

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาในบทนี้จะเป็นการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมกับปัจจัยที่เกี่ยวข้อง แนวความคิดในการวางแผนพัฒนาย่านพาณิชยกรรม แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่านพาณิชยกรรมในเขตอนุรักษ์ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในด้านต่างๆ

2.1) แนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1.1) การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

- ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดิน

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร สรุปเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินของเมืองว่าการที่บริเวณใดในเมืองมีการใช้ที่ดินอย่างไร ขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้

(1) ปัจจัยทางด้านกายภาพ ได้แก่ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ เช่น ความสูงต่ำของพื้นที่ ความชัน แสงแดด ลม ฯลฯ โดยลักษณะทางภูมิศาสตร์นี้จะแตกต่างกันไปตามส่วนต่างๆของเมือง ทำให้เกิดการกระจายตัวของการใช้ที่ดินต่างๆ ที่เหมาะสมกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่

(2) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ เป็นการประเมินผลตอบแทนบนพื้นที่ออกมาเป็นตัวเลข โดยเจ้าของที่ดินหรือนักลงทุนจะพยายามจะให้ผลตอบแทนมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ปัจจัยทางเศรษฐกิจนี้บ่งชี้ว่ามีอิทธิพลมากที่สุดปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินในปัจจุบัน

(3) ปัจจัยทางสังคม การใช้ที่ดินบางประเภทไม่สามารถอธิบายได้โดยลักษณะทางกายภาพ หรือผลตอบแทนเศรษฐกิจ แต่อาจมาจากปัจจัยทางด้านสังคม เช่น ค่านิยมความเชื่อ ความเป็นเครือญาติ ฯลฯ

(4) ปัจจัยทางด้านการเมือง การใช้ที่ดินบางประเภทอาจมีกฎหมายกำหนดการใช้ที่แน่นอน เพื่อความปลอดภัยของบ้านเมือง เช่น บริเวณเขตทหาร หรือเพื่อความเหมาะสมและความถูกต้องของสาธารณูปโภค ประโยชน์ เช่น การกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎหมายผังเมือง

(5) ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี การใช้ที่ดินบางอย่างอาจมีลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ แต่สามารถใช้เทคโนโลยีในการแก้ไขได้ เช่น การสร้างที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่น้ำท่วมถึง ในกรณีนี้เมื่อนั้นไม่มีพื้นที่เหลือ และมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่อำนวย (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร , 2527)

- ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

สุวิทย์ เปี้ยผ่อง ได้กล่าวไว้ถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม 5 ประการ ดังต่อไปนี้ (สุวิทย์ เปี้ยผ่อง , 2535 : PP.71 - 73)

(1) พฤติกรรมของผู้ซื้อสินค้า

(2) ทางเดินเท้าของผู้ซื้อสินค้า จากกฎของ " Rule of Thumb " กล่าวว่า " ยังมีทางสัญจรทางเท้ามากเท่าใดก็ยังมีธุรกิจการค้ามากขึ้นเท่านั้น " (Delbert J. Duncan, Chales F. Philliph, Stanley C. Hollander , 1972) นอกจากพิจารณาถึงทางเดินเท้าแล้วยังต้องศึกษาถึง

- 2.1) จำนวนของผู้สัญจร
- 2.2) เพศและช่วงอายุของผู้สัญจร
- 2.3) ช่วงเวลาที่มีการสัญจร

(3) ทำเลของพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับพาณิชยกรรมในรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้พื้นที่ย่านพาณิชยกรรมนั้นเกิดการประหยัดจากการกระจุกตัว

(4) ความสามารถในการเข้าถึงได้สะดวก โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ถนน ทางเท้า แม่น้ำ ฯลฯ

(5) ลักษณะของสภาพแวดล้อม ลักษณะของสภาพแวดล้อมที่ดีจะนำมาสู่ความน่าสนใจ และดึงดูดในการเดินจับจ่ายซื้อสินค้า

มีชัย ออสสุวรรณ กล่าวไว้ว่ามีปัจจัย 7 ประการที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ดังต่อไปนี้

ไปนี้

(1) ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ ลักษณะความหนาแน่นของการสัญจร ลักษณะการอำนวยความสะดวกในด้านที่จอดรถ หรือปริมาณคนเดินเท้าที่ผ่าน เป็นต้น

- ระบบการคมนาคม ระบบการคมนาคมมีความสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจ เป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตอื่นๆมาสู่เมือง และกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินด้วย เช่น การปรากฏของห้องแถวหรืออาคารที่ขายสินค้าและบริการ ให้แก่ผู้สัญจรไปมาหลังจากที่มีการตัดถนนขึ้นใหม่ (สมชาย งามกาละ , 2525)

- ความสะดวกในการเข้าถึง ในการศึกษาครั้งนี้ความสะดวกในการเข้าถึงจะหมายถึงความสะดวกของลูกค้าในการเดินทางไปรับบริการยังร้านค้า ซึ่งสำหรับรายละเอียดในเรื่องนี้สามารถพิจารณาได้ดังนี้คือ (สรวาฐ ทิพย์เดโช , 2536)

ก. วิธีการเข้าถึงร้านค้า เช่น การเดินเท้า รถยนต์ เป็นต้น ถ้าร้านค้าใดสามารถมีเงื่อนไขของการเข้าถึงได้มากกว่า จะถือว่ามีความสะดวกในการเข้าถึงสูง

ข. เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ สำหรับร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่รถโดยสารสาธารณะผ่านนั้นจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่ไม่อยู่บนเส้นทางผ่านของรถโดยสารสาธารณะ

ค. ความใกล้ไกลจากถนนสายหลักของเมือง ถ้าร้านค้าใดอยู่ใกล้กับถนนสายหลักของเมืองจะถือว่ามีความสะดวกในการเข้าถึงสูง

ง. ความกว้างของช่องทางจราจร ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในแนวของถนนที่กว้าง 2 ช่องทางจราจร จะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่อยู่ในแนวของถนนกว้างช่องทางจราจรเดียว

จ. ขนาดของพื้นที่จอดรถที่ร้านค้าได้จัดไว้ให้ ร้านค้าที่มีลานจอดรถสำหรับลูกค้าเพียงพอจะได้เปรียบร้านค้าที่ไม่มีลานจอดรถ หรือมีแต่ไม่เพียงพอกับความต้องการของลูกค้า

ข. ทิศทางของถนนที่เข้าสู่ร้านค้า ในที่นี้จะหมายถึงเส้นทางที่ลูกค้าสามารถเดินทางไปยังร้านค้า ถ้าร้านค้าใดมีเส้นทางที่ลูกค้าสามารถเดินทางไปยังร้านค้ามากย่อมจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมาก

ช. ความคล่องตัวบนผิวจราจร ร้านค้าใดที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความคล่องตัวของจราจรสูงจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความแออัดของจราจร

ฅ. พื้นผิวจราจร ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีพื้นผิวถนนที่เรียบจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าในบริเวณที่มีพื้นผิวถนนขรุขระ

(2) สภาพทางสังคม ได้แก่ ประชากร การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประชากรว่ามีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงอย่างไร และมีความต้องการอย่างไร รวมทั้งความหนาแน่นของประชากร

- ประชากร (ลูกค้า) จำนวนประชากร การเพิ่มจำนวนโดยธรรมชาติและโดยการอพยพเข้าของประชากรจะเป็นปัจจัยที่มีผลกับที่ตั้งของกิจกรรมการค้า เพราะในพื้นที่ที่มีประชากรมากจะเอื้อโอกาสในการทำการค้าได้มาก (วราพงศ์ นิลศิริ , 2533)

- ลักษณะของประชากร ลักษณะของประชากรในพื้นที่ที่ทำการค้าจะมีส่วนสำคัญต่อการประกอบกิจกรรมการค้า เช่น ในทำเลที่อยู่ใกล้กับมหาวิทยาลัยจะเอื้อโอกาสในการขายสินค้าและบริการให้กับนักศึกษา (เฉลิมชัย คำแสน , 2536)

- ความปลอดภัย ผู้ประกอบการจะคำนึงถึงความปลอดภัยในพื้นที่ที่กิจการจะเข้าไปเปิดดำเนินการ โดยจะมุ่งไปที่ความปลอดภัยจากโจรผู้ร้ายเป็นสำคัญ (สรวุฒ ทิพย์เดโช , 2536) ซึ่งถ้ากิจการเข้าไปตั้งอยู่ในย่านของผู้มีฐานะดี ความเสี่ยงในเรื่องของโจรผู้ร้ายจะมีน้อยกว่าการที่เข้าไปตั้งอยู่ในย่านที่มีชุมชนแออัด

(3) ลักษณะของการใช้ที่ดินบริเวณข้างเคียง

- ประเภทของการใช้ที่ดินในบริเวณข้างเคียง การใช้ที่ดินในแต่ละประเภทนั้นจะมีทั้งที่เป็นอุปสรรคและส่งเสริมการขยายตัวซึ่งกันและกัน แต่โดยทั่วไปแล้วผู้ประกอบการจะเลือกตั้งร้านค้าอยู่ในบริเวณที่มีการใช้ที่ดินที่จะส่งเสริมหรือเอื้อโอกาสทางการค้า (วราพงศ์ นิลศิริ , 2533)

(4) ลักษณะทางสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป ลักษณะของสภาพแวดล้อมที่ดีจะนำมาสู่ความน่าสนใจและดึงดูดในการเดินจับจ่ายซื้อสินค้า ได้แก่ ทัศนวิสัย เสียง อากาศ เป็นต้น

(5) ข้อกำหนดทางด้านกฎหมาย ได้แก่ กฎหมายผังเมืองและกฎหมายท้องถิ่น เป็นต้น

- กฎหมาย บทบังคับทางกฎหมายมีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งการค้าของผู้ประกอบการ เช่นในเชียงใหม่นั้นจะเห็นได้ชัดเจนในเรื่องของบทบังคับเกี่ยวกับขนาดความสูงของอาคารต่างๆ ซึ่งจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ (เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องเชียงใหม่ในทศวรรษหน้า , 2537)

(6) สภาพทางด้านเศรษฐกิจต่างๆ ได้แก่ ราคาที่ดิน ค่าเช่า เงินลงทุน เป็นต้น

- ราคาที่ดิน การเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินจะชี้ให้เห็นถึงสภาพการพัฒนาและแนวโน้มการใช้ที่ดินในพื้นที่นั้น บริเวณที่สะดวกแก่การเข้าถึงสูง จะมีราคาของที่ดินในระดับที่สูงเช่นกัน (Ray M.

Northam , 1990) ราคาที่ดินจะมีอัตราค่อนข้างสูงในเขตใจกลางเมือง ซึ่งจะเป็นศูนย์กลางแทบทุกด้านของเมือง นอกจากนี้ตามแนวถนนสายหลักของเมือง ราคาที่ดินจะอยู่ในระดับที่สูงเช่นกัน โดยจากการศึกษาของวีรพล เชาวลักษณ์ (2531) พบว่าแนวด้านทิศเหนือตามแนวถนนเจริญราษฎร์ของเมืองลำพูนจะมีราคาที่ดินค่อนข้างสูง ทั้งนี้เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและได้เปรียบทางด้านเศรษฐกิจ

- ค่าเช่า ร้านค้าโดยทั่วไปต้องการที่จะจ่ายค่าเช่าที่ถูก ๆ ซึ่งค่าเช่าของร้านค้าจะแตกต่างกันไปตามทำเลที่ตั้งของร้านค้า นั้น เช่น ร้านค้าที่อยู่บริเวณหัวมุมถนนที่มีผู้คนผ่านไปมามากมาย จะมีราคาเช่าค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นทำเลที่จะสามารถทำอะไรให้กับผู้ประกอบการได้สูง (ออ่าน อิศรศักดิ์ , 2507)

- เงินลงทุน ผู้ประกอบการที่มีเงินลงทุนมากย่อมจะมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสูง เช่น การลงทุนกว้านซื้อที่ดินในทำเลที่เหมาะสมและดำเนินการจัดสรรที่ดินโครงการบ้านจัดสรร ศูนย์การค้า คอนโดมิเนียม และอื่น ๆ (สุรีย์ บุญญานพวงศ์ , 2531)

- ผลตอบแทนและผลประโยชน์ที่ได้รับ ผู้ประกอบการจะใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์มากที่สุด และขณะเดียวกันจะต้องได้รับผลตอบแทนสูงสุด โดยค่าตอบแทนจะมีส่วนในการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งในการประกอบกิจการค้าของผู้ประกอบการ (วราพงศ์ นิลศิริ , 2533)

- ความเกี่ยวข้องกันเชิงแข่งขันหรือส่งเสริมกัน ร้านค้าต่าง ๆ จะอยู่รวมกันเพื่อประโยชน์ร่วมกัน โดยจะมีการแบ่งเขตตลาดกันตามเขตพื้นที่ที่เป็นเจ้าของ ทำให้ลูกค้ามีโอกาสเปรียบเทียบสินค้าจนเกิดความพอใจ หรืออาจจะเป็นความเกี่ยวข้องกันเชิงส่งเสริมในลักษณะที่ช่วยเหลือและพึ่งพาอาศัยกัน ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของการให้บริการกับลูกค้าที่มีความต้องการสินค้า และบริการประเภทเดียวกัน (จัตรชัย พงศ์ประยูร , 2527)

(7) สาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ได้แก่ ระบบประปา ไฟฟ้า การระบายน้ำ ฯลฯ ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็นได้แก่ ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา การสื่อสารและโทรคมนาคม การขนส่ง ฯลฯ ซึ่งความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคจะเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้ลูกค้าเข้าไปซื้อสินค้าและบริการ จะเห็นได้ว่าพื้นที่ใดในเขตเมืองที่มีความพร้อมในด้านเครือข่ายของระบบสาธารณูปโภคสูง พื้นที่นั้นจะคับคั่งไปด้วยธุรกิจประเภทต่างๆ ในขณะเดียวกันพื้นที่ใดที่ขาดความพร้อมทางด้านนี้ก็ส่งผลให้พื้นที่นั้นด้อยศักยภาพในเชิงพาณิชย์กรรมลงไป และจะส่งผลให้เกิดเป็นมุมอับของพื้นที่ในเขตเมืองไปในที่สุด (วีรพล เชาวลักษณ์ , 2531)

2.1.2) การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพาณิชย์กรรม กับปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- ความสัมพันธ์ระหว่างพาณิชย์กรรม กับการคมนาคมขนส่ง

W. L. Garrison ได้กล่าวไว้ว่า อนาคตของพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมขึ้นอยู่กับ การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรอบ (Hinterland) และการเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบด้วยโครงข่ายของการคมนาคมขนส่ง (W. L. Garrison : P.516) ในขณะที่ Wilfred Owen ได้กล่าวไว้ใน Transportation Problem ดังต่อไปนี้ว่า เหตุที่ทำให้เมืองเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเนื่องจากเทคนิควิทยาการต่างๆระบบการสัญจร เมื่อมีระบบการคมนาคมขนส่งเข้าไปถึงชุมชนโดยมากจะเปลี่ยนแปลงกิจกรรมเป็นการประกอบกิจการเพื่อการค้า (Wilfred Owen ,

1966) ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Chapin ที่ว่าการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมและย่านธุรกิจ ควรอยู่ในบริเวณที่มีระบบการคมนาคมขนส่งหนาแน่น มีที่ตั้งใกล้กับถนนสายหลัก มีที่จอดรถให้เพียงพอ และมีที่สำหรับร้านค้าสิ่งบันเทิงต่างๆอย่างครบถ้วน และสำหรับย่านการค้าควรอยู่ในบริเวณที่มีการคมนาคมขนส่งเข้าถึงสะดวก โดยควรมีพื้นที่ด้านหน้าติดต่อกับถนนสายหลัก (Chapin, 1972 : PP.370 - 375)

ได้มีวิทยานิพนธ์และงานวิจัยที่ได้ทำการศึกษาเพื่อทดสอบสมมติฐานถึงความสัมพันธ์ดังกล่าว เช่น สมชาย เดชะพรหมพันธ์ ได้ทำการศึกษาเขตย่านการค้าของเมืองพิษณุโลก ว่าเหตุที่ย่านการค้าของเมืองพิษณุโลกสัมพันธ์กับตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เพราะลักษณะของย่านการค้านั้นจำเป็นอย่างยิ่งต่อการที่จะต้องเป็นบริเวณที่เข้าถึงได้ง่าย และสะดวกที่สุด (สมชาย เดชะพรหมพันธ์, มปป : 80) ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Hansen ที่ว่า ที่ตั้งที่มีการเข้าถึงที่ดี จะมีศักยภาพในการพัฒนา และมีความหนาแน่นสูงกว่าพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากการเข้าถึง (Hansen, 1959 อ้างโดย Michel Wegener, 1995)

- ความสัมพันธ์ระหว่างพาณิชย์กรรม กับพื้นที่โดยรอบ

Joseph De Chiara และ Lee Koppelman ได้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพาณิชย์กรรม กับพื้นที่โดยรอบ โดยศึกษาจากจำนวนของผู้ใช้บริการ และระยะขอบเขตของการให้บริการ ซึ่งได้สรุปออกมาเป็นความต้องการพื้นที่พาณิชย์กรรมต่อจำนวนผู้ใช้บริการในพื้นที่โดยรอบที่มีอิทธิพลดังตารางที่ 2.1 (Joseph De Chiara และ Lee Koppelman, 1969)

ตารางที่ 2.1 แสดงค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ พื้นที่พาณิชย์กรรมต่อจำนวนผู้ใช้บริการ

จำนวนของผู้ใช้บริการ	พื้นที่พาณิชย์กรรม (ตรม.)	เพิ่มขึ้นคนละ (ตรม.)	ระยะเดินเฉลี่ย (เมตร)
มากกว่า 2,500 คน	6,500	2.60	400
มากกว่า 5,000 คน	11,000	2.20	800
มากกว่า 40,000 คน	46,000	1.15	1,600
มากกว่า 100,000 คน	90,000	0.90	2,400

ที่มา : Planning Design Criteria, Joseph De Chiara - Lee Koppelman, New York, 1969.

2.1.3) แนวความคิดในการวางแผนพัฒนาย่านพาณิชย์กรรม

- การวิเคราะห์ศักยภาพย่านพาณิชย์กรรม ที่มีความสัมพันธ์กับการคมนาคมขนส่ง

เนื่องจากกิจกรรมพาณิชย์กรรมมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งดังที่ได้ศึกษาข้างต้น **ฉัตรชัย พงศ์ประยูร** จึงได้เสนอแนวทางการวิเคราะห์ศักยภาพย่านพาณิชย์กรรมที่มีความสัมพันธ์กับการคมนาคมขนส่งเพื่อการวางแผนพัฒนา โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527 : P.143)

(1) คาดการณ์จำนวนประชากร และผู้ใช้บริการในอนาคต การคาดการณ์ประชากรและผู้ใช้บริการ จะเป็นส่วนที่จะช่วยในการบอกจำนวนการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยจะมีการเดินทางแตกต่างกันไปตามการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่เกี่ยวข้องและความเข้มของกิจกรรม (Hartshorn, 1980)

(2) คาดการณ์ลักษณะการเดินทางในอนาคต โดยแบ่งออกตามประเภทของพาหนะที่ใช้ โดยพยายามแยกแยะระหว่างการเดินทางแบบยานพาหนะส่วนตัวทุกประเภท กับการขนส่งสาธารณะ เป็นสัดส่วนต่อกัน และคาดการณ์จำนวนปริมาณการจราจรในอนาคต

(3) ค่าการเคลื่อนที่ลักษณะการกระจายตัวของการเดินทาง ต้นทาง - ปลายทาง การกระจายตัวของการเดินทางมักใช้แบบจำลองแรงโน้มถ่วง (Gravity Model) ในการคาดการณ์ โดยศึกษาจากปริมาณของกิจกรรม และวิเคราะห์เป็นปริมาณการเดินทางในแต่ละจุดทั้งต้นทาง - ปลายทาง

- แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่านการค้า

Goodman กล่าวว่าการศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินว่าต้องมีข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับ ลักษณะที่ดิน (Land Characteristic) และกิจกรรมในพื้นที่ (Activities) บนบริเวณที่จะวางผัง ข้อมูลเหล่านี้ใช้ในการวิเคราะห์รูปแบบการใช้ที่ดินที่ผ่านมาในอดีต ซึ่งการใช้ที่ดินจะต้องประกอบด้วยลักษณะ (Characteristic) คุณภาพ (Quality) และรูปแบบ (Pattern) ของสภาพแวดล้อมทางกายภาพสำหรับกิจกรรมต่างๆภายในพื้นที่วางผัง รวมทั้งจะต้องขึ้นอยู่กับ (1) การคาดการณ์ประชากรที่เชื่อถือได้ (2) การคาดการณ์เศรษฐกิจที่มีเหตุผล (3) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินต่างๆในเมือง (Goodman , 1968)

Golony กล่าวถึงนโยบายการวางแผนพัฒนาการใช้ที่ดินว่า เป็นการกำหนดแนวทางและรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่เหมาะสมที่สุดสำหรับอนาคต โดยต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆดังต่อไปนี้ (Golony , 1976)

(1) รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่เป็นอยู่ในปัจจุบันซึ่งเป็นผลมาจากอดีตในเรื่อง ที่ตั้งของกิจกรรม (Activities) ตลอดจนความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องของกิจกรรมนั้น (Linkage) ซึ่งจะเป็ปัจจัยที่บอกให้ทราบถึงแนวโน้มทิศทางการขยายตัวและรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต

(2) แนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการขยายตัวของประชากรในอนาคต ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับการคาดการณ์การใช้ที่ดินของเมืองในอนาคต

(3) ข้อจำกัด (Constraints) ในด้านต่างๆเช่น เศรษฐกิจ ข้อกำหนดทางกฎหมาย ฯลฯ ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาการขยายตัวของลักษณะการใช้ที่ดินของพื้นที่ และมีผลต่อรูปแบบโครงสร้างของเมืองในอนาคต

- การวางแผนพัฒนาย่าน และการวางแผนพัฒนาพื้นที่

ในการวางแผนพัฒนาย่าน และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีจุดมุ่งหมายในการตอบสนองความต้องการในการวางแผนของพื้นที่เฉพาะ ซึ่งจะต้องมีการศึกษาในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) สภาพแวดล้อมของพื้นที่ เช่น ขนาดพื้นที่โดยรอบที่เกี่ยวข้อง และรูปแบบความเกี่ยวข้อง

(2) แผนหรือรายการ เช่น ด้านการเงิน การปกครอง ความต้องการของคนในพื้นที่เกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาที่ต้องการ

(3) สภาพของพื้นที่ศึกษา สภาพภูมิศาสตร์ วิวัฒนาการ รูปแบบทางกายภาพ ฯลฯ ที่สามารถนำไปสู่ความเข้าใจต่อการวางแผนพัฒนา และแผนที่เสนอควรจะต้องแสดงให้เห็นถึง ความต้องการการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต โครงข่ายการจราจร โครงข่ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และ ภูมิทัศน์แวดล้อมในอนาคต และควรจะมีที่หมายในการวางแผนในช่วง 5 - 10 ปี

พื้นที่ที่ต้องการการวางแผนพัฒนาย่าน หรือการวางแผนพัฒนาพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ย่านศูนย์กลางเมือง ย่านที่พักอาศัยชุมชนเมือง ย่านพาณิชย์กรรมหรือแหล่งงานเก่า รวมทั้งพื้นที่ริมน้ำ

และบุคคลที่จะได้รับผลกระทบ หรือมีส่วนร่วมในการวางแผนคือ ประชากรผู้อยู่อาศัย , เจ้าของที่ดิน , พ่อค้าหรือเจ้าของร้านค้า และนักลงทุน ซึ่งควรจะมีการสอบถามความคิดเห็นหรือมีการประชุมเพื่อขอความเห็น

ในการที่จะให้บุคคลที่ได้รับผลกระทบเหล่านี้ให้ความไว้วางใจต่อแผน ซึ่งนำมาสู่การประสบความสำเร็จของแผน ในอนาคต (Anthony James Catanese , 1988 : PP.203 - 204)

2.1.4) แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่านพาณิชยกรรมในเขตอนุรักษ์

- การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Urban Renewal)

แนวความคิดเกี่ยวกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเริ่มขึ้นในสหรัฐอเมริกาในปี 1965 โดย F. Stewart Chaplin Jr. and Edward J. Kaiser ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า " การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเป็นแนวความคิดใหม่ ในการพัฒนาสถาปัตยกรรมและพื้นที่โดยรอบ ที่เริ่มจะเสื่อมโทรมและไม่เจริญเติบโต การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในครั้งแรก เกี่ยวข้องกับ การรื้อย้ายชุมชนแออัด , การปฏิรูปรายานที่พิกอาศัยให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี ฯลฯ ซึ่งในช่วง 20 ปีต่อไปนี้ จะเป็นการจัดรูปแบบทางกายภาพของเมือง และการจัดระบบโครงข่ายการจราจร การรื้อสร้างขึ้นใหม่ (Redevelopment) บริเวณศูนย์กลางเมือง และการปรับปรุงฟื้นฟู (Renewal) ย่านพาณิชยกรรมเสียใหม่ ภายใต้การวางแผนเมืองแบบระยะยาว " (F. Stewart Chaplin Jr. and Edward J. Kaiser , 1979)

Stanley Millward ได้กล่าวไว้ถึงเหตุปัจจัยในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในเขตย่านประวัติศาสตร์ (Historic - Cultural Districts) ว่ามีเหตุปัจจัยอยู่ 2 กรณีหลัก คือ การอนุรักษ์ และการรักษาคุณภาพของสภาพแวดล้อม (Stanley Millward , 1972) ที่เกิดขึ้นเนื่องจาก

(1) การพัฒนาเป็นไปได้ยากมาก อันเนื่องมาจากการวางแผนที่ดี และมากจนเกินไปในเขตเมืองเก่า รวมทั้งความขัดแย้งระหว่างทางเศรษฐกิจและทางสังคม เช่น

- การเพิ่มมากขึ้นของประชากร
- การเพิ่มขึ้นหรือการลดลงของความเจริญ
- การพัฒนาที่เสียค่าใช้จ่ายสูงมากของบริการสาธารณะ และสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

(2) การไม่สามารถคาดการณ์ ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ (Socio - Economics)

(3) ความขาดแคลนของเงินทุนในการอนุรักษ์พื้นที่

โดยแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง สามารถดำเนินการได้ใน 3 ลักษณะ (F. Stewart Chaplin JR. and Edward J. Kaiser , 1979 : P.271) ดังต่อไปนี้

(1) การรื้อสร้างขึ้นใหม่ (Redevelopment) เป็นวิธีการหนึ่งในการพัฒนาเมืองที่เกิดความเสื่อมโทรม โดยมากจะใช้วิธีนี้กับพื้นที่ที่ไม่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ด้วยวิธีการรื้อย้ายส่วนที่ชำรุดทรุดโทรมและแทนที่ด้วยสิ่งใหม่ (Melville C. Branch : P.155)

(2) การบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) จะเป็นการพัฒนาทางด้านกายภาพ โดยพัฒนาจากโครงสร้างที่มีอยู่เดิม หรือซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดบางส่วนมากกว่าการรื้อย้าย โดยมากมักใช้กับพื้นที่ที่มีความสำคัญหรือมีคุณค่า (Melville C. Branch : P.155) ซึ่งมักจะรวมไปถึงการลดความหนาแน่นของประชากร การรื้อย้ายสลิ้มปรับปรุงอาคารที่เสื่อมโทรม การพัฒนาสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การจัดการที่จอดรถ หรือบริการสาธารณะอื่น ๆ รวมทั้งการสร้างงานให้แก่เจ้าของที่ดิน หรือเจ้าของร้านค้าในพื้นที่อีกด้วย

(3) การอนุรักษ์ (Conservation) เป็นการสงวนรักษาส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดที่มีคุณค่าเพื่อการรักษาไว้ให้คงอยู่ (F. Stewart Chaplin JR. and E. Kaiser , 1979 : P.271)

ซึ่งเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองนั้น คณะกรรมการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Community Renewal Program Committee : PP.3 - 4) ได้เสนอไว้ที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในบริเวณย่านพาณิชย์กรรมว่า (1) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด (2) เพิ่มรายได้และฐานะทางเศรษฐกิจให้แก่ชุมชน (3) พัฒนาขนบธรรมเนียมประเพณี (4) รักษาเอกลักษณ์ชุมชน (5) บำรุงรักษาที่อยู่อาศัย และสภาพแวดล้อม

โดย William H. Claire ได้กล่าวไว้ว่าแผนในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองจะสำเร็จได้ต้องประกอบไปด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (William H. Claire : PP.315 - 335) (1) แผนและกฎข้อบังคับของท้องถิ่น (2) องค์การควบคุมและดำเนินการ (3) หน่วยงานที่ให้คำแนะนำ (4) ความร่วมมือจากภาคเอกชน (5) ความร่วมมือของประชาชน (6) แหล่งเงินทุน (7) แผนในการพัฒนา (8) แผนกลยุทธ์ในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (9) แนวทางในการบังคับใช้ และการนำแผนสู่การปฏิบัติ

ในขณะที่ Wilfred Burns ได้เสนอแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ในบริเวณพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมของเมือง ไว้ดังต่อไปนี้ (Wilfred Burns , 1963 : PP.50 - 61)

- (1) เก็บรักษารูปแบบ อาคารและแนวความคิดแบบเดิมไว้
- (2) แบ่งแยกระบบการจราจรของรถออกจากการเดินทาง
- (3) ให้ส่วนการบริการอยู่ด้านหลังของร้าน
- (4) สร้างเอกลักษณ์ของย่านให้เกิดขึ้นจากพื้นฐานเดิม
- (5) พยายามให้รัฐซื้อหรือเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินในแปลงขนาดใหญ่ (หรือเอกชนก็ได้)
- (6) อนุรักษ์จุดที่เป็นต้นกำเนิดของย่านไว้
- (7) พัฒนาโดยให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนหรือกำหนดกฎเกณฑ์ข้อบังคับ
- (8) สร้างให้เกิดการค้าขายอย่างกว้างขวาง และให้ความสำคัญกับการเดินเท้าให้มาก เนื่องจากจะเป็นตัวชักนำให้เกิดการซื้อขายมากกว่า
- (9) จัดหาพื้นที่เปิดโล่งให้มาก

- การพัฒนาพื้นที่ในเขตชั้นในของเมือง (Inner City Regeneration)

แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ในเขตชั้นในของเมือง เริ่มต้นปรากฏในประเทศอังกฤษ ประมาณปี ค.ศ. 1970 เนื่องจากเกิดความสับสนวุ่นวายที่ไม่สามารถจะควบคุมได้ในเขตชั้นในของเมือง เช่น ปัญหาการว่างงาน ปัญหาการเหยียดผิว และความเสื่อมโทรมของย่านอุตสาหกรรมใจกลางเมือง ปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ในเขตชั้นในของเมือง จะเป็นเหมือนกับปัญหาที่เกิดขึ้นในเมืองใหญ่ ๆ โดยทั่วไป เช่น ปัญหาที่อยู่อาศัย ปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาความยากจน ฯลฯ รัฐจึงได้เสนอ " นโยบายสำหรับพื้นที่ในเขตชั้นในของเมือง ปีค.ศ.1977 " (Policy for The Inner Cities 1977) ขึ้น เพื่อสร้างโอกาสในการแก้ไขปัญหาทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และทางด้านสังคมเป็นหลัก (Robert K. Home , 1982) ซึ่งในการวางแผนเนื่องจากพื้นที่ในเขตชั้นในของเมือง มักจะประกอบไปด้วยความหลากหลายทางสังคม , เศรษฐกิจ , สภาพแวดล้อม และนโยบายในการพัฒนา จึงต้องมีการศึกษาจากกลุ่มบุคคลที่มีความรู้ที่หลากหลายเช่นกัน เช่น สถาปนิก นักเศรษฐศาสตร์ นักสิ่งแวดล้อม นักภูมิศาสตร์ นักประวัติศาสตร์ นักสังคมศาสตร์ และนักวางแผน เป็นต้น (Robert K. Home , 1982)

2.2) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Thadanithi S. and Kasemsan P. ได้กล่าวไว้ว่า พื้นที่ย่านท่าพระจันทร์นั้น เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่ให้บริการแก่ชุมชนโดยรอบในเกาะรัตนโกสินทร์ที่สำคัญ อันเนื่องมาจากการเป็นจุดเปลี่ยนของรูปแบบการขนส่งระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และเนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบของพื้นที่ซึ่งประกอบไปด้วย หน่วยงานราชการ มหาวิทยาลัย แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ฯลฯ โดยสามารถแบ่งแยกประเภทของกิจกรรมพาณิชย์กรรมของย่านท่าพระจันทร์ได้ออกเป็น 8 ประเภทหลักๆ ดังต่อไปนี้

- (1) กิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทขายปลีก เช่น ขายอาหาร หนังสือ ยาแผนโบราณ ฯลฯ โดยมีจำนวนร้านค้าพาณิชย์ที่ประกอบการทั้งสิ้น 192 ร้านค้า และหาบเร่แผงลอยทั้งสิ้น 520 แผง
- (2) กิจกรรมการให้บริการ เช่น ร้านตัดชุดรับปริญญา ร้านเสริมสวย ร้านตัดผม ร้านถ่ายรูป ฯลฯ โดยมีจำนวนร้านค้าพาณิชย์ที่ประกอบการทั้งสิ้น 43 ร้านค้า
- (3) กิจกรรมด้านอุตสาหกรรมขนาดเล็ก คือ อู่ซ่อมรถสามล้อบริเวณข้างมหาวิทยาลัยศิลปากร
- (4) กิจกรรมประเภทอื่นๆทั่วไป เช่น สำนักงาน ธนาคาร ภัตตาคาร ฯลฯ
- (5) กิจกรรมพาณิชย์กรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านขายของที่ระลึก
- (6) กิจกรรมขาย พระเครื่อง เครื่องราง วัตถุโบราณ และของบูชา
- (7) กิจกรรมแผงลอยขายอาหารสำเร็จรูปในช่วงเช้าและช่วงเย็น ที่บริเวณท่าพระจันทร์ และท่าช้าง
- (8) กิจกรรมการขนส่งทางน้ำ ซึ่งประกอบไปด้วย เรือข้ามฟาก เรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และเรือหางยาว

โดยได้กล่าวไว้ว่า พื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างนี้เป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงสูงมาก และเนื่องจากการเข้าถึงที่สูงทั้งทางบกและทางน้ำนี้เองที่ทำให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรมพาณิชย์กรรมที่มารองรับ อันเนื่องมาจากความหลากหลาย และจำนวนของผู้ที่มาใช้บริการที่มีเป็นจำนวนมากตลอดทั้งวันนั่นเอง (Thadanithi S. and Kasemsan P. , 1991 : P. 106 - 120)

ซึ่ง Peerapun W., and Atibodhi K . ได้กล่าวถึงเอกลักษณ์ของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างไว้ใกล้เคียงกันว่า พื้นที่บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างนั้นเป็นประตูเชื่อมระหว่างทางน้ำและทางบก ระหว่างย่านที่พักอาศัยในฝั่งธนบุรีและแหล่งงานในฝั่งพระนคร ดังนั้นสภาพทางสังคมและเศรษฐกิจของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างจึงขึ้นอยู่กับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และได้ศึกษาพบว่าย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ได้ประสบกับปัญหาที่สำคัญคือ ความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ในเรื่องของการอนุรักษ์กับผลกำไรทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากการที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งกิจกรรมพาณิชย์กรรมได้ให้บริการแก่ชุมชนโดยรอบในเกาะรัตนโกสินทร์ แต่เนื่องจากกฎหมายควบคุมในเกาะรัตนโกสินทร์ไม่ได้เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพาณิชย์กรรม ดังนั้น Peerapun W., and Atibodhi K . จึงได้เสนอแนะว่าควรให้ภาครัฐสนับสนุนในการบำรุงรักษาบทบาทกิจกรรมพาณิชย์กรรมของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างไว้ และในขณะเดียวกันก็ควรให้มีการอนุรักษ์ (Conservation) และการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Urban Renewal) ในพื้นที่บริเวณนี้อีกด้วย (Peerapun W., and Atibodhi K . , 1992 : P. 85 - 111)

อำนาจ พิชิตเดช ได้วิเคราะห์พื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง เพื่อหาแนวทางในการกำหนดองค์ประกอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามลักษณะต่างๆดังต่อไปนี้

- ตามลักษณะของ Urban Function ว่าสภาพทางเศรษฐกิจของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับการค้าปลีกและการบริการ เช่น อาหาร ของใช้เบ็ดเตล็ด สำหรับบริการให้แก่ประชาชนภายในชุมชน และใน

บริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนที่รองลงไปคือการค้าพิเศษเฉพาะของพื้นที่ประเภทต่างๆ เช่น การให้บริการตัดเย็บชุดรับปริญญา บริการเช่าพระเครื่อง เครื่องรางและของบูชา เพราะเป็นการให้บริการแก่พื้นที่โดยรอบที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมพิเศษของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างนี้ทั้งสิ้น

- ตามลักษณะของ Urban Frame สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทคือ (1) บริเวณพาณิชยกรรมหลัก (2) บริเวณที่อยู่อาศัย (3) บริเวณกิจกรรมสาธารณูปโภค โดยลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันก่อให้เกิดปัญหาทางด้านกายภาพในด้านต่างๆ เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยมีปัญหาที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรม สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมแก่การอยู่อาศัย การขาดพื้นที่โล่งสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ฯลฯ และปัญหาหลักของพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างคือ ความไม่สมบูรณ์ของท่าเรือ ทางเดินเท้าที่คับแคบและไม่สัมพันธ์กับจำนวนผู้มาใช้พื้นที่ อันเนื่องมาจากการเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดเชื่อมต่อของการคมนาคมที่สำคัญที่สุดระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้มีประชาชนสัญจรผ่านเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น

- ตามลักษณะของ Urban Quality ว่าสภาพแวดล้อมและลักษณะการใช้ที่ดินเป็นสาเหตุของปัญหาต่างๆ คือ ปัญหาจากกายภาพที่ทรุดโทรม ส่งผลถึงทัศนวิสัยที่ไม่น่าดู ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย เกิดความแออัดของที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ปัญหาจากมลภาวะเป็นพิษ เช่น น้ำเสีย ปัญหาการขาดที่โล่งว่างสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ปัญหาการเกิดความสับสนจากการคมนาคมและจุดเปลี่ยนของการคมนาคม และปัญหาการขาดการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวสำหรับสถานที่ที่มีคุณค่าต่างๆในพื้นที่ เช่น วัดมหาธาตุวังสุทัศน์ มหาวิทยาลัยศิลปากร (อำนวย พิชิตเดช , 2528)

จักรกณ สกาวรัตนานนท์ ได้กล่าวไว้ว่า พื้นที่ในสวนย่านท่าพระจันทร์เปรียบเสมือน " หนังกาก " ของพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ คือเป็นตัวที่สามารถทำการปรับเปลี่ยนเพื่อทำให้ภาพลักษณ์โดยรวมของเกาะรัตนโกสินทร์ เกิดความงามขึ้นมาขึ้นได้ โดยได้มีแนวความคิดในการกำหนดการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าพระจันทร์ออกเป็น 3 ส่วนดังต่อไปนี้

- ส่วนที่ 1 พื้นที่สวนการค้าเพื่อรองรับกิจกรรมเดิม
- ส่วนที่ 2 พื้นที่สวนรองรับการท่องเที่ยว และรองรับกิจกรรมใหม่
- ส่วนที่ 3 พื้นที่โล่งสีเขียว เพื่อเปิดมุมมองของเกาะรัตนโกสินทร์

โดยในส่วนของกิจกรรมการค้า และการท่องเที่ยวจะไม่แยกออกจากกันโดยเด็ดขาด แล้วแต่ว่าพื้นที่ในส่วนบริเวณนั้นจะเน้นหนักกิจกรรมใดมากกว่า และที่ให้มีการสอดแทรกของพื้นที่สีเขียวขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการเปิดพื้นที่ มุมมอง และส่งเสริมกิจกรรมของพื้นที่ด้านใน

ซึ่งในการศึกษานี้ จักรกณ ได้เน้นในการศึกษาทางกายภาพของพื้นที่ เพื่อวางผังและออกแบบสภาพภูมิทัศน์ของพื้นที่เป็นสำคัญ โดยได้ให้ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในครั้งต่อไปว่า ยังต้องศึกษาถึงปัจจัยในด้านอื่นๆประกอบด้วย โดยเฉพาะข้อมูลทางด้านผังเมือง ทั้งของพื้นที่ศึกษาและบริเวณพื้นที่โดยรอบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงลักษณะของพื้นที่ของย่านท่าพระจันทร์อย่างแท้จริง (จักรกณ สกาวรัตนานนท์ , 2537)

อรศิริ ปาณินท์ ได้ทำการศึกษาเพื่ออนุรักษ์ และพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาของกรุงรัตนโกสินทร์ บริเวณย่านธุรกิจ ซึ่งประกอบด้วย ย่านปากคลองตลาด และย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ได้สรุปถึงลักษณะของพื้นที่บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างว่า เป็นบริเวณจุดเปลี่ยนของการคมนาคมทางน้ำ และทางบก ซึ่งรับปริมาณคนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และมีการค้าขาย - พาณิชยกรรมซึ่งเป็นผลมาจากการเป็นทางกระจายและรวมผู้คนตามมา อีกทั้งเป็นบริเวณที่ใกล้เคียงกับแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เช่น พระบรมมหาราชวัง วัดพระเชตุพน ฯลฯ และได้สรุปข้อเสนอแนะเบื้องต้นสำหรับพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างไว้ดังต่อไปนี้

- (1) ขยายพื้นที่รับน้ำ เพื่อการกระจายและรวมคน ซึ่งเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร
- (2) ส่งเสริมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว เนื่องจากบริเวณนี้เป็นบริเวณที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาเยี่ยมชมเป็นจำนวนมาก และเป็นจุดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวทางแม่น้ำลำคลอง
- (3) คงกิจกรรมการค้า - พาณิชยกรรมไว้ เฉพาะที่เอื้ออำนวยต่อกิจกรรม
- (4) ไม่ควรให้พื้นที่พักอาศัยซึ่งไม่เกี่ยวเนื่องกับผู้ประกอบกิจกรรม (อรศิริ ปาณินท์ , 2529)