

บทที่ 5

แนวโน้มและบทบาทของย่านการค้าประตูน้ำในอนาคต

การศึกษาในบทนี้จะกล่าวถึง ศักยภาพ ปัญหา และแนวโน้มของย่านการค้าประตูน้ำ โดยการศึกษาจะเป็นการสรุปจากผลการศึกษาพัฒนาการ บทบาท และสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน จากในบทที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาทางพื้นที่อย่างต่อเนื่องและเป็นระยะเวลา ยาวนาน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ในด้านต่างๆ และแนวโน้มของพื้นที่ย่านประตูน้ำ ในอนาคต

5.1 ศักยภาพของพื้นที่ย่านการค้าประตูน้ำ

5.1.1 ศักยภาพด้านกายภาพ

1. ด้านที่ตั้ง

-พื้นที่ย่านประตูน้ำเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร ลักษณะเด่นของพื้นที่คือย่านธุรกิจใหม่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมือง พื้นที่พักอาศัยในเขตเมือง และเป็นพื้นที่แหล่งงาน เนื่องจากพื้นที่มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ครบครัน อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกและทางน้ำที่มีความสำคัญ ทั้งในอดีตและปัจจุบัน ทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟ และทางเรือ รวมทั้งมีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้พื้นที่มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่ส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับพื้นที่ยังมีบทบาทด้านการท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ ส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านต่างๆ ในอนาคต

2. ด้านการใช้ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตราชเทวีส่วนใหญ่มีลักษณะการใช้พื้นที่และใช้อาคารในลักษณะแบบผสมผสาน (MIX USED) เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น ในส่วนของพื้นที่พาณิชยกรรมซึ่งเป็นการรวมกลุ่มพื้นที่พาณิชยกรรมเก่าและพาณิชยกรรมใหม่ ต่อเนื่องตลอดสองฝั่งถนนเพชรบุรีและถนนราชปรารภช่วงบริเวณตลาดประตูน้ำและท่าเรือประตูน้ำ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับที่สูง เนื่องจากมีการเข้าถึงที่สะดวกและเป็นพื้นที่พักอาศัยอย่างหนาแน่น ส่วนในบริเวณริมคลองแสนแสบจะเป็นกลุ่มพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัย ซึ่งพื้นที่ย่านประตูน้ำมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ และการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีความทันสมัยและความสะดวกสบาย อีกทั้งยังพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมของระบบขนส่งมวลชน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการบริการในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอาจจะเกิดการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัย

เป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น ทำให้พื้นที่เพื่อพาณิชยกรรมมีการขยายตัวที่สูงขึ้น เป็นผลให้พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงและเกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

ในปัจจุบันพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารสูง ซึ่งในส่วนของกลุ่มอาคารที่มีลักษณะการใช้อาคารในรูปแบบผลสมการใช้งานระหว่างพาณิชยกรรมและพักอาศัยจะกระจุกตัวอยู่ทั่วไปของพื้นที่ ส่วนกลุ่มอาคารพักอาศัยจะกระจุกตัวในพื้นที่ย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออกและบริเวณด้านตะวันตกของพื้นที่ย่าน ส่วนกลุ่มอาคารเพื่อพาณิชยกรรมขนาดใหญ่และอาคารสูงจะรวมกลุ่มกันในพื้นที่ใกล้กับตลาดประตูน้ำ ซึ่งประเภทของอาคารที่กล่าวมาข้างต้นอยู่ในรูปแบบเดิม โดยมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบใหม่ที่เป็นอาคารเพื่อพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น เช่น ศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน เป็นต้น ส่งผลให้มีปริมาณของประชาชนเข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้าและทำงานในตอนกลางวันเป็นจำนวนมาก

3. ด้านการสัญจร

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร พื้นที่ที่มีลักษณะเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างการคมนาคมทางบกกับทางน้ำ ซึ่งมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้พื้นที่มีการติดต่อกับพื้นที่อื่นได้สะดวก ส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพในด้านอื่นๆ เช่น ด้านพาณิชยกรรม ด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งการเข้าถึงพื้นที่สามารถเข้าถึงได้ดังนี้

-ทางรถยนต์ พื้นที่ศึกษาสามารถเข้าถึงได้ 3 เส้นทาง คือ ถนนเพชรบุรี ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และถนนราชปรารภ ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรหลักที่ใช้ในการเข้าถึงพื้นที่ ส่วนถนนที่เหลือเป็นเส้นทางย่อยที่ใช้ในการเข้าถึงพื้นที่พักอาศัยของชุมชนซึ่งถนนสายหลักและสายรองซึ่งมีลักษณะการสัญจรแบบเดินรถสองทาง จะเป็นเส้นทางที่มีการเข้าภายในชุมชนมากที่สุด ส่วนถนนสายย่อยเป็นการสัญจรในลักษณะเดินรถทางเดียว พื้นที่มีระบบโครงข่ายคมนาคมที่มีความเชื่อมโยงของเส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ย่านและไปสู่พื้นที่ต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร

-ทางรถไฟ เป็นเส้นทางรถไฟสายตะวันออก สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนจากย่านชุมชนชานเมืองเข้าสู่พื้นที่เมืองได้เป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังใช้ในการขนส่งสินค้าจากต่างจังหวัดเข้ามาขายในพื้นที่ โดยจุดขึ้นลงอยู่ที่สถานีรถไฟมักกะสันซึ่งอยู่บริเวณด้านเหนือของพื้นที่ ประกอบกับเส้นทางดังกล่าวได้มีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะมีการพัฒนาพื้นที่โรงงานมักกะสันให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางคมนาคมหลักแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร จึงเป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่สามารถขนส่งประชากรเข้ามายังพื้นที่ได้โดยสะดวก

-ทางเรือ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้บริเวณท่าเรือสะพานเฉลิมโลก (ประตูน้ำ) ซึ่งถือเป็นท่าเรือที่สำคัญของพื้นที่ที่เชื่อมระหว่างพื้นที่เมืองชั้นในกับชุมชนพักอาศัยเขตชานเมือง ทำให้มีปริมาณผู้ใช้บริการเรือโดยสารเป็นจำนวนมาก

จากเส้นทางการเข้าถึงพื้นที่ศึกษาดังกล่าวแล้วยังมีเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าซึ่งเป็นอีกเส้นทางการหนึ่งที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกเช่นกัน โดยใช้เป็นเส้นทางสัญจรหลักในการเดินจับจ่ายซื้อสินค้าของผู้ที่เข้ามาใช้บริการและประชาชนในพื้นที่ ในอนาคตได้มีการโครงการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมของระบบขนส่งมวลชน เพื่อสามารถรองรับการให้บริการทั้งภายในประเทศและนานาชาติ

5.1.2 ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ

พื้นที่ย่านประตูน้ำเป็นย่านการค้าที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเริ่มจากชุมชนที่ประกอบกิจกรรมค้าขายผลผลิตทางการเกษตร มาเป็นกิจกรรมการค้าเครื่องอุปโภคและบริโภค จนมาสู่กิจกรรมการค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูป จึงทำให้มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ ดังนี้

- เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าส่งและค้าปลีกเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร มีกิจกรรมการค้าที่มีศักยภาพที่สร้างบทบาทที่สำคัญของย่าน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียงจนเป็นที่รู้จักและคุ้นเคยของประชาชนทั่วไปมาอย่างยาวนาน ซึ่งทำให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจสาขาต่างๆ และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาพรวมของสภาพเศรษฐกิจในพื้นที่มีการขยายตัวมากขึ้น ทำให้เกิดศักยภาพในการพัฒนาในด้านต่างๆ

- พื้นที่ที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความหลากหลายทั้งระดับและรูปแบบของสินค้า เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องประดับ ของที่ระลึก และบริการ เป็นต้น โดยมีเป้าหมายเป็นลูกค้าระดับปานกลางจนถึงระดับล่างที่รองรับผู้ใช้บริการทั้งภายในประเทศและนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ซึ่งทำให้มีจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก

- รูปแบบของกิจกรรมการค้ามีทั้งรูปแบบของตลาดแบบดั้งเดิมและแบบสมัยใหม่ ทำให้มีสภาพและบรรยากาศทางการค้าที่มีชีวิตชีวา และยังคงหลงเหลือบรรยากาศที่เรียบง่ายแบบในอดีตในความเป็นย่านการค้าเก่าแก่ในกรุงเทพมหานคร

- พื้นที่ที่เป็นย่านการค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่มีชื่อเสียงแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับนโยบายของทางภาครัฐที่มีโครงการกรุงเทพฯ เมืองแฟชั่น ซึ่งได้มีการจัดงานส่งเสริมกิจกรรมทางด้านเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกายขึ้น ทำให้เกิดการพัฒนาทางด้านพื้นที่และด้านคุณภาพสินค้าเพื่อรองรับกับนโยบายดังกล่าว อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ

5.1.3 ศักยภาพด้านสังคมและวัฒนธรรม

พื้นที่ย่านประตูน้ำเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่มีประวัติความเป็นมาอย่างยาวนาน จึงทำให้มีศักยภาพทางด้านสังคมและวัฒนธรรมที่มีคุณค่า ดังนี้

- ย่านประตูน้ำเป็นย่านที่มีความเป็นเอกลักษณ์กลุ่มประชากรทั้งชาวไทย ชาวไทยเชื้อสายจีน และชาวอินเดีย ซึ่งส่วนใหญ่จะประกอบกิจกรรมทางการค้าและพักอาศัยในพื้นที่ย่าน

อย่างยาวนาน ทำให้มีความหลากหลายทั้งทางเชื้อชาติและวิถีชีวิต จนมีความผูกพันและติดถิ่นที่อยู่เดิม การคุ้นเคยกับความเป็นอยู่ของย่านนี้ ส่งผลให้พื้นที่ยังคงมีวิถีชีวิตแบบเดิมอันเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

-ความสัมพันธ์ทางด้านวัฒนธรรมไทยและจีน ภายในพื้นที่ของแต่ละตลาดจะมีสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ เช่น ศาลเจ้าพ่อมหาทสิทธิฤทธิมงคล ศาลหลวงปู่ชัยมงคล ศาลเจ้าแม่พิมพ์ิไล ศาลท่านพญายม เป็นต้น ซึ่งเป็นสิ่งที่พึงทางจิตใจและเพื่อความเจริญรุ่งเรืองของการประกอบกิจกรรมการค้าต่างๆ อีกทั้งยังมีศาสนาสถานที่ใช้ประกอบพิธีกรรมของแต่ละศาสนาที่มีทั้งวัด โบสถ์ มัสยิด และโรงเรียน ทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่

-มีการรวมกลุ่มทางด้านสังคม โดยในแต่ละตลาดจะมีการจัดตั้งกลุ่มผู้ดูแลตลาด เพื่อสนับสนุนและช่วยเหลือกันทางการค้า โดยมีบทบาทเป็นรับเรื่องร้องทุกข์ ติดตามข่าวสาร และข้อมูลต่างๆ เพื่อเผยแพร่ให้แก่สมาชิกของตลาด

5.2 ปัญหาของย่านการค้าประตูน้ำ

จากการศึกษาพัฒนาการของย่านการค้าประตูน้ำและสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา จะเห็นว่าพื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตของชุมชนมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้จะเห็นได้จากการเปรียบเทียบการใช้ที่ดินในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ที่แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย ส่งผลให้พื้นที่ว่างของเมืองลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาทางกายภาพ การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และการพัฒนาทางสังคมเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทำให้สามารถแบ่งปัญหาของย่านการค้าประตูน้ำออกเป็น 3 ด้าน คือ ปัญหาด้านกายภาพ ปัญหาด้านเศรษฐกิจ และปัญหาด้านสังคม ดังนี้

การกำหนดจำนวนของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา

การศึกษานี้จะเป็นการสำรวจทัศนคติต่อปัญหาของย่านการค้าประตูน้ำ รวมทั้งความคิดเห็นในด้านต่างๆ อันจะนำไปสู่แนวความคิดในการวางแผนและการพัฒนาพื้นที่ย่าน ดังนั้นจำนวนแบบสอบถามที่ใช้คือ 400 ชุด ได้แบ่งเป็นผู้ประกอบการและผู้ให้บริการตัวอย่างละ 200 ชุด โดยจะทำการแจกแบบสอบถามให้กระจายไปตามการแบ่งพื้นที่ของย่านการค้าประตูน้ำตามจำนวนร้อยละของประชากรให้สัมพันธ์กับจำนวนของแบบสอบถาม และการสำรวจจากผู้วิจัย

การแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษา

การแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของปัญหากับพื้นที่ศึกษา ซึ่งแบ่งตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ลักษณะพื้นที่ถูกปิดล้อมด้วยแนวเส้นทางสัญจรสายหลักและกลุ่มกิจกรรมของพื้นที่ โดยสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 กลุ่มดังนี้ (ดูตารางที่ 5.1 และแผนที่ 5.1)

1. พื้นที่ A อยู่บริเวณตลาดประตูน้ำ ทางทิศเหนือจรดทางรถไฟสายตะวันออก ทางทิศตะวันออกจรดถนนราชปรารภ ทางทิศใต้จรดถนนเพชรบุรีและทางทิศตะวันตกจรดซอยเพชรบุรี 15
2. พื้นที่ B อยู่บริเวณพื้นที่ประตูน้ำฝั่งตะวันออก ทางทิศเหนือจรดทางรถไฟสายตะวันออก ทางทิศตะวันออกจรดซอยจากรัตน์ ทางทิศใต้จรดถนนเพชรบุรี และทางทิศตะวันตกจรดถนนราชปรารภ
3. พื้นที่ C อยู่บริเวณริมคลองแสนแสบ ทางทิศเหนือจรดถนนเพชรบุรี ทางทิศตะวันออกจรดถนนเพชรบุรี-ชิดลม ทางทิศใต้จรดคลองแสนแสบ และทางทิศตะวันตกจรดสถานทูตอินโดนีเซีย

ตารางที่ 5.1 แสดงการกระจายของจำนวนแบบสอบถาม

พื้นที่	เจ้าของกิจการ	ผู้ให้บริการ	จำนวนประชากร	ร้อยละ	จำนวนแบบสอบถาม
พื้นที่ A	3,762	180,576	184,338	54.26	217
พื้นที่ B	3,165	79,125	82,290	24.22	97
พื้นที่ C	1,923	71,151	73,074	21.51	86
รวม	8,850	330,852	339,702	100.00	400.00

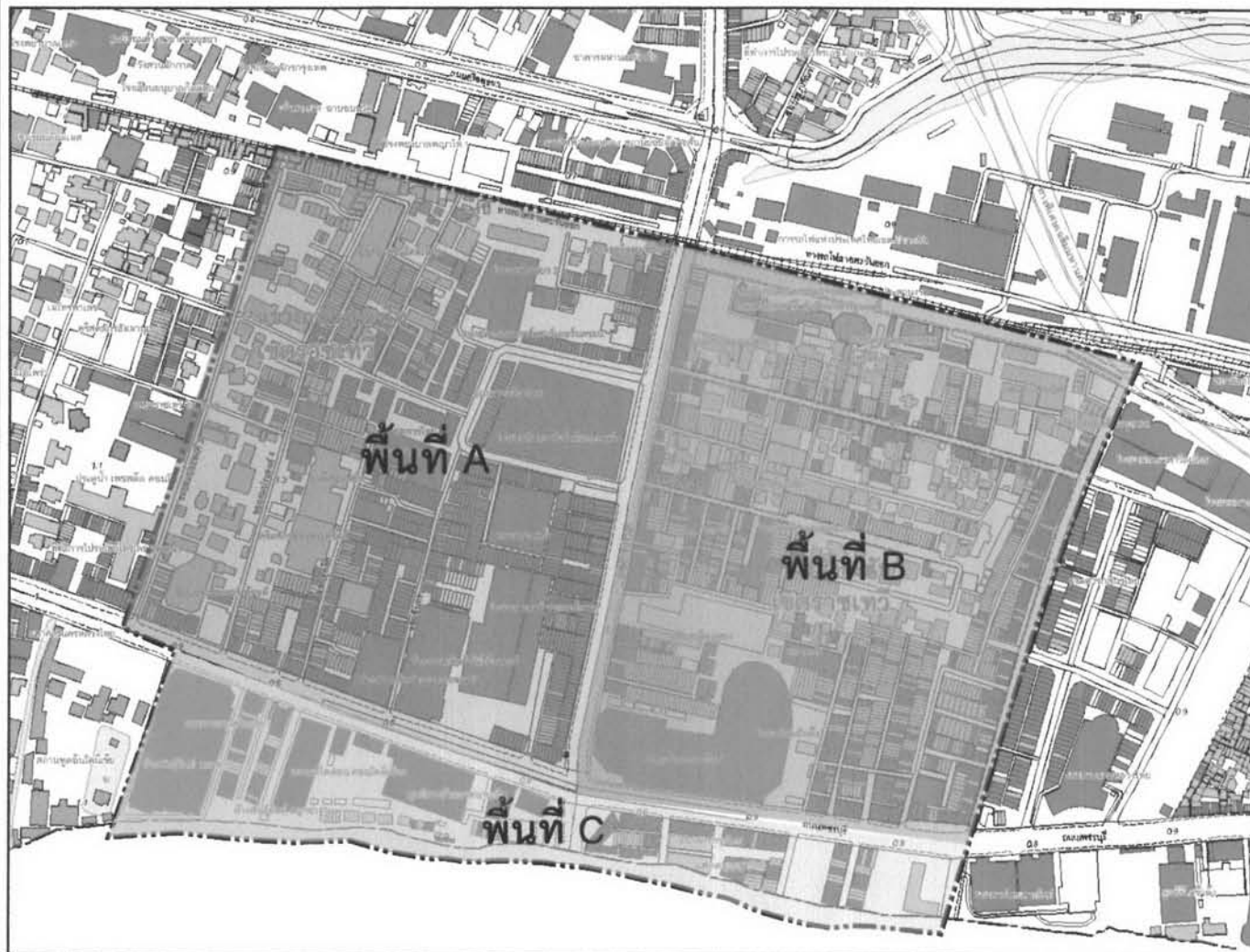
ที่มา : จากการวิเคราะห์

5.2.1 ปัญหาด้านกายภาพ

1. ปัญหาการใช้ที่ดิน

จากความสำคัญทางกายภาพของพื้นที่ศึกษานั้น มีภูมิหลังทางประวัติศาสตร์การตั้งถิ่นฐานและประวัติความเป็นมาอย่างยาวนานแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นพื้นที่ศึกษาจึงเป็นย่านการค้าใจกลางเมืองและที่อยู่อาศัยรองรับการอยู่อาศัยทั้งผู้คนที่มิถิฐานดั้งเดิม และแรงงานที่อพยพเข้ามาทำงานในเมือง การพัฒนาอาคารสิ่งปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตของประชากร และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่จะมีการสร้างขึ้นใหม่ มีผลทำให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงจากที่เป็นอาคารพาณิชย์และพื้นที่ว่างที่เคยเป็นรูปแบบอาคารเพื่อพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ ส่งผลให้พื้นที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นจนถึงจุดอิ่มตัวในพื้นที่ศึกษา

พัฒนาการของย่านการค้าประตูน้ำ กรุงเทพมหานคร



สัญลักษณ์

- พื้นที่ศึกษา
- ถนนสายหลัก
- ทางด่วนพิเศษ
- +++++ ทางรถไฟ
- /— คลอง
- พื้นที่ A
- พื้นที่ B
- พื้นที่ C



มาตราส่วน 1 : 7,500



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : จากกรวิเคราะห

แผนที่ 5.1 แสดงการแบ่งกลุ่มของพื้นที่ศึกษา

2. ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

จากการศึกษาพัฒนาการของย่านการค้าประตูน้ำและสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา จะเห็นว่าพื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตของชุมชนมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้เมืองมีสภาพแวดล้อมของเมืองที่อยู่รอบตัวก็เกิดความเสื่อมโทรมและถูกทำลายอยู่ตลอดเวลา ซึ่งเกิดจากการขาดการวางแผนการควบคุม และแนวทางการจัดการที่ดี และเป็นปัญหาที่สำคัญของการพัฒนาเมือง ซึ่งการปรับปรุงด้านกายภาพของพื้นที่เป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยให้ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น การมีสภาพแวดล้อมที่ดี สามารถใช้ทรัพยากรที่อยู่อย่างจำกัดได้อย่างเหมาะสม จะต้องมีการสอบถามถึงพฤติกรรมและความต้องการของประชาชนทั้งผู้ประกอบการและผู้ที่มาใช้บริการภายในพื้นที่ศึกษา เพื่อที่จะนำไปสู่แนวทางการวางแผนโดยมีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

1. ผลการสำรวจสภาพปัญหาด้านสภาพแวดล้อมกายภาพที่พบในพื้นที่ A, B และ C

จากการศึกษาถึงทัศนคติที่มีต่อปัญหาด้านสภาพแวดล้อมกายภาพในพื้นที่ศึกษา จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย จากแบบสอบถามจะมีการเรียงลำดับตามความสำคัญของแต่ละปัญหา ซึ่งจะให้ค่าคะแนนจากมากที่สุดไปจนถึงไม่มีปัญหา ผลการศึกษาสามารถอธิบายผลได้ดังนี้ (ดูตารางที่ 5.2)

- อาคารทรุดโทรม ขาดการปรับปรุงซ่อมแซมอาคาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 51 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 31 ระดับน้อย ร้อยละ 15.5 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 2.8 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ
- ส่วนที่ยื่นออกมาจากอาคาร เช่น กันสาด ท่อระบายน้ำ ป้าย เป็นต้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 41.3 รองลงมาคือ ระดับน้อย ร้อยละ 31.5 ระดับมาก ร้อยละ 21.3 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 10 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 3.5 ตามลำดับ
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ เช่น ป้าย ห้องส้วม ดังขยะ ก๊อกน้ำดื่ม เป็นต้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 32 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 29 ระดับน้อย ร้อยละ 20 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 16.5 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ
- ภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางสัญจรและบริเวณที่โล่งสาธารณะไม่สวยงาม พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.5 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 29 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 12.3 ระดับน้อย ร้อยละ 12.3 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 3 ตามลำดับ

- พื้นที่สวนสาธารณะและพักผ่อนหย่อนใจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับน้อย ร้อยละ 40.5 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 31.8 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 17.5 ระดับมาก ร้อยละ 10 และระดับมากที่สุด ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ
- ความเพียงพอของร่มเงาจากต้นไม้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับน้อย ร้อยละ 41 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 31.3 ระดับมาก ร้อยละ 14 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 10.3 และระดับมากที่สุด ร้อยละ 3.5 ตามลำดับ
- ความสะอาดของพื้นที่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 43 รองลงมาคือ ระดับน้อย ร้อยละ 35.3 ระดับมาก ร้อยละ 12 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 6.8 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 3 ตามลำดับ
- การใช้ทางเดินเท้าไม่สะดวก พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 47 รองลงมาคือ ระดับน้อย ร้อยละ 27 ระดับมาก ร้อยละ 14.8 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 9.3 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 2 ตามลำดับ
- การจราจรติดขัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 44.5 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 27.3 ระดับน้อย ร้อยละ 14.5 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 11.3 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 2.5 ตามลำดับ
- ขาดพื้นที่จอดรถ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.5 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 36.3 ระดับน้อย ร้อยละ 16.3 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 5.8 และระดับมากที่สุด ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ
- สภาพมลภาวะทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง คิววัน เป็นต้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 41.3 รองลงมาคือ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 24 ระดับปานกลาง ร้อยละ 22.5 ระดับน้อย ร้อยละ 10.8 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 1.5 ตามลำดับ
- อากาศไม่ถ่ายเท พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 42.8 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 36 ระดับน้อย ร้อยละ 16.3 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 4.3 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 0.8 ตามลำดับ
- สภาพมลภาวะทางเสียง เช่น เสียงดัง เป็นต้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 40.3 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 34.3 ระดับน้อย ร้อยละ 22.8 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 2 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 0.8 ตามลำดับ
- การขาดแสงแดดในเวลากลางวัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับน้อย ร้อยละ 53 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 38 ระดับมาก ร้อยละ 6.5 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 2.5 และระดับมากที่สุดไม่พบปัญหา ตามลำดับ

- ปัญหาน้ำท่วมขัง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับน้อย ร้อยละ 50.8 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 35.3 ระดับมาก ร้อยละ 11.5 ระดับมากที่สุด ร้อยละ 1.8 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 0.8 ตามลำดับ
- ปัญหาน้ำเสีย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับน้อย ร้อยละ 43.8 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 29.5 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 18.5 ระดับมาก ร้อยละ 8.3 และระดับมากที่สุดไม่พบปัญหา ตามลำดับ
- ที่พักรวมขยะที่เหมาะสมและถูกสุขลักษณะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 42.3 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 32.8 ระดับน้อย ร้อยละ 23.3 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 1.3 และระดับมากที่สุด ร้อยละ 0.5 ตามลำดับ
- ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีทัศนคติต่อปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.5 รองลงมาคือ ระดับน้อย ร้อยละ 31.3 ไม่มีปัญหา ร้อยละ 13.5 ระดับมาก ร้อยละ 11.8 และระดับมากที่สุดไม่พบปัญหา ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2 แสดงปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อมกายภาพในพื้นที่ศึกษา

ปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อมในพื้นที่	มากที่สุด		มาก		ปานกลาง		น้อย		ไม่มี		รวม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาคารทรุดโทรม ขาดการปรับปรุงซ่อมแซมอาคาร	11	2.8	122	30.5	204	51.0	62	15.5	1	0.3	400	100
ส่วนที่ยื่นออกมาจากอาคาร	10	2.5	85	21.3	165	41.3	126	31.5	14	3.5	400	100
สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ	67	16.8	128	32.0	116	29.0	80	20.0	9	2.3	400	100
ภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางสัญจรและบริเวณที่โล่งสาธารณะไม่สวยงาม	49	12.3	116	29.0	174	43.5	49	12.3	12	3.0	400	100
พื้นที่สวนสาธารณะและพักผ่อนหย่อนใจ	1	0.3	40	10.0	127	31.8	162	40.5	70	17.5	400	100
ความเพียงพอของร่มเงาจากต้นไม้	14	3.5	56	14.0	125	31.3	164	41.0	41	10.3	400	100
ความสะอาดของพื้นที่การใช้ทางเดินเท้าไม่สะดวก	27	6.8	48	12.0	172	43.0	141	35.3	12	3.0	400	100
การจราจรติดขัด	37	9.3	59	14.8	188	47.0	108	27.0	8	2.0	400	100
	45	11.3	178	44.5	109	27.3	58	14.5	10	2.5	400	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

ตารางที่ 5.2 แสดงปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อมกายภาพในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

ปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อมในพื้นที่	มากที่สุด		มาก		ปานกลาง		น้อย		ไม่มี		รวม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขาดพื้นที่จอดรถ	9	2.3	145	36.3	158	39.5	65	16.3	23	5.8	400	100
สภาพมลภาวะทางอากาศ	96	24.0	165	41.3	90	22.5	43	10.8	6	1.5	400	100
อากาศไม่ถ่ายเท	17	4.3	144	36.0	171	42.8	65	16.3	3	0.8	400	100
สภาพมลภาวะทางเสียง	8	2.0	161	40.3	137	34.3	91	22.8	3	0.8	400	100
การขาดแสงแดดในเวลากลางวัน	0	0.0	26	6.5	152	38.0	212	53.0	10	2.5	400	100
ปัญหาน้ำท่วมขัง	7	1.8	46	11.5	141	35.3	203	50.8	3	0.8	400	100
ปัญหาน้ำเสีย	0	0.0	33	8.3	118	29.5	175	43.8	74	18.5	400	100
ที่พักรวมขยะที่เหมาะสมและถูกสุขลักษณะ	2	0.5	131	32.8	169	42.3	93	23.3	5	1.3	400	100
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0	47	11.8	174	43.5	125	31.3	54	13.5	400	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

ความสัมพันธ์ของปัญหากับพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาถึงทัศนคติที่มีต่อปัญหาด้านสภาพแวดล้อมกายภาพในพื้นที่ศึกษา จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย จากแบบสอบถามจะมีการเรียงลำดับตามความสำคัญของแต่ละปัญหา ซึ่งจะให้ค่าคะแนนจากมากที่สุดไปจนถึงไม่มีปัญหา โดยจะใช้ค่าคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อความรุนแรงมากที่สุด เนื่องจากเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไขปัญหายอย่างเร่งด่วน พร้อมทั้งสอบถามถึงสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา โดยได้แบ่งพื้นที่ศึกษาตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ออกเป็น 3 พื้นที่ย่อย โดยส่วนนี้จะเป็นการเชื่อมโยงสภาพปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพกับพื้นที่ศึกษา เพื่อชี้ให้เห็นถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ย่อย ซึ่งผลการศึกษสามารถอธิบายได้ดังนี้ (ดูตารางที่ 5.3)

1. ปัญหาสภาพมลภาวะทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง คิววันพิษ เป็นต้น เนื่องจากพื้นที่มีปริมาณการจราจรที่คับคั่งและติดขัดอย่างมาก จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหามีความรุนแรงมากที่สุดคือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ C และพื้นที่ B ตามลำดับ ส่วนใหญ่ปัญหาสภาพมลภาวะทางอากาศเป็นผลมาจากสภาพการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในบริเวณทางแยก ถนนสายหลัก สายรองและถนนซอยที่มีการจราจรที่คับคั่ง ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศที่มีทั้งฝุ่นละอองและ

ควันทิชที่ส่งผลต่อสุขภาพจากการได้รับสารพิษต่างๆ เป็นระยะเวลาอันยาวนานจึงเกิดการสะสมในร่างกายของประชาชนในพื้นที่ย่านอย่างมาก

2.ปัญหาการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ เช่น ห้องน้ำ ถังขยะ ที่นั่งพักผ่อน จุดน้ำดื่ม เป็นต้น จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหาที่มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ B และพื้นที่ C ตามลำดับ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีผู้เข้ามาเดินเลือกซื้อสินค้าเป็นจำนวนมากและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ยังไม่เพียงพอ ซึ่งส่วนใหญ่จะขาดถังขยะและที่นั่งพักผ่อนสำหรับผู้เข้ามาซื้อสินค้าและนักท่องเที่ยว

3.ปัญหาภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางสัญจรและบริเวณที่โล่งสาธารณะไม่สวยงาม จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหาที่มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ B และพื้นที่ C ตามลำดับ เนื่องจากทัศนียภาพของพื้นที่ขาดความสวยงาม ขาดความกลมกลืนและความแออัดของอาคารบ้านเรือนตามลักษณะพื้นที่ ทำให้เกิดทัศนวิสัยของพื้นที่ที่ไม่น่ามอง

4.ปัญหาการจราจรติดขัด จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหาที่มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ C และพื้นที่ B ตามลำดับ เนื่องจากมีโครงข่ายของถนนภายในพื้นที่ทั้งสายหลักและรอง ทำให้ผู้ใช้รถยนต์เข้ามาใช้ถนนซอยภายในพื้นที่เป็นเส้นทางเข้าออกของศูนย์การค้าและโรงแรม และใช้เป็นทางลัดไปถนนราชปรารภกับถนนเพชรบุรี ซึ่งมีปริมาณรถยนต์เข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทำให้การสัญจรในพื้นที่ขาดความคล่องตัว

5.ปัญหาการใช้ทางเดินเท้าไม่สะดวก จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหาที่มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ C และพื้นที่ B ตามลำดับ ซึ่งปัญหานี้เกิดจากสภาพแวดล้อมของทางเดินเท้า เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าที่เข้มข้นมากกว่าพื้นที่อื่นๆ ซึ่งร้านค้าและหาบเร่แผงลอยมีการวางสินค้ากีดขวางบนทางเดินเท้า ทำให้ทางเดินเท้ามีขนาดคับแคบ และในบางพื้นที่ไม่มีทางเดินเท้าทำให้ขาดความต่อเนื่องในการใช้งาน และพื้นผิวของทางเดินเท้ามีสภาพที่ขรุขระ เป็นหลุม ทางยกระดับ และทางลาดเอียงจำนวนมาก ทำให้เกิดความไม่สะดวก

6.ปัญหาความสะอาดของพื้นที่ จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหาที่มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A และ B รองลงมาคือ พื้นที่ C ตามลำดับ เนื่องจากพื้นที่ขาดที่ทิ้งขยะที่เพียงพอและถูกสุขลักษณะ จึงมีปริมาณขยะมูลฝอยจากผู้เข้ามาซื้อสินค้าและจากครัวเรือนกระจายอยู่บริเวณริมถนนและทางเดินเท้าภายในพื้นที่เป็นจำนวนมาก

7.ปัญหาอากาศร้อนและไม่ถ่ายเท จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหาที่มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ B และพื้นที่ C ตามลำดับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารสูงมาก ทำให้สภาพอากาศไม่ถ่ายเทจึงก่อให้เกิดภาวะไม่สบายของประชาชน

8.ปัญหาความเพียงพอของร่มเงาจากต้นไม้ จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหาที่มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ B และพื้นที่ C ตามลำดับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการใช้

ประโยชน์ที่ดินให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เมืองลดปริมาณพื้นที่สีเขียวลง ส่งผลให้ต้นไม้มีปริมาณน้อยลง ความสดชื่นของเมืองก็ลดลงตามไปด้วย

9. ปัญหาอาคารทรุดโทรม จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหา มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A และ B รองลงมาคือ พื้นที่ C ตามลำดับ เนื่องจากพื้นที่ที่มีอาคารเก่าแก่ โดยเฉพาะที่เป็นอาคารเพื่อพาณิชย์กรรมประเภทตึกแถวที่มีกิจกรรมทางการค้าและพักอาศัย ซึ่งเป็นอาคารที่มีการก่อสร้างในยุคแรกๆ ของพื้นที่ย่านการค้า ทำให้สภาพอาคารทรุดโทรม

10. ปัญหาส่วนที่ยื่นออกมาจากอาคาร เช่น กันสาด ท่อระบายน้ำ บ้าย เป็นต้น จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหา มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ B และ C เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการติดตั้งกันสาดและป้ายโฆษณาจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่จะติดตั้งป้ายยื่นออกมาจากตัวอาคารและมีสภาพทรุดโทรม ทำให้พื้นที่ขาดสวยงามและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

11. ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่จอดรถ จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหา มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ B และ C เนื่องจากพื้นที่ที่มีปริมาณรถยนต์และพื้นที่จอดรถในสัดส่วนที่ไม่สมดุล ประกอบกับที่ดินในพื้นที่มีราคาสูง จึงต้องไปเช่าพื้นที่จอดรถในบริเวณย่านข้างเคียง และภายในพื้นที่ไม่มีการกำหนดพื้นที่จอดรถสงวนไว้เป็นระบบ

12. ปัญหาสภาพมลภาวะทางเสียง จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหา มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ C และพื้นที่ B ตามลำดับ เนื่องจากพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าปะปนกันหลายประเภท จึงทำให้มีประชาชนเข้าใช้พื้นที่อย่างหนาแน่นและมีการจราจรที่คับคั่ง ซึ่งก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนประชาชน

13. ปัญหาน้ำท่วมขัง จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหา มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A รองลงมาคือ พื้นที่ B และ พื้นที่ C ตามลำดับ เนื่องจากพื้นที่เป็นที่ลุ่มต่ำ ซึ่งพื้นที่มีระดับต่ำกว่าระดับของถนน ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในบริเวณด้านหน้าโรงแรมอินทราและภายในซอยต่างๆ

14. ปัญหาที่พักรวมขยะที่เหมาะสมและถูกสุขลักษณะ จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหา มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ A ในส่วนพื้นที่ย่อยที่ปัญหาไม่มีความรุนแรง คือ พื้นที่ B และ C ซึ่งเกิดจากปัญหาในการเก็บรวบรวมและกำจัดขยะในแต่ละวัน การมีอุปกรณ์ต่างๆ ในการเก็บรวบรวมและการกำจัดที่ไม่เพียงพอ เนื่องจากพื้นที่พักรวมขยะมีขนาดเล็ก ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณขยะมูลฝอยจำนวนมากได้ จึงทำให้มีการตกค้างของขยะตามพื้นที่ต่างๆ ซึ่งจะทำให้เกิดกลิ่นรบกวนและสภาพที่ไม่น่าดูอีกด้วย

15. ปัญหาการขาดพื้นที่สวนสาธารณะและพักผ่อนหย่อนใจ จะพบว่า พื้นที่ย่อยที่ปัญหา มีความรุนแรงมากที่สุด คือ พื้นที่ B ในส่วนพื้นที่ย่อยที่ปัญหาไม่มีความรุนแรง คือ พื้นที่ A และ C เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นย่านพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งไม่มีพื้นที่โล่งสาธารณะขนาดใหญ่และที่ดินมีราคาสูง โดยปัจจุบันสวนสาธารณะภายในพื้นที่หากพิจารณา

จากการกระจายตัว สัดส่วนพื้นที่สวนต่อประชากรเมืองแล้วนั้น จะเห็นได้ว่าภายในพื้นที่ย่านนั้น ขาดแคลนสวนสาธารณะซึ่งเป็นการขาดแคลนทั้งในสวนระดับเมือง ระดับชุมชน ระดับละแวกบ้าน ซึ่งภายในพื้นที่ที่มีเพียงสวนละแวกบ้านเท่านั้น ซึ่งกระจายอยู่ทางตอนบนของพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ และยังคงอยู่ในสภาพทรุดโทรมขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการ

16.ปัญหาการขาดแสงแดดในเวลากลางวัน โดยส่วนใหญ่พบว่า เป็นร้านค้าที่อยู่ภายใน ตลาดเก่า เนื่องจากมีโครงสร้างของอาคารที่ไม่เหมาะสม ซึ่งไม่มีการเจาะช่องเปิดต่างๆ ของอาคารให้แสงแดดผ่านเข้ามาภายในอาคารได้ ประกอบกับการมีอาคารสูงที่บดบังแสง ทำให้เพิ่มความอึดอัด ความมืดทึบ และไม่ดึงดูดใจลูกค้า และในส่วนใหญ่เป็นร้านค้าที่มีลักษณะเป็นห้องแบ่งให้เช่าที่อยู่ในอาคารเพื่อพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่จะใช้แสงสว่างจากพลังงานไฟฟ้า

17.ปัญหาน้ำเสีย จะพบว่า ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารขนาดใหญ่มีกลิ่นเหม็นที่ก่อให้เกิด ความรำคาญของผู้ที่อยู่ในพื้นที่ และยังพบว่า มีปัญหาน้ำเสียกระจายอยู่ทั่วไปบริเวณทางเดินเท้า

18.ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จะพบว่า สภาพเป็นย่านพาณิชย์กรรม ใจกลางเมืองและย่านชุมชนเมืองที่มีประชากรอยู่อย่างหนาแน่น อีกทั้งภายในพื้นที่ยังมีมุมอับ จึงทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่ทั้งพื้นที่ A , B และ C

ตารางที่ 5.3 แสดงปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อมกายภาพของผู้ประกอบการและ ผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา

ปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อมกายภาพใน พื้นที่	พื้นที่ A		พื้นที่ B		พื้นที่ C		รวม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาคารทรุดโทรม ขาดการปรับปรุง								
ซ่อมแซมอาคาร	4	1.00	4	1.00	3	0.75	11	2.75
ส่วนที่ยื่นออกมาจากอาคาร	6	1.50	2	0.50	2	0.50	10	2.50
สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ	44	11.00	15	3.75	8	2.00	67	16.75
ปัญหาภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางสัญจรและ บริเวณที่โล่งสาธารณะไม่สวยงาม	26	6.50	12	3.00	11	2.75	49	12.25
พื้นที่สวนสาธารณะและพักผ่อนหย่อนใจ	0	0.00	1	0.25	0	0.00	1	0.25
ความเพียงพอของร่มเงาจากต้นไม้	9	2.25	4	1.00	1	0.25	14	3.50
ความสะอาดของพื้นที่	11	2.75	10	2.50	6	1.50	27	6.75
การใช้ทางเดินเท้าไม่สะดวก	19	4.75	7	1.75	11	2.75	37	9.25
การจราจรติดขัด	21	5.25	11	2.75	13	3.25	45	11.25

ที่มา: จากแบบสอบถาม

ตารางที่ 5.3 แสดงปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อมกายภาพของผู้ประกอบการและ
ผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

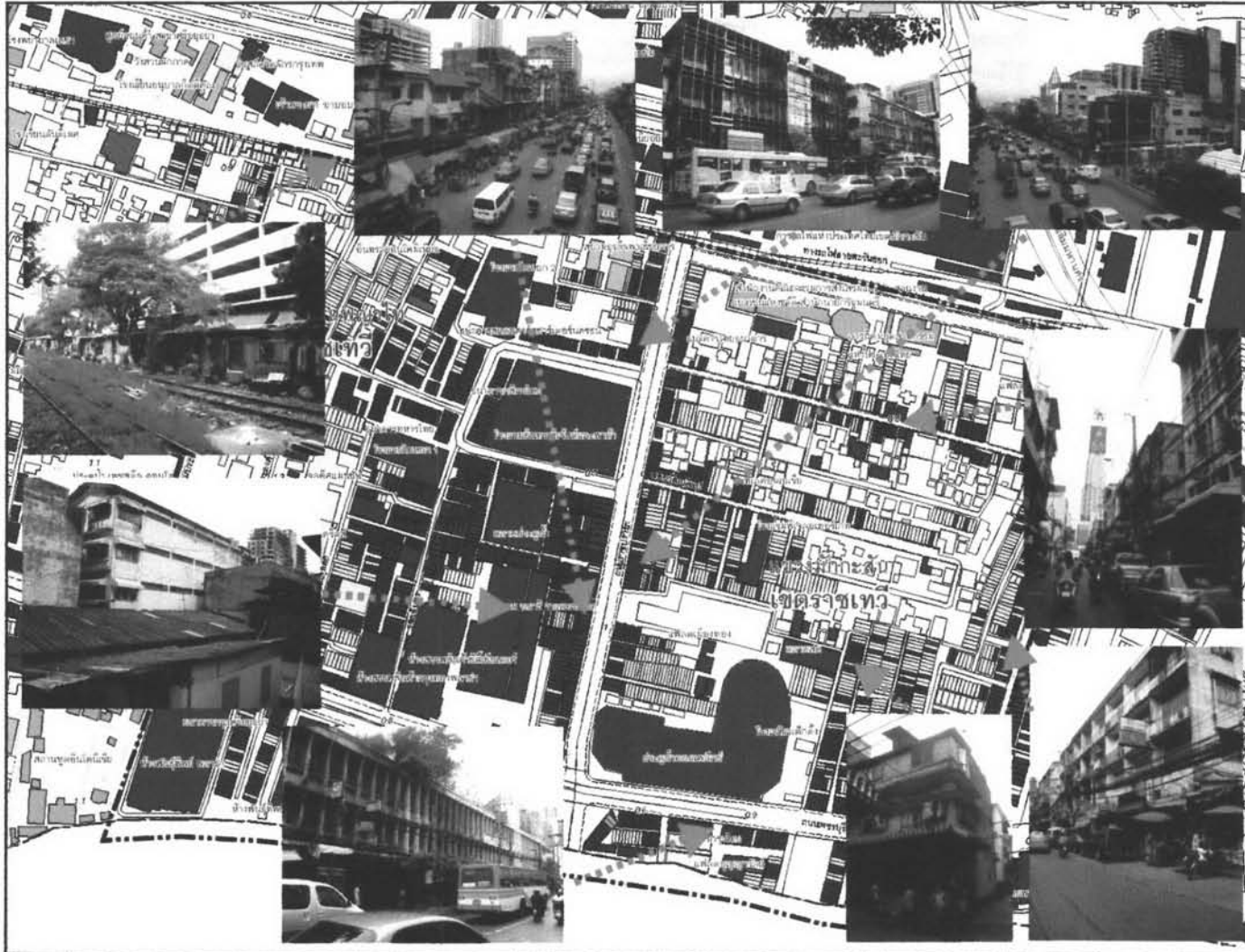
ปัญหาที่มีต่อสภาพแวดล้อม กายภาพในพื้นที่	พื้นที่ A		พื้นที่ B		พื้นที่ C		รวม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ขาดพื้นที่จอดรถ	5	1.25	2	0.50	2	0.50	9	2.25
สภาพมลภาวะทางอากาศ	47	11.75	24	6.00	25	6.25	96	24.00
อากาศร้อนและไม่ถ่ายเท	13	3.25	3	0.75	1	0.25	17	4.25
สภาพมลภาวะทางเสียง	5	1.25	1	0.25	2	0.50	8	2.00
การขาดแสงแดดในเวลากลางวัน	0	0	0	0	0	0	0	0
ปัญหาน้ำท่วมขัง	4	1.00	2	0.50	1	0.25	7	1.75
ปัญหาน้ำเสีย	0	0	0	0	0	0	0	0
ที่พักรวมขยะที่เหมาะสมและ ถูกสุขลักษณะ	2	0.50	0	0	0	0	2	0.50
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	216	54.00	98	24.50	86	21.50	400	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

3.สรุปการวิเคราะห์ปัญหาด้านกายภาพในพื้นที่ศึกษา

เมื่อพิจารณาถึงปัญหาสภาพแวดล้อมกายภาพ ซึ่งแต่ละพื้นที่จะมีความรุนแรงของปัญหาในระดับที่แตกต่างกัน โดยพื้นที่เป็นย่านการค้าเก่าแก่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปเครื่องแต่งกาย และบริการ อีกทั้งยังเป็นจุดเชื่อมต่อของโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ และเป็นย่านที่พักอาศัยใจกลางเมือง โดยจัดอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed Used) ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างในระดับที่สูง จึงมีการใช้พื้นที่อย่างหนาแน่นซึ่งทำให้มีประชาชนภาคกลางวันเข้ามาซื้อสินค้า ทำงาน และเดินทางผ่านเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้เกิดปัญหาสภาพมลภาวะทางอากาศในระดับที่รุนแรงมาก ประกอบกับปัญหาภูมิทัศน์ไม่สวยงาม และอาคารขาดการดูแลในเรื่องสภาพอาคารและการใช้งานอาคารให้อยู่ในสภาพดี มีการต่อเติมอาคาร และการติดตั้งป้ายโฆษณาทำให้มีลักษณะที่ไม่น่ามอง จึงเป็นผลให้สภาพแวดล้อมทางกายภาพมีความเสื่อมโทรมอย่างมาก (ดูรูปภาพที่ 5.1 ,5.2 และ 5.3)

พัฒนาการของย่านการค้าประตูน้ำ กรุงเทพมหานคร



สัญลักษณ์

- พื้นที่ศึกษา
- ถนนสายหลัก
- ทางด่วนพิเศษ
- +++++ ทางรถไฟ
- คลอง



มาตราส่วน 1 : 7,500

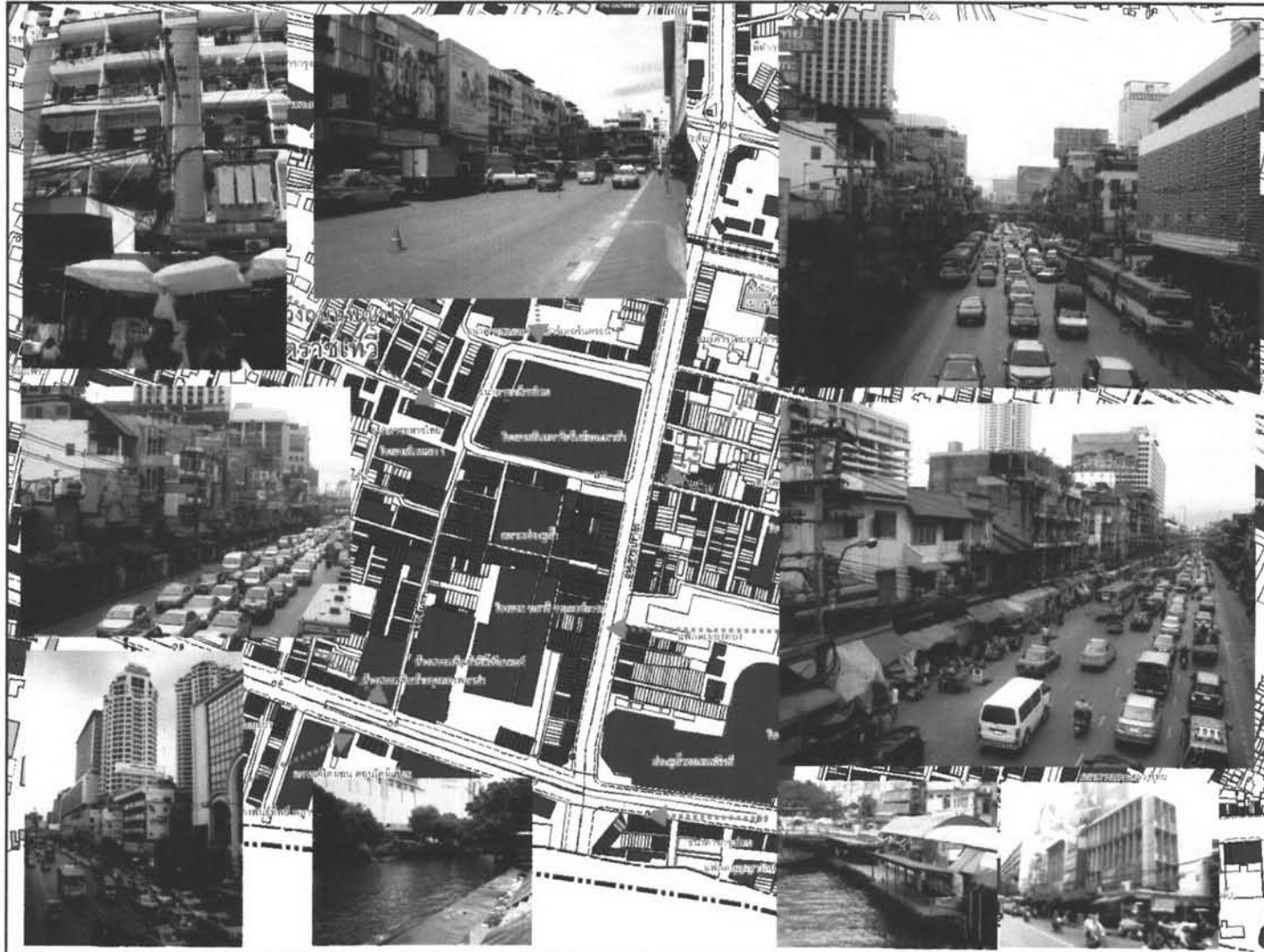


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : จากการวิเคราะห์

รูปภาพที่ 5.1 แสดงสภาพปัญหาสภาพอาคารทรุดโทรมของพื้นที่ศึกษา

พัฒนาการของย่านการค้าประตูน้ำ กรุงเทพมหานคร



สัญลักษณ์

- พื้นที่ศึกษา
- ถนนสายหลัก
- ทางด่วนพิเศษ
- +++++ ทางรถไฟ
- คลอง



มาตราส่วน 1 : 7,500



ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : จากการวิเคราะห์

รูปภาพที่ 5.2 แสดงสภาพปัญหาภูมิทัศน์ของพื้นที่ศึกษา

พัฒนาการของย่านการค้าเก่าประตูน้ำ กรุงเทพมหานคร



สัญลักษณ์

- พื้นที่ศึกษา
- ถนนสายหลัก
- ทางด่วนพิเศษ
- +++++ ทางรถไฟ
- /— คลอง



มาตราส่วน 1: 7,500



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา:

รูปที่ 5.3 แสดงสภาพปัญหาการใช้ทางเดินเท้าและถนนของพื้นที่ศึกษา

1. **พื้นที่ A** พื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินมีความเข้มข้นสูง ทั้งในด้านพาณิชยกรรมและพักอาศัย ซึ่งการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมจะตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลัก ซึ่งเป็นบริเวณที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย และพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมกึ่งพักอาศัยจะกระจายอยู่ในพื้นที่ และบริเวณถนนสายหลักและรอง ซึ่งกลุ่มอาคารที่อยู่บริเวณริมถนนสายหลักเป็นตึกแถวที่มีสภาพทรุดโทรมและเก่าแก่ เนื่องจากอายุการใช้งานของอาคาร มีการต่อเติมอาคาร และการติดตั้งป้ายโฆษณาทำให้ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและลักษณะที่ไม่น่ามอง ส่วนอาคารภายในพื้นที่จะมีการปรับปรุงอาคารใหม่เพื่อเป็นร้านค้าที่มีลักษณะห้องแบ่งให้เช่าขนาดเล็กที่อยู่ในสภาพดี ภายในพื้นที่มีปัญหาเรื่องเส้นทางการสัญจรที่คับแคบและสภาพพื้นผิวที่ขรุขระ ประกอบมีการวางสินค้าและกีดขวางบริเวณทางเดินเท้าทำให้ขาดความสะดวกในการใช้งาน อีกทั้งยังขาดทัศนียภาพที่สวยงาม เนื่องจากโครงสร้างของหลังคาร้านค้าหาบเร่แผงลอยและการยื่นของป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ การติดตั้งสายไฟฟ้าและสายโทรศัพท์ผ่านบริเวณด้านหน้าของอาคาร และอาคารบ้านเรือนมีความแออัดและขาดความกลมกลืนตามลักษณะของพื้นที่ ทำให้เกิดความบดบังทัศนียภาพที่สวยงามของพื้นที่ และซึ่งส่วนใหญ่ปัญหาที่พบในพื้นที่ ได้แก่ ปัญหาสภาพมลภาวะทางอากาศ ปัญหาการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ ปัญหาการจราจรติดขัด ภูมิทัศน์ของพื้นที่ไม่สวยงาม การขาดแคลนพื้นที่จอดรถ และการขาดแคลนพื้นที่พักผ่อนภายในชุมชน นอกจากนี้ยังพบปัญหาของพื้นที่วางริมทางรถไฟบริเวณด้านเหนือของพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นชุมชนแออัดที่มีปัญหาน้ำท่วมขังและน้ำเน่าเสีย ปัญหาขยะมูลฝอย

2. **พื้นที่ B** พื้นที่ส่วนใหญ่จะมีการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมกึ่งพักอาศัย อาคารมีลักษณะเป็นตึกแถวและอาคารพาณิชย์ ซึ่งมีสภาพที่ทรุดโทรมเนื่องจากอายุการใช้งานอาคาร สภาพของถนนซอยและทางเดินเท้ามีผิวการจราจรที่คับแคบและมีการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าเป็นพื้นที่จอดรถ ทำให้พื้นที่ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย และทางเดินเท้าในพื้นที่มีการเข้าถึงได้สะดวกในหลายเส้นทางแต่เส้นทางภายในชุมชนขาดความต่อเนื่องในการใช้งาน ทำให้การสัญจรภายในชุมชนไม่สะดวกและขาดความปลอดภัยในการเดินทาง และขาดพื้นที่สวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียว ปัญหาที่พบมากในพื้นที่ ได้แก่ อาคารมีสภาพทรุดโทรม ภูมิทัศน์ของพื้นที่ขาดความสวยงาม และความสกปรกของพื้นที่

3. **พื้นที่ C** พื้นที่ส่วนใหญ่จะมีการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม พื้นที่ฝั่งตะวันออกมีอาคารที่มีลักษณะตึกแถวที่มีอายุอาคารเก่าแก่และสภาพทรุดโทรม ในด้านพื้นที่ฝั่งตะวันตกส่วนใหญ่จะเป็นอาคารเพื่อพาณิชยกรรมขนาดใหญ่และมีพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ ทำให้มีความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างในระดับสูง ทางเดินเท้าภายในพื้นที่มีความคับแคบและสภาพพื้นผิวที่ขรุขระ เนื่องจากมีการตั้งหาบเร่แผงลอยบนทางเดินเท้า ทำให้ขาดความสะดวกในการใช้งาน ประกอบกับทัศนียภาพบริเวณถนนและทางเดินเท้าขาดความสวยงาม และพื้นที่

มีความสทกปรกค่อนซำงมก ในส่วนพื้นที่ริมคลองแสนแสบในปัจจุบันมีการพัฒนาทางเดินรรมน้ำ เพื่อเป็นการเพิ่มเส้นทางการเข้าถึงชุมชนรรมน้ำแต่เส้นทางการดังกล่าวขาดความต่อเนื่องในการใช้งาน ตลอดแนวลำคลอง อีกทั้งยังขาดทัศนียภาพที่สวยงาม

5.2.2 ปัญหาด้านเศรษฐกิจ

1.สภาพกิจกรรมการค้าชบเซา พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ำสภาพกิจกรรมการค้าที่ชบเซา ร้อยละ 60.5 รองลงมาคือ สภาพปานกลาง ร้อยละ 29 และสภาพดี ร้อยละ 10.5 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษามีการเปลี่ยนแปลงตามสภาวะทางเศรษฐกิจ ประกอบกับพื้นที่ที่มีสภาพทางกายภาพที่เสื่อมโทรมลง ทำให้พื้นที่ขาดความสวยงามและความไม่สะดวกในการเลือกซื้อสินค้าจึงส่งผลให้ผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่มีจำนวนลดลง (ดูตารางที่5.4)

ตารางที่ 5.4 แสดงสภาพกิจกรรมการค้าของผู้ประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา

สภาพกิจกรรมการค้า	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ดีมาก	0	0
ดี	21	10.5
ปานกลาง	58	29
ชบเซา	121	60.5
รวม	200	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

2. กิจกรรมการค้าหลักได้มีบทบาทลดลง โดยประเภทของกิจกรรมการค้า พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจการค้าประเภทเสื้อผ้าสำเร็จรูป ร้อยละ 42 รองลงมาคือ เครื่องนุ่งห่มและรองเท้า ร้อยละ 16 ร้านขายต่างๆ ร้อยละ 13.5 เครื่องใช้ไฟฟ้า/คอมพิวเตอร์ ร้อยละ 12 เครื่องประดับ/เครื่องสำอาง ร้อยละ 6.5 อาหาร ร้อยละ 6 และของที่ระลึก ร้อยละ 4 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า กิจกรรมการค้าหลักของพื้นที่ที่เป็นย่านการค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปเริ่มมีจำนวนลดลงไป ในขณะที่กิจกรรมการค้าประเภทต่างๆ ได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น และกิจกรรมการตัดเย็บเสื้อผ้าที่กำลังจะหายไป ประกอบธุรกิจการท่องเที่ยวและโรงแรมได้มีการขยายตัวสูงขึ้น แต่ก็ยังไม่ทำให้บทบาทและภาพลักษณ์ของย่านเปลี่ยนแปลงไปมากนัก (ดูตารางที่5.5)

ตารางที่ 5.5 แสดงประเภทของกิจกรรมการค้าของผู้ประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา

ประเภทของกิจกรรมการค้า	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เสื้อผ้า	84	42
เครื่องนุ่งห่ม/รองเท้า	32	16
เครื่องประดับ/เครื่องสำอาง	13	6.5
ของที่ระลึก	8	4
อาหาร	12	6
เครื่องใช้ไฟฟ้า/คอมพิวเตอร์	24	12
อื่นๆ	27	13.5
รวม	200	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

3. พื้นที่ที่ไม่สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เนื่องจากกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นเจ้าของรายเดียว โดยลักษณะการครอบครองพื้นที่ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นการเช่าจากเจ้าของอาคารโดยตรง ร้อยละ 64 รองลงมาคือ เช่า ร้อยละ 17.5 เช่าช่วงต่อจากผู้เช่า ร้อยละ 12.5 และเจ้าของที่ดินและอาคาร ร้อยละ 6 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เอกชนรายใหญ่ ที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และหน่วยงานราชการอื่นๆ ซึ่งทำให้ไม่สามารถแก้ไขและปรับปรุงใดๆ ที่ช่วยส่งเสริมกิจกรรมการค้าได้อย่างเต็ม เป็นผลให้การพัฒนาทางพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจไม่ดีเท่าที่ควร ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของเจ้าของที่ดินเป็นสำคัญ (ดูตารางที่ 5.6)

ตารางที่ 5.6 แสดงลักษณะการครอบครองอาคารของผู้ประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะการครอบครองอาคาร	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เจ้าของที่ดินและอาคาร	12	6
เจ้าของอาคาร	0	0
เช่าจากเจ้าของอาคารโดยตรง	128	64
เช่า	35	17.5
เช่าช่วงต่อจากผู้เช่า	25	12.5
อื่นๆ	0	0
รวม	200	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

4. ขาดการจัดระเบียบของกิจกรรมการค้า ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นร้านค้าและหาบเร่แผงลอยที่มีการวางสินค้ากีดขวางบนทางเดินเท้า อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนของประชาชนและ

นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่เกิดความแออัดและความเป็นระเบียบ ทำให้ผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่เกิดความไม่สะดวกในการเลือกซื้อสินค้าและมีปริมาณลดลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพรวมของสภาพเศรษฐกิจของย่าน

5.2.3 ปัญหาด้านสังคม

1. การขาดความสัมพันธ์ของคนภายในย่าน ย่านประตูน้ำเป็นย่านการค้าที่มีการแข่งขันสูง และการขาดความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน เนื่องจากระยะเวลาที่อยู่อาศัยของผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษามานานไม่มากนัก คือ 10-30 ปี ร้อยละ 38.5 รองลงมาคือ 1-5 ปี ร้อยละ 28.5 5-10 ปี ร้อยละ 24.5 30-60 ปี ร้อยละ 7.5 และมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 1 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าเป็นพื้นที่ที่มีทั้งผู้ค้าเก่าและผู้ค้าใหม่ที่เข้ามาอยู่ร่วมกัน เนื่องจากพื้นที่มีการสร้างอาคารศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่มีการแบ่งพื้นที่ขายเป็นจำนวนมาก ทำให้ขาดพื้นที่ในการปฏิสัมพันธ์กันจึงส่งผลให้ความสัมพันธ์ของคนในย่านลดลง (ดูตารางที่ 5.7)

ตารางที่ 5.7 แสดงระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจการค้าภายในพื้นที่ศึกษา

ระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจการค้าภายในพื้นที่	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	0	0
1-5 ปี	57	28.5
5-10 ปี	49	24.5
10-30 ปี	77	38.5
30-60 ปี	15	7.5
มากกว่า 60 ปี	2	1
รวม	200	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

2. การขาดคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมที่ดี ซึ่งจะเห็นได้จากที่พักอาศัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่อื่น ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 58 รองลงมาคือ ในพื้นที่ย่านประตูน้ำ ร้อยละ 23.5 ร้านค้า ร้อยละ 12.5 และปริณทล ร้อยละ 6 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าเป็นพื้นที่ที่มีผู้ค้าใหม่จากพื้นที่ต่างๆ เข้ามาทำกิจกรรมการค้าในพื้นที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับพื้นที่ศึกษาเป็นย่านพาณิชยกรรมเก่าและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับที่สูง มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ทำให้ภายในพื้นที่มีการพักอาศัยที่หนาแน่น อาคารมีความแออัด สภาพแวดล้อมของเมืองมีความเสื่อมโทรม ทำให้ประชาชนภายในพื้นที่มีการย้ายถิ่นในอัตราที่สูง แสดงให้เห็นว่าพื้นที่อาจอยู่ในช่วงเวลาของการเสื่อมถอยและพื้นที่มีความอึดตัว ทำให้ประชาชนภายในพื้นที่มี

การย้ายออกมาตั้งถิ่นฐานในบริเวณชานเมือง ส่งผลให้พื้นที่ขาดความมีชีวิตชีวาในช่วงกลางคืน (ดูตารางที่ 5.8)

ตารางที่ 5.8 แสดงที่พักอาศัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา

ที่พักอาศัย	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ร้านค้า	25	12.5
ในพื้นที่ย่านประตูน้ำ	47	23.5
พื้นที่อื่นๆ ในกรุงเทพฯ	116	58
ปริมาตร	12	6
รวม	200	100

ที่มา: จากแบบสอบถาม

3. ปัญหาด้านอาชญากรรม ซึ่งเกิดจากสภาวะทางเศรษฐกิจที่ขบเซา ทำให้มีปัญหาค้นว่างงานจำนวนมาก ประกอบกับเป็นย่านการค้าที่มีผู้เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมากทำให้พื้นที่มีความแออัด จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ซึ่งทำให้ผู้ซื้อไม่กล้าเข้ามาจับจ่ายเลือกซื้อสินค้าและพื้นที่ขาดความน่าอยู่

5.3 แนวโน้มของพื้นที่ย่านการค้าประตูน้ำ

5.3.1 แนวโน้มทางด้านกายภาพ

- ศูนย์กลางของพื้นที่ย่าน พื้นที่ย่านประตูน้ำในปัจจุบันมีการขยายตัวของพื้นที่อย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นบริเวณที่รองรับจากการพัฒนาของโครงการศูนย์คมนาคมในอนาคต ที่จะพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมกลางเมืองบริเวณราชปรารภ-มักกะสัน ซึ่งจะเน้นการพัฒนาศูนย์พาณิชย์กรรมให้กระชับและมีความชัดเจนมากขึ้น โดยการใช้บริเวณนี้เป็นจุดเชื่อมต่อกายานราชประสงค์ที่เป็นศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ พาณิชยกรรม และการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ไปสู่การพัฒนาของการรถไฟในพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน ซึ่งมีศักยภาพจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและธุรกิจ ในอนาคตให้เป็นจุดรวมของโครงข่ายการคมนาคมหลายประเภททั้งถนนและระบบขนส่งมวลชน โดยการพัฒนาส่วนหนึ่งให้เป็น City Air Terminal โดยเป็นต้นทางระบบขนส่งมวลชนระบบราง จากใจกลางเมืองไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ในส่วนของพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองบริเวณพื้นที่ย่านประตูน้ำยังมีโครงการของภาคเอกชน ซึ่งลงทุนพัฒนาโครงการขนาดใหญ่เพื่อรองรับกิจกรรมการค้าและบริการภายในประเทศและระดับนานาชาติ ทำให้ศูนย์กลางของพื้นที่จะไปอยู่บริเวณถนนราชปรารภให้สามารถต่อเชื่อมกับย่านธุรกิจเดิม บริเวณตลาดประตูน้ำ

ราชปรารภ และถนนเพชรบุรี พื้นที่ย่านนี้จึงกำหนดให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-Use) ทั้งการค้า ที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน การบริการ และพักผ่อนหย่อนใจของเมือง

-ทิศทางการขยายตัวของพื้นที่ เมื่อศูนย์กลางของย่านประตูน้ำย้ายไปยังบริเวณถนนราชปรารภ จึงได้มีการปรับปรุงเส้นทางสัญจรให้เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ริมถนนราชปรารภกับบริเวณตลาดประตูน้ำ ราชปรารภ ถนนเพชรบุรี อีกทั้งพื้นที่บริเวณโรงงานรถไฟมักกะสันจะมีบทบาทเป็นพื้นที่เพื่อนันทนาการของย่านและพื้นที่โดยรอบ

5.3.2 แนวโน้มทางด้านเศรษฐกิจ

การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าส่งและค้าปลีกเสื้อผ้าสำเร็จรูปยังคงมีอยู่ต่อไป แต่ธุรกิจการท่องเที่ยวและโรงแรมเริ่มมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็นแหล่งจับจ่ายเลือกซื้อสินค้าและที่พักอาศัยใจกลางเมืองของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งทำให้เกิดการพัฒนา รูปแบบของร้านค้าและกิจกรรมการค้าในรูปแบบสมัยใหม่ ทำให้เกิดศูนย์การค้าที่ประกอบไปด้วยร้านค้าจำนวนมากที่มีกิจกรรมการค้าและบริการต่างๆ เพิ่มขึ้น โดยร้านค้าเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะเข้ามาแทนที่ร้านค้าในรูปแบบดั้งเดิม เนื่องจากที่มีความสวยงามและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มากกว่า จึงเหมาะกับการเป็นแหล่งจับจ่ายเลือกซื้อสินค้าที่ทันสมัย

5.3.3 แนวโน้มทางด้านสังคม

-ผู้คนที่อยู่อาศัยและประกอบธุรกิจการค้าภายในย่านประตูน้ำ โดยเฉพาะคนเก่าแก่หรือผู้สูงอายุที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ย่านได้มีการย้ายถิ่นออกมาตั้งถิ่นฐานในบริเวณชานเมือง ทำให้ประชากรของย่านมีแนวโน้มที่ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อบทบาทในด้านต่างๆ ของย่าน นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการที่เป็นเพียงผู้เช่าเพื่อประกอบธุรกิจการค้าเท่านั้น อีกทั้งยังมีกลุ่มประชากรจากต่างจังหวัดที่อพยพเข้ามาอยู่อาศัยภายในพื้นที่ จึงกล่าวได้ว่า พื้นที่ย่านนี้เป็นพื้นที่ที่แหล่งงานและแหล่งรองรับการอยู่อาศัยของแรงงานที่อพยพมาทำงานในเขตเมืองหลวง ซึ่งได้ส่งผลให้ตลาดและศูนย์การค้า เติบโตตามขึ้นมา จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงกลายเป็นแหล่งงานและเป็นแหล่งดึงดูดที่ทำให้เกิดเป็นสถานที่พักผ่อนของนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ประกอบกับปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เสื่อมโทรม ซึ่งอาจเป็นเหตุผลที่ทำให้เกิดการย้ายออกของคนดั้งเดิม

-จากการย้ายออกของคนเก่าแก่ในย่าน และคนใหม่ที่อพยพเข้ามาอยู่อาศัย ส่วนใหญ่จะเป็นเพียงผู้เช่าเพื่อการค้าและอยู่อาศัยเท่านั้น พื้นที่ที่มีการแข่งขันทางด้านธุรกิจค่อนข้างสูง ซึ่งมักจะไม่ได้เข้ามารวมกลุ่มและทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับคนเก่าแก่ในย่าน ทำให้ความสัมพันธ์ของคนในย่านเริ่มเสื่อมถอยลงอย่างต่อเนื่อง

5.4 บทบาทของย่านการค้าประคูน้ำในอนาคต

จากพัฒนาการทางพื้นที่ สภาพปัจจุบัน และศักยภาพของพื้นที่ สามารถนำมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงบทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต ที่จะมีการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาต่อในอนาคต โดยผู้วิจัยได้แบ่งเป็นบทบาทในด้านต่างๆ ดังนี้

1. บทบาทด้านศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง

เป็นบทบาทหลักของพื้นที่เป็นย่านศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการคมนาคมที่สำคัญระหว่างพื้นที่เมืองชั้นในกับพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดที่ทำให้เกิดเป็นจุดพักของการขนส่งผู้สัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังมีการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่จะมีการสร้างขึ้นใหม่จากนโยบายจากส่วนกลาง มีผลทำให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงขึ้น เช่น บริเวณถนนราชปรารภ บริเวณนิคมมักกะสัน มีการเปลี่ยนแปลงจากที่ว่างที่เคยเป็นพื้นที่ของการทางรถไฟ เป็นรูปแบบอาคารเพื่อพาณิชย์กรรม และพื้นที่เพื่อนันทนาการ

2. บทบาทด้านกิจกรรมการค้า

เป็นบทบาทรองของพื้นที่เป็นย่านการค้าใจกลางเมืองที่มีกิจกรรมประเภทที่มีลักษณะเด่นที่ชัดเจน ได้แก่ ธุรกิจการค้าส่งและค้าปลีกเสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องประดับ ของที่ระลึก และสินค้าต่างๆ เป็นต้น อีกทั้งมีความเชื่อมโยงกับย่านการค้าอื่นๆ ทำให้มีกิจกรรมการค้าที่คึกคักขึ้น

3. บทบาทด้านกิจกรรมเพื่อการท่องเที่ยว

พื้นที่เป็นย่านการค้าใจกลางเมืองที่มีบทบาทรองในด้านการท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ ประกอบกับมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยว เช่น ร้านค้าต่างๆ ร้านอาหาร โรงแรม เป็นต้น จึงมีผู้เข้ามาใช้บริการที่เป็นนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่ศึกษาจึงมีบทบาทในด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว

5.5 กฎหมาย แผนและนโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

5.5.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545-2549)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 กำหนดวิสัยทัศน์อยู่ภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และสังคมไทยที่พึงประสงค์ในอนาคต คือ สร้างความเข้มแข็งของชุมชนและการพัฒนาเมืองน่าอยู่ ชุมชนน่าอยู่ เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาที่เน้นหลักการมีส่วนร่วม การพึ่งตนเอง การช่วยเหลือเกื้อกูลกัน โดยได้กำหนดทิศทางการพัฒนาเมืองและชุมชนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลดังนี้

1. การจัดระเบียบการขยายตัวของชุมชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การเงิน การค้า และศูนย์ข่าวสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ

2. การแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกกลุ่มและสังคมให้ดีขึ้น ให้ความสำคัญต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบรถไฟฟ้าเพื่อพัฒนาชุมชนชานเมือง ชุมชนเมืองใหม่ และศูนย์กลางธุรกิจให้กระจายอย่างเป็นระบบ และจัดให้มีสถานีกลางระบบขนส่งต่อเนื่องในย่านใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อเชื่อมโยงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ

5.5.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2545-2549)

กรุงเทพมหานครได้มีการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ โดยกำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาเมืองให้กรุงเทพมหานครเป็น “เมืองน่าอยู่” โดยใช้กระบวนการพัฒนาแบบองค์รวม และจัดทำกระบวนการแก้ไขปัญหาของเมืองอย่างเป็นระบบ และให้มีความสัมพันธ์สอดคล้องประสานทั้งทางด้านการจัดทำผังเมืองที่ทันสมัยและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งการจัดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในทุกๆ ด้าน เพื่อให้บังเกิดผลการพัฒนาเมืองที่มีคุณภาพและยั่งยืน ซึ่งมีสาระสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ดังนี้

1. อนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม
2. ปรับปรุงพื้นที่ปูดบริเวณที่เสื่อมโทรมแออัดและพัฒนาบริเวณจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน
3. ปรับปรุงผังเมืองรวมให้เป็นผังที่มีประสิทธิภาพ สามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและจัดระเบียบเมือง
4. บูรณาการแผนพัฒนาเขตและจัดทำผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะแห่ง เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ
5. การเพิ่มโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และเพิ่มสมรรถนะการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อรถยนต์ส่วนบุคคล
6. การเพิ่มพื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะ การปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ และการเสนอแนะแผนการพัฒนาพื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะระดับเขต
7. การรณรงค์เผยแพร่ให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับผังเมือง และการมีส่วนร่วมในกระบวนการผังเมืองและการพัฒนาเมือง
8. การกำหนดมาตรการทางผังเมืองเพื่อให้เกิดการควบคุมจัดระเบียบและการบังคับใช้ผังเมืองรวมหรือผังเมืองเฉพาะบริเวณอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารตามแนวนโยบายของผังเมืองรวม
9. การนำแนวทางการพัฒนาเมืองรูปแบบต่างๆ มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน
10. พัฒนาระบบสารสนเทศทางผังเมือง

5.5.3 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2)

แผนพัฒนาพื้นที่โครงการพัฒนาย่านธุรกิจพาณิชยกรรม

การพัฒนาย่านธุรกิจพาณิชยกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยการพัฒนา ย่านธุรกิจพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองให้มีความสามารถในการแข่งขันกับมหานครอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจพาณิชยกรรมรอบบริเวณศูนย์กลางคมนาคมของระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วย การพัฒนาและปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองบริเวณสีลม สาทร บางรัก ย่านพาณิชยกรรมราชประสงค์ สุขุมวิท เพลินจิต นานา ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางรอง พหลโยธิน มักกะสัน ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ และบริเวณพระรามที่ 3 และการพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมือง และศูนย์พาณิชยกรรมชุมชน เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างเสริมความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย ลักษณะการพัฒนาประกอบด้วย การพัฒนาโครงข่ายถนน การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางสัญจรและบริเวณที่โล่งสาธารณะ พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การปรับปรุงสภาพแวดล้อม

5.5.4 แผนพัฒนาพื้นที่กลุ่มเขตตามร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2545-2549)

แผนพัฒนาพื้นที่กลุ่มเขตและนโยบายรายเขต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ผังเมืองเป็นกรอบชี้แนะการพัฒนา ส่งเสริมให้เป็นเมืองน่าอยู่ มีบริการทางสังคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เพียงพอพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ ปรับปรุงฟื้นฟูย่านที่อยู่อาศัยและศูนย์ชุมชนโดยให้บริการต่างๆ ที่จำเป็น ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว โดยได้มีการพิจารณาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีลักษณะเด่นของพื้นที่นั้นๆ ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ได้แก่ ย่านการค้าที่สำคัญ ทั้งย่านการค้าเก่าและย่านการค้าใหม่ โดยมีสาระสำคัญของแผนพัฒนาเขตในกลุ่มวิภาวดีตามนโยบายแต่ละด้าน สรุปได้ดังนี้

1. นโยบายด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ โครงการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางรองบริเวณศูนย์มักกะสันและพื้นที่ต่อเนื่อง ประกอบด้วย การพัฒนาโครงข่ายถนนโดยรอบศูนย์มักกะสันและพื้นที่ต่อเนื่อง การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางสัญจรและบริเวณที่โล่งสาธารณะ การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การปรับปรุงสภาพแวดล้อม

2. นโยบายด้านการจราจรและขนส่ง ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์มักกะสัน เป็นการพัฒนาอยู่ในรูปของอาคารสูงที่เป็นอาคารพาณิชย์และพักอาศัย แบ่งพื้นที่การพัฒนาเป็น 6 โซน ได้แก่ โซนที่ 1 ย่านการค้าและลานวัฒนธรรม โซนที่ 2 ย่านการค้าประตูน้ำ-มักกะสัน โซนที่ 3 อโศก-

รัชดาภิเษก โซนที่ 4 ศูนย์ธุรกิจอุตสาหกรรมขนาดเบา โซนที่ 5 ย่านการค้าชานานามักกะสัน โซนที่ 6 บริเวณบึงมักกะสัน

5.5.5 นโยบายและแผนการศึกษาเฉพาะเรื่อง

1. โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความต้องการที่จะพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน บริเวณโรงซ่อมและพื้นที่โดยรอบ ซึ่งเป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีขนาดเนื้อที่ประมาณ 615 ไร่ ปัจจุบันเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมการค้าย่านประตูน้ำ จึงมีศักยภาพในการพัฒนาเชิงพาณิชย์และนันทนาการ รูปแบบและบทบาทของโครงการปรับปรุงฟื้นฟูในพื้นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และเนื่องจากเป็นพื้นที่ใจกลางเมืองที่มีระบบคมนาคมต่างๆ เช่น รถไฟระหว่างประเทศ รถไฟระหว่างเมือง รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถประจำทางในเมือง และโครงข่ายระบบถนน เป็นต้น

การพัฒนาพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน กำหนดบทบาทเพื่อพัฒนาให้เป็น

1. เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและศูนย์กลางธุรกิจที่สมบูรณ์แบบ โดยมีระบบการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับศูนย์กลางธุรกิจเดิมบริเวณโดยรอบ ได้แก่ ประตูน้ำ ราชประสงค์
2. เป็นจุดบรรจบของธุรกิจนานาชาติที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมชายฝั่งตะวันออกเป็นประตูเปิดทางด้านทิศตะวันออกสู่อินโดจีน ด้วยปัจจัยที่เป็นจุดรวมการเชื่อมต่อการคมนาคมไปทางทิศตะวันออก
3. เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไปใช้บริการขนส่งมวลชน (Park and Ride) เพื่อวัตถุประสงค์ลดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นสถานีสำคัญของการขนส่งด้วยรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อชานเมืองกับภาคตะวันออกของประเทศ
4. เป็น City Air Terminal เพื่อเป็นปากทางระบบขนส่งมวลชนเพื่อความสะดวกในการเดินทางจากกลางเมืองไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ

การพัฒนาอยู่ในรูปของอาคารสูงที่เป็นอาคารพาณิชย์และพักอาศัย แบ่งพื้นที่การพัฒนาเป็น 6 โซน ได้แก่

โซนที่ 1 ย่านการค้าและลานวัฒนธรรม บริเวณพื้นที่ตอนกลางของพื้นที่โครงการ การเข้าออกพื้นที่สะดวกต่อการติดต่อกับพื้นที่อื่นๆ ของกรุงเทพมหานคร ด้วยระบบทางด่วน ถนนจตุรทิศ ระบบรถไฟของการรถไฟฯ และรถไฟความเร็วสูงส่วนพื้นที่ทางทิศตะวันออกกำหนดให้เป็นพื้นที่บริการสาธารณะ

โซนที่ 2 ย่านการค้าประตูน้ำ-มักกะสัน บริเวณถนนราชปรารภ อยู่ต่อเนื่องกับย่านธุรกิจเดิม ประตูน้ำ ราชปรารภ และถนนเพชรบุรี พื้นที่ย่านนี้จึงกำหนดให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน(Mixed-Use) ทั้งการค้า พักอาศัย อาคารสำนักงาน การบริการ และพักผ่อน

หย่อนใจของเมือง รองรับส่วนขยายของย่านเดิมเสริมด้วยส่วนที่ยังขาดอยู่ของย่านเดิม ได้แก่ ประเภทพื้นที่สาธารณะ Entertainment และสวนสนุก โดยมีระบบรถประจำทางบนถนนราชปรารภ และระบบขนส่งมวลชนของการรถไฟฟ้า(CT)

โซนที่ 3 อโศก-รัชดาภิเษก บริเวณริมอโศก-รัชดาภิเษก เป็นพื้นที่ปลายสุดทางตะวันออกของโครงการที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ที่กำลังพัฒนาย่านพระราม 9 และรัชดาภิเษก เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพที่พัฒนาได้ก่อน

โซนที่ 4 ศูนย์ธุรกิจอุตสาหกรรมขนาดเบา บริเวณริมทางด่วนชั้นที่ 1 เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวด้านธุรกิจและบริการของย่านเดิมเป็นหลัก

โซนที่ 5 ย่านการค้านานาชาติมักกะสัน บริเวณชอยนานาต่อเนื่องกับถนนเพชรบุรี เป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างคลองแสนแสบขึ้นไปจนถึงแนวถนนนิคมมักกะสันแบ่งเป็น 4 แปลง โดยกำหนดจากกิจกรรมในย่านนี้ไว้เป็นย่านการค้า อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัย

โซนที่ 6 บริเวณบึงมักกะสัน เป็นพื้นที่บึงรองรับน้ำมักกะสันเดิมรวมส่วนขยาย และระบบคลองระบายน้ำออกจากบึงและระบบคลองย่อยที่จะเป็นองค์ประกอบของการพัฒนาในลักษณะ Waterfront Development และได้จัดให้มีการสัญจรทางน้ำในโครงการ และเชื่อมโยงกับการเดินเรือภายนอก

2.โครงการปรับปรุงส่วนขยายของศูนย์พาณิชยกรรมกลางเมืองบริเวณราชปรารภ-มักกะสัน

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร มีความต้องการที่จะพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมกลางเมืองบริเวณราชปรารภ-มักกะสัน ซึ่งจะเน้นการพัฒนาศูนย์พาณิชยกรรมที่สำคัญที่สุดในปัจจุบันให้กระชับและมีความชัดเจนมากขึ้น โดยการให้บริเวณเชื่อมต่อกจากย่านราชประสงค์ที่เป็นศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ พาณิชยกรรม และการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ไปสู่การพัฒนาของการรถไฟฟ้าในพื้นที่ย่านโรงงานมักกะสัน เพื่อให้เป็นส่วนขยายของศูนย์กลางในปัจจุบันให้เกิดความเด่นชัด มีความสง่างาม และมีประสิทธิภาพคุ้มค่างานที่ดินในขณะเดียวกันก็เป็นการส่งเสริมการพัฒนาใจกลางเมืองโดยการอิงระบบขนส่งมวลชนและอาศัยย่านมักกะสันซึ่งมีศักยภาพจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและธุรกิจในอนาคตเพื่อให้เกิดความเป็นหนึ่งเดียวกัน โดยสืบเนื่องจากโครงการสนามบินสุวรรณภูมิที่กำลังจะเปิดใช้ในอนาคตอันใกล้และมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการบินในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และโครงการพัฒนาที่ดินย่านโรงงานมักกะสันของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมเพราะเป็นจุดรวมของโครงข่ายการคมนาคมหลายประเภททั้งถนนและระบบขนส่งมวลชน โดยการพัฒนาส่วนหนึ่งให้เป็น City Air Terminal โดยเป็นต้นทางระบบขนส่งมวลชนระบบรางจากใจกลางเมืองไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ นอกจากนี้พื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองบริเวณต่อเนื่องดังกล่าวยังมีโครงการของภาคเอกชนซึ่งลงทุน

พัฒนาโครงการขนาดใหญ่เพื่อรองรับกิจกรรมการค้าบริการภายในประเทศและระดับนานาชาติ อาทิ โครงการสยามพารากอน โครงการประตูน้ำคอมเพล็กซ์ เป็นต้น ซึ่งโครงการเหล่านี้เป็นตัวสนับสนุนให้ศูนย์กลางเมืองมีการพัฒนาพื้นที่อย่างเต็มที่ และเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกับโครงการปรับปรุงส่วนขยายของศูนย์พาณิชยกรรมกลางเมืองบริเวณราชปรารภ-มักกะสัน

จากผลการศึกษาในบทที่ 5 พบว่า พื้นที่เป็นย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองที่มีกิจกรรมการค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปในระดับประเทศและระดับชาติ อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกและทางน้ำที่มีความสำคัญทั้งในอดีตและปัจจุบัน ทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟ และทางเรือ รวมทั้งมีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้พื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่ส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับพื้นที่ยังมีบทบาทด้านการท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ ส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านต่างๆ ในอนาคต และยังสามารถรองรับการขยายตัวของธุรกิจเสื้อผ้าเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของทางภาครัฐ

จากการที่เป็นย่านการค้าที่เก่าแก่ โดยส่วนใหญ่ปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เกิดขึ้นจากการปรับวิถีชีวิตให้เข้ากับที่ตั้ง สภาพเศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อม ทำให้พื้นที่มีสภาพทรุดโทรม ไม่มีความเป็นระเบียบ ปัญหาการใช้ที่ดิน สภาพแวดล้อมที่เสื่อมคุณภาพ และสภาพทางเศรษฐกิจที่ซบเซา ทำให้เกิดปัญหาความหนาแน่นและมลพิษทางสภาพแวดล้อมที่ไม่น่ารื่นรมย์ ซึ่งสามารถชี้ให้เห็นว่าภาพรวมของย่านการค้าแห่งนี้กำลังเข้าสู่ภาวะเสื่อมโทรมทางกายภาพ ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ สืบเนื่องมาจากพัฒนาการของเมืองที่มีความเป็นมาอย่างยาวนาน ซึ่งกำลังเข้าสู่ในช่วงที่เมืองมีโครงสร้างทางกายภาพภายในเสื่อมถอยและความเจริญเติบโตของเมืองที่เสื่อมลง เนื่องจากการโตเต็มที่ของเมือง จึงควรจะมีการพัฒนาทางพื้นที่เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตและความน่าอยู่ของผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่และผู้ที่ใช้พื้นที่ที่ดีกว่าในอดีต อีกทั้งยังคงรักษาภาพลักษณ์ของย่านการค้าและสามารถรองรับการพัฒนาในด้านต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งมีนโยบายพัฒนาให้เป็นการค้าในระดับประเทศ ซึ่งส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตดีขึ้น ดังนั้นจึงควรส่งเสริมการพัฒนาจากทางภาครัฐให้มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพพร้อมทั้งสร้างคุณภาพชีวิตให้มีความน่าอยู่มากขึ้น

จากการศึกษาข้างต้นจึงควรมีการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านผังเมืองของพื้นที่ศึกษา ที่มีผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและวิถีชีวิตของผู้คนภายในย่านการค้า โดยได้นำความคิดเห็นด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนกลุ่มตัวอย่างเข้ามาร่วมในการวิเคราะห์ ที่จะนำเสนอในบทที่ 6 ต่อไป