

## บทที่ 7

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 7.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ความต้องการในการใช้ที่ย่านพาณิชย์กรมอโคก โดยวิธีการคำนวณหาปริมาณผู้ใช้ทางเท้าจากการสังเกตเชิงประจักษ์ ทั้งหมด 20 ตำแหน่ง จะเห็นว่าบริเวณที่มีความหนาแน่นของผู้ใช้ทางเท้ามากที่สุดบริเวณถนนอโคก และถนนที่ขนานถนนอโคกทั้ง 2 ฝั่ง และมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงตามมูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่อย่างมาก อีกทั้งยังประกอบด้วยโครงการในอนาคตเชื่อมต่อรถไฟฟ้าท่าอากาศยานฯ (Airport Link) ที่สำคัญ นับได้ว่ามีแนวโน้มในการเป็นระบบจุดเปลี่ยนถ่ายที่มีความสำคัญต่อกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาระบบสัญจรภายในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ย่านถนนอโคกมีปัญหาเรื่องการจราจรเป็นอย่างมาก ดังนั้น จึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่งในการพัฒนาพื้นที่ทางเท้า ในย่านพาณิชย์กรมอโคก ที่มีแนวโน้มว่าจะกลายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเชื่อมต่อกันเป็นระบบใหญ่

ความต้องการในการใช้พื้นที่ทางเท้าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการในอนาคต 10 ปี พบว่ามีความต้องการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 2.36 เท่า ดังนั้นขนาดทางเท้า ณ ปัจจุบันไม่สามารถรองรับปริมาณจำนวนคนในอนาคตได้ จึงนำมาสู่กระบวนการวิเคราะห์ได้ตามกระบวนการออกแบบข้างต้นซึ่งมีแนวทางในการออกแบบ ดังนี้

- เพิ่มขนาดทางเท้าโดยการให้พื้นที่ร่วมกับระยะถอยร่นของอาคารเอกชน
- พื้นที่ของอาคารขนาดเล็ก ตึกแถวที่คาดการณ์ว่าจะมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งทำให้เกิดระยะถอยร่นด้านหน้าอาคาร ดังนั้นจึง กำหนดให้เป็นพื้นที่ออกแบบพิเศษสำหรับถนนอโคก
- กำหนดให้มีการจัดระบบของกิจกรรมประเภทค้าขายพวก หาบเร่แผงลอย อยู่บริเวณซอยที่ใช้ เช่น ซอยจุลินทร์ ซอยควนบอย และกำหนดให้อยู่ภายในอาคารชั้น 1 เป็นการให้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรม

พื้นที่ว่างสาธารณะของภาครัฐสามารถให้ขยายทางเท้าได้ เช่น พื้นที่ว่างของการรถไฟฟ้า ลานจอดรถ เป็นต้นตลอดถนนทั้งสองฝั่งของถนนอโคก

#### 7.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ

การดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ขึ้นอยู่กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบโดยตรง คือ สำนักงานเขตวัฒนา รวมถึงคนในพื้นที่ / เจ้าของธุรกิจ ที่จะต้องเห็นความสำคัญของปัญหา ก่อน จึงจะทำให้เกิดแรงผลักดันในการวางแผนและพัฒนาพื้นที่ต่อไป

ปัจจัยหลักที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ งบประมาณ และความร่วมมือของคนในพื้นที่ รวมถึงเจ้าของกิจการ เจ้าของที่ดิน ผู้ซึ่งมีส่วนได้ส่วนเสียในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ ซึ่งหน่วยงานของรัฐจะต้องเป็นผู้สนับสนุนและ จัดหามาตรการในการรองรับปัญหาที่เกิดขึ้นในการเวนคืน หรือการจัดรูปที่ดินใหม่เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินการ ตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งอาจเป็นการจัดหาที่อยู่ใหม่ให้แก่เจ้าของอาคารที่ถูกทำลาย หรือจ่ายค่าตอบแทนพื้นที่ ซึ่งทั้งนี้ต้องอาศัยกฎหมายในการบังคับใช้ โดยใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายผังเมือง พระราชบัญญัติ ควบคุมอาคาร เทศบัญญัติกรุงเทพมหานคร พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น เพื่อให้เกิดผลบังคับใช้ และสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องโดยไม่ละเมิดสิทธิของประชาชน ในขณะเดียวกัน ควรทำ ประชาวิจารณ์เพื่อรับฟังเสียงข้างมากของคนในพื้นที่ด้วย เพื่อให้เป็นที่ยอมรับหรือสอดคล้องกับความต้องการ ของคนในชุมชน ซึ่งจะช่วยให้มาตรการเหล่านั้นสามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ ในการดำเนินงานแนวทาง พัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะของถนนอโคกที่จะรองรับการพัฒนาพื้นที่อย่างมี ประสิทธิภาพต่อไป

### 7.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ขึ้นอยู่กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบโดยตรง คือ สำนักงานเขตพระนคร รวมถึงคนใน พื้นที่ / เจ้าของธุรกิจ ที่จะต้องเห็นความสำคัญของปัญหาก่อน จึงจะทำให้เกิดแรงผลักดันในการวางแผนและ พัฒนาพื้นที่ต่อไป

ปัจจัยหลักที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Link) ตามการศึกษาวิจัยดังตารางประกอบที่ 7.1 และ 7.2 ตามแผนนโยบาย ทุก 5 ปี เพื่อให้เป็นที่ยอมรับหรือ สอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะช่วยให้มาตรการเหล่านั้นสามารถดำเนินการได้ตาม วัตถุประสงค์ ในการดำเนินงานแนวทางพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่ทางเท้าภายในย่านถนนอโคก ดังตาราง ด้านล่าง และดูความต่อเนื่องของแผนงานทุกปี จนถึงปี 2580

#### จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน

ตามตารางที่ 4.4 จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้โดยสารร้อยละ 30 ของจำนวนผู้โดยสารสูงสุด ต่อวัน จะเดินทางในระหว่างช่วงเช้า และช่วงบ่าย ซึ่งมีระยะเวลา 4.5 ชม. จำนวนผู้โดยสาร สูงสุดเฉลี่ยต่อชั่วโมงต่อทิศทางจึงลดน้อยลง และจำนวนผู้โดยสารต่อขบวนจะหาได้จาก จำนวนเที่ยวของการให้บริการต่อชั่วโมง ตารางที่ 4.5 แสดงให้เห็นถึงการคำนวณหา จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่คาดการณ์ต่อขบวน โดยใช้สมมติฐานดังกล่าว

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้โดยสาร สูงสุด/วัน/ทิศทาง (A=จากตาราง 4.3)	จำนวนผู้โดยสาร สูงสุด/ชม/ทิศทาง B=(Ax30%/4.5ชม)	ความถี่ของการ เติมนรถ (C)	จำนวนสูงสุด/ ขบวน (BxC/60)
2550	37,200	2,480	15 นาที	620
2555	55,900	3,726	15 นาที	932
2560	96,600	6,440	10 นาที	1,073
2565	136,400	9,093	10 นาที	1,516
2570	150,500	10,033	10 นาที	1,672
2575	166,200	11,080	10 นาที	1,847
2580	183,400	12,227	10 นาที	2,038

ตารางที่ 7.1 การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วนสำหรับรถไฟฟ้าอากาศยานฯ

ปี พ.ศ.	รถไฟด่วนท่าอากาศยานฯ	รถไฟท่าอากาศยานฯ
2550	8,200	87,700
2555	27,600	130,600
2560	45,600	218,100
2565	74,400	299,300
2570	82,000	330,400
2575	90,000	364,800
2580	100,000	402,700

ตารางที่ 7.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารทั้ง 2 ประเภทเฉลี่ยต่อวัน  
(ที่มา: โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ)

จากตารางที่ 7.2 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารด่วนท่าอากาศยานฯ สำหรับรถไฟด่วนท่าอากาศยานฯ สมมติว่าการเดินทางไปกลับมายังสถานี CAT มีปริมาณเท่า ๆ กัน ในบางช่วงเวลาจะมีจำนวนผู้โดยสารมาก ก็จะถูกเฉลี่ยให้กระจายเท่า ๆ กัน ไปยังช่วงเวลาให้บริการ วันละ 2 ชั่วโมง (05.00-01.00น. จากตารางที่ 7.2 แสดงให้เห็นการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อขบวน ดังตารางข้างต้น

ตารางที่ 4.3 จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง และปริมาณคงเหลือต่อทิศทางของรถไฟฟ้าอากาศยานฯ

ปี พ.ศ 2550				ปี พ.ศ 2555		
จากพญาไท ไป สุวรรณภูมิ						
สถานี	ขึ้น	ลง	คงเหลือ	ขึ้น	ลง	คงเหลือ
พญาไท	15,300	0	15,300	23,400	0	23,400
ราชปรารภ	8,200	100	23,400	10,200	500	33,100
มักกะสัน/อโศก	9,600	2,900	30,100	15,900	3,800	45,200
รามคำแหง	3,100	5,500	27,700	4,300	9,000	40,500
หัวหมาก	2,200	4,100	25,800	3,300	7,300	36,500
บ้านทับช้าง	400	3,300	22,900	700	6,000	31,200
ลาดกระบัง	1,400	3,200	21,100	1,800	5,200	27,800
สุวรรณภูมิ	0	21,100	0	0	27,800	0
<b>รวม</b>	<b>40,200</b>	<b>40,200</b>		<b>59,600</b>	<b>59,600</b>	
จากสุวรรณภูมิ ไป พญาไท						
สุวรรณภูมิ	21,200	0	21,200	27,800	0	27,800
ลาดกระบัง	7,900	1,500	27,600	10,600	1,900	36,500
บ้านทับช้าง	3,400	600	30,400	6,500	1,100	41,900
หัวหมาก	6,000	2,000	34,400	11,200	2,900	50,200
รามคำแหง	6,200	3,400	37,200	10,500	4,800	55,900
มักกะสัน/อโศก	2,700	13,800	26,100	3,800	21,600	38,100
ราชปรารภ	100	7,900	16,300	600	10,700	28,000
พญาไท	0	18,300	0	0	28,000	0
<b>รวม</b>	<b>47,500</b>	<b>47,500</b>		<b>71,000</b>	<b>71,000</b>	
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>87,700</b>	<b>87,700</b>		<b>130,600</b>	<b>130,600</b>	
ปี พ.ศ 2560				ปี พ.ศ 2565		
จากพญาไท ไป สุวรรณภูมิ						
สถานี	ขึ้น	ลง	คงเหลือ	ขึ้น	ลง	คงเหลือ
พญาไท	38,000	0	38,000	50,900	0	50,900
ราชปรารภ	15,400	1,900	51,500	17,900	0	68,800
มักกะสัน/อโศก	26,600	9,100	69,000	41,300	12,800	97,300
รามคำแหง	5,700	14,400	60,300	7,200	21,100	83,400
หัวหมาก	4,900	12,500	52,700	5,400	17,000	71,800
บ้านทับช้าง	1,300	11,700	42,300	1,500	18,400	54,900
ลาดกระบัง	2,600	11,400	33,500	3,200	19,000	39,100
สุวรรณภูมิ	0	33,500	0	0	39,100	0
<b>รวม</b>	<b>94,500</b>	<b>94,500</b>		<b>127,400</b>	<b>127,400</b>	
จากสุวรรณภูมิ ไป พญาไท						
สุวรรณภูมิ	33,500	0	33,500	39,100	0	39,100
ลาดกระบัง	22,000	2,900	52,600	36,500	3,400	72,200
บ้านทับช้าง	13,700	1,700	64,600	22,000	2,000	92,200
หัวหมาก	22,700	4,100	83,200	35,000	5,200	122,000
รามคำแหง	20,200	6,800	96,600	23,300	8,900	136,400
มักกะสัน/อโศก	10,500	41,200	65,900	15,200	61,600	90,000
ราชปรารภ	1,000	19,400	47,500	800	23,900	66,900
พญาไท	0	47,500	0	0	66,900	0
<b>รวม</b>	<b>123,600</b>	<b>123,600</b>		<b>171,900</b>	<b>171,900</b>	
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>218,100</b>	<b>218,100</b>		<b>299,300</b>	<b>299,300</b>	

ตารางที่ 7.3 แสดงปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าอากาศยานเฉลี่ยต่อวัน  
(ที่มา: โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ)

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. รายงานขั้นสุดท้ายโครงการจัดทำการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางเดินเท้าเพื่อการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: (ม.ป.ท.), 2531.

กำธร กุลชล. การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร: การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545.

เขตพระนคร, สำนักงาน. ข้อมูลเขตพระนคร. กรุงเทพมหานคร: ฝ่ายทะเบียน, 2549.

ไชศรี ภัคดิ์สุขเจริญ. วาทกรรมของเมืองผ่านโครงสร้างเชิงสัญลักษณ์. กรุงเทพฯ: เอกสารวารสารวิชาการภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

คมสัน มะภิโกศล. โครงการออกแบบปรับปรุงถนนคนเดิน บริเวณถนนราชวงศ์ ย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ: ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2546.

จิตติศักดิ์ ธรรมภรณ์พิลาศ. การทำ Visual Survey. กรุงเทพฯ: เอกสารประกอบการสอนสาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ศูนย์ตำราและเอกสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

จุฬาวดี สันทัต. การวิเคราะห์โครงข่ายพื้นที่และการสำรวจเพื่อปรับปรุงผังแม่บททางกายภาพ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์. วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

ดำรงพล ใจยา. พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม. กรุงเทพฯ: วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

นิรุทธิ์ ภูขมงศ์. หลักและวิธีการกำหนดพื้นที่ทางเดินเท้านอกอาคารในย่านการค้าหนาแน่นของเมือง. กรุงเทพฯ: ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530

ปรารธนา รัตนะสิทธิ์. การเปลี่ยนแปลงของถนนชั่วคราวในช่วงชีวิตคน. กรุงเทพฯ: สารนิพนธ์ศิลปศาสตรบัณฑิต คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2537.

ไพจิตร จิตรเกษมราตรี. แนวทางการออกแบบพื้นที่โล่งในย่านพาณิชย์กรรม กรณีศึกษา: เขตสัมพันธวงศ์. กรุงเทพฯ: รายงานการศึกษาด้านวิชาการออกแบบชุมชนเมือง มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2536.

ภาคภูมิ อรรถกรศิริโพธิ์. โครงการพัฒนาทางกายภาพบนถนนรัชดาภิเษกช่วงแยกเพชรบุรีถึงแยกสุขุมวิท. กรุงเทพฯ: ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2543.

ภานุกัดดี ผดุงเวียง. โครงการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการออกแบบทางเดินเท้าที่เหมาะสมกับบริเวณย่านการค้าเยาวราช. กรุงเทพฯ: ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2544.

- วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อมมูลฐานพฤติกรรมเพื่อออกแบบและวางแผน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- สุนทร มลทา. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์ และสนามกีฬาแห่งชาติกับพื้นที่พาณิชยกรรมเกี่ยวเนื่อง.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- สมฤทัย เล็กศรีสกุล. แนวทางการออกแบบเพื่อประสานระบบพื้นที่โล่งในเมืองย่านธุรกิจ ถนนสีลม. กรุงเทพฯ: วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์,  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- สำนักการโยธา กองออกแบบ. การออกแบบนาทวิถีและเฟอร์นิเจอร์ เพื่อส่งเสริมคุณภาพอาคาร และสิ่งแวดล้อม  
สำหรับคนพิการและประชาชนทั่วไป. กรุงเทพมหานคร: สำนักการโยธา, (ม.ป.ป.).
- สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่. การจัดรูปที่ดิน. กรุงเทพมหานคร, 2542.
- สำนักพัฒนามาตรฐานผังเมือง. เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุง. กรุงเทพฯ: ส่วนมาตรฐานผังเมือง, 2544.
- วรารคนา สายคง. การออกแบบทางเดินเท้าในย่านพาณิชยกรรม ถนนสีลม. รายงานการศึกษา สาขาวิชาการ  
ออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2536
- วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อมมูลฐานพฤติกรรมเพื่อออกแบบและวางแผน.  
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543
- วิญญา พิษญานันต์. แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าในเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2544.
- อรศิริ ปาณิน. ที่ว่างทางสถาปัตยกรรม. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523.
- อรรถวุฒิ แก้วสุทธิพล. การฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมเก่าเทศบาลเมืองสุพรรณบุรี. กรุงเทพฯ:  
วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

## ภาษาอังกฤษ

- Architektur Wettbewerbe. Urban Openspaces. Pedestrian Zones. Stuttgart: Karl Kramer,1982.
- Antoniou, Jim. Enviromental management: planning for traffic. London: McGraw Hill,1971
- Badner, Michale J. Interior Pedestrain Place. New York: Watsonguptill Publications,1989.
- Brambilla, Roberto and Longo, Gianni. For Pedestrians only planning, design and management of traffic free zones. New York: Whitney Library of Design,1977.
- Breines, Simon and Dean, William J. The Pedestrian revolution Streets with out car. New York: Vintage Books,1974.
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., and Smith, G. Responsive environments: A manual for designers. London: The Architectural Press, 1985.
- Buchanan, C. Traffic in Town. The Special Shortened Edition of the Buchanan Report, Penquin Hermond Sworthy, 1963
- Child, Mark C. Parking Spaces. New York: Mc Graw Hill,1999.
- Carr, S. and others. Public Space. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.
- Crowhurst Lennard, H. Suzanne and Lennard, L. Henry. Livable Cities Observed. California: A Gondolier Press Book, 1995.
- Dutton, John A. New American Urbanism: Re-forming the Suburban Metropolis. New York: Abbeville Publishing Group, 2000.
- Donald Watson, FAIA, Alan Plattus and Robert G. Shibley. Time-saver standards for Urban design. USA: McGraw-Hill, 2001.
- Emina Sendich. Planing and Urban design standards. USA: John Wiley & Sons, Inc., 1986.
- Gehl, Jan. Life between Buildings: Using Public Space. Denmark: The Danish Architectural Press, 2001.
- Girling, Cynthia L. Yark Street Park: The design of suburban open space. New York: John Wiley & Sons,1994.
- Hecksher, A. Open paces: The life of American Cities. New York: Harper & Row, 1997.
- Jacods, J. The Death and Life of Great American Cities. New York: Vintage, 1961.
- Jaszweski, Andrew and Hedman, Richard. Fundamentals of Urban Design. Chicago: The American Planning Association, 1984.
- Kato, Akinori. Japanese Open Space as an Amenity. Tokyo: Process Architectural CO.,Ltd, 1993
- Kato, Akinori. Plazas of Southern Europe. Tokyo: Toppen Printing PTE(S), 1980.
- Katz, Peter. The new urbanism: Toward and Architecture of Community. USA: McGraw-Hill, Inc., 1994.
- Krier, Rob. Urban Space. London: Academic Editions, 1984.
- Lynch, Kevin. The image of the City. London: The MIT press, 2000.

- Mechuskey, Jim. Spatial Design: Organization of Space. Journal of The landscape Institute, 1985.
- Pushkarev, Boris and Zupan, Jeffrey M. Urban Space for Pedestrians. New York: MIT Press, 1975.
- Trancik, Roger. Finding lost space: Theories of Urban design. USA: John Wiley & Sons, Inc., 1986.
- Rubenstein, Harvey M. Pedestrians Malls, Streetscapes and Urban Spaces. New York: John Wiley & Sons, 1992.
- Untermann, Richard K. Accommodating the pedestrian. New York: Van Nostrand Reinhold, 1984.