

## บทที่ 2

### ทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวทางเบื้องต้นในการทบทวนวรรณกรรม แนวความคิดและทฤษฎี

จากลักษณะของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชในบทที่ 1 พบว่าพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีความเป็นสถานที่ (Place) โดยเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่สำคัญในด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node) ดังนั้นจึงได้มีการจำแนกหัวข้อหลักเบื้องต้น 4 หัวข้อที่จะใช้ทำการศึกษาและพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชดังต่อไปนี้

##### ปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการเป็นสถานที่ (Place)

- 1) กายภาพ
- 2) เศรษฐกิจ
- 3) สังคม

##### ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node)

- 4) ระบบโครงข่ายการสัญจร

#### 2.2 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความเป็นสถานที่

พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช เป็นพื้นที่ที่เป็นย่านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร รวมอยู่ในพื้นที่เดียวกัน ข้อสำคัญของการศึกษาและพัฒนาควรคำนึงถึงการสร้างความเป็นสถานที่ที่ดีให้กับพื้นที่เสียก่อน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้ใช้งาน และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี ก็ควรเป็นสถานที่ที่ดีด้วย ดังนั้นในการทบทวนวรรณกรรมในหัวข้อชื่อความเป็นสถานที่ (Place) เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางในการ จำกัดความหมายของการเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชต่อไป

##### 2.2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการสร้างความเป็นสถานที่โดยทั่วไป

###### แนวคิดการพัฒนาเมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่

“เมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่” หมายความว่าชุมชนที่อยู่อาศัยทั้งในเขตเมือง และชุมชนที่มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทร มีชุมชนเข้มแข็ง มีความสะดวกสบายปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบเศรษฐกิจที่มั่นคง มีวัฒนธรรมและจิตวิญญาณที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองและชุมชน

แนวความคิดการพัฒนาเมืองน่าอยู่ ได้รับการพัฒนามาจากแนวความคิดการพัฒนา “เมืองแห่งสุขภาพ” (Healthy Cities) ที่สำนักงานอนามัยโลกภาคพื้นยุโรป เป็นผู้นำเสนอเมื่อปี พ.ศ.2529 อันเป็นการชี้หน้าที่สำคัญให้ชุมชนในยุโรปร่วมกันพัฒนาให้เกิดชุมชนที่มีบริการและสภาพชีวิตที่มีมาตรฐานด้านสุขภาพดีถ้วนหน้า แนวความคิดดังกล่าวปัจจุบันกระจายไปทั่วโลก โดยต่างมุ่งหวังจะได้

เห็น เมืองที่มีการพัฒนาจากการปรับปรุงและสร้างสรรค์เต็มศักยภาพ มีความร่วมมือกันของประชาคมชุมชนอย่างต่อเนื่อง ให้เกิดสิ่งแวดล้อมทั้งทางกายภาพและสังคม ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนที่เสริมสร้างความอยู่ดีมีสุขหรือสุขภาพชีวิตของชุมชน

สมาคมสถาปนิกชุมชนเมืองไทยได้กล่าวถึงแนวความคิด "เมืองน่าอยู่" ซึ่งสำนักงานองค์การอนามัยโลกภาคพื้นยุโรป<sup>1</sup> ได้ริเริ่มจัดทำโครงการเมืองน่าอยู่ใน พ.ศ. 2529 โดยกำหนดแนวทางเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองน่าอยู่ อย่างเป็นรูปธรรม 11 ประการ ดังนี้

- 1) มีสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ และที่อยู่อาศัยสะอาด ปลอดภัย
- 2) มีระบบนิเวศอยู่ในภาวะดุลยภาพและยั่งยืน
- 3) มีชุมชนเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูล ไม่เอารัดเอาเปรียบกัน
- 4) ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม ตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ
- 5) ประชาชนได้รับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต (อาหาร น้ำ ที่พักอาศัย ความปลอดภัย มีรายได้ และมีงานทำ)
- 6) ประชาชนมีสิทธิ มีโอกาสรับรู้ข่าวสาร มีการติดต่อประสานงาน และระดมความคิดเห็น ประสพการณ์ เพื่อทำงานร่วมกันในชุมชน
- 7) มีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา มีนวัตกรรมอยู่เสมอ
- 8) มีการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม วิถีการดำรงชีวิต รวมถึงเอกลักษณ์ของกลุ่มคนแต่ละชุมชน
- 9) มีการพัฒนาเป็นไปอย่างกลมกลืน และส่งเสริมคุณลักษณะที่ดี ที่มีมาในอดีต
- 10) มีระบบบริการทางสาธารณสุข และการรักษาพยาบาลที่ทั่วถึง เหมาะสมสำหรับประชาชนทุกคน
- 11) ประชาชนมีภาวะสุขภาพดีมีอัตราการเจ็บป่วยในระดับต่ำ

สำหรับความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการเมืองน่าอยู่ในเบื้องต้นนี้ เมืองในยุโรปจำนวน 11 เมือง ได้รับการคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการ ต่อมาแนวความคิดในการพัฒนาเมืองน่าอยู่ได้ขยายออกไปภายนอกภาคพื้นยุโรป เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา และสหรัฐอเมริกา โดยที่องค์การอนามัยโลกได้ช่วยเสริมสร้างกระแสสนับสนุนในระดับนโยบายและปฏิบัติการ และในปัจจุบันได้ขยายไปยังภูมิภาคต่างๆทั่วโลกมากกว่า 2,000 เมือง

<sup>1</sup> สมาคมสถาปนิกชุมชนเมืองไทย. เมืองน่าอยู่และประหยัดพลังงาน. สมาคมสถาปนิกชุมชนเมืองไทย อาคารศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. กรุงเทพมหานคร, 2545.

### แนวความคิดการออกแบบชุมชนเมืองเพื่อนำไปสู่เมืองน่าอยู่ในระดับเมือง

จากแนวความคิดของชุมชนเมืองในยุคสมัยใหม่ (Modern) ที่มีลักษณะทางสังคมที่ขึ้นต่อระบบทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม มุ่งเน้นไปที่ระบบกลไกการตลาด มุ่งเน้นหาผลกำไรสูงสุดจากการลงทุนที่ต่ำสุด ทำให้ลักษณะทางกายภาพของเมืองในยุคนั้น เน้นการแยกพื้นที่กิจกรรมต่างๆ แล้วนำมาจัดเรียงใหม่ตามหน้าที่ใช้สอย มีการเข้าควบคุมและจัดการธรรมชาติ และให้มนุษย์เป็นหนึ่งในกลไกเล็กๆ ของเมือง ซึ่งแนวความคิดดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในหลายๆ ด้านกับเมืองในปัจจุบัน จึงได้เกิดการเปลี่ยนแปลง โดยหวังที่จะแก้ปัญหาความเสื่อมโทรมทางสังคม และสภาพแวดล้อมของเมืองที่เกิดขึ้น ไปสู่แนวความคิดใหม่ๆ ซึ่งถูกเรียกว่าแนวความคิดเมืองยุคหลังสมัยใหม่ (Post Modern) ที่ให้ความสำคัญกับประสบการณ์และวิถีชีวิตของผู้คน ระบบเศรษฐกิจในชุมชน และเน้นให้กายภาพสร้างความหลากหลายทางเศรษฐกิจ ความมีชีวิตชีวา และประสบการณ์ของผู้คน แนวทางใหม่นี้มีความคิดที่แพร่หลายมากในปัจจุบัน ได้แก่ เมืองกระชับ (Compact City) และชุมชนเมืองใหม่ (New Urbanism)

### เมืองกระชับ (Compact City)

<sup>2</sup> แนวความคิดนี้เป็นการค้นหาทางออกของการออกแบบชุมชนเมืองที่จะตอบรับกับแนวความคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างจริงจัง เน้นการสร้างความกระชับลดการกระจายตัวโดยใช้การพัฒนาในทางสูงบริเวณใจกลางเมือง เพื่อประหยัดการใช้ที่ดินและเพิ่มคุณค่าที่ดินให้ได้สูงสุดเหมาะสมกับศักยภาพของที่ดิน ทำให้สามารถรักษาและฟื้นฟูธรรมชาติรอบๆ ตัวเมืองได้ มุ่งเน้นให้เกิดการประหยัดพลังงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ลดการเดินทางและลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่งเสริมการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน และสร้างควมมีชีวิตชีวา สร้างคุณภาพชีวิตที่ดี โดยการสร้างบรรยากาศที่เอื้อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมากขึ้น



ภาพที่ 2.1 Compact City

( ที่มา [www.ecn.purdue.edu/.../reduce\\_regional.htm](http://www.ecn.purdue.edu/.../reduce_regional.htm))

<sup>2</sup> Barnett, Jonathan. *Urban Design as Public Policy*. McGraw-Hill. New York, 1974.

ปัญหาของแนวความคิดนี้ คือเกิดการทำให้ย่านเก่าที่มีคุณค่าภายในใจกลางเมืองเพื่อการพัฒนาให้หนาแน่นขึ้น ปัญหาความแออัด สภาพแวดล้อมและมลภาวะในใจกลางเมืองจะรุนแรงขึ้น การจราจรภายในใจกลางเมืองจะหนาแน่นขึ้น

### ชุมชนเมืองใหม่ (New Urbanism)

<sup>3</sup>แนวความคิดสำคัญที่มีการเคลื่อนไหวในสมัยปัจจุบัน ผ่านทางฝั่งอเมริกา มีการเผยแพร่ขึ้นในปี ค.ศ. 1993 เพื่อแก้ปัญหาการกระจุกกระจายของเมือง ปัญหาชีวิตของคนอเมริกันที่ขาดจากกัน ปัญหาการแยกตัวของสังคมทางเชื้อชาติ สีผิว รายได้ ปัญหาความเสื่อมโทรมใจกลางเมือง ตัวอย่างของแนวความคิดนี้เช่น ชุมชนเมืองกลุ่มย่อยที่เชื่อมกันด้วยระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD) และหน่วยชุมชนประเพณี (Traditional Neighborhood Development หรือ TND) ซึ่งมีหลักการคล้ายกับ เมืองอัดแน่น ในแง่ความพยายามที่จะทำให้เกิดการประหยัดพลังงานด้วยระบบที่พึ่งพาตนเอง ได้หาวิธีบำบัดหรือกำจัดของเสีย และพัฒนาระบบปรับอากาศโดยไม่สิ้นเปลืองทรัพยากร ลดการเดินทางด้วยวิธีต่างๆ เช่น ระยะเวลาเดินเท้าที่สะดวก โครงข่ายถนนที่ชัดเจน ระบบคมนาคมสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การใช้ที่ดินแบบผสมผสาน มีความสมดุลของกิจกรรมการใช้ที่ดิน ที่พักอาศัยที่ปะปนกัน ที่อยู่อาศัยและที่ทำงานที่ใกล้กัน เน้นความสำคัญของพื้นที่สาธารณะ



ภาพที่ 2.2 New Urbanism

(ที่มา [www.news-leader.com/apps/pbcs.dll/article?AID...](http://www.news-leader.com/apps/pbcs.dll/article?AID...))



ภาพที่ 2.3 New Urbanism



ภาพที่ 2.4 New Urbanism in Houston

(ที่มา [www.december.com/places/people/norquist1998.html](http://www.december.com/places/people/norquist1998.html))

(ที่มา [www.texasfreeway.com/.../parkside/parkside.shtml](http://www.texasfreeway.com/.../parkside/parkside.shtml))

<sup>3</sup> Roger Richard. *Cities for a small planet*. England : Butler and Tanner, 1997.

### 2.2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการสร้างความเป็นสถานที่ให้กับย่านพาณิชย์กรรม

ความสำคัญอีกด้านหนึ่งของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชคือ การเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญหนึ่งในหลายๆย่านพาณิชย์กรรมบนถนนสุขุมวิท เป็นตลาดการค้าเครื่องอุปโภคบริโภค รองรับชุมชนต่างๆที่อยู่โดยรอบ ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชจึงจำเป็นต้องมีการทบทวนแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาย่านพาณิชย์กรรม เพื่อสร้างให้ย่านพาณิชย์กรรมมีความเป็นสถานที่ที่ดี (A good place)

เสน่ห์ ญาณสาร<sup>4</sup> มีแนวความคิดว่า เขตธุรกิจการค้าใจกลางเมืองในประเทศไทยมีขนาดเล็ก รูปร่างบิดเบี้ยว ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ เขตธุรกิจการค้าแบบดั้งเดิม และเขตการค้าสมัยใหม่ ทั้งสองส่วนจะตั้งอยู่ใกล้ชิดกัน หรือมีขอบเขตเหลื่อมล้ำกัน ไม่ชัดเจน

- 1) เขตธุรกิจการค้าแบบดั้งเดิม มีตลาดสดเป็นศูนย์กลาง และมีร้านค้าแบบห้องแถวอยู่รายรอบ เมื่อเมืองเจริญขึ้น ก็จะมีกิจกรรมการค้าหลายประเภทมากขึ้น ได้แก่ ร้านขายอุปกรณ์ไฟฟ้า ร้านเครื่องเสียง โรงแรม ห้างสรรพสินค้า ธนาคาร ฯลฯ ในขณะที่ร้านค้าบางประเภท เช่นโรงจมนำ ร้านตัดเสื้อผ้า ลดจำนวนลง
- 2) เขตธุรกิจการค้าสมัยใหม่ เกิดขึ้นมาภายหลัง ประกอบด้วย ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า ร้านขายของที่ระลึก โรงภาพยนตร์ ไนต์คลับ ร้านกาแฟ และมีธุรกิจขนาดเล็กปะปนให้บริการแก่ผู้มีฐานะปานกลางและดี ตลอดจนนักท่องเที่ยว

พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชก็ประกอบด้วยเขตการค้าทั้ง 2 แบบตามที่ได้กล่าวมา โดยตลาดอ่อนนุชและตลาดพระโขนงเป็นเขตกิจการค้าแบบดั้งเดิม ส่วนย่านการค้าการค้าพระโขนงเก่าที่ปิดตัวลงไปแล้วนั้นก็คือเขตธุรกิจใหม่ ซึ่งในการพัฒนาจำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่สองส่วนนี้ควบคู่ไปด้วยกันในรูปแบบที่แตกต่างกัน แต่อยู่บนพื้นฐานเดียวกัน

### แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม

August Heckscher<sup>5</sup> กล่าวว่า พื้นที่โล่งภายในแต่ละย่านของเมืองนั้นมีความแตกต่างกัน พื้นที่โล่งภายในย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองมักจะมีลักษณะทางกายภาพ (Spatial Texture) ที่ละเอียดกว่า เมื่อเทียบกับพื้นที่โล่งในย่านพักอาศัย เนื่องจากในพื้นที่แรกมีราคาที่ดินสูงซึ่งส่งผลให้การใช้ที่ดินต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางธุรกิจเป็นหลัก ต่างกับในย่านพักอาศัยซึ่งมีราคาที่ดินต่ำกว่า อีกทั้งยังมีการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆประกอบ เช่น โรงเรียน โบสถ์ ฯลฯ ที่ช่วยเพิ่มสัดส่วนของพื้นที่โล่งในย่านพักอาศัยด้วย

<sup>4</sup> เสน่ห์ ญาณสาร. ภูมิศาสตร์เมือง. เชียงใหม่ : ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2539. หน้า 227-228.

<sup>5</sup> August Hecksher. *Open spaces: The life of American cities*. New York : Harper & Row, 1997. p315-416

สิ่งสำคัญอีกสิ่งหนึ่งที่เป็นประเด็นที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุชคือ โครงการนี้มีย่านพาณิชย์กรรม 2 แห่งอยู่คู่กันดังนั้นควรมีทฤษฎีที่ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบความสัมพันธ์ของกิจกรรมพาณิชย์กรรม ซึ่ง วิโรจน์ สินธวานุรักษ์ ได้เคยกล่าวถึงความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดในย่านพาณิชย์กรรมจำแนก ออกมาได้ 4 ลักษณะ ดังนี้

- 1) การเชื่อมโยงเชิงแข่งขันกัน (Competitive Linkage) หมายถึง ธุรกิจร้านค้าประเภทเดียวกันรวมกลุ่มกันเพื่อประโยชน์ร่วมกัน คือ การดึงดูดลูกค้าให้ได้มากที่สุด เพิ่มยอดขายให้สูงสุด โดยเปิดโอกาสให้ลูกค้าเปรียบเทียบคุณภาพ ราคา ความหลากหลาย ฯลฯ ของสินค้า ธุรกิจร้านค้าประเภทนี้มักได้แก่ ร้านขายเสื้อผ้า รองเท้า กระเป๋า ร้านขายนาฬิกา โรงแรม ธนาคาร เป็นต้น
- 2) การเชื่อมโยงเชิงส่งเสริมกันและกัน (Complement Linkage) หมายถึงการรวมกลุ่มของธุรกิจการค้าต่างประเภทกัน เพื่อส่งเสริมกิจกรรมของกันและกัน ตัวอย่างเช่น การเชื่อมโยงระหว่างบริษัทโฆษณา ร้านขายเครื่องเขียนและโรงพิมพ์ หรือการเชื่อมโยงกันของโรงแรมกับกลุ่มบริษัทนำเที่ยว เป็นต้น
- 3) การเชื่อมโยงในด้านการใช้สถานที่ร่วมกัน (Commensal Linkage) หมายถึง การเกี่ยวข้องของกิจกรรมหลายประเภท ที่ต้องพึ่งพาอาศัยแหล่งบริการแหล่งเดียวกัน หรือที่ต้องการตัวอาคารพื้นที่เดียวกัน เช่นธุรกิจนำเที่ยวและบริการรถเช่าตั้งอยู่โรงแรมเดียวกัน
- 4) การเชื่อมโยงเชิงประกอบกัน (Ancillary Linkage) หมายถึง การรวมตัวกันของธุรกิจร้านค้า ในบริเวณแหล่งจ้างงาน เพื่อให้บริการแก่ผู้ทำงานในแหล่งงานนั้น เช่น ร้านขายการ์ด ร้านขายหนังสือ ร้านของขวัญและร้านดอกไม้ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น ต่างรวมกันให้บริการแก่สำนักงานหรือโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้ๆ

ในปัจจุบันกิจกรรมการค้าที่พบเห็นภายในพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงเป็นแบบ การเชื่อมโยงเชิงแข่งขันกัน (Competitive Linkage) ซึ่งก็ประสบความสำเร็จในด้านการค้า แต่ก็ยังขัดแย้งกับแนวความคิดในการใช้ที่ดิน ที่ต้องการความหลากหลายของกิจกรรมที่มากขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการเพิ่มกิจกรรมการค้าในอีก 3 รูปแบบที่เหลือเพื่อให้เกิดความหลากหลาย และมีการดึงดูดทางการค้าที่มากขึ้น

### การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางการค้า

ข้อควรรู้ในการพัฒนาเมือง ในเชิงพาณิชย์กรรมของ Wiffre Burns ที่อัญชลี ชาติวิวัฒน์นาการ<sup>6</sup> ได้สรุปไว้ดังนี้

- ควรมีการแยกการสัญจรของคนเดินเท้า กับการสัญจรของรถยนต์ออกจากกัน และจัดพื้นที่ให้เพียงพอสำหรับคนเดินเท้าด้วย
- ในส่วนที่เกี่ยวกับร้านค้า ควรจัดให้มีทางเข้าหลักและทางเข้ารอง (service) เพื่อใช้ในการขนส่งสิ่งต่างๆได้สะดวก ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในร้านค้า
- ทางเดินที่มีหลังคาคลุม (covered footway) ควรจัดทางเดินให้กว้างเพียงพอ ไม่แคบเกินไป และสามารถกำบังแดด ลม ฝนได้พร้อมๆกัน
- บรรยากาศและทัศนวิสัยมุมมองของเมือง ที่มีความน่าเบื่อ ไม่สดใสเป็นผลมาจากการใช้สิ่งก่อสร้างและสถาปัตยกรรมที่น่าเบื่อ ซ้ำซาก ซึ่งจะทำให้ผู้คนที่อยู่ในเมืองไม่พอใจต่อลักษณะภาพลักษณ์ของเมืองได้
- พื้นที่ที่ได้รับการปรับปรุงฟื้นฟู ควรได้รับการออกแบบวางแผนอย่างระมัดระวัง จะทำให้พื้นที่พาณิชย์กรรมในโครงการนี้มีมูลค่าเพิ่มขึ้นกว่าเดิม ทำให้มุมมองและบรรยากาศของเมืองน่าสนใจ ตลอดจนการเดินทางสัญจรโดยรถยนต์และทางเดินเท้า จะมีบริเวณที่ติดต่อกันได้ทั่วถึง กว้างขวาง และสะดวกมากยิ่งขึ้น
- ควรมีการจัดเตรียมพื้นที่ของโครงการในลักษณะของพื้นที่ที่จะต้องมีความใหญ่เพียงพอเมื่อเทียบกับขนาดของเมือง ทั้งในส่วนของบุคคล เอกชน และนิติบุคคล

การบูรณะแหล่งพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เสื่อมโทรม ควรคำนึงถึงการสงวนรักษา อนุรักษ์สิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองนั้นไว้ด้วย

<sup>6</sup> อัญชลี ชาติวิวัฒน์นาการ. การปรับปรุงย่านพาณิชย์กรรมเก่าจังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2540. หน้า 30

## 2.3 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช นอกจากจะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านการเป็นย่านพาณิชยกรรมแล้ว ความสำคัญอีกสิ่งหนึ่งคือเป็นจุดที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร เนื่องจาก พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชตั้งอยู่บริเวณที่เป็นรอยต่อของเมือง สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนเส้นสำคัญของเมืองได้หลายเส้นทาง นอกจากนี้ยังมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อยู่ภายในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชเกิดความชัดเจนในด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการที่จะต้องทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และระบบโครงข่ายการสัญจร

โครงข่ายการขนส่งของพื้นที่พัฒนามาจากการเชื่อมต่อระหว่างบริเวณที่ต้องการการเดินทาง เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยกับศูนย์กลางย่านธุรกิจ หรือจุดสถานีบริการต่างๆ Lower and Moryadas อ้างถึงใน Hagget<sup>7</sup> ได้กล่าวถึงแบบแผนของการพัฒนาโครงข่ายว่า จะต้องเริ่มต้นจากความต้องการในการเคลื่อนที่ระหว่างจุดต้นทางและจุดปลายทาง ที่มีความแตกต่างกันเฉพาะ หรือระหว่างบริเวณที่มีการเกื้อหนุนค้ำจุนกันและกัน ความต้องการในการติดต่อแลกเปลี่ยนระหว่างพื้นที่ ทำให้เกิดการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่ง

โครงข่ายการขนส่ง จะเริ่มต้นด้วยการเคลื่อนที่ ของคนจากบริเวณหนึ่งสู่อีกบริเวณหนึ่งที่มีความต้องการในการแลกเปลี่ยนด้านอุปสงค์ อุปทาน ขั้นตอนต่อมาจึงเกิดการเลือกเส้นทาง (route) ที่จะทำให้เกิดเป็นเส้นทางตัดกัน เชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายคลุมพื้นที่ จุดตัดกันนี้เรียกว่าจุดเชื่อม (node) ซึ่งจะเป็นจุดที่มีการเปลี่ยนแปลงปริมาณหรือทิศทางของการเคลื่อนที่และจุดเชื่อมต่างๆ ภายในพื้นที่เหล่านี้จะมีลำดับศักดิ์ต่างๆ ตามลักษณะกิจกรรมของพื้นที่นั้นๆ<sup>8</sup>

การแสดงลักษณะที่ปรากฏบนพื้นที่ของโครงข่าย จะแสดงลักษณะพื้นที่ถึง 3 มิติ ทั้งในด้านรูปร่าง โครงข่าย ทิศทางการไหล และสำคัญที่สุด คือ การแสดงลักษณะดังกล่าวนี้ ไม่สามารถแสดงออกมาเป็นแผนที่กายภาพแบบธรรมดา แต่ต้องแสดงเป็นไปในลักษณะการเชื่อมโยงระหว่างเส้น และจุดเชื่อมตามลักษณะการติดต่อกัน และการลำดับ อันเป็นลักษณะที่สำคัญที่จะทำให้เห็นภาพรวมของการขนส่ง

### 2.3.1 แนวความคิดด้านการวางแผนระบบโครงข่ายการสัญจรและจรรยาบรรณเพื่อการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node)

การทบทวนทฤษฎีเกี่ยวกับระบบโครงข่ายการสัญจรเพื่อเป็นการหาข้อสรุปถึงระบบโครงข่ายและระบบการจราจรที่ดี เพื่อนำข้อสรุปที่ได้ ไปพัฒนาจากการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช จากการทบทวนวรรณกรรมมีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

<sup>7</sup> Hagget Peter and Richard Chorley. *Network Analysis in Geography*. New York : St.Martin's Press, 1969.

<sup>8</sup> Chapman Keith. *People, Pattern and Process an Introduction to human geography*. London : Haisped Press, 1980. p.201.



Barton (อ้างถึงใน อรรถกฤตติ, 2544: 16-18)<sup>9</sup> ได้ให้หลักการในการวางแผนการจราจรคือ

- ปริมาณการจราจรไม่ควรเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงถนนหรือทางแยก การจัดการจราจรหรือการก่อสร้างถนนใหม่ นอกจากจะมีความจำเป็นที่จะรองรับการพัฒนาใหม่หรือการพัฒนาที่เข้มข้นขึ้น
- การเปลี่ยนระบบถนนควรพิจารณาปริมาณการจราจร และกระทำเพื่อที่จะปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้อยู่อาศัย ผู้คนที่มาจับจ่ายซื้อของ เดินหรือขี่จักรยาน และอำนวยความสะดวกแก่ระบบขนส่งสาธารณะ มากกว่าที่จะเปลี่ยนระบบถนนเพื่อช่วยระยะเวลาในการเดินทางแก่ผู้ใช้รถยนต์
- ปริมาณการจราจรในสภาพปัจจุบันของถนนในเมืองอาจลดลงได้จากการวางแผนด้านอื่น เช่น การขยายทางเดินเท้าและทางจักรยาน หรือการให้ความสำคัญกับรถโดยสารประจำทางหรือรถราง
- การจัดการระบบการจราจรในเมือง ไม่ควรที่จะมุ่งไปที่การเพิ่มหรือลดความเร็วรถยนต์ แต่ควรคำนึงถึงความพอดีและสม่ำเสมอมากกว่า

Barton ได้ให้หลักการในการปรับปรุงระบบขนส่งที่ให้ความสำคัญกับคนมากกว่ารถคือ

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

<sup>9</sup> อรรถกฤตติ แก้ว. การฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมเก่าเทศบาลเมืองสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544. หน้า 16-18

กฎ 10 ประการของการวางแผนการคมนาคมของ Harmut Topp<sup>10</sup>

1. การวางผังเมืองและระบบการคมนาคมเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับสังคม จิตวิทยา นิเวศวิทยา เศรษฐกิจและวิศวกรรม ทั้งนี้จะต้องสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและคำนึงถึงเด็ก คนแก่ และคนพิการด้วย
2. ความสำเร็จของเมืองไม่ได้ขึ้นอยู่กับการจราจรโดยรถยนต์ส่วนบุคคล แต่ขึ้นอยู่กับ การเข้าถึงได้ของทุกคน ตลอดจนความสวยงามของถนนและพื้นที่เปิดโล่ง
3. ระบบการคมนาคมและการใช้ที่ดินจะต้องมีความสมดุล การใช้งานแบบผสม (mixed used) จะช่วยลดระยะทางในการเดินทาง
4. การใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ด้านพฤติกรรมและปริมาณการจราจร เป็นสิ่งสำคัญ ในการตัดสินใจ
5. รูปแบบการคมนาคมที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม การเดินเป็นที่นิยมมากกว่าจักรยาน การใช้จักรยานเป็นสิ่งที่ต้องการมากกว่าระบบขนส่งมวลชน และการใช้ระบบขนส่งมวลชนย่อมดีกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
6. ถนนในเมืองคือพื้นที่โล่งสาธารณะเป็นที่พบปะ เดินเล่น เป็นทางเข้าสู่อาคารต่างๆ เป็น สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางเท้า จักรยาน ระบบขนส่งมวลชน และรถยนต์ส่วนบุคคล
7. การเพิ่มขึ้นของความหนาแน่น ทำให้ต้องการข้อกำหนดและการควบคุมทางจราจรมากขึ้น การเข้มงวดในบางพื้นที่โดยเฉพาะที่จอดรถ เป็นการช่วยควบคุมการจราจรที่ได้ผล
8. สิ่งสำคัญโดยเฉพาะพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง คือการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) และงานสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับขนาดของมนุษย์ (human Scale) การออกแบบถนนที่ดีจะช่วยลดผลกระทบที่เกิดจากการจราจร
9. ถนนจะต้องให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าและจักรยาน มีทางเดินที่กว้าง มีทางจักรยาน และทางข้ามถนน

ควรปลูกต้นไม้ริมถนนมากขึ้นรวมทั้งหน้าอาคารและบนหลังคา ต้นไม้จะช่วยลดมลภาวะบนท้องถนน สร้างความสวยงามและช่วยบดบังอาคารที่ไม่สวยงาม

<sup>10</sup> Harmut Topp. *International Making Cities Livable Conference*. Vol 1. Venice, 1985

### 2.3.2 แนวความคิดด้านการวางแผนประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนเพื่อการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node)

จากการศึกษาเรื่องระบบขนส่งมวลชนของ Wolfgang Homburger<sup>11</sup> สรุปว่าประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนจะต้องมีหลักการและเป้าหมายดังต่อไปนี้

#### แก่ผู้บริโภค

- การเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทาง
- การเพิ่มความน่าเชื่อถือและไว้ใจได้
- การลดเวลาในการเดินทาง
- การเพิ่มความสะดวกสบาย
- การลดอุบัติเหตุ
- การลดค่าใช้จ่ายของผู้บริโภค
- การคำนึงถึงทัศนียภาพที่สวยงามระหว่างการเดินทาง

#### แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- การลดต้นทุนในการลงทุน
- การลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา
- การลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ
- กำไร (ในกรณีที่ผู้ประกอบการเป็นเอกชน)
- การวัดประสิทธิภาพของหน่วยงาน (ในกรณีที่เป็นหน่วยงานของรัฐ)
- การเพิ่มความร่วมมือระหว่างกัน
- การรักษาทรัพยากรธรรมชาติ
- การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
- ในแง่ชุมชนและสังคม
- การเพิ่มสมรรถนะในการติดต่อเข้าถึงพื้นที่
- การลดมลภาวะ
- การกระตุ้นให้เกิดการจัดรูปแบบที่ดินที่ถูกต้อง
- การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้แนวคิดของ Wolfgang ในด้านประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนนั้นสอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสาร และการดำเนินงานที่ดีคือต้องพิจารณาความต้องการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ ความต้องการของผู้โดยสาร ความต้องการของผู้ดำเนินการ และความ

<sup>11</sup> Homburger Wolfgang. *Transportation and Traffic Engineering Handbook*. New Jersey : Printice-Hall, 1982. p.321-327.

ต้องการของชุมชน โดยได้เพิ่มการพิจารณาในส่วนของการดึงดูดความสนใจของผู้โดยสารและผลกระทบในระยะยาวที่จะต้องพิจารณาถึงการพัฒนาของชุมชนและการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง

### 2.3.3 แนวความคิดในการพัฒนาการเชื่อมต่อภายในและพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเพื่อการเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node)

ในการพัฒนาพื้นที่ ที่ต่อเนื่องจากการประสานระบบการขนส่งที่เน้นเข้าถึงยังพื้นที่ดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกัน ซึ่งต้องอาศัยรูปแบบการพัฒนาพิเศษ ในแนวความคิดของการเชื่อมต่อ มาเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญเฉพาะพื้นที่บริเวณนี้ ตามนัยที่เน้นถึงการผสมผสาน (Integrated approach) ใน 3 องค์ประกอบหลักร่วมกันระหว่าง

- ระบบการขนส่ง ในเชิงวิศวกรรมของการเลือกระบบการจัดวางแนวทางให้รองรับกับความต้องการเดินทางของเมืองที่จะเข้าถึงยังพื้นที่
- ระบบการสัญจรของคน ในเชิงประโยชน์ใช้สอยของการสัญจร ที่สะดวกและคล่องตัว และที่สำคัญ การเข้าถึงทั้งระบบขนส่งและจุดหมายต่างๆภายในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง
- การออกแบบวางผัง พัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างสิ่งแวดล้อม สภาพชีวิต และส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ดี

ด้วยการใช้ "ระบบการสัญจรของคน" เชื่อมประสานทุกองค์ประกอบหลักให้เป็นระบบความสัมพันธ์ของการเชื่อมต่อที่สมบูรณ์และมีคุณภาพ เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมบรรลุผลสำเร็จของการสร้างสรรค์ทั้งทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจที่ดีในระยะยาว สำหรับการพัฒนาในแนวทางดังกล่าว จะก่อให้เกิดผลอย่างสมบูรณ์ได้นั้น ต้องจัดให้มีการพัฒนาใน 2 บริเวณ คือ ที่จุดเปลี่ยนถ่ายระบบการขนส่งและบริเวณต่อเนื่องโดยรอบ ซึ่งมีรูปแบบที่เฉพาะแตกต่างกัน แต่สัมพันธ์กันดังนี้

- การเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายระบบการขนส่ง (transport interchange point) ที่เป็น node ของการเดินทางขนส่งมวลชนหรือระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ซึ่งต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาบริเวณนี้มากเป็นพิเศษ ด้วยการกำหนดให้เป็นองค์ประกอบหลัก (key element) ของการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมทั้งหมด หรือเป็นส่วนเชื่อมการพัฒนา ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งสถานีจอด (Station point) ของแต่ละระบบการขนส่ง โดยวัตถุประสงค์คือ ก่อให้เกิดศักยภาพที่สมบูรณ์ทั้งในแง่ของการจัดการพื้นที่และระบบการสัญจรของคน

- การเชื่อมต่อบริเวณต่อเนื่องโดยรอบ เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณต่อเนื่องโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง ประกอบด้วย กลุ่มอาคารที่ประกอบกิจกรรมหลากหลายประเภท พื้นที่สาธารณะ และส่วนบริการจอดรถที่สำคัญ ซึ่งต้องพัฒนาให้สอดคล้องสัมพันธ์กับการเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง โดยใช้การจัด "ระบบการสัญจรของคน" ด้วยทางเท้าในรูปแบบต่างๆ เชื่อมต่อระหว่างกลุ่มกิจกรรมต่างๆดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาคือ เพื่อก่อให้เกิดความสัมพันธ์ของ "การเชื่อมต่อ" ที่เน้นถึงการผสมผสานกันระหว่างระบบการขนส่ง ระบบการสัญจรของคนและการออกแบบวางผังพัฒนาพื้นที่

Brian Richards<sup>12</sup> กล่าวถึงการเปลี่ยนถ่าย (interchange) ระบบขนส่งมวลชนในเมืองว่า ตามหลักแนวคิดของโครงข่ายการสัญจรแล้ว จะหลีกเลี่ยงความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่าย แต่ในทางปฏิบัติจริง การเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารในเมืองมีความเป็นไปได้มาก โดยเฉพาะในเมืองขนาดกลางและขนาดใหญ่ซึ่งใช้ระบบต่างๆมากมาย 50% ของการเดินทางมักต้องการการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง

#### 2.3.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการสร้างทางเท้าเพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node)

การศึกษาเรื่องทางเดินเท้า Marion Roberts<sup>13</sup> (2001: 39) กล่าวว่า ปัจจัยที่ทำให้การเดินเท้าภายในตัวเมืองไม่สะดวกร เนื่องจากกรณีที่ทางเดินเท้าอยู่ใกล้การจราจรโดยยานพาหนะมากเกินไป เส้นทางที่ไม่มีขอบเขตที่ชัดเจน และกิจกรรมที่รบกวนทางเท้าสร้างความวุ่นวายไม่สะดวก ดังนั้นผู้ออกแบบต้องใส่ใจความสัมพันธ์ของกิจกรรม อาคาร และที่ว่าง

Rolf Monheim<sup>14</sup> ได้ศึกษาการวางแผนพัฒนาทางเท้าโดยการกำหนดขอบเขต (Pedestrian Precincts) ในเยอรมนี สรุปว่ามีการพยายามย้ายบริเวณที่จอดรถยนต์สัญจรหนาแน่นออกจากแนวเส้นทางการค้าขาย ให้ใช้เส้นทางอื่นที่อยู่รอบนอก และใช้ระบบการเดินเท้าซึ่งผลที่ได้รับมีทั้งด้านบวกและลบ คือสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาจับจ่ายซื้อของมากขึ้น เพิ่มแรงดึงดูดให้ย่านพาณิชย์กรรมค่าเช่าร้านสูงขึ้น ผลพลอยได้คือแหล่งค้าขายเหล่านี้เกิดกิจกรรมมากขึ้น เช่น เป็นแหล่งพักผ่อนสถานที่ติดต่องานเนื่องจากมีคนหลังไหลเข้ามา

<sup>12</sup> Brian Richard. *Transport in Cities*. 1990. p.100

<sup>13</sup> Marion Roberts. *Urban Design and the Urban Question*. *Banlieues 89' Journal of Urban Design*. Vol 5. London. 2001. p. 39

<sup>14</sup> Rolf Monheim. [http://dpi.wa.gov.au/mediaFiles/walking\\_21centconf01keypaper\\_monheim.pdf](http://dpi.wa.gov.au/mediaFiles/walking_21centconf01keypaper_monheim.pdf)

ดำรงพล ใจยา (อ้างถึงใน เพกา เสนาะเมือง, 2544: 22-27)<sup>15</sup> กล่าวว่าแนวถนนเป็นทางสัญจรของยานพาหนะเชื่อมต่อบริเวณต่างๆของเมือง ทางเท้าก็มีหน้าที่หลักเช่นเดียวกับถนนคือ รองรับภาระสัญจรและมีความสำคัญมากทัดเทียมกับถนน ทางเท้าอาจเป็นทางเดินที่ขนานกับแนวถนนก็ได้ หรืออาจจะแยกต่างหากจากแนวถนน ในระบบชุมชนเมือง ทางเท้าจัดเป็นที่ว่าง (Urban space) ประเภทหนึ่ง ในเมืองที่พัฒนาดีแล้วส่วนใหญ่จะมีระบบทางเดินเชื่อมต่อบริเวณสาธารณะของเมืองทั้งหมด กล่าวคือ ตลาด ร้านค้า สวนสาธารณะ โดยคนในชุมชนสามารถเดินถึงกันจากย่านพักอาศัยได้สะดวก การสัญจรอาจเป็นลักษณะผ่อนคลายเป็นในตัวด้วย

#### รูปแบบต่างๆของทางเดินเท้า

- 1) ทางเท้าขนานไปกับแนวถนน (Sidewalk) ได้จำแนกประเภทของทางเท้า (Walkway Types) ซึ่งกำหนดชัดเจนว่าจะต้องขนานไปกับถนนหรือทางรถวิ่ง แบ่งเป็น 4 ประเภท ดังนี้
  - 1) ทางเท้าขนานกับแนวถนน (Sidewalk) จะต้องขนานไปกับแนวถนน พบเห็นได้ทั้งในตัวเมืองและชานเมือง ส่วนใหญ่มีการแบ่งเขตชัดเจนระหว่างทางรถและทางคน ควรจะมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร
  - 2) ทางเท้าแบบผสม (Multi-use Paths) พบได้บริเวณรอยต่อของย่าน บริเวณที่มีการสัญจรในปริมาณมาก หรือตามแยกที่มีการตัดกันของรถหรือคน มีการใช้งานผสมกัน ทั้งคนเดิน คนขี่จักรยาน นักสเก็ต โดยที่จจะปูพื้นหรือไม้ก็ได้ แต่ต้องไม่ขรุขระสามารถเคลื่อนไปได้คล่องตัว และมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2.00 เมตร
  - 3) ไหล่ทาง (Shoulder) จะเกาะไปตามแนวถนน high way ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างเมืองหรือชนบท ความหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่เป็นย่านพักอาศัย ที่ไม่ค่อยมีคนเดินเท้าสามารถร่วมกันได้ทั้งคนเดินเท้าและมอเตอร์ไซค์ ดังนั้นจึงไม่มีการแยกกระดัดชัดเจน ไหล่ทางต้องเสมอกับถนน กว้างไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร
  - 4) ทางเท้าและจักรยาน (Sidewalks & Bikeways) ทางเท้าริมถนนส่วนใหญ่จะไม่มีการใช้ซ้อนทับกับทางรถจักรยาน เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็น หรือมีความหลากหลายของการใช้งานทางเท้าก็ต้องมีการแบ่งแยกเขตชัดเจนเช่นกัน ลักษณะทางประเภทนี้พบได้ในตัวเมืองใหญ่
- 2) ทางเท้าชนิดเป็นทางลัด (Shot cut) เป็นทางเท้าที่มักรู้จักกันเฉพาะกลุ่ม ลัดเลาะไปตามตรอกซอกซอย หรือด้านหลังอาคาร ริมน้ำ ทางเท้าเหล่านี้อาจได้รับการส่งเสริมให้อยู่ใน

<sup>15</sup> เพกา เสนาะเมือง. การพัฒนาพื้นที่ทำเรือประมงน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547. หน้า 22-27

ระบบทางเท้าของเมือง และปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทางก็อาจจะเพิ่มความคล่องตัว และความปลอดภัยให้กับระบบสัญจรของเมืองได้

- 3) ทางเท้าระหว่างอาคารหรือลานเดินเท้า ทางเท้าระหว่างอาคารหรือลานเดินเท้า เป็นบริเวณที่คนสามารถเดินติดต่อกันได้ทั้งบริเวณ โดยไม่มีการสัญจรทางรถเข้าไปยุ่งเกี่ยว หรือในบางแห่งมีการสัญจรทางรถอยู่บ้าง แต่ก็มีการใช้บริเวณของถนนเป็นทางเดินเท้า บริเวณดังกล่าวมักอยู่ในย่านพาณิชยกรรม และมีกิจกรรมในเชิงนั้นหนาแน่น รวมถึงอาจใช้เป็นทางลัดจากทางเดินตามแนวถนนในเมืองอีกด้วย
- 4) ทางเท้าชั่วคราว เป็นการปิดถนนบางสายในวันพิเศษ เพื่อใช้เป็นทางเดินเท้าหรือเพื่อกิจกรรมนั้นหนาแน่น บริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่ใช้เพื่อการประกอบพิธีและพิธีการต่างๆ ตลอดจนการจัดงานในเทศกาลต่างๆ ของชุมชน ได้แก่ ถนนในเขตชั้นในทั่วไป

#### ปัจจัยที่มีผลต่อการเป็นทางเดินเท้าที่ดี

- 1) ความถี่ของการเดินทางบนทางเท้า ก่อให้เกิดการเดินทางและการดึงดูดระหว่างจุดเริ่มต้นและปลายทาง ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัย 4 ประการ ดังนี้
  - ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของต้นทางและปลายทาง
  - จำนวนของการเกิดการเดินทางของจุดปลายทางจากจุดต้นทาง
  - ความสามารถในการเข้าถึงของปลายทางจากจุดเริ่มต้น
- 2) ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อก่อให้เกิดการเดินทางจากจุดต้นทางไปยังปลายทาง ซึ่งจะหาได้จากการเดินทางเท้าที่ก่อก่อให้เกิดการเดินทางและการดึงดูดการเดินทาง เช่น ห้างสรรพสินค้า การเดินทางบนทางเท้าก็ย่อมแตกต่างจากโรงเรียน ส่วนจำนวนของการเกิดการเดินทางและการดึงดูดการเดินทาง จะขึ้นอยู่กับกิจกรรมของผู้เดินทาง และขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของกิจกรรมนั้นๆ ด้วย เช่น ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ย่อมดึงดูดและก่อก่อให้เกิดการเดินทางได้มากกว่าห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก และความสามารถในการเข้าถึงของปลายทางจากจุดเริ่มต้น ช่วยในการหาการเดินทางบนทางเท้าได้ เช่น ถ้าปลายทางอยู่ไกลมากที่จะเดินถึงและต้องใช้พลังงานมาก การเดินอาจไม่เกิดขึ้นทั้งหมดเสมอไป หรืออาจจะมีทางเลือกของการเดินทางประเภทอื่นที่จะมาทดแทนการเดินทาง
- 3) จุดประสงค์ของการเดินเท้า มีความสัมพันธ์กับประเภทของการใช้ที่ดินและการดึงดูดการเดินทางกับการก่อก่อให้เกิดการเดินทาง ความแตกต่างของการใช้ที่ดินจะส่งผลให้ประเภทการเดินทางและวัตถุประสงค์ในการเดินแตกต่างกันไปด้วย

ในการสร้างย่าน CBD. ให้เกาะกันอย่างเข้มแข็งนั้น ยังขึ้นอยู่กับการจัดระบบการขนส่งที่มีการผสมผสานกันอย่างสมดุลของการขนส่งทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นรถบัสด การขนส่งความเร็วสูง(ทั้งใต้ดิน ระดับดิน และบนดิน) ยานพาหนะส่วนบุคคลและการสัญจรทางเท้า โดยเฉพาะการจัดระบบการสัญจรทางเท้าที่ดี จะเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการเชื่อมต่อกันระหว่างระบบการขนส่งทุกประเภทกับกลุ่มอาคารที่สำคัญๆ ได้เป็นอย่างดี มีกรณีตัวอย่างของเมืองที่มีการจัดระบบการขนส่งที่ดีหลายแห่ง พบว่ามีส่วนทำให้เมืองกลับมีชีวิตชีวาขึ้นรวมทั้งได้กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น แล้วยังเป็นแรงผลักดันที่ส่งเสริมโครงสร้างทางกายภาพของเมืองอีกด้วย

ดังนั้น แนวความคิดในการเชื่อมต่อเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาการขนส่งภายในเมือง (Urban transit) Peter Wolf ได้กล่าวถึงทิศทางใหม่ของการพัฒนาระบบขนส่งภายในเมืองไว้โดยย่อในปี ค.ศ. 1974 ทั้งถนนในเมือง (urban street) และการขนส่งสาธารณะ (public transportation)<sup>16</sup> ดังนี้คือ

- ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญของเมือง และควรเตรียมไว้สำหรับทางเดินเท้า (pedestrian) และการขนส่งสาธารณะ (public transit) เป็นลำดับแรก
- ควรแยกทางเดินเท้าออกจากจราจร และเชื่อมต่อทุกเส้นทางให้เข้าถึงโดยตรงกับโครงสร้างอื่นๆ
- การขนส่งสาธารณะจะเป็นกุญแจสำคัญ และจำเป็นที่สุดสำหรับเมืองในอนาคต ที่ต้องได้รับการวางแผนและพัฒนา ให้มีความสัมพันธ์กับพื้นที่สาธารณะภายในเมือง พื้นที่กิ่งสาธารณะและกลุ่มอาคาร
- การขนส่งและเส้นทางเท้าในพื้นที่สาธารณะ ต้องได้รับการจัดเตรียมไว้สำหรับการพัฒนาล่วงหน้าในระยะยาว ทั้งในการควบคุมการเข้าถึง การออกแบบเมือง และข้อกำหนดการใช้ที่ดิน ต้องถูกนำมารวมกันในการวางแผนท้ายสุด
- เทคโนโลยีของการขนส่งใหม่ๆ ทั้งเส้นทางที่ถูกกำหนดขึ้นและตามแนวถนนที่มี จะถูกนำมาใช้ในไม่ช้า โดยเฉพาะ ระบบที่ทำให้เกิดการรวมกลุ่มกันภายในย่านที่พลุกพล่าน (busy districts) ที่ซึ่งต้องการการลงทุนน้อยที่สุด จะถูกนำมาเป็นเส้นทางแรกอย่างมีประสิทธิภาพ

<sup>16</sup> Peter Wolf. *The future of the city: New directions in urban planning*. P.45

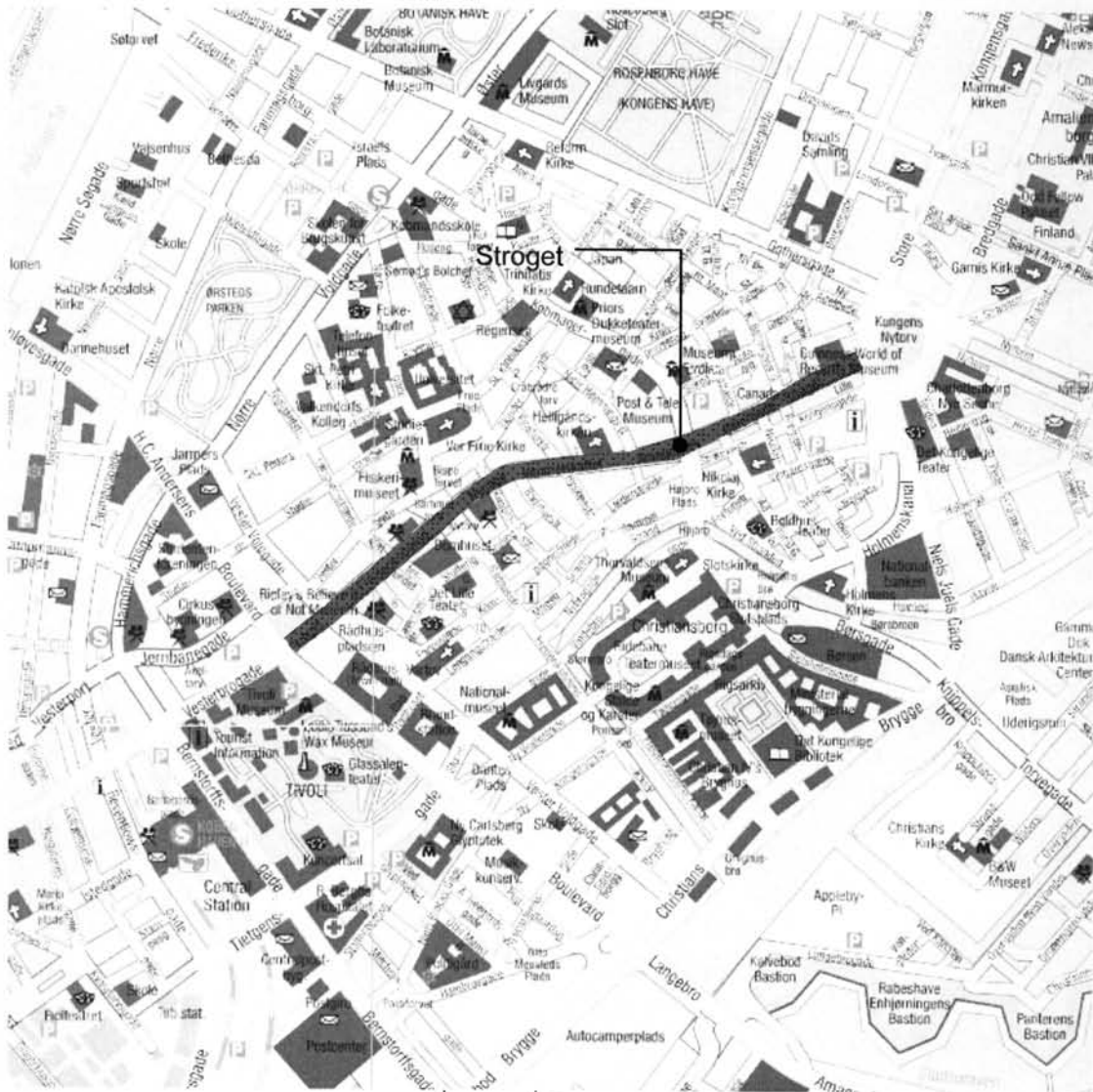


## 2.4 กรณีศึกษา

The First Pedestrian Street : Stroget, Copenhagen

ถนนคนเดินสตรอยการ์ด เมืองโคเปนเฮเกน

ประวัติศาสตร์และภูมิหลังของพื้นที่



ภาพที่ 2.5 แผนที่เมือง Copenhagen

Stroget เป็นถนนหลักสายแรกของเมือง Copenhagen ถูกสร้างให้เป็นถนนคนเดิน เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 1962 แต่เดิมเป็นถนนกว้างแค่ 11 เมตรเท่านั้น และมีพื้นที่รองรับการจราจรด้วยรถยนต์มีพื้นที่สำหรับทางเดินเท้าเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ในเวลาต่อมา Stroget ได้ถูกปรับปรุงใหม่ ปัจจุบันทางเดินเท้าได้ถูกสร้างขึ้นในปี 1991 ถนน Stroget ได้เป็นโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงส่วนต่างๆของเมืองได้ ซึ่งไม่ได้เป็นแค่เพียงถนนสำหรับการซื้อขายสินค้าเท่านั้น ยังเป็นหัวใจหลักสำคัญขององค์ประกอบของเมืองที่คนใน Copenhagen สามารถเดินเล่นพักผ่อนได้อีกด้วย

### ลักษณะทางกายภาพ

Stroget เป็นถนนคนเดิน (walking street) มีพื้นที่ประมาณ 15,800 ตารางเมตร เส้นทางเริ่มจาก Town Hall ของ เมืองไปบรรจบกับ Konggens Nytorv มีความสำคัญด้านเป็นพื้นที่ย่านการค้าและเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของเมือง Copenhagen นอกจากการการเป็นย่านการค้าแล้ว Stroget ยังตั้งอยู่บริเวณใจกลางของเมือง ซึ่งมีระบบการคมนาคมที่หลากหลาย ทำให้ พื้นที่แห่งนี้ถูกใช้เป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมต่อระหว่างระบบการสัญจรต่างๆและการเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่สำคัญอื่นๆ องค์ประกอบโดยทั่วไปของ Stroget ประกอบด้วย

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



ภาพที่ 2.6 บรรยากาศของ Stroget

(ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย)

- ลานอเนกประสงค์ (Plaza) ถูกจัดไว้เป็นช่วงๆของถนนมักจะมีรูปปั้น หรือน้ำพุตั้งอยู่เพื่อเป็นจุดหมายตา ลานต่างๆมีการใช้งานเกือบตลอดเวลา เป็นจุดนัดพบ พื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อน และมีการแสดงกิจกรรมกลางแจ้งต่างๆ เป็นสิ่งที่สร้างสีสันและควมมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 2.7 จัตุรัสที่มีน้ำพุเป็นจุดหมายตา  
(ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย)



ภาพที่ 2.8 กิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นบน Plaza สร้างบรรยากาศให้ดูมีชีวิตชีวา  
(ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย)

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

#### ลักษณะกิจกรรม

กิจกรรมหลัก ของ Stroget คือการค้า ประกอบด้วย การค้า 2 ประเภทหลักคือ สินค้าแฟชั่นทั่วไป และร้านอาหารประเภท Cafeteria โดย Cafeteria ส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณที่เป็นจัตุรัสหรือลานอเนกประสงค์ต่างๆ เนื่องจากมีองค์ประกอบที่เหมาะสมในการเป็นพื้นที่สำหรับนัดพบ นั่งพักผ่อน และมองดูวิถีชีวิตของผู้คนบนถนน

Stroget ซึ่งองค์ประกอบที่กล่าวมานี้แสดงให้เห็นว่า Stroget มีความเป็น สถานที่ที่ดี (A good place) เป็นที่น่าจดจำและน่าใช้งาน

### โครงข่ายและการเชื่อมต่อ

Stroget นอกจากมีความสำคัญในด้านการเป็นพื้นที่การค้าของ Copenhagen ยังเป็นถนนสายแรกที่เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างย่านใจกลางที่สำคัญของเมือง ซึ่งเชื่อมต่อกับทิศตะวันตกเฉียงใต้ จากบริเวณ Town Hall ไปยังทิศตะวันออกเฉียงเหนือ บรรจบ Konggens Nytorv ใกล้กับ Nyhavn ในเส้นทางนี้จะไปเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญอื่นๆของเมือง เช่น โบสถ์ Helligands เป็นต้น

นอกจากนี้ การจัดการระบบโครงข่ายการสัญจรของ Stroget และพื้นที่โดยรอบ ก็เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบขนส่งมวลชนอย่างรวดเร็วโดยสารประจำทางรองรับอย่างเพียงพอ การจัดการเรื่องการตัดกันของการสัญจรระหว่างรถและคนก็ทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นให้ความสำคัญกับทางสัญจรของคนและจักรยานเป็นหลักก่อน และบริเวณ Stroget และพื้นที่โดยรอบ ที่จัดว่าเป็นจุดศูนย์กลางของเมือง ก็ยังมีจักรยานเช่าสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไปได้ใช้ โดยมีจุดจอดจักรยานตามจุดสำคัญต่างๆอย่างเหมาะสม ทำให้สามารถลดปริมาณการสัญจรด้วยรถโดยสารส่วนบุคคลลงไปได้มาก และลดปริมาณมลภาวะที่เกิดกับเมือง จากที่กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่านอกจากความเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) แล้ว Stroget ยังมีความเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node) ซึ่งสามารถเป็นตัวอย่างที่ดีสำหรับการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุชต่อไป

## ย่านการค้า Siam Square

### ประวัติศาสตร์และภูมิหลังของพื้นที่

ย่านการค้าสยามแสคว เป็นย่านการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานครตั้งอยู่บนถนนพระราม 1 เป็นย่านการค้าที่มีสินค้าและบริการหลากหลายประเภท และหลายระดับ มีผู้ใช้งานจำนวนมากทุกเพศทุกวัย มีกิจกรรมต่างๆ มากมายโดยกิจกรรมหลักๆ คือ ด้านการค้า ด้านความบันเทิง และด้านการศึกษา อาจเรียกได้ว่าย่านการค้าสยามแสคว แทบจะเป็นศูนย์รวมทุกอย่างที่เกี่ยวกับสินค้า บริการ กิจกรรม และความบันเทิงของกรุงเทพมหานคร ย่านการค้าสยามแสควประกอบไปด้วยส่วนหลักๆ ดังนี้ ย่านการค้าสยามแสคว ห้างสรรพสินค้าสยามเซ็นเตอร์ ห้างสรรพสินค้าดิสคอปเวอร์รี่ ห้างสรรพสินค้ามานูญครอง ห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน



ภาพที่ 2.9 สยามเซ็นเตอร์



ภาพที่ 2.10 Siam center และ Discovery center



ภาพที่ 2.11 มานูญครอง เซ็นเตอร์

ย่านการค้าสยามแสควเกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของร้านค้าย่อยๆ หลายร้านค้า โดยมีกลุ่มผู้ใช้ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา และวัยรุ่น เนื่องจากอยู่ใกล้กับสถานศึกษาอย่าง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และเนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง สามารถเข้าถึงได้ง่าย มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อย่างรถไฟฟ้าผ่าน ทำให้ย่านการค้าสยามแสควมีการเจริญเติบโตสูงขึ้นเรื่อยๆ และมีแนวโน้มว่าจะมีการเติบโตสูงขึ้นอีกในอนาคต

### ลักษณะทางกายภาพ

ย่านการค้าสยามแสคว ประกอบด้วย 3 ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ คือ ห้างมานูญครอง ห้างสยามเซ็นเตอร์ ห้างสยามพารากอน และส่วนของสยามแสควที่มีลักษณะเป็นตึกแถว 3 - 4 ชั้นมีการใช้งานแบบ Mixed

Use และโรงภาพยนตร์ สยามแสควมิจุดเด่นอยู่ที่อาคารตึกแถวต่างๆมีการตกแต่งด้วย Display ต่างๆ ที่มีสีสัน โดดเด่นสะดุดตา การใช้ Texture และแสงสีต่างๆที่ดูทันสมัยระดับประดา ทำให้อ่านมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว และมีเสน่ห์ดึงดูดลูกค้าที่เป็นกลุ่มวัยรุ่น

ลักษณะของพื้นที่ว่างภายในสยามแสควส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของถนนและพื้นที่จอดรถ มีการพยายามสร้างลานอเนกประสงค์สำหรับรองรับกิจกรรมต่างๆ แต่เนื่องจากราคาของพื้นที่มีมูลค่าสูงมาก จึงไม่สามารถมีพื้นที่สำหรับกิจกรรมแบบกลางแจ้งได้มากนัก ประกอบกับสภาพภูมิอากาศ เป็นแบบร้อนชื้น ทำให้กิจกรรมส่วนมากจะอยู่ภายในอาคารเสียมากกว่า

### ลักษณะกิจกรรม

กิจกรรมหลักของย่านสยามแสควคือการค้าขาย โดยเป็นย่านการค้าที่ประสบความสำเร็จอย่างมาก เนื่องจากความหลากหลายของสินค้าและบริการที่ตอบสนองได้สำหรับคนทุกเพศทุกวัย และนอกจากกิจกรรมการค้ายังมีกิจกรรมอื่นๆอีกมากมาย เช่น โรงภาพยนตร์ สถาบันกวดวิชา โรงแรม ร้านอาหาร

นับได้ว่าย่านการค้าสยามแสควประสบความสำเร็จทางด้านกิจกรรม ด้วยกิจกรรมที่มีหลากหลาย ทำให้เกิดการใช้งานในพื้นที่ตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน แต่ในการเป็นสถานที่ที่ดี (A good place) พื้นที่ย่านสยามแสควก็ยังมีปัญหาที่พบเห็นอีกหลายประการที่ยังต้องแก้ไขอีกมาก แต่ก็ถือได้ว่าผ่านเกณฑ์ในระดับหนึ่ง

### โครงข่ายและการเชื่อมต่อ

ย่านการค้าสยามแสควเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นจุดที่มีระบบขนส่งมวลชนหลากหลายประเภทผ่านเข้ามาในพื้นที่ นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ที่มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากอีกด้วย ทำให้อ่านการค้าสยามแสควเป็นย่านที่มีปัญหาเรื่องการจราจรและมลพิษเป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ย่านการค้าสยามแสควยังเป็นพื้นที่ที่มีการสัญจรด้วยการเดินเท้าอย่างหนาแน่น เนื่องจากพื้นที่ย่านมีขนาดใหญ่ มีร้านค้ามากมาย ที่ก่อให้เกิดความพลัดพลาดในการเดิน นอกจากนี้ห้างสรรพสินค้าต่างๆมีการสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างกัน เช่นสะพานลอย ทางเดินลอยฟ้า โดยเส้นทางที่เชื่อมต่อมีขนาดใหญ่ไม่ปะปนกับเส้นทางของรถยนต์ และสะดวกสบายต่อการใช้งาน ทำให้การสัญจรด้วยการเดินเท้าเป็นที่นิยมภายในพื้นที่ แต่ยังมีข้อด้อยอยู่ในส่วนของสยามแสควที่มีการสัญจรของรถและคนปะปนกันอยู่ก่อให้เกิดความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัย

จากข้อดีและข้อด้อยที่กล่าว ทำให้เห็นว่าในด้านการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และการเป็นสถานที่พื้นที่สยามแสควยังไม่ถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี แต่ที่ยกมาเป็นกรณีศึกษาเนื่องจากสภาพทั่วไปของพื้นที่สยามแสควและพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช มีความคล้ายคลึงกันในหลายด้าน โดยเฉพาะด้านกายภาพ กิจกรรม และการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งปัญหาบางอย่างมีทดลองการแก้ไขมาแล้วในพื้นที่สยามแสควซึ่งก็ส่งผลให้พื้นที่ที่มีความน่าใช้งานมากขึ้น ทำให้พื้นที่ที่มีคุณสมบัติพอที่จะยกมาเป็นแนวทางตัวอย่างในการแก้ไขปัญหาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

## 2.5 สรุปแนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช

จากการทบทวนแนวความคิด และทฤษฎีที่ผ่านมา เมื่อนำมาวิเคราะห์และสรุปผลร่วมกันแล้ว พบว่า แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเป็นสถานที่ (Place) ทั้งทางด้านการเป็นพื้นที่ชุมชนและด้านการเป็นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรม สามารถจำแนกหัวข้อสำคัญในการที่จะเป็นสถานที่ ที่ดีได้ดังนี้

- 1) สถานที่ที่ดีต้องมีการเข้าถึงพื้นที่อย่างสะดวก มีประสิทธิภาพจากการสัญจรหลายประเภท
- 2) สถานที่ที่ดีต้องมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคารอย่างหลากหลายในพื้นที่บริเวณเดียวกัน เนื่องจากความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะส่งผลให้มีความหลากหลายของกลุ่มคน และความหลากหลายของกิจกรรมตามมา
- 3) สถานที่ที่ดีต้องเป็นพื้นที่ ที่พบความหลากหลายของกลุ่มคนหลายประเภท มีการใช้งานหลายช่วงเวลา และมีกิจกรรมที่หลากหลาย โดยความหลากหลายเหล่านี้จะเป็นตัวสร้างให้เกิดบรรยากาศที่ดีกับพื้นที่ ทำให้พื้นที่น่าใช้งานมากขึ้น
- 4) สถานที่ที่ดีต้องมีสภาพภูมิทัศน์อาคาร (สภาพ / รูปแบบ / ความสูง / ขนาด) ที่เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย
- 5) สถานที่ที่ดีต้องมีจุดหมายตาที่น่าสนใจในแต่ละพื้นที่
- 6) สถานที่ที่ดีต้องมีพื้นที่สาธารณะที่สำคัญของย่านต้องมีการกำหนดขอบเขตทางการรับรู้ที่ชัดเจน
- 7) สถานที่ที่ดีต้องมีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

และจากการทบทวนแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของการสัญจร โครงข่ายการสัญจร การจราจร และการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้สามารถจำแนกหัวข้อสำคัญในการที่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีได้ดังนี้

- 1) จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องประกอบไปด้วยประเภทของการสัญจรอย่างหลากหลาย เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถเลือกใช้ประเภทการสัญจรที่เหมาะสมกับความต้องการได้
- 2) จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีโครงข่ายการสัญจรที่ครอบคลุมจุดหมายปลายทางอย่างหลากหลาย
- 3) จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดสังเกตหรือมองเห็นได้ง่ายจากหลายทิศทาง มีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
- 4) จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจรและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย (พื้นที่เพียงพอ - การสัญจรทุกประเภท สะดวก - การเชื่อมต่อการสัญจรทุกประเภทสะดวก)
- 5) จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อรองรับบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร
- 6) จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีอาคารที่เอื้อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยอย่างหลากหลายอยู่ในบริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจร