย่านการค้าให้ใช้ทางเท้าภายในที่จัดทำขึ้นใหม่ในย่าน เป็นต้น

4.3 สภาพอาคารและสภาพแวดล้อม

1. จำนวนร้านค้า จากการสังเกตการณ์ของจำนวนร้านค้าในพื้นที่ศึกษามีอยู่ประมาณ 213 ร้าน ร้านค้าบางร้านอาจมีเพียง 1 คูหาหรือ 3-4 คูหา ร้านค้าในพื้นที่ศึกษาเหล่านี้สามารถจำแนกออกเป็นประเภทได้ 5 ประเภทได้ดังนี้

- ร้านค้าขายปลีก	208	ร้าน
- ห้างสรรพสินค้า	1	แห่ง (8 คูหา)
- ธนาคาร	1	แห่ง
- โรงแรม	1	แห่ง (2 คูหา)
- หอพัก	2	แห่ง

ซึ่งนับว่าจำนวนร้านค้าที่เกิดขึ้นในย่านนี้มีความหนาแน่นมาก จะเรียงกันเป็นแนวตามทางเดินยาวติดริมถนนสายหลักและเกิดขึ้นมานาน

2 ลักษณะร้านค้า ร้านค้าทั้งหมดในพื้นที่ศึกษามีลักษณะของห้องแถวที่มีทางเท้าติดทางด้านหน้า ด้านทำการค้าไม่ได้ทำได้เฉพาะทางด้านหน้า ทางเท้ามีเฉพาะทางด้านหน้าของอาคารไปตามยาวระหว่างถนนกับร้านค้า " คนเดินเท้าจึงถูกบังคับให้ใช้เส้นทางขนานไปกับถนนที่ไปด้วยควันจากท่อไอเสีย เสียงรบกวน ภาพที่ไม่น่าดูและมีอันตรายมาก ความสุขที่เกิดจากการเดินไม่มีเลย " (ถนนม พ้อมเพชร : 2520)

ส่วนทางด้านหลังเป็นบริเวณที่สกปรกรกรุงรังและน่าเกลียด ดังนั้นในการปรับปรุงและสร้างใหม่จะต้องพิจารณาถึงการปกปิดบริเวณทางด้านหลังอาคารเหล่านี้ อาจทำได้โดยการสร้างอาคารใหม่ให้หันหลังชนกับอาคารเก่า โดยจะไม่สร้างความแออัดให้กับอาคารต่างๆ คือไม่ชิดกันจนเกินไป

บางครั้งการติดต่อในย่านการค้าต้องเดินอ้อมไปมาตามความยาวของทางเท้า ทางเท้ามีขนาดแคบจนเกินไป เนื่องจากมีหาบเร่แผงลอยและร้านค้าวางสินค้าล้ำเข้ามาในทางเท้า ทำให้ทางเท้าไม่น่าเดินหรือเดินไม่สะดวก บางคนจึงใช้พาหนะแทนการเดินจึงเป็นการเพิ่มความหนาแน่นให้กับถนนโดยไม่จำเป็น ดังนั้นถ้าเราจัดทำทางเท้าให้น่าเดินและมีระยะทางไม่ไกลจนเกินไป จะช่วยลดการเดินทางบนถนนให้ลดลงได้บ้าง

นอกจากนั้นร้านค้าแบบตึกแถวยังเป็นร้านค้าที่มีขนาดเล็กและมีสินค้าน้อย จะพบว่าถ้าร้านค้ามีสินค้าในร้านมากมักจะมีปัญหาในการเลือกซื้อสินค้า และทำให้การสัญจรภายในร้านเกิดความไม่สะดวก จึงทำให้เกิดจำนวนร้านค้าปลีกขนาดเล็กเป็นจำนวนมากที่มีสินค้าที่คล้ายคลึงกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพราะฉะนั้นราคาสินค้าจะมีราคาที่สูงใกล้เคียงกันทำให้ร้านค้าจึงต้องแข่งขันในด้านของทำเลที่ตั้งเป็นหลักเท่านั้น

2.1 การใช้ประโยชน์ภายในอาคารของร้านค้า ในพื้นที่ที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ภายในอาคารโดยแบ่งออกตามรูปลักษณะและการใช้งานในแต่ละประเภท ส่วนใหญ่จะเป็นตึกแถวเรียงรายไปตามริมถนนมีลักษณะคล้ายๆกันได้ เป็น 6 ประเภทดังนี้

ตารางที่ 32

ตารางการใช้ประโยชน์ภายในอาคารของร้านค้า

ประเภท	จำนวน
ร้านค้า 1	155
ร้านค้า 2	2
โรงแรม	1
ห้างสรรพสินค้า	1
ธนาคาร	1
หอพัก	2

ตารางการใช้ประโยชน์ภายในอาคารของร้านค้าสามารถอธิบายได้ดังนี้

ก. ร้านค้า ร้านค้ามีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ชั้นล่างเป็นห้องแถวใช้สำหรับค้าขาย ชั้นบนใช้เป็นที่พักอาศัยและเก็บสินค้า มีจำนวนประมาณ 155 แห่ง

ข. ร้านค้า ร้านค้ามีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ ชั้นล่างเป็นห้องแถวใช้สำหรับค้าขายอย่างเดียวมีจำนวน 2 แห่ง

ค. โรงแรม โรงแรมจะมีลักษณะชั้นล่างเป็นตึกแถวอาคารพาณิชย์ ชั้นบนเป็นโรงแรมจำนวน 1 แห่ง

ง. ห้างสรรพสินค้า ห้างสรรพสินค้าลักษณะชั้นล่างเป็นห้างสรรพสินค้าแบบห้องแถวต่อกันหลายห้อง ชั้นบนเป็นที่เก็บสินค้ามีจำนวน 1 แห่ง

จ. ธนาคาร ธนาคารมีลักษณะชั้นล่างเป็นที่จอดรถประมาณ 15 คัน ชั้นบนเป็นที่ทำการธนาคารพาณิชย์ มีจำนวน 1 แห่ง

ฉ. หอพัก หอพักมีลักษณะชั้นล่างเป็นตึกแถวอาคารพาณิชย์ ชั้นบนเป็นหอพักจำนวน 2 แห่ง (ดูตารางที่ 32)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแสดง

การปรับปรุงแผนผังการค้ำปลา
ใจกลางเมืองนครราชสีมา

สัญลักษณ์

พาณิชยกรรม



ที่อยู่อาศัย



มาตราส่วน 1/125

ภาพที่ 19
แบบแสดง
ประเภทของอาคาร

สาขาที่ ๓ การวางผังชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
ภาคที่ ๓ การวางผังภาคและเมือง
คณะ สาขาโยธาวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

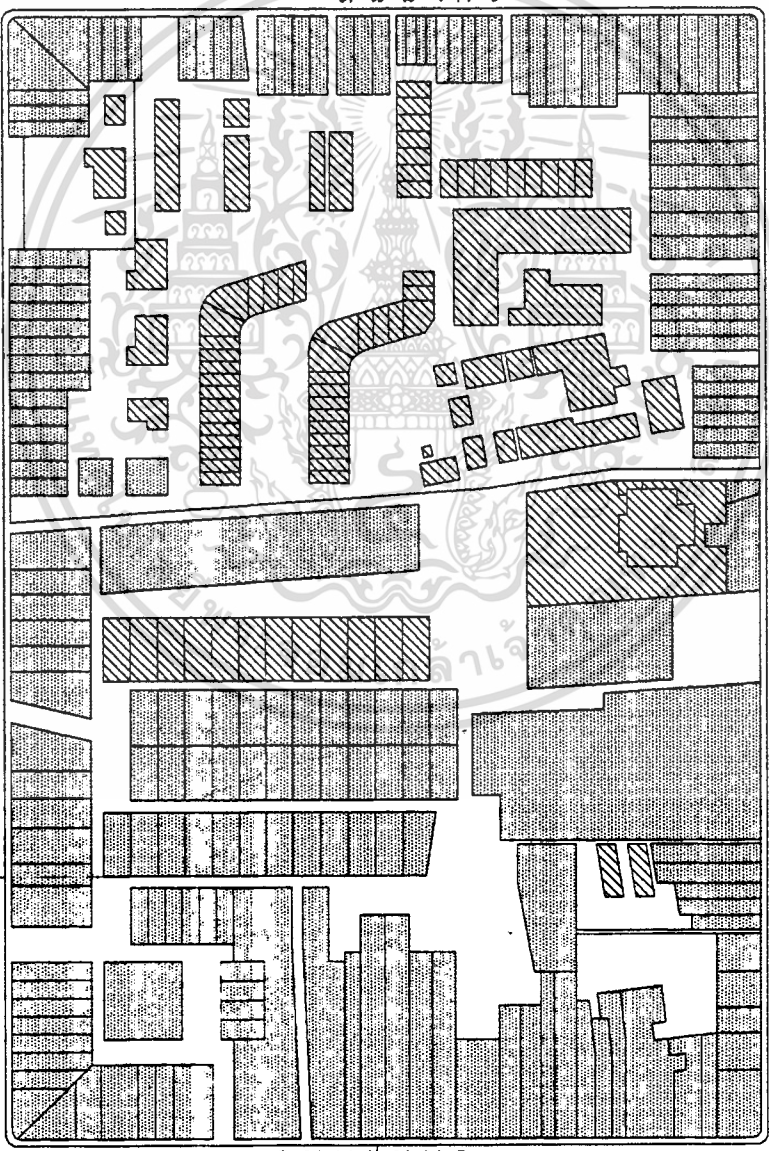
ถนนรัชฎาภิเศก

ถนนประชาสง

ถนนจอมพล

ถนนชุมพล

ยูทีซีเอ็น
เอสยูเอที



2. อายุอาคาร ในปัจจุบันอาคารในพื้นที่ที่ศึกษาในย่านการค้านี้ มีอายุค่อนข้างเก่าและบางอาคารมีอายุเก่ามาก มักจะอยู่ปะปนกันอยู่ทั่วไปในรอบๆย่านและยังใช้งานอยู่จนถึงปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่ทำด้วยปูนและไม้ และในบางอาคารที่มีอายุมากมักจะประดับด้วยปูนปั้นเป็นต้น จากการสอบถามอายุอาคารในพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งอายุอาคารออกเป็น 4 ช่วงเวลาด้วยกันได้ดังนี้

ตารางที่ 33

ตารางแสดงอายุของอาคาร

อายุ	ชนิด	เปอร์เซ็นต์
1. อายุ 11 - 20 ปี	อาคารเกิดใหม่	20
2. อายุ 21 - 30 ปี	อาคารอายุปานกลาง	40
3. อายุ 31 - 40 ปี	อาคารอายุปานกลาง	20
4. อายุ 41 ปีขึ้นไป	อาคารเก่า	20

จากตารางที่ 33 แสดงอายุของอาคารในพื้นที่ศึกษาสามารถอธิบายได้ดังนี้

- อาคารอายุ 11 - 20 ปี พบว่ามีประมาณ 20 %
- อาคารอายุ 21 - 30 ปี พบว่ามีประมาณ 40 %
- อาคารอายุ 31 - 40 ปี พบว่ามีประมาณ 20 %
- อาคารอายุมากกว่า 41 ปีขึ้นไป พบว่ามีประมาณ 20 %






(ดูตารางที่ 33)

2.3 ความสูงของอาคาร เนื่องจากตึกแถวเก่าในพื้นที่ศึกษานั้นส่วนใหญ่มีความสูงประมาณ 3 - 4 ชั้น ดังนั้นความสูงของอาคารใหม่ในบริเวณนี้อาจจะต้องอ้างอิงกับอาคารเดิมที่มีอยู่ควรมีความสูงของอาคารไม่เกิน 4 ชั้น เพื่อให้กลมกลืนกับอาคารเก่าที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยังเป็นการรักษาสัดส่วนของเมือง (domestic scale) ด้วย และจากการจัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับความสูงของอาคารในพื้นที่ศึกษาเป็นดังนี้

แบบแปลน

การปรับปรุงงานอาคารหลัก
ใจกลางเมืองนครราชสีมา

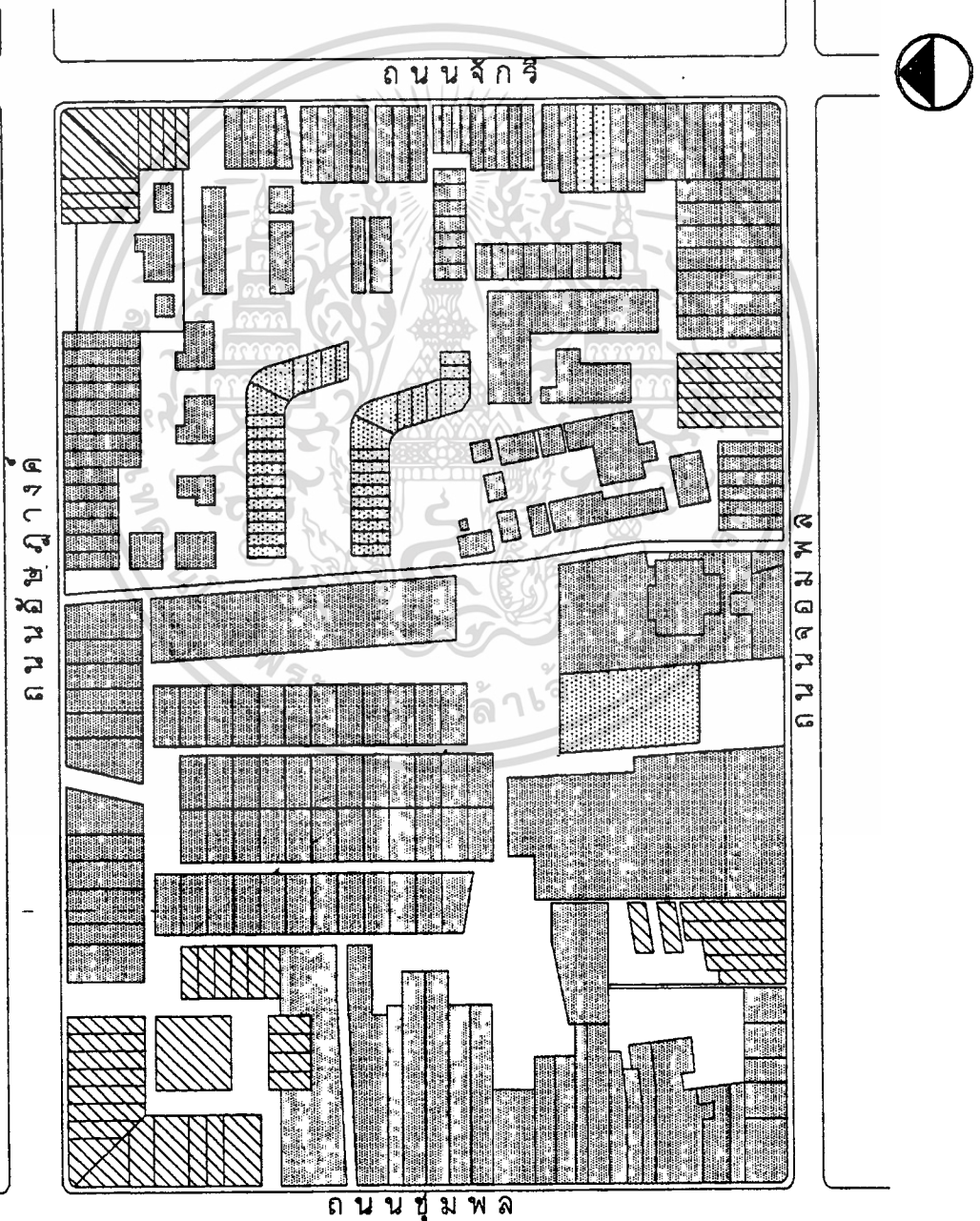
สัญลักษณ์

	อายุ 1 ถึง 10 ปี
	อายุ 11 ถึง 20 ปี
	อายุ 21 ถึง 30 ปี
	อายุ 31 ถึง 40 ปี
	อายุมากกว่า 40 ปีขึ้นไป

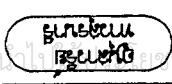
มาตราส่วน 1/125

ภาพที่ 20
แบบแปลน
อายุของอาคาร

สถาปัตย์ การวางแบบชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
ภาควิชา การวางแบบถนนและเรื่อง
คณะ สถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

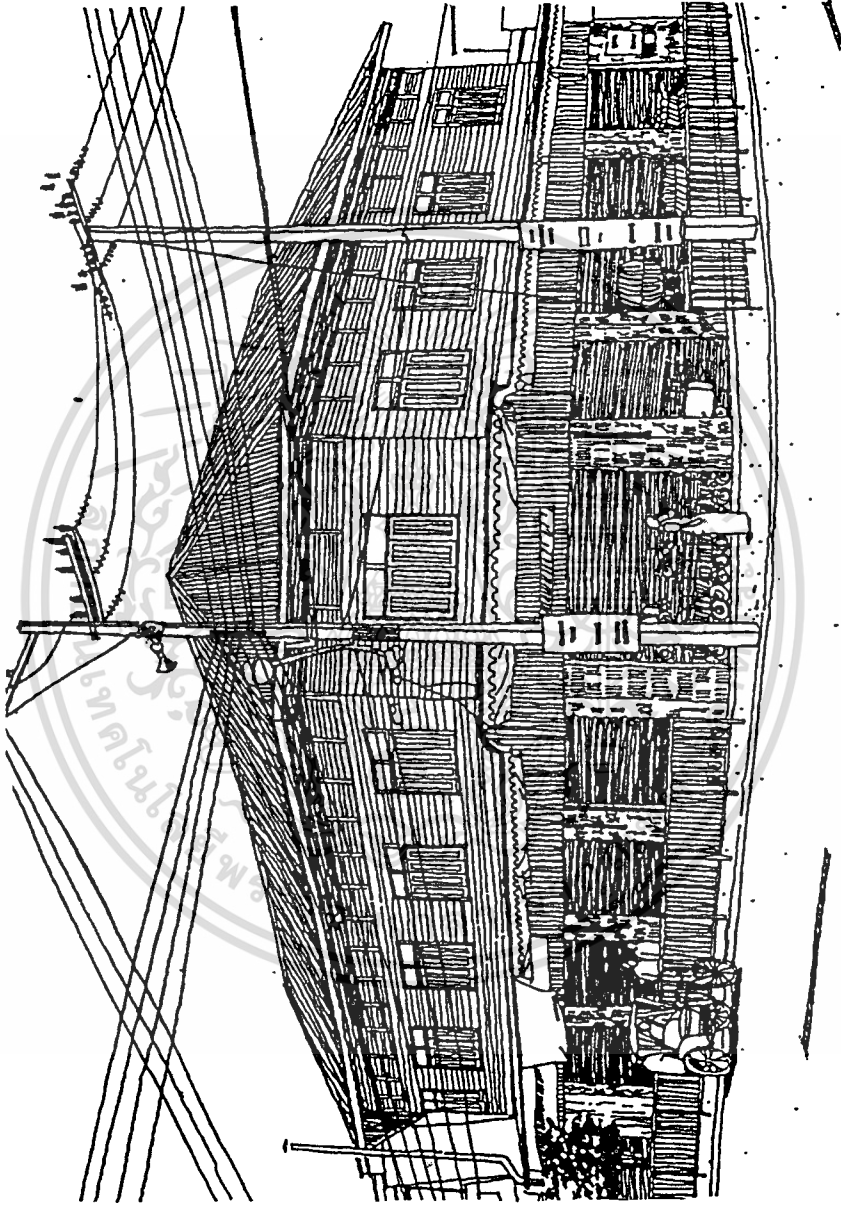


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้ไปเผยแพร่ในสื่อต่าง ๆ ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 21

ภาพสภาพอาคารเก่าหลังคาทรงปั้นหยา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 34
ตารางแสดงจำนวนชั้นของอาคาร

จำนวนชั้น	ร้อยละ
1. อาคารสูง 2 ชั้น	30.00
2. อาคารสูง 3 ชั้น	60.00
3. อาคารสูง 4 ชั้น	10.00

จึงมีความสัมพันธ์กับกฎเทศบัญญัติเกี่ยวกับความสูงของอาคารต่างๆในพื้นที่ศึกษาซึ่งกำหนดให้มีข้อกำหนดต่างๆดังนี้ (ดูในตาราง 34)






- ถนนชุมพลกำหนดให้มีความสูงไม่เกิน 4 ชั้น
- ในบริเวณพื้นที่ศึกษาให้มีความสูงไม่เกิน 30 เมตร ในบริเวณริมถนนอัษฎางค์และถนนจอมพล และอาคารให้มีความสูงไม่เกิน 30 เมตรในบริเวณริมถนนชุมพลและจักรี

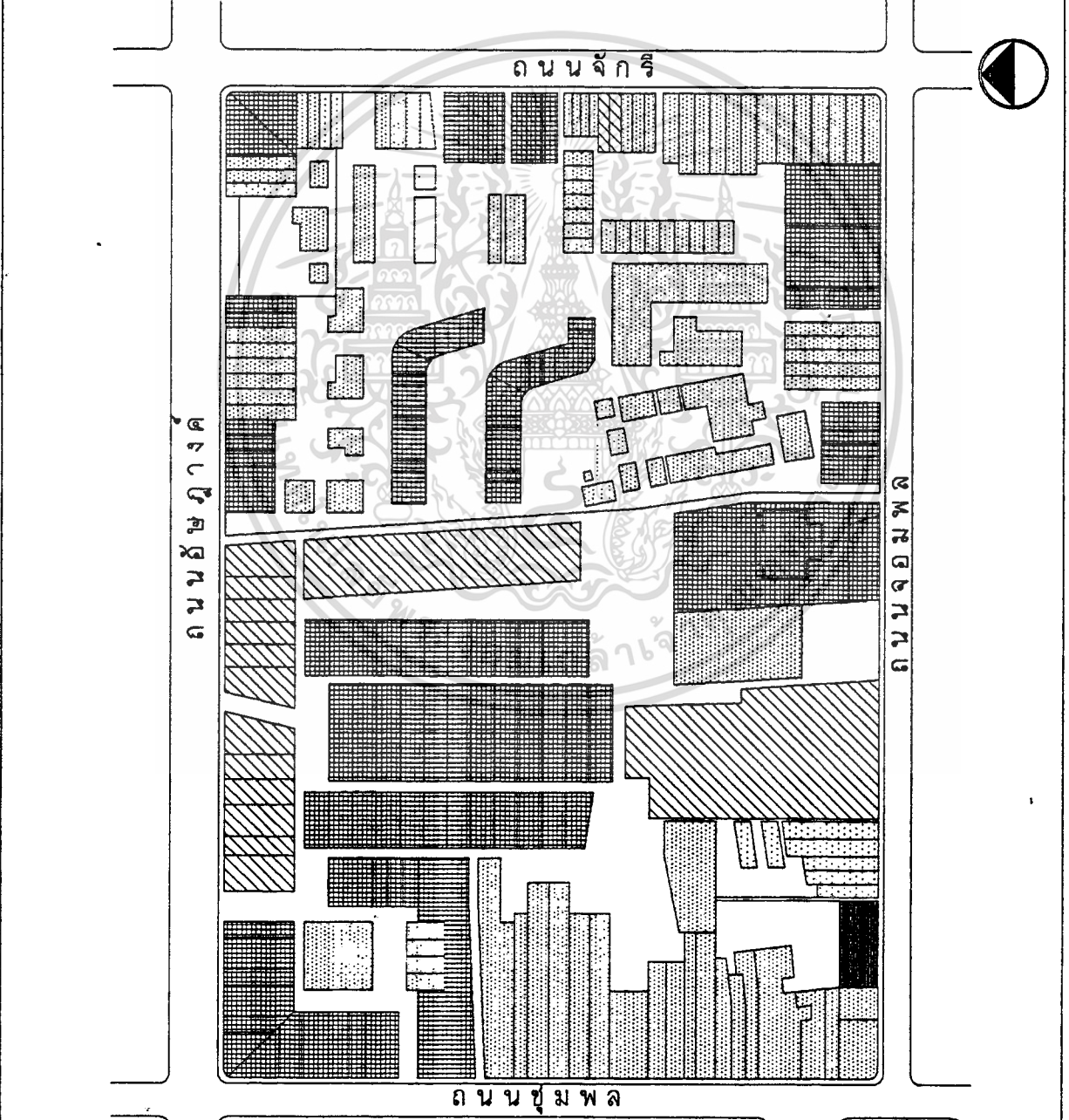
2.4 วัสดุของอาคาร ในปัจจุบันอายุของอาคารเก่ามักจะสัมพันธ์กันกับวัสดุที่ใช้ในการสร้างอาคารเหล่านั้น ซึ่งการสร้างอาคารในแต่ละสมัยนั้นมักจะสร้างโดยใช้วัสดุให้เหมาะสมกับเทคโนโลยีและวิทยาการ รวมทั้งทรัพยากรที่มีอยู่ในขณะนั้นด้วย ดังนั้นจากการสังเกตการณ์และการตั้งข้อสังเกตวัสดุของอาคารในพื้นที่ศึกษา แบ่งออกได้เป็นประเภทดังนี้

- อายุอาคาร 11 - 20 ปี วัสดุส่วนใหญ่เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก
- อายุอาคาร 21 - 30 ปี วัสดุส่วนใหญ่เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก
- อายุอาคาร 31 - 40 ปี วัสดุส่วนใหญ่เป็นไม้ , คอนกรีตเสริมเหล็ก
- อายุอาคารมากกว่า 41 ปีขึ้นไป วัสดุส่วนใหญ่เป็นไม้

2.5 หลังคาของอาคาร หลังคาร้านค้าตึกแถวที่พบในบริเวณพื้นที่ที่ศึกษา ถ้าเป็นตึกแถวรุ่นปัจจุบันหลังคาจะมีลักษณะแบนราบ (flat slab) โดยโครงสร้างจะเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและจะสามารถใช้หลังคาสวนนี้เป็นดาดฟ้ารวมทั้งเป็นที่ตากผ้าและพักผ่อนหย่อนใจ

ส่วนร้านค้าที่เป็นตึกแถวรุ่นเก่าที่มีอายุมาก หลังคาของอาคารมักจะทำเป็นทรงจั่วหรือทรงปั้นหยา วัสดุที่ใช้มุงหลังคามักจะมุงด้วยกระเบื้องหางมนหรือกระเบื้องหางเหยี่ยว ซึ่งหลังคาแบบนี้จะเหมาะสมกับสภาพของภูมิอากาศในประเทศไทย ที่อยู่ในสภาพอากาศแบบเขตร้อนชื้นจะมีฝนตกชุกในฤดูฝน ทำให้น้ำฝนไม่ซังหรือไหลย้อนกลับเข้าไปในหลังคา เนื่องจากมีความลาดเอียงมากและพื้นที่ภายในช่องว่างที่อยู่ใต้หลังคาก็ยังสามารถเป็นส่วนที่ช่วยระบายอากาศ

แบบแปลน การปรับปรุงแผนผังอาคารศึกษา ใจกลางเมืองนครราชสีมา	
สัญลักษณ์	
	อาคารสูง 5 ชั้น
	อาคารสูง 4 ชั้น
	อาคารสูง 3 ชั้น
	อาคารสูง 2 ชั้น
	อาคารสูง 1 ชั้น
มาตราส่วน 1/125	
ภาพที่ 22 แบบผัง ความสูงของอาคาร	
สาขา	การวางแผนชุมชนและสภาพแวดล้อม
ภาค	การวางผังเมือง
ปี	สถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบัน	มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

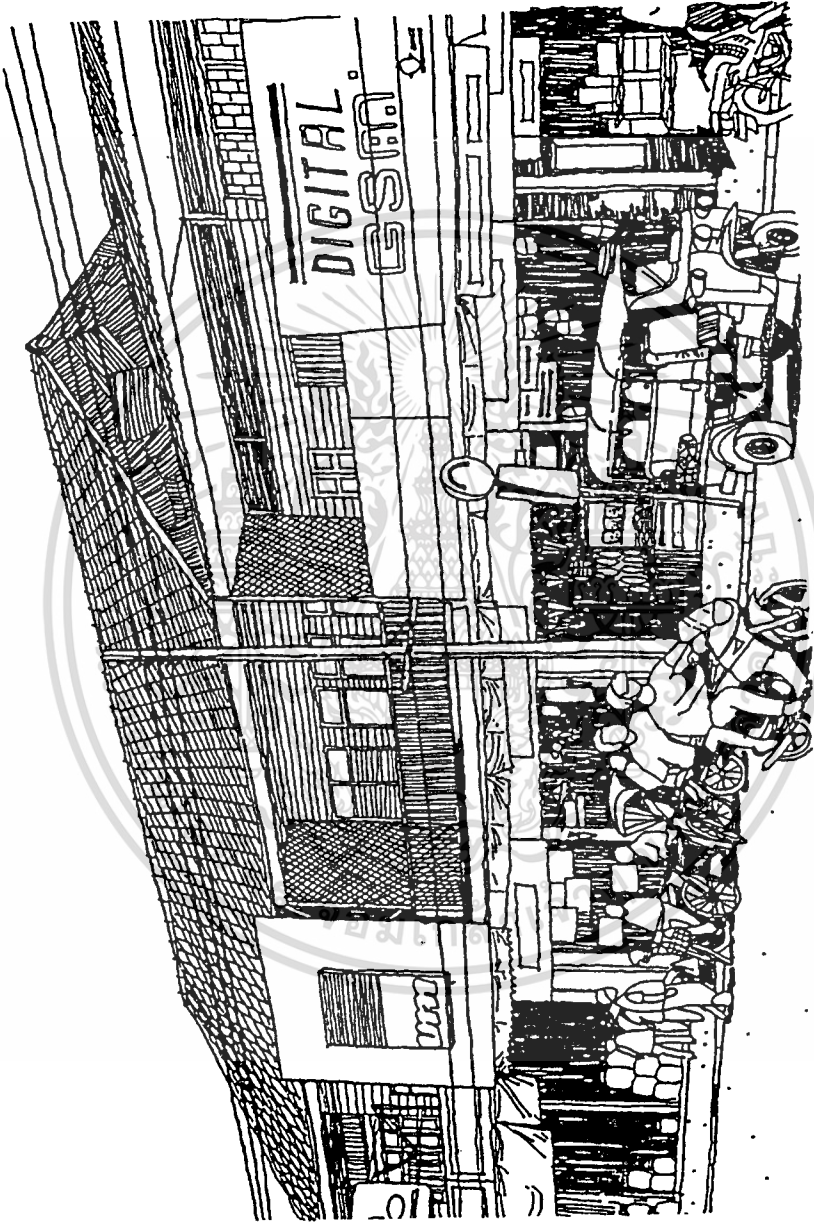


ผู้เขียน
สุวัฒน์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 23
ภาพสถาปนาคณะเก่าหังคางหงจั่ว



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ร้อนที่เกิดขึ้นภายในอาคารได้อีกด้วย ดังจะเห็นได้จากตึกแถวเก่าบางหลังมีการเจาะช่องหรือปล่องสำหรับระบายอากาศในบริเวณหลังคา นอกจากนี้หลังคาแบบนี้ยังให้ความรู้สึก (visual impact) ที่นุ่มนวลและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของย่านใจกลางเมืองที่ประกอบไปด้วยโบราณสถานที่สำคัญ เช่น อนุสาวรีย์

2.6 ส่วนยื่นของอาคาร ตึกแถวร้านค้าในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้มีการยื่นจากเขตทางสาธารณะหรือทางเท้าไม่เกิน 2 เมตร โดยตึกแถวรุ่นใหม่ในปัจจุบันได้มีการออกแบบกันสาดและแผงกันแดด ให้มีลักษณะแปลกๆออกไปเพื่อให้สะดุดตาแก่ผู้พบเห็น โดยมีได้คำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยในการกันแดดกันฝนอย่างจริงจัง ส่วนใหญ่กันสาดในปัจจุบันจะมีพื้นที่จำนวนมากที่มักจะกลายเป็นที่วางสิ่งของซึ่งไม่ได้ใช้แล้ว หรือที่สำหรับสะสมเศษขยะที่วางต้นไม้ ทำให้มีทัศนียภาพที่ไม่เหมาะสมและเกะกะรุงรัง

ในตึกแถวร้านค้ารุ่นเก่าที่มีหลังคาทรงจั่วหรือทรงปั้นหยา จึงมีชายคาของอาคารที่ยื่นไม่มากนัก และมีประโยชน์ในการกันแดดกันฝนมากสำหรับผู้อาศัยในอาคารและคนเดินถนน

2.7 หน้าต่าง ประตูของอาคาร ส่วนใหญ่ตึกแถวร้านค้าในปัจจุบันจะมีลักษณะของการเปิดช่องหน้าต่างของตัวอาคารช่องจะมีลักษณะการเจาะที่เต็มตามความกว้างของห้อง ซึ่งเป็นข้อดีที่ทำให้ภายในตัวอาคารได้รับแสงสว่างอย่างเต็มที่

ส่วนตึกแถวร้านค้ารุ่นเก่าจะมีลักษณะของการเจาะช่องเปิดของตัวอาคารจะมีลักษณะช่องเปิดที่น้อยกว่า แต่ขนาดของหน้าต่างจะกว้างและสูงกว่าขนาดของหน้าต่างของอาคารในปัจจุบัน

2.8 สภาพของอาคาร อาคารที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษานั้นเกิดขึ้นตามความต้องการจากการใช้งานต่างๆกันในระยะเวลาที่แตกต่างกัน ทำให้มีอาคารที่มีสภาพที่แตกต่างกันปะปนกันอยู่มาก โดยสามารถแบ่งสภาพของอาคารออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

- **อาคารที่ค่อนข้างใหม่** อาคารที่ค่อนข้างใหม่สามารถใช้งานได้ดี และไม่ขัดกับการทำการค้าแบบขายปลีก พบเป็นส่วนน้อยมาก

- **อาคารที่ค่อนข้างเก่าแต่ยังใช้งานได้** อาคารที่ค่อนข้างเก่าแต่ยังใช้งานได้ มีการก่อสร้างด้วยวัสดุที่ถาวรและแข็งแรง ไม่มีปัญหาการขัดแย้งกับสภาพแวดล้อม พบว่ามีในพื้นที่ศึกษามากกว่า 60 % ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่

- **อาคารที่ค่อนข้างเก่าและทรุดโทรมมาก** อาคารที่ค่อนข้างเก่าและทรุดโทรมมากมีการใช้วัสดุก่อสร้างที่ไม่ค่อนข้างถาวรและมีการผุพังของตัวอาคาร มีทั้งลักษณะที่เป็นบ้านพักอาศัยและร้านค้าห้องแถว พบว่ามีประมาณ 20 % ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่

- อาคารที่มีการออกแบบไม่เหมาะสมกับการใช้งานและค่อนข้างเก่า

อาคารประเภทนี้ปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาก่อสร้างด้วยวัสดุที่ถาวร ชั้นล่างของอาคารจัดแบ่งเป็นห้องเช่าค้าขายได้ แต่ชั้นบนออกแบบเป็นโรงน้ำชา เมื่อเลิกกิจการจึงปล่อยให้ว่างเปล่า โดยมีได้ใช้ประโยชน์อันใด พบว่ามีอยู่ 1 แห่ง นอกจากนั้นอาคารดังกล่าวนี้ยังมีความแออัดภายในบริเวณที่อยู่อาศัยและไม่ถูกสุขลักษณะ

2.9 กรรมสิทธิ์การครอบครอง กรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งหมดเป็นของเอกชนและมีพื้นที่ครอบครองขนาดใหญ่ ในสมัยแรกเจ้าของที่ดินในบริเวณนี้จะเป็นเจ้าของที่ดินรายใหญ่ ต่อมาเมื่อเจ้าของที่ดินบางรายมีการขายที่ดินพร้อมกับอาคาร บางรายมีการสร้างอาคารแล้วแบ่งขาย และในบางรายให้เช่าที่ดินเพื่อสร้างอาคาร

- เจ้าของที่ดิน เจ้าของที่ดินที่ดินในพื้นที่ศึกษานี้เดิมมีเจ้าของเพียงไม่กี่ราย ซึ่งเป็นลูกหลานของข้าราชการและผู้มีอำนาจในสมัยก่อน ส่วนเจ้าของร้านค้าส่วนใหญ่เป็นคนไทยเชื้อสายจีน การทำการค้าส่วนใหญ่จึงต้องเช่าที่ดินจากเจ้าของเดิมเพื่อสร้างอาคารหรือเช่ากรรมสิทธิ์ของอาคารในระยะยาว ทำให้ระบบการลงทุนไม่มีประสิทธิภาพ เพราะผู้ลงทุนไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดินเอง ส่วนผู้ที่อยู่อาศัยก็ไม่ใช่เจ้าของอาคารที่แท้จริง จึงขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษา ตกแต่งให้สวยงาม อย่างไรก็ตามเมื่อเวลาผ่านไปจนถึงปัจจุบันด้วยการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจตามระบบของสังคม ได้มีการขายที่ดินและอาคารในบริเวณนี้จึงทำให้มีอาคารพาณิชย์ที่แบ่งขายเป็นห้องๆมากขึ้นกว่าแต่ก่อน

- เจ้าของที่ดินรายใหญ่ เจ้าของที่ดินรายใหญ่ส่วนใหญ่เจ้าของที่ดินจะมีที่ดินในบริเวณเดียวกัน และมีที่ดินติดกันเป็นผืนขนาดใหญ่ เจ้าของที่ดินรายใหญ่เหล่านี้จะมีไม่มากนัก ประมาณ 3 -4 ราย ซึ่งจะเป็นเจ้าของที่ดินมาเป็นเวลานานแล้วประมาณ 30 - 50 ปี และเป็นเจ้าของเดี่ยวตลอดมักไม่มีการเปลี่ยนมือไปมา ส่วนใหญ่จะเป็นที่ดินที่เป็นที่ตั้งของอาคารเก่าและที่ดินที่อยู่ภายในพื้นที่ซึ่งอยู่ทางด้านหลังของอาคารพาณิชย์

- เจ้าของที่ดินรายย่อย เจ้าของที่ดินรายย่อยเป็นเจ้าของที่ดินในบริเวณที่มีตึกแถวและอาคารพาณิชย์ รวมทั้งอาคารพาณิชย์พักอาศัยโดยเป็นเจ้าของที่ดินและอาคารเพียงห้องเดียวหรือสองห้องเท่านั้น ซึ่งเกิดจากการที่มีนายทุนซื้อที่ดินไว้เพื่อสร้างอาคารพาณิชย์เพื่อแบ่งขาย และจากการที่ซื้ออาคารที่เคยเช่าอยู่ อันเนื่องมาจากเจ้าของที่ดินยอมขายที่ดินให้กับผู้เช่าหรือผู้เช่าเองซื้อโดยให้ราคาซื้อที่ค่อนข้างสูงมาก จึงนับเป็นลักษณะแบบหนึ่งของผู้ค้าขายในปัจจุบันที่นิยมซื้ออาคารพาณิชย์ที่ขายในลักษณะที่เป็นกรรมสิทธิ์ มากกว่าการซื้อแบบเช่าเพียงกรรมสิทธิ์ระยะยาวเท่านั้น

การสำรวจกรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดินในพื้นที่ศึกษาพอสรุปได้ดังนี้คือ เป็นเจ้าของเองทั้งที่ดินและอาคาร 40 เปอร์เซ็นต์ การเช่าที่ดินและอาคารจากเจ้าของอาคารโดยตรง 20 เปอร์เซ็นต์ และการเช่าอาคารคิดเป็น 40 เปอร์เซ็นต์ (ดูตารางที่ 35)

ตารางที่ 35

ตารางการสำรวจกรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดินในพื้นที่ศึกษาพอสรุปได้ดังนี้คือ

กรรมสิทธิ์	ร้อยละ
1. เป็นเจ้าของเองทั้งที่ดินและอาคาร	40.00
2. การเช่าที่ดินและอาคารจากเจ้าของอาคารโดยตรง	20.00
3. การเช่าอาคาร	40.00

2.10 ประเภทการค้า ในบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นการค้าแบบขายปลีก

นอกจากนั้นในบางร้านค้ายังค้าส่งไปด้วยในตัว เช่น สินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านขายของชำ ร้านขายยา ร้านเสื้อผ้า เป็นต้น ซึ่งสามารถแยกประเภทได้โดยละเอียดดังนี้

- สินค้าประเภทเครื่องแต่งกายและเครื่องใช้ทั่วไป สินค้าประเภทเครื่องแต่งกายและเครื่องใช้ทั่วไปเช่น ผ้า เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องประดับ เพชร ทอง เครื่องสำอางค์ กระเป๋า รองเท้า ร้าน variety store และ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ร้านค้าประเภทนี้มีการเกาะกลุ่มกันมากในบริเวณริมถนนอัมฤงค์ และเป็นร้านค้าประเภทที่พบมากที่สุดในย่านการค้านี้

- ร้านขายของชำ ร้านขายของชำเช่นอาหารกระป๋อง ร้านขายยา เครื่องใช้ในครัว เป็นร้านประเภทที่มีการพบน้อยมาก และไม่ค่อยพบในย่านนี้

- ร้านสินค้าประเภทของใช้พิเศษ ร้านสินค้าประเภทของใช้พิเศษเช่น เครื่องเสียง เครื่องใช้ไฟฟ้า วิทยุ โทรทัศน์ พัดลม นาฬิกา แวนตา เครื่องเขียน เครื่องดนตรี เครื่องกีฬา หนังสือ เป็นต้น มีการเกาะกลุ่มของร้านค้าประเภทนี้มากในบริเวณริมถนนชุมพลและจอมพล

- ร้านค้าบริการ ร้านค้าบริการเช่น ร้านถ่ายรูป ตัดผม เสริมสวย ตัดกางเกง คลินิก บริษัท ธนาคาร รถทัวร์ โรงแรม เป็นต้น ร้านค้าประเภทนี้มีการเกาะกลุ่มกันในบริเวณริมถนนอัมฤงค์

- ร้านอาหาร ร้านอาหารมีการเกาะกลุ่มของร้านค้าประเภทนี้ในบริเวณริมถนนชุมพล และถนนจักรีเป็นจำนวนมาก







เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ร้านอื่นๆ ร้านอื่นๆเช่น รถมอเตอร์ไซด์ รถจักรยานยนต์ อะไหล่ แก๊ส นกและ ต้นไม้ เครื่องเรือน จักรเย็บผ้า สลากกินแบ่ง เป็นต้น มีจำนวนน้อยและการกระจายกันอยู่ทั่วทั้ง บริเวณ

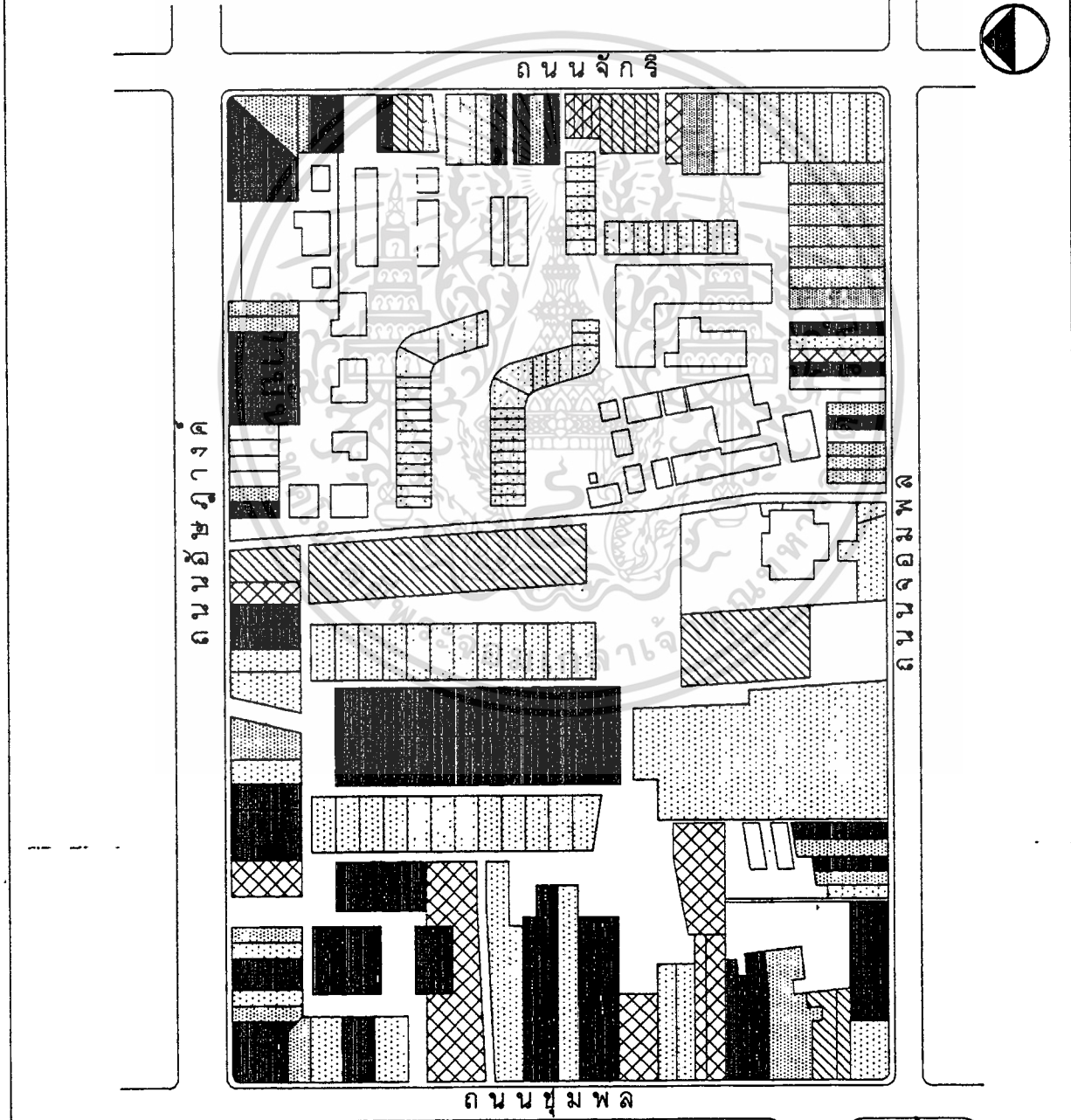
ส่วนใหญ่ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีการเกาะกลุ่มและแบ่งแยกประเภทของการค้าโดย ธรรมชาติ แต่ไม่สามารถจับกลุ่มได้อย่างชัดเจนและมีลักษณะกระจายกันออกไปบ้าง เนื่องจาก ย่านการค้ามีการขยายตัวออกมาแบบค่อยเป็นค่อยไป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแสดง การปรับปรุงยานการศึคปสิค ใจกลางเมืองนครราชสิลมา	
สัญลักษณ์	
	เครื่องแต่งกาย
	ขายของข่า
	เครื่องใช้ไฟฟ้า
	สินค้าและบริการ
	อาหาร
	อื่นๆ
มาตราส่วน 1/125	
ภาพที่ 25 แบบแสดง ประเภทของร้านค้า	

สาขาที่ 1 การวางแผนชุมชนและสภาพแวดล้อม
สาขาที่ 2 การวางแผนภาคและเมือง
สาขาที่ 3 สถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



แบบแผน
ชุมชนที่ 25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

หลักการออกแบบและปรับปรุงโดยทั่วไป

โดยทั่วไปพื้นที่ที่เป็นศูนย์การค้าปลีกขนาดใหญ่แห่งเดียวของเมืองส่วนใหญ่ จะมีทำเล และกิจกรรมที่ดึงดูดลูกค้าได้เองเป็นอย่างดีอยู่แล้ว นอกจากนั้นยังมีกิจกรรมหลักต่างๆ ซึ่งมีจำนวนมากพอสมควรอยู่ภายนอกพื้นที่ และได้ช่วยกระจายความหนาแน่นไปสู่จุดต่างๆได้บ้าง เพราะกิจกรรมหลักต่างๆมักเป็นตัวสร้างปัญหา เช่นการจราจรติดขัด การสัญจรบนทางเท้าที่ไม่สะดวก ความวุ่นวายไม่เป็นระเบียบ ดังนั้นการออกแบบปรับปรุงพื้นที่จึงต้องยึดถือแนวเดิมของลักษณะการบริการของพื้นที่ซึ่งแยกตัวเองตามธรรมชาติ เช่นพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการค้าของใช้เครื่องประดับ บริเวณของร้านขายเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น

สำหรับในบทนี้จะเป็นการศึกษาถึงหลักการออกแบบและปรับปรุงพื้นที่ย่านการค้าจากเอกสารและตำราเพื่อนำมาใช้ประกอบการเสนอแนะในการปรับปรุงพื้นที่ โดยมีเนื้อหาแบ่งออกเป็น 5 ส่วนด้วยกันดังนี้คือ ส่วนแรกเป็นการออกแบบอาคารซึ่งจะกล่าวในเรื่องของการออกแบบร้านค้าใหม่ หลักการออกแบบปรับปรุงร้านค้าเก่า ส่วนในส่วนที่สองจะกล่าวถึงหลักการออกแบบที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนนโดยมีเนื้อหาในเรื่องของจำนวนที่จอดรถ การออกแบบที่จอดรถที่เหมาะสม การออกแบบองค์ประกอบที่ส่งเสริมการจอดรถนอกถนน ในส่วนที่สามจะมีเนื้อหาของหลักการออกแบบทางเท้า โดยจะกล่าวถึงขนาดของทางเดินเท้า การส่งเสริมทางเดิน การปรับปรุงการใช้งานของกิจกรรมบางอย่างบนทางเท้า ส่วนที่ดีเป็นเรื่องของการจัดการ ในส่วนสุดท้ายจะเป็นการสรุปเนื้อหาที่กล่าวมาข้างต้น

ศูนย์การค้าในปัจจุบันมีสิ่งที่จะต้องตั้งเป็นเป้าหมายในการค้าอยู่ 3 ประการคือ หนึ่งหลักในการเลือกกลุ่มร้านค้าที่เหมาะสมส่งเสริมซึ่งกันและกันโดยใช้หลักการเพิ่มแรงดึงดูดให้แก่กันและกันระหว่างร้านค้า สองร้านค้าควรมีการค้าขายได้ตลอดเวลา มีสินค้ามากซึ่งลูกค้ามาเพียงที่เดียวสามารถซื้อสินค้าได้ทั้งหมด (One Stop Marketting) และสามมีที่จอดรถได้เพียงพอตลอดเวลา และเป็นบริการโดยไม่คิดมูลค่า

5.1 แนวทางการออกแบบอาคาร

1. หลักการออกแบบอาคารร้านค้าใหม่

1.1 หลักการใช้จำนวนพื้นที่เพื่อการค้า โครงการปรับปรุงย่านการค้าโดยทั่วไปต้องการให้เป็นการปรับปรุงที่มีกำไรอย่างแน่นอน เพื่อให้ความมั่นใจต่อผู้ลงทุนซึ่งก็คือเจ้าของที่ดิน ในโครงการทั้งหมดนั่นเอง โดยผู้จัดการโครงการจะเป็นผู้ประเมินราคาทั้งการซื้อขายอย่างเป็นธรรม และในการคิดมูลค่าโครงการ ซึ่งจะคิดเป็นตัวเงินหรือมูลค่าหุ้นทั้งหมดเพื่อให้มองเห็นภาพได้อย่างชัดเจน (บริษัทราชาเครดิต : 2523)

ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการนี้สำหรับผู้ลงทุน คือการขายอาคารหรือให้เช่าพื้นที่การค้า และในพื้นที่ส่วนอื่นๆในสภาพแวดล้อมจะเป็นตัวประกอบให้สามารถขายอาคารได้ในราคาที่สูงขึ้น โดยขั้นตอนที่ใช้ในการคิดต้นทุนและการขายอาคารแบ่งเป็นดังนี้

- ค่าดำเนินการในการออกแบบวางแผน ค่าดำเนินการในการออกแบบวางแผนจะคิดประมาณร้อยละ 8 ของมูลค่าในการก่อสร้างโครงการทั้งหมด
- ค่าซื้อกรรมสิทธิ์อาคารดิน ค่าซื้อกรรมสิทธิ์อาคารดินคืออาคารในส่วนที่จะต้องซื้อ แต่เนื่องจากยังไม่หมดสัญญาเช่า จึงให้ซื้อกรรมสิทธิ์ดินซึ่งคิดเป็นมูลค่าหุ้นให้กับเจ้าของร้านค้าเดิม
- ค่าขนย้ายบ้านพักอาศัยภายใน ค่าขนย้ายบ้านพักอาศัยภายในซึ่งมีอยู่ 2 ประเภท คือทรุดโทรมมากและพอใช้ได้ ซึ่งเป็นการชดเชยให้กับเจ้าของอาคาร
- มูลค่าที่ดิน มูลค่าที่ดินนี้ได้จากการประเมินของสำนักงานที่ดินจังหวัดนครราชสีมา
- ค่ารื้อถอนอาคารในที่ดิน
- มูลค่าการก่อสร้างอาคารทั้งหมดในพื้นที่ปรับปรุง
- กำไร ผู้ลงทุนนั้นต้องการกำไรจากโครงการประมาณ 20 % จากมูลค่าของการลงทุน

1.2 ลักษณะร้านค้าที่เหมาะสม

- อาคารตึกแถว อาคารตึกแถวเป็นแบบอาคารที่เกิดมากที่สุดในประเทศไทย จนเรียกกันทั่วไปว่าเป็นศูนย์การค้าตึกแถว ใช้ในการขายปลีกทั่วไปและได้รับการกล่าวถึงว่าเป็นแบบที่ไม่ดี สร้างปัญหาให้กับสังคมและผิดสุขภาพลักษณะในการใช้สอย ซึ่งสิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นจากการออกแบบและทำโครงการโดยขาดการรับผิดชอบ อย่างไรก็ตามอาคารร้านค้าแบบตึกแถวก็ยังมีข้อดีและข้อเสียอยู่หลายประการ (โครงการสัมมนาวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย : 2523)

- ข้อดีของอาคารตึกแถว

- การลดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน ประหยัดเวลา ค่าใช้จ่าย และลดการจราจรในถนน
- การใช้เป็นที่พักอาศัย โดยการซื้อตึกหลังเดียวไม่ต้องซื้อบ้านอีก และประหยัดค่าที่พักอาศัย
- การมีการอยู่อาศัยบนร้านค้า เจ้าของย่อมจะดูแลรักษาข้าวของและป้องกันขโมยได้ดี เหมาะสำหรับชุมชนที่ไม่ค่อยมีความปลอดภัย
- อาคารเหมาะสำหรับการฝึกอาชีพในครอบครัว โดยที่บิดามารดามีโอกาสสอนลูกให้ดำเนินธุรกิจต่อไปได้ง่าย

- ข้อเสียของอาคารตึกแถว

- การมีราคาแพง ทำเลยิ่งดีราคายิ่งแพง รวมทั้งค่าเช่าอาคารด้วย
- การมีสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เพราะอาคารอยู่ริมถนนมักได้รับสิ่งที่ไม่ดี เช่นควันรถ กลิ่นน้ำมัน เสียงดัง และปัญหาทรุดตด
- การเป็นอาคารสารพัดประโยชน์ ใช้งานได้หลายประเภทโดยขาดการควบคุม ทำให้สภาพแวดล้อมเสียหาย
- อาคารมีลักษณะแคบยาว ทำให้ไม่ได้รับแสงสว่างอย่างเพียงพอ การระบายอากาศไม่ดี อาคารหันหลังชนกันโดยห่างกันเพียง 4.00 เมตร ขาดความเป็นส่วนตัวและนำกลิ่นภัยอันตรายจากอค์คีภัย
- อาคารมีสภาพคล้ายกับกำแพงปิด ทำให้ปิดกั้นความเจริญในพื้นที่ด้านหลัง

ในปัจจุบันอาคารตึกแถวยังเป็นที่นิยมอยู่ค่อนข้างมาก เพราะนอกจากทำการค้าได้แล้ว ยังให้อยู่อาศัยได้เป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย นอกจากนั้นยังเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในที่ดินและอาคารซึ่งพ่อค้าต้องการเป็นของตนเอง และทำให้มีความมั่นคงในครอบครัวแล้ว ยังสามารถใช้ในการกู้เงินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันกับธนาคารได้อีกด้วย ดังนั้นการก่อสร้างอาคารใหม่ในพื้นที่จึงยังคงสนับสนุนให้มีอาคารประเภทนี้อยู่ เพราะเป็นย่านการค้าปลีกซึ่งไม่ค่อยมีปัญหาในการจัดประโยชน์การใช้พื้นที่ภายในอาคาร นอกจากนั้นยังสามารถออกแบบเพื่อแก้ปัญหาข้อเสียของตึกแถวได้ เพราะเป็นการปรับปรุงเป็นโครงการรวมในพื้นที่ขนาดใหญ่ ได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ออกแบบเพื่อแก้ปัญหาข้อเสียของตึกแถว

- การแก้ปัญหาด้านราคา ปัญหาด้านราคานี้ ควรแก้ปัญหาโดยการปลูกสร้างอาคารในทำเลที่ดีโดยจะได้ผลตอบแทนสูงย่อมคุ้มค่ากับการลงทุน

- การแก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ การแก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นพิษนั้น ถ้าจัดการจรรยาให้คลองตัวไม่มีรถติดเป็นระยะเวลานาน จะไม่ทำให้อากาศเป็นพิษ โดยสามารถจัดอาคารให้อยู่ห่างจากถนนมากขึ้น และปลูกต้นไม้บนทางเท้า ที่จอดรถ จะช่วยลดปัญหาสภาพแวดล้อมได้มาก

- การแก้ปัญหาด้านการควบคุมการใช้งาน โดยไม่สามารถควบคุมการใช้งานซึ่งเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินการเพราะเป็นศูนย์การค้าแบบเก่าโดยและไม่มี การควบคุมมาก่อน โครงการนี้จึงควรมีผู้จัดการโครงการ (Entrepreneur) เป็นผู้ควบคุมการใช้งาน และคัดเลือกกิจกรรมที่เกิดขึ้น

- การแก้ปัญหาด้านพื้นที่ โดยอาคารมีลักษณะแคบยาว ควรแก้ปัญหาโดยการเพิ่มความกว้างของตึกแถวกับระยะห่างระหว่างตึกแถวให้มีพื้นที่ว่างด้านหลังมากขึ้น

- การแก้ปัญหาด้านการที่ถูกรีดพื้นที่ภายใน ควรมีการแก้ปัญหาโดยการปรับปรุงเป็นโครงการ โดยการเปิดช่องทางเข้าสู่ด้านหลังเพื่อจะได้ใช้พื้นที่ทางด้านหลังให้เกิดประโยชน์ ซึ่งอาจจะทำการค้าได้ดีกว่าพื้นที่ริมถนนถ้าออกแบบให้สวยงาม ร่มรื่น ให้มีการใช้งานสะดวกทั้งผู้ที่มารถส่วนบุคคลและผู้ที่มารถประจำทาง ให้มีที่จอดรถและทางเท้าเดินอย่างสบาย เป็นต้น

- ร้านสรรพสินค้า ร้านสรรพสินค้าเป็นอาคารเพื่อการค้าอีกแบบหนึ่งซึ่งได้รับการความนิยมจากลูกค้าเป็นอย่างดี เนื่องจากสะดวกสบายในการซื้อสินค้า มีการปรับอากาศ มีเสียงเพลง มีการจัดสินค้าเป็นหมวดหมู่ทำให้สะดวกสบายในการเลือกหาสินค้า มีการขายสินค้าได้หลายชั้น เป็นการประหยัดพื้นที่ในระดับดิน

อาคารมักจะเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเดียว และเป็นผู้จัดระบบการค้าในอาคารทั้งหมด จะโดยการขายเองหรือให้เช่าพื้นที่ก็ตาม และสามารถกำหนดประเภท ขนาด จำนวน และผู้เช่าพื้นที่ได้ อย่างไรก็ตามร้านค้าแบบนี้ก็มีข้อเสียหลายประการคือ ต้นทุนในการให้บริการสูง เช่น การปรับอากาศ การตกแต่งภายในและนอกอาคารทำให้ต้องขายสินค้าในราคาที่แพงขึ้น ไม่มีที่อยู่อาศัย พนักงานต้องเดินทางระหว่างที่ทำงานกับที่อยู่อาศัย ร้านค้าประเภทนี้เหมาะสำหรับเมืองขนาดใหญ่ ประชากรมีฐานะดีและมีจำนวนมากพอสมควร และจะเป็นแหล่งดึงดูดคนให้เข้ามาใช้ย่านการค้าได้เป็นอย่างดี (Baker Geoffrey : 1951)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ตลาดรวม ตลาดรวมโดยทั่วไปมักจะมีส่วนหนึ่งที่เป็นตลาดสดหรือของชำ เป็นอาคารชั้นเดียวประกอบด้วยร้านค้าแบบแผงลอยจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะเป็นของใช้ทั่วไป ของประดับที่มีราคาถูก การใช้พื้นที่คล้ายกับแบบห้างสรรพสินค้าแต่คนละระดับกันคนละราคา กัน ร้านค้าแบบนี้เหมาะสำหรับคนรายได้ต่ำหรือคนที่มีนิสัยประหยัด แต่การเลือกซื้อสินค้าอาจไม่สะดวกนักเนื่องมาจากความแออัด สกปรก แสงสว่างและการระบายอากาศไม่ดี เป็นต้น

- สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบอาคารเป็นดังนี้คือ

- การคำนึงถึงทิศทางคนเดิน ทิศทางคนเดินจะต้องอยู่ในแนวทางคนเดินเป็นจำนวนมาก เพราะลูกค้าส่วนใหญ่จะมาผู้ที่เข้ามาสู่ย่านการค้าโดยบริการสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงต้องจัดทางเข้าออกให้สะดวกด้วยขนาด ความสูง และควรมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย

- ควรคำนึงถึงลักษณะของอาคาร โดยควรมีการออกแบบเป็นอาคารโล่งตลอด และเป็นพื้นที่ที่มีหลังคาคลุมกันแดดกันฝนทั้งผู้ชายและผู้หญิง เพื่อให้การทำกิจกรรมได้รับความสะดวกสบายพอสมควรในลักษณะของ Shopping Mall เพราะจังหวัดนครราชสีมาเป็นเมืองร้อนมีฝนตกชุกแดดจ้าตลอดปี

- การคำนึงถึงแสงสว่างและการระบายอากาศ การออกแบบหลังคาที่มีขนาดใหญ่อาจมีปัญหาในเรื่องแสงสว่างและการระบายอากาศ จึงควรแก้ไขด้วยการออกแบบให้มีการเจาะช่องแสง และช่องระบายอากาศตามรูปแบบสถาปัตยกรรมที่ดี

- การคำนึงถึงการบริการสาธารณะ ควรมีบริการสาธารณะเช่นห้องน้ำ การเก็บขยะ การระบายน้ำ ที่จอดรถรับส่งสินค้าในบริเวณใกล้เคียง

- การคำนึงถึงการปิดบังสภาพที่ไม่น่าดู ในบริเวณที่มีอาคารล้อมรอบจะต้องคำนึงถึงการปิดบังสภาพที่ไม่ดีด้านหลังอาคารที่ล้อมรอบไว้ด้วย เพราะอาคารประเภทนี้ไม่จำเป็นต้องอยู่ในบริเวณริมถนนสายหลัก

- การคำนึงถึงการใช้วัสดุที่ถาวรในการก่อสร้างอาคาร จึงควรมีการใช้วัสดุที่ถาวรและแข็งแรงในการก่อสร้างเพื่อความปลอดภัย และเพื่อความเรียบร้อยสวยงาม

อย่างไรก็ตามโครงการนี้ยังสนับสนุนให้มีการจัดร้านค้าตลาดรวมไว้ในบริเวณเดิม โดยทำการออกแบบใหม่ให้เหมาะสมตามหลักการออกแบบข้างต้นและมีข้อเสนอแนะหลายประการดังนี้

- ข้อดีของการมีตลาดรวม

- มีคนหลายระดับฐานะการศึกษา การที่มีคนหลายระดับ ฐานะการศึกษาทั้งคนในเมืองและชนบทที่เข้ามาใช้สอยพื้นที่นี้ จะได้เลือกใช้บริการสินค้า ร้านค้าแต่ละ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบที่ตนต้องการซึ่งเป็นการแบ่งลูกค้ากับร้านค้า

- การลงทุนทำการค้า การลงทุนทำการค้าไม่ต้องลงทุนมากคือไม่ต้องเช่าหรือซื้ออาคารด้วยเงินจำนวนมาก ลงทุนเพียงการเช่าพื้นที่เท่านั้น ถ้าไม่ประสบความสำเร็จก็สามารถเปลี่ยนกิจการได้ง่าย

- ไม่มีที่พักอาศัย การที่ไม่มีที่พักอาศัยจะช่วยลดความจำเป็นในการให้บริการเกี่ยวกับประปา ไฟฟ้า การเก็บขยะ การกำจัดของเสีย

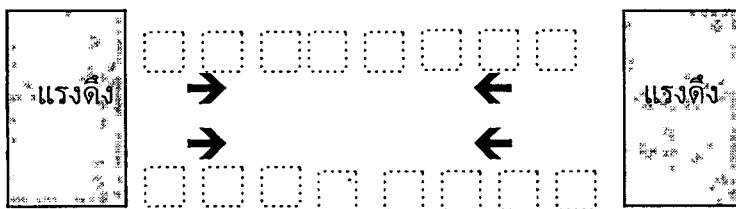
- เป็นอาคารที่มีความสูงน้อย อาคารที่มีความสูงน้อยเพื่อลดความแออัดของการใช้ประโยชน์ในบริเวณตัวอาคารลงได้บ้าง และไม่มี ความหนาแน่นมากจนเกินไป

1.3 การแบ่งกลุ่มร้านค้าและประเภทการค้า ในศูนย์การค้าขนาดใหญ่มีจำนวนมากที่มีความจำเป็นต้องมีการแบ่งกลุ่มและประเภทของสินค้าและร้านค้าให้ส่งเสริมกันและไม่รบกวนซึ่งกันและกัน มีหลักการทั่วไปดังนี้คือ

- การจัดกลุ่มร้านค้าประเภทเดียวกัน (Baker Geoffrey : 1951) การจัดกลุ่มร้านค้าประเภทเดียวกัน เช่นถ้าเป็น Center ใดที่ใหญ่พอจะมี Supermarket ได้มากกว่า 1 แห่ง ควรจัดให้ร้านค้าคู่แข่งอยู่ใกล้กัน และทำการรวมกลุ่มร้านค้ากลุ่มเดียวกันเข้าด้วยกัน เช่น จัดกลุ่มร้านอาหารให้อยู่รอบๆ ส่วนของ Supermarket ส่วนสินค้าประเภทเครื่องประดับสตรีและร้านค้าเฉพาะ เช่นกลุ่มแฟชั่นควรจัดอยู่ในกลุ่มเดียวกับ Department Store การจัดกลุ่มร้านค้าทำให้ลูกค้ามีโอกาสเปรียบเทียบคุณค่าได้มากขึ้นและเป็นผลที่ดีต่อร้านเล็กๆที่ได้ผลจากการดึงดูดลูกค้าของร้านใหญ่ ได้ร่วมเปรียบเทียบสินค้าด้วย (Baker Geoffrey : 1951)

อย่างไรก็ตามถ้าร้านค้าในกลุ่มเล็กๆ จะต้องอยู่ร่วมกับกลุ่มใหญ่กว่าและสมบูรณ์กว่า แต่ขายสินค้าเหมือนกันอาจจะเกิดปัญหาเกี่ยวกับร้านเล็กขายสินค้าไม่ได้ วิธีหนึ่งก็คือการลดระดับให้เป็นคนละระดับ (Class) เช่นเป็น Department store กับตลาดรวม เป็นต้น

- การจัดกลุ่มร้านค้าให้มีการดึงดูซึ่งและกัน (Baker Geoffrey : 1951) เป็นที่ทราบกันว่ามีร้านค้าบางประเภทที่มีแรงดึงดูด เช่น Supermarket , ร้านขายยา , Variety Store , Department store ถ้าวางกลุ่มร้านค้าเหล่านี้อยู่ทางด้านริมหรือปลายศูนย์การค้า ทั้ง 2 ข้าง เพื่อให้บริเวณตรงกลางเป็นทางเชื่อมระหว่างร้านค้าเหล่านี้ ร้านค้าที่อยู่ระหว่างทางเดินจะได้รับผลพลอยได้ไปด้วย รวมทั้งจะได้มีการกระจายความหนาแน่นจากภายนอกเข้าสู่ภายในได้อย่างดีอีกด้วย (Baker Geoffrey : 1951)



- การจับกลุ่มของร้านค้าโดยจัดตามแบบของสินค้าที่ขาย

(Baker Geoffrey : 1951) การจับกลุ่มโดยแบบของสินค้าที่ขายเช่น Convenience Goods , Shopping Goods และ Service Store แต่แบบนี้จะทำให้เกิดการจราจรในบริเวณสถานที่ประกอบการนั้นไม่เท่ากัน เช่นในบริเวณของ Convenience Goods จะมีการจอดรถมากกว่าในบริเวณที่เป็น Shopping Goods อยู่เสมอ (Baker Geoffrey : 1951)

- การจัดกลุ่มของร้านค้าต่างประเภทให้มีการส่งเสริมซึ่งกันและกัน

(Baker Geoffrey : 1951) การจับกลุ่มของร้านค้าต่างประเภทให้ส่งเสริมกันเช่นร้านค้าเครื่องประดับสตรีสามารถอยู่ในบริเวณที่ต่อเนื่องกับ Gift Shop และ Tea Shop แต่จะต้องอยู่ห่างไกลจากร้านขายสุรา ซึ่งควรจะอยู่ใกล้กับร้านขายเครื่องกีฬาหรืออยู่ตอนปลายของร้านขายเครื่องเหล็กหรือ Hobby Shop นอกจากนั้นร้านค้าที่มีระดับราคาที่แตกต่างกันหรือมีลูกค้าคนละระดับควรแยกออกจากกัน

- การจัดของกลุ่มสินค้าประเภทบริการ การบริการอื่นๆในชุมชน เช่น

ธนาคาร ร้านซักแห้ง ร้านตัดผม ร้านซ่อมรองเท้า ร้านเสริมสวย ฯลฯ ควรจัดให้อยู่ในบริเวณที่มีค่าเช่าต่ำซึ่งอาจจะอยู่ในบริเวณปลายของบริเวณที่วุ่นวาย มากกว่าจะอยู่ในบริเวณดึงดูดคนเพราะบริเวณเหล่านี้จะมีลูกค้าที่แน่นอนอยู่แล้ว และจะเป็นการดึงดูดคนให้เข้ามาสู่ในบริเวณของร้านค้าที่อยู่ข้างเคียงด้วย

ดังนั้นในโครงการนี้จึงยังคงยึดหลักการแบ่งกลุ่ม (Class) ของร้านค้าในแบบเดิมเพราะพื้นที่ศึกษานี้ยังคงเป็นส่วนหนึ่งของย่านการค้าปลีกของเมือง และอยู่ภายใต้อิทธิพลของสภาพแวดล้อมของคนกลุ่มเดิม นอกจากนั้นในการแบ่งจำนวนของการค้าแต่ละประเภทก็เช่นเดียวกัน คือยังคงใช้อัตราส่วนเดิมเพราะสินค้าส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาได้ทดลองทำเลกันมาไม่น้อยกว่า 20 ปีทั้งสิ้น ส่วนใหญ่เป็นการขายปลีกและเป็นสินค้าที่นิยมของประชาชนทั้งสิ้น สินค้าที่สร้างปัญหาหรือน่ารังเกียจมีอยู่จำนวนน้อย เช่นร้านขายแก๊สควรจะต้องให้ออกไปจากบริเวณของพื้นที่นี้เป็นต้น

1.4 ข้อกำหนดอื่นๆ

- เทศบัญญัติ มีการใช้เทศบัญญัติทั่วไปในการออกแบบอาคารพาณิชย์พัก

อาศัย และมีข้อจำกัดของพื้นที่ศึกษาคือให้อาคารมีความสูงไม่เกิน 30 เมตรในบริเวณริมถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์การสงวนเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อัษฎางค์และถนนจอมพล และให้อาคารมีความสูงไม่เกิน 27 เมตรในบริเวณริมถนนชุมพลและจักรีและจะสามารถขออนุญาตเทศบาลได้เป็นกรณีพิเศษได้ซึ่งมีความสูงไม่เกินอาคารสูงข้างเคียง

- กฎผังเมือง กฎผังเมืองได้มีการออกผังเมืองรวมโดยใช้กฎกระทรวงฉบับที่ 104 มีอายุการใช้ผังนี้ 5 ปี (2534 - 2539) ในพื้นที่ศึกษานี้อยู่ในบริเวณพื้นที่สีแดง เป็นที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากให้ใช้ประโยชน์เพื่อพาณิชย์กรรมและการอยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่

- ข้อจำกัดบางอย่าง ข้อจำกัดบางอย่างเกิดขึ้นเนื่องมาจากพื้นที่ที่ศึกษามีด้านหนึ่งติดอยู่กับอนุสาวรีย์ ซึ่งเป็นปูนชนียสถานเป็นสถานที่ที่เคารพสักการะของคนทั่วไปและได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน ดังนั้นจึงต้องพิจารณาให้มีการออกแบบเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมด้วย

- การใช้สี อาคารที่สร้างขึ้นไม่ควรใช้สีฉูดฉาดสดุดตาเกินไป เพราะเป็นแนวมุมมองทางด้านข้างของอนุสาวรีย์

- การถอยร่น การถอยร่นตัวอาคารควรเว้นระยะของอาคารใหม่ให้อยู่ลึกจากแนวถนนเข้าไปอีกระยะหนึ่ง ระยะร่นด้านหน้าอาคารในบริเวณที่ติดถนนใหญ่เป็นดังนี้ อาคารที่อยู่ติดริมถนนอัษฎางค์ร่น 2.5 เมตร ริมถนนจอมพลร่น 1.75 เมตร ริมถนนชุมพลร่น 2.25 เมตร และริมถนนจักรีร่น 2.70 เมตรเพื่อให้ทางด้านหน้าของอาคารเป็นทางเท้าขนาดใหญ่ และส่งเสริมทัศนียภาพบริเวณอนุสาวรีย์อีกด้วย

- หลังคา หลังคาของอาคารควรมีลักษณะเป็นหลังคาทรงจั่ว เพื่อให้เข้ากับภูมิประเทศและเพื่อสร้างบรรยากาศให้มีความรู้สึกถึงความ เป็นอิสานตอนใต้ได้เป็นอย่างดี

- วัสดุก่อสร้าง วัสดุก่อสร้างของอาคารควรใช้คอนกรีตและอิฐก่อฉาบปูน ห้ามมิให้ใช้อลูมิเนียมหรือวัสดุอื่นที่สะท้อนแสงเป็นแผ่นใหญ่ทั้งแผ่นติดตามส่วนต่างๆของอาคาร เพราะแสงจะสะท้อนจากวัสดุที่มันวาว อาจเป็นอันตรายต่อผู้ที่ขับขี่รถยนต์ ผู้ที่สัญจรไปมา และผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นด้วย

- ป้าย การจัดทำป้ายร้านค้าควรจัดให้มีรูปแบบ สี และขนาดเดียวกัน ติดในบริเวณหน้าร้านค้าในแต่ละร้าน

- การปลูกต้นไม้ การปลูกต้นไม้ในบริเวณทางเท้าด้านหน้าอาคารริมถนนชุมพล จะช่วยทำให้ทัศนียภาพและมุมมองสวยงามขึ้นรวมทั้งมีส่วนสาธารณะอยู่ทางฝั่งตรงกันข้าม

- การออกแบบให้สัมพันธ์กับอาคารเก่า

- รูปแบบและความสูง รูปแบบและความสูงของอาคารควรมีการออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบให้สัมพันธ์กับอาคารที่เหลื่ออยู่ซึ่งเป็นอาคารตึกแถว สร้างด้วยวัสดุที่ถาวร มีความสูงประมาณ 3-5 ชั้น

- การใช้งานของอาคาร การใช้งานของอาคารควรมีการใช้งานให้ต่อเนื่องกับอาคารเก่าโดยไม่มีติดขัด ให้ติดต่อกันได้อย่างสะดวก

- ทัศนียภาพทางด้านหลังของอาคารเก่า ทัศนียภาพทางด้านหลังของอาคารเก่าจะต้องใช้อาคารใหม่ปิดบังให้มากที่สุด เพราะศูนย์การค้าควรจะหันหน้าเข้าหาทางเดินเท้าและคนที่ซื้อสินค้าเสมอ เพราะถ้าลูกค้ามีความรู้ดีถือว่าเป็นทางด้านหลังของอาคารจะทำให้ลูกค้ารู้สึกรังเกียจได้

2. หลักการออกแบบปรับปรุงร้านค้าเก่า อาคารร้านค้าเก่าที่ยังคงสภาพเดิมอยู่มีอยู่ด้วยกันหลายเจ้าของ อาคารส่วนใหญ่จะถูกแบ่งกรรมสิทธิ์แล้วซึ่งอาคารเหล่านี้จะได้รับประโยชน์มากจากการปรับปรุงโดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มด้วยกันคือ

2.1 กลุ่มที่ไม่สร้างปัญหาในการใช้งาน เช่นตึกแถวในบริเวณริมถนนหลักสายต่างๆ จะสามารถใช้งานได้ตามปกติ การปรับปรุงมีความต้องการเพียงแค่การทาสีใหม่ และการปรับปรุงประโยชน์ใช้สอยของอาคาร การตกแต่งภายในซึ่งเจ้าของอาคารจะต้องเป็นผู้ลงทุนทำการปรับปรุงเอง และผู้จัดการโครงการควรจะให้คำแนะนำเป็นบางส่วน

2.2 กลุ่มอาคารที่มีปัญหาในการใช้งาน

- การกำหนดประโยชน์การใช้สอยอาคารใหม่ การกำหนดประโยชน์การใช้สอยอาคารใหม่โดยการให้ทำการให้ทำการซื้อขายสินค้าที่ไม่ต้องการที่จ่อรถยนต์ สินค้าที่จำเป็นต้องใช้ เช่น การขายของชำ อาจกำหนดให้เป็นการค้าขายในกลุ่มของสินค้าราคาถูก ซึ่งถ้ามีจำนวนมากก็อาจจะสามารถใช้เป็นแรงดึงดูดได้แต่ก็อาจจะไม่ได้ผลมากนัก เพราะการค้าในปัจจุบันการบริการพิเศษเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญที่สุด ถ้ามีกลุ่มของชำที่มีบริการดีกว่าก็อาจทำให้กลุ่มในโครงการนี้ด้อยความสำคัญลงไป และอาจเป็นผลเสียต่อการปรับปรุงโดยส่วนรวม

- การดัดแปลงอาคาร ปัญหาสำคัญของกลุ่มอาคารนี้คือ ความแออัดและการถูกปิดล้อมการเข้าออกได้ทางเดียว การรื้อผนังตึกในระดับดินบางส่วนอาจจะช่วยแก้ปัญหาการปิดล้อมของอาคารได้ ทำให้คนที่มาใช้อาคารสามารถเดินติดต่อกันได้อย่างทั่วถึง โดยจัดกลุ่มเป็นกลุ่มร้านค้าที่ส่งเสริมการเดินทางซึ่งเป็นสินค้าราคาถูกให้ต่อเนื่องกับตลาดรวมที่ต่างประเภทกัน และจัดให้มีที่ว่างสำหรับการจอดรถทำให้สะดวกต่อการค้าขายในลักษณะของ Shopping Mall ที่มีราคาถูก

การปรับปรุงแก้ปัญหาในลักษณะนี้ผู้ที่ทำโครงการจะต้องเป็นผู้ดำเนินนโยบายโดยการซื้ออาคารเหล่านี้ในราคาที่เหมาะสม ซึ่งเจ้าของร้านค้าน่าจะยินดีที่จะขายคืนให้ เพราะในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไม่อาจทำการค้าได้ดี

5.2 หลักการในการออกแบบที่จอดรถนอกถนนและในระบบถนน

1. จำนวนที่จอดรถ

- โดยการนับ เนื่องจากการปรับปรุงโครงการนี้มีพื้นที่เฉพาะอยู่ตั้งนั้นจึงควรนับจำนวนรถที่จอดอยู่ในบริเวณริมถนนโดยรอบย่านการค้า ซึ่งตามปกติจะมีรถยนต์ส่วนบุคคลจอดเต็มทั้ง 2 ฝากถนนรอบพื้นที่โครงการนับรวมได้ 100 คัน ซึ่งในความเป็นจริงน่าจะมีความต้องการมากกว่านี้ เพราะเป็นการนับจากผู้ที่ประสบความสำเร็จในการจอดรถเท่านั้น ส่วนผู้ที่จอดไม่ได้ต้องวิ่งวนหาที่จอดอยู่ในถนนอีกจำนวนหนึ่ง และเมื่อรวมกับที่จอดรถส่วนตัวของโรงแรมสากลและธนาคารไทยพาณิชย์อีก 40 คันนับรวมเป็น 140 คัน เมื่อนับจำนวนรถได้หมดแล้วการที่จะทราบความต้องการที่จอดรถในอนาคตจะต้องเผื่อความต้องการเพิ่มขึ้นอีก 100 เปอร์เซ็นต์ (Wilfred Burns : 1963) ดังนั้นจะต้องจัดที่จอดรถในพื้นที่โครงการเป็นจำนวน 280 คัน

2. การออกแบบที่จอดรถที่เหมาะสม

- การออกแบบที่จอดรถที่เหมาะสม

- การจอดรถบนพื้นดิน การจอดรถบนพื้นดินเหมาะสำหรับบริเวณที่มีที่ดินมากพอและราคาไม่แพงมาก และจำนวนของรถยนต์ไม่มากจนเกินไป เป็นแบบการจอดรถที่สะดวกที่สุดและประหยัดงบประมาณมากที่สุด

- การจอดรถใต้อาคาร การจอดรถใต้อาคารนิยมใช้กันในพื้นที่ในเมืองที่ไม่มีที่ว่างในระดับดินมาก ที่ดินมีราคาแพง มักจะเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่จำเป็นต้องมีที่จอดรถเป็นจำนวนมากสำหรับลูกค้าและพนักงาน

- การทำอาคารจอดรถ การทำอาคารที่จอดรถส่วนใหญ่เป็นอาคารตั้งแต่ 2 ชั้นขึ้นไป เหมาะกับพื้นที่ในเมืองที่มีลักษณะแคบไม่มีที่ว่างเพียงพอจึงต้องทำอาคารขึ้นไปในแนวทางตั้ง การทำที่จอดรถแบบนี้จะต้องลงทุนสูงมาก มักจะเป็นการทำที่จอดรถให้เช่าและที่จอดรถของห้างสรรพสินค้าที่มีขนาดใหญ่มีการลงทุนสูง

- ข้อดีของการทำที่จอดรถในระดับดิน

- การที่มีราคาถูก การก่อสร้างสามารถทำได้ในราคาที่ถูกจะทำให้ไม่มีปัญหาในการลงทุน

- การที่ที่ดินในย่านการค้าจะไม่สูญเสียโอกาสในการใช้งาน ที่จอดรถเป็นเพียงที่ว่างขนาดใหญ่ที่อยู่ระหว่างตัวอาคาร เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงก็สามารถปรับเปลี่ยนได้ง่าย เช่น ถ้าในอนาคตมีความต้องการร้านค้าและที่จอดรถเป็นจำนวนมากขึ้น จะสามารถนำที่ดินที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นลานจอดรถนี้ปรับเปลี่ยนมาเป็นอาคารเพื่อตอบสนองความต้องการดังกล่าวได้

- การจัดสภาพแวดล้อม การจัดสภาพแวดล้อมสามารถจัด Landscape ของพื้นที่โครงการได้ง่าย เช่นการจัดสวน ปลูกต้นไม้ ได้ง่ายขึ้น

- เป็นการลดความแออัดของอาคารในพื้นที่ เนื่องจากที่จอดรถมีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่ง จึงทำให้ผู้เข้าไปใช้โครงการมีความรู้สึกไม่แออัด โล่งสบาย และการถ่ายเทอากาศได้ดีอีกด้วย

- การออกแบบที่จอดรถเพื่อความสะดวก ที่จอดรถในพื้นที่ศึกษานี้จัดเป็นการจอดรถนอกถนน โดยมีการออกแบบทั่วไปมีหลักการดังนี้ (Redstone Louis G. : 1973)

- การมีความปลอดภัย การออกแบบที่จอดรถที่ดีเมื่อลงจากรถควรให้คนสามารถเดินเข้าสู่ร้านค้าได้โดยตรง และไม่ต้องข้ามถนนทั้งนี้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของคนที่เข้ามาใช้อาคาร

- ถนน ถนนที่อยู่รอบโครงการควรเชื่อมต่อเพื่อเข้าสู่ที่จอดรถได้ตลอดเวลา ทางเข้าหลักของที่จอดรถควรมีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับให้รถเข้าสู่โครงการได้อย่างสะดวกอย่างน้อยควรมีทางเข้าออก 2 ทางเพื่อไม่ให้เกิดการชะงักงันเกินไป ควรเลือกทางเข้าออกที่ห่างจากทางแยกพอสมควรซึ่งกฎเทศบาลของเมืองโดยทั่วไปกำหนดว่าจะต้องมีระยะห่างไม่ต่ำกว่า 50 เมตร และจะต้องมีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้าที่เข้าออก

- การขับรถยนต์ที่จอด การขับรถยนต์ที่จอดควรให้ใช้ถนนภายในโครงการได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องใช้ถนนภายนอก เนื่องจากเป็นการเพิ่มการจราจรในถนนเดิมโดยไม่จำเป็น นอกจากนั้นควรมีทัศนวิสัยในการขับรถยนต์ภายในโครงการ ควรมองเห็นบริเวณที่จอดรถได้อย่างทั่วถึงโดยไม่มีสิ่งกีดขวางจึงถือเป็นการเพิ่มความสะดวกในการกำหนดทิศทาง

- การจอดรถ การจอดรถในบริเวณที่ชิดอาคารไม่ควรจอดรถในบริเวณที่ชิดอาคาร จะต้องมีความกว้างเพียงพอสำหรับขนาดของรถที่จอดกับตัวอาคาร

- การจอดรถแบบทำมุม การจอดรถแบบทำมุมนี้ที่จอดรถ ถ้าไม่จำเป็นไม่ควรออกแบบทำมุม 90 องศากับทางเดินรถเพราะจะทำให้จอดรถยากและใช้พื้นที่ถนนมากกว่าการจอดเอียงแบบอื่นๆ

- ทางเดิน การออกแบบทางเดินจากที่จอดรถเข้าสู่อาคารที่เป็นทางเดินภายในที่จอดรถควรมีการจัดแยกต่างหากออกจากถนนในโครงการ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของคนที่เดินมาจากที่จอดรถ

- การออกแบบที่จอดรถเพื่อความสบาย ที่จอดรถที่ดีจะต้องอยู่ในบริเวณเดียวกันรวมกันเป็นโซนและสามารถเดินทางติดต่อกันได้โดยสะดวก ในโครงการนี้ที่จอดรถอาจมี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาในเรื่องแดดและฝน เนื่องมาจากภูมิประเทศของจังหวัดนี้ อากาศร้อนแดดแรงและฝนตกหนักในฤดูฝน การใช้วัสดุในการทำถนนของที่จอดรถนี้ใช้เป็นคนกรีตเสริมเหล็ก เพราะแข็งแรงทนทาน บำรุงรักษาง่ายแต่อาจจะมีปัญหาคือมีความร้อนสูงในขณะที่ถูกแดดเผา ความร้อนจะเข้าไปในอาคาร, ในรถยนต์และบริเวณที่มีคนเดินได้ ในบริเวณที่จอดรถที่มีขนาดใหญ่ ดังนั้นในการออกแบบที่จอดรถจึงมีการแก้ปัญหาได้หลายวิธีคือ 1. จอดรถที่มีหลังคาคลุม 2. ใช้ต้นไม้ให้ร่มเงา 3. การจัดสวนประกอบที่จอดรถ

- การใช้หลังคาคลุมที่จอดรถ การออกที่จอดรถในลักษณะนี้จะเป็นหลังคาคอนกรีตหรือหลังคาโครงเหล็กซึ่งอาจจะใช้วัสดุที่มีน้ำหนักเบาคลุมเพื่อให้ร่มเงาได้ เช่น แผ่น cladding เป็นต้น แต่จะเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณมากโดยเฉพาะที่จอดรถจำนวนมากจะทำให้แลดูแล้วรกรุงรังไม่เป็นระเบียบ เพราะอาคารจะต้องมีการบำรุงรักษาอย่างดีจะได้แลดูแล้วสวยงามตลอดเวลา นอกจากนั้นความร้อนจากหลังคาจะเข้าไปอยู่ในอาคารชั้นสูงๆได้ด้วย

- การใช้ต้นไม้เป็นองค์ประกอบ การปลูกต้นไม้ในลานจอดรถจะไม่สามารถกันฝนได้มาก แต่สามารถกันแดดได้ดีมาก ให้ร่มเงาได้กว้างขวาง สะดวกสบายในการเดิน นอกจากนั้นต้นไม้ยังมีข้อดีอีกหลายประการ

- การใช้ต้นไม้เพื่อบรรเทาความรุนแรงของความร้อนจากแสงแดดและฝนได้ การใช้ต้นไม้เพื่อบรรเทาความรุนแรงของความร้อนจากแสงแดดและฝนได้โดยต้นไม้จะทำหน้าที่เป็นหลังคาให้ร่มเงา ลดความรุนแรงของแสงแดด รักษาสีของรถยนต์ และคนที่เดินจะรู้สึกเย็นสบาย ทั้งนี้จะต้องจัดระยะการปลูกต้นไม้ให้เหมาะสม

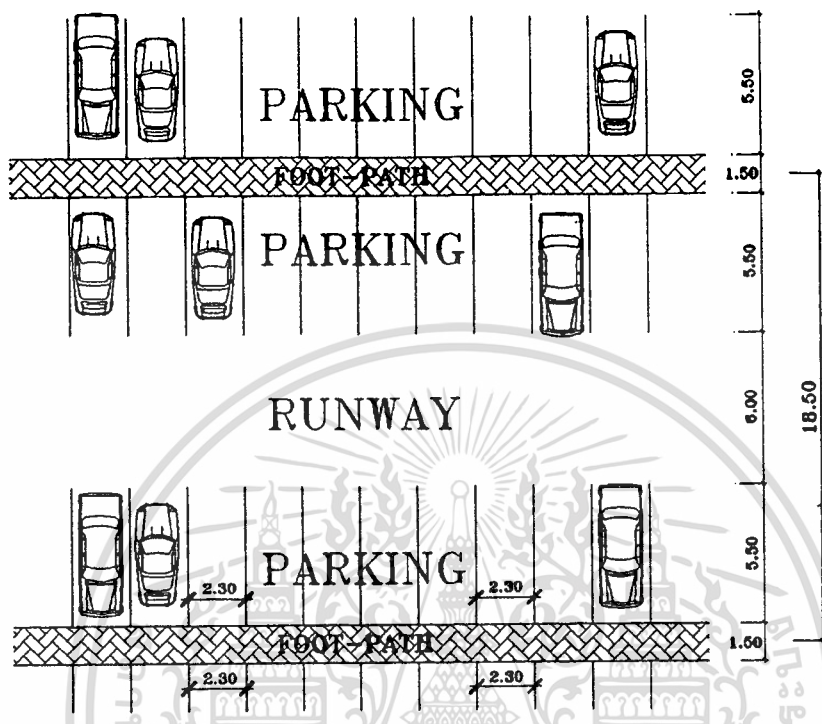
- การใช้ต้นไม้เพื่อช่วยลดอากาศเสีย การใช้ต้นไม้เพื่อช่วยลดอากาศเสียโดยเฉพาะในเมืองที่มีพาหนะและคนจำนวนมาก อากาศเสียเกิดขึ้นจากคนและพาหนะต่างๆ นอกจากนั้นต้นไม้ยังให้ออกซิเจนอีกด้วย

- การใช้ต้นไม้เพื่อช่วยลดปัญหาฝุ่นละออง ต้นไม้จะช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองเป็นการช่วยกรองอากาศอีกชั้นหนึ่ง โดยฝุ่นละอองจะไปติดอยู่ตามใบไม้ อย่างไรก็ตามควรช่วยต้นไม้โดยการทำความสะอาดใบไม้โดยการพ่นน้ำ เพื่อให้ฝุ่นที่เกาะตามใบไม้หลุดออกไป

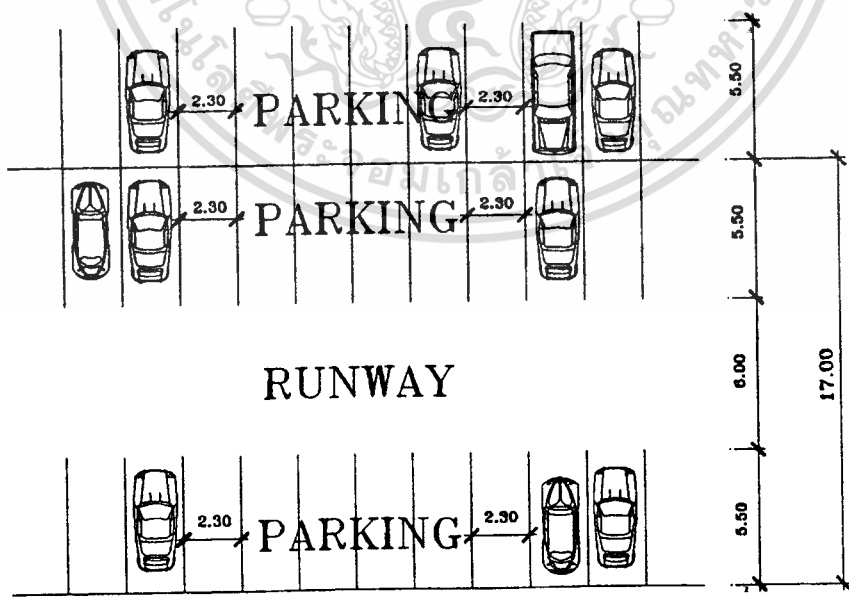
- การใช้ต้นไม้เพื่อช่วยลดเสียงรบกวน ต้นไม้จะช่วยลดเสียงรบกวนลดความดังจากเสียงของพาหนะต่างๆและดูดเสียงเพื่อป้องกันเสียงสะท้อนได้ (ตรีงใจ บุรณสมภพ : 2515)

ภาพที่ 26

ภาพแสดงการจัดที่จอดรถ



แบบที่ 1 แสดงการจัดที่จอดรถแบบที่มีทางเดินระหว่างที่จอดรถ



แบบที่ 2 แสดงการจัดที่จอดรถขนาดกลางแบบทำมุม 90 องศา แบบไม่มีทางเท้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การใช้ต้นไม้เพื่อช่วยให้เกิดความสดชื่น การใช้ต้นไม้เพื่อช่วยให้เกิดความสดชื่น ต้นไม้มีสีเขียวอาจมีดอกหรือผล ทำให้ผู้ที่พบเห็นเกิดความสบายตาสบายใจและมีความสุข

- การจัด Landscape การจัดผังบริเวณโดยการจัดสวน ปลูกหญ้า ปลูกต้นไม้ การจัดทางเดินให้สวยงาม เป็นการลดพื้นที่ของคอนกรีตลงทำให้ที่จอดรถแลดูสวยงามไม่แข็งกระด้าง จึงจะช่วยดึงดูดคนให้เข้ามาใช้พื้นที่ภายในโครงการมากขึ้น และมีโอกาสในการขายสินค้ามากขึ้น นอกจากนี้ในเวลาที่ไม่การค้าขายยังใช้เป็นที่เล่นกีฬาและพักผ่อนของคนในพื้นที่ได้ด้วย

ดังนั้นในโครงการนี้จึงเห็นสมควรให้ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาและการจัดผังบริเวณ ในที่จอดรถ แทนการทำหลังคาคลุม เพราะการจอดรถในพื้นที่เป็นการจอดรถแบบชั่วคราว ไม่จำเป็นจะต้องกันแดดกันฝนได้เต็มที่ นอกจากนั้นการทำหลังคาคลุมยังมีราคาแพงและดูความร้อนอีกด้วย อย่างไรก็ตามในการปลูกต้นไม้จะต้องกำหนดระยะให้พอเหมาะและไม่กีดขวางทางเดินของคนและรถด้วย

3. การออกแบบองค์ประกอบที่ส่งเสริมการจอดรถนอกถนน มีองค์ประกอบอีกหลายประการที่จะต้องปรับปรุงควบคู่กันไปด้วย เพื่อให้การปรับปรุงตามโครงการนี้ประสบผลสำเร็จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ระบบถนนภายนอกที่สัมพันธ์กับถนนและที่จอดรถภายในพื้นที่

ระบบถนนภายนอกที่สัมพันธ์กับถนนและที่จอดรถภายในพื้นที่ หรือระบบถนนก่อนเข้าสู่ย่านการค้า ซึ่งจะทำให้การเข้าสู่บริเวณที่จอดรถลำบากมากถ้าถนนก่อนเข้าสู่โครงการมีการจราจรที่คับคั่ง การปรับปรุงถนนภายนอกนี้จะช่วยลดการสัญจรในบริเวณการค้าได้ส่วนหนึ่ง

ถนนอีกระดับหนึ่งคือถนนที่อยู่รอบๆที่จอดรถในโครงการมักเป็นถนนที่มีการจราจรมากพอสมควร จึงมีการต้องห้ามจอดรถในถนนดังกล่าว เพื่อให้ถนนที่มีอยู่วิ่งได้ครบทั้ง 4 ช่องทางและใช้งานได้อย่างเต็มที่

- สัญญาณ ควรจัดให้มีสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรบริเวณทางเลี้ยว ทางแยกเข้าสู่ย่านการค้า ป้ายสัญญาณต่างๆ เป็นต้น จะป้องกันอันตรายจากการจราจรได้

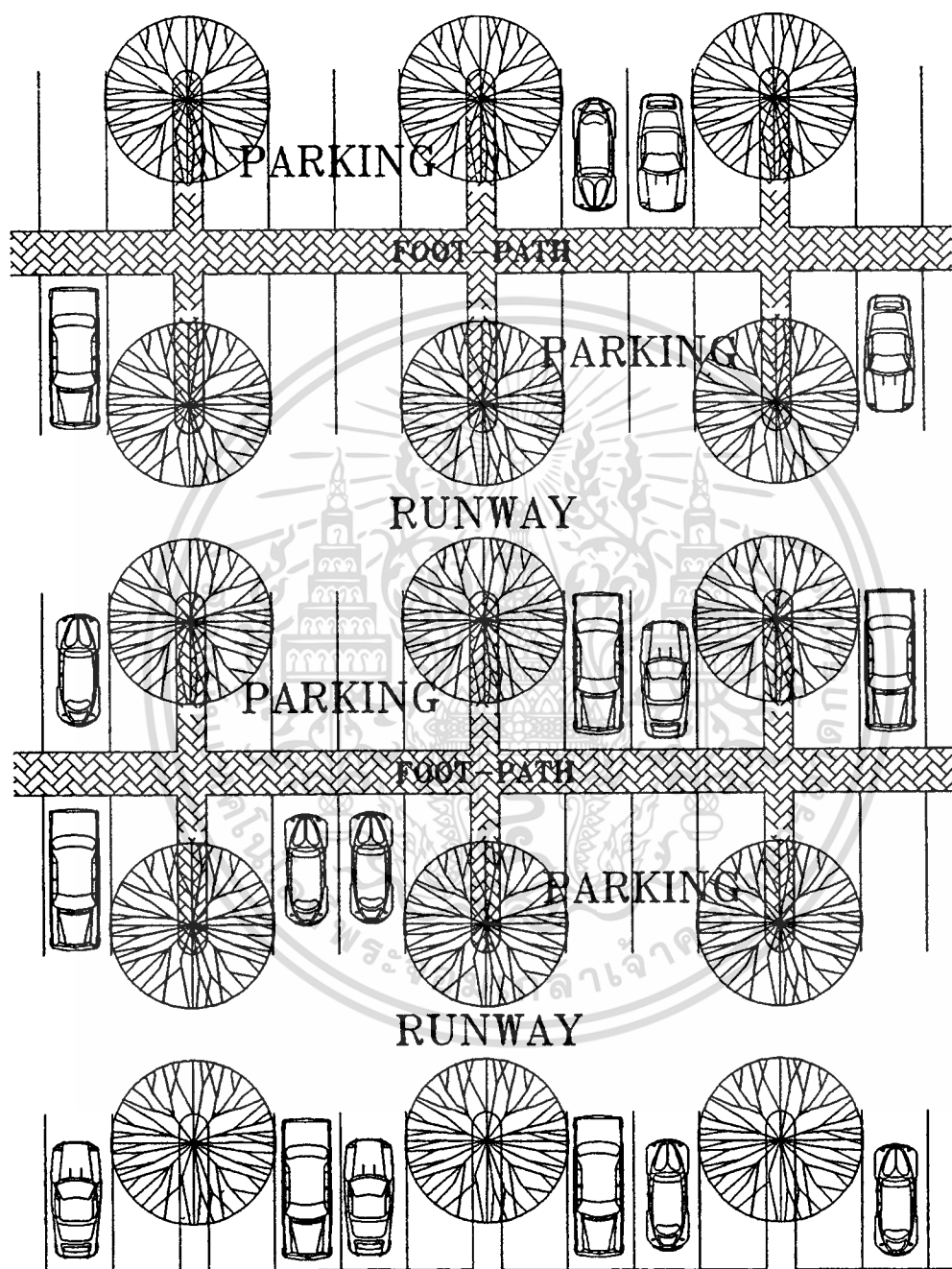
- ระบบรถประจำทาง คนส่วนใหญ่มักจะอาศัยรถประจำทางในการสัญจรไปมาในเมือง ถ้าการสัญจรโดยใช้รถประจำทางมีความสะดวกก็อาจจะช่วยลดความจำเป็นในการใช้รถส่วนบุคคลได้จำนวนหนึ่ง จึงสมควรให้รถประจำทางแล่นผ่านพื้นที่ศึกษานี้ด้วย และจัดที่จอดรถประจำทางในบริเวณที่ขยายทางเท้าเพราะจะทำให้มีการขึ้นลงรถประจำทางได้สะดวกขึ้น

- ที่จอดรถสำหรับขนถ่ายสินค้า การห้ามจอดรถในบริเวณริมถนนย่อมจะมีผลต่อรถบรรทุกที่เข้ามารับส่งสินค้าในย่านการค้า อย่างไรก็ตามสินค้าของย่านการค้าปลีกโดยทั่วไปจะมีขนาดไม่ใหญ่และมีจำนวนไม่มากนัก การจัดที่จอดรถสำหรับรถขนถ่ายสินค้านั้นเป็นส่วน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 27

ภาพแสดงการจัดที่จอดรถเพื่อให้ได้ร่มเงา



การจัดที่จอดรถแบบนี้ โดยยอมเสียพื้นที่เพื่อเป็นทางเดินและปลูกต้นไม้อีกส่วนหนึ่ง จะทำให้ได้ร่มเงาจากต้นไม้มากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประกอบซึ่งได้จัดไว้รวมกับที่จอดรถรวมอยู่แล้วโดยใช้ระบบรถเข็น หรือยกของส่งต่อไปยังร้านค้าซึ่งนับเป็นสิ่งที่เป็นไปได้เพราะเป็นการขนถ่ายที่คล้ายกับระบบเดิมที่เคยใช้อยู่เช่นกัน

- ที่จอดรถจักรยานสามล้อรับจ้าง ในปัจจุบันมีสามล้อรับจ้างอยู่เป็นจำนวนมาก มักสร้างปัญหาให้กับการจราจรมากในถนน ประชาชนมักนิยมใช้ในการเดินทางในเมืองที่มีระยะทางสั้นๆ เพราะมีราคาต่ำโดยสารไม่แพงนัก และไม่สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงรวมทั้งไม่ก่อให้เกิดมลพิษ ควรมีการจัดการดังนี้

- จัดที่จอดรถจักรยานสามล้อรับจ้างไว้ในบริเวณที่จอดรถ โดยแยกไว้ส่วนหนึ่ง
- บังคับให้ใช้เส้นทางที่ขีดขอบทางเพราะมีความเร็วต่ำ และสามารถจอดรับผู้โดยสาร

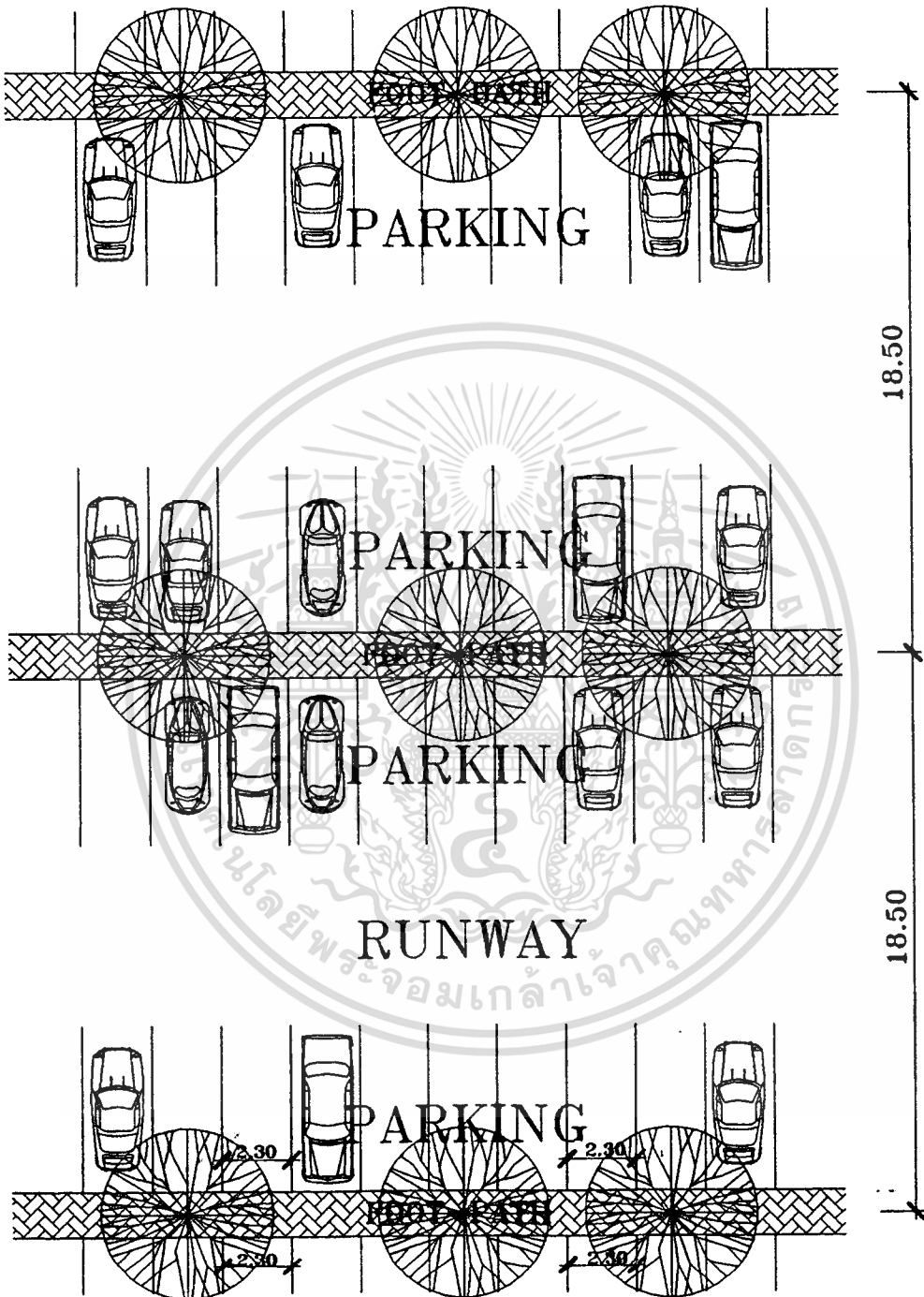
ได้สะดวกอีกด้วย

- กฎข้อบังคับ หลังการออกแบบปรับปรุง ควรมีการควบคุมดูแลให้เป็นไปตามที่
ต้องการ และจำเป็นต้องอาศัยกฎหมายห้ามจอดรถจอดรถไม่ว่าชั่วคราวหรือถาวรยกเว้นรถรับจ้าง
ที่รับส่งผู้โดยสาร



ภาพที่ 28

ภาพแสดงการจัดที่จอดรถแบบประหยัด



การปลูกต้นไม้ทางเท้าในลักษณะนี้สามารถกันแดดให้กับที่จอดรถได้ไม่มากนัก แต่เป็นแบบที่ประหยัดพื้นที่โดยส่วนรวมจะทำให้ได้ร่มเงาจากต้นไม้มากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3 หลักการออกแบบทางเท้า

1. ขนาดของทางเดินเท้า ทางเดินในย่านการค้าจะมีขนาดเท่าใดนั้น มีองค์ประกอบหลายประการที่จะเป็นตัวกำหนดขนาดของทางเท้าดังจะได้กล่าวดังนี้คือ.

1.1 ความกว้าง ความกว้างของทางเดินเท้าขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของคน que เดินผ่านไปมาและกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นบนทางเท้า ถ้าทางเท้าแคบเกินไปแต่มีคนทำกิจกรรมมาก ก็มักจะเกิดปัญหาในการเดินไม่สะดวก และในทางตรงกันข้ามถ้าทางเดินกว้างมากแต่มีคนและ กิจกรรมน้อยก็จะเป็นการสิ้นเปลืองทั้งค่าก่อสร้างทางเท้าและค่าที่ดิน ดังนั้นจึงมีมาตรฐานกำหนด ความกว้างทางเดินให้เหมาะสมกับจำนวนคน ซึ่งแอนโทเนียนได้แนะนำให้ใช้ตัวเลขที่ว่า คนเดินทั่ว ไปผ่านจุดๆหนึ่งจะได้ 39 คนต่อนาทีต่อความกว้างของทางเท้า 1.00 เมตร (Anthonion : 1971) นอกจากนี้ยังมีมาตรฐานที่จะใช้ในการออกแบบทางเท้าชนิดต่างๆโดยเปรียบเทียบกับตัวเลขมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ใน Time Saver Standard (De Chiram : 1973)

ตารางที่ 36

ตารางแสดงความต้องการความกว้างของทางเท้าจากการเดินทางแบบต่างๆ

กิจกรรม	สิ่งของ	จำนวนคน	ความต้องการพื้นที่	มม.
คนยืน	ไม่ถึงสิ่งของ	1	กว้าง	624
คนเดิน	ไม่ถึงสิ่งของ	1	กว้าง	687
คนยืน	ไม่ถึงสิ่งของ	2	กว้าง	1150
คนเดิน	ไม่ถึงสิ่งของ	2	กว้าง	1264
คนเดิน	ไม่ถึงสิ่งของ	2	กว้าง	1870
คนเดิน	หิ้วของมือเดียว	1	กว้าง	800
คนเดิน	หิ้วของมือเดียว	1	กว้าง	1000
คนเดิน	หิ้วของมือเดียว	2 คนเดินสวนกัน	กว้าง	1700
คนเดิน	หิ้วของสองมือ	2 คนเดินสวนกัน	กว้าง	2124

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากมาตรฐานนำมาคิดขนาดของทางเท้าที่ริมถนนสายหลักและมีกิจกรรมจะมีวิธีคิดเป็นดังนี้

1. ยืนรอรถเมล์ 1 คน ต้องการพื้นที่กว้าง	624 มม.
2. เดินหิ้วของมือเดียวสวนกันสองคน ต้องการพื้นที่กว้าง	1700 มม.
3. เดินชมสินค้า 1.คน ต้องการพื้นที่กว้าง	687 มม.
<u>รวมความกว้างของทางเท้าประมาณ</u>	<u>3 เมตร</u>

ทางเท้าในบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า

1. การเดินเป็นคู่สวนกันถือของมือเดียว ต้องการพื้นที่กว้าง	3400 มม.
2. เดินชมสินค้า ต้องการพื้นที่กว้าง	687 มม.
<u>รวมความกว้างของทางเท้าประมาณ</u>	<u>4800 เมตร</u>

ทางเท้าในบริเวณหน้าร้านขายของชำ

1. หิ้วของสองมือเดินสวนกัน ต้องการพื้นที่กว้าง	2124 มม.
2. เดินชมสินค้าเลือกร้าน 1 คน ต้องการพื้นที่กว้าง	687 มม.
<u>รวมความกว้างของทางเท้าประมาณ</u>	<u>4800 เมตร</u>

- การกำหนดความกว้างของทางเท้า ส่วนใหญ่ทางเท้าโดยทั่วไปในบริเวณด้านหน้าตึกแถวอาคารพาณิชย์ที่ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างของทางเท้าขึ้นอยู่กับความกว้างของถนนและระยะห่างระหว่างตึกแถวสองฟากถนน ทางเท้าเดิมมีขนาด 1.80 - 2.00 เมตร มีการใช้งานอย่างน้อยที่สุดคือ มีคนเดินสวนกันไปมาหิ้วสินค้ามือเดียวไปขึ้นรถประจำทางและพาหนะต่างๆรวมทั้งที่เป็นที่ยืนรถประจำทาง ดังนั้นความกว้างของทางเท้าที่มีอยู่เดิมจึงไม่เพียงพอต่อการใช้งาน การขยายทางเท้าจะทำให้ถนนแคบลงซึ่งทางเทศบาลอาจจะไม่อนุมัติเพราะเทศบาลมีนโยบายในการเพิ่มขนาดของถนนโดยไม่มีการลดขนาดของถนน ดังนั้นการแก้ปัญหาความไม่เพียงพอของทางเท้าจึงควรกำหนดดังต่อไปนี้

- โดยการลดการใช้งานบนทางเท้า โดยทั่วไปในบริเวณที่มีทางเท้าขนาดเดิมคือมีขนาด 1.80 - 2.00 เมตร ให้ลดการใช้งานบางอย่างลงเช่น ข้อหนึ่งไม่ให้มีที่จอดรถประจำทางในบริเวณนั้น ข้อสองไม่ให้มีหาบเร่แผงลอย ข้อสามไม่ให้มีอุปกรณ์เครื่องใช้บนถนน เช่น ถังขยะ ตู้โทรศัพท์ ตู้ไปรษณีย์ เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ควรให้ไปอยู่ในบริเวณที่มีการขยายทางเท้าได้

- โดยการเพิ่มทิศทางการเดินของคน ในบริเวณใกล้เคียงกับทางเดินเท้าหน้าอาคาร ควรเปิดทางเดินเท้าใหม่เพื่อให้เปลี่ยนทิศทางการเดินของคนแทนที่จะต้องเดินอยู่บนทางเท้าริมถนนเพียงเดียว

- ทางเท้าที่เชื่อมระหว่างทางเท้าเดิม ทางเท้าที่เชื่อมระหว่างทางเท้าเดิมเข้ากับในบริเวณที่จอดรถและอาคารภายใน เพื่อให้คนที่เดินอยู่ริมถนนเข้าไปในย่านการค้าดังนี้

- ทางเท้าริมถนน ทางเท้าในบริเวณริมถนนที่ต่อเนื่องจากแนวถนนเดิมจะให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้รถ ส่วนคนที่เดินเท้าโดยทั่วไปอาจจะไม่นิยมเพราะไม่ต้องการเดินทางเท้าที่คู้ขนานไปกับเส้นทางของรถยนต์ ขนาดของทางเท้าจึงไม่จำเป็นต้องใหญ่มากนักเพราะน่าจะมีการใช้งานน้อยแต่ขนาดจึงไม่ควรต่ำกว่ามาตรฐาน ทั้งนี้ควรจัดกิจกรรมที่น่าสนใจและเหมาะสมกับพื้นที่

- การจัดให้มีทางเท้าขึ้นเพื่อความสะดวกสูงสุดในการใช้งาน การจัดให้มีทางเท้าขึ้นเพื่อความสะดวกสูงสุดในการใช้งานและการติดต่อระหว่างภายนอกกับภายใน โดยแยกออกจากกระบบโดยเด็ดขาด ขนาดที่เหมาะสมจะต้องพิจารณาจากกิจกรรมที่ให้กับพื้นที่ภายในด้วย

- ทางเท้าภายในพื้นที่ด้านหน้าอาคารร้านค้าใหม่ ทางเท้านี้ขึ้นอยู่กับนโยบายในการออกแบบว่าจะให้เป็นร้านค้าประเภทใด แล้วจึงคิดขนาดที่เหมาะสมว่าควรจะมี ความกว้างเท่าใด และอย่างน้อยไม่ควรต่ำกว่า 2.80 เมตรซึ่งเป็นความกว้างของทางเดินหน้าร้านขายของชำ เป็นต้น

1.2 ความยาวของทางเท้า ทางเท้าคือทางที่นำไปสู่การซื้อขายสินค้า อาจจะต่อเนื่องมาจากรถส่วนบุคคล รถประจำทาง รถจักรยานสามล้อไปยังจุดหมายที่ต้องการ ความยาวจึงไม่อาจกำหนดได้แน่นอนว่าควรจะเป็นเท่าไร ขึ้นอยู่กับจุดเริ่มต้นของการเดินและจุดหมายปลายทาง อย่างไรก็ตามมีมาตรฐานบางอย่างที่ใช้กำหนดความยาวของทางเท้าได้คือ คนจะเดินได้ไกลแค่ไหนขึ้นอยู่กับความรีบเร่ง เวลา และจุดประสงค์ในการเดินทาง (สุชาติ อุดมธำรงค์ : 2521) นอกจากนั้นเมื่อทางเดินนำเดินและออกแบบสภาพแวดล้อมสำหรับการเดินได้โดยเฉพาะคนจะชอบเดิน และเดินได้ไกลกว่าปกติ (Ritter Paul : 1964) ดังคำกล่าวของโอเวนที่ว่า คนทั่วไปปฏิเสธที่จะเดินไกลกว่า 800 ฟุต (245 เมตร) ระหว่างที่จอดรถกับจุดหมายปลายทาง และถ้าเป็นการเดินไม่หยุดเฉลี่ยแล้วต่อหนึ่งคนจะเดินได้เป็นระยะทางประมาณ 400 - 600 ฟุต (122 - 183 เมตร) แต่ผู้ที่เดินดูสินค้าและสิ่งของอาจจะเดินได้ไกลถึง 1 ไมล์ (1.6 กิโลเมตร) (ถนนอมวล ณ ป้อมเพชร : 2520)

ในประเภทการเดินต่างๆ การเดินในย่านการค้าคนจะเดินได้เป็นระยะไกลที่สุด นอกจากนี้เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นั้นการที่มีที่หยุดพัก เช่น ร้านอาหาร เครื่องดื่ม การจัดผังบริเวณก็ยิ่งทำให้คนเดินได้ไกลขึ้น โดยเฉพาะย่านการค้าของพื้นที่ศึกษามีพื้นที่เพียง 150 * 230 เมตรเท่านั้น คนจึงสามารถเดินได้อย่างทั่วถึงในระยะทางที่ไม่ไกลนัก การส่งเสริมให้เกิดการเดินจะเกิดผลดีหลายอย่างทั้งการขายสินค้าได้มากขึ้นและเป็นการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงด้วย ปัญหาที่มีสิ่งเดียวคือการที่มีอาคารเก่าอยู่อาจจะต้องเดินเข้าด้านหน้าริมถนนบ้าง ด้านหลังบ้าง เพราะทำให้ระยะของการเดินไกลขึ้น ดังนั้นการจะแก้ปัญหาก็ทำได้โดยการใช้ทางเท้าทั้งหลายแบบดังกล่าวข้างต้นมาผสมผสานกัน จะช่วยลดระยะทางการเดินรถได้มาก

1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างความกว้างความยาวและการใช้สอย ผังเมืองของบริเวณพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นระบบตาราง (Grid System) แบบตรงไปตรงมา ทางเท้าทอดยาวไปตามแนวร้านค้า โดยเฉพาะร้านค้าแบบตึกแถว ทางเท้าที่ยาวก็ยิ่งมีคนเดินมากขึ้นตามจะมีคนเดินเข้าออกจากร้านค้าน้อยกว่าเพราะมีระยะทางเท้าที่สั้นกว่าความยาว นั่นคือความกว้างกับความยาวของทางเท้าจะสัมพันธ์กันโดยตรง คือทางเท้าช่วงไหนที่ยาวก็จะต้องมีขนาดใหญ่ตามไปด้วย

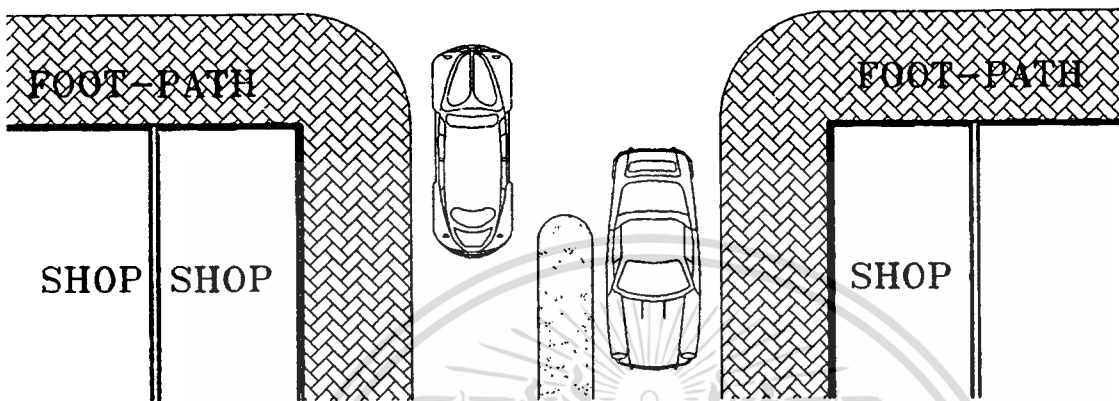
การเปิดทางเท้าเข้าไปในทางด้านหลังตึกแถว ถ้าเปิดเป็นทางแคบ จะมีลักษณะเป็นช่องแคบเล็กๆคนที่เข้าไปใช้งานจะรู้สึกอึดอัด และไม่อยากเข้าไปจับจ่ายใช้สอย เนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น ตรอกแคบทำให้มืดอึดอัด และอาจมีปัญหาอาชญากรรมได้ง่าย ดังนั้นความกว้างของทางเท้าจะส่งผลกระทบต่อการค้าภายในพื้นที่ปรับปรุงด้วย

ในพื้นที่ศึกษาหลังจากการรื้ออาคารและสภาพแวดล้อมที่ทรุดโทรมแล้วจะเห็นว่า ทางเท้าที่ทอดยาวตามหน้าร้านค้าแต่ละช่วงลดลงจะทำให้ความแออัดที่เคยมีอยู่ลดลงได้ด้วย ดังนั้นในการก่อสร้างอาคารใหม่จึงควรจะได้มีการเตรียมทางเท้าที่มีความกว้างที่เหมาะสมกับการใช้งานซึ่งจะทำให้การเดินโดยทั่วไปสะดวกสะดวกขึ้นโดยไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องขยายทางเท้าเดิมให้ยุ่งยากเลย

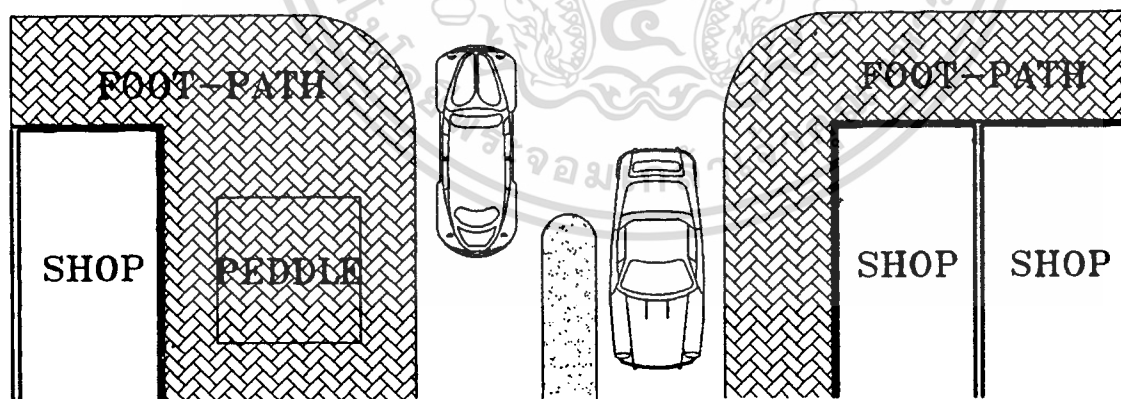
2. การส่งเสริมการเดิน นอกจากขนาดทางเดินที่จะต้องมึธรรมชาติของมันแล้ว ควรจะมีองค์ประกอบอื่นๆที่ได้จากการเตรียมสภาพแวดล้อมสำหรับการเดิน เพื่อส่งเสริมการเดิน (Ritter Paul :1964) และเป็นการส่งเสริมการขายเพราะคนในรถไม่ได้ซื้อสินค้าแต่คนเดินเท้าเท่านั้นที่ซื้อสินค้า (Breines Simon :1965) นอกจากนั้นยังเป็นการลดการใช้พาหนะลงไปได้มาก

ภาพที่ 29

ภาพแสดงการจัดร้านค้าในบริเวณริมทางเท้า



แบบที่ 1 เป็นทางเดินหรือบริเวณทางเท้าริมถนน



แบบที่ 2 จัดให้มีหาบเร่แผงลอยเป็นตัวแรงดึงคนที่เดินผ่านไปมา หรือจัดกิจกรรมที่น่าสนใจอื่นๆ เพื่อไม่ให้คนเดินออกนอกเส้นทาง ทั้งนี้จะต้องจัดการใช้พื้นที่ให้เหมาะสม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1 การเพิ่มความสวยงาม การเพิ่มความสวยงามความสะดวกสบายในเส้นทาง เป็นการส่งเสริมการเดินทางที่สำคัญโดยแยกเป็นหัวข้อดังนี้

- การจัดร้านค้าริมทางเดิน แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

- การจัดร้านค้าในบริเวณที่เป็นร้านค้าเก่า หลังจากรื้ออาคารและสภาพแวดล้อมบางส่วนออกไปแล้ว จะพบว่า มีช่องทางเข้าสู่พื้นที่ภายในได้หลายช่องทาง บางช่องทางก็แคบ บางช่องทางก็กว้างทำให้มีปัญหาในการจัดทางต่างๆ และช่องทางเหล่านั้นแม้ว่าจะทำให้เสียพื้นที่จำนวนมาก แต่จะเป็นการส่งเสริมการค้าในอาคารด้านหลังอย่างมีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง

ในย่านการค้าสิ่งที่จะต้องส่งเสริมที่สุดคือ การเดินไปในระหว่างการค้าหรือตามทางที่มีร้านค้าตลอดทาง แต่จะเห็นได้ว่าตามช่องทางที่เข้าสู่ภายในบางส่วนต้องเดินผ่านด้านข้างและด้านหลังของอาคารซึ่งมีบรรยากาศไม่น่าเดิน ดังนั้นหลักการจัดทางเดินในโครงการนี้จะทำให้คนที่เดินมีความรู้สึกว่าได้เดินอยู่หน้าร้านค้าตลอดเวลา ซึ่งพอจะแยกการจัดได้เป็นดังนี้คือ

- การจัดร้านค้าในบริเวณที่เป็นช่องทางแคบเล็ก การจัดร้านค้าในบริเวณที่เป็นช่องทางแคบเล็กมีหลักการจัด 2 วิธีคือ หนึ่งจัดเป็นตู้โชว์สินค้ามีลักษณะเป็นตู้กระจก แสดงสินค้าที่มีขายอยู่ภายในเพื่อเรียกร้องความสนใจ สองการจัดแผงลอยเล็กๆสองข้างทาง ซึ่งเป็นแบบทั่วไปในระดับชาวบ้านและเป็นที่ยอมรับมากในศูนย์การค้าต่างๆ

- การจัดทางเข้าให้กว้างขึ้น ควรทางเข้าให้กว้างขึ้นอาจจะจัดทำอาคารตามความยาวสองข้างเพื่อให้ได้พื้นที่อาคารเพื่อการขายกว้างพอสมควรและสามารถจัดทางเดินในแบบแรกได้ แต่อาจจะทำให้เกิดมุมมองจากภายนอกที่มีลักษณะเป็นตรอกแคบได้ หรืออีกวิธีหนึ่งคือการทำแผงลอยแบบถาวรทั้งสองข้าง จะเหลือพื้นที่สำหรับทำทางเดินและทำหลังคาคลุม จะทำให้เดินจับจ่ายสินค้าได้สบายขึ้น

- การขยายความกว้าง ช่องที่มีความกว้างมากขึ้นปัญหาในการจัดก็จะน้อยลง มีพื้นที่ที่สามารถจะสร้างอาคารใหม่ขึ้นมาได้ โดยเปิดทางด้านข้างเป็นด้านหน้าของร้านค้าได้ ซึ่งร้านค้าประเภทนี้เป็นที่นิยมและได้ราคาในการขายมาก

- การจัดร้านค้าใหม่ การจัดร้านค้าใหม่ริมทางเดินหรือการจัดทางเดินริมร้านค้าใหม่ไม่ค่อยมีปัญหา โดยอาศัยทฤษฎีของทางเท้าทั้งความกว้างความยาว และการส่งเสริมความสะดวกสบายในการเดินในย่านการค้าโดยทั่วไป

- การให้จัดยานให้มีความร่มรื่นและร่มเงา ทางเท้าใหม่ในย่านการค้าควรให้ความร่มรื่น กันแดดกันฝน เพื่อความสุขในการเดิน ทางเท้าในพื้นที่โครงการมีอยู่ 3 ส่วนดังนี้คือ

- การจัดให้มีความร่มรื่นบริเวณทางเดินเท้าหน้าตึกแถวอาคาร

พิกินชี ย่านการค้ามีร่มเงาที่ได้จากกันสาดของอาคารที่มีอยู่ประมาณ 1 - 1.2 เมตร ทำให้ไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถกันแดดกันฝนได้ดีนัก บางร้านจึงต้องทำมู่ลี่พลาสติกแขวนไว้กันแดดที่เข้ามาทางหน้าร้าน ทำให้เกะกะและเป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นควรมีการให้ร่มเงาโดยวิธีต่างๆดังนี้

- การเพิ่มขนาดของกันสาด
- การปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา
- การทำทางเดินแบบอาเขต

การทำกันสาดอาจจะทำให้มีปัญหาสำหรับร้านที่มีความลึกน้อย ถ้าผู้ทำโครงการต้องการวิธีนี้ก็อาจเสียค่างบประมาณอีกจำนวนมาก ซึ่งเป้าหมายของโครงการนี้ต้องการส่งเสริมพื้นที่ภายในเป็นสำคัญ นอกจากนั้นอาคารที่ยังคงอยู่ในพื้นที่นั้นมักจะถูกแดดน้อยมาก นั่นคือโครงการนี้สนับสนุนให้ทำเพียงการทาสีทำความสะอาดทางเท้าและอาคารเท่านั้น โดยไม่ต้องการทำโครงสร้างใดๆ

- การจัดให้มีความร่มรื่นในบริเวณทางเท้าที่ต่อเชื่อมระหว่างถนนกับที่จอดรถ เส้นทางเดินรถที่อยู่ภายในโครงการอาจจะเป็นทางเท้าที่ขนานมากับทางรถยนต์ เข้าไปในย่านหรือส่วนที่เปิดสำหรับการเดินเท้า โดยเฉพาะเป็นบริเวณที่เกิดจากการออกแบบ อาจจะเตรียมการเพื่อความสะดวกได้ดังนี้

- โดยการทำให้หลังคาคลุม การทำหลังคาคลุม Covered Way ตามขนาดของทางเท้าโดยมีเสาให้น้อยที่สุด

- โดยการปลูกต้นไม้ ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาไปตามทางเดินเท้า ซึ่งต้องออกแบบประกอบกับการวางผังท่อระบายน้ำ ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ด้วย

- โดยการทำทางเดินแบบอาเขต การทำทางเดินแบบอาเขตให้ทางเดินลอดใต้อาคาร โดยชั้นบนของอาคารใช้เป็นที่พักอาศัยหรือให้เช่าก็ได้

- การจัดให้มีความร่มรื่นในบริเวณทางเท้าภายในบริเวณที่ปรับปรุงสร้างอาคารใหม่ ทางเท้าที่เกิดใหม่ควรมีความร่มรื่นเดินโดยสามารถจัดเตรียมล่วงหน้าได้ ถ้าเป็นระบบการค้าที่กำลังเป็นที่นิยมกันในปัจจุบันคือห้างสรรพสินค้า จะไม่มีปัญหาในเรื่องนี้เพราะการเดินอยู่ในห้างสรรพสินค้าเป็นการเดินบนทางที่มีเครื่องปรับอากาศ แต่ถ้าเป็นร้านค้ารายย่อยแบบอาคารพาณิชย์ก็จำเป็นต้องจัดเตรียมทางเดินให้มีความร่มรื่น

- การจัดให้มีความร่มรื่นในบริเวณทางเท้าด้านหน้าอาคารพาณิชย์

การจัดให้มีความร่มรื่นในบริเวณทางเท้าด้านหน้าอาคารพาณิชย์ทำได้โดยใช้เป็นกันสาดเป็นลักษณะของ Covered Way. อย่างไรก็ตามการทำกันสาดขนาดใหญ่จะทำให้หน้าร้านค้ามืดเพราะความสว่างด้านนอกกับด้านในร้านค้าแตกต่างกันมาก แต่ถ้าทางเดินไม่มีร่มเงาก็จะไม่ผลในการส่งเสริมความสบายในการจับจ่ายสินค้า จึงสนับสนุนให้ใช้วิธีการต่างๆดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การใช้กันสาดให้ร่มเงาส่วนหนึ่ง และปลูกต้นไม้พุ่มเพื่อให้ร่มเงาอีกส่วนหนึ่งซึ่งทำให้มีบรรยากาศที่ดีด้วย

- ใช้กันสาดอาคาร ผสมกับกันสาดแบบผ้าใบให้แสงสว่างลอดเข้าหน้าร้านได้

- จัดทางเดินลอดใต้อาคาร และกันสาดผสมกัน

- การจัดให้มีความร่วมมือรื้อในบริเวณทางเท้าด้านหน้าอาคารพาณิชย์ทางเท้าบริเวณที่จอดรถ การจัดให้มีความร่วมมือรื้อในบริเวณทางเท้าด้านหน้าอาคารพาณิชย์ทางเท้าบริเวณที่จอดรถสนับสนุนให้ใช้วิธีปลูกต้นไม้พุ่มให้ร่มเงาเพียงแบบเดียว ทั้งนี้นอกจากจะให้ร่มเงาแก่คนที่เดินไปมา รถที่จอดแล้วยังให้คุณประโยชน์อีกหลายประการ

- การใช้ระบบรถเข็น สำหรับใช้ในการเข็นรถระหว่างที่จอดรถกับร้านค้า จะช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินในระยะไกล โดยระบบรถเข็นอาจใช้เป็นระบบรวม คือมีรถเข็นอยู่ในบริเวณที่จอดรถ เมื่อจอดรถแล้วก็มาเข็นรถเข็นไปตามทางเท้าซึ่งเป็นทางเรียบและไม่มีบันได เมื่อซื้อของเสร็จแล้วก็เข็นเข้าสู่ระบบที่จอดรถอีกทีหนึ่ง ซึ่งจะสะดวกกว่าการที่จะหอบหิ้วสินค้าจำนวนมากได้มาก

- การจัดผังบริเวณ การจัดผังบริเวณในบริเวณที่ปรับปรุงแล้วจะช่วยให้การเดินทางในบริเวณนี้สบายขึ้น เมื่อคนอยากที่จะเข้ามาเดินก็จะเป็นการส่งเสริมย่านการค้าไปด้วย

- การจัดร้านค้าให้สวยงาม การจัดร้านค้าให้สวยงามจะช่วยให้สบายตาสบายใจและเป็นวิธีหนึ่งที่จะดึงดูดลูกค้า

2.2 ทางลัดหรือการลดระยะการเดินทาง จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่าย่านการค้าจังหวัดนครราชสีมาเป็นผังเมืองระบบตาราง การเดินไปตามทางเท้าริมถนนหน้าอาคารซึ่งขนานไปตามถนนนอกจากจะได้สภาพแวดล้อมที่ไม่ดี (ถนนมวนวล ถนน บ่อมเพชร : 2520) แล้วยังทำให้ระยะทางไกลเกินความจำเป็น ประกอบกับคำกล่าวที่ว่า การเดินถูกจำกัดด้วยเวลาและระยะทางที่สั้น (Chadchalit Dasnantali : 1975) การส่งเสริมการเดินทางที่ดีอีกอันหนึ่งก็คือพยายามทำให้ระยะทางการเดินสั้นที่สุด การจัดทางเดินแบบ Through Block Walker (Breines Simon : 1965) จะช่วยให้การเดินทางในวัตถุประสงค์ต่างๆ ได้สะดวกขึ้น นอกจากนั้นการจัดกลุ่มร้านค้าก็สามารถลดระยะทางการเดินได้เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะการให้รถยนต์เข้ามาจอดในใจกลางพื้นที่ก็เป็นวิธีการทำให้ระยะทางการเดินสั้นลง

2.3 การแยกการจราจรระหว่างคนกับพาหนะ การแยกการจราจรระหว่างคนกับพาหนะจุดประสงค์หลักคือ เพื่อความปลอดภัยและลดความขัดแย้งระหว่างกัน ในย่านการค้าโดยทั่วไปก่อนการปรับปรุง จะมีการเดินอยู่เฉพาะริมถนนสายหลักซึ่งการจราจรทุกอย่างวุ่นวาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แต่หลังการปรับปรุงแล้วคนส่วนใหญ่จะเข้ามาเดินอยู่ในพื้นที่ที่ปรับปรุงนี้ ดังนั้นโครงการนี้จะกล่าวถึงการแยกการจราจรระหว่างพาหนะกับคนภายในพื้นที่ซึ่งมีอยู่ 2 ส่วนคือ

ก- การแยกการจราจรภายในบริเวณการค้า

- การทำให้ต่างระดับกัน คือระดับถนน ระดับทางเท้า
- การทำทางเท้าให้มีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับการเดิน เพื่อไม่ให้ต้องลงไป

เดินในถนน

- การแยกการจราจรบริเวณทางเข้าที่จอดรถ

- การแยกทางเข้าออก ให้คนเข้าออกทางหนึ่ง พาหนะอีกทางหนึ่งแยกออก

จากกัน

- ทางม้าลาย คนส่วนหนึ่งต้องข้ามถนนที่เข้าสู่พื้นที่ ควรทำทางม้าลายสำหรับคนข้ามถนน และควรมีเครื่องกั้นลดความเร็วรถยนต์อยู่สองข้างทางม้าลายซึ่งสูงประมาณ 5 เซนติเมตร

3. การปรับปรุงการใช้งานของกิจกรรมบางอย่าง

3.1 การขนถ่ายสินค้า

บริษัทรับส่งสินค้ามักจะละเมิดกฎหมายเป็นประจำอยู่เสมอ ประกอบกับคนขับมักทำตามใจชอบ นี้ก็จะจอดรถไหนก็จอดแม้แต่การจอดกลางถนน ดังนั้นเพื่อลดความวุ่นวายในถนนและทางเท้าริมถนน ควรจะจัดที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกไว้ในบริเวณที่จอดรถภายในพื้นที่และห้ามขนถ่ายสินค้าบนถนนอย่างเด็ดขาด การจัดที่ขนถ่ายสินค้ารวมในพื้นที่อาจทำได้โดยมีระบบรองรับสินค้า และให้จ่ายสินค้ารวมกันคล้ายกับเป็นที่รับส่งสินค้าแต่มีขนาดเล็กๆ รับผิดชอบการส่งสินค้าในพื้นที่โดยมีการส่งต่อเข้าร้านค้าโดยระบบรถเข็น

3.2 หาบเร่แผงลอย

วิธีแก้ปัญหahาบเร่แผงลอยคือจำกัดบริเวณการขาย แต่ไม่ควรจัดให้ไปอยู่ในที่ที่ไม่มีคนเดินผ่านก็จะทำให้ขายของไม่ได้ ดังนั้นโครงการนี้จึงเสนอให้มีการควบคุมโดยการจัดบริเวณสำหรับหาบเร่แผงลอย (เฉพาะที่เป็นเสื้อผ้า เครื่องประดับ เพราะมีขายน้อย) โดยให้ตั้งหลบจากทางเท้าในบริเวณริมถนนสายหลัก ซึ่งอยู่ในย่านการค้าโดยจัดเป็นบริเวณที่แน่นอน และแผงลอยเหล่านี้ จะมีประโยชน์ในการดึงคนเข้ามาภายในย่านได้ส่วนหนึ่ง เพราะกิจกรรมที่เกิดริมทางเดินเท้าผู้คนเห็นง่ายและซื้อง่าย

3.3 ที่พักรถประจำทาง

เนื่องจากต้องการให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนให้มาก โดยจัดให้มีรถประจำทางแล่นได้ในถนนสายหลักเดิมทุกสาย ซึ่งกำหนดบริเวณป้ายรถประจำทางให้อยู่เฉพาะบริเวณที่รืออาคารออกเพื่อมีพื้นที่ที่กว้างขวางพอ และได้เตรียมทางเดินที่ให้ความร่มรื่นพอสมควร จึงเห็นว่าไม่จำเป็นจะต้องจัดที่พักรถประจำทางเป็นพิเศษ เพราะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จะกีดขวางการเดินและไม่สวยงาม ให้มีเพียงป้ายบอกตำแหน่งที่จอดรถประจำทางก็เพียงพอแล้ว

3.4 Street Furniture Street Furniture เหล่านี้แม้จะเป็นองค์ประกอบเล็กๆ แต่ก็มี ความจำเป็นที่ต้องใช้ และแน่นอนว่าจะต้องเป็นอุปสรรคในการเดินทางเท้าบ้าง เช่น เสาไฟฟ้า ป้าย รถเมล์ ป้ายจราจร ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ ดังขยะ ที่เขียนหูหิ้ว ฯลฯ โครงการนี้เห็นว่ววิธีการลดปัญหา ก็คือการจัดรวมการใช้งานของสิ่งต่างเข้าด้วยกันเป็นกลุ่มไว้บนทางเท้าที่ขยายแล้วเป็นต้น

5.4 การจัดการ

จากการศึกษาพบว่า การจัดการรวบรวมที่ดินแปลงย่อยเพื่อการพัฒนาในเมือง ที่เคยมี การใช้กันทั่วไปนั้น มีวิธีการใหญ่ ๆ 4 วิธี คือหนึ่งการซื้อที่ดิน สองการแลกเปลี่ยนที่ดิน สามการ บังคับซื้อหรือเวนคืนที่ดิน สี่การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองซึ่งมีรายละเอียดที่กล่าวได้ดังนี้

1. การซื้อที่ดิน

1.1 หลักการและเหตุผลในประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมทั่วไป จะเปิด โอกาสให้ประชาชนได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินได้แทบทุกชนิด และมีเสรีภาพที่จะทำการใด ๆ ก็ได้ใน ทางธุรกิจเพื่อผลประโยชน์ โดยรัฐบาลเข้าแทรกแซงเพียงเล็กน้อย ซึ่งจะเกิดความสมดุลขึ้นเอง โดยอัตโนมัติ เพราะมีการแข่งขันกันในเชิงธุรกิจ เป็นตัวควบคุมไม่ให้เกิดการเอาัดเอาเปรียบกันใน ทางเศรษฐกิจระบบทุนนิยมมีลักษณะสำคัญคือ (อัมพร วิจิตรพันธ์ : 2514)

- เอกชนมีสิทธิ์เป็นเจ้าของทรัพย์สิน (Private property) ผู้ใดเป็นเจ้าของ ทรัพย์สินใดก็มีสิทธิ์จำหน่ายหารายได้จากสิ่งนั้น ทรัพย์สินของเอกชนอาจเป็นทรัพย์สินที่มีตัวตน เช่น ที่ดิน รถยนต์ ฯลฯ และเป็นทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนก็ได้ เช่น เป็นเจ้าของหุ้นในบริษัท เป็นเจ้าของลิขสิทธิ์ เป็นต้น

- ประชาชนมีเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of contract) ได้แก่ การมี สิทธิตกลงซื้อขาย ให้เช่า ทรัพย์สินกันได้โดยเสรี ตามราคาและค่าเช่าที่ตกลงกัน ในระยะเวลาที่ ตกลงกัน

- การซื้อขายในตลาดเสรี (Free market) ทุกคนมีสิทธิ์ที่จะเปิดกิจการทางธุรกิจ เช่น ตั้งร้านขายของหรือเข้ามาซื้อของ โดยปราศจากการกีดกัน ถือการแข่งขันเป็นสำคัญ

- มีกำไรเป็นสิ่งจูงใจ (Profit motive) การลงทุนทำธุรกิจก็เพื่อมุ่งหวังผลที่จะได้ รับ คือการเอากำไร ขณะเดียวกันก็มีความเสี่ยงภัยอยู่ด้วยคือ อาจเกิดการขาดทุนจากการประกอบ การ ดังนั้นจึงยินยอมให้มีการเอากำไร โดยถือเอาส่วนเกินจากรายจ่ายที่ลงทุนนั้นเป็นกำไร เมื่อหัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารทสวงนไวสาหรับการใชงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมออนุญาตให้นำไปใชประโยชน์ดานการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กับรายได้ที่ได้รับกลับมาแล้ว

ถึงแม้ประชาชนจะมีเสรีภาพอย่างมากตามแนวความคิดที่กล่าวมานี้ รัฐก็ต้องสงวนสิทธิ์ ในกิจกรรมบางอย่างไว้เพื่อคุ้มครองสังคมส่วนรวม เช่น ในกิจการของสาธารณูปโภค ดันได้แก่ ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท ฯลฯ กิจการทางทหาร การประชาสงเคราะห์ เป็นต้น โดยรัฐเป็นเจ้าของ กิจการเหล่านี้เอง หรืออาจทำธุรกิจบางอย่างแข่งขันกับเอกชนได้ เช่น การขนส่งสินค้า การ จำหน่ายสินค้า เป็นต้น เพราะการให้เสรีภาพกับประชาชนอย่างไม่มีขอบเขตอาจสร้างความเสียหายให้กับสังคมได้ เพราะระบบทุนนิยมเน้นการหวังกำไรเพื่อประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าเพื่อสวัสดิการสังคม ในระบบที่เอกชนยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติอยู่ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ระบบทุนนิยมส่วนใหญ่ให้เสรีภาพกับประชาชน ภายใต้ขอบเขตของกฎหมายที่แต่ละรัฐเป็นผู้ กำหนด

ที่ดินถือเป็นทุนอย่างหนึ่งในทางเศรษฐศาสตร์ เป็นทรัพย์สินที่สามารถทำการซื้อขายได้ตามกลไกของการตลาดในระบบทุนนิยม คือมีผู้ซื้อและผู้ขายทำการเจรจาตกลงราคากันโดยความสมัครใจของทั้งสองฝ่าย มีเงินเป็นสื่อกลางในการใช้ราคา เมื่อเป็นที่ตกลงกันแล้วที่จะใช้ราคาให้ตามที่ฝ่ายผู้ขายเรียกร้อง การโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินจึงเกิดขึ้น มีผลให้ที่ดินเปลี่ยนมือไป

ความต้องการซื้อและขายของบุคคลทั้งสองฝ่ายขึ้นอยู่กับราคา ส่วนใหญ่การซื้อขายที่ดินมักเป็นไปตามราคาตลาดคือเป็นราคาทั่วไปที่ทำการซื้อขายกัน แต่ในการซื้อที่ดินเพื่อทำการพัฒนาใหม่ ผู้ขายค่อนข้างได้เปรียบในการเจรจาต่อรอง สามารถเรียกราคาที่ดินได้สูงกว่าปกติได้

1.2 เงื่อนไขที่ทำให้การซื้อที่ดินเพื่อพัฒนามีความเป็นไปได้ การซื้อที่ดินเพื่อพัฒนาใหม่ในบริเวณใจกลางเมือง ที่เป็นบริเวณใหญ่เป็นเรื่องที่ยากมาก ที่จะรวมที่ดินทั้งหมดเข้าด้วยกัน และต้องใช้เวลาอย่างมากในการรวบรวมด้วย เนื่องจากบริเวณที่ต้องการพัฒนามักประกอบด้วย เจ้าของที่ดินจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่มีค่านิยมในเรื่องของการเป็นเจ้าของที่ดินสูงมาก และที่ดินมีราคาแพงเนื่องจากอยู่ในบริเวณเมืองที่มีทำเลดี มีสาธารณูปโภคครบ การจะรวบรวมเข้ามาเป็นที่ดินผืนใหญ่ผืนเดียวด้วยวิธีการซื้อที่ดินนั้นจะมีความเป็นไปได้ ต้องมีเงื่อนไขดังนี้

- การเกิดความเสื่อมโทรมในบริเวณที่จะพัฒนาจนถึงจุดวิกฤต ซึ่งเจ้าของที่ดินหรือผู้ครอบครองอยู่อาศัยทำกิจกรรมต่าง ๆ ในที่ดิน ทยอยในสภาพดังกล่าวไม่ได้อีกต่อไป

- เจ้าของที่ดินมีความเข้าใจถึงความต้องการในการรวบรวมที่ดิน เพื่อพัฒนาเมืองใหม่ ซึ่งขึ้นอยู่กับทำให้ความรู้แก่ประชาชนโดยรัฐ ถึงการต้องปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเพื่อประโยชน์ส่วนรวมและประโยชน์ของเจ้าของที่ดินที่จะได้รับในการมีส่วนร่วม

- ผู้ที่จะซื้อที่ดินมีเงินทุนมากพอในการที่จะสู้ราคาที่ดินที่สูง เนื่องจากในระบบซื้อขายตามกลไกตลาด สินค้าที่เป็นที่ต้องการมากจะมีราคาสูง การกำหนดบริเวณจะพัฒนาใหม่ ทำให้เจ้าของที่ดินรวมตัวกันฉวยโอกาสเรียกราคาที่ดินที่สูงอยู่แล้วให้สูงขึ้นอีกได้ ดังนั้นหากไม่มีอำนาจใด ๆ มาควบคุมบังคับ ผู้ซื้อต้องพร้อมที่จะสู้ราคา เพื่อให้ได้ที่ดินมาตามที่ต้องการ ซึ่งต้องจ่ายเงินจำนวนมหาศาล

1.3 ผู้ดำเนินการ ผู้ดำเนินการรวบรวมที่ดินอาจเป็นได้ทั้งรัฐและเอกชน โดยในส่วนของรัฐสามารถดำเนินการโดยองค์การเฉพาะกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อการพัฒนาเมือง หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย กรมทางหลวง กรมพัฒนาชุมชน กรมพัฒนาที่ดิน เป็นต้น ร่วมดำเนินการ หรือรัฐบาลส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร เทศบาลเมืองต่าง ๆ

ในส่วนของเอกชน อาจดำเนินการในรูปของบริษัทหรือจัดองค์กรดำเนินงาน ในรูปของนิติบุคคลแบบอื่น ๆ

1.4 ทุนดำเนินการ สถาบันการเงินต่าง ๆ มีบทบาทอย่างมากในการที่จะให้ผู้ดำเนินการทำการระดมทุนโดยการกู้ยืมเงิน จ่ายผลตอบแทนให้ในรูปของดอกเบี้ย หากผู้ดำเนินการเป็นรัฐอาจใช้ทุนในการดำเนินงานจากงบประมาณแผ่นดินและการระดมทุนจากสถาบันการเงินสมทบด้วย เนื่องจากงบประมาณแผ่นดินอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอที่จะดำเนินการ เมื่อดำเนินการไปแล้วมีกำไรสามารถจัดผลประโยชน์ทดแทนเงินทุนที่ใช้จ่ายไป การชำระหนี้ที่กู้ยืมก็กระทำได้ง่าย

นอกจากนี้อาจระดมทุนจากเงินออมของประชาชนได้อีกในรูปของการขายพันธบัตรที่รัฐบาลเองเป็นประกัน จ่ายผลตอบแทนในรูปของดอกเบี้ยเงินกู้ หรือหากมีความจำเป็นอาจออกกฎหมายบังคับให้ธนาคารพาณิชย์ปล่อยสินเชื่อส่วนหนึ่งให้กับรัฐบาล โดยได้รับผลตอบแทนในรูปของดอกเบี้ยเงินกู้ได้

1.5 ประโยชน์ที่จะได้รับ

- เจ้าของที่ดินได้รับความเป็นธรรม เจ้าของที่ดินได้รับความเป็นธรรมในการที่ต้องเสียที่ดินไปให้กับการพัฒนา คือได้รับราคาที่ดินที่ตนพอใจ โดยการซื้อขายตกลงกันอย่างสมัครใจ

- เมืองได้รับการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างทันการณ์ เมืองได้รับการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างทันการณ์นั้นควรมีมาตรฐานที่ดีในการออกแบบวางผัง สำหรับงานต่าง ๆ ในทางผังเมือง ทางสถาปัตยกรรม และวิศวกรรม อยู่ในทิศทางที่รัฐกำหนดหรือต้องการ

- การรวบรวมที่ดิน การรวบรวมที่ดินสามารถรวมที่ดินแปลงย่อยจำนวนมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ให้เข้ามาเป็นผืนใหญ่ผืนเดียวเพื่อพัฒนาใหม่ได้ ซึ่งผู้ดำเนินการสามารถพัฒนาได้ในแนวทางของตนอย่างเต็มที่ โดยไม่ต้องขอความเห็นจากเจ้าของที่ดินเดิม เหมือนการรวบรวมที่ดินแบบอื่น ๆ

- **ที่ดินมีการใช้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด** ที่ดินมีการใช้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดเนื่องจากการลงทุนในเรื่องของการรวบรวมที่ดินมีมูลค่าที่สูงมาก จึงต้องใช้อย่างคุ้มค่าเพื่อให้ได้กำไรมาทดแทนรายจ่ายส่วนที่เสียไป

- **ราคาที่ดิน** ราคาที่ดินทำให้ราคาที่ดินในเมืองมีราคาสูงยิ่งขึ้นทั้งก่อนจะพัฒนาและหลังการพัฒนาที่ดินแปลงย่อย ๆ เหล่านี้แล้ว รัฐอาจแก้ปัญหาโดยการกำหนดราคาที่ดินไว้ป้องกันการค้ำกำไรเกินควร

- **เกิดการเปลี่ยนแปลงของประชากรในพื้นที่** เกิดการเปลี่ยนแปลงของประชากรในพื้นที่ที่กล่าวคือ ประชากรเดิมอพยพออกจากบริเวณไปเนื่องจากทำการขายที่ดินของตนให้กับผู้ดำเนินการโครงการ และมีประชากรกลุ่มใหม่ย้ายเข้าอยู่อาศัยทดแทนเมื่อดำเนินการเสร็จในลักษณะที่มีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้นจากเดิม เนื่องจากการออกแบบอาคารบนที่ดินที่รวบรวมได้นี้ มีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่ต้องใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด การใช้อาคารบนที่ดินในลักษณะเดิมไม่เหมาะสมอีกต่อไปสำหรับราคาที่ดินที่สูงมากขึ้นนั้น ดังนั้นจำนวนประชากรในพื้นที่จึงมีการเปลี่ยนแปลง

2. การแลกเปลี่ยนที่ดิน

2.1 หลักการและเหตุผล หลักการนี้คล้ายกับวิธีแรกคือ ที่ดินถือว่าเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่ง จึงสามารถซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนได้ การแลกเปลี่ยนที่ดินจึงอยู่ที่การเจรจาทำความตกลงกันทั้งฝ่ายที่จะนำที่ดินมาแลกเปลี่ยน และฝ่ายที่ได้รับข้อเสนอให้ทำการแลกเปลี่ยน เมื่อเป็นที่พอใจของทั้งสองฝ่าย การโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินจึงเกิดขึ้น เป็นการแลกเปลี่ยนกันแปลงต่อแปลง การรวบรวมที่ดินในที่นี้จะทำการปรับปรุงพื้นที่ให้พร้อมใช้วิธีนี้ได้ เมื่อผู้ที่จะรวบรวมที่ดินมีที่ดินอยู่ในที่ต่าง ๆ เป็นจำนวนมากพอที่จะแลกเปลี่ยนกับเจ้าของที่ดินในบริเวณที่ต้องการ เมื่อตีราคาในทรัพย์สินที่จะแลกเปลี่ยนแล้ว ทรัพย์สินทั้งสองฝ่ายจะมีราคาพอ ๆ กัน

2.2 เงื่อนไขที่ทำให้การแลกเปลี่ยนที่ดินพัฒนาเมืองมีความเป็นไปได้

เงื่อนไขที่ทำให้การแลกเปลี่ยนที่ดินพัฒนาเมืองมีความเป็นไปได้วิธีการนี้ต้องอาศัยความพอใจที่เจ้าของที่ดินจะได้รับจากการทำการแลกเปลี่ยนที่ดินเป็นสำคัญ การจะใช้วิธีนี้ในการรวบรวมที่ดินแปลงย่อย ๆ เข้ามาเป็นที่ดินแปลงใหญ่แปลงเดียวจะทำได้โดย

- **ที่ดินที่จะนำมาแลกเปลี่ยนมีทำเลที่ดีใกล้เคียงกับที่ดินที่จะรวบรวม**

ที่ดินที่จะนำมาแลกเปลี่ยนมีทำเลที่ดีใกล้เคียงกับที่ดินที่จะรวบรวมบริเวณที่ดินที่เสนอ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แลกเปลี่ยนมีสาธารณูปการครบถ้วน มีการคมนาคมที่สะดวก สามารถดำเนินกิจกรรมการใช้ที่ดิน
ในแบบเดิมได้

- การเกิดความเสื่อมโทรมในบริเวณที่จะปรับปรุงฟื้นฟู การเกิดความ
เสื่อมโทรมในบริเวณที่จะปรับปรุงฟื้นฟูจนถึงจุดวิกฤตที่เจ้าของที่ดินได้รับผลกระทบอย่างหนัก เช่น
ทำให้การค้าชบเซา การเกิดความแออัดที่มีผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัย เป็นต้น

- การตีราคาในที่ดินและทรัพย์สิน การตีราคาในที่ดินและทรัพย์สินที่จะ
แลกเปลี่ยนกันอยู่ในราคาที่ยุติธรรมเป็นที่พอใจของเจ้าของที่ดินผู้ได้รับข้อเสนอ

- มีการเตรียมที่ดินบริเวณใหม่ให้แลกเปลี่ยน มีการเตรียมที่ดินบริเวณ
ใหม่ให้แลกเปลี่ยนอาจจะเป็นที่ดินที่เป็นผืนใหญ่ในลักษณะของเมืองใหม่ให้แลกเปลี่ยน หรือ
บริเวณอื่น ๆ ให้เลือกแลกเปลี่ยนมากกว่าหนึ่งบริเวณ

- ผู้ที่จะรวบรวมที่ดินต้องมีเงินทุนที่มากพอ ผู้ที่จะรวบรวมที่ดินจะต้องมี
เงินทุนที่มากพอสำหรับจ่ายทดแทนให้เจ้าของที่ดินกรณีที่ดินที่นำมาแลกเปลี่ยนนั้นไม่สมมูลย์กัน
เมื่อตีราคาแล้ว

2.3 ผู้ดำเนินการ ผู้ดำเนินการมีลักษณะเช่นเดียวกับวิธีการแรก คือ อาจเป็นได้
ทั้งรัฐและเอกชน มีการจัดองค์การตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

2.4 ทุนดำเนินการ ทุนในการดำเนินการจะต้องอาศัยสถาบันการเงินต่าง ๆ หรือ
หากรัฐเป็นผู้ดำเนินการก็อาศัยงบประมาณแผ่นดินด้วยบางส่วนเหมือนวิธีการแรกที่ได้กล่าวมา
แล้ว

2.5 ประโยชน์ที่จะได้รับ

- เจ้าของที่ดินเดิมในโครงการที่จะปรับปรุงฟื้นฟูเมือง เจ้าของที่ดินเดิมใน
โครงการที่จะปรับปรุงฟื้นฟูเมืองมักมีความรู้สึกว่าตนไม่ได้สูญเสียที่ดินไปในการพัฒนาเมือง จากที่
ได้กล่าวมาแล้วว่า ค่านิยมในการเป็นเจ้าของที่ดินในสังคมไทยนั้นมีอยู่สูงมาก วิธีการนี้สามารถ
สนองตอบความต้องการของเจ้าของที่ดินได้

- กรณีที่มีการแลกเปลี่ยนที่ดินโดยเตรียมที่ดินให้แลกเปลี่ยน
กรณีที่มีการแลกเปลี่ยนที่ดินโดยเตรียมที่ดินให้แลกเปลี่ยนในลักษณะที่เป็นเมืองใหม่ ทำให้
ให้มีการกระจายประชากรออกไปยังบริเวณใหม่ ๆ ได้ และทำให้เมืองที่จัดเตรียมนั้นมีชีวิตขึ้นมาได้

- เจ้าของที่ดินได้รับความเป็นธรรมในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง เจ้าของ
ที่ดินได้รับความเป็นธรรมในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองการแลกเปลี่ยนเป็นไปตามกลไกในระบบทุน
นิยม คือต้องมีการใช้ราคาเพิ่มเติมให้กรณีที่แลกเปลี่ยนกันแล้วมีความเสียเปรียบได้เปรียบกัน

3. การบังคับซื้อหรือเวนคืนที่ดิน (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมิกราช : 2526)

3.1 หลักการและเหตุผลในระบบสังคมนิยม ถือว่าที่ดินเป็นของขบวนการที่รวมชาติได้ให้ไว้แก่มวลมนุษยชาติ เพราะฉะนั้นที่ดินควรจะเป็นของชนในชาติทั้งหมด มีโอกาสได้เป็นเจ้าของร่วมกัน ดังนั้นรัฐควรจะเข้าดำเนินการเอง โดยให้ราษฎรเข้าทำประโยชน์ แต่อยู่ในความดูแลของรัฐ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในทางปกครอง เศรษฐกิจและสังคม

ในประเทศทางยุโรปโดยเฉพาะอังกฤษ ฝรั่งเศส ยึดหลักคล้ายกับไทย กล่าวคือ ที่ดินทั้งหมดนั้นถือว่าเป็นของพระเจ้าแผ่นดิน การที่ราษฎรได้เข้าถือครองที่ดิน เป็นการได้รับอนุญาตการพระเจ้าแผ่นดินให้เข้าอยู่อาศัย ดังนั้นถ้ารัฐต้องการที่ดินคืนเมื่อใด ก็อาจไล่ที่ได้เสมอ ซึ่งการไล่ที่แต่เดิมไม่เคยมีการให้ค่าทำขวัญ การให้ค่าทำขวัญในบางครั้งเป็นไปเพราะพระเจ้าแผ่นดินทรงพระกรุณาพระราชทานให้เท่านั้น แต่ต่อมาได้เล็งเห็นถึงความเป็นธรรมที่ราษฎรพึงได้รับ เนื่องจากการมีระบบเศรษฐกิจที่ซับซ้อนขึ้นโดยเฉพาะในระบบทุนนิยม ซึ่งที่ดินที่ราษฎรได้รับมาส่วนใหญ่ได้มาจากการซื้อขายกันตามกลไกการตลาด ซึ่งต้องให้เงินเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยน จึงมีการจ่ายค่าทดแทนให้

ส่วนประเทศที่มีการปกครองแบบสังคมนิยมประชาธิปไตย ยึดหลักว่าที่ดินเป็นของรัฐทั้งหมด แต่ให้ประชาชนได้ถือกรรมสิทธิ์ได้ เมื่อใดที่รัฐต้องการเอาคืนเพื่อใช้ประโยชน์ต่อส่วนรวม ประชาชนจะต้องคืนที่ดินให้กับรัฐ โดยรัฐจ่ายค่าทดแทนให้

การเวนคืนที่ดินจะต้องอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติของกฎหมาย เพราะการให้เอกชนมีสิทธิในที่ดินมิใช่ว่ารัฐอยากจะได้คืนเมื่อใดก็จะเอาคืนได้ตามอำเภอใจ การให้เอกชนมีสิทธิในที่ดินก็เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้นอย่างจริงจัง ถ้ารัฐมีแนวทางไม่แน่นอนในการให้สิทธิในที่ดินแก่เอกชนแล้ว ก็เป็นการยากที่จะให้เอกชนลงทุนในที่ดินด้วยความมั่นใจ ความมั่นคงในการถือครองที่ดินของเอกชนจึงเป็นกรณีสำคัญที่จำต้องรักษาไว้ เพื่อความมั่นคงในทางเศรษฐกิจ แต่อย่างไรก็ตามประโยชน์ของเอกชนย่อมต้องไม่อาจมีความสำคัญไปกว่าประโยชน์ของรัฐ เพราะรัฐดำเนินการทุกอย่างเพื่อประโยชน์ของสังคมส่วนรวม กรณีรัฐมีความจำเป็นต้องได้ที่ดินคืนมาเพื่อใช้ประโยชน์ยิ่งกว่าการใช้ของเอกชน รัฐมีอำนาจกระทำได้ ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้กำหนดกรณีที่รัฐจะทำการเวนคืนที่ดินได้ จะต้องอยู่ในหลักการดังต่อไปนี้ คือ

- เพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภค
- การอันจำเป็นในการป้องกันประเทศ
- การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ
- การผังเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การพัฒนาการเกษตรหรืออุตสาหกรรม
- การปฏิรูปที่ดิน
- เพื่อประโยชน์สาธารณะอื่น ๆ

การเวนคืนที่ดินแปลงใดจำเป็นต้องออกกฎหมายสำหรับการเวนคืนที่ดินแปลงนั้นโดยตรง และต้องผ่านการพิจารณาของรัฐสภาอีกด้วย ในการนี้รัฐสภาย่อมมีอำนาจที่จะพิจารณาทั้งในหลักการว่าควรให้เวนคืนหรือไม่ และควรมีการเวนคืนที่ดินเพียงใด กรณีเห็นควรให้มีการเวนคืนจะมีการออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินเป็นการเฉพาะแห่ง จากนั้นจึงออกเป็นพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน และทำให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจที่จะเข้าไปสำรวจที่ดินได้ โดยไม่มีความผิดฐานบุกรุก จากนั้นจะมีการคิดค่าทดแทนที่ดินให้กับประชาชนผู้ถูกเวนคืนที่ดิน การเวนคืนที่ดินเพื่อปรับปรุงบริเวณของเมืองส่วนที่เสื่อมโทรมยังไม่เคยมีการดำเนินการมาก่อนในประเทศไทย แต่ในต่างประเทศมีการนำกฎหมายลักษณะดังกล่าวนี้ใช้กันอย่างแพร่หลายมานานแล้ว ตัวอย่างเช่น

อิสราเอล มีการประกาศใช้กฎหมายปรับปรุงเมืองและแหล่งเสื่อมโทรม ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1965 ซึ่งก่อให้เกิดองค์การปรับปรุงเมืองและแหล่งเสื่อมโทรมขึ้นเพื่อดำเนินการในบริเวณที่กำหนดไว้เป็น " บริเวณโครงการปรับปรุง " เมื่อประกาศว่าที่ใดเป็นบริเวณในโครงการ การซื้อขายที่ดินและกิจกรรมเกี่ยวกับการก่อสร้างจะต้องถูกระงับ ที่ดินทั้งหมดจะถูกรัฐบาลเวนคืน แล้วองค์การที่ดำเนินการจะวางผังทั่วไปเกี่ยวกับการก่อสร้าง องค์การมีอำนาจโยกย้ายผู้อยู่อาศัยจากบริเวณในโครงการ โดยมีข้อแม้ว่าจะต้องจัดหาที่อยู่ใหม่ที่เหมาะสม โดยที่อยู่ใหม่จะต้องไม่เป็นที่ซึ่งประกาศเป็นบริเวณโครงการปรับปรุงอื่น ๆ ลักษณะเดียวกันอีก

อังกฤษ ในเรื่องปัญหาที่ดินที่จะนำมาจัดสร้างบ้านพักอาศัย ถนน หรือการรื้อถอนปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรมนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐมีสิทธิเวนคืนที่ดินได้ ภายหลังจากที่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรี และผ่านการประชุมพิจารณาโดยประชาชน เมื่อเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในเรื่องค่าทดแทนราคาที่ดิน จะคิดให้ตามราคาตลาด (เรื่องของเมือง การผังเมืองในอังกฤษ ตอนที่ 4 : 2520)

นอกจากนี้ยังมีประเทศสิงคโปร์ จาไมกา ฝรั่งเศส สวีเดน ฯลฯ ซึ่งแต่ละประเทศที่นำวิธีการเวนคืนที่ดินมาใช้ขึ้นขึ้นอยู่กับระบบการเมืองการปกครองของแต่ละประเทศ ทำให้ต่างมีแนวทางของตนเอง แต่ผลที่ได้เหมือนกันคือการรวบรวมที่ดินเพื่อพัฒนาใหม่อีกครั้ง

- ขั้นตอนการเวนคืน ปัจจุบันประเทศไทยเรานั้นมีพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2497 ซึ่งเป็นกฎหมายกลางใช้อยู่ทั่วไปเท่านั้น ซึ่งได้กำหนดวิธีการหรือขั้นตอนในการที่จะเวนคืนที่ดินไว้ดังนี้คือ

การเวนคืนที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์จำนวนไม่มาก และทราบขนาดที่ดินที่จะเวนคืนแน่ชัดแล้วก็ดำเนินการตามพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ได้ทันที แต่กรณีที่ไม่ทราบ

รายละเอียดแน่ชัดก็อาจดำเนินการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ระบุวัตถุประสงค์เพื่อให้เจ้าหน้าที่เข้าทำการสำรวจในที่ดินที่จะเวนคืนได้ และเป็นการแจ้งให้เจ้าของที่ดินในบริเวณได้ทราบ ขณะเดียวกันเพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ ซึ่งพระราชกฤษฎีกานี้จะมีผลในการตรึงราคาที่ดินไว้ด้วย จากนั้นจึงประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่ต้องรื้อถอน เพื่อจ่ายเป็นค่าทดแทนให้เมื่อเจ้าของที่ดินได้รับค่าทดแทนแล้ว ก็ถือว่าที่ดินทั้งหมดนั้นเป็นของรัฐ ซึ่งจะนำไปพัฒนาใหม่ต่อไป

- ผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทน ผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนในการเวนคืนที่ดิน ได้แก่

- เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืน
- เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ ถ้ารื้อแล้วจะเสียหายจนไม่

สมควรก็ต้องเวนคืนไปด้วย และโอนกรรมสิทธิให้แก่รัฐ แต่ถ้าเจ้าของจะรื้อไปและขอแต่ค่ารื้อถอน ก็เป็นเรื่องตามความสมัครใจ

- ผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน เฉพาะการเช่าที่ยังไม่ระงับในวันที่เจ้าหน้าที่เข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์นั้น ค่าทดแทนที่ได้รับจะได้เท่ากับที่เสียหายจริงเพราะเหตุที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์นั้นเท่านั้น ประโยชน์ที่ควรได้จากเวลาที่เหลือเท่าใด ให้คิดไปตามสภาพแห่งการใช้ประโยชน์จริงในการเช่า ไม่คิดตามค่าแห่งสิทธิที่เหลืออยู่

- เจ้าของไม้ยืนต้น
- เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ เมื่อของอาจรื้อถอนไปได้โดยไม่เสียหาย ก็ไม่มีความจำเป็นต้องเวนคืนด้วย ค่าทดแทนที่ได้รับคิดให้เพียงเฉพาะค่ารื้อถอนและ

ค่าปลูกสร้างใหม่เท่านั้น

- บุคคลผู้เสียสิทธิในอันที่จะต้องเดินสายไฟฟ้า วางท่อระบายน้ำ ท่อประปา หรือสิ่งคล้ายคลึงกันผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืน โดยชดเชยเป็นค่าเสียหายให้เท่านั้น ดังนั้น ถ้าผู้มีสิทธิได้ใช้ทางหรือวางสิ่งใดผ่านที่ดินดังกล่าวโดยมิได้จ่ายค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินไว้ก่อน ก็จะไม่ได้รับค่าทดแทนในการเวนคืน

- ผู้ที่รับจ้างนองที่ดินไว้หรือทรัพย์สินใดๆ ที่ถูกเวนคืน จะได้รับค่าทดแทนเป็นการเฉพาะกรณี กรณีจ้างนองที่ดินก็จะไม่จ่ายให้แก่เจ้าของที่ดินนั้นอีก

การจ่ายค่าทดแทนแก่ผู้มีสิทธิที่จะจ่ายให้ตามที่เสียหายจริง การรู้ว่าจะมีการเวนคืนแล้วยังมีการทำการใดลงไปโดยเจ้าหน้าที่ไม่อนุญาต กฎหมายไม่ยอมให้จ่ายค่าทดแทนให้โดยกำหนดเงื่อนไขไว้คือ บรรดาที่ทำขึ้นหลังวันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสำรวจใช้บังคับโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ เว้นแต่การทำสวนทำนาที่จัดทำตามปกติ และบรรดาที่ทำขึ้นก่อนวันที่พระ

ราชกฤษฎีกากำหนดเขตสำรวจจะมีการนำมาใช้บังคับ ซึ่งเป็นไปโดยอุบายข้อฉลเพื่อประสงค์จะได้รับเงินค่าทดแทน ซึ่งมีอยู่สองประการนี้ที่จะไม่ได้รับค่าทดแทน

- การกำหนดค่าทดแทน การกำหนดค่าทดแทนส่วนใหญ่ที่เคยกระทำผ่านมามากมายให้ตามราคาที่ดินที่ทางราชการประเมินให้ ซึ่งมักไม่เป็นที่พอใจต่อฝ่ายเจ้าของที่ดิน ดังนั้นเพื่อความเป็นธรรมน่าที่จะพิจารณาจากราคาตลาดนำมาใช้ประกอบด้วย เพื่อให้เกิดความพอใจกับฝ่ายที่ต้องเสียที่ดินในการพัฒนาเมืองใหม่ และโดยทั่วไปเมื่อพัฒนาแล้วยังคงให้สิทธิ์กับผู้ที่เคยอยู่ในพื้นที่ได้กลับเข้าอยู่อาศัยได้อีกด้วย โดยมีเงื่อนไขที่ต้องทำการเจรจาตกลงกันในรายละเอียดในการเข้าอยู่อาศัยใหม่อีกครั้ง

3.2 เงื่อนไขที่ทำให้การบังคับซื้อหรือเวนคืนที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองมีความเป็นไปได้

- การเกิดความเสื่อมโทรมในบริเวณเมือง ที่รัฐเล็งเห็นว่าหากปล่อยให้อยู่ในสภาพเดิมต่อไป จะทำให้เกิดปัญหาแก่เมืองมากขึ้นเรื่อย ๆ จนไม่อาจแก้ไขได้
- รัฐออกกฎหมายมาบังคับให้เจ้าของที่ดินขายที่ดินของตนให้กับรัฐ หรือเวนคืนที่ดินกลับมาเป็นของรัฐ โดยจ่ายค่าทดแทนให้
- การชดเชยราคาที่ดินหรือจ่ายเงินค่าทดแทนให้กับเจ้าของที่ดิน ต้องมีความเป็นธรรม การประเมินราคาที่ดินและสิ่งก่อสร้างจะต้องดำเนินการอย่างระมัดระวัง
- ประชาชนส่วนใหญ่ ให้การสนับสนุนในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ขณะที่ส่วนน้อยต่อต้านการพัฒนาเพื่อส่วนรวม
- รัฐมีเงินทุนมากพอเพื่อการจ่ายค่าทดแทนให้กับเจ้าของที่ดิน

3.3 ผู้ดำเนินการ ผู้ดำเนินการในวิธีการนี้จะต้องเป็นรัฐเท่านั้นเนื่องจากเป็นการใช้อำนาจในทางกฎหมายมาบังคับเจ้าของที่ดินซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากให้ยอมนำที่ดินของตนมารวมกันให้รัฐทำการพัฒนาขึ้นใหม่ต่อไป ในบางประเทศเช่น อังกฤษ รัฐทำการเวนคืนที่ดินเพื่อพัฒนาบริเวณที่เสื่อมโทรม แต่ให้เอกชนเข้ามาพัฒนาในพื้นที่ดังกล่าวต่อไป โดยให้เสนอผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ เอกชนรายใดให้ผลประโยชน์แก่รัฐและส่วนรวมมากที่สุด ก็จะได้เป็นผู้ดำเนินการพัฒนาเมืองในส่วนนั้นๆ ต่อไป รัฐทำหน้าที่จัดการในส่วนของการรวบรวมที่ดินแปลงย่อยๆ เข้าเป็นผืนใหญ่เพื่อพัฒนาสนองตอบความต้องการให้แก่นักลงทุนได้เป็นอย่างดี เพราะเป็นการยากที่จะทำการรวบรวมที่ดินให้เสร็จสิ้นภายในระยะเวลาอันสั้น การเวนคืนที่ดินหรือบังคับซื้อที่ดินจากเจ้าของที่ดินทำให้โครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองสามารถดำเนินการตามเวลาที่กำหนดไว้ได้

3.4 ทุนดำเนินการ ผู้ดำเนินการซึ่งคือรัฐจะต้องนำงบประมาณแผ่นดินมาใช้จ่ายเพื่อการนี้ หากงบประมาณมีไม่พอเพียงก็ต้องอาศัยสถาบันการเงินต่าง ๆ ทั้งในและนอกประเทศ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หรืออาจใช้วิธีให้เอกชนนักลงทุนร่วมหาทุนในการดำเนินการรวบรวมที่ดินแปลงย่อยๆ เหล่านั้น เพราะเมื่อรัฐทำการรวบรวมที่ดินได้โดยการเวนคืนหรือบังคับซื้อมาแล้ว หากไม่ดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเอง แต่เปิดโอกาสให้เอกชนดำเนินการในขั้นต่อไปก็อาจจะทำได้ โดยให้เอกชนแข่งขันกัน เพื่อเสนอผลประโยชน์แก่รัฐพิจารณา นอกจากนี้รัฐยังสามารถออกพันธบัตรเงินกู้ได้เพื่อเป็นการระดมทุนจากประชาชน

3.5 ประโยชน์ที่จะได้รับ

- ทำให้การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองสามารถดำเนินการได้ โดยไม่มีอุปสรรคในเรื่องของการรวบรวมที่ดิน ซึ่งเป็นเรื่องที่ยากอย่างยิ่งในการดำเนินการ
- ทำให้การปรับปรุงเมืองเป็นไปในเวลาที่กำหนดไว้
- ทำให้บรรลุผลในการมีมาตรฐานที่ดีในการออกแบบ วางผังสำหรับงานต่างๆ ในทางสถาปัตยกรรม วิศวกรรม และผังเมือง โดยทำให้ผังที่วางไว้มีความเป็นจริงเป็นจิงขึ้นมาได้
- เมืองได้รับการแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้อย่างทันการณ์ และอยู่ในทิศทางที่รัฐกำหนด

4. การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง (ปรีชา รัตนรงค์ : 2530)

4.1 หลักการและเหตุผล การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง หมายถึง การเปลี่ยนแปลงรูปร่าง ขนาด และวิธีการถือครองที่ดินให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม เป็นเทคนิควิธีที่มีขบวนการค่อนข้างซับซ้อน เนื่องจากการรวบรวมที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองโดยวิธีนี้ จะเป็นการรวบรวมวิธีการอันได้แก่ การซื้อขายที่ดิน การแลกเปลี่ยนที่ดิน การบังคับซื้อหรือเวนคืนที่ดินและการนำที่ดินเข้าร่วมลงทุน (land sharing) ในลักษณะที่เป็นการประสานผลประโยชน์ร่วมกัน ระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองทั้งหมดในบริเวณใด บริเวณหนึ่งที่ทำกรปรับปรุง ซึ่งได้แก่ เจ้าของที่ดิน นักลงทุน ผู้ครอบครองที่ดิน รัฐ เป็นต้น โดยเปิดโอกาสให้เจ้าของที่ดินได้มีทางเลือกในการตัดสินใจ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่อยู่อาศัย หรือผู้ที่ครอบครองที่ดินซึ่งมิใช่เจ้าของที่ดินด้วย

4.2 วิธีดำเนินโครงการ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองสามารถจะดำเนินการได้ทั้งโดยองค์รภาคเอกชน เช่น สหกรณ์ หรือสมาคมการจัดรูปที่ดินซึ่งรวมตัวกันขึ้น จากเจ้าของที่ดินหรือผู้ครอบครองสิทธิหรืออย่างอื่น ในพื้นที่โครงการและโดยองค์รภาครัฐบาล เช่น องค์กรปกครองท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด ฯลฯ) รัฐวิสาหกิจ หรือส่วนราชการที่รับผิดชอบซึ่งในแต่ละกรณีจะมีวิธีดำเนินการดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- กำหนดหรือคัดเลือกพื้นที่ที่จำเป็นจะต้องจัดรูปที่ดิน

- สำรวจดิน สภาพพื้นที่ สำรวจดิน สภาพพื้นที่และสภาพปัจจุบันของพื้นที่

โครงการอย่างละเอียด

- จัดทำแผนผังโครงการจัดรูปที่ดิน การจัดทำแผนผังโครงการหมายถึง

การวางหรือออกแบบแผนผัง แผนการเงิน และแผนการทำงานประจำปี ซึ่งก่อนที่แผนผังโครงการดังกล่าวจะได้รับการตัดสินใจคัดเลือก ก็จะต้องมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของสมาชิกภายในโครงการเพื่อให้เจ้าของที่ดินและผู้ครอบครองสิทธิอื่นๆแสดงความต้องการและข้อคิดเห็นต่างๆเสียก่อน

- จัดตั้งคณะที่ปรึกษาโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง ในการจัด

รูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองจะต้องมีการจัดตั้งคณะที่ปรึกษาโครงการจัดรูปที่ดินขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่รับฟังความคิดเห็นและความต้องการของเจ้าของที่ดินหรือผู้ครอบครองสิทธิอื่นๆในพื้นที่โครงการ คณะที่ปรึกษาโครงการจัดรูปที่ดินดังกล่าวจะประกอบด้วยผู้แทนที่ได้รับการคัดเลือกจากทั้งฝ่ายเจ้าของที่ดินหรือผู้ครอบครองสิทธิอื่นๆในพื้นที่ และจากผู้แทนที่ได้รับการคัดเลือกจากนักวิชาการหรือผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งผู้จัดทำโครงการจะต้องรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะที่ปรึกษาในเรื่องของแผนผังโครงการ เรื่องการจัดแบ่งแปลงที่ดินใหม่และเรื่องอื่นๆ

- การประเมินราคาที่ดิน โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองจะไม่มีผล

กระทบต่อสิทธิเกี่ยวกับอาคารและที่ดิน ดังนั้นการประเมินราคาที่ดินก่อนที่ทำการจัดรูป และหลังจากการจัดรูปแล้วจะต้องดำเนินการอย่างระมัดระวังและละเอียดอย่างยิ่ง โดยการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่มีความรู้และมีประสบการณ์ทางด้านประเมินราคาโดยเฉพาะ จึงจะสามารถแปลงสิทธิที่มีอยู่ก่อนการจัดรูปมาเป็นสิทธิที่ได้รับหลังจากการจัดรูปแล้วอย่างถูกต้อง ซึ่งทำให้วิธีการลดขนาดของแปลงที่ดินลงเป็นไปอย่างยุติธรรม เพราะราคาของที่ดินที่เพิ่มขึ้นหลังจากการจัดรูปแล้วจะสามารถชดเชยขนาดของแปลงที่ดินที่ลดลงได้

- การวางแผนผังของแปลงที่ดินที่ถูกแบ่งใหม่ เมื่อได้มีการตัดสินใจใน

แบบของแผนผังโครงการจัดรูปที่ดิน และได้มีการประเมินราคาที่ดินแล้ว แผนผังการแบ่งแปลงที่ดินใหม่จะถูกจัดทำขึ้น การกำหนดที่ตั้งของแปลงที่ดินที่แบ่งขึ้นใหม่จะต้องดำเนินการอย่างยุติธรรมที่สุด ดังนั้นไม่เพียงแต่การกำหนดที่ตั้งเพื่อรักษามูลค่าตามสิทธิของผู้ถือสิทธิครอบครองเท่านั้น แต่จะต้องให้ที่ตั้งและพื้นที่ของที่ดินแปลงใหม่มีลักษณะของดิน น้ำ การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ สภาพแวดล้อมและอื่นๆ สอดคล้องกับพื้นที่ที่พวกเขาที่มีอยู่เดิมมากที่สุดด้วย

- การบริหารโครงการ เมื่อแผนผังของแปลงที่ดินถูกแบ่งใหม่แล้ว ก็จะเริ่ม

ดำเนินการก่อสร้างเกี่ยวกับสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ เช่นถนน สวนสาธารณะ ประปา ระบาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

น้ำ ฯลฯ สำหรับอาคารและโครงสร้างอย่างอื่นควรจะดำเนินการหลังสุด เพราะจะต้องมีการขุดเซยจากผู้ดำเนินโครงการ นอกจากนี้ สายไฟฟ้า ท่อประปา ฯลฯ ก็จะต้องโยกย้ายไปในแนวถนนที่สร้างขึ้นใหม่ด้วย

- การกำหนดที่ตั้งของแปลงที่ดินที่ถูกแบ่งขึ้นใหม่ เมื่อมีการก่อสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการได้เสร็จสิ้นลงแล้วแปลงที่ดินที่ถูกแบ่งขึ้นใหม่ตามแผนผังจะถูกกำหนดที่ตั้ง โดยสิทธิทั้งหมดที่มีอยู่แต่เดิมจะถูกแปลงเป็นพื้นที่ใหม่ ในกรณีนี้มูลค่าใหม่ที่อาจจะเกินหรือขาดไปจากมูลค่าเดิมจะได้รับการชดเชยด้วยเงิน และขั้นตอนของโครงการจัดรูปที่ดินก็จะสำเร็จลงในขั้นตอนนี้

4.3 ผู้ดำเนินการ ผู้ดำเนินการสามารถดำเนินการได้โดยองค์กรเอกชนได้ เช่น สหกรณ์หรือสมาคมการจัดรูปที่ดินซึ่งรวมตัวขึ้นมาจากเจ้าของที่ดินทั้งหมด และโดยองค์กรภาครัฐบาล เช่นองค์การปกครองท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด ฯลฯ) รัฐวิสาหกิจ หรือส่วนราชการที่รับผิดชอบ นอกจากนี้สามารถดำเนินการในรูปของภาคเอกชนร่วมกับภาครัฐบาล เช่น ในรูปของบริษัทพัฒนาเมือง (การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง : 2530)

- เงินทุนสำหรับจัดทำโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง รายจ่ายที่จำเป็นในการจัดทำโครงการได้แก่รายจ่ายสำหรับการสำรวจ ตรวจสอบ และการจัดรูปแบบแปลงที่ดิน นอกจากนี้ยังมีรายจ่ายสำหรับค่าก่อสร้างถนน สวนสาธารณะ และสาธารณูปโภค-สาธารณูปการอื่นๆ ตลอดจนรายจ่ายสำหรับเป็นค่าชดเชยในการเคลื่อนย้ายโครงสร้างต่างๆ เป็นต้น รายจ่ายเหล่านี้ผู้บริหารโครงการจะเป็นผู้รับผิดชอบ

- รัฐบาลท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด ฯลฯ) จะให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคและอาจจะให้ยืมเงินทุนแก่ภาคเอกชนที่จะดำเนินการจัดรูปที่ดิน ตลอดจนรัฐบาลยังสามารถให้ยืมเงินแก่ท้องถิ่น เช่นเทศบาลในการจัดทำโครงการจัดรูปที่ดินด้วยหรือรัฐบาลอาจจะให้เงินอุดหนุนแก่โครงการก็ได้

4.4 เงื่อนไขที่ทำให้การจัดรูปที่ดินมีความเป็นไปได้ การดำเนินการจะต้องมีองค์ประกอบหลายประการที่จะทำให้โครงการที่นำวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองประสบความสำเร็จ ซึ่งจะใช้วิธีการจัดรูปที่ดินได้ก็ต่อเมื่อ

- ที่ดินถูกแบ่งเป็นแปลงย่อยๆและมีผู้ถือครองเป็นเจ้าของจำนวนมาก และเป็นบริเวณที่จะพัฒนาอยู่ในสภาพเสื่อมโทรมต้องแก้ไขปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น หรือบริเวณที่จะพัฒนามีสถิติภาพของความเจริญเป็นเมือง ที่ต้องมีโครงข่ายการให้บริการสาธารณะต่างๆในบริเวณ

- รัฐบาลส่วนท้องถิ่นหรือหน่วยงานของรัฐอื่นๆ ที่มีอำนาจเกี่ยวข้องมีความสนใจจริงในการที่จะพัฒนาเมือง ให้เป็นไปตามผังเมืองที่วางไว้จนบรรลุผล
- เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่ที่อยู่ในบริเวณที่จะกำหนดเป็นพื้นที่ที่จะพัฒนา มีความเข้าใจและสนับสนุนวิธีการนี้
- เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณที่จะกำหนดเป็นพื้นที่ที่จะพัฒนา มีความเข้าใจและสนับสนุนการใช้วิธีการนี้
- รัฐบาลกลางได้จัดทำกลไกในการใช้อำนาจที่จะจัดระเบียบ การเตรียมการ และดำเนินโครงการให้สำเร็จ
- มีบุคคลากรผู้ชำนาญการมาดำเนินการโครงการ ให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่วางไว้

4.5 ประโยชน์ที่จะได้รับ การจัดรูปที่ดินสามารถก่อประโยชน์แก่ 3 ฝ่าย ได้แก่ ภาคเอกชน (เจ้าของที่ดิน) ภาคราชการ และเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมคือ

- **ภาคเอกชน**
 - เจ้าของที่ดินและผู้อาศัยยังคงอยู่ในพื้นที่เดิมโดยไม่ต้องย้ายออกไปที่อื่น
 - ที่ดินได้รับการพัฒนาออกสู่ถนนสายหลักได้ และได้รับการบริการสาธารณูปโภค อันได้แก่บริการสาธารณูปโภค - สาธารณูปการที่ดีได้มาตรฐาน
 - สภาพแวดล้อมของที่อยู่อาศัยและชุมชนใหม่ที่ดีขึ้น
 - ทำให้ที่ดินในโครงการหลังการพัฒนา มีราคาสูงขึ้น ในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมาก
- เกิดความเป็นธรรมในสังคม ที่ทุกคนได้รับประโยชน์โดยเสมอภาคและยุติธรรม
- การแก้ปัญหาการกว้างซื้อที่ดินเพื่อการเก็งกำไร
- ได้รับประโยชน์ในระยะยาวมากกว่าการพัฒนาเมืองโดยลำพัง
- ประโยชน์ต่อผู้ลงทุนในพื้นที่จัดหาผลประโยชน์ของโครงการ
- ลดต้นทุนในการพัฒนาเมือง เนื่องจากไม่ต้องการซื้อที่ดินทั้งหมดและการลงทุนเพื่อสร้างบริการพื้นฐาน
- ทำให้เกิดความมั่นคงในการลงทุนได้ผลตอบแทนที่แน่นอน เพราะรัฐให้การสนับสนุน

- ภาคราชการ

- ประหยัดงบประมาณในการลงทุนจัดบริการพื้นฐานให้แก่ชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์หรือการสงวนเพื่อสิทธิที่อื่น เมื่อผู้ใดเห็นประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ทำให้สามารถจัดบริการพื้นฐานได้มาตรฐานและเพียงพอ
- ลดปัญหาการสูญเสียและซ้ำซ้อนในการจัดบริการขั้นพื้นฐานเช่นเป็นที่อยู่
- ลดปัญหาเรื่องเก็งกำไรที่ดิน และสนับสนุนให้มีที่ดินเข้าสู่การพัฒนาอย่างเป็นระบบมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ดินที่ด้อยโอกาสในการพัฒนา (ที่ตาบอด)
- ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดโดยการตัด หรือขยายถนนเพิ่มขึ้นได้อย่างเป็นระบบ

- ช่วยแก้ปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ เนื่องจากได้สร้างระบบระบายน้ำและระบบบำบัดน้ำเสียเพิ่มขึ้น
- ช่วยแก้ปัญหาด้านขาดแคลนที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย

- ส่วนรวม

- ทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อชุมชนในบริเวณโครงการโดยตรง และต่อชุมชนโดยรอบ
- ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ว่างในเมือง และลดการขยายตัวตามสองข้างถนนสายหลักเช่นที่เป็นอยู่
- ทำให้มีพื้นที่ว่างในเมืองได้แก่ พื้นที่เพื่อการนันทนาการและสนามเด็กเล่นสำหรับประชาชนเพิ่มขึ้น
- การพัฒนาพื้นที่ตามโครงการทำให้บริเวณนั้นมีมาตรฐานดีขึ้น หากมีการพัฒนาในลักษณะนี้หลายๆโครงการจะช่วยส่งเสริมให้เมืองนั้น เป็นเมืองที่น่าอยู่ น่าอาศัยและทำให้ประชากรมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

5 สรุป

ในการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ในย่านการค้าปลีกโดยทั่วไปครั้งนี้โดยยึดหลัก 5 ประการหนึ่งเพื่อให้ทุกคนเข้าสู่ย่านการค้าและร้านค้าได้โดยสะดวก สองเพื่อความสะดวกสบายในการสัญจรในย่านการค้า สามการจัดระบบอาคารและกิจกรรม สี่การเพิ่มความปลอดภัยในการใช้สอยย่านการค้า ห้าความเรียบร้อยสวยงาม โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

5.1 การเข้าสู่ย่านการค้า เพื่อให้ทุกคนเข้าสู่ย่านการค้าและร้านค้าได้โดยสะดวก โดยการจัดระบบที่จอดรถภายในพื้นที่ เพื่อลดการจราจรในถนน เพื่อให้ความสะดวกแก่ทั้งผู้ใช้รถส่วนบุคคล รถประจำทาง รถจักรยานสามล้อและพาหนะทุกชนิด การจัดระบบทางเท้าให้สัมพันธ์กับระบบอาคารนำสู่ร้านค้าได้โดยสะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 ความสะดวกสบายในการสัญจร เพื่อให้การสัญจรในย่านการค้าเป็นไปได้อย่างสะดวกสบายโดยการเพิ่มปริมาณทางเท้าทั้งขนาด จำนวน และทิศทาง การให้ร่มเงา การจัดองค์ประกอบบนทางเท้า เช่นการจัดสวน การปลูกต้นไม้ การจัดระบบรถเข็น การจัดระเบียบการใช้งานบนทางเท้า การจัดระบบร้านค้าริมทางเดิน การลดการใช้งานบนทางเท้าเดิมและการจัดพื้นที่ทำกิจกรรมดังกล่าวแทน เป็นต้น

5.3 ความสะดวกกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนอาคาร เพื่อให้การทำกิจกรรมในอาคารบนพื้นที่ที่ได้สะดวกโดยการรื้ออาคารและสภาพแวดล้อมที่ทรุดโทรมออกไป จัดสร้างอาคารและสภาพแวดล้อมใหม่ โดยการจัดระบบให้เหมาะสมในการค้าขาย เช่น การจัดระบบการลงทุนในจำนวนพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะของร้านค้า และการแบ่งกลุ่มประเภทการค้าให้ส่งเสริมซึ่งกันและกัน รวมทั้งการปรับปรุงอาคารเก่าเพื่อให้กลับมาใช้งานได้ร่วมกับกลุ่มอาคารใหม่

5.5 ความปลอดภัยในการใช้สอยย่านการค้า เพื่อความปลอดภัยในการใช้สอยย่านการค้าโดยการเพิ่มขนาดจำนวนและทิศทางของทางเท้า การแยกการสัญจรระหว่างคนกับพาหนะ การใช้สัญญาณจราจร การทำทางข้ามถนน การลดความสูงมุมคว่ำในถนนและทางเท้า กำจัดพื้นที่ที่มีลักษณะตรอกเล็กซอยน้อยที่เกิดขึ้น การออกแบบอาคารด้วยวัสดุที่ทนไฟ และการจัดระบบถนนให้รถดับเพลิงสามารถเข้าถึงงานในพื้นที่ได้สะดวก การออกแบบอาคารให้มีความสูงน้อยชั้นเพื่อให้อุปกรณ์ดับเพลิงทำงานได้โดยไม่มีอุปสรรค

5.6 ความเรียบร้อยสวยงาม จากการปรับปรุงข้างต้นนั้น ผลลัพธ์ที่ได้คือความเรียบร้อยสวยงาม นอกจากนั้นก็ยังได้เพิ่มความสวยงามในพื้นที่นี้ขึ้นอีกโดยการจัดร้านค้าริมทางเดิน การจัด Landscape , Court ,การปลูกต้นไม้ในบริเวณลานจอดรถเพื่อให้ร่มเงาและลดความร้อน

หลังจากการปรับปรุงแล้วก็จะเป็นที่หวังเป็นอย่างยิ่งว่าย่านการค้า จะสามารถบริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันสมัยต่อไปได้

บทที่ 6

ข้อเสนอแนะการปรับปรุงพื้นที่ศึกษา

ปัญหาต่างๆในย่านการค้าใจกลางเมืองที่เกิดขึ้นในปัจจุบันดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทก่อนหน้านี้นั้น จะทำการวิเคราะห์ในสามประเด็นหลักคือ 1.ระบบและการใช้งาน 2.ระบบการจราจรและทางสัญจร 3.สภาพอาคารและสภาพแวดล้อม ดังนั้นจึงต้องมีการแก้ไขความบกพร่องและมีเกณฑ์ในการออกแบบปรับปรุงแก้ไขลักษณะกายภาพดังกล่าวให้ประสานกลมกลืนกันเป็นระบบเดียวกันและส่งเสริมซึ่งกันและกันด้วย

ในบทนี้จะเป็นข้อเสนอแนะวางแผนปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาย่านใจกลางเมืองนครราชสีมา โดยการนำข้อดีของการปรับปรุงใน 3 ระบบคือการปรับปรุงโดยการอนุรักษ์ (Conservation) การปรับปรุงโดยการบูรณะฟื้นฟู (Rehabilitation) การปรับปรุงโดยการรื้อถอนและสร้างใหม่ (Clearance) มารวมกัน โดยมีเนื้อหาแบ่งออกเป็น 2 ส่วนด้วยกันดังนี้คือส่วนที่หนึ่งจะกล่าวถึงการวิเคราะห์ความต้องการปรับปรุงพื้นที่ศึกษาทางกายภาพ โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 4 ส่วนด้วยกันคือปัญหาการจราจรและการสัญจรโดยแบ่งเป็นเนื้อหาในเรื่องที่จอดรถในระบบนอกถนนและในถนน ส่วนของเรื่องระบบทางเท้าจะกล่าวถึงปัญหาในเรื่องความกว้างของทางเท้า ความยาวของทางเท้า ส่วนประกอบของทางเท้า หาบเร่แผงลอย การขนถ่ายสินค้า ความแข็งแรงของทางเท้า และลักษณะการเดินของคน ส่วนต่อมาเป็นเรื่องของสภาพอาคารและสภาพแวดล้อมโดยจะมีเนื้อหาของจำนวนร้านค้า ลักษณะร้านค้า ความสูงของอาคาร การแบ่งกรรมสิทธิ์ของอาคาร และประเภทการค้า และส่วนสรุปการวิเคราะห์ความต้องการปรับปรุงพื้นที่ศึกษาทางกายภาพ ส่วนที่สองเป็นเรื่องข้อเสนอแนะในการออกแบบอาคารโดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 5 ส่วนด้วยกัน ซึ่งจะกล่าวถึงข้อเสนอแนะในการออกแบบอาคาร ข้อเสนอแนะในการออกแบบที่จอดรถ ข้อเสนอแนะการออกแบบทางเท้า ข้อเสนอแนะในการจัดการ ส่วนสุดท้ายกล่าวถึงความสัมพันธ์ของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา

จากการออกแบบโครงการปรับปรุงพื้นที่ย่านการค้าใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมาที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้นพอสรุปได้ดังนี้

วัตถุประสงค์

1. การออกแบบทำให้ได้พื้นที่การค้ามากขึ้นกว่าเดิม
2. การออกแบบทำให้ได้พื้นที่จอดรถตามต้องการ
3. มีการจอดรถได้สะดวกตามจุดที่ต้องการและใกล้กับร้านค้ามากที่สุด และมองได้ทั่วพื้นที่ ทำให้สามารถตัดสินใจจอดได้ง่าย
4. ที่จอดรถเป็นบริเวณที่โล่ง (Open Space) และถ้ามีขยายพื้นที่การค้าในอนาคตจะทำได้ง่ายขึ้น
5. แยกการสัญจรระหว่างคนกับรถเพื่อความปลอดภัย โดยการแยกทางเข้าสู่ยานภายในโครงการและแยกระดับพื้นของการสัญจรด้วย
6. ร้านค้าทั้งหมดทำการค้าโดยการส่งเสริมซึ่งกันและกันตามลักษณะการใช้งาน
7. มีบริเวณที่ว่างสำหรับการจัดสวนและปลูกต้นไม้มาก
8. ผู้ที่มาพักโรงแรมจะมีที่จอดรถตลอดเวลา

6.1 การวิเคราะห์ความต้องการปรับปรุงพื้นที่ศึกษาทางกายภาพ

1. ระบบการจราจรและการสัญจร

ที่จอดรถในระบบนอกถนนและในถนน

การจราจรโดยทั่วไปของจังหวัดนครราชสีมา นั้น ถนนโดยส่วนใหญ่ภายในจังหวัดจะมีขนาดของช่องจราจร 4 ช่องและมีถนนสายรองประมาณ 15 สาย ซึ่งมีลักษณะสานกันเป็นรูปตารางกวีต โดยมีถนนมิตรภาพตัดผ่านบริเวณทางด้านข้างของตัวเมือง มีขนาดช่องจราจร 8 ช่อง การจราจรส่วนใหญ่ของเมืองมีสภาพค่อนข้างคล่องตัว ซึ่งจะติดขัดบ้างในบางจุดที่สำคัญของเมือง เช่นบริเวณสถานศึกษาวิมถนนมิตรภาพ บริเวณสามแยกขอนแก่น บริเวณสามแยกปักธงชัย รวมทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาคือย่านศูนย์การค้า อัสภาวศ์อีกด้วย โดยการจราจรภายในเมืองที่ติดขัดนี้ส่วนใหญ่มักจะติดมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเป็นประจำทุกวัน คือในช่วงเวลา 7.00 - 8.00 น. และในช่วงเวลา 16.00 - 17.00 น. จุดที่เกิดการจราจรติดขัดนี้จะเกิดขึ้นในบริเวณถนนสายรองที่ติดกับถนนมิตรภาพโดยตลอดทั้งสายในช่วงเวลาดังกล่าว จึงส่งผลให้ถนนสายรองที่ติดกับถนนมิตรภาพนั้นต้องรองรับการจราจรที่เคลื่อนตัวมาจากถนนมิตรภาพอีกที อีกทั้งถนนสายรองดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นได้แก่ ถนนอัสภาวศ์ ถนนชุมพล ถนนจอมพล และถนนจักรี ฯลฯ ซึ่งเป็นถนนเส้นทางการค้าอัสภาวศ์นี้ด้วย โดยมีพาหนะและยวดยานเป็นจำนวนมากที่จะต้องผ่านเข้ามาในบริเวณนี้เพื่อเชื่อมโยงไปยังจุดต่างๆ ของเมือง รวมถึงการที่มีประชาชนเดินทางมาจากชนบทและอำเภอใกล้เคียง เพื่อเข้ามาสู่ย่านการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 30
การจอดรถในบริเวณริมทางเท้า



ภาพที่ 31
ภาพการจอดรถบรรทุกหน้าร้านเพื่อขนถ่ายสินค้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ค้าเป็นจำนวนมากทั้งทางรถประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคล ยิ่งเป็นการส่งผลให้เส้นทางการจราจรบนถนนทั้ง 4 สายรอบบริเวณย่านการค้า มีการจราจรติดขัดและการเดินทางมีความลำบากมากขึ้น รวมทั้งการหาที่จอดรถที่ลำบากมากทั้งในช่วงเวลาปกติ และในช่วงเวลาเร่งด่วน

ประชาชนที่เดินทางเข้าสู่ย่านการค้าปลีกและพื้นที่ศึกษาด้วยพาหนะต่างๆทั้งโดยรถประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคล จะประสบปัญหาเหมือนกันคือความล่าช้าของพาหนะเนื่องจากความไม่สะดวกในการสัญจรในถนน ถนนมีขนาดแคบเพราะใช้เป็นที่จอดรถเสียครึ่งหนึ่ง มีพาหนะหลายประเภทที่มีความเร็วต่างกันแต่ต้องใช้ถนนร่วมกัน จึงเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งในการเคลื่อนที่ ก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญคือ ความยากในการเข้าสู่พื้นที่และร้านค้าทั้งทางเดินเท้าและทางรถยนต์ ยากในการทำกิจกรรมในพื้นที่เพราะมีอุปสรรคในการทำกิจกรรมหลัก คือการซื้อขายสินค้า และอาจทำให้วัตถุประสงค์ในการเดินทางต้องล้มเหลวลง สูญเสียทั้งเวลาและค่าเดินทาง การแก้ไขทำได้โดยการจำกัดที่จอดรถนอกถนนจำนวนหนึ่ง ซึ่งนอกจากการให้ความสะดวกในการติดต่อธุรกิจการค้าแล้ว ยังทำให้สามารถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มที่ เนื่องจากในปัจจุบันพบว่าปัญหาหนึ่งของย่านการค้ามีสาเหตุมาจากการขาดที่จอดรถ ทำให้มีความจำเป็นต้องจอดรถบนถนนซึ่งเป็นการกีดขวางการจราจร ปัญหาที่สองน่าจะเกิดจากการปัญหาการทำผิดกฎจราจร และปัญหาการขนถ่ายสินค้า ทั้งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออก โดยเฉพาะการส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ มักจะใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ เมื่อห้ามจอดรถริมถนนก็จะมีปัญหาในการขนถ่ายสินค้า อย่างไรก็ตามในปัจจุบันก็ยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้นานพาหนะในการเดินทางสัญจรติดต่อในที่ต่างๆ จึงยังต้องมีการจัดที่จอดรถสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จำนวนหนึ่ง

2. ระบบทางเท้า

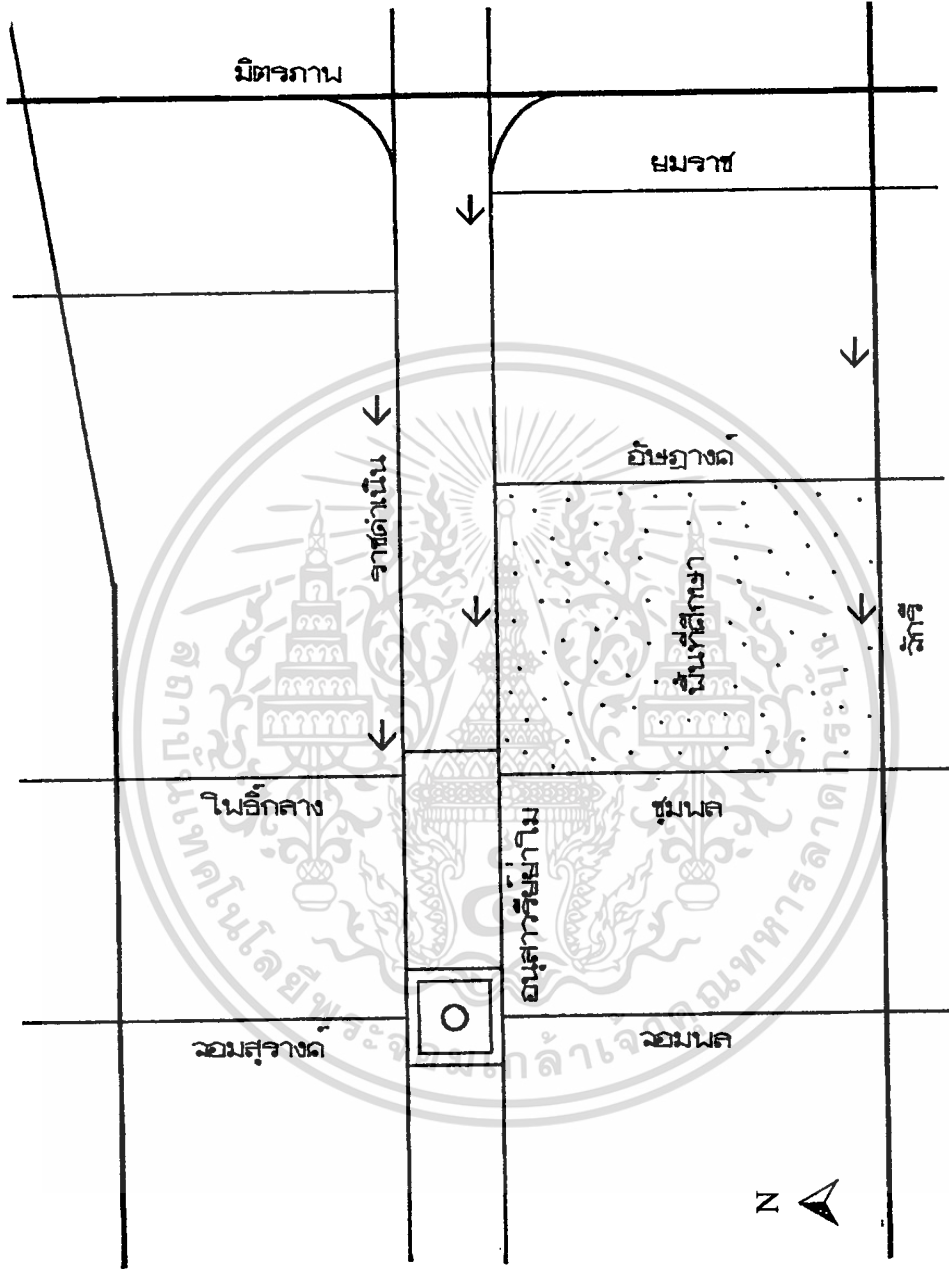
การซื้อสินค้าในย่านการค้าปลีกทั่วไปก็ต้องอาศัยการเดินทางเป็นสำคัญ ทางเท้าในย่านพื้นที่ศึกษาปัจจุบันมีความกว้างประมาณ 1.8 - 2.0 เมตร และใช้ประโยชน์หลายอย่าง ตั้งแต่ใช้เดินสวนกันไปมา และเป็นที่ตั้งของ street furniture เช่น เสาไฟฟ้า ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ นอกจากนั้นยังมีหาบเร่แผงลอย เป็นที่ขนถ่ายสินค้า และป้ายยืนรอรถประจำทาง ส่วนความยาวของทางเท้าจึงขึ้นอยู่กับความยาวของทางด้านหน้าตึกแถวที่ขนานกันไป บางครั้งจึงทำให้ต้องเดินไกลเกินความจำเป็น โดยสามารถวิเคราะห์ได้ว่าทางเท้าในย่านการค้าแห่งนี้มีความกว้างและความยาวที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งาน ไม่มีความแข็งแรงปลอดภัยและต้องรับการใช้งานหลายประเภทและหลายหน้าที่จึงอาจมีการชำรุดเสียหายบ้าง ส่วนประกอบของทางเท้า (street furniture) มีอยู่อย่างไม่เพียงพอหรือบางอย่างไม่มีเลย มีการวางของกีดขวางทางเดินของหาบเร่แผงลอยและการขนถ่ายสินค้าบนทางเท้า นอกจากนั้นหาบเร่แผงลอยยังสร้างปัญหาขยะและความสกปรกต่างๆ อีกด้วย รวมทั้งลักษณะการเดินทางของคนซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้าใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 32

ภาพระบบการจราจรและการสัญจร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พื้นที่ย่านการค้ามีหลายลักษณะ เช่น การเดินติดต่อระหว่างส่วนต่างๆ การเดินเพื่อเลือกชมสินค้า การเดินหลังจากการซื้อสินค้า และการขึ้นรถรถประจำทาง กิจกรรมลักษณะต่างๆจึงเกิดขึ้นบนทางเท้าเส้นเดียวกันนี้พร้อมๆกัน พบว่าอาจจะเป็นอุปสรรคกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้

3. สภาพอาคารและสภาพแวดล้อม

- จำนวนร้านค้า จำนวนของร้านค้าจะสัมพันธ์กับผลตอบแทนที่จะได้การขาย อาคารร้านค้า จำนวนร้านค้ายิ่งมากขึ้นจะยิ่งทำให้ได้เงินตอบแทนมากขึ้น แต่จะทำให้ที่ว่างที่ใช้สำหรับบริการสาธารณะลดน้อยลงจนไม่เพียงพอ อาจทำให้ย่านการค้ามีปัญหาความไม่สะดวกในการใช้งานและไม่คุ้มค่าในการลงทุน

- ลักษณะร้านค้า ลักษณะร้านค้ายังคงเป็นลักษณะห้องแถวมีด้านหน้าใช้ทำการค้ามีลักษณะแคบเล็กและมีสินค้าน้อย ส่วนทางด้านหลังเป็นบริเวณที่สกปรกรกรุงรังและน่าเกลียด

- ความสูงของอาคาร อาคารพาณิชย์เดิมที่ยังคงมีส่วนใหญ่มีความสูงประมาณ 3 - 4 ชั้นและมีอาคารที่หักอาคารบางส่วนสูงเพียง 1 - 2 ชั้นอยู่ด้วยซึ่งมีความสูงที่แตกต่างกันนับเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับอาคารเดิมและอาคารที่จะเกิดขึ้นมาใหม่ด้วย

- การแบ่งกรรมสิทธิ์อาคาร ในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ย่านการค้าแห่งนี้ ถ้ามีการรื้ออาคารบางหลังที่เป็นของเจ้าของที่ดินรายย่อยและเจ้าของอาคารมีความต้องการที่จะอยู่ในที่เดิม แต่ส่วนใหญ่เจ้าของร้านค้าเดิมไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดิน ดังนั้นเจ้าของโครงการจะต้องจัดเตรียมกรรมสิทธิ์อาคารไว้ให้บุคคลเหล่านี้ ทั้งนี้เพื่อให้ได้รับความร่วมมือในการจัดเตรียมได้โดยง่าย ซึ่งถ้าเจ้าของร้านค้าเดิมดังกล่าวต้องการจะอยู่ในทำเลเดิมก็จะทำให้เกิดปัญหาความสับสนยุ่งเหยิงเช่นเดิมได้

4. สรุป ปัญหาทางกายภาพที่เกิดขึ้นในย่านการค้าปลีก พื้นที่ศึกษาของเมือง

นครราชสีมาอยู่หลายประการดังนี้คือ

- ความไม่สะดวกในการเข้าถึงย่านการค้าและร้านค้า
- การเดินติดต่อทำกิจกรรมในย่านการค้าไม่สะดวกสบาย
- อาคารและกิจกรรมในอาคารไม่เป็นระเบียบ
- อันตรายเนื่องจากสภาพอาคาร และความสับสนระหว่างคนกับพาหนะชนิด

ต่างๆ

- ขาดสุนทรียภาพในย่านการค้า เช่นความสกปรกรกรุงรัง

ปัญหาการใช้งานดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากความบกพร่องทางกายภาพของย่านการค้าดัง

นี้คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

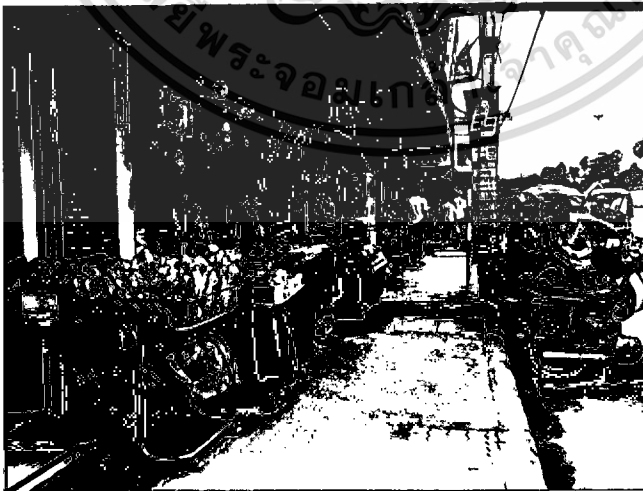
ภาพที่ 33

ภาพทางเท้าที่ไม่แข็งแรงและขาดความปลอดภัย



ภาพที่ 34

ภาพร้านค้าวางสินค้ายื่นล้ำแนวทางเดิน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1 สภาพอาคารไม่เหมาะสมกับการใช้งาน อาคารพาณิชย์เดิมเป็นอาคารที่มีลักษณะเดียวแต่ใช้งานหลายรูปแบบทำให้ไม่มีแบบใดเหมาะสมกับร้านค้า ร้านค้ากระจายทำให้เสียเวลาในการเดินเลือกซื้อสินค้า และการใช้ที่ดินเฉพาะริมถนนทำให้มีร้านค้าน้อยไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้ผู้คนที่ต้องเดินทางเข้าสู่ย่านการค้าอื่นๆ ก่อเพิ่มการเดินทางในย่านการค้าทั้งโดยคนและพาหนะ

4.2 ความขาดแคลนที่จอดรถ ความขาดแคลนที่จอดรถทำให้รถยนต์ต้องจอดริมถนนเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ไม่สะดวกในการเข้าถึงย่านการค้าและร้านค้า ไม่ปลอดภัยในการสัญจรบนถนนและย่านการค้า ไม่สะดวกสบายในการทำกิจกรรมต่างๆ และขาดสุนทรียภาพ

4.3 ทางเท้ามีขนาดเล็กและมีจำนวนน้อยเกินไป ทางเท้ามีขนาดเล็กและมีจำนวนน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับการใช้งานหลายรูปแบบทำให้การเข้าถึงร้านค้าไม่สะดวก การเดินโดยทั่วไปไม่สะดวกสบาย จัดระเบียบการใช้งานหรือแบ่งพื้นที่การใช้งานบนทางเท้าไม่ได้เพราะใช้สำหรับเดินเพียงอย่างเดียวก็เต็มที่แล้ว บางครั้งต้องลงเดินในถนนทำให้ไม่ปลอดภัย สภาพทางเท้าบางตอนชำรุด Street Furniture ขุ่นวายขาดสุนทรียภาพ

ดังนั้นในการปรับปรุงสภาพทางกายภาพในพื้นที่ศึกษาในย่านการค้าปลีกของเมืองนครราชสีมาจึงจำเป็นต้องออกแบบวางแผนปรับปรุงเกี่ยวกับอาคารที่ยังคงอยู่ อาคารที่เกิดขึ้นใหม่ เกี่ยวกับที่จอดรถนอกถนน รวมทั้งระบบถนนที่สัมพันธ์กับที่จอดรถและการจัดระบบทางเท้าที่มีอยู่เดิม และการเพิ่มปริมาณทางเท้าในทิศทางต่างๆกัน ในพื้นที่ด้านหลังอาคารพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- ให้เข้าถึงย่านการค้าและร้านค้าได้โดยสะดวก
- ส่งเสริมความสะดวกสบายในการสัญจรในย่านการค้า
- เพื่อจัดระบบการใช้งานของอาคารในย่านการค้า
- เพื่อความปลอดภัยในการสัญจรในย่านการค้า
- มีสุนทรียภาพในย่านการค้า และเป็นระเบียบสวยงาม

6.2 ข้อเสนอแนะการปรับปรุงพื้นที่ศึกษา

1. การออกแบบอาคาร

1.1 ลักษณะร้านค้า

- **ติกแถวอาคารพาณิชย์** เพื่อให้คนเดินอยู่ในบริเวณหน้าร้านค้า หรือในร้านค้า

ค้าตลอดเวลาจึงควรสร้างอาคารพาณิชย์เป็นลักษณะของอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 2 - 4 ชั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ให้เป็นแนวต่อเนื่องกับอาคารพาณิชย์เดิมโดยออกแบบให้มีการปิดบังอาคารทางด้านข้างและด้านหลัง และทำการค้าชั้นล่างชั้นเดียวส่วนชั้นบนให้ใช้เป็นทีเก็บบของและพักอาศัย

- ร้านสรรพสินค้า ย่านการค้าในเมืองของจังหวัดนครราชสีมาในปัจจุบันมีห้างสรรพสินค้าอยู่ 4 แห่งอยู่ในพื้นที่ศึกษา 1 แห่งแต่เป็นห้างที่มีขนาดเล็ก ไม่มีบริการสาธารณะที่เหมาะสม มีลักษณะเป็น Variety Store ขนาดใหญ่เท่านั้นและปัจจุบันไม่ค่อยได้รับความนิยมเลย โครงการนี้จึงเห็นควรให้มีห้างสรรพสินค้าในพื้นที่ศึกษาอีก 1 แห่ง เพราะในศูนย์กลางขนาดใหญ่ ผู้ซื้อจะไม่พอใจถ้าไม่มีการเปรียบเทียบคุณภาพของสินค้า ราคาสินค้า ผู้ชำนาญการวางแผนจึงรู้ดีว่าในศูนย์กลางระดับภาค (Regional Center) จำเป็นจะต้องมีห้างสรรพสินค้ามากกว่า 1 แห่ง (Baker Geoffrey : 1951) และห้างสรรพสินค้าที่เกิดขึ้นใหม่จะมีลักษณะที่สมบูรณ์แบบเป็นการส่งเสริมย่านการค้าอย่างแท้จริง .

ร้านค้าเดิมในปัจจุบันมีสภาพยังใช้งานได้อยู่ และมีขนาดเล็กเกินไปมีทีเก็บบสินค้าน้อย แต่การจะต่อเติมอาคารให้ใหญ่ขึ้นก็อาจมีปัญหาของโครงสร้างอาคารและความสัมพันธ์กับอาคารเดิม ซึ่งมีความสูงเพียง 2 ชั้น โครงการนี้จึงสร้างร้านสรรพสินค้าขึ้นมาใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อเพิ่มแรงดึงดูดคนให้เข้าสู่ภายในย่านการค้าโดยการให้ร้านสรรพสินค้าใหม่อยู่ทางด้านริมถนนจักรีด้านถนนอัษฎางค์ ซึ่งเป็นคนละมุมกับร้านสรรพสินค้าเดิมและตลาดรวม จะช่วยดึงดูดให้คนเดินได้ทั้งถึงภายในพื้นที่และอาจได้ผลในการขายมากขึ้น ร้านสรรพสินค้าใหม่นี้มี Supermarket และร้านอาหาร Fast Food อยู่ในชั้นล่าง มีที่จอดรถอยู่ทางด้านข้าง เพื่อความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ชั้นรถ ชั้นบนเป็นร้านสรรพสินค้าอีก 2 ชั้น

ร้านสรรพสินค้าเก่าให้ปรับปรุงประเภทสินค้าให้เหมาะสมกับพื้นที่ที่มีน้อย ก็อาจลดประเภทสินค้าให้น้อยลงแต่มีความพิเศษเช่น มีให้เลือกมากขึ้น ขายส่งราคาถูกลงแต่มีขายปลีกด้วย มีปันผลปลายปี เพื่อให้แตกต่างจากห้างสรรพสินค้าใหม่

- ตลาดรวม ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดนครราชสีมา มีตลาดรวมอยู่ 1 แห่งอยู่ในตรอกที่เชื่อมระหว่างถนนชุมพลกับถนนอัษฎางค์ เป็นตลาดผ้า เสื้อผ้าสำเร็จรูป ชุดชั้นใน เครื่องประดับสตรี กระเป๋า รองเท้าซึ่งได้รับความนิยมสูงพอสมควร เพราะอยู่ในแนวทางการเดินของคนที่มาจ่ายตลาดในบริเวณข้างเคียง และแนวทางการเดินของคนที่มาจากชนบทจากที่จอดรถรับส่งระหว่างตำบลและรถประจำทางที่จะเดินทางไปตลาดและศูนย์ราชการ อาคารดังกล่าวอาจจะต้องถูกรื้อขึ้นเนื่องมาจากสภาพค่อนข้างเก่าและไม่อาจนำมาใช้งานได้

เนื่องจากบริเวณนี้ถูกปิดล้อมด้วยอาคารที่มีความสูง 3 - 4 ชั้นอยู่แล้ว จึงให้จัดสร้างอาคารเป็นอาคารชั้นเดียวเพื่อลดความแออัดของอาคารให้มีพื้นที่การใช้งานแบบโล่งๆมีการถ่ายเทอากาศได้สะดวก เพื่อทำการค้าแบบแผงลอย มีหลังคาคลุม มีการเจาะช่องแสงให้แสงผ่านเข้ามา

ได้จะทำให้ไม่มีดีทیب และจัดสวนในบริเวณภายในอาคารเพื่อให้บรรยากาศทั่วไปดีขึ้น

1.2 การแบ่งกลุ่มและประเภทของสินค้า ในปัจจุบันย่านการค้าในพื้นที่ศึกษา ได้มีการแบ่งกลุ่มแยกประเภทของร้านค้าที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ ทั้งนี้เนื่องมาจากอิทธิพลจากภายนอกเช่น การใช้ที่ดินเพื่อการค้าในบริเวณข้างเคียง ทิศทางการเดินของคนทั่วไป สรุปได้ดังนี้

- **ริมถนนชุมพล** ในบริเวณริมถนนชุมพลเป็นแนวทางการเดินทางของคนที่อาศัยรถประจำทางในเมืองและคนที่มาจากชนบท ประกอบกับเจ้าของที่ดินเจ้าของที่ดินยังไม่ยอมขายที่ดินและอาคารยังไม่หมดสัญญาเช่า ร้านค้าจึงมีสภาพเก่า ทరుดโทรม มีสินค้าน้อยเพราะเป็นร้านค้าเดียวตามแบบการค้าสมัยเก่า คนในเมืองที่มีฐานะดีจึงไม่นิยมมาจับจ่ายสินค้า บริเวณนี้จึงขายสินค้าในรูปแบบของสินค้านานาชนิดและมีคุณภาพต่ำ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องใช้ในครัว เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น (Baker Geoffrey : 1951)

- **ริมถนนอัษฎางค์และถนนชุมพล** ในบริเวณริมถนนอัษฎางค์และถนนชุมพลเป็นอาคารขายสินค้าค่อนข้างดีมีคุณภาพเป็นร้านค้าที่เกิดขึ้นทีหลังจึงทำให้ร้านค้ามีขนาดใหญ่ขึ้น มีการปรับปรุงตกแต่งอาคารและเป็นที่ยอมรับของคนในเมือง เช่น Varsity Store , Department store ร้านเครื่องใช้ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ที่มีราคาแพง บริเวณนี้จึงสามารถขายสินค้าในราคาสูงได้

- **ริมถนนจักรี** ในบริเวณริมถนนจักรีเป็นอาคารประเภทร้านขายอาหารและร้านขายของชำเป็นส่วนใหญ่ สาเหตุหนึ่งเกิดจากแต่ก่อนเคยมีโรงภาพยนตร์ซึ่งอยู่ในฝั่งตรงกันข้ามจึงทำให้เกิดร้านค้าประเภทนี้มา แต่ในขณะนี้โรงภาพยนตร์ถูกไฟไหม้ไปแล้วจึงทำให้ย่านนี้ไม่ค่อยได้รับความนิยมจากลูกค้า

ดังนั้นในโครงการนี้จึงยังคงยึดหลักการจัดกลุ่มร้านค้าประเภทเดียวกันโดยมีการแบ่งกลุ่ม (Class) ของร้านค้าในแบบเดิมเพราะพื้นที่ศึกษานี้ยังคงเป็นส่วนหนึ่งของย่านการค้าปลีกของเมือง และอยู่ภายใต้อิทธิพลของสภาพแวดล้อมของคนกลุ่มเดิม โดยเสนอแนะให้มีการจัดกลุ่มของสินค้าให้เป็นประเภทจัดอยู่ในแต่ละกลุ่มของอาคาร ซึ่งเมื่อจัดร้านค้าประเภทเดียวกันให้อยู่ใกล้กันจะทำให้ลดการเดินทางของคนลงได้บ้าง (ดังได้กล่าวต่อไปในบทที่ 6) นอกจากนั้นในการแบ่งจำนวนของการค้าแต่ละประเภทก็เช่นเดียวกัน คือยังคงใช้อัตราส่วนเดิมเพราะสินค้าส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาได้ทดลองทำเลกันมาไม่น้อยกว่า 20 ปีทั้งสิ้น ส่วนใหญ่เป็นการขายปลีกและเป็นสินค้าที่นิยมของประชาชนทั้งสิ้น สินค้าที่สร้างปัญหาหรือนำรังเกียจมีอยู่จำนวนน้อย เช่นร้านขายแก๊ส ควรจะต้องให้ออกไปจากบริเวณของพื้นที่นี้เป็นต้น

1.3 การแบ่งกลุ่มอาคารและประเภทของอาคาร

- อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ทั่วไป อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ทั่วไปเป็นอาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ทั่วไป เช่นวิทยุ พัดลม นาฬิกา เครื่องใช้ไฟฟ้า ที่มีระดับราคาถูกหรือคุณภาพต่ำจัดอยู่ในบริเวณหมายเลข 1 (รูปที่ 36) อยู่ในบริเวณริมถนนชุมพลและให้เป็นแนวตั้งดูคนให้เข้าไปใช้ในพื้นที่ภายในโครงการได้ เช่นการเปิดทางเข้าให้กว้างมีการจัดสวนชุ่มทางเดิน เพื่อเป็นการนำสายตาของคนที่เดินผ่านไปมาให้เข้ามาภายในโครงการ เพราะย่านนี้จะเป็นแนวทางเดินของลูกค้าที่เข้ามาจากชนบทและต่างอำเภอ แม้บ้านที่มาจ่ายตลาดและคนที่มาจากรถประจำทางโดยทั่วไป

- อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ทั่วไปกับของใช้ที่มีราคาถูก อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ทั่วไปกับของใช้ที่มีราคาถูก เช่นเสื้อผ้า เครื่องประดับต่างๆจัดให้อยู่ในบริเวณหมายเลข 2 (รูปที่ 36) ซึ่งอยู่ในบริเวณริมถนนชุมพลและถนนอัษฎางค์ เพราะทางเท้าเส้นนี้เป็นแนวทางเดินของคนจากตลาด ที่มาซื้อสินค้าของชำต่างๆที่บริเวณนี้จะไม่ต้องเดินไกลจากตลาดมากนัก และมีพื้นที่ใช้สอยที่มีความสะอาด อากาศถ่ายเท นอกจากนี้ยังจัดที่จอดรถให้อยู่ใกล้กับพื้นที่การค้ามากที่สุด และสะดวกต่อการซื้อสินค้าจำนวนมากที่มารับบริการ

- อาคารร้านสรรพสินค้าเดิม อาคารร้านสรรพสินค้าเดิมขายสินค้าสินค้าทั่วไปที่มีคุณภาพดี บริการดี ราคาค่อนข้างสูง ซึ่งจัดให้อยู่ในบริเวณหมายเลข 3 (รูปที่ 36) และมีสินค้าประเภทเดียวกันอยู่ฝั่งตรงกันข้าม แต่ห้างสรรพสินค้าแห่งนี้จะมีที่จอดรถมากไว้บริการทางด้านหลังอาคารเพื่อดึงดูดลูกค้า

- อาคารร้านสรรพสินค้าใหม่ อาคารร้านสรรพสินค้าใหม่จำหน่ายสินค้าประเภทราคาปานกลางเสื้อผ้า เครื่องประดับ เครื่องเขียน เครื่องกีฬา เครื่องครัว Supermarket และร้านอาหาร Fast Food เป็นต้น ทำให้ผู้บริโภคมีโอกาสเปรียบเทียบสินค้าและบริการได้มากขึ้น เนื่องมาจากการแข่งขันกันของห้างสรรพสินค้าทั้ง 2 แห่ง โดยจัดให้อยู่ในบริเวณหมายเลข 4 (รูปที่ 36)

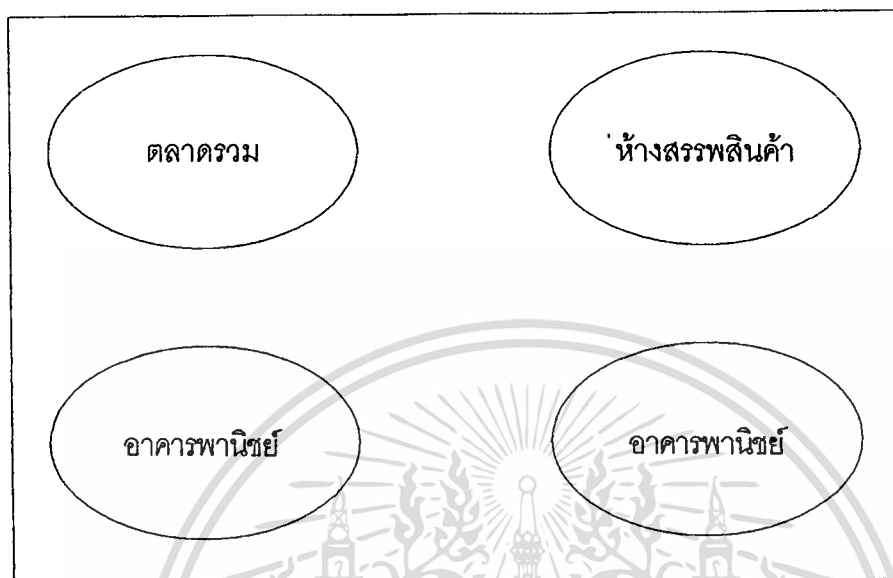
- อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าคุณภาพดี อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าคุณภาพดี ประเภทเครื่องไฟฟ้า นาฬิกา เครื่องประดับที่มีราคาแพง จัดให้อยู่ทางด้านริมถนนจอมพลในบริเวณหมายเลข 5 และใกล้กับที่จอดรถและทางเท้าที่มีขนาดกว้างขวาง เพื่อความสะดวกในการเดินจับจ่ายสินค้า ขนถ่ายสินค้า

- อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าอาหาร อาคารที่ใช้จำหน่ายสินค้าอาหารจัดให้อยู่ในบริเวณเดิมก่อนการปรับปรุงในบริเวณริมถนนจักรีซึ่งอยู่ในบริเวณหมายเลข 6 มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

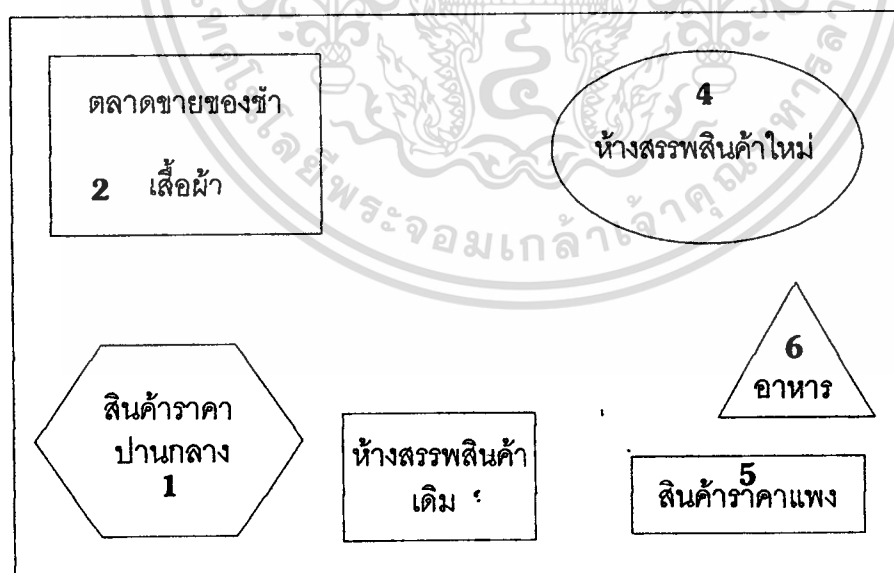
ภาพที่ 35

ภาพแสดงข้อเสนอแนะการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 36

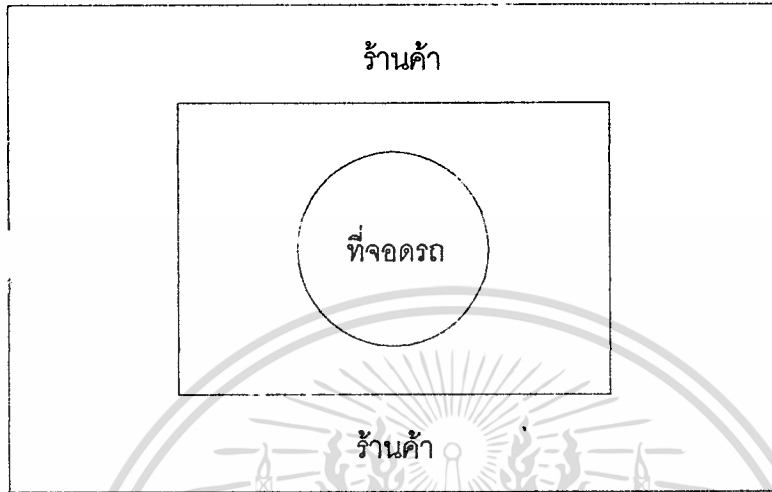
แสดงข้อเสนอแนะการจัดกลุ่มของสินค้าในพื้นที่ศึกษา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

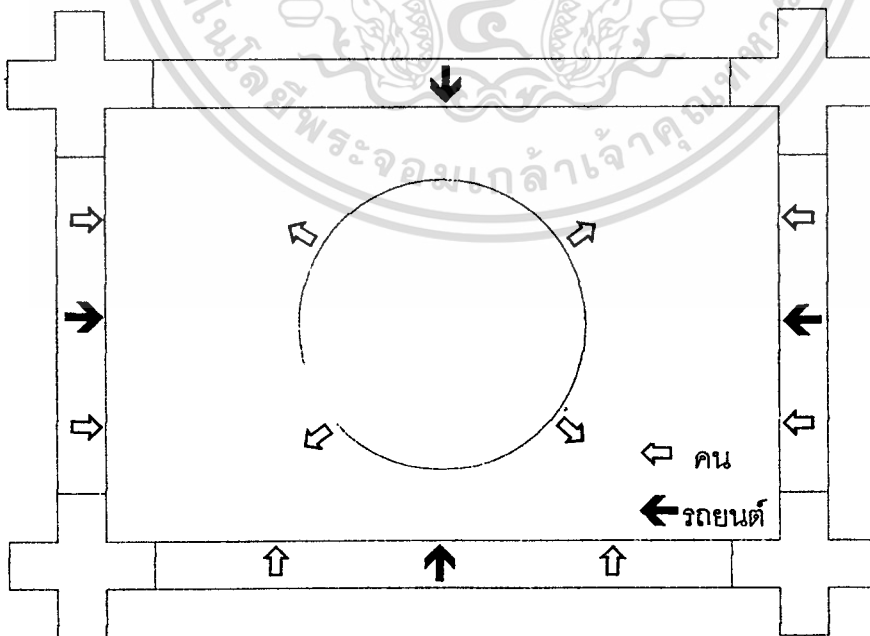
ภาพที่ 37

ภาพแสดงข้อเสนอแนะการจัด ZONING



ภาพที่ 38

ภาพแสดงข้อเสนอแนะการจัด CIRCULATION



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความสะดวกทั้งคนเดินถนนและคนที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามาจอดในพื้นที่ที่จอดรถได้สะดวกยิ่งขึ้น เพื่อที่จะเดินเข้าร้านอาหารได้ง่าย

1.4 ข้อกำหนดอื่นๆ

- ความสูง กำหนดให้อาคารมีความสูงไม่เกิน 30 เมตร ในบริเวณริมถนน อัญญาฯ และถนนจอมพล และให้อาคารมีความสูงไม่เกิน 27 เมตรในบริเวณริมถนนชุมพลและจักรี

- ระยะร่น ระยะร่นด้านหน้าอาคารในบริเวณที่ติดถนนใหญ่เป็นดังนี้ อาคารที่อยู่ติดริมถนนอัญญาฯ ร่น 2.5 เมตร ริมถนนจอมพล ร่น 1.75 เมตร ริมถนนชุมพล ร่น 2.25 เมตร และริมถนนจักรี ร่น 2.70 เมตร

- การออกแบบให้สัมพันธ์กับอาคารเก่า การออกแบบให้สัมพันธ์กับอาคารเก่าโดยมีการจัดให้อาคารใหม่หันด้านหลังชนกับอาคารเก่า เพื่อสร้างทางเดินหน้าอาคาร นอกจากนั้นก็ให้มีการเดินเชื่อมถึงกันโดยตลอดทั้งบริเวณ โดยไม่ต้องออกมาเดินบนทางเท้าริมถนนเดิมมากนัก นอกจากนั้นร้านสรรพสินค้าใหม่ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าอาคารข้างเคียงให้จัดสร้างในบริเวณที่รืออาคารเก่าออก เพื่อไม่ให้เกิดความขัดแย้งกับอาคารสมัยเก่าในบริเวณริมถนนจอมพล (ดูแนวทางการออกแบบ)

1.5 การออกแบบปรับปรุงอาคารเก่า

- กลุ่มที่ไม่สร้างปัญหาในสภาพแวดล้อม กลุ่มที่ไม่สร้างปัญหาในสภาพแวดล้อมเช่นตึกแถวในบริเวณริมถนนสายหลักต่างๆจะสามารถใช้งานได้ตามปกติ ควรการปรับปรุงเช่นการทาสีใหม่ร้านค้าที่ขายยา คลินิก เครื่องประดับขนาดเล็กที่ไม่ต้องใช้รถบรรทุกให้คงอยู่ที่เดิม ส่วนที่เป็นร้านขายของหนักก็ให้ย้ายเข้าไปอยู่ในบริเวณใกล้ที่จอดรถ แล้วเปลี่ยนกิจกรรมในร้านค้าให้เป็นไปตามสภาพบริเวณข้างเคียง

- หลังคา หลังคามีลักษณะเป็นหลังคาทรงจั่วระบายน้ำฝน และทำให้ระบายความร้อนจากตัวอาคารได้เร็วกว่าหลังคาแบบอื่นๆ

- สีและวัสดุก่อสร้าง สีและวัสดุก่อสร้างให้ใช้สีในโทนอ่อน วัสดุก่อสร้างให้ใช้คอนกรีตและอิฐก่อฉาบปูน ห้ามมิให้ใช้ฉลูมิเนียมหรือวัสดุอื่นที่สะท้อนแสงเป็นแผ่นใหญ่ทั้งแผ่นติดตามส่วนต่างๆของอาคาร เพื่อให้เข้ากับสภาพโดยรวมของเมืองที่มีสภาพเป็นเมืองเก่า

- ป้าย การจัดทำป้ายร้านค้าควรจัดให้มีรูปแบบ สีและขนาดเดียวกัน ติดในบริเวณหน้าร้านค้าในแต่ละร้าน

- กลุ่มอาคารที่มีปัญหาในการใช้งาน กลุ่มอาคารที่มีปัญหาในการใช้งาน

คือกลุ่มอาคารศูนย์การค้าอัญญาฯ ซึ่งเป็นอาคารตึกแถว 3 ชั้น สองข้าง และอาคารตลาด
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 39

ภาพแสดงการทำสีอาคารและป้ายโฆษณาของอาคารเก่า



ภาพที่ 40

ภาพแสดงการทำสีอาคารภายในเมืองด้วยโทนสีที่ดูฉูดฉาด



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รวมซึ่งมีชั้นล่างเป็นร้านค้าแบ่งให้เช่าชายเสื้อผ้า ชั้นบนเป็นอาคารโถงโดยต้องการให้เป็นตลาดรวม แต่ไม่ได้ผลเพราะมีถนนแคบ ไม่มีที่จอดรถ ทางเดินแคบ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องปรับปรุงอาคารบางส่วนโดยการกำหนดประโยชน์การใช้สอยใหม่ และมีการตัดแปลงอาคารในกลุ่มนี้ (ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 6)

2. การออกแบบที่จอดรถและระบบถนน เสนอให้แก้ไขปัญหานี้การขาดแคลนที่จอดรถโดยการทำให้ที่จอดรถในระบบนอกถนนในย่านการค้าซึ่งให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ 4 ประการดังนี้คือ

- **ความสะดวกในการสัญจร** เมื่อจัดที่จอดรถนอกถนนแล้ว ควรห้ามจอดรถริมถนนยกเว้นรถประจำทางและรถรับจ้าง รถยนต์จอดบนถนนได้บางเป็นบางเวลาเท่านั้น ดังนั้นจึงทำให้ถนนมีพื้นที่เพิ่มมากขึ้นเต็ม 4 ช่องทางโดยสามารถแยกการสัญจรในรูปแบบต่างๆได้ เช่นการแยกพาหนะที่มีความเร็วต่างกันออกคนละเลนกันเป็นต้น

- **การส่งเสริมระบบการเดิน** การเลือกตำแหน่งที่จอดรถที่เหมาะสมที่มีอยู่อย่างเพียงพอ จะทำให้สามารถเดินทางไปยังจุดที่ต้องการได้แน่นอน สะดวกและรวดเร็วกว่าการขับรถวนหาที่จอดหรือจอดไกลมาก ในโครงการนี้ที่จอดรถควรจะอยู่ภายในย่านการค้า จะทำให้เดินได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น

- **การส่งเสริมให้มีที่จอดรถเพื่อประโยชน์ทางการค้าขาย** การค้าที่มีบริเวณที่จอดรถมักจะขายสินค้าได้ดีกว่าการค้าที่ไม่มีบริเวณที่จอดรถ ในปัจจุบันศูนย์การค้าที่ไม่มีที่จอดรถจะมีปัญหาในการขายสินค้า เช่นศูนย์การค้าที่เป็นพื้นที่ศึกษาอยู่ในขณะนี้

- **การส่งเสริมความเป็นธรรมในสังคม** อย่างไรก็ตามถนนเป็นของทุกคนไม่ใช่ที่จอดรถ (Breines : 1965) การจอดรถบนถนนเป็นการให้ความสะดวกแก่คนส่วนน้อย แต่ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบที่ไม่ดีจากการจราจรติดขัด รวมทั้งมลภาวะและอันตรายจากพาหนะต่างุานั้น เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง ดังนั้นการจัดที่จอดรถจึงถือเป็นการเฉลี่ยความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของร้านค้าซึ่งได้ผลประโยชน์โดยตรงกับผู้ใช้รถส่วนบุคคล

2.1 การแยกที่จอดรถให้มีจำนวนตามความต้องการใช้งาน การแยกที่จอดรถให้มีจำนวนตามความต้องการใช้งานเป็นการจอดรถเพื่อการแยกการใช้งานเป็นกลุ่มๆ เช่น กลุ่มตลาดรวมกับห้างสรรพสินค้าเก่า กลุ่มร้านสรรพสินค้าใหม่ กลุ่มโรงแรม กลุ่มของธนาคาร แต่ทุกกลุ่มจะใช้งานร่วมเป็นกลุ่มเดียวได้ เพราะมองเห็นถึงกันโดยตลอดพื้นที่ และมีที่จอดรถประมาณ 280 คัน

โดยจัดทางเข้าพื้นที่เพียง 3 ทางบนถนน 3 สาย เพื่อให้ทางเข้าริมถนนชุมพลทำหน้าที่รับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คนที่เดินเข้ามาในโครงการได้อย่างเต็มที่ ตามแนวทางเดินของชุมชน

2.2 ระดับของการจอดรถควรอยู่ในระดับดินทั้งหมด เนื่องจากย่านการค้าของจังหวัดนครราชสีมาในปัจจุบันหลังจากการรื้อถอนอาคารและจัดสภาพแวดล้อมต่างๆ เช่น มีการปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา จัดสวนตามทางเดินเพื่อความสะดวกในการเดิน สวยงามตามโครงการแล้ว ยังมีที่ว่างเหลืออยู่อีกจำนวนหนึ่ง ในโครงการนี้จึงเสนอให้ใช้วิธีการจอดรถในระดับดินทั้งหมดด้วย

3. การออกแบบทางเท้า

3.1 ขนาดของทางเท้า

- ทางเท้าริมถนนสายหลัก ในบริเวณหน้าอาคารเดิมควรมีการปรับปรุงวัสดุที่ใช้บนทางเท้า ความสะอาดเรียบร้อย และลดการใช้งานบนทางเท้าเท่านั้นส่วนขนาดให้อยู่คงเดิม ซึ่งปัญหาของทางเท้าแคบจะลดลงเพราะระยะทางเดินบนทางเท้าสั้นลง ความหนาแน่นจึงลดลงด้วย ส่วนทางเท้าใหม่ริมถนนสายหลักให้ทำทางเท้าขนานตามรูปตัวอาคารซึ่งออกแบบให้เป็นด้านหน้าอาคาร เพื่อให้ทางเท้ากว้างขึ้นสะดวกต่อการเดินและร้านค้าริมถนนเดิมจะได้ใช้ประโยชน์ หลังจากการปรับปรุงมากขึ้น จากนั้นก็ทำทางเดินเชื่อมระหว่างภายนอกกับภายในตามริมถนนสายหลักทั้ง 4 สาย และเป็นการดึงให้คนเข้าไปจับจ่ายซื้อของด้านในได้สะดวกขึ้น

- ทางเท้าที่เกิดใหม่

- ทางเท้าในบริเวณที่จอดรถ ทางเท้าในบริเวณที่จอดรถมีการเดินบนทางเท้าไม่มากนักมักเป็นการเดินจากที่จอดรถเข้าสู่ร้านค้าเท่านั้น ควรมีความกว้างประมาณ 1.20 เมตรแยกระดับกับถนนเพื่อความปลอดภัยในการเดิน มีการปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาในการเดินในแนวที่ไม่กีดขวางทางเดิน

- ทางเท้าในบริเวณร้านค้า ทางเท้าในบริเวณร้านค้ามีขนาดแยกตามความสำคัญของการใช้งาน ในบริเวณที่มีคนเดินมากให้ทางเท้ามีขนาดใหญ่กว่าบริเวณที่คาดว่าจะมีคนเดินน้อยกว่า เช่นทางเดินบริเวณร้านสรรพสินค้าใหม่และ Supermarket เป็นอาคาร 3 ชั้น จัดให้มีทางเดินเท้ากว้างมากภายใต้อาคาร หรือทางเท้าหน้าร้านขายของหนัก เช่น เครื่องไฟฟ้าให้มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ 4.50 เมตร ในขณะที่ทางเท้าหน้าอาคารพาณิชย์ขายเครื่องใช้ไฟฟ้าราคาถูกมีความกว้างเพียง 3.0 เมตรเท่านั้น เป็นต้น

3.2 การส่งเสริมทางเดิน

- การเพิ่มความสะดวกในการเดิน

- การจัดร้านค้าริมทางเดิน การจัดร้านค้าริมทางเดินเพื่อดึงดูดคน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ให้เข้าไปใช้สอยภายในพื้นที่มากขึ้น และลดความแออัดบนทางเท้าริมถนนสายหลักลงเพื่อคนจะได้เดินสะดวกขึ้น

- การจัดทางเดินที่มีหลังคาคลุมให้ร่มเงา การจัดทางเดินที่มีหลังคาคลุมให้ร่มเงาเช่นในบริเวณหน้าร้านสรรพสินค้าใหม่โดยให้เดินอยู่ใต้อาคารชั้นที่ 2 และบริเวณด้านหน้าอาคารจัดให้มีทางเดินแบบอาเซต เพื่อให้ได้ร่มเงามากขึ้น

- การจัดสวนในบริเวณที่ว่างและริมทางเดิน การจัดสวนในบริเวณที่ว่างและริมทางเดินทำให้การเดินทางในย่านการค้ามีความสุขและสบายมากขึ้น

- การลดระยะทางการเดิน การลดระยะทางการเดินโดยการจัดกลุ่มร้านค้าประเภทเดียวกันไว้ด้วยกันเพื่อให้ลูกค้ามีโอกาสเลือกมากขึ้น ทำให้ลดการเดินทางที่ไม่จำเป็นลงได้บ้าง นอกจากนี้มีการจัดที่จอดรถอยู่ในโครงการทำให้สามารถเดินเข้าสู่ร้านค้าได้โดยตรง

- แยกการสัญจรระหว่างคนกับพาหนะให้อยู่คนละส่วน การแยกการสัญจรระหว่างคนกับพาหนะให้อยู่คนละส่วนแม้จะมีการตัด (Cross) กันบ้างก็เป็นส่วนน้อยและจัดให้ตัดกันในบริเวณที่ถนนแคบที่สุด ทำให้มีความปลอดภัยและสะดวกสบายต่อการใช้งานในแต่ละอย่าง

3.3 การปรับปรุงการใช้งานบางอย่าง

- การขนถ่ายสินค้า การขนถ่ายสินค้าโดยการให้รถบรรทุกเข้าไปส่งสินค้าภายในที่จอดรถในแต่ละบริเวณ ถ้าเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ให้ขนถ่ายสินค้าในบริเวณริมถนนสายหลักภายในโครงการ ถ้าเป็นรถบรรทุกขนาดเล็กให้เข้าถึงบริเวณร้านค้าได้เพราะขนาดเท่ากับรถส่วนบุคคลทั่วไป อาจจะไม่สะดวกบ้างแต่ในย่านการค้าปลีกโดยทั่วไปมีการขนถ่ายสินค้าไม่มากนัก นอกจากนั้นก็อาจแก้ปัญหาโดยการกำหนดเวลาขนถ่ายสินค้าสำหรับรถขนาดใหญ่เป็นต้น

- ห้ามเร่แผงลอย จัดให้ขายบริเวณที่เป็นแผงลอยถาวรภายในตลาดรวมในพื้นที่ที่ปรับปรุง เพื่อลดการใช้งานบนทางเท้าและป้องกันไม่ให้เกิดห้ามเร่แผงลอยอย่างไม่เป็นระบบอีกด้วย

- ที่พักรถประจำทาง ควรจัดให้มีป้ายรถประจำทางในบริเวณที่มีทางเท้ากว้างขวาง และบริเวณปากทางเข้าภายในโครงการสำหรับการเดินเพื่อความสะดวกของผู้ใช้รถประจำทาง ให้ร่มเงาแก่ผู้ที่มารอรถโดยการปลูกต้นไม้และกันสาดหน้าอาคารเป็นต้น

3.4 การออกแบบปรับปรุงทางเท้าเพื่อการใช้งานเฉพาะอย่างของโครงการ

- ลักษณะทางกายภาพของอาคาร ลักษณะทางกายภาพของอาคารมีแนวความคิดหลักในการออกแบบมาจากการดึงเอาลักษณะเด่นที่เป็นส่วนสำคัญจากอาคารเก่าที่อยู่ใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณโครงการมาใช้ในการออกแบบ เช่นการใช้ยอุมุม ลักษณะของช่องหน้าต่างต่าง, ประตูที่มีลักษณะแคบยาว การเจาะช่องแสงเป็นต้น

- ลักษณะของช่องหน้าต่าง ประตู . ลักษณะของช่องหน้าต่าง ประตูมีแนวความคิดมาจากลักษณะรูปทรงของหน้าต่าง , ประตูที่มีลักษณะแคบยาวของอาคารเก่าข้างเคียงที่อยู่ในการ ซึ่งมีการเจาะช่อง void ที่เข้ากับลักษณะภูมิอากาศของภาคนี้ด้วย เพราะส่วนมากจะมีอากาศที่ร้อนมากเกือบทั้งปี จึงไม่ควรเจาะช่อง void ที่กว้างมากนัก

- ลักษณะของสัดส่วนอาคาร ลักษณะของสัดส่วนอาคารมาจากสัดส่วนของอาคารข้างเคียงภายในโครงการ

- ลักษณะของหลังคาอาคาร ลักษณะของหลังคาอาคารมาจากแนวความคิดของการนำหลังคาจั่วซึ่งเป็นลักษณะเด่นของบ้านไทยในภาคอีสาน ซึ่งเป็นอาคารรุ่นเก่าที่มีอยู่มากมักทำหลังคาทรงจั่ว อาคารใหม่ที่เกิดขึ้นจึงควรใช้วัสดุหลังคาเป็นกระเบื้องหางเหยี่ยวและปูได้หลังคาด้วยวัสดุที่กันความร้อนเข้าสู่ตัวอาคาร ซึ่งหลังคาแบบนี้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศในภาคนี้อย่างมาก เนื่องมาจากจะช่วยระบายน้ำฝนได้ดีและพื้นที่ว่างที่อยู่ภายใต้หลังคาสามารถเป็นส่วนที่ช่วยระบายอากาศร้อนที่เกิดขึ้นภายในอาคารได้อีกด้วย รวมทั้งหลังคาแบบนี้ยังให้ความรู้สึกที่นุ่มนวลและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมด้วย

- ราวระเบียงของอาคาร ราวระเบียงของอาคารมาจากการนำลวดลายของผนังในบริเวณระเบียงของอาคารเก่ามาใช้ในการออกแบบลวดลายของราวระเบียง

- แผงกันแดดของอาคาร แผงกันแดดของอาคารมีแนวความคิดมาจากการนำเอาลักษณะรูปทรงและลวดลายของช่องแสงในอาคารเก่าแบบที่เป็นอาคารไม้ มาใช้ในการออกแบบลักษณะลวดลายของแผงกันแดด

- สีทาอาคาร สีทาอาคารควรใช้สีในโทนอ่อน

3.5 street furniture 'street furniture' มีแนวความคิดหลักในการออกแบบมาจากการดึงเอาลักษณะเด่นที่เป็นส่วนสำคัญจากอาคารเก่าที่อยู่ในบริเวณโครงการมาใช้ในการออกแบบ เช่นการใช้ยอุมุม **รวมทั้งมีการใช้ลวดลายโบราณที่ปรากฏอยู่บนผืนผ้าทอมือที่ชาวบ้านเป็นผู้ทอขึ้นมา เพื่อใช้เองโดยนิยมทอกันในหมู่บ้านของทางภาคอีสานซึ่งนำมาใช้ในการออกแบบลวดลายบน street furniture ด้วยเช่นลายที่มีลักษณะเป็นตารางสานกัน ลายสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน ลายตาข่าย เป็นต้น และได้นำลวดลายมาดัดแปลงให้เข้ากับลวดลายในปัจจุบันที่ง่ายต่อการจัดทำ ดังนั้นสีที่ใช้ควรใช้สีในโทนอ่อน**

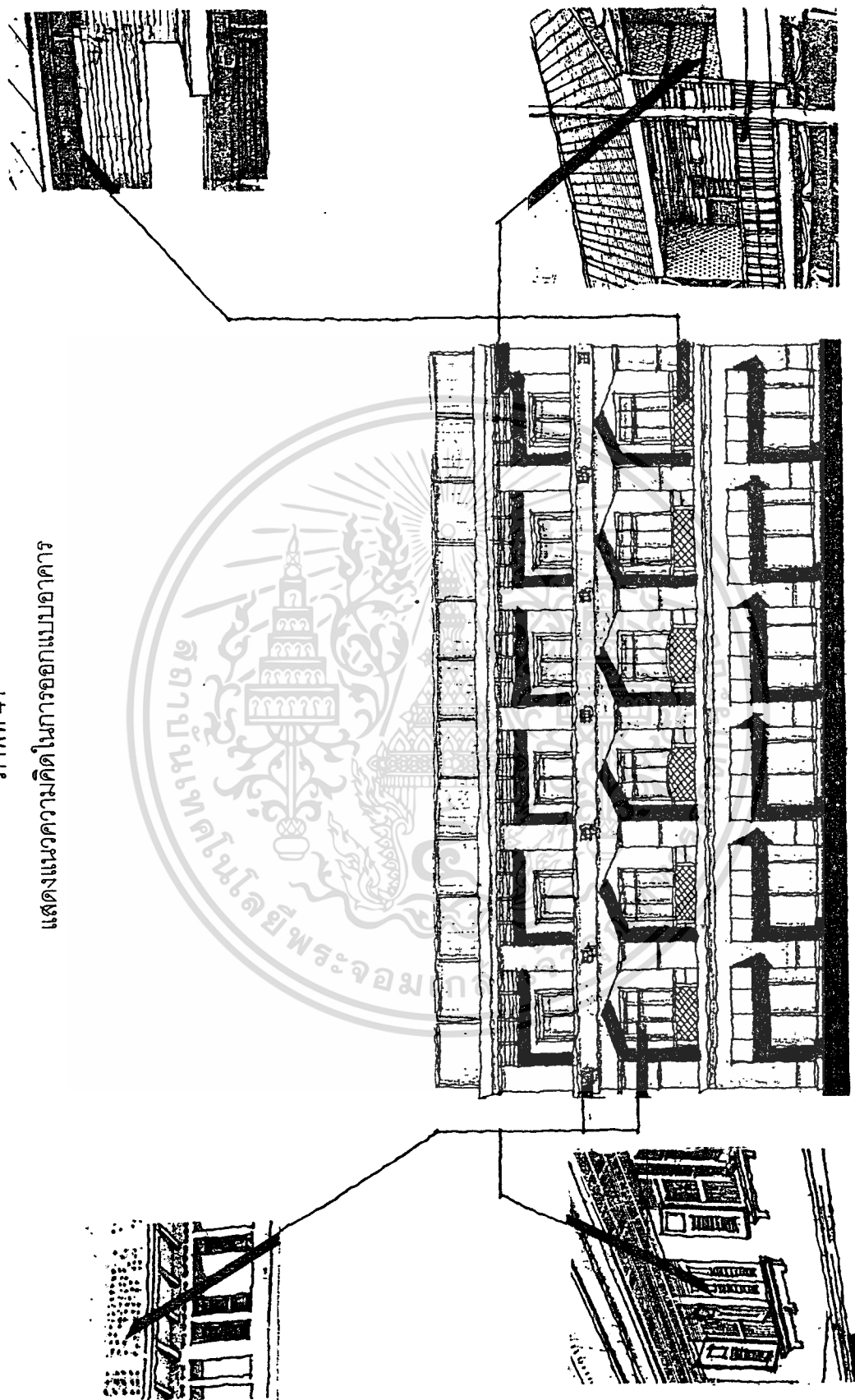
- โคมไฟ โคมไฟทำด้วยเหล็กหล่อสูงประมาณ 3 เมตร และใช้ในการติดป้าย

โฆษณาได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 41

แสดงแนวความคิดในการออกแบบอาคาร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ป้ายร้านค้า ป้ายร้านค้าทำด้วยเหล็กดัดให้เป็นลวดลายที่อ่อนช้อยเพื่อให้เข้ากับความเป็นไทยอีสาน ใช้แขวนป้ายในบริเวณหน้าร้านได้

- ตู้ไปรษณีย์ ตู้ไปรษณีย์มีขนาดความสูงประมาณ 1.70 เมตร มีหลังคาใช้กันฝนได้ ใช้ลวดลายที่มีลักษณะแคบยาว เพื่อให้ง่ายต่อการจัดทำ

- ตู้โทรศัพท์ ตู้โทรศัพท์มีขนาดของความสูงประมาณ 2.10 เมตร มีลักษณะคล้ายกับตู้ไปรษณีย์ สามารถมองเห็นการเข้าออกได้ มีหลังคากันฝนและแดดได้

- ม้านั่ง ม้านั่งทำด้วยไม้ตีเว้นร่องมีลักษณะโปร่งสบาย นั่งได้ตัวละประมาณ 3 คน ไม่ร้อนเหมือนเก้าอี้คอนกรีตจัดไว้ริมทางเท้าสำหรับนั่งพักผ่อนได้

- ถังขยะ ถังขยะมีขนาดสูงประมาณ 0.90 เมตร ถังเป็นแบบสวม 2 ชั้น เพื่อป้องกันการนำไปเททิ้งได้สะดวกขึ้น โดยไม่ต้องยกทั้งถัง

- กระถางต้นไม้ กระถางต้นไม้มีอยู่ 2 แบบ คือแบบกระถางที่สามารถเคลื่อนย้ายและผลัดเปลี่ยนต้นไม้ได้ตามฤดูกาล จัดไว้สำหรับไม้พุ่มเตี้ย มีขนาดสูงประมาณ 0.30 เมตร และแบบอยู่กับที่โดยจัดทำสำหรับครอบต้นไม้ใหญ่สูงประมาณ 0.50 เมตร

4. การจัดการ ในพื้นที่โดยทั่วไปที่เป็นบริเวณที่ดินที่ถูกแบ่งเป็นแปลงย่อยๆมาแล้วจำนวนมาก โดยเฉพาะในย่านพาณิชย์กรรมในรูปแบบของตึกแถวเก่า ที่เป็นเช่นนี้เพราะการลงทุนสร้างตึกแถวมีขบวนการต่างๆน้อย ใช้เวลาเงินทุนในระยะสั้น ขายได้ง่ายเพราะแต่ละคูหาที่มีสภาพคล้ายๆกันไม่มีปัญหาในการเลือกซื้อ การขายอาคารแต่ละคูหาพร้อมที่ดินทำให้ไม่มีภาระผูกพันร์เป็นอาคารเอนกประสงค์ในการประกอบกิจกรรมต่างๆในทางธุรกิจการค้า การพักอาศัย ซึ่งเมื่อเวลาผ่านไปจนอาคารมีความทรุดโทรมลงมากๆ การพัฒนาปรับปรุงใหม่เป็นสิ่งที่ทำได้ยาก โดยเฉพาะบริเวณที่มีอาคารลักษณะนี้อยู่อย่างแออัดทำให้เกิดปัญหาแก่เมืองในด้านต่างๆซึ่งการแก้ไขปัญหาก็จะต้องทำการรวบรวมที่ดินเหล่านี้มาพัฒนาใหม่พร้อมกัน จึงจะเกิดประโยชน์ต่อชุมชนหรือเมืองอย่างแท้จริง

การถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินแปลงย่อยๆที่มีเจ้าของที่ดินจำนวนมากเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาฟื้นฟูเมืองขึ้นมาใหม่ ซึ่งกลไกปกติอันได้แก่ การเจรจาต่อรองราคาเสนอเงื่อนไขต่างๆเพื่อให้เกิดความร่วมมือในการรวบรวมที่ดินในการพัฒนาเมืองอีกครั้งนั้น ไม่เอื้ออำนวยต่อให้สามารถรวบรวมที่ดินเป็นผืนใหญ่ผืนเดียวเพื่อพัฒนาได้ ทำให้ต้องมีกลไกใหม่มาใช้คือการให้รับเข้ามาแทรกแซง

โดยใช้อำนาจของรัฐที่มีตามกฎหมายมาใช้ผลักดัน ให้มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาปรับปรุงเมือง

การจัดการรวบรวมที่ดินแปลงย่อยเพื่อการพัฒนาโดยการใช้วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง

เป็นวิธีการที่รัฐเข้ามาแทรกแซงตามกลไกใหม่ ทำให้สามารถทำการพัฒนาเมืองให้อยู่ในแนวทางที่

เหมาะสม เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ รวมทั้งรัฐควรมีอำนาจในการควบคุมการใช้ที่ดินและการวางแผนปรับปรุงเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ ซึ่งนับเป็นวิธีการที่รัฐนำมาใช้การกำหนดการใช้ที่ดิน ขนาดถนน ทางเท้า ที่จอดรถ ที่ว่างในบริเวณต่างๆ เป็นต้น

ในเรื่องขององค์การที่ดำเนินการก็เช่นเดียวกันกลไกเดิมไม่อาจตอบสนองให้เกิดการดำเนินการใดๆได้ รัฐต้องเข้ามาแทรกแซงเช่นเดียวกัน เพื่อให้มีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเกิดขึ้น โดยรัฐจะทำหน้าที่โดยทั่วไปคือ

- กำหนดพื้นที่ ที่เห็นควรจะต้องมีการปรับปรุง
- วางแผนงานต่างๆ กำหนดผังเมืองและเสนอรูปแบบการพัฒนา
- นำสิ่งที่กำหนดไว้เข้าสู่กระบวนการตัดสินใจ โดยเสนอเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อตัดสินใจว่าจะมีการปรับปรุงบริเวณที่กำหนดต่อไปหรือไม่
- ทำการรวบรวมที่ดินสำหรับการพัฒนาใหม่ โดยใช้อำนาจที่มีอยู่เมื่อจำเป็นต้องใช้
- ส่งเสริมให้เอกชนทำหน้าที่ในส่วนของการบริหารโครงการ หากกรณีที่มีความจำเป็นไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ รัฐอาจจะดำเนินการในตัวเอง

เป็นไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ รัฐอาจจะดำเนินการในตัวเอง

5. ความสัมพันธ์ของปัญหาและการแก้ปัญหา จากที่กล่าวมาแล้วในข้างต้นจะเห็นว่าสภาพทางกายภาพในย่านการค้าทำให้เกิดการปัญหาคือ ลักษณะอาคารและการใช้งานที่จอดรถและทางเท้า รวมทั้งระบบถนนที่สัมพันธ์กัน และในการออกแบบเพื่อการปรับปรุงนั้นจะปรับปรุงอย่างหนึ่งอย่างใดย่อมไม่ประสบผลสำเร็จ จำเป็นจะต้องปรับปรุงโดยสัมพันธ์กันเป็นระบบเดียวกัน โดยมีเป้าหมายในการปรับปรุง (Greigh Roger L : 1970)

เป้าหมายในการแก้ปัญหาแต่ละอย่างอาจจะส่งเสริมซึ่งกันและกันโดยตรงโดยอ้อมหรืออาจส่งผลกระทบต่อซึ่งกันและกัน ได้อย่างหนึ่งอาจจะเสียอย่างหนึ่ง ดังนั้นผลที่ออกมาจึงเป็นค่าเฉลี่ยที่ดีที่สุดเท่าที่จะสามารถประนีประนอมได้ในระหว่างเป้าหมายต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการนี้จะพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในทางเศรษฐกิจเป็นหลักสำคัญ เพื่อให้โครงการที่เป็นไปได้และใกล้เคียงกับความเป็นจริงที่สุด

5.1 การเข้าถึงร้านค้าโดยสะดวก ผู้ที่ต้องการสินค้าหรือติดต่อกับย่านการค้าเดินทางมาสู่ย่านการค้าด้วยวิธีต่างๆ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานสามล้อรับจ้าง และพาหนะอื่น ๆ รวมทั้งการเดิน ถ้าต้องการให้ความสะดวกแก่ผู้ขับขีรถส่วนบุคคลโดยให้จอดรถถึงหน้าร้านค้า ก็จะทำให้สร้างปัญหาให้กับผู้ใช้รถประจำทางและพาหนะอื่นๆ เพราะจะทำให้การจราจรติดขัดผู้ใช้พาหนะอื่นๆต้องเสียเวลา เสี่ยงอันตรายในการเดินข้ามถนนรวมทั้งถูกรบกวนจากเสียงและควันจากท่อไอเสียรถยนต์ หรือถ้าต้องการให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารรถประจำทาง โดย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนูญาติหน้าไปไซ่ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การห้ามจอดรถในย่านการค้า หรือห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาในย่านการค้า ก็จะสร้างปัญหาให้กับกลุ่มคนที่จำเป็นจะต้องใช้รถส่วนบุคคลรวมทั้งเจ้าของร้านค้าด้วย เพราะนอกจากที่จอดรถเข้าสู่ร้านค้าอาจจะไกลเกินไป การหอบหิ้วสินค้า การนำสินค้าเข้ามาในร้านจะมีปัญหามาก อย่างไรก็ตามเป็นความจริงที่ว่าบุคคลทุกประเภทดังกล่าวก็มีส่วนทำให้ย่านการค้าปลีกประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวได้ ดังนั้นในการแก้ปัญหาจึงควรพิจารณาถึงความสะดวกของบุคคลทุกฝ่าย ในที่นี้จึงเสนอให้จัดที่จอดรถไว้จำนวนหนึ่งในที่ศึกษา โดยใช้พื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนต่ำทางด้านหลังอาคารพาณิชย์ในปัจจุบัน ส่วนถนนเดิมให้ใช้เป็นทางสัญจรของพาหนะแต่เพียงอย่างเดียว การแก้ปัญหาลักษณะนี้จะเป็นประโยชน์แก่คนส่วนใหญ่ที่ใช้บริการขนส่งมวลชน ส่วนเจ้าของร้านหรือเจ้าของรถยนต์ที่เคยได้รับบริการฟรีมากกว่าคนทั่วไปจะต้องจ่ายค่าทดแทนความสะดวกสบายที่ได้รับเพื่อความเป็นธรรมในสังคม

5.2 ส่งเสริมความสะดวกสบายในการเดิน การส่งเสริมความสะดวกสบายในการเดินดังได้กล่าวในตอนต้นแล้วว่า การเดินเป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดอันหนึ่งในการซื้อขายสินค้าทางเดินที่กว้าง ร่มรื่นด้วยต้นไม้ มีสวนหย่อม น้ำพุที่สวยงาม และมีหลังคาคลุมเพื่อกันแดดกันฝน การเดินในพื้นที่ที่ปรับอากาศจะทำให้มีความสะดวกสบายในการเดิน แต่ก็มีปัญหาตามมา เช่นการมีบริการสาธารณะมากเกินไปจะทำให้ได้พื้นที่อาคารน้อยลง อาจไม่คุ้มค่าในการลงทุน การขยายทางเท้าทำให้ถนนแคบลง การปลูกต้นไม้ตามทางเท้าจะกระทบกระเทือนต่อโครงสร้างบางอย่างได้ ดินและอาจเกิดขวงทางเดิน ดังนั้นการส่งเสริมความสะดวกสบายในการเดินขั้นแรกอาจทำได้หลายวิธีเช่น

- การเพิ่มขนาดทางเท้าให้กว้างขึ้น
- การเพิ่มทางเดินในแนวอื่นๆ
- การจัดระเบียบกิจกรรมบนทางเท้า

จะเห็นได้ว่าทางเท้าที่มีอยู่เดิมจะไม่สามารถอำนวยความสะดวกสบายได้ โครงการนี้จึงเสนอให้เพิ่มปริมาณทางเดินเท้าโดยอาศัยพื้นที่ว่างหลังการรีอาคารและจัดสร้างร้านค้าเพิ่มเติม ประกอบกับการเดินในลักษณะของ Shopping Mall (ถนนม ฒ ป้อมเพชร : 2520) ซึ่งจะให้ผลดีหลายประการ

5.3 เพื่อจัดระเบียบการใช้อาคาร การจัดระเบียบการใช้อาคารในย่านการค้าเป็นส่วนสำคัญที่สุดในการเกิดกิจกรรมเพื่อการค้า การจัดกลุ่มอาคารที่เหมาะสมจะส่งเสริมการขายซึ่งกันและกัน ร้านค้าประเภทเดียวกันอยู่ใกล้กันจะลดการเดินทางของคนบางกลุ่มลงได้บ้าง และสามารถให้บริการสาธารณะบางอย่างร่วมกันได้ การที่มีอาคารร้านค้ามากจะทำให้มีสินค้ามาก ผู้ที่ต้องการสินค้ามาที่เดียวก็สามารถซื้อสินค้าได้ทุกอย่าง แต่ถ้ามีร้านค้ามากเกินไปหรือมีการค้าทุก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเภทก็มักจะทำให้เกิดความแออัด หรือการที่ร้านค้ามีความต้องการอาคารแบบตึกแถวเพราะสามารถใช้งานได้เอนกประสงค์ ง่ายต่อการแบ่งกรรมสิทธิ์ รวมทั้งเจ้าของร้านค้าสามารถเป็นทั้งเจ้าของอาคารและที่ดิน สะดวกในการก่อสร้างและมีระบบการลงทุนที่ไม่ต้องสร้างทีเดียวทั้งหมด โครงการ แต่อาคารตึกแถวไม่สามารถใช้ประโยชน์ในกิจกรรมต่างๆได้อย่างเหมาะสมทุกประการ อาจจะทำให้ไม่สะดวกต่อการใช้งานหรือการต่อเติมใหม่เพราะเป็นการลงทุนซ้ำซ้อน หรือการจัดที่พักรักษาอยู่ชั้นบนของร้านค้าจะได้ผลดีในการลดการเดินทางของคนส่วนหนึ่ง (โครงการสัมมนาวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย : 2523) แต่การทำกำไรทำได้เฉพาะในระดับดินจะทำให้ได้พื้นที่การค้ำน้อย และอาจเกิดภาพไม่น่าดูในส่วนของกรอยู่อาศัย มีปัญหาในการกำจัดขยะ ของเสีย และอุบัติเหตุจากการอยู่อาศัย การขาดสนามเด็กเล่นเป็นต้น

อย่างไรก็ตามในการในการออกแบบปรับปรุงสามารถแก้ปัญหาเหล่านี้ได้ตามหลักการออกแบบเป็นโครงการรวมในพื้นที่ได้ เช่นการกำหนดระยะห่างระหว่างอาคารด้านหลังเพื่อการระบายอากาศและแสงสว่าง มีการจัดสภาพแวดล้อม มีที่ว่างสำหรับจัดสวน ทั้งเพื่อคนทั่วไปและคนอยู่อาศัยในพื้นที่เพื่อจะได้ใช้พื้นที่เหล่านี้หลังจากการเลิกกิจกรรมการค้าในแต่ละวัน

5.4 เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้สอยย่านการค้า การทำกิจกรรมในย่านการค้าของเมืองนครราชสีมาในปัจจุบันมีอันตรายเกิดขึ้นจากการที่พาหนะและคนที่มีการสัญจรปะปนกัน อันตรายจากกิจกรรมและอัคคีภัย การเดินข้ามถนนไปมาระหว่างร้านค้า และการที่ต้องเดินลงไปในถนนเพราะทางเท้าไม่สะดวกในการใช้งาน ถ้าจะเพิ่มความปลอดภัยโดยการพาหนะสัญจรในถนนจะสร้างความยุ่งยากให้แก่ผู้ใช้พาหนะดังกล่าว อย่างไรก็ตามการเพิ่มความปลอดภัยในย่านการค้าอาจจะทำได้โดยดังนี้

- การแยกการสัญจรระหว่างคนกับรถออกจากกัน
- การขยายทางเท้าให้มีขนาดและจำนวนมากขึ้น
- จัดระเบียบการใช้งานบนทางเท้าเพื่อป้องกันคนไม่ให้ต้องลงไปเดินในถนน
- วัสดุก่อสร้างบนทางเท้าควรใช้วัสดุทนไฟเป็นส่วนใหญ่
- จำกัดระเบียบการค้าที่ไม่ปลอดภัย เช่นบริการแก๊ส
- ระบบถนนภายในกว้างขวางพอสำหรับรถดับเพลิง
- การใช้สัญญาณไฟจราจร เช่น เครื่องหมายข้ามถนน เครื่องกั้นรถขนาดใหญ่

เครื่องหมายลดความเร็วรถ การจัดการจราจร และระบบการจอดที่ถูกต้องตามหลักการ

5.5 ความเรียบร้อยสวยงาม การปรับปรุงย่านการค้าตามโครงการนี้เป็นการปรับปรุงเพื่อให้มีอาคารและที่ว่างสำหรับการปรับปรุง เพื่อทำกิจกรรมต่างๆเพื่อส่งเสริมย่านการค้า ทั้งอาคารที่จอดรถและย่านการค้าและทางเดินเท้า ความเรียบร้อยสวยงามจึงขึ้นอยู่กับกรออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบและการใช้องค์ประกอบต่างๆ เช่น การออกแบบอาคาร การปลูกต้นไม้ การจัดสวน ส่วนประกอบของทางเท้า (เส้าไฟฟ้า ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ ดังขยะ ป้ายรถประจำทาง) จะต้องได้รับการออกแบบและการจัดระเบียบทางด้านทัศนียภาพเพื่อไม่ให้กีดขวางทางเดิน รวมทั้งเกิดผลในการปรับปรุงอย่างเต็มที่ แม้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายไม่น้อยก็ตาม

สรุปสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในย่านการค้าอัมพวา ปัญหาแรกคือ ปัญหาการใช้งาน (Function) ของอาคารร้านค้าที่มีการขยายตัวตามริมถนนไปตามยาวไกลออกไปอีก ทำให้การเดินทางติดต่อกันในย่านการค้าลำบากและใช้เวลานานมาก, ปัญหาย่านพักอาศัยภายในพื้นที่ถูกปิดล้อมและขาดสุขลักษณะและความเป็นอยู่ที่ดี, ปัญหาการขาดพื้นที่จอดรถในย่านการค้าและที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ โดยมีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นย่านพานิชยกรรม ซึ่งมีลักษณะเป็นอาคารพานิชย์ชั้นล่างเป็นห้องแถวใช้ค้าขาย ชั้นบนเป็นที่พักอาศัยและเก็บสินค้า โดยพบว่าในพื้นที่ย่านการค้ามีความหนาแน่นค่อนข้างมากในการใช้พื้นที่โดยแบ่งเป็นช่วงเวลาคือ Day time มีความหนาแน่นของประชากรประมาณ 16.5 ตม.ต่อคนและNight timeมีความหนาแน่นของประชากรประมาณ 22 ตม.ต่อคน, ปัญหาของอาคาร โดยที่อาคารในบางส่วนในพื้นที่มีอาคารค่อนข้างเก่าและทรุดโทรมมาก มักมีวัสดุที่ไม่แข็งแรงและมีการรบกวนของตัวอาคารบางส่วน อาจทำให้เป็นอันตรายต่อผู้อยู่อาศัยและผู้สัญจรไปมาในย่านการค้าได้, ปัญหากรรมสิทธิ์ในการครอบครองในย่านการค้า กรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่เป็นการเช่าช่วงที่ดินจากเจ้าของอาคารเดิม ทำให้ผู้อยู่อาศัยขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาอาคาร เนื่องจากผู้อยู่อาศัยมิได้เป็นเจ้าของอาคารและที่ดินเอง, ปัญหาประเภทของการค้าในย่านการค้า ส่วนมากประเภทของการค้านั้นมีการเกาะกลุ่มและแบ่งแยกประเภทของการค้าโดยธรรมชาติ แต่ไม่สามารถจับกลุ่มได้อย่างชัดเจนและมีลักษณะกระจายกันออกไป ซึ่งไม่เอื้ออำนวยต่อการเลือกซื้อและเปรียบเทียบสินค้าของลูกค้าที่มาจับจ่ายสินค้าในย่านการค้า

สองปัญหาของระบบการจราจรและการสัญจร เนื่องมาจากย่านการค้ามีความไม่สะดวกในการสัญจรทำให้การเข้าถึงย่านการค้าทำได้ลำบาก ไม่มีทางเข้าของรถยนต์เพื่อเข้าสู่ภายในย่านการค้า การเข้าถึงทำได้เพียงจอดรถข้างถนนรอบๆโครงการเท่านั้น, ปัญหาจำนวนที่จอดรถที่ไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ที่มาใช้ย่าน, มีการขนถ่ายสินค้าในบริเวณริมถนนทำให้เกิดขวางการจราจรในย่านการค้า มีการละเมิดกฎจราจร มีการเก็บค่าจอดรถที่ค่อนข้างถูกมากทำให้มีการจอดรถทิ้งไว้เป็นเวลานาน ทำให้ผู้อื่นที่มาย่านการค้าไม่มีโอกาสในการจอดรถบ้าง

และสามปัญหาของระบบทางเท้าที่เกิดขึ้นภายในย่านการค้า คือปัญหาทางเท้ามีความกว้างยาวที่ไม่เหมาะสม ทางเท้าไม่มีความแข็งแรงและปลอดภัยในการสัญจร, ส่วนประกอบของ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางเท้ามีอยู่อย่างไม่เพียงพอ รวมทั้งปัญหาของหาบเร่แผงลอยที่วางสิ่งของล้ำทางเท้าและความสกปรกที่เกิดขึ้นภายในย่านการค้า

จากการทำการปรับปรุงย่านการค้าอัมฤงค์ตามข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาที่กล่าวมาแล้วในช่วงต้นนั้นจะก่อให้เกิดประโยชน์หลังการปรับปรุงในย่านการค้าดังนี้คือ หนึ่งการใช้งานโดยมีการจัดกลุ่มของร้านค้าให้เหมาะสมกับการใช้งานของร้านค้านั้นๆ ซึ่งร้านค้าจะมีการรวมกลุ่มและไม่กระจัดกระจายตัวกันออกไป ทำให้ลดเวลาในการเดินเลือกซื้อสินค้าและติดต่อกันในย่านการค้า ปัญหาการใช้ที่ดินจะมีการใช้ที่ดินที่เป็นประเภทเดียวกันคือการใช้ที่ดินเป็นย่านพาณิชย์กรรม เพื่อจะได้จัดสาธารณูปโภคสาธารณูปการและสิ่งจำเป็นต่อย่านพาณิชย์กรรมได้อย่างเหมาะสมกับย่านนี้ โดยย่านการค้าจะมีจำนวนร้านค้าอย่างเพียงพอกับความต้องการของลูกค้า ทำให้ผู้ที่เดินทางเข้ามาใช้ย่านการค้าอัมฤงค์เพียงแห่งเดียวเท่าก็สามารถจับจ่ายสินค้าได้ทั้งหมด ซึ่งนับเป็นการลดปัญหาการสัญจรของทั้งคนและรถยนต์ที่จะไปจับจ่ายสินค้าในย่านการค้าอื่นๆบนถนนอีกด้วย อีกทั้งการออกแบบปรับปรุงอาคารใหม่ยังสามารถลดความหนาแน่นของการใช้ที่ดินภายในย่านการค้าได้อีกด้วย โดยพบว่าในพื้นที่ย่านการค้ามีความหนาแน่นของการใช้พื้นที่น้อยลงมากโดยแบ่งเป็นช่วงเวลาคือ Day time มีความหนาแน่นของประชากรประมาณ 29.4 ตร.ม.ต่อคนและ Night time มีความหนาแน่นของประชากรประมาณ 24 ตร.ม.ต่อคน และมีพื้นที่เปิดโล่งเพิ่มขึ้นอีกด้วย

สองระบบการจราจรและการสัญจรจะมีความสะดวกมากขึ้นเนื่องจากห้ามมิให้มีการจอดรถในบริเวณริมถนน โดยมีการจัดที่จอดรถให้จำนวนหนึ่งและอยู่ภายในย่านการค้าเพื่อเป็นการดึงดูดลูกค้าโดยส่งเสริมการขายให้กับย่านการค้า ซึ่งนอกจากการให้ความสะดวกแก่ผู้ที่ใช้ย่านการค้าแล้ว ยังทำให้สามารถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างเต็มที่ ส่วนการเข้าถึงย่านการค้านี้สามารถเข้าถึงได้โดยการแยกการสัญจรระหว่างคนกับรถออกจากกัน โดยคนเข้าถึงย่านการค้าได้จากทุกทิศทางและจากทางเข้าหลักอีกทางหนึ่ง ส่วนรถยนต์มีการเข้าถึงแบ่งเป็น 3 ทางหลัก และสามารถเดินทางต่อไปยังจุดที่ต้องการได้อย่างแน่นอนสะดวกและรวดเร็วกว่าการขับรถวนหาที่จอดรถ

สามระบบทางเท้าในย่านการค้า ควรจัดให้มีการปรับปรุงวัสดุที่ใช้บนทางเท้าให้มีความแข็งแรง ความสะอาดเรียบร้อยโดยการจัดให้มีถังขยะในบริเวณริมทางเท้า และการออกแบบปรับปรุงทางเท้าเกี่ยวกับขนาดที่เหมาะสมกับการใช้งานในแต่ละพื้นที่ มีการแยกระดับระหว่างทางเท้ากับถนนเพื่อความปลอดภัยในการเดิน ซึ่งมีการปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาในการเดิน รวมทั้งจัดให้มีตู้ไปรษณีย์, ตู้โทรศัพท์, โคมไฟ, ม้านั่ง, ป้ายร้านค้า และกระถางต้นไม้ ในบริเวณทางเท้าเพื่อความสะดวกในการเดินในย่านการค้า

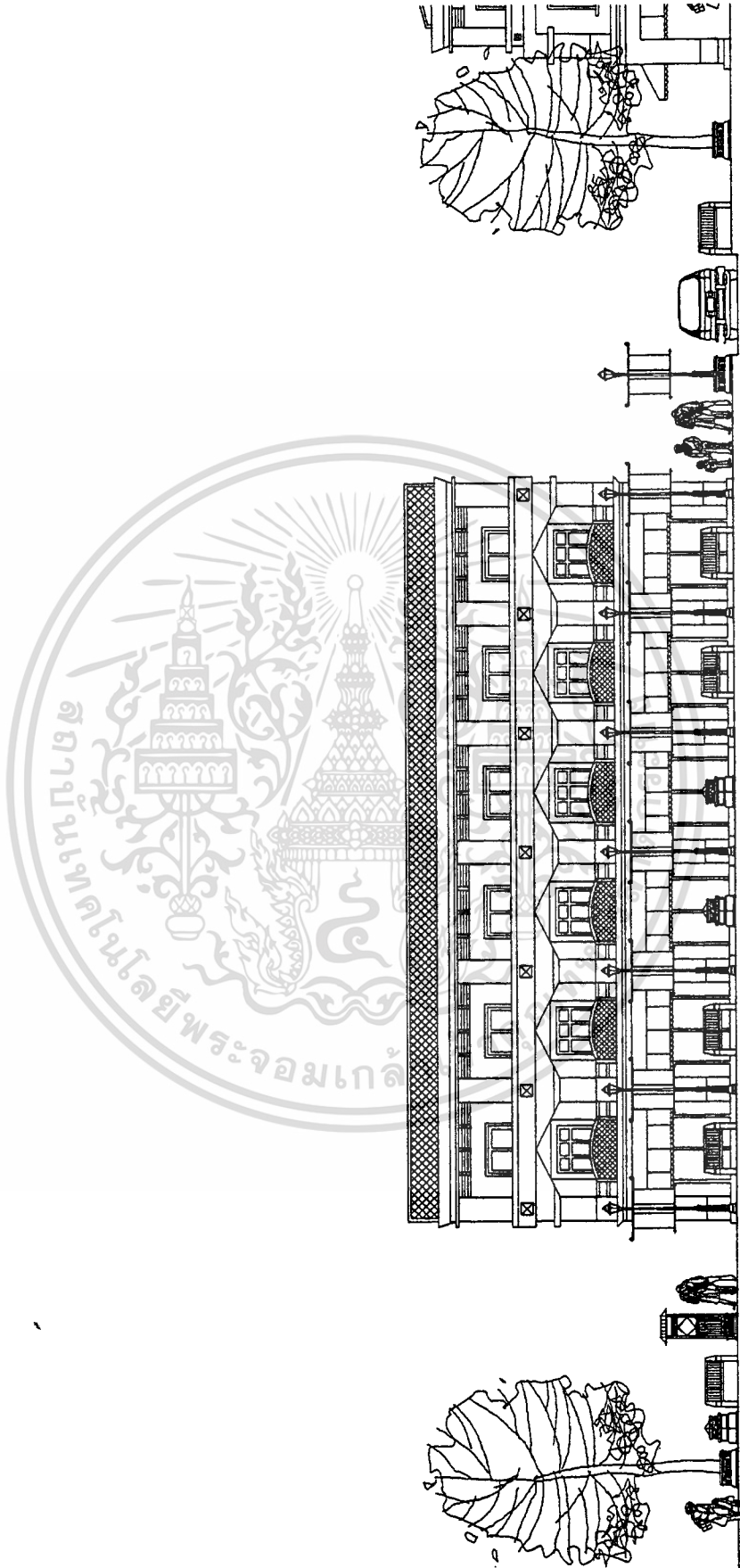
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการปรับปรุงย่านการค้าอัมพวงค์ นับเป็นผลให้มีการฟื้นฟูกิจกรรมในศูนย์กลางเมืองให้กลับดีขึ้นอีกครั้งหนึ่ง แทนที่จะปล่อยให้สูญเสียชีวิตชีวิตรวมไปเนื่องมาจากความทรุดโทรมของย่านการค้า และทำให้ที่ดินในบริเวณนี้มีราคาสูงขึ้น ซึ่งเป็นการจูงใจกิจกรรมที่ไม่เหมาะสมในย่านการค้า เช่นอุตสาหกรรมในเมือง มีโอกาสในการขายที่ดินได้ในราคาที่สูง และยอมย้ายออกไปอยู่ในบริเวณย่านที่รัฐจัดไว้ให้ โดยผู้ที่ลงทุนในโครงการนี้จะขายที่ดินและอาคารได้ในราคาที่สูงขึ้นกว่าแต่ก่อนการปรับปรุงหรือไม่ก็ให้เขาได้ในราคาสูง และคุ้มทุนได้ในเวลาอันสั้น การปรับปรุงย่านการค้านี้จะทำให้อาคารและบริเวณข้างเคียงมีสภาพแวดล้อมเปลี่ยนไปในทางที่ดียิ่งขึ้น ซึ่งนับเป็นการส่งเสริมการขายของย่านการค้า และส่งผลทำให้เศรษฐกิจที่ดีขึ้นกว่าแต่ก่อนอย่างแน่นอน ซึ่งทุกคนจะได้ที่อยู่ในโครงการได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากโครงการตามสมควร



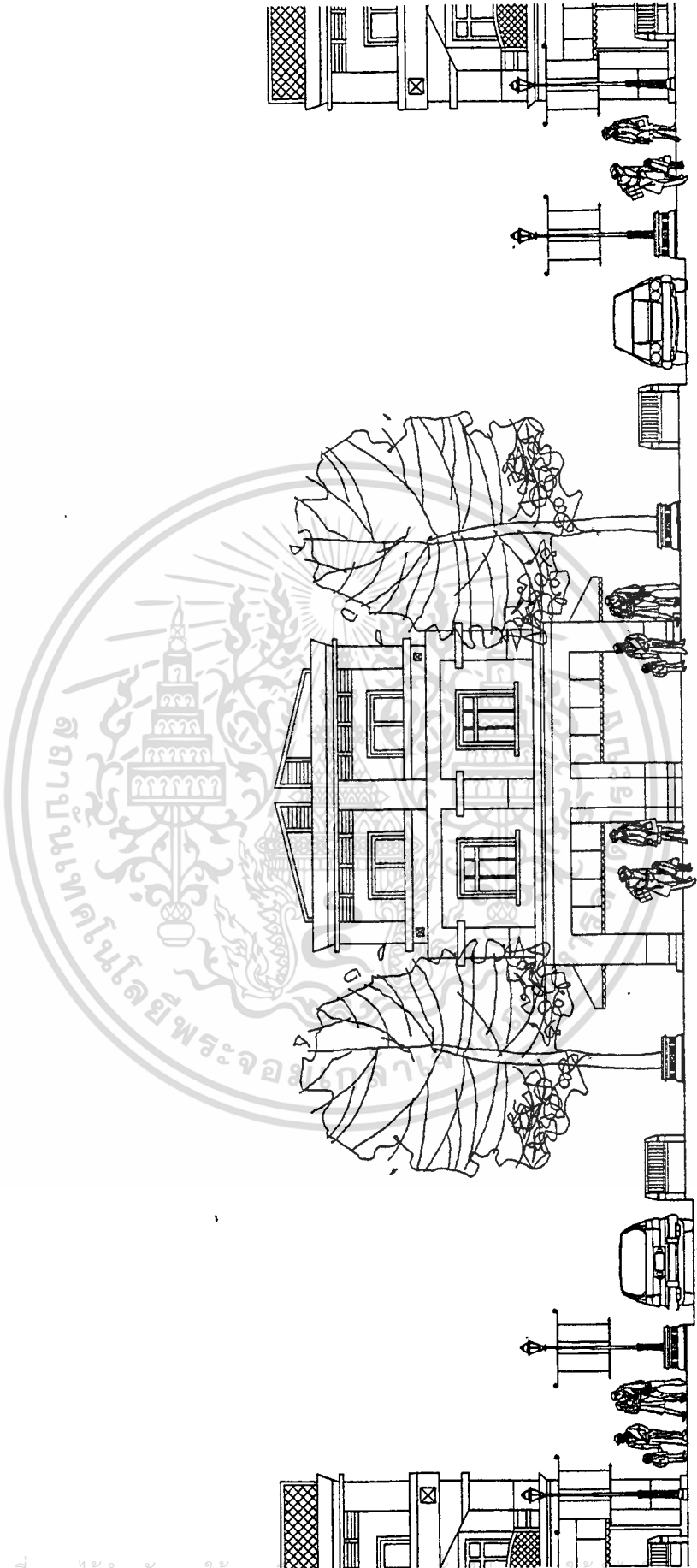
ภาพที่ 43

แสดงรูปด้านหน้าของอาคาร

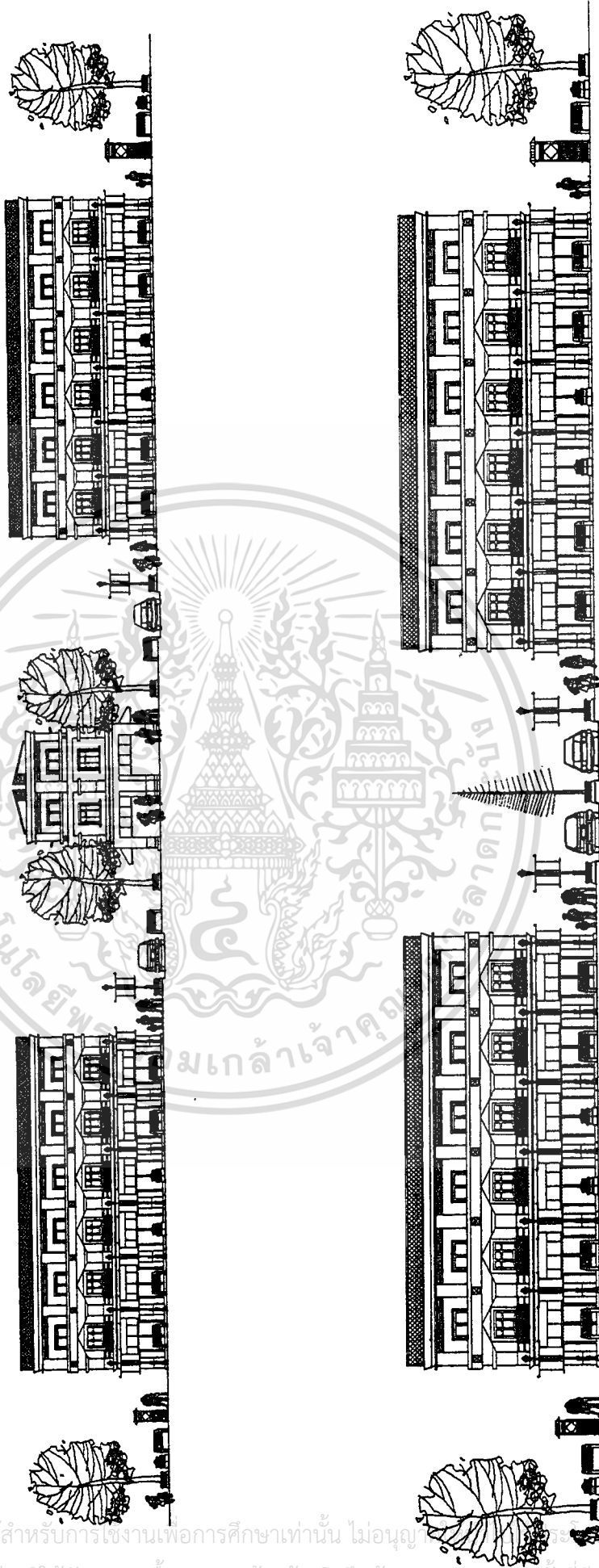


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 44
แสดงรูปด้านข้างของอาคาร

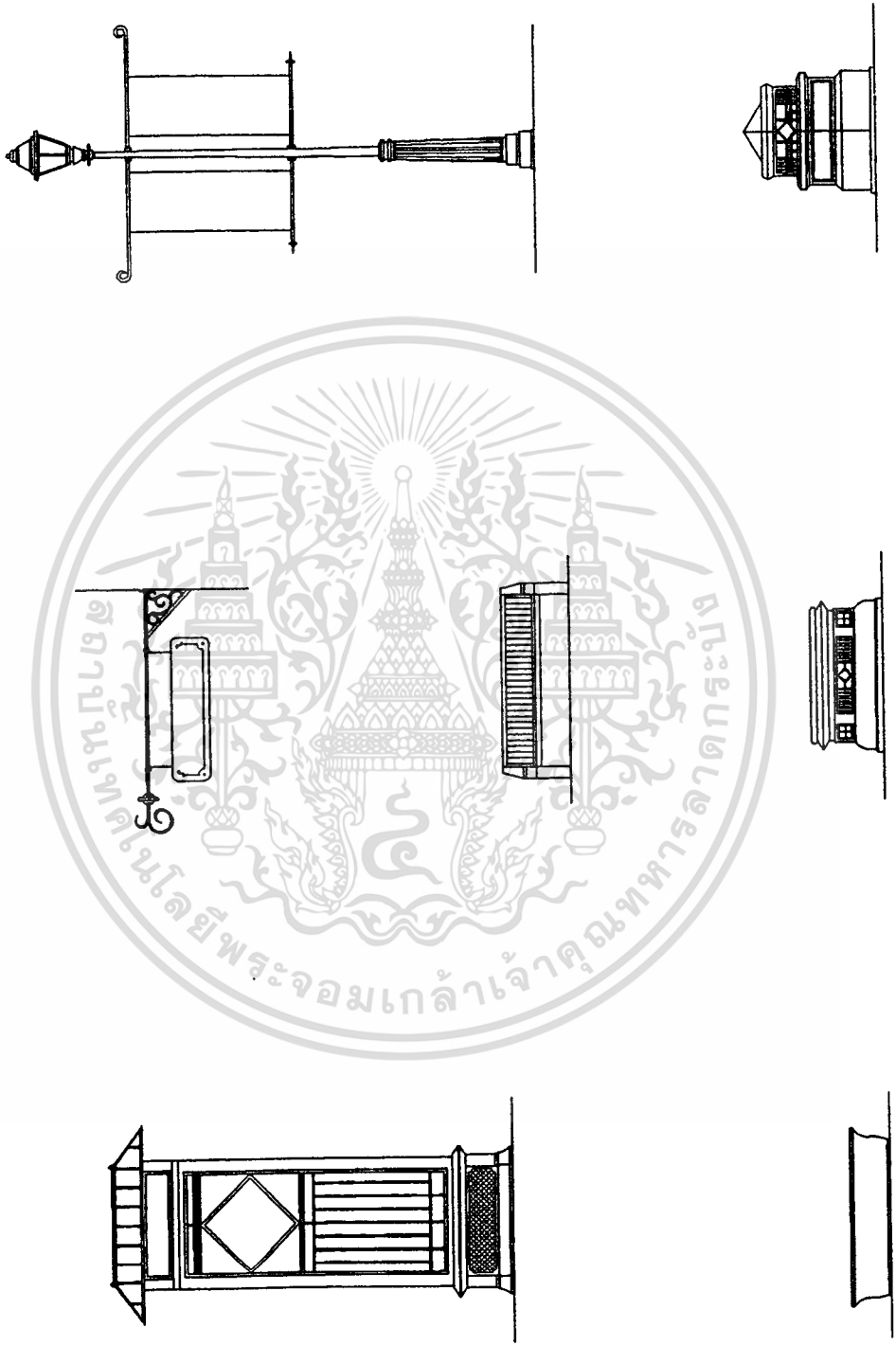


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 46

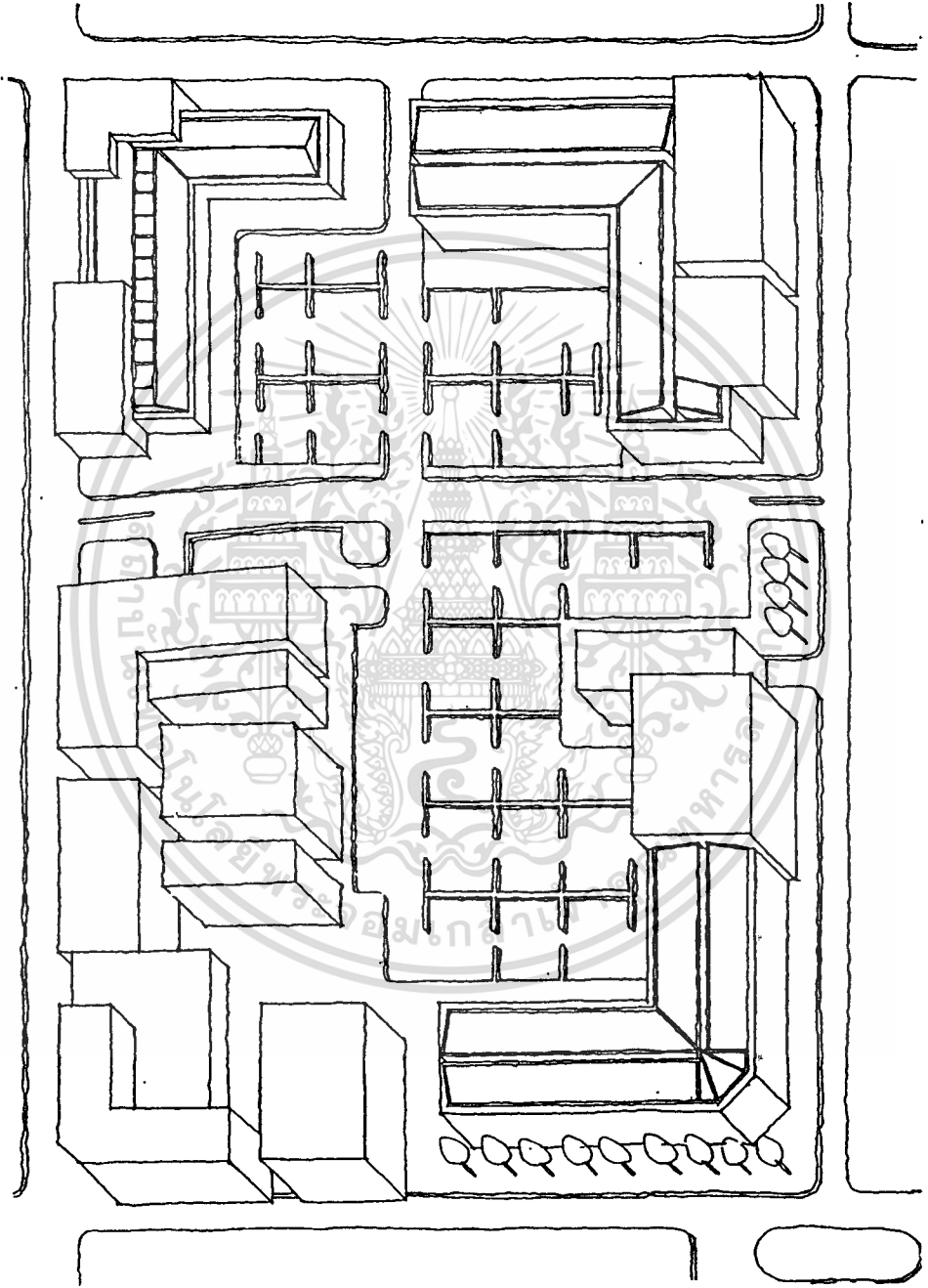
แสดงรูปด้านของ STREET FURNITURE



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่ 47

แสดงทัศนียภาพของโครงการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- 1 ดำรงค์ ฐานดี. แหล่งเสื่อมโทรมในเมือง , หนังสือปัญหากรุงเทพฯ. การประชุมวิชาการ : คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง , 2520.
- 2 ตริังใจ บรุณสมภพ. การออกแบบสถาปัตยกรรมเมืองร้อนในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สำนักนายกรัชมุนตรี , 2515.
- 3 ถนอม ณ บ่อมเพชร. (ผู้แปล) เมืองสะดวก. แปลจาก THE ACCESSIBLE CITY กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ , 2520.
- 4 ทศพล จันทรวงศ์ , นรชัยนาท ภักดีณรงค์ และจุมพล เค้าอุทัย. เมืองไทย. การเคหะแห่งชาติ : กระทรวงมหาดไทย , 2522.
- 5 เปรมสิริ เกษมสันต์. แนวทางในการวางแผนการใช้ที่ดินเขตคลองสาน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2527.
- 6 ปรีชา รณรงค์. การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง. ข่าวสารสำนักผังเมือง. , 2530.
- 7 มรว. แหลมฉาน หัสดินทร. ผังเมืองแหล่งเสื่อมโทรมกับความมั่นคง. กรุงเทพมหานคร : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร , 2508 - 2509.
- 8 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมิกราช. เอกสารประกอบการสอนวิชานิติศาสตร์ วิชากฎหมายว่าด้วยทรัพย์สิน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมิกราช, 2526.
- 9 เรื่องของเมือง. การผังเมืองไทยในอังกฤษ ตอนที่ 4. , สถาปัตยกรรม - วิศวกรรม - การก่อสร้าง. ปีที่ 2, ฉบับที่ 10 (มิถุนายน) , 2520.

- 10 สุภางค์ จัทรวานิช. วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ. สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2537.
- 11 หัสสนีย์. (นามแฝง). อิสราเอลและการวางผังเมือง. , สถาปัตยกรรม-วิศวกรรม - การก่อสร้าง. ปีที่ 2, ฉบับที่ 10 (ตุลาคม), 2520.
- 12 อัน นิมมานเหมินทร์. ปัญหาของกรุงเทพฯ. กรุงเทพมหานคร . คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง , 2520.
- 13 อิสระ พงศาพาส. การศึกษาพื้นที่กิจกรรมชุมชนเมือง สยามสแควร์. (วิทยานิพนธ์ ตามหลักสูตรปริญญา สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต ภาควิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ , พ.ศ.2523.) (พิมพ์ดีด)
- 14 อัมพร วิจิตรพันธ์. หลักเศรษฐศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์คุรุสภา , 2514.
- 15 Anthomon, Jim and others. Environmental management (planning for traffic). Norwich, Jarrold & Son , 1971.
- 16 Breine, Somon and William J. Dean. The Pedestrian Revolution. New York : Randomhouse, n.d. 1965.
- 17 Brun , Wilred. New Towns For Old : The Technique of Urban Renewal. London : Leonard Hill , 1963.
- 18 Chadchalit Dasnanjali. Pedestrian Traffic and Suburban Co Community. (Master's Thesis , Washington University , 1975.)
- 19 De Chiaram , Jaseph and John Hamcock Callender. Time Saver Standards For Building Types. New York : McGraw - Hill , 1975.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 20 Gallion , Arthur B And Eisner , Simon. The Urban Pattern : City Planning And Design. 3rd.ED. New York : D Van Nostrand Company, 1975.
- 21 Golony Gideon. New - Town Planning : Principle And Partice. New York : John Wiley & D Van Nistrand Company , 1975.
- 22 Hurd , R.M. Principle Of City Land Values. New York : The Record And Guide , 1903.
- 23 Ratcliff , Richard U. Urban Land Economics. New York : Mcgraw Hill , 1949.
- 24 Redston, Louis G. New Dimension in Shopping Center and Store. New York : McGraw - Hill , 1973.
- 25 Ritter , Paul. Planning For Man and Motor. New York : McGraw - Hill , 1964
- 26 Seevey , Ivor H. Planned Expansion Of Country Towns. London : George GODWIN , 1968.
- 27 Willson , James Q. Urban Renewal : The Record And The Controversy. Massachusetts : M.I.T. , n.d., 1966.
- 28 Baker , Groffrey. Shoppig Center , Design And Operation. New York : Reinhold , 1951.
- 29 Coleman , Woodbury , Ed., Urban Redevelopment : Problems And Practies. Chicago : The University of Chicago Press , 1962.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





ภาคผนวก
แบบสอบถาม
ใบชี้แจงแบบสอบถามหมายเลข 1 และ 2

คำชี้แจง

เรียน ประชาชนและผู้ประกอบการกิจการร้านค้า

เนื่องด้วยข้าพเจ้านางสาว อัญชลี ชาติวิวัฒนาการ นักศึกษาปริญญาโท สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม (ผังเมือง) คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อยู่ในระหว่างการทำการศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ เรื่องการปรับปรุงย่านการค้าเก่าใจกลางเมืองจังหวัดนครราชสีมา ในการนี้จำเป็นต้องใช้ข้อมูลทางด้านการค้าขาย และความคิดเห็นของผู้มาใช้บริการในย่านการค้านี้ เพื่อให้ผลของการศึกษาวิจัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านกรณารอกข้อความลงในแบบสอบถามที่แนบท้ายมานี้ จักขอบพระคุณยิ่ง

อนึ่งข้อมูลความคิดเห็นที่ท่านกรอกลงในแบบสอบถาม ข้าพเจ้าจะนำไปใช้ประโยชน์เพื่อการศึกษาในการทำวิทยานิพนธ์เท่านั้น

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ทำการวิจัย

แบบสอบถามหมายเลข 1
สำหรับเจ้าของกิจการร้านค้าในย่านการค้าเก่าจังหวัดนครราชสีมา

วันที่สัมภาษณ์.....เวลา.....น.
ชื่อร้าน.....ประเภทสินค้า.....
บ้านเลขที่.....ถนน/ซอย.....

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

หญิง

ชาย

2. อายุ.....ปี

3. อาชีพ

เจ้าของกิจการ

รับราชการ

รัฐวิสาหกิจ

บริษัทเอกชน

นักศึกษา

ค้าขาย

ไม่ได้ประกอบอาชีพ

แม่บ้าน

อื่นๆ ระบุ.....

4. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าประถม

ประถมต้น

ประถมปลาย

มัธยมต้น/ปวช.

มัธยมปลาย

ปวส./ปวท./อนุปริญญา

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

5. รายได้ต่อเดือนที่ท่านได้จากการค้าขายในปัจจุบันเป็นอย่างไรเมื่อเทียบกับเมื่อก่อน

ดีกว่าแต่ก่อนมาก

น้อยกว่าแต่ก่อนมาก

พอๆกัน

น้อยกว่าแต่ก่อน

เฉยๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 ประเภทการใช้งานเกี่ยวกับอาคาร

6.ประเภทของอาคาร

- ที่อยู่อาศัย
- พาณิชยกรรม
- ศาสนา
- การศึกษา
- รัฐบาล
- อื่นๆระบุ.....

7.ลักษณะของอาคาร

- ตึกแถวเป็นร้านค้า
- ตึกแถวที่อยู่อาศัยอย่างเดียว
- ตึกแถวที่อยู่อาศัยและทำการค้าด้วย
- ทาวน์เฮาส์
- บ้านแฝด
- บ้านเดี่ยว
- อื่นๆระบุ.....

8. จำนวนชั้นของอาคาร

- 1 ชั้น 2 ชั้น 3 ชั้น 4 ชั้น 5 ชั้น

9. ชั้นที่ 1 เป็น ที่อยู่อาศัย ค้าขาย อื่นๆ ค้าขายและที่อยู่อาศัย
10. ชั้นที่ 2 เป็น ที่อยู่อาศัย ค้าขาย อื่นๆ ค้าขายและที่อยู่อาศัย
11. ชั้นที่ 3 เป็น ที่อยู่อาศัย ค้าขาย อื่นๆ ค้าขายและที่อยู่อาศัย
12. ชั้นที่ 4 เป็น ที่อยู่อาศัย ค้าขาย อื่นๆ ค้าขายและที่อยู่อาศัย

ส่วนที่ 3 กรรมสิทธิ์การครอบครองที่ดิน

13. ลักษณะของการครอบครอง

- ท่านเป็นเจ้าของที่ดินและอาคาร
- ท่านเป็นเจ้าของอาคารเพียงอย่างเดียว
- เช่าจากเจ้าของอาคารโดยตรง
- เช่า
- เช่าช่วงจากผู้เช่าสิทธิ์
- อื่นๆระบุ.....

14. อาคารในปัจจุบันมีอายุประมาณ

- 1-10 ปี 11-20 ปี
- 21-30 ปี 31-40 ปี
- มากกว่า 41 ปีขึ้นไป

15. ท่านเคยปรับปรุงอาคารที่ท่านใช้อยู่หรือไม่

- เคย ไม่เคย

16. ทำอย่างไร

- ทาสี ตกแต่งภายใน ซ่อมแซม
- ตกแต่งและซ่อมแซม ตกแต่งทาสีและซ่อมแซม ทาสีและซ่อมแซม

17. เมื่อไร

- 4-5 เดือน 1 ปีที่แล้ว 5 ปีที่แล้ว 10 ปีที่แล้ว

ส่วนที่ 4 ความสะดวกในการสัญจร

18. เมื่อท่านต้องการเดินทางเข้ามาในบริเวณนี้หรือมายังร้านค้าของท่านเอง ท่านมีความสะดวกในการเดินทางไปมาเป็นอย่างไบบ้าง

- มีความสะดวกมากที่สุด มีความสะดวกมาก
- มีความสะดวก มีความสะดวกปานกลาง
- มีความสะดวกน้อย เฉยๆ

19. เวลาเปิด-ปิดร้านเวลาเท่าไร

- 7.00-18.00 น. 7.00-19.00 น.
 7.00-20.00 น. 7.00-21.00 น.

ส่วนที่ 5 จำนวนที่จอดรถ

20. เมื่อร้านค้าของท่านอยู่ในบริเวณนี้ ท่านมีที่จอดรถเพียงพอหรือไม่

- มีมากที่สุด
 มีมาก
 มีปานกลาง
 มีน้อย ไม่เพียงพอ
 มีน้อยมาก
 เฉยๆ

21. ท่านมักจะจอดรถในบริเวณใด

- ธนาคาร ที่จอดรถ หน้าร้านค้า
 สถานีขายน้ำมัน ห้างสรรพสินค้า

22. เวลาจอดรถของท่านส่วนใหญ่เวลาเท่าไร

- 9.00-12.00 น. 9.00-16.00 น.
 9.00-20.00 น. 9.00-24.00 น.

ส่วนที่ 6 การขนถ่ายสินค้าบนถนน

23. ท่านมีพื้นที่ขนถ่ายสินค้าเพียงพอหรือไม่

- มีมากที่สุด
 มีมากเพียงพอ
 มีปานกลาง
 มีน้อย ไม่เพียงพอ

24. ส่วนใหญ่ท่านมักจะใช้พื้นที่บริเวณใดเป็นที่ขนถ่ายสินค้าในร้านของท่าน.

- บริเวณหน้าร้าน จุดซ้อนคันใกล้หน้าร้าน

25. ส่วนใหญ่ใช้เวลาประมาณ

- 5-10 นาที 10-15 นาที 15-20 นาที

ส่วนที่ 7 การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่

26. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ถ้ามีการจัดให้มีพื้นที่จอดรถในบริเวณใหม่ให้มีมากยิ่งขึ้น

- เห็นด้วยมากที่สุด
 เห็นด้วยมาก
 เห็นด้วย
 เฉยๆ
 ไม่เห็นด้วย

ส่วนที่ 8 การเก็บค่าจอดรถ

27. ท่านเห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถหรือไม่

- เห็นด้วยมากที่สุด
 เห็นด้วยมาก
 เห็นด้วย
 เฉยๆ
 ไม่เห็นด้วย

28. อัตราค่าจอดรถควรเก็บอย่างไรสำหรับเจ้าของร้านในบริเวณนี้

- คิดเป็นชม
 คิดเป็นวัน
 คิดเป็นสัปดาห์
 คิดเป็นเดือน

29. ควรคิดเดือนละประมาณเท่าไร

- 300 บาท 400 บาท 500 บาท 600 บาท

ส่วนที่ 9 การออกกฎหมายห้ามจอดรถ

30. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ถ้ามีการออกกฎหมายห้ามจอดรถทุกชนิดในบางบริเวณ แต่ให้จอดในบริเวณที่จัดไว้ให้

- เห็นด้วยมากที่สุด
- เห็นด้วยมาก
- เห็นด้วย
- เฉยๆ
- ไม่เห็นด้วย

ส่วนที่ 10 ทางเท้า

31. ท่านมีความปรารถนาให้ทางเดินเท้าในบริเวณหน้าร้านค้าของท่านเป็นอย่างไรบ้าง

- | | | | |
|-----|--------------------------|-------------------------------------|---|
| 32. | ความกว้าง | <input type="checkbox"/> ดีอยู่แล้ว | <input type="checkbox"/> ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น |
| 32. | ความแข็งแรงและปลอดภัย | <input type="checkbox"/> ดีอยู่แล้ว | <input type="checkbox"/> ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น |
| 33. | ความสะอาดเรียบร้อยสวยงาม | <input type="checkbox"/> ดีอยู่แล้ว | <input type="checkbox"/> ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น |
| 34. | โคมไฟ ม้านั่ง ป้ายบอกทาง | <input type="checkbox"/> ดีอยู่แล้ว | <input type="checkbox"/> ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น |
| 35. | โทรศัพท์สาธารณะ | <input type="checkbox"/> ดีอยู่แล้ว | <input type="checkbox"/> ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น |
| 36. | อื่นๆ ระบุ..... | <input type="checkbox"/> ดีอยู่แล้ว | <input type="checkbox"/> ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น |

37. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ถ้ารัฐจะจัดให้มีการปรับปรุงพื้นที่อาคารและร้านค้าในบริเวณนี้ให้มีความเรียบร้อยสวยงาม รวมทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อให้มีเศรษฐกิจที่ดีขึ้นกว่าเดิม

- เห็นด้วยมากที่สุด
- เห็นด้วยมาก
- เห็นด้วย
- เฉยๆ
- ไม่เห็นด้วย
- เพราะเหตุใด.....

38. ท่านมีความต้องการให้รัฐจัดทำสิ่งใดบ้างในการการปรับปรุงที่อยู่อาศัยและร้านค้าในบริเวณนี้

- แสงสว่าง
- เส้นทางเดินรถ 2 ทาง
- อาชญากรรม
- ทางเท้า
- ที่จอดรถ
- ทุกข้อที่กล่าวมา

ส่วนที่ 11 ผลกระทบจาก Informal Sector

39. ท่านเคยมีปัญหาขัดแย้งกับร้านหาบเร่แผงลอยบ้างหรือไม่

- เคย
- บ่อยมาก
- ไม่บ่อย
- ไม่เคย

40. สินค้าที่ร้านหาบเร่แผงลอยนำมาขายมีผลกระทบกับยอดขายของสินค้าในร้านของท่านหรือไม่

- มีผลกระทบมากที่สุด
- มีผลกระทบมาก
- เฉยๆ
- ไม่มีผลกระทบ

41. รายได้ของครอบครัวประมาณเท่าไรต่อเดือน

- 8000-12000 บาท
- 13000-20000 บาท
- 21000-30000 บาท
- 31000-50000 บาท
- มากกว่า 50000 บาท

แบบสอบถามหมายเลข 2
สำหรับผู้มาใช้บริการสถานที่ในย่านการค้าเก่าจังหวัดนครราชสีมา

วันที่สัมภาษณ์.....เวลา.....น.

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

หญิง

ชาย

2. อายุ.....ปี

3. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าประถม

ประถมต้น

ประถมปลาย

มัธยมต้น/ปวช.

มัธยมปลาย

ปวส./ปวท./อนุปริญญา

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

ส่วนที่ 2 ความสะดวกในการสัญจร

4. เมื่อท่านต้องการเดินทางเข้ามาในบริเวณนี้ ท่านมีความสะดวกในการเดินทางไปมาเป็นอย่างไรบ้าง

มีความสะดวกมากที่สุด

มีความสะดวกมาก

มีความสะดวก

มีความสะดวกปานกลาง

มีความสะดวกน้อย

เฉยๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. ท่านมีความคิดว่าปัญหาการจราจรติดขัดเกิดจากสาเหตุใดบ้าง

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> ถนนแคบ | <input type="checkbox"/> ระบบการเดินรถในปัจจุบันไม่ดี |
| <input type="checkbox"/> ทางเท้าแคบ | <input type="checkbox"/> มีการขนถ่ายสินค้าในบริเวณทางเท้า |
| <input type="checkbox"/> การละเมิดกฎจราจร | <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ..... |

6. ท่านเดินทางมาโดยวิธีใด

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> รถประจำทาง | <input type="checkbox"/> รถตุ๊กตุ๊ก / สามล้อ |
| <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> รถส่วนบุคคล |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ..... | |

7. ท่านมาในพื้นที่นี้เพราะ

- | | | |
|--|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> ซื้อของใช้ส่วนตัว | <input type="checkbox"/> ส่งของ | <input type="checkbox"/> เยี่ยมเยียน / ครอบครั |
| <input type="checkbox"/> ซื้อของเพื่อไปขาย | <input type="checkbox"/> ติดต่อธุรกิจ | |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ..... | | |

8. ท่านมักจะเดินทางมาที่นี่ในช่วงเวลา

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> 9.00-10.00 น. | <input type="checkbox"/> 9.00-12.00 น. | <input type="checkbox"/> 10.00-12.00 น. |
| <input type="checkbox"/> 13.00-15.00 น. | <input type="checkbox"/> 13.00-15.00 น. | <input type="checkbox"/> 13.00-16.00 น. |
| <input type="checkbox"/> 13.00-18.00 น. | <input type="checkbox"/> 15.00-18.00 น. | <input type="checkbox"/> 18.00-20.00 น. |

9. ส่วนใหญ่ที่ท่านมักจะมาในวัน

- | | | |
|--|-----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> วันเสาร์/อาทิตย์ | <input type="checkbox"/> จันทร์ | <input type="checkbox"/> ศุกร์ |
| <input type="checkbox"/> วันธรรมดา | <input type="checkbox"/> อังคาร | <input type="checkbox"/> เสาร์ |
| <input type="checkbox"/> วันจันทร์/พุธ/ศุกร์ | <input type="checkbox"/> พุธ | <input type="checkbox"/> อาทิตย์ |
| <input type="checkbox"/> วันพฤหัสบดี/อังคาร | <input type="checkbox"/> พฤหัสบดี | <input type="checkbox"/> ทุกวัน |

10. ท่านมาพื้นที่นี้เฉลี่ยแล้วประมาณ

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> มาทุกวัน | <input type="checkbox"/> สัปดาห์ละ 2 ครั้ง | <input type="checkbox"/> สัปดาห์ละ 3 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> สัปดาห์ละครั้ง | <input type="checkbox"/> เดือนละครั้ง | <input type="checkbox"/> สัปดาห์ละ 4 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> สัปดาห์ละ 5 ครั้ง | | |

ส่วนที่ 3 จำนวนที่จอดรถ

11. ท่านมีที่จอดรถเพียงพอหรือไม่

- มีมากที่สุด
- มีมากเพียงพอ
- มีปานกลาง
- มีน้อยไม่เพียงพอ

12. ท่านมักจะจอดรถในบริเวณใด

- ธนาคาร
- ที่จอดรถ
- หน้าร้านค้า
- สถานีขายน้ำมัน
- ห้างสรรพสินค้า

13. ท่านใช้เวลาในการหาที่จอดรถประมาณ

- 5 นาที
- 15 นาที
- 30 นาที
- 1 ชม.

14. ท่านจอดรถนานประมาณ

- 5 นาที
- 15 นาที
- 30 นาที
- 1 ชม.

ส่วนที่ 4 การจัดให้มีที่จอดรถในบริเวณใหม่

15. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ถ้ามีการจัดให้มีพื้นที่จอดรถในบริเวณใหม่ให้มีมากยิ่งขึ้น

- เห็นด้วยมากที่สุด
- เห็นด้วยมาก
- เห็นด้วย
- เฉยๆ
- ไม่เห็นด้วย

ส่วนที่ 5 การเก็บค่าจอดรถ

16. ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการเก็บค่าจอดรถ

- เห็นด้วยมากที่สุด
- เห็นด้วยมาก
- เห็นด้วย
- เฉยๆ
- ไม่เห็นด้วย

17. อัตราค่าจอดรถควรเก็บอย่างไร

- คิดเป็น/ชม.
- คิดเป็น/วัน
- คิดเป็น/สัปดาห์

18. ควรคิดอัตราค่าจอดรถชม.ละเท่าไร

- 1-5 บาท 5-10 บาท 10-15 บาท 15-20 บาท

ส่วนที่ 6 การออกกฎหมายห้ามจอดรถ

19. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ ถ้ามีการออกกฎหมายห้ามจอดรถทุกชนิดในบางบริเวณ แต่ให้จอดในบริเวณที่จัดไว้ให้

- เห็นด้วยมากที่สุด
- เห็นด้วยมาก
- เห็นด้วย
- เฉยๆ
- ไม่เห็นด้วย

ส่วนที่ 7 ทางเท้า

20. ท่านมีความต้องการให้ทางรัฐจัดสิ่งใดบ้างในการปรับปรุงทางเดินเท้า ในบริเวณหน้าร้านค้า

ความกว้างของ ดีอยู่แล้ว ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น

21. ความแข็งแรงและปลอดภัย ดีอยู่แล้ว ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น

22. ความสะอาดเรียบร้อยสวยงาม ดีอยู่แล้ว ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น

23. โคมไฟ ม้านั่ง ป้ายบอกทาง ดีอยู่แล้ว ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น
24. โทรศัพท์สาธารณะ ดีอยู่แล้ว ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น
25. อื่นๆ ระบุ..... ดีอยู่แล้ว ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น

ส่วนที่ 8 หาบเร่แผงลอย

26. หาบเร่แผงลอยมีผลกระทบอย่างไร

- ช่วยทำให้มีความสะดวก เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย
27. ทางเดินเท้าแคบ เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย
28. ถนน ทางเท้าสกปรก เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย
29. กีดขวางการจราจร เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย
30. อื่นๆ (โปรดระบุ.....) เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย
31. ถ้ามีการจัดระเบียบการค้าไม่ให้กีดขวางทางเท้า ท่านคิดว่า
- เห็นด้วยมากที่สุด
- เห็นด้วยมาก
- เห็นด้วย
- เฉยๆ
- ไม่เห็นด้วย

ประวัติผู้เขียน

นางสาว อัญชลี ชาทิวิวัฒนาการ เกิดเมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2514 ที่จังหวัด นครราชสีมา สำเร็จการศึกษาปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยรังสิต ปีการศึกษา 2537 เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาการวางแผนภาคและ เมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2538

