

การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน
: กรณีศึกษาย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

นาย รุจน์มพร เกษเกษมสุข

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต


สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2552

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE DEVELOPMENT OF VACANT LAND FOR COMMUNITY ENVIRONMENT
: A CASE STUDY OF KHLONG TAN AREA BANGKOK



Mr.Rujnumporn Keskasemsook

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Architecture Program in Urban Design

Faculty of Architecture
Chulalongkorn University

Academic Year 2009

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน

กรณีศึกษาย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

โดย

นาย รุจน์มพร เกษเกษมสุข

สาขาวิชาวิทยานิพนธ์

การออกแบบชุมชนเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังสนา บุญโยภาส

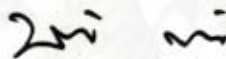
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต



.....
(ศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต จุลาสัย)

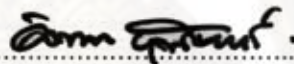
คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



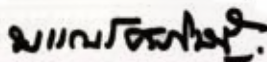
.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพนันท ตาปนานนท์)

ประธานกรรมการ



.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังสนา บุญโยภาส)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก



.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. บรรณโคภิชรุ เมฆวิชัย ศาสตราภิชาน)

กรรมการ



.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สังกุล)

กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รจนันพร เกษเกษมสุข : การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน :
 กรณีศึกษาย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร (THE DEVELOPMENT OF VACANT LAND FOR
 COMMUNITY ENVIRONMENT: A CASE STUDY OF KHLONG TAN AREA BANGKOK) อ.ที่ปรึกษา
 วิทยานิพนธ์หลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชังสนา บุญโยภาส, 176 หน้า.

หนึ่งในปัญหาที่มหานครหลายเมือง เช่น กรุงเทพมหานคร กำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน คือ การใช้พื้นที่เมือง
 รั้นในอย่างไม่มีประสิทธิภาพ หลายพื้นที่ถูกทิ้งร้าง เสื่อมโทรม นำไปสู่การเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมชุมชน และการใช้งาน
 พื้นที่ที่ไม่เหมาะสมกับมูลค่าที่ดินและศักยภาพของทำเลที่ตั้ง เช่นเดียวกับพื้นที่ที่เป็นขอบของเมืองรั้นในอย่างย่าน
 คลองตัน ซึ่งเป็นย่านที่ทักอาศัยและเศรษฐกิจที่มีทำเลที่ตั้งดีต่อเนื่องจากย่านทองหล่อและเอกมัย อยู่ระหว่างศูนย์
 ธุรกิจใจกลางเมือง ได้แก่ ย่านสุขุมวิท สีลม สาทร กับพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครและสนามบิน
 สุวรรณภูมิ ใกล้จุดขึ้นลงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะรถไฟฟ้า BTS และแอร์พอร์ทลิงค์ แต่กลับพบว่าพื้นที่รกร้าง
 ว่างเปล่าทั้งขนาดเล็กและใหญ่ ทั้งที่เป็นที่ดินที่ถมแล้วรอการพัฒนา พื้นที่เกษตรกรรมที่ยังใช้งานและถูกทิ้งร้าง และ
 พื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษฉลองรัช รวมเป็นพื้นที่กว่า 820 ไร่ พื้นที่ดังกล่าวบางส่วนทำหน้าที่เป็นพื้นที่สีเขียว
 ที่มีประโยชน์ทางด้านสิ่งแวดล้อมและเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชน แต่บางส่วนก็สร้างปัญหาให้ชุมชนโดยรอบ คือ
 เป็นพื้นที่เสื่อมโทรม มีทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม และไม่ปลอดภัย

จากการศึกษาพบว่าชุมชนที่มีสิ่งแวดล้อมดีควรจะต้องมีลักษณะ 6 ประการด้วยกันคือ มีการวางแผน
 โครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความ
 ผสมผสานของที่อยู่ ที่ทำงาน สาธารณูปการ ที่พักผ่อนหย่อนใจ ที่หลากหลายและ มีความหนาแน่นที่เหมาะสม มี
 สมดุลย์ของพื้นที่สีเขียวกับพื้นที่พัฒนาลักษณะอื่นๆ รวมถึงมีการนำแนวความคิดการออกแบบอย่างยั่งยืนมา
 ประยุกต์ใช้กับการออกแบบสถาปัตยกรรม องค์ประกอบทั้ง 6 นี้ถูกนำมาใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมชุมชนย่าน
 คลองตัน และวิเคราะห์หาโปรแกรมในการออกแบบพื้นที่รกร้างที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อให้สามารถสร้างประโยชน์ด้าน
 สิ่งแวดล้อมแก่ชุมชนโดยรอบได้

ผลการสำรวจพบพื้นที่รกร้างขนาดใหญ่เรียงตัวไปตามแนวคลองพระโขนงและคลองตัน และพื้นที่ได้ทาง
 ค่วน ส่วนพื้นที่ขนาดกลางและขนาดเล็กกระจายตัวอยู่ทั่วไปตามพื้นที่ชุมชน โดยมีข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่รกร
 ้างเหล่านี้ คือ การปรับปรุงระบบการสัญจรที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งทำได้โดยพัฒนาการเข้าถึง เชื่อมต่อโครงข่ายการ
 สัญจรหลัก เส้นอกรสัญจรทางเลือก เช่น ทางเท้า ทางจักรยานและการสัญจรทางน้ำ เพื่อให้เกิดโครงข่ายการสัญจรที่
 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการเปลี่ยนพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม รักษา
 ระบบนิเวศ อนุรักษ์เกษตรกรรมชุมชน รองรับกิจกรรมของชุมชนโดยรอบ เพิ่มพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ และพื้นที่
 สาธารณูปการต่างๆที่ราคาแคลน เพื่อเสริมสร้างให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการเปิดโอกาส
 ในการสร้างศักยภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเช่น การพัฒนาพื้นที่รกร้างให้เป็นพื้นที่พาณิชย์
 กรรม และพื้นที่ทักอาศัย เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอีกด้วย

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
 ปีการศึกษา 2552

ลายมือชื่อนิสิต.....
 ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

4974149025 : MAJOR URBAN DESIGN

KEYWORDS: COMMUNITY ENVIRONMENT / INFILL DEVELOPMENT

RUJNUMPORN KESKASEMSOOK: THE DEVELOPMENT OF VACANT LAND FOR COMMUNITY ENVIRONMENT: A CASE STUDY OF KHLONG TAN AREA BANGKOK. THESIS ADVISOR: ASST.PROF. ANGSANA BOONYOBHAS, Ph.D., 176 pp.

The scatter of undeveloped lands within inner part of the metropolitan is one of the urban problems of any megacities including Bangkok. These vacant lands created environmental problems to the adjacent communities and inappropriate land use compared to their value and location's potential. Khlong Tan District, a mixed-use between residential and commercial areas, is located at the periphery of the inner city next to Thonglor and Ekamai District. It is situated between central business areas of Sukhumvit, Sathorn, and Silom, and major city's infrastructure such as Airport Link and Bangkok Mass Transit System (BTS). In contrast with its growth potential, Khlong tan has areas more than 820 rais still undeveloped. This area covered vacant lands, abandoned agriculture plots, and areas under Chalong Rat Expressway (Ramindra-At Narong). Although some of these lands become green areas for the surrounding communities, creating positive environment and recreation opportunity, but most of them are neglected and caused unhealthy, unsafe and unpleasant view to the local communities.

The study finds that positive urban environment for any community should have 6 characteristics which are proper land use and infrastructure planning; eco-friendly transportation network; mixed land use between residential, business, and recreation areas; appropriated density, adequate amount of green areas, and applied sustainable concept for any architectural design. These six characters are used to evaluate the urban environment of communities within Khlong Tan area and figure out urban design programs to develop the nearby vacant lands for better communities' conditions.

The result from site survey indicates that the large lots of vacant lands are situated along Khlong Prakanong, Khlong Tan, and under the expressway, while the smaller plots spread around the communities. The recommendations to develop these vacant lands in this study are: to improve inefficient circulation system within the areas by providing better access, connecting main circulations network, proposing environmental friendly circulations such as walk ways, bike ways and boat ways as alternatives; and to develop green areas to improve communities' environment, preserve ecology, protect agricultural lands, serve communities' activities, increase area for recreation, and necessary infrastructure. These recommendations will also provide new opportunity for commercial and housing development which can support communities' needs in the future.

Field of Study: Urban Design

Academic Year: 2009

Student's Signature.....

Advisor's Signature.....

กิตติกรรมประกาศ

ขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังสนา บุญโยภาส อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าเพื่อให้คำแนะนำและส่งเสริมในทุกๆด้านตลอดระยะเวลาการทำวิทยานิพนธ์นี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ ด้วยความเคารพยิ่ง

ขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพนนท์ ตาปนานนท์ ที่ให้ประเด็นแนวคิดและมุมมองเกี่ยวกับพื้นที่โครงการ

ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล และรองศาสตราจารย์ ดร. บรรณโคภิชฐ์ เมฆวิชัย ศาสตราจารย์ชาน ที่กรุณาสละเวลาอ่านเล่มวิทยานิพนธ์ และร่วมรับฟังการเสนอวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนกรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณครอบครัว เกษเกษมสุข, สุวรรณเพ็ญและบ้านคลองตัน ที่มาของวิทยานิพนธ์

ขอขอบคุณอาจารย์ เจ้าหน้าที่ทุกท่าน เพื่อนๆ น้องๆ ชาว UD CU.

ขอขอบคุณทีมงานคุณภาพ บริษัท สถาปนิก สุข จำกัด นัท โบ เต่า อัม พลอย ไร่

ขอขอบคุณความรัก กำลังใจ โชคชะตา ความทรงจำและประสบการณ์ตลอดช่วงเวลาที่ช่วยบันดาลให้งานสำเร็จลุล่วง

ผู้วิจัย 2553

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฐ
สารบัญรูป	ฒ
สารบัญแผนภูมิ	ณ
สารบัญแผนที่	น
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามงานวิจัย	1
1.3. สมมติฐานในงานวิจัย	2
1.4 วัตถุประสงค์ในการศึกษา	2
1.5 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	2
1.6. วิธีการดำเนินการศึกษา	3
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมชุมชน	4
2.1.1 ชุมชนสุขภาพดี (Healthy Communities).....	4
2.1.2 ชุมชนระบบนิเวศ (Ecological (Eco) Communities).....	5
2.1.3 ชุมชนที่ยั่งยืน (Sustainable Communities).....	6
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนา	7
2.2.1 การฟื้นฟูชุมชนเมือง (Urban Redevelopment).....	8
2.2.2 การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในชุมชนเมือง (Infill Development).....	9
2.3 ประเด็นสำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน.....	10
2.3.1 การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน	10
2.3.1.1 โครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพ	10
2.3.1.2 บล็อก (Block).....	11
2.3.2 โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	12

2.3.2.1 การสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน.....	12
2.3.2.2 การสัญจรทางเลือก	13
2.3.3 ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม.....	13
2.3.4 ความผสมผสานและความหลากหลายในชุมชน	16
2.3.5 สาธารณูปการ	17
2.3.6 พื้นที่สีเขียว.....	18
2.3.6.1 พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ	18
2.3.6.2 พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม.....	19
2.3.6.3 พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน	21
2.3.7 การออกแบบที่ยั่งยืน	23
2.4 กรณีศึกษาการพัฒนาเพื่อสิ่งแวดล้อมชุมชน.....	25
2.4.1 โครงการ Hammarby Sjöstad กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน.....	26
2.4.2 โครงการ Greenwich Peninsular กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ.....	28
2.4.3 โครงการ Victoria Park, Zetland เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย	32
2.4.4 Tin Shui Wai New Town - Hong Kong Wetland Park	35
2.4.5 การเปรียบเทียบกรณีศึกษา	37
2.5 พื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร.....	39
2.5.1 ความหมายของพื้นที่รกร้างว่างเปล่า	39
2.5.2 ตำแหน่งและขนาดของพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร	40
2.5.3 สาเหตุของการเกิดพื้นที่ว่างเปล่า	43
2.5.3.1 ขาดการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	44
2.5.3.2 การเปลี่ยนจากการสัญจรทางน้ำเป็นการสัญจรทางบก	45
2.5.3.3 การซื้อที่ดินเก็บไว้เพื่อเก็งกำไร.....	45
2.5.4 ผลกระทบที่เกิดจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่า	45
2.5.4.1 ผลกระทบด้านลบ.....	45
2.5.4.2 ผลกระทบด้านบวก.....	47
2.5.5 แผนพัฒนาของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร	47
2.5.5.1 โครงการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับกรุงเทพมหานคร	47
2.5.5.2 โครงการพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พศ.2547	48
2.5.5.3 แนวคิดเพื่อสร้างความปลอดภัยสำหรับชุมชนที่มีพื้นที่รกร้างว่างเปล่า.....	48
2.5.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร.....	49
2.5.6.1 ประมวลกฎหมายที่ดิน มาตรา 6 ฉบับที่ 96 พศ.2515.....	49

2.5.6.2 ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับที่ดินที่ถูกทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่าให้ตกเป็นของรัฐ พ.ศ. 2522 (กรมที่ดิน, 2545).....	49
2.5.6.3 พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และประกาศ ร.ส.ช. ฉบับที่ 44 (พ.ศ.2534)	49
2.6 แผนพัฒนาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	50
2.6.1 แผนพัฒนากรุงเทพมหานครสู่เมื่อนำอยู่โดยสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร	50
2.6.1.1 แผนพัฒนาพื้นที่	50
2.6.1.2 แผนพัฒนาการจราจรและขนส่ง	50
2.6.1.3 แผนพัฒนาสิ่งแวดล้อม	51
2.6.2 พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518.....	51
2.6.3 พระราชบัญญัติการเคหะแห่งชาติ พ.ศ. 2537	52
2.6.4 พระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549.....	52
2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการโครงการ	52
2.7.1 การจัดการพื้นที่	52
2.7.1.1 การจัดรูปที่ดิน (Land Re-Adjustment)	52
2.7.1.2 การเตรียมพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองในอนาคต (Land Banking).....	53
2.7.1.3 การได้มาซึ่งที่ดิน	54
2.7.3 การจัดการโครงการ (Public-Private-Partnership) (PPP).....	54
2.7.4 การจัดการชุมชน (Community Participation) (CP)	54
2.8 สรุปการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	55
บทที่ 3 วิธีดำเนินงานวิจัย.....	56
3.1 พื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร กับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่า.....	56
3.2 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	56
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	62
4.1 ประวัติและความเป็นมา.....	62
4.2 ลักษณะที่ตั้งและอาณาเขต	63
4.3 การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่	64
4.4 สภาพสังคมและเศรษฐกิจ.....	70
4.5 ชุมชนในพื้นที่ศึกษา.....	73

4.5.1	ชุมชนดั้งเดิมที่ตั้งถิ่นฐานริมคลอง.....	74
4.5.2	ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนน.....	80
4.5.2.1	ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนนหลัก.....	80
4.5.2.2	ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนนย่อยหรือถนนซอยหลัก.....	82
4.5.3	ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร (ชุมชนล้อมรั้ว).....	85
4.6	โครงสร้างพื้นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	86
4.6.1	โครงข่ายการสัญจร.....	86
4.6.1.2	โครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน.....	94
4.6.1.3	การสัญจรทางเลือก.....	96
4.6.2	การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	100
4.6.3	พื้นที่รกร้างว่างเปล่า.....	106
4.6.3.3	กรรมสิทธิ์และการถือครองที่ดิน.....	114
4.7	ความหนาแน่น.....	116
4.7.1	ความหนาแน่นตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พศ. 2549.....	116
4.7.2	ความหนาแน่นที่เหมาะสม.....	118
4.7.3	ความหนาแน่นที่เหมาะสมตามทำเลที่ตั้ง.....	118
4.7.3.1	Transit - Oriented Development (TOD).....	118
4.7.3.2	Grade Density การเฉลี่ยความหนาแน่น.....	119
4.8	สาธารณูปการ.....	122
4.9	พื้นที่สีเขียว.....	124
4.9.1	พื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ.....	124
4.9.2	พื้นที่สีเขียวเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม.....	125
4.9.3	พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน.....	127
บทที่ 5	แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน.....	129
5.1	บทบาทในอนาคตของพื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	129
5.1.1	บทบาทของย่านในอนาคต.....	129
5.1.2	บทบาทของชุมชนในอนาคต.....	129
5.1.2.1	ชุมชนที่เป็นศูนย์ธุรกิจพาณิชยกรรมในปัจจุบัน.....	129
5.1.2.2	ชุมชนที่พักอาศัย.....	129
5.2	แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน.....	130
5.3	โปรแกรมการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน.....	132
5.3.1	การพัฒนาโครงข่ายการสัญจร.....	132

5.3.1.1	การพัฒนาโครงข่ายถนน.....	132
5.3.1.2	พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน	136
5.3.1.3	พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเลือก.....	136
5.3.1.4	พัฒนาการเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายของโครงข่ายการสัญจรประเภทต่างๆ.....	136
5.3.2	ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม.....	138
5.3.3	ความผสมผสาน	141
5.3.4	สาธารณูปการ	141
5.3.5	พื้นที่สีเขียว.....	144
5.3.6	การออกแบบที่ยั่งยืน	144
5.4	สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	146
5.4.1	ผังแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชนพื้นที่ย่านคลอง ตัน กรุงเทพมหานคร	146
5.4.2	ข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชนพื้นที่ย่าน คลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	147
บทที่ 6	ผังการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	148
6.1	ผังขยายรายละเอียด ในพื้นที่โครงการ.....	148
6.2	ชุมชนกับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อสิ่งแวดล้อมชุมชน	150
6.2.1	ชุมชนตลาดพระโขนงและชุมชนตลาดอ่อนนุช.....	150
6.2.2	ชุมชนวัดใต้, ชุมชนวัดมหาบุศย์ และชุมชนบ้านแหลม	151
6.2.3	ชุมชนบางมะเขือ.....	152
6.2.4	ชุมชนหมู่บ้านเกษมสำราญ2 และชุมชนซอยมีสุวรรณ 3	153
6.3	ผังแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1 -2.....	155
6.3.1	โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	155
6.3.2	พัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	157
6.3.3	ความหนาแน่น.....	158
6.3.4	การพัฒนาประเภทการใช้ที่ดิน (ความผสมผสาน)	159
6.3.5	สาธารณูปการ	160
6.3.6	พื้นที่เรียนรู้ภูมิปัญญา ศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมชุมชน	161
6.3.7	การเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างพื้นที่กับชุมชนโดยรอบ	162
6.3.8	พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ.....	163
6.3.9	พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมกับเส้นทางสัญจร	164

	หน้า
6.3.10 พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ	165
6.3.11 พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน.....	167
6.3.12 การออกแบบอย่างยั่งยืน.....	168
บทที่ 7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	170
7.1 สรุปผลการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร	170
7.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ	171
รายการอ้างอิง	173
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	176



 ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบขนาดของบล็อกโดยเฉลี่ยที่เหมาะสม.....	11
ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบความหนาแน่นที่เหมาะสมของชุมชนเมือง.....	14
ตารางที่ 2.3 ความหนาแน่นที่เหมาะสมตามทำเลที่ตั้ง.....	15
ตารางที่ 2.4 เปรียบเทียบมาตรฐานระยะทางที่สามารถเดินได้.....	17
ตารางที่ 2.5 แสดงมาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากรในประเทศต่างๆ.....	18
ตารางที่ 2.6 แสดงขนาดและรัศมีบริการของสวนสาธารณะแต่ละระดับ.....	18
ตารางที่ 2.7 การวางแผนระบบโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม.....	38
ตารางที่ 2.8 ความหนาแน่นของชุมชน.....	38
ตารางที่ 2.9 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในเขตกรุงเทพมหานคร.....	41
ตารางที่ 3.1 วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร	57
ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	58
ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	59
ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	60
ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	61
ตารางที่ 4.1 แสดงรายละเอียดประชากรในเขตวัฒนา และเขตสวนหลวง.....	71
ตารางที่ 4.2 แสดงพื้นที่เศรษฐกิจในเขตวัฒนา และเขตสวนหลวง.....	72
ตารางที่ 4.3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตวัฒนา และเขตสวนหลวง.....	72
ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์ระยะเชื่อมต่อโครงข่ายถนนในแต่ละลำดับศักยภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา.....	87
ตารางที่ 4.5 แสดงการวิเคราะห์ขนาดถนนในพื้นที่ศึกษา.....	88
ตารางที่ 4.6 ขนาดทางเท้าและทางจักรยาน.....	94
ตารางที่ 4.7 สภาพทั่วไปของการสัญจรทางเท้าบนถนนสายประธานและถนนสายหลัก.....	95
ตารางที่ 4.8 ประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่น.....	116
ตารางที่ 4.9 มาตรฐานความหนาแน่นที่เหมาะสมของชุมชน.....	118
ตารางที่ 4.10 ความหนาแน่นที่ควรเกิดขึ้นจากตำแหน่งของพื้นที่.....	118
ตารางที่ 4.11 เปรียบเทียบความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยและความสูงอาคารที่เหมาะสม.....	119
ตารางที่ 4.12 แสดงรัศมีบริการให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา.....	122
ตารางที่ 4.13 แสดงสวนสาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	124

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.14 สภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมริมเส้นทางสัญจร.....	125
ตารางที่ 5.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นหลังการพัฒนา พื้นที่เขตวัฒนา	138
ตารางที่ 5.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นหลังการพัฒนา พื้นที่เขตสวนหลวง (เขตชานเมือง)	138
ตารางที่ 5.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นหลังการพัฒนา พื้นที่เขตสวนหลวง (เขตเมือง)	138
ตารางที่ 7.1 สรุปแผนงานการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	171
ตารางที่ 7.1(ต่อ) สรุปแผนงานการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	172



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1.1 แสดงขอบเขตด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษา.....	2
รูปที่ 2.1 แสดง 3 Es (Environment, Economic and Equity)	4
รูปที่ 2.2 การเปลี่ยนจากมุมมองที่ให้ความสำคัญทางด้านเศรษฐศาสตร์	5
เป็นแนวคิดที่มองเศรษฐศาสตร์เป็นเพียงส่วนหนึ่งของสังคม ที่ควรอยู่ภายใต้ระบบนิเวศ	5
รูปที่ 2.3 โครงการ Dongtan ประเทศจีน.....	6
รูปที่ 2.4 รูปทรงของเมืองยั่งยืน 5 ประการ	6
รูปที่ 2.5 ชุมชนเมืองที่มีความกระชับ ผสมผสาน สามารถเข้าถึงสาธารณูปการได้ในระยะเดิน	7
และมีระบบสัญจรทางเลือกรองรับ	7
รูปที่ 2.6 Infill Development ในพื้นที่ขนาดต่างๆ.....	9
รูปที่ 2.7 แสดงการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนของ Infill Development.....	11
รูปที่ 2.8 การเปรียบเทียบขนาดของบล็อกของชุมชนเมืองต่างๆ	12
รูปที่ 2.9 ขนาดของทางเดินและทางจักรยาน	13
รูปที่ 2.10 ความหนาแน่นของอาคารประเภทต่างๆ ต่อพื้นที่.....	16
รูปที่ 2.11 ระยะให้บริการของสาธารณูปการในระยะต่างๆ.....	17
รูปที่ 2.12 ตำแหน่งของสวนสาธารณะระดับต่างๆ.....	19
รูปที่ 2.13 พื้นที่ริมน้ำที่เป็นลักษณะทางธรรมชาติ	21
รูปที่ 2.14 เกษตรกรรมในชุมชนเมือง.....	21
รูปที่ 2.15 แนวคิดเกษตรกรรมแนวตั้งเพื่อผลิตอาหารแก่ชุมชนเมือง โครงการ Pig City (2001) ฟาร์มเลี้ยงหมู แนวตั้งในประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยสถาปนิก MVRDV และโครงการ Vertical Farm (2007)	21
รูปที่ 2.16 Park Connector การเชื่อม Greenways และ Blueways ของประเทศสิงคโปร์ เปลี่ยนแนวคิดจาก สวนสาธารณะในเมือง เป็นเมืองในสวนสาธารณะ	22
รูปที่ 2.17 โครงการ The Big Dig (1970-2006) โครงการรื้อทางพิเศษยกระดับเปลี่ยนเป็นสวนสาธารณะถนน อุโมงค์ลอดใต้ดิน ระยะทาง 5.6 กิโลเมตร เมืองบอสตัน มลรัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา	22
รูปที่ 2.18 โครงการ Cheonggyecheon (2003-2005) โครงการรื้อทางพิเศษยกระดับเพื่อฟื้นฟูคลองที่มีความ สำคัญทางประวัติศาสตร์ ระยะทาง 5.84 กิโลเมตร กรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้	22
รูปที่ 2.19 โครงการ The High Line (2004-2008) การนำโครงสร้างรางรถไฟยกระดับ ที่เลิกใช้งานแล้ว มาปรับ เป็นสวนสาธารณะลอยฟ้า ระยะทาง 2.33 กิโลเมตร นครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา	23
รูปที่ 2.20 โครงการ Bedzed – Beddington England.....	25
รูปที่ 2.21 ผังแม่บท โครงการ Hammarby Sjöstad.....	26
รูปที่ 2.22 ภาพจากมุมสูงและระบบขนส่งมวลชนระบบรางโครงการ Hammarby Sjöstad	27
รูปที่ 2.23 พื้นที่สีเขียวและทางเท้าริมน้ำโครงการ Hammarby Sjöstad.....	27

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 2.24 Hammarby Sjöstad Eco – Cycle Model 28

รูปที่ 2.25 โครงการ Greenwich Peninsular 29

รูปที่ 2.26 ผังโครงการและภาพบรรยากาศโครงการ Greenwich Peninsular 31

รูปที่ 2.27 พื้นที่ชุ่มน้ำในโครงการ Greenwich Peninsular 31

รูปที่ 2.28 อาคารที่ออกแบบอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมโครงการ Greenwich Peninsular 32

รูปที่ 2.29 ผังโครงการ Victoria Park, Zetland 32

รูปที่ 2.30 กลุ่มอาคารพักอาศัยความสูงระดับกลาง โครงการ Victoria Park, Zetland 33

รูปที่ 2.31 ส่วนของอาคารพาณิชย์กรรม โครงการ Victoria Park, Zetland 34

รูปที่ 2.32 ประติมากรรมน้ำตก ที่เป็นการนำน้ำฝนที่ผ่านกระบวนการหมุนเวียนแล้วมาเพิ่มอีกซิเจนก่อนลงบ่อ
รับน้ำ 34

รูปที่ 2.33 พื้นที่โล่งส่วนกลางของโครงการ เป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับหนองน้ำ (Detention Basin) 34

รูปที่ 2.34 บ่อทรายและสนามหญ้าทำหน้าที่กรองสิ่งปนเปื้อนที่มากับน้ำฝน 35

รูปที่ 2.35 พื้นที่ชุ่มน้ำที่ช่วยป้องกันน้ำท่วมน้ำและเป็นที่ย่ำน้ำตามธรรมชาติ 35

รูปที่ 2.36 ผังและทัศนียภาพเมืองใหม่ Tin Shui Wai 35

รูปที่ 2.37 การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ชุ่มน้ำเป็นเมืองใหม่ 35

รูปที่ 2.38 ทัศนียภาพเมืองใหม่ Tin Shui Wai 36

รูปที่ 2.39 โครงการ Hammarby Sjöstad กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน (Urban Regeneration) 37

รูปที่ 2.40 โครงการ Greenwich Peninsular กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ (Urban Regeneration) 37

รูปที่ 2.41 โครงการ Victoria Park, Zetland เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย (Urban Redevelopment) 37

รูปที่ 2.42 โครงการ Tin Shui Wai New Town - Hong Kong Wetland Park (New Town) 37

รูปที่ 2.43 แสดงตำแหน่งและขนาดของพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร 41

รูปที่ 2.44 ผลกระทบที่เกิดจากทางพิเศษยกระดับเมืองบอสตัน มลรัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา 44

รูปที่ 2.45 และ รูปที่ 2.46 พื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษยกระดับ และริมคลองต้นกลายเป็นที่อยู่ของคนจร
จัด ที่จอดรถและที่อยู่ชั่วคราวของคนงานก่อสร้าง 46

รูปที่ 2.47 ผู้อาศัยในชุมชนอาศัยพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นสนามกีฬาและสวนสาธารณะชั่วคราว 47

รูปที่ 2.48 ต้นไม้ใหญ่ในพื้นที่รกร้างว่างเปล่า 47

รูปที่ 2.49 การเปรียบเทียบระหว่างภูมิทัศน์ที่ถูกจัดแต่งอย่างเรียบร้อยในเมืองที่มีพื้นที่มีพื้นที่น้อยชนิดที่ไม่เอื้อให้
สัตว์สามารถพักอาศัยได้ กับพื้นที่ที่ร้างริมชายหาดที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ ด้วยพืชพันธุ์และ
สัตว์นานาชนิด 47

รูปที่ 2.51 การจัดรูปที่ดิน 53

รูปที่ 4.1 โครงข่ายแม่น้ำและคลองในอดีต 62

รูปที่ 4.2 แสดงผังขอบเขตโครงการและตารางแสดงขนาดพื้นที่ศึกษา 63

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4.3 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2495.....	64
รูปที่ 4.4 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2510.....	65
รูปที่ 4.5 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2517.....	66
รูปที่ 4.6 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2530.....	67
รูปที่ 4.7 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2539.....	68
รูปที่ 4.8 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2543.....	69
รูปที่ 4.9 สภาพชุมชนวัดใต้.....	74
รูปที่ 4.10 สภาพชุมชนวัดมหาบุศย์.....	75
รูปที่ 4.17 สภาพชุมชนเกาะบ้านหยีหรือชุมชนบ้านแหลม.....	76
รูปที่ 4.11 สภาพชุมชนสามอิน.....	76
รูปที่ 4.12 สภาพชุมชนศาลาลอย.....	77
รูปที่ 4.13 สภาพชุมชนศาลาลอย.....	77
รูปที่ 4.14 สภาพชุมชนบางมะเขือ.....	78
รูปที่ 4.12 สภาพชุมชนข้างสะพานคลองตัน.....	78
รูปที่ 4.15 โรงเรียนอิสลามประชาเสวีวิทยา ชุมชนมุสลิมพัฒนาบ้านป่า ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า.....	79
รูปที่ 4.16 สภาพชุมชนร่วมพัฒนาบ้านป่า.....	80
รูปที่ 4.18 สภาพชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดพระโขง.....	81
รูปที่ 4.19 สภาพชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดอ่อนนุช.....	81
รูปที่ 4.20 สภาพชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดคลองตัน.....	82
รูปที่ 4.21 สภาพชุมชนซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42).....	83
รูปที่ 4.22 สภาพชุมชนซอยพัฒนาเวศน์ (ปรีดีพนมยงค์ 26).....	83
รูปที่ 4.23 สภาพชุมชนซอยมีสุวรรณ 3 (ปรีดีพนมยงค์ 14).....	84
รูปที่ 4.24 สภาพชุมชนซอยปรีดีพนมยงค์ 2.....	84
รูปที่ 4.25 สภาพชุมชนฝั่งเขตสวนหลวง บริเวณซอยอ่อนนุช 17 ซอยพัฒนาการ 20.....	85
รูปที่ 4.26 สภาพชุมชนหมู่บ้านจัดสรร.....	86
รูปที่ 4.27 ขนาดถนนในพื้นที่ศึกษา.....	91
รูปที่ 4.28 สภาพถนนสุขุมวิท.....	92
รูปที่ 4.29 สภาพถนนพัฒนาการ.....	92
รูปที่ 4.30 สภาพถนนสุขุมวิท 71.....	92
รูปที่ 4.31 สภาพถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช).....	92
รูปที่ 4.32 สภาพซอยปรีดีพนมยงค์ซอย 2 และ 6.....	92
รูปที่ 4.33 สภาพซอยปรีดีพนมยงค์ซอย 10 12 และ 14.....	92

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4.34 สภาพชอยปรีดีพนมยงค์ชอย 16 22 และ 26	93
รูปที่ 4.35 สภาพชอยปรีดีพนมยงค์ชอย 28 32 และ 34	93
รูปที่ 4.36 สภาพชอยปรีดีพนมยงค์ชอย 38 40 และ 42	93
รูปที่ 4.37 สภาพชอยปรีดีพนมยงค์ชอย 44 และ 46	93
รูปที่ 4.38 สภาพชอยอ่อนนุชชอย 17	93
รูปที่ 4.39 สภาพถนนพัฒนาการชอย 28	94
รูปที่ 4.40 สภาพถนนพัฒนาการชอย 20	94
รูปที่ 4.41 สภาพทางเท้า	95
รูปที่ 4.42 สภาพทางจักรยาน	96
รูปที่ 4.43 สภาพการสัญจรทางบก	96
รูปที่ 4.44 สภาพการสัญจรทางน้ำในคลองพระโขนง	97
รูปที่ 4.45 สภาพการสัญจรทางน้ำในคลองตัน	97
รูปที่ 4.46 สภาพคลองสามอิน	97
รูปที่ 4.47 สภาพคลองศาลาลอย	98
รูปที่ 4.48 สภาพคลองบางมะเขือ	98
รูปที่ 4.49 สภาพคลองบ้านป่า	98
รูปที่ 4.50 ตัวอย่างมวลาอาคารขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่	104
รูปที่ 4.51 สภาพพื้นที่ 1 มุมมองจากวัดใต้ (มุมมองที่ 2)	106
รูปที่ 4.52 สภาพพื้นที่ 1 มุมมองจากถนนเลียบบทางพิเศษคลองรัช (มุมมองที่ 3)	106
รูปที่ 4.53 สภาพพื้นที่ 2 มุมมองจากวัดมหาบุศย์ (มุมมองที่ 4)	108
รูปที่ 4.54 สภาพพื้นที่ 3 มุมมองจากชอยพัฒนาการ 20 แยก 8 (มุมมองที่ 5)	108
รูปที่ 4.55 สภาพพื้นที่ 4 พื้นที่เกษตรกรรมริมคลองตัน (มุมมองที่ 7)	108
รูปที่ 4.56 สภาพพื้นที่ 4 มุมมองจากตลาดฟ้า (มุมมองที่ 8)	108
รูปที่ 4.57 สภาพพื้นที่ 5 (มุมมองที่ 6)	109
รูปที่ 4.58 สภาพพื้นที่ 6 (มุมมองที่ 9)	109
รูปที่ 4.59 สภาพพื้นที่ 6 (มุมมองที่ 10)	109
รูปที่ 4.60 สภาพพื้นที่ 7 (มุมมองที่ 11)	109
รูปที่ 4.61 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 1 (มุมมองที่ 1, 2, 3, 4 และ 5 จากบนลงล่าง)	110
รูปที่ 4.62 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 2 (มุมมองที่ 6 และ 7 จากบนลงล่าง)	112
รูปที่ 4.63 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 3 (มุมมองที่ 8, 9, 10 จากบนลงล่างและซ้ายไปขวา)	112
รูปที่ 4.64 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 3 (มุมมองที่ 11, 12 และ 13 จากบนลงล่างและซ้ายไปขวา)	113

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4.65 สภาพพื้นที่ได้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 4 (มุมมองที่ 14, 15)	113
รูปที่ 4.66 สภาพพื้นที่ได้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 4 (มุมมองที่ 16)	114
รูปที่ 4.67 สภาพพื้นที่ได้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 5 (มุมมองที่ 17)	114
รูปที่ 4.68 เปรียบเทียบความสูงและความหนาแน่นปัจจุบันความสูงและความหนาแน่นที่เหมาะสมตาม มาตรฐาน TOD และ GRADE DENSITY	119
รูปที่ 4.69 เปรียบเทียบความสูงของอาคารตามมาตรฐาน GRADE DENSITY	119
รูปที่ 4.70 เปรียบเทียบความสูงของอาคารตามมาตรฐาน TOD	120
รูปที่ 4.71 แสดงระยะบริการโครงข่ายสาธารณูปการ	122
รูปที่ 4.72 แสดงรัศมีบริการให้บริการของสวนสาธารณะระดับต่างๆ	124
รูปที่ 4.73 แสดงพื้นที่สีเขียวในซอยพัฒนาเวศ (ปรีดีพนมยงค์ 26) และ ซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42) ...	125
รูปที่ 4.74 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าและพื้นที่สีเขียวภายนอกอาคาร บ้านสวน ริมคลองพระโขนงบริเวณตรง ข้ามวัดใต้	126
รูปที่ 4.75 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าริมคลองตัน หมู่บ้านเกษมสำราญ 2 ซอย 7	126
รูปที่ 4.76 แสดงสภาพริมคลองตัน บริเวณทางทิศใต้ของหมู่บ้านผกามาศ ซอยปรีดีพนมยงค์ 14	126
รูปที่ 4.77 แสดงสภาพริมคลองตัน บริเวณทางทิศใต้ของหมู่บ้านผกามาศ ซอยปรีดีพนมยงค์ 14	126
รูปที่ 4.78 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าริมคลองบ้านป่า หลังหมู่บ้านฮอลลีวู้ด	126
รูปที่ 4.79 แสดงสภาพพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษคลองรัฐ (รูปที่ 1)	127
รูปที่ 4.80 แสดงสภาพพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษคลองรัฐ (รูปที่ 2)	127
รูปที่ 4.81 แสดงแปลงเกษตรกรรมอนุรักษ์ เขตสวนหลวง ริมคลองตัน ซอยพัฒนาการ 20 แยก 6/2	127
รูปที่ 5.1 แสดงแบบขยายถนน	134
รูปที่ 5.2 แสดงแบบขยายถนน	135
รูปที่ 6.1 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1 -2	154
รูปที่ 6.2 ผังโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	155
รูปที่ 6.3 ทศนียภาพก่อน-หลัง การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษคลองรัฐ	155
รูปที่ 6.4 ทศนียภาพโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ก่อน-หลัง การพัฒนาซอยปรีดีพนมยงค์ 2 และ 14	156
รูปที่ 6.5 ทศนียภาพเปรียบเทียบ ก่อน-หลัง การพัฒนาซอยอ่อนนุช 7 ทางเข้าวัดมหาบุศย์	156
รูปที่ 6.6 ผังการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	157
รูปที่ 6.7 ทศนียภาพจุดเปลี่ยนถ่ายพื้นที่จอดรถและส่วนบริการของชุมชนใต้ทางพิเศษคลองรัฐ สำหรับชุมชน ตลาดพระโขนง ตลาดอ่อนนุช และสนามกีฬาในพื้นที่พัฒนาใหม่	157
รูปที่ 6.8 ผังการพัฒนาความหนาแน่น	158
รูปที่ 6.9 พื้นที่โล่งใจกลางชุมชนที่มีความหนาแน่นต่างๆกัน	158

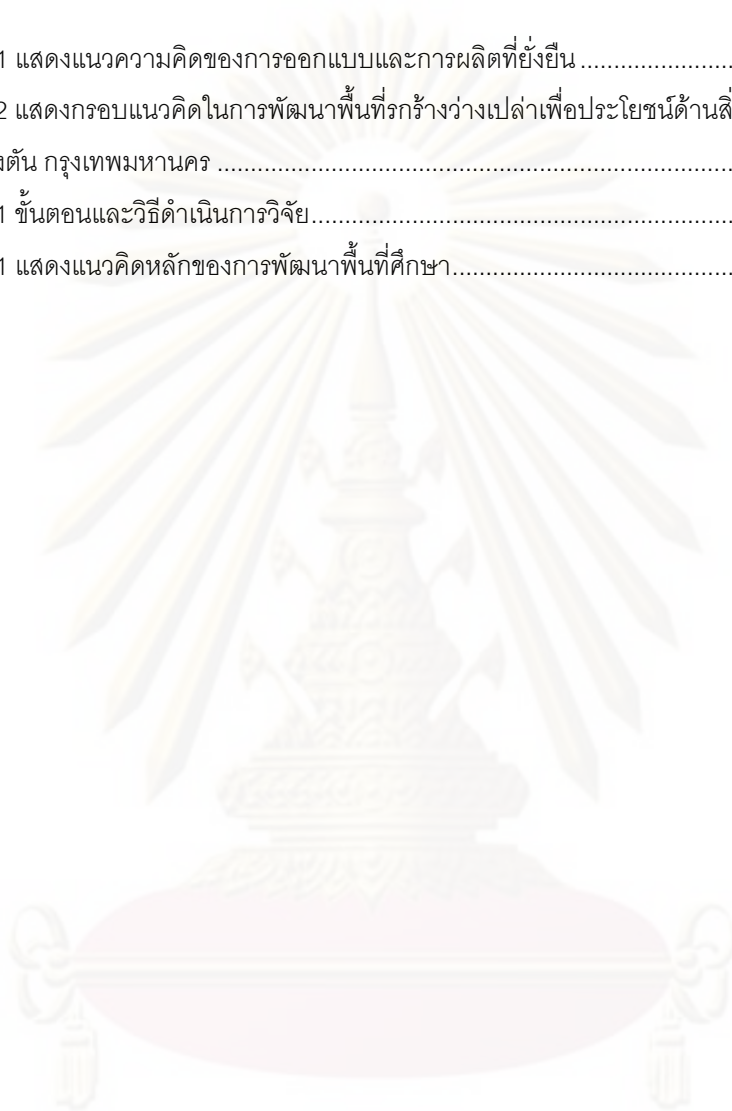
สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 6.10 ผังการพัฒนาประเภทการใช้ที่ดิน (ความผสมผสาน)	159
รูปที่ 6.11 ทศนิยมภาพการพัฒนาประเภทการใช้ที่ดิน (ความผสมผสาน)	159
รูปที่ 6.12 ผังการพัฒนาพื้นที่สาธารณูปโภค	160
รูปที่ 6.13 ทศนิยมภาพศูนย์ชุมชนสำหรับชุมชนโดยรอบ	160
รูปที่ 6.15 ผังการพัฒนาพื้นที่เรียนรู้ภูมิปัญญา ศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมชุมชน	161
รูปที่ 6.16 ทศนิยมภาพเปรียบเทียบ ก่อน - หลัง การพัฒนา วัดใต้	162
รูปที่ 6.17 ผังการเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างพื้นที่กับชุมชนโดยรอบ	162
รูปที่ 6.18 ทศนิยมภาพลานกิจกรรมเอนกประสงค์ระหว่างชุมชนตลาดอ่อนนุช กับชุมชนวัดใต้ ริมคลองพระโขนง	163
รูปที่ 6.19 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ	163
รูปที่ 6.20 ทศนิยมภาพสวนสาธารณะระดับย่าน ริมคลองพระโขนง	164
รูปที่ 6.21 ทศนิยมภาพสวนนกกีฬาระดับย่าน	164
รูปที่ 6.22 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมกับเส้นทางสัญจร	164
รูปที่ 6.24 ทางสีเขียวริมคลองบางมะเขือสู่พื้นที่พัฒนาใหม่	165
รูปที่ 6.25 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ	165
รูปที่ 6.26 ทศนิยมภาพพื้นที่สีเขียวริมคลองพระโขนง	166
รูปที่ 6.27 ทศนิยมภาพพื้นที่ชุ่มน้ำริมคลองพระโขนง	166
รูปที่ 6.28 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน	167
รูปที่ 6.29 ทศนิยมภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน	167
รูปที่ 6.30 ทศนิยมภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน	168
รูปที่ 6.31 ผังการพัฒนาพื้นที่การออกแบบอย่างยั่งยืน	168
รูปที่ 6.32 ทศนิยมภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อบำบัดน้ำเสียและเป็นพื้นที่หนองน้ำ (แก้มลิง)	169
รูปที่ 6.33 ทศนิยมภาพที่จัดเรือชุมชน บึงพักน้ำจากการบำบัดน้ำเสีย	169

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 2.1 แสดงแนวความคิดของการออกแบบและการผลิตที่ยั่งยืน	24
แผนภูมิที่ 2.2 แสดงกรอบแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชนย่าน คลองตัน กรุงเทพมหานคร	55
แผนภูมิที่ 3.1 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย.....	56
แผนภูมิที่ 5.1 แสดงแนวคิดหลักของการพัฒนาพื้นที่ศึกษา.....	130



ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแนบที่

	หน้า
แผนที่ 4.1 แสดงผังชุมชน.....	73
แผนที่ 4.2 แสดงโครงข่ายเมือง.....	89
แผนที่ 4.3 แสดงโครงข่ายถนน.....	90
แผนที่ 4.4 แสดงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษา.....	99
แผนที่ 4.5 แสดงผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา.....	101
แผนที่ 4.6 แสดงรูปร่างและขนาดของบล็อก.....	102
แผนที่ 4.7 ลักษณะการปิดล้อมพื้นที่ของพื้นที่ศึกษา.....	103
แผนที่ 4.8 สภาพมวลอาคารและโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษา.....	105
แผนที่ 4.11 กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา.....	115
แผนที่ 4.12 แสดงประเภทการใช้ที่ดิน.....	117
แผนที่ 4.13 แสดงค่าความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย.....	121
แผนที่ 4.14 แสดงตำแหน่งสาธารณูปการ.....	123
แผนที่ 4.15 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในพื้นที่ศึกษา.....	128
แผนที่ 5.1 เปรียบเทียบแนวคิด ก่อน – หลัง การพัฒนา.....	131
แผนที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาโครงข่ายการสัญจร.....	133
แผนที่ 5.3 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเลื้อก.....	137
แผนที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อความหนาแน่นที่เหมาะสม.....	140
แผนที่ 5.5 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อความผสมผสาน.....	142
แผนที่ 5.6 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อสาธารณูปการ.....	143
แผนที่ 5.7 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อพื้นที่สีเขียว.....	145
แผนที่ 5.8 แสดงแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน พื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	146
แผนที่ 5.9 ข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน พื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	147
แผนที่ 6.1 ผังการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร.....	148
แผนที่ 6.2 ผังเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1-2.....	149

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาที่มหานครหลายเมือง เช่น กรุงเทพมหานคร กำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน คือ การใช้พื้นที่เมืองชั้นในอย่างไม่มีประสิทธิภาพ หลายพื้นที่ถูกละเลย ทิ้งร้าง เสื่อมโทรม ซึ่งนำไปสู่ปัญหาสิ่งแวดล้อมชุมชน การไม่ได้รับการพัฒนาให้เหมาะสมกับมูลค่าที่ดินและศักยภาพของทำเลที่ตั้ง ไม่สามารถรองรับความต้องการด้านที่อยู่อาศัยและการดำเนินธุรกิจ รวมถึงพื้นที่สีเขียว พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับชุมชน ในขณะที่ประชากรมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น นำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ชานเมืองแทน ซึ่งเป็นการทำลายพื้นที่เกษตรกรรม ธรรมชาติ และปัญหาถูกใช้พื้นที่ตามมาจากการเดินทางเข้าออกเมือง เช่นเดียวกับพื้นที่ที่เป็นขอบของเมืองชั้นในอย่างย่านคลองตัน ซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยและเขตเศรษฐกิจเมืองที่มีตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่ดีต่อเนื่องจากย่านทองหล่อและเอกมัย อยู่ระหว่างศูนย์ธุรกิจพาณิชยกรรมใจกลางเมือง ได้แก่ ย่านสุขุมวิท สีลม สาทร กับพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครและสนามบินสุวรรณภูมิ ใกล้จุดขึ้นลงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะรถไฟฟ้า BTS. สถานีพระโขนง สถานีอ่อนนุช และแอร์พอร์ตลิงค์ สถานีรามคำแหง แต่พบว่ามีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าทั้งขนาดเล็กและใหญ่ เป็นที่ดินที่ถมแล้วรอการพัฒนา พื้นที่เกษตรกรรมที่ยังใช้งานและถูกทิ้งร้าง และพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษคลองรัช รวมเป็นพื้นที่กว่า 820 ไร่ พื้นที่รกร้างว่างเปล่าดังกล่าวสร้างปัญหาให้ชุมชนโดยรอบคือเป็นที่สกปรกเสื่อมโทรมมีกลิ่นเหม็นและทัศนียภาพที่ด้อยของชุมชน และเป็นที่เปลี่ยวหรือที่ช่องสุ่มไม่ปลอดภัย ในขณะที่เดียวกันพื้นที่รกร้างว่างเปล่าหลายๆแปลงได้ทำหน้าที่เป็นพื้นที่สีเขียวที่มีประโยชน์ทางด้านสิ่งแวดล้อมและเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชน

จากแนวโน้มของการพัฒนาเมืองซึ่งสังเกตได้จากแผนการพัฒนาที่เป็นโครงการของภาครัฐ และโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หลายโครงการที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ที่ไม่ว่าจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐหรือเอกชน หลังจากการมีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ จึงเป็นโอกาสที่ควรจะทำการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์ ทั้งทางด้านสังคม เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม โดยที่ยังคงรักษาคุณค่าความเป็นพื้นที่สีเขียวให้แก่ชุมชนโดยรอบ เกิดเป็นเมืองที่น่าอยู่และยั่งยืน

1.2 คำถามงานวิจัย

การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าขนาดใหญ่ที่ซ่อนอยู่ในพื้นที่ชุมชนย่านคลองตันอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชนควรเป็นอย่างไร

1.3. สมมติฐานในงานวิจัย

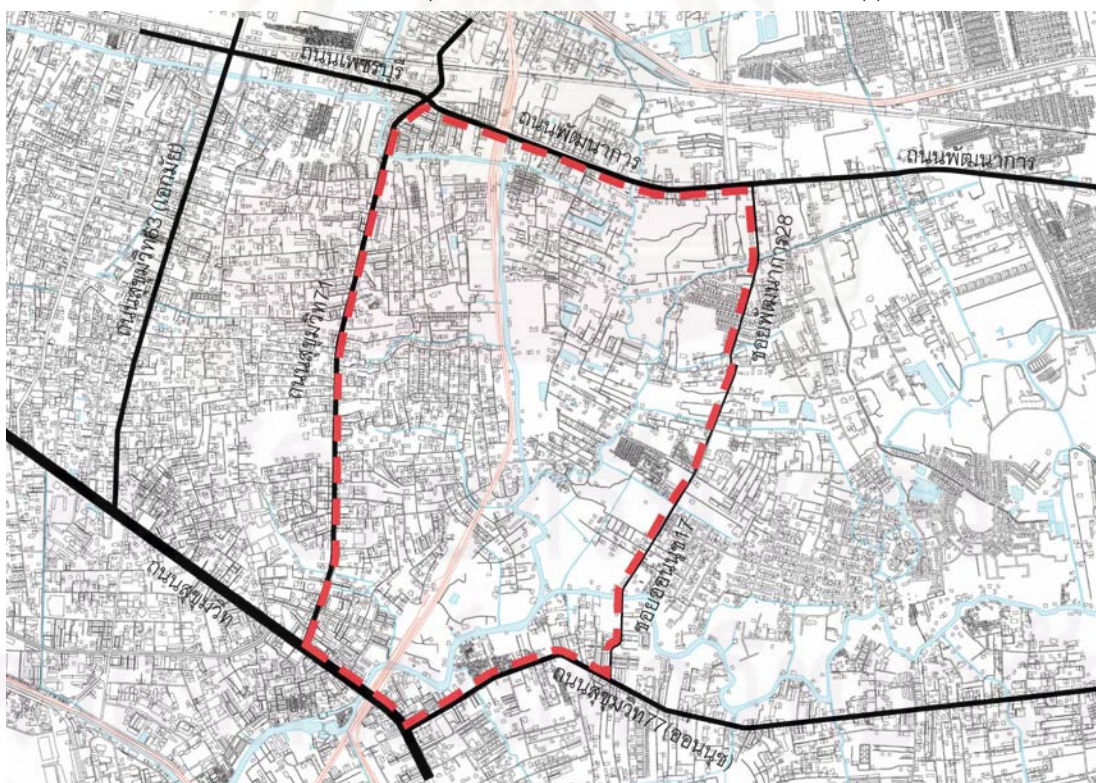
สามารถพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ได้แก่ เป็นพื้นที่สีเขียว เป็นโครงข่ายการสัญจรเพื่อสิ่งแวดล้อม สาธารณูปการ ที่พักผ่อนหย่อนใจ รวมถึงเป็นพื้นที่พักอาศัย ที่ทำงาน ที่มีความผสมผสาน เพื่อรองรับความต้องการและความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเหมาะสม

1.4. วัตถุประสงค์ในการศึกษา

- 1.4.1 ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในชุมชนเมือง ภายใต้แนวคิดสิ่งแวดล้อม
- 1.4.2 ศึกษาประวัติ ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ด้านกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ
- 1.4.3 ศึกษาลักษณะ สาเหตุการเกิด และผลกระทบของพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในพื้นที่ย่านคลองตัน
- 1.4.4 สรุปและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน

1.5 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ทิศเหนือ	ติดถนนพัฒนาการ	ทิศใต้	ติดถนนสุขุมวิท
ทิศตะวันออก	ติดถนนอ่อนนุช ซอย 17	ทิศตะวันตก	ติดถนนสุขุมวิท 71



— — — แสดงขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

รูปที่ 1.1 แสดงขอบเขตด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษา

1.6. วิธีการดำเนินการศึกษา

1.6.1 ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี กฎหมาย นโยบาย แผนพัฒนา มาตรการทางผังเมือง ตลอดจนกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในชุมชนเมือง จากการทบทวนวรรณกรรม เพื่อสร้างกรอบแนวความคิดหลักของงานวิจัย

1.6.2 ศึกษาข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา ทั้งวิวัฒนาการทางด้านกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ เพื่อสร้างกรอบเหตุผลของการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่

1.6.3 วิเคราะห์พื้นที่ศึกษาในรายละเอียดโดยพิจารณาหัวข้อดังนี้

- การวางแผนระบบโครงสร้างพื้นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม
- ความผสมผสานและความหลากหลายในชุมชน
- สาธารณูปการ
- พื้นที่สีเขียว
- การออกแบบอย่างยั่งยืน

1.6.4 กำหนดแนวความคิดและโปรแกรมการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในชุมชน

1.6.5 วางผังแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในชุมชน

1.6.6 นำเสนอแผนและขั้นตอนเบื้องต้นสู่การนำไปปฏิบัติและข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อไป

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ภาครัฐ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และสำนักงานเขตวัฒนา สามารถนำข้อมูลจากการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ย่านคลองตัน เพื่อให้เป็นชุมชนที่มีความน่าอยู่และยั่งยืน รวมทั้งใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ชุมชนอื่นๆ

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาถึงการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ต้องศึกษาถึงแนวความคิด องค์ความรู้ รวมถึงกรณีศึกษา แผนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง นำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดกรอบแนวคิด โดยรายละเอียดของเนื้อหา มีดังนี้

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมชุมชน

หลังจากการตื่นตัวทางด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากกระแสทฤษฎีการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งหมายถึง กระบวนการพัฒนาแบบองค์รวม ที่มีความสมดุลทั้งสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ และความเสมอภาค หรือ 3 Es (Environment, Economic and Equity) (รูปที่ 2.1) ตั้งแต่ พ.ศ.2523 แนวคิดทฤษฎีทางด้านสิ่งแวดล้อมชุมชนซึ่งได้รับอิทธิพลจากทฤษฎีการพัฒนาอย่างยั่งยืนเกี่ยวกับชุมชนที่มีสิ่งแวดล้อมที่ดี น่าอยู่อาศัย ก็เกิดขึ้นตามมา ได้แก่ ชุมชนสุขภาพดี (Healthy Communities), ชุมชนที่ยั่งยืน (Sustainable Communities) และชุมชนระบบนิเวศ (Ecological Communities) ตามลำดับเวลา



รูปที่ 2.1 แสดง 3 Es (Environment, Economic and Equity)

2.1.1 ชุมชนสุขภาพดี (Healthy Communities)

พ.ศ. 2528 แนวคิดชุมชนสุขภาพดีถูกเสนอเป็นวาระนานาชาติ ในการประชุม Health Policy Conference โดยนักสังคมวิทยา Leonard Duhi (อ้างถึงใน APA, 2006) และได้รับการสนับสนุนจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization) หรือ WHO โดยมีเป้าหมายที่จะปรับปรุงสุขภาพและคุณภาพชีวิตของผู้อาศัยในเมืองและชุมชน โดยถือว่าวิถีชีวิตของคนๆหนึ่งกับการอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีมีผลต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตมากกว่าการดูแลสุขภาพอนามัยทางการแพทย์ (Barton, 2003: 8-9)

พ.ศ. 2531 องค์การอนามัยโลกได้บัญญัติถึงลักษณะ 11 ประการที่บ่งบอกถึงชุมชนเมืองสุขภาพดี ได้แก่

- การมีสภาพแวดล้อมที่สะอาดและปลอดภัย
- ระบบนิเวศมีความเสถียร และมีความยั่งยืนในระยะยาว

- มีความสมบูรณ์ในปัจจัยพื้นฐาน (อาหาร น้ำ ที่อยู่ มี่งานและรายได้ ปลอดภัย)
- ชุมชนมีความ รัก สามัคคี และมีความเป็นอยู่ที่ดี
- มีประชาธิปไตยในการตัดสินใจสำหรับเรื่องที่จะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ และสุขภาพที่ดีของส่วนรวม
- การสืบสานและการอนุรักษ์ประวัติศาสตร์ สังคม ศิลปะ วัฒนธรรม และธรรมชาติ
- ชุมชนสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสามัคคี ส่งเสริมเกื้อกูลกันและกัน
- มีการดูแลสุขภาพของคนในชุมชนอย่างถูกสุขลักษณะ
- คนในชุมชนมีสุขภาพแข็งแรง มีคนเจ็บป่วยน้อย
- มีความหลากหลายของทรัพยากรบุคคล ในการแลกเปลี่ยน ปฏิสัมพันธ์
- มีการพัฒนานวัตกรรมทางด้านเศรษฐกิจอย่างสร้างสรรค์

ติดต่อสื่อสาร

2.1.2 ชุมชนระบบนิเวศ (Ecological (Eco) Communities)

พศ. 2530 Richard Register (1987: 3) ได้ให้ความหมายของ Eco-City ว่าเป็นเมืองที่ให้ความสำคัญกับความสมบูรณ์ของระบบนิเวศ เหมือนกับเมืองหรือชุมชนเก่าในอดีต เช่นชุมชนเก่าในทวีปยุโรป หรือเผ่าอินเดียนแดงในทวีปอเมริกาซึ่งอยู่อย่างเคารพธรรมชาติและระบบธรรมชาติให้น้อยที่สุด ชุมชนเหล่านี้มีขนาดกระทัดรัด ใช้ทรัพยากรจากผืนดิน และพลังงานเพียงเล็กน้อย ใช้วัสดุจากธรรมชาติ จึงเป็นการอยู่อย่างสะอาดไม่ก่อมลพิษหรือขยะและมีการเปลี่ยนแปลงจากรุ่นต่อรุ่นน้อยมาก และพศ.2535 Herbert Girardet (1992:228) ได้ให้ความหมายของ Eco-City หรือ “นิเวศนคร” ว่าเป็นเมืองที่เน้นเทคโนโลยีการออกแบบที่ระวังต่อผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้ทรัพยากร พลังงาน อาหารและการปล่อยของเสียจากเมืองที่ต่ำกว่าในปัจจุบันเพื่อการอยู่อย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต



รูปที่ 2.2 การเปลี่ยนจากมุมมองที่ให้ความสำคัญทางด้านเศรษฐศาสตร์ เป็นแนวคิดที่มองเศรษฐศาสตร์เป็นเพียงส่วนหนึ่งของสังคม ที่ควรอยู่ภายใต้ระบบนิเวศ (ที่มา: Wheeler, 2004)

ตัวอย่างโครงการในปัจจุบัน ที่เรียกตัวเองว่าเป็น ชุมชนระบบนิเวศ ได้แก่ โครงการ Hammarby Sjostad กรุงสต็อกโฮล์ม, โครงการ Malmo ประเทศสวีเดน, โครงการ BedZed ประเทศอังกฤษ Dockland เมืองเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย และ โครงการ Dongtan ประเทศจีน



รูปที่ 2.3 โครงการ Dongtan ประเทศจีน

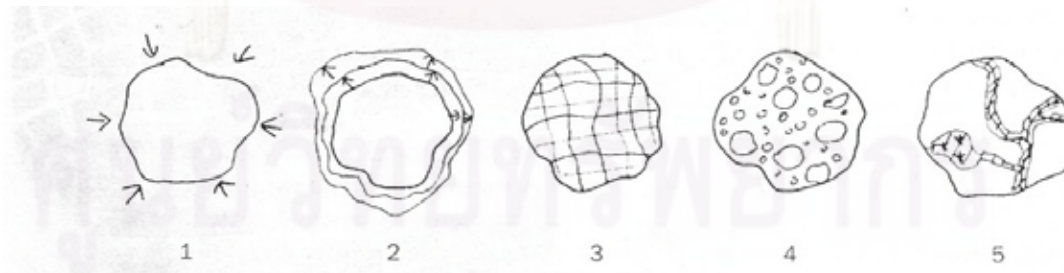
(ที่มา: www.arup.com)

2.1.3 ชุมชนที่ยั่งยืน (Sustainable Communities)

พศ.2541 Mark Roseland (อ้างถึงใน APA, 2006: 96) ได้ตั้งข้อสังเกตความเหมือนและความแตกต่างระหว่างแนวคิดเกี่ยวกับชุมชนเมืองที่สุขภาพดี และชุมชนเมืองที่ยั่งยืนไว้ว่า ทั้งสองแนวคิดมีความเหมือนกันในการทำความเข้าใจ ความสัมพันธ์ระหว่างคน ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้าง ส่วนความแตกต่างของทั้งสองแนวคิด ได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับชุมชนเมืองที่สุขภาพดีเน้นในเรื่องของสุขภาพของผู้อยู่อาศัยในเมืองหรือชุมชน ส่วนแนวคิดชุมชนเมืองที่ยั่งยืนเน้นในเรื่องความสมดุลย์ระหว่าง ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ

พศ.2546 Sustainable Communities Plan ของประเทศอังกฤษ ได้ให้คำจำกัดความว่า หมายถึงชุมชนที่ผู้คนอยากที่จะอยู่อาศัยและทำงาน โดยสามารถตอบสนองความต้องการอันหลากหลายของประชากรทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ซึ่งมีความละเอียดอ่อนต่อสิ่งแวดล้อม และนำไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดี มีความปลอดภัย รวมถึงมีการวางแผนที่ดี มีความเสมอภาคเท่าเทียมในโอกาสและการได้รับบริการสำหรับทุกคนที่อาศัยในชุมชน

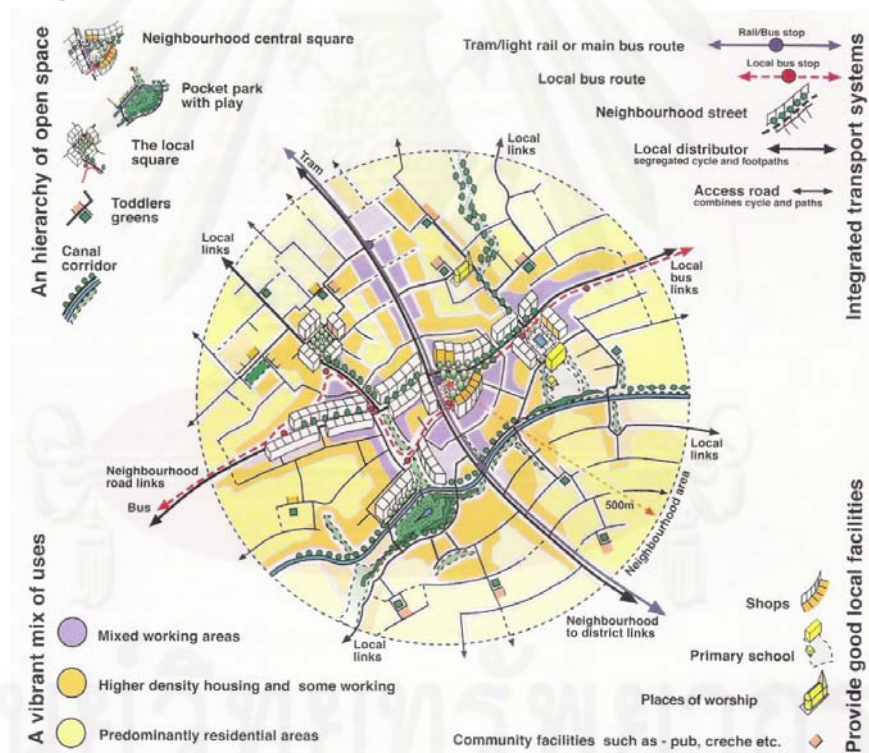
WHEELER (2004:163-164) ได้พูดถึงรูปทรงของเมืองยั่งยืน โดยปรับจากทฤษฎีรูปทรงเมืองที่ดี A Theory of Good City Form (1981) ของ Kevin Lynch ไว้ดังนี้



รูปที่ 2.4 รูปทรงของเมืองยั่งยืน 5 ประการ 1.มีความกะชับ (Compact), 2.เนื้อเมืองมีความต่อเนื่อง (Contiguous), 3.มีการเชื่อมต่อที่ดี (Connector) 4.มีความหลากหลาย (Diverse) 5.มีระบบนิเวศที่ยั่งยืน (Ecology)

(ที่มา: Wheeler, 2004)

แนวคิดสิ่งแวดล้อมชุมชนทั้ง 3 ได้ถูกนำไปประยุกต์ใช้กับการออกแบบชุมชนเมือง โดยกลุ่ม Urban Village กับแผน A Vision of Britain เพื่อเป็นแนวทางสำหรับชุมชนเมืองที่ยั่งยืนในประเทศอังกฤษ ในปี พ.ศ.2535 และในปีถัดมาแนวคิดนี้ได้แผ่ขยายไปยังประเทศอเมริกาโดยกลุ่ม New Urbanism ได้จัดทำแนวทางสำหรับชุมชนเมือง เรียกว่า Smart Growth เพื่อแก้ปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ที่เป็นการทำลายพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ธรรมชาติชานเมือง โดยมีลักษณะทางกายภาพที่คล้ายกัน คือเป็นชุมชนเมืองที่มีความกระชับ มีรูปทรงของเมืองที่ดี ซึ่งเกิดจากมีการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะหรือการสัญจรทางเลือกอื่นๆ มีความผสมผสานของที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ศูนย์ธุรกิจ พาณิชยกรรม สาธารณูปการและที่พักผ่อน เพื่อลดการเดินทาง ที่ได้รับการออกแบบบนแนวคิดเพื่อความยั่งยืน เพื่อที่จะสามารถรองรับคนในชุมชนที่มีความหนาแน่นที่เหมาะสม และมีความหลากหลาย โดยที่ยังสามารถรักษาไว้ซึ่งพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสมดุลระบบนิเวศ ของชุมชน เหมือนชุมชนในอดีตที่อยู่อย่างเคารพธรรมชาติ



รูปที่ 2.5 ชุมชนเมืองที่มีความกระชับ ผสมผสาน สามารถเข้าถึงสาธารณูปการได้ในระยะเดิน และมีระบบสัญจรทางเลือกรองรับ

(ที่มา : Neal, 2003: 9 copyright Andrew Wright Associate)

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนา

แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่มีคำจำกัดความสำหรับการพัฒนา – พื้นที่ พื้นที่ชุมชนเมืองที่เคยได้รับการพัฒนาแล้วได้แก่ Urban Redevelopment, Renewal, Regeneration และ Rehabilitation พินิต ภู

จินดา (2550: 64-65) ได้ตั้งข้อสังเกตว่า Urban Renewal เป็นคำที่ใช้เรียก Urban Redevelopment ในประเทศสหรัฐอเมริกา เน้นไปที่การแก้ไขปัญหาชุมชนแออัด ด้อยคุณภาพ และเต็มไปด้วยปัญหาสังคม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาพื้นที่ที่อยู่ในใจกลางเมือง (Downtown) โดยยังใช้ประโยชน์หรือกิจกรรมเดิม เพียงทำให้ใหม่ขึ้น (Renew) ส่วนการพัฒนาเมืองของทางทวีปยุโรปจะใช้คำว่า Urban Regeneration เป็นการเปลี่ยนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากของเดิมไม่เหมาะกับยุคสมัยแล้ว ส่วนมากจึงเป็นการรื้อถอนแล้วปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานใหม่เกือบทั้งหมด เช่นการเปลี่ยนย่านอุตสาหกรรมให้กลายเป็นที่พักอาศัยหรือย่านธุรกิจเป็นต้น ส่วน Urban หรือ Community Rehabilitation หมายถึงการฟื้นฟูชุมชนเมืองและองค์ประกอบของชุมชนให้กลับมามีสภาพที่น่าอยู่ขึ้น ซึ่งโดยมากเป็นกระบวนการสำหรับพื้นที่ชุมชนเก่าในพื้นที่เมืองชั้นในที่มีปัญหาด้านสาธารณสุข โภค การ สาธารณูปการ การสูญเสียเอกลักษณ์ของชุมชน (พงศพัล ว่องเลิศสกุล 2551 :12)

พื้นที่ศึกษาย่านคลองตันเป็นพื้นที่พัฒนาแล้วบริเวณขอบของเมือง (City Edge) ระหว่างพื้นที่เมืองชั้นใน (Inner City) และพื้นที่ชานเมือง (Suburban) และมีอายุของย่านประมาณ 60 ปี ไม่จัดเป็นพื้นที่หรือชุมชนเมืองเก่าที่มีเอกลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญ การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่มีประสิทธิภาพ มีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าทั้งขนาดเล็กและใหญ่ปะปนอยู่ในพื้นที่ชุมชนก่อให้เกิดเป็นพื้นที่เสื่อมโทรม จึงควรเป็นการพัฒนา - ฟื้นฟูประเภท Urban Redevelopment และ Infill Development โดยเป็นการพัฒนาที่อยู่ภายใต้แนวคิดของการพัฒนาเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.2.1 การฟื้นฟูชุมชนเมือง (Urban Redevelopment)

การฟื้นฟูชุมชนเมือง (Urban Redevelopment) หมายถึงการฟื้นฟูพื้นที่ที่อยู่ในสภาพเสื่อมโทรม ถดถอย เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ เช่นย่านการค้า ย่านธุรกิจที่เริ่มเก่า ทรุดโทรม ไม่มีลูกค้า ร้านรวงต่างๆ เริ่มปิดตัว หรือเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้งานหรือถูกทิ้งร้าง เช่น ที่ดิน, อาคาร, โรงงาน หรือโกดังร้าง รวมทั้งพื้นที่ที่ถูกทำลายไม่ว่าจะด้วยอุบัติเหตุหรือภัยธรรมชาติ ให้กลับมามีสภาพที่ดี สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพและมีสิ่งแวดล้อมที่ดี (APA, 2006: 25) โดยประกอบกับการศึกษา รายละเอียดต่างๆ ดังนี้

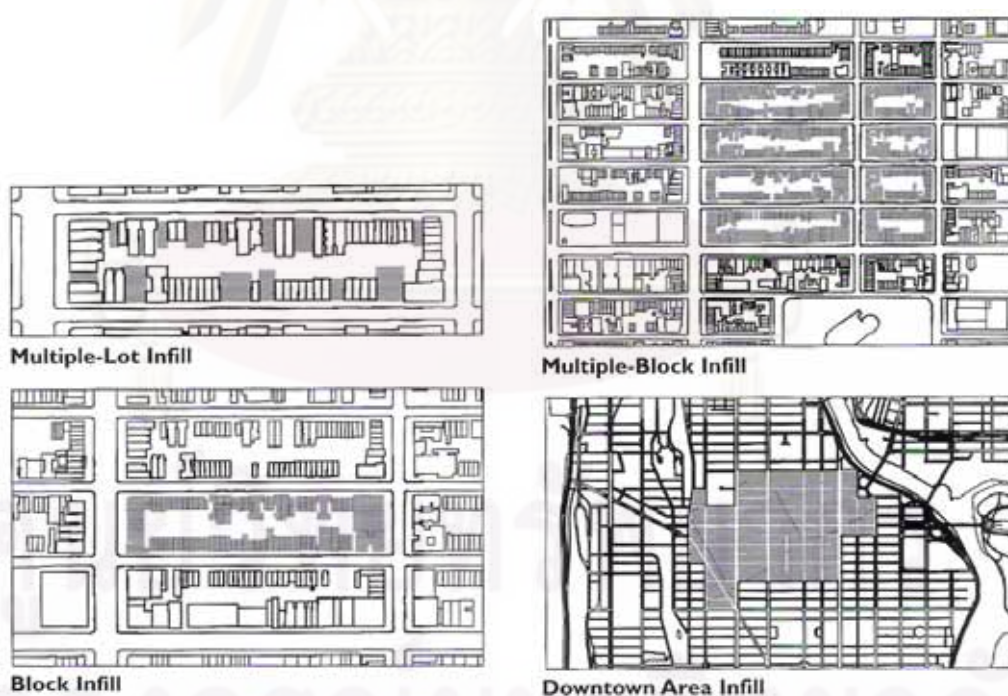
- การวิเคราะห์ลักษณะเศรษฐกิจ - สังคมของพื้นที่
- การวิเคราะห์ข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- การวิเคราะห์ศึกษาถึงประวัติศาสตร์ ความเป็นมา และการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่
- การมีส่วนร่วมของชุมชน ประชาพิจารณ์ สำรวจความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัย ผู้ประกอบธุรกิจการค้าในย่าน
- การประเมินสภาพของอาคาร โครงสร้างพื้นฐาน
- การประเมินด้านสภาพแวดล้อม
- การประเมินคุณค่าด้านประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรม และภูมิทัศน์
- การวิเคราะห์แผน นโยบาย และบทบาทในอนาคต
- การศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์

-การวิเคราะห์ทางการตลาดสำหรับการเป็นที่อยู่อาศัย ธุรกิจ พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และอื่นๆ

การพัฒนาพื้นที่เมืองเพื่อให้สามารถรองรับกับจำนวนและความหนาแน่นประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการลดการขยายตัวของเมืองทางแนวราบซึ่งเป็นการทำลายพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ธรรมชาติในเมืองหรือชนบททางอ้อม อีกทั้งเป็นการลดการเดินทางเข้า-ออกเมือง หากไม่สามารถจัดสร้างโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงระหว่างชานเมืองกับศูนย์กลางเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ผู้อยู่อาศัยในย่านชานเมืองจำเป็นต้องใช้รถยนต์เพื่อการเดินทางก่อปัญหาจราจร สิ้นเปลืองพลังงาน ทำลายสิ่งแวดล้อม และเสียงบประมาณในการจัดสร้างระบบสาธารณูปโภค (นพรัตน์ ตาปานานท์, 2550: 7-12)

2.2.2 การพัฒนาพื้นที่กรังว่างเปล่าในชุมชนเมือง (Infill Development)

การพัฒนาพื้นที่กรังว่างเปล่าในพื้นที่ชุมชนเมืองเป็นส่วนหนึ่งของการฟื้นฟูชุมชนเมือง โดยนำพื้นที่กรังว่างเปล่าที่อยู่ในชุมชนเมืองตั้งแต่พื้นที่ขนาดเล็ก เช่น ตอเต็มสวนหลังบ้าน ไปจนถึงพื้นที่ขนาดใหญ่มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนอย่างสอดคล้องกับบริบททั้งทางด้านกายภาพ สังคม เศรษฐศาสตร์ ข้อกำหนด กฎหมาย และบทบาทของพื้นที่ในอนาคต เพื่อสามารถรองรับความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพและเติมเต็มให้เป็นชุมชนที่น่าอยู่ ยั่งยืน (APA, 2006: 456)



รูปที่ 2.6 Infill Development ในพื้นที่ขนาดต่างๆ

(ที่มา : APA, 2006)

Peter Hall (อ้างถึงใน Wheeler, 2004) ได้เตือนถึงเมืองที่แน่นจนทะลักล้น (Town Cramming) เนื่องจาก Infill Development เป็นการลบพื้นที่กรังว่างเปล่า ซึ่งก็คือพื้นที่ว่างของเมือง (Urban

Void) จึงควรคำนึงถึงความหนาแน่นที่เหมาะสม ประกอบกับการวางแผนระบบพื้นที่ว่าง พื้นที่สีเขียว พื้นที่พักผ่อนนันทนาการ และการฟื้นฟูระบบนิเวศในพื้นที่เมือง รวมถึงการรักษาความเป็นย่านและเอกลักษณ์ของชุมชน (Sense of Place) ให้คงไว้ ไม่ให้หายไปกับการพัฒนาพื้นที่ชุมชน ที่มักจะมีรูปร่างและสร้างของใหม่ที่แปลกแยกไปจากบริบทเดิม จึงจะสามารถช่วยให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างเหมาะสม

2.3 ประเด็นสำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน

เนื่องจาก Infill Development เป็นการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่อยู่ท่ามกลางพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้วในชุมชนเมือง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาบริบทของพื้นที่โดยรอบ ได้แก่

2.3.1 การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่รกร้างว่างเปล่าส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากสาเหตุสำคัญ คือ การขาดการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาเป็นลำดับต้นๆ โดยแบ่งออกเป็น โครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพ และ บลิ๊อค

2.3.1.1 โครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพ

การวางแผนโครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพช่วยให้เกิดการสัญจรเข้าถึงพื้นที่ในระดับต่างๆ ของชุมชนเมืองได้สะดวก ซึ่งนำไปสู่การใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรที่ทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชน โดยมีหลักการพื้นฐาน ได้แก่

ลำดับศักดิ์ของถนน (Hierarchy of Streets and Roads) เพื่อจำแนกประเภทตามหน้าที่การใช้งานของถนนระดับต่าง FHWA (Federal Highway Administration) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้จำแนกลำดับศักดิ์ของถนนออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่

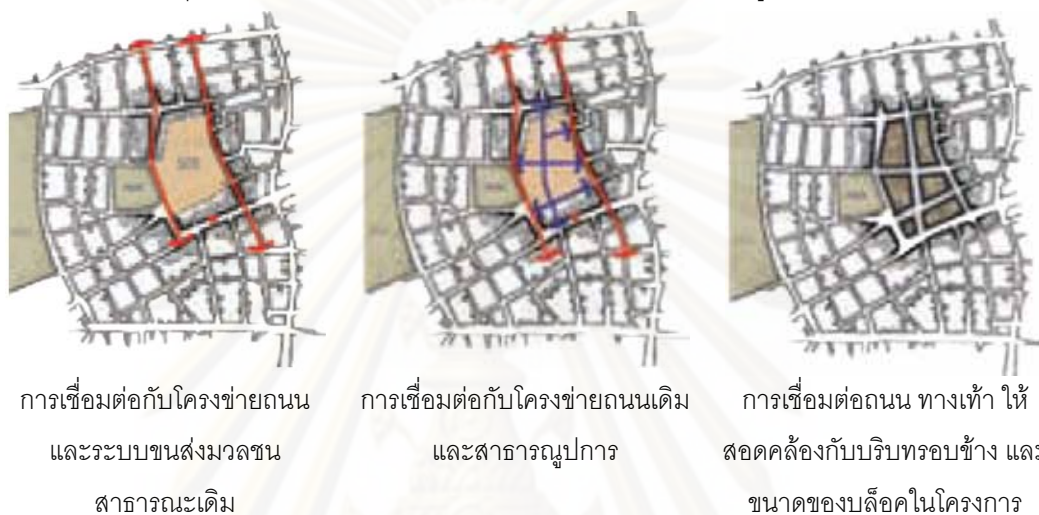
ถนนสายประธาน (Principal Arterials) เป็นถนนที่มีระยะทางพาดยาว เชื่อมต่อระหว่างเมือง ต้องสามารถรองรับปริมาณรถจำนวนมากและใช้ความเร็ว รวมถึงสามารถรองรับการขนส่งรถบรรทุก ควรจะมีระยะเชื่อมต่อระหว่างถนน ทุกๆระยะ 5 - 6.5 กิโลเมตร ในเขตพื้นที่เมือง มีขนาดช่องจราจรไม่ต่ำกว่า 3.60 เมตร/ช่อง

ถนนสายหลัก (Minor Arterials) เป็นถนนสำคัญของระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่เมือง เนื่องจากเป็นถนนสายหลักในการเชื่อมต่อพื้นที่เมือง ควรจะมีระยะเชื่อมต่อระหว่างถนน ทุกๆระยะ 1.6 กิโลเมตร มีขนาดช่องจราจร ไม่ต่ำกว่า 3.60 เมตร/ช่อง

ถนนสายรอง (Collector Streets) เป็นถนนสายรองมาจาก Minor Arterials ทำหน้าที่กระจาย-รวบรวม ปริมาณรถเข้าสู่ถนนสายย่อย (Local) ควรจะมีระยะเชื่อมต่อระหว่างถนน ทุกๆระยะ 800 เมตร มีขนาดช่องจราจร ไม่ต่ำกว่า 3.30 เมตร/ช่อง

ถนนสายย่อย หรือถนนซอย (Local Streets) เป็นถนนสายย่อย ที่ช่วยเชื่อมต่อและกระจายการเข้าถึงพื้นที่ย่อย ควรจะมีระยะเชื่อมต่อระหว่างถนน ทุกๆระยะ 90 - 150 เมตร ในพื้นที่ธุรกิจ และ ทุกๆระยะ 75 - 180 เมตร ในพื้นที่พักอาศัย มีขนาดช่องจราจร ไม่ต่ำกว่า 3.00 เมตร/ช่อง

การเชื่อมต่อ (Connectivity) หมายถึง การเชื่อมต่อจากจุดหมายหนึ่งไปสู่อีกจุดหมายหนึ่ง ซึ่งสามารถกำหนดได้ทั้งปริมาณ คุณภาพ และวิธีการเชื่อมต่อ เช่น เป็นการเชื่อมต่อที่ตรงไปตรงมา (Direct Connectivity) หรือเป็นการเชื่อมต่อแบบทางอ้อม (Indirect Connectivity) สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ทั่วถึง และเป็นการเชื่อมต่ออย่างตรงไปตรงมา สามารถเข้าใจทิศทางได้ง่าย ไม่หลงทาง (Legibility) มีบรรยากาศที่รื่นรมย์ สุนทรีย์ สร้างทางเลือก (Permeability) สามารถตอบสนองของผู้ใช้งานที่หลากหลาย (Diverse)



รูปที่ 2.7 แสดงการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนของ Infill Development (ที่มา : Compendium, 2007)

2.3.1.2 บล็อก (Block)

บล็อก หรือรูปร่างของพื้นที่ หมายถึง พื้นที่ที่ถูกล้อมรอบด้วยถนน หรือพื้นที่ว่างที่ก่อตัวขึ้นจากแพทเทิร์นของโครงข่ายถนน ขนาดของบล็อกที่เหมาะสมช่วยให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย รวมถึงเอื้อต่อการเชื่อมต่อของโครงข่ายการเดินทาง การใช้จักรยาน และรถยนต์ รูปร่างและขนาดที่เหมาะสมของบล็อกไม่มีสูตรสำเร็จตายตัว ขึ้นอยู่กับบริบทของตำแหน่งที่ตั้งและการใช้ประโยชน์ของที่ดิน บล็อกที่มีขนาดเล็กจะมีความสามารถและทางเลือกของระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อและการเข้าถึงที่ดีกว่าบล็อกที่มีขนาดใหญ่ สำหรับพื้นที่พาณิชยกรรมอาจมีขนาดของบล็อกที่เล็กประมาณ 50 - 70 เมตร หรือพื้นที่สำหรับอาคารขนาดใหญ่ อาจมีขนาดของบล็อกที่ใหญ่กว่า 110 เมตร

ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบขนาดของบล็อกโดยเฉลี่ยที่เหมาะสม

ประเทศ	ขนาดของบล็อกโดยเฉลี่ยที่เหมาะสม (เมตร)
อังกฤษ	80 – 100
อเมริกา	90 – 180
ออสเตรเลีย	กว้าง 70 – 120, ยาว 120 - 220

(ที่มา : Compendium, 2007: 38, 64, Western Australian, 1997: 11, APA, 2006: 231)

ตำแหน่งและขนาดของบล็อกทำให้เกิดระดับของความเป็นพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัว จึงควรออกแบบด้วยการคำนึงถึงประเภทของกิจกรรมให้สัมพันธ์กัน เช่น ส่วนพักอาศัยควรอยู่ในตำแหน่งที่ลึกกว่าและอยู่ในบล็อกที่มีขนาดใหญ่กว่าส่วนพาณิชยกรรม นอกจากนี้การออกแบบบล็อกยังสามารถทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ดีกับชุมชน เช่น บล็อกขนาด 100 x 200 เมตร เมื่อหันด้านสั้นติดถนนหลักจะเป็นการช่วยลดความเร็วของรถยนต์ เชื้อให้เหมาะแก่การเดินและการใช้จักรยานร่วมกับถนนในชุมชน



รูปที่ 2.8 การเปรียบเทียบขนาดของบล็อกของชุมชนเมืองต่างๆ

ที่มา : www.urbandesigncompendium.co.uk

2.3.2 โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหมายถึง การสัญจรเพื่อเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ โดยใช้พลังงานต่ำหรือพลังงานที่สะอาด ไม่สร้างมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นสาเหตุของความไม่ปลอดภัยในชุมชนทั้งจากอุบัติเหตุและมลภาวะ รวมถึงการวางแผนและออกแบบให้ชุมชนเกิดความกระชับ ผสมผสาน เป็นการช่วยลดระยะการคมนาคมที่เป็นกิจวัตร

2.3.2.1 การสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน

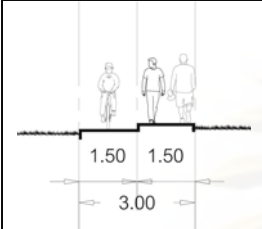

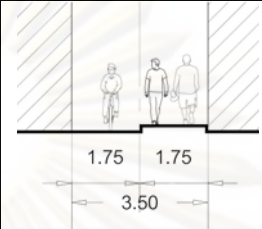

การใช้การเดินและการใช้จักรยานเป็นการคมนาคมทางเลือกที่ราคาถูกที่สุด ดีต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม การเคลื่อนที่ช้าๆ (Slow Traffic) ยังเป็นการเพิ่มการปฏิสัมพันธ์และส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีของคนในชุมชนอีกด้วย จึงควรวางแผนระบบการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานเพื่อสามารถเข้าถึงสาธารณูปการต่างๆ ในชุมชนได้ในระยะเดิน (ดู 2.4.5 สาธารณูปการ) เช่น สำหรับเด็กไปโรงเรียน การเดินจากบ้านไปทำงาน การเดินเล่นเพื่อออกกำลังกาย รถเข็นเด็ก การจูงสุนัข และการออกแบบเพื่ออำนวยความสะดวกให้คนพิการ รวมทั้งสามารถเดินเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน โดยพิจารณาถึง

ความปลอดภัย มีความปลอดภัยในการใช้การสัญจรทางเท้าและทางจักรยานจากอุบัติเหตุ มลพิษ มลภาวะ และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ความสะดวกสบาย สามารถเข้าถึงสาธารณูปการหรือระบบขนส่งมวลชนได้ในระยะเดิน-จักรยาน มีการเชื่อมต่อ มีทางเลือกหลากหลาย มีความชัดเจนของเส้นทางและความสะดวก เช่น ถนนมุ่งตรงไปสู่จุดหมาย ข้ามถนนง่าย ไม่รอนาน และมีระบบทางเท้า ผิวทางมีคุณภาพ ไม่มีสิ่งกีดขวาง

มีบรรยากาศและสภาพแวดล้อมที่ดี เป็นทางที่รื่นรมย์ สุนทรีย์ และบรรยากาศดี ระยะทางในการเดินเท้า 400 - 800 เมตร (APA, 2006, Compendium, 2007)

ระยะทางในการขี่จักรยานที่นิยมขี่กันมากที่สุดอยู่ที่ระยะทาง 3 - 8 กิโลเมตร (Forester, 1994 อ้างใน ปิยะเดช ลิ้มปัฐทริชต์, 2545) ในประเทศไทยอยู่ที่ 0.5 - 6.5 กิโลเมตร (หน่วยวิจัยจราจรและขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535 อ้างใน วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และคณะ, 2546)

			
การแบ่งทางเท้า- จักรยาน โดยทั้งสอง ข้างโล่ง	กรณีที่มีอาคารชิด ทางเดิน	กรณีที่มีอาคารชิดทั้ง สองด้าน	กรณีมีพื้นที่สำหรับ สาธารณูปโภคเป็นBuffer ระหว่างทางรถกับทาง จักรยาน

รูปที่ 2.9 ขนาดของทางเดินและทางจักรยาน

(ที่มา : Compendium, 2007)

สามารถใช้ทางจักรยานและทางรถยนต์ร่วมกันได้ บนถนนที่มีความเร็วของรถต่ำกว่า 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ถ้าสูงกว่านั้นควรแยกออกจากกัน ระยะการเดินทางด้วยจักรยานโดยเฉลี่ย เท่ากับ 3-5 กิโลเมตร และสูงสุดโดยเฉลี่ย เท่ากับ 8 กิโลเมตร (Compendium, 2007: 73, Barton, 2003: 121)

2.3.2.2 การสัญจรทางเลือก

การสัญจรทางเลือกหมายถึงเทคโนโลยีใหม่สำหรับการสัญจร ที่สามารถรองรับคนจำนวนมาก ที่เหมาะกับโครงสร้างเมืองหรือชุมชนนั้นๆ ใช้พลังงานต่ำและเป็นพลังงานที่สะอาด เช่น ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ, รถไฟฟ้า, รถราง, เรือ, BRT (Bus Rapid Transit), on-call vans หรือ Transportation Demand Management (TDM) ซึ่งหมายถึง เทคโนโลยีสำหรับช่วยเหลือผู้ขับขี่ให้สะดวกขึ้นเพื่อลดเวลาการใช้รถยนต์ เช่นระบบบอกทิศทางและความหนาแน่นของจราจร ระบบช่วยหาที่จอดรถ เป็นต้น รวมถึงการใช้นโยบายสนับสนุนการสัญจรทางเลือก เช่นการปรับโครงสร้างราคาของระบบคมนาคมทางเลือกให้มีราคาถูกลง ในขณะที่ขึ้นราคาภาษีต่างๆสำหรับการใช้รถยนต์ เช่นภาษีน้ำมัน การจดทะเบียน สิทธิการใช้ถนน ที่จอดรถยนต์ รวมถึงกลไกอื่นๆ เช่น Eco-Pass ซึ่งหมายถึงการที่บริษัทเป็นผู้ซื้อหรือช่วยออกค่าโดยสาร สำหรับพนักงานของบริษัทที่ใช้ระบบการสัญจรทางเลือก

2.3.3 ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม

เมื่อสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะรองรับความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มขึ้นได้ การวางแผนความหนาแน่นที่เหมาะสมช่วยให้เกิดการปฏิสัมพันธ์และความหลากหลายทางสังคม มีความคุ้มค่าสำหรับการให้บริการ การลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชน

สาธารณะรวมถึงเคหะการ ทั้งโดยภาครัฐและเอกชน ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรร่วมกัน ทำให้เกิดความประหยัดและลดมลภาวะ (Compendium, 2007:46) ในทางกลับกัน Mike Jenks (อ้างถึงใน กักร, 2545: 359) ได้ให้ข้อคิดว่า คุณภาพชีวิตของผู้คนในเมืองจะแย่ลงและประสบปัญหาวิกฤติหากขาดการความหนาแน่นของประชากรผิดพลาด

ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบความหนาแน่นที่เหมาะสมของชุมชนเมือง

	ความหนาแน่น (หน่วย / เฮกตาร์)	ความหนาแน่นสูงสุด (หน่วย / เฮกตาร์)	ประเภทอาคาร	ประชากร (คน / เฮกตาร์)
อังกฤษ	50 - 55	110 - 175	Mid-rise (5-12ชั้น)	115
	100 - 165	150 - 275	High Rise (12-50ชั้น)	240
อเมริกา	53.33	80	Mid-rise	
	86.66	มากกว่า 106.66	High Rise	

*1 เฮกตาร์ = 100 x 100 = 10,000 ตารางเมตร = 6.25 ไร่

ที่มา : Compendium,2007 , APA,2006

มาตรฐานต่างๆได้กำหนดปริมาณความหนาแน่นที่เหมาะสมไว้ใกล้เคียงกัน ดังนี้

-จำนวนหน่วยพักอาศัยในพื้นที่ 1 เฮกตาร์ (Dwelling Per Hectare (DPH)) เท่ากับ 50-55 หน่วย / เฮกตาร์

-จำนวนประชากรภายในพื้นที่ 1 เฮกตาร์ (People Per Hectare (PPH)) เท่ากับ 115 คน/เฮกตาร์

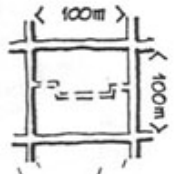
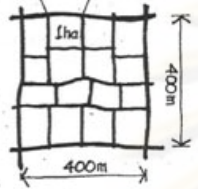
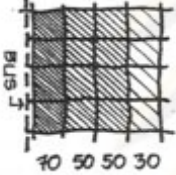
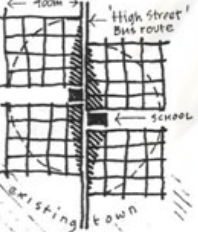
-ไม่ควรมี DPH เกิน 70 หน่วย/เฮกตาร์ เนื่องจากประชากรที่เพิ่มขึ้นย่อมหมายถึงความต้องการพื้นที่สำหรับโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่สีเขียวที่สูงขึ้นตามสัดส่วน

-พื้นที่เขตเมืองชั้นใน หรือภายในรัศมี 800 เมตรจากสถานีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ Transit Oriented Distance (TOD) สามารถเพิ่มความหนาแน่น DPH = 100 หน่วย/เฮกตาร์ หรือ PPH = 240 คน/เฮกตาร์ เช่นอาคารแฟลต อพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม ซึ่งเป็นจำนวนประชากรที่สามารถทำให้เกิดความคุ้มทุนของโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะโดยรถแถม โดยต้องได้รับการบริหารจัดการและการออกแบบที่ดี

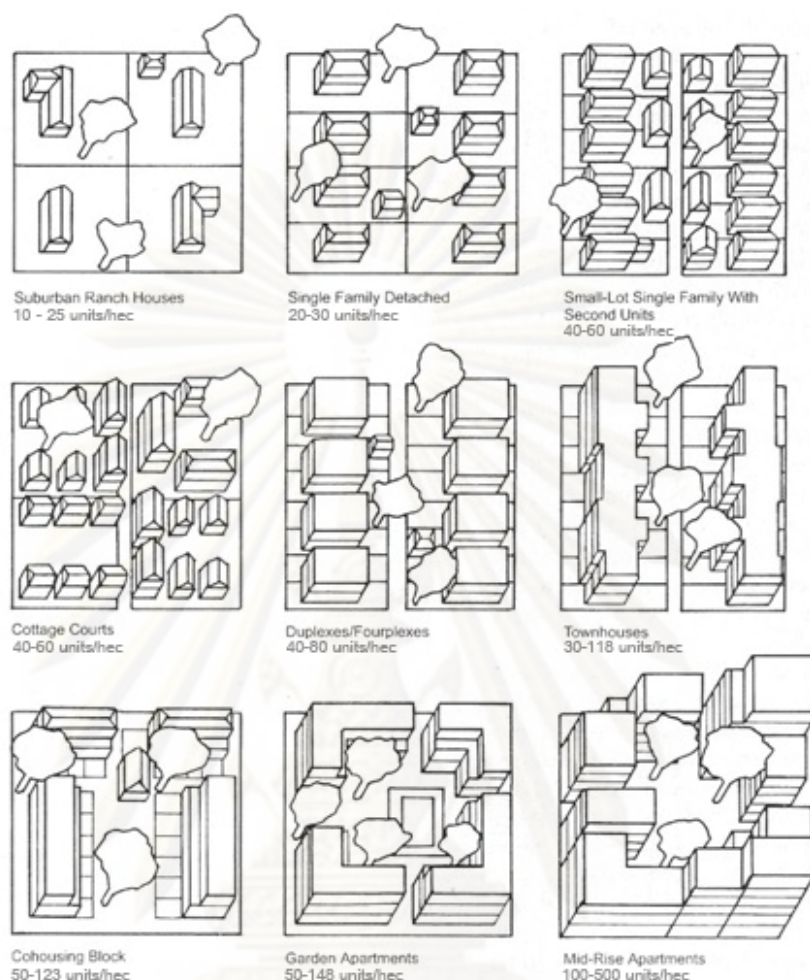
ความหนาแน่นที่เหมาะสม ที่กล่าวมานั้นเป็น Net Density ซึ่งหมายถึงความหนาแน่นที่คิดเฉพาะพื้นที่ของที่พักอาศัยและถนนสำหรับที่พักอาศัย ซึ่งคิดเป็น 75% ของพื้นที่ทั้งหมด

Gross Density หมายถึง ความหนาแน่นของพื้นที่ทั้งหมดที่คิดรวมพื้นที่พักอาศัย ถนน โครงสร้างพื้นฐาน สวนสาธารณะ (APA, 2006: 470, Barton, 2003: 201-202)

ตารางที่ 2.3 ความหนาแน่นที่เหมาะสมตามทำเลที่ตั้ง

	ความหมาย
	บล็อก ขนาด 1 เฮกตาร์ = 100x100 เมตร เฉลี่ย 50 หน่วย หรือประชากร 115 คน เฉลี่ย 2.3 คน ต่อครอบครัว
	กริด ขนาด 400x400 เมตร เฉลี่ย 800 หน่วย หรือประชากร 1,840 คน
	การเฉลี่ยความหนาแน่น พื้นที่ใกล้ถนนสามารถมีความหนาแน่นที่สูงกว่า โดยเฉลี่ยความหนาแน่นกับพื้นที่ที่ห่างจากถนน โดยยังมีความหนาแน่นเฉลี่ย DPH=50 หน่วย/เฮกตาร์
	หนึ่งหน่วยชุมชน 3,200 ครอบครัว หรือประชากร 7,360 คน สามารถเข้าถึงส่วนกลางในระยะ 400 เมตร ซึ่งเป็นปริมาณประชากรที่ทำให้เกิดความคุ้มค่าที่สามารถให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณะและสาธารณูปการ และไม่หนาแน่นจนเกินไป

(ที่มา : Barton, 2003)



รูปที่ 2.10 ความหนาแน่นของอาคารประเภทต่างๆ ต่อพื้นที่

(ที่มา : Wheeler, 2004)

2.3.4 ความผสมผสานและความหลากหลายในชุมชน

ชุมชนควรมีความผสมผสาน (Mixed Use) ของกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ ที่พักอาศัย ที่ทำงาน ที่ประกอบธุรกิจ พาณิชยกรรม ที่พักผ่อน ที่พบปะสังสรรค์ สาธารณูปการต่างๆ รวมถึงสถานที่ประกอบกิจกรรมทางศาสนา เพื่อลดการเดินทาง และเพื่อความสะดวกต่อเข้าถึงกิจกรรมต่างๆ ในชุมชน ซึ่งอาจปรากฏในประเภทของอาคารที่สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลาย เช่นการรวมที่พักอาศัยกับพื้นที่พาณิชยกรรม หรือสำนักงาน โรงพยาบาล เอื้อให้เกิดการใช้งานของพื้นที่ต่างๆ ในหลายช่วงเวลาทั้งในแนวตั้งและแนวราบ การสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมการใช้พื้นที่ที่ระดับถนน เช่นร้านค้า ร้านอาหาร ทำให้ถนนเกิดความมีชีวิตชีวา มีบรรยากาศการค้าขายที่คึกคัก เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน และเกิดความปลอดภัย ไม่เปลี่ยว เนื่องจากกิจกรรมริมถนนช่วยเป็นหูเป็นตา (Eyes on Street)

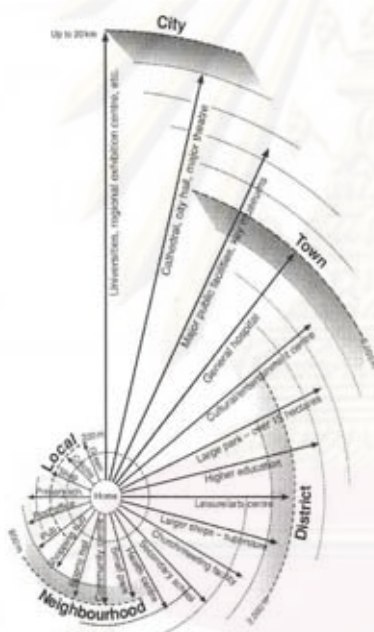
การจัดหาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ปัจจัยพื้นฐานต่อการดำรงชีวิตที่จำเป็นเพื่อให้ประชากรที่มีความหลากหลายของเพศ วัย เชื้อชาติ

ศาสนา และระดับฐานะ ที่อยู่อาศัยร่วมกันในชุมชนสามารถดำรงชีพได้อย่างสะดวกสบาย มีโอกาสเท่าเทียมและมีทางเลือก เกิดความกลมกลืน และเกื้อกูลพึ่งพาอาศัยกัน

2.3.5 สาธารณูปการ

เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของชุมชนที่มีความผสมผสาน การเข้าถึงสาธารณูปการในระยะเดิน ลดการใช้พลังงานและมลภาวะที่เกิดจากการเดินทาง ชุมชนควรได้รับการบริการและมีสาธารณูปการพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ทั้งจากของภาครัฐและเอกชน เช่น ตู้จดหมาย

โทรศัพท์สาธารณะ ที่เดินประมาณ 2-3 นาที (250 เมตร) และ 5 นาที (400 เมตร) สำหรับร้านค้า, ป้ายรถเมล์ หรือเดินประมาณ 10 นาที (800 เมตร) สำหรับ ตลาด หรือโรงเรียนอนุบาล โดยมีความทั่วถึง เท่าเทียม และสามารถเดินได้สะดวก



ระดับ	ระยะ (เมตร)	สาธารณูปการ
เมือง	5,000	โรงพยาบาล ศูนย์ธุรกิจ ศูนย์วัฒนธรรม สถานบันเทิง
ย่าน	2,000	ตลาด วัด ศูนย์กลางชุมชน โรงเรียนมัธยม
	800	สวนสาธารณะ สนามกีฬา อนามัย ระดับย่าน
ชุมชน	600	ศูนย์ชุมชน สนามกีฬา ระดับชุมชน
	400	โรงเรียนประถม ร้านค้า สนามเด็ก

รูปที่ 2.11 ระยะให้บริการของสาธารณูปการในระยะต่างๆ

(ที่มา : Randall, 2003)

ตารางที่ 2.4 เปรียบเทียบมาตรฐานระยะทางที่สามารถเดินได้

มาตรฐานระยะที่สามารถเดินได้ (walkability Catchments)	อังกฤษ	ออสเตรเลีย	อเมริกา
400 เมตร จากที่ต่างๆถึงป้ายรถเมล์ (1/4 ไมล์)	5 นาที	5 นาที	5.5 นาที
800 เมตร จากจุดศูนย์กลางเมืองหรือศูนย์การสัญจร	10 นาที	10 นาที	11 นาที
ระยะเดินที่สามารถรับได้	1 กิโลเมตร		

(ที่มา : Barton, 2003: 119-120, Western Australian, 1997: 17, APA, 2006: 478)

2.3.6 พื้นที่สีเขียว

พื้นที่สีเขียวในเขตชุมชนเมืองหมายถึง พื้นที่โล่งว่างในเขตเทศบาลที่มีพืชพรรณเป็นองค์ประกอบหลัก ได้รับการจัดการตามหลักวิชาวนวัฒนวิทยาและหลักการทางภูมิสถาปัตยกรรม (คณวณศาสตร์, 2547: 14) โดยแบ่งตามหน้าที่ ประโยชน์ใช้สอยหลัก 3 ประการ ได้แก่

2.3.6.1 พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หมายถึง พื้นที่สำหรับให้บริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ นันทนาการ เป็นที่พบปะสังสรรค์ ออกกำลังกายและเสริมสร้างทัศนียภาพแก่ชุมชน เช่น สวนสาธารณะ สวนหย่อม สนามกีฬากลางแจ้ง สนามเด็กเล่น ลานเมือง โดยคำนึงถึงความต้องการพื้นที่สวนสาธารณะที่แปรผันตามความหนาแน่นของประชากร รวมถึงขนาดและรัศมีให้บริการของสวนสาธารณะระดับต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.5 แสดงมาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากรในประเทศต่างๆ

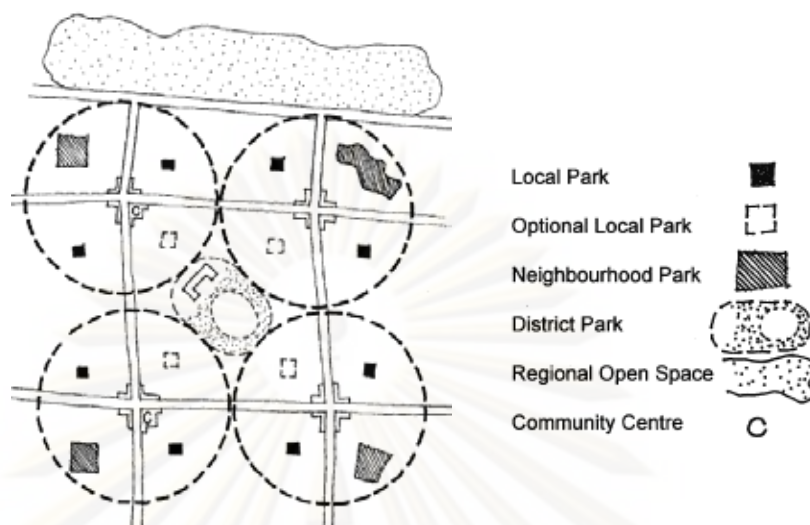
หน่วยงาน	เนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากร 1,000 คน (หน่วย : ไร่)	เนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากร 1 คน (หน่วย : ตารางเมตร)
มาตรฐานสากล	9.38	15
สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	10	16

(ที่มา : Park and Greenery Space Planning in a large City: Laboratory of Urban Landscape Design, Nobura Masuda Prefecture, College of Agriculture.: สร้อยสุข พงษ์พุด สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

ตารางที่ 2.6 แสดงขนาดและรัศมีบริการของสวนสาธารณะแต่ละระดับ

ประเภทของสวนสาธารณะ	ขนาด		รัศมีบริการ	
	ไทย	อังกฤษ	ไทย	อังกฤษ
สวนสาธารณะระดับภาค (Regional Park)	>1500 ไร่	2500 ไร่ (400ha)	>10 กิโลเมตร	3.2-8 กิโลเมตร
สวนสาธารณะระดับเมือง (City Park)	500-1500 ไร่	375 ไร่ (60ha)	5-10 กิโลเมตร	3.2 กิโลเมตร
สวนสาธารณะระดับย่าน (District Park)	100-500 ไร่	125 ไร่ (20ha)	2-5 กิโลเมตร	3.2 กิโลเมตร
สวนสาธารณะระดับชุมชน (Community Park)	40-100 ไร่	-	1-2 กิโลเมตร	-
สวนสาธารณะละแวกบ้าน (Neighbourhood Park)	10-25 ไร่	12.50 ไร่ (2ha)	0.50 กิโลเมตร	0.40 กิโลเมตร

(ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, Compendium, 2007)



รูปที่ 2.12 ตำแหน่งของสวนสาธารณะระดับต่างๆ

(ที่มา : Randall, 2003)

2.3.6.2 พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม

พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม หมายถึง พื้นที่ทั้งที่เป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐ, เอกชน รวมถึงศาสนสถาน ที่มีจุดประสงค์เพื่อรักษา ป้องกันและฟื้นฟูระบบนิเวศ (Preserve Protect and Restore Ecosystem) ซึ่งหมายถึงสภาพแวดล้อมทั้งทางธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ที่มีบทบาทหรือมีกิจกรรมในการดำรงชีวิตร่วมกันในแหล่งที่อยู่ (Habitats) ในพื้นที่ชุมชนเมืองได้แก่ พื้นดิน แม่น้ำลำคลอง อาคาร อากาศ มนุษย์ สัตว์ พืช จุลชีวะ ให้สามารถอยู่ร่วมกันอย่างมีความสมดุลย์และสามารถเติบโตได้อย่างสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity) กระบวนการทางธรรมชาติสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่นเมื่อไอน้ำในอากาศเกิดการควบแน่นกลายเป็นฝน หิมะหรือลูกเห็บ ตกลงมาที่ผิวโลก การหน่วงเหนี่ยวการไหลบ่าของน้ำ (Surface Runoff) ด้วยพืชพรรณคลุมดินเพิ่มความสามารถในการการซึมซับน้ำ (Recharge) ตามธรรมชาติ ช่วยรักษาสมดุลย์ของทรัพยากรน้ำใต้ผิวดินและในแม่น้ำลำคลอง การคายน้ำจากต้นไม้ พืชพรรณหรือการระเหย (Evapotranspiration) จากผิวดิน ผิวน้ำกลับเป็นไอน้ำสู่อากาศ ช่วยรักษาความชุ่มชื้นในอากาศ มีผลต่อการลดฝุ่นละอองและลดอุณหภูมิ เป็นวัฏจักร การออกแบบจึงควรคำนึงถึงการลดหรือหลีกเลี่ยงผิวพื้นที่น้ำซึมผ่านไม่ได้เช่นลานคอนกรีต ถนน ในทางตรงกันข้าม ควรพยายามเพิ่มแหล่งเก็บกักน้ำผิวดินและเพิ่มพืชพันธุ์

พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ แบ่งออกเป็น

พื้นที่สีเขียวภายนอกอาคาร พื้นที่สีเขียวในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนด หรือข้อบังคับกฎหมายอาคารสำหรับพื้นที่สีเขียวภายนอกอาคาร แตกต่างกับกฎหมายพื้นที่ว่างภายนอกอาคาร OSR (Open Space Ratio) ซึ่งหมายถึงอัตราส่วนของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมต่อพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกัน และกฎหมายระยะถอยร่น ตามพระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พศ.2549 ซึ่งหมายถึงการเว้นระยะจากขอบที่ดินถึงผนังอาคารด้านนั้นๆ เพื่อให้เกิดที่ว่างตามกฎหมาย เพื่อประโยชน์ทางการรักษาพื้นที่โล่งเพื่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยจากอัคคีภัย ตรงที่พื้นที่สี

เขียวภายนอกอาคารต้องไม่เป็นพื้นลาดแข็ง โดยให้น้ำสามารถซึมผ่านดินได้ และพืชพรรณสามารถเติบโตเจริญงอกงามในพื้นที่เหล่านี้ได้ จึงถือเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ

พื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมริมเส้นทางสัญจร เป็นพื้นที่สีเขียวที่อยู่ในแนวเส้นทางสัญจรสาธารณะซึ่งมีบทบาททั้งการเสริมสร้างคุณค่าด้านสิ่งแวดล้อม ช่วยกรองมลพิษ เขม่าควัน ฝุ่นละออง และเสริมสร้างภูมิทัศน์ให้สวยงาม ร่มรื่น ได้แก่ พื้นที่ตามแนวถนน เกาะกลางถนน ริมทางเดิน ริมทางรถไฟ

พื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมริมแหล่งน้ำ หมายถึง พื้นที่สีเขียวที่มีหน้าที่ปกป้อง รักษาและฟื้นฟูแหล่งน้ำ ได้แก่ ลำธาร คูคลอง หนองบึง พื้นที่ชุ่มน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรสำคัญที่เป็นที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของระบบนิเวศ และสามารถเป็นพื้นที่สำหรับชะลอน้ำ ที่พักน้ำ เพื่อป้องกันน้ำท่วม (แก้มลิง) ดังตัวอย่างของพื้นที่สีเขียวสาธารณะที่เป็นแนวยาวตลอดริมน้ำสามารถกรองมลพิษจากชุมชนก่อนลงสู่แหล่งน้ำเพื่อคุณภาพอากาศและบรรยากาศริมน้ำที่ดี

การฟื้นฟูแหล่งน้ำที่มีความยั่งยืนและมีประสิทธิภาพสูงสุดคือการที่แหล่งน้ำนั้นได้บำบัดหรือฟื้นฟูตัวเอง (Stream Self - Restoration) ด้วยวิถีทางธรรมชาติที่มีการพัดพา การตกตะกอน การทับถม และการกัดกร่อน (APA, 2004: 121-122) แต่ด้วยเงื่อนไขของบริบทที่เป็นเมือง การฟื้นฟูแหล่งน้ำตามธรรมชาติในเมืองจึงควรมีตัวช่วย ดังต่อไปนี้

1. การกำหนดโซนนิ่งของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออนุรักษ์พื้นที่ทางธรรมชาติริมแหล่งน้ำ การมีระยะเว้นว่าง (Buffer Zone) ที่ไม่ต่ำกว่า 30 เมตร สามารถช่วยกรองมลพิษและทำความสะอาดน้ำฝน (Storm Water) ก่อนลงแหล่งน้ำได้ และระยะเว้นว่างที่ไม่ต่ำกว่า 90 เมตร สามารถรักษาความเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ (Habitat Wildlife) ได้ ทั้งนี้ต้องพิจารณาประกอบกับสภาพของพื้นที่ ความชันของพื้นที่ ริมริมน้ำ ความหนาแน่นของชุมชนเมือง สภาพของพื้นที่และความอุดมสมบูรณ์ของระบบนิเวศในขณะนั้น
2. อนุรักษ์พื้นที่ทางธรรมชาติริมแหล่งน้ำ ที่ยังหลงเหลือ และพยายามเชื่อมต่อกับพื้นที่เหล่านี้ให้เป็นผืนใหญ่ ยาวและต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดพื้นที่ของระบบนิเวศ (Patch) ขนาดใหญ่ ซึ่งก่อให้เกิดความหลากหลายทางพันธุกรรมได้มากกว่า
3. หลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่เป็นการรบกวนหรือให้มัน้อยสุดเท่าที่จำเป็น เช่น การทำสะพานข้าม การทำประตูน้ำ เขื่อนริมตลิ่งกันการกัดเซาะ ถ้าจำเป็นต้องมีการสร้างก็ควรเป็นการออกแบบที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศ
4. การปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ริมแหล่งน้ำ กลับไปมีลักษณะทางธรรมชาติแบบดั้งเดิม เช่น การรื้อประตูน้ำหรือทิวเขื่อนริมตลิ่ง รวมถึงการจำลองสภาพทางนิเวศในพื้นที่ที่ถูกควบคุมระดับน้ำเช่นการเปิดประตูน้ำปล่อยน้ำท่วมเป็นครั้งคราวโดยมีการเตรียมการไม่ให้เป็นภัย หรือการเติมตะกอนเพื่อทดแทนตะกอนทางธรรมชาติ
5. การตรวจสอบประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมการปนเปื้อน ของสารพิษ สารเคมีมลภาวะอย่างสม่ำเสมอ
6. การฟื้นฟูหรือการสร้างพื้นที่ชุ่มน้ำขึ้นใหม่เพื่อทดแทนพื้นที่ชุ่มน้ำที่หายไป โดยคำนึงความสมดุลของน้ำผิวดินและปริมาณน้ำใต้ดิน

7. การใช้พืชพันธุ์ท้องถิ่นที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ดูแลรักษาง่าย และเหมาะกับลักษณะทางนิเวศท้องถิ่น เชื้อต่อความหลากหลายทางชีวภาพ พืชพันธุ์ท้องถิ่นย่อมเหมาะสำหรับเป็นอาหารและเป็นที่อยู่อาศัยที่คุ้นเคยเหมาะสมสำหรับสัตว์ท้องถิ่น (Low, 2005: 90)



รูปที่ 2.13 พื้นที่ริมน้ำที่เป็นลักษณะทางธรรมชาติ

2.3.6.3 พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน

พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน หมายถึง พื้นที่เกษตรกรรม สวนผักผลไม้ สวนป่าและพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์ที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับชุมชน เป็นผลผลิตธรรมชาติ (Organic) ที่สะอาดปลอดภัยต่อผู้บริโภค ตามแนวคิดของ Slow Food และสนับสนุนแนวคิดชุมชนสุขภาพดี การผลิตอาหารได้เองในชุมชน แม้ว่าอาจจะไม่เพียงพอสำหรับการบริโภค แต่ก็เป็นการผลิตปริมาณอาหารที่ต้องขนส่งมาจากต่างจังหวัด ทั้งใกล้และไกล ที่ต้องเสียพลังงานและก่อให้เกิดมลพิษจากการขนส่ง ในปัจจุบันเมืองใหญ่หลายเมืองเริ่มกลับมามองพื้นที่สำหรับเกษตรกรรมในเมือง (Urban Agriculture) การเปลี่ยนพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นแปลงเกษตรหรือใช้พื้นที่ดาดฟ้าและสวนเกษตรแนวตั้ง รวมถึงการเลือกใช้ไม้ผลเพื่อเป็นพืชพันธุ์ริมเส้นทางสัญจรและในสวนสาธารณะ เพื่อลดการขนส่งและเพื่อรองรับประชากรที่เพิ่มขึ้น



รูปที่ 2.14 เกษตรกรรมในชุมชนเมือง

(ที่มา : comberidge, 2007)



รูปที่ 2.15 แนวคิดเกษตรกรรมแนวตั้งเพื่อผลิตอาหารแก่ชุมชนเมือง โครงการ Pig City (2001) ฟาร์มเลี้ยงหมูแนวตั้งในประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยสถาปนิก MVRDV และโครงการ Vertical Farm (2007)

โดยสถาปนิก Waimond Ip

(ที่มา : www.mvrdv.nl)

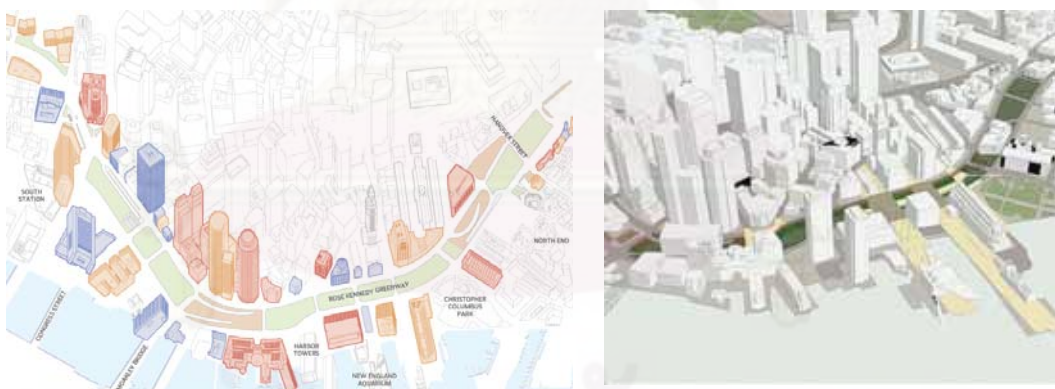
นอกจากจะสามารถแบ่งระบบพื้นที่สีเขียวออกได้เป็นประเภทแล้ว ยังสามารถแบ่งตามลักษณะของพื้นที่สีเขียวได้อีกด้วย เช่น

Greenways อาจเรียกว่าทางสีเขียวหรืออุทยานวิถี (สรี้อยสุข) ซึ่งหมายถึง ลักษณะของพื้นที่สีเขียวที่เชื่อมต่อเป็นแนวยาวไปตลอดทั้งเมือง โดยเป็นการเชื่อมต่อของพื้นที่สีเขียวประเภทต่างๆ เช่น สวนสาธารณะที่เชื่อมต่ออีกกับสวนสาธารณะด้วยพื้นที่สีเขียวริมทางสัญจรหรือพื้นที่สีเขียวยาวนานตลอดริมน้ำ แทนการกระจุกตัวเป็นจุดๆ

Blueways หมายถึง พื้นที่น้ำ ทางน้ำ ได้แก่ แม่น้ำ คูคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่าว และ เส้นทางเลียบลำน้ำ พื้นที่ริมน้ำ



รูปที่ 2.16 Park Connector การเชื่อม Greenways และ Blueways ของประเทศสิงคโปร์ เปลี่ยนแนวคิดจากสวนสาธารณะในเมือง เป็นเมืองในสวนสาธารณะ
(ที่มา : www.nparks.gov.sg)

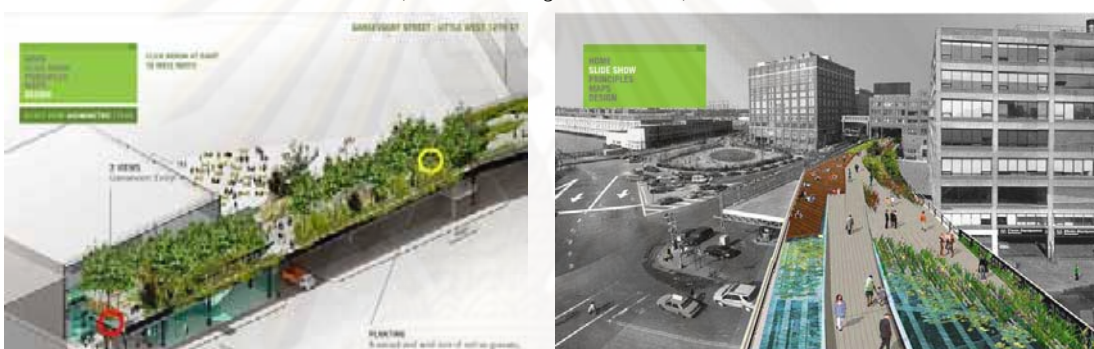


รูปที่ 2.17 โครงการ The Big Dig (1970-2006) โครงการรื้อทางพิเศษยกระดับเปลี่ยนเป็นสวนสาธารณะถนนอุโมงค์ลอดใต้ดิน ระยะทาง 5.6 กิโลเมตร เมืองบอสตัน มลรัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา
(ที่มา : www.massdot.state.ma.us)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 2.18 โครงการ Cheonggyecheon (2003-2005) โครงการรื้อทางพิเศษยกระดับเพื่อฟื้นฟูคลองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ระยะทาง 5.84 กิโลเมตร กรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้
(ที่มา : www.english.sisul.or.kr)



รูปที่ 2.19 โครงการ The High Line (2004-2008) การนำโครงสร้างรางรถไฟยกระดับ ที่เลิกใช้งานแล้ว มาปรับเป็นสวนสาธารณะลอยฟ้า ระยะทาง 2.33 กิโลเมตร นครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา
(ที่มา : www.thehighline.org)

พื้นที่สีเขียวในลักษณะต่างๆตามที่ได้กล่าวมา นอกจากเป็นพื้นที่สำหรับพักผ่อนหย่อนใจ สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและเป็นการอนุรักษ์ พื้นพระบบนิเวศ รวมถึงเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อเศรษฐกิจชุมชนแล้ว ยังเป็นสถานที่ที่ให้ความรู้ทางธรรมชาตินอกห้องเรียนที่สามารถพบเห็นได้ในชุมชนเมือง โดยที่ไม่ต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นการปลูกจิตสำนึกให้เยาวชนเข้าใจความสำคัญของธรรมชาติเพื่อดูแลรักษาต่อไปอย่างยั่งยืน

2.3.7 การออกแบบที่ยั่งยืน

การออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือการออกแบบที่ยั่งยืน (Sustainable Design) ครอบคลุมการออกแบบทุกประเภท ตั้งแต่การวางแผนและการออกแบบเมือง การออกแบบสถาปัตยกรรม หรือที่เรียกว่าสถาปัตยกรรมสีเขียว (Green Architecture) รวมถึงการออกแบบอุตสาหกรรม เฟอร์นิเจอร์ วัสดุต่างๆ โดยมีเป้าหมายให้สิ่งที่ได้รับการออกแบบนั้น ไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือเกิดน้อยที่สุด ใช้วัสดุหรือผลิตภัณฑ์ทดแทนธรรมชาติโดยที่วัสดุหรือผลิตภัณฑ์นั้นต้องมาจากกระบวนการผลิตที่

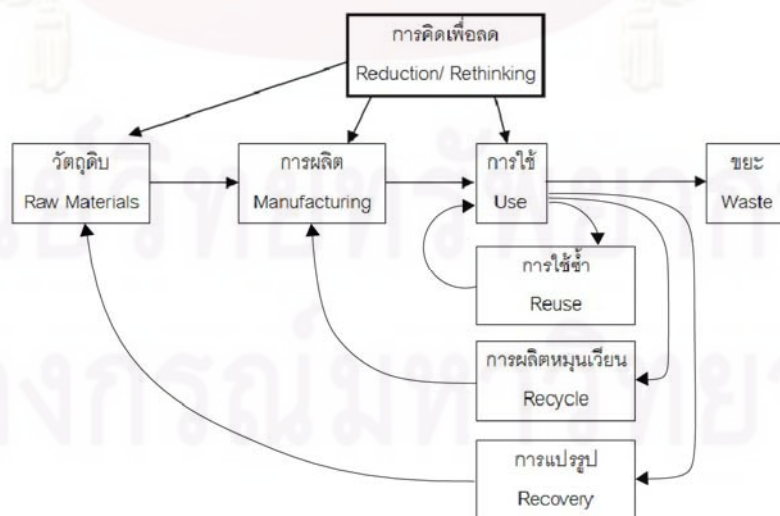
เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงาน ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ นับตั้งแต่ขั้นตอนการผลิต ขั้นตอนก่อสร้าง ไปจนถึงขั้นตอนการใช้งานและหลังการใช้งาน โดยมีองค์กรที่ดูแลและทำการประเมินผล เช่นองค์กร Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) ในประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา มีเป้าหมายลดการบริโภคพลังงานของอาคาร 39% ลดการใช้น้ำ 12% ลดการใช้ไฟฟ้า 68% และลดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ 38% จากปัจจุบัน (อ้างถึงใน wikipedia.org: Green Building) หรือองค์กรอื่นๆเช่น BREEM ของประเทศอังกฤษ และ Green Star ของประเทศออสเตรเลีย ตามเป็นไปตามหลักการ 3Rs ได้แก่

Reduce หรือการลด ได้แก่ การลดการใช้พลังงาน ลดการใช้วัตถุดิบ ลดขั้นตอนและลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะทรัพยากรธรรมชาติที่ใช้แล้วหมดไป เช่น น้ำมัน แร่ธาตุ ซึ่งขั้นตอนการลดนี้อาจเป็นขั้นตอนที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด เนื่องจากเป็นขั้นตอนที่สามารถทำได้ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการผลิตไปจนถึงขั้นตอนการใช้งาน

Reuse หรือการนำมาใช้ซ้ำ โดยอาศัยการทำความสะอาดแล้วนำมาใช้ซ้ำ เช่น ขวดแก้ว ขวดพลาสติก รวมถึงการนำมาดัดแปลงเพื่อใช้งานอย่างอื่น เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

Recycle หรือการนำมาผลิตหมุนเวียน เป็นขั้นตอนที่เกิดขึ้นหลังจากที่ทรัพยากร หรือวัตถุดิบได้ถูกใช้แล้ว เช่นเดียวกับการนำมาใช้ซ้ำ เป็นการนำวัตถุที่ใช้แล้วกลับไปเข้ากระบวนการผลิตซ้ำออกมาเป็นวัตถุดิบใหม่ ซึ่งมีข้อจำกัดว่าวัตถุดิบต้องเป็นวัตถุที่สามารถนำมาผลิตหมุนเวียนได้

หลักการทั้งสามเป็นการใช้ทรัพยากร วัตถุดิบอย่างประหยัด อย่างรู้คุณค่า เป็นการลดปริมาณขยะ ของเสีย น้ำเสียจากชุมชน เป็นการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดสภาวะเรือนกระจก และสภาวะโลกร้อน Wheeler (2004: 79) ได้เพิ่มอีก 2 Rs ได้แก่ “Recovery” ได้แก่การแปรรูปขยะเป็นพลังงานเชื้อเพลิง พลังงานไฟฟ้า หรือการเปลี่ยนขยะเป็นวัตถุดิบ และ “Rethinking” การปลูกจิตสำนึก การมีความรู้ความเข้าใจในการใช้ทรัพยากร การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตและรูปแบบการบริโภคพลังงาน และทรัพยากร



แผนภูมิที่ 2.1 แสดงแนวความคิดของการออกแบบและการผลิตที่ยั่งยืน (ที่มา : Wheeler, 2004)



รูปที่ 2.20 โครงการ Bedzed – Beddington England

(ที่มา : www.greenbuildingpress.co.uk)

2.4 กรณีศึกษาการพัฒนาเพื่อสิ่งแวดล้อมชุมชน

แม้ว่าโครงการตัวอย่างที่ใช้เป็นกรณีศึกษาจะมีความแตกต่างของบริบทของชุมชน หรือประเภทและลักษณะของโครงการ แต่ก็เป็นโครงการใหม่ที่ได้ออกแบบชุมชนเมืองตามแนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับรางวัล ได้รับการตีพิมพ์ และได้รับการยอมรับจากองค์กรที่สามารถเชื่อถือได้ แสดงออกถึงประเด็นสำคัญของสิ่งแวดล้อมชุมชน ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่ศึกษา โดยโครงการดังกล่าวได้แก่

- 2.4.1 โครงการ Hammarby Sjöstad กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน
- 2.5.2 โครงการ Greenwich Peninsular กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ
- 2.4.3 โครงการ Victoria Park, Zetland เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย
- 2.4.4 โครงการ Tin Shui Wai New Town - Wetland Park เขตบริหารพิเศษฮ่องกง
- 2.4.5 การเปรียบเทียบกรณีศึกษา

โดยวิเคราะห์ตามประเด็นสำคัญสำหรับการออกแบบชุมชนเมืองตามแนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม (ข้อ 2.3) ซึ่งได้แก่

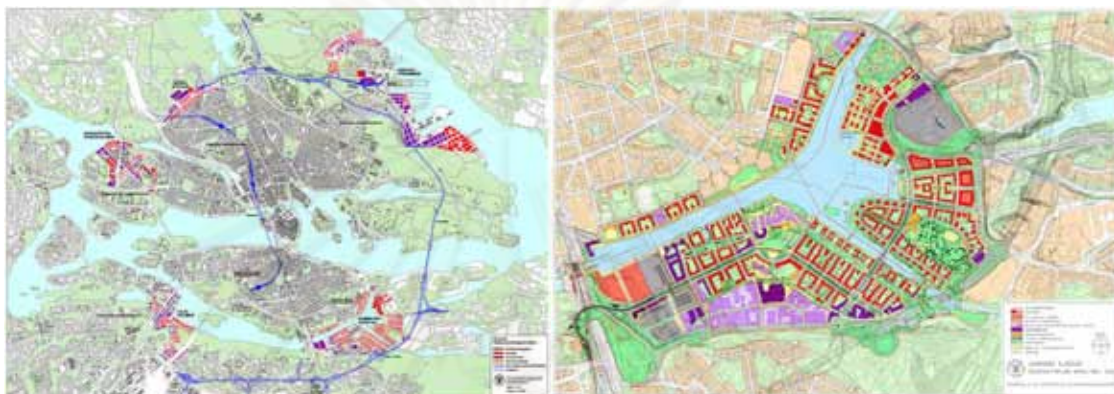
1. การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน
2. การวางแผนระบบโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
3. ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม
4. ความผสมผสาน
5. สาธารณูปการ
6. การออกแบบที่ยั่งยืน
7. พื้นที่สีเขียว

2.4.1 โครงการ Hammarby Sjöstad กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน

ระยะเวลาออกแบบก่อสร้าง เฟสแรก พศ.2533-2543 เฟสสอง พศ.2558

ขนาดพื้นที่ 200 เฮกตาร์ (1,250 ไร่) งบประมาณ 1.5 พันล้านปอนด์

เจ้าของโครงการ City Planning Bureau and Land Bureau, City of Stockholm



รูปที่ 2.21 แผนผังโครงการ Hammarby Sjöstad

(ที่มา : www.hammarbysjostad.se)

โครงการฟื้นฟูพื้นที่ท่าเรือและอุตสาหกรรมเก่า (Urban Regeneration) ซึ่งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองชั้นในด้านทิศใต้ประมาณ 5 กิโลเมตร เป็นการขยายพื้นที่ของเมืองด้วยจุดประสงค์เพื่อรองรับประชากรที่เพิ่มขึ้นและเพื่อเป็นหมู่บ้านนักกีฬาสำหรับการเป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิกในปี 2004 (แต่เสียโอกาสให้แก่กรุงเอเธนส์) โครงการ Hammarby Sjöstad เป็นโครงการตัวอย่างทางด้านของชุมชนเมืองที่ยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ ถึงขั้นถูกเรียกว่า Hammarby Eco-Cycle Model สำหรับการวางแผนด้านสิ่งแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน และรางวัล World Clean Energy Awards 2007

การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ตั้งที่เป็นขอบของเมืองชั้นใน จึงถูกกำหนดให้มีลักษณะความเป็นเมืองมากกว่าเป็นชานเมือง ตามมาตรฐานของกรุงสต็อกโฮล์ม ได้แก่ ถนนกว้าง 18 เมตร Block Size 70x100 ตารางเมตร ความหนาแน่นและลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน แกนหลักของเมืองเป็นถนนแบบบูลเดอวาร์ดกว้าง 37.5 เมตร และเป็นทางสัญจรหลักเชื่อมต่อกับศูนย์กลางการคมนาคมและจุดนัดหมายสาธารณะที่สำคัญ

ระบบโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ที่มีให้เลือกหลากหลาย ได้แก่ รถไฟรางเบา, รถราง, รถบัส, เรือเฟอร์รี่, Car - Pool รวมถึงการใช้จักรยานและการเดิน แม้ว่าผู้อาศัยในชุมชนกว่า 60% จะมีรถยนต์ส่วนตัว จากการสำรวจสองในสามของประชานิยมใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เนื่องจากการเชื่อมต่อของระบบที่สะดวก



รูปที่ 2.22 ภาพจากมุมสูงและระบบขนส่งมวลชนระบบรางโครงการ Hammarby Sjöstad
(ที่มา : www.hammarbysjostad.se)

ความหนาแน่นของชุมชน เคหการประเภทพาร์ตเมนต์ประเภท Mid-Rise ความสูง 4 - 5 ชั้นบริเวณริมน้ำ และความสูง 6 - 8 ชั้นบริเวณริมถนน จำนวน 9,000 หน่วย รองรับประชากร 20,000 คน (2.22 คน/หน่วย)

ความผสมผสาน ผสมผสานพื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรมขนาด 200,000 ตารางเมตร พื้นที่อาคารที่ระดับถนนถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับร้านค้า ร้านอาหาร ที่สร้างสีสันบรรยากาศให้เมือง รวมถึงสถานที่พักผ่อนันทนาการในระยะที่สามารถเดินถึง

สาธารณูปการ สาธารณูปการพื้นฐานได้รับการเตรียมพร้อม เพื่อให้เป็นชุมชนที่สามารถพึ่งพาตนเองได้ (Self Sufficiency) ได้แก่ สถานรับเลี้ยงเด็ก, โรงเรียนอนุบาล-ประถม, ศูนย์อนามัย และ ห้องสมุด

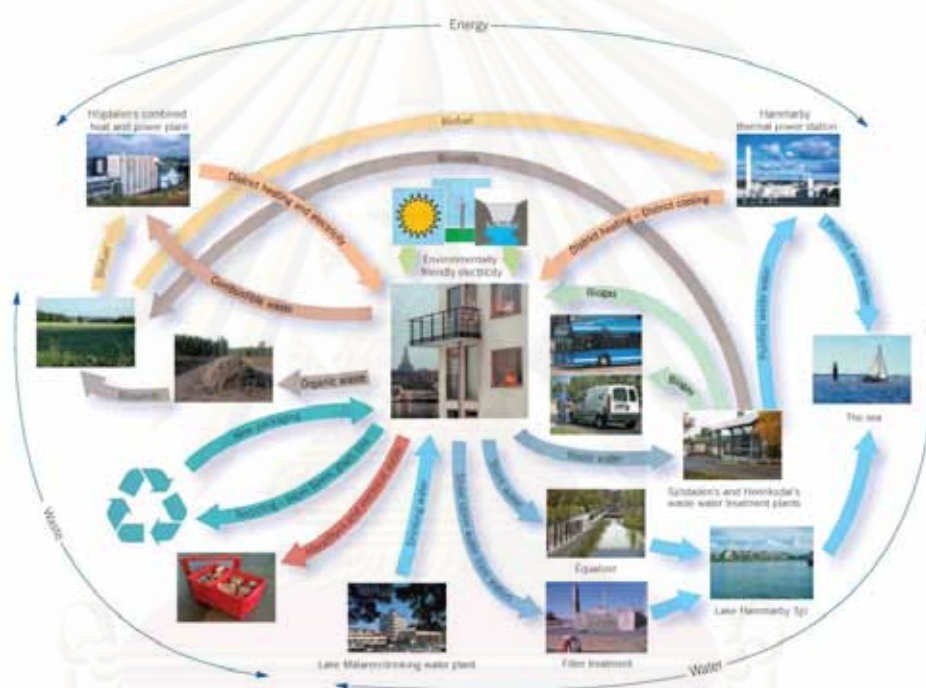
พื้นที่สีเขียว พื้นที่สีเขียวในรูปของสวนสาธารณะและต้นไม้ให้ร่มเงาริมทางสัญจร กระจายอยู่ทั่วชุมชน รวมถึง Greenway ที่กว้าง 50 เมตร ขนานริมน้ำ ที่เป็นทั้งทางเดินพักผ่อนริมน้ำ และเป็น "Eco-Duct" ซึ่งหมายถึง พื้นที่สีเขียวที่เป็นพื้นที่กันชนและกรองมลภาวะระหว่างชุมชนกับกับทะเลสาบ และเป็นพื้นที่อนุรักษ์ทางธรรมชาติ โดยมีพืชพันธุ์ เช่น กก และ Rushes ตลอดจนริมน้ำ, Birch Trees, Rocky Oak-Woodland เป็นตัวบ่งบอกสัญลักษณ์ของย่าน รวมถึงเป็น Corridor และที่อยู่ให้กับสัตว์หลากหลายพันธุ์



รูปที่ 2.23 พื้นที่สีเขียวและทางเท้าริมน้ำโครงการ Hammarby Sjöstad
(ที่มา : www.hammarbysjostad.se)

การออกแบบที่ยั่งยืน โครงการมีเป้าหมายที่ต้องการลด (Reduce) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในภาพรวมถึง 50% การใช้พลังงานหมุนเวียน (Recycle) ขยะถูกนำไปแปรรูปเป็นแก๊สชีวภาพเพื่อใช้ในการให้ความอบอุ่นในที่พักอาศัย และผลิตภัณฑ์หมุนเวียน รวมถึงการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่สำหรับการจัดการและบำบัดน้ำเสีย น้ำทิ้ง และปุ๋ยสำหรับการเกษตรที่ได้จากการบำบัดน้ำเสีย

สถาปัตยกรรมสีเขียวที่ผสมระหว่างเอกลักษณ์สถาปัตยกรรมพื้นถิ่นกับสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ที่เป็นการประชาสัมพันธ์เทคโนโลยีร่วมสมัยที่ยั่งยืนและคงลักษณะเฉพาะที่มีความกลมกลืนกับเมืองชั้นในของกรุงสตอกโฮล์ม อาคารโปร่งเบาสามารถขึ้นชมผืนน้ำและพื้นที่สีเขียว ตามบริบทของเมืองริมน้ำ



รูปที่ 2.24 Hammarby Sjöstad Eco – Cycle Model
(ที่มา : www.hammarbysjostad.se)

2.4.2 โครงการ Greenwich Peninsular กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ

ระยะเวลาออกแบบก่อสร้าง ตั้งแต่ พศ.2539
 ขนาดพื้นที่ 121 เฮกตาร์ (756 ไร่) งบประมาณ กว่า 5 พันล้านปอนด์
 เจ้าของโครงการ บริษัทพัฒนาเมืองของอังกฤษ (English Partnerships)

ศูนย์พัฒนาระบบนิเวศเมือง
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 2.25 โครงการ Greenwich Peninsular

(ที่มา : www.greenwichpeninsular.co.uk)

จากหลักฐานทางโบราณคดีและธรณีวิทยา พื้นที่ในบริเวณนี้เคยเป็นที่ชุ่มน้ำ (Marshland) และที่อยู่ของสัตว์ป่า ก่อนที่จะเปลี่ยนเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมผลิตแก๊สจากถ่านหินเพื่อส่งให้กับลอนดอน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2430 และขยายเป็น Gasworks ที่ใหญ่ที่สุดในทวีปยุโรป ก่อนจะปิดกิจการไปในกลางปี พ.ศ.2523 บริษัทพัฒนาเมืองของอังกฤษ (English Partnerships) ได้เวรคืนที่ดินจาก British Gas ในปี พ.ศ.2540 พื้นที่นี้เป็นชุมชนใหม่บนพื้นที่ Brownfield (Urban Regeneration) ซึ่งได้รับการบำบัดจนปลอดภัยและได้รับการอนุมัติจาก The Environment Agency และ The Environment Health and Planning Department of the London Borough of Greenwich โดยใช้งบประมาณกว่า 217 ล้านปอนด์ ในการบำบัดและการเตรียมที่ดิน เพื่อรองรับประชากรและแก้ไขปัญหาขาดแคลนที่อยู่อาศัยในลอนดอน ซึ่งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง ประมาณ 6 กิโลเมตร

เนื่องจากการพัฒนามนพื้นที่ Brownfield การวางผังและการใช้ประโยชน์ที่ดิน จึงถูกออกแบบให้สอดคล้องกับระดับของการปนเปื้อน ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ส่วนที่ค้ำได้ ซึ่งเป็นส่วนที่ค่อนข้างสะอาด การปนเปื้อนค่อนข้างน้อยหรือแทบไม่มี ถูกกำหนดเป็นส่วนที่พักอาศัย (Greenwich Millennium Village), ร้านค้า โรงหนังและสวนสาธารณะ Ecology Park

ส่วนกลาง เป็นส่วนที่การปนเปื้อนมีหลากหลายทั้งน้อยและมาก ส่วนที่มีการปนเปื้อนสูงสุดจะถูกขุดขยายออกและปิดทับด้วยเนินดิน (Installation of an Engineered Capping Layer of Soil) เพื่อให้แน่ใจว่าส่วนดินที่มากลุ่มนั้นจะเป็นตัวกั้นระหว่างส่วนปนเปื้อนที่ถูกฝังกับดินส่วนบน ซึ่งเป็นส่วนของที่ว่างและสวนสาธารณะ

ส่วนเหนือ เป็นส่วนที่มีความปนเปื้อนมากที่สุด ต้องทำการขุดดินออกลึกถึง 15 เมตร เพื่อเอาส่วนที่ปนเปื้อนออกไป พื้นที่นี้ถูกกำหนดให้เป็นศูนย์แสดงสินค้าขนาดใหญ่ (The Millennium Dome)

โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าใต้ดินสาย Jubilee Line สถานีใหม่ North Greenwich ถูกกำหนดเพื่อรองรับโครงการ Greenwich Peninsular สามารถเคลื่อนย้ายคน 22,000 คน/ชั่วโมง, รถบัส, เรือเฟอร์รี่, ระบบทางจักรยานและทางเท้า ถูกออกแบบไว้รองรับสำหรับระบบการสัญจรทางเลือก

ความหนาแน่นของชุมชน เทศบาลกรุงลอนดอน ได้กำหนดให้ 50% ของเคหการที่สร้างใหม่ต้องเป็นเคหการที่สามารถซื้อได้ (Affordable) เพื่อที่จะเพิ่มจำนวนที่อยู่อาศัยให้เพียงพอกับจำนวนประชากรที่พักอาศัยกว่า 12,500 หน่วย รองรับประชากร 15,000 คน อาคารมีความสูงตั้งแต่ 2-11 ชั้น และจำกัดความหนาแน่นสูงสุดไว้ที่ 136.5 หน่วยอาศัย ต่อเฮคแตร์

ความผสมผสาน Greenwich Peninsular ผสมผสานทั้งที่อยู่อาศัย (Greenwich Millennium Village) ที่ทำงาน ย่านการค้าพาณิชยกรรม ศูนย์แสดงสินค้าขนาดใหญ่ (The Millennium Dome) และสวนสาธารณะ ในแนวทางของชุมชนที่ยั่งยืน โดยได้รับรางวัลชุมชนเพื่อสิ่งแวดล้อมกว่า 30 รางวัล มีพื้นที่ธุรกิจพาณิชยกรรมและศูนย์แสดงสินค้าขนาดใหญ่ (The Millennium Dome) ที่สร้างตำแหน่งงานใหม่กว่า 15,000 ตำแหน่ง

สาธารณูปการ สาธารณูปโภค, สาธารณูปการที่มีมาตรฐานทางด้านสุขอนามัย คุณภาพสูง และครบครัน

พื้นที่สีเขียว พื้นที่สวนสาธารณะพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะและพื้นที่ที่ร่มน้ำยาวกว่า 2 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่กว่า 60% ของพื้นที่ทั้งหมดของโครงการ เพื่อรักษาสภาพทางธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะหลัก 3 แห่งในโครงการ ได้แก่ the Central, Southern and Ecology Park มีความแตกต่างกันไปตามการใช้สอย บรรยากาศ รวมถึงการให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูความหลากหลายทางชีวภาพ พืชพรรณและสัตว์ท้องถิ่นดั้งเดิม (Biodiversity)

The Central Park เป็นสวนที่มีลักษณะค่อนข้างเป็นทางการ เป็นเหมือนกระดุกสันหลังซึ่งเป็นแกนหลักที่ผ่านส่วนต่างๆของโครงการ

The Southern Park มีลักษณะเป็นสวนแบบประเพณีอังกฤษ ล้อมรอบด้วยส่วนที่เป็นที่พักอาศัย (Greenwich Millennium Village)

The Ecology Park เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำเดิม เป็นพื้นที่ที่มีน้ำจืดของ 2ทะเลสาบซึ่งเชื่อมกันด้วยธารน้ำ เป็นส่วนที่มีความสำคัญในการรักษาสมดุลทางธรรมชาติ พืชพรรณและสัตว์ป่า เป็นที่อยู่ของนกพื้นเมือง เช่น Skylark, Kingfishers, Swifts and House Martins และพันธุ์อพยพเช่น Tern, Reed Warblers and White Throats

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 2.26 ผังโครงการและภาพบรรยากาศโครงการ Greenwich Peninsular
(ที่มา : www.greenwichpeninsular.co.uk)

สวนสาธารณะนี้บริหารจัดการโดย English Partnerships และ Trust for Urban Ecology (TRUE) ที่พยายามรักษาสวนสาธารณะไว้เพื่อเป็นแหล่งศึกษาหาความรู้ทางธรรมชาตินอกห้องเรียน รวมถึงการร่วมมือกับ Environment Agency ในการรักษาพื้นที่ทางนิเวศริมน้ำ ที่รักษาระดับน้ำขึ้นลงตามธรรมชาติและเป็นที่อยู่ของสัตว์ชายน้ำ ทุ่งหญ้าเป็นที่อยู่ของนก Skylark นกพันธุ์หายากที่กำลังสูญพันธุ์ไปจากเขตเมืองชั้นในของกรุงลอนดอน การลดจำนวนลงอย่างรวดเร็ว จนต้องประกาศการคุ้มครองโดย UK Biodiversity Action Plan ตามลักษณะนิสัยที่ต้องการอาศัยในท้องทุ่งขนาดใหญ่ ปราศจากการรบกวน จึงถูกจัดไว้ใน Greenwich Ecology Park



รูปที่ 2.27 พื้นที่ชุ่มน้ำในโครงการ Greenwich Peninsular
(ที่มา : www.greenwichpeninsular.co.uk)

การออกแบบที่ยั่งยืน โดยมีเป้าหมายให้เกิดการประหยัดพลังงาน ตั้งแต่ลดการใช้พลังงานในการก่อสร้างลง 50%, ลดการใช้พลังงานในชุมชน 20%, ลดน้ำใช้ 20%และน้ำทิ้ง 50% การใช้

พลังงานหมุนเวียน เช่น การกักเก็บน้ำฝนจากหลังคาและผิวน้ำจางจร รวมถึงการเลือกใช้วัสดุก่อสร้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2.28 อาคารที่ออกแบบอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมโครงการ Greenwich Peninsular
(ที่มา : www.greenwichpeninsular.co.uk)

2.4.3 โครงการ Victoria Park, Zetland เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย

ระยะเวลาออกแบบก่อสร้าง ตั้งแต่ พ.ศ.2540

ขนาดพื้นที่ 25 เฮกตาร์ (156 ไร่)

เจ้าของโครงการ The NSW Government Land Development Agency

(Landcom)



รูปที่ 2.29 ผังโครงการ Victoria Park, Zetland

(ที่มา : www.landcom.nsw.gov.au)

เดิมเป็นพื้นที่บึงและหนองน้ำ ก่อนจะถูกถมเพื่อใช้เป็นสนามแข่งรถในปี พศ.2453 และเปลี่ยนเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมรถยนต์ตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พศ.2488) และปิดกิจการไปในปี พศ.2533 จนกลายเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

ด้วยกระแสการฟื้นฟูเมืองเพื่อการเป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก 2000 (พศ.2543) และนครซิดนีย์ได้ลงทุนสร้างทางรถไฟเชื่อมศูนย์กลางเมืองกับสนามบิน (Sydney - Airport Rail Link) ผ่านที่ตั้งของโครงการซึ่งอยู่ระหว่างศูนย์กลางเมืองและสนามบิน ด้วยระยะห่างเพียง 4 กิโลเมตร หรือประมาณ 10 นาที โดยใช้ Sydney-Airport Rail Link บริษัทพัฒนาเมืองของรัฐนิวเซาท์เวลส์ (The NSW Government Land Development Agency) หรือเรียกสั้นๆว่า Landcom จึงได้ทำการฟื้นฟูเป็นชุมชนใหม่ที่ได้รับรางวัลกว่า 16 รางวัลทางด้านารออกแบบชุมชน และนวัตกรรมทางด้านการบริหารจัดการน้ำซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ของซิดนีย์



รูปที่ 2.30 กลุ่มอาคารพักอาศัยความสูงระดับกลาง โครงการ Victoria Park, Zetland
(ที่มา : www.landcom.nsw.gov.au)

การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน แนวคิดเริ่มแรกในการวางผังโดย Chris Elliott ในปี พศ.2538 ได้จัดการวางระบบโครงสร้างถนน (Urban Grid) และระบบพื้นที่สีเขียว ที่โครงการนี้เรียกว่า “Ecological Corridor” ขึ้นใหม่ เพื่อแก้ปัญหาโครงสร้างของเมืองเดิมที่เกิดจากระบบถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขาดประสิทธิภาพ

ผังแม่บทได้รับการออกแบบโดย Cox Richardson ในปี พศ.2531 ตามแนวคิดของ New Urbanism ที่ปฏิเสธความเป็นชุมชนล้อมรั้ว (Gate Community) แต่เสนอให้เชื่อมต่อบริเวณถนนของโครงการเข้ากับระบบถนนและที่ว่างสาธารณะของเมือง ผังแม่บทได้รับการแก้ไขอีกครั้งโดยวิศวกรและนักนิเวศวิทยาโดยเปลี่ยนแกนกริด (Grid) จากแนวทิศเหนือ-ใต้ เป็นแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้เกิดประโยชน์สอดคล้องด้านการบริหารจัดการน้ำฝน (Storm Water Management)

ระบบโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สามารถเดินจากโครงการไปใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ Sydney-Airport Rail Link สถานี New Green Square, รถบัส และโครงข่ายระบบทางเดิน ทางจักรยาน

ความหนาแน่นของชุมชน เคหะการ ประเภทพาร์ตเมนต์ Mid-Rise และ High-Rise จำนวน 2,500 หน่วย รองรับประชากร 3,600 คน



รูปที่ 2.31 ส่วนของอาคารพาณิชย์กรรม โครงการ Victoria Park, Zetland

(ที่มา : www.landcom.nsw.gov.au)

ความผสมผสาน พื้นที่ก่อสร้างของโครงการโดยรวม 612,000 ตารางเมตร ที่ผสมผสานที่พักอาศัย พาณิชยกรรม ร้านค้า

สาธารณูปการ เนื่องจากเป็นโครงการอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชน จึงไม่ได้กล่าวถึงสาธารณูปการของชุมชนเมือง

พื้นที่สีเขียว การออกแบบระบบพื้นที่สีเขียว ที่มีพื้นที่ 15 % ของพื้นที่ทั้งหมดของโครงการ ประสานกับรูปทรงของเมือง เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมและช่วยป้องกันมลภาวะจากอุตสาหกรรมที่ยังหลงเหลืออยู่ในย่าน เป็นการสร้างให้เกิดทัศนคุณภาพ, ที่สำหรับพักผ่อน นันทนาการ และเป็นพื้นที่สำหรับระบบจัดการน้ำฝน เพื่อหน่วงน้ำ ป้องกันน้ำท่วม



รูปที่ 2.32 ประติมากรรมน้ำตก ที่เป็นการนำน้ำฝนที่ผ่านกระบวนการหมุนเวียน

แล้วมาเพิ่มออกซิเจนก่อนลงบ่อรับน้ำ

(ที่มา : www.landcom.nsw.gov.au)



รูปที่ 2.33 พื้นที่โล่งส่วนกลางของโครงการ เป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับหน่วงน้ำ (Detention Basin)

(ที่มา : www.landcom.nsw.gov.au)

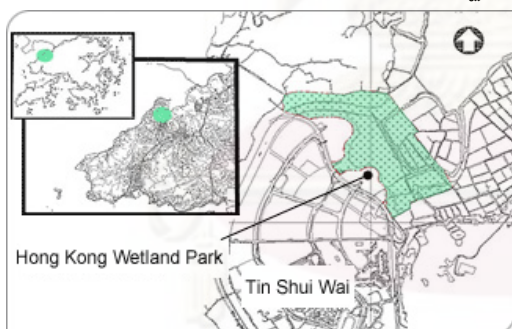


รูปที่ 2.34 ป่อทรายและสนามหญ้าทำหน้าที่กรองสิ่งปนเปื้อนที่มากับน้ำฝน
รูปที่ 2.35 พื้นที่ชุ่มน้ำที่ช่วยป้องกันน้ำท่วมน้ำและเป็นที่ยึดน้ำตามธรรมชาติ
(ที่มา : www.landcom.nsw.gov.au)

การออกแบบที่ยั่งยืน เป็นการออกแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานของ Australia's Green Star

2.4.4 Tin Shui Wai New Town - Hong Kong Wetland Park

ระยะเวลาออกแบบก่อสร้าง เฟสแรก พศ.2530 – 2534 เฟสสอง พศ.2541
ขนาดพื้นที่ 430 เฮกตาร์ (2,687.5 ไร่) งบประมาณ 1.5 พันล้านปอนด์
เจ้าของโครงการ รัฐบาลฮ่องกง ร่วมกับ Chinese joint-venture company



รูปที่ 2.36 ผังและทัศนียภาพเมืองใหม่ Tin Shui Wai
(ที่มา : www.wetlandpark.com)



รูปที่ 2.37 การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ชุ่มน้ำเป็นเมืองใหม่
(ที่มา : www.cedd.gov.hk)

Tin Shui Wai มีความหมายในภาษาจีนว่า “ฟ้ากับน้ำ” เป็นที่ดินตะกอนปากแม่น้ำ (Delta Area) เป็นที่ชุ่มน้ำ (Marshland) ที่มีความสมบูรณ์ จึงเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์นานาชนิดและเป็นที่พักสำหรับนกอพยพ ที่บินมาอาศัยในฤดูหนาว และมีการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้านที่ทำอาชีพประมงและเพาะปลูก

ด้วยแผนพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมระดับประเทศ The West Rail Line ที่เป็นการเชื่อมส่วนดินแดนใหม่ (New Territories) ของเขตบริหารพิเศษฮ่องกงกับจีนแผ่นดินใหญ่ รัฐบาลฮ่องกงจึงทำการเวนคืนหมู่บ้าน Tin Shui Wai ซึ่งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง เขตบริหารพิเศษฮ่องกงประมาณ 25 กิโลเมตร เพื่อพัฒนาเป็นโครงการเมืองใหม่แห่งที่ 2 ของเขต Yuen Long เพื่อทำหน้าที่เป็นเสมือนประตูเมือง (Gateway) ซึ่งอยู่ห่างจากแผ่นดินใหญ่เพียง 15 นาที ด้วยจำนวนรถที่ผ่านมากกว่า 80,000 คันต่อวัน ทำให้เขต Yuen Long เปลี่ยนจากความเป็นชนบทชานเมืองเป็นเมืองใหญ่ที่มีพลวัต

ระบบโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รถไฟสาย West Rail Line เชื่อม Tin Shui Wai New Town กับศูนย์กลางเมืองฮ่องกง ภายในโครงการเมืองใหม่ ใช้รถไฟรางเบา (Light Rail) รถบัส รวมถึงมีระบบทางเดินและทางจักรยาน

ความหนาแน่นของชุมชน การพัฒนาในแนวตั้งที่มีความหนาแน่นสูง อพาร์ตเมนต์จำนวน 85,000 หน่วย เพื่อรองรับประชากรถึง 300,000 คน (3.5 คน/หน่วย) บนพื้นที่ 430 เฮกตาร์ หรือประมาณ 2 x 2 ตารางกิโลเมตร ซึ่งหมายความว่ามีความหนาแน่นสูงกว่า 200 หน่วยพักอาศัย / เฮกตาร์ เนื่องจากยังไม่คิดรวมพื้นที่ของโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปการ (Gross Density) เป็นการใช้พื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อที่จะสามารถเก็บรักษาพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ธรรมชาติที่อยู่รอบโครงการ



รูปที่ 2.38 ทศนิยมภาพเมืองใหม่ Tin Shui Wai

ความผสมผสาน เป็นชุมชนเมืองใหม่ที่ออกแบบตามแนวคิดของเมืองกระชับ ที่ผสมผสานที่พักอาศัย, สถานที่ทำงานและที่พักผ่อนหย่อนใจไว้ครบสมบูรณ์

สาธารณูปการ สามารถเข้าถึงสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ภายใน 5-10 นาที

พื้นที่สีเขียว นอกจากพื้นที่โล่ง ลาน สนามกีฬาและสวนสาธารณะ ที่เป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับรองรับกิจกรรมกระจายอยู่ทั่วชุมชนแล้ว ยังมี Wetland Park เนื้อที่ 64 เฮกตาร์ สร้างเสร็จในปี 2005 ทำหน้าที่เป็นตัวกัน (buffer) ระหว่างเมืองใหม่กับพื้นที่อนุรักษ์ทางธรรมชาติ Mai Po Marshes Nature Reserve ซึ่งเป็นพื้นที่สงวนสำหรับระบบนิเวศของเมือง, Ecological Mitigation Area (EMA) และเพื่อทดแทนที่ชุ่มน้ำที่ถูกแทนที่ด้วยโครงการพัฒนาเมืองใหม่ Tin Shui Wai รวมถึงเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ที่พักผ่อนหย่อนใจและศึกษาธรรมชาติเชิงนิเวศระดับชาติ โดยอยู่ในความดูแลของ Agriculture, Fisheries and Conservation Department (AFCD) และ Hong Kong Tourism Board, (HKTB)

2.4.5 การเปรียบเทียบกรณีศึกษา



รูปที่ 2.39 โครงการ Hammarby Sjöstad กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน (Urban Regeneration)



รูปที่ 2.40 โครงการ Greenwich Peninsular กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ (Urban Regeneration)



รูปที่ 2.41 โครงการ Victoria Park, Zetland เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย (Urban Redevelopment)



รูปที่ 2.42 โครงการ Tin Shui Wai New Town - Hong Kong Wetland Park (New Town)

(ที่มา : www.earth.google.com)

การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน
เปรียบเทียบภาพถ่ายทางอากาศ จาก Google Earth ที่ระดับ 17,700 ฟุต พบว่าโครงการทั้ง 4 มีระบบโครงข่าย
ถนนที่ดี มี Grain หรือขนาดของบล็อกที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งทำให้เกิดการใช้พื้นที่เมืองอย่างมีประสิทธิภาพ
นอกจากนั้นโครงการ Hammarby Sjöstad กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน โครงการ Greenwich Peninsular
กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ และโครงการ Victoria Park, Zetland เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย จัดเป็น
โครงการประเภท Urban Regeneration และโครงการ Tin Shui Wai New Town - Hong Kong Wetland Park
ซึ่งจัดเป็นโครงการพัฒนาเมืองประเภท New Town ยังพบว่ามีการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายของโครงการผสานกับ
ระบบโครงข่ายของเมืองโดยรอบ

โครงการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 2.7 การวางแผนระบบโครงการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการ	Hammarby Sjöstad	Greenwich Peninsular	Victoria Park, Zetland	Tin Shui Wai
ระบบราง	รถไฟฟ้ารางเบา / แตรม	รถไฟฟ้าใต้ดิน	รถไฟ	รถไฟฟ้า/ รถไฟฟ้ารางเบา
รถบัส	มี	มี	มี	มี
เรือเฟอร์รี่	มี	มี	ไม่มี	ไม่มี
เดินและ จักรยาน	มี	มี	มี	มี
อื่นๆ	Car-pool	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

ความหนาแน่น

ตารางที่ 2.8 ความหนาแน่นของชุมชน

โครงการ	Hammarby Sjöstad	Greenwich Peninsular	Victoria Park, Zetland	Tin Shui Wai
ขนาด	200 เฮกตาร์ (1,250 ไร่)	121 เฮกตาร์ (756 ไร่)	25 เฮกตาร์ (156 ไร่)	430 เฮกตาร์ (2,687 ไร่)
ที่อยู่อาศัย (หน่วย)	9,000	12,500	2,500	85,000
ประชากร (คน)	20,000	15,000	3,600	300,000
PPH (คน/เฮกตาร์)	100	124	144	697
DPH (หน่วย/เฮกตาร์)	45	103	100	197
PPD (คน/หน่วย)	2.22	1.2	1.44	3.5

PPH (ความหนาแน่น ของประชากรต่อพื้นที่ 1 เฮกตาร์) มาตรฐาน = 100-120 คน/เฮกตาร์

DPH (ความหนาแน่น ของหน่วยพักอาศัยต่อพื้นที่ 1 เฮกตาร์) มาตรฐาน = 50 หน่วย/เฮกตาร์

PPD (จำนวนของประชากรต่อ 1 หน่วยพักอาศัย) สามารถใช้คาดการณ์ขนาดของ
ครอบครัว เช่นโครงการที่ค่า PPD ต่ำ มีแนวโน้มว่าจะเป็นที่พักอาศัยสำหรับคนโสด

สำหรับโครงการเมืองใหม่ Tin Shui Wai New Town ที่มีค่าความหนาแน่นค่อนข้าง
สูง ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงลักษณะที่เป็นอาคารสูงแบบแฟลตข้าวโพด และจากการศึกษาพบว่าปัญหาด้านสังคมที่

ตั้งเครียด ปัญหาความรุนแรงในครอบครัว รวมถึงการฆ่าตัวตายในช่วงปี พศ.2549 อาจพอสรุปได้ว่าเป็นความหนาแน่นที่สูงเกินไป

ความผสมผสาน ผสมผสานกิจกรรมต่างๆ ทั้งการพักผ่อน การทำงาน การพักผ่อน เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยใหม่นั้นเกิดทางเลือกที่มีความหลากหลาย และเพื่อให้ชุมชนใหม่สามารถอยู่ได้ด้วยตัวชุมชนเองครบวงจร

สาธารณูปการ กรณีศึกษาทั้งสี่โครงการ ทั้งที่เป็นโครงการฟื้นฟู (Urban Regeneration) และโครงการเมืองใหม่ (New Town) จึงมีการเตรียมสาธารณูปการที่ครบครันเพื่อให้ชุมชนใหม่สามารถอยู่ได้ด้วยตัวชุมชนเองครบวงจร

พื้นที่สีเขียว กรณีศึกษาทั้งสี่โครงการมีทั้งพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและการมีพื้นที่พื้นที่สีเขียวเพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูพื้นที่ธรรมชาติและระบบนิเวศอย่างชัดเจน โดยเฉพาะพื้นที่สีเขียวที่เป็นพื้นที่โล่ง พื้นที่ชุ่มน้ำเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมริมแม่น้ำและริมคลอง ทุกโครงการใช้พื้นที่สีเขียวเป็นที่ศึกษาธรรมชาตินอกห้องเรียน ยกเว้นโครงการ Victoria Park ซึ่งอาจเป็นเพราะขนาดของโครงการที่มีขนาดเล็ก ซึ่งโครงการ Victoria Park ได้เน้นไปที่การใช้พื้นที่สีเขียวกับการจัดการน้ำฝน (Storm Water) ซึ่งเป็นบริบทที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองซิดนีย์ ส่วนพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชนนั้น กรณีศึกษาทั้ง 4 โครงการไม่ได้กล่าวถึง

การออกแบบที่ยั่งยืน ทุกโครงการให้ความสำคัญกับเทคโนโลยีการออกแบบเพื่อสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง และพบว่ามีการคล้ายกับกรณีศึกษาที่กล่าวมาที่เพิ่มขึ้นในประเทศหรือเมืองเดียวกัน เช่น โครงการ Malmo ประเทศสวีเดน, โครงการ BedZed กรุงลอนดอน, โครงการ Melbourne Docklands ประเทศออสเตรเลีย และโครงการ Dongtan ประเทศจีน แสดงให้เห็นว่าแนวความคิดเรื่องสิ่งแวดล้อมที่ดีสำหรับชุมชนเมืองเป็นเรื่องที่หลายๆโครงการตระหนักถึง ยกเว้นโครงการ Tin Shui Wai New Town ไม่ได้พูดถึงการใช้เทคโนโลยีหรือการออกแบบสถาปัตยกรรมสีเขียวอย่างชัดเจนนัก อาจเนื่องจากเน้นสร้างอาคารสูงเพื่อรองรับประชากรจำนวนมาก และอาจเป็นเพราะโครงการที่เริ่มมาตั้งแต่ พศ.2530 ซึ่งกระแสการออกแบบและการใช้เทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อมยังไม่รุนแรงนัก แต่พบว่ามีเปลี่ยนแปลงในการออกแบบที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมมากขึ้นในส่วนของคุณย่นักท่องเที่ยว Wetland Park ซึ่งสร้างเสร็จในปี พศ.2548

2.5 พื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร

2.5.1 ความหมายของพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

พจนานุกรม ราชบัณฑิตยสถาน 2542

พื้นที่ หมายถึง ขนาดของผิวพื้น เช่นหาพื้นที่, อาณาบริเวณ เช่น ตรวจพื้นที่, ลักษณะของพื้นดิน เช่น พื้นที่เป็นที่ราบลุ่ม

รกร้าง หมายถึง รกเพราะปล่อยทิ้งไว้ เช่นที่รกร้าง ที่ดินรกร้างว่างเปล่า

ประมวลกฎหมายที่ดิน มาตรา 6 บัญญัติขึ้นโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 96

ปล่อยให้ดินให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่า คือเจ้าของไม่ดูแล ปล่อยให้ดินให้อยู่ในสภาพเหมือนป่าหรือที่ดินไม่มีเจ้าของ สภาพของที่ดินรกร้างตามธรรมชาติ

พื้นที่รกร้างว่างเปล่า หมายถึงพื้นที่ทั้งของภาครัฐและเอกชน ที่ถูกปล่อยให้รกร้าง ว่างเปล่า เสื่อมโทรม และอาจก่อให้เกิดเป็นพื้นที่เสี่ยงอันตรายต่อชุมชน เป็นพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ หรือขาดการใช้ประโยชน์อย่างถาวร ทั้งที่อยู่ติดแนวทางสาธารณะและอยู่ในพื้นที่ภายใน ในสภาพความเป็นจริงมักเป็นเพียงพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมและปล่อยให้รกร้างปราศจากการใช้ประโยชน์ แต่จะรอการพัฒนา หรือการลงทุนในช่วงเศรษฐกิจเอื้ออำนวย ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการนำมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับชุมชนเมือง (วนศาสตร์, 2547: 30, 44)

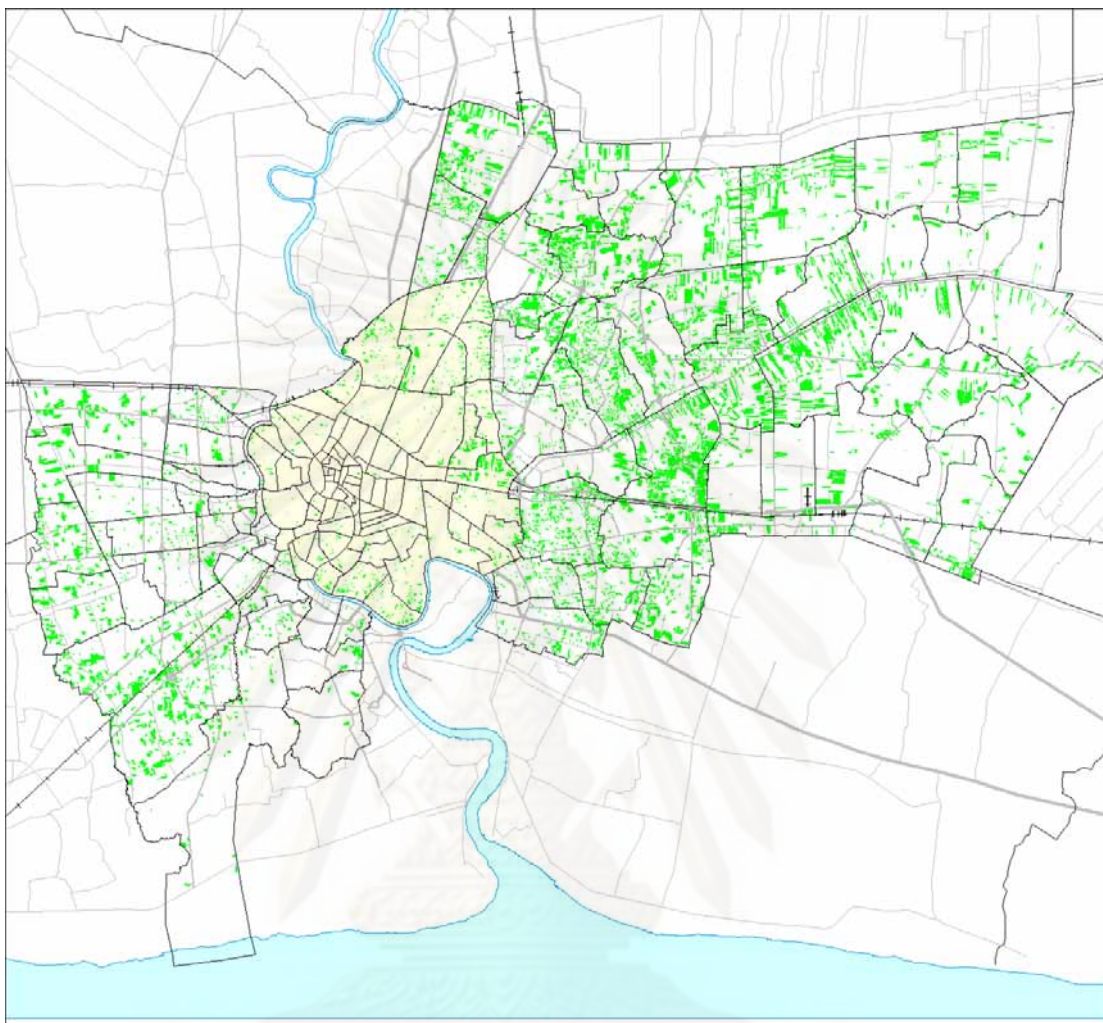
พื้นที่รกร้าง หน่วยงานในประเทศไทย ใช้อธิบายสำหรับพื้นที่ที่เคยทำการเกษตรกรรมหรืออุตสาหกรรมเหมืองมาก่อนและถูกปล่อยให้ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์ เช่น นาว่าง ไร่ร้าง พุงหญ้า ป่าละเมาะ และเหมืองร้าง (สำนักบริหารและพัฒนาการใช้ที่ดิน, 2549)

Vacant Land จากการศึกษาเรื่อง Vacant Land in Cities: An Urban Resource โดย Micheal A. Pagano และ Ann O'M. Bowman (2000) พบว่ายังไม่มีคำนิยามสำหรับใช้อย่างเป็นทางการ ในสหรัฐอเมริกา แต่โดยทั่วไปหมายถึงพื้นที่ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ หรือใช้ไม่เต็มประสิทธิภาพ พื้นที่ที่ขาดการดูแล และพื้นที่ที่ใช้งานแล้วแต่ถูกทิ้งร้างรวมถึงพื้นที่ Brownfields, Greenfields และพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ของรัฐและเอกชน ทั้งที่เคยใช้งานและยังไม่เคยถูกใช้งาน แต่ถูกทิ้งร้าง ขาดการดูแล ใช้ประโยชน์และอาจอยู่ในสภาพที่เลวหรือถูกทำลาย

สรุป พื้นที่รกร้างว่างเปล่า (Vacant Land) ในวิทยานิพนธ์นี้ หมายถึง พื้นที่ทั้งของภาครัฐและเอกชน ทั้งที่เคยใช้งานและยังไม่เคยใช้งาน ในปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ถูกทิ้งร้าง เสื่อมโทรม ขาดการดูแล หรือถูกใช้ประโยชน์แต่ไม่เต็มประสิทธิภาพอย่างที่เหมาะสม เช่น ที่ดินเปล่าที่รอการพัฒนา พื้นที่เกษตรกรรมเก่า และพื้นที่ใต้ทางพิเศษ

2.5.2 ตำแหน่งและขนาดของพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจตำแหน่งและขนาดของพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศ ADS40 โดยฝ่ายภูมิสารสนเทศทางผังเมือง กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร พศ.2549 พบว่า พื้นที่ทั้ง 50 เขตของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าทั้งที่พัฒนาแล้ว และยังไม่พัฒนา ถึง 7,336 แปลง คิดเป็นเนื้อที่ 103,824 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 10.58 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด โดยพื้นที่รกร้างว่างเปล่าส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตพื้นที่ชานเมือง ได้แก่ เขตคลองสามวา เขตมีนบุรี เขตหนองจอก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชน



รูปที่ 2.43 แสดงตำแหน่งและขนาดของพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร
(ที่มา : ฝ่ายภูมิสารสนเทศทางผังเมือง กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร พศ.2549)

ตารางที่ 2.9 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในเขตกรุงเทพมหานคร

ลำดับ	พื้นที่เขต	จำนวนบริเวณ	พื้นที่(ไร่)
	กรุงเทพชั้นใน		
1	ห้วยขวาง	109	1,515.55
2	จตุจักร	241	1,480.28
3	บางซื่อ	121	564.30
4	ยานนาวา	88	520.14
5	บางคอแหลม	83	416.80
6	วัฒนา	137	399.70
7	คลองเตย	57	238.75

ลำดับ	พื้นที่เขต	จำนวนบริเวณ	พื้นที่(ไร่)
8	บางพลัด	34	224.02
9	บางกอกน้อย	44	192.54
10	ธนบุรี	37	128.30
11	สาทร	46	125.72
12	ดินแดง	26	124.05
13	คลองสาน	26	94.09
14	พญาไท	23	71.75
15	ดุสิต	32	63.23
16	บางกอกใหญ่	13	54.87
17	ราชเทวี	12	40.04
18	บางรัก	16	21.37
19	ปทุมวัน	6	18.17
20	ป้อมปราบศัตรูพ่าย	4	8.92
21	สัมพันธวงศ์	4	3.08
22	พระนคร	0	-
	กรุงเทพมหานครนอก		
23	คลองสามวา	520	12,580.84
24	มีนบุรี	375	9,813.62
25	หนองจอก	355	9,628.54
26	สะพานสูง	230	6,025.74
27	ประเวศ	469	5,966.57
28	ลาดกระบัง	348	5,187.04
29	บางขุนเทียน	238	4,945.87
30	บางเขน	327	4,694.72
31	ดอนเมือง	155	3,980.33
32	บึงกุ่ม	512	3,655.72
33	สายไหม	121	3,280.35
34	ทวีวัฒนา	56	3,197.36
35	สวนหลวง	463	3,091.84

ลำดับ	พื้นที่เขต	จำนวนบริเวณ	พื้นที่(ไร่)
36	หนองแขม	126	2,958.61
37	บางบอน	131	2,775.81
38	ลาดพร้าว	146	2,483.40
39	หลักสี่	406	2,055.20
40	คันนายาว	114	1,863.63
41	บางกะปิ	110	1,807.61
42	บางแค	213	1,279.10
43	บางนา	152	1,098.03
44	ตลิ่งชัน	105	1,096.65
45	ภาษีเจริญ	97	911.66
46	พระโขนง	144	885.07
47	วังทองหลาง	104	817.72
48	จอมทอง	123	762.89
49	ทุ่งครุ	18	486.20
50	ราษฎร์บูรณะ	19	188.30
รวม		7,336	103,824.06

(ที่มา : จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศ ADS40 พ.ศ.2549)

จากตาราง พื้นที่ศึกษาเขตวัฒนา มีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าจัดเป็นลำดับที่ 6 ของพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร หรือคิดเป็นพื้นที่ 399.70 ไร่ และพื้นที่ศึกษาเขตสวนหลวง มีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าจัดเป็นลำดับที่ 13 ของพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร หรือคิดเป็นพื้นที่ 3,091.84 ไร่ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงระยะห่างของตำแหน่งที่ตั้งจากย่านธุรกิจพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง และความสะดวกของโครงข่ายการสัญจร ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของพื้นที่ศึกษาทั้งสองเขตแล้ว นับว่าเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ที่ควรนำไปพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนเมือง อย่างเร่งด่วน

2.5.3 สาเหตุของการเกิดพื้นที่ว่างเปล่า

จากการค้นคว้าแม้ว่าจะยังไม่พบว่ามีการศึกษาถึงสาเหตุของการเกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานครโดยตรง แต่พบว่ามีบางทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.5.3.1 ขาดการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์

ที่ดิน

การพัฒนาที่ไม่ต่อเนื่องจากเนื้อเมืองเดิม Wheeler (2004, 163-164) ได้อธิบายถึงรูปทรงของเมืองที่ดีที่เป็นปัจจัยทำให้ชุมชนเมืองเกิดความยั่งยืนนั้น ส่วนขยายของเมืองหรือโครงการพัฒนาใหม่ควรมีความต่อเนื่องกับเนื้อเมืองเดิม (Contiguous Urban Form) เพื่อให้การเชื่อมต่อของระบบโครงสร้างพื้นฐานและแพทเทิร์นการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความต่อเนื่อง ซึ่งตรงข้ามกับการพัฒนาที่ไม่มีความต่อเนื่อง หรือที่เรียกว่า “การพัฒนาแบบกบกระโดด (Leapfrog)” ซึ่งหมายถึง การที่นักพัฒนาทำการพัฒนาโครงการแบบกระโดดจากที่หนึ่งแล้วไปพัฒนาอีกที่หนึ่งที่ห่างออกไป เนื่องจากสามารถหาที่ดินได้ราคาถูกกว่า โดยไม่ได้คำนึงว่าจะทำให้เกิดเศษของพื้นที่ระหว่างพื้นที่เก่าและพื้นที่พัฒนาใหม่ ซึ่งเศษของพื้นที่เหล่านี้ยากต่อการเชื่อมต่อบริเวณโครงสร้างพื้นฐานและการนำไปพัฒนา จึงทำให้มีสภาพเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

พื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Superblocks) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบจราจรในพื้นที่ปิดล้อมของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (2541) (อ้างถึงใน เพิ่มศักดิ์, 2548: 72-80) พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ทั้งในเขตชั้นในและชานเมือง ขาดการวางแผนโครงข่ายถนนที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทำให้เกิดเป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ ซึ่งหมายถึงพื้นที่ที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนสายหลักหรือถนนสายรอง ซึ่งถูกเชื่อมต่อกับถนนซอยจำนวนมาก ที่มีลักษณะเป็นซอยลึกเข้าไปคล้ายรั้วปลวก ซอยย่อยเหล่านี้ส่วนใหญ่ไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ ขาดการกระจายการจราจร หรือหากเชื่อมโยงกันได้ก็มักจะไม่ได้อาตรฐานทางวิศวกรรม และคดเคี้ยววกวน การเข้าออกจำเป็นต้องอาศัยถนนสายหลักที่ล้อมรอบอยู่ไม่ด้านใดก็ด้านหนึ่ง เป็นสาเหตุทำให้พื้นที่ด้านในขาดการเข้าถึง ยากต่อการพัฒนาและกลายเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

ขอบเขตที่เกิดจากโครงข่ายการคมนาคม การขาดการวางแผนโครงข่ายถนนทางพิเศษทั้งที่ระดับพื้นดินและทางยกระดับที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและการศึกษาบริบทของเมืองและชุมชนที่ทางพิเศษนั้นต้องพาดผ่านพื้นที่ ทำให้พื้นที่เมืองหรือชุมชนนั้นๆถูกแบ่งแยกจากกัน ขาดความเชื่อมต่อหรือเรียกว่าเกิดความเป็นขอบ (Edge) ตามทฤษฎีจินตภาพเมือง (Kevin Lynch, 1973) ส่งผลให้เกิดเศษของพื้นที่ที่ยากต่อการพัฒนา Lynch และ Trancik ได้กล่าวถึงเมืองบอสตัน มลรัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นกรณีศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของทางพิเศษยกระดับที่แบ่งแยกเนื้อเมือง เกิดเป็นขอบ (Edge) แบ่งแยกระหว่างเมืองเก่ากับพื้นที่ริมน้ำ และเกิดเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่าหรือ Lost Space (รูปที่ 2.7)



รูปที่ 2.44 ผลกระทบที่เกิดจากทางพิเศษยกระดับเมืองบอสตัน มลรัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา

(ที่มา : www.massdot.state.ma.us)

ชุมชนล้อมรั้ว (Gate Communities) (ไซคีรี ภักดีสุขเจริญ, 2550: 125) หมายถึง พื้นที่ชุมชนที่มีการล้อมรั้วหรือสร้างกำแพงเพื่อสร้างอาณาเขต แบ่งกันตนเองออกจากพื้นที่อื่นของเมือง เช่น โครงการบ้านจัดสรรในกรุงเทพฯ พื้นที่เหล่านี้ก่อให้เกิดการกั้นแบ่งพื้นที่เมืองออกเป็นกระเปาะเล็กๆ หรือเป็นพื้นที่ปลายตันที่ส่วนมากมีทางเข้าออกทางเดียวหรือสองทางเพื่อคงสภาพความเป็นส่วนตัว ที่ขาดความสัมพันธ์กับสเกลของเมือง สาธารณะไม่สามารถผ่านไปยังพื้นที่อื่นได้ ผลที่ตามมาคือปัญหาการระบายการจราจรสู่ถนนสายหลักในสภาพปัญหาคอขวด รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ที่ติดกับชุมชนล้อมรั้วก็ทำได้ยาก เนื่องจากถูกชุมชนล้อมรั้วเป็นตัวขวาง ทำให้เกิดเศษของพื้นที่ที่ยากต่อการพัฒนา และกลายเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

2.5.3.2 การเปลี่ยนจากการสัญจรทางน้ำเป็นการสัญจรทางบก

การศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่โล่งว่างริมคลองสำคัญในกรุงเทพมหานคร โดยคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2549) พบว่าการเปลี่ยนแปลงของเมืองในด้านต่างๆ ในหลายทศวรรษที่ผ่านมา มีผลทำให้กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิตประชากรชาวกรุงเทพฯ เปลี่ยนแปลงไป โดยเห็นตัวอย่างได้ชัดเจนจากการเปลี่ยนจากการสัญจรทางน้ำเป็นการใช้รถยนต์ บทบาทของแหล่งน้ำ คูคลองถูกลดบทบาทไปจากวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ อย่างมาก การตั้งถิ่นฐานของชุมชนเปลี่ยนจากริมคลองเป็นการพัฒนาที่เกิดจากถนน ทำให้พื้นที่ริมแหล่งน้ำหลายแห่งถูกปล่อยให้รกร้างว่างเปล่า ขาดการพัฒนา ในขณะเดียวกันหลายพื้นที่ประสบปัญหาที่เกิดจากการปลูกสร้างบุกรุกริมแหล่งน้ำ ซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และเกิดปัญหาของเมืองด้านความเสื่อมโทรมของภูมิทัศน์เมือง

2.5.3.3 การซื้อที่ดินเก็บไว้เพื่อเก็งกำไร

สาเหตุสำคัญของการเกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเกิดจากผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ (Pagano and Bowman, 2000, Ariya, 2005) เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายกำหนดสิทธิในการถือครองที่ดิน จึงเป็นเหตุให้มีการซื้อที่ดินไว้แล้วปล่อยให้รกร้างว่างเปล่า ไม่ทำประโยชน์ อีกทั้งอาจเกิดจากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ทำให้มีอสังหาริมทรัพย์รอการขายและทิ้งร้างเป็นจำนวนมาก (กรมที่ดิน, 2545)

นอกจากสาเหตุที่กล่าวมานี้ สาเหตุที่เกิดจากลักษณะทางสังคมไทยเช่น ที่ดินมรดกตกทอดที่มีเจ้าของที่ดินตามใจตนมากกว่าหนึ่งคน ลูกหลานที่ได้รับมรดกไม่สามารถแบ่งกันได้ลงตัว และการเกิดช่องว่างทางกฎหมายที่เอาผิดกับบุคคลที่ทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่า เห็นได้จากกฎหมายมาตรา 6 ไม่เคยปรากฏว่าที่ดินเคยยื่นเสนอคำร้องต่อศาลให้ที่ดินดังกล่าวตกเป็นของรัฐ (สมจิตร ทองประดับ, 2547: 59) รวมถึงการเมินเฉยต่อพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในหน่วยงานภาครัฐ เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, การรถไฟแห่งประเทศไทย, กรมธนารักษ์ และสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ซึ่งสาเหตุของการเกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าทั้งหมดนี้นำไปสู่ผลกระทบต่อชุมชนเมืองในด้านต่างๆ ตามรายละเอียดในข้อต่อไป

2.5.4 ผลกระทบที่เกิดจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

2.5.4.1 ผลกระทบด้านลบ

ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม พื้นที่รกร้างว่างเปล่านั้นนำมาซึ่งปัญหาทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น มลพิษและความเสื่อมโทรมของพื้นที่ การบุกรุกจับจองโดยคนจรจัด ความไม่ปลอดภัยต่อผู้

สัญจรผ่านไปมา เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้พื้นที่ สกปรก รกรุงรัง บางบริเวณกลายเป็นที่สะสมขยะ แหล่งเพาะเชื้อโรคที่เป็นต้นเหตุของโรคติดต่อต่างๆ รวมถึงเป็นเชื้อเพลิงต่ออัคคีภัย ซึ่งทั้งหมดก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสภาพแวดล้อม ทั้งในระดับชุมชน และเมืองในภาพรวม ซึ่ง Lewis Mumford (อ้างถึงในนิรมล กุลศรีสมบัติ, 2550: 109-124) ได้กล่าวเปรียบเทียบปรากฏการณ์นี้ว่า การทำลายล้างเมือง (Urban Devastation)



รูปที่ 2.45 และ รูปที่ 2.46 พื้นที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษยกระดับ และริมคลองตัน กลายเป็นที่อยู่ของคนจรจัด ที่จอดรถและที่อยู่ชั่วคราวของคนงานก่อสร้าง

การไม่พัฒนาพื้นที่ในเขตเมืองชั้นในของเมืองขนาดใหญ่หรือมหานครให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เป็นการทำลายสภาพแวดล้อมชานเมืองหรือชนบททางอ้อม เพราะต้องเลือกการขยายตัวของเมืองทางแนวราบแทนการเพิ่มความหนาแน่นของเมืองชั้นใน เพื่อที่จะสามารถรองรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของเมืองใหญ่ การพัฒนาโดยการขยายพื้นที่ของเมืองส่งผลต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมที่มีความอุดมสมบูรณ์ในบริเวณพื้นที่ชานเมือง และเนื่องจากไม่สามารถจัดสร้างโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงระหว่างชานเมืองกับศูนย์กลางเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ผู้อยู่อาศัยในชานเมืองจึงต้องใช้รถยนต์เพื่อการเดินทาง ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองพลังงาน อีกทั้งยังก่อปัญหาจราจร และเป็นผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างมาก (นพนันท์ ตาปนานนท์, 2550: 7-12)

การกว้านซื้อที่ดินไว้แล้วไม่ทำประโยชน์ มีผลกระทบต่อประชากรซึ่งไม่มีที่ทำกิน ก่อให้เกิดการบุกรุกเข้าไปทำประโยชน์ในที่ดินที่เจ้าของทอดทิ้ง ก่อให้เกิดปัญหาแย่งชิงที่ดินทำกิน เกิดความไม่สงบสุขในสังคม ในกรณีที่มีการบุกรุกที่ดินของรัฐ ซึ่งก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างภาครัฐกับประชาชน เป็นปัญหาการเมือง (กรมที่ดิน, 2545)

ด้านเศรษฐกิจ ในขณะที่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพเป็นพื้นที่ที่มีความต้องการสูง ราคาที่ดินจึงมีราคาแพง การเกิดพื้นที่ทิ้งร้างในเขตเมืองชั้นในไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดจึงเป็นการเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ ประกอบกับความเสื่อมโทรมของชุมชนเมืองที่เกิดจากพื้นที่ทิ้งร้าง ย่อมทำให้ที่ดินในบริเวณรอบข้างราคาตกและไม่เป็นผลดีต่อบรรยากาศของการทำธุรกิจ และในอีกมุมหนึ่งการพัฒนาพื้นที่ทิ้งร้างในเขตเมืองชั้นในโดยเฉพาะที่เป็นที่โล่ง ที่ยังไม่เคยได้รับการพัฒนาหรือมีการก่อสร้างโครงสร้างมาก่อน ย่อมมีข้อจำกัดในการพัฒนาน้อยกว่าพื้นที่ที่มีอาคารและสิ่งก่อสร้างเดิมอยู่ และโดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับด้านงบประมาณกับการพัฒนาพื้นที่ชานเมืองที่ต้องลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกเมืองและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีมูลค่ามหาศาลถ้านำมาประเมินเป็นตัวเลข

2.5.4.2 ผลกระทบด้านบวก

ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม พื้นที่ที่ทิ้งร้างบางแห่งยังเป็นเพียงพื้นที่ที่ยังไม่เคยได้รับการใช้งาน และอยู่ในสภาพที่ดี บางพื้นที่อาจเป็นสนามหญ้าที่คนในชุมชนละแวกใกล้เคียงอาศัยเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจหรือใช้เป็นที่ออกกำลังกาย เช่นเตะฟุตบอล หรือพื้นที่ทิ้งร้างเหล่านั้นอาจจะอยู่ในสภาพของพื้นที่ที่มีต้นไม้ขึ้นรกหรือเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ เสมือนเป็น Urban Voids ซึ่งเป็นที่โล่งของชุมชนที่ช่วยรักษาสภาพแวดล้อมผลิตก๊าซออกซิเจนและลดอุณหภูมิความร้อนของเมือง ตามคุณสมบัติและลักษณะหน้าที่ของพื้นที่สีเขียว (รูปที่ 2.9, 2.10) รวมถึงเป็นที่อยู่ของสัตว์เมือง และช่วยดำรงความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity) ในเมือง



รูปที่ 2.47 ผู้อาศัยในชุมชนอาศัยพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าเป็นสนามกีฬาและสวนสาธารณะชั่วคราว



รูปที่ 2.48 ต้นไม้ใหญ่ในพื้นที่รกร้างว่างเปล่า



รูปที่ 2.49 การเปรียบเทียบระหว่างภูมิทัศน์ที่ถูกจัดระเบียบเรียบร้อยในเมืองที่มีพื้นที่ว่างน้อยชนิดที่ไม่เอื้อให้สัตว์สามารถพักอาศัยได้ กับพื้นที่ทิ้งร้างริมชายหาดที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ ด้วยพืชพันธุ์และสัตว์นานาชนิด

(ที่มา : Hough 2004)



2.5.5 แผนพัฒนาของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในพื้นที่ชุมชนเมืองในกรุงเทพมหานคร มีหลายหน่วยงาน ได้แก่ สำนักผังเมือง สำนักสิ่งแวดล้อม สำนักพัฒนาชุมชน กรุงเทพมหานคร กรมที่ดิน รวมไปถึงกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องด้านการเก็บภาษีที่ดินเพื่อนำรายได้ไปพัฒนาประเทศต่อไป

2.5.5.1 โครงการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับกรุงเทพมหานคร

- โครงการกรุงเทพเมืองสีเขียว ของสำนักพัฒนาชุมชน กรุงเทพมหานคร ร่วมกับ สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย เมื่อ พ.ศ.2544 เป็นการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อเป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับชุมชน โดยมีชุมชนร่วมกันสร้าง เขตบางกะปิและชุมชนมัสยิดอินซอรวิศสุนมะห์ เขตบางกอกน้อย ด้วยการให้พื้นที่ว่างปลูก ผักปลอดสารพิษ

- โครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร 750 ไร่ โดยการประสานขอปลูก ต้นไม้ในพื้นที่รกร้างว่างเปล่าของเอกชน โดยสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ.2550

- โครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานคร 4 ปี 5,000 ไร่ โดย กรุงเทพมหานคร ในสมัยของผู้ว่าราชการนายอภิรักษ์ โกษะโยธิน (พ.ศ.2547-2551)โดยให้สำนักงานเขตสำรวจพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ทั้งพื้นที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อประสานเข้าไปพัฒนาเป็นส่วนหย่อม สวนสาธารณะ และปลูกป่า ในเมือง หากเจ้าของที่ดินยินยอมก็ให้เข้าพื้นที่จัดการทันที แต่หากไม่ยินยอมต้องประสานให้ล้อมรั้วมิดชิดไม่ให้ เป็นแหล่งทิ้งขยะ นอกจากนี้ยังประสานเจ้าของอาคาร โดยเฉพาะอาคารริมถนนสายหลักและริมเส้นทาง รถไฟฟ้า เพื่อจัดทำสวนดาดฟ้า โดย กทม.จะเข้าไปสนับสนุนด้านวิชาการ การออกแบบ และดูแลบำรุงรักษา

- โครงการพัฒนาพื้นที่โล่งว่างริมคลองสำคัญ ในกรุงเทพมหานคร โดยสำนักผัง เมือง กรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ.2549 และโครงการต่อเนื่อง แผนพัฒนาสิ่งแวดล้อม ของแผนพัฒนา กรุงเทพมหานครสู่เมื่อนำอยู่ การปรับปรุงภูมิทัศน์ริมคลองสำคัญ ซึ่งรวมถึงคลองแสนแสบ คลองตันและคลอง พระโขนง ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจและรักษา สิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ

2.5.5.2 โครงการพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ไทย พ.ศ.2547

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีแนวคิดที่จะพัฒนาพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ ได้แก่ทาง พิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษบูรพาวิถี รวมระยะทาง ประมาณ 171.2 กิโลเมตร เพื่อสามารถนำไปใช้ประโยชน์เป็นทางสัญจร หรือพื้นที่ในเชิงธุรกิจ ให้เกิดความเป็น ระเบียบเรียบร้อย ไม่ก่อปัญหาสิ่งแวดล้อม และป้องกันการถูกรบกวน เป็นแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เขตทาง พิเศษ โดยคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.5.5.3 แนวคิดเพื่อสร้างความปลอดภัยสำหรับชุมชนที่มีพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

- จัดทำเครือข่ายเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์คนเมืองโดยผู้ที่อยู่ในพื้นที่ โดย กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2552 เช่น คนขับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง คนขับรถแท็กซี่ คนขับรถตู้ รวมถึงพนักงานรักษา ความปลอดภัยในบริษัทต่าง ๆ จำนวน 200,000 คน โดยหน้าที่หลักของอาสาสมัครคือเป็นหูเป็นตา แจ้งเหตุด่วน เหตุร้ายให้หน่วยงานของภาครัฐ โดย กทม.จะใช้หมายเลข 1555 สายด่วน กทม.และศูนย์อัมรินทร์ เป็น ศูนย์กลางในการประสานงาน

- การติดกล้องวงจรปิด (CCTV) และไฟส่องสว่าง โดยการประสานงานกับการ ไฟฟ้านครหลวง

2.5.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร

2.5.6.1 ประมวลกฎหมายที่ดิน มาตรา 6 บัญญัติขึ้นโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 96 พ.ศ.2515

ได้ระบุไว้ว่า สำหรับที่ดินที่มีโฉนดที่ถูกทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยเป็นที่รกร้างว่างเปล่า เกิน 10 ปีติดต่อกัน หรือเกิน 5ปีติดต่อกัน ในกรณีที่เป็นที่มีหนังสือรับรองการทำประโยชน์ เช่น น.ส.3, น.ส.3 ก. หรือ น.ส.3 ข. กฎหมายให้ถือว่าเจ้าของที่ดินนั้นเจตนาสละสิทธิในที่ดินเฉพาะส่วนที่ทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่ยกร้างว่างเปล่าทันที

แต่ยังมีช่องโหว่ของกฎหมายในการตีความพื้นที่รกร้างว่างเปล่า คือเมื่อพิเคราะห์ดูตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนี้แล้ว มุ่งที่จะบังคับให้เจ้าของที่ดินใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์ ไม่ใช่มีที่ดินเพื่อรอให้ราคาเพิ่มขึ้นแล้วจะขายเอากำไร ดังนั้นการที่เจ้าของที่ดินปล่อยที่ดินไว้เฉยๆ ไม่ทำประโยชน์ แม้เจ้าของจะล้มมรั่ว ทางหมู่บ้านอยู่เป็นประจำก็น่าจะถือว่าทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์ อันทำให้ถือได้ว่าเจตนาสละสิทธิในที่ดินแล้ว ตรงกันข้ามหากเจ้าของที่ดินทำประโยชน์ในที่ดินไม่ว่ากิจกรรมนั้นจะเกิดประโยชน์มากน้อยเพียงใด เช่น ปลูกไม้ยืนต้น ปลูกผัก หรือแม้แต่ปลูกหญ้าไว้เลี้ยงวัว ก็ยอมถือว่าได้ทำประโยชน์ในที่ดินแล้ว จึงไม่เคยปรากฏว่าอธิบดีกรมที่ดินเคยยื่นคำร้องต่อศาลให้ที่ดินดังกล่าวตกเป็นของรัฐเลย

2.5.6.2 ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับที่ดินที่ถูกทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่าให้ตกเป็นของรัฐ พ.ศ. 2522 (กรมที่ดิน, 2545)

การพิจารณาว่าที่ดินแปลงใดมีผู้ทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่า ให้พิจารณาถึงการทำประโยชน์เป็นประการสำคัญ เพียงแต่ล้มมรั่วหรือเสียภาษีบำรุงท้องที่ แต่ไม่ทำประโยชน์ ย่อมถือว่าเป็นการทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่า แต่สำหรับที่ดินซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยในหมู่บ้านหรือในเมือง แม้จะยังไม่ได้ปลูกบ้านอยู่อาศัย แต่เจ้าของยังมีเจตนายึดถือเพื่อตนเองอยู่ ก็ให้ถือว่าที่ดินนั้นเป็นที่ดิน ที่ได้ทำประโยชน์แล้วโดยสภาพ

ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับที่ดินที่ถูกทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่าให้ตกเป็นของรัฐ พ.ศ. 2522 (กรมที่ดิน, 2545) ได้ระบุไว้ว่า เมื่อพบว่ามีพื้นที่ถูกทอดทิ้งหรือปล่อยรกร้างว่างเปล่า ครอบกำหนดระยะเวลาตามมาตรา 6 แล้ว ให้จังหวัด อำเภอ แล้วแต่กรณี ทำหนังสือแจ้งเจ้าของที่ดินเพื่อเข้าทำประโยชน์ภายใน 3 เดือน นับแต่รับแจ้ง หากพ้นกำหนดแล้ว ยังไม่ทำประโยชน์ ให้เสนอฟ้องร้องดำเนินคดีทางศาลต่อไป

2.5.6.3 พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และประกาศ ร.ส.ช. ฉบับที่ 44 (พ.ศ.2534)

การเวนคืนที่ดิน (Land Acquisition) เป็นวิธีพัฒนาที่ดินโดยภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีลักษณะการดำเนินการโดยบังคับซื้อที่ดินจากเจ้าของที่ดินตามราคาตลาด ราคาประเมิน เพื่อนำมาพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ แม้ว่าภาครัฐจะมีอำนาจทางกฎหมาย ในการดำเนินการเวนคืนที่ดิน แต่ในทางปฏิบัติจะเลือกใช้วิธีเวนคืนเฉพาะกรณีที่น่าจำเป็นเท่านั้น เช่น การก่อสร้างทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.6 แผนพัฒนาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.6.1 แผนพัฒนากรุงเทพมหานครสู่มือนำอยู่ โดยสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ มีคุณภาพชีวิตที่ดีปลอดภัย และสร้างโอกาสให้เกิดความทัดเทียม โดยแบ่งออกเป็น

2.6.1.1 แผนพัฒนาพื้นที่

เขตวัฒนา จัดอยู่ในกลุ่มลุมพินี มีบทบาทและแนวทางพัฒนาเพื่อให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจพาณิชย์กรรมที่มีความสามารถในการแข่งขันกับมหานครอื่นๆในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นย่านที่พักอาศัยชั้นดี

เขตสวนหลวง จัดอยู่ในกลุ่มบุรพา มีบทบาทและแนวทางพัฒนาเพื่อให้เป็นเขตที่อยู่อาศัยที่มีความพร้อมของการให้บริการพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน เพื่อสามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

2.6.1.2 แผนพัฒนาการจราจรและขนส่ง

- การพัฒนาถนนสายหลักและถนนสายรอง กรุงเทพมหานครมีแนวคิดเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบและเป็นไปตามมาตรฐานทางผังเมือง แต่ยังไม่มีการนำมาปฏิบัติใช้กับพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

- การพัฒนาถนนสายย่อย จากแผนพัฒนาของภาครัฐ แม้ว่าทางกรุงเทพมหานครจะมีแผนพัฒนาระบบโครงข่ายถนนสายหลักและถนนสายรอง จากการศึกษาไม่พบว่ามีแผนพัฒนาถนนทั้งสองระดับศักยภาพในพื้นที่ศึกษา แต่พบว่ามีแผนพัฒนาการเชื่อมต่อระบบถนนย่อยหรือถนนซอย ได้แก่ การเชื่อมต่อซอยปรีดีพนมยงค์ 42 แยก 16 กับ ซอยพัฒนาการ 20 (จากหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับวันที่ 4 - 7 พฤศจิกายน 2550) การเชื่อมต่อซอย หากไม่คิดเป็นองค์รวม เช่นลำดับศักยภาพของถนน ระยะการเชื่อมต่อ ขนาดของถนนที่เหมาะสม จะกลายเป็นการนำรถยนต์จำนวนมากเข้าสู่พื้นที่ ทำให้เกิดรถติดและปัญหาสิ่งแวดล้อมจากไอเสียรถยนต์ รวมถึงหากขาดการออกแบบถนนที่ดี จะเป็นการทำลายแปลงเกษตรกรรมริมคลองที่มีขนาดใหญ่แปลงสุดท้ายของย่าน

- การพัฒนาเส้นทางจักรยาน เพื่อเป็นการสัญจรทางเลือกสำหรับพื้นที่ที่มีปัญหาด้านการจราจร

- การพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ คลองแสนแสบ คลองตัน คลองพระโขนง เพื่อเป็นการสัญจรทางเลือกโดยเฉพาะบริเวณที่เป็นพื้นที่ที่ขาดการเข้าถึงจากโครงข่ายถนน และใช้เพื่อประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว

- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะระดับหลักและระดับรอง เพื่อสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง เกิดการเชื่อมต่อของโครงข่าย และมีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีประสิทธิภาพ

ควรสร้างบทบาทด้านการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (2.3.2) เพื่อให้เป็นชุมชนต้นแบบที่เน้นการเดินทางด้วยโครงข่ายการสัญจรทางเท้า, จักรยานและการสัญจรเลือกครอบคลุมทั้งพื้นที่ โดย

กำหนดเป็นนโยบายหลักของพื้นที่ (ทุกมิติจะต้องเชื่อมโยงให้ลดการใช้พลังงานในการเดินทางแต่การเดินทางต้องมีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งระยะเวลาและค่าใช้จ่าย)

2.6.1.3 แผนพัฒนาสิ่งแวดล้อม

- จัดหาพื้นที่สาธารณะและที่โล่งเพื่อนันทนาการ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร และคณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพื้นที่สีเขียวของ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการเสนอการพัฒนาพื้นที่กว้างว่างเปล่าบริเวณพื้นที่เลียบทางพิเศษคลองรัช เป็นสวนสาธารณะระดับละแวกบ้านขนาด 21 ไร่

- การปรับปรุงภูมิทัศน์ถนน
- การปรับปรุงภูมิทัศน์ริมคลองพระโขนง คลองแสนแสบ และคลองตัน

2.6.2 พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518

สาระสำคัญคือการกำหนดถึง “การวางแผนการจัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ” โดยมีหลักการว่า ให้ผังเมืองรวมเป็น “แผนผัง นโยบาย และโครงการ รวมทั้งมาตรการควบคุมทั่วไป เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและดำเนินการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท ในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข โภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมือง” ส่วนผังเมืองเฉพาะจะเป็น “แผนผังและโครงการดำเนินการเพื่อพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่งหรือกิจการที่เกี่ยวข้อง ในเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทเพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง” (มาตรา 4) ทั้งนี้ ความหมายของผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะได้มีการอธิบายไว้ในผังนครหลวง 2533 (Greater Bangkok Plan 2533) หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า “ผัง Litchfield” โดยได้อธิบายถึงเนื้อหาและความเชื่อมโยงระหว่างผังเมืองรวม (Comprehensive Plan) และผังเมืองเฉพาะ (Special Project Plan) การวางแผนและจัดทำผังเมืองเฉพาะโดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 เป็นการดำเนินการเพื่อให้ผลการต่อกรให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อพัฒนาหรือปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ โดยการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 28(6) และ (7) และมาตรา 43(1) และ (2) อย่างไรก็ตาม ในมาตรา 43 วรรค 5 ได้กำหนดให้อสังหาริมทรัพย์ที่ได้เวนคืนมาเพื่อปรับปรุงให้เป็นไปตามผังเมืองเฉพาะ สามารถที่จะนำไปให้เช่าหรือหาประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวได้ อีกทั้งในมาตรา 43 วรรค 6 ยังได้กำหนดให้การโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่ได้เวนคืนมานั้น จะสามารถทำได้โดยการตราเป็นพระราชบัญญัติ ดังนั้น ในการวางแผนและจัดทำผังเมืองเฉพาะโดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 เพื่อการฟื้นฟูเมือง หากมีความจำเป็นในการรวบรวมกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่จะฟื้นฟูสามารถรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้นนั้น ย่อมกระทำได้โดยการกำหนดให้มีการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง ตามมาตรา 28(7) และมาตรา 43(2) และให้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ ดังกล่าวคืนให้แก่ประชาชนที่เป็นเจ้าของเดิม รวมทั้งจำหน่ายที่ดินและอาคารให้แก่ประชาชนที่อยู่อาศัยเดิมและประชาชนทั่วไป เพื่อให้ได้มาซึ่งรายได้สำหรับทดแทนเงินลงทุนเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการฟื้นฟูเมืองในบริเวณพื้นที่นั้น ๆ

2.6.3 พระราชบัญญัติการเคหะแห่งชาติ พ.ศ. 2537

กำหนดให้การเคหะแห่งชาติมีอำนาจตามมาตรา 9 (1) ในการ “สร้าง จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม รับจำนอง ว่าจ้าง รับจ้าง แลกเปลี่ยน โอน รับโอน ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินอื่น หรือ ดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับทรัพย์สิน” เพื่อการดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ของการเคหะแห่งชาติ และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นฟูเมือง พระราชบัญญัติดังกล่าวยังได้กำหนดถึงการดำเนินการ “ปรับปรุง รั้ว หรือย้ายแหล่งเสื่อมโทรมเพื่อให้มีสภาพการอยู่อาศัย สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมดีขึ้น” (มาตรา 6 (4) โดยการเคหะแห่งชาติจะมีอำนาจใน “การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในกิจการมาตรา 6 (4) จะต้องเป็นการเวนคืนเพื่อการผังเมือง การสาธารณสุข การป้องกันมลภาวะ การใช้ประโยชน์ที่ดิน หรือการจัดเคหะให้แก่ประชาชนที่ต้องย้ายออกไปจากแหล่งเสื่อมโทรมเป็นสำคัญ” (มาตรา 30 วรรค 2)

2.6.4 พระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549

พระราชบัญญัติการผังเมืองเป็นกฎหมายที่เน้นการควบคุมการพัฒนา โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงข่ายคมนาคม รวมถึงอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม(O.S.R.) และอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (F.A.R.)

2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการโครงการ

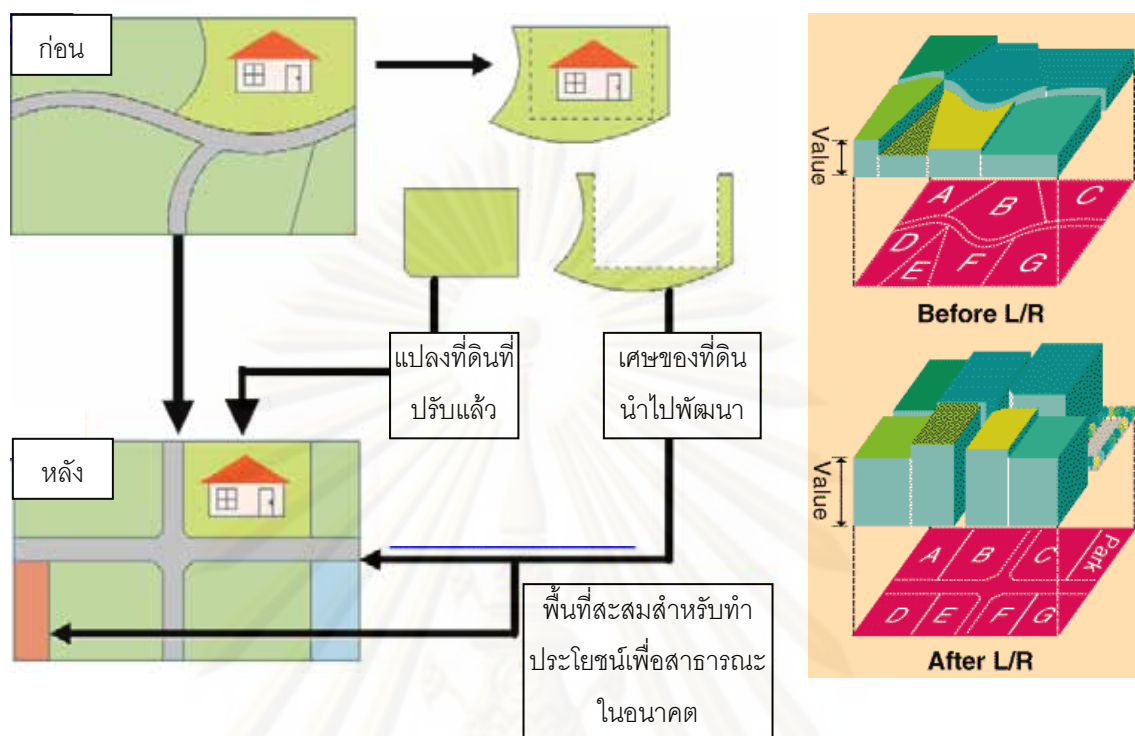
2.7.1 การจัดการพื้นที่

แนวทางการจัดการพื้นที่ การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนา ทั้งที่ดินที่เป็นของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน แบ่งออกเป็น การใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์และการใช้มาตรการทางกฎหมาย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.7.1.1 การจัดรูปที่ดิน (Land Re-Adjustment)

การจัดรูปที่ดิน หมายถึง มาตรการเพื่อการพัฒนาเมือง ในพื้นที่ที่มีปัญหาของระบบโครงข่าย เช่น การขาดการเชื่อมต่อ การเข้าถึงที่ ดี ถนนไม่ได้มาตรฐานและไม่เหมาะสมกับความต้องการของยุคสมัย หรือการพัฒนาเมืองในพื้นที่ที่มีเจ้าของที่ดินหลากหลาย โดยเป็นการร่วมกันเสียสละ บริจาคที่ดินของตนส่วนหนึ่งเพื่อเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม พื้นที่ที่ได้มานี้สามารถนำไปใช้สำหรับแก้ไขปัญหาระบบโครงข่ายเดิมพื้นที่สาธารณะ โครงสร้างพื้นฐานหรือพื้นที่สำหรับหาประโยชน์ของส่วนรวม

ประโยชน์ของการจัดรูปที่ดิน หลังจากมีการปรับพื้นที่ ทำให้เกิดการใช้งานได้อย่างสอดคล้องกับยุคปัจจุบันอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งนำไปสู่คุณภาพชีวิตของชุมชนที่ดีขึ้น และเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับที่ดิน รวมถึงเป็นการบรรลุวัตถุประสงค์ของการพัฒนาเมืองในภาพรวมของภาครัฐ ที่สามารถทำได้โดยประหยัดงบประมาณ



รูปที่ 2.51 การจัดรูปที่ดิน
(ที่มา : www.bma-cpd.go.th)

อภิวัฒน์ รัตนวราหะ (2550: 21-22) มาตรการทางการเงินเชิงบวกและเชิงลบ หมายถึงการควบคุมรูปแบบการพัฒนา มาตรการทางการเงินเชิงบวกได้แก่การลดภาษีธุรกิจเฉพาะต่างๆ ที่ลงทุนพัฒนาในพื้นที่เสื่อมโทรมหรือพื้นที่รกร้างว่างเปล่า รวมไปถึงการให้เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่าหรือให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ โดยเฉพาะโครงการที่มีความจำเป็นต่อสังคม เช่น การสร้างที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยในพื้นที่เมืองที่มีราคาที่ดินสูงเป็นต้น ในทางกลับกันท้องถิ่นอาจใช้มาตรการทางการเงินเชิงลบ เพื่อควบคุมชี้้นำให้การฟื้นฟูเมืองเป็นไปในทิศทางที่ต้องการ เช่นการเก็บภาษีทรัพย์สินที่ดินว่างเปล่า หรืออาคารที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ โดยมาตรการทางการเงินเชิงบวกและเชิงลบที่กล่าวมานี้ เน้นไปที่พฤติกรรมการลงทุนของเจ้าของที่ดินและนักพัฒนาที่ดินเท่านั้น ยังไม่รวมถึงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่มีต้นทุนสูง

นพนันท์ ตาปนานนท์ (2550: 11) เนื่องจากการฟื้นฟูเมืองเป็นการดำเนินการในพื้นที่เฉพาะท้องถิ่น และผลจากการดำเนินการจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของที่ดินเฉพาะในพื้นที่นั้นๆ เท่านั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม โดยหลักการที่ผู้ได้รับประโยชน์ควรเป็นผู้รับภาระในการดำเนินการนั้นๆ จึงควรมีวิธีทางการเงินโดยเฉพาะ เช่นการเฉลี่ยค่าการลงทุนและจัดเก็บคืนจากเจ้าของที่ดินตามอัตราส่วนของทรัพย์สินที่เพิ่มค่าขึ้นมาจากการฟื้นฟูเมือง อีกทั้งการฟื้นฟูเมืองเป็นการลงทุนสูง อาจใช้การโอนกรรมสิทธิ์ร่วมให้แก่เจ้าของที่ดินเดิมรวมทั้งการร่วมทุนกับภาคเอกชน เพื่อให้ได้รายได้เพียงพอต่อการลงทุนเป็นต้น

2.7.1.2 การเตรียมพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองในอนาคต (Land Banking)

หมายถึง การจัดเตรียมที่ดินเพื่อจัดทำโครงการพัฒนาเมืองในอนาคต โดยการซื้อการครอบครองที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาใดๆ มาพัฒนา และการขายที่ดินโดยหน่วยงานของรัฐ ซึ่งจะก่อให้เกิด

การพัฒนาและสามารถควบคุมการพัฒนาพื้นที่ได้โดยไม่ต้องตัดถนนหรือก่อสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่โครงการ ส่งผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าว ซึ่งถ้าไรจะตกเป็นของภาครัฐ โดยอาจจำเป็นต้องซื้อที่ดินที่พัฒนาแล้วบ้างเพื่อให้ได้ทำเลที่เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่

2.7.1.3 การได้มาซึ่งที่ดิน

การใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์ หมายถึงการสร้างแรงจูงใจในรูปแบบต่างๆเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินสำหรับการพัฒนาโดยใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์ เช่นด้านภาษี เงินชดเชย การทำสัญญาแลกเปลี่ยนที่ดิน การทำสัญญาเช่าที่ดินระยะยาว การขอซื้อ ขอเช่าไปใช้และการขอรับบริจาค รวมถึงการจัดรูปที่ดินและการเตรียมพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองในอนาคต

การใช้มาตรการทางกฎหมาย หมายถึงการใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินสำหรับการพัฒนาโครงการเพื่อสาธารณะประโยชน์ เป็นบทบาทหน้าที่ของภาครัฐ องค์กรท้องถิ่น ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ที่จะดำเนินงานให้ได้มาซึ่งที่ดินโดยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อนำมาพัฒนา โดยมีกฎหมายที่กล่าวถึงการเวนคืนสำหรับพื้นที่ที่ถูกทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์และพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ได้แก่ประมวลกฎหมายที่ดิน มาตรา6 และระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับที่ดินที่ถูกทอดทิ้งไม่ทำประโยชน์หรือปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่าให้ตกเป็นของรัฐ พศ.2552 (หัวข้อ2.5.6)

2.7.3 การจัดการโครงการ (Public-Private-Partnership) (PPP)

หมายถึง การทำงานร่วมกันของภาครัฐและเอกชนสำหรับโครงการขนาดใหญ่ ที่ต้องอาศัยข้อดีในแต่ละงานของทั้งสองฝ่าย ข้อดีของราชการคือการประสานงาน อำนาจการออกกฎ ข้อบังคับ ความมั่นคงและเงินทุนระยะยาว ส่วนของเอกชนมีการบริหารจัดการที่มีความคล่องตัว ว่องไว สามารถทำกำไร เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการสำเร็จลุล่วงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังกรณีศึกษาโครงการGreenwich Peninsular กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ โดยบริษัทพัฒนาเมืองของอังกฤษ (English Partnerships), โครงการ Victoria Park, Zetland เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย โดยบริษัทพัฒนาเมืองของรัฐนิวเซาท์เวล (The NSW Government land development agency) หรือที่เรียกสั้นๆว่าLandcom และโครงการ Tin Shui Wai New Town - Hong Kong Wetland Park เขตบริหารพิเศษฮ่องกง โดยรัฐบาลฮ่องกง ร่วมกับบริษัทเอกชน Chinese joint-venture company

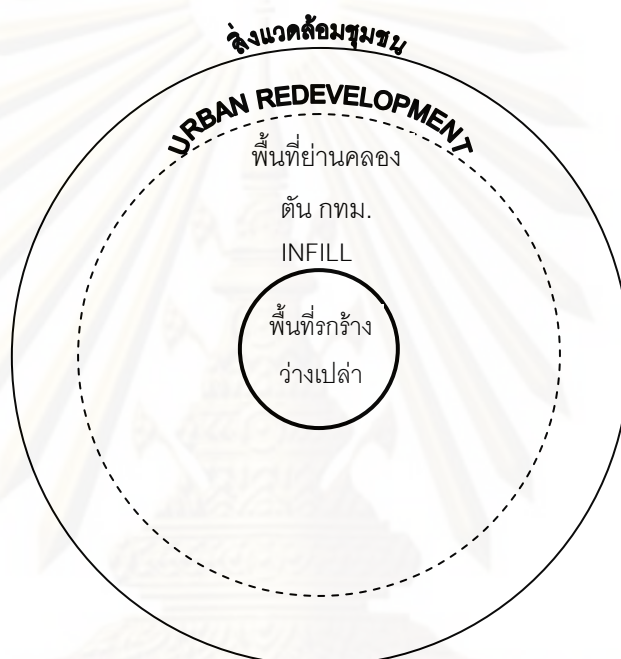
2.7.4 การจัดการชุมชน (Community Participation) (CP)

หมายถึงการดำเนินโครงการโดยที่ชุมชนมีส่วนร่วมซึ่งเป็นมาตรการสำหรับการจัดการทางด้านสังคมและเมืองที่ทำให้ชุมชนเกิดการยอมรับโครงการที่จะเกิดขึ้น เกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของและมีความห่วงใยในพื้นที่ รวมถึงได้รับการดูแลรักษาโดยชุมชนต่อไปในระยะยาว

การดำเนินโครงการโดยที่ชุมชนมีส่วนร่วม เป็นการทำให้เกิด “Not In My Back Yard” หรือ NIMBY ซึ่งหมายถึงการพัฒนาโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค โครงการสาธารณะ ที่มีความจำเป็นและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ซึ่งอาจมีทั้งเอื้อประโยชน์และเสียประโยชน์ หรือ

ก่อให้เกิดการเสียความเป็นส่วนตัว เช่นตัดถนนทางลัดผ่านหน้าบ้าน ทำให้ชุมชนสะดวกขึ้นแต่ทำให้เกิดเสียงดัง กับบ้านที่ถูกถนนผ่าน การมีส่วนร่วมของชุมชนจะเป็นการใกล้ชิด ช่วยกันคิดช่วยกันทำ ด้วยความสามัคคีปรองดอง เห็นอกเห็นใจเป็นต้น

2.8 สรุปการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร



แผนภูมิที่ 2.2 แสดงกรอบแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

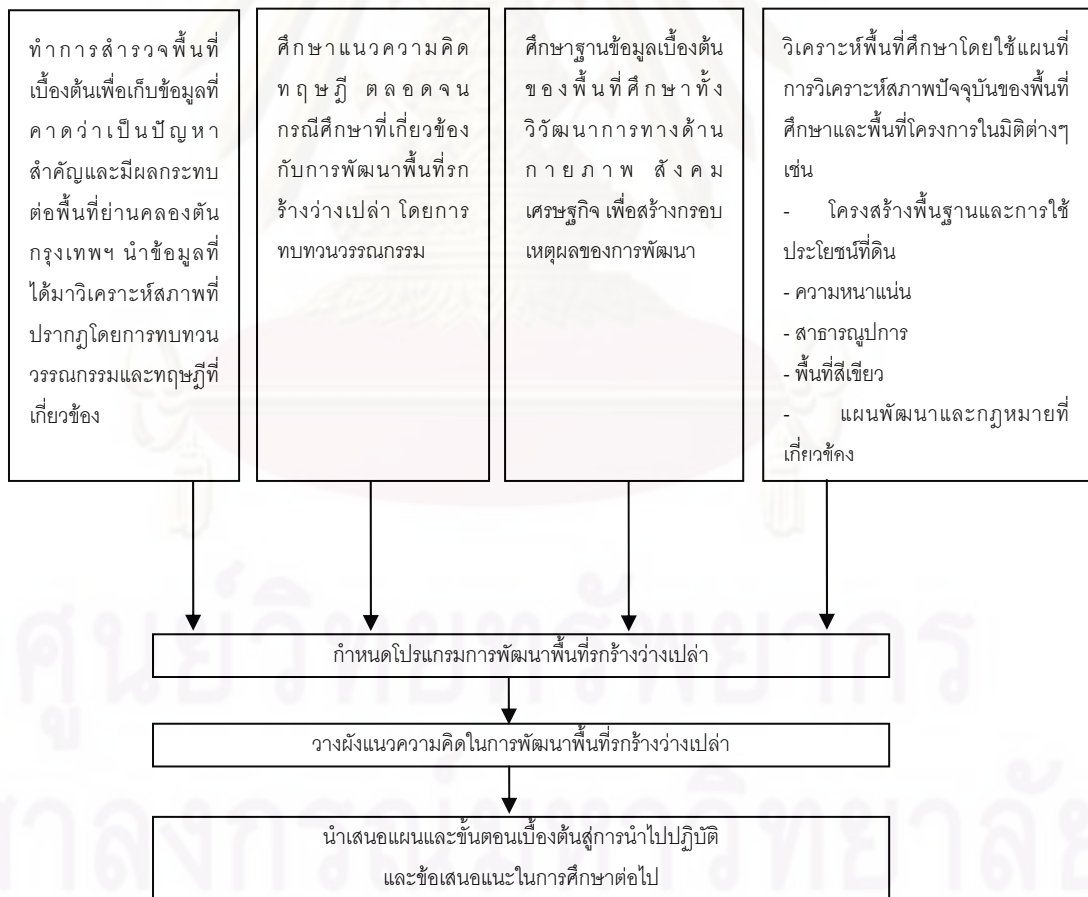
การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร ต้องทำการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่ ทั้งการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ได้แก่ การศึกษาการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ของย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร การขยายตัวของเมือง และประชากร โดยทำการวิเคราะห์ตามประเด็นสำคัญสำหรับการพัฒนาสิ่งแวดล้อมชุมชน ได้แก่ การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม การศึกษาความผสมผสานและความหลากหลายในชุมชน ตลอดจนระบบสาธารณูปการ การออกแบบที่ยั่งยืน และการศึกษาพื้นที่สีเขียว เพื่อทำการประเมินผล และวิเคราะห์เพื่อสร้างแนวทางที่นำไปสู่การวางผังฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ทางด้านกายภาพต่อไป

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 พื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร กับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

การลงสำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้นร่วมกับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในบทที่ผ่านมา พบว่าพื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้วเป็นเวลากว่า 60 ปี ควรได้รับการฟื้นฟูภายใต้แนวคิดของการฟื้นฟูชุมชนเมือง (Urban Redevelopment) ซึ่งส่วนหนึ่งของการฟื้นฟูนั้น ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่า (Infill Development) เพื่อเป็นชุมชนที่น่าอยู่ตามมาตรฐานของแนวคิดสิ่งแวดล้อมชุมชน ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานทางด้านกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และบทบาทในอนาคต จากนั้นจึงทำการศึกษา วิเคราะห์ ตามประเด็นสำคัญของแนวคิดทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน

3.2 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย



แผนภูมิที่ 3.1 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย

ตารางที่ 3.1 วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

หัวข้อของการศึกษา	เนื้อหา	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้
3.2.1 ทำการสำรวจพื้นที่เพื่อวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	ระบุปัญหาสำคัญที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร	- วิเคราะห์โดยการทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	- ตำราและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพื้นที่ศึกษา - รูปถ่ายและการอธิบายจากตำรา - การสอบถามและสังเกตการณ์
3.2.2 ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี ตลอดจนกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในพื้นที่เขตเมืองที่ประสบปัญหาต่างๆโดยการทบทวนวรรณกรรม เพื่อสร้างกรอบแนวความคิดหลักของงานวิจัย	<p>1) แนวความคิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมชุมชน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนสุขภาพดี (Healthy Communities) - ชุมชนระบบนิเวศ (Ecological Communities) - ชุมชนที่ยั่งยืน (Sustainable Communities) <p>2) แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนา</p> <ul style="list-style-type: none"> - การฟื้นฟูชุมชนเมือง (Urban Redevelopment) - การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในชุมชนเมือง (Infill Development) <p>3) ประเด็นสำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน - โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม - ความผสมผสานและความหลากหลายในชุมชน - สาธารณูปการ 	- การทบทวนวรรณกรรม	- ตำราและเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ - บันทึกจากงานสัมมนา และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ - อินเทอร์เน็ต

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

หัวข้อของการศึกษา	เนื้อหา	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้
3.2.2 (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่สีเขียว - การออกแบบที่ยั่งยืน 4) กรณีศึกษาการพัฒนาเพื่อสิ่งแวดล้อม 5) พื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร - ตำแหน่งที่ตั้งและขนาดของพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในกรุงเทพมหานคร - สาเหตุของการเกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่า - ผลกระทบที่เกิดจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่า - แผนพัฒนาของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่า - กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่า 6) แผนพัฒนาและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา <ul style="list-style-type: none"> - แผนพัฒนากรุงเทพมหานครสู่เมืองน่าอยู่ โดยสำนักผังเมือง กทม. - พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 - พระราชบัญญัติการเคหะแห่งชาติ พ.ศ. 2537 - พระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 7) แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการโครงการ <ul style="list-style-type: none"> - การจัดการพื้นที่ - การจัดการโครงการ - การจัดการชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - การทบทวนวรรณกรรม - การรวบรวมเอกสาร 	<ul style="list-style-type: none"> - ตำราและเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ - บันทึกจากงานสัมมนา และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ - อินเทอร์เน็ต

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

หัวข้อของการศึกษา	เนื้อหา	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้
	8) สรุปการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสังคม ชุมชน ย่าน คลองตัน กรุงเทพมหานคร	- การทบทวนวรรณกรรม - การรวบรวมเอกสาร	- ตำราและเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ - บันทึกจากงานสัมมนา และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ - อินเทอร์เน็ต
3.2.3 วิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดในมิติต่างๆของบริเวณย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร ผ่านการวิเคราะห์โดยซ้อนชั้นของแผนที่ โดยใช้ข้อมูลจากการสำรวจสภาพปัจจุบันของพื้นที่เพื่อสร้างกรอบเหตุผลของการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในเขตเมือง	1) ประวัติและความเป็นมาของพื้นที่	- การรวบรวมเอกสาร ข้อมูลประวัติและความ เป็นมา	- ข้อมูลทางประวัติศาสตร์พื้นที่จากตำรา และการสอบถาม - ข้อมูลจากหน่วยงานราชการและ อินเทอร์เน็ต
	2) ลักษณะที่ตั้ง อาณาเขต	- การรวบรวมเอกสาร - การสังเกต	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - แผนที่และรูปถ่าย
	3) การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่	- การรวบรวมเอกสาร - การสังเกต	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - แผนที่และแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ - รูปถ่าย
	4) สภาพสังคมและเศรษฐกิจ	- การรวบรวมเอกสาร - การสังเกตและสอบถาม คนในพื้นที่	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - บันทึกการสังเกตและสอบถาม
	5) ชุมชนในพื้นที่ศึกษา - ชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานริมคลอง - ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนน	- สัมภาษณ์ - การสังเกตและสอบถาม คนในพื้นที่	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - บันทึกการสังเกตและสอบถาม - รูปถ่าย

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

หัวข้อของการศึกษา	เนื้อหา	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้
	6) โครงสร้างพื้นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดิน - โครงข่ายการสัญจร - การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- การรวบรวมเอกสาร - การสังเกต	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - แผนที่และแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ - รูปถ่าย
3.3.3 (ต่อ)	7) ความหนาแน่น - ความหนาแน่นตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พศ.2549 - ความหนาแน่นที่เหมาะสม - ความหนาแน่นที่เหมาะสมกับตำแหน่งที่ตั้ง	- การรวบรวมเอกสาร - การสังเกต	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - แผนที่และแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ - รูปถ่าย
	8) สาธารณูปการ	- สํารวจ - การสังเกตและสอบถาม คนในพื้นที่	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - บันทึกการสังเกตและสอบถาม - รูปถ่าย
	9) พื้นที่สีเขียว - พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ - พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม - พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน	- สํารวจ - การสังเกตและสอบถาม คนในพื้นที่	- ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ - บันทึกการสังเกตและสอบถาม - รูปถ่าย
3.2.4 วิเคราะห์พื้นที่ศึกษาโดยใช้แผนที่การวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการในมิติต่างๆ	1) การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	- การวิเคราะห์ข้อมูล	- ข้อมูลในข้อ 3.2.2 และ 3.2.3
	2) การวิเคราะห์ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม	- การวิเคราะห์ข้อมูล	
	3) การวิเคราะห์สาธารณูปการ	- การวิเคราะห์ข้อมูล	
	4) การวิเคราะห์พื้นที่สีเขียว	- การวิเคราะห์ข้อมูล	
	5) การวิเคราะห์แผนพัฒนาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	- การวิเคราะห์ข้อมูล	

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) วิธีการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

หัวข้อของการศึกษา	เนื้อหา	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้
3.2.5 วางผังแนวความคิด ด้าน กายภาพในการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่าง เปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร	1) กำหนดบทบาทของพื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร 2) สรุปแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้าน สิ่งแวดล้อมชุมชน 3) กำหนดโปรแกรมเพื่อการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ย่าน คลองตัน กรุงเทพมหานคร ทางด้านกายภาพ 4) ทำการออกแบบพื้นที่ในบริเวณย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร - ผังเปรียบเทียบโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ก่อน- หลัง - ผังเปรียบเทียบความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม ก่อน-หลัง - ผังเปรียบเทียบความผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดิน ก่อน-หลัง - ผังเปรียบเทียบสาธารณูปการ ก่อน-หลัง - ผังเปรียบเทียบพื้นที่สีเขียวและพื้นที่พุ่มไม้ระบบนิเวศชุมชน - ผังเปรียบเทียบแนวคิดรวม	- การวิเคราะห์ข้อมูล - การออกแบบผัง	
3.2.7 สรุปผลการพัฒนาพื้นที่รกร้าง ว่างเปล่า	เพื่อประเมินถึงโอกาสและข้อจำกัดของผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่รกร้าง ว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร	- การวิเคราะห์ผัง	
3.2.8 นำเสนอแผนและขั้นตอนสู่การ นำไปปฏิบัติ	นำเสนอแผนและขั้นตอนการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่าน คลองตัน กรุงเทพมหานคร	- การเผยแพร่งานวิจัย	

บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงประวัติ ความเป็นมา และการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่และชุมชน ทั้งทางด้าน กายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร เพื่อวิเคราะห์ตามประเด็นสำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่ที่กว้างขวางเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 ประวัติและความเป็นมา

จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ พบว่ามีการตั้งถิ่นฐานริมคลองพระโขนง ซึ่งเป็นคลองตามธรรมชาติของชุมชนคนไทย นับถือศาสนาพุทธ ได้แก่ ชุมชนวัดมหาบุศย์ ซึ่งมีมาตั้งแต่ พ.ศ.2305 หรือตรงกับสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย และชุมชนวัดใต้ ตั้งแต่ พ.ศ.2346 หรือตรงกับสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น

ในสมัยรัชกาลที่ 3 เกิดการขุดคลองแสนแสบจากพระนครไปสมุทรปราการ เพื่อเป็นเส้นทางของกองทัพไปรบกับญวน และขุดคลองตันเพื่อเชื่อมคลองแสนแสบกับคลองพระโขนงโดยแรงงานชาวมลายูและคนกัณฑ์จากภาคใต้ จึงถูกตั้งชื่อว่า "คลองกัณฑ์" และต่อมาถูกเรียกให้สั้นลงเหลือแค่คลองตัน ซึ่งหลังจากนั้นชาวมลายูและคนกัณฑ์จำนวนหนึ่งก็ได้ตั้งรกราก ทำนาทำไร่อยู่บริเวณริมคลอง จึงพบว่ามีชุมชนมุสลิมอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากทั้งสองฝั่งของคลองตัน เช่น ชุมชนสามอิน ชุมชนศาลาลอย ชุมชนสุเหร่าบางมะเขือ ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า ซึ่งตั้งตามชื่อคลองย่อยที่แยกมาจากคลองตัน




รูปที่ 4.1 โครงข่ายแม่น้ำและคลองในอดีต

4.2 ลักษณะที่ตั้งและอาณาเขต

พื้นที่ศึกษาอยู่ใน 2 เขตการปกครอง ถูกแบ่งโดยคลองตันและคลองพระโขนง

พื้นที่ศึกษาในเขตวัฒนา ทิศตะวันออกติดคลองตันและคลองพระโขนง ทิศเหนือติดคลองตัน ทิศตะวันตกติดถนนสุขุมวิท 71 ทิศใต้ติดถนนสุขุมวิท

พื้นที่ศึกษาในเขตสวนหลวง ทิศเหนือติดถนนพัฒนาการ ช่วงตั้งแต่สี่แยกคลองตัน จนถึงซอยพัฒนาการ 28 ทิศตะวันตกติดคลองตัน ทิศใต้ติดถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) ตั้งแต่ช่วงคลองนางจิ้น จนถึงซอยสวนหลวง ทิศตะวันออกติดซอยอ่อนนุช 17



เขตวัฒนา	เขตสวนหลวง	รวม
2.954 ตร.กม.	3.037 ตร.กม.	5.991 ตร.กม.
1,846.37 ไร่	1,898.32 ไร่	3,744.7 ไร่
295.42 เฮกตาร์	303.73 เฮกตาร์	599.15 เฮกตาร์



รูปที่ 4.2 แสดงผังขอบเขตโครงการและตารางแสดงขนาดพื้นที่ศึกษา

4.3 การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่

จากการเปรียบเทียบแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2495, 2510, 2517, 2530, 2539 และ 2543 ตามลำดับ ทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในช่วงเวลา 60 ปี ดังนี้



รูปที่ 4.3 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2495

(ที่มา : กรมแผนที่ทหาร)

ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2495 พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ยังเป็นไร่นาและมีการกระจุกตัวของชุมชนตามแนวคลองเป็นหลัก ประกอบกับการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารต่างๆพบว่าชุมชนเหล่านี้ได้แก่

ชุมชนริมคลองพระโขนง ได้แก่ ชุมชนวัดมหาบุศย์ ชุมชนวัดใต้ และชุมชนตลาดพระโขนง

ชุมชนริมคลองที่แยกย่อยออกมาจากคลองต้น ส่วนใหญ่เป็นชุมชนมุสลิม โดยตั้งชื่อชุมชนตามชื่อคลอง คือ คลองสามอิน ได้แก่ ชุมชนสามอิน คลองศาลาลอย ได้แก่ ชุมชนศาลาลอย คลองบางมะเขือ ได้แก่ ชุมชนบางมะเขือ คลองบ้านป่า ได้แก่ ชุมชนคลองบ้านป่า ตามลำดับ

ชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ริมถนน คือชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาถนนสุขุมวิท ตั้งแต่ปี พศ.2479 (ชื่อเดิมคือ ถนน กรุงเทพ-สมุทรปราการ) ได้แก่ ชุมชนตลาดพระโขนงและชุมชนตลาดอ่อนนุช ชุมชนถนนชอยทองหล่อ (สุขุมวิท 55) ถนนชอยเอกมัย (สุขุมวิท 63) และถนนชอยสุขุมวิท 71 และ ชอยสุขุมวิท 77 (พศ. 2485-2486)



รูปที่ 4.4 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2510
(ที่มา : กรมแผนที่ทหาร)

ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2510 พบว่ามีผลกระทบจากตัวชุมชนมากขึ้นตามโครงข่ายถนนหลัก (เกิดถนนเพชรบุรีตัดใหม่-พัฒนาการ และถนนรามคำแหงเชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท 71) รวมถึงการเกิดขึ้นของชุมชนจากการพัฒนาถนนซอยหลัก ได้แก่ซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42) ซอยพัฒนาเวศน์ (ปรีดีพนมยงค์ 26) ซอยมีสุวรรณ (ปรีดีพนมยงค์ 14) ซอยปรีดีพนมยงค์ 2 และพื้นที่ทางฝั่งขวาของคลองพระโขนง มีการตัดถนนซอยสวนหลวง (อ่อนนุช 17) เชื่อมกับซอยพัฒนาการ 20

ในภาพรวมพบว่ากลุ่มอาคารส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ตามพื้นที่โดยรอบโครงข่ายถนน ทั้งสายหลักและสายรอง รวมถึงการตัดถนนใหม่เข้าสู่พื้นที่ว่าง (เกษตรกรรม) มากขึ้น แต่ในส่วนของพื้นที่ริมคลองยังคงเป็นที่ว่างแปลงขนาดใหญ่

ชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ริมถนนมีปริมาณของสิ่งปลูกสร้างหนาแน่นเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะชุมชนตลาดพระโขนง ชุมชนตลาดอ่อนนุช และชุมชนตลาดคลองตัน



รูปที่ 4.5 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2517

(ที่มา : กรมแผนที่ทหาร)

ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2517 มีอาคารสิ่งปลูกสร้างกระจายตัวในพื้นที่มากขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของชุมชนตลาดพระโขนง ชุมชนตลาดอ่อนนุช และชุมชนตลาดคลองตัน เกิดอาคารชุดต่อเนื่องตามแนวถนนมากขึ้น รวมถึงภาพการพัฒนาที่ดินแปลงย่อยในลักษณะที่ดินหมู่บ้านจัดสรร (หมู่บ้านเกษมสำราญ และหมู่บ้านสวนแหลมทอง 2) ที่ดินว่างแปลงใหญ่ มีจำนวนลดลงโดยเฉพาะที่ดินที่สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลัก แต่ยังพบได้ในบริเวณริมคลองสายหลักและคลองสายย่อย

ชุมชนริมคลองย่อย มีขนาดและความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น

คู่มือวิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.6 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2530

(ที่มา : กรมแผนที่ทหาร)

ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2530 ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ต่อเนื่องจากถนนสุขุมวิท 71 การกระจายตัวของสิ่งปลูกสร้างยังเกิดขึ้นแบบเกาะตัวตามโครงข่ายถนน และเริ่มมีอาคารขนาดใหญ่ขึ้นในพื้นที่ ที่ดินว่างแปลงใหญ่ลดน้อยลง ส่วนใหญ่เป็นบริเวณริมคลองที่โครงข่ายถนนเข้าไม่ถึง

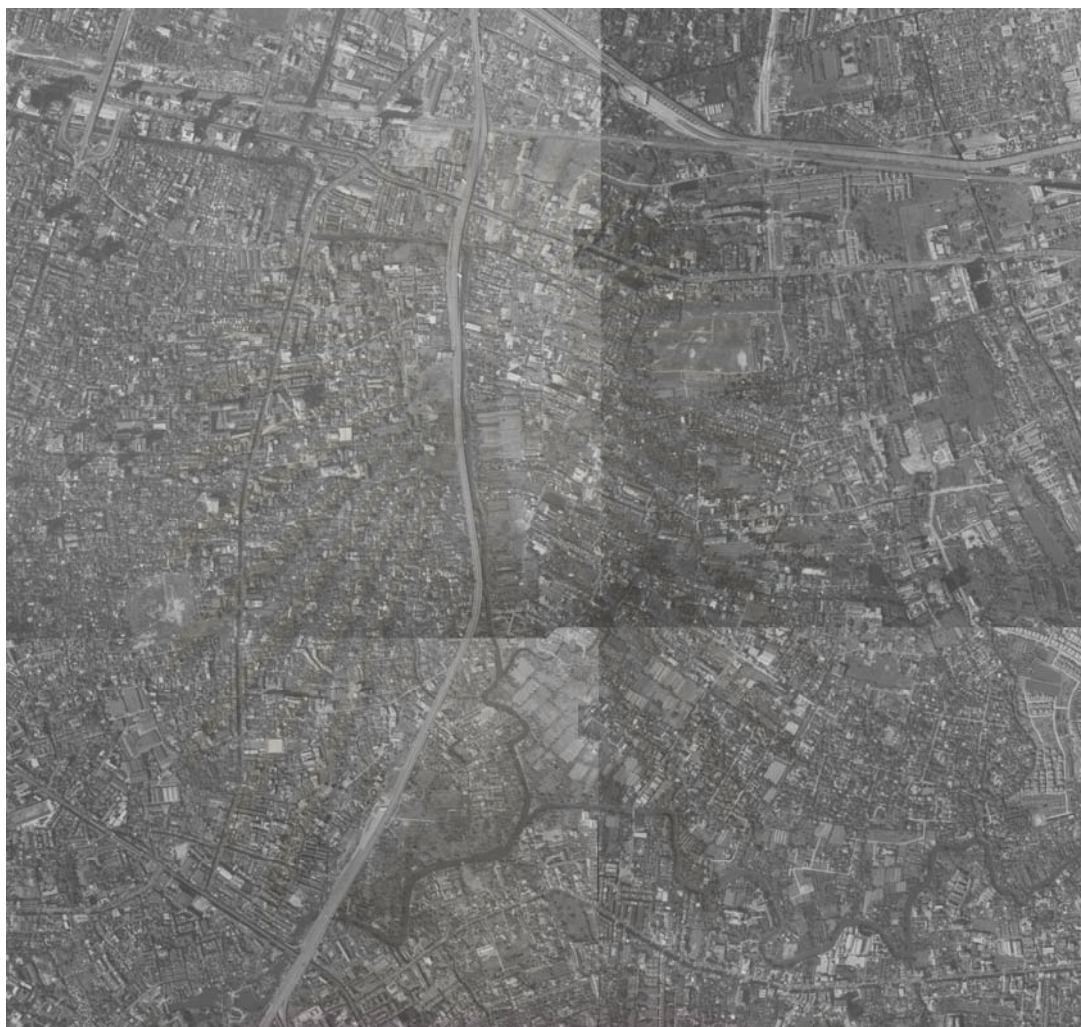
ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.7 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2539
(ที่มา : กรมแผนที่ทหาร)

ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2539 ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะช่วงระหว่างถนนสุขุมวิท 71 จนถึงคลองพระโขนง เกิดอาคารขนาดใหญ่และมีจำนวนชั้นของอาคารเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับมีโครงข่ายถนนเกิดขึ้นบริเวณตรงกลางพื้นที่(เลียยคลองตัน) คือทางพิเศษฉลองรัช เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทางด่วนยกระดับสายรามอินทรา-อากนครัง เริ่มต้นจากถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 5.5 ทางทิศใต้ตัดกับทางพิเศษศรีรัช ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร เปิดเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2539) รวมถึงมีสะพานข้ามคลองตัน เชื่อมพื้นที่สองฝั่ง (หมู่บ้านจัดสรรพามาต)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.8 แสดงภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ.2543

(ที่มา : กรมแผนที่ทหาร)

ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พศ. 2543 เกิดอาคารขนาดใหญ่และมีจำนวนชั้นของอาคารมากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ต่อเนื่องและเข้าถึงจากถนนสุขุมวิท 71 จนถึงพื้นที่ริมคลองตัน พื้นที่ว่างแปลงใหญ่ยังคงสภาพเดิม

จากลำดับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่จากภาพถ่ายทางอากาศ พบว่าพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่โล่งว่างขนาดใหญ่ (พื้นที่ไร่นา) มีการตัดโครงข่ายถนนสายหลัก และถนนสายย่อยตามลำดับ รูปร่างและขนาดของที่ดินจึงเปลี่ยนแปลงตามลำดับ รวมทั้งขนาดและความสูงของสิ่งปลูกสร้าง ด้านการใช้งานพื้นที่พบว่ากระจุกตัวบริเวณโดยรอบถนนสายหลักรวมถึงพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงด้วยโครงข่ายถนน และเป็นไปในลักษณะเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งตรงกันข้ามกับพื้นที่ที่ไม่มีโครงข่ายถนนเข้าถึง ที่ความหนาแน่น ขนาดและความสูงของสิ่งปลูกสร้างจะน้อย โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ริมคลองทั้ง 2 ฝั่งที่ยังคงเหลือพื้นที่ว่างแปลงใหญ่เหลืออยู่

4.4 สภาพสังคมและเศรษฐกิจ

พื้นที่ศึกษาอยู่ใน 2 เขตการปกครอง ได้แก่ เขตวัฒนาและเขตสวนหลวง โดยในภาพรวมจะกล่าวถึง ข้อมูลพื้นที่ทั่วไปเพื่อให้ทราบถึงบทบาทหลักของพื้นที่ ส่วนในภาพย่อยจะกล่าวถึงสภาพทั่วไปของชุมชนในต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เขตวัฒนา

เป็นเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีสัดส่วนของพื้นที่พาณิชยกรรมร้อยละ 13.97 มีพื้นที่อยู่อาศัยร้อยละ 61.38 ถือเป็นเขตเศรษฐกิจใจกลางเมืองที่สำคัญและที่อยู่อาศัยชั้นดี ประชากรร้อยละ 48.02 อยู่ในวัยทำงาน (ส่วนใหญ่ของพื้นที่) คืออายุระหว่าง 25-59 ปี (แผนพัฒนากรุงเทพมหานครสู่เมืองน่าอยู่ โดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร กำหนดให้ "เขตวัฒนา" อยู่ใน "กลุ่มลมพินี" เป็นเขตเศรษฐกิจเมือง เพื่อเป็นที่ตั้งของย่านธุรกิจพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง)

เขตสวนหลวง

เป็นเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีสัดส่วนของพื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัยร้อยละ 47.48 พื้นที่ในบริเวณนี้มีชาวไทย-มุสลิมมากถึงร้อยละ 80 ของประชากรทั้งหมดซึ่งเป็นผลจากชาวมุสลิมที่ถูกกวาดต้อนมาจากปัตตานีและมลายูในสมัยรัชกาลที่ 3 ประชากรในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจส่วนตัว (แผนพัฒนากรุงเทพมหานครสู่เมืองน่าอยู่ โดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร กำหนดให้ "เขตสวนหลวง" อยู่ใน "กลุ่มบูรพา" เพื่อเป็นที่ตั้งของย่านเขตที่อยู่อาศัย)

จากข้อมูลเบื้องต้นดังกล่าวสภาพสังคมในพื้นที่ศึกษาอยู่ในลักษณะ "ชุมชนเมือง" ที่พัฒนาจากการตั้งถิ่นฐานของชุมชนมุสลิม และชุมชนเกษตรกรรมริมน้ำ มีการสถิติการย้ายเข้าของคนต่างถิ่น(ประชากรแฝง) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเรื่อยมา จนเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นในปัจจุบัน การรวมกลุ่มทางสังคมที่มีความชัดเจนจึงแยกได้คือ ชุมชนมุสลิม ชุมชนย่านที่พักอาศัยรวม และชุมชนย่านตลาดและพาณิชยกรรม

ด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาอยู่ในภาคของธุรกิจพาณิชยกรรมและธุรกิจด้านที่พักอาศัยระดับล่าง-ระดับกลาง ที่เป็นผลจากการเป็นพื้นที่รองรับแรงงานภาคของธุรกิจพาณิชยกรรมต่างๆในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ (ย่านสุขุมวิท ทองหล่อ เอกมัย)

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.1 แสดงรายละเอียดประชากรในเขตวัฒนา และเขตสวนหลวง

รายการ	หน่วย	เขตวัฒนา	เขตสวนหลวง
พื้นที่เขต	ตารางกิโลเมตร	12.565	23.678
ประชากรและเคหะ			
จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร	คน	82,582 (ชาย 39,313 หญิง 43,269)	116,961 (ชาย 54,934 หญิง 62,027)
ประชากรแฝง	คน	-	-
ประชากรจร	คน	-	-
ความหนาแน่นของประชากร	คน/ตารางกิโลเมตร	6,572	4,939
	คน/เฮกเตอร์	65.72	49.39
จำนวนคน/หลัง	คน/หลัง	1.97	2.65
สถิติการเกิด	คน	3,202	942
สถิติการตาย	คน	282	464
การย้ายเข้า	คน	4,875	9,400
การย้ายออก	คน	7,300	7,875
จำนวน/อัตราเพิ่ม	คน	484 (0.590%)	1,875 (1.629%)
จำนวนที่อยู่อาศัย	หลัง	41,834	44,203
ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย	หน่วย/ตารางกิโลเมตร	3,329	1,866
	หน่วย/เฮกเตอร์	33.29	18.66
ชุมชนแออัด	ชุมชน	16	29
โครงการที่อยู่อาศัยของรัฐ	แห่ง	5	2
ศาสนสถานและอาคารศรัทธา			
โบราณสถานที่ยื่นทะเบียน	แห่ง	0	0
วัด	วัด	2	8
มัสยิด	มัสยิด	6	11
คริสตจักร	แห่ง	1	3

(ที่มา : สำนักงานเขตวัฒนา, เขตสวนหลวง)

ตารางที่ 4.2 แสดงพื้นที่เศรษฐกิจในเขตวัฒนา และเขตสวนหลวง

รายการ	หน่วย	เขตวัฒนา	เขตสวนหลวง
เศรษฐกิจ			
ตลาดสด	แห่ง	6	2
หาบเร่แผงลอย	ราย	222	296
ร้านสะดวกซื้อ	ร้าน	31	14
ค้าปลีก	ราย	375	440
ค้าปลีกขนาดใหญ่	แห่ง	10	1
ค้าส่ง	ราย	1,068	1,107
ธนาคาร	แห่ง	52	28
โรงรับจำนำ	โรง	3	5
สถานีบริการน้ำมัน	แห่ง	11	22
สถานีบริการปั๊มก๊าซ	แห่ง	1	3
โรงพยาบาลนต์	โรง	3	0
สถานบันเทิง	แห่ง	93	32
โรงแรม	โรง	18	5
จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม	โรง	164 (คนงาน 4,537คน)	439 (คนงาน 10,434คน)
นิคมอุตสาหกรรม	แห่ง	0	0
คลังสินค้าที่จดทะเบียน	แห่ง	1	0

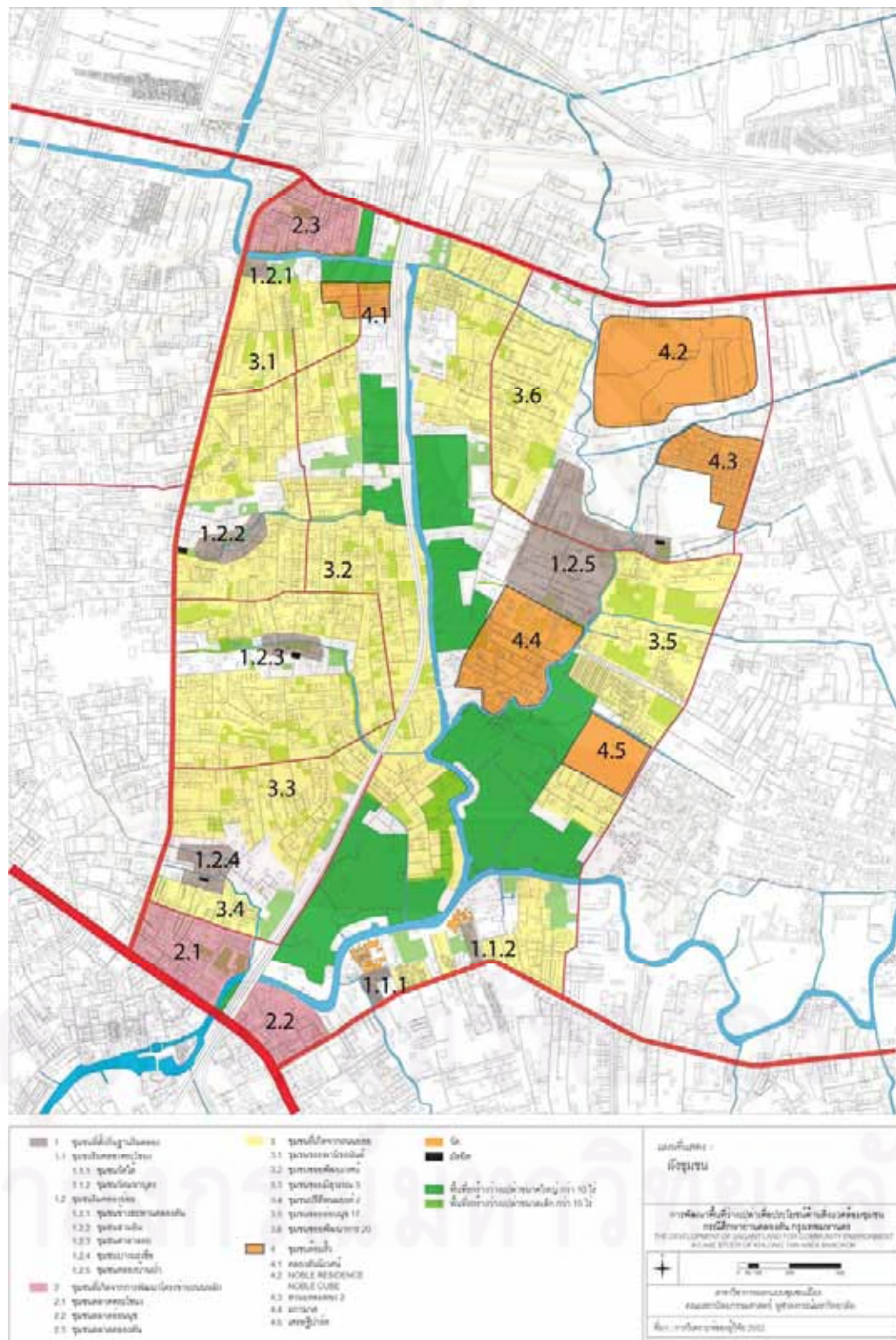
ตารางที่ 4.3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตวัฒนา และเขตสวนหลวง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน	เขตวัฒนา	เขตสวนหลวง
ที่อยู่อาศัย	61.38%	47.48%
พาณิชยกรรม	13.97%	9.75%
อุตสาหกรรม	1.38%	1.32%
คลังสินค้า	1.36%	0.99%
สถาบันราชการ	1.33%	0.42%
สถาบันการศึกษา	4.17%	0.87%
สถาบันศาสนา	0.70%	0.72%
นันทนาการ	0.14%	0.57%
เกษตรกรรม	0%	0.49%
ที่รกร้างว่างเปล่า	5.16%	24.88%
แหล่งน้ำ	2.28%	1.74%
ถนน	8.13%	10.77%

(ที่มา : สำนักงานเขตวัฒนา, เขตสวนหลวง)

4.5 ชุมชนในพื้นที่ศึกษา

ชุมชนในพื้นที่ศึกษาถูกแบ่งตามลักษณะของการตั้งถิ่นฐานของชุมชน ได้แก่ ชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานริมคลอง และชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนน



แผนที่ 4.1 แสดงผังชุมชน

4.5.1 ชุมชนดั้งเดิมที่ตั้งถิ่นฐานริมคลอง

ชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานริมคลองแบ่งออกเป็นชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานริมคลองหลัก ซึ่งหมายถึงคลองพระโขนง ได้แก่ ชุมชนริมคลองพระโขนง ชุมชนวัดใต้ ชุมชนวัดมหาบุศย์ และชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานริมคลองย่อยซึ่งแยกจากคลองต้น ได้แก่ ชุมชนสามอิน ชุมชนศาลาลอย ชุมชนบางมะเขือ ชุมชนข้างสะพานคลองต้น ชุมชนมุสลิมพัฒนาบ้านป่า ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า และชุมชนร่วมพัฒนาบ้านป่า

ชุมชนวัดใต้ ชุมชนวัดใต้เกิดขึ้นพร้อมวัดใต้ ซึ่งสร้างขึ้นประมาณปี พ.ศ.2346 ในสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ ปัจจุบันทางกองนโยบายและแผนงาน สำนักพัฒนาสังคม กรุงเทพมหานคร จัดให้ชุมชนวัดใต้เป็นชุมชนแออัด ซึ่งหมายถึงชุมชนที่มีความหนาแน่น ไร้ระเบียบ และขาดทรวดโถม ประชาชนอยู่กันอย่างแออัด มีสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสมอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของผู้อาศัย ถือเป็นภัยความหนาแน่นของบ้านเรือนอย่างน้อย 15 หลังต่อพื้นที่ 1 ไร่ โดยชุมชนวัดใต้มีประชากรถึง 1,390 คน เป็นชาย 785 คน และหญิง 605 คน มีจำนวนที่พักอาศัย 162 หลังคาเรือน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป เขตสวนหลวงเลื้อกให้วัดใต้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่น่าสนใจเนื่องจากเป็นวัดเก่าแก่ มีของสะสม เช่น สมุดเก็บตราไม้ขีดไฟ บาทพระดินเผาโบราณ พระไตรปิฎก ไบลาน ศาลาริมน้ำ สวนหย่อมไม้ตัด และกุฎิทรงไทย รวมถึงพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร เขตสวนหลวง และศาลาไม้สักเรือนไทย วัดใต้



รูปที่ 4.9 สภาพชุมชนวัดใต้

ชุมชนวัดมหาบุศย์ ตั้งอยู่บริเวณรอบวัดมหาบุศย์ (“วัดแม่นาคพระโขนง” สร้างขึ้นเมื่อประมาณปี พ.ศ.2305 ตรงกับสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย) เป็นพื้นที่ต้นกำเนิดตำนาน “แม่นาคพระโขนง” ผู้คนในชุมชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ เข้าถึงชุมชนได้โดยใช้ถนนสุขุมวิท 77 (ถนนอ่อนนุช) เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปของชุมชนในปัจจุบัน มีสิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 60 ปี ความสูง 1 - 4 ชั้น ประเภทอาคารพักอาศัยขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ มีชุมชนแออัดเรียงตัวริมถนนฝั่งซ้ายของทางเข้าวัด

ส่วนหนึ่งของชุมชนมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อและพิธีกรรมในวัดมหาบุศย์ เช่น การทำบุญสะเดาะเคราะห์ เสริมชะตา สักการะศาลแม่มาดพระโขนง ร้านหมอดู ร้านขายดอกไม้ธูปเทียน มีผู้คนมาใช้พื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะวันหยุด โดยกิจกรรมส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลากลางวัน เศรษฐกิจและรายได้หลักจึงเกี่ยวข้องกับพื้นที่วัด



รูปที่ 4.10 สภาพชุมชนวัดมหาบุศย์

ชุมชนเกาะปันหยีหรือชุมชนบ้านแหลม ชุมชนเกาะปันหยี (เดิมชื่อ “ชุมชนบ้านแหลม”) ตั้งอยู่บริเวณแยกคลองตันกับคลองพระโขนง ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีการตั้งถิ่นฐานตั้งแต่เมื่อใด จากการสอบถามข้อมูลคนในพื้นที่ทำให้ทราบว่ามีการตั้งถิ่นฐานมากกว่า 50 ปี โดยคนในชุมชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ทางเข้า – ออกชุมชน ต้องผ่านวัดมหาบุศย์เพื่อใช้ถนนสุขุมวิท 77 สภาพทั่วไปของชุมชนในปัจจุบันเป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกันในลักษณะของอาคารริมน้ำ และดูเหมือนตั้งอยู่บนน้ำ แต่จากคำบอกเล่าของชาวบ้านเป็นผลจากพื้นดินถูกกัดเซาะหายไป สิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 60 ปี ความสูง 1 - 2 ชั้น ชาวบ้านส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างและบางส่วนประกอบอาชีพค้าขายสิ่งของที่เอื้อต่อกิจกรรมความเชื่อและการประกอบพิธีกรรมในวัดมหาบุศย์

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.17 สภาพชุมชนเกาะบ้านห้วยหรือชุมชนบ้านแหลม

ชุมชนสามอิน เป็นชุมชนมุสลิมที่เก่าแก่และใหญ่ที่สุดในพื้นที่ศึกษา ฝั่งเขตวัฒนา ตั้งอยู่ริมคลองย่อยจากคลองตัน ชื่อ “คลองสามอิน” (มีที่มาจากคำว่า “ซัมมะอิน”) มีมัสยิดสำคัญคือ มัสยิดอีดายะอ์ลอิสลาม เข้าถึงชุมชนได้โดยใช้ถนนสุขุมวิท 77 และ ซอยปริติพนมยงค์ 30 เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปของชุมชนในปัจจุบัน เป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกัน สิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 50 ปี ความสูง 1 - 3 ชั้น จำนวนที่พักอาศัยประมาณ 620 หลังคาเรือน ทางกองนโยบายและแผนงาน สำนักงานพัฒนาสังคม กรุงเทพมหานคร จัดให้ชุมชนพัฒนาบ้านสามอินเป็น “ชุมชนแออัด” โดยมีประชากร 1,860 คน ชาย 900 คน และหญิง 960 คน



รูปที่ 4.11 สภาพชุมชนสามอิน

ชุมชนศาลาลอย เป็นชุมชนมุสลิมที่ใหญ่และเก่าแก่เช่นเดียวกับชุมชนสามอิน ตั้งถิ่นฐานริมคลองย่อยจากคลองตัน ชื่อ “คลองศาลาลอย” เนื่องจากพื้นที่เคยเป็นไร่นาโล่งเตียนและมีศาลาไม้ไว้พักผ่อน ในฤดูฝนศาลาแห่งนี้จะถูกน้ำท่วมทำให้ดูเหมือนลอยอยู่กลางน้ำ จึงเรียกว่า “ศาลาลอย” มีมัสยิดที่สำคัญคือ มัสยิดบับดูร์ลูมึนศาลาลอย เข้าถึงชุมชนได้โดยใช้ถนนสุขุมวิท 71 และ ซอยปรีดีพนมยงค์ 26 (ซอยพัฒนาเวศย์) เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปของชุมชนในปัจจุบัน เป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกันสิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10-50 ปี ความสูง 1-3 ชั้น เป็นบ้านเดี่ยวและชุมชนแออัดปะปนกัน และมีบ้านสวนริมคลองที่มีบรรยากาศร่มรื่น จำนวนที่พักอาศัยประมาณ 80 หลังคาเรือน (อาคารบางหลังเป็นบ้านที่มีเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นภาคใต้ไทยมุสลิม) มีประชากร 600 คน เป็นชาย 250 คน และหญิง 350 คน



รูปที่ 4.12 สภาพชุมชนศาลาลอย



รูปที่ 4.13 สภาพชุมชนศาลาลอย

ชุมชนบางมะเขือ ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของตลาดพระโขนงระหว่างซอยปรีดีพนมยงค์ 4 และซอยปรีดีพนมยงค์ 2 ชุมชนบางมะเขือเป็นชุมชนมุสลิมที่แยกมาจากชุมชนสามอิน มีมัสยิดที่สำคัญคือ มัสยิดบางมะเขือ เข้าถึงชุมชนได้โดยใช้ถนนสุขุมวิท 71 เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปของชุมชนในปัจจุบัน เป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกันสิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 50 ปี ความสูง 1 - 3 ชั้น เป็นบ้านเดี่ยว ชุมชนแออัด และอพาร์ทเมนต์ราคาถูกปะปนกัน จำนวนที่พักอาศัยประมาณ 37 หลังคาเรือนมีประชากร 576 คน เป็นชาย 288 คน และหญิง 288 คน



รูปที่ 4.14 สภาพชุมชนบางมะเขือ

ชุมชนข้างสะพานคลองตัน ตั้งอยู่บริเวณริมคลองตัน ได้เชิงสะพานคลองตัน เป็นชุมชนมุสลิมที่แยกมาจากชุมชนสามอิน ระยะเวลาการก่อตั้งชุมชนประมาณ 40 ปี ปัจจุบันสามารถเข้าถึงโดยใช้ถนนสุขุมวิท 71 เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปของชุมชนในปัจจุบัน เป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกันในลักษณะของอาคารริมน้ำ(โครงสร้างชั่วคราว) สิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 40 ปี ความสูง 1 - 2 ชั้น จำนวนที่พักอาศัยประมาณ 60 หลังคาเรือน ทางกองนโยบายและแผนงาน สำนักงานพัฒนาสังคม กรุงเทพมหานคร จัดให้ชุมชนข้างสะพานคลองตันเป็น "ชุมชนแออัด" ประชากร 300 คน ชาย 140 คน และหญิง 160 คน



รูปที่ 4.12 สภาพชุมชนข้างสะพานคลองตัน

ชุมชนมุสลิมพัฒนาบ้านป่า ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า ชุมชนร่วมพัฒนาบ้านป่า ตั้งอยู่บริเวณริมคลองบ้านป่า ชุมชนมุสลิมพัฒนาบ้านป่า ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า ชุมชนร่วมพัฒนาบ้านป่าเป็นสามชุมชนมุสลิมที่อยู่ต่อเนื่องกันบริเวณริมคลองบ้านป่าก่อนจะถูกแบ่งด้วยถนนซอย ซึ่งรวมๆ แล้วเป็นชุมชนมุสลิมที่ใหญ่ที่สุดในย่านคลองตันฝั่งเขตสนามหลวง

ชุมชนมุสลิมพัฒนาบ้านป่า เข้าถึงโดยใช้ถนนสุขุมวิท 71 เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปเป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกัน สิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 50 ปี ความสูง 1 - 3 ชั้น เป็นบ้านเดี่ยวและชุมชนแออัดปะปนกัน จำนวนที่พักอาศัยประมาณ 166 หลังคาเรือน มีประชากร 851 คน เป็นชาย 565 คน และหญิง 286 คน

ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า เข้าถึงโดยใช้ถนนสุขุมวิท 71 เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปเป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกัน สิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 50 ปี ความสูง 1 - 3 ชั้น เป็นบ้านเดี่ยวและชุมชนแออัดปะปนกัน มีจำนวนที่พักอาศัยประมาณ 105 หลังคาเรือนมีประชากร 633 คน เป็นชาย 315 คน และหญิง 318 คน

ชุมชนร่วมพัฒนาบ้านป่า เข้าถึงโดยใช้ถนนสุขุมวิท 71 เป็นทางเข้าหลัก สภาพทั่วไปเป็นกลุ่มอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็กเกาะกลุ่มกัน สิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 50 ปี ความสูง 1 - 3 ชั้น เป็นบ้านเดี่ยวและชุมชนแออัดปะปนกัน มีจำนวนที่พักอาศัยประมาณ 367 หลังคาเรือนมีประชากร 1,244 คน เป็นชาย 472 คน และหญิง 772 คน



รูปที่ 4.15 โรงเรียนอิสลามประชาทีลวิทยา ชุมชนมุสลิมพัฒนาบ้านป่า ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า



รูปที่ 4.16 สภาพชุมชนร่วมพัฒนาบ้านป่า

4.5.2 ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนน

4.5.2.1 ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนนหลัก

ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนนหลัก คือ ชุมชนที่เกิดจากการสร้างถนน สุขุมวิท ได้แก่ ชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดพระโขนง ชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดอ่อนนุช และชุมชนพาณิชย์กรรม ตลาดคลองตัน

ชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดพระโขนง ตั้งอยู่บริเวณสามแยกพระโขนง บนถนน สุขุมวิทติดกับแยกสุขุมวิท 71 เป็นตลาดริมคลองพระโขนงที่มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ.2400) ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนไทยเชื้อสายจีน ทำเลที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญระหว่างพื้นที่เขตเมืองและพื้นที่ชานเมือง ประกอบกับการขยายตัวและความเจริญของเมืองที่มาพร้อมกันถนน ตลาดพระโขนงรุ่งเรืองจนมีบทบาทเป็นตลาดระดับสี่มุมเมือง จึงมีการขยับขยายตัวของตลาดตั้งแต่ริมคลองพระโขนงมาจนถึงถนนสุขุมวิท 71 มีกิจกรรมที่หลากหลาย เป็นตลาดศูนย์กลางผลไม้ ตลาดสด เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้าราคาถูก และโรงพยาบาลนตร์ ตลาดพระโขนงเริ่มเสื่อมโทรมซบเซาลงหลังจากน้ำท่วมในปี พ.ศ.2526

ปัจจุบันชุมชนตลาดพระโขนง เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีอายุประมาณ 60 ปี ประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้าง 3 - 5 ชั้น ด้านล่างทำการค้า ด้านบนเป็นที่พักอาศัย(ภายในเขตตลาดเก่า อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ สภาพทรุดโทรม) โดยมีกิจกรรมการค้าเริ่มขายตั้งแต่ 4.00 - 24.00 น.

ทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้สถานีขึ้น - ลง ของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ BTS สถานีพระโขนง ส่งผลให้แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีโครงการที่พักอาศัยประเภท คอนโดมิเนียมและอพาร์ทเมนต์เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง (มีแนวโน้มผู้คนย้ายเข้ามาอาศัยและประกอบกิจการค้าขายเพิ่มขึ้น)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.18 สภาพชุมชนพาณิชยกรรมตลาดพระโขนง

ชุมชนพาณิชยกรรมตลาดอ่อนนุช ตั้งอยู่บริเวณสามแยกพระโขนง บนถนนสุขุมวิทตัดกับแยกสุขุมวิท 77 เป็นย่านพาณิชยกรรมและตลาดสด เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญระหว่างพื้นที่เขตเมืองและพื้นที่ชานเมือง

ปัจจุบันชุมชนตลาดอ่อนนุช เป็นย่านพาณิชยกรรมที่มีอายุประมาณ 40 ปี ประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้าง 3 - 5 ชั้น ด้านล่างทำการค้า ด้านบนเป็นที่พักอาศัย (ภายในเขตตลาดเก่าอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ บรรยายการการค้าในตลาดสดไม่คึกคักเหมือนในอดีต) โดยกิจกรรมการค้าขายเริ่มตั้งแต่ 4.00 - 24.00 น. และมีห้าง Hyper Market คาร์ฟูร์ (พื้นที่ตลาดสดเดิม) ทำให้ช่วงเวลา 10.00-23.00 น. มีกิจกรรมคึกคักในพื้นที่ริมถนนทั้ง 2 ฝั่ง (ค้าขาย-ต่อรถ) เนื่องจากเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของถนนอ่อนนุช

ทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้สถานีขึ้น - ลง ของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ BTS สถานีอ่อนนุช ส่งผลให้แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีโครงการที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมและอพาร์ทเมนต์ รวมทั้งการดัดแปลงปรับปรุงอาคารเดิมเพื่อใช้เป็นเป็นที่พักอาศัยให้เช่าเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง



รูปที่ 4.19 สภาพชุมชนพาณิชยกรรมตลาดอ่อนนุช

ชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดคลองตัน ตั้งอยู่บริเวณสามแยกพระโขนง บนถนนพัฒนาการตัดกับแยกสุขุมวิท 71 เป็นย่านพาณิชย์กรรมและตลาดสด

ปัจจุบันชุมชนตลาดคลองตันเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีอายุประมาณ 40 ปี ประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้าง 3-5 ชั้น ด้านล่างทำการค้า ด้านบนเป็นที่พักอาศัย กิจกรรมการค้าขายเริ่มตั้งแต่ 4.00 - 24.00 น. และเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับจุดขึ้น – ลง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ Airport Link สถานีรวมค่าแห่งที่ใกล้จะเปิดให้บริการ

การเกิดขึ้นของ จุดขึ้น – ลง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ Airport Link สถานีรวมค่าแห่งทำให้เกิดโอกาสในการพัฒนาพื้นที่สูงขึ้น รวมถึงศักยภาพในการพัฒนาความหนาแน่นของพื้นที่ในอนาคต จะทำให้พื้นที่เหล่านี้มีแนวโน้มในการพัฒนาเป็นอาคารสูงมากขึ้น (โดยรอบรัศมี 400 สถานีรวมค่าแห่ง)



รูปที่ 4.20 สภาพชุมชนพาณิชย์กรรมตลาดคลองตัน

4.5.2.2 ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนนย่อยหรือถนนซอยหลัก

ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาโครงข่ายถนนย่อยหรือถนนซอยหลักในพื้นที่ศึกษาเป็นชุมชนที่มีอายุประมาณ 40 ปี (จากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศปี พศ.2510) และพบว่ามีความสอดคล้องกับชุมชนละแวกบ้านซึ่งเป็นการแบ่งตามโครงสร้างชุมชนของสำนักผังเมืองกรุงเทพที่พิจารณาจากรัศมีการให้บริการขององค์ประกอบชุมชนและจำนวนประชากรที่ลำดับต่ำสุด ซึ่งประกอบด้วย โรงเรียนอนุบาล สถานรับเลี้ยงเด็ก สวนหย่อม สนามเด็กเล่น ร้านค้าย่อย มีรัศมีการให้บริการประมาณ 400 - 500 เมตร ซึ่งได้แก่ ชุมชนซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42) ชุมชนซอยพัฒนาเวศน์(ปรีดีพนมยงค์ 26) ชุมชนซอยมีสุวรรณ 3(ปรีดีพนมยงค์ 14) ชุมชนซอยปรีดีพนมยงค์ 2 และชุมชนฝั่งเขตสวนหลวง

ชุมชนซอยพานิชอนันต์ ตั้งอยู่บริเวณซอยปรีดีพนมยงค์ 42 เป็นชุมชนที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหลากหลาย โดยบริเวณต้นซอยส่วนใหญ่เป็นย่านอาคารสำนักงานและอาคารพาณิชย์ที่มีอายุตั้งแต่ 10 - 40 ปี ประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างตั้งแต่อาคารพาณิชย์ขนาดเล็กจนถึงอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ความสูง 3 - 5 ชั้น จนถึงมากกว่า 25 ชั้น โดยด้านล่างทำการค้า และด้านบนเป็นที่พักอาศัย ภายใน

พื้นที่ส่วนใหญ่มีอาคารพักอาศัยรวม (อพาร์ทเมนต์) ราคาถูก - ปานกลาง จำนวนมาก ด้านในของพื้นที่เป็นบ้านเดี่ยวหมู่บ้านจัดสรรและโรงงานขนาดเล็ก

กิจกรรมพาณิชยกรรมส่วนใหญ่กระจุกตัวบริเวณต้นซอย โดยมีกิจกรรมคึกคักในช่วงเวลาทำงาน (7.30 น.-19.00 น.) กิจกรรมกลางวันเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องและรองรับกับกลุ่มคนที่ทำงานในอาคารสำนักงานและพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนกลางวันจะเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้พักอาศัยในพื้นที่เป็นหลัก สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปคึกคักที่ต้นซอย และเงียบสงบที่ปลายซอย



รูปที่ 4.21 สภาพชุมชนซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42)

ชุมชนซอยพัฒนเวศน์ ตั้งอยู่บริเวณซอยปรีดีพนมยงค์ 26 (ซอยที่มีถนนขนาดใหญ่ที่สุดในพื้นที่ศึกษาฝั่งเขตวัฒนา) สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่เป็นบ้านพักอาศัยและที่พักอาศัยรวม ที่มีอายุตั้งแต่ 10 - 40 ปี ประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างลักษณะบ้านเดี่ยว ความสูง 1 - 4 ชั้น สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปเงียบสงบและร่มรื่นจากไม้ยืนต้นริมทาง



รูปที่ 4.22 สภาพชุมชนซอยพัฒนเวศน์ (ปรีดีพนมยงค์ 26)

ชุมชนซอยมีสุวรรณ 3 ตั้งอยู่บริเวณซอยปรีดีพนมยงค์ 14 สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่เป็นบ้านพักอาศัยและพักอาศัยรวม ที่มีอายุตั้งแต่ 10 - 40 ปี ความสูง 1 - 4 ชั้น และอพาร์ทเมนต์ (ราคาถูก) ความสูง 4 - 8 ชั้น



รูปที่ 4.23 สภาพชุมชนซอยมีสุวรรณ 3 (ปรีดิพนมยงค์ 14)

ชุมชนซอยปรีดิพนมยงค์ 2 ตั้งอยู่บริเวณซอยปรีดิพนมยงค์ 2 (เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนเลียบบทางพิเศษ ซึ่งมีจุดขึ้น - ลงทางพิเศษคลองรัช) สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่เป็นตึกแถวเพื่อการพาณิชย์ มีอายุตั้งแต่ 10 - 60 ปี ความสูง 1 - 4 ชั้น (บริเวณตลาดพระโขนงมีสภาพเก่าทรุดโทรม) และอาคารพักอาศัยรวมอายุตั้งแต่ 5 - 10 ปี ความสูง 8 ชั้น จนถึงมากกว่า 20 ชั้น

ซอยปรีดิพนมยงค์ 2 มีความคึกคักจากร้านค้าริมถนนเรียงรายตลอดช่วงระยะ 300 เมตร จากต้นซอย เนื่องจากเป็นทางเข้าตลาดพระโขนง (สำหรับรถยนต์)

ทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้สถานีขึ้น - ลง ของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ BTS สถานีพระโขนง ส่งผลให้แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีโครงการที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมและอพาร์ทเมนต์เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง (มีแนวโน้มผู้คนย้ายเข้ามาอาศัยและประกอบกิจการค้าขายเพิ่มขึ้น)



รูปที่ 4.24 สภาพชุมชนซอยปรีดิพนมยงค์ 2

ชุมชนฝั่งเขตสวนหลวง ตั้งอยู่บริเวณซอยอ่อนนุช 17 ซอยพัฒนาการ 20 (ซอยอ่อนนุช 17 เป็นซอยที่เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) และถนนพัฒนาการที่ซอยพัฒนาการ 20 เป็นระยะทาง

ประมาณ 3 กิโลเมตร) สิ่งปลูกสร้างมีอายุตั้งแต่ 10 - 50 ปี ริมถนนเป็นตึกแถวเพื่อการพาณิชย์ สูง 1 - 4 ชั้น บ้านเดี่ยว สูง 2 - 4 ชั้น (หมู่บ้านจัดสรร) กระจายตัวห่างๆกัน

เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมระหว่างถนนสายสำคัญจึงมีปริมาณการจราจรคับคั่งตลอดเวลารวมถึงมีตลาดนัดขนาดใหญ่บริเวณต้นซอยพัฒนาการ 20



รูปที่ 4.25 สภาพชุมชนฝั่งเขตสวนหลวง บริเวณซอยอ่อนนุช 17 ซอยพัฒนาการ 20

4.5.3 ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร (ชุมชนล้อมรั้ว)

ในพื้นที่ศึกษามีชุมชนหมู่บ้านจัดสรร (ชุมชนล้อมรั้วจากความหมายในบทที่ 2) หลายแห่ง ได้แก่ หมู่บ้านคลองตันนิเวศย์ หมู่บ้าน Noble Residence / Noble Cube หมู่บ้านสวนแหลมทอง หมู่บ้านผกาภาค และหมู่บ้านเศรษฐีปาร์ค

หมู่บ้านคลองตันนิเวศย์ ตั้งอยู่บริเวณท้ายซอยปริดีพินมยงค์ 42 อาณาเขตของหมู่บ้านต่อเนื่องไปจนถึงเขตทางพิเศษคลองรัช เป็นอาคารทาวเฮาส์ 2 - 3 ชั้น อายุประมาณ 40 ปี มีจำนวนมากกว่า 60 หลังคาเรือน สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างยังอยู่ในสภาพดี ทำหมู่บ้านมีที่ดินรกร้างว่างเปล่าผืนใหญ่ริมคลองตัน

หมู่บ้าน Noble Residence / Noble Cube ตั้งอยู่บนถนนพัฒนาการ ทางเข้าอยู่ระหว่างซอยพัฒนาการ 24 และ 26 โครงการจัดสรรบ้านเดี่ยวและทาวเฮาส์ใหม่ อายุประมาณ 1 ปี มีจำนวนประมาณ 240 หลังคาเรือน

หมู่บ้านสวนแหลมทอง 2 ตั้งอยู่บริเวณซอยพัฒนาการ 28 สามารถเข้าถึงได้จากถนนอ่อนนุช 17 ซึ่งสามารถตรงไปทะลุซอยพัฒนาการ 28 (เฉพาะคนในหมู่บ้าน) เป็นอาคารบ้านพักอาศัย (บ้านเดี่ยว) อายุประมาณ 40 ปี มีจำนวนประมาณกว่า 190 หลังคาเรือน

หมู่บ้านผกาภาค ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของคลองตัน (ฝั่งเขตสวนหลวง) สามารถเข้าถึงได้จากซอยปริดีพินมยงค์ 14, 26 และพัฒนาการ 20 เป็นอาคารบ้านพักอาศัยอายุประมาณ 16 ปี มีจำนวนประมาณ 130 หลังคาเรือน

หมู่บ้านเศรษฐีปาร์ค ตั้งอยู่บริเวณซอยอ่อนนุช 17 แยก 7 เป็นอาคารบ้านพักอาศัยอายุประมาณ 4 ปี มีจำนวนประมาณ 70 หลังคาเรือน ด้านหลังหมู่บ้านไปจนถึงคลองบ้านป่าเป็นพื้นที่เกษตรกรรม



รูปที่ 4.26 สภาพชุมชนหมู่บ้านจัดสรร

4.6 โครงสร้างพื้นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการทบทวนวรรณกรรมประกอบกับการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่จากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ของชุมชน ในการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น มีหัวข้อที่ควรพิจารณาได้แก่ โครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่รกร้างว่างเปล่า

4.6.1 โครงข่ายการสัญจร

โครงข่ายการสัญจรประกอบไปด้วย โครงข่ายถนน โครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน และการสัญจรทางเลือก

4.6.1.1 โครงข่ายถนน

โครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพตามมาตรฐาน พิจารณาจากการมีลำดับศักยภาพของถนนที่ถูกต้อง ระยะห่างของโครงข่าย และขนาดของถนนตามลำดับศักยภาพที่เหมาะสม

ลำดับศักยภาพของถนน

ถนนสายประธาน ได้แก่ ถนนสุขุมวิท เนื่องจากเป็นถนนระหว่างเมืองเชื่อมต่อกองเทพมหานครกับจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ แต่เนื่องจากขนาดของถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณ

การจราจรที่เพิ่มขึ้นได้จึงมีการสร้างถนนสายประธานขึ้นทดแทน ได้แก่ ถนนบางนา – ตราด และถนนกรุงเทพ – ชลบุรี หรือมอเตอร์เวย์ ซึ่งเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร

ถนนสายหลัก หรือถนนที่พาดผ่านกรุงเทพมหานคร พื้นที่ศึกษาประกอบด้วยถนนสายหลักถึง 3 สาย ได้แก่

- ถนนสุขุมวิท 71 เชื่อมต่อถนนสุขุมวิทกับถนนรามคำแหงไปถึงจังหวัดมีนบุรี มีความยาวรวม 21 กิโลเมตร

- ถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) มีจุดเริ่มต้นที่ถนนสุขุมวิท และมีความยาวไปถึงจังหวัดฉะเชิงเทรา มีความยาวรวมประมาณ 50 กิโลเมตร

- ถนนพัฒนาการ เป็นถนนผ่านเมืองแกนทิศตะวันตก – ตะวันออก ซึ่งเป็นถนนเส้นเดียวกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่และถนนพิษณุโลก ซึ่งมีจุดเริ่มจากเทเวศน์และมาบรรจบกับถนนอ่อนนุช มีความยาวรวมประมาณ 18 กิโลเมตร

ถนนสายรอง เป็นถนนที่ทำหน้าที่กระจายและรวบรวมการจราจรระหว่างถนนสายหลัก และถนนย่อยหรือถนนซอย แต่พบว่าปัญหาสำคัญคือ ระบบโครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ (รวมถึงในพื้นที่ศึกษา) ขาดลำดับศักดิ์ของถนนสายรอง ทำให้เกิดการเชื่อมต่อของถนนสายย่อยหรือถนนซอยกับถนนสายประธานและถนนสายหลักโดยตรงซึ่งมีความต่างศักดิ์ของทั้งปริมาณการจราจรและความเร็วของยานพาหนะเป็นผลให้เกิดปัญหาจราจร

ถนนสายย่อยหรือถนนซอย ถนนสายย่อยของพื้นที่ศึกษาเชื่อมต่อกับถนนสายหลักโดยตรง ถนนสายย่อยที่เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท 71 ได้แก่ ซอยสุขุมวิท ซอยปริดีพนมยงค์ 2 – 50 ฝั่งเลขคู่ มีความลึกประมาณ 600 เมตร – 1 กิโลเมตร ถนนสายย่อยที่เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท 77 ได้แก่ ซอยอ่อนนุช 1 – 17 ฝั่งเลขคี่ มีความลึกประมาณ 200 – 400 เมตร ยกเว้นซอยอ่อนนุช 17 ซึ่งมีความยาวประมาณ 2 กิโลเมตร ไปเชื่อมต่อกับซอยพัฒนาการ 20 ถนนสายย่อยที่เชื่อมต่อกับถนนพัฒนาการ ได้แก่ ซอยพัฒนาการ 2 – 28 ฝั่งเลขคู่ ส่วนใหญ่มีความลึกประมาณ 200 – 400 เมตร ยกเว้น ซอยพัฒนาการ 20 และซอยพัฒนาการ 28 ที่เป็นซอยลึกและยาวประมาณ 2 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับซอยอ่อนนุช 17

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์ระยะเชื่อมต่อโครงข่ายถนนในแต่ละลำดับศักดิ์ของถนนในพื้นที่ศึกษา

ลำดับศักดิ์	ระยะเชื่อมต่อของโครงข่าย (เมตร)	การวิเคราะห์
ถนนสายหลัก	1,600	ระยะเชื่อมต่อตามมาตรฐาน
ถนนสุขุมวิท – ถนนพัฒนาการ	3,000	มีระยะเชื่อมต่อเกินมาตรฐาน
ถนนสุขุมวิท 71 – สุขุมวิท 77	750	แม้ว่าจะมีระยะเชื่อมต่อต่ำกว่ามาตรฐาน แต่ถนนสุขุมวิท 71 และสุขุมวิท 77 เป็นถนนที่ขนานกันแต่ต้นถนน และแยกกันไปคนละทิศทางโดยถนนสุขุมวิท 77 เปลี่ยนไปขนานกับถนนพัฒนาการ
ถนนสุขุมวิท 77 – ถนนพัฒนาการ	3,000	มีระยะเชื่อมต่อเกินมาตรฐาน
ถนนสายรอง	800	ระยะเชื่อมต่อตามมาตรฐาน

ลำดับศักร์	ระยะเชื่อมต่อ ของโครงข่าย (เมตร)	การวิเคราะห์
พื้นที่ศึกษา	ไม่มีถนนรอง	ต้องการระบบโครงข่ายถนนรองเพื่อกระจายการจราจรจากถนนสุขุมวิท ถนนสุขุมวิท 71 ถนนสุขุมวิท 77 และถนนพัฒนาการ
ถนนสายย่อย	75 – 180	ระยะเชื่อมต่อตามมาตรฐาน
ถนนย่อยบนถนนสุขุมวิท 71	150 – 300	ระยะเชื่อมต่อระหว่างถนนซอยหลัก ซึ่งได้แก่ ซอยปริดิพนมยงค์ 2, 14, 26 และ 42 มีระยะห่างถึง 500 – 800 เมตร
ถนนย่อยบนถนนสุขุมวิท 77	100 – 180	ระยะเชื่อมต่อระหว่างถนนซอยหลัก ซึ่งได้แก่ ซอยพัฒนาการ 20 – 28 มีระยะห่างถึง 930 เมตร
ถนนย่อยบนถนนพัฒนาการ	40 – 400	

ตารางที่ 4.5 แสดงการวิเคราะห์ขนาดถนนในพื้นที่ศึกษา

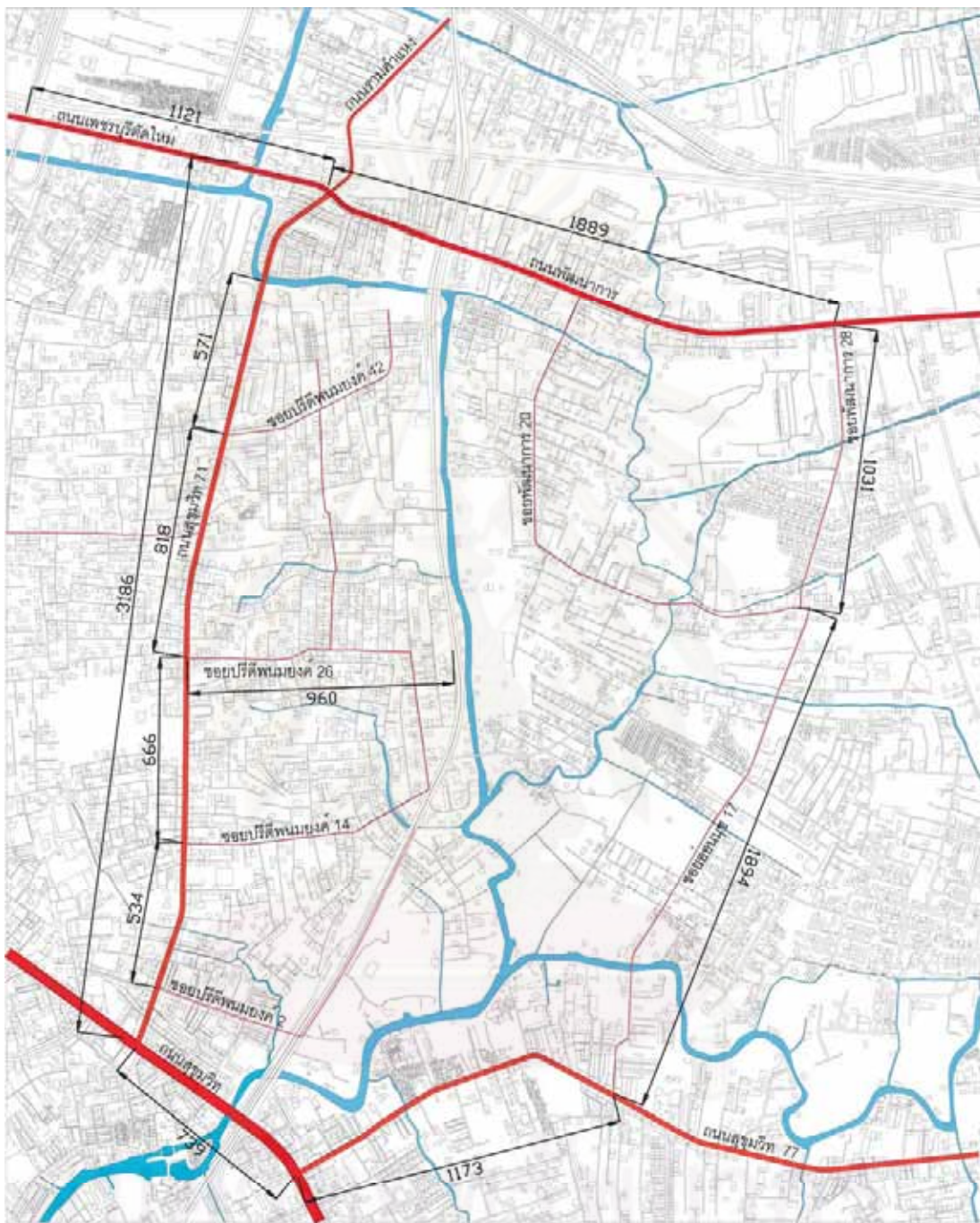
ลำดับศักร์	จำนวนช่องจราจร (ช่อง)	ขนาดของช่องจราจร (เมตร)
ถนนสายประธาน	8	3.6
ถนนสุขุมวิท	6*	3.6
ถนนสายหลัก	6	3.6
ถนนสุขุมวิท 71	4*	3*
ถนนสุขุมวิท 77	4*	3.5
ถนนพัฒนาการ	6	3.6
ถนนสายรอง	4	3.3
พื้นที่ศึกษา	-*	-*
ถนนสายย่อย	2	3
ถนนสายย่อยบนถนนสุขุมวิท 71	2	2.5*
ถนนสายย่อยบนถนนสุขุมวิท 77	2	2.5*
ถนนสายย่อยบนถนนพัฒนาการ	2	3

* หมายถึงไม่ได้มาตรฐาน

สรุป จากการวิเคราะห์สภาพโครงข่ายถนนในปัจจุบันพบว่า เกิดจากการที่โครงข่ายถนนไม่สามารถตอบสนองความต้องการด้านการใช้งานในปัจจุบันได้ เนื่องจากขาดประสิทธิภาพของการถ่ายลำดับศักร์ จากถนนสายประธานและถนนสายหลัก (จากการถูกเชื่อมโดยตรงกับถนนสายย่อย หรือถนนซอย) ระยะห่างของโครงข่าย ขนาดของถนนและขนาดช่องจราจรไม่ได้มาตรฐาน

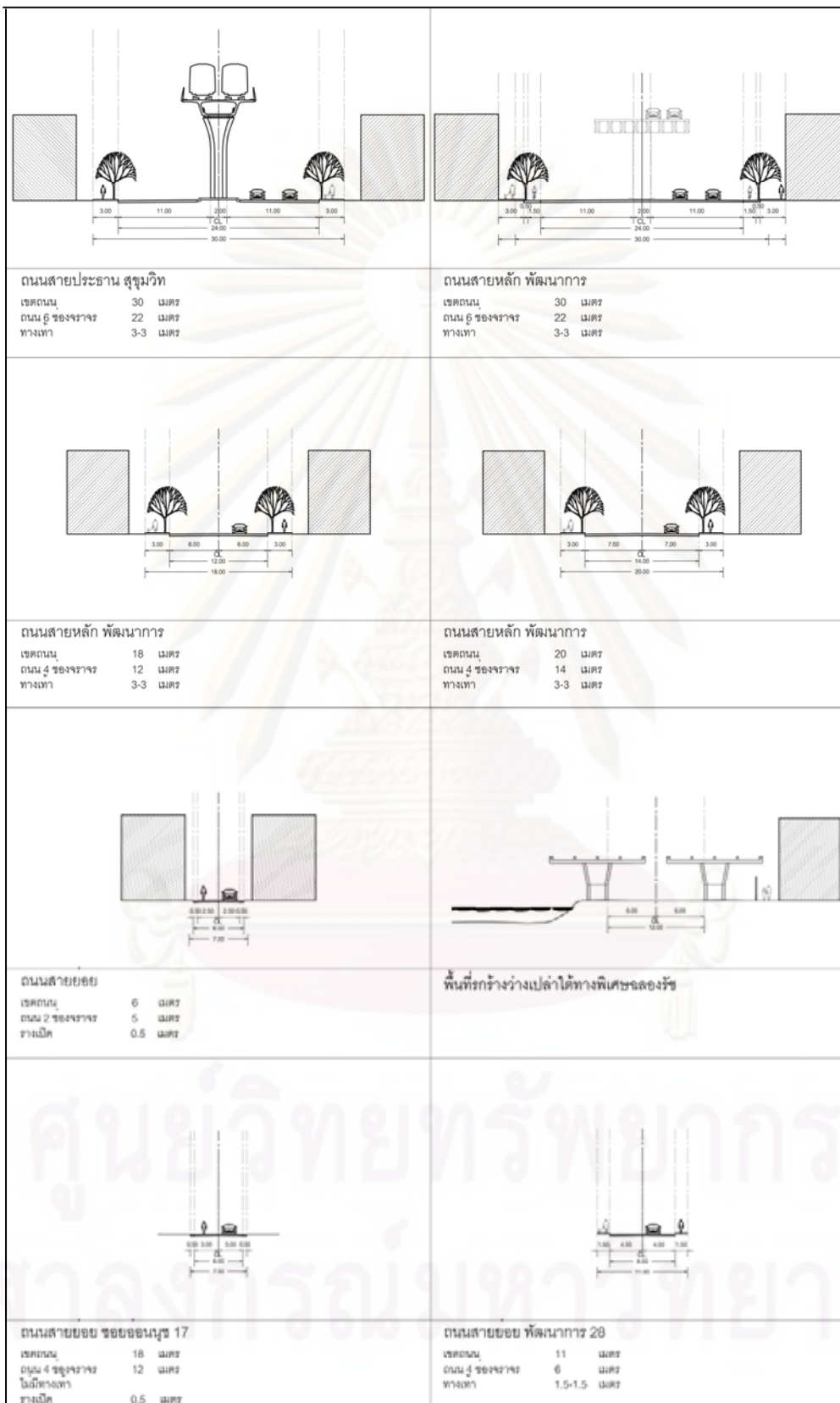


แผนที่ 4.2 แสดงโครงข่ายเมือง



<ul style="list-style-type: none"> — ถนนสายประธาน - ถนนสุขุมวิท — ถนนสายหลัก - ถนนสุขุมวิท 31, ถนนสุขุมวิท 77, ถนนสีลม — ถนนสายรอง - ไม่มี — ถนนสายย่อย - ถนนสุรวิทย์ 2, ถนนสุรวิทย์ 14, ถนนสุรวิทย์ 26, ถนนสุรวิทย์ 42 	<p>แผนที่แสดง : วิเคราะหฺโครงข่ายถนน</p> <p>การพัฒนาที่ดินจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร THE DEVELOPMENT OF URBAN LAND FROM COMBINED ZONING A CASE STUDY OF PHUCHIT TAI AND SATHORN</p> <p>สถาบันสถาปัตยกรรมการเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี: ๒๕๖๒</p>
---	---

แผนที่ 4.3 แสดงโครงข่ายถนน



รูปที่ 4.27 ขนาดถนนในพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 4.28 สภาพถนนสุขุมวิท



รูปที่ 4.29 สภาพถนนพัฒนาการ



รูปที่ 4.30 สภาพถนนสุขุมวิท 71



รูปที่ 4.31 สภาพถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)



รูปที่ 4.32 สภาพซอยปรีดิพนมยงค์ซอย 2 และ 6



รูปที่ 4.33 สภาพซอยปรีดิพนมยงค์ซอย 10 12 และ 14



รูปที่ 4.34 สภาพซอยปริดิพนมยงค์ซอย 16 22 และ 26



รูปที่ 4.35 สภาพซอยปริดิพนมยงค์ซอย 28 32 และ 34



รูปที่ 4.36 สภาพซอยปริดิพนมยงค์ซอย 38 40 และ 42



รูปที่ 4.37 สภาพซอยปริดิพนมยงค์ซอย 44 และ 46



รูปที่ 4.38 สภาพซอยอ่อนนุชซอย 17



รูปที่ 4.39 สภาพถนนพัฒนาการซอย 28



รูปที่ 4.40 สภาพถนนพัฒนาการซอย 20

4.6.1.2 โครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน

ศึกษาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานเพื่อ เปรียบเทียบกับมาตรฐาน แบ่งการศึกษาออกเป็น โครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานบนถนนสายประธาน ถนนสายหลัก และ ถนนในชุมชนหรือถนนสายย่อย (ซอย) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.6 ขนาดทางเท้าและทางจักรยาน

	ลำดับศักยภาพ	ขนาดของทางเท้า (เมตร)	ขนาดทางจักรยาน (เมตร)
มาตรฐาน	ถนนสายประธาน	3	1.5
ถนนในพื้นที่ศึกษา	ถนนสุขุมวิท	3	ไม่มีทางจักรยาน*
มาตรฐาน	ถนนสายหลัก	3	1.5
ถนนในพื้นที่ศึกษา	ถนนสุขุมวิท 71	3	ไม่มีทางจักรยาน*
	ถนนสุขุมวิท 77	3	ไม่มีทางจักรยาน*
	ถนนพัฒนาการ	3	ไม่มีทางจักรยาน*
มาตรฐาน	ถนนสายรอง	1.75	1.5
ถนนในพื้นที่ศึกษา		-	-
มาตรฐาน	ถนนสายย่อย	1.5	1.5
ถนนในพื้นที่ศึกษา	ถนนสายย่อยบนถนนสุขุมวิท 71	ไม่มีทางเท้า*	ไม่มีทางจักรยาน*
	ถนนสายย่อยบนถนนสุขุมวิท 77	ไม่มีทางเท้า*	ไม่มีทางจักรยาน*
	ถนนสายย่อยบนถนนพัฒนาการ	ไม่มีทางเท้า*	ไม่มีทางจักรยาน*

*หมายถึง ไม่ได้มาตรฐาน

จากการศึกษาพบว่า ถนนในชุมชนส่วนใหญ่ถูกสร้างและพัฒนาโดยเอกชนรายย่อย จากการวิเคราะห์ เปรียบเทียบมาตรฐานสามารถสรุปสภาพโครงข่ายการสัญจรทางเท้าบนถนนสายประธานและถนนสายหลักได้ ดังนี้

ตารางที่ 4.7 สภาพทั่วไปของการสัญจรทางเท้าบนถนนสายประธานและถนนสายหลัก

รายการ	ผลการวิเคราะห์
ขนาด	ทางเท้ามีขนาดเพียงพอ ไม่มีทางจักรยาน
คุณภาพ	ผิวทางเท้าไม่เรียบเสมอกัน ต่างระดับ
ความต่อเนื่อง	ถูกตัดด้วยทางรถยนต์เป็นระยะ(ถี่)
องค์ประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวก	-มีองค์ประกอบครบ -มีการซึ่ก้นทับขององค์ประกอบสาธารณูปโภค ขาดการจัดการอย่างเป็นระบบ (เช่น แนวปลูกต้นไม้กับแนวเสาไฟฟ้า) -บางระยะขาดแสงสว่างกลางคืน (แสงสว่างส่วนมากมาจากอาคาร) -ไม่เอื้อต่อการใช้งานของผู้พิการ
ร่มเงา	-ร่มเงาเกิดจากอาคารและสิ่งก่อสร้าง เปลี่ยนไปตามช่วงเวลา ร่มเงาไม่ต่อเนื่อง ขึ้นอยู่กับพื้นที่ ลักษณะอาคารและระยะห่างจากทางเท้า -ร่มเงาเกิดไม่ยืนต้น มีอยู่ประปรายและเป็นส่วนน้อย ไม่ต่อเนื่อง
ภูมิทัศน์และบรรยากาศ	-องค์ประกอบภูมิทัศน์ส่วนมากเป็นอาคารและสิ่งปลูกสร้าง -ไม้ยืนต้นส่วนใหญ่ขนาดพุ่มและความสูงปานกลาง(ถูกตัดแต่งกิ่ง)
ปัญหาการลุก้าพื้นที่	-มีหาบเร่ แผงลอย และรถเข็น(ส่งผลให้บางพื้นที่ไม่สามารถใช้งานทางเท้าได้) -การจัดบังของร้านค้า



รูปที่ 4.41 สภาพทางเท้า

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.42 สภาพทางจักรยาน

4.6.1.3 การสัญจรทางเลือก

การสัญจรทางเลือกในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น การสัญจรทางบก และ การสัญจรทางน้ำ

การสัญจรทางบก ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง และ ระบบรางสาธารณะ

รถโดยสารประจำทาง มีรถโดยสารประจำทางทั้งของภาครัฐและเอกชนให้บริการที่ถนนสายประธานและถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนพัฒนาการ ถนนสุขุมวิท 71 ถนนสุขุมวิท 77 และถนนสายย่อย ซอยอ่อนนุช และซอยพัฒนาการ 20 ส่วนถนนสายย่อยหรือถนนซอยที่เหลือในพื้นที่ศึกษาไม่มีการให้บริการ ต้องอาศัยมอเตอร์ไซค์รับจ้าง



รูปที่ 4.43 สภาพการสัญจรทางบก

ระบบรางสาธารณะ แบ่งออกเป็น BTS และ Airport Link

- BTS พื้นที่ศึกษาอยู่ห่างจากสถานีขนส่งมวลชนสาธารณะ BTS สถานีพระโขนง และสถานีอ่อนนุชเป็นระยะทางเท่าๆกัน ประมาณ 320 เมตร

- Airport Link พื้นที่ศึกษาอยู่ห่างจาก Airport Link สถานีรามคำแหงประมาณ 280

เมตร

การสัญจรทางน้ำ ได้แก่ การสัญจรในคลองหลัก และการสัญจรในคลองแยก

การสัญจรในคลองหลัก แบ่งออกเป็น คลองพระโขนง และ คลองตัน

- คลองพระโขนง ปัจจุบันมีเรือหางยาวให้บริการจากตลาดพระโขนงเชื่อมต่อกับ
คลองประเวศบุรีรมย์

- คลองตัน ในปัจจุบันไม่มีเรือให้บริการ เนื่องจากบ้านส่วนใหญ่ย้ายมาอยู่ใกล้ถนน
การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางสะดวกกว่า และพื้นที่บางส่วนไม่สามารถเข้าถึงได้เนื่องจากถูกปิดทิ้งจาก
พื้นที่ลุ่มรั้วใต้ทางด่วน แผนพัฒนาของกรุงเทพมหานคร มีแผนพัฒนาการคมนาคมทางน้ำเส้นคลองตันเพื่อ
เชื่อมต่อบริเวณเรือจากเส้นคลองแสนแสบ กับคลองพระโขนง คลองประเวศบุรีรมย์



รูปที่ 4.44 สภาพการสัญจรทางน้ำในคลองพระโขนง



รูปที่ 4.45 สภาพการสัญจรทางน้ำในคลองตัน

การสัญจรในคลองแยก แบ่งออกเป็น คลองสามอิน คลองศาลาลอย คลองบาง
มะเขือ คลองบางนางจิ้น และคลองบ้านป่า ซึ่งในปัจจุบันคลองแยกทั้งหมดที่กล่าวมาไม่สามารถใช้เป็นทาง
สัญจรได้ เนื่องจากมีสิ่งกีดขวางทางน้ำ



รูปที่ 4.46 สภาพคลองสามอิน



รูปที่ 4.47 สภาพคลองศาลาลอย



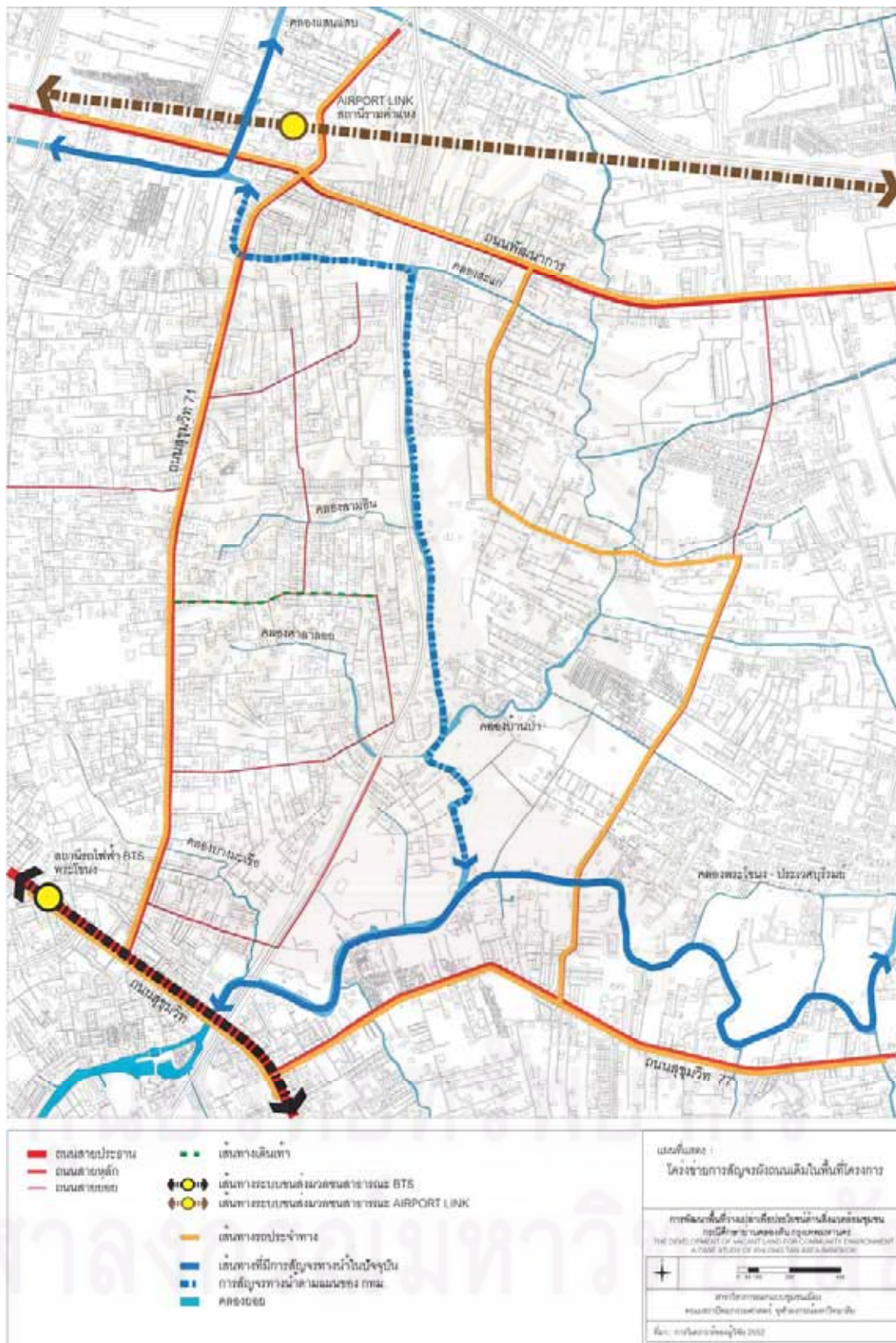
รูปที่ 4.48 สภาพคลองบางมะเขือ



รูปที่ 4.49 สภาพคลองบ้านป่า

สรุป

- เพิ่มเส้นทางบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ให้ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง
- พัฒนาและส่งเสริมระบบการสัญจรทางน้ำ ให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายสัญจรระบบต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาการจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษาให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายการสัญจรได้ทุกระบบ อย่างมีประสิทธิภาพ



แผนที่ 4.4 แสดงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษา

4.6.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาทำโดยการสำรวจภาคสนามและการรวบรวมข้อมูลแผนที่ สามารถจำแนกได้โดยแบ่งเป็น การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดบริเวณริมถนนสายหลัก ได้แก่ กิจกรรมธุรกิจพาณิชยกรรม และสาธารณูปการ และ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดบริเวณริมถนนสายย่อย ได้แก่ ที่พักอาศัย และโรงงานขนาดเล็ก

4.6.2.1 บล็อก

จากการวิเคราะห์ บล็อก ในพื้นที่ศึกษาพบว่ามีขนาดและรูปร่างที่แตกต่างและหลากหลาย สามารถจำแนกตามขนาด และรูปแบบการเกิดบล็อก ดังนี้

แบ่งตามขนาดบล็อก ได้แก่ ใหญ่ กลาง เล็ก

บล็อกขนาดใหญ่ (ขนาดใหญ่กว่า 110 เมตร) กระจายตัวบริเวณกลางพื้นที่ศึกษา (ริมคลอง) โดยพบมากในฝั่งของถนนสุขุมวิท 77 มากกว่า ส่วนทางฝั่งสุขุมวิท 71 พบ บล็อกขนาดใหญ่บริเวณใกล้กับคลองพระโขนง(ต่อเนื่องกับชุมชนตลาดพระโขนง)

บล็อกขนาดเล็ก (ขนาดเล็กกว่า 110 เมตร) เกาะกลุ่มอยู่บริเวณฝั่งถนนสุขุมวิท 71 ต่อเนื่องจากบล็อกขนาดกลางที่เกาะกลุ่มตามแนวถนนสายหลัก และพบว่าสัดส่วนการเกาะกลุ่มของบล็อกขนาดเล็กในฝั่งสุขุมวิท 71 มีมากกว่าฝั่งถนนสุขุมวิท 77

สรุป บล็อก (รูปร่างของพื้นที่)ส่วนใหญ่เป็นรูปทรงอิสระ และมีขนาดใหญ่กว่ามาตรฐาน เนื่องจากขาดการเชื่อมต่อของโครงข่ายถนนที่เป็นระบบเรขาคณิต ถนนปลายตัน และขาดการเข้าถึงพื้นที่ อันเนื่องมาจากขอบเขตทางธรรมชาติ ซึ่งหมายถึงคลองตัน คลองพระโขนงและคลองย่อย และขอบเขตที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ทางพิเศษแฉ่งรัชและชุมชนล้อมรั้ว ทำให้เกิดเป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่

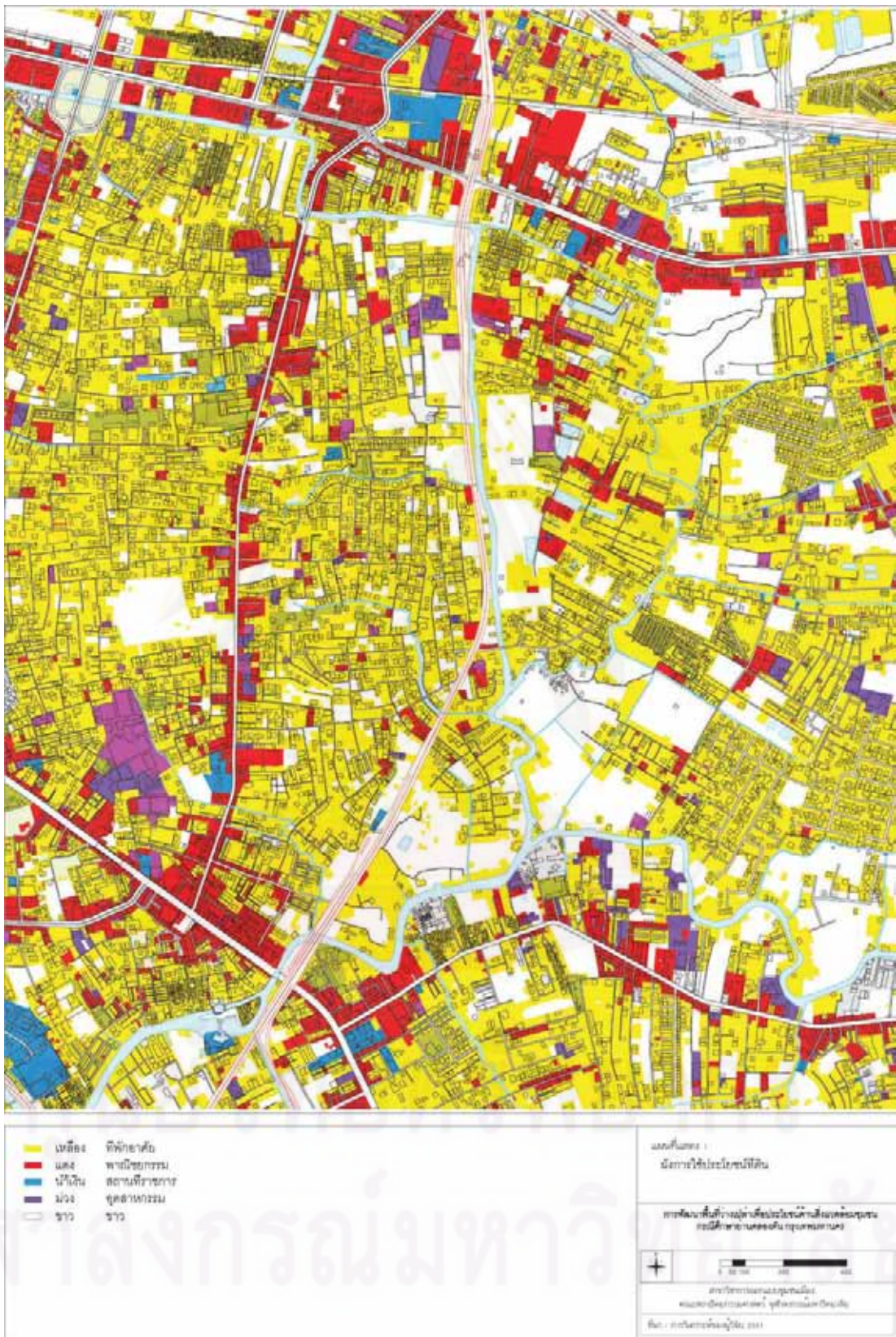
แบ่งตามการเกิดรูปร่างของบล็อก ได้แก่ เกิดจากการปิดล้อมของถนนกับถนน เกิดจากการปิดล้อมของถนนกับคลอง เกิดจากการปิดล้อมของคลองกับคลอง

เกิดจากการปิดล้อมของถนนกับถนน เกาะกลุ่มกระจุกตัวทางฝั่งของสุขุมวิท 71 โดยเฉพาะบริเวณซอยพานิชอนันต์ ถือเป็นบล็อกที่เกิดจากการปิดล้อมของถนนกับถนน ต่อเนื่องมากที่สุด

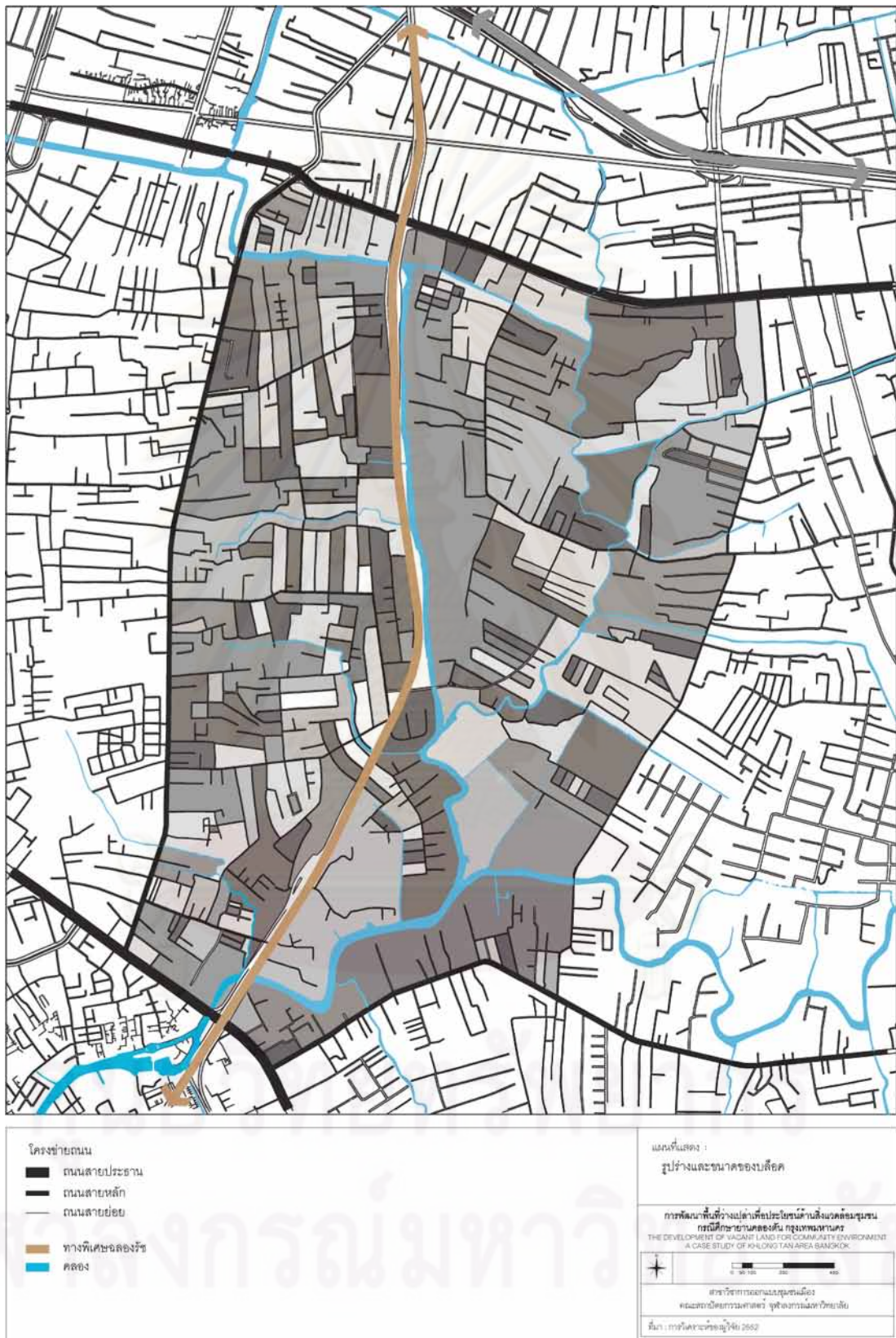
เกิดจากการปิดล้อมของถนนกับคลอง ถือเป็นรูปแบบการปิดล้อมส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา โดยกระจายตัวทั่วพื้นที่ และหนาแน่นในฝั่งสุขุมวิท 77

เกิดจากการปิดล้อมของคลองกับคลอง พบรูปแบบนี้บริเวณกลางพื้นที่ศึกษา แต่เป็นส่วนน้อยและเป็นบล็อกขนาดกลาง

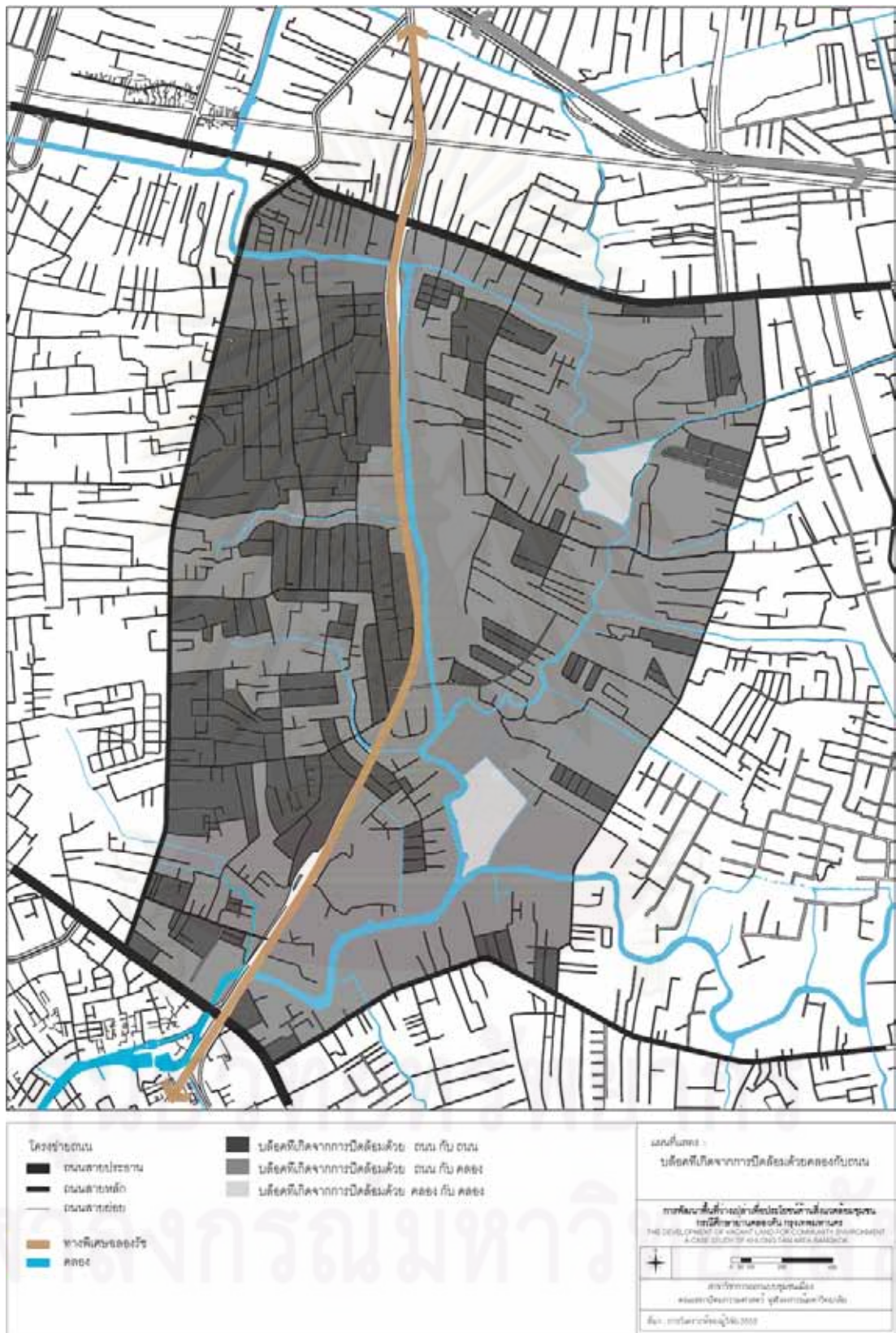
สรุป ขาดการวางแผนและออกแบบโครงข่ายถนนที่สอดคล้องกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ที่เป็นโครงข่ายการสัญจรเดิม หรือการสัญจรทางน้ำ จึงเกิดบล็อกขนาดใหญ่และมีรูปร่างอิสระจำนวนมาก ในพื้นที่ที่เกิดจากการปิดล้อมด้วยคลองกับถนน



แผนที่ 4.5 แสดงผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา



แผนที่ 4.6 แสดงรูปร่างและขนาดของบล็อก



แผนที่ 4.7 ลักษณะการปิดล้อมพื้นที่ของพื้นที่ศึกษา

4.6.2.2 มวลอาคาร

สภาพมวลอาคารในพื้นที่ศึกษาพบว่าในภาพรวมมีการกระจุกตัวของกลุ่มอาคารอย่างหนาแน่นบริเวณ จุดตัดของถนนสายประธานและถนนสายหลัก และเบาบางลงในตอนกลางของพื้นที่ ซึ่งความหนาแน่นของกลุ่มอาคาร มีการกระจุกตัวอยู่ทางฝั่งของ ถนนสุขุมวิท 71 มากกว่าถนนสุขุมวิท 77 รวมทั้งการกระจายตัวของอาคารริมคลองจะเบาบางกว่าริมถนน โดยแยกตามขนาดของมวลอาคาร ได้ดังนี้

มวลอาคารขนาดใหญ่ เกาะกลุ่มตามแนวถนนสายหลักและจุดตัดระหว่างถนนสายประธานและถนนสายหลัก ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดพระโขนง พื้นที่ย่านตลาดอ่อนนุช พื้นที่ย่านตลาดคลองตัน และบริเวณซอยพานิชอินน์ (ปรีดิรพณมยงค์ 42)

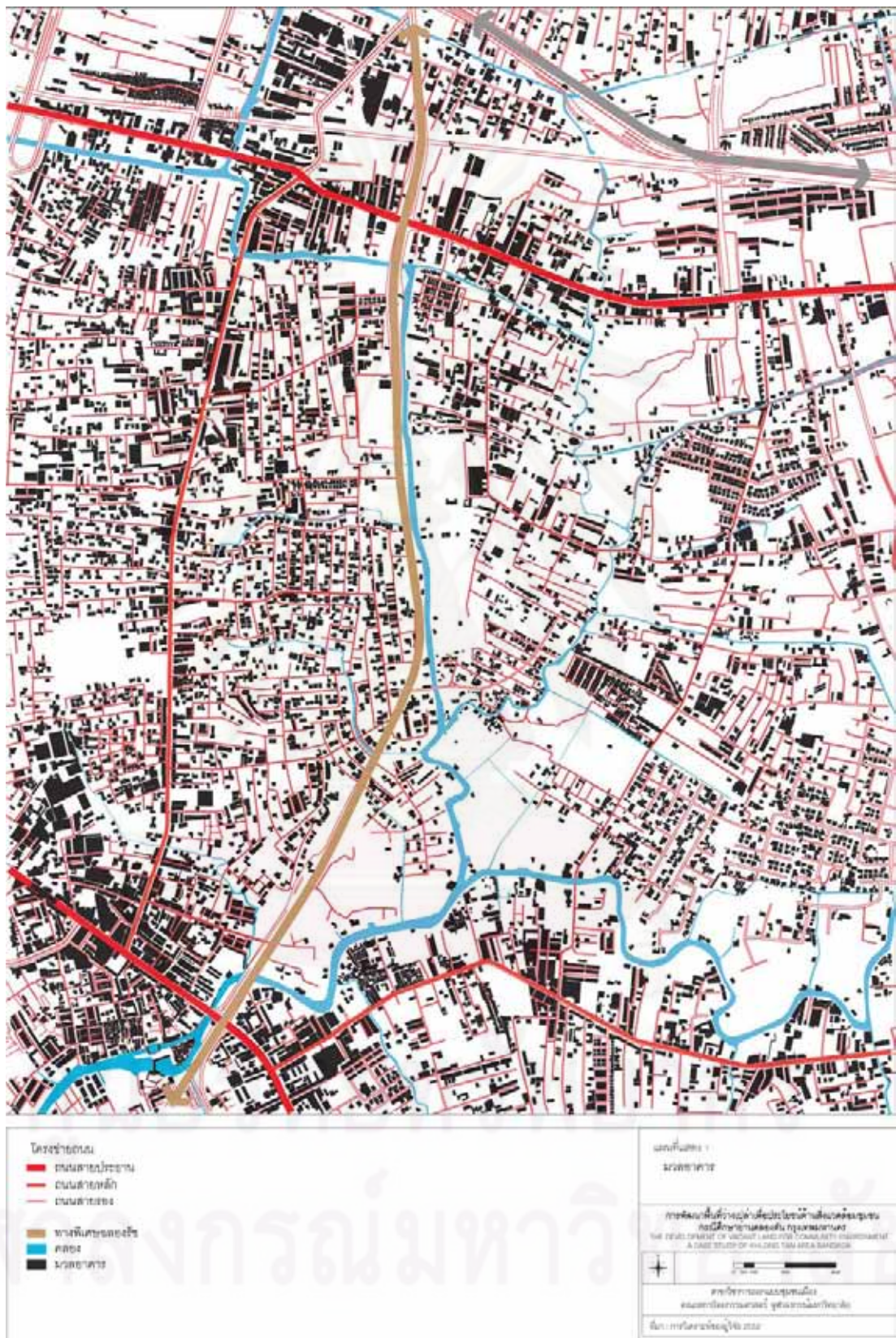
มวลอาคารขนาดกลาง กระจายตัวตามแนวถนนสายหลักโดยเฉพาะพื้นที่ต่อเนื่องจากกลุ่มอาคารริมถนนสายหลัก

มวลอาคารขนาดเล็ก กระจายตัวในบริเวณด้านในของพื้นที่ศึกษาแต่ลักษณะการกระจายตัวในฝั่งสุขุมวิท 71 จะทั่วถึงและเต็มพื้นที่มากกว่าฝั่งสุขุมวิท 77 และเบาบางในพื้นที่ใกล้แนวทางยกระดับและคลอง



รูปที่ 4.50 ตัวอย่างมวลอาคารขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่

สรุป สามารถเกิดมวลอาคารหนาแน่นในพื้นที่ ที่มีโครงข่ายถนนที่เป็นระบบและเป็นบล็อกที่เป็นเรขาคณิต มากกว่าพื้นที่ที่โครงข่ายถนนไม่เป็นระบบ มีระยะเชื่อมต่อที่ห่างหรือไม่เชื่อมต่อ หรือเป็นถนนปลายตัน และมีรูปร่างของพื้นที่เป็นรูปทรงอิสระ ซึ่งแสดงว่าโครงข่ายถนนและบล็อกมีผลต่อความสามารถในการใช้ประโยชน์ที่ดิน



แผนที่ 4.8 สภาพมณฑลอาคารและโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษา

4.6.3 พื้นที่รกร้างว่างเปล่า

พื้นที่รกร้างว่างเปล่าในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น พื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่เป็นที่โล่งทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก มีพื้นที่รวมประมาณ 760 ไร่ และ พื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษคลองรัช มีพื้นที่รวมประมาณ 60 ไร่

4.6.3.1 พื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่เป็นที่โล่ง

พื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่เป็นที่โล่ง หมายถึง พื้นที่โล่งที่ไม่มีการใช้งานหรือเคยมีการใช้งาน แต่ปัจจุบันถูกปล่อยรกร้าง ในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่เป็นที่โล่งที่มีขนาดเล็กกว่า 10 ไร่ และ พื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่เป็นที่โล่งที่มีขนาดใหญ่กว่า 10 ไร่ โดยงานวิจัยนี้มุ่งเน้นการศึกษาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในลักษณะที่โล่งขนาดใหญ่เกินกว่า 10 ไร่ขึ้นไป เนื่องจากเป็นขนาดที่มีโอกาสและศักยภาพในการพัฒนา (เป็นขนาดที่เล็กที่สุดที่ทางสำนักผังเมืองพิจารณาเป็นสวนสาธารณะระดับละแวกบ้าน) โดยศึกษาถึงขนาดพื้นที่ ตำแหน่งที่ตั้ง การเข้าถึง บริบทของพื้นที่โดยรอบ และสภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน ซึ่งแบ่งออกเป็น 7 พื้นที่ ดังนี้

พื้นที่ 1 มีขนาด 137 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณถนนเลียบบทางพิเศษคลองรัชด้านทิศเหนือกับคลองพระโขนงด้านทิศใต้(ตรงข้ามกับวัดใต้) สามารถเข้าถึงได้จากถนนสุขุมวิท ซอยปรีดีพนมยงค์ 2 และซอยปรีดีพนมยงค์ 14 แยก 16 สภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ ปกคลุมด้วยไม้ยืนต้นและวัชพืช มีสิ่งปลูกสร้างประเภทบ้านพักอาศัย 1-2 ชั้น กระจายตัวเบาบาง

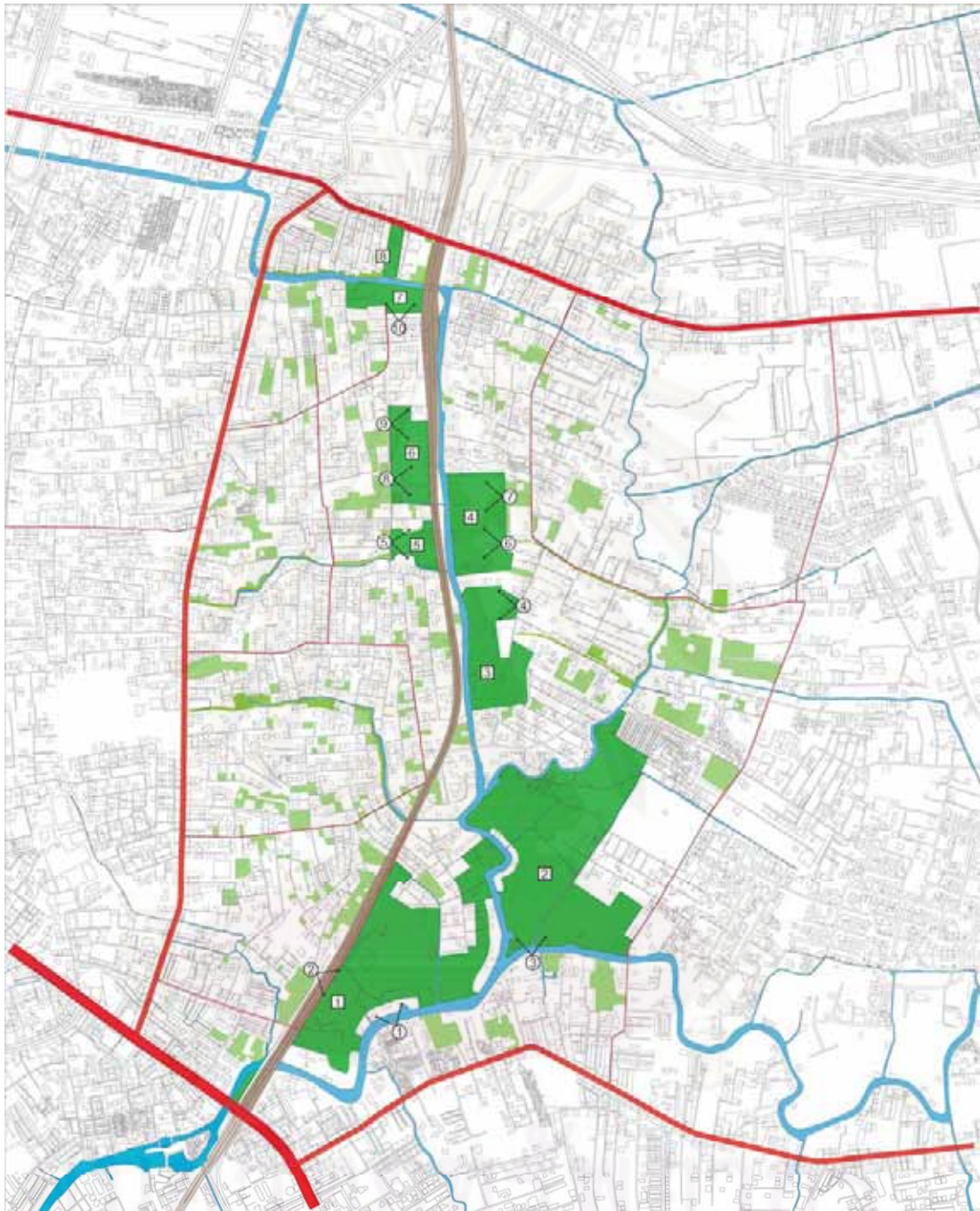


รูปที่ 4.51 สภาพพื้นที่ 1 มุมมองจากวัดใต้ (มุมมองที่ 2)



รูปที่ 4.52 สภาพพื้นที่ 1 มุมมองจากถนนเลียบบทางพิเศษคลองรัช (มุมมองที่ 3)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



<ul style="list-style-type: none"> ■ พื้นที่รกร้างเปล่าขนาดใหญ่กว่า 10 ไร่ ■ พื้นที่รกร้างเปล่าขนาดเล็กกว่า 10 ไร่ ■ พื้นที่โล่งทางพิเศษ ■ ถนนสายประธาน — ถนนสายหลัก — ถนนสายย่อย 	<table border="1"> <tr><td>1</td><td>พื้นที่</td><td>137.03</td><td>ไร่</td></tr> <tr><td>2</td><td>พื้นที่</td><td>179.61</td><td>ไร่</td></tr> <tr><td>3</td><td>พื้นที่</td><td>47.45</td><td>ไร่</td></tr> <tr><td>4</td><td>พื้นที่</td><td>44.81</td><td>ไร่</td></tr> <tr><td>5</td><td>พื้นที่</td><td>11.61</td><td>ไร่</td></tr> <tr><td>6</td><td>พื้นที่</td><td>28.69</td><td>ไร่</td></tr> <tr><td>7</td><td>พื้นที่</td><td>16.07</td><td>ไร่</td></tr> <tr><td>8</td><td>พื้นที่</td><td>5.92</td><td>ไร่</td></tr> </table>	1	พื้นที่	137.03	ไร่	2	พื้นที่	179.61	ไร่	3	พื้นที่	47.45	ไร่	4	พื้นที่	44.81	ไร่	5	พื้นที่	11.61	ไร่	6	พื้นที่	28.69	ไร่	7	พื้นที่	16.07	ไร่	8	พื้นที่	5.92	ไร่	<p>แผนที่แสดง : พื้นที่รกร้างเปล่า</p> <p>การพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน กรณีศึกษาคลองตัน กรุงเทพมหานคร THE DEVELOPMENT OF VACANT LAND FOR COMMUNITY ENVIRONMENT A CASE STUDY OF KHLONG TAN AREA BANGKOK</p> <p>สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <p>ที่มา : การวิเคราะห์ข้อมูล 2552</p>
1	พื้นที่	137.03	ไร่																															
2	พื้นที่	179.61	ไร่																															
3	พื้นที่	47.45	ไร่																															
4	พื้นที่	44.81	ไร่																															
5	พื้นที่	11.61	ไร่																															
6	พื้นที่	28.69	ไร่																															
7	พื้นที่	16.07	ไร่																															
8	พื้นที่	5.92	ไร่																															

แผนที่ 4.9 พื้นที่รกร้างเปล่าประเภทที่โล่งว่าง

พื้นที่ 2 มีขนาด 180 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณระหว่างคลองพระโขนงกับคลองตันหลังชุมชนบ้านแหลม (ชุมชนเกาะป็นหยี เขตสวนหลวง) ตรงข้ามวัดมหาบุศย์ ต่อเนื่องไปจนถึงคลองบ้านป่าด้านทิศเหนือ ซึ่งอีกฝั่งคลองเป็นชุมชนล้อมรั้วหมู่บ้านผกา มาศ สามารถเข้าถึงได้จากซอยอ่อนนุช 17 สภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเก่า มีสิ่งปลูกสร้างประเภทบ้านพักอาศัย 1-2 ชั้น กระจายตัวเบาบาง



รูปที่ 4.53 สภาพพื้นที่ 2 มุมมองจากวัดมหาบุศย์ (มุมมองที่ 4)

พื้นที่ 3 มีขนาด 48 ไร่ ทิศตะวันตกติดคลองตัน ทิศตะวันออกติดซอยพัฒนาการ 20 แยก 8 และติดกับหมู่บ้านผกา มาศ สามารถเข้าถึงได้จากซอยพัฒนาการ 20 แยก 8 สภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นที่ดินว่างเปล่ามีการถมปรับระดับ มีถนนคอนกรีตตัดเข้าไปในพื้นที่ มีการล้อมรั้ว ถูกปล่อยทิ้งร้างมาเป็นเวลานาน



รูปที่ 4.54 สภาพพื้นที่ 3 มุมมองจากซอยพัฒนาการ 20 แยก 8 (มุมมองที่ 5)

พื้นที่ 4 มีขนาด 45 ไร่ อยู่ติดคลองตัน สามารถเข้าถึงได้จากซอยพัฒนาการ 20 แยก 6/2 ข้างโรงเรียนสวนรัฐวิทยา สภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ลักษณะแปลงเกษตรยกร่อง สลับกับร่องน้ำปลูกพืชหมุนเวียนตลอดทั้งปี (เขตสวนหลวงมีโครงการทำเป็นพื้นที่ลักษณะนี้ให้เป็นแปลงเกษตรกรรมอนุรักษ์)



รูปที่ 4.55 สภาพพื้นที่ 4 พื้นที่เกษตรกรรมริมคลองตัน (มุมมองที่ 7)



รูปที่ 4.56 สภาพพื้นที่ 4 มุมมองจากดาดฟ้า(มุมมองที่ 8)

พื้นที่ 5 มีขนาด 12 ไร่ อยู่บริเวณติดกับหมู่บ้านเกษมสำราญ สามารถเข้าถึงได้จากซอยพัฒนาการ แยก 13 เดิมเคยเป็นพื้นที่ริมคลองตัน แต่ปัจจุบันถูกกั้นด้วยพื้นที่ว่างใต้ทางพิเศษคลองรัชสภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเก่า ปกคลุมด้วยไม้ยืนต้นประเภทไม้ผล



รูปที่ 4.57 สภาพพื้นที่ 5 (มุมมองที่ 6)

พื้นที่ 6 มีขนาด 29 ไร่ อยู่บริเวณท้ายซอยปรีดีพนมยงค์ 42 แยก 16 สภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นที่ดินปรับถมแล้ว ปกคลุมด้วยไม้ยืนต้นขนาดใหญ่ (ชุมชนใช้เป็นพื้นที่เอนกประสงค์ ออกกำลังกาย และเป็นพื้นที่ให้เช่าสำหรับบ้านพักคนงานก่อสร้างและจอดรถทัวร์)



รูปที่ 4.58 สภาพพื้นที่ 6 (มุมมองที่ 9)



รูปที่ 4.59 สภาพพื้นที่ 6 (มุมมองที่ 10)

พื้นที่ 7 มีขนาด 16 ไร่ อยู่ติดคลองตัน อยู่บริเวณท้ายซอยปรีดีพนมยงค์ 42 ไม่สามารถเข้าถึงได้(พื้นที่หลังหมู่บ้านคลองตันนิเวศน์) สภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นที่ดินปรับถมแล้ว ปกคลุมด้วยไม้ยืนต้นขนาดใหญ่ มีการบุกรุกจับจองเป็นที่อยู่อาศัยของคนจรจัด



รูปที่ 4.60 สภาพพื้นที่ 7 (มุมมองที่ 11)

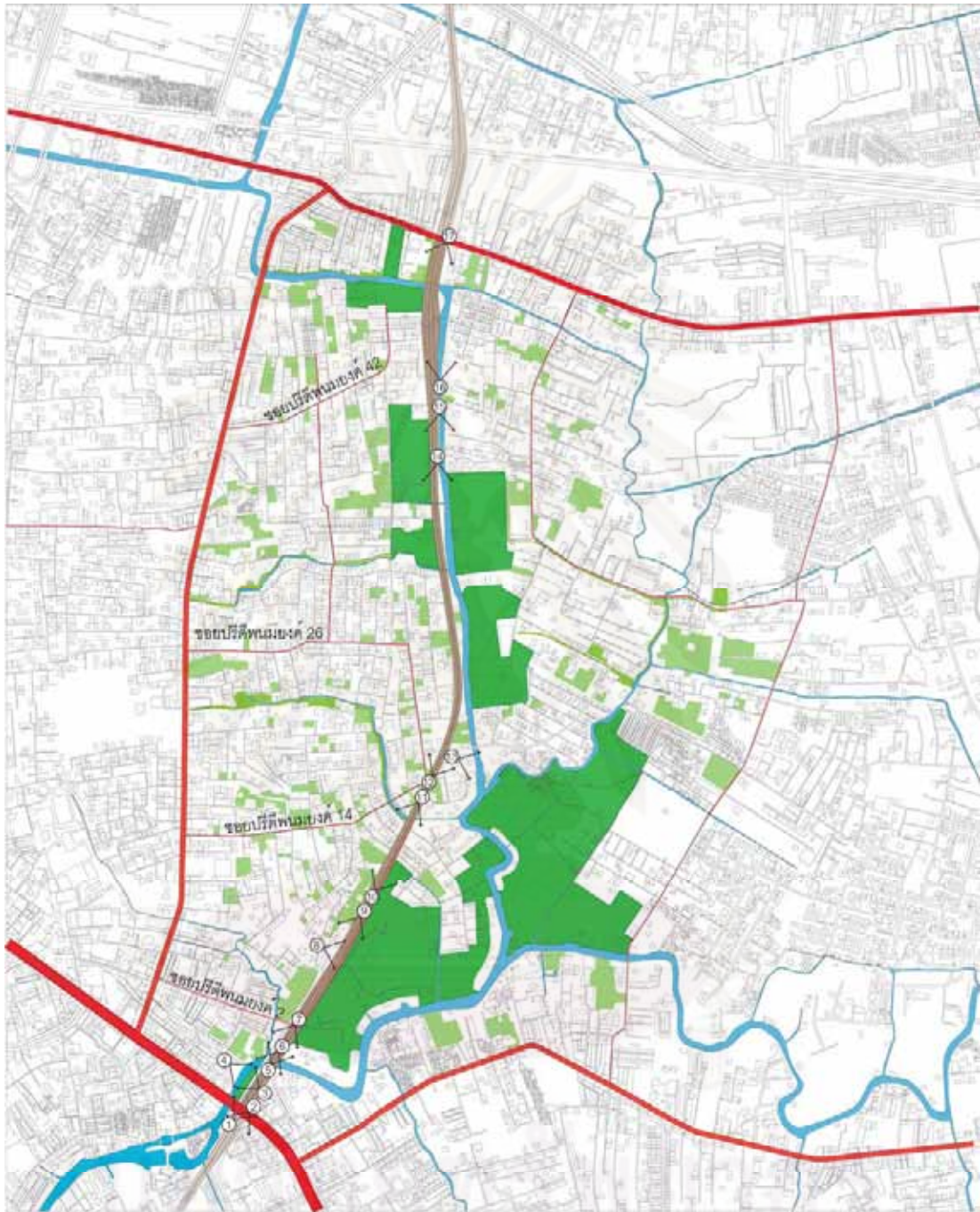
4.6.3.2 พื้นที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษคลองรัช

พื้นที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษคลองรัช ตั้งแต่ถนนสุขุมวิทถึงถนนพัฒนาการ ศึกษาถึงตำแหน่งที่ตั้ง การเข้าถึง และ สภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน แบ่งออกเป็น 4 ช่วง ดังนี้

พื้นที่ช่วงที่ 1 อยู่บริเวณถนนสุขุมวิท – คลองพระโขนง (ท่าเรือตลาดพระโขนง) สามารถเข้าถึงได้จากจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองพระโขนงถนนสุขุมวิท สภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นพื้นที่ดินปรับระดับเรียบเสมอกัน ระดับความสูงเฉลี่ยถึงโครงสร้างทางพิเศษประมาณ 12 – 15 เมตร ใช้จอดรถประจำทางและรถสองแถว บริเวณริมคลองเป็นที่จอดรถเก็บขยะและพื้นที่เรือนเพาะชำของเขตสวนหลวง



รูปที่ 4.61 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัช ช่วงที่ 1 (มุมมองที่ 1, 2, 3, 4 และ 5 จากบนลงล่าง)



<ul style="list-style-type: none"> ■ พื้นที่รกร้างว่างเปล่าขนาดใหญ่ กว่า 10 ไร่ ■ พื้นที่รกร้างว่างเปล่าขนาดเล็ก กว่า 10 ไร่ ■ พื้นที่โล่งทางพิเศษ ■ ถนนสายหลัก — ถนนสายรอง 	<p>แผนที่แสดง พื้นที่รกร้างว่างเปล่า</p> <p>การพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของชุมชน การพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของชุมชน THE DEVELOPMENT OF VACANT LAND FOR COMMUNITY DEVELOPMENT A TABLE STUDY OF ANCHANG TAMBAN AND BANGKOK</p> <p>สถาบันการศึกษามหาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี: ๑๙๖๖</p>
--	--

แผนที่ 4.10 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษคลองรัช

พื้นที่ช่วงที่ 2 อยู่บริเวณ คลองพระโขนง – ซอยปรีดีพนมยงค์ 2 สามารถเข้าถึงได้จากซอยปรีดีพนมยงค์ 2 สภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน ที่ดินปรับระดับเรียบเสมอกัน (ผิวลาดยาง) ระดับความสูงเฉลี่ยถึงโครงสร้างทางพิเศษประมาณ 12 เมตร มีการล้อมรั้วเป็นระเบียบ ใช้เป็นที่จอดรถเก็บขยะ ของเขตวัฒนา



รูปที่ 4.62 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 2 (มุมมองที่ 6 และ 7 จากบนลงล่าง)

พื้นที่ช่วงที่ 3 อยู่บริเวณ ซอยปรีดีพนมยงค์ 2 – ปรีดีพนมยงค์ 14 สภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ปรับถมเรียบเสมอ ระดับความสูงเฉลี่ยถึงโครงสร้างทางพิเศษประมาณ 5 – 7 เมตร บางส่วนเป็นร่องน้ำ มีการล้อมรั้ว ช่วงใกล้ทาง ขึ้น-ลง ทางพิเศษเขตวัฒนาใช้เป็นลานกีฬาและลานเอนกประสงค์ ที่เหลือเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่าไม่มีการใช้งาน บางส่วนถูกบุกรุกใช้เป็นที่แยกและเก็บขยะรวมถึงกิจการรับซื้อของเก่า



รูปที่ 4.63 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 3 (มุมมองที่ 8, 9, 10 จากบนลงล่างและซ้ายไปขวา)



รูปที่ 4.64 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษฉลองรัฐ ช่วงที่ 3
(มุมมองที่ 11, 12 และ 13 จากบนลงล่างและซ้ายไปขวา)

พื้นที่ช่วงที่ 4 อยู่บริเวณ ริมคลองตัน ซวงซอยปรีดิพนมยงค์ 14 ถึงถนนพัฒนาการ เป็นพื้นที่ปรับถมเรียบ ระดับความสูงเฉลี่ยถึงโครงสร้างทางพิเศษประมาณ 5 - 7 เมตร มีรั้วปิดล้อม ไม่มีการใช้งาน



รูปที่ 4.65 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษฉลองรัฐ ช่วงที่ 4 (มุมมองที่ 14, 15)



รูปที่ 4.66 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 4 (มุมมองที่ 16)

พื้นที่ช่วงที่ 5 อยู่บริเวณริมถนนพัฒนาการถึงริมคลองตัน เป็นพื้นที่ที่ได้รับการตกแต่งภูมิทัศน์เป็นสวนถนน ระดับความสูงเฉลี่ยถึงโครงสร้างทางพิเศษประมาณ 10 เมตร

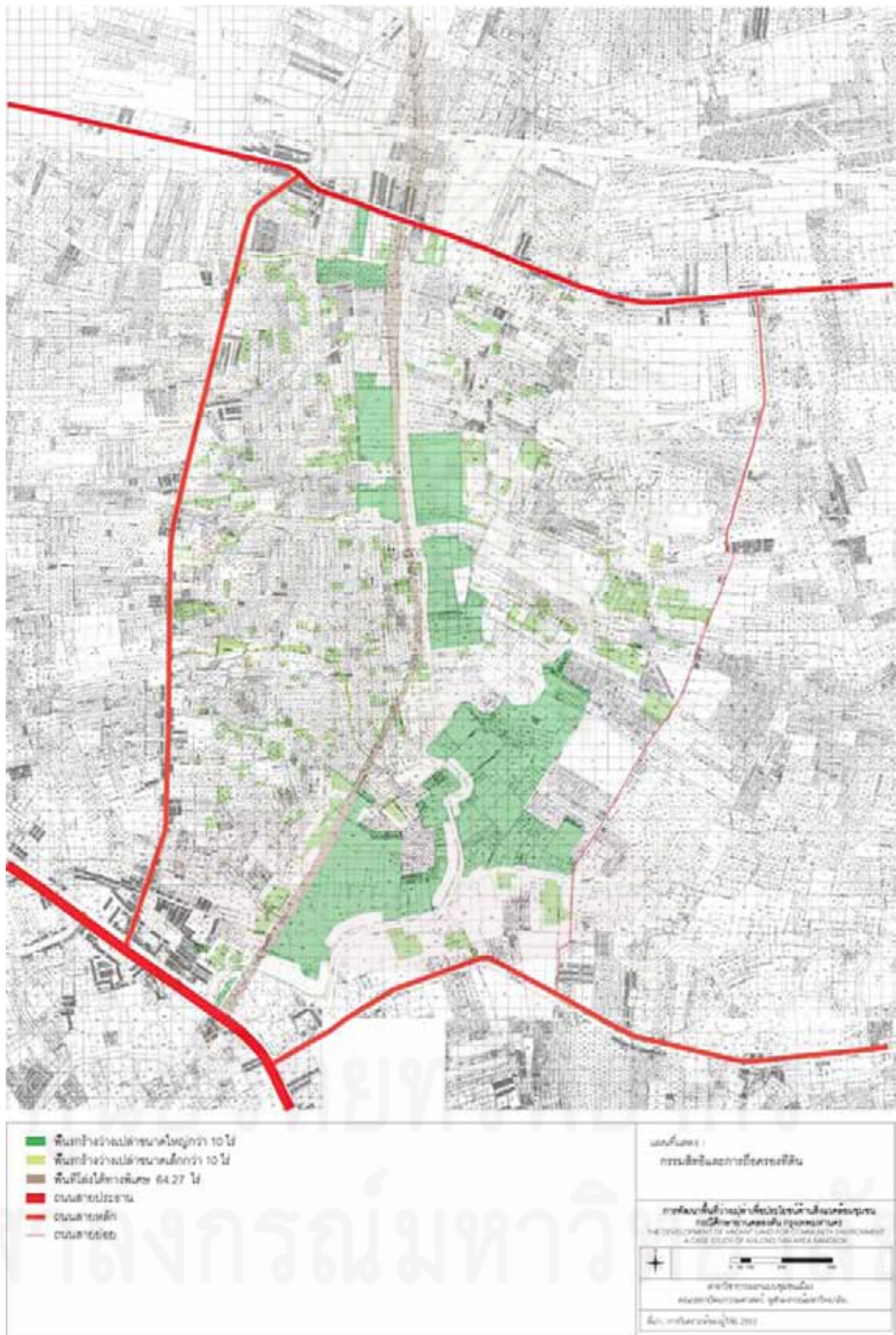


รูปที่ 4.67 สภาพพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐ ช่วงที่ 5 (มุมมองที่ 17)

4.6.3.3 กรรมสิทธิ์และการถือครองที่ดิน

การศึกษากรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนา ที่ดินที่ถือกรรมสิทธิ์โดยภาครัฐจะมีโอกาสในการพัฒนามากกว่าที่ดินที่ถือกรรมสิทธิ์โดยเอกชน และที่ดินภายใต้กรรมสิทธิ์ของเอกชนที่เป็นแปลงขนาดใหญ่มีโอกาสในการพัฒนามากกว่าที่ดินที่เป็นแปลงเล็ก เมื่อพิจารณาตามกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน พบว่า พื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่มีขนาดใหญ่กว่า 10 ไร่ ในพื้นที่ศึกษานั้น ที่ดินเป็นแปลงใหญ่(โฉนด) ง่ายต่อการรวบรวมที่ดินเพื่อนำไปพัฒนา รวมถึงพื้นที่ใต้ทางพิเศษคลองรัฐเป็นที่ดินของหน่วยงานภาครัฐ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) พื้นที่รกร้างว่างเปล่าดังกล่าวจึงถือว่ามีโอกาสนำไปพัฒนาต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.11 กรวมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

4.7 ความหนาแน่น

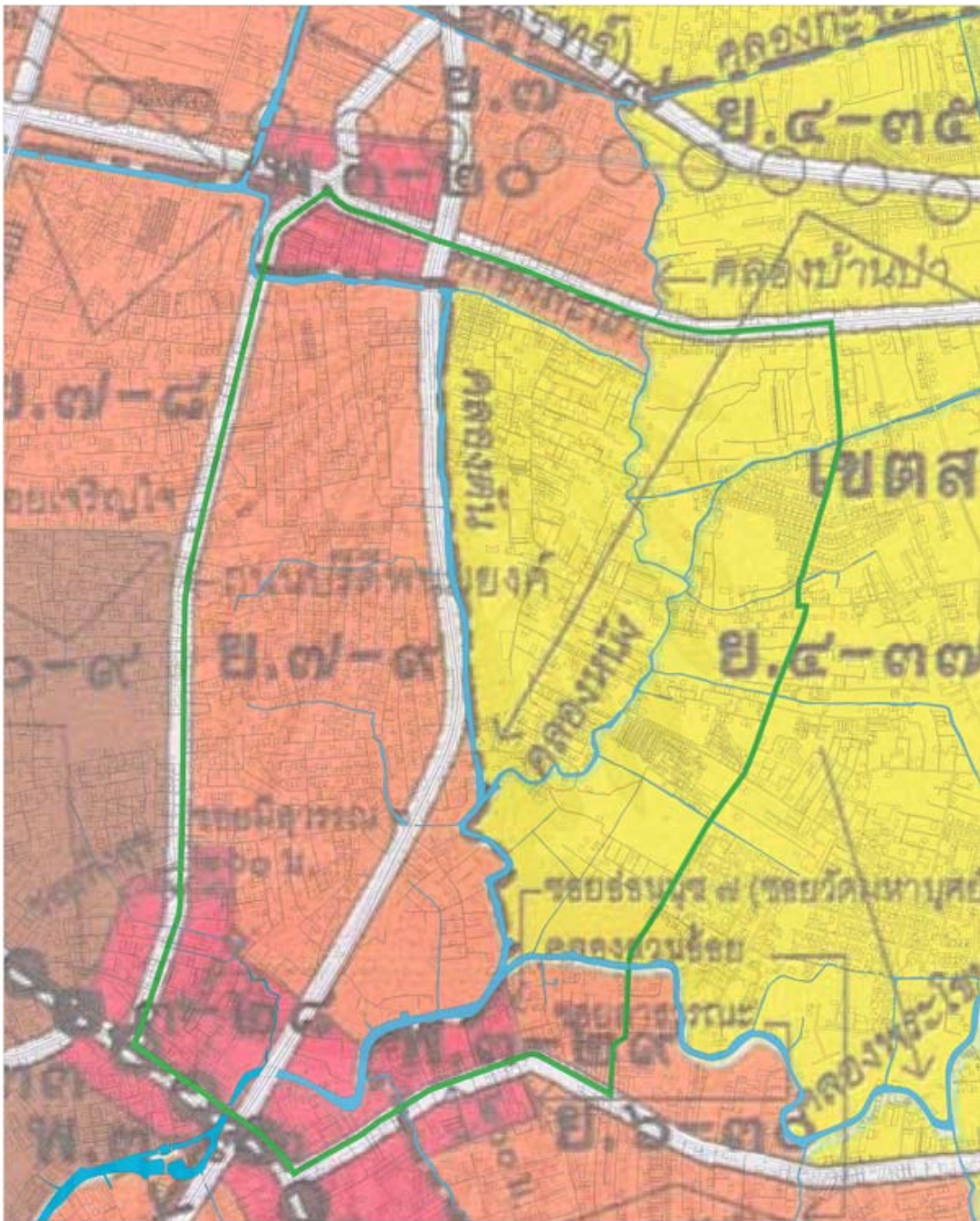
การศึกษาความหนาแน่นเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ความหนาแน่นที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยความหนาแน่นตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พศ.2549

4.7.1 ความหนาแน่นตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พศ. 2549

พระราชบัญญัติการผังเมืองเป็นกฎหมายเพื่อควบคุมประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่น แบ่งอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (F.A.R.) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (O.S.R.) โดยพื้นที่ศึกษาเขตวัฒนาเป็นพื้นที่สีแดง (พ3 – 28, พ3 – 30) และพื้นที่สีส้ม (ย7 – 9) และพื้นที่ศึกษาเขตสวนหลวงเป็นพื้นที่สีส้ม (ย6 – 30) และพื้นที่สีเหลือง (ย4 – 37) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ ตารางที่ 4.8 ประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่น

สี/ ความหมาย	วัตถุประสงค์	เขตวัฒนา	เขต สวนหลวง	FAR.	OSR.
สีแดง/ พาณิชยกรรม	ที่ดินประเภท พ.๓ มีวัตถุประสงค์ให้ใช้เป็นศูนย์พาณิชยกรรมชุมชนรองและพาณิชยกรรมเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจการค้าและการบริการ รวมทั้งการค้าและการบริการเฉพาะประเภทที่ให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป	พ ๓-๒๘ พ ๓-๓๐	พ ๓-๒๐ พ ๓-๒๙	7	4.5
สีส้ม/ ที่อยู่อาศัย หนาแน่นปานกลาง	ที่ดินประเภท ย.๖ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยใกล้แหล่งงานบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับศูนย์ชุมชนชานเมือง ศูนย์พาณิชยกรรม และเขตอุตสาหกรรม		ย ๖-๓๐	4.5	6.5
	ที่ดินประเภท ย.๗ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน ซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน	ย ๗-๙		5	6
สีเหลือง/ ที่อยู่อาศัย หนาแน่นน้อย	ที่ดินประเภท ย.๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อดำรงรักษาสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยบริเวณระหว่างเขตเมืองชั้นในกับเขตชานเมืองที่มีความสะดวกในการเดินทาง		ย ๔-๓๗	3	10

จากผังเมืองรวม พื้นที่ศึกษาในเขตวัฒนาหรือด้านตะวันตกของคลอง ถูกกำหนดเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และพื้นที่ศึกษาในเขตสวนหลวงหรือด้านตะวันออกของคลอง พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย และมีพื้นที่ที่อยู่ติดถนนหลัก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท 77 และถนนพัฒนาการเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง



■ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม					
■ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก					
■ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง					
■ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย					
■ รอยรดพื้นที่ศึกษา					

วัตถุประสงค์	เขตในมา	เขตนอกมา	FAR	OSR
วัตถุประสงค์ ๑ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนพาณิชยกรรมและพาณิชยกรรมที่มีลักษณะใกล้เคียงกันอยู่ร่วมกันอย่างเหมาะสมและเอื้ออำนวยแก่การบริการแก่ประชาชนและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง	๓๑-๓๓ ๓๔-๓๖	๓๗-๓๙ ๔๐-๔๒	7	4.5
วัตถุประสงค์ ๒ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนพาณิชยกรรมและพาณิชยกรรมที่มีลักษณะใกล้เคียงกันอยู่ร่วมกันอย่างเหมาะสมและเอื้ออำนวยแก่การบริการแก่ประชาชนและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง		๓๗-๓๙	3	10
วัตถุประสงค์ ๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนพาณิชยกรรมและพาณิชยกรรมที่มีลักษณะใกล้เคียงกันอยู่ร่วมกันอย่างเหมาะสมและเอื้ออำนวยแก่การบริการแก่ประชาชนและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง		๓๗-๓๙	4.5	6.5
วัตถุประสงค์ ๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนพาณิชยกรรมและพาณิชยกรรมที่มีลักษณะใกล้เคียงกันอยู่ร่วมกันอย่างเหมาะสมและเอื้ออำนวยแก่การบริการแก่ประชาชนและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง	๓๗-๓๙		3	6

แผนที่แสดง :
วิเคราะห์ความหนาแน่นชุมชน

ภาพแผนที่ที่วางผังพื้นที่โครงการพัฒนาสิ่งแวดล้อมชุมชน
กรณีศึกษาพื้นที่สวนจตุจักร กรุงเทพมหานคร
THE DEVELOPMENT OF VACANT LAND FOR COMBINED ENVIRONMENT
A CASE STUDY OF KHUANG TAN AREA BANGKOK

สาขาวิชาทางสถาปัตยกรรมเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ที่มา : การวิเคราะห์ข้อมูลปี 2012

แผนที่ 4.12 แสดงประเภทการใช้ที่ดิน

4.7.2 ความหนาแน่นที่เหมาะสม

การเปรียบเทียบความหนาแน่นของพื้นที่ศึกษาย่านคลองตัน กรุงเทพมหานครกับมาตรฐานความหนาแน่นที่เหมาะสมของชุมชน แบ่งออกเป็นความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย (DPH) และความหนาแน่นประชากร (PPH) โดยพระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พศ.2549 กำหนดให้พื้นที่เขตวัฒนาเป็นพื้นที่เขตเมือง และพื้นที่สวนหลวงเป็นพื้นที่ชานเมือง จึงเปรียบเทียบแยกเป็น 2 มาตรฐาน ดังนี้

ตารางที่ 4.9 มาตรฐานความหนาแน่นที่เหมาะสมของชุมชน

Gross Density	มาตรฐานเขตเมือง	เขตวัฒนา	มาตรฐานชานเมือง	เขตสวนหลวง
ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย (DPH) (หน่วย/เฮกตาร์)	37.5-41.25	33.29	22.5-26.25	18.66
ความหนาแน่นประชากร (PPH) (คน/เฮกตาร์)	86.25	65.72	52.5	49.39

จากตาราง 4.9 พบว่า พื้นที่ศึกษาในเขตวัฒนาและเขตสวนหลวงยังสามารถเพิ่มความหนาแน่นของที่พักอาศัยและความหนาแน่นของประชากรได้ในอนาคต แต่การศึกษาความหนาแน่นที่เหมาะสมต้องใช้จำนวนห้องพักของที่พักอาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์และหอพักสำหรับการคำนวณความหนาแน่นประชากร ซึ่งยังไม่มีกรเก็บข้อมูลพื้นฐานเหล่านี้จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ดังนั้นความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยและความหนาแน่นประชากรในพื้นที่ศึกษามีแนวโน้มที่สูงกว่าที่คำนวณไว้ งานวิจัยนี้จึงเป็นเพียงการแสดงผลการเท่านั้น โดยการศึกษาถึงความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยสามารถพิจารณาได้จาก ความสูงของอาคารในปัจจุบันดังที่จะกล่าวต่อไปในข้อ 4.7.3

4.7.3 ความหนาแน่นที่เหมาะสมตามทำเลที่ตั้ง

จากการทบทวนวรรณกรรมสามารถวิเคราะห์ถึงความหนาแน่นที่ควรเกิดขึ้นจากตำแหน่งของพื้นที่ ได้แก่ Transit - Oriented Development (TOD) และ Grade Density

4.7.3.1 Transit - Oriented Development (TOD) พื้นที่ที่สามารถรับบริการบริการจากจุดขึ้น – ลง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะภายในรัศมี 800 เมตร สามารถเพิ่มความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย (DPH) และความหนาแน่นของประชากร (PPH) รวมถึงความสูงของอาคารได้ การศึกษาความหนาแน่นในพื้นที่บริเวณรอบจุดขึ้น – ลง สถานีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ BTS สถานีพระโขนงและสถานีอ่อนนุช และ Airport Link สถานีรามคำแหง เป็นดังนี้

ตารางที่ 4.10 ความหนาแน่นที่ควรเกิดขึ้นจากตำแหน่งของพื้นที่

	มาตรฐาน	พื้นที่ศึกษา
ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย (DPH) (หน่วย/เฮกตาร์)	100	36
ความหนาแน่นประชากร (PPH) (หน่วย/เฮกตาร์)	240	69
ความสูง (ชั้น)	10-12	4-5

สรุป ความสูงของอาคารในพื้นที่ศึกษาที่อยู่ในพื้นที่ TOD ซึ่งได้แก่ ชุมชนพาณิชย์ กรม ตลาดพระโขนง ตลาดอ่อนนุช และตลาดคลองตัน ส่วนใหญ่มีความสูง 4 – 5 ชั้น ซึ่งต่ำกว่าความสูงอาคารตามแนวคิดของ TOD ส่วนอาคารที่เกิดขึ้นใหม่มีแนวโน้มที่จะสูงกว่า เช่น คอนโดมิเนียม Vista Garden ซอยปรีดีพนมยงค์ 2 สูง 22 ชั้น และคอนโดมิเนียม Blocks 77 บนถนนสุขุมวิท 77 สูง 28 ชั้น

4.7.3.2 Grade Density การเฉลี่ยความหนาแน่น พื้นที่ใกล้ถนนสามารถมีความหนาแน่นและความสูงของอาคารที่สูงกว่า เนื่องจากศักยภาพการเป็นพื้นที่ธุรกิจ พาณิชยกรรม ที่พักอาศัยความหนาแน่นสูง สะดวกต่อการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ การศึกษาถึงการเฉลี่ยความหนาแน่นในด้านพื้นที่ศึกษาได้ผลดังนี้

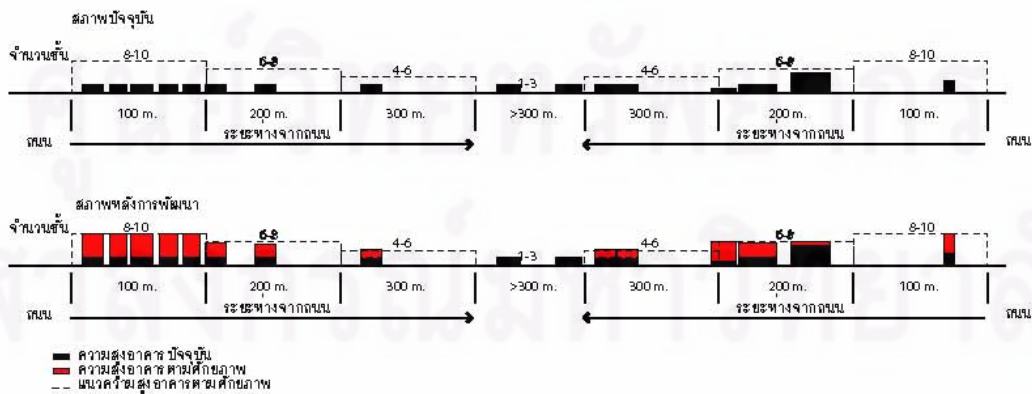
ตารางที่ 4.11 เปรียบเทียบความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยและความสูงอาคารที่เหมาะสม

ระยะห่างจากถนนหลัก	สี	ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย (DPH) (หน่วย/เฮกตาร์)	ความสูงอาคาร (ชั้น)	
			มาตรฐาน	ปัจจุบัน
0 - 100	■	70	8 - 10	3 - 5
100 - 200	■	50	5	2 - 4
200 - 300	■	50	5	2
300 - 400	■	30	2 - 3	2

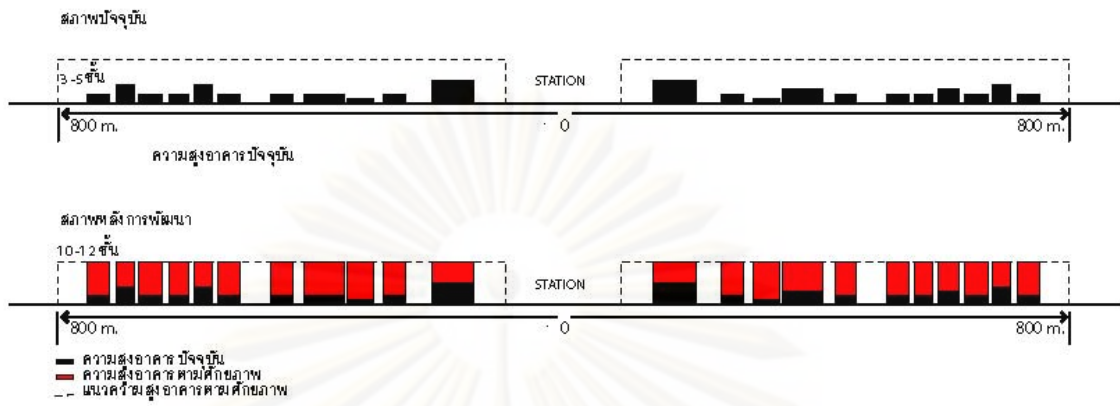
สรุป อาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษายังมีความสูงที่ต่ำกว่าความหนาแน่นที่เหมาะสมตามทฤษฎี Grade Density



รูปที่ 4.68 เปรียบเทียบความสูงและความหนาแน่นปัจจุบันความสูงและความหนาแน่นที่เหมาะสมตามมาตรฐาน TOD และ GRADE DENSITY

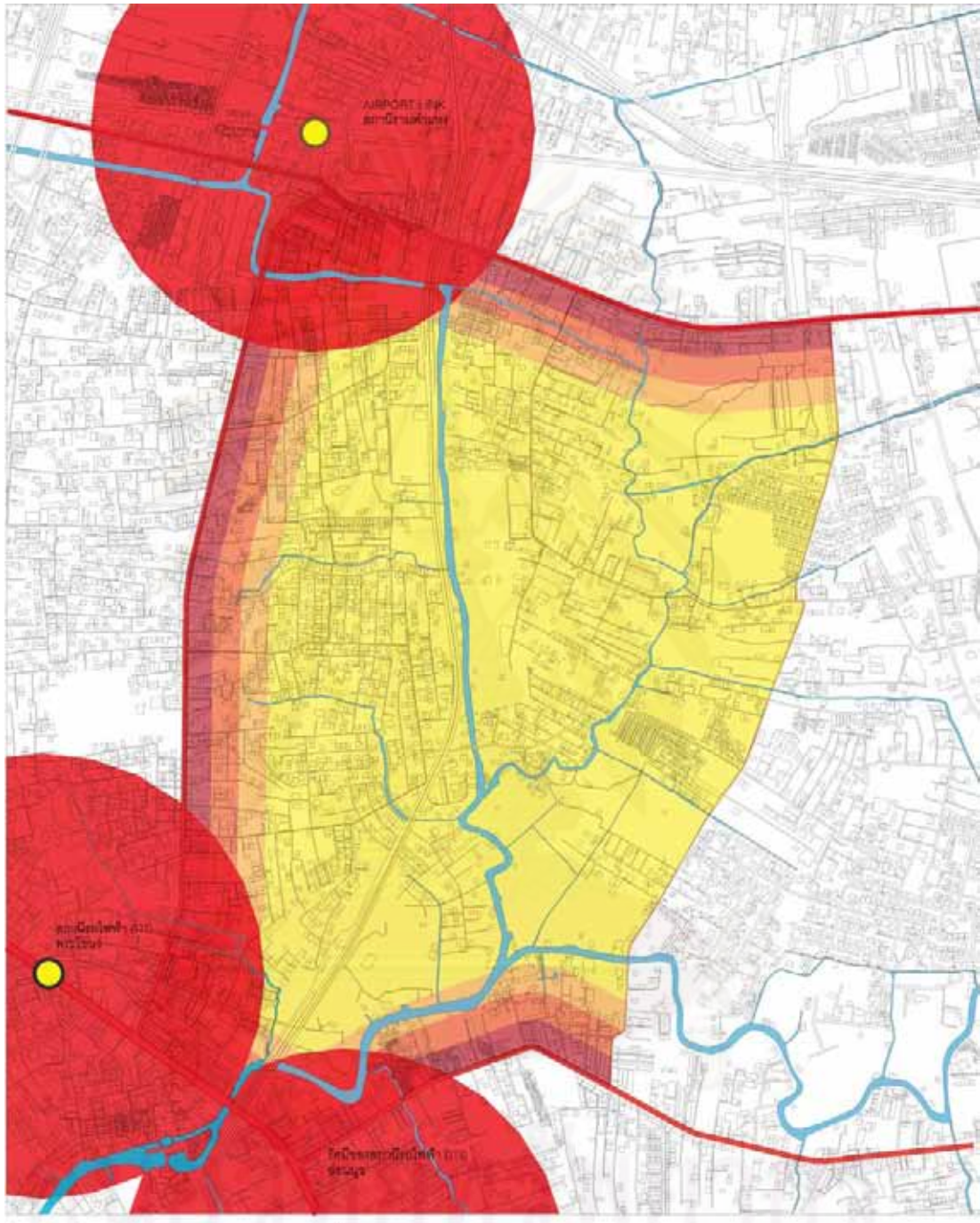


รูปที่ 4.69 เปรียบเทียบความสูงของอาคารตามมาตรฐาน GRADE DENSITY



รูปที่ 4.70 เปรียบเทียบความสูงของอาคารตามมาตรฐาน TOD

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ความหนาแน่น	ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย (DPI) (หน่วย / ไร่/ตาราง)	ความสูงอาคาร (ชั้น)		แผนที่แสดง : ความหนาแน่นที่เหมาะสมตามค่าเฉลี่ย
		มาตรฐาน	ปัจจุบัน	
ความหนาแน่น TOD รัศมี 800 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า BTS	100	10-12	4-5	ทัศนวิสัยที่กว้างไกลด้วยวิธีคำนวณค่าเฉลี่ยของชุมชน THE DEVELOPMENT OF MIXED LAND FOR DENSITY DEVELOPMENT A CASE STUDY OF BANGKOK METRO RAILWAY STATION
ความหนาแน่น GRADE DENSITY ระยะห่างจากถนนหลัก 0 - 100 เมตร	70	8-10	3-5	
ระยะห่างจากถนนหลัก 100 - 200 เมตร	50	5	4	
ระยะห่างจากถนนหลัก 200 - 300 เมตร	50	5	2	
ระยะห่างจากถนนหลัก 300 - 400 เมตร	30	2-3	2	สถาบันการวางแผนชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีที่ : พฤษภาคม 2552

แผนที่ 4.13 แสดงค่าความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย

4.8 สาธารณูปการ

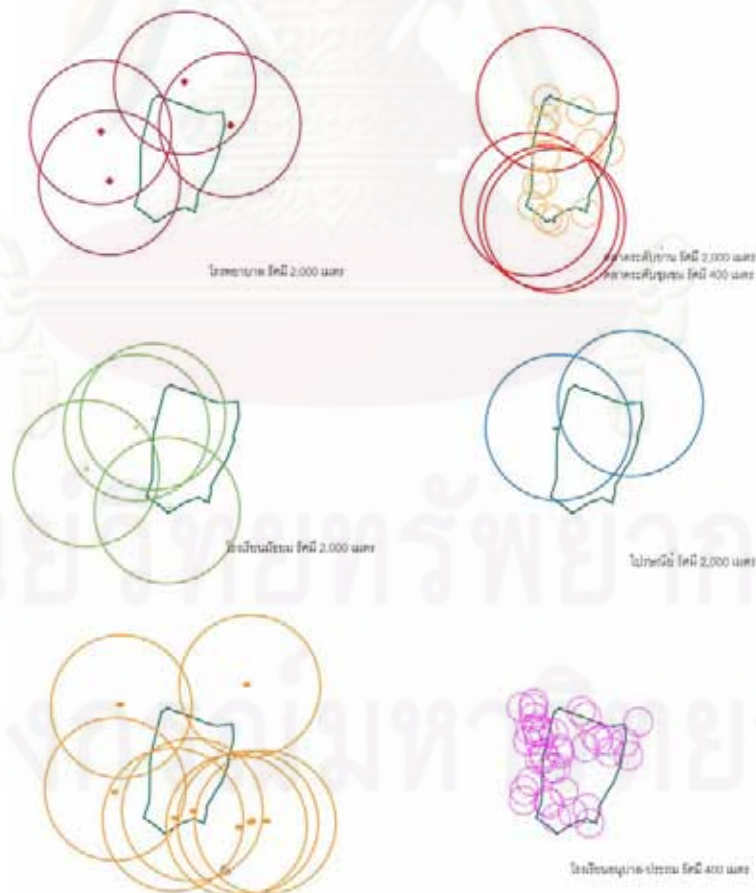
การศึกษาถึงองค์ประกอบด้านสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งออกเป็นระดับของสาธารณูปการ ได้แก่ ระดับเมือง ระดับย่านและระดับชุมชน รวมทั้งพิจารณาถึงรัศมีให้บริการ

หมายเหตุ* พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเช่น สวนสาธารณะถือเป็นสาธารณูปการประเภทหนึ่ง จึงนำไปวิเคราะห์ในหัวข้อพื้นที่สีเขียว ซึ่งเป็นหัวข้อถัดไป

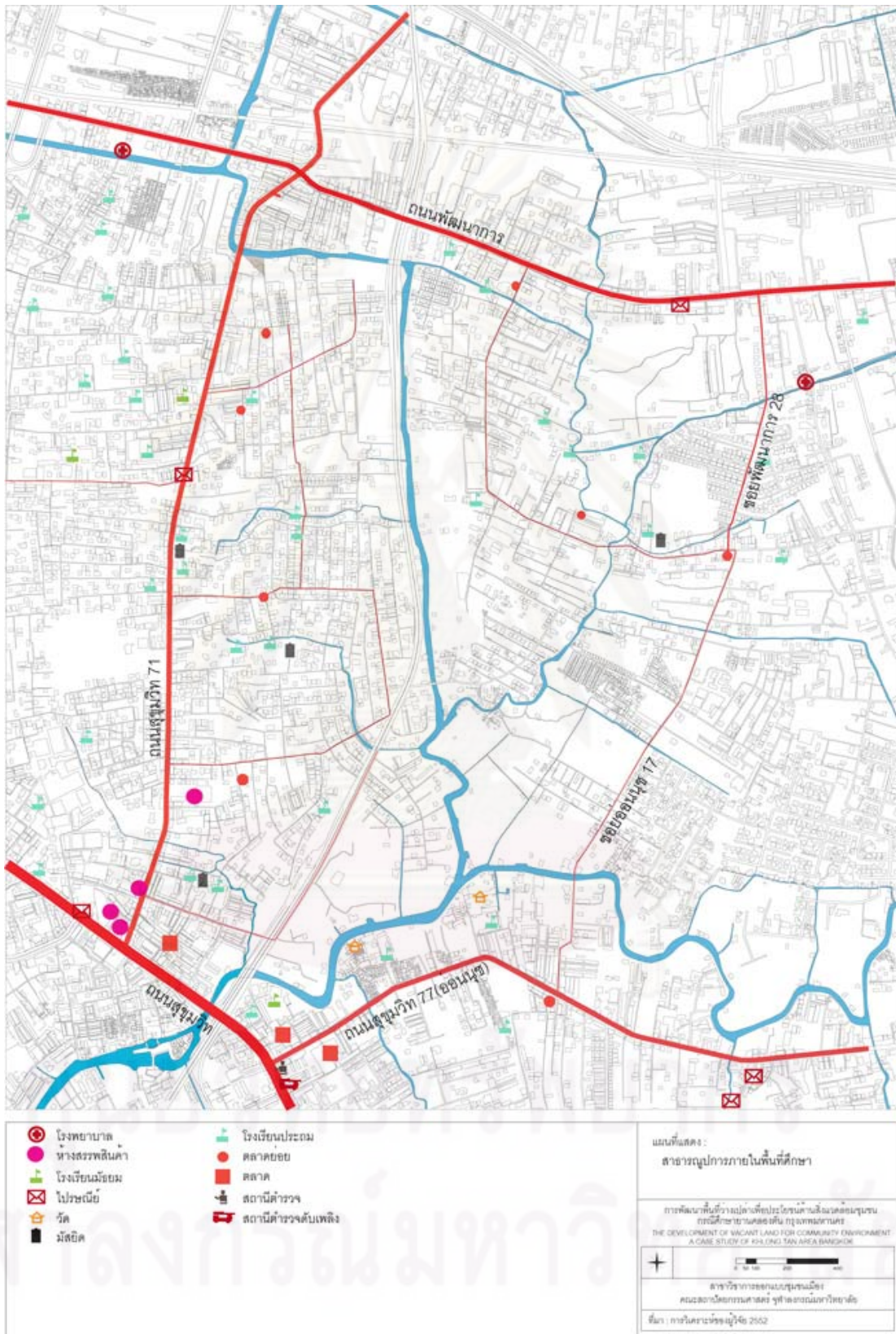
ตารางที่ 4.12 แสดงรัศมีการให้บริการสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษา

ระดับ	รัศมีให้บริการ (เมตร)	สาธารณูปการ	พื้นที่ศึกษา
เมือง	5000	โรงพยาบาล	ไม่ครอบคลุม
ย่าน	2000	ตลาด	ครอบคลุม
		โรงเรียนมัธยม	ครอบคลุม
		ไปรษณีย์	ครอบคลุม
		วัด	ครอบคลุม
ชุมชน	400	โรงเรียนประถม	ไม่ครอบคลุม
		ตลาดย่อย ร้านค้า	ไม่ครอบคลุม

จากการศึกษาพบว่า พื้นที่ศึกษาขาดการให้บริการสาธารณูปการ ได้แก่ โรงพยาบาล และโรงเรียนระดับประถมศึกษา (ดูแผนที่ 4.14)



รูปที่ 4.71 แสดงระยะบริการโครงข่ายสาธารณูปการ



แผนที่ 4.14 แสดงตำแหน่งสาธารณูปการ

4.9 พื้นที่สีเขียว

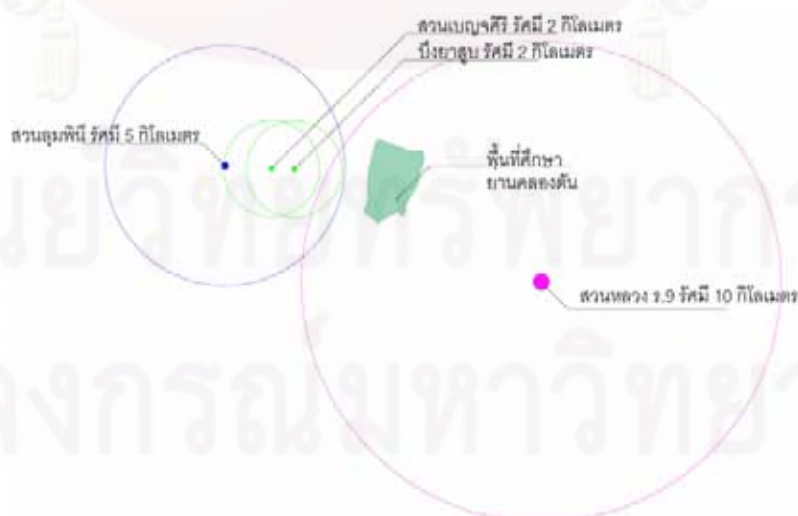
การศึกษาถึงโครงข่ายระบบพื้นที่สีเขียวแบ่งออกเป็น พื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อม และพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.9.1 พื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ

ศึกษาถึงการได้รับบริการจากสวนสาธารณะระดับต่างๆ ได้แก่ สวนสาธารณะระดับเมือง สวนสาธารณะระดับย่าน สวนสาธารณะระดับชุมชน และสวนสาธารณะระดับละแวกบ้าน ตารางที่ 4.13 แสดงสวนสาธารณะในพื้นที่ศึกษา

ประเภท	ขนาด (ไร่)	รัศมีให้บริการ (กม.)	สวนสาธารณะ	พื้นที่ศึกษา
สวนสาธารณะระดับเมือง	500 - 1500	5 - 10	สวนหลวง ร.9 พื้นที่ 500 ไร่	ครอบคลุม
สวนสาธารณะระดับย่าน	100 - 500	2 - 5	สวนลุมพินี พื้นที่ 360 ไร่	ไม่ครอบคลุม
สวนสาธารณะระดับชุมชน	40 - 100	1 - 2	สวนเบญจสิริ พื้นที่ 29 ไร่ บึงยาสูบ พื้นที่ 98 ไร่	ไม่ครอบคลุม
สวนสาธารณะระดับละแวกบ้าน	10 - 25	0.50		ไม่ครอบคลุม

จากการศึกษาถึงการได้รับบริการจากสวนสาธารณะตามมาตรฐานระดับต่างๆ พบว่า พื้นที่ศึกษาได้รับการบริการตามมาตรฐานเฉพาะสวนสาธารณะระดับเมือง ซึ่งได้แก่ สวนหลวง ร.9 เท่านั้น ซึ่งมีระยะทางระหว่างพื้นที่ศึกษากับสวนหลวง ร.9 ประมาณ 10 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษายังขาดสวนสาธารณะระดับย่าน ขนาด 100 - 500 ไร่ สวนสาธารณะระดับชุมชน ขนาด 40 - 100 ไร่ และสวนสาธารณะระดับละแวกบ้าน ขนาด 10 - 25 ไร่



รูปที่ 4.72 แสดงรัศมีการให้บริการของสวนสาธารณะระดับต่างๆ

4.9.2 พื้นที่สีเขียวเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

4.9.2.1 พื้นที่สีเขียวภายนอกอาคาร

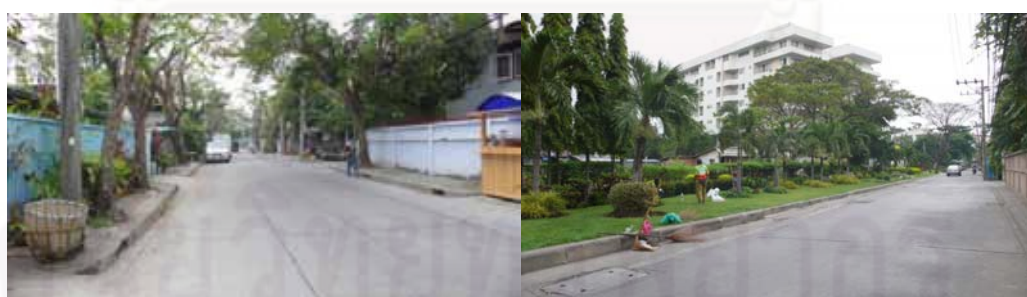
พื้นที่สีเขียวในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนด ข้อบังคับ กฎหมายอาคารสำหรับพื้นที่สีเขียวภายนอกอาคารซึ่งแตกต่างกับพื้นที่ว่างภายนอกอาคาร (O.S.R) ตามพระราชบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พศ.2549 ตรงที่พื้นที่สีเขียวภายนอกอาคารต้องไม่เป็นพื้นลาดแข็ง โดยให้น้ำสามารถซึมผ่านดินได้ และพืชพรรณสามารถเติบโตเจริญงอกงามในพื้นที่เหล่านี้ได้ถือเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ

4.9.2.2 พื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมริมเส้นทางสัญจร

ทำการศึกษาโดยแบ่งเป็น พื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมริมถนนสายประธาน ถนนสายหลัก และถนนสายย่อย (ซอย)

ตารางที่ 4.14 สภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมริมเส้นทางสัญจร

ถนน	สภาพในปัจจุบัน
ถนนสายประธาน ถนนหลัก	-เป็นไม้ยืนต้นขนาดกลางสลับกับไม้พุ่มขนาดเล็ก บนพื้นที่ถนนสาธารณะ -แนวไม้ยืนต้นซ้อนทับกับแนวโครงสร้างสาธารณูปโภค (ขนาดและทรงพุ่มไม่สมบรณ์เนื่องจากถูกตัดแต่ง) -ไม่ยืนต้นขาดความต่อเนื่องในบางระยะ(ทางแยกและจุดตัด)ทำให้ร่มเงาขาดช่วง
ถนนสายย่อย ถนนซอย	-เป็นไม้ยืนต้นขนาดกลางในพื้นที่ส่วนบุคคล -แนวไม้ยืนต้นซ้อนทับกับแนวโครงสร้างสาธารณูปโภค (ขนาดและทรงพุ่มไม่สมบรณ์เนื่องจากถูกตัดแต่ง) -ไม่ยืนต้นขาดความต่อเนื่องของพันธุ์ไม้(ทำให้ร่มเงาไม่ต่อเนื่อง) -ไม่มีการวางแผนส่งเสริมและมาตรการควบคุมคุณภาพของพื้นที่สีเขียวริมเส้นทางสัญจร หมายเหตุ-พื้นที่สีเขียวและต้นไม้ริมทาง พบว่ามีบริเวณ ซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42) และซอยพัฒนาเขต (ปรีดีพนมยงค์ 26)



รูปที่ 4.73 แสดงพื้นที่สีเขียวในซอยพัฒนาเขต (ปรีดีพนมยงค์ 26) และ ซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42)

4.9.2.3 พื้นที่สีเขียวเพื่อสภาพแวดล้อมแหล่งน้ำ

ศึกษาถึงสภาพพื้นที่ริมคลองพระโขนงและคลองตันภายในพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาถึงโอกาสในการสร้างพื้นที่สีเขียวตลอดริมน้ำให้มากที่สุดเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม จากการศึกษา (ดูแผนที่) พบว่าบริเวณริมคลองพระโขนงและคลองตันมีพื้นที่ที่กว้างขวางเปล่าขนาดใหญ่ รวมถึงพื้นที่สีเขียวภายนอกอาคารของเอกชนในลักษณะบ้านพักอาศัย ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมริมน้ำ



รูปที่ 4.74 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าและพื้นที่สีเขียวภายนอกอาคาร บ้านสวน ริมคลองพระโขนง บริเวณตรงข้ามวัดใต้



รูปที่ 4.75 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าริมคลองตัน หมู่บ้านเกษมสำราญ 2 ซอย 7



รูปที่ 4.76 แสดงสภาพริมคลองตัน บริเวณทางทิศใต้ของหมู่บ้านผกามาศ ซอยปรีดีพนมยงค์ 14



รูปที่ 4.77 แสดงสภาพริมคลองตัน บริเวณทางทิศใต้ของหมู่บ้านผกามาศ ซอยปรีดีพนมยงค์ 14



รูปที่ 4.78 แสดงพื้นที่รกร้างว่างเปล่าริมคลองบ้านป่า หลังหมู่บ้านฮอลดีวีดูต



รูปที่ 4.79 แสดงสภาพพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษคลองรัช (รูปที่ 1)



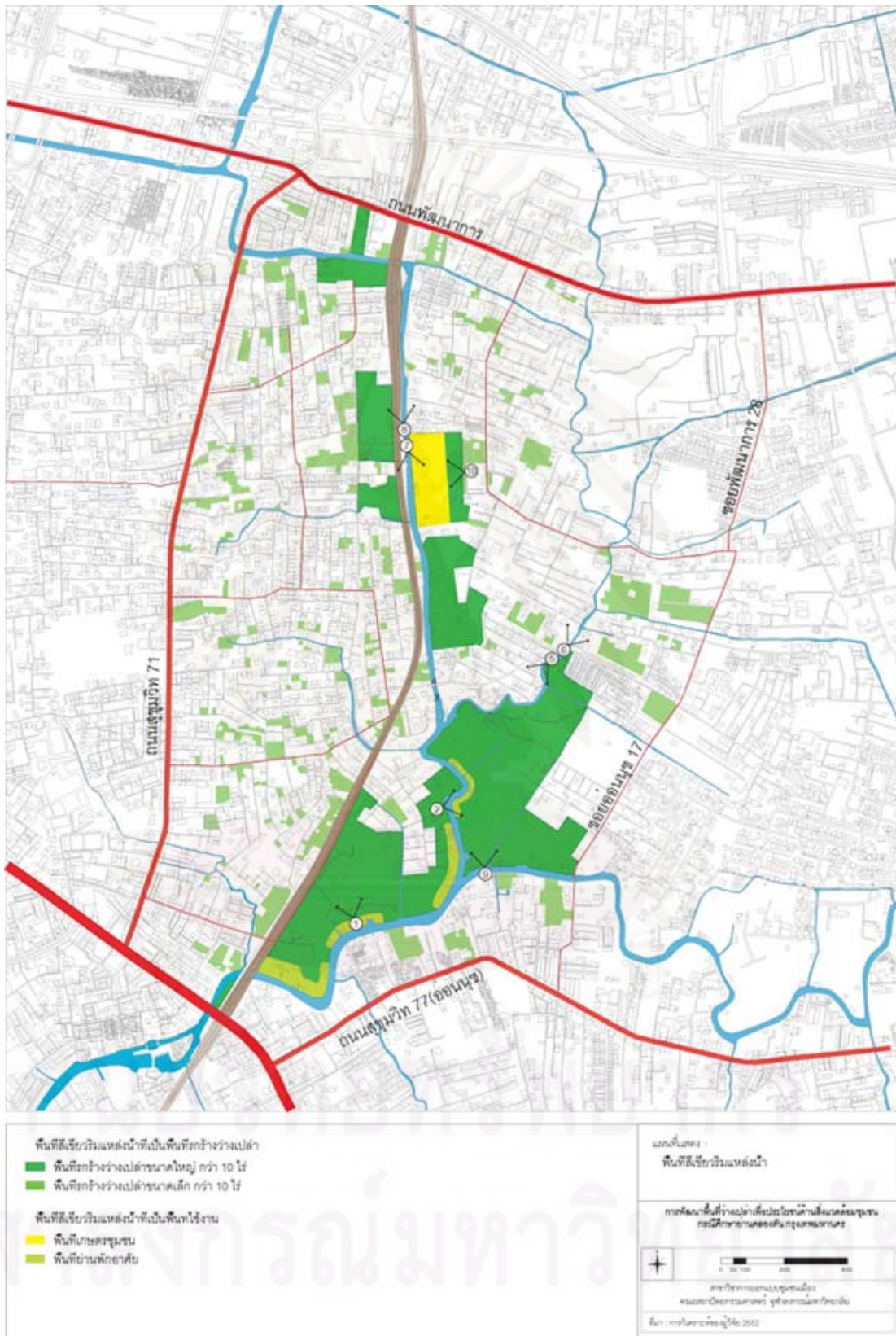
รูปที่ 4.80 แสดงสภาพพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษคลองรัช (รูปที่ 2)

4.9.3 พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน

เป็นพื้นที่สีเขียวที่เกิดจากแปลงเกษตรประเภทพืชผัก เป็นที่โล่ง มีแนวร่องน้ำแบ่งเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอ (ยกร่องสลับกับท้องร่อง) พันธุ์ไม้จึงเป็นในลักษณะพืชคลุมดิน ความสูงไม่เกิน 50 เซนติเมตร ปลูกหมุนเวียนตลอดทั้งปี



รูปที่ 4.81 แสดงแปลงเกษตรกรรมอนุรักษ์ เขตสวนหลวง ริมคลองตัน ซอยพัฒนาการ 20 แยก 6/2



แผนที่ 4.15 แสดงพื้นที่ว่างเปล่าในพื้นที่ศึกษา

บทที่ 5

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

จากการศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูลพื้นฐานทางด้านกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ประกอบกับแผนพัฒนา และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตามประเด็นสำคัญของการพัฒนาเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน สามารถกำหนด บทบาทในอนาคต และแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร และ การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน โดยมีหลักการโปรแกรมการพัฒนา และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่าน คลองตันและพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในภาพรวม ดังนี้

5.1 บทบาทในอนาคตของพื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

5.1.1 บทบาทของย่านในอนาคต

จากแผนพัฒนากรุงเทพมหานครสู่เมืองน่าอยู่ โดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร พื้นที่ ศึกษาที่มีขอบเขตอยู่ในพื้นที่สองเขตการปกครอง ได้แก่ เขตวัฒนาซึ่ง จัดอยู่ในกลุ่มลุ่มพินิ และเขตสวนหลวง ซึ่ง จัดอยู่ในกลุ่มบูรพา จึงมีบทบาทและแนวทางการพัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรมที่มี ความสามารถในการแข่งขันกับมหานครอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผสมผสานกับย่านที่ พักอาศัย ที่มีความพร้อมของการให้บริการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการพื้นฐาน และที่พักผ่อน หย่อนใจที่ได้มาตรฐาน เพื่อสามารถรองรับการขยายตัวของเมืองต่อไปในอนาคต โดยที่ยังมีความ หนาแน่นที่เหมาะสมและสามารถรองรับประชากรได้หลากหลาย มีโครงข่ายการสัญจรที่สะดวกสบาย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีความยั่งยืนของระบบนิเวศ

5.1.2 บทบาทของชุมชนในอนาคต

5.1.2.1 ชุมชนที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจพาณิชยกรรมในปัจจุบัน

ชุมชนตลาดพระโขนง ชุมชนตลาดอ่อนนุช และชุมชนตลาดคลองตัน ควรได้รับการ พัฒนาเป็นชุมชนที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรม และที่พักอาศัยที่มีสิ่งแวดล้อมที่ดี เนื่องจากมีตำแหน่งทำเลที่ตั้ง ที่เป็นจุดตัดสำคัญของถนนสายหลัก และเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพของการพัฒนาเนื่องจากอยู่ในรัศมีให้บริการจาก จุดขึ้น-ลง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (TOD.) และตอบรับกับบทบาทของย่าน

5.1.2.2 ชุมชนที่พักอาศัย

ชุมชนดั้งเดิม

ชุมชนไทยพุทธ ได้แก่ ชุมชนวัดใต้และชุมชนวัดมหาบุศย์ จากชุมชนแออัด ควรได้รับการ พัฒนาฟื้นฟูปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย เป็นชุมชนน่าอยู่ ที่มีองค์ประกอบชุมชน บ้าน วัด โรงเรียน (บวร) ที่ อยู่กับสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการอนุรักษ์วิถีชีวิตริมน้ำ โดยได้รับการสนับสนุนจากเขตสวนหลวง

ชุมชนไทยมุสลิม ได้แก่ ชุมชนสามอิน ชุมชนศาลาลอย ชุมชนบางมะเขือ ชุมชน มุสลิมพัฒนาบ้านป่า ชุมชนพัฒนาริมคลองบ้านป่า และชุมชนร่วมพัฒนาบ้านป่า ซึ่งเป็นชุมชนเก่าแก่และมี

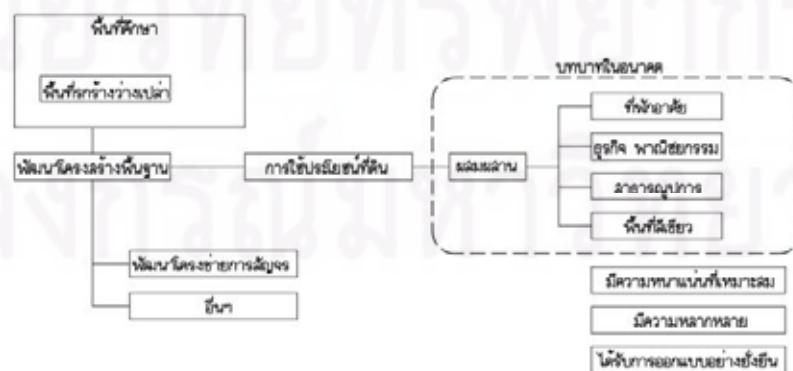
มัธยมที่เป็นศูนย์กลางของประชากรที่นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งเป็นประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ควรได้รับการฟื้นฟู ปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย จากชุมชนแออัด เป็นชุมชนริมคลองย่อยที่มีความน่าอยู่

ชุมชนที่เกิดจากการพัฒนาถนนย่อยในปัจจุบัน

ชุมชนที่พักอาศัย ชุมชนฝั่งเขตวัฒนา ได้แก่ ชุมชนซอยพานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 42) ชุมชนซอยพัฒนาเวศน์ (ปรีดีพนมยงค์ 26) ชุมชนซอยมีสุวรรณ 3 (ปรีดีพนมยงค์ 14) ชุมชนซอยปรีดีพนมยงค์ 2 และชุมชนฝั่งเขตสวนหลวง ได้แก่ ชุมชนซอยอ่อนนุช 17 ชุมชนซอยพัฒนาการ 20 ชุมชนซอยพัฒนาการ 28 ควรได้รับการพัฒนาให้มีความพร้อมของการให้บริการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการพื้นฐาน และที่พักผ่อนหย่อนใจที่ได้มาตรฐาน เพื่อสามารถรองรับการขยายตัวของเมืองต่อไปในอนาคต โดยที่ยังมีความหนาแน่นที่เหมาะสมและสามารถรองรับประชากรได้หลากหลาย มีโครงข่ายการสัญจรที่สะดวกสบายและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีความยั่งยืนของระบบนิเวศ

5.2 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน

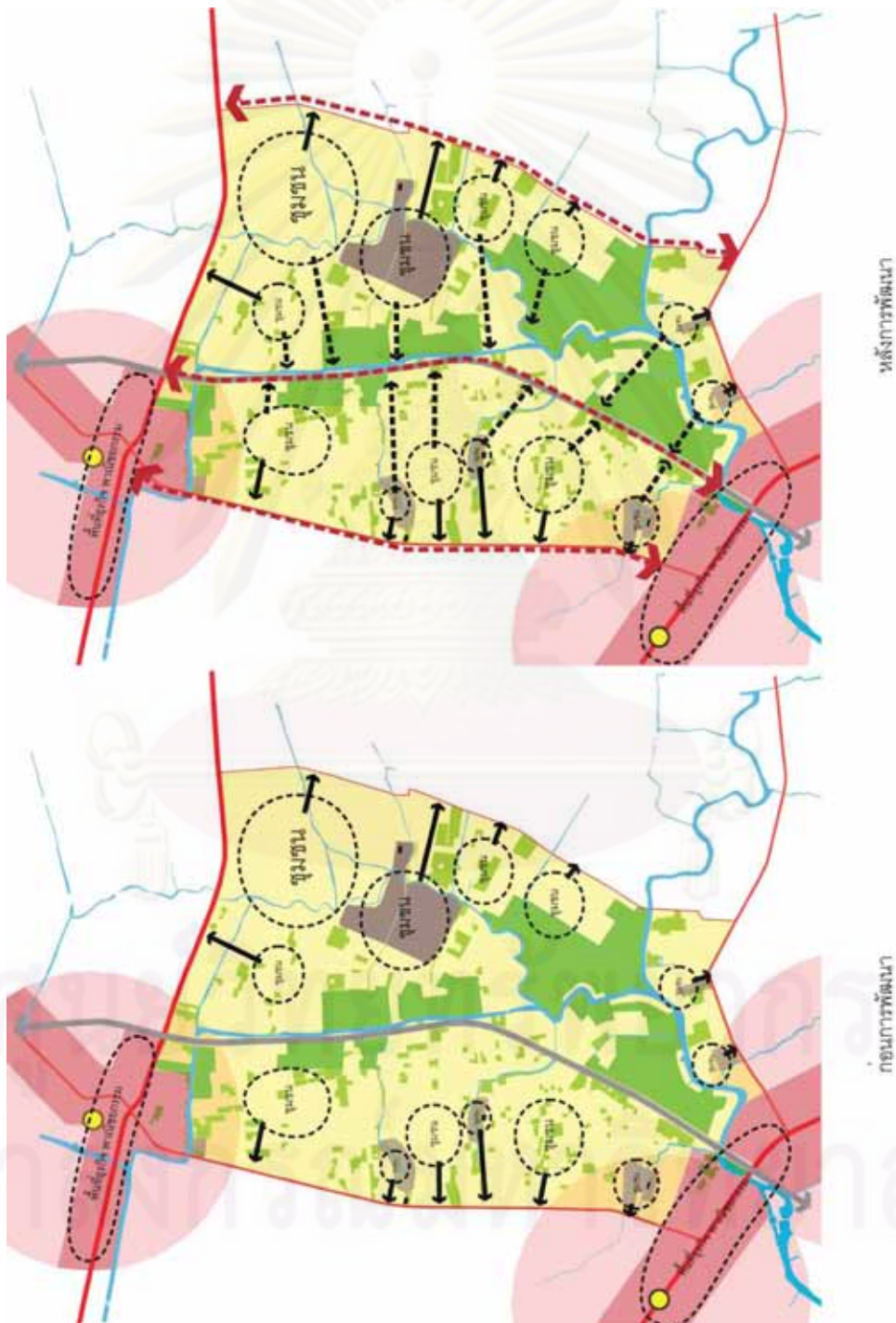
จากการศึกษาประวัติ ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และสภาพทั่วไปของพื้นที่ ทั้งทางด้านกายภาพ สังคมและเศรษฐกิจเปรียบเทียบกับบทบาทในอนาคต พบว่า ประเด็นสำคัญของการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านคลองตันทั้งพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้วและพื้นที่รกร้างว่างเปล่า เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การแก้ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นปัจจัยหลักในการแก้ปัญหาดังกล่าว จึงทำได้โดยพัฒนาการเข้าถึงและการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจร ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาโครงข่ายทางเท้าและทางจักรยาน และการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเลือก เพื่อให้เกิดโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน แก้ปัญหาสภาพจราจรในพื้นที่ สามารถเกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสามารถเปลี่ยนจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่ถูกลืมหูลืมตาอยู่ภายในชุมชนเปลี่ยนเป็นพื้นที่สาธารณะที่เป็นศูนย์กลางชุมชนโดยรอบเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อม รักษาระบบนิเวศอนุรักษ์เกษตรกรรมชุมชน พื้นที่รองรับกิจกรรมของสังคมและเศรษฐกิจของชุมชนโดยรอบ เอื้อให้เกิดการเพิ่มพื้นที่ธุรกิจพาณิชยกรรม สาธารณูปการ และพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจใหม่ผสมผสานกับพื้นที่พักอาศัย ซึ่งได้รับการออกแบบอย่างยั่งยืน นำไปสู่ความสามารถในการรองรับความหนาแน่นของประชากรและอาคารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเหมาะสม และมีความหลากหลาย โดยมีรายละเอียดของโปรแกรมการพัฒนา ในหัวข้อต่อไป



แผนภูมิที่ 5.1 แสดงแนวคิดหลักของการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

ก่อนการพัฒนา ชุมชนหันหลังให้กับพื้นที่รกร้างว่างเปล่าซึ่งอยู่ท้ายซอยหรือเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงหรือใช้ประโยชน์ได้

หลังการพัฒนา พื้นที่รกร้างว่างเปล่าหลังบ้านกลายเป็นหน้าบ้านที่เป็นทางสัญจรถนนสายรองที่มีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง และพื้นที่พัฒนาใหม่ที่ผสมผสานที่พักอาศัย พื้นที่ธุรกิจ พาณิชยกรรม สาธารณูปการ และสวนสาธารณะ



แผนที่ 5.1 เปรียบเทียบแนวคิด ก่อน – หลัง การพัฒนา

5.3 โปรแกรมการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน

5.3.1 การพัฒนาโครงข่ายการสัญจร

พัฒนาการเข้าถึงและการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจร ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาโครงข่ายทางเท้าและทางจักรยาน และการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเลือก

5.3.1.1 การพัฒนาโครงข่ายถนน

พัฒนาโครงข่ายถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ปัญหาจราจรที่เกิดจากลำดับคักยและระยะการเชื่อมต่อ ซึ่งได้แก่

พัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง

- พัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางด่วนคลองรัชเป็นถนนสายรอง ขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมต่อถนนสายประธาน ถนนสุขุมวิท และถนนหลัก ถนนพัฒนาการ

- พัฒนาซอยอ่อนนุช 17 เพื่อเป็นถนนสายรอง ขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมต่อถนนสายหลัก ถนนสุขุมวิท 77 และถนนพัฒนาการ

- พัฒนาตัดถนนใหม่เพื่อเป็นถนนสายรอง แขนงตะวันตก-ตะวันออก จากถนนทองหล่อ และ ถนนเอกมัย เชื่อมต่อจาก ซอยเอกมัย 12 - ซอยปริดีพนมยงค์ 31 (ซอยเจริญใจ) เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท 71, ถนนหมู่บ้านเกษมสำราญ 8, ซอยพัฒนาการ 20

พัฒนาโครงข่ายถนนสายย่อย

- พัฒนาถนนสายย่อยที่เป็นถนนสายหลักเพื่อเชื่อมต่อถนนสายหลัก คือ ถนนสุขุมวิท 71 กับถนนสายรองพัฒนาใหม่ คือ ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัช ได้แก่ ซอยปริดีพนมยงค์ 42 และ ซอยปริดีพนมยงค์ 46 และตัดถนนซอยใหม่ (ปัจจุบันเป็นบึงน้ำม่นระหว่างซอยปริดีพนมยงค์ 36 กับ ซอยปริดีพนมยงค์ 38) คือ ซอยปริดีพนมยงค์ 2, ซอยปริดีพนมยงค์ 8, ซอยปริดีพนมยงค์ 14, ซอยปริดีพนมยงค์ 20, ซอยปริดีพนมยงค์ 26 (เฉลี่ยทุกระยะ 250-300 เมตร)

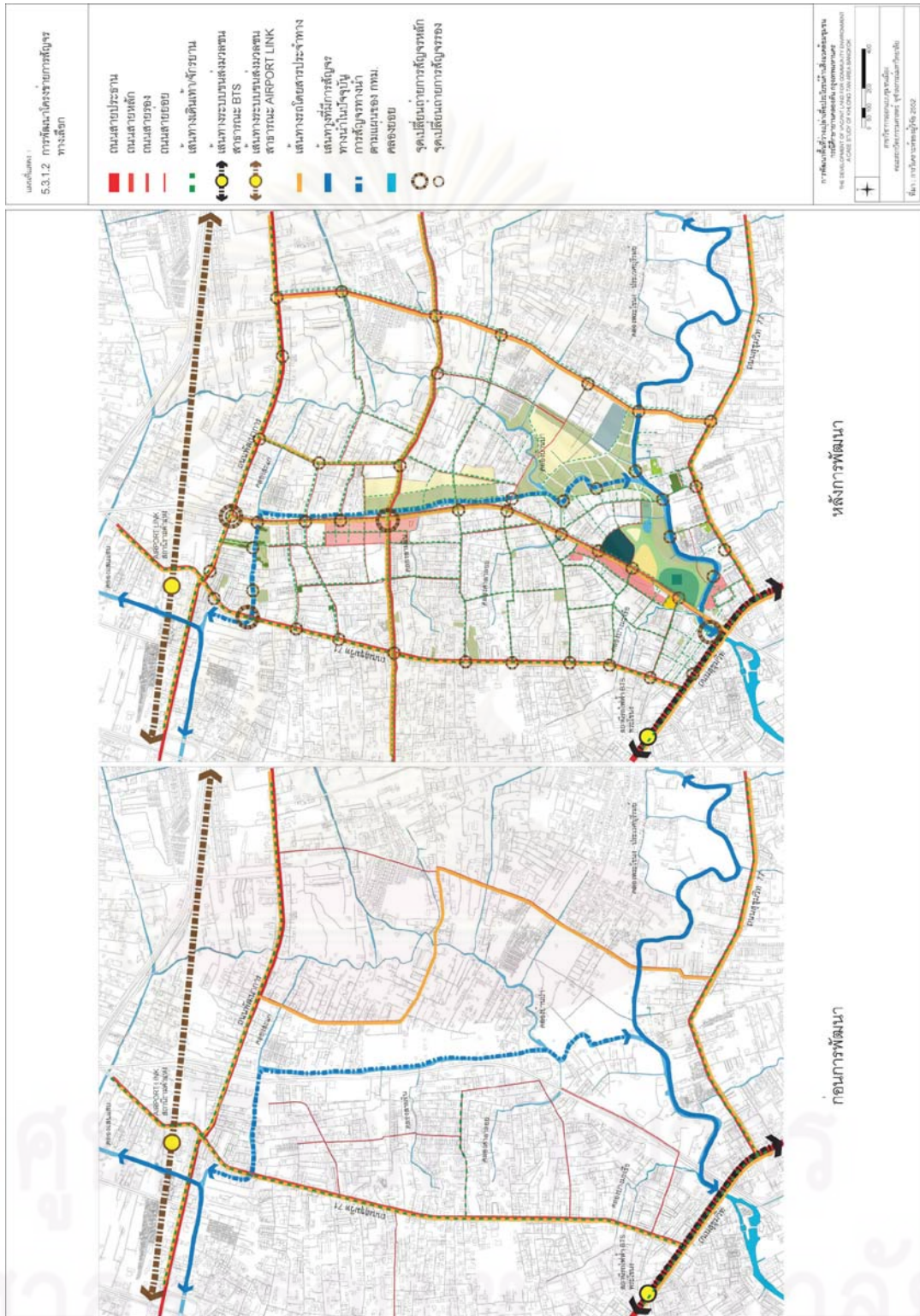
- ปรับเปลี่ยนการจราจรของถนนสายย่อยที่เป็นถนนซอยหลักจากถนน 2 ช่องจราจร (ไป – กลับ) เป็นถนน 1 ช่องจราจร (เดินรถทางเดียว) ร่วมกับการขยายทางเท้าและทางจักรยาน

- พัฒนาถนนสายย่อยที่เป็นถนนสายหลักเพื่อเชื่อมต่อถนนสายรองพัฒนาใหม่ คือ ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัช กับถนนสายหลัก คือ ถนนสุขุมวิท 77

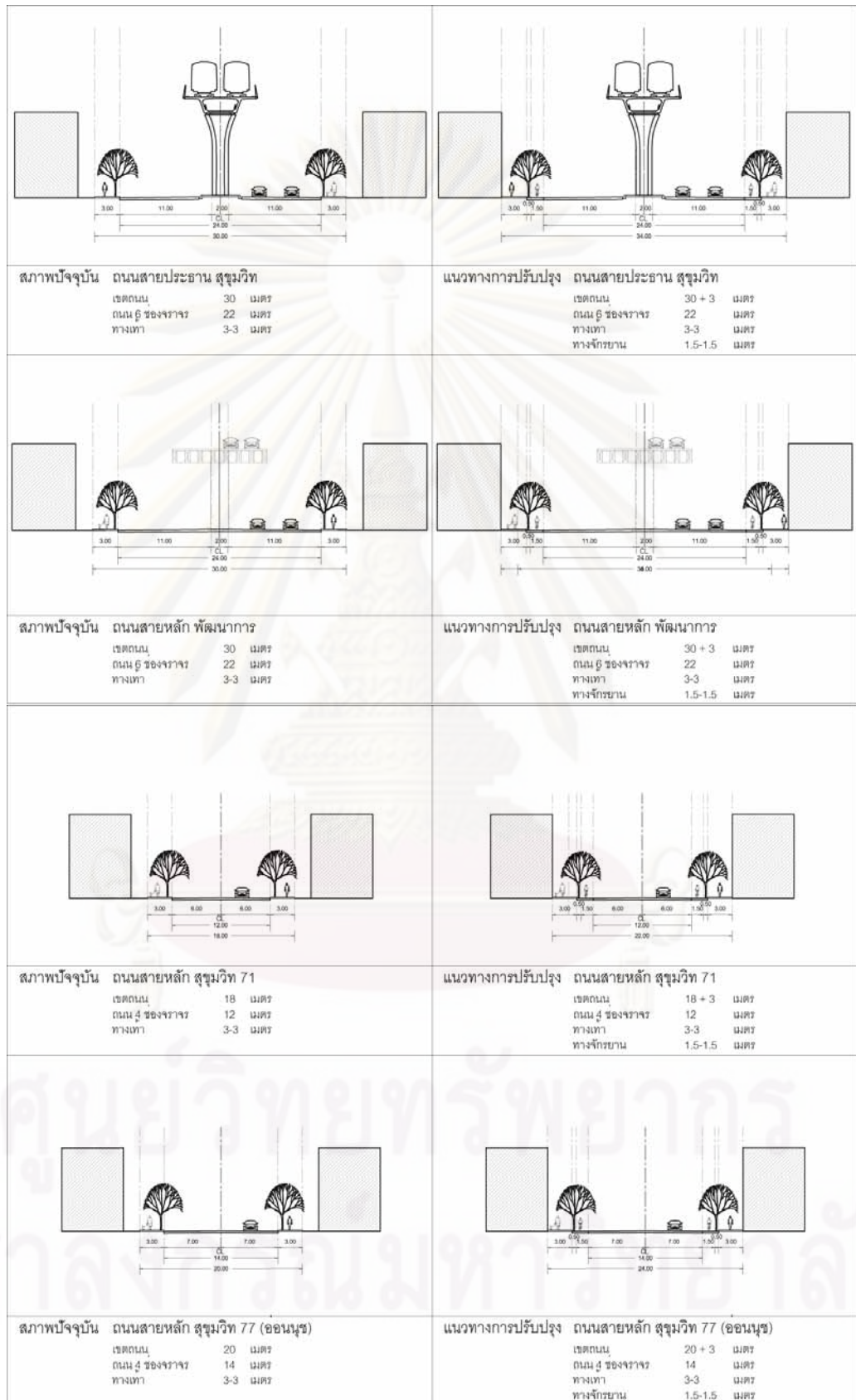
- พัฒนาถนนสายย่อยที่เป็นถนนสายหลักเพื่อเชื่อมต่อถนนสายรองพัฒนาใหม่ คือ ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัช กับถนนอ่อนนุช 17 ได้แก่ ตัดถนนใหม่ระหว่างคลองพระโขนงกับซอยอ่อนนุช 17 แยก 1, ซอยอ่อนนุช 17 แยก 1 และ แยก 5 ตัดถนนซอยใหม่ระหว่างซอยอ่อนนุช 17 แยก 5 กับหมู่บ้านเศรษฐีปาร์ค ซอยอ่อนนุช 17 แยก 13, พัฒนาการ 20 แยก 2, แยก 3, แยก 4, แยก 6/1, แยก 8 และ แยก 11/3

- เชื่อมต่อโครงข่ายถนนสายย่อย

- ลดหรือยกเลิก ถนนสายย่อยที่เชื่อมต่อกับถนนสายประธาน คือ ถนนสุขุมวิท ได้แก่ บริเวณตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช และถนนหลัก คือ ถนนพัฒนาการบริเวณตลาดคลองตัน เพื่อเปลี่ยนเป็นโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน



แผนที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาโครงข่ายการสัญจร



รูปที่ 5.1 แสดงแบบขยายถนน

<p>สภาพปัจจุบัน ถนนสายย่อย</p> <table border="0"> <tr> <td>เขตถนน</td> <td>6 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ถนน 2 ช่องจราจร</td> <td>5 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ไม่มีทางเท้า</td> <td></td> </tr> <tr> <td>รางเปิด</td> <td>0.5 เมตร</td> </tr> </table>	เขตถนน	6 เมตร	ถนน 2 ช่องจราจร	5 เมตร	ไม่มีทางเท้า		รางเปิด	0.5 เมตร	<p>แนวทางการปรับปรุง ถนนสายย่อย</p> <table border="0"> <tr> <td>เขตถนน</td> <td>6 + 2 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ถนน 2 ช่องจราจร</td> <td>3 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ทางเท้า</td> <td>1.5-1.5 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ทางจักรยาน</td> <td>2 เมตร</td> </tr> </table>	เขตถนน	6 + 2 เมตร	ถนน 2 ช่องจราจร	3 เมตร	ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร	ทางจักรยาน	2 เมตร
เขตถนน	6 เมตร																
ถนน 2 ช่องจราจร	5 เมตร																
ไม่มีทางเท้า																	
รางเปิด	0.5 เมตร																
เขตถนน	6 + 2 เมตร																
ถนน 2 ช่องจราจร	3 เมตร																
ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร																
ทางจักรยาน	2 เมตร																
<p>สภาพปัจจุบัน พื้นที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษคลองศรี</p>	<p>แนวทางการปรับปรุง ถนนสายรองพัฒนาใหม่</p> <table border="0"> <tr> <td>เขตถนน</td> <td>26 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ถนน 2 ช่องจราจร</td> <td>3 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ทางเท้า</td> <td>3-3 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ทางจักรยาน</td> <td>1.5-1.5 เมตร</td> </tr> </table>	เขตถนน	26 เมตร	ถนน 2 ช่องจราจร	3 เมตร	ทางเท้า	3-3 เมตร	ทางจักรยาน	1.5-1.5 เมตร								
เขตถนน	26 เมตร																
ถนน 2 ช่องจราจร	3 เมตร																
ทางเท้า	3-3 เมตร																
ทางจักรยาน	1.5-1.5 เมตร																
<p>สภาพปัจจุบัน ถนนสายย่อย ซอยอ่อนนุช 17</p> <table border="0"> <tr> <td>เขตถนน</td> <td>7 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ถนน 2 ช่องจราจร</td> <td>6 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ไม่มีทางเท้า</td> <td></td> </tr> <tr> <td>รางเปิด</td> <td>0.5 เมตร</td> </tr> </table>	เขตถนน	7 เมตร	ถนน 2 ช่องจราจร	6 เมตร	ไม่มีทางเท้า		รางเปิด	0.5 เมตร	<p>แนวทางการปรับปรุง ถนนรองพัฒนาใหม่</p> <table border="0"> <tr> <td>เขตถนน</td> <td>15 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ถนน 2 ช่องจราจร</td> <td>12 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ทางเท้า</td> <td>1.5-1.5 เมตร</td> </tr> </table>	เขตถนน	15 เมตร	ถนน 2 ช่องจราจร	12 เมตร	ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร		
เขตถนน	7 เมตร																
ถนน 2 ช่องจราจร	6 เมตร																
ไม่มีทางเท้า																	
รางเปิด	0.5 เมตร																
เขตถนน	15 เมตร																
ถนน 2 ช่องจราจร	12 เมตร																
ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร																
<p>สภาพปัจจุบัน ถนนสายย่อย พัฒนาการ 28</p> <table border="0"> <tr> <td>เขตถนน</td> <td>11 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ถนน 2 ช่องจราจร</td> <td>6 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ทางเท้า</td> <td>1.5-1.5 เมตร</td> </tr> </table>	เขตถนน	11 เมตร	ถนน 2 ช่องจราจร	6 เมตร	ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร	<p>แนวทางการปรับปรุง ถนนรองพัฒนาใหม่</p> <table border="0"> <tr> <td>เขตถนน</td> <td>15 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ถนน 2 ช่องจราจร</td> <td>12 เมตร</td> </tr> <tr> <td>ทางเท้า</td> <td>1.5-1.5 เมตร</td> </tr> </table>	เขตถนน	15 เมตร	ถนน 2 ช่องจราจร	12 เมตร	ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร				
เขตถนน	11 เมตร																
ถนน 2 ช่องจราจร	6 เมตร																
ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร																
เขตถนน	15 เมตร																
ถนน 2 ช่องจราจร	12 เมตร																
ทางเท้า	1.5-1.5 เมตร																

รูปที่ 5.2 แสดงแบบขยายถนน

5.3.1.2 พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน

- พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานบนถนนสายประธาน คือ ถนนสุขุมวิท และถนนหลัก คือ ถนนสุขุมวิท 71, ถนนสุขุมวิท 77 และถนนพัฒนาการ

- พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานบนถนนสายรองพัฒนาใหม่ คือ ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัชและอ่อนนุช 17

- พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานบนถนนสายย่อยที่เป็นถนนซอยหลัก เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรทางเลือกอื่นๆ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง และการสัญจรทางน้ำได้อย่างสะดวก

- พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน ที่เป็นถนนปลอดรถยนต์ในพื้นที่ต่อไปนี้

พื้นที่ชุมชนพาณิชยกรรม ได้แก่ ตลาดพระโขนง ตลาดอ่อนนุช และตลาดคลองตัน เพื่อยกเลิกถนนสายย่อยที่ต่อเชื่อมโดยตรงกับถนนสายประธาน และถนนสายหลัก

ถนนในชุมชนดั้งเดิม ได้แก่ ซอยอ่อนนุช 3 ทางเข้าชุมชนวัดใต้ และซอยอ่อนนุช 7 ทางเข้าชุมชนวัดมหาบุศย์

การสัญจรทางเท้าและทางจักรยานริมคลองหลัก และคลองย่อย

5.3.1.3 พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเลือก

พัฒนาโครงข่ายรถโดยสารประจำทาง

- พัฒนาโครงข่ายรถโดยสารประจำทางบนถนนสายประธาน ถนนสายหลัก และถนนสายรองพัฒนาใหม่

พัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ

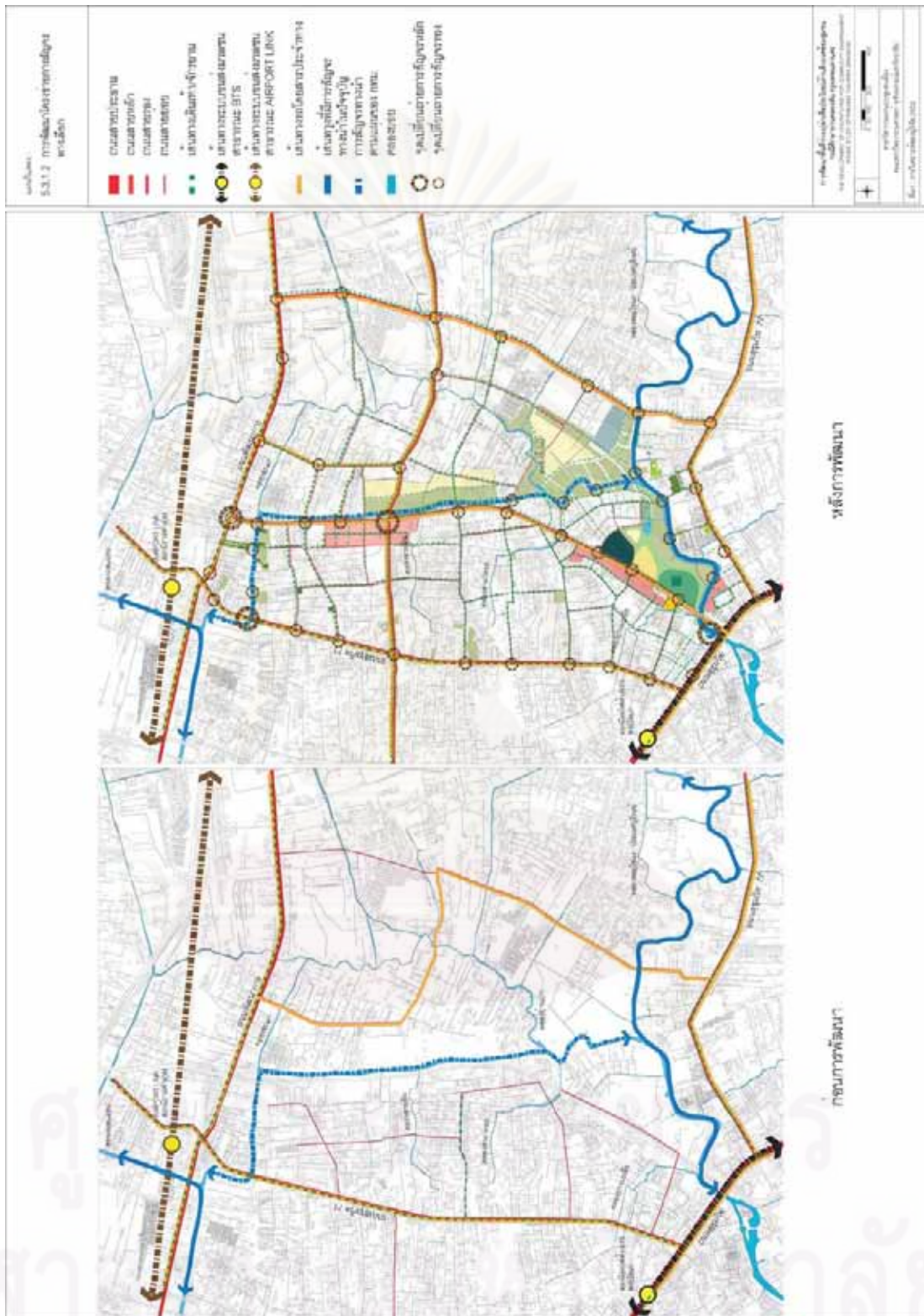
- คลองหลัก พัฒนาโครงข่ายเรือโดยสารสาธารณะ สายคลองตันเชื่อมต่อกับสายคลองแสนแสบและคลองพระโขนง

- คลองย่อย พื้นฟูเส้นทางสัญจรทางน้ำคลองย่อยเพื่อให้ชุมชน ดั้งเดิมไทยมุสลิมที่ตั้งถิ่นฐานริมน้ำและชุมชนโดยรอบสามารถกลับมาใช้ได้อีกครั้ง

5.3.1.4 พัฒนาการเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายของโครงข่ายการสัญจรประเภทต่างๆ

- พัฒนาการเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานกับโครงข่ายรถโดยสารประจำทางและโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ

- พัฒนาการเชื่อมต่อการสัญจรในพื้นที่กับจุด ขึ้น – ลง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ BTS. และ Airport Link



แผนที่ 5.3 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเลือกรวมเส้น

5.3.2 ความหนาแน่นของชุมชนที่เหมาะสม

- พื้นที่ศึกษาจะสามารถรองรับความหนาแน่นของประชากรเพิ่มขึ้นได้ดังนี้

เขตวัฒนา

ตารางที่ 5.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นหลังการพัฒนา พื้นที่เขตวัฒนา

	พื้นที่ศึกษาเขตวัฒนา
จำนวนประชากรในปัจจุบัน (คน)	19,416
จำนวนประชากรหลังการพัฒนา (คน) (Gross Density เขตเมือง PPH = 86.25 คน / เฮกตาร์)	25,479
จำนวนที่พักอาศัยในปัจจุบัน (หน่วย)	9,835
จำนวนที่พักอาศัยหลังการพัฒนา (หน่วย) (Gross Density เขตเมือง DPH = 41.25 หน่วย / เฮกตาร์)	12,186

เขตสวนหลวง

ตารางที่ 5.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นหลังการพัฒนา พื้นที่เขตสวนหลวง (เขตชานเมือง)

	พื้นที่ศึกษาเขตสวนหลวง
จำนวนประชากรในปัจจุบัน (คน)	15,000
จำนวนประชากรหลังการพัฒนา (คน) (Gross Density เขตชานเมือง PPH = 52.5 คน / เฮกตาร์)	15,900
จำนวนที่พักอาศัยในปัจจุบัน (หน่วย)	5,670
จำนวนที่พักอาศัยหลังการพัฒนา (หน่วย) (Gross Density เขตชานเมือง DPH = 26.25 หน่วย / เฮกตาร์)	7,973

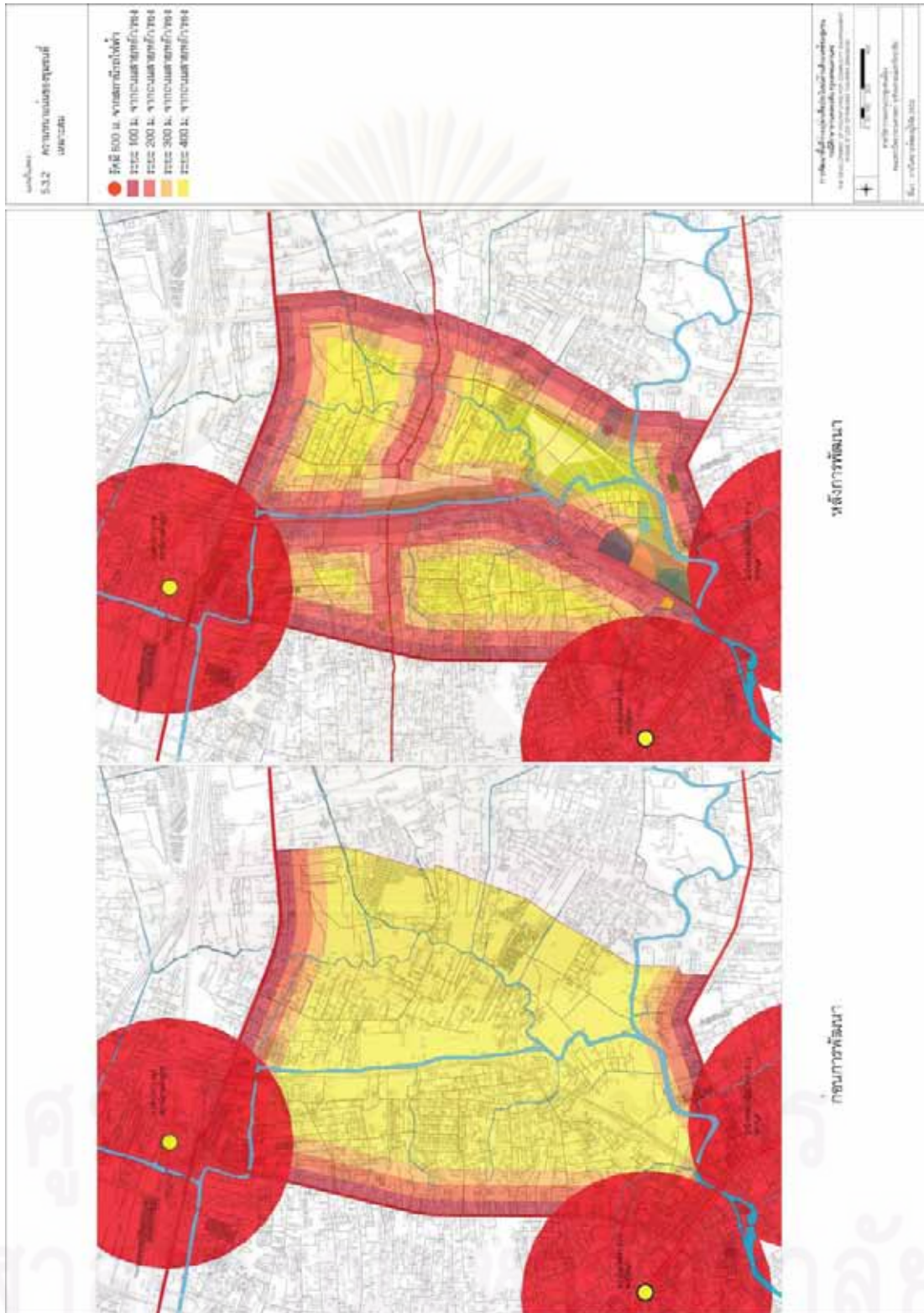
ถ้าเสนอเปลี่ยนแปลงบทบาทของพื้นที่เขตสวนหลวงจากย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ชานเมืองเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางเขตเมือง จะได้ค่าความหนาแน่นดังตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นหลังการพัฒนา พื้นที่เขตสวนหลวง (เขตเมือง)

	พื้นที่ศึกษาเขตสวนหลวง
จำนวนประชากรในปัจจุบัน (คน)	15,000
จำนวนประชากรหลังการพัฒนา (คน) (Gross Density เขตเมือง PPH = 86.25 คน / เฮกตาร์)	26,196
จำนวนที่พักอาศัยในปัจจุบัน (หน่วย)	5,670
จำนวนที่พักอาศัยหลังการพัฒนา (หน่วย) (Gross Density เขตเมือง DPH = 41.25 หน่วย / เฮกตาร์)	12,528

หมายเหตุ งานวิจัยการเพิ่มความหนาแน่นในหัวข้อนี้เป็นเพียงการแสดงวิธีการเท่านั้น เนื่องจากข้อจำกัดของการเก็บข้อมูลพื้นฐานและระยะเวลาของการศึกษา ตามที่ได้กล่าวมาในหัวข้อ 4.7.2

- พื้นที่ในรัศมี 800 เมตร จากจุดขึ้น-ลง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Transit-Oriented Development (TOD.) มีศักยภาพที่จะสามารถเพิ่มความหนาแน่น ได้ถึง 100 หน่วย/เฮกตาร์ หรือประชากร 240 คน/เฮกตาร์ หรืออาคารที่มีความสูง ประมาณ 10-12 ชั้น
- การเฉลี่ยความหนาแน่น (Grade Density) สามารถเพิ่มความหนาแน่นพื้นที่ที่อยู่ใกล้ ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก และถนนสายรองพัฒนาใหม่ ตามศักยภาพความสะดวกสบายจากการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และสาธารณูปการอื่นๆ โดยยังมีความหนาแน่นโดยรวมเฉลี่ย 50 หน่วย/เฮกตาร์ หรือ 115 คน/เฮกตาร์
- จำกัดความหนาแน่นของอาคารพักอาศัยและอาคารธุรกิจพาณิชยกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่พัฒนาใหม่ เพื่อรักษาเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมอย่างต่ำขนาด 100 ไร่ เพื่อเป็นสวนสาธารณะระดับชุมชน



แผนที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อความหนาแน่นที่เหมาะสม

5.3.3 ความผสมผสาน

- พัฒนาพื้นที่ธุรกิจพาณิชย์กรรม, สาธารณูปการและพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจใหม่ในพื้นที่ศึกษา ตลอดแนวถนนสายรองพัฒนาใหม่ เพื่อรองรับบทบาทในระดับเมืองของย่านและความต้องการของชุมชน

- พื้นที่ธุรกิจพาณิชย์กรรมในพื้นที่พัฒนาใหม่ แบ่งเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่

- อาคารธุรกิจพาณิชย์กรรม บนพื้นที่ทางทิศตะวันตกของถนนสายรอง ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัชพัฒนาใหม่ ช่วงระหว่างซอยปรีดีพนมยงค์ 2 และซอยปรีดีพนมยงค์ 14
- อาคารธุรกิจพาณิชย์กรรม บนพื้นที่ทางทิศตะวันตกของถนนสายรอง ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัชพัฒนาใหม่ ช่วงซอยปรีดีพนมยงค์ 42

- พื้นที่พักอาศัย ในพื้นที่พัฒนาใหม่ แบ่งเป็น 3 พื้นที่ ได้แก่

- อาคารพักอาศัยรวม บนพื้นที่ทางทิศตะวันออกของถนนสายรอง ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัชพัฒนาใหม่ บริเวณตรงข้ามวัดใต้
- อาคารพักอาศัยรวม บนพื้นที่ฝั่งทิศตะวันออกของคลองบ้านป่า
- อาคารพักอาศัยรวม บนพื้นที่ทางทิศตะวันออกของถนนสายรอง ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัชพัฒนาใหม่ ช่วงระหว่างซอยพัฒนาการ 20 แยก 6/1 และแยก 8

5.3.4 สาธารณูปการ

จัดหาสาธารณูปการที่ยังขาด ได้แก่

-โรงพยาบาล ศูนย์ฟื้นฟูสุขภาพ บนพื้นที่พัฒนาใหม่ บริเวณทิศเหนือของคลองพระโขนงตัดกับถนนซอยอ่อนนุช 17

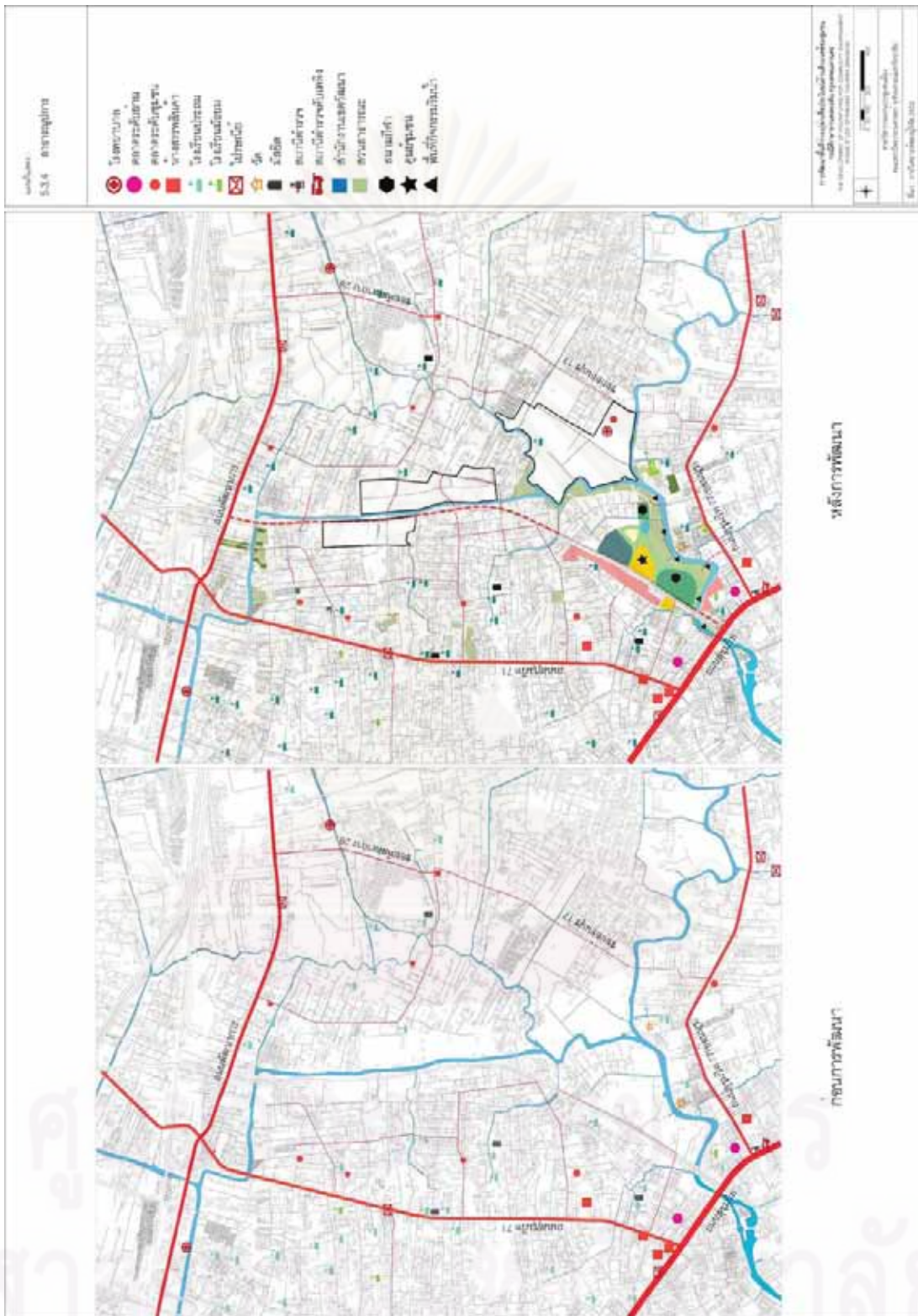
-ตลาดระดับชุมชน บนพื้นที่พัฒนาใหม่ บริเวณทิศเหนือของคลองพระโขนงตัดกับถนนซอยอ่อนนุช 17

-โรงเรียนระดับชั้นประถมศึกษา บนพื้นที่พัฒนาใหม่ บริเวณพื้นที่ฝั่งทิศตะวันออกของคลองบ้านป่า

-สำนักงานเขตวัฒนาและศูนย์ชุมชน บนพื้นที่พัฒนาใหม่ บริเวณพื้นที่ฝั่งทิศตะวันออกของถนนสายรอง ถนนใต้ทางพิเศษคลองรัชพัฒนาใหม่



แผนที่ 5.5 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อความผสมผสาน



แผนที่ 5.6 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อสาธารณสุขการ

5.3.5 พื้นที่สีเขียว

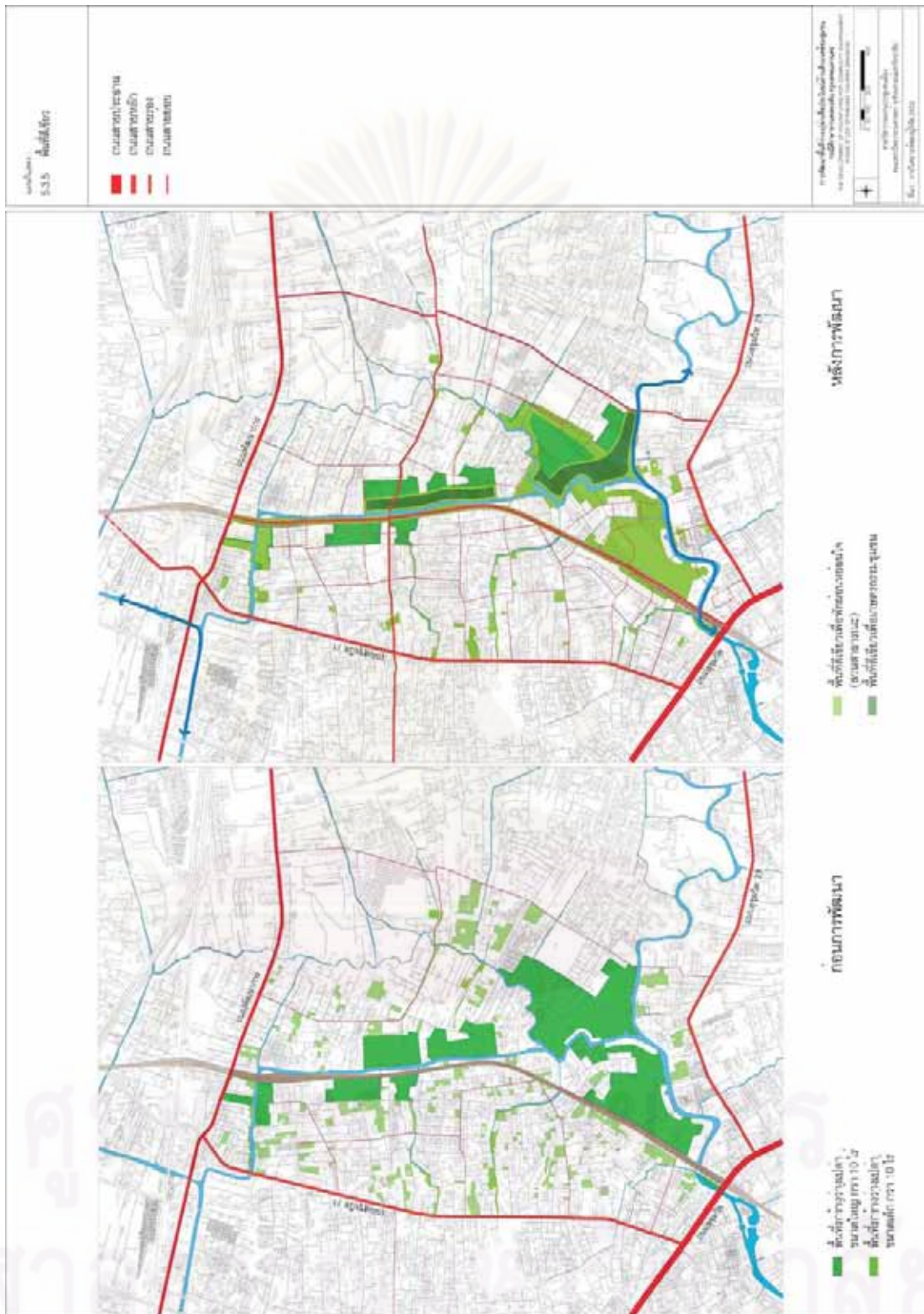
- พัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่ที่ 1 ซึ่งอยู่ตรงข้ามวัดใต้ ร่วมกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่ที่ 2 (อ้างอิงจาก 4.6.3.1) เป็นสวนสาธารณะระดับย่านผสมผสานกับพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรม ชุมชนขนาด 248 ไร่
- พัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่ที่ 3 ร่วมกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่ที่ 4 (อ้างอิงจาก 4.6.3.1) เป็นสวนสาธารณะระดับละแวกบ้านริมคลองตัน ผสมผสานกับพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรม ชุมชน ขนาด 49 ไร่
- พัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่ที่ 7 ร่วมกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่า พื้นที่ที่ 8 (อ้างอิงจาก 4.6.3.1) เป็นสวนสาธารณะระดับละแวกบ้านริมคลองตัน ขนาด 22 ไร่
- พัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าขนาดเล็กกว่า 10 ไร่ ที่อยู่บนถนนสายย่อย เป็น Pocket Park ลานเอนกประสงค์ชุมชน และสนามเด็กเล่น
- พัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ เพื่อฟื้นฟูระบบนิเวศริมคลองพระโขนงและคลองตัน รวมถึงคลองแยก ได้แก่ คลองบางมะเขือ คลองศาลาลอย คลองสามอิน และคลองบ้านป่า
- พัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมริมทางสัญจร เพื่อให้เกิดบรรยากาศที่ร่มรื่นในการใช้งาน

5.3.6 การออกแบบที่ยั่งยืน

- สนับสนุน กระตุ้นและควบคุม ทั้งการปรับปรุงของเดิมและการพัฒนาใหม่ รวมถึงวิถีชุมชนให้เป็นไปอย่างยั่งยืน เพื่อให้เกิดการลดหรือใช้ซ้ำและการใช้ทดแทน ต่อวัสดุดิบ พลังงาน

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

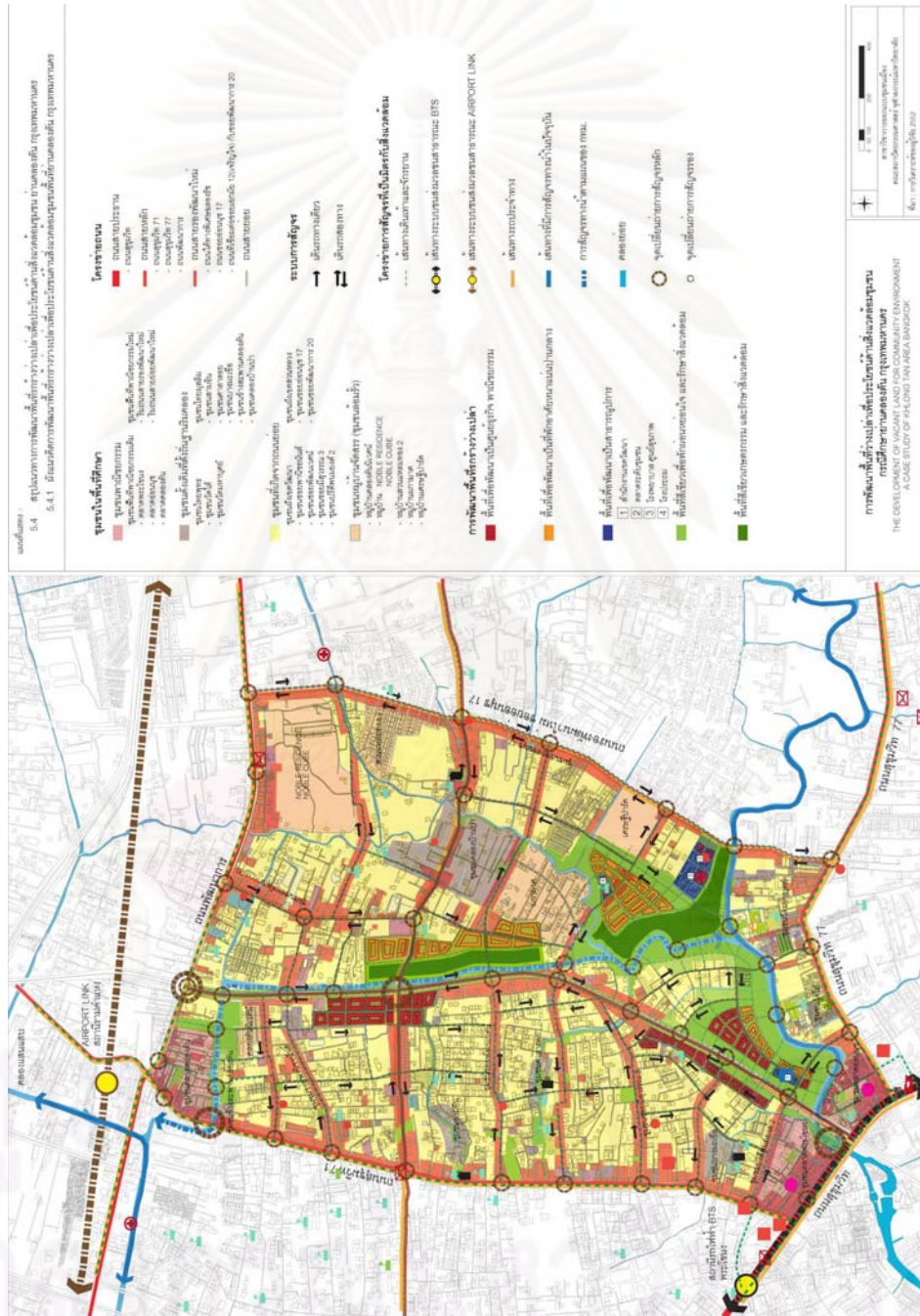
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 5.7 แสดงการเปรียบเทียบการพัฒนาเพื่อพื้นที่สีเขียว

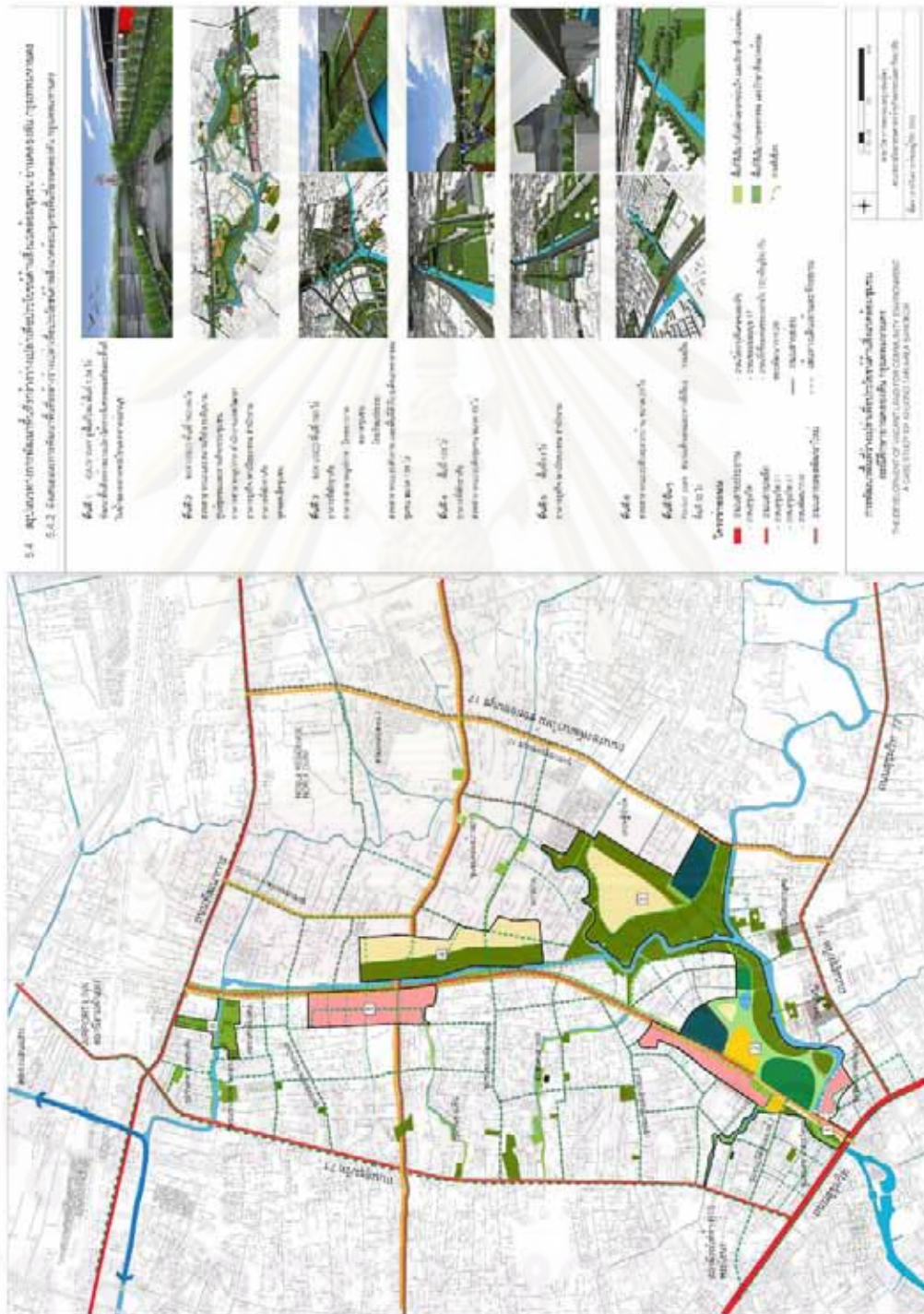
5.4 สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

5.4.1 ผังแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน พื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร



แผนที่ 5.8 แสดงแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน พื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

5.4.2 ข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม ชุมชนพื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

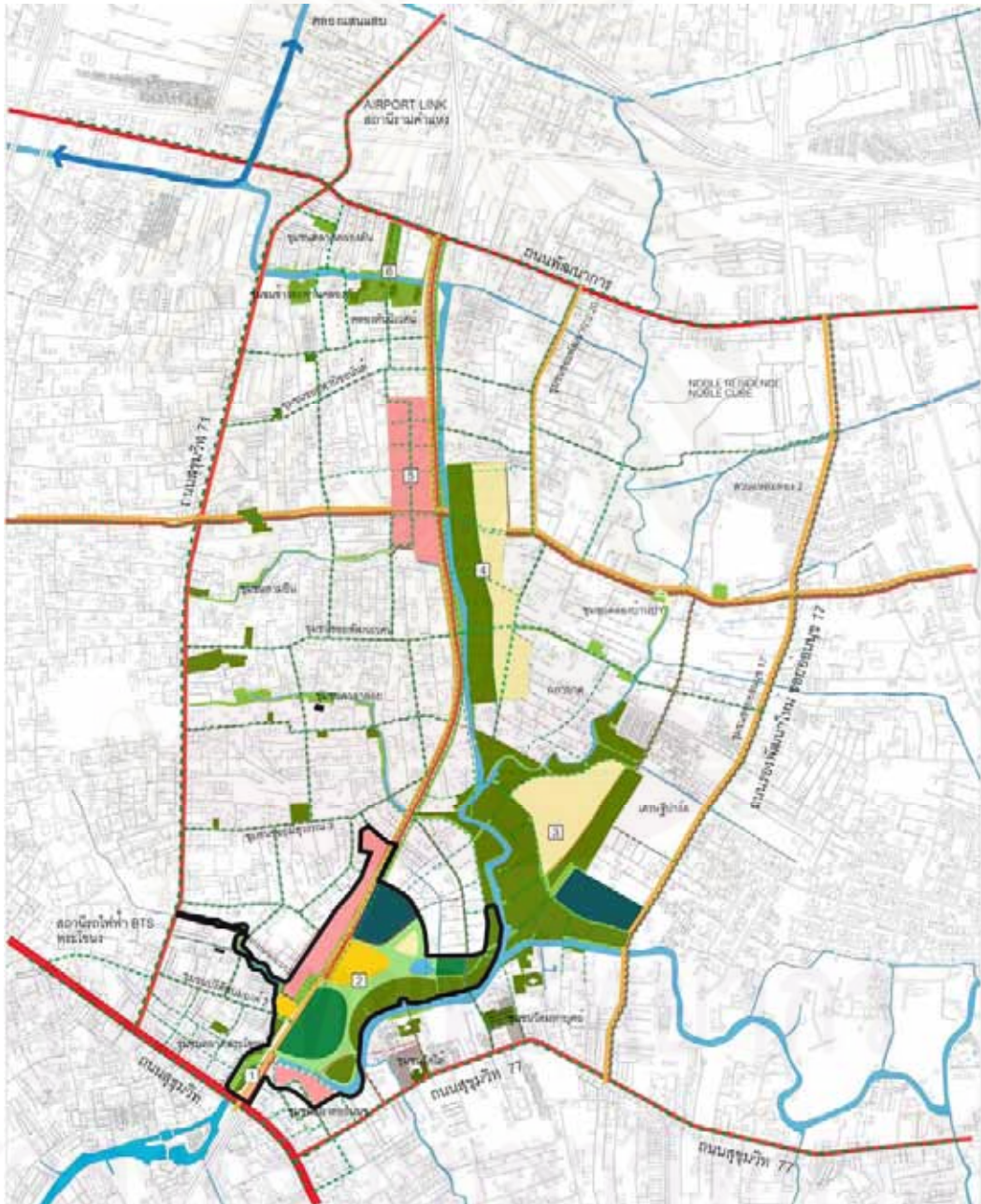


แผนที่ 5.9 ข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมชุมชน พื้นที่ย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

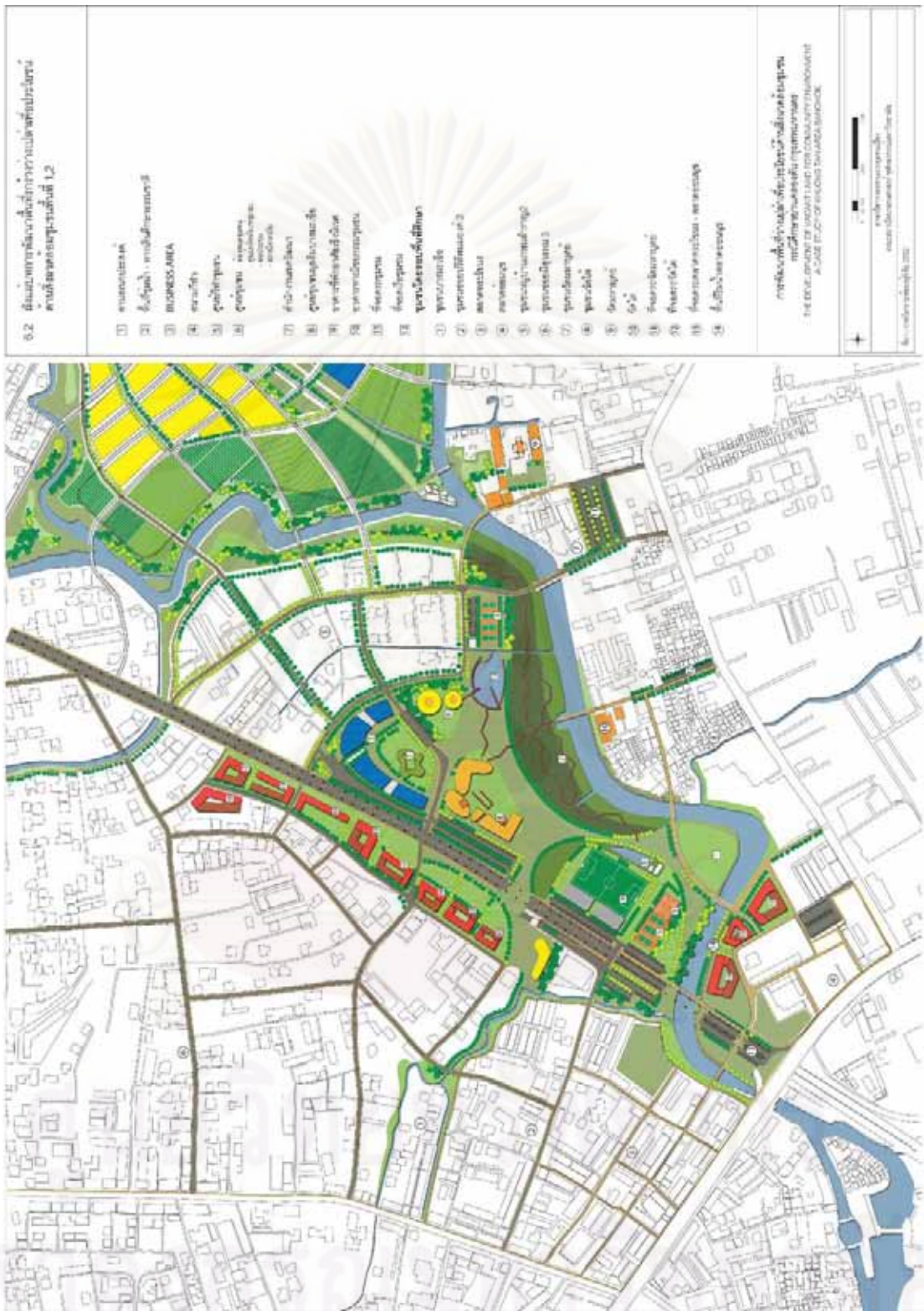
บทที่ 6

ผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

6.1 ผังขยายรายละเอียดในพื้นที่โครงการ



แผนที่ 6.1 ผังการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร



แผนที่ 6.2 ผังเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1-2

6.2 ชุมชนกับการพัฒนาพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อสิ่งแวดล้อมชุมชน

พื้นที่ออกแบบ 1 และ 2 ที่นำมาทำการออกแบบรายละเอียด เพื่อเป็นตัวอย่างของกระบวนการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่า เพื่อให้เกิดประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนโดยรอบ มีรายละเอียด ดังนี้

6.2.1 ชุมชนตลาดพระโขนงและชุมชนตลาดอ่อนนุช

บทบาทระดับย่านและบทบาทระดับชุมชนในอนาคต เป็นศูนย์ธุรกิจพาณิชยกรรมที่มีมาตรฐานและชุมชนที่พักอาศัยที่มีสิ่งแวดล้อมที่ดี โดยมีแนวคิดเพื่อสิ่งแวดล้อมชุมชน ตามประเด็นต่างๆ ดังนี้

การสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ลดบทบาทของการใช้พาหนะส่วนตัวเข้าสู่พื้นที่ ให้ความสำคัญกับการสัญจรทางเท้าและการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

- เปลี่ยนถนนส่วนใหญ่ในพื้นที่ เป็นถนนคนเดินเพื่อสร้างความสบายและบรรยากาศของการเดินจับจ่ายสินค้า ซึ่งเป็นการลดจุดตัดระหว่างถนนสุขุมวิท ถนนสายประธานกับถนนสายย่อย
- แยกส่วนการสัญจรด้วยรถยนต์กับการสัญจรทางเท้า พัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย พื้นที่จอดรถและส่วนบริการ ซึ่งสามารถเข้าถึงชุมชนได้อย่างสะดวกสบายและเป็นการสร้างกิจกรรมให้พื้นที่ปลายตัน
- สนับสนุนให้กลับมาใช้การสัญจรทางน้ำ ด้วยเรือโดยสารประจำทาง

ความหนาแน่นที่เหมาะสม

ด้วยปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่ดี เหมาะแก่การเป็นศูนย์พาณิชยกรรมและมีขนาดของบล็อกที่เหมาะสม พื้นที่ชุมชนทั้งสองจึงได้รับการพัฒนาเต็มพื้นที่ แม้ว่าการศึกษาเรื่องความหนาแน่นตามแนวคิดของ TOD. จะระบุว่าเป็นพื้นที่ที่น่าจะสามารถเพิ่มความหนาแน่นได้อีกในแนวตั้ง จึงควรจัดหาพื้นที่ว่าง พื้นที่สีเขียวสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อให้สมดุลกับความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้น

ความผสมผสาน สาธารณูปการและพื้นที่สีเขียว

ในปัจจุบันชุมชนทั้งสองมีกิจกรรมที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ธุรกิจ พาณิชยกรรม อยู่อย่างผสมผสาน การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าโดยรอบเป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ สนามกีฬา ชุมชนและพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ เช่นเป็นอาคารที่มีประโยชน์ใช้สอยรวม ชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม ร้านอาหาร ร้านค้าขายริมน้ำ ชั้นบนเป็นสำนักงานหรือที่พักอาศัยชั้นดี มีทัศนียภาพของคลองพระโขนงและสวนสาธารณะใหม่ที่สวยงาม กิจกรรมพื้นที่ริมน้ำที่เพิ่มขึ้น นอกจากเป็นการทำให้ชุมชนมีบรรยากาศที่มีชีวิตชีวา สร้างบรรยากาศการค้าขายจับจ่ายที่คึกคักแล้ว ยังเป็นการลดพื้นที่เปลี่ยนทั้งพื้นที่ชุมชนตลาดทั้งสองและพื้นที่ใหม่ที่เป็นสวนสาธารณะ

สาธารณูปการและพื้นที่สีเขียวสำหรับชุมชน ได้แก่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ สวนสาธารณะและสนามกีฬาระดับย่านที่ได้มาตรฐาน รองรับผู้อยู่อาศัย ทำงาน ประกอบธุรกิจและโรงเรียนในชุมชน ได้แก่เทคนิคบริหารธุรกิจ กรุงเทพ และโรงเรียนแสงหิรัญ

การออกแบบที่ยั่งยืน

เนื่องจากเป็นพื้นที่ชุมชนที่มีความหนาแน่นสูง และเป็นตลาด ย่อมต้องการการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีเพื่อรักษาสิงแวดล้อม เช่นการกำจัดขยะ น้ำทิ้ง น้ำเสีย จึงพัฒนาพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่าบริเวณใกล้คลองพระโขนงเป็นพื้นที่บำบัดน้ำเสีย ก่อนออกสู่ท่อสาธารณะหรือเป็นน้ำสะอาดกลับสู่คลองธรรมชาติ

6.2.2 ชุมชนวัดใต้, ชุมชนวัดมหาบุศย์ และชุมชนบ้านแหลม

บทบาทระดับย่านและบทบาทระดับชุมชนในอนาคต เป็นชุมชนไทยพุทธที่ได้รับการฟื้นฟูปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัยจากชุมชนแออัดเป็นชุมชนน่าอยู่ ที่มีองค์ประกอบชุมชน บ้าน วัด โรงเรียน (บวร) ที่อยู่ใกล้สถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และการอนุรักษ์วิถีชีวิตริมน้ำ และมีเขตสังฆาวาสที่สงบ เรียบร้อย โดยมีแนวคิดเพื่อสิ่งแวดล้อมชุมชน ตามประเด็นต่างๆ ดังนี้

การสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ลดบทบาทของการใช้พาหนะส่วนตัวเข้าสู่พื้นที่ ให้ความสำคัญกับการสัญจรทางเท้า ทางจักรยานและการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

แยกโครงข่ายการสัญจรโดยรถยนต์และที่จอดรถยนต์ออกจากพื้นที่วัด และใช้โครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานเพื่อเข้าสู่พื้นที่สังฆาวาสและพื้นที่ริมน้ำ ทั้งจากถนนสุขุมวิท 77 และจากพื้นที่พัฒนาใหม่ โดยพัฒนาพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่าเป็นพื้นที่จอดรถของชุมชนวัดใต้ และวัดมหาบุศย์

ลดบทบาทของรถยนต์ เปลี่ยนเป็นถนนคนเดิน เพื่อเข้าสู่พื้นที่สังฆาวาสและพื้นที่ริมน้ำ ได้แก่ซอยอ่อนนุช 3 เพื่อเข้าวัดใต้ และพัฒนาซอยอ่อนนุช 5 เป็นโครงข่ายถนนย่อยเชื่อมต่อถนนรองใต้ทางพิเศษกับถนนสุขุมวิท 77 เพื่อเลี่ยงการจราจรซอยอ่อนนุช 7 เปลี่ยนเป็นถนนคนเดินเพื่อเข้าวัดมหาบุศย์

ความหนาแน่นที่เหมาะสม

จากการศึกษา ในปัจจุบันชุมชนทั้งสามมีสภาพทางกายภาพเป็นชุมชนแออัด ซึ่งหมายถึงมีจำนวนของที่พักอาศัยและประชากรที่หนาแน่นเทียบกับที่ดิน แต่เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นอาคารชั้นเดียวและมีลักษณะไม่ถาวร สภาพทรุดโทรม จึงสามารถพัฒนา (up grading) ให้เกิดความเป็นอยู่ที่ดี ถูกสุขลักษณะ ประกอบกับมีพื้นที่วัดใต้และโรงเรียนวัดใต้ รวมถึงพื้นที่ริมน้ำพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่โล่ง การพัฒนาชุมชนให้มีความหนาแน่นที่เหมาะสมในอนาคตจึงไม่มีผลกับพื้นที่ออกแบบมากนัก หากได้รับการวางแผนออกแบบและควบคุมจากภาครัฐอย่างเหมาะสม

ความผสมผสาน สาธารณูปการและพื้นที่สีเขียว

เนื่องจากทั้งสองชุมชน เป็นชุมชนพักอาศัยดั้งเดิม ที่มีรายได้จากกิจกรรมรองรับการท่องเที่ยวและผู้มาทำบุญ การสนับสนุนให้เกิดพาณิชย์กรรมในชุมชนโดยที่สามารถรักษาความสงบเรียบร้อยของสังฆาวาส จึงแยกร้านค้า ร้านอาหาร ร้านขายของทำบุญ สะดะเคราะห์ ออกจากบริเวณเขตสังฆาวาสให้เป็นสัดส่วน โดยจัดไว้ที่บริเวณชุมชนทั้งสาม

พัฒนาพื้นที่ริมน้ำ เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชน วัด โรงเรียนและนักท่องเที่ยว มีความเชื่อมต่อของกิจกรรม เกิดบรรยากาศที่ดี สงบ เรียบร้อย นอกจากนั้นชุมชนทั้งสามสามารถใช้

สาธารณูปการ ในพื้นที่พัฒนาใหม่ ได้แก่ศูนย์ชุมชน สนามกีฬา สวนสาธารณะ โดยพื้นที่กิจกรรมสาธารณะก็ทำหน้าที่เป็นประตูชุมชนดั้งเดิมเช่นกัน

การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นฟูระบบนิเวศเพื่อเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยเพาะพันธุ์ของสัตว์น้ำ และเป็นการบำบัดคุณภาพน้ำด้วยวิธีธรรมชาติ ทำให้กลับมาเป็นคลองสะอาด อุดมสมบูรณ์ เป็นการอนุรักษ์วิถีชีวิตชุมชนริมน้ำ

6.2.3 ชุมชนบางมะเขือ

บทบาทระดับย่านและบทบาทระดับชุมชนในอนาคต เป็นชุมชนที่ได้รับการฟื้นฟูปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัยชุมชนไทยมุสลิมจากชุมชนแออัด เป็นชุมชนริมคลองย่อยที่มีความน่าอยู่ ซึ่งเป็นชุมชนเก่าแก่และมีมัสยิดที่เป็นศูนย์รวมประชากรมุสลิมในย่าน

การสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ชุมชนบางมะเขือเป็นชุมชนเก่าแก่ดั้งเดิมที่ตั้งถิ่นฐานริมคลอง มีตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่สะดวกและใกล้ตลาดพระโขนง จึงมีคนย้ายเข้ามาอยู่ในชุมชนเป็นจำนวนมาก เจ้าของที่ดินซึ่งส่วนใหญ่เป็นมุสลิม จึงนิยมสร้างอาคารที่พักอาศัยรวม ส่วนใหญ่เป็นแฟลต อพาร์ทเมนต์ หอพักราคาถูก และอาคารตึกแถวค้าขาย กระจุกตัวอยู่เป็นชุมชนที่มีความหนาแน่น แต่เนื่องจากขาดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน พื้นที่รอบคลองบางมะเขือจึงเป็นพื้นที่ที่เข้าถึงยาก มีขนาดถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน แนวคิดการพัฒนาโครงการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานและพื้นฟูระบบนิเวศคลองบางมะเขือเป็นทางสีเขียวเพื่อให้ชุมชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง และแหล่งงาน ศูนย์ธุรกิจพาณิชย์กรรม , สาธารณูปการและที่พักผ่อนหย่อนใจใหม่ ได้สะดวก สบาย มีบรรยากาศที่ดีและมีทางเลือก

ความหนาแน่นที่เหมาะสม

เป็นชุมชนพักอาศัยที่มีความหนาแน่นจึงควรจัดหาพื้นที่ว่าง พื้นที่สีเขียวสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อให้เกิดความสมดุลกับความหนาแน่นที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ความผสมผสาน สาธารณูปการและพื้นที่สีเขียว

ในปัจจุบันพื้นที่ชุมชนส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย และมีส่วนพาณิชยกรรมบริเวณริมถนนหลัก ได้แก่ถนนสุขุมวิท 71 และซอยปริทัศน์มยงค์ 2 หลังจากเปิดพื้นที่ส่วนในและพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นถนนสายรองที่มีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถโดยสารประจำทางให้บริการแล้ว จึงสร้างโอกาสให้เกิดพื้นที่ธุรกิจ พาณิชยกรรม ผสมผสานกับพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ สนามกีฬา สวนสาธารณะ รวมถึงศูนย์ผลิตภัณฑ์ชุมชนมุสลิมบางมะเขือ ที่จะเป็นที่เผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมชุมชน เช่นอาหารคาว หวานและงานหัตถกรรมต่างๆ เป็นเสมือนประตูชุมชนจากพื้นที่ใหม่ โดยมีทางสีเขียวริมคลองบางมะเขือเป็นตัวเชื่อมระหว่างลานชุมชนบริเวณมัสยิดกับศูนย์ชุมชนใหม่

การออกแบบที่ยั่งยืน

พื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษและพื้นที่รอบข้าง ที่ออกแบบเป็นระยะถอยร่นจากโครงสร้างทางพิเศษยกระดับ เป็นโอกาสที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวที่ซ่อนระบบบำบัดน้ำเสียให้กับชุมชนที่มีความหนาแน่น

6.2.4 ชุมชนหมู่บ้านเกษมสำราญ 2 และชุมชนซอยมีสุวรรณ 3

บทบาทระดับย่านและบทบาทระดับชุมชนในอนาคต เป็นชุมชนพักอาศัยที่มีความพร้อมของการให้บริการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการพื้นฐาน และที่พักผ่อนหย่อนใจที่ได้มาตรฐาน เพื่อสามารถรองรับการขยายตัวของเมืองต่อไปในอนาคต โดยที่ยังมีความหนาแน่นที่เหมาะสมและสามารถรองรับประชากรได้หลากหลาย มีโครงข่ายการสัญจรที่สะดวกสบายและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีความยั่งยืนของระบบนิเวศ

การสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาพื้นที่ที่กว้างเปลา่ได้ทางพิเศษทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่ของชุมชนสามารถรับบริการจากระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถโดยสารประจำทางได้สะดวก และอยู่ในระยะเดินซึ่งได้รับการพัฒนาโครงข่ายทางเท้าและทางจักรยาน รวมถึงสามารถใช้บริการการสัญจรทางน้ำ เรือโดยสารหรือเรือส่วนตัว ซึ่งมีจุดจอดเรือชุมชนอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของชุมชนหมู่บ้านเกษมสำราญ 2 เป็นการสัญจรทางเลือกอีกหนึ่งทาง

ความหนาแน่นที่เหมาะสม

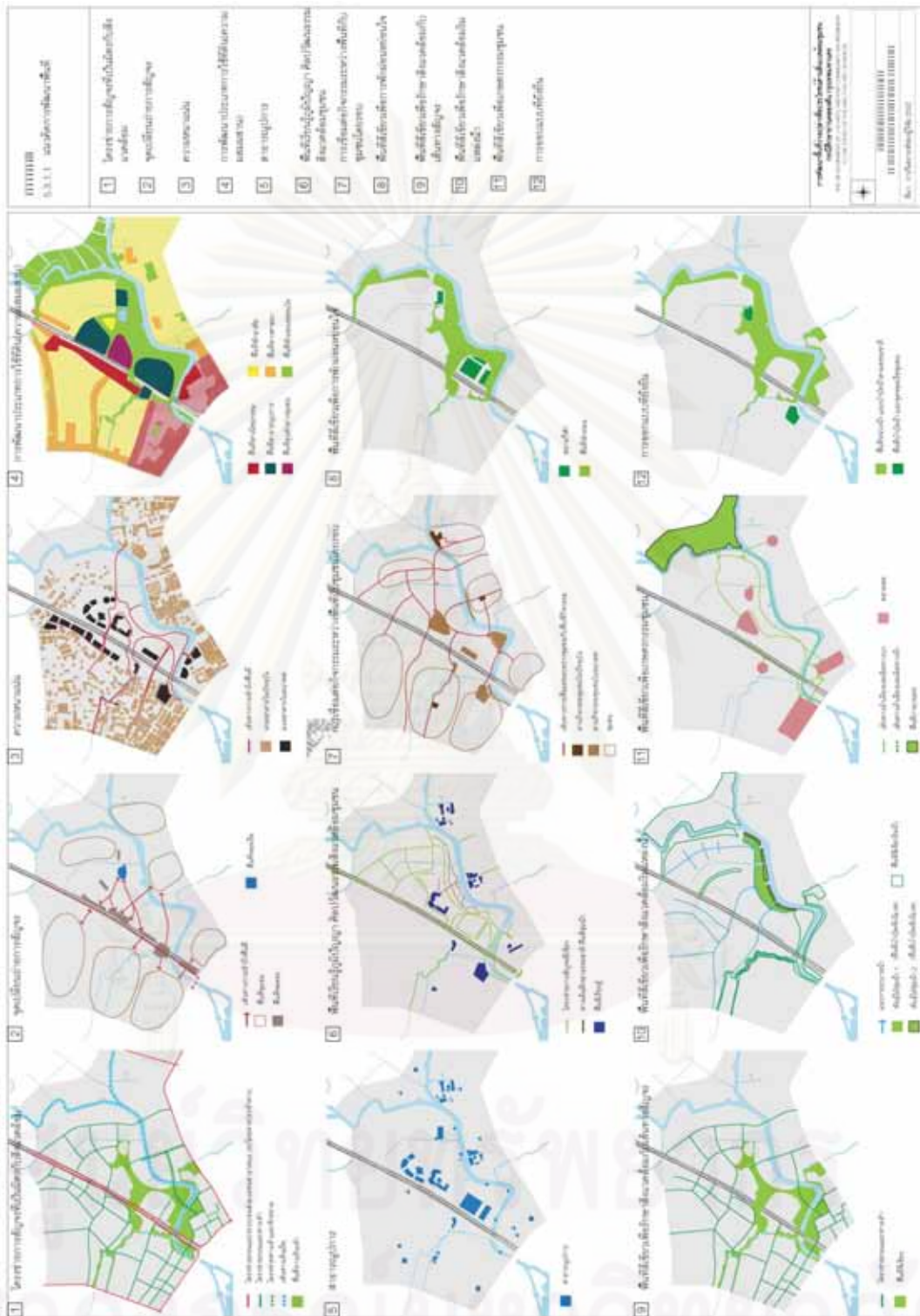
ชุมชนหมู่บ้านเกษมสำราญ 2 และชุมชนซอยมีสุวรรณ 3 เป็นชุมชนพักอาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำ ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยวที่มีที่ดินขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามหลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้พื้นที่ชุมชนมีโอกาสที่จะสามารถรองรับประชากรได้เพิ่มขึ้น โดยควรได้รับการควบคุมให้มีความหนาแน่นที่เหมาะสมและควรจัดหาพื้นที่ว่าง พื้นที่สีเขียวสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อให้เกิดความสมดุลกับความหนาแน่นที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ความผสมผสาน สาธารณูปการและพื้นที่สีเขียว

พื้นที่ชุมชนส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย และมีสวนพณิชยกรรมบริเวณริมถนนหลักได้แก่ถนนสุขุมวิท 71 หลังจากเปิดพื้นที่ส่วนใหญ่และพัฒนาพื้นที่ที่กว้างเปลา่เป็นถนนสายรองที่มีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถโดยสารประจำทางให้บริการแล้ว จึงสร้างโอกาสให้เกิดพื้นที่ธุรกิจ พณิชยกรรม ผสมผสานกับพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ สนามกีฬา สวนสาธารณะ ซึ่งทำให้ชุมชนมีชีวิตชีวา ไม่เปลี่ยว

การออกแบบที่ยั่งยืน

ที่จุดจอดเรือชุมชนซึ่งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของชุมชนหมู่บ้านเกษมสำราญ 2 เป็นบ่อพักน้ำที่ได้รับการบำบัดแล้วก่อนที่จะระบายลงคลองพระโขนง และเป็นพื้นที่แก้มลิงในกรณีน้ำท่วม

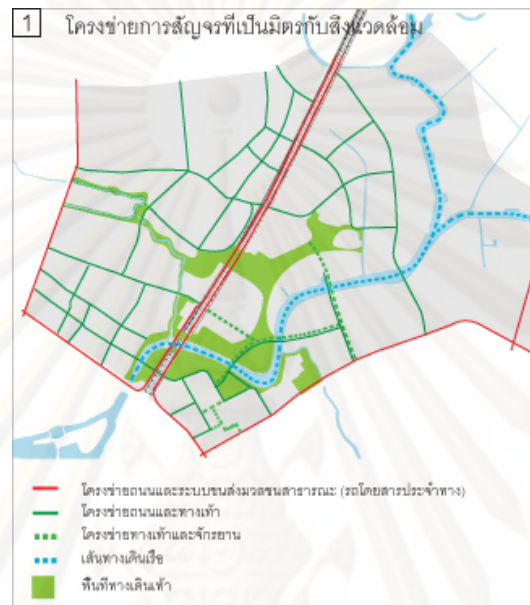


รูปที่ 6.1 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ที่กว้างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1-2

6.3 ผังแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1-2

จากผังแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าย่านคลองตัน เพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปแนวคิดหลักของการพัฒนาได้ดังนี้

6.3.1 โครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 6.2 ผังโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ลดบทบาทของการใช้พาหนะ รถยนต์ จักรยานยนต์ส่วนตัวในพื้นที่ชุมชน ให้ความสำคัญกับการสัญจรทางเท้า ทางจักรยาน ทางสีเขียวที่เป็นทางสัญจรที่มีบรรยากาศที่ดีและสามารถฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมริมถนนและริมแหล่งน้ำ ผสานกับการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสารประจำทาง



รูปที่ 6.3 ทัศนียภาพก่อน-หลัง การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษคลองรัช

เป็นถนนสายรองเชื่อมถนนสุขุมวิท-ถนนพัฒนาการที่สามารถให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง เข้าสู่ศูนย์กลางพื้นที่ชุมชนโดยรอบ



รูปที่ 6.4 ทศนียภาพโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ก่อน-หลัง การพัฒนาซอยปรีดิพนมยงค์ 2 และ 14 จากถนนซอยที่มีขนาดไม่ได้มาตรฐาน แคบ และไม่มีทางเท้า เปลี่ยนเป็นเดินรถทางเดียว ประกอบกับทางเท้า และทางจักรยาน



รูปที่ 6.5 ทศนียภาพเปรียบเทียบ ก่อน-หลัง การพัฒนาซอยอ่อนนุช 7 ทางเข้าวัดมหาบุศย์ จากถนนที่มีขนาดไม่ได้มาตรฐานเป็นถนนคนเดินและทางจักรยานเพื่อให้ชุมชนและบริเวณสังฆกรรมมีความสงบเรียบร้อย และมีสิ่งแวดล้อมที่ดี (ซ้าย) การพัฒนาการสัญจรทางน้ำเรือโดยสารประจำทาง คลองพระโขนง วัดมหาบุศย์ (ขวา)

6.3.2 พัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

2 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร



รูปที่ 6.6 ผังการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

พัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้ทางพิเศษและพื้นที่โดยรอบเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย พื้นที่จอดรถและส่วนบริการของชุมชน เพื่อลดการนำรถยนต์เข้าพื้นที่ชุมชน ซึ่งเป็นการลดมลพิษอีกทางหนึ่ง โดยเชื่อมต่อการสัญจรทางเท้า ทางจักรยาน และทางสีเขียว เพื่อสามารถเข้าถึงชุมชนได้อย่างสะดวกสบาย



รูปที่ 6.7 ทศนียภาพจุดเปลี่ยนถ่ายพื้นที่จอดรถและส่วนบริการของชุมชนใต้ทางพิเศษคลองรัช สำหรับชุมชน ตลาดพระโขนง ตลาดอ่อนนุช และสนามกีฬาในพื้นที่พัฒนาใหม่

6.3.3 ความหนาแน่น



รูปที่ 6.8 ผังการพัฒนาความหนาแน่น

รักษาพื้นที่สีเขียวสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สมดุลกับความหนาแน่นของชุมชนโดยรอบ ที่มีแนวโน้มจะสูงขึ้น พื้นที่ใกล้ชุมชนที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งได้แก่ชุมชนตลาดพระโขนงและชุมชนตลาดอ่อนนุช จึงรักษาความเป็นที่โล่ง เป็นพื้นที่สวนสาธารณะ สนามกีฬา ลานกิจกรรม



รูปที่ 6.9 พื้นที่โล่งใจกลางชุมชนที่มีความหนาแน่นต่างกัน โดยรักษาพื้นที่โล่งขนาดใหญ่สำหรับชุมชนที่มีความหนาแน่นสูง และพื้นที่ขนาดเล็กสำหรับชุมชนที่มีความหนาแน่นน้อย

6.3.4 การพัฒนาประเภทการใช้ที่ดิน (ความผสมผสาน)

4 การพัฒนาประเภทการใช้ที่ดิน(ความผสมผสาน)



รูปที่ 6.10 ผังการพัฒนาประเภทการใช้ที่ดิน (ความผสมผสาน)

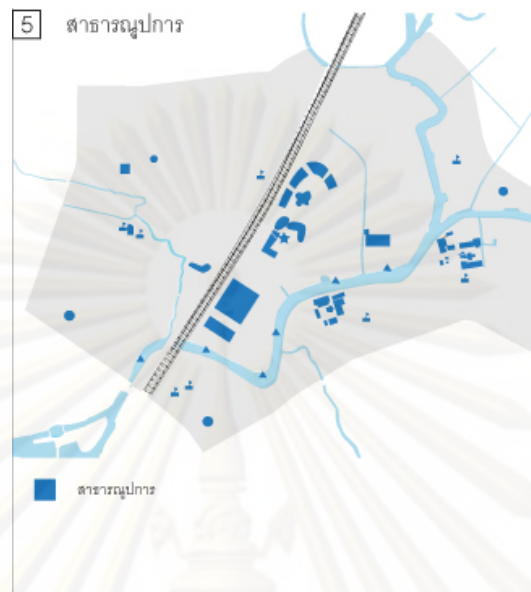
การเปิดพื้นที่ปลายตัน พื้นที่ตาบอดกลายเป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก และเป็นด้านหน้า เอื้อให้เกิดกิจกรรมการใช้พื้นที่ใหม่ เช่นพื้นที่ธุรกิจ พาณิชยกรรม สาธารณูปการ พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะ สนามกีฬา ผสมผสานกับกิจกรรมต่างๆในชุมชนเดิม



รูปที่ 6.11 ทศนียภาพการพัฒนาประเภทการใช้ที่ดิน (ความผสมผสาน)

พื้นที่สาธารณูปโภค ศูนย์ชุมชน อาคารสำนักงาน ธุรกิจ พาณิชยกรรม เขตวัฒนา ที่พักอาศัย สวนสาธารณะ สนามกีฬา

6.3.5 สาธารณูปการ



รูปที่ 6.12 ผังการพัฒนาพื้นที่สาธารณูปการ

พื้นที่พัฒนาใหม่ มีความเป็นเป็นศูนย์กลางของชุมชนโดยรอบ สามารถเข้าถึงได้สะดวกโดยโครงข่ายการสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จึงเหมาะจะเป็นพื้นที่สำหรับสาธารณูปการต่างๆที่ชุมชนโดยรอบยังขาด ได้แก่ พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะ สนามกีฬา ศูนย์ชุมชน ซึ่งประกอบไปด้วย ห้องสมุด หอประชุม ศูนย์ผลิตภัณฑ์ชุมชน อนามัย รวมทั้งสำนักงานเขตวัฒนา ที่ปัจจุบันต้องเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานของเอกชน



รูปที่ 6.13 ทศนียภาพศูนย์ชุมชนสำหรับชุมชนโดยรอบ

ที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ศาสนา ฐานะ ซึ่งประกอบด้วย ห้องสมุด หอประชุม อนามัย ศูนย์ผลิตภัณฑ์ชุมชน



รูปที่ 6.14 ทศนียภาพพื้นที่สาธารณูปการในอนาคต

6.3.6 พื้นที่เรียนรู้ภูมิปัญญา ศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมชุมชน

6 พื้นที่เรียนรู้ภูมิปัญญา ศิลปวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมชุมชน



รูปที่ 6.15 ผังการพัฒนาพื้นที่เรียนรู้ภูมิปัญญา ศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมชุมชน

เนื่องจากชุมชนโดยรอบเป็นชุมชนดั้งเดิมที่มีประวัติศาสตร์ ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญาที่น่าศึกษา นำเรียนรู้นำเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ สืบสานและอนุรักษ์ จึงพัฒนาเป็นพื้นที่เรียนรู้นอกห้องเรียน ทั้งในพื้นที่ชุมชนเดิม ได้แก่ชุมชนไทยพุทธ ชุมชนวัดใต้ บริเวณพิพิธภัณฑสถานท้องถิ่น เขตสวนหลวง, ชุมชนวัดมหาบุศย์ บริเวณลานกิจกรรมริมน้ำ, ชุมชนมุสลิมบางมะเขือ บริเวณมัสยิด, ศูนย์ชุมชนตลาดพระโขนง บริเวณริมคลองพระโขนง และศูนย์ชุมชน ในพื้นที่ใหม่ ที่เป็นศูนย์กลางของชุมชนต่างๆโดยรอบ



รูปที่ 6.16 ทศนียภาพเปรียบเทียบ ก่อน - หลัง การพัฒนา วัดใต้

6.3.7 การเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างพื้นที่กับชุมชนโดยรอบ



รูปที่ 6.17 แผนผังการเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างพื้นที่กับชุมชนโดยรอบ

ลานกิจกรรมเอนกประสงค์สำหรับชุมชน ได้แก่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ตลาดพระโขนง บริเวณริมคลองพระโขนงซึ่งเป็นพื้นที่ชอนระบบบำบัดน้ำเสียไว้ด้านใต้ ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ริมคลองพระโขนงระหว่างชุมชนตลาดอ่อนนุชและชุมชนวัดใต้ และลานกิจกรรมเอนกประสงค์ศูนย์ชุมชน



รูปที่ 6.18 ทักษะสภาพลานกิจกรรมเอนกประสงค์ระหว่างชุมชนตลาดอ่อนนุช กับชุมชนวัดใต้ ริมคลองพระโขนง

6.3.8 พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ



รูปที่ 6.19 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

พื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ ส่วนสาธารณะและสนามกีฬาระดับย่านขนาด 120 ไร่ กระจายและแผ่เพื่อสามารถเข้าถึงได้สะดวกและใกล้กับชุมชนโดยรอบ โดยตำแหน่งของสนามกีฬาหลัก จะอยู่ใกล้กับชุมชนที่มีความหนาแน่นและใกล้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ส่วนสนามกีฬาระดับชุมชนและวง บ้านจะอยู่ใกล้ชุมชน



รูปที่ 6.20 ทักษณียภาพสวนสาธารณะระดับย่าน ริมคลองพระโขนง



รูปที่ 6.21 ทักษณียภาพสนามกีฬาในระดับย่าน

6.3.9 พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสีเขียวแวดล้อมกับเส้นทางสัญจร



รูปที่ 6.22 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสีเขียวแวดล้อมกับเส้นทางสัญจร

พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม ริมทางสัญจร เพื่อพัฒนาพื้นที่ริมถนน ทางเท้า ทางจักรยาน สีเขียว ให้มีบรรยากาศและสิ่งแวดล้อมที่ดี



รูปที่ 6.23 ทักษะนิยามภาพทางสัญจรที่มีบรรยากาศร่มรื่น สนับสนุนให้ใช้การสัญจรทางเท้า ทางจักรยาน



รูปที่ 6.24 ทางสีเขียวริมคลองบางมะเขือสู่พื้นที่พัฒนาใหม่

6.3.10 พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ

10 พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ



รูปที่ 6.25 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ

การพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม ริมแหล่งน้ำ ได้แก่พื้นที่ชุ่มน้ำและพืชพันธุ์ริมตลิ่ง เพื่อกรองและบำบัดน้ำเสียจากชุมชนโดยวิธีธรรมชาติก่อนลงคลอง และเป็น การฟื้นฟูระบบนิเวศริมน้ำ ให้กลับมาเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ มีความหลากหลายทางชีวภาพ ทำให้คลองพระ โขนงกลับมาเป็นคลองที่มีน้ำสะอาด อุดมสมบูรณ์ เชื้อให้เกิดการอนุรักษ์วิถีชีวิตชุมชนริมน้ำอย่างในอดีต

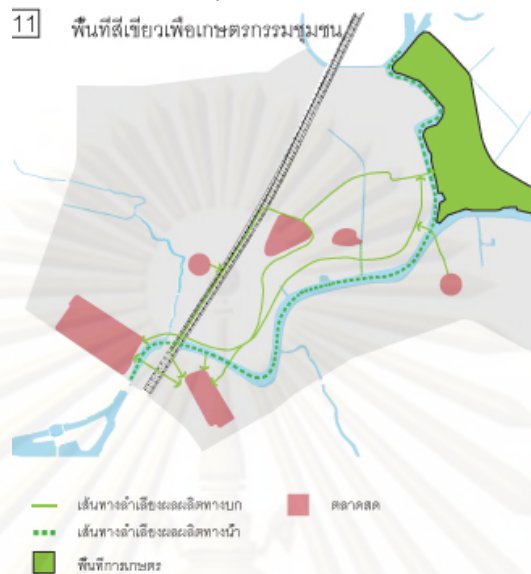


รูปที่ 6.26 ทศนียภาพพื้นที่สีเขียวริมคลองพระโขนง



รูปที่ 6.27 ทศนียภาพพื้นที่ชุ่มน้ำริมคลองพระโขนง

6.3.11 พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน



รูปที่ 6.28 ผังการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน

พื้นที่เกษตรกรรมชุมชนที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ออกแบบได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์เกษตรกรรมชุมชน ตรงข้ามวัดมหาบุศย์ แยกคลองต้นกับคลองพระโขนง ซึ่งมีขนาดใหญ่ถึงกว่า 60 ไร่ ซึ่งสามารถกระจายผลผลิตสู่ตลาดชุมชนรอบๆ ได้แก่ร้านค้าวัดมหาบุศย์, ศูนย์ชุมชน, ตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช



รูปที่ 6.29 ทัศนียภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน



รูปที่ 6.30 ทศนียภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน

6.3.12 การออกแบบอย่างยั่งยืน

12 การออกแบบที่ยั่งยืน



รูปที่ 6.31 ผังการพัฒนาพื้นที่การออกแบบอย่างยั่งยืน

เทคโนโลยีเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม เช่นการกำจัดขยะ และการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าบริเวณใกล้คลองพระโขนง, พื้นที่รกร้างว่างเปล่าใต้ทางพิเศษและระยะถอยร่นจากโครงสร้างทางพิเศษยกระดับเป็นพื้นที่บำบัดน้ำทิ้ง น้ำเสีย และเป็นพื้นที่แก้มลิงในกรณีน้ำท่วมก่อนออกสู่ท่าสาธารณะหรือน้ำสะอาดกลับสู่คลองธรรมชาติ, ที่จอดรถชุมชนซึ่งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของชุมชนหมู่บ้านเกษมสำราญ2 เป็นบ่อพักน้ำที่ได้รับการบำบัดแล้วก่อนที่จะระบายลงคลองพระโขนง



รูปที่ 6.32 ทศนียภาพพื้นที่สีเขียวเพื่อบำบัดน้ำเสียและเป็นพื้นที่หนองน้ำ (แก้มลิง)



รูปที่ 6.33 ทศนียภาพที่จัดเรือชุมชน บึงพักน้ำจากการบำบัดน้ำเสีย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

ข้อจำกัดของการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านคลองตัน ทั้งพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้วและพื้นที่รกร้างว่างเปล่า คือ โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นปัจจัยหลักในการแก้ปัญหาดังกล่าว จึงควรพัฒนาโครงข่ายการสัญจร ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาโครงข่ายทางเท้าและทางจักรยาน และการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเลื้อก เพื่อให้สามารถเกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ แก้ปัญหาสภาพการจราจรในพื้นที่ เอื้อให้เกิดการใช้การสัญจรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เอื้อให้เกิดการเพิ่มพื้นที่ธุรกิจพาณิชย์กรรม สาธารณูปการ และพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจใหม่ผสมผสานกับพื้นที่พักอาศัย ซึ่งควรได้รับการออกแบบอย่างยั่งยืน นำไปสู่ความสามารถในการรองรับความหนาแน่นของประชากรและอาคารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเหมาะสม และมีความหลากหลาย

7.2 ข้อเสนอแนะแนวทางนำไปปฏิบัติ

แผนและผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร มีจุดประสงค์เพื่อสร้างเป็นแนวทางนำไปปฏิบัติ จึงควรมีการสำรวจประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังเสียงของคนในพื้นที่ และมีการนำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง การดำเนินการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ขึ้นอยู่กับปัจจัยเบื้องต้นดังนี้

1. **หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมือง** โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานท้องถิ่นของภาครัฐที่มีส่วนรับผิดชอบโดยตรงได้แก่ สำนักงานเขตวัฒนา และผังเมืองกรุงเทพมหานคร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ รวมถึงการจัดตั้งองค์การร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public – Private – Partnership) ที่ต้องเห็นความสำคัญของปัญหา และศักยภาพของพื้นที่ก่อน เพราะสิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดแรงผลักดันในการวางแผนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ต่อไป

2. **งบประมาณ** ควรมีที่มาและหน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบโดยตรง หรือรัฐจำเป็นต้องสนับสนุนและจัดมาตรการในการรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการเวนคืนพื้นที่รกร้างว่างเปล่า และพื้นที่เอกชนที่มีการใช้งานอยู่แล้วแต่มีพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่าที่ควรได้รับการพัฒนา หรือการจัดรูปที่ดิน เพื่อดำเนินการตามแผนที่วางไว้ เช่น การจัดหาที่อยู่ใหม่ให้แก่เจ้าของอาคารที่ถูกรื้อทิ้งหรือจ่ายค่าตอบแทนในพื้นที่ โดยอาศัยกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้

3. **ความร่วมมือของคนในพื้นที่ เจ้าของที่ดิน และผู้มีส่วนได้เสียในการพัฒนาพื้นที่** เนื่องจากเป็นตัวแปรสำคัญในการดำเนินโครงการและเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ

ปัจจัยเหล่านี้ถือเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการดำเนินการ ซึ่งเมื่อโครงการผ่านการประชาพิจารณ์จนถึงขั้นตอนสุดท้ายจนเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายแล้ว การดำเนินการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร มีรายละเอียดการดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆดังนี้

7.2.1 แผนงานการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 7.1 สรุปแผนงานการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

รายการ	ระยะเวลาดำเนินการ(ปี)			ลักษณะการนำไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
การบริหารและจัดการโครงการ						
- การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของชุมชน สำรวจทัศนคติ, สร้างความเข้าใจในการพัฒนาพื้นที่ และทำประชาพิจารณ์	▶			- สร้างความเข้าใจ - ขอความร่วมมือ - ใช้มาตรการควบคุม - สร้างแนวทางปฏิบัติ	- สำนักผังเมือง กทม. - สำนักงานเขตวัฒนา/ เขตสวนหลวง	- ชุมชน - องค์กรความ ร่วมมือระหว่าง ภาครัฐและเอกชน
- การจัดตั้งองค์การความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อบริหารการพัฒนาโครงการ	▶					
- สร้างมาตรการ ข้อกำหนด กฎหมาย ข้อกำหนดการจราจรในพื้นที่ ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อกำหนดความหนาแน่นที่เหมาะสมของชุมชน ข้อกำหนดสิ่งแวดล้อม และการออกแบบอย่างยั่งยืน	▶					
- การศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ	▶					
- การได้มาซึ่งที่ดินสำหรับการพัฒนา การจัดรูปที่ดิน	▶	▶		- การใช้กลไกทางเศรษฐกิจ - การใช้มาตรการทางกฎหมาย		
งานพัฒนาพื้นที่						
1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน						
- โครงข่ายถนน	▶	▶		- สร้างความเข้าใจ - ขอความร่วมมือ - ใช้มาตรการควบคุม - สร้างแนวทางปฏิบัติ	- สำนักงานเขตวัฒนา/ เขตสวนหลวง - สนช. - ขสมก - การทางพิเศษ - BTS - รถฟ. - กรมเจ้าท่า	- ชุมชน - ผู้ประกอบการรถ โดยสาร - ผู้ประกอบการเรือ โดยสาร
- โครงข่ายการสัญจรทางเท้า – จักรยาน	▶	▶				
- โครงข่ายการสัญจรทางเลือก รถโดยสารประจำทาง การสัญจรทางน้ำ	▶ ▶	▶ ▶				

ตารางที่ 7.1(ต่อ) สรุปแผนงานการพัฒนาพื้นที่รกร้างว่างเปล่าในย่านคลองตัน กรุงเทพมหานคร

รายการ	ระยะเวลาดำเนินการ(ปี)			ลักษณะการนำแผนไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
2) การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน สนับสนุนให้เกิดความผสมผสานของกิจกรรมพาณิชย์กรรม ที่พักอาศัย ในพื้นที่ชุมชนที่ได้รับการพัฒนาแล้ว ในพื้นที่พัฒนาใหม่ (พื้นที่รกร้างว่างเปล่า)	▶ ▶	▶ ▶		- ขอความร่วมมือ - ใช้มาตรการควบคุม	- สำนักผังเมือง กทม. - สำนักงานเขตวัฒนา/ เขตสวนหลวง - กรมที่ดิน	- ชุมชน - องค์การความร่วมมือระหว่าง ภาครัฐและเอกชน
3) พัฒนาสาธารณูปการ						
สำนักงานเขตวัฒนา	▶	▶	▶	- ขอความร่วมมือ - สร้างแนวทางปฏิบัติ	- สำนักงานเขตวัฒนา	- ชุมชน
โรงพยาบาล	▶	▶	▶	- ขอความร่วมมือ - สร้างแนวทางปฏิบัติ	- สำนักงานเขตสวน หลวง - กระทรวงสาธารณสุข	- ชุมชน - ผู้ประกอบการ
ตลาดระดับชุมชน	▶	▶		- ขอความร่วมมือ - สร้างแนวทางปฏิบัติ	- สำนักงานเขตสวน หลวง	- ชุมชน - ผู้ประกอบการ
โรงเรียนอนุบาล – ประถม	▶	▶		- ขอความร่วมมือ - สร้างแนวทางปฏิบัติ	- สำนักงานเขตสวน หลวง - กระทรวงศึกษาธิการ	- ชุมชน - ผู้ประกอบการ
4) พัฒนาพื้นที่สีเขียว						
พื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะระดับย่าน ขนาด 248 ไร่ สวนสาธารณะระดับชุมชน ขนาด 49 ไร่ สวนสาธารณะระดับละแวกบ้าน ขนาด 22 ไร่	▶	▶		- สร้างความเข้าใจ - ขอความร่วมมือ - สร้างแนวทางปฏิบัติ - ใช้มาตรการควบคุม	- สำนักผังเมือง กทม. - สำนักงานเขตวัฒนา - สผ.	- ชุมชน
พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อมริมทางสัญจร พื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อมริมแหล่งน้ำ	▶	▶				
พื้นที่สีเขียวเพื่อเกษตรกรรมชุมชน	▶	▶				

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการพัฒนาพื้นที่โล่งว่างริมคลองสำคัญใน กรุงเทพมหานคร. รายงานฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร., 2549

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์สำหรับใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษ. รายงานฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2547

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่สีเขียวริมถนนสายหลักตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร. รายงานฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร., 2549

นิลบล คล่องเวสสะ. การวางแผนและออกแบบสวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการ: เอกสารคำสอน วิชา 2504513. กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549

นพพันธ์ ตาปนนท์. บทบัญญัติว่าด้วยการฟื้นฟูเมือง. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการ การวางแผนภาคและเมือง ประจำปี 2550 การฟื้นฟูเมือง. 2550: 7-12

นิรมล กุลศรีสมบัติ และยุวดี ศิริ. พื้นที่ทิ้งร้างกับการฟื้นฟูเมือง: กรณีพื้นที่ใต้ทางพิเศษยกระดับใน กรุงเทพมหานคร. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการ การวางแผนภาคและเมือง ประจำปี 2550 การฟื้นฟูเมือง. 2550: 109-124

ปาจริย์ ประเสริฐ. แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546

พิภพ อุดมอิทธิพงศ์. ทำเมืองให้น่าอยู่: วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์และความหวังสำหรับเมืองที่ยั่งยืน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์โกมลคีมทอง, 2539

ศูนย์วิจัยป่าไม้ คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. แผนแม่บท พื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร. รายงานฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2546

ศูนย์วิจัยป่าไม้ คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. มาตรการในการเพิ่มและการจัดการพื้นที่สีเขียวในเขตชุมชนอย่างยั่งยืน. รายงานฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2547

วิโรจน์ ศรีสุภานนท์. โครงการแนวทางการพัฒนาการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร. รายงานสำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2546

สร้อยสุข พงษ์พูล. www.bma-cpd.go.th/files/admin/greenareacriteria.pdf. สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2549

สุริย์พันธ์ แก้วเพิ่ม. ชุมชนเมืองกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ว่างในเขตทางพิเศษ (ใต้ทางด่วน)

กรณีศึกษา: ทางด่วนคลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) ช่วงคลองพระโขนงถึงสี่แยกคลองตัน.
 วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบัน
 เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2545

ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ. กำแพงในซอยและรั้วในใจ การปรับแนวคิดในการฟื้นฟูเมือง. เอกสารประกอบการประชุม
 วิชาการ การวางแผนภาคและเมือง ประจำปี 2550 การฟื้นฟูเมือง. 2550: 125-132

เพิ่มศักดิ์ พูลพร. ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาจราจรกับโครงข่ายถนนของพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ของ
 กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะ
 สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548

ภาษาอังกฤษ

Aruninta, Ariya. [online]. www.geocities.com/looknarm6/paper-ariya.pdf. 2005.

Barton Hugh. Shaping neighbourhoods: a guide for health, sustainability and vitality. London: Spon
 Press, 2003.

Dramstad, Olson, and Forman. Landscape ecology principles in landscape architecture and land-
 use planning. Washington DC: Island Press, 1996.

English Partnerships. Urban Design Compendium 2nd Edition 2007. [online].

www.urbandesigncompendium.co.uk/public/documents/UDC1FULL.pdf. 2007.

Goldberg, Brian. [online]. www.yale.edu/hixon/research/pdf/BGoldberg_PartnerThai.pdf. 2003.

Hough, Michael. Cities and natural process: a basis for sustainability. Second Edition. London:
 Routledge, 2004.

Jenks, Burton and Williams. The Compact City: a Sustainable Urban Form. Oxford Brookes
 University: E&FN Spon, 1996.

Jenks Mike. Future forms and design for sustainable cities. Amsterdam: Elsevier, 2005.

Neal Peter. Urban villages and the making of communities. London: Spon Press, 2003.

Register, Richard. Ecocity Berkeley: Building cities for a healthy future. Berkeley, CA. : North
 Atlantic Books, 1987

Sendich, Emina. Planning and urban design standards. American Planning Association: John Wiley
 & Sons, INC., 2006.

Thomas Randall. Sustainable Urban Design: an Environmental Approach. London: Spon Press, 2003.

Trancik, Roger. Finding Lost Space: The Theories of Urban Design. New York: John Wiley & Sons,
 INC., 1986.

Western Australian Planning Commission. Livable Neighborhoods: Community Design Code.
 Edition1. Western Australia: 1997.

Wheeler M. Stephen. Planning for Sustainability: Creating Livable, Equitable and Ecological Communities. New York: Routledge, 2004.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

	นาย รุจน์มพร เกษเกษมสุข
วัน เดือน ปีเกิด	19 เมษายน 2518
ปัจจุบันอายุ	35 ปี
เลขที่อยู่ปัจจุบัน	580 ซ. พานิชอนันต์ (ปรีดีพนมยงค์ 45) ถนน สุขุมวิท 71 แขวง คลองตันเหนือ เขต วัฒนา กทม 10110
เชื้อชาติ	ไทย
สัญชาติ	ไทย
ศาสนา	พุทธ
ประวัติการศึกษา	
2552	สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2536	สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง
ประวัติการทำงาน	
2548-	สถาปนิก บริษัท สถาปนิก สุข จำกัด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย