

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย จะช่วยให้สามารถนำความคิดต่างๆ มาเป็นแนวทางในการแก้ปัญหา และเสนอรูปแบบที่น่าสนใจได้ ซึ่งการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมย่านตลาดจักรไฮในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีดังนี้

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับกิจกรรมและพื้นที่

Rapoport (1982) มีแนวความคิดว่า กิจกรรมถูกถ่ายทอดโดยตรงจากวิถีชีวิตและรากฐานของวัฒนธรรม ทุกกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับองค์ประกอบ 4 ประการ คือ ตัวกิจกรรมเอง กิจกรรมถูกนำไปใช้อย่างไร กิจกรรมเกี่ยวข้องกับกิจกรรมอื่นๆ และรวมเป็นระบบกิจกรรม ความหมายของกิจกรรม ซึ่งระบบกิจกรรมไม่สามารถเกิดขึ้นโดยปราศจากพื้นที่และเวลาได้ และไม่สามารถมองตัวกิจกรรมเพียงกิจกรรมเดียว แต่ต้องพิจารณาทั้งระบบกิจกรรมเข้าด้วยกัน

ที่ตั้ง (Setting) เป็นการผสมผสานกันของพฤติกรรมที่ตั้ง (Behavior Setting) และบทบาทของที่ตั้ง ที่ตั้งเป็นสภาพแวดล้อมกับระบบของกิจกรรมที่ต่อเนื่อง ซึ่งสภาพแวดล้อมและกิจกรรมถูกเชื่อมโยงด้วยกฎเกณฑ์ (Rules) ต่างๆ เพื่อทำให้เกิดที่ตั้งที่เหมาะสมและตามที่คาดหวังเอาไว้ ที่ตั้งพิจารณาโดยรวมกับระบบภายในของกิจกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งถูกเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ ซึ่งที่ตั้งจะถูกเชื่อมโยงในหลายด้านทั้งในพื้นที่เอง ความใกล้ชิด การเชื่อมโยง และการแบ่งแยก รวมถึงเรื่องเวลาในการเรียงตามลำดับ

ที่ตั้งมักจะเป็นไปตามความเหมาะสมของกิจกรรมและพฤติกรรมเสมอ ที่ตั้งของคนมีขอบเขตและเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม เวลาและคุณภาพของที่ตั้งแปรเปลี่ยนไปตามวัฒนธรรม และเปลี่ยนไปตามสมาชิกของวัฒนธรรมหนึ่งหรือกลุ่มในวัฒนธรรมนั้นๆ

Chapin (1972 : 221-253) ได้สรุปว่ากิจกรรม จะมีการเกี่ยวข้องอยู่ด้วยกัน 3 ประการคือ 1. แหล่งประกอบกิจกรรม 2. ประเภทของกิจกรรม และ 3. ระบบกิจกรรม และยังได้กล่าวว่า ระบบของกิจกรรมเป็นเรื่องง่าย พฤติกรรมของบุคคลประกอบไปด้วยกรณีจำนวนหนึ่ง และเมื่อบุคคลต่างๆแสดงกรณีเหมือนกัน ก็จะทำให้กรณีนั้นกลายเป็นประเภทของกิจกรรม ซึ่งระบบกิจกรรมคือ การต่อเนื่องของประเภทกิจกรรมนั่นเอง หรือกล่าวได้ว่าระบบกิจกรรมทั้งองค์ประกอบเชิงพื้นที่(สถานที่ไป) และองค์ประกอบเวลา (เวลาที่ไป) ทั้งสองอย่างรับอิทธิพลด้วยข้อจำกัดจากวัฒนธรรม และธรรมชาติของสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์

Fellman (อ้างถึงใน จิราภา ธนาไชยสกุล, 2544: 7) กล่าวว่า ระบบกิจกรรมมีความสำคัญในการวางแผนและออกแบบในระดับที่เรียกว่า ความต้องการพื้นฐาน ซึ่งจะมีความแตกต่างกันออกไป กิจกรรมใดๆสามารถจำแนกได้เป็น 4 องค์ประกอบ คือ

1. โดยตัวกิจกรรม – กิน ชื้อของ เดิน ตั้ม
2. วิธีในการทำ – ชื้อของในตลาด กินในบาร์ เดินในถนน นั่งบนพื้น กินกับคนอื่น
3. กิจกรรมเพิ่ม ใกล้เคียงหรือเชื่อมต่อ ซึ่งกลายมาเป็นส่วนหนึ่งของระบบกิจกรรม – พุดคุยขณะเดินชื้อของ เกี่ยวพาขณะเดินเล่น

4. มุมมองทางสัญลักษณ์ของกิจกรรม ชื่อของในฐานะของการบริโภคอย่างชัดเจน ทำอาหารในฐานะแบบแผนของการสร้างตัวตน

Berry (อ้างถึงใน เสน่ห์ ญาณสาร, 2542 : 229-231) ได้กล่าวว่า กิจกรรมในเขต CBD จะดำเนินไปได้ ก็เพราะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันอยู่ 4 แบบ คือ

1. การเกี่ยวข้องเชื่อมโยงเชิงแข่งขันกัน (Competitive Linkage) หมายถึง ความสัมพันธ์เกี่ยวข้องของธุรกิจหรือร้านค้าประเภทเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน คือ ร้านค้าต่างๆจะอยู่รวมกลุ่มกันเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อแข่งขันกัน เพื่อดึงดูดลูกค้าหรือผู้บริโภคให้มากที่สุด เพื่อเพิ่มปริมาณการขายให้สูงสุด ซึ่งการรวมกลุ่มของร้านค้าเปิดโอกาสให้ลูกค้าได้เปรียบเทียบคุณภาพ ราคา ความหลากหลาย ฯลฯ ของสินค้า เพื่อให้เกิดความพอใจ การเกี่ยวข้องแบบนี้ไม่มีปฏิสัมพันธ์โดยตรงระหว่างหน่วยธุรกิจ เช่น มีการรวมกลุ่มของร้านขายรองเท้า ร้านเสื้อผ้า ร้านขายนาฬิกา ร้านขายแว่นตา ห้างสรรพสินค้า โรงแรม และธนาคาร ในบริเวณสวนไดสันหนึ่งของ CBD เป็นต้น

2. การเกี่ยวข้องเชื่อมโยงเชิงส่งเสริมซึ่งกันและกัน (Complementary Linkage) หมายถึง การดึงดูดกันหรือการรวมกลุ่มกันของธุรกิจร้านค้าต่างประเภทกัน เพื่อสนับสนุนส่งเสริมกิจกรรมของกันและกัน การเกี่ยวข้องแบบนี้มีปฏิสัมพันธ์โดยตรงระหว่างหน่วยธุรกิจ เช่น การเกี่ยวข้องของบริษัทโฆษณากับธนาคาร หรือ การเกี่ยวข้องกันของโรงแรมและบริษัทนำเที่ยว

3. การเกี่ยวข้องเชื่อมโยงในด้านการใช้สถานที่ร่วมกัน (Commensal Linkage) หมายถึง การเกี่ยวข้องของกิจกรรมหลายประเภท ที่ต้องพึ่งพาอาศัยแหล่งบริการแหล่งเดียวกัน หรือที่ต้องการตัวอาคารพื้นที่เดียวกัน การเกี่ยวข้องแบบนี้ไม่มีปฏิสัมพันธ์โดยตรงระหว่างหน่วยธุรกิจต่างๆ เช่น บริษัทด้านวางแผนอาจมีสำนักงานอยู่ในอาคารเดียวกันกับบริษัทวิศวกรรมที่ปรึกษาและบริษัทที่ออกแบบการก่อสร้าง ธุรกิจนำเที่ยวและบริการรถเช่าตั้งอยู่ในโรงแรมเดียวกัน เป็นต้น

4. การเกี่ยวข้องเชื่อมโยงประกอบกัน (Ancillary Linkage) หมายถึง การเกี่ยวข้องกันของกิจการค้าหรือบริการต่างประเภทกัน ที่รวมตัวกันอยู่ใกล้กับแหล่งจ้างงาน เพื่อที่จะขายสินค้าและให้บริการแก่ผู้ที่ทำงานในแหล่งงานนั้น การเกี่ยวข้องแบบนี้มีปฏิสัมพันธ์โดยตรงระหว่างแหล่งจ้างงานนั้นกับธุรกิจประเภทต่างๆ เช่น ร้านขายการ์ด ร้านขายหนังสือ ร้านขายของขวัญและดอกไม้ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ฯลฯ ต่างร่วมให้บริการแก่สำนักงานหรือโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้ๆ

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับตลาดสด

ตลาดสด เป็นองค์ประกอบสำคัญขั้นพื้นฐานในโครงสร้างการจัดหาบริการให้กับชุมชน ตลาดสดและชุมชนเมืองจึงเกิดขึ้นและพัฒนาควบคู่กัน บทบาทของตลาดสดนอกจากบริการขายสินค้าประเภทอาหารสดให้กับประชาชนที่อยู่อาศัยในระยะใกล้ และเป็นที่รวมของผลผลิตทางการเกษตรขั้นต้นและแปรรูปจากแหล่งผลิตจากอาณาบริเวณที่อยู่ห่างไกลออกไปโดยรอบแล้ว ตลาดสดที่มีความสำคัญสูงขึ้นไปจะมีบทบาทในการให้บริการต่อประชาชนในพื้นที่ขนาดใหญ่จนถึงระดับภาคได้ โดยลักษณะการให้บริการจะเปลี่ยนไปเป็นการขายส่งสินค้าจำนวนมากให้กับผู้ซื้อที่เป็นผู้ค้าย่อย เพื่อนำไปขายปลีกในตลาดสดต่างๆ เมื่อชุมชนเมืองขยายตัวพัฒนาไปสู่ความทันสมัย ตลาดสดและกิจการที่เกี่ยวข้องก็จำเป็นต้องปรับตัวตาม ตลาดสดที่ปรับตัวไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจ ก็จำเป็นต้องเลิกกิจการไป เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับตลาดสดด้วยกันที่มีอยู่ได้ และ

โดยเฉพาะที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในรูปแบบใหม่ที่ดึงดูดและอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าได้มากกว่า(เกียรติ จิระกุล,2541: 255)

จากงานวิจัยของ เกียรติ จิระกุลและคณะ (2525) เรื่อง "ตลาดในกรุงเทพฯ การขยายตัวและพัฒนาการ" ได้ให้ความหมายของตลาดไว้ว่า ตลาดหมายถึงสถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งหรือหลายสถานที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กันในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง ที่มีทำเลเหมาะสมเป็นองค์ประกอบของพื้นที่ชุมชนที่เป็นย่านศูนย์กลาง (Central Place) มีหน้าที่ใช้สอยเพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการเป็นประจำ เป็นเรื่องทางเศรษฐกิจการทำมาหากิน และการจับจ่ายใช้สอยของประชาชนในเขตพื้นที่ของชุมชนหนึ่ง ตลาดเป็นส่วนหนึ่งของสังคมเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนข่าวสาร ความรู้ และความคิดต่างๆ เนื่องจากเป็นสถานที่แห่งเดียวที่ประชาชนแทบทุกชนชั้นมีส่วนร่วมในการใช้สอย ตลาดจึงสามารถสะท้อนให้เห็นสภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพที่ผสมผสานกันอยู่ รวมทั้งวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานและการเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้งของกิจกรรมในพื้นที่และการศึกษาของเกียรติ จิระกุลและคณะ ได้จัดลำดับของตลาดตามลักษณะของสินค้า กิจกรรมทำเลที่ตั้ง องค์ประกอบทางกายภาพ และขนาดของชุมชน คือ

1. ตลาดระดับชุมชนขนาดเล็ก (ตลาดปากซอย) เป็นบริเวณการค้าที่ตั้งอยู่ใกล้บ้าน เช่นหน้าปากซอย มีเพียงบริเวณค้าขายเล็กๆมีสินค้าจำนวนน้อยๆ เช่น กาแฟ ขนม กับข้าว ก๋วยเตี๋ยว

2. ตลาดระดับกลุ่มชุมชน (ริมถนนสายสำคัญ) เป็นตลาดที่เป็นกิจลักษณะ คือประกอบไปด้วยอาคารตลาดสด ตึกแถว และหาบเร่แผงลอย มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย ให้ความสำคัญกับทางเข้า-ออก ที่จอดรถ และมีรถรับจ้าง เป็นที่น่าสังเกตว่าตลาดระดับนี้มักจะตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของถนน

3. ตลาดระดับสีมูมเมือง เป็นตลาดที่อยู่ในย่านชานเมืองที่มีชุมชนขนาดใหญ่ตามถนนสายหลักที่สำคัญที่เชื่อมต่อกับตัวเมือง เพื่อทำหน้าที่ให้บริการแก่พื้นที่ชานเมืองในทิศต่างๆ ตลาดในระดับนี้จะประกอบด้วยตลาดหลายตลาด ตึกแถว อาคารพาณิชย์ หาบเร่แผงลอยจำนวนมาก มีสินค้าหลากหลายและมีปริมาณมาก ร้านค้าที่มีสินค้าเฉพาะจะเกาะกลุ่มกันเป็นย่าน มีการจรวจจรรจนส่งที่คับคั่งตลอดวัน

ในอนาคตตลาดยังคงมีความสำคัญ และมีความสัมพันธ์อยู่กับชีวิตคนไทย トラบที่อาหารเป็นสิ่งจำเป็นต่อชีวิต แต่ด้วยการพัฒนาทางเทคโนโลยีและเศรษฐกิจ ทำให้รูปการค้าและบริการเปลี่ยนไป ตลาดบางแห่งอาจถูกแทนที่ด้วยซูเปอร์มาร์เก็ต ศูนย์การค้า และมินิมาร์ท ที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาที่ผ่านมา กระจายอยู่เกือบทั่วทุกเมือง ตลาดสดในรูปแบบใหม่ดังกล่าวให้บริการสินค้าที่คัดเลือกคุณภาพ สะอาด กิ่งสำเร็จไปจนถึงปรุงแต่งสำเร็จ สะดวกในการเข้าถึง มีที่จอดรถเพียงพอ มีสินค้าและบริการที่หลากหลายกว่า รวมถึงความสบายและปลอดภัยที่ลูกค้าได้รับจากระบบอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ด้วยเหตุนี้เองจากความไม่สะดวกและข้อบกพร่องของตลาดสดที่เป็นอยู่ ก่อนที่ตลาดสดจะหายไป จึงควรที่จะมีการปรับปรุงดูแลรักษาตลาดที่มีอยู่ในปัจจุบัน ให้อยู่ในสถานะที่สามารถจะแข่งขันกันกับรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไป การแก้ปัญหาที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกสบายโดยเฉพาะการเข้าถึง ความสกปรก ตลอดจนการบริการอื่นๆ เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบของการใช้ชีวิตของคนในสังคมปัจจุบันในขณะที่ยังคงรักษารูปแบบการค้าที่เป็นเอกลักษณ์ของไทยเอาไว้ การให้ความสำคัญในการพัฒนาตลาดสดโดยเฉพาะลักษณะทางกายภาพ จึงน่าจะเป็นทางออกที่จะช่วยรักษาให้ตลาดสดสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

2.3 แนวความคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน

การปรับปรุงฟื้นฟู(Redevelopment) นั้นเป็นขบวนการหนึ่งของการปรับปรุงชุมชน ซึ่งเป็นไปตามหลักธรรมชาติคือ เมื่อชุมชนแห่งใดเจริญจนกลายเป็นเมืองและเมื่อเจริญจนถึงที่สุดก็ย่อมจะมีส่วนที่ทรุดโทรมตามมา

อันสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนเสียใหม่ให้ดีกว่าสภาพเดิม โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ชุมชนมีสภาพที่เลวร้ายหรือใช้การไม่ได้เสียก่อนแล้วค่อยมีการปรับปรุง ตามปกติแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงพื้นที่นั้นจะมีพื้นฐานมาจากการได้เห็นความเจริญเติบโตของเมือง โดยเฉพาะในบริเวณศูนย์กลางหรือใจกลางของเมืองที่ก่อให้เกิดความแออัดของประชากร และการจรรยาจรอันเนื่องมาจากการเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทุกประเภท ทำให้มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก แต่ขาดสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นอย่างเพียงพอ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงบริเวณดังกล่าวเพื่อให้มีรูปแบบที่เหมาะสม มีการใช้ที่ดินให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยมีการผังเมืองเป็นแนวทางในการพัฒนา อันจะทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนและผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีและประการสำคัญทำให้เกิดผลดีทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย(Doxiadis, 1966:9)

การปรับปรุงชุมชน(Urban Redevelopment) นั้นมีด้วยกัน 3 วิธีที่สำคัญ ดังนี้ (Colemen,ed.,1962:6)

1. Preservation คือ การอนุรักษ์หรือการทำนุบำรุงรักษาอาคารสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ให้คงสภาพเดิม โดยไม่มีการตัดแปลงหรือมีการเพิ่มเติม
2. Rehabilitation คือ การปรับปรุงอาคารหรือชุมชนที่มีอยู่เดิม ให้มีลักษณะที่ดีขึ้น โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก และยังคงสภาพเดิมไว้เป็นส่วนใหญ่
3. Redevelopment คือ การปรับปรุงพื้นที่บริเวณใดบริเวณหนึ่ง เพื่อให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด มีการจัดที่เว้นว่าง มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพียงพอ อันจะทำให้ชุมชนน่าอยู่น่าอาศัยมากขึ้น

Burns(1963:14)และMclean(1959:151)ได้ให้ความหมายของการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง(Urban Redevelopment) ไว้เช่นเดียวกันคือ การแก้ไขหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนาในพื้นที่นั้นโดยการรื้อถอน และสร้างขึ้นใหม่ในรูปแบบที่ต่างออกจากเดิม โดยการปฏิบัติการวางผังเมืองรวม(Comprehensive Plan)

สาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่ที่มีอยู่ทั่วโลก (อัจฉรา,2533 : 10)

- การขยายตัวของเมือง
- ปัญหาการจราจร
- สิ่งก่อสร้างที่ทรุดโทรม
- ค่านิยมใหม่ในการอยู่อาศัยและการจับจ่ายซื้อของ
- ทศนคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

โดยเฉพาะปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากระบบการคมนาคมขนส่งที่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน และปัญหาความทรุดโทรมของอาคารบ้านเรือนที่ขาดการดูแลเอาใจใส่จากภาครัฐและเอกชน Burns (1963: 194) ได้กล่าวไว้ว่า "...ปัญหาการจราจรเป็นเรื่องสำคัญที่มองข้ามไปไม่ได้ และที่จริงแล้วเพียงปัญหาการจราจรอย่างเดียวก็สามารถเป็นแรงผลักดันที่สำคัญในการปรับปรุงฟื้นฟู เพราะปัญหาการจราจรเป็นเรื่องที่เห็นกันได้ชัดอยู่ทุกวันและในสายตาของคนทั่วไป ในขณะที่ความเก่าล้าสมัยบางอย่างเกือบจะไม่ใช่สิ่งที่สังเกตเลยก็ได้" ชุมชนที่เป็นอยู่ทุกวันนี้มักมีอาคารเก่าและใหม่ปะปนกันอยู่ การปรับปรุงฟื้นฟูจึงไม่จำเป็นต้องรื้อทิ้งอาคารเสียทั้งหมด ปัญหาที่จะต้องปรับปรุงฟื้นฟูคือ การรื้อถอนแหล่งเสื่อมโทรม ปรับปรุงอาคารที่ทรุดโทรมให้ได้มาตรฐาน และออกแบบสิ่งก่อสร้างใหม่ให้สามารถรองรับความหนาแน่นได้สูงขึ้นตามความต้องการในบริเวณนั้นๆ และจะต้องสอดคล้องกับผังเมืองรวมที่กำหนดไว้

การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน(Urban Redevelopment) เป็นส่วนหนึ่งของการฟื้นฟูเมือง (Urban Renewal) ซึ่งหมายถึงการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมของเมืองให้ดีขึ้น ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม โดยมีรูปแบบที่ครอบคลุมถึงการพัฒนารับปรุงชุมชนเดิม และการพัฒนาที่ว่างเปล่าเพื่อการแก้ไขปัญหาสภาพชุมชนเมือง ตลอดจนการอนุรักษ์สิ่งที่มีคุณค่าไว้เพื่อให้ประชาชนในเมืองมีความเป็นอยู่และมีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น บริเวณที่จะทำการฟื้นฟูอาจทำในพื้นที่ชุมชนเดิม หรือบริเวณที่ว่างในเมืองซึ่งอาจเป็นบริเวณที่ขาดความสะดวกในการเข้าถึง การฟื้นฟูไม่จำเป็นต้องทำทั้งเมือง อาจทำเฉพาะบริเวณที่มีความเหมาะสม เช่นบริเวณที่มีความเสื่อมโทรมจำเป็นต้องปรับปรุงให้ดีขึ้น หรือบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในย่านใจกลางเมืองที่ราคาที่ดินสูง ในขณะที่เดียวกันการฟื้นฟูเมืองจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความสำคัญของพื้นที่ เพราะในพื้นที่บางแห่งอาจมีโบราณสถานสำคัญ ดังนั้นในการเลือกพื้นที่จัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองบริเวณใด บริเวณหนึ่ง จะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงด้วย โดยรัฐซึ่งมีบทบาทในการชี้นำในการพัฒนาเมือง จะเป็นผู้กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาและควบคุมการจัดการให้เป็นไปตามแผนพัฒนาและผังเมืองรวม โดยจะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน (ทฤษฎีและความรู้ด้านผังเมือง 2543: 177, 185)

แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน ที่สอดคล้องกับปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในย่านพาณิชย์กรรเทศบาลเมืองหัวหิน สามารถสรุปและรวบรวมได้ดังนี้

ก. แนวความคิด The New Urbanism

แนวความคิด New Urbanism เป็นการสร้างกระแสความเคลื่อนไหวทางความคิดทางการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) ที่ต้องการทำให้สภาพชุมชนดีขึ้น ซึ่งเกิดจากการต่อต้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ระเบียบ(Sprawl)โดยมีความเชื่อในรูปแบบของชุมชนเดิมตามแนวความคิด Neighborhood หรือ Traditional Neighborhood Development ที่จะช่วยซ่อมแซมและทำให้ชุมชนน่าอยู่และยั่งยืน (จาก www.newurbannews.com/AboutNewUrbanism.html)

The New Urbanism ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา(Development Practice) การวางผังและการออกแบบชุมชน (Urban Planning & Urban Design) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาใหม่ (New Development) การปรับปรุงชุมชน (Urban Retrofits) และการพัฒนาชานเมือง (Suburban Infill) ในระดับพื้นที่ที่มีขนาดเล็กไปจนถึงภาพรวมในระดับภูมิภาค คือตั้งแต่ อาคาร(Buildings) ถนน(Street) บล็อก(Blocks) ชุมชน (Neighborhoods) ย่าน(Districts) เมือง(Cities & Town) และภูมิภาค(Regions)

Peter Cathorpe (in the charter of the new urbanism. Lecceese and McCormick, ed.,2000) กล่าวถึง the new urbanism ในระดับภูมิภาคว่า ลักษณะของภูมิภาค(Region) ประกอบด้วยเมืองต่างๆที่มารวมกัน โดยมีลักษณะทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรม สภาพแวดล้อม และการเมืองการปกครองที่เหมือนกัน การประสานงานในระดับภูมิภาคเป็นสิ่งที่ขึ้นนโยบายของการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การควบคุมมลพิษ การรักษาพื้นที่ว่าง อาคาร และระบบการคมนาคม ยุทธศาสตร์ของภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการร่วมของรัฐบาล นโยบายของรัฐ การวางแผนทางกายภาพและยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถปรับปรุงคุณภาพของชุมชน และสร้างสภาพแวดล้อมและเศรษฐกิจที่ดี นอกจากนี้การพัฒนาและการปรับปรุง จะต้องเคารพประวัติศาสตร์ กฎหมาย และขอบเขตของเมือง โดยรูปแบบของการพัฒนาเมืองจะต้องไม่ทำลายแนวขอบของพื้นที่เมือง นั่นคือการพัฒนาควรจะอยู่ในพื้นที่เมืองปัจจุบัน และรักษาสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และศิลปวัฒนธรรมของเมืองไว้

Andres Duany & Elizabeth Plater-Zyberk (in Katz, 1994) กล่าวถึงชุมชน (The Neighborhood) ย่าน (The District) และทางเชื่อม (Corridor) ว่าเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เมือง องค์ประกอบเหล่านี้ทำให้เกิดลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ ซึ่งประชาชนเป็นผู้รับผิดชอบร่วมกันดูแลรักษาและพัฒนาชุมชนของตนเอง

ชุมชนเดี่ยว (Single Neighborhoods) ที่ตั้งอยู่อย่างโดดเดี่ยว เรียกว่าหมู่บ้าน (Village) สำหรับเมืองนั้น (City or Town) จะประกอบด้วยหลายชุมชนและย่านต่างๆ มารวมกัน ซึ่งจะมีเส้นทาง (Corridor) เป็นตัวเชื่อมต่อโดยระบบคมนาคม หรือพื้นที่ว่าง (Open Space)

ชุมชนหลายชุมชน (The Neighborhoods) อาจมีชื่อเรียกแตกต่างกันไป เช่น The neighborhood Unit โดย Clarence Perry, THE QUARTER โดย Leon Kirer, The Traditional Neighborhood Development ซึ่งทั้งหมดให้ความหมายที่คล้ายคลึงกันคือหมายถึง ชุมชนที่มีพื้นที่จำกัด มีโครงสร้างที่มีศูนย์กลางเมือง มีที่อยู่อาศัยหนาแน่นหลายประเภท มีที่ทำงาน ร้านค้า สถานที่ราชการ และสวนสาธารณะ

ย่าน (The districts) เป็นย่านกิจกรรมที่มีอยู่ในชุมชน เช่น ย่านที่อยู่อาศัย ย่านร้านค้า ย่านจะมีลักษณะกิจกรรมที่ชัดเจน แสดงให้เห็น ถึงลักษณะเฉพาะของบริเวณนั้นๆ ที่แตกต่างจากที่อื่น โดยเฉพาะ Public Space ที่สามารถทำให้ผู้คนรู้สึกถึง Sense of Place ได้

เส้นทาง (The Corridor) เป็นตัวเชื่อมต่อ (Connector) และเป็นตัวแยก (Separator) ของ Neighborhoods และ District ไม่ว่าจะเป็นครมชาติหรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น Corridor เป็นส่วนประกอบของเมืองที่แสดงถึงความต่อเนื่อง และเป็นตัวบ่งบอกถึงโครงสร้างของชุมชน และระหว่างชุมชน

แนวความคิด New Urbanism ว่าเป็นการเสนอทางเลือกให้กับการสร้างเมืองในอนาคต โดยการสร้างชุมชนที่กระชับ (Compact) มีความหลากหลายทางกิจกรรม (Mixed-use) และให้ความสำคัญกับทางเท้า (Pedestrian Friendly) มีย่าน (District) ที่ลักษณะและตำแหน่งที่เหมาะสม และมีเส้นทางเชื่อมต่อ (Corridor) ที่ใช้งานได้ดีและมีความสวยงาม องค์ประกอบดังกล่าวต้องผสมผสานกลมกลืนกันกับสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น จึงจะทำให้ชุมชนสามารถเป็นไปได้อย่างยั่งยืน

Elizabeth Moule & Stefanos Polyzoides (in Katz, 1994) กล่าวถึงถนน (Street) บล็อก (block) และอาคาร (Building) ว่าเป็นองค์ประกอบที่เล็กที่สุดของการพัฒนาเมือง ทั้งนี้ The New Urbanism ไม่ได้ต่อต้านรถยนต์ แต่ในทางกลับกัน มันเป็นเรื่องท้าทายที่จะจัดการกับสภาพแวดล้อมที่มีทั้ง ทางเท้า จักรยาน รถโดยสาร และรถยนต์ ... สิ่งแรกที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบชุมชน สถาปัตยกรรม หรือภูมิทัศน์ คือการนิยามลักษณะทางกายภาพของถนนและพื้นที่ว่างสาธารณะ (Public Space) ว่าเป็นสถานที่สำหรับการใช้งานร่วมกัน การออกแบบถนนและอาคารจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของสิ่งแวดล้อมและคน เช่นเดียวกับการฟื้นฟูอาคารสาธารณะ (Urban Places) ... ในเมืองใหญ่ การพัฒนาเมืองจะต้องมีถนนให้กับรถยนต์ได้อย่างเพียงพอ ในขณะที่เดียวกันต้องเคารพทางเท้า และ Public Space ซึ่งจะต้องมีความปลอดภัย สะดวก และส่งเสริมให้คนเดิน และสามารถทำความรู้จักกับเพื่อนบ้านในชุมชนได้มากขึ้น

หลักการที่สำคัญของ New Urbanism คือ การวางแผนและออกแบบชุมชน ที่ให้ความสำคัญกับส่วนรวม (Public) อยู่เหนือความเป็นส่วนตัว (Private) ดังนั้นการออกแบบจึงต้องคำนึงการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่น ที่สัมพันธ์กับการใช้เส้นทางคมนาคม ระบบทางเดินเท้า ทางจักรยาน และการให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ เช่น สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น สถานที่ราชการ ตลอดจนการสร้างความปลอดภัยของ

กิจกรรมชุมชน The New Urbanism ให้ความสำคัญกับการออกแบบในแต่ละชุมชน ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่การออกแบบอาคารแต่ละหลัง จนถึงการพัฒนาผังแม่บทของโครงการ ซึ่งสามารถสรุปหลักการที่สำคัญ ได้ดังนี้

1. การเดินถึงกันได้ (Walkability)
 - ทุกอย่างควรสามารถเดินถึงกันได้ภายใน 10 นาที โดยเฉพาะจากบ้านไปที่ทำงาน หรือศูนย์กลาง ของชุมชน และระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation)
 - ต้องให้ความสำคัญกับทางเท้า (Pedestrian Friendly) ที่สะดวกและน่าเดิน
2. การเชื่อมต่อและระบบถนน (Connectivity and Street System)
 - ภายในชุมชนแต่ละส่วนจะต้องสามารถเชื่อมต่อกันได้ทั้งหมดเป็นโครงข่าย (Grid Network) ด้วยถนนและทางเท้า ไม่มีถนนปลายตัน (cul-de-sac) หรือรั้วมาขวางกั้น
 - จำกัดความเร็วของการจราจรภายในชุมชน ด้วยถนนที่ไม่กว้าง มีต้นไม้ริมทางตลอดแนว เพื่อให้ความร่มเงากับทางเท้าหรือจักรยาน
 - ที่จอดรถควรอยู่ทางด้านหลังของอาคาร โดยมีทางเข้าเล็กๆ
3. การผสมผสานของการใช้งาน (Mixed-use)
 - มีกิจกรรมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นร้านค้า สำนักงาน หรือที่พักอาศัย ทั้งภายในชุมชน ภายในบล็อก และภายในอาคารเดียวกัน
4. ความหลากหลายของที่อยู่อาศัย (Mixed-Housing)
 - มีความหลากหลายของประเภทที่อยู่อาศัย เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแถว อพาร์ทเมนต์ หรือคอนโดมิเนียม เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้อยู่อาศัยทั้งราคา พื้นที่ รูปแบบ ตามความเหมาะสมของแต่ละครอบครัว
5. การเพิ่มความหนาแน่น (Increased Density)
 - มีจำนวนอาคารร้านค้า ที่อยู่อาศัย และบริการต่างๆที่มากขึ้น โดยอยู่ใกล้กัน สามารถเดินถึงได้ และสามารถให้บริการได้ทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ
6. ศูนย์กลางของชุมชน (Neighborhood Center)
 - ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญที่เป็นศูนย์กลางของชุมชน (civic building) ควรอยู่ในจุดที่สังเกตง่าย ตัวอาคารอยู่ริมถนนเพื่อการเข้าถึงที่สะดวก
 - มีสถานที่ให้กับคนในชุมชนได้พบปะสังสรรค์กันเพื่อกิจกรรมต่างๆ ทั้งกิจกรรมทางศิลปวัฒนธรรม ศาสนา รวมทั้งเป็นสถานที่สำหรับพักผ่อน เช่น สวนสาธารณะ หรือสนามเด็กเล่น
7. คุณภาพของการออกแบบงานสถาปัตยกรรมและชุมชน (Quality Architecture & Urban design)
 - เน้นความสวยงาม สุนทรียภาพ และความสะอาดสบายในการใช้สอยอาคาร
 - คำนึงถึงสัดส่วนของอาคาร การเลือกใช้วัสดุ และการสร้างความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม
8. โครงสร้างแบบลักษณะชุมชนเดิม (Traditional Neighborhood Structure)
 - คงรูปแบบของ Neighborhood Concept คือมีศูนย์กลาง และขอบเขตของชุมชน (Center & Edge)
 - มีขนาดกระชับ (Compact)
9. ความยั่งยืน (Sustainability)
 - ชุมชนควรมีการจัดตั้งองค์กรขึ้นเอง (Self-governing) เพื่อดูแลสภาพความเป็นอยู่ บำรุงรักษา ป้องกันความปลอดภัยในชุมชนของตนเอง ตลอดจนเตรียมการรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

- ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาและการดำเนินการให้มากที่สุด ใช้พลังงานให้น้อยลง ใช้ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้มากขึ้น และส่งเสริมการเดินเท้ามากกว่ารถยนต์

การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนตามแนวความคิด New Urbanism เป็นการสร้างชุมชนที่น่าอยู่ มีความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน (Jobs and Housing Balance) และสามารถอยู่ได้ด้วยตัวเอง (Self-Contained) เป็นการแก้ปัญหาทางกายภาพและเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นกับเมือง ทั้งนี้ ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาตามแนวความคิด New Urbanism สามารถสรุปได้ดังนี้ (จาก www.newUrbanism.org)

1. ประโยชน์แก่คนในชุมชน (Benefits to Residents)

- คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีสภาพแวดล้อมที่ดีของที่อยู่อาศัย ที่ทำงานและที่พักผ่อน ราคาที่ดินสูงขึ้น รถติดน้อยลงเนื่องจากมีการใช้รถยนต์น้อยลง มีสุขภาพที่แข็งแรงขึ้นจากการเดินเป็นประจำ
- การเข้าถึงบริการที่ง่ายขึ้น มีความสะดวกในการเดินทางที่ไม่ไกลไปยังสถานที่ต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็นสวนสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะ ร้านค้าและบริการต่างๆ โดยการใช้การเดินและจักรยาน
- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่ดีขึ้น การเดินทำให้มีโอกาสรู้จักเพื่อนบ้านมากขึ้น
- คนในชุมชนมีอิสระมากขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นเด็ก คนแก่ และคนจน ที่จะสามารถเดินทางไปทำงาน พักผ่อนหรือไปใช้บริการในที่ต่างๆ ได้โดยไม่ต้องพึ่งพารถยนต์ เด็กๆสามารถที่จะไปโรงเรียนได้เองด้วยการเดินหรือจักรยานอย่างปลอดภัย ทำให้ประหยัดค่ารถโดยสารและค่าน้ำมัน
- มีความหลากหลายของร้านค้าและบริการที่คนในชุมชนเป็นเจ้าของกิจการ
- แก้ปัญหาความน่าเกลียดและความไม่เป็นระเบียบของเมือง (Sprawl)
- มีความเป็นเอกลักษณ์ (Identity) และความรู้สึกถึงสถานที่ (Sense of Place) ที่ดีขึ้น โดยเฉพาะงานสถาปัตยกรรมที่มีความประณีต
- มีพื้นที่ว่างเพื่อการพักผ่อนมากขึ้น
- ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างถนนและสาธารณูปการ เพราะชุมชนมีขนาดเล็ก (Compact)

ความต้องการในการใช้รถยนต์น้อยลง

2. ประโยชน์แก่ธุรกิจ (Benefits to Business)

- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าขนส่ง การจราจรไม่ติดขัด และใช้การเดินมากขึ้น
- ลดค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและการทำป้ายขนาดใหญ่
- มีรูปแบบชีวิตที่เรียบง่าย ใช้ชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัยและชั้นล่างเป็นร้านค้าหรือสำนักงาน
- ต้องการพื้นที่จอดรถน้อยลง ทำให้ประหยัดเนื้อที่และค่าเช่า

3. ประโยชน์แก่นักพัฒนา (Benefit to Developer)

- ได้รับผลตอบแทนมากขึ้น เนื่องจากการเพิ่มความหนาแน่น และความหลากหลายของกิจกรรมในโครงการ (Mixed-use Project) ทำให้มีพื้นที่ขายมากขึ้น และมีราคาสูงขึ้น
- เป็นที่ยอมรับของชุมชนได้ง่ายขึ้น เนื่องจากสอดคล้องกับหลักการ ทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย
- ไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถจำนวนมาก เพราะคนสามารถเดินมาได้ และที่จอดรถสามารถใช้งานได้ทั้งกลางวันและกลางคืนเนื่องจากการใช้งานที่ไม่พร้อมกัน (Mix of Residences and Commercial use)

- ลดต้นทุนในการสร้างถนนและสาธารณูปการ เนื่องจากการออกแบบที่กระชับตามแบบ New Urbanism

- ตลาดในการขายจะกว้างขึ้น เนื่องจากกิจกรรมที่หลากหลายในโครงการเดียวกัน
- 4. ประโยชน์แก่เทศบาล (Benefit to Municipality)
 - มีความมั่นคงจากการจัดเก็บภาษี และมีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนอาคารที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น
 - ประหยัดงบประมาณในการลงทุนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เนื่องจากเป็นเมืองที่กระชับ
 - การจราจรติดขัดน้อยลง จากการออกแบบที่ให้ความสำคัญกับการเดินได้สะดวก
 - แก้ปัญหาอาชญากรรมเพราะมีคนมากขึ้นทั้งกลางวันและกลางคืน
 - สร้างภาพลักษณ์ (Image) และความรู้สึกของการเป็นสถานที่ที่คุ้นเคย (Sense of Place)
 - ได้รับความร่วมมือจากประชาชนมากขึ้น ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นอันจะนำไปสู่ระบบการปกครองที่ดี (Better Governance)

ข. แนวความคิดเมืองน่าอยู่ (Livable City)

เมืองน่าอยู่ หมายถึง ชุมชนอยู่อาศัยทั้งในเขตเมืองและชนบทที่มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาหาร มีชุมชนที่เข้มแข็ง มีความสะดวกสบายปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบเศรษฐกิจที่มั่นคง มีวัฒนธรรมและจิตวิญญาณที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองและชุมชน (สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเมืองแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2543)

องค์การอนามัยโลกได้ประมวลลักษณะของเมืองน่าอยู่ไว้ 11 ประการ ดังนี้

1. มีสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและที่อยู่อาศัยสะอาด ปลอดภัย
2. มีระบบนิเวศน์อยู่ในภาวะดุลยภาพและยั่งยืน
3. มีชุมชนเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูล ไม่เอาัดเอาเปรียบ
4. ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม ตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ และคุณภาพชีวิต
5. ประชาชนได้รับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต(อาหาร น้ำ ที่พักอาศัย ความปลอดภัย มีรายได้ และมีงานทำ)
6. ประชาชนมีสิทธิมีโอกาสรับรู้ข่าวสาร มีการติดต่อประสานงาน และระดมความคิด ประสพการณ์ เพื่อทำงานร่วมกันในชุมชน
7. มีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา มีนวัตกรรมอยู่เสมอ
8. มีการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม วิถีการดำรงชีวิต รวมทั้งเอกลักษณ์ของกลุ่มชนแต่ละชุมชน
9. มีการพัฒนาเป็นไปอย่างกลมกลืน และส่งเสริมคุณลักษณะที่ดีที่มีมาในอดีต โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
10. มีระบบบริการสาธารณสุข และการรักษาพยาบาลที่ทั่วถึง เหมาะสม สำหรับประชาชนทุกคน
11. ประชาชนมีสภาวะสุขภาพดี มีอัตราการเจ็บป่วยในระดับต่ำ

จะเห็นได้ว่าลักษณะหลายประการของเมืองน่าอยู่มีความสอดคล้องกับแนวความคิด New Urbanism โดยเฉพาะลักษณะทางกายภาพ เช่น การมีสภาพแวดล้อมที่ดี การมีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย การพัฒนาไปอย่างกลมกลืน

Suzanne Lenard และ Henry Lennard (1995: 231-232) ได้กำหนดแนวทางในการปรับปรุงศูนย์กลางของเมือง เพื่อให้เมืองน่าอยู่ ดังนี้

1. ไม่ส่งเสริมการพัฒนาในย่านรอบนอกของเมือง ควรให้ความสำคัญกับการก่อสร้างเพื่อเติมเต็มภายในเมือง ควรกำหนดความสูงของอาคารในเมืองขนาดเล็กและพื้นที่ส่วนใหญ่ในเมืองขนาดใหญ่ ความสูงของอาคารไม่ควรเกิน 5-6 ชั้น
2. พัฒนาแนวทาง (Guideline) ในการออกแบบสถาปัตยกรรมที่จะช่วยส่งเสริมเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมใหม่ที่ประชาชนเห็นว่าเหมาะสมกับเมือง
3. กำหนดการใช้งานแบบผสม (Mixed use) ของร้านค้า และอาคารที่พักอาศัย
4. จัดสร้างร้านค้าและบริการที่สำคัญให้อยู่ในระยะที่เดินถึงได้สำหรับประชาชนที่จะเดินทางกลับศูนย์กลางของเมือง
5. สร้างกิจกรรมใหม่ๆที่จะทำให้ผู้คนในเมืองและนอกเมืองสามารถพบปะสังสรรค์กันได้
6. กำหนดและรักษาลักษณะเด่นของสังคมที่มีอยู่ (Social Landmark) เช่น ร้านกาแฟ ไปรษณีย์ เพื่อให้เป็นสถานที่พบปะของคนในชุมชน
7. กำหนดสถานที่ที่ประชาชนเห็นว่าเป็นหัวใจสำคัญของชุมชน และปรับปรุงทางเดินเท้าหลักเชื่อมต่อกับศูนย์กลางและส่วนอื่นๆของเมือง
8. พัฒนาแนวทาง (Guideline) ของการออกแบบพื้นที่ว่างสาธารณะ (Public Space) เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์พื้นที่ว่างของชุมชนที่ประชาชนเห็นสมควรโดยให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย และสามารถใช้งานได้หลากหลายจากคนหลายประเภท
9. สร้างโครงข่ายของระบบการคมนาคมที่ดี และระบบทางเดินเท้าและทางจักรยานทั่วเมือง และให้เชื่อมต่อกับย่านชานเมืองด้วย ออกแบบถนนใหม่ในศูนย์กลางของเมืองรวมทั้งถนนสายหลักต่างๆ เพื่อลดผลกระทบจากการจราจร
10. ทดแทนที่จอดรถบนดินด้วยที่จอดรถใต้ดิน และที่จอดรถในบล็อก (Block) โดยสร้างที่จอดรถเดิมเป็นทางเดินเท้าหลักเพื่อเติมเต็มโครงสร้างของเมือง (City's Fabric)

การสร้างชุมชนให้น่าอยู่ย่อมต้องมีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และฟื้นฟูพื้นที่ชุมชนในส่วนที่เสื่อมโทรมหรือมีปัญหา และต้องทำนุบำรุงดูแลรักษาพื้นที่ สถานที่ที่มีคุณค่าทั้งด้านประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ เศรษฐกิจและสังคมให้คงอยู่กับชุมชน ทั้งนี้หลักการที่สำคัญของแนวคิดเมืองน่าอยู่ คือการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้การให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่าง (Open Space) สถานที่สาธารณะ (Public Space) จะช่วยให้เมืองมีชีวิตชีวา และการให้ความสำคัญกับทางเท้าและระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว สามารถช่วยทำให้เมืองมีความปลอดภัย น่าอยู่มากขึ้นสอดคล้องกับแนวความคิด The New Urbanism

2.4 แนวความคิดต่อการจัดเส้นทางการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว

การจัดเส้นทางการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว คือ เส้นทางการกำหนดขึ้นเพื่อให้นักท่องเที่ยว สามารถพบเห็นหรือเข้าชมจุดที่น่าสนใจตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย ได้รับความรู้และความเพลิดเพลินจากการใช้เส้นทางที่จัดทำขึ้น เส้นทางท่องเที่ยวอาจเกิดขึ้นโดยอัตโนมัติจากการที่นักท่องเที่ยวหลายๆกลุ่มใช้เส้นทางเดินซ้ำอยู่เป็นประจำ เส้นทางท่องเที่ยวนี้ อาจเป็นเส้นทางรถยนต์ ทางเท้า ทางเรือ หรืออื่นๆ อาจใช้ร่วมกับเส้นทางสัญจรปกติของเมืองหรืออาจกำหนดเส้นทางขึ้นมาเฉพาะเป็นพิเศษ(เดชา บุญค้ำและคณะ ,2540)

ข้อพิจารณาในการจัดเส้นทางการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว

1. การกำหนดเส้นทาง การพิจารณากำหนดเส้นทางท่องเที่ยว ควรสำรวจและสังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เป็นอยู่ประกอบกับแนวโน้มที่ควรจะเป็นในการจัดเส้นทาง ควรเริ่มต้นจากการพิจารณาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ภายในเมือง ความสำคัญและน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถในการเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่างๆเข้าด้วยกัน

2. การจัดเส้นทางในลักษณะวงจรรวบ ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดความเพลิดเพลินไปตลอดทางโดยไม่ต้องย้อนกลับเส้นทางเดิม ซึ่งนักท่องเที่ยวอาจเกิดความรู้สึกเบื่อและเสียเวลา ข้อดีประการหนึ่งคือ สะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มย่อยที่ต้องการพักผ่อนของตนเองไว้ยังจุดเดิมอาจจัดให้มีการเดินทางใน 2 ลักษณะเช่น เริ่มต้นด้วยการเดินเท้าไประยะหนึ่งแล้วจึงเปลี่ยนเป็นการสัญจรโดยทางเรือในขากลับ ซึ่งนักท่องเที่ยวจะได้พักผ่อนไปในตัวระหว่างขากลับ หรืออาจจัดในลักษณะแบบทางเดียว โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายแยกกัน อยู่ตามความเหมาะสม เช่น แหล่งท่องเที่ยวที่กระจายห่างกันออกไป เป็นต้น เส้นทางลักษณะนี้ จะไม่มีปัญหาสำหรับการท่องเที่ยวแบบเป็นกลุ่มเพราะยานพาหนะสามารถไปรอรับ อยู่ที่จุดใดจุดหนึ่งได้

3. การจัดเส้นทางที่มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางอาจจัดทำขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบก็ได้ภายในเมืองหนึ่ง เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากน้อยต่างกันและความสนใจที่แตกต่างกัน เช่น เส้นทางสำหรับผู้สนใจศิลปะและวัฒนธรรม อาจพานักท่องเที่ยวไปตามแม่น้ำลำคลองเพื่อดูชีวิตความเป็นอยู่และสภาพเมือง หรืออาจเป็นเส้นทางที่มีความหลากหลายและน่าสนใจหลายด้านรวมกันอยู่

4. ควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน การเข้าถึงและเดินทางจะต้องควบคุมได้ง่ายและไม่สับสน

5. การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทาง จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทาง อย่างสม่ำเสมอด้วยระบบป้ายหรือวิธีอื่นๆ เพื่อช่วยบอกทิศทาง ตำแหน่งที่ตั้ง และระยะทาง ช่วยนักท่องเที่ยวกำหนดทิศทางด้วยที่หมายตา (landmark) การสร้างความต่อเนื่องของเส้นทางด้วยการใช้วัสดุปูพื้นทางเท้าเหมือนกันไปตลอดเส้นทางหรือใช้วัสดุพืชพันธุ์เหมือนกันตลอดแนว

6. พิจารณาจัดพาหนะตามสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เส้นทางการสัญจร อาจใช้พาหนะในการเดินทางที่ต่างกันทำให้เกิดความน่าสนใจที่แตกต่างตามความเหมาะสม กับสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ และลักษณะเฉพาะของเมืองนั้นๆ

7. ปรับปรุงจุดเริ่มต้นของเส้นทาง จุดเริ่มต้นเส้นทางท่องเที่ยวมักจะอยู่ในย่านใจกลางเมืองเข้าถึงได้ง่าย มีข้อมูลต่างๆรวมอยู่ ซึ่งนักท่องเที่ยวจะใช้ในการตัดสินใจวางแผนการเดินทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บริการ เช่น ที่จอดรถ ที่พักคอย ห้องน้ำ ในเมืองหนึ่งๆอาจจัดให้มีเส้นทางนักท่องเที่ยวหลายเส้นทาง ดังนั้นจุดเริ่มต้นอาจไม่จำเป็นต้องมีจุดเดียว แต่อาจกระจายกันอยู่ตามบริเวณแหล่งท่องเที่ยวรวมกลุ่มกันอยู่ก็ได้

8. ความต่อเนื่องกับเส้นทางท่องเที่ยวภายนอกเมือง เส้นทางท่องเที่ยวไม่ควรจำกัดอยู่ภายในเมืองเท่านั้น แต่ควรต่อเนื่องกับเส้นทางท่องเที่ยวภายนอกเมืองด้วย ซึ่งอาจเป็นเส้นทางเดียวกันหรืออาจต่อเนื่องกันเป็นบางส่วนก็ได้

9. จัดสิ่งอำนวยความสะดวกตามสมควร เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของเล็กๆน้อยๆ ร้านขายของที่ระลึก ในกรณีเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางที่มีอัตราการเข้าออกค่อนข้างสูง ส่วนบริเวณ เช่น จุดพักคอย จุดนัดหมาย จะต้องให้ความสะดวกสบายและมองเห็นได้ชัดเจนไม่สับสน

10. ส่วนบริการด้านข้อมูลด้านต่างๆ เกี่ยวกับเมือง อาจจะถูกอยู่ในรูปแบบของแผ่นประกาศ เอกสารแจก หรือเจ้าหน้าที่ให้ข้อมูล ข้อมูลดังกล่าวควรประกอบด้วย การสำรวจ จุดที่น่าสนใจต่างๆ ในเมือง กิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในเมือง ที่พัก ร้านอาหาร เพื่อให้นักท่องเที่ยว สามารถช่วยเหลือตนเองได้

11. ลักษณะทางกายภาพของสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก ควรเป็นรูปแบบของ ศิลปวัฒนธรรม ที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองที่นำมาปรับปรุงให้สอดคล้องกับความสะดวกในการให้บริการ

12. การดูแลรักษาสถานที่และส่วนบริการต่างๆ ให้สะอาดเรียบร้อยและใช้งานได้อยู่ตลอดเวลา เป็นสิ่งที่ สำคัญอีกประการหนึ่ง

วิธีการพัฒนาย่านทางเดินเท้าและรูปแบบทางเดินเท้า

ทางเดินเท้าโดยทั่วไปในประเทศต่างๆ คือแนวถนนที่ใช้เป็นเส้นทางการสัญจรของประชาชน ปัจจุบัน การพัฒนาย่านทางเดินเท้าทำให้ทางเดินเท้าได้กลายเป็นการสัญจรประเภทหนึ่งที่ตอบสนองการขนส่งสาธารณะ ในย่านศูนย์กลางเมือง ย่านธุรกิจการค้า และพื้นที่โล่งกลางเมือง วิธีการพัฒนาการเดินเท้า แบ่งได้เป็น 3 รูปแบบ คือ (Rubenstein"Harvey m.1992)

1. ย่านทางเดินเท้าชนิดเต็มรูปแบบ(full mall) คือ การพัฒนาย่านการเดินเท้าโดยไม่มีรถขนส่ง รูปแบบอื่นภายในย่าน ทำได้โดยการปิดเส้นทางการสัญจรหรือถนนเดิมปรับปรุงให้เป็นย่านทางเดินเท้าโดยเฉพาะ เช่น การปรับปรุงเส้นทาง การเลือกใช้วัสดุ จัดทำสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งประดับตกแต่ง ในการออกแบบ ปรับปรุงเส้นทางจะต้องมีการศึกษาข้อมูลลักษณะของย่านและชุมชนเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของย่านและชุมชน นั้น

2. ย่านทางเดินเท้ากึ่งระบบการขนส่งสาธารณะ(the transit mall) คือ การพัฒนาทางเท้าโดยไม่ให้มีการขนส่งส่วนบุคคลโดยเครื่องยนต์ในพื้นที่ คงไว้แต่ระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งสาธารณะเฉพาะในเส้นทางที่ จัดไว้เพื่อเป็นจุด รับ-ส่ง ประชาชนเข้าสู่พื้นที่ เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถรางไฟฟ้า รถแท็กซี่ ใช้เส้นทางการเดินเท้าเป็นเส้นทางการสัญจรหลักประกอบด้วยมาตรการต่างๆ เช่น ห้ามจอดรถริมทางเท้า การออกแบบความกว้าง ของทางเดินเท้า การออกแบบสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมเพื่อโยงกิจกรรมประเภทต่างๆที่อยู่ในย่าน เช่น ร้านค้า สำนักงาน โรงแรม สถานบริการประเภทต่างๆ รวมถึงที่พักอาศัยของย่าน

3. ย่านทางเดินเท้ากึ่งการสัญจรแบบปกติ(semi mall) คือ การพัฒนาทางเดินเท้าที่ขึ้นอยู่กับการลด ปริมาณการจราจรและพื้นที่สำหรับจอดรถ การออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้าให้มีบรรยากาศที่เหมาะสมและ ดึงดูดให้ประชาชนเลือกใช้ทางสัญจรแบบเดินเท้าด้วยการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง ความสามารถ เชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายย่อยภายในเมืองเพื่อเกิดความเชื่อมโยงของกิจการต่างๆ

รูปแบบทางเดินเท้า ทางเดินเท้ามีหน้าที่หลักเช่นเดียวกับถนน คือ รองรับบริการสัญจรและมีความสำคัญเท่าเทียมถนนทางเดินเท้าอาจเป็นทางเดินที่ขนานไปกับแนวถนนก็ได้หรือ อาจแยกต่างหากจากแนว ถนนก็ได้ ประเภทของทางเดินเท้าแบ่งได้ 5 อย่าง เช่น(badner michale j.:1989)

1. ทางเท้าขนานไปกับแนวถนน (side walk) คือ ทางเท้าที่อยู่ขนานสองข้างทางของถนนของเมือง มักมีการสัญจรหนาแน่น ทั้งทางถนนและเลียบบนน้ำ คูคลอง ทะเลสาบ (road way..waterway)

2. ทางเท้าชนิดที่เป็นทางลัด คือ ทางเท้าที่เป็นที่รู้จักกันเฉพาะกลุ่ม ลัดไปตามซอยหรือด้านหลังของอาคารหรือริมแม่น้ำ ทางลัดเหล่านี้หากได้รับการส่งเสริมให้อยู่ในระบบทางเท้าของเมืองและปรับปรุงสภาพแวดล้อมสองข้างทางก็จะเพิ่มความคล่องตัวให้กับระบบการสัญจรของเมืองได้

3. ทางเท้าระหว่างอาคารพาณิชย์หรือย่านทางเดินเท้า (pedestrian mall) คือ ทางเท้าที่จะได้จัดเตรียมหรือออกแบบไว้เพื่อการเดินเท้าโดยเฉพาะ เป็นบริเวณที่คนสามารถเดินติดต่อกันได้ทั้งบริเวณโดยไม่มี การสัญจรทางรถเข้าไปยุ่งเกี่ยว บริเวณดังกล่าวมักเป็นบริเวณพาณิชย์และมีบรรยากาศในการนันทนาการ และยังสามารถใช้เป็นทางลัดจากการเดินตามแนวถนนในเมืองได้ด้วย

4. ทางเท้าชั่วคราว คือ การปิดถนนบางสายในวันพิเศษเพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินเท้าหรือเพื่อกิจกรรมนันทนาการ เช่น ถนนกินชาในโตเกียว เป็นต้น

5. ทางเดินเท้าที่อยู่ในแนวขวางเส้นทาง (cross walk) คือ ทางเท้าที่ตรงกันข้ามกับทางเดินเท้าในแนวขนานทางเดินเท้าประเภทนี้จะช่วยให้การเชื่อมต่อทางเดินเท้าเป็นระบบที่มีความต่อเนื่อง แบ่งออกได้เป็น 2 ระดับ คือ

-over pass หมายถึง ทางเดินเท้าแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับเหนือพื้นที่ในลักษณะของสะพานลอยทางเชื่อมระหว่างอาคารสะพานคนเดินข้ามแม่น้ำหรือคูคลอง มีชื่อเรียกหลายอย่าง เช่น Skyway, Skywalk, Skybridge และอื่นๆที่มีลักษณะใกล้เคียง

-Under Pass หมายถึง ทางเดินเท้าในแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับใต้ดินหรือระดับดิน เช่น ทางเดินลอด ทางม้าลาย และอื่นๆที่มีลักษณะใกล้เคียง ทางเดินเท้าที่อยู่ในระดับดินจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้าด้วย ทางเดินเท้าประเภทนี้จำแนกได้เป็น 2 แบบ คือ

1.) แบบควบคุม (Control Crossing) คือ โดยการใช้ สัญญาณไฟจราจร ตำรวจจราจร ผู้ควบคุมคอมพิวเตอร์ และอื่นๆ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งจำเป็นต้องมีการควบคุมเพื่อความปลอดภัยในการเดินข้ามถนน

2.) แบบไม่ควบคุม (Uncontrol Crossing) คือ จะไม่มีการควบคุมทางเดินเท้าแบบขวางที่อยู่ในระดับพื้นดิน ในบริเวณที่ไม่มีการจราจรหรือมีปริมาณการจราจรหนาแน่นน้อยและรถวิ่งด้วยความเร็วต่ำ เป็นต้น

ปัจจัยที่จำเป็นต่อการออกแบบทางเดินเท้า

การออกแบบทางเดินเท้าให้มีรูปแบบต่างๆนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบทางเดินเท้า การออกแบบทางเดินเท้าโดยมีปัจจัยเป็นตัวกำหนด จะทำให้ทางเดินเท้ามีความสอดคล้องและความกลมกลืนกับลักษณะทางกายภาพ สามารถนำเอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่นั้นๆออกมาได้ รวมทั้งช่วยสร้างจุดเด่นของพื้นที่ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ปัจจัยที่จำเป็นต่อการออกแบบทางเดินเท้า จำแนกได้ ดังนี้ (Robert & Gianni, 1977)

1. ปัจจัยทางด้านกายภาพ

1.1 สภาพทางภูมิศาสตร์ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศและสภาพภูมิอากาศ

- สภาพภูมิประเทศเกี่ยวข้องกับรูปแบบทางเดินเท้าโดยทำให้ทางเดินเท้ามีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะของภูมิประเทศ เช่น ลักษณะภูมิประเทศที่เป็นที่ลาดชันจะมีลักษณะทางเดินเท้าเป็นขั้นบันไดหรือทางลาดเพื่อความสะดวก เป็นต้น

-สภาพภูมิอากาศเกี่ยวข้องกับรูปแบบทางเดินเท้าโดยเป็นการป้องกันสภาพภูมิอากาศ เหล่านี้ เช่น สภาพภูมิอากาศที่ร้อนจัด หนาวจัด ฝนตกชุก ทางเดินเท้าควรมีหลังคาคลุมรวมทั้งมีส่วนปิดล้อมตามความเหมาะสม

1.2 สภาพอาคารและสิ่งก่อสร้าง ได้แก่ การใช้ที่ดินบริเวณนั้น (Exiting Land Use) และลักษณะอาคาร (Building Type)

-การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เช่น ที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และที่โล่งเพื่อการนันทนาการ เช่น ในย่านพาณิชยกรรมจะมีทางเดินเท้าที่มีลักษณะแตกต่างกับย่านพักอาศัย เนื่องจากความแตกต่างในด้านปริมาณและลักษณะของคนเดินเท้า

-ลักษณะของอาคาร เช่น สภาพของอาคาร อายุการใช้งานและวัสดุของอาคารที่ส่งผลต่อการออกแบบทางเดินเท้าให้มีความกลมกลืนกับอาคาร เช่นย่านที่มีอาคารรูปแบบโบราณก็ควรออกแบบทางเดินเท้าให้กลมกลืนกับย่าน

1.3 ลักษณะการสัญจรในพื้นที่ (Movement Pattern) ได้แก่

- ลักษณะการสัญจรและการเข้าถึงภายในพื้นที่ของคนและขนาดรถประเภทต่างๆ ที่จะให้ทางเดินไปตามขนาดของถนนประเภทต่างๆ เพื่อแยกการเข้าถึงของรถออกจากทางเดินเท้า

-ปริมาณการสัญจร (Traffic Volume) จะสอดคล้องกับขนาดของถนน เช่น ถ้าเป็นถนนสายหลักที่มีปริมาณการสัญจรอย่างหนาแน่นมาก รูปแบบของทางเท้าจะมีลักษณะเป็นแนวยาวขนานไปกับถนนและมีความกว้างค่อนข้างมาก เป็นต้น

- ที่จอดรถ (Parking) จะมีรูปแบบที่แตกต่างกัน เช่น พื้นที่โล่งสำหรับที่จอดรถ อาคารจอดรถ เป็นต้น ดังนั้นรูปแบบของทางเดินเท้าจะเปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะของที่จอดรถ เช่น อาคารจอดรถ จะมีทางเดินเท้าเป็นรูปแบบทางเดินภายในอาคาร เป็นต้น

- การขนส่งสาธารณะ(Pubic Transit) เพื่อกำหนดสถานที่ขนส่งป้ายรถประจำทาง และกำหนดช่องทางสัญจรเฉพาะ

- เส้นทางบริการและเส้นทางออกเงิน เช่น รถบรรทุกขนส่งสินค้า รถขนขยะ รถพยาบาล รถตำรวจ และรถดับเพลิง ซึ่งมีความสำคัญต่อกิจกรรมประจำวันภายในพื้นที่ ในกรณีที่มีการปิดถนนบางสาย เส้นทางด้านหลังอาคารสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางบริการได้หรือกำหนดเลนรถบริการรวมถึงการกำหนดเวลาการใช้ถนน

1.4 ระบบโครงข่ายสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การระบายน้ำ เป็นต้น สิ่งต่างๆเหล่านี้มีผลต่อรูปแบบทางเดินเท้า ในการออกแบบทางเดินเท้าจะต้องคำนึงถึงพื้นที่ของสาธารณูปโภคใด ๆ ซึ่งเป็นองค์ประกอบของถนนด้วย

1.5 เงื่อนไขและแนวโน้มสภาพแวดล้อม เช่น มลภาวะทางสายตา อากาศ และเสียง เป็นต้น สิ่งเหล่านี้สามารถป้องกันได้โดยการปลูกต้นไม้บนทางเท้า เงื่อนไขเหล่านี้จะทำให้ทางเดินเท้ามีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป

2. ปัจจัยทางด้านสังคม

2.1 กิจกรรมทางด้านสังคม เช่น การพบปะสังสรรค์ การชมการแสดง กิจกรรมทางศาสนา ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมต่างๆ

2.2 เงื่อนไขและแนวทางด้านสังคมจะมีส่วนช่วยในการพัฒนาหรือทำลายทางเดินเท้าได้ เช่น ความมีระเบียบวินัย และการรักษาความสะอาด เป็นต้น

3. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

3.1 กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ เช่น รายได้ทางธุรกิจการค้าและการบริการในลักษณะต่างๆ เช่น ทางเท้าในลักษณะของ Arcade เป็นต้น

3.2 เงื่อนไขและแนวโน้มทางเศรษฐกิจ เช่น มาตรการกำหนดภาษี (การลด การเพิ่ม และการเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ) รวมทั้งแนวโน้มรายได้ของประชาชน เช่น ในสังคมที่ประชากรมีรายได้น้อย รูปแบบทางเดินเท้าก็อาจแตกต่างจากสังคมที่ประชากรมีรายได้มากทางด้านคุณภาพของวัสดุ การบำรุงรักษา และอื่นๆ เป็นต้น

4. ปัจจัยทางด้านนโยบาย งบประมาณ และกฎหมาย

4.1 นโยบายเป็นปัจจัยและเงื่อนไขในการจัดทำโครงการใดๆ เพื่อให้ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆตลอดจนการจัดทำโครงการ

4.2 งบประมาณเป็นปัจจัยที่ทำให้โครงการดำเนินการไปได้ งบประมาณที่มีความแน่นอน คืองบประมาณที่ได้จากรัฐมอบให้กับชุมชน นอกจากนี้ยังอาจได้รับจากหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องสนับสนุนการออกกฎหมายเก็บภาษีจากผู้ที่ได้รับประโยชน์จากโครงการ

4.3 กฎหมายช่วยให้เกิดความเป็นไปได้ในกระบวนการระหว่างการทำก่อสร้าง

2.5 แนวความคิดในการแก้ปัญหาการจราจร

2.5.1 แนวความคิดการปรับปรุงที่จอดรถในชุมชนเมือง

การจัดที่จอดรถให้มีความสะดวก ไม่สับสนวุ่นวายเป็นส่วนหนึ่งของการจัดภูมิทัศน์เมืองเพราะการจอดรถไม่มีระเบียบ ความไม่สะดวกในการจอดรถ ความสับสนวุ่นวายของยานพาหนะที่จะจอด และที่วิ่งผ่านไปมาถือเป็นสิ่งที่ทำให้เมืองหมดความน่าประทับใจอย่างหนึ่ง (เดชา บุญคำและคณะ, 2540)

1. ประเภทต่างๆของที่จอดรถ แบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

1.1 ที่จอดรถชั่วคราว คือ ที่จอดรถส่งคน ส่งของ ที่จอดรถประจำทาง รถรับจ้าง ในแนวถนนที่มีความกว้างมากพอที่จะมีช่องจอดรถได้ สามารถจัดบริเวณที่แน่นอนให้รถเหล่านี้จอดบริเวณข้างทางในช่องจอดได้โดยติดป้ายชัดเจนและห้ามรถอื่นๆจอดในบริเวณที่เตรียมไว้

1.2 ที่จอดรถริมถนน คือ การจอดรถในช่องจอดที่อยู่ในแนวถนนส่วนใหญ่มักจอดในแนวขนานไปกับถนน เนื่องจากสามารถเข้าออกได้สะดวกรวดเร็วกว่าวิธีอื่นๆ การจอดรถวิธีนี้ควรใช้สำหรับถนนที่มีการจราจรไม่มากนัก ส่วนถนนสายหลักที่มีรถยนต์สัญจรไปมาตลอดเวลาในความถี่ค่อนข้างสูง ไม่ควรอนุญาตให้จอดรถในแนวถนน ทั้งนี้เนื่องจากการเข้าออกจากช่องจอดและการรอเพื่อจะจอดรถเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของรถคันอื่นๆตลอดสาย อีกทั้งยังเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายอีกด้วย ทั้งต่อรถยนต์คันอื่นและคนเดินเท้าในบริเวณนั้นๆ

1.3 ที่จอดรถนอกแนวถนน คือ ที่จอดรถที่เตรียมบริเวณไว้เพื่อการจอดรถโดยเฉพาะ

1.4 อาคารที่จอดรถ คือ การจัดสร้างอาคารมีชั้นสำหรับจอดรถซ้อนกันได้เป็นชั้นๆ มักใช้กับเมืองที่มีพื้นที่น้อยต้องการใช้พื้นที่ที่มีอยู่เพื่อการใช้สอยอื่นๆ

2. แนวความคิดในการปรับปรุงที่จอดรถ มีดังนี้

2.1 การจัดตำแหน่งของที่จอดรถ คือ ที่จอดรถไม่ว่าแบบจอดชั่วคราวหรือแบบถาวร ควรให้มีความสัมพันธ์กับสถานที่อันเป็นจุดหมายปลายทาง เพื่อความสะดวกในการหาทิศทางหรือในกรณีที่อยู่สถานที่ที่นักท่องเที่ยวต้องการไปอาจมีป้ายชี้ทางประกอบในบริเวณ ในกรณีที่จอดจำเป็นต้องอยู่ห่างจากจุดหมายปลายทาง เช่นนี้ ควรคำนึงถึงระยะเดินจากที่จอดรถไปยังจุดหมายปลายทางด้วย โดยปกติแล้วคนเรามักพอใจจะเดินจากที่จอดรถไปยังจุดหมายได้ภายใน 3 นาที ซึ่งหมายถึงระยะทางประมาณ 250-300 เมตรและระยะที่พอใจคือ ภายในเวลาประมาณ 2 นาที เป็นระยะ 200 เมตร และควรทำเส้นทางให้สะดวกสบายด้วย

2.2 การจัดหาบริเวณจอดรถประเภทที่จอดรถนอกแนวถนน คือ บริเวณที่จอดรถสาธารณะที่พอจะจัดหาได้ ได้แก่ บริเวณหลังอาคารพาณิชย์ ซึ่งบริเวณหลังอาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่จะมีที่ว่างรกร้างหรือเป็นที่พักอาศัย บริเวณเหล่านี้อาจพิจารณาจัดทางเข้าออกและจัดเป็นบริเวณจอดรถในย่านตัวเมืองที่มีความหนาแน่นได้ ในบางโครงการการก่อสร้างอาคารสาธารณะ เช่น ศูนย์การค้า สโมสร ร้านอาหารขนาดใหญ่ ธนาคารหรือที่ทำการรัฐบาลเอง ควรถือเป็นภาระของเจ้าของโครงการที่จะจัดที่จอดรถสำหรับกิจกรรมของตนได้เพียงพอ เพียงเป็นการลดภาระของผู้บริหารของเมืองที่จะต้องจัดหาที่จอดรถสาธารณะให้ ในปัจจุบันมีการจัดที่จอดรถในวัดเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นการไม่สมควรต่อสถานที่อันควรจะมีความสงบ เรียบร้อย และเป็นที่พักผ่อนจิตใจของชาวเมือง การจอดรถในวัดควรเป็นไปเพื่อกิจกรรมของวัดเท่านั้น และควรจัดในปริมาณและรูปแบบที่จะไม่ทำลายความสงบของวัดให้น้อยที่สุด

2.3 การคำนึงถึงมุมมองสำคัญ คือ การจัดที่จอดรถไม่ควรให้ที่จอดรถกลายเป็นฉากหน้าของมุมมองที่สำคัญของสถานที่นั้นๆ เนื่องจากที่จอดรถมักเป็นสถานที่ที่ไม่มีความสวยงามนัก และมีความสับสนวุ่นวาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานที่ที่มีรถทัศนจรคนใหญ่เข้าออก และจอดเป็นจำนวนมาก รถเหล่านี้มักมีสภาพเสมือนเป็นกำแพงที่ปิดบังมุมมองที่สำคัญเหล่านี้

2.4 การเตรียมพื้นที่รองรับคนจากที่จอดรถสู่สถานที่สำคัญ คือ บริเวณเชื่อมต่อกจากที่จอดรถสู่สถานที่สำคัญ ควรเตรียมลานกว้างไว้เพียงพอ ที่จะรับจำนวนคนที่จะออกจากที่จอดรถในครั้งหนึ่งๆ เพื่อเป็นบริเวณตั้งตัวหรือรอเวลานัด หรืออื่นๆก่อนที่จะเข้าสถานที่บริเวณลานจอดรถทัศนจรที่จะมีผู้โดยสารขึ้นลงพร้อมกันคราวละหลายๆ ควรมีลานรองรับที่พอเหมาะ และเข้าสู่บริเวณสถานที่ได้โดยตรง ไม่ต้องให้กลุ่มคนจำนวนมากๆนั้นเดินผ่านลานจอดรถอีก ซึ่งจะก่อให้เกิดขวางการสัญจร

2.5 คำเนื่งถึงความปลอดภัยในระยะเลี้ยวและระยะการมองเห็น คือการออกแบบที่จอดรถควรจัดทางเลี้ยวให้เหมาะสมกับรัศมีเลี้ยวของรถที่จะจอด เพื่อความสะดวก และเพื่อให้การเคลื่อนไหวของการสัญจรเป็นไปด้วยดี บริเวณจุดเชื่อมต่อบริเวณที่จอดรถกับแนวถนนภายนอก ควรเตรียมจุดหยุดโดยผู้ขับที่สามารถมองเห็นรถที่กำลังผ่านมาในแนวถนนภายนอกได้โดยไม่มีสิ่งกีดขวางสายตา เช่น กำแพง กันสาด กิ่งไม้ เป็นต้น

2.6 ที่จอดรถกับความสวยงามทางภูมิทัศน์ คือที่จอดรถที่กว้างใหญ่มากมักดูแห้งแล้งเมื่อไม่มีรถจอดและดูสับสนหลากหลายเมื่อมีรถจอดเต็ม แก้ไขโดยพยายามหลีกเลี่ยงรูปร่างของที่จอดรถไม่ให้เป็นที่เหลี่ยมใหญ่ แต่กระจายหรือยืดยาวออกเพื่อให้พื้นที่ดูเล็กลง ทั้งนี้หมายความว่า การจัดเช่นนี้ไม่ขัดกับระบบจราจร และการเข้าถึงสถานที่นั้นๆหรืออาจใช้วิธีแทรกช่องปลูกต้นไม้ระหว่างช่องจอด เช่น มีช่องปลูกต้นไม้ทุกๆระยะช่องจอด 5 คัน เป็นต้น กรณีที่ที่จอดรถจำเป็นต้องอยู่ด้านหน้าของสถานที่หรือด้านข้างในตำแหน่งที่เป็นฉากหน้าของมุมมองสำคัญอาจทำเป็นเนินดินหรือปลูกไม้พุ่มเพื่อบังบริเวณจอดรถช่วยให้การมองเห็นสถานที่นั้นๆดูสวยงามขึ้น

2.6 แนวความคิดในการสร้างเอกลักษณ์ให้กับชุมชน

ทฤษฎีจินตภาพ (The Image of the city)

Kevin Lynch (1960) ได้ทำการศึกษาจินตภาพของเมือง (Image of the city) โดยได้เสนอแนวความคิดที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อแนวทางการศึกษา เกี่ยวกับจินตภาพทางสภาพแวดล้อมและองค์ของเมือง Lynch วิเคราะห์ให้เห็นถึงองค์ประกอบที่สำคัญของระบบโนทัศน์ 3 ประการ ที่มักจะเกิดขึ้นพร้อมกันเสมอ คือ

1. เอกลักษณ์ (Identity) หมายถึง ลักษณะเฉพาะของวัตถุ ที่มีความแตกต่างจากสิ่งอื่น ทำให้สามารถจดจำเพราะความไม่เหมือนกัน

2. โครงสร้าง (Structure) หมายถึง ความสัมพันธ์ทางกายภาพหรือรูปแบบของวัตถุ ที่มีความสัมพันธ์ต่อกันหรือต่อผู้ที่พบเห็น

3. ความหมาย (Meaning) หมายถึง ความเข้าใจในความหมายของวัตถุของผู้พบเห็น ที่อาจเป็นความหมายทางด้านอารมณ์หรือการสื่อสาร

ส่วนประกอบทั้ง 3 ส่วนนี้มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ในการศึกษาของ Lynch ได้ให้ความสนใจในส่วนของเอกลักษณ์และโครงการ ซึ่งมีความสำคัญต่อการจัดการทางกายภาพ ความเข้าใจและความชัดเจนในด้านเอกลักษณ์ และโครงสร้างที่สามารถทำให้เกิดจินตภาพได้ (Image ability)

Lynch ได้เสนอองค์ประกอบของหลักจินตภาพและองค์ประกอบของเมือง (The city image and its Elements) ที่จะมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ตามลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม รวมถึงผู้คนและกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในเมืองนั้นๆ ความสำคัญขององค์ประกอบต่างๆในสภาพแวดล้อม จะมีผลต่อผู้สังเกตในการสร้างจินตภาพขึ้นในใจระหว่างตนเองกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ประเภทเมื่อพิจารณาตามลักษณะทางกายภาพ คือ

1. เส้นทาง (Paths) หมายถึง เส้นทางที่ทำให้เราสามารถเดินทางสัญจรไปมาได้ เช่น ถนน ทางเดิน คลองทางรถไฟ เป็นต้น Paths เป็นองค์ประกอบที่โดดเด่น เมื่อผู้เดินทางผ่านเมือง ระหว่างทางก็จะสามารถสังเกตเห็นสภาพแวดล้อมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นบ้าน อาคารบ้านเรือน ต้นไม้ สิ่งของ หรือกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางได้
2. ขอบ (Edges) หมายถึง แนวหรือขอบที่เป็นเส้นยาว ที่ขวางกั้นระหว่างสิ่ง 2 สิ่ง หรือแบ่งพื้นที่ 2 แห่ง ออกจากกันเป็นแนวยาวต่อเนื่อง เช่น ชายหาด ทางรถไฟ ผนัง หรืออาจหมายถึงแนวรอยต่อที่ปิดกั้นระหว่างส่วนหนึ่งกับอีกส่วนหนึ่ง Edges มักจะใช้เป็นที่แบ่งขอบเขตของพื้นที่ของเมือง ในบางครั้ง Paths ก็สามารถทำหน้าที่เป็น Edges ได้
3. ย่าน (Districts) หมายถึง ย่านหรือบริเวณที่มีกิจกรรมหรือลักษณะทางกายภาพที่คล้ายคลึงกัน และมีความแตกต่างจากบริเวณอื่นๆ มีขนาดค่อนข้างใหญ่ที่ผู้คนสามารถเข้าไปใช้ได้และมักจะมีลักษณะเฉพาะตัวทั้งภายในและภายนอกที่สามารถมองเห็นได้ เช่น ย่านเกษตรกรรม ย่านชุมชนเมือง เป็นต้น ลักษณะทางกายภาพที่สำคัญของ Districts ประกอบไปด้วยองค์ประกอบต่างๆ เช่น รูปทรง ที่ว่าง อาคาร ป้าย กิจกรรมต่างๆ ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ เป็นต้น องค์ประกอบเหล่านี้ล้วนมีลักษณะเฉพาะที่สามารถบ่งบอกภาพลักษณ์ของแต่ละเมืองได้
4. ศูนย์ชุมชน (Nodes) หมายถึง จุดหรือตำแหน่งของพื้นที่ในเมืองที่เป็นศูนย์รวมของกิจกรรม เช่น สี่แยก จุดตัดของเส้นทางคมนาคม ทางสัญจรที่มาบรรจบกัน จุดเปลี่ยนระบบคมนาคม Node มักจะเป็นที่พลุกพล่านที่มีความสำคัญในการใช้งาน หรือลักษณะที่สำคัญทางกายภาพ เช่น ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า หรือพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร (Enclosed Square) สถานีรถไฟ เป็นต้น
5. ภูมิสัญลักษณ์ (Landmarks) หมายถึง สิ่งที่สามารถมองเห็นได้จากภายนอก ซึ่งสามารถสังเกตเห็นได้ง่าย ทั้งในระยะใกล้และระยะไกลในมุมมองต่างๆ และใช้เป็นตำแหน่งในการอ้างอิงหรือบอกทิศทางได้ เช่น อาคาร ร้านค้า ป้าย ภูเขา อนุสาวรีย์ เป็นต้น Landmark ที่โดดเด่นสามารถเป็นสัญลักษณ์ของเมืองนั้นๆได้

Lynch สรุปผลที่ได้จากการศึกษาเมืองต่างๆ ว่าองค์ประกอบทั้งห้า เป็นส่วนช่วยในการศึกษา ลักษณะเฉพาะของเมือง มีประโยชน์ต่อการศึกษาเปรียบเทียบสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองต่างๆ และมี

ความสำคัญต่อการศึกษาจินตภาพของเมือง โดยสภาพแวดล้อมของเมืองที่เป็นระเบียบเรียบร้อยช่วยให้เกิดจินตภาพ (Image ability) ที่ชัดเจนและเข้าใจได้ง่าย จินตภาพของผู้ที่อยู่ในเมืองนั้นจะแสดงถึงการเกิดจินตภาพที่คนส่วนใหญ่ยึดถือเป็นจินตภาพร่วมกันได้

2.7 สรุปแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเป็นขบวนการในการพัฒนาเมือง เพื่อเปลี่ยนแปลงแก้ไขและซ่อมแซมพื้นที่ของเมืองในส่วนที่เสื่อมโทรม หรือมีปัญหาต่อการใช้งานทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่ากับศักยภาพ การใช้ประโยชน์ไม่เหมาะสมหรือผิดประเภท ในขณะที่การพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างรวดเร็ว เมืองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบก็เสื่อมโทรมและถูกทำลายอยู่ตลอดเวลา การจัดการและการวางแผนเพื่อพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่จะต้องไม่ได้อีกต่อไป การขาดการวางแผนและการควบคุมและจัดการที่ดี เป็นปัญหาที่สำคัญของการพัฒนาเมืองในประเทศไทยตลอดเวลาที่ผ่านมา การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองหรือชุมชนเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยให้ยกระดับคุณภาพของชีวิตประชาชนให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นสามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้อย่างเหมาะสม และเกิดประโยชน์ตรงกับความต้องการทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนนั้นๆ

The New Urbanism เสนอแนวความคิดในการปรับปรุงชุมชน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาลักษณะทางกายภาพ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมของมนุษย์และสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับชุมชน ในขณะที่หลักการของเมืองน่าอยู่ก็มีแนวความคิดที่สอดคล้องกับแนวความคิด New Urbanism โดยเฉพาะการสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อพัฒนาให้ชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน แม้ว่าหลักการ 11 ข้อ ที่องค์การอนามัยโลกได้กำหนดไว้จะเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่เอื้ออำนวยในการสร้างความน่าอยู่แก่ชุมชน และเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาทั้งในระดับเมืองและระดับชุมชน การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ(ทะเลหัวหิน) เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ โดยคำนึงถึงองค์ประกอบทางภูมิสถาปัตยกรรมที่เหมาะสม ส่วนบริเวณตลาดและย่านพาณิชย์กรรมที่เป็นศูนย์กลางเมืองและกิจกรรมที่สำคัญของเมืองและชุมชน การปรับปรุงพัฒนาตลาดและพื้นที่รองรับกิจกรรมและการบริการการค้าต้องตอบสนองความต้องการประชาชน และระบบการคมนาคมการขนส่งที่เป็นระบบ มีประสิทธิภาพในการแก้ไขการจราจร ที่อำนวยความสะดวกในการเดินทาง

การศึกษาการพัฒนานี้ได้ศึกษาถึงแผนพัฒนาระดับเทศบาลฯ เพื่อใช้กำหนดแนวทางในการพัฒนาให้สอดคล้องกับภาครัฐ และการพัฒนาโดยการปรับปรุงเพื่อสร้างเมืองให้น่าอยู่ ส่งเสริมจุดเด่นที่เป็นศักยภาพของพื้นที่และส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งพื้นที่เป็นที่ตั้งที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของชาวไทยและชาวต่างชาติ ที่มาท่องเที่ยวพักผ่อนและตากอากาศเป็นจำนวนมาก รวมไปถึงการสร้างองค์ประกอบทางจินตภาพของเมืองให้เหมาะสมและชัดเจน เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์และความประทับใจของพื้นที่ และจะช่วยสร้างสภาพแวดล้อมของเมืองให้มีความสวยงามและน่าอยู่