



วิทยานิพนธ์

การพัฒนาทางเท้าเพื่อส่งเสริมการสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์

กรณีศึกษา พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

FOOTPATH DEVELOPMENT FOR ENCOURAGING

NON-MOTORIZED TRANSPORTATION:

CASE STUDY AREAS AROUND BTS STATIONS, BANGKOK

นายพงศธร ตันอารีย์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พ.ศ. ๒๕๕๐



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหานันทิต

ปริญญา

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

สาขา

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

ภาควิชา

เรื่อง การพัฒนาทางเท้าเพื่อส่งเสริมการสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ กรณีศึกษา พื้นที่โดยรอบ
สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

Footpath Development for Encouraging Non-motorized Transportation: Case Study
Areas around BTS Stations, Bangkok

นามผู้วิจัย นายพงษ์ธร ตันอารีย์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(อาจารย์ศราวุธ เปรมใจ, Doctorat)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์วันดี พินิจวรสิน, Ph.D.)

หัวหน้าสาขาวิชา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์อารยา ศานติสร, คพ.ม.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์วันัย อาจคงหาญ, M.A.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การพัฒนาทางเท้าเพื่อส่งเสริมการสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์
กรณีศึกษา พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

Footpath Development for Encouraging Non-motorized Transportation:
Case Study Areas around BTS Stations, Bangkok

โดย

นายพงศธร ตันอารีย์

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหานิติ
พ.ศ. 2550

พงศธร ดันอารีย์ 2550: การพัฒนาทางเท้าเพื่อส่งเสริมการสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ กรณีศึกษาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส กรุงเทพมหานคร ปริญญาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม มหาวิทยาลัยศิลปากร การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม ภาควิชาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: อาจารย์ศราวุธ เปรมใจ, Doctorat 237 หน้า

วัฒนธรรมการใช้รถยนต์ของคนในกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้สัดส่วนการใช้งานของทางเดินเท้าต่อพื้นที่ถนนลดลง การเดินเท้าเป็นไปด้วยความลำบาก ขาดความปลอดภัยในการใช้งาน เนื่องจากปัญหาสภาพทางเดินชำรุด ปัญหาลมภาวะ ปัญหาเส้นทางเดินไม่ต่อเนื่องขาดการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์หลักของงานวิจัย คือ นำเสนอวิธีการและกระบวนการที่จะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของการสัญจรทางเท้าของประชาชนในแต่ละพื้นที่ โดยอาศัยการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สังคม และสภาพแวดล้อม เพื่อให้เกิดบรรยากาศในการรับรู้ที่น่าพึงพอใจเกิดเป็นรูปแบบของวัฒนธรรมในการเดินเท้า (pedestrian culture) บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ทั้งนี้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ เพื่อแก้ไขปัญหาการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่สิ้นเปลืองอันเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจของประเทศ

ขั้นตอนการศึกษาเริ่มจากการทบทวนวรรณกรรมควบคู่ไปกับการศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เข้าใจถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาระบบการสัญจรทางเท้าที่ผ่านมาเพื่อนำไปใช้เสนอแนวทางในการพัฒนาที่มีความเหมาะสมกับบริบทของกรุงเทพฯ จากนั้นนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์มาตรวจสอบหาแนวโน้มความเป็นไปได้และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับใช้กับความต้องการทางด้านพื้นที่ บนบาทวิถีของพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร

ผลจากการศึกษาพบว่านอกจากลักษณะทางกายภาพที่ได้มาตรฐานสากลแล้ว สภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการเดิน จะช่วยทำให้เกิดกิจกรรมที่ดึงดูดการใช้งานมาส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศที่ดี ซึ่งสามารถสร้างได้โดยอาศัยวิธีการต่างๆ กันตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ ที่มีความเฉพาะตัวแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้สามารถสรุปแนวทางหลักที่ใช้ได้โดยทั่วไปได้ว่า การจัดให้มีศูนย์รวมกิจกรรม (node) มีสภาพแวดล้อมที่ดี สร้างโอกาส และสร้างความเป็นไปได้ในการพบปะ พุดคุย กิจกรรมต่างๆ จะทำให้เกิด “ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม” (Social node) เป็นสิ่งที่จะขาดไม่ได้สำหรับเส้นทางเดินที่มีชีวิตชีวา (Livable Street) และ นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของการสัญจรทางเท้า

Pongsathorn Tan-ariya 2007: Footpath Development for Encouraging Non-motorized Transportation: Case Study Areas around BTS Stations, Bangkok. Master of Urban and Environmental Planning, Major Field: Urban and Environmental Planning, Department of Urban and Environmental Planning. Thesis Advisor: Mr. Sarawut Preamechai, Doctorat 237 pages.

An automobile culture of people in Bangkok results in reducing of walking spaces on roads. Walking is difficult and unsafe due to deteriorated and disconnected footpaths, pollution and no systematic connection to efficient public transportation.

Main objective of this study is to encourage pedestrian culture for reducing of automobile usage which resolves the problem of petrol importation, the significant factor that effect to overall domestic economy. This study will propose the method which will lead to increasing of sidewalk usage by improving conditions of footpaths, developing physical areas, socialness and environment to bring about the satisfied perception of pedestrian culture model.

The first step of this study is repeating from literary works and concerned theories for understanding of problem conditions and impediments about the previous development of pedestrian system before present the new developing trend which appropriates for Bangkok manner. After that, to verify the possible tendency and concerned theories for adjusting the desire of footpath space in Bangkok areas.

The result of this study finds that not only the development of physical footpath for universal standard, but also having the creation of suitable environment can afford a walking by attractive activities which support a better atmosphere and operate with various techniques that are appropriate for different unique areas. Finally, the conclusion of this study is the proposal for activities center where has a good environment that can create a potential meeting or other activities and lead to establish a social association which is essential for activating the model of Livable Street and increase to pedestrian culture.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

____ / ____ / ____

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อ.ดร.ศราวุธ เปรมใจ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ ผศ.ดร.วันดี พินิจวรสิน อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ให้คำปรึกษาในการเรียน การศึกษาค้นคว้าวิจัย ตลอดจนการตรวจทานแก้ไขวิทยานิพนธ์กระทั่งเสร็จสมบูรณ์ และกราบขอบพระคุณ รศ.พาสินี สุนากร ประธานการสอบ และ รศ.ปภาณี จิตวิวัฒนา ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกสถาบัน ที่ได้ให้ความกรุณาแก้ไขวิทยานิพนธ์ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ทุกท่าน ที่ได้อบรมสั่งสอน และมอบความรู้อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำไปใช้ประโยชน์อีกทั้งยังให้ความช่วยเหลือและคำแนะนำต่างๆ ขอขอบคุณกำลังใจจากครอบครัวต้นอารีย์ เพื่อนๆ สมัยมัธยม และพี่มัยจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ต้องปฏิบัติงานในโรงพยาบาลวิชัยยุทธ ขอขอบคุณแว่นดำ ที่เป็นทั้งกำลังใจเวลาท้อและคนคอยเตือนสติ

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณ ผศ.ดร.เยาวุไร สุภิรินาถ (อาจารย์อิง) อาจารย์ที่ปรึกษาในระดับปริญญาตรีและปริญญาโท ที่ช่วยสอนทั้งเนื้อหาการเรียนและการใช้ชีวิต โดยสอนให้มีความหวังอยู่เสมอ แม้วันนี้อาจารย์จะไม่อยู่จนจบวิทยานิพนธ์แต่ก็ได้ช่วยแนะแนวคิด ปูทางในการศึกษาไว้ก่อนจากไป ขอขอบคุณสำหรับช่วงเวลาที่ดีที่สุดที่ได้ทำงานร่วมกันกับอาจารย์

ด้วยความดีหรือประโยชน์อันใดเนื่องจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ขอมอบแด่คุณพ่อ คุณแม่ ที่ได้อบรม สั่งสอนให้ความรักและกำลังใจกระผมตลอดมาในทุกเรื่อง

พงศธร ต้นอารีย์

กันยายน 2550

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(8)
สารบัญภาพ	(10)
บทที่ 1 บทนำ	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
สมมติฐานการวิจัย	3
ขอบเขตของงานวิจัย	3
ข้อตกลงเบื้องต้น	4
ข้อจำกัดทางด้านข้อมูล	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
นิยามศัพท์	5
กรอบแนวความคิด	8
บทที่ 2 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบชุมชนเมือง	9
ทฤษฎีการออกแบบชุมชนเมืองช่วงทศวรรษ 1960-1970	9
วิวัฒนาการของทฤษฎีการออกแบบชุมชนเมืองช่วง 1980-1990	10
รูปแบบการขยายตัวของเมือง	11
เกณฑ์ในการพิจารณาความเป็นชุมชนเมืองที่ดี	12
เมืองน่าอยู่และการพัฒนาเมืองใหม่	13
องค์ประกอบในการสร้างและปรับปรุงลักษณะทางจินตภาพของเมือง	14
ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวกับทางเท้า	15
รูปแบบของทางเดินเท้า	15
กระบวนการศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาพื้นที่ทางเท้า	16

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
วิธีการพัฒนาทางเดินเท้า	17
ข้อพิจารณาในการปรับปรุง	17
แนวคิดการออกแบบเส้นทางเดินเท้า	19
ข้อมูลเบื้องต้นในการออกแบบทางเท้า	21
แนวคิดทางด้านพฤติกรรม	25
ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้งานทางเดิน	30
ทฤษฎีและแนวความคิดที่นำเสนอสำหรับพัฒนาทางเท้า	34
การขนส่งอย่างยั่งยืน	34
แนวคิดการสร้างปฏิสัมพันธ์บนถนน	35
แนวคิดของวัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะและพื้นที่เมือง	37
แนวคิดการสร้างเมืองนิบช้า	40
แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดกิจกรรมขึ้นบนบนพื้นที่ทางเดินเท้า	41
แนวคิดทางสุนทรียภาพและการรับรู้	43
แนวคิดในการส่งเสริมการใช้เส้นทางเดินเท้า	51
ความสำคัญของถนนในเชิงทฤษฎีว่าด้วยพื้นที่	55
แนวคิดทฤษฎีในด้านสังคม	56
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	62
แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้าระหว่างสถานี	
รถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติกับพื้นที่พาณิชยกรรมที่	
เกี่ยวเนื่อง	62
ศึกษาถึงแนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตการ	
เดินเท้าพิเศษในย่านถนนสีลม	63
คุณลักษณะของคนเดินเท้าในกรุงเทพมหานคร (A Study on Pedestrian	
Characteristics in Bangkok)	63

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

การค้นหาศักยภาพของพื้นที่ เขตปทุมวัน - พญาไท ในกิจกรรม Walking Tour ในเขตปทุมวัน-พญาไท เป็นโครงการนำร่อง เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี	64
ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่	65
การจัดการกิจกรรมสาธารณะบนถนนสาธารณะ	65
บทสรุปและอนาคตของถนนคนเดินในไทย	66
กรอบของทฤษฎีที่ศึกษา	67
บทสรุปจากการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	68
สรุปที่มาของระบบการสัญจรทางเท้า	69
สรุปลักษณะที่เหมาะสม และสิ่งที่ควรคำนึงถึง สำหรับเกิดระบบการ สัญจรทางเท้าในแต่ละพื้นที่	69
สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและโครงการที่ผ่านมา	70
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา	71
การเลือกพื้นที่ศึกษา	71
ข้อมูลแหล่งที่มา	74
ข้อมูลปฐมภูมิ	74
ข้อมูลทุติยภูมิ	74
ขั้นตอนการเก็บข้อมูลพื้นที่	75
เครื่องมือที่ใช้และวิธีการเก็บสำรวจข้อมูล	75
การเก็บข้อมูลแบ่งเป็นสองขั้นตอน	75
ช่วงระยะเวลาในการเก็บสำรวจภาคสนาม	75
ขั้นตอนและวิธีการศึกษา	77
บทที่ 4 การเก็บข้อมูลพื้นที่	
สยาม	78

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ข้อมูลพื้นที่	78
ข้อมูลเกี่ยวกับการเดิน	85
สรุปประเด็นปัญหา	94
สීම	106
ข้อมูลพื้นที่	106
ข้อมูลเกี่ยวกับการเดิน	111
สรุปประเด็นปัญหา	115
ສຸຂະພາບ	122
ข้อมูลพื้นที่	122
ข้อมูลเกี่ยวกับการเดิน	126
สรุปประเด็นปัญหา	130
ສຽງປີເສຍສະພາບພິການ	138
บทวิเคราะห์สภาพ และเหตุ-ปัจจัยที่มาของปัญหา	138
บทวิเคราะห์จากการสำรวจพื้นที่	143
ບົດທີ 5 ບົດວິເຄາະ	
ปรากฏการณ์ที่เกี่ยวกับการเดินเท้าในแต่ละพื้นที่ศึกษา	147
การมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่	148
การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น	148
การเปลี่ยนจังหวะของการเดิน	149
การมีกิจกรรมทางเลือก	149
การรวมกลุ่มทางสังคม	150
การปรับเปลี่ยนสภาพการใช้งาน	150
การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานศึกษา จุฬารวมกิจกรรม และการใช้ ที่ว่างบนทางเท้า	151

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานศึกษา จุฬารวมกิจกรรม และการ ใช้ที่ว่างบนทางเท้า พื้นที่สยาม	154
การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานศึกษา จุฬารวมกิจกรรม และการ ใช้ที่ว่างบนทางเท้า พื้นที่สีลม	162
การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานศึกษา จุฬารวมกิจกรรม และการ ใช้ที่ว่างบนทางเท้า พื้นที่สุขุมวิท	170
บทวิเคราะห์การใช้ที่ว่างบนทางเท้า	177
การใช้ที่ว่างบนทางเท้า	177
บทสรุปองค์ประกอบ ของการเกิดวัฒนธรรมการเดินเท้าบนบริบทของ วิถีชีวิตของคน ในพื้นที่	178
การประเมิน ผลดี และ ผลเสีย ของการเกิดปฏิสัมพันธ์บนที่ว่างทางสังคม	180
บทสรุปปัจจัยที่จำเป็นต่อการออกแบบเส้นทางเดินเท้า	181
ปัจจัยทางด้านกายภาพ	181
ปัจจัยทางสังคม (Social)	182
ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม	182
ปัจจัยในด้านนโยบาย	183
ปัจจัยด้านสุนทรียภาพ	183
ปัญหาการวิจัยและการวิเคราะห์	185
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
องค์ประกอบของรูปแบบของวัฒนธรรมการเดินเท้าบนบริบทของวิถีชีวิต อย่างไทย	187
แนวทางการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และสังคม แต่ละพื้นที่ศึกษา	188
การเปรียบเทียบคุณสมบัติของเส้นทางเดินแต่ละพื้นที่	189
การเสนอแนะแนวทางการดำเนินงาน ต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ ทางเดินเท้า	190

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การเสนอแนะแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะและทางเดิน (กรณีตัวอย่างในต่างประเทศ)	190
การนำไปปรับใช้กับเส้นทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่	193
การเสนอแนะแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะและทางเดินบน บริบทของวิถีชีวิตคนกรุงเทพฯ	193
การสร้างแรงจูงใจในการเดิน	193
การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่พบในแต่ละพื้นที่ศึกษา (Design Guideline) การพัฒนาที่ว่างบนทางเดินเท้าพื้นที่สยามสแควร์	198
การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมของผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งเป็นผู้ใช้บางกลุ่มของพื้นที่	198
นำเสนอการพัฒนาพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมของผู้ใช้การสัญจรทาง เท้า(ผู้ใช้หลักของพื้นที่)	198
การพัฒนาทางเดินยกระดับเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้งานของพื้นที่สโลม	199
ข้อดีของการนำเสนอรูปแบบในการจัดให้มีเส้นทางเดินเท้าในส่วนของ ชั้นบนอาคาร	200
การเสนอแนวทางในการพัฒนาทางเดินเท้า	200
การพัฒนาสภาพแวดล้อมทางเดินของพื้นที่สุขุมวิท	201
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	204
ข้อวิจารณ์	204
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	207
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก กฎหมายและข้อบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่	217

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก ข มาตรฐานทางเดินเท้า	222
ภาคผนวก ค การวัดค่าอุณหภูมิผิวทางเดินในพื้นที่ศึกษา	231
ภาคผนวก ง ตารางวัดค่าคุณสมบัติของทางเดินที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้า	234
ประวัติการศึกษา และการทำงาน	237

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	แสดงอัตราความเร็วในการเดินโดยเฉลี่ย	22
2.2	ระดับการให้บริการทางเท้า	23
2.3	กิจกรรมการเดินเท้ากับคุณภาพของสภาพแวดล้อม	42
4.1	สรุปความหนาแน่นในแต่ละช่วงเวลา	142
4.2	สรุปลักษณะสำคัญและผู้ใช้หลักบนเส้นทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่	143
5.1	แสดงองค์ประกอบของการเกิดปรากฏการณ์บนทางเดิน	147
5.2	แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของปัจจัยในแต่ละพื้นที่	151
5.3	ลำดับขั้นของการเกิดกลุ่มทางสังคมบนทางเดินบริเวณสุขุมวิท	173
5.4	สรุปองค์ประกอบที่ทำให้เกิดพฤติกรรมทางสังคมบนทางเดิน	179
5.5	สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดด้อยของปัจจัยบนทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่ศึกษา	180
6.1	สรุปแนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และสังคม	188
6.2	สรุปแนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และสังคม	189

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
6.3	แสดงข้อสรุปการวิเคราะห์ข้อดีและข้อเสีย แบบ SWOT Analysis ของ ประเภทถนนแบบต่างๆ	187
6.4	กรณีศึกษาเพื่อประเมินความสำเร็จของถนนในกรณีศึกษาสำหรับการศึกษา ที่เกี่ยวข้อง	197

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	การเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยสำหรับคนเดินเท้าของถนนจอห์นสัน	24
2.2	การแบ่งสัดส่วนการใช้ประโยชน์ระหว่างทางเดินเท้ากับทางรถยนต์บนพื้นที่ถนน	24
2.3	แสดงการจัดให้มีลำดับขั้นของอาณาเขตครอบครองจากเขตสาธารณะถึงเขตตัว	27
2.4	แสดงการยึดครองและการจัดให้มีอาณาเขตสาธารณะ	28
2.5	แนวคิดในการสร้างให้เกิดปฏิสัมพันธ์บนถนน	36
2.6	ตัวอย่างการออกแบบเส้นทางเดินเท้าในลักษณะของ Open air living room	37
2.7	ระเบียบวินัยและมารยาทในการใช้พื้นที่สาธารณะ	38
2.8	การจอดรถยนต์หรือยานพาหนะต่างๆ ไม่ลบล้ำพื้นที่ทางเดินสาธารณะ	38
2.9	ควรมีการจัดเตรียมพื้นที่ว่างสำหรับใช้ทำกิจกรรมนันทนาการร่วมกันโดยสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม	39
2.10	ลักษณะการใช้ภาษาควรเป็นภาษากลาง (ภาษาอังกฤษ)ควบคู่ไปกับภาษาท้องถิ่นอื่นๆ เพื่อสื่อความหมายกับกลุ่มคนที่มาใช้พื้นที่	39
2.11	การจัดให้มีกิจกรรมดึงดูดอย่างเช่น ตลาดนัดวันหยุดช่วยสร้างให้เกิดความคลั่งคลั่งของกิจกรรม สร้างลักษณะเฉพาะ เป็นสิ่งที่ช่วยดึงดูดคนมาใช้พื้นที่	39

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
2.12	จัดทำแผนที่แสดงตำแหน่งการใช้งานส่วนต่างๆ เพื่อสร้างความชัดเจน และสะดวกต่อการใช้งาน	40
2.13	แสดงกระบวนการรับรู้ (Perception)	45
2.14	แสดงกรอบของทฤษฎีที่ศึกษา	67
3.1	บริเวณพื้นที่ ที่ทำการเก็บและสำรวจข้อมูลอย่างละเอียด	73
3.2	ลักษณะการเก็บข้อมูลโดยรอบพื้นที่สำหรับย่านที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่หนาแน่น (ย่านสำคัญที่กำหนด)	74
3.3	แสดงลำดับขั้นตอน และวิธีการศึกษา	77
4.1	แบบอาคารตึกแถวที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่สยามสแควร์	81
4.2	แผนที่แสดงระบบการสัญจรสาธารณะในบริเวณพื้นที่	83
4.3	แสดงบริเวณให้บริการรถประจำทางของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	83
4.4	แผนที่แสดงเส้นทางให้บริการรถประจำทางของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	84
4.5	ภาพแสดงตำแหน่ง ปริมาณ และลักษณะการสัญจรทางเท้าหลักริมสถานีรถไฟฟ้าสยาม	85

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
4.6	ผังแสดงตำแหน่ง และสภาพทางเดินเท้าหลักและเส้นทางเดินรองริมถนน พญาไท	86
4.7	พฤติกรรม และสภาพบรรยากาศทางเดินภายในย่านสยามสแควร์	87
4.8	ผังการใช้งานพื้นที่ทางเดินเท้าและถนนบริเวณพื้นที่ศึกษาย่านสยามสแควร์	87
4.9	ภาพขยายบริเวณจุดเชื่อมต่อของเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่กับเส้นทางเดินเท้า จากรถไฟฟ้า	88
4.10	เส้นทางเดินลัด (By-pass) ตัดผ่านในพื้นที่ โดยจะมีกิจกรรมที่เป็น in-door	88
4.11	ปริมาณผู้ใช้เส้นทางเดินเท้าในช่วงที่มีกิจกรรมพิเศษ	89
4.12	พฤติกรรมการเดินทางรวมกลุ่มของผู้ใช้พื้นที่ทางเดิน	90
4.13	พฤติกรรมการแจกใบปลิวในบริเวณที่มีการสัญจรทางเท้าหนาแน่น	90
4.14	บริเวณหน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และหน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	91
4.15	ปริมาณคนเดินเท้าในช่วงวันงานรับปริญญา	91
4.16	พฤติกรรมการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าในช่วงเวลาที่มีงานรับปริญญา	92
4.17	พฤติกรรมการใช้เส้นทางเดินเท้าในช่วงเวลาที่มีฝนตก	93

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
4.18	ลักษณะสภาพพื้นผิว และอุปสรรคจากพื้นผิวที่เกิดขึ้นบริเวณทางเดินเท้า รถไฟฟ้า	94
4.19	แสดงภาพอุปสรรคจากผิวทางเดินที่เกิดขึ้นบนเส้นทางเดินเท้า	95
4.20	พฤติกรรมการรुकล้ำพื้นที่	95
4.21	สภาพทางเดินเท้าริมถนนหลัก บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสยาม	96
4.22	แสดงขณะเคลื่อนทางเดิน บริเวณด้านหน้าร้านสะดวกซื้อ	96
4.23	ความไม่เป็นระเบียบของการใช้พื้นที่ ที่ก่อให้เกิดสุขลักษณะที่ไม่เหมาะสม	97
4.24	ทางเดินเท้าริมสถานีรถไฟฟ้าสยาม	97
4.25	พฤติกรรมการขนถ่ายสินค้า	98
4.26	สัดส่วนของการใช้พื้นที่ถนน	98
4.27	พฤติกรรมการไม่ข้ามถนนในบริเวณที่จัดเตรียมไว้ให้	99
4.28	พฤติกรรมของผู้ใช้ที่ข้ามทางม้าลายเมื่อสัญญาณไฟห้ามข้าม	99
4.29	การขาดความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า	99

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
4.30	พฤติกรรมการนั่งทำกิจกรรมริมทางเท้า	100
4.31	พฤติกรรมการเดินแบบกระจายตัวและสัดส่วนทางเดินเท้าต่อถนน	101
4.32	แสดงการพัฒนาพื้นที่ว่างริมทางเดินเท้า	102
4.33	แสดงพื้นที่ลานจอดรถก่อนปรับปรุง	103
4.34	พื้นที่ลาน HARD ROCK CAFÉ	103
4.35	แสดงบรรยากาศถนนสีลมในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน	107
4.36	เส้นทางเดินรอง ซอยละลายทรัพย์ (สีลม) การเปลี่ยนสภาพจากถนนสำหรับรถยนต์	109
4.37	แหล่งชุมนุมสถานที่บันเทิงชาวรักร่วมเพศและบาร์ในย่านสีลม	110
4.38	สภาพบรรยากาศทางเดินภายในย่านสีลม	111
4.39	ลักษณะของเส้นทางเดินเท้าบริเวณถนนสีลม	112
4.40	แสดงการเลือกเส้นทางเดินเท้าของผู้ใช้พื้นที่ถนนสีลม	113
4.41	แสดงแผนผังและลักษณะทางเดินหลักและทางเดินรองบริเวณพื้นที่ถนนสีลม	114

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
4.42	เส้นทางเดินเท้าที่มีความกว้างเพียง 1 เมตร ซึ่งถือว่าต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดเอาไว้	115
4.43	สภาพทางเดินเท้าที่แคบทำให้เกิดการแออัดของการสัญจร	116
4.44	พฤติกรรมการเดินเท้าบนพื้นถนน	116
4.45	ปริมาณขยะจำนวนมากและการทิ้งขยะเคลื่อนทางเดิน	117
4.46	การทำความสะอาดพื้นที่บริเวณถนนสีลม	117
4.47	พฤติกรรมที่เกิดมลพิษจากการเผากระดาษจากร้านค้า	118
4.48	ปัญหาการใช้ทางเดินข้ามถนนบริเวณสถานีศาลาแดง	118
4.49	ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร รณรงค์หยุดภาวะโลกร้อน	119
4.50	ลักษณะทางกายภาพ ของพื้นที่สำคัญในย่านสุขุมวิท	125
4.51	แสดงลักษณะการใช้เส้นทางเดิน	126
4.52	แสดงแผนผังและลักษณะทางเดินเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าถนนสุขุมวิท	128
4.53	ลักษณะทางเดินที่ขาดซึ่งกิจกรรม	129

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
4.54	แสดงการกระจุกตัวของกิจกรรมบนทางเดินบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า	130
4.55	แสดงสภาพทางเดินที่ชำรุด และมีการซ่อมแซมอยู่เป็นประจำ	131
4.56	แสดงปัญหาทางกายภาพที่เกิดจากการรื้อผิวทางเดิน	131
4.57	แสดงปริมาณคู่อิทธิพลที่สาธารณะจำนวนมากบนทางเดิน	131
4.58	แสดงทางกายภาพของทางเดินริมถนนสุขุมวิท	132
4.59	สภาพอากาศที่ร้อนจัดในช่วงกลางวันและฝุ่นควันจากรถยนต์	133
4.60	โครงการวางท่อประปาส่งผลให้ต้องรื้อผิวทางเดินบางส่วนเพื่อวางท่อประปา	135
4.61	สภาพผิวทางเดินหลังการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค	135
4.62	การจับจองพื้นที่จาก กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่สยามสแควร์	140
4.63	การจับจองพื้นที่จาก กลุ่มคนเดินเท้า	140
4.64	การจับจองพื้นที่สำหรับขายสินค้าทำมือและสินค้าอื่นๆพื้นที่สยามสแควร์	141
4.65	การยึดครองอาณาเขตบนพื้นที่ทางเดินเท้าโดยหาบเร่ บริเวณพื้นที่สยามสแควร์	141

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
4.66	การถูกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้าจากผู้ใช้งานจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณถนน สุขุมวิท	141
4.67	การถูกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้าจากผู้ใช้งานจักรยานยนต์ ของพื้นที่ สยาม สีสม สุขุมวิท	142
4.68	แสดงสภาพการใช้ทางเท้าบริเวณหน้าซอย 3 ถนนสีลม วันที่ห้ามตั้งแผงลอย	143
4.69	แสดงสภาพการใช้ทางเท้าบริเวณหน้าซอย 3 ถนนสีลม วันที่ไม่ห้ามตั้งแผงลอย	144
4.70	สภาพเส้นทางในวันจันทร์ซึ่งมีมาตรการห้ามตั้งหาบเร่แผงลอย	144
4.71	สภาพเส้นทางเดียวกันในวันอื่นที่อนุญาตให้มีการจัดตั้งตั้งหาบเร่แผงลอย	145
4.72	แสดงสภาพปัญหาทางกายภาพ สังคม และสิ่งแวดล้อมบริเวณย่านสยาม สีสม และย่านสุขุมวิท	145
5.1	ลำดับขั้นตอนการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางกายภาพต่อ พฤติกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นบนทางเดิน	146
5.2	การมีส่วนร่วมของผู้ใช้เส้นทางเดินเท้าต่อองค์ประกอบบนทางเดิน	148
5.3	การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น	148
5.4	ร้านอาหารริมทางเดินที่มีส่วน Out-door ในลักษณะที่เป็น terrace	149

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
5.5	แสดงกิจกรรมทางเลือกบนพื้นที่ทางเดินเท้า	149
5.6	การเกิดการรวมตัวของกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ เพื่อทำกิจกรรมทางสังคม	150
5.7	แสดงการครอบครองพื้นที่ถนนจากกลุ่มผู้เดินเท้าเพื่อใช้ทำกิจกรรม	150
5.8	ผังแสดงตำแหน่งสถานีและพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีสยามสแควร์	154
5.9	ผังแสดงตำแหน่งการเกิดกิจกรรมทางสังคม – กลุ่มทางสังคม บนพื้นที่สยามสแควร์	155
5.10	ผังแสดงระบบการใช้ที่ว่างบนทางสัญจรบริเวณสยาม	156
5.11	ลักษณะของเส้นทางเดินที่ถูกผสมผสานเข้ากับร้านค้า	157
5.12	แสดงพฤติกรรมการรวมกลุ่มบนพื้นที่ทางเดินสาธารณะ	157
5.13	พฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่ที่มีต่อจอมอนิเตอร์	158
5.14	พฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่ที่มีต่อร้านค้ากาแฟและเวทีการแสดงดนตรี	158
5.15	พฤติกรรมการรวมกลุ่มสาธารณะของผู้ใช้พื้นที่สยาม	159
5.16	แสดงกิจกรรมดึงดูดการเข้าถึงพื้นที่ด้วยการเดินเท้าของบริเวณพื้นที่แยกราชประสงค์	160

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
5.17	การจัดให้มีกิจกรรมดึงดูดการเข้าถึงพื้นที่ด้วยการเดินเท้าของบริเวณพื้นที่แยก ราชประสงค์ในช่วงเทศกาลปีใหม่	160
5.18	ผังแสดงการรวมกลุ่มกันทำกิจกรรม	161
5.19	ผังแสดงตำแหน่งสถานีและพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีสาเลาแดง (สีลม)	162
5.20	ผังแสดงตำแหน่งการเกิดกิจกรรมทางสังคม – กลุ่มทางสังคม บนพื้นที่สีลม	163
5.21	ผังแสดงระบบการใช้ที่ว่างบนทางสัญจรบริเวณสีลม	164
5.22	พฤติกรรมการซื้อขายสินค้าที่วางขายตามพื้น	165
5.23	พฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มทางสังคม (กลุ่มตามกาล) บริเวณจุดรวมกิจกรรม	165
5.24	พฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มทางสังคม (กลุ่มตามกาล) บริเวณระยะถอยร่นหน้า อาคาร	166
5.25	การเกิดกิจกรรมทางเลือก บริเวณระยะถอยร่นหน้าอาคาร	166
5.26	การขายสินค้าและให้บริการที่ตอบสนองกับวิถีชีวิต	167
5.27	บรรยากาศของการขายอาหารเข้าบนถนนสีลมยามเช้า	167
5.28	UNIVERSAL EVENT พฤติกรรมอันเกิดจากเทศกาลสากล	168

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
5.29	การเล่นดนตรีของเหล่าฉนิพก (Buskin)	168
5.30	พฤติกรรมทางด้านความเชื่อ การเคารพที่เกิดขึ้นในพื้นที่	169
5.31	พฤติกรรมทางด้านความเชื่อในโชคลาภกับการเสี่ยงโชค	169
5.32	ผังแสดงตำแหน่งสถานีและพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีอโศก (สุขุมวิท)	170
5.33	ผังแสดงตำแหน่งการเกิดกิจกรรมทางสังคม – กลุ่มทางสังคม บนพื้นที่ สุขุมวิท	171
5.34	ผังแสดงระบบการใช้ที่ว่างบนทางสัญจรบริเวณสุขุมวิท	172
5.35	จุดรวมกิจกรรมบริเวณสถานีพร้อมพงษ์และลักษณะการวางขายสินค้าที่ พื้นผิวทางเดิน	174
5.36	สภาพการใช้งานทางเดินบริเวณทางเท้าหน้า วิลล่ามาร์เก็ต	174
5.37	ผังแสดงระบบการใช้ที่ว่างและกิจกรรมในทางสัญจรรองของพื้นที่สุขุมวิท	175
5.38	ผังแสดงระบบการใช้ที่ว่างและกิจกรรมในทางสัญจรรองของพื้นที่สุขุมวิท	176
5.39	แสดงการเพิ่มองค์ประกอบบนถนน ภายภาพ+สังคม+เศรษฐกิจ+วิถีชีวิต ของย่าน	178

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
5.40	แสดงองค์ประกอบทางด้านสุนทรียภาพที่ใช้ในการศึกษา	184
6.1	แบบจำลองแสดงถึงการออกแบบเส้นทางเดินเท้าที่มีการตัดจังหวะของการเดินเพื่อเน้นให้ เกิด “ปฏิสัมพันธ์” บนทางเดิน	196
6.2	รูปแบบของการปรับใช้ ลานที่ว่าง กับเส้นทางเดินเท้า	197
6.3	การใช้ลานที่ว่างสำหรับจอดรถ	198
6.4	การใช้ลานที่ว่างสำหรับส่งเสริมปฏิสัมพันธ์ทางสังคม	198
6.5	การเลือกเส้นทางเดินเท้าของผู้ใช้พื้นที่ถนนสี่ลม	199
6.6	การจัดให้มีกิจกรรมบนทางเดินยกระดับ สถานีสุขุมวิท	199
6.7	แสดงรูปแบบในการมีเส้นทางเดินเท้าในชั้นบนของอาคาร	200
6.8	แสดงการจัดให้มีเส้นทางเดินเท้าในส่วน of ชั้นบนอาคาร	201
6.9	เปรียบเทียบขนาดความกว้างทางม้าลายของพื้นที่สี่ลม กับ เมืองโอซาก้า (Osaka, Japan)	201
6.10	ลักษณะของทางเดินร่วมไม้คลุมศีรษะที่ปรับใช้กับทางเดิน และ ป้ายรถเมล์	202
6.11	การนำเสนอให้เปลี่ยนตู้โทรศัพท์สาธารณะที่ไม่ใช้งานเป็นตู้ขายของอัตโนมัติ	202

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาการจราจรและขนส่งในประเทศไทย นับเป็นปัญหาระดับชาตินอกจากจะส่งผลกระทบต่อสังคมแล้วยังก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศ เสี่ยง และความสิ้นเปลือง รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นส่วนสำคัญที่ผลิตคาร์บอนมอนอกไซด์และโอโซน (สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติ, 2545: 153-161) หลายพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร มีระดับมลภาวะทางอากาศสูงเกินกว่าระดับมาตรฐาน โดยเฉพาะบริเวณศูนย์กลางธุรกิจ ซึ่งนอกจากจะก่อให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพจิตและสุขภาพกายของประชาชนแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ คือ การสิ้นเปลืองพลังงานน้ำมัน คิดเป็นการสูญเสียเงินตราให้ กับต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ประเทศไทยต้องนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ ประมาณร้อยละ 95 ของปริมาณที่ใช้คิดเป็นมูลค่ามากกว่า 600,000 ล้านบาทต่อปี (กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ, 2548) ยิ่งไปกว่านั้นความต้องการใช้พลังงานภายในประเทศได้ขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ท่ามกลางสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้น จึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อประเทศอย่างรุนแรง คือ การขาดดุลทางการค้า หลายองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนต่างเร่งหามาตรการเพื่อลดการใช้ น้ำมัน มาตรการสำคัญที่นำมาใช้ คือ การลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล แต่มาตรการนี้ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรเนื่องจากประเด็นปัญหาสำคัญ 3 ประการ คือ การเสียเวลาในการเดินทางและความไม่สะดวก ร้อยละ 29.09 ความไม่สมบูรณ์ของระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 25.55 และความไม่ปลอดภัยในการเดินทางโดยรถรับจ้างและรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 21.12 และปัญหาอื่นๆ อีกร้อยละ 25.24 (สวนดุสิตโพล, 2548)

การจัดวางผังที่ดีเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลงได้ ทั้งยังช่วยส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรคให้กับคนเมือง (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, 2549) โดยใช้การปรับปรุงด้านกายภาพเพื่อจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน เช่น ช่องทางสัญจรเพื่อเชื่อมระหว่างการเดินทางรูปแบบต่างๆ เข้าด้วยกันและจัดสถานที่พักคอยสำหรับผู้ในระบบขนส่งสาธารณะ จากการ ศึกษาการใช้ระบบการสัญจรทางเท้าและการใช้จักรยานในบริเวณศูนย์กลางเมืองในประเทศญี่ปุ่น พบว่าสามารถประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงในการขนส่งได้

มากกว่าเมืองในอเมริกาเหนือ คือในกรุงโตเกียวมีผู้เดินทางไปทำงานด้วยรถยนต์เพียงร้อยละ 15 ในขณะที่ลอสแอนเจลิสมีถึงร้อยละ 90 (พิภพ อุดมอิทธิพงศ์, 2546) เนื่องจากกรุงโตเกียวมีระบบการขนส่งสาธารณะที่ดีกว่า เน้นการใช้ระบบขนส่งมวลชนร่วมกับการสัญจรทางเท้าและจักรยาน

ระบบการสัญจรที่ไม่ใช้รถยนต์จะช่วยพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ และประชากรภายในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น ระบบโครงข่ายการสัญจรทางเท้าที่ดีได้มาตรฐานสากล มีสิ่งอำนวยความสะดวกมีกิจกรรมการใช้งานที่ส่งเสริมกับการเดินเท้าและรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมือง ผสมผสานกับระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ประชาชนในประเทศหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนกันมากขึ้น ระบบการสัญจรที่ไม่ใช้รถยนต์จะทำให้รูปแบบของเมืองมีความกะทัดรัด (Compact city) เกิดความสัมพันธ์แบบละแวกบ้าน (Neighborhoods) การโตของเมืองเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (Smart growth) รองรับการเดินทางที่ตอบสนองกับการโตของเมืองในอนาคต ซึ่งต้องลดการพึ่งพาทรัพยากรน้ำมันลงให้มากที่สุด

สำหรับการนำระบบการสัญจรทางเท้ามาใช้กับกรุงเทพฯซึ่งมีการขยายตัวของเมืองในลักษณะที่แผ่ขยายแบบไร้ทิศทาง (Urban Sprawling) จำเป็นต้องอาศัยระบบขนส่งมวลชนร่วมด้วย จึงเริ่มพิจารณาปัญหาของการใช้เส้นทางเดินเท้าโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเดินทางร่วมกับการใช้ระบบขนส่งมวลชนอันจะเป็นแนวทางแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืนเหมาะสมกับสภาพปัญหาของกรุงเทพฯ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยนี้มุ่งเน้นที่จะวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้ระบบการสัญจรทางเท้า ที่ว่าง และ พื้นที่ทางสังคม ในแบบวิถีของคนกรุงเทพฯ โดยเน้นพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เพื่อสร้างให้เกิดรูปแบบของ วัฒนธรรมการเดินเท้า บนบริบทของ วิถีชีวิต อย่างไทย

งานวิจัยนี้ต้องการที่จะเสนอวิธีการและกระบวนการที่จะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของการสัญจรทางเท้าของประชาชนในแต่ละพื้นที่ โดยอาศัยการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และ สังคม เพื่อให้เกิดบรรยากาศในการรับรู้ที่น่าพึงพอใจ ถือเป็นแก้ไขปัญหายั่งยืน เนื่องจากช่วยลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ลดปัญหาการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่สิ้นเปลืองและยังลดปัญหาการจราจรที่เป็นปัญหาสำคัญของกรุงเทพฯ

สมมติฐานงานวิจัย

“ถนนคือพื้นที่แห่งสาธารณะเพื่อสาธารณะ” (Public Street for Public Use) การนำถนนกลับมาให้ประชาชนทำกิจกรรมร่วมกัน โดยมุ่งเน้นที่ความเป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมของแต่ละท้องถิ่น จะทำให้กลุ่มคนในละแวกพื้นที่สามารถใช้ถนนเป็นพื้นที่นันทนาการร่วมกัน ทำให้เกิดพฤติกรรมทางสังคม (Social behavior) และวิถีชีวิตของคนในย่าน (way of life) จะช่วยดึงดูดให้เกิดความน่าสนใจ และเอื้อให้เกิด “ปฏิสัมพันธ์” ระหว่างผู้ใช้เส้นทางสัญจร ซึ่งพฤติกรรมทางสังคมนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และเอื้อต่อการเกิดกิจกรรมที่เป็นทางเลือกให้ปฏิบัติ (Optional activities) ซึ่งจะเป็นตัวส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางสังคม (Social activities) งานออกแบบที่ดีจึงไม่ควรเป็นการออกแบบสภาพแวดล้อมกายภาพที่จัดเตรียมไว้อย่างตายตัว โดยปราศจากความยืดหยุ่นในการเปลี่ยนแปลงตามความต้องการของแต่ละบุคคลจึงเป็นสิ่งที่พึงหลีกเลี่ยง แต่ควรเปิดโอกาสให้ผู้ใช้สามารถจัดการกับสภาพแวดล้อมของตนเองได้ เพื่อให้เกิดเอกลักษณ์ส่วนบุคคลตามที่ต้องการ

ขอบเขตของงานวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

สำหรับในส่วนของเนื้อหานี้ ประเด็นสำคัญคือการศึกษาถึงด้านการรับรู้บริบทบนทางเดิน การใช้ที่ว่างบนทางเท้า ปัจจัยที่จำเป็นต่อการออกแบบเส้นทางเดินเท้า ลักษณะเฉพาะของพฤติกรรมการใช้เส้นทางเดินเท้าของชาวกรุงเทพมหานคร ปรากฏการณ์ที่เกี่ยวกับการเดินเท้าในแต่ละพื้นที่ศึกษาอันจะนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาให้เกิดรูปแบบการสัญจรทางเท้าที่มีความเหมาะสมกับวิถีชีวิตของย่านพื้นที่ศึกษา โดยสามารถที่จะตอบสนองทั้งความต้องการทางด้านร่างกายและจิตใจโดยมีระยะเวลาศึกษาในช่วง เดือนมีนาคมพ.ศ. 2549 ถึง เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2550

2. ขอบเขตด้านพื้นที่

เริ่มกำหนดพื้นที่ศึกษาโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ทั้งหมดก่อน แล้วจึงทำการเลือกสถานที่ที่มีปริมาณผู้ใช้สูงสุด คือ สยาม สยาม สุขุมวิท แล้วกำหนดกรอบในการเก็บข้อมูลโดยรอบ

สถานีทั้ง 3 ในระยะทางที่สามารถเดินได้ (Walk able distance) คือ 0.5 กิโลเมตร แต่ในการเก็บข้อมูลพื้นที่จริงจะเน้นความสำคัญที่บริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมการเดินเท้าหนาแน่น และมีเส้นทางเข้าถึงสาธารณะ

ข้อตกลงเบื้องต้น

งานวิจัยนี้มุ่งเน้นที่จะหาลักษณะทางเดินเท้าที่มีความเหมาะสม ทำให้ผู้ใช้ต้องการที่จะเดินเท้า และยินดีที่จะเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาสู่ระบบขนส่งสาธารณะร่วมกับการเดินเท้า จึงต้องอาศัยการสังเกตจากพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเดินเป็นตัววัดระดับ ความพึงพอใจ เพื่อนำไปใช้ประกอบประกอบของทางเดินเท้าที่มีความเหมาะสมกับวิถีชีวิตของชาวกรุงเทพฯ ทั้งนี้จะสำรวจพื้นที่ในช่วงระยะเวลา 1 ปี เพื่อดูแนวโน้มของพฤติกรรมการใช้พื้นที่และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงของเดือนเดียวกัน และศึกษารูปแบบการพัฒนาทางเดินที่เปลี่ยนไปว่ามีความสอดคล้องกับวิถีการใช้พื้นที่ของคนในย่านเพียงใด

ข้อจำกัดทางด้านข้อมูล

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ย่อยของในแต่ละเขต จึงทำให้ไม่สามารถระบุข้อมูล เฉพาะย่านที่ศึกษาทางด้านจำนวนการจ้างงาน จำนวนประชากรแฝง ทำให้ขาดมิติความลึกทางด้านข้อมูล สังคม/เศรษฐกิจและประชากร

การขาดข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบในการเดินทางของผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนและรถโดยสารประจำทาง (เช่น จุดขึ้นทาง จุดปลายทาง และเส้นทาง) ตำแหน่งที่ขึ้นลงรถโดยสารประจำทาง จำนวนครั้งในการเปลี่ยนเส้นทาง ซึ่งเมืองต่างๆ ทั่วโลกมักจะขาดข้อมูลเหล่านี้

งานวิจัยชิ้นนี้ต้องอาศัยการวิเคราะห์ตีความทางด้านสุนทรียภาพในการรับรู้เป็นส่วนใหญ่ แต่เนื่องจากข้อมูลทางด้านสุนทรียภาพเป็นเรื่องของอัตวิสัย (Subjective) แต่ละคนย่อมให้คุณค่าสุนทรียภาพที่แตกต่างกันไป ยังไม่มีเกณฑ์หรือเครื่องมือในการวัดค่าที่แน่นอน ดังนั้นการศึกษาสุนทรียภาพเมืองซึ่งเป็นสภาพแวดล้อมประเภทหนึ่ง จึงใช้วิธีการวัดโดยมีผู้ทำวิจัยเป็นผู้สังเกตการณ์และมีกรอบแนวคิด ทฤษฎีเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ตีความบนแนวความคิดของผู้ทำเป็นหลักจึงอาจแตกต่างจากความคิดของผู้อื่น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้ระบบการสัญจรทางเท้า ที่ว่าง และพื้นที่ทางสังคม ในแบบวิถีของคนกรุงเทพฯ บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เพื่อนำไปสู่วิธีการ พัฒนาพื้นที่ให้เกิดวัฒนธรรมการเดินเท้าบนบริบทของ วิถีชีวิตสังคมเมืองอย่างไทย

เข้าใจถึงปัญหา สามารถนำข้อมูลจากการวิเคราะห์ไปใช้ปรับปรุงพัฒนา แก้ปัญหาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และ สภาพสังคม ทั้งยังสามารถกำหนดข้อเสนอแนะวิธีการและกระบวนการที่จะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของการสัญจรทางเท้าที่มีความเหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ได้

นิยามศัพท์

วัฒนธรรม (Culture) ความหมายในทางสังคมศาสตร์ คำว่า วัฒนธรรม (ปทานิ จิตติวัฒนา, 2523: 16) หมายถึง วิถีชีวิต (Way of life) ของมนุษย์ในสังคม หรือก็คือ แบบแผนการดำเนินชีวิตของมนุษย์ ซึ่งจะมีเนื้อหาที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยลักษณะของวัฒนธรรมแต่ละกลุ่มจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ เชื้อชาติ ท้องถิ่น อายุ อาชีพ

วัฒนธรรมการเดินเท้า (Pedestrian Culture) คือ รูปแบบการสัญจรที่อาศัยการเดินเท้าเป็นส่วนหนึ่งในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ ในทุกวันของการดำเนินชีวิตทำให้เกิดรูปแบบของการคืนถนนแก่คนเดินเท้า (Pedestrianization)

จุดหยุดพักการเดินเท้า (Pedestrian Stopping Node) หรือ โหนดทางสังคม (Social Node) หมายถึง บริเวณพื้นที่ที่ถูกจัดเตรียมไว้สำหรับหยุดพักจากการเดินเนื่องจากมีระยะทางที่ไกลเกินกว่าที่จะเดินต่อเนื่องจนถึงที่หมาย หรืออาจเกิดขึ้นเพื่อใช้เป็นจุดรวมกิจกรรม

จุดรวมกิจกรรม (Activities Node) หมายถึง บริเวณพื้นที่ที่เป็นจุดรวมสำหรับทำกิจกรรมบางอย่างซึ่งอาจถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนหรือเป็นเพียงพื้นที่ที่ถูกจัดเตรียมไว้รองรับสำหรับเลือกทำกิจกรรมได้อย่างอิสระ

กิจกรรมเมือง (City Event) หมายถึง กิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลหรือเหตุการณ์สำคัญต่างๆที่มีความสำคัญในระดับย่าน ระดับเมือง ระดับประเทศ และระดับสากล

กิจกรรมการเดินเท้า (Pedestrian Activities) หมายถึง กิจกรรมที่เกิดขึ้นในการเดินเท้า มี 3 ชนิด (Gehl, 1996)

- กิจกรรมที่จำเป็น คือ กิจกรรมที่เกิดขึ้นเนื่องจากหน้าที่ ที่ต้องทำโดยความจำเป็น ไม่สามารถเลี่ยงได้

- กิจกรรมทางเลือก คือ กิจกรรมที่เกิดขึ้นได้โดยอาศัยปัจจัยทางด้าน เวลา-สถานที่ และสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยให้เกิดกิจกรรมนั้นๆ

- กิจกรรมทางสังคม คือ กิจกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นเมื่อมีการรวมตัวของคนตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปในพื้นที่ เดียวกันเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้สำหรับการชักจูงให้เกิดการใช้งานเส้นทางเดินเท้า

การรวมกลุ่มสาธารณะ (Public Gathering) หมายถึง การรวมกลุ่มกันของมนุษย์โดยมีมาตรฐานในการรวมกลุ่ม 3 ประการ คือ 1.มีความรู้สึกเป็นพวกเดียวกัน 2.มีการกระทำทางสังคม 3. มีการจัดระเบียบทางสังคม หรือ อาจแบ่งแยกเป็น กลุ่มตามกาล คือ 1.กลุ่มชั่วคราว 2.กลุ่มถาวร (ปพนัธิ วิฑิตวัฒนา, 2523: 73-74)

การปฏิสัมพันธ์ในสังคม (social interaction) คือ กระบวนการสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับบุคคลหรือกระบวนการสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งเร้าต่างๆ (สุภวรรณ พันธุ์จันทร์, 2550)

พฤติกรรม (Behavior) คือ ปฏิกริยาของมนุษย์ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมที่ได้รับ ซึ่งโดยทั่วไป ปฏิกริยาเหล่านี้โดยมากมักจะเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนไหว การจะเกิดพฤติกรรมได้จะต้องมีสาเหตุที่ทำให้เกิดขึ้น เรียกว่า "สิ่งกระตุ้น" (Stimulus) ซึ่งหมายถึงการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อม สิ่งแวดล้อมนี้อาจจะเป็นสิ่งแวดล้อมภายใน หรือสิ่งแวดล้อมภายนอก และอาจจะเป็นสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical environment) หรือสิ่งแวดล้อมทางสังคม (Social environment) ก็ได้ (สาขาวิชาเทคโนโลยีการผลิตสัตว์ สำนักวิชาเทคโนโลยีการเกษตร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2550)

อาณาเขตส่วนตัว (Personal Boundary) หมายถึง ระยะห่างระหว่างบุคคล ที่ต้องการรักษาไว้โดยรอบตัวเพื่อให้ยังคงรับรู้ได้ถึงความปลอดภัย

ปัจจัยทางสังคม หมายถึง ปัจจัยทางด้าน วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต ของผู้คน ได้แก่ กิจกรรม พื้นที่รองรับกิจกรรมทางสังคม

ที่ว่าง (Space) หมายถึง ระยะห่างระหว่างความเป็นถิ่นที่ที่สามารถรับรู้ได้ ไม่ได้มีความหมายว่าที่ว่างเปล่า หรือที่ว่างโล่ง แต่การกำเนิดที่ว่าง เกิดจากระบบความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม การใช้ที่ว่าง จึงเป็นการใช้ประโยชน์จากที่ว่างดังกล่าวมาช่วยขจัดความหมายข้างต้น เพื่อวัตถุประสงค์หรือกิจกรรมบางอย่างที่มีความสัมพันธ์ของมนุษย์ และเนื้อหากิจกรรม

เอกลักษณ์ (Identity) หมายถึง ความพิเศษของสถานที่ หรือความรู้สึกที่โดดเด่นที่ได้รับจากประสาทสัมผัส ที่ทำให้ ณ บริเวณนั้นมีความแตกต่างจากที่อื่น

ความรู้สึกถึงการเป็นสถานที่พิเศษ หมายถึง ความรู้สึกต่อสถานที่หนึ่งซึ่งมีเอกลักษณ์และโครงสร้างได้กลายเป็นสิ่งเร้าให้สามารถจดจำและรู้สึกถึงความแตกต่างจากสถานที่อื่นได้

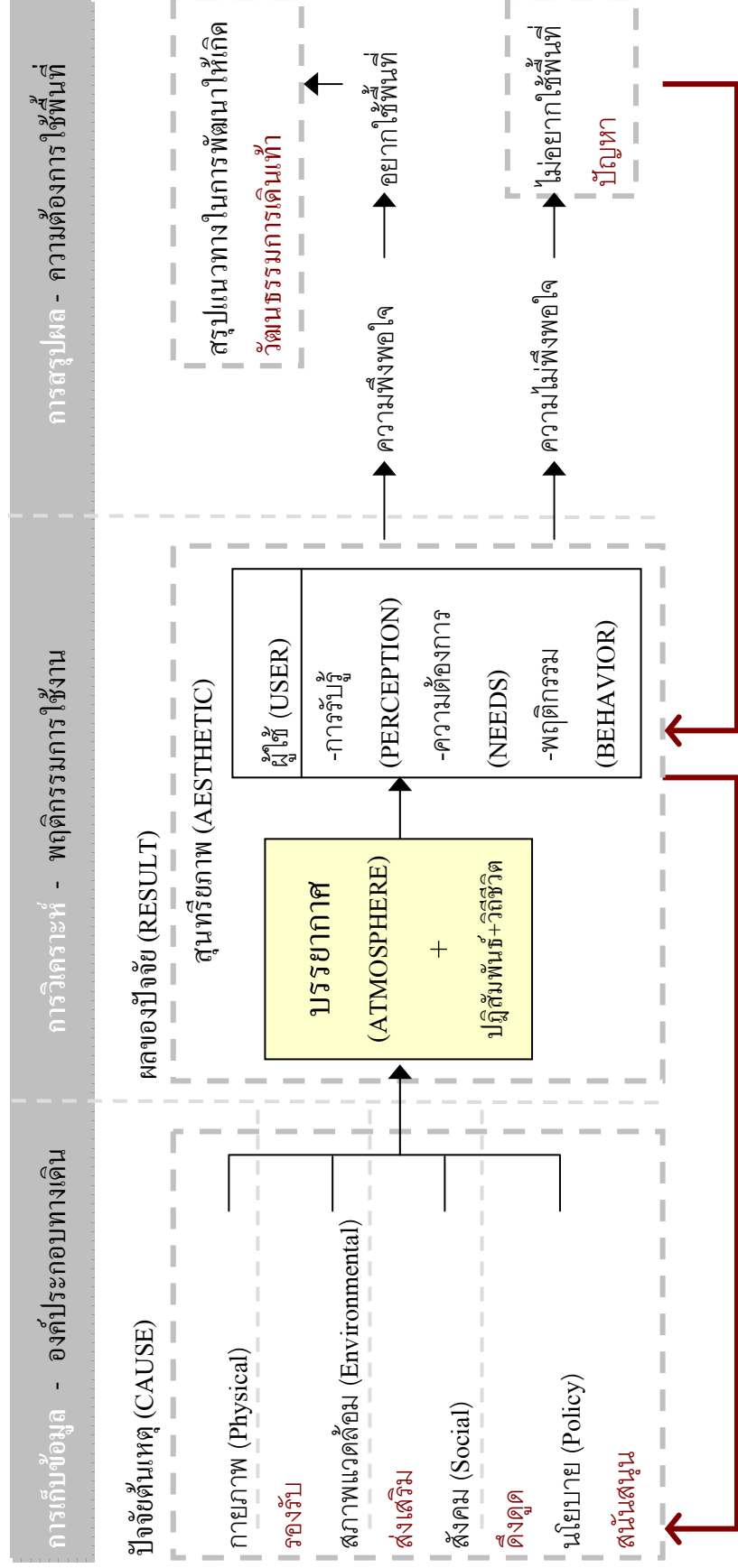
การรับรู้ทางประสาทสัมผัส (Sensation) หมายถึง การรับรู้จากการมองเห็น การได้ยิน การได้กลิ่น การลิ้มรส และการสัมผัส ผ่านทางรูปทรงทางกายภาพ หรือความเคลื่อนไหวของบางสิ่งที่มีคุณภาพที่สามารถจับต้องได้ เช่น อาคารร้าน Starbuck

ย่าน (District) หมายถึง บริเวณหรือพื้นที่หนึ่งที่เป็นส่วนประกอบของเมือง มีคุณสมบัติหรือลักษณะบางอย่างไม่ว่าจะเป็นกิจกรรม สังคม โครงสร้างทางกายภาพ ที่เป็นตัวกำหนดรูปแบบของพื้นที่นั้นๆ

เฟอร์นิเจอร์บนบาทวิถี (Street Furniture) หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกทั้งหลายบนบาทวิถี ที่อยู่บนถนน ทางเท้า และลานสาธารณะ และที่สาธารณะอื่นๆ เฟอร์นิเจอร์บนบาทวิถี นับรวมไปถึงผิวพื้นทางเท้า เกาะกลางถนน สะพานบันไดทางข้าม คันหินทางเท้า ทางลาด ทางม้าลาย ฝาท่อสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และระบายน้ำ

กรอบแนวความคิด

แสดงถึงกรอบโครงสร้างของเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเส้นทางเดินเท้าซึ่งแบ่งเป็นสองส่วนหลัก คือ ปัจจัยต้นเหตุ (CAUSE) และ ผลของปัจจัย (RESULT) ซึ่งปัจจัยต้นเหตุประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก คือ 1. องค์ประกอบทางกายภาพ (Physical) 2. องค์ประกอบทางสภาพแวดล้อม (Environmental) 3. องค์ประกอบทาง เศรษฐกิจ-สังคม (Social) 4. นโยบาย (Policy) โดยสามารถเขียนแบบจำลองโดยสรุปได้ดังนี้



บทที่ 2

เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในงานวิจัยเรื่องการส่งเสริมระบบการสัญจรทางเท้า เป็นการศึกษาถึงงานวิจัยที่ได้มีผู้ศึกษาไว้แล้วไปพร้อมกับ ความสัมพันธ์ของปัจจัยในด้านต่างๆ และแนวความคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเดินเท้า และเนื่องจากสมมติฐานเบื้องต้นที่ว่าทางเดินเท้าเป็นพื้นที่ ที่ใช้ร่วมกันเพื่อกิจกรรมสาธารณะไม่ใช่เพียงแค่เส้นทางสำหรับการเดินผ่านแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังได้รวมเอามิติทางสังคม เศรษฐกิจ กิจกรรม และวิถีชีวิตของย่านทางเดินนั้นๆ เอาไว้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเดิน ดังนั้น แนวทางในการปรับปรุงพัฒนาจึงมีความสัมพันธ์กับองค์ความรู้ในศาสตร์หลายสาขา จำเป็นที่จะต้องนำทฤษฎีทางด้านสังคมเมือง เช่น การขยายตัวของเมือง การออกแบบชุมชน ความงามของเมือง พฤติกรรมการใช้พื้นที่ และด้านการรับรู้ มาพิจารณาควบคู่ไปด้วย ซึ่งทฤษฎีและแนวความคิดตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 3 ส่วน โดยมีเนื้อหาของทฤษฎีดังนี้

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบชุมชนเมือง

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวกับทางเท้า

ทฤษฎีและแนวความคิดที่นำเสนอสำหรับพัฒนาทางเท้า

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบชุมชนเมือง

1. ทฤษฎีการออกแบบชุมชนเมืองช่วงทศวรรษ 1960-1970 (กำธร กุลชล, 2545: 271)

มีแนวความคิดที่คำนึงถึงพฤติกรรมของมนุษย์และลักษณะภูมิทัศน์ ดังนี้

1.1 พฤติกรรมและความโยงโยยของชีวิตในสังคมเมือง คือ ทฤษฎีภูมิทัศน์เมืองของคัลเลน (Cullen) เน้นการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสายตามนุษย์กับสภาพแวดล้อมของเมือง ซึ่งส่งผลให้เกิดการจัดระเบียบบนท้องถนนและทางเท้า ความมีชีวิตชีวาและเสน่ห์แบบเมืองเล็ก ๆ

1.2 การสร้างความหลากหลายและใช้ที่ดินผสมผสาน คือ ทฤษฎีของเจน เจคอบส์ (Jane Jacobs) เกี่ยวข้องกับชีวิตสังคมเมืองใหญ่ ในด้านเนื้อหาหลักเกี่ยวข้องกับสภาพชีวิตจริงบนท้องถนนและทางเท้านอกจากนั้นยังมีทฤษฎีการสร้างความปลอดภัยบนทางเท้าและถนนในย่านที่พักอาศัย การใช้ที่ดินอย่างผสมผสาน การสร้างความหลากหลายขึ้นในย่านใจกลางเมือง การสนองพฤติกรรมของผู้ใช้งานมากกว่าการสนองค้นหาของผู้ออกแบบ ฯลฯ ซึ่งล้วนแต่ได้รับการยอมรับและนำไปเป็นพื้นฐานในทฤษฎีใหม่ๆ ต่อไป

1.3 เมืองที่เติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป คือ มีการโตของเมืองไปอย่างช้าๆ หรืออาจเรียกว่าการโตแบบธรรมชาติ เป็นทฤษฎีของคริสโตเฟอร์ อเล็กซานเดอร์ (Christopher Alexander) สรุปว่า เมืองที่น่าอยู่และมีคุณภาพชีวิตต้องมีความหลากหลาย ใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ไม่แยกเป็นส่วนๆจากกันโดยเด็ดขาด และองค์รวมที่มีความหมายมากกว่าการรวมของส่วนย่อย เมืองที่ดีไม่จำเป็นต้องมีแผนแม่บทซึ่งควบคุมอย่างเคร่งครัด แต่ควรให้เติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปโดยสร้างรหัสพันธุกรรมขึ้นกำกับ จนกระทั่งบรรลุความเป็นองค์รวมในที่สุด

นอกจาก ทฤษฎีที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีแนวความคิดของนักวิชาการที่สนับสนุนและเพิ่มเติมในบางประเด็น เช่น อะมอส รัพพอพอร์ท (Amos Rappoport) ผู้ศึกษาค้นคว้าทางด้านจิตวิทยา โดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับ ความหมาย (Meaning) ของการรับรู้สภาพแวดล้อม การจัดระเบียบในการรับรู้ และรูปทรงทางกายภาพซึ่งส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมมนุษย์ โรเบิร์ต เวนทรี (Robert Venturi) และ เดนิส สก็อต บราวน์ (Denish Scott brown) ผู้ซึ่งศึกษาเรื่องความหมายของรูปทรง ได้พบว่าป้ายและสัญลักษณ์ที่โดดเด่น แม้เกิดขึ้นโดยปราศจากการควบคุมแต่ก็สามารถทำหน้าที่สื่อความหมายและผสานความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของชุมชนเมืองได้ดี

2. วิวัฒนาการของทฤษฎีการออกแบบชุมชนเมืองช่วง 1980-1990 (กำธร กุลชล, 2545: 377)

วิวัฒนาการของทฤษฎีที่เกิดขึ้นล้วนเป็นการตอบย้ำความมั่นใจ และเป็นการประยุกต์และพัฒนาทฤษฎีต่างๆ ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของเมือง ดังต่อไปนี้

2.1 ทฤษฎีเมืองที่เติบโตแบบธรรมชาติโดย คริสโตเฟอร์ อเล็กซานเดอร์ (Christopher Alexander) ได้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งยังคงความเชื่อว่าเมืองซึ่งค่อยๆ ขยายตัวอย่างช้าๆ โดยใช้กระบวนการ สร้างเชื้อแกนธรรมชาติคอยกำกับควบคุม ย่อมจะรักษาความเป็น

องค์รวมและความเป็นเมืองที่น่าอยู่ได้ดีกว่า เมืองที่ถูกบังคับให้สร้างตามกรอบผังแม่บทภายใต้การควบคุมอย่างเคร่งครัด และได้เสนอทฤษฎีการเติบโตใหม่ ล้วนเป็นเรื่องเกี่ยวกับกระบวนการสร้างเชื้อแกนธรรมชาติ ที่สามารถสร้างระบบความเชื่อมโยงเพื่อควบคุมให้เกิดการเกาะเกี่ยวกันอย่างหลวมๆ ให้ความรู้สึกที่ผ่อนคลายไม่ตายตัว เมื่อเกิดการขยายตัว การขยายตัวนั้นจะเกิดขึ้นตามความจำเป็น และขยายในลักษณะที่รักษาความเป็นองค์รวมไว้ได้เสมอ

2.2 ทฤษฎีพื้นที่ฟูพื้นที่สูญเปล่าของ โรเจอร์ ทรานซิก (Roger trancik) เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงพื้นที่ซึ่งมีสภาพเสื่อมโทรม เพราะขาดการเอาใจใส่ดูแลหรือถูกทิ้งให้กร้างในเขตชุมชนเมือง ล้วนแต่สะท้อนหลักการและทฤษฎีของนักวิชาการรุ่นแรกๆ อาทิ ความกลมกลืนระหว่างสิ่งที่สร้างใหม่กับสภาพแวดล้อมเดิม ตามทฤษฎีของ คริสโตเฟอร์ อเล็กซานเดอร์ (Christopher Alex sander), การใช้ที่ดินอย่างผสมผสานเพื่อให้เกิดบรรยากาศที่มีชีวิตชีวา ของ เจน เจคอบส์ (Jane Jacobs), การใช้กระบวนการทางการเมือง การปกครอง และการโน้มน้าวผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจของ โจนาธาน บาร์เน็ต (Jonathan Barnet) ตลอดจนข้อเตือนใจของ เควิน ลินซ์ (Kevin Lin) ที่ให้แนวความคิดว่าไม่ต้องสร้างให้ทุกสิ่งทุกอย่างแจ่มแจ้งไปทั้งหมด คงปล่อยให้เหลือความคลุมเครือไว้บ้าง เพื่อจะได้เกิดการค้นหาและสำรวจเพิ่มเติมด้วยตนเอง

3. รูปแบบการขยายตัวของเมือง (นิพนธ์ วิเชียรน้อย, 2546)

การก่อรูปของเมืองเป็นการรวมกลุ่มของลักษณะกิจกรรมและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ในชุมชน หรือเป็นการรวมกลุ่มขององค์ประกอบต่างๆ อันประกอบด้วย องค์ประกอบแวดล้อมทางธรรมชาติ และองค์ประกอบแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น การศึกษารูปแบบของย่าน ทำให้ทราบถึง สาเหตุปัจจัยพื้นฐานของการเกิดลักษณะการเปลี่ยนแปลงและบทบาทหน้าที่ ที่มีผลต่อรูปแบบของย่าน ซึ่งปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดและส่งผลให้แต่ละรูปแบบของย่านมีความแตกต่างกัน ได้แก่

3.1 ลักษณะภูมิประเทศ (nature of site) หมายถึงความแตกต่างของที่ตั้งของแต่ละย่าน

3.2 ประชากร (people or population) ในลักษณะความแตกต่างกันทางสังคมการปกครอง การดำรงชีพและความต้องการของคนในย่าน

3.3 ลักษณะของกิจกรรม (human activities) คือ กิจกรรมที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการและเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน เนื่องจากกิจกรรมในแต่ละพื้นที่มีลักษณะที่เหมือนและแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เอื้ออำนวยและวัตถุประสงค์ จึงส่งผลให้รูปแบบของย่านในแต่ละพื้นที่มีความเหมือนและแตกต่างกันด้วย

3.4 ระบบการคมนาคมขนส่ง (movement system) เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวของรูปแบบของย่าน องค์ประกอบของระบบการคมนาคมขนส่งที่มีผลต่อรูปแบบของย่าน ได้แก่ เส้นทางคมนาคม ชนิดของยานพาหนะ จุดรับส่งเชื่อมต่อระบบ องค์ประกอบ สนับสนุนระบบการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

3.5 สัญลักษณ์ของย่าน (landmark and physical boundary) ซึ่งให้เห็นลักษณะและทิศทางของย่านให้กับผู้ที่เข้ามาทำกิจกรรมภายในย่าน

3.6 บทบาทหน้าที่ของชุมชน (Function of city) แต่ละเมืองมีบทบาทหน้าที่แตกต่างกัน เช่น บทบาทหน้าที่ของเมืองท่องเที่ยว เมืองศูนย์กลางการปกครองและการบริหาร เป็นต้น

4. เกณฑ์ในการพิจารณาความเป็นชุมชนเมืองที่ดี (Lynch, 1981)

4.1 ความมีชีวิตชีวา (Vitality) คือ ความมีชีวิตชีวาของเมืองที่น่าอยู่อาศัย มีการตั้งถิ่นฐานและความเป็นอยู่ที่เหมาะสมปลอดภัย

4.2 รูปร่าง (Shape) คือ รูปร่างและรูปทรงของเมืองที่ชัดเจน จดจำได้ง่ายไม่หลงทาง เสริมสร้างให้มีความกลมกลืนระหว่างสภาพแวดล้อม ความรู้สึกของคน และโครงสร้างทางวัฒนธรรม

4.3 การตอบสนองความต้องการ (Fit) คือ การตอบสนองความต้องการของสังคม และพฤติกรรมมนุษย์ได้เป็นอย่างดี โดยสามารถสังเกตได้ด้วยการเฝ้ามองผู้คน และการสอบถาม

4.4 การเข้าถึง (Access) คือ ความสามารถในการเข้าถึงส่วนต่างๆ ของเมือง ทั้งสถานที่ต่างๆ เช่น แหล่งกิจกรรม แหล่งบริการ และข้อมูลข่าวสาร (Information)

4.5 ความสามารถในการใช้ (Ability to use) คือ ความสามารถในการใช้และเข้าสู่พื้นที่กิจกรรม ผู้คนในเมืองสามารถดูแล ควบคุม และปรับเปลี่ยน ตลอดจนการบริหารจัดการเมืองให้เหมาะสมกับผู้ใช้ได้

เควิน ลินซ์ (Kevin Lin) ผู้ที่มีชื่อเสียงเกี่ยวกับการค้นคว้า และวิเคราะห์รูปแบบของการเมืองผู้หนึ่ง ได้กล่าวไว้เป็นทฤษฎีที่มีผู้ยอมรับโดยทั่วไปว่า ภาพรวมของเมืองจะเกิดขึ้นได้ด้วย ความชัดเจนของการรวมตัวขององค์ประกอบ 5 ประการ คือ เส้นทาง, ขอบเขต, ย่าน, ที่รวมกิจกรรม และที่หมายตา (Path, Edge, District, Node และ Landmark)

5. เมืองน่าอยู่และการพัฒนาเมืองใหม่

ปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของคนเมืองทำให้เกิดความเคลื่อนไหวทางความคิดของการสร้างเมืองใหม่เพื่อแก้ปัญหาเมืองเดิมที่แออัด นักคิดในอดีต อาทิ เช่น Ebenezer Howard ได้นำเสนอแนวความคิด อุทยานนคร (Garden City), Tony Garnier ผู้เสนอแนวความคิดรูปแบบของเมืองอุตสาหกรรม (Cite Industrielle) และ Le Corbusier นักออกแบบ ผู้เสนอจินตนาการของเมืองสำหรับประชากร 3 ล้านคน (La Ville Contemporaine) เป็นต้น แนวความคิดเหล่านี้และอื่นๆ ได้ถูกนำไปทดลองหลายครั้งในหลายแห่งทั่วโลก ซึ่งมีทั้งที่ประสบความสำเร็จและพบกับความผิดพลาดที่คนรุ่นหลังได้เรียนรู้

ในช่วงที่ผ่านมาไม่นานจากจุดเริ่มต้นของความพยายามร่วมกันในการแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมของโลกได้มีความเคลื่อนไหวในการแก้ปัญหาคาความเสื่อมโทรมของเมืองปัจจุบัน โดยการสร้างเมืองให้น่าอยู่ (Livable City) อย่างยั่งยืน (Sustainable) ซึ่งเน้นที่การลดการใช้รถยนต์ และพลังงานในเมือง คุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี และชุมชนที่เข้มแข็ง ในยุคนี้ที่อาจเรียกได้ว่าเป็นยุค Post Modern ของการออกแบบเมือง มีความเคลื่อนไหว (Movement) ที่เด่นชัดได้แก่ แนวความคิด “เมืองกระชับ” (Compact City) ทางยุโรป ซึ่งมุ่งเน้นการฟื้นฟูเมืองเก่าให้ใช้ประโยชน์พื้นที่ใจกลางเมืองอย่างเข้มข้น และแนวความคิด “การสร้างนครเมืองใหม่” (New Urbanism) ทางฝั่งอเมริกาเหนือ ที่เด่นชัดในการสร้างชุมชนใหม่เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี ประหยัดพลังงานและการใช้รถยนต์ และมีรูปแบบใหม่ที่ทำให้เกิดการเชื่อมโยงถึงบรรยากาศที่ดีของละแวกบ้าน หรือชุมชนเล็กที่เคยเป็นมาอดีต (Neo-Tradition)

6. องค์ประกอบในการสร้างและปรับปรุงลักษณะทางจินตภาพของเมือง (Image of City) (Lynch, 1860)

6.1 เส้นทาง (Path) คือ เส้นทางทั้งสายหลัก สายรอง ได้แก่ ถนน แม่น้ำ คลอง ทางเท้า ที่ใช้เป็นทางสัญจรของเมือง เส้นทางเหล่านี้ย่อมจะเป็นระบบโครงข่ายเชื่อมส่วนต่างๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีถนนสายหลัก ถนนสายรอง ผู้มาเยี่ยมชมหรือแม้กระทั่งผู้อาศัยในเมืองนั้น ไม่สามารถจำถนนทุกสายได้อย่างแน่นอน แต่อย่างน้อยที่สุดระบบโครงข่ายของเส้นทางที่เชื่อมโยงส่วนสำคัญของเมือง ควรมีความชัดเจนพอที่บุคคลจะเข้าใจ และ จำได้อย่างง่ายดาย

6.2 ขอบเขตของพื้นที่ (Edges) ได้แก่ แนวเชื่อมต่อระหว่างของที่มีความแตกต่างกันสองสิ่ง เช่น ขอบเขตของเมือง ได้แก่ แนวที่เห็นได้ จากความแตกต่างของความหนาแน่น อาคาร ขอบเขตของย่าน ได้แก่ แนวที่เห็นความแตกต่างของบรรยากาศ และ กิจกรรม ขอบเขตบางครั้งก็เป็นเพียงสิ่งที่รู้สึกได้ กล่าวคือ เป็นขอบเขตที่มีลักษณะหนึ่ง บางครั้งก็มีความชัดเจนมาก มีการเปลี่ยนทันทีทันใด เช่น กำแพงล้อมรอบเมือง หรือน้ำล้อมรอบบริเวณ เป็นต้น

6.3 ย่าน (Districts) คือ ย่านต่างๆ ภายในชุมชน ได้แก่ บริเวณที่เป็นที่รวมของสิ่งทีคล้ายคลึงกัน เช่น ย่านพักอาศัย เป็นบริเวณที่มีบ้านพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ย่านธุรกิจมักมีอาคารหนาแน่น มีการจราจรหนาแน่น และ มีผู้คนเดินขวักไขว่ เป็นต้น

6.4 ที่รวมกิจกรรม (Nodes) คือ จุดรวมกิจกรรม ได้แก่ บริเวณที่มีการรวมตัวของสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างหนาแน่นกว่าบริเวณอื่นๆ เช่น ตลาด เป็นบริเวณที่มีผู้คน และการจราจรหนาแน่น บริเวณสี่แยกเป็นบริเวณที่ถนนมาตัดกัน มีการจราจรหนาแน่นกว่าบริเวณอื่น เป็นต้น

6.5 ที่หมายตา (Landmark) ได้แก่ สิ่งที่มีความเด่นจากสิ่งอื่นๆ ที่สามารถใช้เป็นจุดอ้างอิงหรือ จุดสังเกตได้จากระยะไกล เช่น อนุสาวรีย์ ภูเขา หอคอย เป็นต้น หรือ อาจสังเกตได้ในระยะใกล้ เช่น ทะเล ลานกว้าง อาคารที่มีสิ่งแปลกออกไปจากอาคารอื่นๆ

6.6 ภาพรวมของเมือง (Image of city) เป็นการรวมตัวขององค์ประกอบหลักทั้ง 5 ส่วนนี้เข้าด้วยกัน หากการรวมตัวเกิดเป็นภาพที่ชัดเจน กล่าวคือเข้าใจได้ถึงระบบถนนหลัก รู้ตำแหน่งของ

ย่าน ที่รวมกิจกรรม และที่หมายตาในเมืองนั้นๆ ได้ดี ถือได้ว่าเมืองนั้นๆ มีรูปร่างที่ชัดเจนพอที่บุคคลที่เยี่ยมชมจะเกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับเมืองนั้นๆ

6.7 การมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน (Identity) เมืองทุกเมืองย่อมต้องมีลักษณะ เฉพาะของตนเอง ในด้านใดด้านหนึ่ง ซึ่งเอกลักษณ์ดังกล่าวนี้ หากผู้ที่ไปเยี่ยมชมได้รับรู้จะก่อให้เกิดความเข้าใจ และ รู้จักเมืองนั้นๆ มากขึ้น และก่อให้เกิดความพึงพอใจในลักษณะเฉพาะนั้นทั้งนี้เนื่องจากเป็น ธรรมชาติของมนุษย์ที่ต้องการเข้าไปสัมผัส และรับรู้เรื่องราวต่างๆ ดังนั้นการได้รับรู้ลักษณะเฉพาะ ของเมือง จะก่อให้เกิดความรู้สึกลึกซึ้งสัมพันธ์กับเมืองนั้นๆ ได้ทางหนึ่ง และลักษณะเฉพาะบางอย่างก็ สามารถเป็นสิ่งดึงดูดให้อยากเข้าไปสัมผัสด้วย

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวกับทางเท้า

1. รูปแบบของทางเดินเท้า (Michale, 1989)

ทางเดินเท้ามีหน้าที่รองรับการสัญจรมีความสำคัญทัดเทียมกับถนน อาจเป็นทางเดินที่ ขนานไปกับแนวนถนนหรือแยกต่างหากจากแนวนถนนก็ได้ ประเภทของทางเท้าได้แก่

1.1 ทางเท้าขนานไปกับแนวนถนน (Side Walk) คือ ทางเท้าที่อยู่ขนานสองข้างของถนน มักมีการสัญจรหนาแน่น

1.2 ทางเดินเท้าที่อยู่ในแนวขวางเส้นทาง (Cross Walk) ช่วยในการเชื่อมต่อทางเดินเท้า เป็นระบบที่มี ความต่อเนื่อง แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

1.2.1 Over Pass หมายถึง ทางเดินเท้าแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับเหนือพื้นดิน เช่น สะพานลอย ทางเชื่อมระหว่างอาคาร สะพานคนเดินข้ามแม่น้ำหรือคูคลอง (Skyway, Skywalk, Sky bridge) เป็นต้น

1.2.2 Under Pass หมายถึง ทางเดินเท้าแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับพื้นดิน เช่น ทาง ม้าลาย เป็นต้น

1.3 ทางเท้าชนิดทางลัด คือ ทางเท้าที่มักรู้จักกันเฉพาะกลุ่มลัดไปตามซอย ด้านหลังของอาคารหรือริมแม่น้ำ ซึ่งหากได้รับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมสองข้างทาง ก็อาจเพิ่มความคล่องตัวให้กับระบบจราจรของเมืองได้

1.4 ทางเดินเท้า (Pedestrian Zone) ซึ่งได้จัดเตรียมหรือออกแบบไว้เพื่อการเดินเท้า โดยเฉพาะ เช่น ทางเท้าระหว่างอาคารพาณิชย์หรือย่านทางเดินเท้า (Pedestrian Mall) คือบริเวณที่คนสามารถเดินติดต่อกันได้ทั้ง บริเวณโดยไม่มีการสัญจรประเภทอื่น มักเป็นบริเวณพาณิชยกรรม มีบรรยากาศในเชิงนันทนาการ

ทางเดินเท้าอาจมีบรรยากาศช่วยผ่อนคลาย สวยงาม มีชีวิตชีวา ด้วยการมีบริเวณที่พักแวงลอย รถเข็นมาขายอาหารหรือเครื่องดื่มบางจุด ความสวยงามของทางเท้ามาจากความเป็นระเบียบเป็นประการแรก มีความกลม กลืนกับบริเวณโดยรวม มีทางสัญจรที่ไม่แออัดสับสน ทางเท้าในบางช่วงที่มีความกว้างมากพอ อาจมีกิจกรรม อื่นๆ บนทางเท้าเพื่อเพิ่มชีวิตชีวาให้กับเมืองและทำให้ทางเท้ามีความหมายมากขึ้น แต่ควรมีการควบคุมให้อยู่ในระเบียบที่ดี อีกกิจกรรมหนึ่ง คือการโฆษณาได้แก่ ป้ายห้อยแขวนเล็กๆ ประดับตามแนวทางเดินสีสันของป้ายช่วยให้ทางเดินมีชีวิตชีวาขึ้น

2. กระบวนการศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาพื้นที่ทางเท้า

2.1 การศึกษาลักษณะผู้สัญจรทางเท้า การศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาพื้นที่ทางเท้าได้มีผู้ทำการวิจัยและเสนอแนวคิดที่หลากหลาย โดยศึกษาถึงความสามารถในการรองรับ (Capacity) เพื่อการปรับปรุงทางเท้า ตลอดจนการออกแบบเพื่อความสวยงามและประโยชน์ใช้สอย หลักการของการศึกษาจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทราบรายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะ (Character) การเดินเท้าของผู้คนในบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วยความเร็ว (Speed) ความคล่องตัว (Flow) ความหนาแน่น (Density) เพื่อนำไปพิจารณาหาอัตราความคล่องตัวของการเดินเท้า (Pedestrian Traffic Flow)

2.2 การศึกษาความสัมพันธ์ ซึ่งเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเร็ว ความคล่องตัวและความหนาแน่นของผู้สัญจรทางเท้า

3. วิธีการพัฒนาทางเดินเท้า

ทางเดินเท้าโดยทั่วไปในประเทศต่างๆ คือ แนวถนนที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรของประชาชน ปัจจุบันทางเดินเท้าได้กลายเป็นการสัญจรประเภทหนึ่งที่ตอบสนองการขนส่งสาธารณะในย่านศูนย์กลางเมือง ย่านธุรกิจการค้า และเกิดพื้นที่โล่งกลางเมือง Harvey M. Rubenstein กล่าวว่าวิธีพัฒนาทางเดินเท้าสามารถแบ่งได้ 3 รูปแบบหลัก คือ (Harvey, 1992)

3.1 ทางเดินเท้าชนิดเต็มรูปแบบ (Full Mall) โดยการปิดเส้นทางสัญจรเดิมหรือถนนเดิมปรับปรุงให้เป็นย่านทางเดินเท้าโดยเฉพาะ ได้แก่ การปรับปรุงเส้นทาง การเลือกใช้วัสดุ จัดสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งประดับตกแต่ง

3.2 ทางเดินเท้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะ(The Transit Mall) คือ การพัฒนาทางเท้าโดยไม่ให้มีการขนส่งส่วนบุคคลโดยเครื่องยนต์ในพื้นที่ คงไว้แต่ระบบขนส่งมวลชน และการขนส่งสาธารณะเฉพาะเส้นทางที่จัดไว้เพื่อรับส่งประชาชนเข้าสู่พื้นที่ เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ ใช้เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางสัญจรหลัก ประกอบด้วยมาตรการต่างๆ ได้แก่ ห้ามจอดรถริมทางเท้า การออกแบบความกว้างของทางเดินเท้า การออกแบบสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมประเภทต่างๆ ที่อยู่ในย่าน เช่น ร้านค้า สำนักงาน และสถานบริการประเภทต่าง ๆ

3.3 ย่านเดินเท้าถึงการสัญจรแบบปกติ (Semi Mall) การพัฒนาทางเดินเท้ารูปแบบนี้ขึ้นอยู่กับกรณีลดปริมาณจราจร และพื้นที่สำหรับจอดรถ การออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้าให้มีบรรยากาศที่ดึงดูดให้ประชาชนเลือกใช้การสัญจรแบบเดินเท้าด้วยการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทางเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงของกิจกรรมต่างๆ

4. ข้อพิจารณาในการปรับปรุง (เดชา บุญค้ำ, 2531)

4.1 ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า โครงข่ายของทางเดินเท้าจะต้องสมบูรณ์ต่อเนื่อง ชัดแจ้ง และสามารถทำให้คนเดินไปถึงจุดหมายได้ โดยไม่มีอุปสรรคกีดขวาง มีผิวพื้นราบเรียบ ไม่มีการเปลี่ยนระดับโดยไม่จำเป็น

4.2 ความปลอดภัย จะต้องคำนึงถึงทั้งความปลอดภัยในการสัญจรจากระบบการสัญจรอื่น และ ความปลอดภัยในแง่ของสวัสดิภาพในการเดิน การแบ่งแยกระบบการสัญจรเช่นถนน ทางรถจักรยาน ออกจากทางเดินเท้าให้ชัดเจน จะทำให้การจราจรทุกระบบมีความคล่องตัว และ ปลอดภัยสูงขึ้น แต่ในจุดที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น จุดข้ามหรือจุดตัดระหว่างกันนี้ จะต้องมียระบบควบคุม หรือ การจัดวิธีการป้องกัน ไม่ให้เกิดความสับสน และ เกิดอันตรายขึ้นได้ นอกจากนี้การติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้าแสงสว่างก็จะเป็นการช่วยเพิ่มสวัสดิภาพแก่คนเดินเท้าด้วย

4.3 การมีความกว้างทางเท้าเพียงพอกับปริมาณผู้สัญจร ขนาดของทางเท้าขึ้นอยู่กับปริมาณของผู้สัญจรในเส้นทางนั้น โดยปกติเกณฑ์ที่ใช้เป็นมาตรฐานสากลจะระบุทางเดินเท้าในบริเวณย่านการค้า และ ย่านธุรกิจ ซึ่งจะมีผู้สัญจรไปมาหนาแน่น ให้มีความกว้างอย่างน้อยที่สุด 3.00 เมตร และ ทางเท้าในบริเวณอื่นในระดับรองลงไป มีความกว้างประมาณ 2.00 เมตร ซึ่งความกว้างนี้ หมายถึงเป็นการใช้เพื่อสัญจร การปลูกต้นไม้ และ สิ่งอำนวยความสะดวกบางประเภท เช่น ถึงขยะ ตู้โทรศัพท์ เท่านั้น ไม่รวมถึงกิจกรรมอื่นที่อาจเกิดบนทางเท้า ยกเว้นการคอยรถประจำทาง

4.4 การเพิ่มทางเดินเท้าในเมือง เมืองในประเทศไทย ส่วนใหญ่มีทางเท้าที่ค่อนข้างคับแคบ เมื่อรวมสิ่งอำนวยความสะดวกบางอย่าง เช่น ตู้โทรศัพท์ เสาไฟฟ้า ถึงขยะ ยิ่งทำให้ทางเท้าแคบลงไป และ เป็นการยากที่จะขยายทางเดินเท้า ซึ่งการขยายทางเท้าอาจทำได้ในหลายกรณี เช่น

4.4.1 ยกเลิกช่องจอดรถในแนวนั้นๆ โดยจัดหาที่จอดรถในบริเวณอื่นแทน แล้วใช้พื้นที่ช่องจอดนั้นในการขยายทางเท้า

4.4.2 ในกรณีทางเท้า มีการสัญจรหนาแน่นเพียงข้างเดียว อาจลดทางเท้าด้านหนึ่ง แล้วเพิ่มความกว้างของทางเท้าด้านที่มีการจราจรหนาแน่นก็ได้

4.4.3 กรณีที่ถนนนั้นมีเกาะกลางถนน อาจลดขนาดเกาะหรือทำลายเกาะกลางถนน หากไม่มีผลกระทบต่อส่วนอื่น แล้วใช้พื้นที่ผิวจราจรที่เพิ่มขึ้นในการเพิ่มขนาดความกว้างทางเท้า

4.4.4 การพัฒนาทางเดินระหว่างหลังอาคาร ให้เป็นทางเดินในย่านพาณิชย์ ได้เคยทำมาแล้วในนครนิวยอร์กในกรณีที่ไม่สามารถขยายทางเท้าออกไปได้เพียงพอ แต่วิธีนี้ต้องมีการวางแผนระยะยาว อาศัยการประชาสัมพันธ์ที่ดี ความร่วมมือและกฎหมายควบคุมในการดำเนินการ

4.4.5 การเพิ่มทางเดินลัดเพื่อลดภาระของทางสัญจรในทางเดินหลัก ก็เป็นวิธีหนึ่งที่สามารถทำได้ เช่น ทางเดินลัดตัวเมือง โดยทำทางเดินเลียบริมแม่น้ำสู่ย่านพักอาศัยในเมือง Koblenz เมืองเล็กๆ ที่มีชื่อเสียงเมืองหนึ่งของประเทศเยอรมัน นอกจากจะลดภาระความหนาแน่นของการเดินเท้าในเมืองแล้วยังช่วยบรรยากาศของการเดินทางให้ดีขึ้นด้วย ปรากฏว่าเส้นทางนี้นอกจากชาวเมืองจะนิยมใช้แล้ว นักท่องเที่ยวที่เข้ามาเดินในถนนนี้เป็นประจำ เนื่องจากบรรยากาศผ่อนคลายดีกว่าทางเดินในเมือง

4.4.6 ในกรณีที่ไม่สามารถเพิ่มทางเดินเท้าด้วยวิธีใดๆ แล้ว การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้แก่ การจัดระเบียบทางเท้า ห้ามการรुक้าทางเท้าของร้านค้าบริเวณใกล้เคียง การจัดระเบียบสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ การลดขนาดสิ่งที่มีขนาดใหญ่โตเกินความจำเป็น เช่น ตู้โทรศัพท์ อาจทำเป็นกล่องขนาดพอเหมาะพร้อมรูปร่าง และการหันทิศทางที่จะกันเสียงรบกวนได้ ติดตั้งร่วมกับเสาไฟฟ้า หรือถังขยะอาจมีขนาดเล็กแต่เพิ่มจำนวน หรือติดตั้งถังขยะร่วมกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เป็นต้น

4.4.7 ผิวพื้นของทางเดินเท้า ทางเท้าควรมีผิวพื้นราบเรียบต่อเนื่อง ไม่มีการเปลี่ยนระดับโดยไม่จำเป็น และ ควรอยู่ในสภาพดี ไม่ชำรุดเสียหาย ช่องเปิดของระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ควรได้รับการออกแบบให้กลมกลืนไปกับผิวพื้นของทางเท้า และ ควรวางระบบในลักษณะที่ว่าการตรวจ และ ซ่อมแซมสาธารณูปโภคต่างๆ ภายใต้งทางเท้าสามารถทำได้ โดยไม่ต้องมีการขุดเจาะ เช่น การทำ man-hole เป็นต้น

4.4.8 การเข้าถึงได้โดยรถบริการบางประเภท ในบางบริเวณที่เป็นทางเท้า ชนิดไม่ขนานไปกับแนวถนนจำเป็นจะต้องเผื่อความกว้างสำหรับรถบริการ บางประเภท เช่น รถขนขยะ รถดับเพลิง รถพยาบาล ซึ่งการบริการเหล่านี้มีระยะบริการที่จำกัดต่างๆ กัน

5. แนวคิดการออกแบบเส้นทางเดินเท้า

ในการออกแบบทางเดินเท้าต้องคำนึงถึงองค์ประกอบและปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางเดินเท้า ทางเดินเท้าที่ดีจะต้องมีหลักการในการออกแบบเพื่อส่งเสริมให้คนเดินเท้ามีความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และความเพลิดเพลิน รวมทั้งช่วยสนับสนุนให้คนนิยมเดินเท้ามากขึ้น ดังต่อไปนี้ (Auntoniou, 1971)

5.1 ความปลอดภัย (Safety) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ (Pedestrian Accidents) ที่จะเกิดขึ้น เช่น อุบัติเหตุที่เกิดจากความมืดบนทางเท้า บริเวณทางแยก และสภาพอากาศที่ไม่ดี มีความกว้างของทางเดินเท้าที่ไม่เหมาะสมกับถนนแต่ละประเภท โดยรวมถึงองค์ประกอบต่างๆบนถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางเดินเท้า

5.2 การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมบนทางเท้า (The Continually Changing Pedestrian Environment) ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ การใช้ที่ดิน และกิจกรรมในย่านนั้นๆ มลภาวะ ความชัดเจนในการมองเห็น สภาพของเส้นทาง องค์ประกอบต่าง ๆ บนทางเดินเท้า สัญลักษณ์ ป้าย สัญญาณจราจร และการจราจรโดยรอบ ความเคยชินของผู้ใช้ทางเดินเท้า ซึ่งมีผลต่อ สมาธิ ความอดทน การตอบรับ และการรักษาความปลอดภัย

5.3 ความสะดวกสบาย (Convenience) ขึ้นอยู่กับความต่อเนื่องในการเดินทาง (Continuity) ช่วยสร้างความน่าสนใจในการเดินทาง ทำให้สามารถเดินได้ในระยะไกลขึ้นจนถึงจุดหมายที่ต้องการความสะดวกในการเดิน (Availability) คือวิธีการในการส่งเสริมให้สามารถเดินได้ง่ายขึ้น เช่น การปรับแต่งผิวหน้าทางเท้า การใช้ทางลาดเป็นต้น ความตรงของเส้นทาง (Directness) ช่วยให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้ถึงจุดหมายได้เร็ว

5.4 การป้องกัน (Protection) ได้แก่ การสร้างสิ่งป้องกันสภาพอากาศ เช่น แดด ลม ฝน โดยการทำหลังคาคลุมทางเดิน การทำรั้วกั้นระหว่างทางเดินกับถนนเพื่อกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

5.5 ความเพลิดเพลิน (Pleasure) ประกอบด้วย ความน่าสนใจ (Interest) เช่น กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้าการประดับประดาทางเดินเท้าในโอกาสพิเศษ หรือเทศกาลต่าง ๆ

5.6 การสร้างเรื่องราวบนทางเดินเท้า (Coherence) คือ การสร้างแนวคิดในการจัดเส้นทาง เพื่อให้การเดินทางน่าสนใจขึ้น (Auntoniou, 1971)

5.7 ความสวยงามของทางเดินเท้า เป็นองค์ประกอบทางทัศนียภาพที่สำคัญอย่างหนึ่งของเมือง จึงควรได้รับการจัดการให้มีความสวยงาม ทั้งในระยะเริ่มแรกก่อสร้างและในระยะยาว ดังนั้นการออกแบบจะต้องคำนึงถึงความมั่นคงถาวร ความทนทานต่อการใช้สอย และความง่ายต่อการดูแลรักษา

5.7.1 ด้านกายภาพ ความเป็นระเบียบ ความสวยงามของทางเท้า จะมาจากความเป็นระเบียบเป็นประการแรก หมายถึงการที่ส่วนประกอบทางเท้าดูไม่ระเกะระกะ อยู่ในตำแหน่งที่ดีมีความกลมกลืนกับบริเวณโดยรวม ส่วนประกอบทางเท้าเหล่านี้ได้แก่ ดันไม้ เสาไฟฟ้า ป้ายต่างๆ ที่รอรถประจำทาง ถังขยะ ตู้โทรศัพท์ รวมไปถึงป้ายชื่อร้าน และ ประกาศโฆษณาร้านต่างๆ เป็นต้น และ ทางเท้าอยู่ในสภาพที่ดีราบเรียบไม่ชำรุดทรุดโทรม และ สะอาดมีทางสัญจรที่ไม่แออัดคับคั่ง

5.7.2 ด้านสิ่งแวดล้อม ความมีชีวิตชีวา ความสวยงามในลำดับถัดมา ได้แก่ การตกแต่งประดับประดาให้ทางเท้านั้นดูมีชีวิตชีวาขึ้น อาจด้วยการเพิ่มสีสันทัน เพิ่มลวดลายบนผิวพื้น การเลือกใช้สีของสิ่งประกอบทางเท้า เช่นการประดับด้วยไม้พุ่ม และ ส่งเสริมกิจกรรมที่มีชีวิตชีวาอื่นๆ เป็นต้น ความสวยงามในลักษณะนี้หากทำ “เกินพอดี” ก็อาจทำให้เกิดความเลอะเทอะวุ่นวายได้

5.7.3 ด้านเศรษฐกิจสังคม การใช้ทางเท้าเพื่อกิจกรรมอื่น ทางเท้าในบางช่วงที่มีความกว้างมากพอ อาจสนับสนุนให้มีกิจกรรมอื่นๆ บนทางเท้านั้น เช่น รถเข็นขายน้ำ ขายหนังสือหรือแม้กระทั่งสินค้าอื่นๆ สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งเพิ่มชีวิตชีวาให้กับเมือง ทำให้การเดินทางไปมาบนทางเท้ามีความหมายมากขึ้น แต่การใช้พื้นที่ลักษณะนี้ควรมีการควบคุมรูปแบบการจัดวางให้อยู่ในระเบียบที่ดี และมีสิ่งรองรับพร้อม เช่น ถังขยะ ที่ล้างมือ ที่ล้างภาชนะที่มีดซัดไม่ประเจิดประเจ้อ มีความสะอาดเรียบร้อย

5.7.4 สื่อโฆษณา เป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่สามารถทำได้บนเท้า คือ โฆษณา ซึ่งหมายถึงว่าเป็นรายได้อย่างหนึ่งของหน่วยงานที่บริหารเมือง เพื่อนำไปใช้ในการดูแลรักษาสถานที่โฆษณาบนทางเท้านี้ ได้แก่ การทำป้ายขนาดย่อม ตู้เสียขนาดเล็ก หรือป้ายห้อยแขวนเล็กๆ ประดับตามแนวทางเดิน ป้ายเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องมีขนาดใหญ่มากนัก เนื่องจากเป็นการมองในระยะใกล้ สีสันทันของป้ายจะช่วยทำให้ทางเดินดูมีชีวิตชีวาขึ้น แต่ไม่ควรใช้ในบริเวณที่มีสิ่งประกอบถนน หรือป้ายร้านค้ามากมายอยู่แล้ว

6. ข้อมูลเบื้องต้นในการออกแบบทางเท้า

6.1 ขนาดร่างกายมนุษย์ที่สัมพันธ์กับขนาดทางเท้ามนุษย์ โดยเฉลี่ยแล้วมนุษย์ 1 คน ต้องการขนาดความกว้างทางเท้า 0.60 เมตรโดยประมาณ และ กรณีที่ถือสิ่งของอื่นๆ ก็จะต้องการขนาดทางเท้าเพิ่มมากขึ้น

6.2 ความต้องการทางด้านพื้นที่ ในการเดินของมนุษย์ จะมีการเว้นระยะห่างกับคนที่เดินอยู่ข้างหน้าบ้างระยะที่เว้นห่างนี้ผู้เดินจะรู้สึกมีความสบายที่ตนเองยังพอใจต่างกันไปตามเหตุการณ์ คือ การเดินในที่สาธารณะในขณะที่เร่งรีบ หรือมีจุดหมายที่แน่นอนอยู่ข้างหน้าจะมีระยะเว้นห่างจากบุคคลข้างหน้าน้อยกว่าการเดินเล่นในสวนสาธารณะ

6.3 อัตราความเร็วในการเดิน และปริมาณการเคลื่อนไหวของการสัญจร การเดินในสภาพการณ์ต่างๆ มนุษย์จะมีอัตราความเร็วในการเดินเฉลี่ยแตกต่างกัน กล่าวคือ หากทางเท้ามีความหนาแน่น อัตราความเร็วในการเดินจะลดลง ความหนาแน่นของทางเท้านี้ ขึ้นอยู่กับจำนวนคนที่ใช้ทางเท้าในเวลาเดียวกันซึ่งในที่นี้เรียกว่าปริมาณการเคลื่อนไหว (Flow Volume)

ตารางที่ 2.1 แสดงอัตราความเร็วในการเดินโดยเฉลี่ย

ประเภทและลักษณะของการเดิน	อัตราความเร็ว (เมตรต่อนาที)
คนทั่วไป	72
ผู้สูงอายุ	67
เดินเป็นกลุ่ม	51
ลงบันได	46
ขึ้นบันได	34

ที่มา: Fruin (1971)

6.4 ความกว้างของทางเดินและระดับการรองรับ การประมาณความกว้างของทางเท้าที่ใช้จากตัวเลขขนาดของร่างกายมนุษย์ ในการใช้ทางเท้าที่ว่า 1 คนใช้ทางเท้า 0.60 เมตร ฉะนั้นทางเท้าควรกว้างอย่างน้อยที่สุด 1.20 คือให้ส่วนทางกันได้ มาตรฐานโดยทั่วไปประมาณขนาดทางเท้าไว้ว่า ทางเท้าในถนนสายหลักในย่านธุรกิจ ย่านการค้า และ อุตสาหกรรมควรกว้าง 2.50–3.00 เมตร เป็นอย่างน้อย และ ย่านพักอาศัยทั่วไปใช้ขนาด 1.20–2.00 เมตรในถนนสายย่อย ตัวเลขมาตรฐานนี้ เป็นตัวเลขที่ใช้กับสภาพการณ์ทั่วไป ในบางครั้งตัวเลขนี้ไม่สามารถนำไปใช้ได้ เช่น กรณีที่เป็นย่านการค้าสำคัญ มีปริมาณคนมากเป็นพิเศษจำเป็นต้องใช้ขนาดทางเท้าที่กว้างขวางยิ่งขึ้นไปอีก

6.5 ระดับการรองรับ (Level of service) คือ ความสามารถในการรองรับของสาธารณูปโภค ซึ่งความสามารถในการรองรับของพื้นที่ทางเท้า (Capacity of Pedestrian Facilities) มี

ส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในการดึงดูดและความต้องการที่จะเดินเท้า โดยทั่วไปความสามารถในการรองรับความหมายว่า การจุผู้คนในอัตราสูงสุดแต่มีพื้นที่พอเพียงต่อการเคลื่อนตัวอย่างสะดวกสบายและไหลลื่น โดย Fruin (1971) ได้แบ่งระดับของการให้บริการได้ 6 ระดับ ทั้งในประเภททางเท้าและบันไดสะพานลอย โดยที่ระดับ A เป็นระดับที่มีสภาพการสัญจรที่คล่องตัวมากที่สุด ส่วนที่ระดับ F มีการสัญจรที่ติดขัดมากที่สุด ส่วนที่ระดับ E เป็นระดับที่ใช้อ้างอิงสำหรับการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะต่าง ๆ เนื่องจากสามารถรองรับจำนวนผู้เดินเท้าได้มากและสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกคล่องตัว โดยต่อมา Highway Capacity Manual (1985) ได้พัฒนาและปรับปรุงแนวคิด Fruin โดยกำหนดระดับการให้บริการทางเท้าให้เป็นหน่วยเมตริก

ตารางที่ 2.2 ระดับการให้บริการทางเท้า

ระดับการรองรับ (Level of service)	ขนาดพื้นที่ต่อทางเดินเท้า (Space area per pedestrian) (ตารางเมตรต่อคนเดินเท้า)	อัตราความคล่องตัว (Flow rate) (คนเดินเท้าต่อเมตรต่อนาที)
A	3.72 หรือมากกว่า	23 หรือน้อยกว่า
B	2.30-3.72	23-33
C	1.40-2.30	33-50
D	0.90-1.40	50-66
E	0.46-0.90	66-82
F	0.46 หรือน้อยกว่า	82

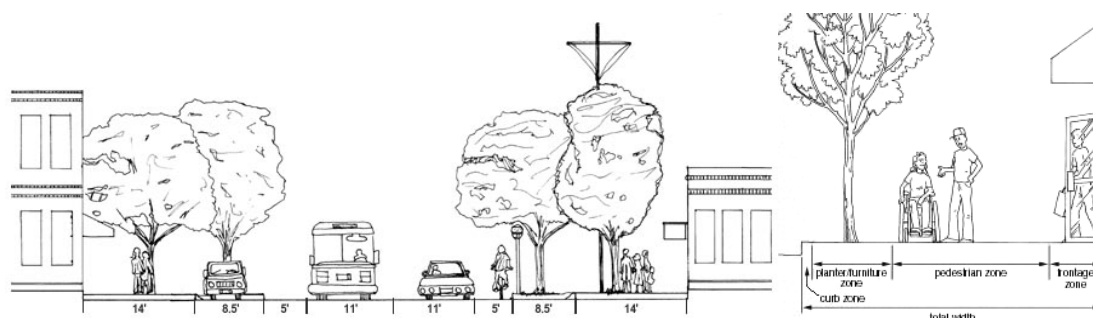
หมายเหตุ: ระดับมาตรฐานทางเดินที่ยอมรับได้สำหรับประเทศไทยอยู่ในระดับ D

ที่มา: Highway Capacity Manual (1985)

6.6 สัดส่วนการใช้งานทางเดินบนถนน การเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยสำหรับคนเดินเท้าของถนน Johnston Street ในย่านศูนย์ กลางธุรกิจหลักของเมือง WAN CHAI, Hong Kong ซึ่งเป็นผลให้สัดส่วนของพื้นที่ถนนสำหรับรถยนต์ลดลง แต่สภาพของทางเดินที่สร้างขึ้นใหม่นี้ยังขาดบรรยากาศที่สนับสนุนทางด้านสุนทรียศาสตร์และขาดการสร้างเรื่องราว ของเส้นทางเดินให้มีลักษณะเฉพาะของแต่ละที่



ภาพที่ 2.1 การเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยสำหรับคนเดินเท้าของถนนจอห์นสตัน (Johnston)



ภาพที่ 2.2 การแบ่งสัดส่วนการใช้ประโยชน์ระหว่างทางเดินเท้ากับทางรถยนต์บนพื้นที่ถนน
ที่มา: United States Department of Transportation (2007)

6.7 การเลือกวัสดุผิวพื้น การเดินเกี่ยวข้องโดยตรงกับเท้าและผิวทางเดิน วัสดุที่ใช้ปูจึงเป็นสิ่งที่ควรได้รับการพิจารณาถึงความถูกต้องเหมาะสมในด้านต่างๆ เช่น ควรคำนึงถึงสภาพดินเดิม การสั่นสะเทือนของการจราจรใกล้เคียง และความบอบของความสำเร็จในการขุดหรือทางเท่านั้นๆ เช่น ต้องมีการขุดเพื่อวางท่อ การซ่อมแซมสาธารณูปโภคใต้ดิน เป็นต้น พื้นที่ใช้ในทางเท้าได้แก่

6.7.1 พื้นประเภทพื้นแข็ง (Rigid Paving) เป็นพื้นที่หล่อเป็นพื้นแข็ง ได้แก่ พื้นคอนกรีต ข้อดีของพื้นคอนกรีต คือ มีความคงทนถาวรสูงหากสภาพดินภายใต้ผิวพื้นมีความอยู่ตัวดี สามารถตกแต่งผิวได้หลากหลาย เช่น เจียนลาย ดีแนว พิมพ์ลายผสมสี ผิวหินล้าง กรวดล้าง และ ปูผิวด้วยวัสดุอื่น เช่น กระเบื้องดินเผาแผ่นซีเมนต์แต่งผิวสำเร็จรูป อิฐ เป็นต้น ข้อเสียของพื้น

คอนกรีตบนทางเท้า คือ การแตกร้าวเมื่อได้รับความสั่นสะเทือนสูง และ ยากที่จะซ่อมแซมให้เหมือนเดิมเมื่อมีการขุดเจาะ

6.7.2 พื้นประเภทยืดหยุ่น (Flexible Paving) ได้แก่พื้นที่มีการประสานตัวของผิวพื้นอย่างหลวมๆ ทำให้พื้นมีความหยุ่นตัวเล็กน้อย พื้นชนิดนี้ ได้แก่ พื้นประเภทแอลฟัลท์ และ พื้นยางสังเคราะห์ พื้นประเภทแอลฟัลท์พบว่า มีการใช้เป็นทางเท้าน้อย เนื่องจากข้อเสียในด้านสีผิว ผิวแอลฟัลท์มักมีสีเข้ม ไม่สวยงามเท่าพื้นประเภทอื่นๆ ส่วนพื้นยางสังเคราะห์มีราคาค่อนข้างสูง และไม่มีบริษัทผลิตในประเทศไทยในขณะนี้ พื้นประเภทนี้มีข้อดีในด้านความหยุ่นตัว ทำให้เหมาะต่อการเดิน และวิ่งออกกำลังกาย

6.7.3 พื้นประเภทหน่วยย่อย (Unit paving) ได้แก่พื้นที่ประกอบด้วยวัสดุชิ้นย่อยๆ ปูต่อเนื่อง กันโดยไม่มีการประสานรอยต่อ ปัจจุบันเป็นที่นิยมมาก เนื่องจากรับน้ำหนักได้ดี ก่อสร้างได้ง่าย ซ่อมแซมได้ง่าย ข้อเสีย ของพื้นประเภทนี้ ได้แก่ อิฐประดับพื้น (Inter locking Block) ในพื้นประเภทนี้ยังมีอิฐชนิดเว้นร่องให้ปลูกหญ้าได้ด้วย ซึ่งให้ข้อดีในแง่ของความสวยงาม และ ไม่สะท้อนความร้อน แต่มีข้อเสียที่ว่าต้องมีการบำรุงรักษามากกว่าผิวพื้นธรรมดา

6.7.4 อุณหภูมิที่ผิวทางเดิน วัสดุผิวและการให้ร่มเงากับผิวทางเดิน รวมทั้งการนำพืชพรรณมาใช้เป็นส่วน ประกอบหนึ่งของทางเดิน จะมีผลต่ออุณหภูมิที่ผิวทางเดิน และมีผลต่อการเลือกใช้เส้นทางเดินของผู้เดินเท้า

6.7.5 การติดตั้งไฟส่องสว่างในทางเท้า ไฟแสงสว่างที่ใช้สำหรับทางเท้าที่อยู่ในย่านการค้าใช้ขนาดที่ให้ความสว่าง 0.6 ฟุตแคนเดิล บริเวณทั่วไปใช้ขนาด 0.5 ฟุตแคนเดิล

7. แนวคิดทางด้านพฤติกรรม

7.1 พฤติกรรมการขายของบนทางเท้า นอกจากหาบเร่แผงลอยแล้วเจ้าของอาคารร้านค้าข้างทางเท้ามักเอาสินค้าออกมาวางขายบนทางเท้า เช่นกัน กรุงเทพมหานครต้องกวดขันเพื่อให้ประชาชนผู้สัญจรไปมาบนทางเท้าได้มีที่ว่างเพียงพอ และ ปลอดภัยในการเดินทางเท้าด้วย เพราะแม้หาบเร่แผงลอยจะเป็นภาพลักษณ์เฉพาะของถนนทางเท้าของกรุงเทพฯ และทำให้นถนนทางเท้ามีชีวิต และสีสัน แต่ต้องคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยของทางเท้าที่สร้างขึ้นเพื่อการสัญจรก่อน

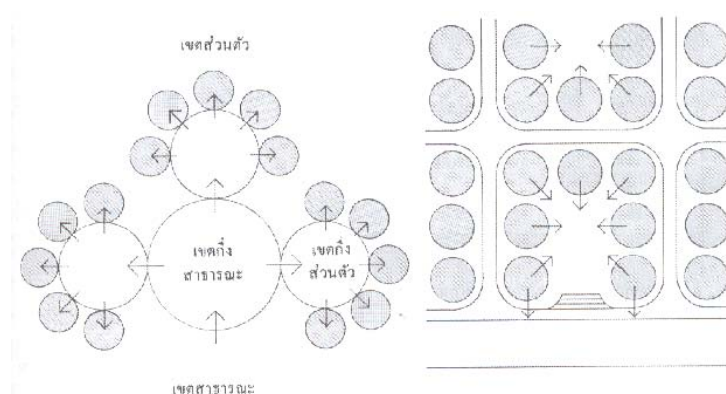
การจัดระเบียบบนทางเท้า จึงจำเป็นต้องให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเป็นผู้กำหนดขอบเขตทางเท้าให้มีความกว้างเพียงพอในการสัญจรโดยเฉพาะเพื่อให้ เด็ก ผู้หญิง คนชรา และ คนพิการ ได้เดินทางไปมาโดยสะดวก และปลอดภัยก่อน ส่วนที่เหลือจึงจัดวางหาบเร่แผงลอยได้

7.2 พฤติกรรมการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารบนทางเท้า การขนถ่ายสินค้า และผู้โดยสารบนทางเท้าก็เป็นอุปสรรคหนึ่งที่กีดขวางทางสัญจรของประชาชน การแก้ปัญหาควรพิจารณา การจอดรถโดยสาร และรถสินค้า เช่น จัดที่จอดรถเพื่อขนถ่ายโดยเฉพาะ หรือจัดเวลาที่เหมาะสมในช่วงเวลาที่มีผู้สัญจรน้อยกว่าปกติ การจอดรถบนทางเท้า แม้จะเป็นรถจักรยาน ก็ต้องอยู่ในบริเวณที่จัดไว้โดยเฉพาะ ไม่ควรล่อออกมาอยู่ในเขตที่กีดขวางทางเท้า ทางล้อเลื่อน และเก้าอี้ล้อเลื่อนของคนพิการ เป็นต้น

7.3 พฤติกรรมการรักษาความสะอาด ความสกปรกบนทางเท้า ได้แก่ ผุ่น ผง ดิน ทราย โคลน มูลสุนัข เศษกระดาษ กระดาษ กระป๋อง เป็นต้น และแม้จะมีการทำความสะอาด เก็บกวาดเป็นประจำอย่างต่อเนื่องหากไม่มีมาตรการการป้องกันการทิ้งขยะ และป้องกันผุ่นละออง เศษวัสดุ มูลสุนัข ที่ คน สัตว์ และผู้ประกอบการที่ละเลย จะทำให้ปัญหารุนแรงขึ้น ดังนั้น การรณรงค์โดยให้การศึกษา เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และใช้มาตรการทางกฎหมายลงโทษอย่างจริงจัง พร้อมจัดที่ทิ้งขยะให้เป็นที่เป็นทาง ลดจำนวนขยะ แยกประเภทขยะและจัดการเก็บกวาดอย่างสม่ำเสมอ จะเป็นมาตรการประสมประสานที่ช่วยให้ถนนทางเท้าอยู่ในสภาพที่อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ และเป็นภาพลักษณ์ที่สวยงามในสายตาของแขกเมืองทั่วไป นอกจากนี้ยังพบปัญหาการทำความสะอาดในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งมีการใช้ทางเดินค่อนข้างหนาแน่น ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า

7.4 พฤติกรรมที่มีอาณาเขตครอบครองในการออกแบบและวางแผนสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (วิมลสิทธิ์ หรยางกูร, 2541) การมีอาณาเขตครอบครองของบุคคลย่อมหมายความว่า บุคคลไม่ต้องการการล่วงล้ำเข้าไปในอาณาเขตครอบครองของตนเองโดยบุคคลอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีที่มีความต้องการภาวะเป็นส่วนตัว เช่น ในขณะที่เราทำงานอยู่ภายในห้องของเรา บางครั้งเราก็ไม่ต้องการให้มีการล่วงล้ำเข้าไปในห้องโดยบุคคลอื่น นอกจากบุคคลบางคนเท่านั้น อาจกล่าวได้ว่า บทบาททางสังคมของแต่ละบุคคลได้กำหนดอาณาเขตครอบครองไว้หรืออีกนัยหนึ่ง คือ อาณาเขตครอบครองของบุคคลขึ้นอยู่กับบทบาททางสังคมของบุคคล เพื่อเป็นการลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นได้จากการรุกรานเข้าไปในอาณาเขตครอบครองของบุคคลอื่น โดยผู้บุกรุกไม่ได้มีบทบาทหรือหน้าที่เกี่ยวข้องกับอาณาเขตดังกล่าว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดสภาพแวดล้อม

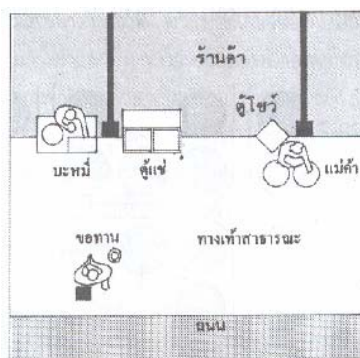
ให้มีอาณาเขตที่ชัดเจน หรือมีทางเข้าออกที่สามารถควบคุมได้ ทั้งนี้ย่อมสามารถลดการล່วงลำได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การล່วงลำที่ไม่ได้เกิดจากความตั้งใจ ในการออกแบบและการวางแผน สภาพแวดล้อมกายภาพ ย่อมต้องคำนึงถึงบทบาทของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่สัมพันธ์กับอาณาเขต ใช้สอยต่างๆ ต้องพิจารณาว่าอาณาเขตใดที่ครอบครองโดยบุคคลหรือกลุ่มใด โดยเฉพาะ และควรจัดสภาพแวดล้อมกายภาพอย่างไร เพื่อไม่ให้เกิดการล່วงลำโดยบุคคลอื่น



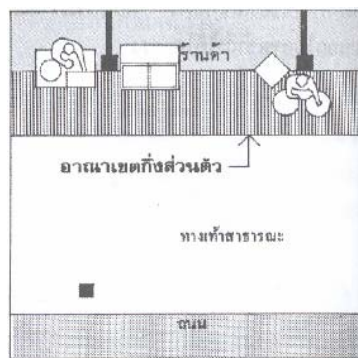
ก. แสดงการแบ่งเขตสังคม ข. แสดงโอกาสการสอดคลอง

ภาพที่ 2.3 แสดงการจัดให้มีลำดับชั้นของอาณาเขตครอบครองจากเขตสาธารณะถึงเขตตัว
ที่มา: วิมลสิทธิ์ หรยางกูร (2541)

เราอาจจัดให้สภาพแวดล้อมทางกายภาพของที่อยู่อาศัยให้มีความปลอดภัย ได้โดยการแยกสภาพแวดล้อมออกเป็นเขตย่อยๆ ตามลำดับความเป็นเขตสาธารณะและเขตส่วนตัว โดยสามารถแยกได้เป็น อาณาเขตสาธารณะ อาณาเขตกึ่งสาธารณะ อาณาเขตกึ่งส่วนตัว และอาณาเขตส่วนตัว ดังที่ วิมลสิทธิ์ หรยางกูร (วิมลสิทธิ์ หรยางกูร, 2541 อ้างถึง Newman, 1972: 9) ในหนังสือ Defensible Space ว่าสำหรับการป้องกันการล່วงลำเข้าไปในเขตอาคารพักอาศัย โดยให้ผู้อยู่อาศัยได้ตระหนักถึงการมีลำดับชั้นของอาณาเขตครอบครองจากเขตสาธารณะถึงเขตส่วนตัว (ภาพ 2.3 ก) เพื่อจะได้มีการสอดส่องการล່วงลำได้อย่างเหมาะสม (ภาพ 2.3 ข) ในการออกแบบสภาพแวดล้อมกายภาพของที่อยู่อาศัย ย่อมต้องจัดให้มีอาณาเขตตามแนวความคิดดังกล่าวอย่างชัดเจน โดยการวางกลุ่มอาคารและจัดตำแหน่งหน้าต่างและประตูให้สามารถดูแลอาณาเขตต่างๆ ตามความสำคัญและความจำเป็นมากน้อยต่างกัน การจัดให้มีสภาพแวดล้อมกายภาพในลักษณะดังกล่าว ย่อมเป็นการกระตุ้นให้เกิดการวางแผนในการช่วยกันปกป้องอาณาเขตครอบครอง ซึ่งเป็นการช่วยลดอาชญากรรมที่เกิดขึ้นได้



ก. แปลนบริเวณทางเท้าหน้าร้านที่มีการล่งล้ำ



ข. แปลนบริเวณทางเท้าหน้าร้านค้าที่ให้เว้นเป็นที่ว่างไว้โดยให้รั้วแนวอาคารจากแนวเขตสาธารณะ

ภาพที่ 2.4 แสดงการขีดคร่อมและการจัดให้มีอาณาเขตสาธารณะ

ที่มา: วิมลสิทธิ์ หรยางกูร (2541)

จากภาพแสดงถึงการขีดคร่อมอาณาเขตสาธารณะมาเป็นอาณาเขตส่วนตัว (ก) และการจัดให้มีอาณาเขตกึ่งส่วนตัวเป็นเขตกันชน เพื่อแก้ปัญหาการขีดคร่อมอาณาเขตสาธารณะ(ข)

สำหรับอาณาเขตสาธารณะ มักมีปัญหาของการใช้สอยพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับอาณาเขตครอบครอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาณาเขตสาธารณะในชุมชนที่ไม่มีความชัดเจนทางกิจกรรม เช่น บริเวณซอกระหว่างอาคาร บริเวณใต้สะพาน บริเวณริมทางด่วน บริเวณริมทางรถไฟที่ผ่านเข้าไปในย่านชุมชน ฯลฯ อาจเกิดการบุกรุกขีดคร่อมบริเวณดังกล่าวมาเป็นอาณาเขตส่วนตัวไป โดยบุคคลประเภทจรจัด ขอดทานหรือผู้ยากไร้ที่ไม่มีที่อยู่อาศัยเป็นหลักแหล่ง

นอกจากนี้ การขีดคร่อมอาณาเขตสาธารณะมักเกิดขึ้นในบริเวณที่ติดต่อกับอาณาเขตส่วนตัว ที่ปรากฏให้เห็นและเป็นปัญหาที่ไม่อาจแก้ไขได้โดยง่ายก็คือ การขีดคร่อมบริเวณพื้นที่ทางเท้าหน้าร้านค้าของคน โดยที่เจ้าของร้านคิดว่าตนยังมีสิทธิในบริเวณหน้าร้าน ทั้งนี้ เป็นไปตามความรู้สึกทางจิตวิทยาเกี่ยวกับการมีอาณาเขตครอบครอง (รูป 2.4 ก) อย่างไรก็ตาม อาจแก้ปัญหาได้ ด้วยการจัดให้มีอาณาเขตกึ่งส่วนตัวอยู่ระหว่างกลาง ดังที่ได้ปรากฏเป็นที่ว่างที่ให้เว้นไว้หน้าอาคารพาณิชย์ที่ขออนุญาตปลูกสร้าง (รูป 2.4 ข) จึงนับเป็นการแก้ปัญหาการขีดคร่อมอาณาเขตสาธารณะที่เป็นผลพลอยได้จากเทศบัญญัติที่มุ่งเสริมสร้างให้มีที่โล่งสาธารณะในชุมชนหนาแน่น

ทำนองเดียวกันสำหรับอาณาเขตกึ่งสาธารณะ ความไม่ชัดเจนทางกิจกรรมและการใช้ครองอาณาเขต นอกจากอาจเป็นเหตุให้เกิดการรุกรานหรือบุกรุกเพื่อใช้ครองแล้ว ยังมีส่วนที่ทำให้ไม่มีการใช้สอยอาณาเขตส่วนนั้น เราอาจสังเกตได้ว่า สภาพแวดล้อมกายภาพบางแห่งไม่มีกิจกรรมเกิดขึ้น ขาดองค์ประกอบทางกายภาพที่สนับสนุนให้เกิดกิจกรรมหรือการใช้ครอง เช่น บริเวณใต้ถุนแฟลตอาคารสงเคราะห์ ซึ่งจัดได้ว่าเป็นอาณาเขตกึ่งสาธารณะ มักปรากฏเป็นที่โล่งๆที่ปราศจากการใช้ครอง ด้วยเหตุที่ว่าไม่มีกิจกรรมเกิดขึ้น ผู้อยู่อาศัยคิดว่าบริเวณดังกล่าวไม่ใช่อาณาเขตครอบครองของตนและไม่อาจเป็นแม่แต่อาณาเขตครอบครองชั่วคราวของตนได้ เพราะสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวย ปราศจากองค์ประกอบทางกายภาพสนับสนุนให้มีกิจกรรมเกิดขึ้น บริเวณใต้ถุนแฟลตจึงเป็นอาณาเขตที่ไม่ชัดเจนต่อการครอบครอง แต่หากมีการจัดสภาพแวดล้อมกายภาพเสียใหม่ เช่น จัดให้มีชุดนั่งพักผ่อน จัดให้มีร้านขายเครื่องดื่มอาหาร ฯลฯ ย่อมสามารถแก้ปัญหาความไม่ชัดเจนของอาณาเขตครอบครองได้ อาณาเขตที่ขาดความชัดเจนทางกิจกรรมและการใช้ครองอาจกลายเป็นอาณาเขตการกระทำต่อกัน (Interactional) ได้และหากกลุ่มคนเดิมมาใช้เป็นประจำก็จะกลายเป็นอาณาเขตบ้านหรือถิ่น (home) ตามความหมายที่ไลแมนและสโกตต์ได้ให้ไว้ ในสภาพแวดล้อมที่มีสภาพเป็นอาณาเขตบ้านหรือถิ่น เป็นการง่ายต่อการสอดส่องผู้ล่วงล้ำ ในสภาพการณ์เช่นนี้ ย่อมสามารถแยกแยะคนแปลกหน้าได้ง่าย กิจกรรมในอาณาเขตทำให้เกิดการใช้ครอง และมีส่วนช่วยในการดูแลสถานที่ให้มีความปลอดภัย ดังนั้นจึงไม่ควรออกแบบให้มีอาณาเขตที่ขาดความชัดเจนทางกิจกรรมและการใช้ครอง

นอกจากหน้าที่ในการก่อให้เกิดความรู้สึกปลอดภัยมั่นคงในอาณาเขต ซึ่งรวมทั้งความรู้สึกมีความเป็นส่วนตัว ดังได้กล่าวมาแล้ว การมีอาณาเขตครอบครองยังมีหน้าที่ในการสร้างเอกลักษณ์ส่วนบุคคล เพราะว่ากลไกสำคัญอย่างหนึ่งของการใช้ครองอาณาเขต คือ การแสดงความเป็นส่วนบุคคลหรือความเป็นเจ้าของ วิลลิสทรี หรยางกูร(วิลลิสทรี หรยางกูร, 2541 อ้างถึง Esser, 1976) ว่า การให้ผู้ใช้สภาพแวดล้อมเป็นผู้มีอิสระในการจัดอาณาเขตของตน ย่อมเป็นไปตามธรรมชาติของมนุษย์ในการแสวงหาอาณาเขตครอบครอง ประเด็นสำคัญจึงอยู่ที่ว่า ผู้ออกแบบควรจะได้คำนึงถึงโอกาสที่ผู้ใช้สภาพแวดล้อมได้แสดงความเป็นส่วนบุคคล อันเป็นการสนองความต้องการทางอารมณ์ของผู้ใช้ การออกแบบสภาพแวดล้อมกายภาพที่จัดเตรียมไว้อย่างตายตัว โดยปราศจากความยืดหยุ่นในการเปลี่ยนแปลงตามความต้องการของแต่ละบุคคล จึงเป็นสิ่งที่พึงหลีกเลี่ยง ผู้ออกแบบควรสร้างโอกาสให้ผู้ใช้สามารถจัดสภาพแวดล้อมของตนเองได้ เพื่อให้เกิดเอกลักษณ์ส่วนบุคคลตามที่ต้องการได้

8. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้งานทางเดิน

8.1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความเร็วในการเดินของมนุษย์

8.1.1 จุดประสงค์และเป้าหมายของการสัญจร คนจะมีจุดประสงค์ในการเดิน โดยส่วนใหญ่จะเป็นความต้องการที่จะไปถึงจุดหมายที่ต้องการแต่ในบางกรณีการเดินแบบไม่มีจุดหมายก็เกิดขึ้นได้เช่นกัน โดยการเดินด้วยความเร็วตามธรรมชาติเป็นการเดินที่มีประสิทธิภาพสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับพลังงานที่สูญเสียไป (Ernst, 1992)

8.1.2 อายุและเพศ การสูญเสียความสามารถในการเคลื่อนที่แบบอิสระ คือ ปัญหาหลักจากการเปลี่ยนแปลงของร่างกายซึ่งจะเสื่อมไปตามอายุที่เพิ่มขึ้นของมนุษย์ เช่น ความสามารถในการหมุนข้อต่อของมนุษย์จะลดลงจากการเสื่อมของกระดูกข้อต่อทำให้ความสามารถในการเคลื่อนไหวข้อมือและข้อเท้าลดลง ซึ่งส่งผลให้ความเร็วในการเดินลดลง, ระยะในการก้าวเดินลดลง และ ในบางกรณีจำนวนก้าวในการเดินต่อ 1 นาที ลดลง (Marion, 1966)

8.1.3 อุณหภูมิ มนุษย์จะมีอัตราความเร็วในการเดินในที่ที่มีอุณหภูมิต่ำ สูงกว่าในที่ที่มีอุณหภูมิสูง (Kroemer and Grandjean, 2000)

8.1.4 สภาพพื้นผิวของการเดิน พื้นผิวที่มีความนุ่มจะส่งผลให้มีอัตราการก้าวเดินที่ช้าลง (Kroemer and Grandjean, 2000)

8.1.5 อัตราการไหลโดยรวมของเส้นทางการสัญจร คนที่เดินช้าเมื่อมาอยู่ในเส้นทางการสัญจรที่มีอัตราการเดินสูงจะมีอัตราการเดินที่เพิ่มขึ้นเนื่องมาจากผลทางจิตวิทยา

8.1.6 ความหนาแน่นของผู้ชน ความหนาแน่นในเส้นทางการสัญจรส่งผลทางด้านกายภาพและจิตวิทยาต่อผู้ใช้ ที่ใช้เส้นทางนั้นๆ (Kroemer and Grandjean, 2000) กายภาพจะส่งผลต่อการเดินตามธรรมชาติระยะการก้าวเดินตามปกติของมนุษย์ และจิตวิทยาทางด้านระยะความปลอดภัยของมนุษย์

8.1.7 สัมภาระ อัตราความเร็วการเคลื่อนที่ไปพร้อมกับสัมภาระจะทำให้มีความเร็วลดลงจากความเร็วตามธรรมชาติ (Kroemer and Grandjean, 2000)

8.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

จากการศึกษาถึง “อิทธิพลของการใช้ที่ดินแบบผสมต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของคนพักอาศัยในพื้นที่มหานคร” โดยใช้ข้อมูลการสำรวจการเคหะของอเมริกา ปี 1985 ได้พิจารณาการเดินทางของปัจเจกบุคคลและรูปแบบการเดินทาง 3 แบบ ได้แก่ การใช้รถยนต์ ขนส่งสาธารณะ การเดิน การใช้จักรยาน และระยะทางกับการเป็นเจ้าของพาหนะของครัวเรือน โดยพิจารณาจากการเดินทางของครัวเรือน ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ความหนาแน่นของละแวกบ้าน (Neighborhood) มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางน้อยกว่าการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed used) ยกเว้นการเดินและใช้จักรยาน นอกจากนี้การเดินทางโดยพาหนะที่ไม่มีเครื่องยนต์จะเพิ่มขึ้นถ้ามีความหนาแน่นของละแวกบ้านเพิ่มขึ้น และมีร้านค้าและกิจกรรมอื่นๆ ที่ไม่ใช้การพักอาศัยอยู่ในละแวกบ้าน

8.2.1 ระยะทางมีอิทธิพลมาก กล่าวคือ ถ้าร้านค้าในรัศมี 91 เมตรจากที่พัก จะเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเชื่อมต่อด้วยการเดินเท้าและใช้จักรยาน แต่ถ้าไกลกว่านี้ มีแนวโน้มจะเดินทางโดยรถยนต์ ส่วนความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมในละแวกบ้าน มีแนวโน้มที่จะลดระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ และมีความสัมพันธ์กับการเดินทางระยะสั้น โดยควบคุมตัวแปรอื่นๆ เช่น รายได้ครัวเรือน ซึ่งส่งผลให้ระยะการเดินทางต่อหัวน้อยกว่าพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นต่ำ

8.2.2 ค่าใช้จ่าย - กลุ่มประชากรที่มีรายได้ต่ำนิยมใช้รถจักรยาน และจักรยานยนต์ เนื่องจากมีราคาถูก และ ค่าบำรุงรักษาไม่แพง กลุ่มที่มีรายได้สูงนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีราคา และค่าบำรุง รักษาสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับจักรยาน และ จักรยานยนต์ ดังนั้นบุคคลที่สามารถเป็นเจ้าของได้จึงมักเป็นกลุ่มผู้มีฐานะดี (Vassconcellos, 2001)

ประเทศไทยจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากระบบเศรษฐกิจของประเทศเจริญขึ้นส่งผลให้ประชาชนมีฐานะดีมากขึ้น นำไปสู่การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของกลุ่ม

วัยรุ่นมากขึ้น โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้ปกครองในการซื้อรถยนต์ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการขับขี่ (สุนทร มลทา, 2547)

8.2.3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง - โดยทั่วไปนักวางแผน และ นักวิศวกรรมจราจร แบ่งประเภทการเดินทางออกเป็น 4 กลุ่ม คือ การเดินทางไป-กลับระหว่างบ้านกับที่ทำงาน ระหว่างบ้านกับสถานศึกษา ระหว่างบ้านไปที่อื่น และการเดินทางไปกลับระหว่างจุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่บ้าน (รัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง, 2533) ส่วนนักวิชาการต่างประเทศ อาทิ Simon (1996) กำหนดวัตถุประสงค์การเดินทางเป็น 2 ประเภทคือ วัตถุประสงค์เดียว และ หลายวัตถุประสงค์เดียว มักเกิดจากรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจายตัว ส่วนการเดินทางแบบหลายวัตถุประสงค์ พบในย่านรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายวัตถุประสงค์ พบในย่านรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจายตัว ส่วนการเดินทางแบบหลายวัตถุประสงค์ พบในย่านรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่างเข้าด้วยกัน เช่น ศูนย์การค้าในย่านใจกลางเมือง เป็นต้น ประชาชนส่วนมากใช้รถยนต์เพื่อไปทำงาน และไปเรียนปริมาณสูงเป็นอันดับที่ 1 (การบลักซ์ สุรัสวดี, 2543)

8.2.4 ความยากง่ายในการเข้าถึงของระบบสัญจร-การเลือกใช้รถโดยสารพิจารณาที่ความถี่ของเที่ยวรถ ผู้ใช้ยานพาหนะพิจารณาที่คุณภาพของถนน ผู้เดินเท้าพิจารณาที่คุณภาพของวัสดุปูพื้น ความยากง่ายในการเข้าถึงยังสามารถประเมินได้จากค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งด้านเวลา การเงินที่ต้องสูญเสียไป (Vassconcellos, 2001)

8.2.5 ความสะดวกสบาย - ความไม่สะดวกสบายสำหรับผู้สัญจรทางเท้ามักเกิดจากการใช้วัสดุปูทางที่ขาดประสิทธิภาพ การขาดป้ายสัญญาณจราจร และผิวทางที่ไม่เหมาะสม เกิดความไม่สะดวกสบายกับผู้ใช้ระบบสัญจรแบบไม่ขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์ ในขณะที่ความหนาแน่นในการโดยสารกลายเป็นอุปสรรคสำคัญในการโดยสารรถประจำทาง (Vassconcellos, 2001)

8.2.6 ความปลอดภัยในการเดินทาง - ผู้สัญจรทางเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์มีอัตราเสี่ยงสูงถึงร้อยละ 56-74 ของผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิตทั้งหมด ซึ่งประชาชนในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนามีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มประเทศพัฒนา เนื่องจากกลุ่มประเทศกำลังพัฒนามีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นจำนวนมากในระยะเวลาอันสั้นแต่กลับมีจำนวนเครื่องหมายการจราจรน้อยไม่สัมพันธ์กันส่วนความปลอดภัยด้านอาชญากรรม ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการสัญจร เนื่องจากประชากรที่เดินทางด้วยระบบสัญจร

สาธารณะมีความเสี่ยงกับการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินสูงเนื่องจากบริเวณสถานีขนส่งปลายทางและจุดเชื่อม เช่นบริเวณสะพานลอย มักเป็นชุมชนแออัดตลอดจนเป็นมุมอับที่จึงเป็นแหล่งที่มีการประกอบอาชญากรรมสูงกว่าปกติ (สุรพล ปธานวนิช และ ศักดิ์ศรี บริบาลบรรพตเขตต์, 2544)

8.2.7 ความต้องการทางด้านร่างกายและจิตใจของมนุษย์ (งามพิศ สัตย์สงวน, 2539) อธิบายการเดินทางของคนตามทฤษฎีความต้องการของ Maslow ไว้ว่า ความต้องการขั้นพื้นฐานอันเป็นความต้องการทางธรรมชาติของมนุษย์ในเบื้องต้นคือ ความมั่นคงปลอดภัย และความสะดวกสบาย มนุษย์จึงเลือกรูปแบบการเดินทางที่สามารถช่วยให้เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้โดยสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ซึ่งสามารถเรียงลำดับความต้องการจากน้อยไปหามากได้ดังนี้ ความต้องการทางด้านร่างกาย (*Physiological Needs*) ความต้องการความปลอดภัย (*Safety Needs*) ความต้องการทางสังคม (*Social Needs*) ความต้องการมีเกียรติในสังคม (*Esteem Needs*) และความต้องการแสดงความสามารถของตนให้เกิดผลต่อสังคม (*Needs for Self-actualization*) ซึ่งเป็นความต้องการขั้นสูง

สฤณี เฟ่งเล้งผล ได้ทำการวิจัยโดยใช้กลุ่มตัวอย่างเป็น นิสิตระดับปริญญาโท ที่กำลังศึกษาในมหาวิทยาลัยรัฐบาลและเอกชนปีการศึกษา 2543 ในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 450 คน พบว่าปัจจัยทางด้านระดับรายได้มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลสูงสุดรองลงมาจึงเป็นระดับฐานะทางครอบครัว และรูปแบบการดำเนินชีวิต ส่วนงานวิจัยที่คล้ายคลึงกัน แต่ใช้กลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกันของ สุวิทย์ โยนจอหอ (สฤณีพงษ์ เฟ่งเล้งผล 2547, อ้างถึง สุวิทย์ โยนจอหอ, 2540) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครโดยกลุ่มตัวอย่างเป็นคณะอาจารย์ โรงเรียนหอวังและราชวินิตมัธยมรวมจำนวน 100 คน โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นและการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเป็นเครื่องมือพบว่าผู้มีรายได้มาก ผู้ที่มีที่พักอาศัยไกลจากที่ทำงาน และผู้มีอาชีพเสริม จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า และยังมีการศึกษาของ อุษณีย์ เพชรสว่าง (สฤณีพงษ์ เฟ่งเล้งผล 2547, อ้างถึง อุษณีย์ เพชรสว่าง, 2547) ที่ทำการรวบรวมงานวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้เกิดความต้องการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในและต่างประเทศ พบว่าอันดับของงานวิจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทยเป็นอันดับแรกคือ ปัจจัยด้านคุณค่าทางจิตใจ รวมถึงการแสดงชนชั้นทางสังคมและการยอมรับจากผู้อื่นส่วนในด้านอื่นๆ ที่มีอันดับรองลงมา คือ ด้านความปลอดภัย ค่าใช้จ่าย และประสิทธิภาพในการเดินทาง และยังพบด้วยว่าปัจจัยสำหรับกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา คือ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพในการเดินทาง รวมถึงปัญหาจราจรติดขัด และขาดแคลนการให้บริการของระบบ

สัญจรสาธารณะเนื่องจากเมืองกำลังเกิดการลงทุนและพัฒนาในทุกด้าน เกิดการอพยพประชากรเข้าสู่เมืองใหญ่ แต่สภาพโครงข่ายระบบสาธารณูปโภคยังมีไม่เพียงพอ ขาดความคล่องตัวในการเดินทาง จึงทำให้เป็นผลในการเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น สำหรับปัจจัยประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างในยุโรปกลาง ยุโรปตะวันออก คือปัจจัยด้านคุณค่าทางจิตใจการแสดงชนชั้นทางสังคม และการต้องการความยอมรับ จึงเป็นที่น่าสนใจว่าปัจจัยในสองกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาและพัฒนาแล้วนั้นมีความแตกต่างกันไปตามสถานการณ์ทางกายภาพ แต่สำหรับประเทศไทยนั้นถือเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาต่อกลับมีปัจจัยหลักเป็นความต้องการทางด้านจิตใจ ค่านิยมทางสังคม เช่นเดียวกับในประเทศที่พัฒนาแล้ว (สฤยดี เฟ่งเล็งผล, 2544)

ทฤษฎีและแนวความคิดที่นำเสนอสำหรับพัฒนาทางเท้า

1. การขนส่งอย่างยั่งยืน (Sustainable Transportation) (Draft Canadian Government Sustainable Transportation Principles, 1996)

1.1 ความหมายของการขนส่งยั่งยืน คือ การพัฒนาการขนส่งที่หลีกเลี่ยงการทำลายสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศในระยะยาว และส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ให้น้อยที่สุด โดยแนวทางการพัฒนายั่งยืนมีเกณฑ์ที่ต้องคำนึงถึง 4 ข้อ คือ

1.1.1 การเข้าถึง เช่น การสร้างทางเลือกที่หลากหลายในการเข้าถึง การจัดอุปสงค์ได้แก่ การลดความต้องการเดินทางโดยการเปลี่ยนรูปแบบเมือง

1.1.2 คนและชุมชน มีหลายวิธีได้แก่ การเน้นการกระจุกตัวของเมือง ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสม จัดให้มีทางเดินเท้าและทางจักรยานเพื่อเป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะเมือง ส่งเสริมให้ทั้งภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมการวางแผนการขนส่งและเป็นกระบวนการที่เปิดสู่สาธารณะมากขึ้น และให้มีการตัดสินใจร่วมกันระหว่าง การขนส่ง การใช้ที่ดิน การพลังงาน สาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม

1.1.3 คุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การลดปริมาณของเสียที่ปล่อยสู่สภาพแวดล้อมอันเนื่องมาจากการขนส่งให้น้อยที่สุด การใช้ที่ดินให้เน้นรูปแบบเมืองแบบกระจัดกระจาย เพื่อลดการ

ทำลายที่อยู่อาศัย การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่นันทนาการรอบๆ เมือง จัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมการใช้พลังงานรูปอื่นๆ หรือพลังงานที่ทดแทนได้

1.1.4 การรักษาระบบเศรษฐกิจ การคิดต้นทุนในการขนส่งควรสะท้อนให้เห็นถึงต้นทุนทางด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และทุกคนควรมีส่วนร่วมในการเสียค่าใช้จ่ายอย่างเท่าเทียมกัน ส่งเสริมการทำวิจัยและการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงการเข้าถึง และคุ้มครองสภาพแวดล้อมโดยเน้นการสร้างทางเลือกที่หลากหลาย รวมทั้งพิจารณาผลประโยชน์ทางการเงินและทางเศรษฐกิจที่ได้มาจากการพัฒนาการขนส่ง

1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการสัญจรโดยการเดินเท้าและการขนส่งอย่างยั่งยืน (Randall, 2002)

แนวทางที่สำคัญในการอนุรักษ์พลังงานทางหนึ่งคือ การนำรูปแบบการสัญจรที่ช่วยลดการใช้พลังงานจากธรรมชาติ รูปแบบการสัญจรที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (nonmotorized transportation) มาพัฒนาเพื่อเป็นทางเลือกซึ่งจะช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและลดมลภาวะของสภาพแวดล้อมในอากาศ วิธีการดังกล่าว ได้แก่ การเดินเท้า การใช้จักรยาน สเก็ตบอร์ด โรเลอร์เบรด เก้าอี้ล้อหมุน ซึ่งเป็นการเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ (accessibility) ของเมือง เช่น แหล่งกิจกรรม แหล่งบริการ และแหล่งข้อมูลข่าวสาร เพื่อช่วยให้เกิดเมืองที่มีชีวิตชีวา เป็นชุมชนเมืองที่ดี และเป็นการแก้ไขปัญหาการขยายตัวของเมืองในแนวราบแบบไร้ทิศทาง (urban sprawl)

ความยั่งยืนของการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินกับรูปแบบการสัญจรนี้จะเกิดขึ้นเมื่อการพัฒนาเมืองอยู่บนพื้นฐานของระยะทางที่สั้นกระชับ การสร้างโครงข่ายเส้นทางของแต่ละชุมชน สำหรับการเดินเท้าและการสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ เป็นวิธีการสำคัญที่นำไปสู่รูปแบบการพัฒนาการสัญจรที่มีความยั่งยืน

2. แนวคิดการสร้างปฏิสัมพันธ์บนถนน (A day - an idea to change the world, 2000: 37)

กรณีศึกษา ถนนVikesdalsgata (Vikesdalsgata Street in Stavanger, Norway) “ถนนคงไม่ได้สร้างขึ้นมาสำหรับรองรับเท้าเท่านั้น ดูเผินๆ ถนนเหมือนจะสร้างไว้ให้เดินผ่าน แต่คงจะดีถ้าการเดินบนถนนสายนั้น มันเพลินจนไม่อยากเดินพ้น”



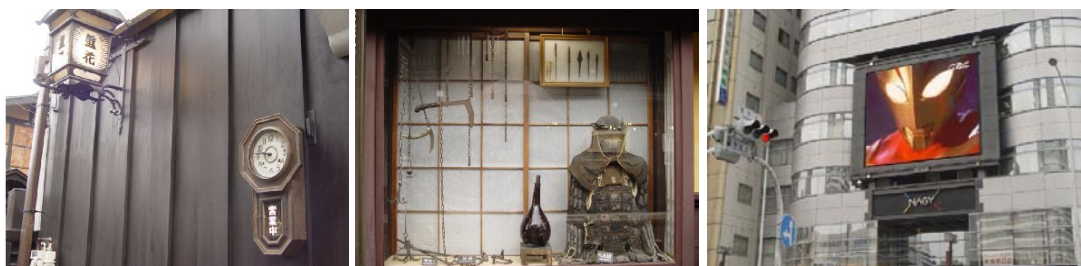
ภาพที่ 2.5 แนวคิดในการสร้างให้เกิดปฏิสัมพันธ์บนถนน (ถนนห้องนั่งเล่น)

ที่มา: A day - an idea to change the world (2000)

เรื่องเริ่มขึ้นเมื่อวันที่หนึ่งของปี 1999 ขณะที่นาย Trand Sivaldsen ย้ายมานั่งยาวของพ่อ ออกมาจัดถนนเล็กๆ ในเมือง Stavanger ประเทศนอร์เวย์ ซึ่งเขาได้นำหนังสือพิมพ์มาอ่าน ไปพร้อมกับดื่มกาแฟ แล้วในหมู่คนที่ยืนดูอยู่ก็เริ่มที่จะเข้ามาซักชวนพูดคุย สนทนาได้ตอบ แล้วจึงเกิดความคิดขึ้นมารวมกันว่าน่าจะทำถนน Vikesdalagata สายนี้ให้เป็นเหมือนกับห้องนั่งเล่น หลายๆ คนก็เห็นด้วยและมีความคิดไปในแนวทางเดียวกัน จนในที่สุดคนในชุมชนก็เห็นพ้อง ต้องกัน แล้วทำข้อเสนอดังกล่าวไปยื่นร้องขอต่อรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อขอแต่งถนนสายนี้เป็น ห้องนั่งเล่นแบบถาวร

เมื่อได้รับการอนุมัติถนนสายนี้ก็จะมีเพื่อนใหม่เป็นม้านั่ง โต๊ะแบบที่ใช้สำหรับห้องนั่งเล่น กระดาษต้นไม้ บอร์ดประกาศ คอมพิวเตอร์พร้อมอินเทอร์เน็ต และที่สำคัญคือ เสาธง ซึ่งไม่ได้มี เอาไว้ประดับธงชาติ แต่เป็นธงที่เอาไว้ใช้สำหรับฉลองในวันที่เป็นวันเกิดของชาวเมือง จากถนนแห่งนี้ ในที่สุดมันก็กลายมาเป็นศูนย์รวมของชุมชนให้คนในท้องถิ่น ใครๆ ก็สนุกกับการ ออกมานั่งเล่นพบปะพูดคุยกันบนถนน ด้วยแนวคิดของสังคมละแวกบ้าน (*Neighbourhood Social*) ทำให้เกิดการรวมตัว (*gathering*) เกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคมซึ่งเป็นการสร้างความหมายและคุณค่า ให้กับถนนมากกว่าที่จะเป็นเพียงแค่ทางเดินที่คนต่างก็เดินผ่านมาผ่านไปโดยไม่มีสิ่งใดให้เก็บไว้ใน ความทรงจำจึงทำให้ถนนสายนี้ได้รับรางวัล *The Neighbourhood Social Innovations Award 2000*.

จากแนวคิดดังกล่าวจึงทำให้เกิด แนวทางในการออกแบบเส้นทางเดินเท้าในลักษณะของ ถนนห้องนั่งเล่น (Open air living room) มีบรรยากาศผ่อนคลายและมีเนื้อหาที่น่าสนใจ เช่น ใน ประเทศญี่ปุ่นจะมีการประดับด้วยสิ่งของเครื่องใช้ภายในบ้าน เช่น นาฬิกา โคมไฟ ที่นั่ง และ โทรทัศน์ เป็นต้น



ภาพที่ 2.6 ตัวอย่างการออกแบบเส้นทางเดินเท้าในลักษณะของ Open air living room
(Outdoor living room)

3. แนวคิดของวัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะและพื้นที่เมือง

3.1 แนวคิดของวัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ (พาฝัน สุกวานิช และ ละออ ศิริบรรลือชัย, 2550)

การเลือกศึกษาถึงลักษณะการใช้พื้นที่สาธารณะกรณีศึกษาของประเทศญี่ปุ่นนั้น เนื่องจาก ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่หนาแน่นบนทรัพยากรที่จำกัด แสดงถึงการ มีระบบการจัดการที่ดี มีความเจริญทางด้านเทคโนโลยีไปพร้อมๆ กันกับคุณภาพของคน ทั้งนี้เป็น เพราะคนญี่ปุ่นจะมีความขี้เกรงใจต่อส่วนรวมส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะในสัดส่วนของ ตัวเอง คือ สัดส่วนที่มีขนาดพอดีกับตัว เพราะรู้เสมอว่าพฤติกรรมของตัวเองมีส่วนกระทบต่อผู้อื่น เสมอ แม้เพียงแต่ช่วงเวลาอันสั้นก็ตามไม่มีใครอ้างสิทธิในความเป็นเจ้าของของส่วนรวม

ผู้วิจัยมีความเห็นว่าพฤติกรรมดังกล่าวนี้ไม่ได้เกิดขึ้นบนความกดดัน หรือกฎระเบียบ ที่เข้มงวดแต่อย่างใด แต่เกิดจากการสร้างความเคยชินทางกายและค่อยๆ ซึมซับลึกลงไปเป็นความ เคยชินทางใจของแต่ละคน จนก่อตัวเป็นวัฒนธรรมหรือวิถีดำเนินชีวิตของคนในชาติ



ภาพที่ 2.7 ระเบียบวินัยและมารยาทในการใช้พื้นที่สาธารณะ (Discipline on public space)
 เหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 14/03/49 เวลา 20.00 น. สถานที่ เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

จากภาพแสดงถึงมารยาทสังคม (etiquette) ในการใช้บันไดเลื่อนที่ผู้ใช้งานจะยืนชิดด้านซ้ายเพื่อให้คนที่รีบเดินผ่านได้ การปิดเสียงโทรศัพท์ถือเป็นมารยาทในการใช้พื้นที่สาธารณะทั่วไปที่ทุกคนปฏิบัติตาม ส่วนการปิดเสียงโทรศัพท์เคลื่อนที่ การห้ามเดินสูบบุหรี่ และการห้ามจอดยานพาหนะลูกล่ำพื้นที่สาธารณะ เป็นมารยาทที่ถูกเปลี่ยนเป็นกฎหมายสามัญ (common law) ซึ่งมีจารีตเป็นหลักสำคัญ แต่ภายหลังเริ่มถูกปรับใช้เป็นกฎหมาย (law) ที่มีผลบังคับใช้กับทุกคนในสังคมอย่างชัดเจนเนื่องจากการกระทำนั้นๆ จะส่งผลเสียต่อผู้อื่นโดยรวมอย่างมาก



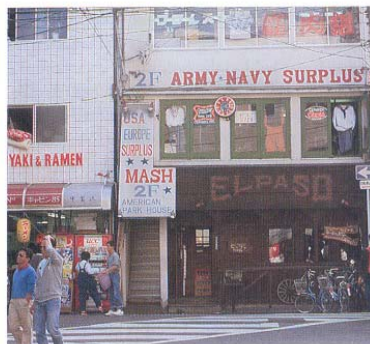
ภาพที่ 2.8 การจอดรถยนต์หรือยานพาหนะต่างๆจะไม่ลูกล่ำพื้นที่ทางเดินสาธารณะ
 เหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 14/03/49 เวลา 20.00 น. สถานที่ เมืองนาระ ประเทศญี่ปุ่น

3.2 วัฒนธรรมการใช้พื้นที่เมือง (Kato, 1993)

การเดินทางในรูปแบบใหม่จะทำให้ผู้คนมีเวลามากขึ้น พื้นที่ที่สามารถรองรับคนจำนวนมากจะกลายเป็นความต้องการใหม่ของคนเมือง ได้แก่ ที่ว่างสาธารณะ สวนสาธารณะ ลานเอนกประสงค์ต่างๆ และพื้นที่ต่างๆ เหล่านี้ จะกลายเป็นวัฒนธรรมใหม่ของการอยู่อาศัยในแบบเมืองที่อาศัยการเชื่อมโยงระหว่างกันอย่างรวดเร็ว



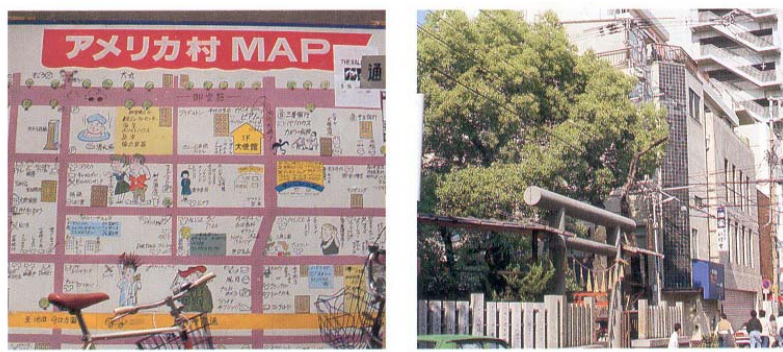
ภาพที่ 2.9 ควรมีการจัดเตรียมพื้นที่ว่างสำหรับใช้ทำกิจกรรมนันทนาการร่วมกัน โดยมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม



ภาพที่ 2.10 ลักษณะการใช้ภาษาควรเป็นภาษากลาง (ภาษาอังกฤษ) ควบคู่ไปกับภาษาท้องถิ่นนั้นๆ เพื่อสื่อความหมายกับกลุ่มคนที่มาใช้พื้นที่



ภาพที่ 2.11 การจัดให้มีกิจกรรมดึงดูดอย่างเช่น ตลาดนัดวันหยุดช่วยสร้างให้เกิดความถี่คึกคักของกิจกรรม สร้างลักษณะเฉพาะ เป็นสิ่งที่ช่วยดึงดูดคนมาใช้พื้นที่



ภาพที่ 2.12 จัดทำแผนที่แสดงตำแหน่งการใช้งานส่วนต่างๆ เพื่อสร้างความชัดเจน และสะดวกต่อการใช้งาน

4. แนวคิดการสร้างเมืองเนิบช้า (Contegiacomo, 2549: 24-25)

“ในเมืองเนิบช้า เรามีสิทธิ์ที่จะผ่อนคลาย ครุ่นคิด พิจารณาคำถามที่สำคัญในการดำรงชีวิต แทนที่จะวุ่นวายกับการโกลาหล และความรีบด่วนของโลกสมัยใหม่ ที่ได้แต่ขึ้นรถไปทำงานแล้วก็รีบกลับบ้าน เราจะมีเวลาออกไปเดินเล่นและพบผู้คนตามท้องถนน มันอาจจะคล้ายๆ กับการใช้ชีวิตอยู่ในเทพนิยาย”

เมื่อแนวคิด “สโลว์ฟู้ด” (slow food) ประสบความสำเร็จอย่างมากมาย ก็เกิดการนำไปเป็นแรงบันดาลใจแตกหน่อทางความคิดออกมาอีกมากมายหนึ่งในนั้นก็คือ ชิตต้าสโลว์ หรือเมืองเนิบช้าที่มีปัญญา 55 ข้อในการผันตัวหลบหนีจากการคลั่งในความเร็วสูงของโลกสมัยใหม่ เช่น ลดเสียงดังรบกวนและลดปริมาณควันพิษจากการจราจร เพิ่มพื้นที่สีเขียวโดยปลูกต้นไม้ตามจัตุรัสและจัดให้มีสวนสาธารณะของเมืองและขยายเขตคนเดินสนับสนุนเกษตรกรในท้องถิ่น ตลอดจนร้านค้าตลาด และร้านอาหารที่ขายผลผลิตของเกษตรกรเหล่านั้น ส่งเสริมเทคโนโลยีคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์สุนทรียภาพ คือไม่ใช่เพียงแค่การลดความเร็ว แต่เป็นการสร้างสภาพแวดล้อมใหม่ที่ดีด้านการใช้ชีวิตอย่างรีบเร่งขึ้นมา contegiacomo (2549) ยังกล่าวด้วยว่า “เมื่อคุณรีบวิ่งไปที่ไหนสักแห่ง คุณสูญเสียความสุขในการเดินทางไปกว่าครึ่ง เมื่อคุณกังวลและใช้ชีวิตอย่างรีบเร่งเหมือนกับคุณทิ้งของขวัญที่ยังไม่ทันเปิดดู เพราะว่าชีวิตไม่ใช่การแข่งขัน ฉะนั้นจงใช้ชีวิตให้ช้าลง”

ตอนนี้ที่เมืองทั้งในและนอกอิตาลี ลงนามร่วมเป็นเมืองเนิบช้าแล้วกว่า 30 เมืองหลักการของชิตต้าสโลว์ ไม่ใช่การหยุดทุกอย่างแล้วหมุ่นเข้มนาฬิกาถอยหลังกลับไปอยู่ในพิพิธภัณฑ์ และ

ไม่ใช่การต่อต้านเทคโนโลยี ไม่ใช่การพิสมัยในความเอื่อยเฉื่อย แต่เป็นความต้องการที่จะสร้าง
 คุณภาพระหว่างสมัยใหม่กับของดั้งเดิมเพื่อสนับสนุนให้ชีวิตมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และถึงแม้จะ
 เน้นสิ่งที่เป็นดั้งเดิม แต่ก็ชื่นชมข้อดีของโลกสมัยใหม่ โดยทำการตั้งคำถามว่าสิ่งนี้จะทำให้คุณภาพ
 ชีวิตของเราดีขึ้นหรือเปล่าถ้าใช่ก็จะถูกนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการพัฒนาเมืองเนบซ้า

หลักคิดของเมืองเนบซ้านี้ ถูกนำไปใช้เป็นแนวความคิดในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
 จำนวนมาก เช่นที่เมืองพอร์ตแลนด์ในรัฐออริกอน สหรัฐอเมริกา ก็ออกแบบเมืองและย่านพักอาศัย
 โดยคำนึงถึงคนเดินก่อนรถยนต์ มีย่านพักอาศัยที่สามารถเดินไปมาหาสู่กันได้ มีพื้นที่สาธารณะ
 กระจายอยู่ทั่วไปมีบ้านสำหรับคนรายได้ระดับต่างๆ มีโรงเรียน บริษัท ห้างร้าน และสถานที่
 พักผ่อนหย่อนใจรวมอยู่ด้วยกัน และอยู่ใกล้ถนนเพื่อให้เกิดความรู้สึกใกล้ชิดสนิทสนมและมีความ
 เป็นชุมชน ถนนที่แคบ และทางเดินที่กว้างจะสนับสนุนให้คนเดินมากขึ้น นั่นไม่ใช่ความล้าหลัง
 ของอดีต แต่ใช้เทคโนโลยีการออกแบบที่ดีที่สุด ทางสภาเมืองจะส่งเสริมประชาชนให้ใช้ จักรยาน
 และทำทางจักรยานให้ทั่วเมือง การใช้ชีวิตที่เนบซ้า จะช่วยลดการใช้ทรัพยากรพลังงานโดยไม่
 จำเป็น ส่งเสริมให้ใช้พลังงานที่เกิดขึ้นใหม่ได้โดยจะนำเอาระบบขนส่งมวลชนแบบอนุรักษ์
 สิ่งแวดล้อมมาใช้ ซึ่งมีโครงการแบบนี้กว่า 400 โครงการกำลังดำเนินงานอยู่ในแคนาดาและ
 สหรัฐอเมริกา

5. แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดกิจกรรมขึ้นบนบนพื้นที่ทางเดินเท้า

5.1 ประเภทของกิจกรรมบนทางเดิน แบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

5.1.2 กิจกรรมที่จำเป็น (Necessary activities) คือ กิจกรรมที่เกิดขึ้นเนื่องจากหน้าที่ ที่
 ต้องทำโดยความจำเป็น มีความสำคัญโดยไม่สามารถเลี่ยงได้ เช่น การเดินทางไปทำงาน ซื้อของ รอ
 รถประจำทาง การนัดหมาย การส่งจดหมาย เป็นต้น

5.1.2 กิจกรรมทางเลือก (Optional activities) คือ กิจกรรมที่เกิดขึ้นได้โดยต้องอาศัย
 ปัจจัยทางด้าน เวลา-สถานที่ และสิ่งแวดล้อมเอื้ออำนวย กิจกรรมดังกล่าวได้แก่ การเดินเล่น ชมวิว
 สูดอากาศ นั่งพักผ่อน กิจกรรมความสันทนาการที่เกิดขึ้น โดยกิจกรรมทางเลือกจะเป็นตัวส่งเสริมให้
 เกิดกิจกรรมทางสังคมตามมาสองกิจกรรมแรกนั้นจะเกิดระหว่าง ผู้ใช้กับพื้นที่ทางเดินเท้าต่างจาก
 แบบที่สามคือ

5.1.3 กิจกรรมทางสังคม (Social activities) คือ กิจกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นเมื่อมีการรวมตัวของคนตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปในพื้นที่เดียวกัน ซึ่งแม้ว่าความสัมพันธ์ทางสังคมนี้จะไม่ส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพการใช้พื้นที่เหมือนกับกิจกรรมที่จำเป็น แต่ก็จะเป็นสิ่งที่จะขาดไม่ได้สำหรับการชักจูงให้เกิดการใช้งานเส้นทางเดินเท้า ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างมากที่นักวางผังเมืองผู้ออกแบบ จะต้องสร้างโอกาสและความเป็นไปได้ในการพบปะ พุดคุย ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเกิด “ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม”

ประเด็นสำคัญอยู่ที่ เมื่อคุณภาพของสภาพแวดล้อมภายนอกอยู่ในเกณฑ์ที่ดี จะทำให้เกิดกิจกรรมทางเลือกเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ กิจกรรมทางเลือกได้แก่ การเดินเล่น นั่งพัก ทั้งนี้เพื่อสัมผัสบรรยากาศของทางเดิน และเมื่อกิจกรรมทางเลือกเพิ่มขึ้นยิ่งมากเท่าไรนั้นก็จะทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางสังคมเป็นผลตามมา (Gehl, 1996)

ตารางที่ 2.3 กิจกรรมการเดินเท้ากับคุณภาพของสภาพแวดล้อม

Quality of the physical environment			
	Poor	Good	Phenomenon Illustration
Necessary activities			
Optional activities	 	 	
“Resultant activities” (Social activities)			

ที่มา: Gehl (1996)

5.2 จุดหยุดพักการเดินเท้าหรือโหนดทางสังคม (Pedestrian stopping places or “social nodes”) (Omaha By Design, 2005)

การออกแบบ บริเวณศูนย์รวมกิจกรรม (NODE) ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีสร้างโอกาส และสร้างความเป็นไปได้ในการพบปะ พุดคุย และกิจกรรมต่างๆ เกิด “ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม” (Social node) เป็นสิ่งที่จะขาดไม่ได้ในการกระตุ้นให้เกิดเส้นทางเดินที่มีชีวิตชีวา (Livable Street)

6. แนวคิดทางสุนทรียภาพและการรับรู้ (วิทยา ทรงกิตติภักดี, 2543)

สุนทรียภาพเป็นเรื่องเกี่ยวกับความพึงพอใจในความสวยงาม อันเกิดจากการจัดระเบียบ ของสภาพแวดล้อม ทั้งทางธรรมชาติ เช่น การมีทิวทัศน์ที่งดงาม และที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ความ เป็นเอกภาพ และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของอาคารสถานที่และถนนหนทาง

6.1 ประเภทของแนวคิดทางสุนทรียภาพ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ

6.1.1 สุนทรียภาพที่เกิดจากประสาทสัมผัส ได้แก่ ความประทับใจจากการสัมผัส พื้นผิว อุณหภูมิ ความเร้าอารมณ์จากโชนสี การได้ยิน ความสัมผัสสะท้อน หรือ การสูดกลิ่น ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกพึงพอใจ

6.1.2 สุนทรียภาพที่เกิดจากรูปทรง ได้แก่ ความประทับใจจากการสร้างระเบียบของ มุมมอง องค์ประกอบของสุนทรียภาพที่เกิดจากรูปทรง ได้แก่ สัดส่วน จังหวะ จุดสมดุล การเน้น การปรับสัดส่วนเพื่อแก้การหลอกสายตา รวมทั้งการสร้างแนวแกนเพื่อเน้นความสำคัญ ณ จุดปลาย สุด โดยอาจจะใช้มวลอาคารหรือแนวต้นไม้สองฝั่งช่วยบีบมุมมอง เป็นต้น

6.1.3 สุนทรียภาพที่เกิดจากสัญลักษณ์ ได้แก่ ความประทับใจจากการใช้รูปแบบที่สื่อ ความหมายได้อย่างเหมาะสมและถูกต้องตามความคาดหมาย สุนทรียภาพประเภทนี้เกี่ยวข้องอย่าง ใกล้ชิดกับความจำเป็นด้านการยอมรับเป็นพวก และด้านการนับถือยกย่องเช่น การใช้ชุดประตู่ซึ่ง สื่อความหมายถึงอาณาบริเวณที่สงวนสิทธิ์ในการผ่านเข้าออก หาบเร่-แผงลอย สามารถสื่อได้ถึง ความเป็นกันเอง และวิถีชีวิตแบบอย่างไทยที่มีมาแต่เดิม องค์ประกอบทางด้านสุนทรียภาพทั้ง 3 ประเภทดังกล่าวถ้าถ้ามีมาสร้างสรรค์ได้อย่างครบถ้วนก็ถือว่าเป็นสุนทรียภาพทางปัญญา

6.2 มิติของสุนทรียศาสตร์ มิติของสุนทรียะ (รวมถึงงานศิลปะ) ได้ขาดสูญไปจากกระบวนการคิดของการออกแบบ ศาสตร์การออกแบบ เป็นศาสตร์ที่เป็นทั้งวิทยาศาสตร์และศิลปะ การออกแบบที่ดีจำเป็นต้องสร้างให้เกิดการกระตุ้นความรู้สึกร้อยอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงคุณสมบัติของสิ่งเร้าด้านเสียง กลิ่น สัมผัส ภาพ และรส โดยเฉพาะการกระตุ้นทางสายตาด้วยภาพที่มีความหลากหลายและความซับซ้อนขององค์ประกอบที่ดึงดูดความสนใจ การจัดองค์ประกอบของพื้นที่ให้เกิดการรับรู้ที่มีแบบแผน เอกภาพ ความสมดุล และจังหวะที่สร้างความพอใจ และเป็น การเบี่ยงเบนความสนใจให้สายตาจับจ้องและติดตามภาพนั้นได้อย่างไม่เบื่อ

6.3 วิธีการศึกษาทางด้านสุนทรียภาพ การศึกษาหาความเหมาะสมสำหรับการตอบสนอง ความจำเป็นด้านสุนทรียภาพของชุมชน แต่ละแห่งว่าน่าจะมีลักษณะใด มากน้อยแค่ไหนและ เชื่อมโยงกันอย่างไร โดยอาศัยการสำรวจและวิเคราะห์สุนทรียภาพที่ละประเภท

6.4 การมีลักษณะเชิงสุนทรียภาพที่ดี หมายถึง มีลักษณะสวยงามชวนให้ผู้พบเห็นเกิด ความสบายใจ และรื่นรมย์ใจ มีสุนทรียภาพที่ดีที่จะเกิดขึ้นในเมือง ได้แก่การได้เห็นส่วนประกอบ ต่างๆ ของเมืองปรากฏในลักษณะที่กลมกลืน สันนับสนุนซึ่งกันและกันมีสีสันที่กลมกลืนหรือตัดกัน ในลักษณะที่เหมาะสม เมืองที่พบเห็นในประเทศไทยส่วนใหญ่ในปัจจุบันมักละทิ้งคุณสมบัติในข้อ นี้ ดังจะเห็นได้จากป้ายโฆษณาหลากหลายแบบปรากฏขึ้นตามความพอใจของผู้ติดตั้ง ประกอบ กับสีสันต่างๆ นานาของตัวอาคาร และ สิ่งประกอบถนน เช่น ป้ายบอกทิศทาง ถึงขยะ ที่คอยรถ ประจำทาง ที่ได้รับการออกแบบต่างวาระกัน บางครั้งความตั้งใจที่ดีก็ เป็นสิ่งทำลายสุนทรียภาพ โดยรวมได้ด้วย ในบางกรณีรูปปั้นดีๆ น้ำพุสวยๆ อาจเป็นสิ่งทำลายความสวยงามลงในกรณีที่สิ่งที ดีเหล่านั้น มีสภาพที่ขัดแย้งกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ หรือ อยู่ในที่ว่างที่เล็กหรือใหญ่เกินไป

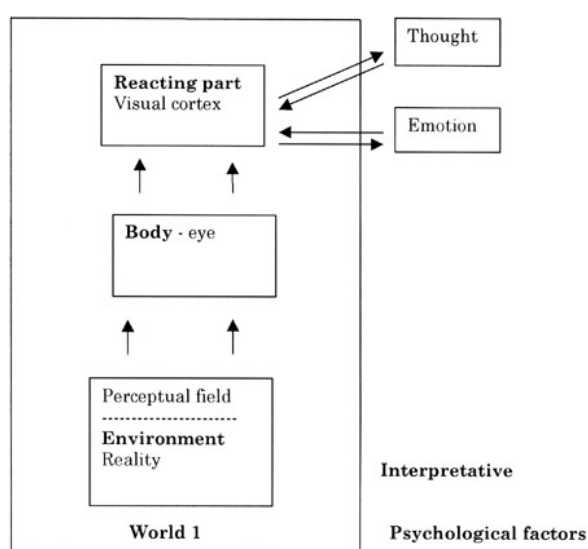
ดังนั้นสุนทรียภาพที่ดีของเมืองจะเกิดขึ้น เมื่อภาพโดยรวมในกรอบสายตามีความ สันนสนับสนุนซึ่งกันและกัน มิใช่เกิดจากสิ่งสวยงามหลายสิ่งมาประกอบกันเท่านั้น การจัดวาง องค์ประกอบในกรอบสายตาจึงเป็นสิ่งที่นักออกแบบทุกคนต้องฝึกฝน โดยมององค์ประกอบต่างๆ ของเมืองในแง่ของรูปทรง (Shape), ขนาดส่วน (Scale), สัดส่วน (Proportion), สี (Color), ผิวสัมผัส (Texture) และนำองค์ประกอบเหล่านี้ มาจัดวางเข้าด้วยกันในลักษณะที่ให้ผลในแง่ต่างกัน เช่น สร้างความเป็นเอกภาพ (Unity) โดยการจัดวางใกล้เคียงกัน การใช้ความต่อเนื่อง หรือนั่นด้วยการใช้ ความต่าง การมีระยะเว้นว่าง การใช้เส้นนำสายตา เป็นต้น

กล่าวโดยรวม สภาพแวดล้อมของเมืองที่จะสร้างความประทับใจที่ดี ได้มาจากความเป็นระเบียบ ความสบาย ความมีรูปที่ชัดเจน ความมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน และความมีลักษณะเชิงสุนทรียภาพที่ดี ซึ่งคุณสมบัติเหล่านี้มาจากการจัดส่วนประกอบย่อยของเมืองเข้าด้วยกัน ได้แก่ สภาพธรรมชาติ อาคาร ที่เว้นว่าง ทางสัญจร และ กิจกรรมมนุษย์ในลักษณะที่เหมาะสม และกลมกลืน โดยจะต้องมองทุกอย่างภาพรวมเสมอ

6.5 กระบวนการรับรู้ (Perception) (ศิริโสภาคย์ นูรพาเดชะ, 2529: 93-97)

การรับรู้เป็นกระบวนการนำความรู้หรือข้อมูล ข่าวสารเข้าสู่สมอง โดยผ่านอวัยวะสัมผัส (Sensory Organ) สมองจะเก็บรวบรวมและจดจำสิ่งต่าง ๆ เหล่านั้นไว้เป็นประสบการณ์ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดมโนภาพหรือความคิดรวบยอด (Concept) และทัศนคติ (Attitude) ในการเปรียบเทียบหรือถ้อยความหมายกับสิ่งเร้าใหม่ที่จะรับรู้ต่อไป ดังนั้นการรับรู้และการเรียนรู้จึงมีความเกี่ยวข้องกัน ถ้าไม่มีการรับรู้ การเรียนรู้ย่อมเกิดขึ้นไม่ได้

องค์ประกอบของกระบวนการรับรู้: การรับรู้ข่าวสารของมนุษย์จะมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับ 3 องค์ประกอบ คือ อาการรับสัมผัส การแปลความหมายของอาการสัมผัส และประสบการณ์เดิม



The basis of perception

ภาพที่ 2.13 แสดงกระบวนการรับรู้ (Perception)

6.5.1 การรับรู้ที่ว่าง และทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่ว่าง (SPACE) (ทิพย์สุดา ปทุมานนท์, 2535: 52-56)

ความหมายของพื้นที่ว่าง (SPACE) ไม่ใช่แค่ความว่างหรือที่ว่างเท่านั้น ยังหมายรวมไปถึงความว่างเปล่าที่ถูกจำกัด สามารถวัดความกว้าง และความยาวได้ในงาน 2 มิติ และสามารถวัดความลึกได้ในงาน 3 มิติ, ระยะ พื้นที่ หรือปริมาตร, ระยะระหว่างวัตถุตั้งแต่สองอันขึ้นไป, ระยะระหว่างขอบเขตของบริเวณต่างๆ, พื้นที่ หรือบริเวณใดบริเวณหนึ่งที่แยกตัวออกจากบริเวณโดยรอบสิ่งที่ล้อมรอบวัตถุต่างๆ และแผ่ตัวออกไปในทิศทางต่างๆ โดยรอบสนามสามมิติ

ทั้งนี้ความหมายยังกว้างออกไปอีกขึ้นอยู่กับบทบาทของพื้นที่ว่างในที่นั้นๆ โดยเนื้อหาของเรื่องราวแล้ว ผู้ศึกษาในเรื่องนี้จะทราบได้เองว่า พื้นที่ว่าง ณ จุดนั้นมีความหมายอยู่ในขอบเขตใด ดังจะเห็นได้จากแนวทฤษฎีปรากฏการณ์ศาสตร์ในสถาปัตยกรรม คือ การเสนอแนะให้เราสร้างความเข้าใจในมนุษย์ด้วยกัน ตามสถานะของความเป็นจริง ตามสถานการณ์หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เรารับรู้ได้โดยเราเป็นส่วนหนึ่งในการทำให้เกิดปรากฏการณ์นั้นๆ ปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในที่ต่างๆ แล้วก็ผลที่มีต่อจิตใจของเราต่างๆ กัน ความเป็นตัวตนหรือแก่นสารของสถานที่แต่ละแห่งนั้น เกิดมาจากตำแหน่งที่ตั้งของสิ่งก่อสร้างหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้น เกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งและพื้นที่

บริเวณกับความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับพื้นที่บริเวณที่ถูกกำหนดให้มีแก่นสารขึ้นในรูปกิจกรรมของชีวิตที่เติบโตขึ้นอยู่ในอาณาเขตนั้น จึงสามารถที่จะอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างและตัวมนุษย์ ความเป็นพื้นที่ว่างของสิ่งที่มองเห็น ตำแหน่ง หรือการขยายตัวของพื้นที่ว่างได้ โดยอาศัยตำแหน่งของตัวเองที่สัมพันธ์กับพื้นที่ว่าง หรือตำแหน่งที่อยู่ภายในพื้นที่ว่างนั้น เราสามารถตัดสินใจในเรื่องตำแหน่ง ทิศทาง และระยะของสิ่งต่างๆ ที่มองเห็นได้ด้วยการสร้างความสัมพันธ์ของสิ่งนั้นกับตัวเราเอง ยึดเอาตัวเองเป็นศูนย์กลาง เป็นสำคัญในการกำหนดตำแหน่งและทิศทางในพื้นที่ว่าง ความสัมพันธ์นี้ถูกกำหนดโดยความรู้สึกและการมองเห็น พบอยู่เสมอว่าพื้นที่ว่างที่เดียวกันให้ความรู้สึกประทับใจต่าง ๆ กันตามสภาพเมื่ออยู่ภายใต้อิทธิพลต่าง ๆ กัน และความรู้สึกในความเป็นพื้นที่ว่างนั้น สามารถเปลี่ยนไปได้เนื่องจาก ตัวเราหรือผู้ศึกษามีการเคลื่อนที่และเคลื่อนไหว เช่น เคลื่อนศีรษะ เคลื่อนสายตา เคลื่อนร่างกาย อันทำให้เกิดการเปลี่ยนตำแหน่งของภาพที่เกิดที่จากรับภาพของสายตา

6.5.2 การรับรู้สุนทรียภาพของเมือง (วิทยา ทรงกิตติศักดิ์, 2543)

กรอบความคิดเกี่ยวกับการรับรู้สุนทรียภาพ - นักทฤษฎีสถาปัตยกรรมหลายท่าน อาทิ จอร์จ ซานตาเยนา (George Santayana), ลูนิง แพร์ค (Luning Prak) และ นอร์เบิร์ก ชูลซ์ (Norberg Schulz) ได้ให้กรอบความคิดเกี่ยวกับการรับรู้สุนทรียภาพโดยจำแนกประสบการณ์สุนทรียออกเป็น (ฐานิสวร์ เจริญพงศ์, 2543: 61-62) ประสบการณ์ ทางสุนทรียทั้ง 3 ลักษณะนี้เกิดขึ้นจากองค์ประกอบที่ต่างกัน สภาพแวดล้อมซึ่งอธิบายในเชิงของสภาพแวดล้อมเมืองได้ดังนี้

- 1) สุนทรียภาพเชิงประสาทสัมผัส (Sensory Aesthetics) โดยมีความหมายถึงคุณค่าเชิงสุนทรียภาพในส่วนของรูปทรงที่รับรู้ได้โดยประสาทสัมผัสปกติ (sensory aspect) ซึ่งมีความงามจากคุณสมบัติในตัวเองซึ่งมีรากฐานมาจากกายวิภาคและจิตวิทยามนุษย์ จึงมีความเป็นปรนัยไม่ขึ้นอยู่กับเวลาและบุคคลหรือสังคม
- 2) สุนทรียภาพเชิงรูปทรง (Formal Aesthetics) สุนทรียภาพเชิงรูปทรงหมายถึงมิติของรูปทรงศิลปกรรมที่รับรู้ได้จากคุณลักษณะภายในตัวของมันเองที่ แยกออกจากมิติของการใช้สอยและการสื่อความหมายอื่น
- 3) สุนทรียภาพเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Aesthetics) สุนทรียภาพเชิงสัญลักษณ์นั้นเป็นสุนทรียภาพที่เกี่ยวข้องกับการสื่อความ รวมถึง อารมณ์ สุนทรียที่ไม่ได้เกิดจากคุณลักษณะสุนทรียภาพของวัตถุนั้นโดยตรง แต่เป็นคุณลักษณะในตัววัตถุที่ทำให้ผู้สัมผัสได้รับอารมณ์ใดๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับสถานะการณ์ส่วนตัวของผู้สัมผัสเอง

6.5.3 การรับรู้ภูมิทัศน์เมืองและเมือง

เฮนรี วินเซนต์ ฮับบาร์ด (Henry Vincent Hubbard) ได้ให้นิยามของความงามไว้ว่า ความงามคือการรับรู้ได้ถึงความสัมพันธ์อันกลมกลืนระหว่างสิ่งต่างๆ ที่เรามองเห็นนิยามดังกล่าวสามารถใช้อธิบายถึงความเชื่อมโยงระหว่างเมืองกับธรรมชาติที่มนุษย์รับรู้ได้ในแง่ของความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละส่วนของเมือง และในแง่ความสัมพันธ์ระหว่างเนื้อเมืองกับวิถีชีวิตของผู้คนโดยระบบย่อยต่างๆ เหล่านี้จะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดระบบหลักซึ่งเป็นระบบแห่งความกลมกลืนของเมืองทั้งเมือง ทั้งนี้เราอาจพิจารณาความงามของเมืองได้จาก

1) ความสัมพันธ์ในระดับเมืองกับธรรมชาติ คือ ความสัมพันธ์ในระดับภายในเมือง ที่เกิดจากองค์ประกอบแต่ละส่วนของเมือง และวิถีชีวิตประจำวันของคนในเมือง (Spreiregen, 1965: 107-114) ในที่นี้จะพิจารณาว่าเมืองมีองค์ประกอบอะไรบ้าง และเรารับรู้ภาพของเมืองได้อย่างไร Spreiregen (1965) กล่าวว่า “เราสามารถรับรู้ความงามของเมืองได้จากวิถีชีวิตของคนในเมือง” ดังนั้นเราจึงสามารถรับรู้ความงามของทางเดินได้จากวิถีชีวิตและกิจกรรมของผู้ใช้บนถนน

2) การรับรู้ภูมิทัศน์เมือง ภูมิทัศน์เมืองที่ปรากฏแก่ผู้รับรู้อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้ (วิทยา ทรงกิตติภักดี, 2543 อ้างถึง Williams, 1954)

- ขณะที่ผู้รับรู้อยู่นิ่ง ภูมิทัศน์เมืองที่ปรากฏแบ่งออกเป็น 5 ลักษณะ คือ

(1) The Panoramas เป็นภาพโดยรวมที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวเมือง ตัวภูมิประเทศที่ตั้งซึ่งอาจมองลงมาจากที่สูง ภาพเมืองในมุมมองกว้างนี้จะช่วยทำให้เห็นองค์ประกอบของเมืองที่เป็นรูปทรง 3 มิติได้อย่างชัดเจน

(2) The Skyline เป็นภาพรวมของเมืองที่เน้นในระนาบแนวนอนโดยมองจากระดับพื้นดินดังนั้นการมีพื้นที่โล่งในระดับที่เหมาะสมแก่ การมองจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการรับรู้ประเภทนี้ ในสภาพที่เหมาะสมทัศนียภาพที่แสดงเส้นขอบฟ้าเมืองจะทำให้เห็นความสัมพันธ์ในเชิงความสูงขององค์ประกอบทางธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้นภายในเมือง

(3) The Vista เป็นภาพเฉพาะบริเวณของเมืองซึ่งมี แนวการมองที่มีองค์ประกอบต่างๆ ขนานแนวการมองไปยังจุดสนใจ จังหวะที่เกิดขึ้นจากการจัดวางขององค์ประกอบเหล่านี้ จะก่อให้เกิดความรู้สึกขณะที่มีการเคลื่อนไหวไปยังจุดสนใจ แบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

(4) The Formal Vista คือแนวมองที่เกิดจากองค์ประกอบที่มีแบบแผน เช่น ถนนสายประธาน ที่เป็นเส้นตรงปลูกต้นไม้เป็นระเบียบตลอดแนวนำสายตา แนวมองประเภทนี้ใช้เน้นความสำคัญแก่จุดสนใจได้อย่างดี สร้างความชัดเจนแก่ผู้มอง แต่บางครั้งเมืองที่มีโครงข่ายถนนลักษณะตารางทำให้เกิดแนวมองนี้ ประเภทเดี่ยวนั้น เหมือนกันหมด ขาดจุดเด่นที่สำคัญ

(5) The Informal Vista เป็นแนวมองที่เกิดขึ้นเมื่อองค์ประกอบไม่ได้ตั้งอยู่ในแนวแกนเดียวกับจุดสนใจ

- ขณะที่ผู้รับรู้เคลื่อนที่ ภูมิทัศน์เมืองที่ปรากฏอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับในขณะที่เคลื่อนไหวทำให้ผู้รับรู้ได้สัมผัส-เห็นความสัมพันธ์-ต่อเนื่องของระนาบและที่ว่างโดยรอบ ในที่นี้จะเรียกว่าการมองเป็นลำดับ (Serial Vision) ซึ่งองค์ประกอบเมืองที่ปรากฏในแต่ละภาพจะก่อให้เกิดความรู้สึกและอารมณ์ที่ต่างกันไป และเมื่อนำภาพทั้งหมดมาลำดับต่อเนื่องกันก็จะเกิดเป็นภาพเมืองในจินตนาการของผู้รับรู้ได้ (Cullen และ Gordon, 1995: 9)

6.5.4 องค์ประกอบและคุณลักษณะของภูมิทัศน์เมืองถูกกำหนดขึ้นจากความสัมพันธ์ระหว่างถนนและกลุ่มอาคารในพื้นที่เมือง กล่าวคือองค์ประกอบสำคัญที่กำหนดคุณลักษณะของภูมิทัศน์เมือง เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อภูมิทัศน์เมืองที่เรารับรู้ได้แก่ วัสดุที่ใช้ (Materials) ขนาดสัดส่วน(Proportions) และเส้นรอบรูป (Profiles) ขององค์ประกอบทางกายภาพ (Ashihara และ Yoshinobu, 1983: 39) อย่างไรก็ตาม อาจสรุปองค์ประกอบสำคัญของเมืองที่มีผลต่อการรับรู้สุนทรียภาพได้โดยศึกษาวิเคราะห์จากข้อบังคับที่เมืองใหญ่หลายแห่งในประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดขึ้นเพื่อคงไว้ซึ่งความสวยงามและลักษณะ เฉพาะทางกายภาพที่บ่งบอกถึงความเป็นชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์ ข้อกำหนดเหล่านี้โดยมากแล้วจะคำนึงถึงองค์ประกอบทางกายภาพหลักๆ 3 ประเภท ด้วยกันคือ (Duerksen, 1986: 1-45)

1) เรื่องของสถาปัตยกรรม เน้นที่การควบคุมรูปแบบอาคารให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมเดิมในเชิงประวัติศาสตร์ โดยกำหนดมาตรฐานที่ใช้ตรวจสอบอาคารใหม่ในด้าน

- ขนาดความสูง รูปทรงหลังคา สัดส่วนระหว่างความกว้างและความสูงของอาคาร รูปด้านหน้าอาคาร ตำแหน่ง ขนาดและสัดส่วนของช่องเปิดต่างๆ รายละเอียดและรูปแบบทางสถาปัตยกรรม วัสดุ สี สัน พื้นผิวของอาคาร

- ลักษณะของพื้นที่เปิดโล่งโดยรอบอาคาร ระยะถอยร่น ตลอดจนความต่อเนื่องของพื้นที่เปิดโล่งที่ติดกับแนวถนน

- ลักษณะของพืชพันธุ์ ภูมิสถาปัตยกรรม และ ป้ายต่างๆ ภายในโครงการ

- ระยะเวลาในการดูแลทำความสะอาดอาคาร การเลือกใช้ อุปกรณ์ ไฟฟ้า
แสงสว่างและตำแหน่งการติดตั้งเครื่องปรับอากาศภายนอกอาคาร

2) เรื่องของทัศนียภาพ แนวมองและทางสัญจร มีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะปกป้อง
มุมมองหรืออาคารสาธารณะที่สำคัญให้ปลอดจากการรบกวนของอาคารหรือแผ่นป้ายที่แฉกฉอม
และส่ง ผลกระทบ มุมมองที่สำคัญเหล่านี้เป็นมุมที่สามารถเห็นได้ จากถนนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจาก
ถนนเป็น เส้นทางสัญจรหลักของเมือง มาตรการที่ควบคุมพิจารณาในแง่ของ ตัวอาคาร พิจารณาใน
เรื่องความสูงไม่ให้บังบัง ความงามของทัศนียภาพ และป้ายต่างๆ พิจารณาในเรื่องขนาด ความสูง
ของป้าย การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างของป้ายการใช้สีตัวหนังสือ ข้อความ ภาพประกอบและวัสดุ
ตลอดจนระยะในการติดตั้งแผ่นป้าย

3) เรื่องของภูมิสถาปัตยกรรมและการดูแลรักษาพืชพันธุ์ เนื่องจากต้นไม้เป็น
องค์ประกอบที่มีประโยชน์ในแง่ของความสวยงามและสภาพแวดล้อม ควรมีมาตรการที่ควบคุม
โดยพยายามคงสภาพและจำนวนต้นไม้เดิมให้มากที่สุดทั้งต้นไม้ในพื้นที่ สาธารณะและเอกชน
บริเวณที่มีการปลูกสร้างใหม่จะต้องปลูกต้นไม้ขึ้นมาทดแทนต้นไม้เดิมหรือการชดเชยค่าเสียหายให้
กับหน่วยงานท้องถิ่น อายุ ขนาดและชนิดของต้นไม้ ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละเมือง โดย
เรื่องของแผ่นป้ายโฆษณา และอุปกรณ์สื่อสารภายนอกอาคาร โดยแบ่งออกเป็น ป้ายสัญญาณ
และแผ่นโฆษณา พิจารณาในแง่ของขนาด รูปแบบ ตำแหน่ง การติดตั้ง การจัดแบ่งย่านที่ยอมให้มี
การติดตั้งแผ่นป้ายได้บางประเภท

6.5.5 เครื่องมือในการศึกษาสุนทรียภาพ

การศึกษาแบบวิธีการประเมินเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Appraisal) ทำได้
หลายลักษณะ ตัวอย่างเช่น ในการศึกษาความชอบที่ ทัศนียภาพของ ชาร์ เฟอร์ (Shafer, s Scenic
Preference) วัดโดยให้ผู้สังเกตการณ์จัดเรียงภาพถ่ายทัศนียภาพธรรมชาติจำนวน 100 ภาพตาม
ระดับความชอบส่วนตัว การศึกษาโดยให้ผู้สังเกตการณ์ประเมินให้ ค่าคะแนนสำหรับคุณสมบัติแต่ละ
ประเภทภายในช่วงที่กำหนดให้ ซึ่งเรียกว่าวิธี Semantic-differential

การวัดเชิงพฤติกรรม (Behavioral Measures) โดยสังเกตและวัดจากพฤติกรรมที่
เกิดขึ้น อาทิ การนับจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เฉพาะ, จำนวนผู้ที่ชมนิทรรศการในพิพิธภัณฑ์,

เวลาที่ใช้ในการทำกิจกรรม เป็นต้น แต่วิธีการนี้ไม่อาจใช้ได้กับการศึกษาสุนทรียภาพในสภาพแวดล้อมที่มีองค์ประกอบที่หลากหลาย (Wohlwill, 1976: 70)

6.6 ศิลปะในเมือง (ดาวิยี บุญธรรม, 2547: 86-88)

หากมองย้อนกลับมาสู่ประเทศไทย เช่น กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองระดับมหานคร ความสัมพันธ์ของทั้งศิลปะสถาปัตยกรรม และเมือง ยังไม่ได้ถูกเชื่อมประสานกันอย่างชัดเจน ศิลปะในเมืองไม่ใช่เรื่องใหม่ แต่เป็นเรื่องที่ถูกมองข้าม ศิลปะร่วมสมัยถูกมองว่าเป็นเรื่องที่เข้าถึงได้ยากและจำกัดอยู่เฉพาะบุคคลบางกลุ่ม และถูกมองว่าเป็นเรื่องไกลตัวไม่ตอบรับกับปัญหาปากท้องของประชาชน ศิลปะจึงถูกเบียดออกจากศาสตร์ในการพัฒนาเมือง จนแทบจะไม่มีบทบาทในเมืองอย่างกรุงเทพฯ การพัฒนาเมืองในประเทศไทยขึ้นอยู่กับนักการเมือง การเร่งแก้ปัญหามืองด้วยหลักการทางวิศวกรรมศาสตร์ ทำให้ปัญหาของเมืองถูกแปลออกเป็นตัวเลขเน้นการแก้ไขในด้านปริมาณ เช่น สร้างถนนเพื่อระบายการจราจรและสร้างเขื่อนเพื่อป้องกันน้ำท่วม และมองปัญหาด้านคุณภาพชีวิตและจิตใจของประชาชนในเมืองเป็นเรื่องรอง

ศิลปะในเมือง (Urban Arts) หรือ สาธารณศิลปะ (Public Arts) คือการนำเอางานศิลปะสอดแทรกเข้าไปอยู่ในพื้นที่ว่างของเมือง (urban space) ศิลปะสร้างสุนทรียภาพ และสร้างความหมายที่ซ่อนเร้นอยู่ในศิลปะชิ้นนั้น ศิลปะทุกแขนงสามารถแทรกตัวอยู่ในพื้นที่ว่างในเมืองไทยเสมอ นับตั้งแต่พื้นที่ทางเท้าริมถนน ผนังอาคาร สีที่เลือกใช้ทาอาคาร หรือภาพจิตรกรรมบนผนังอาคาร ประติมากรรมในพื้นที่โล่งสาธารณะ street furniture ต่างๆ ป้ายชื่อร้าน ป้ายชื่อถนน การให้แสงในยามค่ำคืน ฯลฯ ในกรุงเทพฯ พื้นที่ของศิลปะในเมืองถูกใช้ไปเพื่อประโยชน์ในการโฆษณา ประชาชนในเมืองไม่มีตัวเลือกอื่นๆ ของศิลปะในเมือง นอกจากป้ายโฆษณาที่มองเห็น ยี่ห้อสินค้าเป็นสำคัญ (กองออกแบบสำนักโยธากรุงเทพมหานคร, 2541)

7. แนวคิดในการส่งเสริมการใช้เส้นทางเดินเท้า

7.1 ประวัติของการเกิดถนนคนเดิน

ถนนคนเดิน (Walking Street) เป็นโครงการที่จัดให้มีในเมือง เพื่อลดความแออัดของการจราจรและลดปัญหามลภาวะ โดยจัดให้มีพื้นที่สำหรับการเดินเท้าอย่างปลอดภัยและเป็น

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน ในยุคสมัยที่ที่ดินเพื่อการทำพื้นที่สีเขียวหายากและมีราคาแพง ถนนคนเดินเป็นวิธีการหนึ่งในการแก้ไขปัญหาที่หลายเมืองในโลกใช้อยู่ โดยใช้พื้นที่บริเวณถนนที่มีพาหนะสัญจรไปมาให้เป็นพื้นที่สำหรับการเดินเท้าบ้างในบางเวลา

- ในอังกฤษ มีการเปลี่ยนพื้นที่ตามทางรถไฟที่ไม่ได้ใช้ให้เป็นสวนในแนวเส้นตรง (Linear Park) เพื่อให้ประชาชนได้พักผ่อนแล้วออกกำลังกาย

- ในเนเธอร์แลนด์ มีการพยายามเปลี่ยนถนนหลายสายให้เป็นที่เดินพักผ่อนหย่อนใจ โดยการทำให้นถนนมีรถวิ่งน้อยลงและช้าลง เช่น การทำทางลาด คันกันความเร็ว คอขวด ปลูกริมถนน ฯลฯ ซึ่งมาตรการนี้ทำให้คนในชุมชนพบปะสังสรรค์กันมากขึ้น และทำให้ความรู้สึกอยู่ร่วมกันแบบชุมชนกลับคืนมา

- ใน Amsterdam มีการขยับประชามติในปี 1992 เพื่อห้ามไม่ให้รถ 35,000 คัน เข้ามาในเขตใจกลางเมือง โดยให้ใช้รถรางแทน ซึ่งพื้นที่ถนนจะถูกใช้สำหรับจักรยานและคนเดิน

- ใน Sao Paulo ประเทศบราซิล บริเวณศูนย์กลางธุรกิจซึ่งเต็มไปด้วยการจราจรที่แออัดสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม รัฐบาลได้มีโครงการสร้าง Anhangabau Park ซึ่งมีลักษณะเป็นสวนพักผ่อนหย่อนใจแทนที่ถนนเดิมส่วนรถยนต์จะถูกกำหนดให้วิ่งในอุโมงค์ซึ่งอยู่ข้างใต้สวนนี้

- ในญี่ปุ่นมีการปิดถนนบางสายในช่วงสุดสัปดาห์ เพื่อให้ประชาชนได้เดินพักผ่อนหย่อนใจ เช่น ถนน Harajuku ในโตเกียวที่โด่งดังไปทั่วโลก

การเดินเท้าและถนนคนเดินในประเทศไทย การเดินเท้าเป็นระบบคมนาคมขั้นพื้นฐานที่เก่าแก่ที่สุดที่บันทึกไว้ในประวัติศาสตร์ มีความยืดหยุ่นสูงตามต้องการของผู้เดิน ระบบคมนาคมโดยรถยนต์ถูกสร้างขึ้นมากในภายหลังเพื่อความสะดวกสบายและขนส่งสินค้าได้รวดเร็ว ทำให้วัฒนธรรมการเดินเท้า (Pedestrian Culture) เปลี่ยนไปเป็นวัฒนธรรมการใช้รถ (Automobile Culture) ก่อให้เกิดการสร้างโครงสร้างพื้นฐานขึ้นรองรับและสร้างผลกระทบระหว่างคนเดินเท้าและรถยนต์ ทำให้เกิดแนวคิดแยกรถยนต์จากคนเดินเท้า (Traffic Separation) ให้มีความสำคัญกับการเดินเท้า (Pedestrianization) การปิดจราจรบนถนนสำหรับเป็นถนนคนเดิน (Pedestrian Street) “ถนน” ในมุมมองที่เป็นพื้นที่ที่ใช้ร่วมกันเพื่อกิจกรรมสาธารณะที่เน้นความสำคัญของคนเดินเท้า

มากกว่ายานพาหนะ แนวทางการพัฒนาในระยะยาวควรคำนึงถึงปัจจัยที่จะเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนมีความเหมาะสมกับสังคมไทยอย่างแท้จริง แนวคิดและประสบการณ์เกี่ยวกับถนนคนเดินในประเทศอื่น สามารถเป็นประโยชน์และปรับใช้ถนนคนเดินในประเทศไทยภายใต้บริบทของวัฒนธรรมและองค์ประกอบต่างๆ ของเมืองในสังคมได้อย่างไร

ได้มีการศึกษาความหมายของถนนและนำไปสู่การพัฒนาเมืองนั้นกว้างและหลากหลาย การใช้ถนนในไทยเป็นการใช้เพื่อรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ คนเดินเท้าได้รับความสำคัญน้อย เห็นได้ว่า การสัญจรร่วมกันระหว่างคนเดินเท้ากับรถยนต์ บนถนนไม่มีความเท่าเทียมกันในหลายประการด้วยกัน ถนนหลายสายถูกริดรودทางเท้าออกไป จนเหลือเพียงไหล่ทาง คนข้ามถนนไม่ได้รับความสำคัญแม้ยืนรออยู่บนทางข้าม ทางเท้าไม่ได้รับการบำรุงรักษาเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญหรือพฤติกรรมของการใช้ถนนของคนไทยมองว่าถนนเป็นที่ของรถยนต์ แต่ในทางกลับกันหลายประเทศในโลก โดยเฉพาะเมืองใหญ่ในยุโรป อเมริกา เอเชียได้หันมาให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับทางเท้าและลดบทบาทรถยนต์ลงไป หลายแห่งได้ปรับ เปลี่ยนวัฒนธรรมการเดินทางในเมืองเสียใหม่เป็นการเดินเท้าแทนการใช้รถ ภายใต้ทฤษฎีและแนวคิดต่างๆ กันที่จะได้กล่าวต่อไป

7.2 แนวคิดสำคัญที่เกี่ยวข้องกับถนนคนเดิน (Appleyard, 1987)

ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ของเมืองที่ทุกคนเข้าถึงและใช้ทำกิจกรรมสาธารณะได้ ความสำคัญในฐานะเป็นพื้นที่ทางสังคมวัฒนธรรมของชุมชนที่มีควรถูกใช้สำหรับเป็นทางรถยนต์เท่านั้น (Moudon, 1987) แรงผลักดันให้เกิดถนนคนเดิน สรุปได้ดังนี้

7.2.1 การเรียกร้องสิทธิและความต้องการใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อกิจกรรมของคน ทั้งทางกายภาพ สังคม การเมือง นันทนาการ และวัตถุประสงค์อื่นๆ

7.2.2 การต่อต้านบทบาท ปัญหาและผลกระทบของรถยนต์ที่มีต่อการอยู่อาศัยและการประกอบกิจกรรมคนในเมือง ได้แก่ มลภาวะ (เสียง ควัน ฝุ่นละออง ภาวะโลกร้อน) การจราจรแออัดและติดขัด อุบัติเหตุทางรถ การสิ้นเปลืองทรัพยากรน้ำมัน

7.2.3 ความต้องการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของเมืองโดยมองว่า ภาพลักษณ์ ของเมืองอยู่ที่ภาพลักษณ์ของพื้นที่คนเดิน (Pushkarev, 1978) โดยมีนักวางผัง ผู้ออกแบบและนักวิชาการเป็นกลไกผลักดันที่สำคัญ

7.2.4 ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพทำให้คนหันมาใช้ขนส่งมวลชนมากขึ้น

7.2.5 ผลสำเร็จของการรณรงค์ให้เดินทางด้วยการเดินเท้าแทนการใช้รถ

7.3 แนวคิดในการส่งเสริมการใช้เส้นทางเดินเท้าสากล (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2546)
มีแนวคิดดังนี้

7.3.1 Pedestrianization เป็นแนวคิดที่เปลี่ยนการใช้ถนนโดยแยกถนนออกจากคนเดินเท้า (Traffic Separation) เน้นความสำคัญที่คนเดินเท้ามากกว่ารถยนต์ เริ่มมีขึ้นในยุโรปหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในช่วงประมาณคริสต์ศตวรรษที่ 20 โดยการปรับใช้ถนนโบราณแบบยุคกลาง (Medieval Street) ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้ มีลักษณะถนนแคบ เล็กและคดเคี้ยว ซึ่งเมื่อเมืองเติบโตขึ้น ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นทำให้ถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการใช้รถและพื้นที่จอดรถได้เพียงพอ เกิดผลกระทบหลายด้านทั้งต่อความปลอดภัยของการเดินเท้า ความมั่นคงของอาคารโบราณสถาน สิ่งแวดล้อม ความสวยงามของเมือง ทำให้เกิดนโยบายที่เน้นการเดินเท้าและการเปลี่ยนถนนให้กลายเป็นถนนคนเดินและถูกนำไปปรับใช้พื้นที่ต่างๆ ทั่วโลก

7.3.2 Traffic Calming คือ การทำให้การจราจรลดลงในหลากหลายความหมาย วิธีการและระดับด้วยกัน ทั้งที่เกี่ยวกับการลดปริมาณ การลดความเร็ว การจำกัดเขตพื้นที่การใช้รถยนต์ การควบคุมการเข้าออกของรถ การใช้กลไกของระบบการจราจร การควบคุมด้วยกฎหมาย และบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน การติดเครื่องมือชะลอความเร็วบนพื้นถนนและอื่นๆ (Warren, 1997)

7.3.3 Livable Street เป็นส่วนหนึ่งของความเคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างรูปแบบของถนนที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีมีชีวิตรื่นเริง เป็นแนวคิดของนักการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม William Whyte (1980) และ Donald Apple yard (1981) ที่เน้นสององค์ประกอบ ได้แก่ “ความมีชีวิตชีวา” (Livability) และความสามารถในการสร้างสังคม (Sociability) โดยการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการมีสังคมในพื้นที่สาธารณะ (Francis, 1987)

7.3.4 Private Indoor Street คือ การสร้างทางเดินเท้าขึ้นมาสร้างสภาพแวดล้อมภายในบริเวณที่ต้องการให้ดีขึ้นเพื่อหนีจากสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีภายนอก ซึ่งเป็นการเอารูปแบบของอเมริกามาใช้ ตัวอย่าง เช่น ควินซีมอลล์ในเมืองบอสตัน เป็นการเอารูปแบบของอเมริกาสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นภายในบริเวณที่ต้องการเพื่อหนีจากสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีภายนอก ตัวอย่างเช่น Quincy Mall ใน Boston (Francis, 1987)

8. ความสำคัญของถนนในเชิงทฤษฎีว่าด้วยพื้นที่ (ไชยรัตน์ เจริญสิน โอฟาร, 2542)

นักทฤษฎีทางด้านพื้นที่ เดอ แซร์โต (Certeau, 1985) แสดงให้เห็นว่า การเดินของคนในเมืองใหญ่ถือเป็นภาษาเฉพาะแบบหนึ่ง ไม่แตกต่างไปจากภาษาพูด เพียงแต่ไม่มีการออกเสียง แต่ก็สามารถสื่อความหมาย/สร้างความหมายได้ การเดินเป็นการสร้างพื้นที่/สร้างความหมายเฉพาะชนิดหนึ่งขึ้นมาเนื่องจากการเดินเป็นการเชื่อมต่อพื้นที่หนึ่งกับอีกพื้นที่หนึ่ง เช่น เชื่อมบ้านกับที่ทำงาน เข้าด้วยกัน นอกจากนี้ การเดินก็มีลักษณะของการพูดแบบหนึ่ง เช่น เดินเล่น เดินแข่ง เดินสำรวจ เดินดูของในร้าน ฯลฯ ฉะนั้น การเดินก็คือภาษาแบบหนึ่งแต่เป็นภาษาในเชิงปฏิบัติการ (Speech act) เป็นการแสดงออกแบบหนึ่งคล้ายกับการเปล่งเสียง/ออกเสียง ในภาษาพูด

สำหรับ เดอ แซร์โต แล้วการเดินคือการแสดงออกแบบหนึ่งที่มีลักษณะคล้ายกับการพูด เพราะการเดินคือการเข้าไปจัดการกับพื้นที่แบบหนึ่ง คล้ายกับการเข้าใจในกฎเกณฑ์ของภาษา เป็นการแสดงถึงการตระหนักรู้ถึงพื้นที่/สถานที่ที่เราเดินอยู่ คล้ายกับการเปล่งเสียงพูดออกมา เป็นการสร้างสายสัมพันธ์/ความเชื่อมโยง ระหว่างพื้นที่/สถานที่ที่แตกต่างกันเข้าด้วยกัน เหมือนกับการพูดที่ต้องเชื่อมโยงคำต่างๆ เข้าด้วยกันเพื่อให้เกิดเรื่องราว ดังนั้น การเดินก็คือการแสดงออกแบบหนึ่งคล้ายการพูดนั่นเอง (ไชยรัตน์ เจริญสิน โอฟาร, 2542 อ้างถึง Certeau, 1985)

สำหรับ ไคท์ (Keith, 1995) พื้นที่ทางสังคมในเมืองมีความสำคัญ และเป็นหัวใจของวิถีแบบเมือง ดังนั้น กิจกรรมสาธารณะที่สำคัญต่างๆ ของเมืองจะกระทำกันบนถนนเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการแสดง การออกร้าน การเฉลิมฉลอง การเคลื่อนไหวยุติธรรมทางการเมือง การเดินขบวนต่อต้าน ประท้วง สนับสนุน การก่อจลาจล การปราบปรามของรัฐ รวมถึงการแสดงควมไว้อาลัยต่างๆ และแม้แต่งานศิลปะในเมืองก็ยังกระทำกันบนถนนในลักษณะที่เรียกว่า “moving gallery” เนื่องจากคนในเมืองถูกทำให้ไม่มีเวลาจะชื่นชมกับศิลปะ ดังนั้น จึงมีการนำงานศิลปะมาให้ชื่นชมกันบนท้องถนนผ่านการจัดแสดงศิลปะ (ไชยรัตน์ เจริญสิน โอฟาร, 2542 อ้างถึง Keith, 1995)

นอกจากนี้ยังพบแนวคิดอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะ เช่น ถนนประชาธิปไตย (Democratic Street) ที่เน้นว่า ถนนควรเป็นพื้นที่ที่สร้างกิจกรรมให้แก่เมืองโดยไม่จำกัดบทบาทใดบทบาทหนึ่งไว้ชัดเจน (Francis, 1987) แนวคิดของ Amos Rapoport ที่มองว่าการใช้งานของถนนคนเดินนั้น ขึ้นกับบริบททางวัฒนธรรมและการรับรู้ เพราะทั้งสองสิ่งเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของการใช้งานของคนบนถนน (Rapoport, 1987) แนวคิดถนนย่านพักอาศัยแบบ Woonerven ในเนเธอร์แลนด์ ที่ยอมให้คนใช้ถนนร่วมกับรถแต่จำกัดรถให้อยู่เฉพาะบริเวณจำกัดความเร็วให้ต่ำมากจนเกือบเท่าการเดิน ทำให้ถนนมีภาพของกิจกรรมการเดินเท้าเป็นหลักโดยมีรถแทรกตัวอยู่อย่างจำกัด แนวคิดต่างๆ เน้นความเป็นสาธารณะของถนน ที่ควรมีบทบาทมากกว่าภาพลักษณ์ที่ชักจูงกันไปสำหรับเป็นทางรถวิ่ง แต่ในวิธีการให้ความสำคัญในองค์ประกอบและบทบาทของถนนนั้นที่มีความแตกต่างกันตามบริบทของเมืองที่ต่างกัน ทำให้เกิดรูปแบบเฉพาะตัวในแต่ละเมืองแตกต่างกันไป

เพื่อให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น นอกจากทำการศึกษาและรวบรวมทฤษฎีแนวความคิดในด้านกายภาพแล้วจึงจำเป็นต้องพิจารณาข้อมูลเอกสารตลอดจนแนวคิดทฤษฎีในด้านสังคมร่วมด้วยดังนี้

9. แนวคิดทฤษฎีในด้านสังคม

9.1 แนวคิดทางวัฒนธรรม (ปพนธ์ จิตวิวัฒนา, 2523: 15-21)

ในทางสังคมศาสตร์ คำว่า วัฒนธรรม หมายถึง วิถีชีวิต (Way of life) ของมนุษย์ในสังคม แบบแผนในการดำเนินชีวิตของมนุษย์ ซึ่งรู้จักใช้ทรัพยากรที่มีอยู่แล้วโดยธรรมชาติ มาใช้ในการยังชีพ และทุกสิ่งทุกอย่างที่มนุษย์สร้างขึ้นจากสภาพที่มีอยู่โดยธรรมชาติทำให้เกิดรูปทรงใหม่ หรือปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้เป็นประโยชน์กับตัวมนุษย์มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ จากความสามารถ มั่นคง สติปัญญาของมนุษย์ นอกจากนี้ยังรวมถึงระเบียบ กฎเกณฑ์ บรรทัดฐานทางสังคม ระบบความเชื่อถือต่างๆ คุณค่า ความนิยม เทคโนโลยี (Technology) ต่างๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อการอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างราบรื่น สมาชิกในสังคมหนึ่งๆ จะได้รับการถ่ายทอดทั้งโดยรู้สึกตัวหรือไม่รู้สึกตัว แนวความคิดที่บุคคลได้รับนี้จะปรากฏอยู่ในกฎเกณฑ์ระเบียบปลีกย่อยต่างๆ ในระบบความเชื่อถือและการแสดงออกทางศิลปะเราเรียกแนวความคิดนี้ว่า *คุณค่าทางวัฒนธรรม (Cultural values)* ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจของวัฒนธรรม ทำให้วัฒนธรรมดูเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมี

ส่วนต่างๆ สอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกัน การเจริญเติบโตของวัฒนธรรมก็คือความพยายามที่จะสร้างความผสมกลมกลืนระหว่างส่วนต่างๆ ของวัฒนธรรม โดยมีความคิดสำคัญๆ ดังกล่าวเป็นหลักกดดันให้ส่วนอื่นต้องคิดแปลงสอดคล้องต้องตาม (Strain toward consistency) และเมื่อพิจารณาความหมายในทฤษฎีทางวิชาการ วัฒนธรรมอาจแยกได้ 2 ประเภท คือ

9.1.1 วัฒนธรรมทางด้านวัตถุ หมายถึง ผลผลิตทุกอย่างที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ มีรูปร่าง มีสัดส่วน จับต้องได้

9.1.2 วัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุ หมายถึง สิ่งที่เราไม่อาจจับต้องเป็นรูปร่างหรือสัดส่วนได้ เช่น ภาษา ตัวเลข สัญลักษณ์ที่ใช้ในการติดต่อสื่อสาร รวมทั้งระบบความเชื่อ แนวความคิดในอุดมการณ์ หลักการยึดมั่นทางศาสนา ทางคุณค่าต่างๆ

9.2 แนวคิดเรื่องการกระทำทางสังคม (Social Action) (ปฟาณี จิตวิวัฒนา, 2523: 43-45)

9.2.1 การกระทำทางสังคม หมายถึง การกระทำที่บุคคลแสดงออกมาโดยที่การกระทำนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับคนอื่น มีปัจจัยที่กำหนดการกระทำทางสังคม 4 อย่าง

1) ตัวผู้กระทำ (Actor) พฤติกรรมของบุคคลที่แสดงออกมานั้นมีจิตใจเป็นพื้นฐานของความรู้สึกนึกคิด และมีแรงจูงใจช่วยกระตุ้นให้เกิดความรู้สึกนึกคิด อันส่งผลให้มีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน

2) เป้าหมาย (Goal or end) การกระทำทางสังคม จะต้องมีเป้าหมาย มีจุดมุ่งหมายของการกระทำไม่ได้เกิดขึ้นโดยอัตโนมัติด้วยสัญชาตญาณอย่างสัตว์

3) เงื่อนไข (Condition) เงื่อนไข คือ สิ่งต่างๆ ที่ขัดขวาง หรือสนับสนุนให้บุคคลไปสู่เป้าหมาย เช่น สถานภาพ ฐานะทางเศรษฐกิจ บุคลิกภาพ สติปัญญา ฯลฯ

4) วิธีการ (Means) ผู้กระทำนั้น ต้องมีวิธีการเลือกกระทำ ไปสู่เป้าหมายได้หลายทาง

9.2.2 การกระทำระหว่างกันทางสังคม หรือ การปะทะสังสรรค์ทางสังคม (Social interaction) การกระทำระหว่างกันทางสังคมเป็นพฤติกรรมที่มนุษย์กระทำเพื่อแก้ปัญหาต่างๆ และดำเนินไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายโดยมีการติดต่อกัน

9.2.3 กระบวนการทางสังคม (Social process) กระบวนการทางสังคม เกิดจากการกระทำระหว่างกันทางสังคม (Social interaction) มีลักษณะสำคัญ 3 ประการ

- 1) ต้องมีการติดต่อทางสังคม (Social contact)
 - 2) มีการถ่ายทอดความรู้สึกนึกคิดระหว่างบุคคล
 - 3) มีสิ่งเร้า (Stimulation) และมีการตอบสนอง (Response)
- } นำมาซึ่งพฤติกรรม

9.3 แนวคิดเรื่องการจัดระเบียบทางสังคม (Social Organization)

การจัดระเบียบสังคม คือ การจัดหน่วยหรือกลุ่มของสังคมเป็นหน่วยย่อยอย่างมีระบบ โดยคำนึงถึงเรื่องเพศ อายุ เครือญาติ อาชีพ ทรัพย์สิน เอกสิทธิ์ อำนาจ สถานภาพ ฯลฯ แต่ละหน่วยย่อยย่อมมีหน้าที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน โดยมีแบบอย่าง กฎหมาย ระเบียบ รวมทั้งประเพณี เป็นแนวค่านิยมหรือปฏิบัติ สังคมต่าง ๆ เมื่อมองในแง่สังคมวิทยาสามารถตีความได้ว่า สังคมก็คือระบบองค์การที่ซับซ้อนนั่นเอง (พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยา ไทย-อังกฤษ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน) มาร์วิน อี. ออลเซน (Marvin E. Olsen) กล่าวว่า “การจัดระเบียบสังคมเป็นกระบวนการที่นำไปสู่ความมีระเบียบในการดำรงชีวิตของมนุษย์ในสังคม” (วัชร, 2533 อ้างถึงใน Tylor, Marvin E. Olsen) ปาณี ฐิติวัฒนา (2523: 54-65) กล่าวว่า ความเป็นระเบียบในสังคมนั้นจะเกี่ยวข้องกับสิ่งต่างๆ ดังนี้

การจัดระเบียบส่วนหนึ่งคือ การสร้างบรรทัดฐานและควบคุมให้บุคคลปฏิบัติตาม โดยทั่วไปแล้ว บรรทัดฐานที่เกิดขึ้นจะมีอิทธิพลเหนือความรู้สึกและพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งตรงกับแนวความคิดทางสังคมวิทยาที่ว่า เราจะเข้าใจพฤติกรรมของบุคคลใด ก็ต่อเมื่อเราเข้าใจสังคมและกลุ่มบุคคลต่างๆ ที่มาเป็นสมาชิกอยู่

9.3.1 บรรทัดฐานทางสังคม (Social Norms) เป็นสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อความควบคุมมนุษย์ให้สามารถวางระเบียบควบคุมพฤติกรรมของสมาชิกในสังคม สร้างลักษณะนิสัย ความเคยชิน

รวมถึงลักษณะ บุคลิกภาพ โดยกำหนดเป็นแบบแผน ของพฤติกรรม เพื่อกำหนดบทบาทให้บุคคล ต้องประพฤติ หรือ ละเว้น

ที่มาของบรรทัดฐาน คือ คุณค่า (Values) เป็นนามธรรมขั้นสูงสุดที่กำหนด ความเชื่อและการมองโลกของบุคคล คุณค่าอยู่เบื้องหลังความคิดและการกระทำของมนุษย์ คุณค่า จึงเป็นพื้นฐานจิตใจของบุคคลและหมายถึงหลักการต่างๆที่บุคคลยึดถือในการดำเนินชีวิต บุคคลจะ ยึดถือคุณค่าอย่างไรขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่เขาได้รับในสังคม ในขั้นสุดท้ายบุคคลจะกระทำหรือ ละเว้นการกระทำใดๆ ก็เนื่องมาจากคุณค่าที่บุคคลนั้นยึดถืออยู่ ประเภทของบรรทัดฐาน ที่เกี่ยวกับ งานวิจัยมี 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ วิถีชาวบ้าน (Folkways) และกฎหมาย (Law) ดังนี้

1) วิถีชาวบ้าน (Folkways) หมายถึง แนวทางปฏิบัติต่างๆ ในการดำเนิน ชีวิตประจำวันที่ปฏิบัติกันมาจนเคยชินเป็นปกติวิสัย เป็นเรื่องเกี่ยวกับสถานการณ์ธรรมดาสามัญที่ ไม่มีความสำคัญต่อสวัสดิภาพ หรือความจำเป็นของสังคม และเป็นเรื่องที่ทุกคนปฏิบัติอยู่ทั่วไป จนเป็นนิสัย ซึ่งส่วนมากเราไม่รู้สึกรู้สีกตัว คนแต่ละกลุ่มแต่ละสังคมก็มีวิถีชาวบ้านต่างกัน ในธุรกิจของ ชีวิตตามสภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรม วิถีชาวบ้านมีผลดีที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพและ ช่วยปลดจิตใจของเราให้ไปคิดเกี่ยวกับเหตุการณ์ในชีวิต และยังช่วยให้บุคคลสามารถทำนาย เกี่ยวกับพฤติกรรมของตนและของคนอื่นได้อย่างถูกต้อง แบบอย่างส่วนใหญ่ที่ใช้ในพฤติกรรมทุก วันของบุคคล คนแต่ละกลุ่มแต่ละสังคมก็มีวิถีชาวบ้านต่างกัน ในธุรกิจของชีวิตตามสภาพแวดล้อม ทางสังคมและวัฒนธรรมวิถีชาวบ้านนั้นเป็นแบบอย่างส่วนใหญ่ในพฤติกรรมประจำของบุคคล แยกลักษณะเด่น ได้ดังนี้ สมัยนิยม (Fashion) ความนิยมชั่วครู่ (Fads) ขนบธรรมเนียมประเพณี หรือสัญญา (Convention) มารยาทสังคม (Etiquette)

- สมัยนิยม (Fashion) เป็นวิถีชาวบ้านที่เกิดขึ้นและได้รับความนิยมอย่าง รวดเร็ว สมัยนิยมเป็นเรื่องของความผิวเผิน แต่ทำให้บุคคลหันเหจากชีวิตประจำวันโดยการสร้าง ของแปลกใหม่ขึ้นมา การทำตนให้เข้าสมัยนิยมจึงสิ้นเปลืองเงินทองมากมาย

- ความนิยมชั่วครู่ และความคลั่งไคล้ (Fad and craze) สองลักษณะนี้ถือว่าเป็น ลักษณะพิเศษของสมัยนิยม ทั้งนี้เพราะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วมาก

- ขนบธรรมเนียมประเพณีหรือสัณนิยัม (Convention) คือ ประเพณีเกี่ยวกับเรื่องธรรมเนียมสามัญ ไม่มีผิดมีถูก ไม่มีระเบียบแบบแผนที่เคร่งครัด การกระทำผิดหรือละเมิดก็ไม่ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญอะไร

- มารยาทสังคม (Etiquette) เป็นเรื่องเกี่ยวกับการเลือกรูปแบบที่ถูกต้องสำหรับกระทำบางสิ่งบางอย่าง มารยาทสังคมมีลักษณะที่ผิวเผิน เป็นเรื่องของความเหมาะสมกับกาลเทศะ และสถานการณ์

2) กฎหมาย (Law) เป็นประเภทของบรรทัดฐานที่เกิดขึ้นมาอย่างจริงจัง และมีลักษณะที่ถูกกำหนดอย่างแน่นอน กล่าวไว้อย่างชัดเจน มีขอบเขตและมีผลบังคับใช้กับสมาชิกทุกคนในสังคมกฎหมายที่ดีมักจะมีวิถีชาวบ้านและจารีตสนับสนุนพื้นฐาน กฎหมายอีกประเภทหนึ่งที่ยังใช้อยู่บ้างในบ้างแห่ง ได้แก่ กฎหมายที่เรียกกันว่า กฎหมายประเพณี (Customary law) หรือกฎหมายสามัญ (Common law) ซึ่งมีจารีตเป็นหลักสำคัญ

9.3.2 ค่านิยม เป็นพื้นฐานทางจิตใจของบุคคล เป็นพื้นฐานของพฤติกรรมความคิดเห็น ได้แก่ ค่านิยมเรื่องการนับถือบุคคล (Personalism) หมายถึง คนไทยมุ่งความสำคัญที่คนมากกว่าสิ่งอื่น พฤติกรรมทางสังคมต่างๆ ของคนไทยจะมุ่งส่งเสริมสัมพันธ์ภาพระหว่างบุคคลต่างๆ ทำให้เกิดค่านิยมรองอีก 2 ลักษณะคือ

1) ค่านิยมลัทธิปัจเจกชน คือการถือตนเป็นใหญ่แสดงพฤติกรรมที่มุ่งสนองความต้องการของตนเองเป็นสำคัญ จนบางครั้งละเลยบรรทัดฐานที่กำหนดไว้

2) ค่านิยมความสนุก (Fun-loving) พฤติกรรมทางสังคมของคนไทยจะต้องมีลักษณะของความสนุกสนานเข้าไปแทรกอยู่ด้วยไม่มากก็น้อย ค่านิยมความสนุกนี้จะนำไปสู่ค่านิยมเสริมในเรื่อง ความชอบทำงานหนัก ความซำ้ในการบริโภค เป็นต้น

9.4 แนวความคิดเรื่องกลุ่มทางสังคม (Social Groups) (ปฟาณี วิถีวัฒนา, 2523: 73-83)

9.4.1 มนุษย์จะต้องอยู่ร่วมกับผู้อื่น มีการพึ่งพาอาศัยให้ประโยชน์แก่กันและกันเพื่อการอยู่รอดในการดำรงชีวิตที่ยาวนาน หลายคนอยู่ด้วยกันโดยไม่มีการกระทำทางสังคม หรือมี

ความรู้สึกผูกพันเป็นพวกเดียวกันเลย แต่หลายคนก็มาชุมนุมเฮฮา และมีปฏิสัมพันธ์ร่วมกันโดยใช้มาตรฐานในการรวมกลุ่ม 3 ประการ คือ มีความรู้สึกเป็นพวกเดียวกัน (Consciousness of kind), มีการกระทำทางสังคม (Social interaction) และมีการจัดระเบียบทางสังคม (Social organization)

1) กลุ่มทางสถิติ เป็นกลุ่มที่สมาชิกไม่มีคุณลักษณะทั้ง 3 อย่างเลย จัดกลุ่มขึ้นมาเพื่อประโยชน์บางอย่างทางข้อมูลสถิติเท่านั้น

2) กลุ่มคนพวกเดียวกัน ลักษณะในด้านความรู้สึกเป็นพวกเดียวกัน แต่ยังไม่เกิดการกระทำทางสังคม ไม่มีการจัดระเบียบทางสังคม บุคคลจะรู้สึกว่ามีสิ่งหลายๆ สิ่งคล้ายกัน ซึ่งปกติจะมีเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์แสดงให้เห็นว่าเป็นพวกเดียวกัน

3) กลุ่มทางสังคม เป็นกลุ่มที่มีคุณสมบัติในสองประการแรก แต่ขาดการจัดระเบียบทางสังคม สมาชิกมีการคบหา มีความสัมพันธ์ทางสังคมต่อกัน ทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกัน

4) กลุ่มสมาคม เป็นกลุ่มที่มีคุณสมบัติครบทั้งสามประการแรกสมาชิกในกลุ่มต้องร่วมมือเพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์บางอย่างร่วมกัน อยู่ภายใต้การจัดระเบียบโครงสร้างที่เป็นทางการ

9.4.2 ทั้งนี้การแบ่งกลุ่มทางสังคมอาจถูกจำแนกโดยช่วงระยะเวลาที่เกิดการรวมกลุ่ม (กลุ่มตามกาล)

1) กลุ่มชั่วคราว (Transitory group) คือ กลุ่มเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวมีสภาพอยู่ชั่วคราวเวลาอันสั้น เป็นการกระทำต่อกันทางสังคม (Social interaction)

2) กลุ่มถาวร (Permanent group) คือ เกิดขึ้นได้โดยคนเข้ามาร่วมกลุ่มกันต้องมีวัตถุประสงค์ร่วมกัน มีการกำหนดเป็นแบบแผนซึ่งต้องมีการเตรียมการไว้ล่วงหน้า กลุ่มประเภทนี้โดยปกติดำรงอยู่ยั่งยืนเป็นระยะเวลายาวนาน

9.5 แนวความคิดเรื่องพฤติกรรมร่วม (Collective behavior) (ปพาณี จิตวัฒนา, 2523)

เกิดจากการแพร่ระบาดของอารมณ์ (Emotional contagion) ซึ่งก่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทางจิตใจ บุคคลที่ติดต่อสัมผัสกันในกลุ่มจะรู้สึกอะไรบางอย่างร่วมกัน ซึ่งทำให้สภาพจิตใจตื่นเต้นเหมือนกัน บุคคลจะรู้สึกประทับใจเมื่อเห็นอาการเคลื่อนไหวแสดงความรู้สึกของบุคคลอื่น ทุกคนมีส่วนช่วยในการแสดงออกในการตอบสนองและสนับสนุนซึ่งกันและกัน ทำให้พร้อมที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งลงไปพร้อมกัน การแสดงออกของพฤติกรรมร่วม จะแสดงออกในรูปแบบของฝูงชน (Crowds) ซึ่งเป็นการรวมกันของคนจำนวนมากๆ แต่มีการควบคุมทางสังคม เป็นการเปิดโอกาสให้มีการระบายอารมณ์และผ่อนคลายความตึงเครียด (ซึ่งโดยปกติจะไม่แสดงออก) ซึ่งก่อให้เกิดความแข็งแกร่งของกลุ่ม ฝูงชนบางกลุ่มอาจมีการเตรียมการล่วงหน้า และบางกลุ่มก็อาจเกิดชั่วคราวแล้วสลายตัวไปในระยะเวลาสั้นๆ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติกับพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกี่ยวข้อง (สุนทร มลทา, 2542)

ศึกษาถึงแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์ สนามกีฬาแห่งชาติและพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยได้ทำการ ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักบริเวณสยามสแควร์ ที่เป็นย่านพาณิชยกรรมหนาแน่น เป็นที่ตั้งของศูนย์การค้า สถานศึกษา และอาคารสำนักงาน โดยสามารถสะท้อนถึงวิวัฒนาการรูปแบบย่านการค้าของเมืองไทย ทั้งนี้ได้ระบุไว้ว่าป็นผลมาจากทำเลที่ตั้งที่มีการเข้าถึงสะดวก ด้วยโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ จะเห็นได้จากในช่วงเวลาเร่งด่วน ตรงบริเวณที่เป็นจุดขึ้น-ลงสถานี และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในเมืองใหญ่ๆ เช่น กรุงโตเกียว ฮองกง ลอนดอน นิวยอร์ก และวอชิงตัน จะมีความหนาแน่นของผู้เดินเท้าเป็นจำนวนมาก (สุนทร มลทา, 2542 อ้างถึง บริษัท AEC และ PB ASIA, 2540: 61) ทำให้มีการวางแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีตลอดจนปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้เดินเท้า เป้าหมายของการศึกษาเพื่อที่จะจัดระเบียบพื้นที่ สำหรับการสัญจรบนทางเท้าในแนวราบและต่างระดับ ให้มีความสะดวกคล่องตัว ทำให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ เกิดสมดุลระหว่างผู้ใช้บริการกับความ สามารถในการรองรับของพื้นที่ ทั้งประเภทกิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองในอนาคต

ผลจากการศึกษาพบว่าปัญหาทางเดินเท้าไม่สามารถรองรับปริมาณของคนเดินเท้าที่คาดการณ์ไว้ในอนาคต จึงได้เสนอให้มีการขยายทางเท้าและสร้างทางเชื่อมระหว่างสองสถานี (สยาม และ สนามกีฬา) เพื่อตอบสนองผู้ใช้บริการที่ไม่ต้องการลงมาเดินเท้าพื้นราบและช่วยลดความคับคั่งของผู้คนบริเวณสถานีสยามแสควร์

2. ศึกษาถึงแนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตการเดินเท้าพิเศษในย่านถนนสีลม (ชัชวาล วัฒนบรรจง, 2539)

งานวิจัยนี้พยายามที่จะนำมาตรการการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษมาใช้ในการวางแผนแก้ปัญหาจราจรในย่านสีลม ซึ่งเป็นย่านที่มีความหนาแน่นของการจราจรสูง เนื่องมาจากกิจกรรมหลักของการใช้ที่ดินเป็นย่านอาคารสูง ทำให้ในแต่ละวันมีประชากรเข้ามาใช้บริการกิจกรรมหลักในพื้นที่นี้เป็นจำนวนมาก โดยรูปแบบของการเดินทางของประชาชนกลางวันในการเข้า-ออก มี 2 ส่วนที่สำคัญ คือช่วงเช้าและเย็นจะเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนและรถยนต์ส่วนตัว ในตอนกลางวันจะเป็นการเดินทางระหว่างอาคารสำนักงานกับพื้นที่บริการอื่นๆ ได้แก่ร้านค้า ร้านอาหาร ซึ่งใช้วิธีการเดินเท้ามากกว่า และจากการสำรวจการยอมรับของประชาชนหากนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ ถ้าเป็นระบบที่ให้ความสะดวก ปลอดภัย และยังสามารถเสนอต่อไปว่ามาตรการดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมให้มีการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นอีกด้วย

3. คุณลักษณะของคนเดินเท้าในกรุงเทพมหานคร (A Study on Pedestrian Characteristics in Bangkok) (Guyano, 1988)

ทำการวิจัยในเชิงการทดสอบ เพื่อหาคุณลักษณะของคนเดินเท้าในกรุงเทพมหานครและระดับการให้บริการของระบบสาธารณูปโภค ซึ่งได้เก็บข้อมูลโดยการใช้กล้องวิดีโอในการบันทึกคนเดินเท้าบริเวณทางเท้า บันไดสะพานลอย ทางข้ามและบันไดเลื่อนภายในศูนย์การค้าต่างๆ และพบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินบนทางเท้าของคนไทยเท่ากับ 72.94 เมตรต่อนาที ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาทางตะวันตกจะมีความเร็วที่ต่ำกว่า นอกจากนี้พบว่าผู้ชายจะเดินเท้าเร็วกว่าผู้หญิงส่วนการเดินบนทางข้ามมีอัตราความเร็วเฉลี่ยเท่ากับ 76.52 เมตรต่อนาที ซึ่งเร็วกว่าการเดินบนทางเท้าปกติ สำหรับการเดินบนบันไดสะพานลอยผู้สัญจรใช้ความเร็วในการเดินขึ้นเท่ากับ 31.16 เมตรต่อนาที และเดินลงเท่ากับ 36.22 เมตรต่อนาที จากนั้นได้หาความสัมพันธ์ระหว่างความเร็ว ความคล่องตัวและความหนาแน่น เพื่อประเมินความคล่องตัวสูงสุดในการสัญจรบนทาง

เท้าในแนวราบ และแนวระดับ จากนั้นกำหนดขนาดการใช้พื้นที่ในการเดินเท้าต่อคน และความสามารถในการรองรับในระดับต่างๆ 6 ระดับโดยแยกเป็นประเภททางเท้า บันไดสะพานลอย และบันไดเลื่อน เพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณาในการวางแผนพัฒนาทางเท้าต่อไป

4. การค้นหาคักยภาพของพื้นที่ เขตปทุมวัน - พญาไท ในกิจกรรม Walking Tour ในเขตปทุมวัน-พญาไท เป็นโครงการนำร่องเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี (รหัตถ์ โรจนประดิษฐ์, 2547)

ได้ศึกษาศักยภาพของพื้นที่เขต ปทุมวัน-พญาไท ด้วยวิธี Potential Analysis Network (PAN) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์พื้นที่แบบ 3 มิติ โดยใช้ค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดที่วิเคราะห์ได้จากแบบสอบถามทำให้ได้ผลการวิเคราะห์ดังนี้

สภาพการจราจรในพื้นที่ค่อนข้างหนาแน่นเนื่องจากเส้นทางถนนคับแคบ และมีผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก การพัฒนาเส้นทางสัญจรในพื้นที่เกิดขึ้นได้ยากในแง่ของการขยายพื้นที่ นอกจากจะมีการดำเนินการในเรื่องการพัฒนาการจัดระเบียบการจราจรในส่วนของการใช้พื้นที่นั้น พบว่ามีความหลากหลายเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ มีการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม ไม่ว่าจะเป็นร้านค้าเสื้อผ้า ร้านขายของกระจุกกระจิก ร้านขายอาหาร ฯลฯ การใช้พื้นที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการสัญจร โดยการสัญจรที่เกิดขึ้นมีลักษณะเป็นแบบ One Way เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก สองข้างทางมีตึกแถวที่เปิดเป็นร้านค้าจำนวนมาก และมีการปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาอย่างประปราย

พื้นที่ในโครงการที่มีศักยภาพสูงสุด ได้แก่ บริเวณทางเท้าหน้าศูนย์การค้ามาบุญครอง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีองค์ประกอบของทางสัญจร ความหลากหลาย การพัฒนาเส้นทางสัญจรควรจะเน้นในเรื่องความร่มรื่นของเส้นทางเดินเท้าให้มากขึ้นเพื่อเป็นการสนับสนุนในเรื่องการเดินถนนของผู้คนที่เข้ามาใช้พื้นที่ และลดปริมาณความแออัดของการจราจร นอกจากนี้เมื่อพิจารณาเรื่องการใช้เส้นทางสัญจรบริเวณ Center point สยามสแควร์นี้พบว่าการใช้ประโยชน์จากเส้นทางสัญจรยังไม่คุ้มค่า และไม่ถูกประเภท ดังเห็นได้จากการใช้เส้นทางสัญจรเป็นที่จอดรถ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา และในตอนท้ายพบว่าปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่อยู่ในขั้นตอนของการทำประชาพิจารณ์และการให้คะแนนพื้นที่ ซึ่งผู้ทำแบบสอบถามส่วนมากไม่เข้าใจคำถาม

5. ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2546)

เป็นการศึกษาถนนคนเดินในแง่ของเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างฐานความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดิน เสนอแนวทางการเลือกและจัดทำโครงข่ายเส้นทางในอนาคตอย่างยั่งยืน ศึกษาถึงการเพิ่มศักยภาพ ประสิทธิภาพของเส้นทางเดินเท้า วิจัยใช้การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องนำมาสรุปวิเคราะห์ตีความเนื้อหา ตั้งเกณฑ์คัดเลือก การลงสำรวจพื้นที่ การทำแบบสอบถาม การระดมความคิดเห็นจากการสัมมนากลุ่มย่อย การแจกจ่ายข้อมูลและสังเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัยพบว่าถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่เป็นถนนของคนท้องถิ่นมากกว่านักท่องเที่ยว ซึ่งมีจำนวนคงที่ประมาณ 33,000 คนต่อวัน ดัชนีชี้วัดความสำเร็จที่ชัดเจนในแง่ของสังคมและเศรษฐกิจ คือ มีจำนวนคนเดินมีแนวโน้มคงที่ มีปริมาณการใช้จ่ายหมุนเวียนสูง เป็นเงินประมาณ 9-10 ล้านบาทต่อวัน ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีความต้องการพัฒนาใน 2 ระดับ คือการพัฒนาคุณภาพในปัจจุบันและการพัฒนาระยะยาวเพื่อรองรับการเป็นถนนคนเดินที่ยั่งยืน ซึ่งงานวิจัยนี้เสนอแนะว่าถนนในเมืองเก่าที่ล้อมรอบด้วยคูเมืองมีศักยภาพที่น่าจะได้รับการพัฒนาเป็นเส้นทางคนเดิน

6. การจัดการกิจกรรมสาธารณะบนถนนสาธารณะ (อริยา อรุณินท์, 2545)

บทวิพากษ์ถนนคนเดินและนโยบายการใช้พื้นที่ถนน กรณีศึกษาในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษารูปแบบและพัฒนารูปแบบของนโยบายการใช้พื้นที่ถนนเพื่อสาธารณะ ในกรุงเทพมหานคร รวมถึงเปรียบเทียบและวิเคราะห์ข้อดีข้อเสียของรูปแบบกิจกรรมสาธารณะที่เกิดบนถนนในแง่ของนโยบายและการปฏิบัติที่เกิดขึ้นจริงและเพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการและนโยบายในการใช้ถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะ

จากคำจำกัดความในภาษาอังกฤษ คำว่า “ถนน” มีความหมายโดยทั่วไปแยกเป็น 2 คำ ได้แก่ road และ street โดยจากการศึกษานี้เน้นให้ความสำคัญกับความหมายของถนน “ในเชิงสังคม” หรือใช้คำว่า street เนื่องจากความหมายของ street และ road แตกต่างกันดังนี้

ถนน (road และ street) จากความหมายข้างต้นจะเห็นได้ว่า ถนน (road) จะมีความหมายสื่อไปทางประโยชน์ใช้สอยเพื่อการสัญจร หรือเพื่อให้สิ่งต่างๆ ได้เคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปจุดหนึ่ง คำว่า ถนน (Street) มีความหมายเกี่ยวโยงไปสู่วิถีชีวิตเมือง และสังคมสิ่งแวดล้อมรอบข้าง หากจะเจตนาใช้คำให้เหมาะสมในภาษาไทย “วิถี” หรือ “เส้นทาง” อาจจะสื่อได้เหมาะสมกว่าในความหมายของ สังคมและการใช้ชีวิต กว่าคำว่า “ถนน” สาธารณะ (public, public space, public place, public sphere, public realm, public activities, publicness) ส่วนคำว่าสาธารณะ เป็นอีกคำหนึ่งที่หากจะตีความให้เห็นความหมายอย่างชัดเจนยิ่งขึ้นจะพบว่ามีความสัมพันธ์กับแนวคิดและทฤษฎีในหลากหลายสาขาวิชา เช่น ในเชิงรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มีการนำคำว่า “นโยบาย” มารวมกับ “สาธารณะ” ซึ่งแปลโดยตรงมาจากศัพท์ภาษาอังกฤษว่า Public Policy อันมีหลายความหมายที่เป็นยอมรับกันมากที่สุดก็เป็นความหมายที่ Dye (1992) กล่าวไว้ว่าหมายถึง กิจของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ที่เลือกที่จะทำหรือไม่ทำ เป็นทั้งกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นประจำวัน หรือเฉพาะโอกาส กิจกรรมนั้นๆ เกี่ยวข้องกับประชาชนคนหมู่มาก ซึ่งเป็นสมาชิกของสังคม มีผลต่อการพัฒนาประเทศ ส่วนในศาสตร์ของทางสื่อสารมวลชนและนิเทศศาสตร์ก็กล่าวถึงการประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับมวลชนและสาธารณะ (Public Relation)

ในทางสังคมศาสตร์มีการกล่าวถึงสาธารณะ ในแง่สังคมไว้ โดยมีพัฒนาการมานานและเป็นส่วนหนึ่งของรูปแบบสังคมและการปกครองแบบประชาธิปไตยในปัจจุบัน พื้นที่สาธารณะ (Public space) ในความหมายของ Moudon (1991) คือ พื้นที่สำหรับผู้คนมาพบปะกัน เพื่อรับอากาศ แสงแดด เพื่อให้ความชุ่มชื้นมีชีวิตชีวาของเมือง (irrigate the city) ส่วน Kevin Lynch (1981) และ J.B. Jackson (1984) เน้นถึงความเป็นสาธารณะว่าเป็นโครงร่างของการพัฒนาวัฒนธรรมมวลชนให้งอกงาม ซึ่งทั้งนักออกแบบชุมชนเมืองและภูมิสถาปนิกมักจะใช้ลำดับความเป็นสาธารณะในการระบุลักษณะพื้นที่โดยขยายความหมายแค่จากกายภาพสู่ส่วนที่เป็นพฤติกรรมในเชิงมนุษยศาสตร์มากขึ้น

7. บทสรุปและอนาคตของถนนคนเดินในไทย

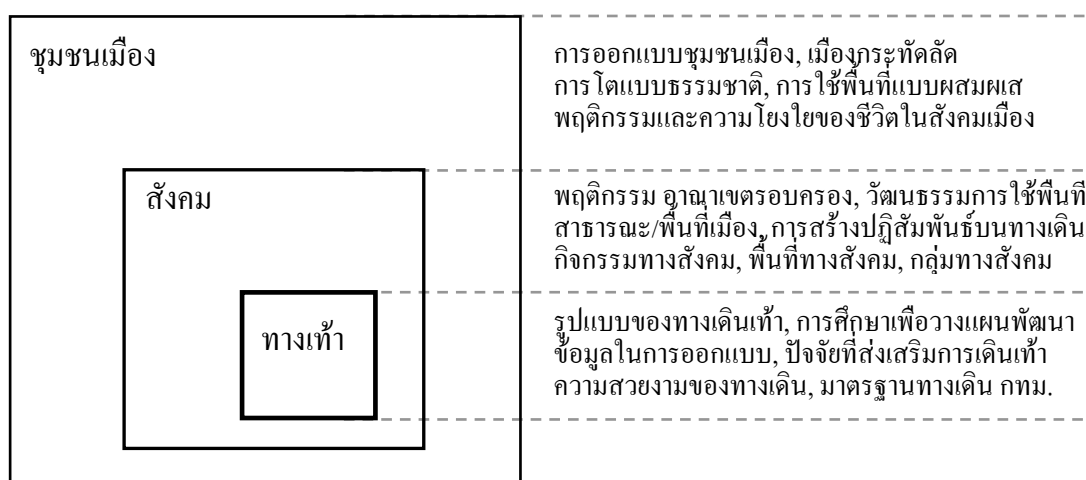
รูปแบบถนนคนเดินในไทยเมื่อเทียบกับการพัฒนาถนนคนเดินในกรณีศึกษาต่างๆ พบว่า ถนนคนเดินในไทยมีรูปแบบที่เป็นกิจกรรมที่มีการส่งเสริม การเฉลิมฉลองตามวาระเน้นความสำคัญไปที่การท่องเที่ยว ซึ่งความจริงมิใช่เรื่องแปลกที่ถนนคนเดินกับการท่องเที่ยวเป็นของคู่กันแต่เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาแล้ว การส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นผลพลอยได้ในขณะที่ความ

สำคัญที่แท้ จริงอยู่ที่คุณภาพชีวิตของคนเดินเท้าในเมือง ในชีวิตประจำวัน การจะทำถนนคนเดิน มีใช้หนทางหลักในการสร้างคุณภาพชีวิตของคนเดินเท้า แต่ความสำคัญอยู่ที่กระบวนการทำให้เกิดรูปแบบการเดินเท้า (Pedestrianization) ในทุกวันของการดำเนินชีวิตของคน การที่จะสามารถเดินบนทางเท้าและการใช้ถนนได้อย่างสะดวก ปลอดภัยและมีความรื่นรมย์

อนาคตของถนนคนเดินในไทยมีแนวโน้มในการพัฒนาสูง トラバチที่ได้รับการให้ความสำคัญ และมีการส่งเสริมจากภาครัฐและท้องถิ่น การมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างจริงจัง การมีส่วนสนับสนุนของสถานศึกษาและนักวิชาการในการวิจัยเพื่อพัฒนาฐานข้อมูลการเดินเท้าให้ทัดเทียมกับฐานข้อมูลการใช้รถ ด้วยความรู้ความเข้าใจในพื้นฐานของแนวความคิดที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ สิทธิของคนเดินเท้า

เพื่อผลการพัฒนาระยะยาวมากกว่าระยะสั้น ให้ความสำคัญและระยะเวลาในการปรับเปลี่ยนทัศนคติ พฤติกรรมจากการใช้รถไปสู่การเดิน การพัฒนาในแต่ละพื้นที่ที่บริบทในแต่ละเมืองที่ต่างกันไป ดังนั้น ความสามารถในการหยิบเอาบริบทมาใช้ ผสมกับการพัฒนาปัจจัยรองรับหลายประการที่กล่าวมาแล้ว จะเป็นส่วนสำคัญให้การพัฒนาถนนคนเดินในประเทศไทยเป็นถนนคนเดินที่ยั่งยืนและมีความเหมาะสมกับวิถีความเป็นไทยอย่างแท้จริง

กรอบของทฤษฎีที่ศึกษา



ภาพที่ 2.14 แสดงกรอบของทฤษฎีที่ศึกษา

บทสรุปจากการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาระบบการสัญจรทางเท้า เป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการพัฒนาเมืองที่มีความสัมพันธ์กับศาสตร์หลายสาขา จำเป็นต้องมีการศึกษาทฤษฎีและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องเพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่เรื่องการเดินทางโดยให้ความสำคัญต่อคนเดินเท้ามากกว่ายานพาหนะส่วนบุคคลซึ่งมีบทสรุปจากการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

การศึกษาทฤษฎีและแนวความคิดเรื่องเมือง: ลักษณะของเมืองมีผลโดยตรงต่อการเกิดรูปแบบการสัญจรทางเท้า เมืองที่มีความกระชับ มีการใช้ที่ดินผสมผสาน มีชีวิตชีวาและมีรูปร่างที่ชัดเจน จะส่งผลให้เกิดการเดินทางเท้าขึ้นในเมืองนั้นๆ การโตของเมืองไปพร้อมกับขยายโครงข่ายการสัญจรสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ร่วมกับเส้นทางเท้า จะทำให้เมืองมีรูปแบบของการโตแบบค่อยเป็นค่อยไป (แบบธรรมชาติ) ซึ่งการโตดังกล่าว นอกจากจะทำให้สามารถรักษาร่องกว้างของเมืองไว้ได้แล้วยังทำให้การเข้าถึงพื้นที่ต่างๆของเมืองสามารถทำได้โดยง่าย โดยไม่ต้องพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลหรือที่เรียกว่า “เมืองเอื้อมถึง” (Reachable towns) ซึ่งเป็นรูปแบบของเมืองที่มีอัตราการบริโภคทรัพยากรเชื่อเพลิงต่ำ

การศึกษาทฤษฎีและแนวความคิดเรื่องทางเท้า: เป็นกระบวนการศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาพื้นที่ทางเท้าที่เริ่มศึกษาจากรูปแบบของทางเท้า แนวคิดและข้อมูลที่เป็นในการออกแบบทางเท้า โดยทั่วไป ขนาดช่องทางเดิน ระดับการให้บริการตามมาตรฐานสากลและมาตรฐานของกรุงเทพฯ ซึ่งพบว่ามาตรฐานการออกแบบทางเท้าของกรุงเทพฯที่ผ่านมาโดยส่วนมากเป็นเพียงการกำหนดค่าขนาดทางเดินขั้นต่ำ สิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้ตามมาตรฐานสากล คือเน้นการพัฒนาด้านกายภาพเป็นสำคัญโดยไม่ได้คำนึงถึงบริบทของวิถีชีวิต ลักษณะพฤติกรรมการใช้งานทางเดินเท้า และเอกลักษณ์อย่างไทย นอกจากนี้ข้อมูลทางพฤติกรรม จะช่วยให้เข้าใจถึงความต้องการของผู้ใช้พื้นที่ และ ปัญหาการใช้งานพื้นที่จะถูกสะท้อนออกมาทางพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่

การศึกษาทฤษฎีและแนวความคิดเพิ่มเติม: เป็นการศึกษาถึงความสำคัญของถนนในเชิงทฤษฎีว่าด้วยพื้นที่ สามารถสรุปได้ว่าถนนควรเป็นพื้นที่ที่สร้างกิจกรรมให้แก่เมืองโดยไม่จำกัดบทบาทใดบทบาทหนึ่งไว้ชัดเจน การใช้งานของทางเดินเท้าขึ้นกับบริบททางวัฒนธรรมและการรับรู้ เพราะทั้งสองสิ่งนี้เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของการใช้งานของคนบนถนน แนวคิดที่นำมาศึกษาเพิ่มเติมเพื่อปรับใช้กับทางเดิน คือ แนวคิดเรื่องการขนส่งยั่งยืน แนวคิดการสร้างเมืองนิบช้า

ซึ่งเป็นแนวทางที่สำคัญในการอนุรักษ์พลังงานเชื้อเพลิง และลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ มาปรับใช้กับเส้นทางเดิน แนวคิดทางด้านสังคม ได้แก่ แนวคิดเรื่องการสร้างปฏิสัมพันธ์บนถนน สังคมระแวกบ้าน วัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ/พื้นที่เมือง การศึกษาประเภทของกิจกรรมบนทางเดิน แนวคิดทางสุนทรียภาพและการรับรู้ แนวคิดต่างๆเหล่านี้จะ เน้นความเป็นสาธารณะของถนน ที่ควรมีบทบาทในการรองรับกิจกรรมสาธารณะมากกว่าภาพลักษณ์ที่ใช้กันสำหรับเป็นทางรถวิ่ง

1. สรุปที่มาของระบบการสัญจรทางเท้า

การใช้ถนนในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นการใช้เพื่อรถยนต์ คนเดินเท้าไม่ค่อยได้รับความสำคัญ ดังจะเห็นได้ว่าการสัญจรร่วมกันระหว่างคนเดินเท้ากับรถยนต์บนถนนที่ไม่มีความเท่าเทียมกันในหลายประการด้วยกัน การจัดวางรูปแบบภูมิสถาปัตย์ แบบเมืองที่เน้นความสำคัญของการใช้รถยนต์โดยทำให้ถนนของรถยนต์เป็นใหญ่ขึ้นทำให้การเดินในเมืองเป็นเรื่องที่อันตราย ปริมาณทางเท้ามีไม่เพียงพอสำหรับให้คนเดินเท้าไร่นัก การเดินถูกเบียดออกจากพื้นที่ของถนนโดยรถยนต์ เมืองกลายเป็นสิ่งที่รองรับสำหรับผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว กลายเป็นเอกลักษณ์เฉพาะชนิดหนึ่งของคนในเมืองไป เส้นทางเดินเท้าเป็นโครงการที่จัดให้มีในเมืองเพื่อลดความแออัดของการจราจร และลดปัญหามลภาวะ ทั้งยังช่วยเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของชาวกรุงเทพมหานคร

2. สรุปลักษณะที่เหมาะสม และสิ่งที่ควรคำนึงถึง สำหรับเกิดระบบการสัญจรทางเท้าในแต่ละพื้นที่

จากการศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดิน พบว่าลักษณะที่เหมาะสมสำหรับเกิดระบบการสัญจรทางเท้าจำเป็นต้องพิจารณาถึง องค์ประกอบทางด้าน ชุมชนเมือง สภาพสังคม วัฒนธรรมแต่ละท้องที่ ร่วมด้วย ซึ่งด้านสังคมนี้ได้รวมเอามิติทางความเชื่อ กิจกรรม เนื้อหาและเรื่องราวบนทางเดินซึ่งเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างมากสำหรับการพัฒนารูปแบบทางเดินเท้าให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ เรื่องราวต่างๆทุกเรื่องสอดประสานกันเป็นโครงข่ายที่แน่นหนาและสืบสาน การเปลี่ยนแปลงในด้านใดด้านหนึ่งหรือส่วนใดส่วนหนึ่งย่อมมีผลกระทบต่อกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้การแก้ปัญหาต่างๆบนทางเดินที่มีความซับซ้อนและเกี่ยวข้องกันอย่างแยกไม่ได้ ซึ่งข้อสรุปของลักษณะที่เหมาะสมกับการเกิดระบบการสัญจรทางเท้าในด้านต่างๆ มีดังนี้

2.1 ด้านเมือง ได้แก่ เมืองกระชับ การใช้พื้นที่แบบผสมผสาน การโตแบบธรรมชาติ ระบบขนส่งมวลชนรองรับ ภาพลักษณ์ของเมืองที่ดี

2.2 ด้านสังคม ได้แก่ กิจกรรม พื้นที่รองรับกิจกรรมทางสังคม ปฏิสัมพันธ์บนทางเดิน

2.3 ด้านกายภาพ ได้แก่ ผิวทางเดินเรียบ ความกว้างเพียงพอ ไม่มีสิ่งกีดขวางบนทางเดินทางเดินต่อเนื่อง

2.4 ด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ มีร่มเงาบังแดด/ฝน อุณหภูมิเหมาะสม สภาพอากาศบริสุทธิ์ แสงสว่างทางเดิน

3. สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและโครงการที่ผ่านมา

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องและโครงการที่ผ่านมาพบว่าการพัฒนาเส้นทางเดินเท้าของกรุงเทพมหานคร ยังไม่เป็นไปตามข้อสรุปของลักษณะที่เอื้อให้เกิดการเดินเท้า เพราะโดยส่วนมากแล้วจะมุ่งเน้นการแก้ปัญหาไปทางด้านกายภาพเป็นประการสำคัญ เนื่องจากเป็นสิ่งที่มองเห็นและจับต้องได้จริงและมีรูปแบบในการพัฒนาที่ชัดเจน แต่จากการสำรวจพฤติกรรมการใช้เส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าโดยทั่วไปยังพบว่าปัญหาการใช้เส้นทางเดินเท้ายังคงอยู่ ทั้งนี้เพราะว่าการแก้ปัญหาทางด้านกายภาพเพียงด้านเดียวไม่เพียงพอสำหรับส่งเสริมให้เกิดรูปแบบของ วัฒนธรรมการเดินเท้า เพราะรูปแบบดังกล่าวนี้จะเกิดขึ้นได้ต้องมีความเข้าใจทางด้านสภาพสังคม รู้ถึงความต้องการ อันจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเดิน โดยมีข้อยืนยันจากแนวคิดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

งามพิศ สัตย์สงวน (2539) กล่าวว่า

...เราสามารถเรียงลำดับความต้องการจากน้อยไปหามากได้ดังนี้ ความต้องการทางด้านร่างกาย, ความต้องการความปลอดภัย, ความต้องการทางสังคม, ความต้องการมีเกียรติในสังคม และความต้องการแสดงความสามารถของตนให้เกิดผลต่อสังคม ซึ่งเป็นความต้องการขั้นสูง จะเห็นได้ว่าความต้องการโดยส่วนใหญ่จะเป็นความต้องการทางสังคม...

ไทเลอร์ (Tylor) กล่าวว่า “วัฒนธรรมและสังคมเป็นสิ่งที่ไม่สามารถแยกจากกันได้” และพฤติกรรมของบุคคลจะเป็นผลโดยตรงมาจากสภาพทางสังคม ดังนั้นการใช้วิถีชีวิต และพฤติกรรมบนทางเดินจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับสภาพทางสังคมของทางเดินนั้นๆ

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้ทำการวิเคราะห์สภาพปัญหาทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่มีผู้ใช้พื้นที่สูงสุดได้แก่สถานี สยาม สีลม สุขุมวิท ซึ่งมีสัดส่วนของพื้นที่และการใช้งานทางเดินที่ต่างกัน โดยทำการสำรวจสภาพทางกายภาพ พฤติกรรมทางสังคม สภาพปัญหาประกอบกับการศึกษาทฤษฎีแนวคิดที่เกี่ยวข้อง โดยวิธีการวิจัยประกอบด้วย ขั้นตอนการศึกษา การเลือกพื้นที่ศึกษา การเก็บสำรวจข้อมูลพื้นที่ การจำแนกประเภทของกิจกรรม พฤติกรรม การเดินเท้าเพื่อกำหนดกรอบในการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

งานวิจัยนี้ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ งานวิจัยด้านการพัฒนาการเดินเท้า กรณีตัวอย่างการใช้ระบบการสัญจรแบบยั่งยืนในประเทศและจากต่างประเทศ เพื่อนำมากำหนดกรอบแนวคิดในการศึกษาและสมมุติฐานก่อนทำการเก็บข้อมูลภาคสนามในเดือนมีนาคม พ.ศ.2549 ถึงเดือน กรกฎาคม พ.ศ.2550 หลังการเก็บข้อมูลได้ประเมินผลข้อมูลและตรวจสอบหาความเป็นไปได้ในการใช้งานและการแก้ไขปัญหาโดยปรับให้เข้ากับสภาพความเป็นจริงของพื้นที่อย่างมีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากที่สุด แล้วสรุปเป็นแนวทางในการพัฒนาเพื่อสอบถามความเห็นจากผู้พื้นที่

การเลือกพื้นที่ศึกษา

การใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้มีความสะดวกในการใช้ระบบการสัญจรทางเท้า กล่าวคือ ในเขตที่มีการใช้พื้นที่แบบผสม (mixed used) จะทำให้ระยะทางเดินระหว่างกิจกรรมต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์กันมีระยะทางสั้นลงทำให้เมืองมีความกระชับขึ้น (compact city) หรือก็คือการมีระยะทางระหว่างพื้นที่ใช้งานต่างๆ ไม่ไกลมากนัก สามารถใช้ระบบการสัญจรทางเท้าได้อย่างสะดวก ช่วยให้อประหยัดพลังงานและลดเวลาที่ใช้ในการเดินทาง แต่สำหรับกรุงเทพฯ นั้น ถือว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นแบบกระจายตัวแบบไร้ทิศทาง (Urban sprawl) ซึ่งเป็นไปได้ยากในการนำรูปแบบการเดินเท้ามาใช้โดยไม่อาศัยระบบสัญจรรูปแบบอื่นมารองรับ ด้วย

ข้อจำกัดของการสัญจรทางเท้าที่มีความเหมาะสมในระยะ 0.5 กิโลเมตร จึงจำเป็นต้องมีระบบการสัญจรแบบอื่น เช่น รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน รถโดยสารประจำทาง มารองรับเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ และความหลากหลายของรูปแบบการสัญจรจะเพิ่มทางเลือกให้ผู้สัญจรทางเท้ามากขึ้น ทำให้สามารถรองรับการใช้งานของกลุ่มคนในทุกระดับชั้นและยังควรเลือกจากย่านพาณิชยกรรมและย่านธุรกิจ เพราะเป็นย่านที่ดึงดูดให้คนเข้ามาใช้พื้นที่มากขึ้น และมีพฤติกรรมการเดินทางในพื้นที่ด้วยการเดินเท้าเป็นส่วนใหญ่ ย่านสถานศึกษาก็เป็นอีกแห่งหนึ่งที่ผู้สัญจรด้วยการเดินเท้าเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งต้องการความสงบในพื้นที่เพื่อสร้างบรรยากาศในการเรียนการสอน รวมทั้งต้องควบคุมมลพิษให้น้อย และมีความปลอดภัยสูง นอกจากนี้ พื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางทางกิจกรรมด้านต่าง ๆ เช่น ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ทางการศึกษา ทางด้านคมนาคม เป็นต้น เนื่องจากพื้นที่ประเภทนี้เป็นพื้นที่ที่มีปัญหาอยู่มาก ได้แก่ ปัญหาการจราจรคับคั่ง ปัญหาการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสิ้นเปลือง ปัญหามลพิษ ปัญหาอุบัติเหตุจากรถยนต์ เป็นต้น

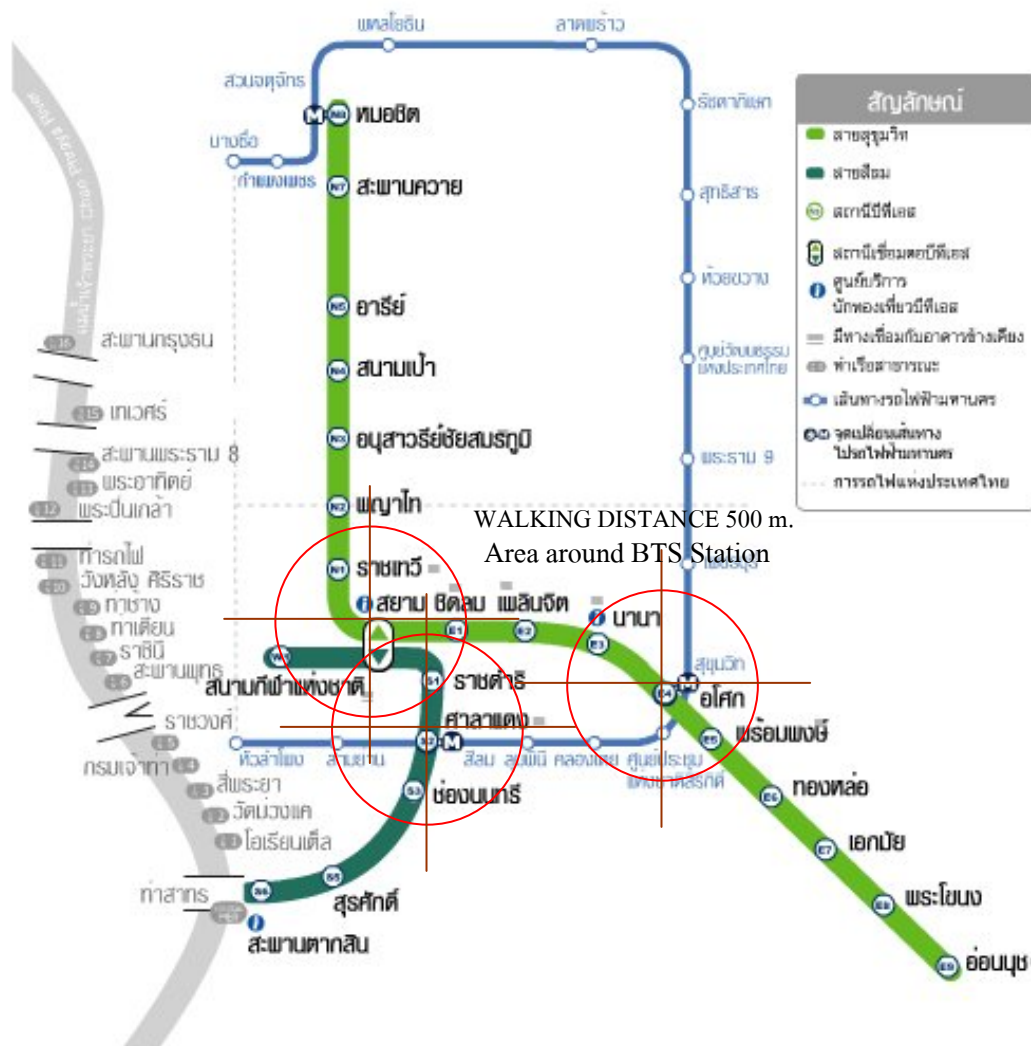
ดังนั้นจึงเริ่มทำการเก็บข้อมูลจากบริเวณที่มีผู้ใช้ทางเดินเท้าจำนวนมากในย่านศูนย์กลางเมือง เบื้องต้นจึงกำหนดพื้นที่ศึกษาโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า (23 สถานี) และสถานีรถไฟใต้ดิน (18 สถานี) โดยเน้นที่บริเวณสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยน (Inter-change) ระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟใต้ดิน (2 สถานี) คือสถานีรถไฟฟ้าสีลม และสถานีรถไฟฟ้าสุขุมวิท รวมทั้งสถานีรถไฟฟ้าสยามที่เป็นจุดเปลี่ยนระหว่างสายสีลมกับสายสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณของผู้ใช้บริการสูงสุด รวมทั้งสิ้น 3 สถานี ซึ่งต่างก็มีลักษณะการแบ่งสัดส่วนการใช้งานของคนเดินเท้ากับรถยนต์แตกต่างกันเพื่อให้สามารถนำมาเปรียบเทียบปัจจัยที่ทำให้เกิดความแตกต่างของการใช้งาน

สัดส่วนการใช้งานระหว่างการเดินเท้ากับรถยนต์ สามารถจำแนกระดับสัดส่วนได้ 3 รูปแบบ คือ

แบบที่ 1 มีปริมาณผู้เดินเท้ามากกว่าผู้ใช้รถยนต์	➔	สถานีสยาม
แบบที่ 2 มีปริมาณผู้เดินเท้าพอกๆกับผู้ใช้รถยนต์	➔	สถานีศาลาแดง
แบบที่ 3 มีปริมาณผู้เดินเท้าน้อยกว่าผู้ใช้รถยนต์	➔	สถานีโอโศก

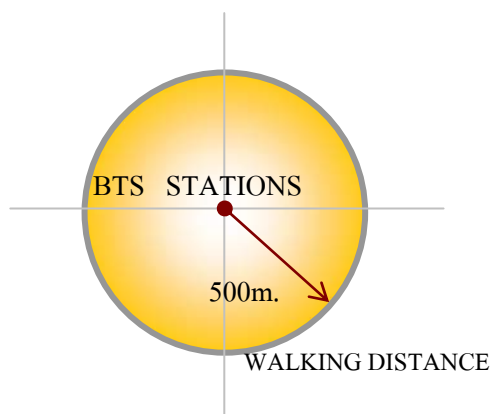
โดยทั้ง 3 พื้นที่ศึกษานั้นสยามแสควร์ คือศูนย์กลางทางด้านพาณิชยกรรมที่มีสัดส่วนของการเดินเท้าสูงที่สุด(ปริมาณผู้เข้าถึงด้วยรถไฟฟ้าสูงสุด) และมีรายละเอียดเนื้อหาของทางเดินมากกว่าสถานีสีลม และสุขุมวิท (การสำรวจภาคสนาม) ซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางทางเศรษฐกิจใน

บริเวณที่เป็นจุดตัดของระบบการสัญจรมากกว่าหนึ่งรูปแบบ และยังเป็นย่านสำคัญ ที่มีผู้ใช้จำนวนมากต่อวัน โดยจะทำการเก็บข้อมูลในบริเวณโดยรอบสถานีในระยะทางที่สามารถเดินได้ (walkable distance)



ภาพที่ 3.1 บริเวณพื้นที่ ที่ทำการเก็บและสำรวจข้อมูลอย่างละเอียด

เก็บข้อมูลพื้นที่ รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ในระยะทางที่สามารถเดินได้ (walkable distance) คือ 0.5 กิโลเมตรเพื่อปรับปรุง และพัฒนาสภาพทางเดินเท้าในบริเวณนี้ให้มีความเหมาะสมในการใช้งาน และเพื่อพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่องระหว่างเส้นทางเดินเท้ากับระบบโครงข่ายรถไฟฟ้า เป็นการส่งเสริมประสิทธิภาพในการเดินเท้า



ภาพที่ 3.2 ลักษณะการเก็บข้อมูลโดยรอบพื้นที่สำหรับย่านที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่หนาแน่น (ย่านสำคัญที่กำหนด)

ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) ตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ.2549 ถึงเดือน กรกฎาคมพ.ศ.2550 โดยสำรวจลักษณะทางเดินเท้า สภาพการสัญจรทางเท้า ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารและองค์ประกอบบนทางเดินเท้า เช่น ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ตู้ชุมสาย โทรศัพท์เสาไฟฟ้า เป็นต้น ในพื้นที่สีลม รัศมี 500 เมตร โดยกำหนดศูนย์กลางจากบริเวณสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาการสัญจรทางเดินเท้าและอุปสรรคที่ขัดขวางการสัญจรทางเดินเท้าของพื้นที่

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

เป็นข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้า เก็บรวบรวมเอกสาร หลักฐาน งานวิจัยที่มีการเก็บรวบรวมไว้แล้วจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ข้อมูลปริมาณผู้ใช้พื้นที่และความสามารถในการรองรับการใช้งานของเส้นทางเดินเท้า จากงานวิจัยที่ทำการศึกษาไว้ ข้อมูลด้านแผนที่ แสดงถึงพื้นที่สำคัญบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และข้อมูลแผนที่แสดงผังอาคารและที่ว่างของพื้นที่ศึกษาจากฐานข้อมูลองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA) พ.ศ. 2531

ขั้นตอนการเก็บข้อมูลพื้นที่

1. เครื่องมือที่ใช้และวิธีการเก็บสำรวจข้อมูล

งานวิจัยนี้ศึกษาและสำรวจพื้นที่ศึกษาทางด้านกายภาพ และพฤติกรรมการใช้เส้นทางสัญจรทางเท้า โดยใช้การสังเกตแบบมีส่วนร่วม การวาดภาพคร่าวๆ การถ่ายภาพ บันทึกวีดิทัศน์ แล้วนำพฤติกรรมการใช้เส้นทางเดินมาวิเคราะห์เชิงทฤษฎีเพื่อหาความต้องการของผู้ใช้พื้นที่ หลังการเก็บข้อมูลได้ทำการประเมินผลและตรวจสอบหาความเป็นไปได้ในการใช้งานและแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยปรับให้เข้ากับสภาพความเป็นจริงของพื้นที่อย่างมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากที่สุด แล้วสรุปเป็นแนวทางในการพัฒนา ทั้งนี้ ข้อมูลทางด้านพฤติกรรมหรือการกระทำที่ไม่มีภาษาเกี่ยวข้องใช้การสังเกตโดยอิสระ ไม่จำเป็นต้องมีการสัมภาษณ์ประกอบ (นิศา ชูโต 2548: 146-147)

2. การเก็บข้อมูลแบ่งเป็นสองขั้นตอน

ขั้นตอนแรกเป็นการ ศึกษาถึง สภาพการใช้งานเส้นทางเดินเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด (23 สถานี) เพื่อสรุปสภาพปัญหาการใช้งานโดยทั่วไป พฤติกรรมของผู้เดินเท้า ส่วนสนับสนุนการเดินเท้า อุปสรรคและปัญหาที่พบ เป็นต้น เพื่อทำการกำหนดแนวคิดทฤษฎีที่ต้องศึกษาเพิ่มเติมเพื่อสรุปเป็นกรอบทฤษฎีสำหรับนำมาใช้วิเคราะห์สภาพปัญหาการใช้งานทางเดิน

ขั้นตอนที่สองจะทำการเลือกพื้นที่ศึกษาจากสถานีที่มีปริมาณผู้เข้าใช้สูงสุด (3 สถานี) เพื่อทำการเก็บสำรวจข้อมูลภาคสนาม ศึกษาทางด้านกายภาพ และสังคมของแต่ละสถานี วิเคราะห์สรุปปัญหาและนำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว (General problems) ก่อนที่จะนำเสนอถึงประเด็นปัญหาที่มีความเฉพาะด้าน (Specific Problems) โดยอ้างอิงกับกรอบแนวคิดและทฤษฎีที่ทำการศึกษาไว้เบื้องต้น

ช่วงระยะเวลาในการเก็บสำรวจภาคสนาม

ในงานวิจัยได้แบ่งช่วงระยะเวลาในการเก็บสำรวจภาคสนามเป็น 3 ช่วงเวลา (นิศา ชูโต, 2548: 146)

ช่วงระยะแรก เป็นการสังเกตข้อมูลทั่วไป (Descriptive) เช่น ประวัติศาสตร์พื้นที่ โครงสร้างทางกายภาพ สถานที่ต่างๆ ลักษณะอาคารการใช้ประโยชน์พื้นที่ (land use) ลักษณะการใช้งานทางเดิน สภาพทางเดิน (walk way) ความหนาแน่นของผู้ใช้เส้นทางเดินเท้า องค์ประกอบของสิ่งแวดล้อมบนทางเดินในแต่ละพื้นที่ เช่น การขายของบนทางเดิน และ การจัดวางต้นไม้บนทางเดิน ฯลฯ ซึ่งเป็นเรื่องที่เห็นได้ง่ายชัดเจน ระยะนี้จะเตรียมจัดทำแผนที่ ขอบเขตแผนที่

ช่วงระยะที่สอง การสังเกตแบบมีศูนย์กลาง (Focused) มุ่งประเด็นการสังเกตทางด้านสังคม พื้นที่ทางสังคมบนทางเดิน พฤติกรรมทางสังคม การมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม และ องค์ประกอบทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้งานทางเดิน

ช่วงระยะที่สาม การสังเกตเลือกเฟ้น (Selective) เป็นการสังเกตโดยเน้นที่ประเภทของกิจกรรม ความแตกต่างของกิจกรรมแต่ละพื้นที่ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมไปตามช่วงเวลา ที่ต่างกัน เพื่อเน้นให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น

บทที่ 4

การเก็บข้อมูลพื้นที่

การนำเสนอข้อมูลของแต่ละพื้นที่ แบ่งเป็น 3 ส่วนหลัก คือ ข้อมูลพื้นที่ ข้อมูลการเดินทาง และ บทวิเคราะห์สรุปปัญหาดังนี้

ข้อมูลพื้นที่ คือ ข้อมูลที่ทำการเก็บรวบรวมในแต่ละพื้นที่ ที่ตั้งสถานี ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ระบบการสัญจรของพื้นที่ สถานที่สำคัญ ประวัติศาสตร์พื้นที่ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ลักษณะทางสถาปัตยกรรม เอกลักษณ์ของย่าน องค์ประกอบของภาพรวมพื้นที่ และนำเสนอข้อสังเกตที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ ศักยภาพของพื้นที่

ข้อมูลการเดินทาง คือ ข้อมูลที่ทำการเก็บสำรวจ คือ ตำแหน่งเส้นทางเดินที่ทำการสำรวจ สภาพเส้นทางเดิน ข้อสรุปพฤติกรรมการใช้งานทางเดิน กิจกรรมต่างๆ และส่วนสนับสนุน/รองรับการใช้งานทางเดิน เพื่อดูความต้องการของผู้ใช้พื้นที่

สรุปประเด็นปัญหา โดยสรุปประเด็นปัญหาทางด้านกายภาพ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้งานทางเดินเท้า เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ปัญหาต่อไป

สยาม

1. ข้อมูลพื้นที่

1.1 สถานที่ตั้ง สถานีสยาม เป็นสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสตั้งอยู่เหนือถนนพระราม 1 อยู่ระหว่างสยามสแควร์และสยามเซนเตอร์ บนพื้นที่ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เขตปทุมวัน

1.2 ระบบสัญจรของพื้นที่ รถโดยสารประจำทางที่ผ่านสถานีนี้ได้แก่ สาย 15 16 ปอ16 21 25 ปอ 29 48 54 73 ปอ73 204 501 508 532, รถไฟฟ้า, จุฬาลงกรณ์ชัตเติลบัส, รถตู้, รถจักรยานยนต์รับจ้าง

1.3 สถานที่สำคัญโดยรอบพื้นที่ สยามสแควร์, สยามเซนเตอร์ (ศูนย์การค้าสยาม), สยามดิสคัฟเวอร์รี่, สยามพารากอน, เซนเตอร์พอยต์, โรงภาพยนตร์สยาม, โรงภาพยนตร์ลิโด้, โรงภาพยนตร์สกาล่า, โรงแรมโนโวเทล, มาบุญครอง, สนามกีฬาแห่งชาติ (สนามศุภชลาศัย) ฯลฯ

1.4 ข้อมูลทั่วไป พื้นที่ย่านสยามสแควร์มีพื้นที่ประมาณ 2.276 ตร.กม เป็นสังคมเขตเมือง อาจเรียกได้ว่าเป็นแหล่ง "อพยพใหม่" ของนักธุรกิจที่มุ่งหน้าเพื่อประกอบการค้าและธุรกิจ จึงเป็นสังคมที่เห็นความแตกต่างในด้านสภาพชีวิตความเป็นอยู่ประจำวันของคนในทุกรูปแบบ

ปัจจุบัน (พ.ศ.2549) เขตปทุมวันนับเป็นพื้นที่ใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร เป็นเขตเมืองชั้นในที่รวมความเจริญเติบโตของเมืองในทุกๆ ด้าน อาทิ ศูนย์รวมการคมนาคมขนส่ง มีรถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถไฟ รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้ามหานคร โดยเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายและจุดเริ่มต้นของสายการเดินทางเป็นศูนย์รวมเศรษฐกิจ การพาณิชย์ การโรงแรม แฟชั่น และห้างสรรพสินค้า นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งการศึกษาและมีสถานที่สำคัญๆ หลายแห่ง อาทิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยสถานพยาบาล สถานที่สำคัญ สนามกีฬาแห่งชาติ จึงเป็นเขตที่มีการสร้างสรรค์ และปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทั้งด้านกายภาพและสังคมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการขยายแหล่งทรัพยากรของชุมชน โดยให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาวิถีทางการดำเนินชีวิต เพื่อให้ได้มาซึ่งศักยภาพหรือคุณภาพชีวิตที่ดีที่สุดเขตหนึ่งลักษณะทางสังคมเป็นสังคมเขตเมืองเป็นแหล่งที่นักธุรกิจที่มุ่งหน้ามาเพื่อประกอบการค้าและธุรกิจ จึงเป็นสังคมที่จะเห็นความแตกต่างทางด้านสภาพชีวิตความเป็นอยู่ประจำวันของคนในทุกรูปแบบ

1.5 ลักษณะทางกายภาพ เป็นพื้นที่ใจกลางเมืองที่ล้อมรอบไปด้วยแหล่งการค้าที่สำคัญ การคมนาคมทุกรูปแบบ ทำให้พื้นที่มีศักยภาพสูงในด้านการลงทุนและการพาณิชย์กรรม แผนผังของสยามสแควร์ แบ่งเป็นสยามสแควร์ซอยต่างๆ มีด้วยกัน 6 ซอย ในลักษณะของศูนย์การค้าแนวราบ ลักษณะเข้าออกภายใน (indoor-outdoor) เข้าถึงสะดวกทั้งทางรถ การเดินเท้า หรือรถไฟฟ้า อาคารโดยรวมในพื้นที่เป็นอาคารตึกแถวเรียงกัน โดยการใช้ประโยชน์ที่หลากหลายภายในอาคาร แต่ทัศนียภาพภายนอก เป็นลักษณะตึกแถวที่มีลักษณะซ้ำๆ กัน ใช้การดึงดูสายตาผ่านทางสื่อต่างๆ ที่ค่อนข้างมีความทันสมัยและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เช่น ป้ายโฆษณาแบบต่างๆ

1.6 ข้อสังเกตบางประการจากการสำรวจภาคสนาม

1.6.1 อาคารในพื้นที่เป็นอาคารพาณิชย์ทั้งหมด และส่วนมากใช้เพื่อการค้าขายเพียงอย่างเดียว ไม่มีการพักอาศัยทำให้พื้นที่ชั้นล่างมีศักยภาพในเชิงพาณิชย์กรรมสูง แต่พื้นที่ชั้นบนหลายพื้นที่ถูกทิ้งร้าง เกิดพื้นที่อันตราย หรือพื้นที่ตายเกิดขึ้น

1.6.2 ที่ระดับพื้นดินการใช้งานอาคารกลุ่มการค้าปลีกและส่ง กระจายตัวหนาแน่นอยู่ด้านหน้าตามแนวถนนสำคัญ

1.6.3 ลักษณะการเก็บสินค้าจะใช้อาคารชั้นบนเป็นส่วนใหญ่ หรือไม่มีการใช้งาน

1.6.4 ประเภทของกิจกรรมมีลักษณะการใช้พื้นที่แบบผสม โดยกิจกรรมที่มีความเป็นสาธารณะ เช่น ร้านอาหาร ร้านอาหาร มักอยู่ชั้นล่างที่เข้าถึงง่าย ในขณะที่กิจกรรมที่ต้องการความเป็นส่วนตัวสูงเช่น กวดวิชา คาราโอเกะ สตูดิโอถ่ายภาพ มักมีการใช้งานอาคารในชั้นบนที่เข้าถึงยากกว่า

1.6.5 การค้าในส่วนของตึกแถวเป็นแบบร้านค้าเช่า ส่วนได้โรงภาพยนตร์ที่วางต่างๆ หรือตามตรอกซอยเป็นการค้าแบบแผงลอย

1.6.6 ความหนาแน่นของกิจกรรมเกิดขึ้นบริเวณ พื้นที่รวมกิจกรรม ต่างๆที่สำคัญ ซึ่งจะกระจายตัวตามจุดต่างๆที่สำคัญในพื้นที่ (หน้า138)

1.6.7 มีสถานศึกษา ศูนย์การค้า อยู่ใกล้ๆ เป็นจำนวนมาก

1.7 ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

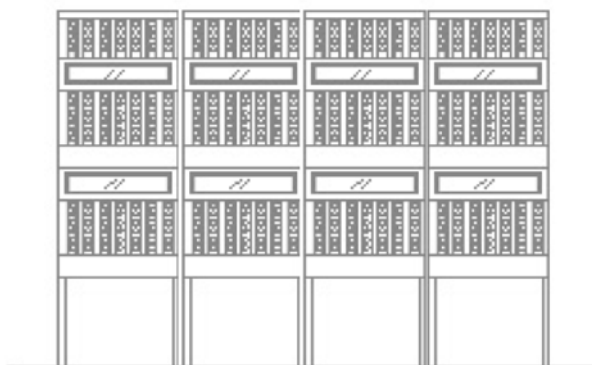
1.7.1 อาคารเกือบทั้งหมดเป็นอาคารตึกแถว ก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ.2504 ทำให้มีสภาพที่ค่อนข้างทรุดโทรม เสื่อมสภาพ

1.7.2 เปลี่ยนแปลงการใช้สอยภายใน อาคารส่วนใหญ่จะมีการต่อเติมและซ่อมแซม บางส่วนได้ถูกปล่อยให้ทิ้งร้าง

1.7.3 ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในอาคาร กิจกรรมในอาคารตึกแถวต่างๆมีตั้งแต่การขายของ ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ สถานกวดวิชา และกิจกรรมพาณิชย์อื่นๆในลักษณะผสมกันในแต่ละบล็อกอาคาร โดยกิจกรรมที่มีความเป็นส่วนตัวสูงมักจะจัดอยู่ในชั้นบน

1.7.4 ความหนาแน่น เนื่องจากการทำกิจกรรมหลายอย่างในอาคารเดียวกัน ประกอบกับการที่ดินมีราคาสูง ทำให้จำเป็นต้องใช้ประโยชน์จากที่ดินให้ได้สูงสุดส่งผลให้ความหนาแน่นของอาคารสูง

1.7.5 รูปแบบอาคาร เป็นอาคารตึกแถวที่หนึ่งหน่วยมีขนาดกว้าง 4.00 ม. ยาว 12.00 ม. สูง 3 ชั้นครึ่งเป็นรูปแบบศูนย์การค้าห้องแถวซึ่งมุ่งผลตอบแทนจากการขายสิทธิ์อาคารเป็นสำคัญ แต่ปัจจุบันเริ่มมีโครงการต่างๆ เน้นไปทางด้านการออกแบบที่ทันสมัย การแสดงออกถึงเอกลักษณ์ลดน้อยลงเนื่องจากต้องการรูปแบบที่ทันสมัย สะดุดตา ประกอบกับมีศักยภาพที่เป็นไปได้ในด้านการพัฒนารูปแบบของงานสถาปัตยกรรมที่ตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มวัยรุ่น



ภาพที่ 4.1 แบบอาคารตึกแถวที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่สยามสแควร์

เอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรม ความสามารถในการขยายตัวและการดัดแปลงอาคาร เนื่องจากอาคารตึกแถวในพื้นที่เป็นกรรมสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยแต่เพียงผู้เดียว โดยเสนอเช่าให้แก่ผู้เช่า โดยพื้นที่หน่วยที่เล็กที่สุดของการให้เช่าสิทธิ์ครอบครองเป็นหน่วยหา 4.00 x 12.00 เมตร ตลอดจนหาอาคาร ลักษณะการขยายตัวของแต่ละหน่วย จึงต้องขยายตัวไปตามที่ดินโดยไม่

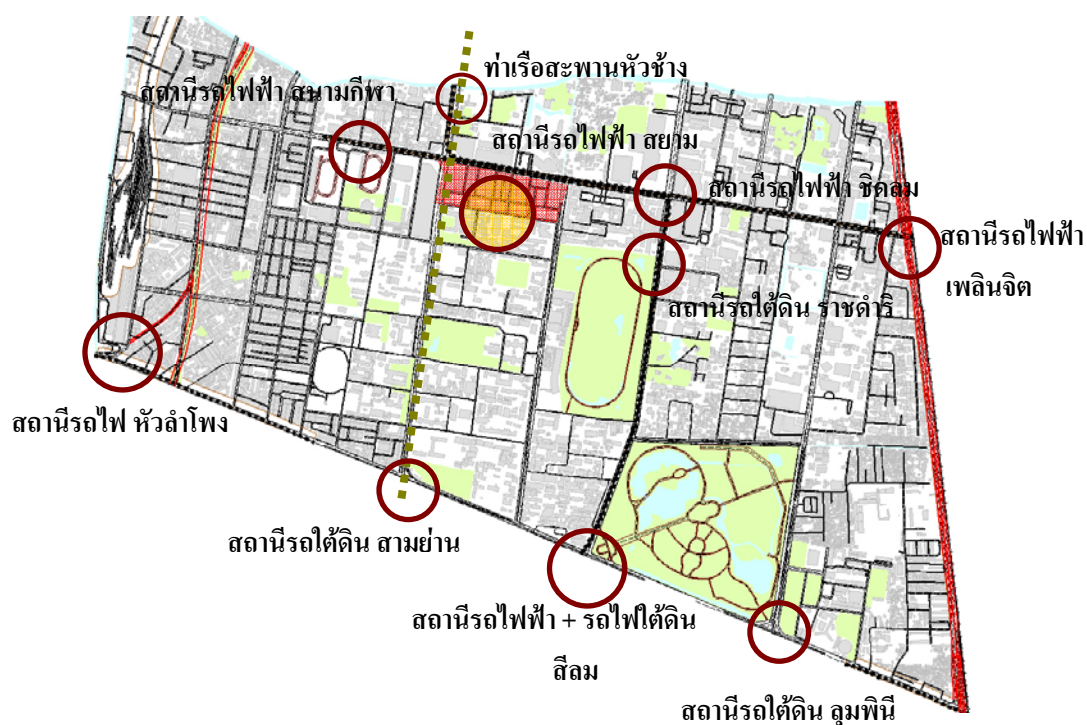
สามารถขยายตัวเฉพาะชั้นได้ โดยในปัจจุบันเกิดการแบ่งเช่าต่อขึ้นภายในแต่ละตึก ทำให้เกิดการใช้พื้นที่ในลักษณะการใช้พื้นที่ร่วมกันในลักษณะต่างๆ ภายในบล็อก ซึ่งถือเป็นลักษณะเฉพาะอย่างหนึ่งของการใช้อาคารตึกแถวบริเวณสยามสแควร์

1.8 เอกลักษณะของย่าน มีประวัติความเป็นมาอันเป็นเอกลักษณ์ในฐานะพื้นที่พัฒนาทางพาณิชย์กรรมสมัยใหม่ มีการพัฒนาที่ทันสมัยอยู่ตลอดเวลาค่อนข้างชัดเจน ประเภทของผู้ใช้ คนรุ่นใหม่ และกิจกรรมที่ชัดเจน หมุนเวียนเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา ทำให้พื้นที่แห่งนี้มีเอกลักษณ์ของความสนุกสนาน รื่นเริงอยู่เสมอ พร้อมทั้งมีการเตรียมพร้อมในการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และเป็นศูนย์กลางการค้าแห่งเดียวที่มีเอกลักษณ์เป็นศูนย์กลางแบบเชิงราบ (Low rise) และเปิดโล่ง (open space) ตั้งอยู่ในทำเลใจกลางเมือง ร้านค้าและบริการมีความหลากหลายแต่โดยมากมุ่งตอบสนองต่อผู้ใช้บริการเฉพาะกลุ่มโดยเฉพาะสินค้าแฟชั่น โรงภาพยนตร์ และที่เรียนพิเศษ ฯลฯ

1.9 สรุปศักยภาพของพื้นที่ตั้ง ย่านสยามสแควร์มีความพร้อมในการรับกระแสการพัฒนาค่อนข้างมาก เนื่องจากสถาปัตยกรรมในพื้นที่ถูกเปิดกว้างมีแนวโน้มในการพัฒนาในอนาคต เพื่อการตอบรับกับกิจกรรมในพื้นที่และที่ตั้งยังมีศักยภาพที่เหมาะสมอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจพัฒนา ที่ตอบรับกับเอกลักษณ์ของที่ตั้ง มีความทันสมัย เปิดรับสื่อต่างๆ เป็นศูนย์กลางกรุงเทพฯ ด้านเอกลักษณ์

สยามสแควร์เป็นพื้นที่ที่มีเอกลักษณ์ที่เด่นชัดอยู่ในตัว ในด้านของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในย่านอันเป็นผลให้เกิดการสร้างแนวทางการพัฒนาย่านในอนาคต อีกทั้งในปัจจุบันมีโครงการพัฒนาพื้นที่สยามสแควร์เกิดขึ้นหลายโครงการ อันเป็นผลให้การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สยามสแควร์ อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงที่ค่อนข้างชัดเจน

องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้พื้นที่มีการเข้าถึงสูง คือ เครือข่ายถนน สยามสแควร์เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการเข้าถึง ไม่ว่าจะเป็นระบบการจราจรแทบทุกชนิด เช่น รถยนต์ รถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถไฟฟ้า BTS โดยเฉพาะบริเวณสยามสแควร์นั้นเป็นจุดรวมของการสัญจรทุกชนิดดังกล่าว คืออยู่ใกล้กับทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า BTS สายสยาม จุดรอรถประจำทาง อีกทั้งยังมีถนนล้อมรอบทั้ง 4 ด้าน และตั้งอยู่ในตำแหน่งของจุดตัดของถนนที่สำคัญ เชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างสยามสแควร์และพื้นที่ย่านใกล้เคียง เกิดการนำพาผู้คนบางส่วนจากพื้นที่รอบนอกเข้ามายังพื้นที่ตั้งโครงการได้ แต่ในขณะเดียวกันทำให้เกิดการสัญจรที่หนาแน่นและพลุกพล่านอันจะทำให้เกิดปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษ ในพื้นที่



ภาพที่ 4.2 แผนที่แสดงระบบการสัญจรสาธารณะในบริเวณพื้นที่

แผนผังแสดงเส้นทางการให้บริการรถประจำทาง (Shuttle Bus) ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ระบบการสัญจรของย่าน (Local Transportation) จะให้บริการตามโหนดพื้นที่ที่สำคัญได้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้พื้นที่ ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางให้บริการจะถูกกำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงพื้นที่ให้บริการที่สำคัญภายในย่านเป็นหลัก นอกจากนี้ยังมีอัตราค่าบริการที่ต่ำกว่าระบบการสัญจรรูปแบบอื่นๆ



ภาพที่ 4.3 แสดงบริเวณให้บริการรถประจำทางของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 4.4 แผนที่แสดงเส้นทางให้บริการรถประจำทางของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ที่มา: สำนักงานสารนิเทศจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2547)

2. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดิน

2.1 ลักษณะการใช้งานเส้นทางเดินเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์



..... เส้นทางเดินเท้าหลักบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสยาม

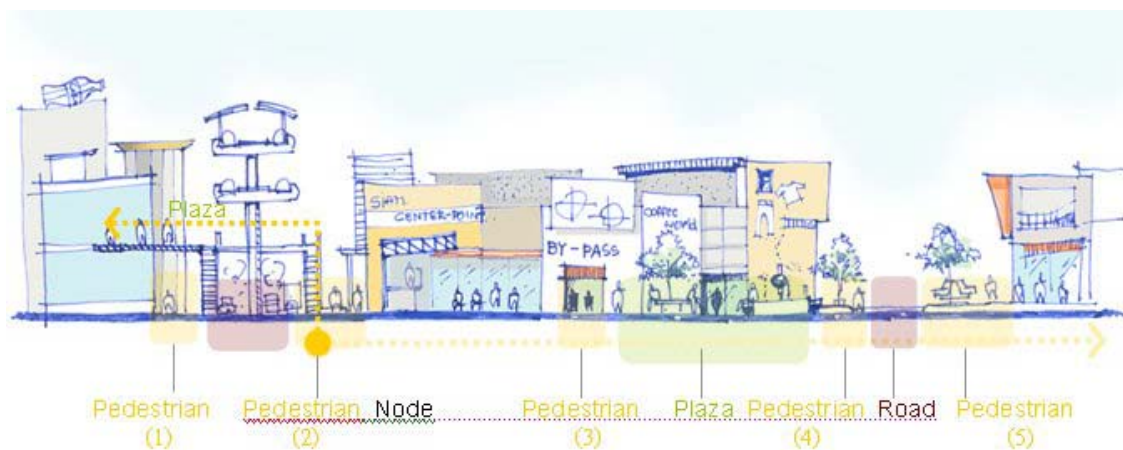
ภาพที่ 4.5 ภาพแสดงตำแหน่ง ปริมาณ และลักษณะการสัญจรทางเท้าหลักบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสยาม
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 10/07/49 เวลา 14.00 - 14.02 น. และ วันที่ 10/05/49 เวลา 13.00 - 13.05 น. บริเวณทางเดินเท้าหลักบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์



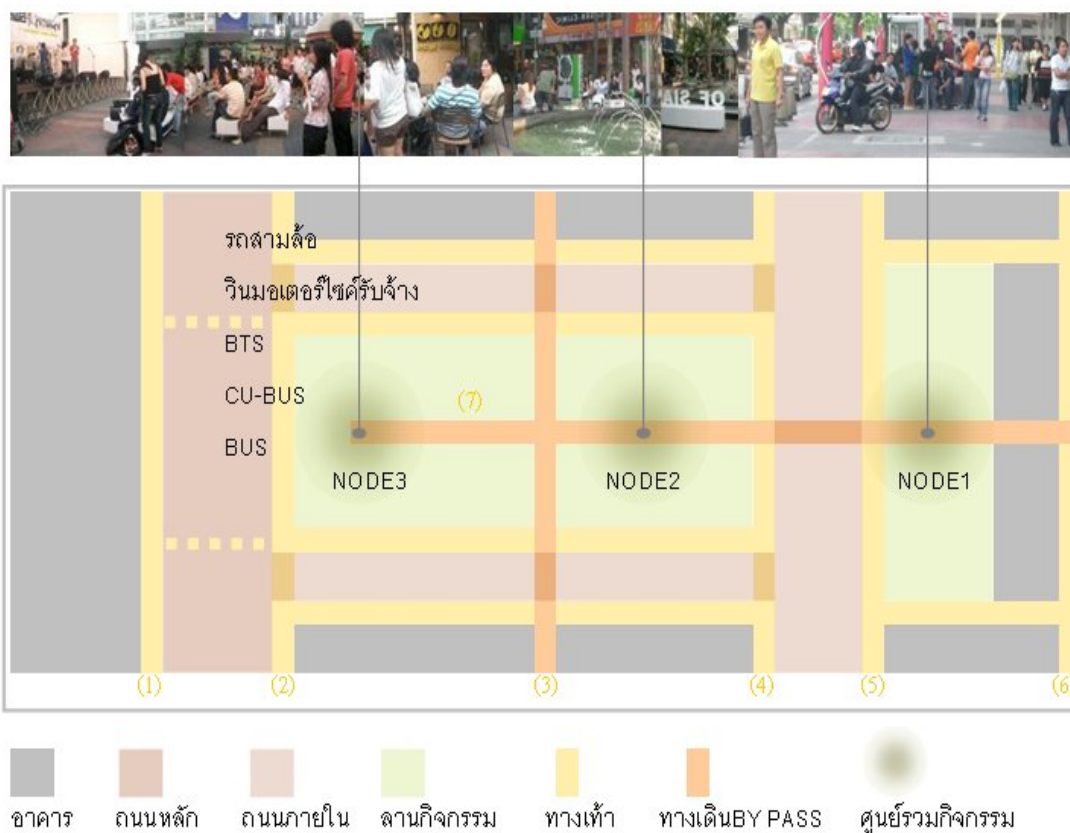
ภาพที่ 4.6 แสดงตำแหน่ง และสภาพทางเดินเท้าหลักและเส้นทางเดินรถริมถนนพญาไท
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 10/05/49 เวลา 10.00 - 10.05 น. และ วันที่ 05/07/49 เวลา 12.00 -
14.00 น. บริเวณทางเดินเท้าหน้าศูนย์หนังสือฯ

ลักษณะสภาพทางเดินเท้ารอบบริเวณหน้าศูนย์หนังสือฯ การสำรวจพบว่ามีลักษณะทางเดินที่แคบ มีเสาไฟฟ้ากีดขวางอยู่จำนวนมาก และขาดกิจกรรมรองรับการเดินเท้า ทางเดินเท้ารอบบริเวณสยามเซนเตอร์ซอย 4 และ เส้นทางเดินเท้ารอบตัดขวาง ภายในพื้นที่ที่มีการจัดเตรียมที่นั่ง สำหรับคนเดินเท้า มีช่องทางเดินเป็นซอยที่มีลักษณะเป็นช่องทางตัดผ่านอาคาร (BY-PASS)

2.2 การสำรวจพฤติกรรมบนพื้นที่ทางเดินย่านสยามสแควร์ (Siam)



ภาพที่ 4.7 พฤติกรรม และสภาพบรรยากาศทางเดินภายในย่านสยามสแควร์



ภาพที่ 4.8 ผังการใช้งานพื้นที่ทางเดินเท้าและถนนบริเวณพื้นที่ศึกษาย่านสยามสแควร์

ลักษณะทางเดินเท้าในย่านสยามสแควร์จะมีกิจกรรมบนทางเดินที่หลากหลายและมีความต่อเนื่องกันโดยเส้นทางเดินเท้าหลัก (1), (2) อยู่ข้างถนนหลักของพื้นที่ เส้นทางเดินเท้า (2) จะเชื่อมต่อกับถนนภายในซึ่งจะมีลักษณะเป็นถนนสำหรับเดินรถเส้นทางเดียว (One way) และมีเท้าทำขนาดกว้าง 4 เมตรสองข้างทางของถนน นอกจากนี้ยังมีช่อง ทางเดินลัดภายในพื้นที่ (BY PASS) (3), (7) ที่ตัดผ่านอาคารเป็นแกนหลักเพื่อเน้นให้เกิดการเชื่อมความสัมพันธ์ของกิจกรรม และสร้างความต่อเนื่องให้กับการเดินเท้า ในลักษณะของกิจกรรมในร่ม (Indoor-Activities)



ภาพที่ 4.9 ภาพขยายบริเวณจุดเชื่อมต่อของเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่กับเส้นทางเดินเท้าจากรถไฟฟ้า

จากการสำรวจพบว่าเป็นจุดที่มีความหนาแน่นของผู้เดินเท้าโดยเฉลี่ยสูงที่สุดเนื่องจากการที่เป็นจุดเชื่อมต่อเข้ากับสถานีรถไฟฟ้า ป้ายรถประจำทางและรถโดยสารของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ให้บริการในพื้นที่ย่าน ทำให้บริเวณนี้เป็นศูนย์รวมของระบบขนส่งมวลชนหลักของพื้นที่



ภาพที่ 4.10 เส้นทางเดินลัด (By-pass) ตัดผ่านในพื้นที่ โดยจะมีกิจกรรมที่เป็น in-door

ปริมาณผู้ใช้เส้นทางเดินเท้าในช่วงที่มีกิจกรรมพิเศษจะทำให้ทางเท้าไม่สามารถรองรับกับปริมาณผู้ใช้ที่เพิ่มสูงขึ้นได้ จึงเกิดการครอบครองพื้นที่ถนนรถยนต์



ภาพที่ 4.11 ปริมาณผู้ใช้เส้นทางเดินเท้าในช่วงที่มีกิจกรรมพิเศษ

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 5/06/49 เวลา 16.45 บริเวณช่องทางเดินสยามสแควร์ซอย4

2.3 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้พื้นที่จากการสำรวจ

2.3.1 พฤติกรรมการเข้าถึงพื้นที่ กลุ่มผู้เดินเท้าจะใช้ทางเดินเท้าด้านสยามโบนันซ่า เนื่องจากส่วนใหญ่ของผู้ใช้ทางเดินเท้ามีการเดินทางมาด้วยรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดินซึ่งอยู่ในด้านเดียวกันนี้เอง อีกทั้งยังมีสภาพทางเดินเท้ามีความต่อเนื่องมากกว่าในด้านของห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง ที่มีถนนตัดผ่านทางเดินทำให้เส้นทางเดินไม่ต่อเนื่อง เกิดความลำบากในการใช้งาน

1) พฤติกรรมการเดินทางรวมกลุ่ม การเดินเรียงแถวหน้ากระดาน ของผู้เดินเท้าที่มาเป็นกลุ่มพบมากกับกลุ่มวัยรุ่น ที่เป็นส่วนมากของผู้ใช้พื้นที่สยามสแควร์ สร้างปัญหาให้กับผู้ที่ต้องการจะเดินแซงไปข้างหน้าทำได้ลำบาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ใช้ทางเดินหลักคือกลุ่มวัยรุ่น โดยจะมีปริมาณผู้ใช้ทางเดินในวันหยุดมากกว่าวันธรรมดา บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มักจะมีชาวต่างชาติ ต้องการความช่วยเหลือทางด้านข้อมูล เป็นตำแหน่งที่ควรจัดให้มี Information center คอยให้บริการเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ที่มีผู้คนสัญจรผ่านจำนวนมาก บริเวณที่เห็นได้ชัดคือบริเวณทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า และโดยมากผู้รับจะทิ้งใบปลิวเกลื่อนกลาด ไม่เรียบร้อย จึงควรที่จะมีที่สำหรับคืนใบปลิว หรือบริเวณสำหรับทิ้งขยะรีไซเคิลเพื่อความสะดวกในการกำจัดและจัดการ



ภาพที่ 4.12 พฤติกรรมการเดินรวมกลุ่มของผู้ใช้พื้นที่ทางเดิน

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 5/06/49 เวลา 16.30 น. บริเวณสยามสแควร์ และบริเวณหน้า
โรงเรียนเตรียมอุดม



ภาพที่ 4.13 พฤติกรรมการแจกใบปลิวในบริเวณที่มีการสัญจรทางเท้าหนาแน่น

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 5/06/49 เวลา 16.30 น. บริเวณทางเดินเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสยาม

2) พฤติกรรมการใช้งานเส้นทางเดินเท้าในช่วงไม่ปกติ (กิจกรรมที่เกิดขึ้นเฉพาะโอกาส)

3) พฤติกรรมบนเส้นทางเดินเท้าบริเวณเดียวกันแต่ต่างช่วงเวลา เส้นทางเดินเท้าหลักริมถนนพญาไทพื้นที่ศึกษาสยามสแควร์ทางเดินเท้าบริเวณ หน้า โรงเรียน เตรียมอุดมศึกษา

และ หน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มีลักษณะทางเดินที่กว้าง ร่มรื่น แต่มีช่วงทางเดินที่ยาว และขาดกิจกรรมที่จะมาสนับสนุนการเดิน แต่ก็มีการตั้งแผงลอยในบางเวลา ได้แก่ แผงลอยหนังสือ และมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่เป็นร้านขายดอกไม้ช่วงงานรับปริญญา



ภาพที่ 4.14 บริเวณหน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และหน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 7/07/49 เวลา 14.30 น. บริเวณบริเวณหน้าโรงเรียนเตรียม
อุดมศึกษา และหน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปริมาณคนเดินเท้าที่มากจนหนาแน่นในช่วงเวลามีกงานรับปริญญา ซึ่งจะมีกิจกรรมเกิดขึ้นตลอดทางเดิน ได้แก่ ร้านดอกไม้ ของที่ระลึก รถเข็นขายเครื่องดื่มและผลไม้ เป็นต้น ทำให้จากเส้นทางเดินที่เคยไม่มีกิจกรรมเปลี่ยนเป็นเส้นทางเดินที่มีการจับจองพื้นที่ ของร้านค้าริมทางเดิน มีการกางร่มตลอดแนวทางเดินสร้างความร่มรื่นและมีชีวิตชีวาให้กับเส้นทางเดินในช่วงเดือนกรกฎาคมของทุกปี



ภาพที่ 4.15 ปริมาณคนเดินเท้าในช่วงวันงานรับปริญญา
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 19/07/49 เวลา 12.30 น. บริเวณหน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.3.2 ตำแหน่งพฤติกรรมการใช้งานเส้นทางเดินเท้า

1) ตำแหน่งพฤติกรรมการใช้งานเส้นทางเดินเท้าในช่วงไม่ปกติ (กิจกรรมที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลา)



ภาพที่ 4.16 พฤติกรรมการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าในช่วงเวลาที่มีงานรับปริญญา

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 19/07/49 เวลา 12.30 น. บริเวณหน้าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2) ตำแหน่งพฤติกรรมการใช้งานเส้นทางเดินเท้าในช่วงไม่ปกติ (กิจกรรมที่เกิดขึ้นเฉพาะโอกาส)



ภาพที่ 4.17 พฤติกรรมการใช้เส้นทางเดินเท้าในช่วงเวลาที่มีฝนตก

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 11/07/2549 เวลา 13.35 น. บริเวณทางเดินเท้าสยามสแควร์

คนเดินเท้าจะเลือกใช้เส้นทางเดินที่มีสิ่งปกคลุม (Cover way) แต่ขนาดความกว้างมีไม่เพียงพอที่จะรองรับความต้องการของผู้เดินเท้า ถึงแม้จะเป็นในช่วงเวลาที่มีการใช้พื้นที่ไม่หนาแน่น อีกทั้งยังขาดความต่อเนื่องของทางเดิน ทำให้บางคนเลือกที่จะเดินเปียกฝน

3. สรุปประเด็นปัญหา

3.1 ลักษณะทางกายภาพ สภาพทางเดินเท้าที่เป็นปัญหาต่อการใช้งานบริเวณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

ลักษณะผิวทางเดินหลักริมถนนบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร มีสภาพผิวทางเดินไม่เรียบสม่ำเสมอ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการซ่อมแซมที่ฉาบฉวย ขาดการวางแผนการดำเนินการอย่างเป็นระเบียบ

ฝาท่อสายโทรศัพท์ สายไฟฟ้า ฝาท่อระบายน้ำ และรางระบายน้ำ เป็นอุปสรรคของการใช้งานเส้นทางเดินเท้า ในหลายจุดของพื้นที่ที่พบว่ามีความแตกต่างกัน จะมีการทำเนินเล็กๆ ขึ้นมาเพื่อให้รถจักรยาน และจักรยานยนต์ใช้งาน แต่ไม่ได้คำนึงถึงรถเข็นคนพิการที่ต้องการทางลาดขนาดกว้างกว่าและชันน้อยกว่าที่มีอยู่นอกจากนี้ยังมีทางลาดบางบริเวณที่เกิดขึ้นอย่างไม่มีสาเหตุ



ภาพที่ 4.18 ลักษณะสภาพพื้นผิว และอุปสรรคจากพื้นผิวที่เกิดขึ้นบริเวณทางเดินเท้ารถไฟฟ้ามหานคร



ภาพที่ 4.19 แสดงภาพอุปสรรคจากผิวทางเดินที่เกิดขึ้นบนเส้นทางเดินเท้า

3.2 พฤติกรรมการใช้พื้นที่ทางเดินที่เป็นปัญหา

ปัญหาจากพฤติกรรมการใช้พื้นที่ได้แก่ ปัญหาการระบายน้ำจากชั้นบนลงบนทางเดินเท้า และรางระบายน้ำที่ทำให้เส้นทางเดินเท้าขาดความต่อเนื่อง ปัญหาพฤติกรรมนำรถจักรยานยนต์ขึ้นใช้บนทางเท้า ความสกปรกของเส้นทางเดินเท้าอันเกิดจากความมั่งง่ายของผู้ประกอบกิจการ ร้านขายอาหารที่มักจะนำน้ำเสียมาทิ้งลงท่อระบายน้ำนอกจากนี้ยังพบปัญหาจากพฤติกรรมการทิ้งขยะเกลื่อนกลาดบนทางเดิน โดยเฉพาะในบริเวณที่มีร้านค้าสะดวกซื้อ



ภาพที่ 4.20 พฤติกรรมการรูกล้ำพื้นที่

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 24/07/49 เวลา 14.10 น. บริเวณทางเดินเท้าสยามสแควร์

ถึงแม้ว่าลักษณะทางเดินจะมีขนาดกว้างแต่ก็มีการสัญจรของรถจักรยานยนต์และ
การจอดรถยนต์กีดขวางทางเดิน



ภาพที่ 4.21 สภาพทางเดินเท้าริมถนนหลัก บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสยาม

การทิ้งขยะเกลื่อนทางเดิน บริเวณด้านหน้าร้านสะดวกซื้อซึ่งเกิดจากความมั่งง่ายของผู้บริโภค และไม่มีถังขยะ ในบริเวณใกล้เคียง เพื่อรองรับการใช้งาน



ภาพที่ 4.22 แสดงขยะเกลื่อนทางเดิน บริเวณด้านหน้าร้านสะดวกซื้อ

สภาพความไม่เหมาะสมต่อการใช้งานพื้นที่บริเวณทางเดินเท้าริมสถานีรถไฟฟ้าสยาม
สภาพขยะบริเวณป้ายรถประจำทาง ที่ส่งกลิ่นเหม็น รบกวนผู้ใช้ การจับจองพื้นที่ของ “คนจร
จัด” สร้างความไม่เป็นระเบียบให้กับพื้นที่ และก่อให้เกิดสุขลักษณะที่ไม่เหมาะสมอีกด้วย



ภาพที่ 4.23 ความไม่เป็นระเบียบของการใช้พื้นที่ ที่ก่อให้เกิดสุขลักษณะที่ไม่เหมาะสม
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 3/09/49 เวลา 12.00 น. บริเวณทางเดินเท้ารถไฟฟ้าสยาม

พฤติกรรมในการทิ้งขยะของผู้ใช้ที่ทิ้งจนล้นถังทำให้ไม่สามารถปิดฝาถัง เป็นที่ไม่น่ามองและยังส่งกลิ่นเหม็นต่อผู้ใช้ป้ายรถประจำทาง และผู้เดินผ่านพื้นที่บริเวณนั้นซึ่งมีจำนวนมาก เนื่องจากเป็นป้ายรถประจำทางที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าสยาม



ภาพที่ 4.24 ทางเดินเท้าริมสถานีรถไฟฟ้าสยาม

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 3/09/49 เวลา 12.00 น. บริเวณทางเดินเท้ารถไฟฟ้าสยาม

พฤติกรรมขนถ่ายสินค้า ในช่วงเวลา 12.00 น. เป็นสาเหตุหนึ่งที่เพิ่มภาระให้กับปัญหาการจราจร และการกีดขวางเส้นทางสัญจรทางเท้า อีกทั้งเนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่ พนักงาน นักศึกษา ออกมาใช้พื้นที่บริเวณมากทำให้เกิดความคับคั่งบนเส้นทางเดินเท้า



ภาพที่ 4.25 พฤติกรรมขนถ่ายสินค้า

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 3/09/49 เวลา 12.00 -13.00 น. บริเวณทางเดินเท้ารถไฟฟ้ามหานคร

สัดส่วนของการใช้พื้นที่ถนนที่เน้นให้บริการสำหรับรถยนต์มากกว่าการเดินเท้าเห็นได้จากการมีถนนสำหรับรถยนต์ถึง 8 ช่องทางหรือโดยประมาณ 20 เมตร แต่มีขนาดทางเท้าขนาดความกว้างเพียงด้านละ 3-5 เมตร



ภาพที่ 4.26 สัดส่วนของการใช้พื้นที่ถนน

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 25/07/49 เวลา 13.20 น. บริเวณถนนพญาไท

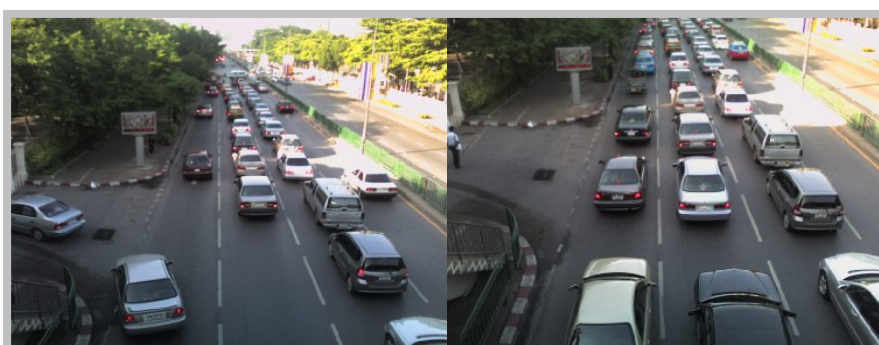
พฤติกรรมรถข้ามถนนบริเวณหน้าทางเข้าสถาบันการศึกษาที่ไม่ได้มีการจัดเตรียมทางข้ามไว้ให้ เนื่องจากการมีทางม้าลายในบริเวณที่อยู่ห่างออกไปซึ่งอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสมคืออยู่ในบริเวณต้นทางโค้งของรถยนต์ ทั้งยังมีพฤติกรรมของผู้ใช้ที่ข้ามทางม้าลายเมื่อสัญญาณไฟห้ามข้าม ทำให้เสี่ยงต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้น



ภาพที่ 4.27 พฤติกรรมการไม่ข้ามถนนในบริเวณที่จัดเตรียมไว้ให้
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 25/07/49 เวลา 13.40 น. บริเวณถนนพญาไท



ภาพที่ 4.28 พฤติกรรมของผู้ใช้ที่ข้ามทางม้าลายเมื่อสัญญาณไฟห้ามข้าม
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 25/07/49 เวลา 14.00 น. บริเวณถนนพญาไท



ภาพที่ 4.29 การขาดความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า

การขาดความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้าอันเนื่องจากการเปิดทาง เข้า-ออก อาคาร
สำหรับรถยนต์ ทั้งยังไม่มี การจัดเตรียมทางลาดสำหรับคนพิการ

ขนาดพื้นที่รองรับการใช้งานมีลักษณะยืดหยุ่นไม่ตายตัว อาณาเขตส่วนตัวของการใช้กิจกรรมที่แตกต่างกันมีขนาดที่ไม่เท่ากันดังตัวอย่างที่พบได้จากการสังเกตกลุ่มผู้ใช้พื้นที่บริเวณป้ายรถประจำทางหน้าบันไดห้างสยามดิสคัฟเวอรี พบว่า กลุ่มผู้ที่นั่งบริเวณบันได หรือ ที่นั่งบริเวณขอบบ่อน้ำ จะมีอาณาเขตส่วนตัวสูงกว่าคนที่ยืนใช้พื้นที่

พฤติกรรมการนั่งทำกิจกรรมริมทางเกิดจากการไม่จัดเตรียมพื้นที่นั่งริมทางเดิน ทำให้ผู้ใช้เส้นทางเดินเลือกนั่งตามบันไดหน้าร้านค้า



ภาพที่ 4.30 พฤติกรรมการนั่งทำกิจกรรมริมทางเท้า

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 25/07/49 เวลา 14.15 น. บริเวณทางเดินเท้าหน้าร้านค้าสยามสแควร์

3.3 โครงการปรับปรุงพื้นที่สยาม

การปรับปรุงภูมิทัศน์สยามสแควร์ที่เห็นได้ชัด คือ การปรับปรุงทางเดินเท้าใหม่ให้แข็งแรงสวยงามโดยลดพื้นที่จอดรถยนต์บางส่วนและขยายทางเดินเท้าให้กว้างขึ้น นอกจากนี้ยังมีการจัดทำซุ้มประตูทางเข้าและป้อมรับบัตรใหม่ เพื่อมีรูปแบบที่ทันสมัยและสวยงาม

การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น แก้ไขปัญหาน้ำท่วม การเพิ่มไฟฟ้าแสงสว่างในเวลากลางคืนและการทาสีอาคารขยะเดิมแล้วปรับปรุงระบบการจัดเก็บขยะเพื่อลดผลกระทบด้านมลภาวะ

การปรับปรุงสื่อประชาสัมพันธ์ภายในสยามสแควร์ที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และมีรูปแบบที่ทันสมัย รวมถึงโครงการสื่อประชาสัมพันธ์เสียงตามสายการ Siam radio network การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ภายในสยามสแควร์ และ โครงการ Digital Screen เพื่อติดตั้งสื่อแพร่ภาพ (วิดีโอวอลล์) บริเวณเหนือกันสาดหน้าร้าน Milk Plus สาขาสยามสแควร์ ตรงข้ามโครงการ The Center Point of Siam

โครงการปรับปรุงทางเดินเท้า สถาปัตยกรรมและพื้นที่ทางสังคมบนทางเดิน เพื่อตอบสนองกับพฤติกรรมการใช้งานทางเดินเท้า ซึ่งหลังการปรับปรุงจะมีขนาดความกว้างของเส้นทางเดิน ด้านละ 4 เมตร รวมทั้งสองด้านเท่ากับ 8 เมตร แต่มีถนนสำหรับเดินรถทางเดียว 2 ช่องทาง กว้าง 5 เมตร ซึ่งจะมีขนาดน้อยกว่าขนาดทางเดินเท้า และมีการสร้างทางม้าลายสำหรับเดินข้ามถนนในระดับความสูงที่เท่ากับความสูงของฟุตบาท เพื่อสร้างความต่อเนื่องเส้นทางเดินเท้าทั้งสองฝั่งในระดับเดียวกันทั้งยังเพื่อชะลอความเร็วรถยนต์



ภาพที่ 4.31 พฤติกรรมการเดินแบบกระจายตัวและสัดส่วนทางเดินเท้าต่อถนน

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 05/06/49 เวลา 08.15 น. บริเวณทางเดินเท้าสยามสแควร์

แสดงพฤติกรรมการเดินแบบกระจายตัวเนื่องจากการมีอาณาเขตส่วนตัว และแสดงสัดส่วนทางเดินเท้าต่อถนนที่แสดงให้เห็นถึงการเน้นความสำคัญของการเดินเท้ามากกว่าการใช้รถยนต์

การพัฒนาพื้นที่ในภายหลังพบว่ามีการจัดพื้นที่ดังกล่าวเป็นร้านกาแฟและขนม (Coffee & Bakery Shop) และมีที่นั่งพักริมทางเดิน ในลักษณะที่เป็นจุดหยุดพักการเดินเท้า (Pedestrian Stopping Node) สำหรับสนับสนุนการใช้งานทางเดิน



ภาพที่ 4.32 แสดงการพัฒนาพื้นที่ว่างริมทางเดินเท้า

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 05/06/50 เวลา 13.50 น. บริเวณหน้าร้านอาหารริมทางเดินเท้า
สยามสแควร์

3.3.1 โครงการ ลานลานฮาร์วาร์ดรีคคาเฟ่ (Nowadays, 2550)

เป็นโครงการ ลานจอดรถ 2 ของสยามสแควร์ หรือ เรียกอีกอย่างว่าลานฮาร์วาร์ดรีคคาเฟ่ ที่ทำการปรับปรุงพื้นที่ 1,710 ตารางเมตร โดยทำการปรับปรุงภาพรวมภูมิทัศน์ยกระดับลานจอดรถเดิมให้เสมอทางเท้า ปูพื้นด้วยวัสดุ Cobble Stone และ เพิ่มต้นไม้ เพื่อสร้างบรรยากาศที่มีชีวิตชีวา

จากแนวความคิดและนโยบายของผู้บริหาร ผู้กระบวนกรปฏิบัติจนสำเร็จออกมาเป็นลานกิจกรรมแห่งใหม่ใจกลางเมืองในรูปแบบ “Shopping Center in The park” โดยมีประโยชน์ใช้สอยสำหรับเป็นที่จอดรถเร่งด่วนในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) แต่สำหรับวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) สำนักงานจัดการทรัพย์สินมีความต้องการที่จะพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ลานแห่งนี้อย่างต่อเนื่องเพื่อดึงดูดความสนใจจากกลุ่มผู้วัยรุ่น และกลุ่มบริษัทที่ต้องการใช้พื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับบรรดาผู้ประกอบการในบริเวณสยามสแควร์ และสร้างความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการมากที่สุดและยังคงรักษาไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของศูนย์การค้าแนวราบแห่งเดียวของประเทศไทยและเพื่อให้สอดคล้องกับคำกล่าวที่ว่า “สยามสแควร์ แหล่งศูนย์รวมของวัยรุ่น ความเคลื่อนไหวของแฟชั่น โลกของการช้อปปิ้ง เทรนด์ของความบันเทิง” ซึ่งมีพื้นที่การใช้งานทุกตารางเมตรมีประสิทธิภาพอย่างมากสำหรับการใช้สอยโฆษณาและการจัดกิจกรรมมาทางตลาด



ภาพที่ 4.33 แสดงพื้นที่ลานจอดรถก่อนปรับปรุง

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 07/05/48 เวลา 13.50 น. บริเวณลานจอดรถสยามสแควร์

โครงการปรับปรุงพื้นที่ บริเวณลาน HARD ROCK CAFÉ พื้นที่ปรับปรุงภูมิทัศน์ ด้วยการยกระดับและปรับสภาพผิวให้เป็นลานกว้าง



ภาพที่ 4.34 พื้นที่ลาน HARD ROCK CAFÉ

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 05/06/50 เวลา 09.30 น. บริเวณพื้นที่ลาน HARD ROCK CAFÉ

โฉมใหม่ของศูนย์จำหน่ายสินค้าบริเวณสยามสแควร์ สำนักงานจัดการทรัพย์สิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์ศูนย์จำหน่ายสินค้าบริเวณสยามสแควร์ จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์จำหน่ายเสื้อผ้า และ เครื่องประดับหลังภัตตาคารกิเลน, ศูนย์จำหน่ายอาหารหลังธนาคารกรุงเทพ และ ศูนย์จำหน่ายอาหารโรงพยาบาลนครสาคร เพื่อจุดประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่ให้สะอาด สวยงาม ทันสมัยถูกสุขลักษณะให้ได้มาตรฐานการให้บริการ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีของศูนย์การค้าสยามสแควร์ ซึ่งตอนนี้(พ.ศ. 2550)ศูนย์จำหน่าย

เสื้อผ้า และ เครื่องประดับหลังภัตตาคารกิเลน, และ ศูนย์จำหน่ายอาหารหลังธนาคารกรุงเทพเปิดให้บริการตามปกติแล้ว 2 แห่งมีสินค้า และ อาหารมากมายให้เลือกเช่นเคย

ช่วงเวลานี้เป็นขั้นตอนที่มหาวิทยาลัยศึกษาแนวทางการพัฒนาบริเวณสยามสแควร์ เพื่อศึกษาและออกแบบในภาพรวมการพัฒนา (Master plan) พื้นที่สยามสแควร์ทั้งหมดโดยเป็นการศึกษาสภาพพื้นที่โดยคำนึงถึงกิจกรรมหลากหลายที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาสยามสแควร์ คาดว่ากำหนดการดำเนินงานแล้วเสร็จประมาณเดือนธันวาคม 2546

3.3.2 บทสัมภาษณ์ ผู้ใช้พื้นที่หลังปรับปรุงพื้นที่ (Nowadays. ปีที่ 2 ฉบับที่ 13, 2550)

1) คุณนารีน แสงสันต์ (ผู้จัดการ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด สาขาสยาม สแควร์) “หลังจากที่มีการปรับปรุงก็ทำให้สถานที่สวยงามมากขึ้น ประโยชน์ใช้สอยน่าจะมีมากขึ้น ที่สำคัญทำให้สภาพสิ่งแวดล้อมอาคารโดยรอบ รวมถึงธนาคารด้วยได้ผลกระทบที่ดี ซึ่งคิดว่าดีมากทีเดียว ทำให้ได้รับบรรยากาศที่ดี และ ลูกค้าที่ใช้บริการต่างก็คุยกันถึงเรื่องนี้ทุกคนก็บอกว่าดี จุฬาฯ เข้าใจทำไมรู้โอเคเลย ใครเจ๊งครับ และ เท่าที่ทราบจะเป็นลานจัดกิจกรรม Event ด้วยก็ดีกับธนาคารจะได้ลูกค้ามากขึ้น และ อนาคตข้างหน้าธนาคารกำลังมีแผนจะปรับปรุงด้านหน้าธนาคารเปลี่ยนโฉมใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับลานจอดรถให้ดูทันสมัยขึ้นครับ”

2) คุณพรชัย สถิตพรเทวัญ (ผู้บริหารฮาร์ดแวร์คอมพิวเตอร์) “ก็เป็นสิ่งที่ดีครับปรับปรุงแล้วผมคิดว่าก็คนเดินมากขึ้นเยอะ และ เป็นจุดที่น่าสนใจของวัยรุ่น และ คนที่เดินสยามสแควร์ และ ทัศนียภาพก็ดูสวยงามร่มรื่น และ ช่วงนี้ก็มีคนมาขึ้นถ่ายรูป และ ก็ใช้ Background ของที่ร้านก็สามารถช่วยในเรื่องของสื่ออีกทางหนึ่ง และ เท่าที่ทราบจากมหาวิทยาลัยก็จะรู้ข้อมูลของออก และ นำดันไม่มาปลูกก็ช่วยเพิ่มสีสัน และ ลูกค้าที่เดินผ่านไปมาก็มีมุนนี่ก็สวยงามมาก ถ้าจะแข่งกับพื้นที่อื่นๆ ก็คิดว่าควรจะมี Activity เยอะๆ ครับ”

3) คุณรุ่งทิwa มาลัยรัตน์ ผู้ช่วยผู้จัดการธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขา สยามสแควร์ให้สัมภาษณ์ว่า “หลังจากที่สำนักงานจัดการทรัพย์สิน จุฬาฯ ดำเนินการปรับปรุงแปลง ลอยจำหน่ายอาหารด้านหลังอาคารธนาคารกรุงเทพแล้วทำให้เพิ่มสีสัน และ บรรยากาศสวยงามมากขึ้น และ ทำให้พนักงานหรือลูกค้ามีสถานที่รับประทานอาหารที่ใกล้ ไม่ต้องเสียเวลาในการ

เดินทางไปรับประทานอาหารที่ไกลๆ และ สถานที่ให้บริการดูแลสุขภาพลักษณะ และ พ่อค้าแม่ค้าก็ให้บริการที่ดี และ แต่งกายสะอาดมากขึ้น”

4) นักเรียนโรงเรียนสาขาน้ำผึ้ง “หลังจากมีการปรับปรุงที่รู้จักดีสะอาดมากขึ้นเป็นระเบียบเรียบร้อยขึ้นมากโดยรวมก็ดูดีค่ะ มีอาหารหลากหลายอย่างให้เลือกรับประทาน บรรยากาศก็ดีกว่าเมื่อก่อนดูถูกสุขลักษณะปลอดภัยขึ้นค่ะ”

5) เจ้าของร้านข้าวแกง ส. 1000 “สิ่งแวดล้อมก็สะอาดมากขึ้นก็ดูดีครับเรื่องความสะอาดที่นี้จะมีพนักงานเช็ดดูแลทำความสะอาดพื้นตลอดเวลาไม่สกปรก และ บรรยากาศภายในก็ไม่ค่อยร้อนเท่าไรเพราะมีพัดลมช่วยระบายความร้อน สำหรับอาหารทุกร้านก็หลากหลายน่ารับประทานมากขึ้นครับ”

6) เจ้าของร้าน I Can “หลังจากปรับปรุงเสร็จแล้ว ทำให้มีลูกค้าเดินเลือกซื้อสินค้ามากขึ้นหนาตา และ ยังได้ลูกค้ากลุ่มอื่นๆ เพิ่มขึ้น อาจเป็นเพราะทางเดินสะดวกสบายมากขึ้น และ สินค้าหลากหลายตกแต่งทำให้ขายของง่ายขึ้น และ เป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้นกว่าเดิม”

7) นิติตคณะเภสัชศาสตร์ จุฬาฯ ผู้ใช้บริการ Little Siam หลังจากปรับปรุงแล้วทำให้สะดวกเดินสะดวกกว่าเดิมสินค้ามีมากขึ้นหลากหลาย บรรยากาศภายในก็ดีไม่ร้อนค่ะ

8) คุณดวงตา โสมาบุตร รพ.ศิริราช “หลังจากปรับปรุงดูสะอาดมากขึ้น สินค้าหลากหลายของเยอะกว่าเดิมทำให้คนเดินเพิ่มขึ้น สภาพแวดล้อมก็ดี และ อยากให้มีหลังคาเชื่อมต่อกันจะได้เดินสะดวกสบายค่ะ

3.3.3 บทวิเคราะห์โครงการและข้อเสนอแนะ

แม้ว่าจะมีการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ลานจอดรถเดิมเป็นลานกว้างแต่ก็ถูกใช้งานสำหรับเป็นลานจอดรถในลานจอดรถ คือมีการเรียกเก็บราคาจอดเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงเพื่อให้บริการกับกลุ่มผู้ใช้ที่มีความต้องการที่จอดรถพิเศษ ซึ่งนั่นก็เป็นไปเพื่อผลประโยชน์ของผู้ประกอบการ แต่ที่จริงแล้วการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวไม่ควรจะเป็นไปเพื่อผู้ใช้บางกลุ่ม แต่ควรจะให้ประโยชน์กับผู้กลุ่มหลักที่เข้าถึงพื้นที่ด้วยการเดินเท้า

สีลม

1. ข้อมูลพื้นที่

1.1 สถานที่ตั้ง สถานีศาลาแดง ตั้งอยู่ที่ถนนพระรามที่ 4 แยกศาลาแดง ตัดกับถนนสีลม เป็นสถานที่ที่มีจุดเชื่อมต่อกับสถานีสีลม ของ รถไฟฟ้าได้ดิน

1.2 ระบบสัญญาณของพื้นที่ รถโดยสารประจำทางที่ผ่านสถานีนี้ ได้แก่ สาย 2, 4, 7, 14, 26, 45, 47, 50, 67, 76, 109, 115, 116, 141, 148, 162, 163, 177, ปอ.7, ปอ.507, ปอ.514, ปอ.532 และ ปอ.547

1.3 สถานที่สำคัญโดยรอบพื้นที่ สวนลุมพินี, โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์, สภาอากาศไทย, ซอยละลายทรัพย์, พัฒพงษ์ และสีลมคอมเพล็กซ์, สถานทูตอาหรับเอมิเรตส์, สถานทูตคูเวต, สถานทูตภูฐาน, สถานทูตพม่า, สถานทูตซาอุดีอาระเบีย, สถานทูตโอมาน, สถานทูตเบลเยียม, สถานทูตปานามา, วัดประมอญ, วัดพระศรีมหาอุมาเทวี (วัดแขก) ฯลฯ

1.4 ข้อมูลทั่วไป ถนนสีลม (SILOM ROAD) เป็นถนนที่ตัดขวางระหว่าง ถนนเจริญกรุง กับ ถนนพระราม4 มีความยาวทั้งสิ้น 2.4 กิโลเมตร ชื่อของถนนมีที่มาจาก กังหันลม ซึ่งใช้อยู่ตาม สวนในสมัยก่อน เพื่อวิดน้ำจากคลองเข้าในนา ดินที่ใช้ทำถนนได้มาจากการขุดคลอง และนำมาถม ถนนให้สูงขึ้น เพื่อป้องกันน้ำท่วม ในอดีตบริเวณ ถนนสีลม เป็นพื้นที่ทำนาทำสวน และต่อมามี บ้าน ดึก ทรงยุโรปเกิดขึ้น ตั้งอยู่เป็นระยะห่างๆ และย่านที่ติดกับถนนเจริญกรุง เป็นตลาดใหญ่ แห่งหนึ่งของย่านนี้ ที่มีอาหารให้เลือกมากมาย ปัจจุบัน ถนนสีลมเป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่ง การค้าสำหรับชาวต่างชาติ นับว่าเป็นถนนที่มีเสน่ห์ของ กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ย่านสีลม เขตบางรัก ได้รับการพัฒนาเป็นย่านที่พักอาศัยที่สำคัญตั้งแต่สมัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว(พ.ศ.2431) เริ่มเปลี่ยนบทบาทเป็นถนนสายธุรกิจที่สำคัญ ของกรุงเทพฯ เห็นได้จากการสร้างตึกแถวและอาคารสูง ประมาณปี พ.ศ.2490 เริ่มมีอาคารพาณิชย์ สูง 3-5 ชั้น ทางด้านศาลาแดงและบางรัก ปีพ.ศ.2509 เริ่มมีอาคารสูงกว่า 10 ชั้นขึ้นอีกจำนวนมาก และในปี พ.ศ. 2525 ก็เริ่มมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการเงินที่ชัดเจน ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการที่มี ธนาคารพาณิชย์ทั้งของไทยและต่างประเทศ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ ตั้งอยู่บนถนนสีลมอีกเป็น

จำนวนมาก ความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจส่งผลให้สีลมกลายเป็นตัวอย่างของการเปลี่ยนแปลง ใน ปีพ.ศ.2527 เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านระบบสาธารณูปโภค “โครงการร้อยท่อสายไฟฟ้าของ อาคารต่างๆ ลงใต้ดินแทนการใช้เสาไฟฟ้า” และหลังจากนั้นก็มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว อาคารบ้านเรือนในแนวราบหลายแห่งรวมถึงสุสาน ถูกรื้อถอนเพื่อสร้างเป็นอาคารสูงทำให้สภาพ การใช้ประโยชน์ประโยชน์ที่ดินเป็นไปเพื่อพาณิชย์กรรม

1.5 ลักษณะทางกายภาพ แต่เดิมการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปเพื่อการเพาะปลูกแต่ เนื่องจากการเป็นเขตชานพระนครใกล้กับย่านการค้าและธุรกิจของชาวต่างประเทศที่มีการสร้าง ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เอาไว้ ได้แก่ คลอง ถนน รางรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกในการ เดินทาง ติดต่อกับพื้นที่ตัวเมืองด้านใน (ถนนสารเหนือ) ซึ่งแต่เดิมนั้นการขยายตัวของธุรกิจอยู่ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนเจริญกรุง ถนนสีพระยา ต่อมาการขยายตัวเกิดไปทางถนนสุรศักดิ์ และถนนสีลมในบริเวณใกล้เคียงตามลำดับ และเมื่อบทบาทของถนนกลายเป็นเส้นทางคมนาคม สายหลัก แทนแม่น้ำลำคลองบทบาทของถนนสีลม จึงกลายเป็นศูนย์กลางใหม่ของธุรกิจแทนที่ ตรอกต่างๆ ริมเจ้าพระยา ซึ่งเปลี่ยนบทบาทของตัวเองมาทำธุรกิจที่พักอาศัยและอาคารสำนักงานให้ เช่าจนทำให้ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์กลายเป็นธุรกิจที่โดดเด่น(พ.ศ.2455) พื้นที่บริเวณถนนสี ลมมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่มีความหลากหลาย จากการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ถนนสีลมเป็นย่าน ธุรกิจใจกลางเมือง ที่เป็นแหล่งงาน และเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทั้งกลางวันและกลางคืน ซึ่งอาจเรียก ได้ว่าเป็นถนนที่เปิดให้ใช้บริการได้ 24 ชั่วโมง แต่ก็ให้การรับรู้ที่แตกต่างกันไปในแต่ละช่วงเวลา (Sense of perception in the different time)



ภาพที่ 4.35 แสดงบรรยากาศถนนสีลมในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน

1.6 ข้อสังเกตบางประการจากการสำรวจภาคสนาม

1.6.1 บริเวณสถานีรถไฟฟ้า นับเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ กิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นกิจกรรมจำเป็น ผู้ใช้หลักในวันธรรมดา คือ คนทำงาน นักท่องเที่ยว และผู้พักอาศัยที่ต้องสัญจรเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ จะมีการใช้พื้นที่หนาแน่นในช่วงวันอาทิตย์ ช่วงที่มีกิจกรรมปิดถนนเป็นเวลาทั้งกลางวันจนถึงกลางคืน

1.6.2 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ระหว่างหน้าอาคาร โดยส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะผสมผสานระหว่างกิจกรรมจำเป็นและกิจกรรมพักผ่อน กลุ่มผู้ใช้คือคนทำงานและนักท่องเที่ยว ในช่วงวันธรรมดามีการใช้งานหนาแน่นช่วงเย็น และมีการเปิดใช้งานพื้นที่เพิ่มขึ้นจากการขยายถนนในช่วงวันอาทิตย์โดยมีกลุ่มผู้พักอาศัย ออกมาใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนตลอดช่วงเวลาในการปิดถนน

1.6.3 ทางเท้าริมถนนสีลม กิจกรรมส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมจำเป็น เป็นหลักโดยกิจกรรมการพักผ่อนและทางสังคมเป็นไปโดยอ้อม ผู้ใช้หลักคือกลุ่มคนทำงานและหาบเร่แผงลอย นักท่องเที่ยวเป็นกลุ่มมีปริมาณรองลงมา โดยวันธรรมดามีการใช้มากในช่วงตอนกลางวันในฝั่งขาเข้า และเวลาเย็นในฝั่งขาออก และมีกลุ่มนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเป็นปริมาณมาก

1.6.4 พื้นที่ผิวทางเดินเท้ามีขนาดแตกต่างกันไม่มาตรฐาน สังเกตได้จากบริเวณหน้าอาคารเก่ามีการเว้นพื้นที่ถอยร่นหน้าอาคารเฉลี่ยไม่เกิน 3 เมตร ซึ่งไม่สามารถทำการขยายผิวจราจรและทางเดินเท้าได้โดยง่าย ส่วนบริเวณอาคารใหม่ สังเกตว่ามีพื้นที่ถอยร่นมากกว่าซึ่งมีขนาดกว้างประมาณ 3-6 เมตร ขึ้นไป

1.7 ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ลักษณะของอาคารในพื้นที่ส่วนมากเป็นอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ รูปแบบอาคารทันสมัยส่วนมากเป็นอาคารสูงที่มีช่องเปิดเป็นกระจกผืนใหญ่ ลักษณะของอาคารส่วนมากจะมีชั้นใต้ดินโดยลดระดับลงครึ่งชั้น บริเวณหน้าอาคารจะมีระยะถอยร่นทำให้เกิดเป็นลานสำหรับทำกิจกรรมต่างๆ โดยสามารถปรับเปลี่ยนไปตาม Event ของเมือง

1.8 เอกลักษณะของย่าน สิ่งทำให้สีลมเป็นแหล่งที่รวบรวมความน่าสนใจของผู้คนที่มาท่องเที่ยวที่ถนนนี้ และเป็นความจริงที่แตกต่างแหล่งชุมนุม ความเบียดเสียด สีลมคือหนึ่งในแหล่ง

ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากในกรุงเทพมหานคร มีทั้งผู้คนนักท่องเที่ยวมากมายหลายชนชั้น ตั้งแต่ปกติไปจนระดับสูง

หากไม่กล่าวถึงควมมีชื่อเสียงของตลาดพัฒพงษ์ในยามค่ำคืนแล้ว สีสันดูผิวเผินเป็นเหมือนกับบ้านเป็นเพื่อนแห่งพบปะกันของชาวรักร่วมเพศเป็นศูนย์เมืองแห่งสีสัน กลางวันหรือกลางคืนถนนสีลมถูกเตรียมไว้เพื่อกิจกรรมเพื่อความบันเทิงและสนุกสนานไม่มีที่สิ้นสุดจากภาพเหล่านักวิ่งและกะเทยตามบาทวิถี ตรอก ซอกซอย ผู้ขาย ผู้นำเสนอมากมายที่คุณสามารถจินตนาการได้ ถูกกฎหมายหรือนำเชือถือ หรือไม่

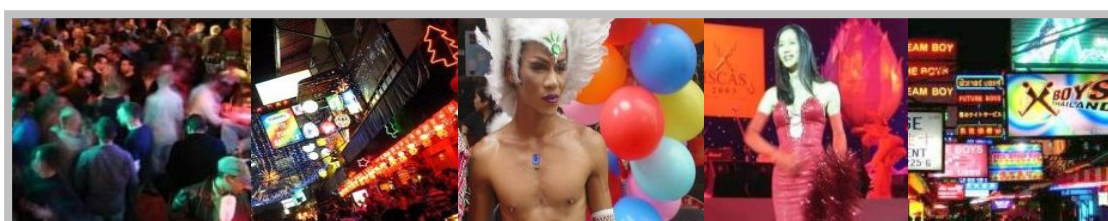
สีลมเป็นเขตที่มีบางสิ่งทีตอบสนองทุกความต้องการของนักช้อป เริ่มตั้งแต่การช้อปปิ้งบริเวณห้างสรรพสินค้า รวมถึงสีลมคอมเพล็กซ์ เซ็นทรัล และโรบินสัน ยิ่งไปกว่านั้น มีซอยที่มีชื่อเสียงโดดเด่น “ซอยตลาดทรัพย์” เป็นที่รวมแหล่งอาหาร เสื้อผ้าและเครื่องประดับซึ่งสามารถจับจ่ายได้โดยไม่มี มีตลาดพัฒพงษ์กลางคืนหรือสวนลุมไนท์บาร์ซาร์ แหล่งขายของที่ระลึก ช่างฝีมือไทย ชีดีและดีวีดี นักออกแบบเลียนแบบนาฬิกาและกระเป๋า เสื้อผ้า ล้อเลียน และการแหล่งแลกเปลี่ยนมากมาย



ภาพที่ 4.36 เส้นทางเดินรอง ซอยตลาดทรัพย์ (สีลม) การเปลี่ยนสภาพจากถนนสำหรับรถยนต์ เป็นพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมการเดินเท้า

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 14/06/49 เวลา 16.00 น. บริเวณทางเดินซอยตลาดทรัพย์

ตลาดพัฒนพงศ์กลางคืนและผู้ค้าขายเป็นสิ่งคู่กับถนนสีลมและสาเลาแดงในช่วงค่ำคื่น
อย่างไม่ต้องสงสัย เป็นแหล่งเลือกซื้อปั้งที่ได้รับความนิยมสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับ
เครื่องประดับราคาถูกหรือเครื่องเพชรพลอยราคาส่ง ซ้อปได้บริเวณถนนฉลองกรุง สีลมเป็นศูนย์
รวมของการขายของพวกหนึ่งหลายหลายประเทศที่หนีภาษี เป็นแหล่งขายของใต้ดินของเมืองหลวง
เป็นถนนแห่งการซื้อปั้ง ถนนที่เต็มไปด้วยแสงสี โดยเฉพาะพัฒนพงศ์มีบรรดาชาวรักร่วมเพศ ซอย
4 และซอย 2 สีลมสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกโดยรถไฟฟ้า บีทีเอส (สถานีสาเลาแดง) และสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน (สถานีสีลม) มีแหล่งรวมชาวรักร่วมเพศ สาวประเพศสองโซ้ว แหล่งชุมนุมสถานที
บันเทิงชาวรักร่วมเพศและบาร์อะ โกโก้ บาร์เกย์



ภาพที่ 4.37 แหล่งชุมนุมสถานทีบันเทิงชาวรักร่วมเพศและบาร์ในย่านสีลม

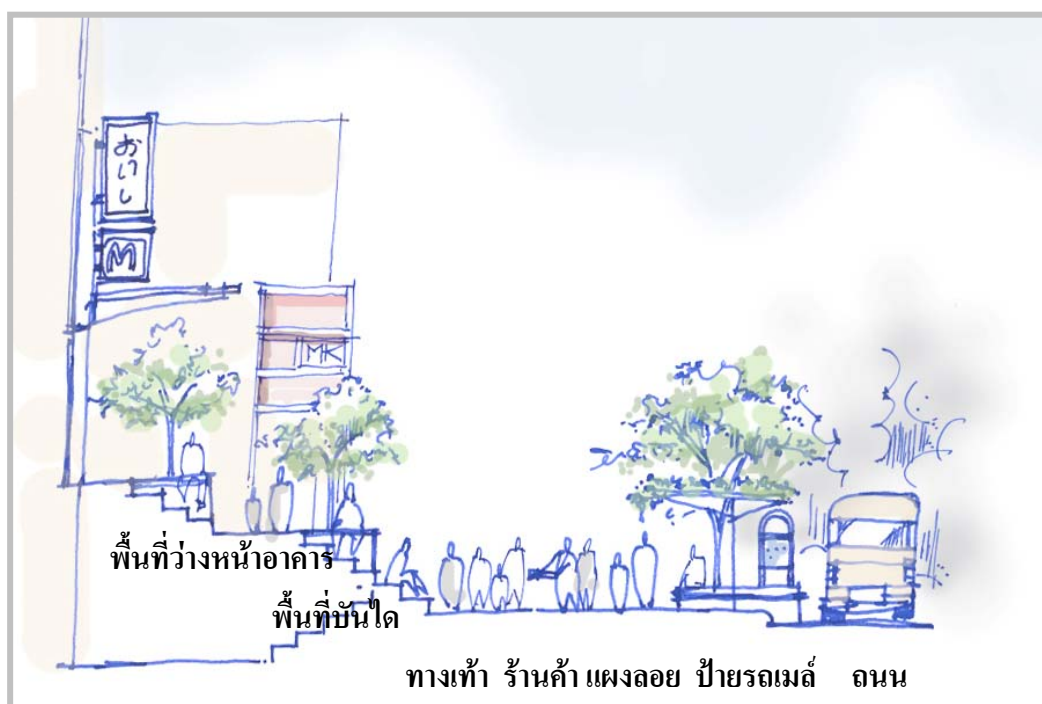
1.9 สรุปศักยภาพของพื้นที่ตั้ง ถนนสีลมนับเป็นถนนธุรกิจสายสำคัญสายหนึ่งของ
กรุงเทพมหานครถนนสีลม มีรถไฟฟ้าแล่นผ่านจากถนนพระรามที่ 4 ขึ้นลงที่สถานีสาเลาแดงและ
เลี้ยวออกไปถนนสาทรที่ช่องนนทรี นอกจากนี้ยังมีโครงการวัฒนธรรมปิดเป็นถนนคนเดินใน
วันอาทิตย์ ถนนสีลมได้ชื่อเป็นถนนการเมืองยุคใหม่จากการเดินขบวนของนักธุรกิจเพื่อขับไล่ พล
เอกชวลิต ยงใจยุทธ และพันตำรวจโททักษิณ ชินวัตรให้ออกจากตำแหน่งนายกรัฐมนตรี(ถูกใช้เป็น
พื้นที่สาธารณะสำหรับแสดงออกซึ่งความต้องการของคนในเมือง) เขตธุรกิจสีลม สุรวงศ์ มีความ
เจริญทางการค้ามาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีชาวต่างชาติเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่อาศัยและทำ
การค้าเป็นจำนวนมาก จนได้ชื่อว่าเป็นศูนย์กลางตะวันตกจึงมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เนื่องเกิดขึ้นตามมาได้แก่
ธนาคาร สถาบันการเงิน กิจกรรม การท่องเที่ยว บริษัทสายการบิน โรงแรม และร้านค้าขายของที่
ระลึกชาวต่างชาติ ซึ่งถือได้ว่าเป็นย่านที่รวมธนาคารและสถาบันการเงินมากที่สุดใน
กรุงเทพมหานคร จนได้ชื่อว่าเป็นถนนสายธุรกิจการเงินทั้งในและต่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นย่าน
ศูนย์รวมของบริษัทสำนักงานของสายการบินต่างๆ และเป็นย่านที่มีกิจกรรมประเภทสถาน บันเทิง
มากมาย (เยาว์รุ สุธีรนาถและคณะ, 2547)

2. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดิน

2.1 ลักษณะการใช้งานของเส้นทางเดินเท้าริมถนนหลักบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสีลม

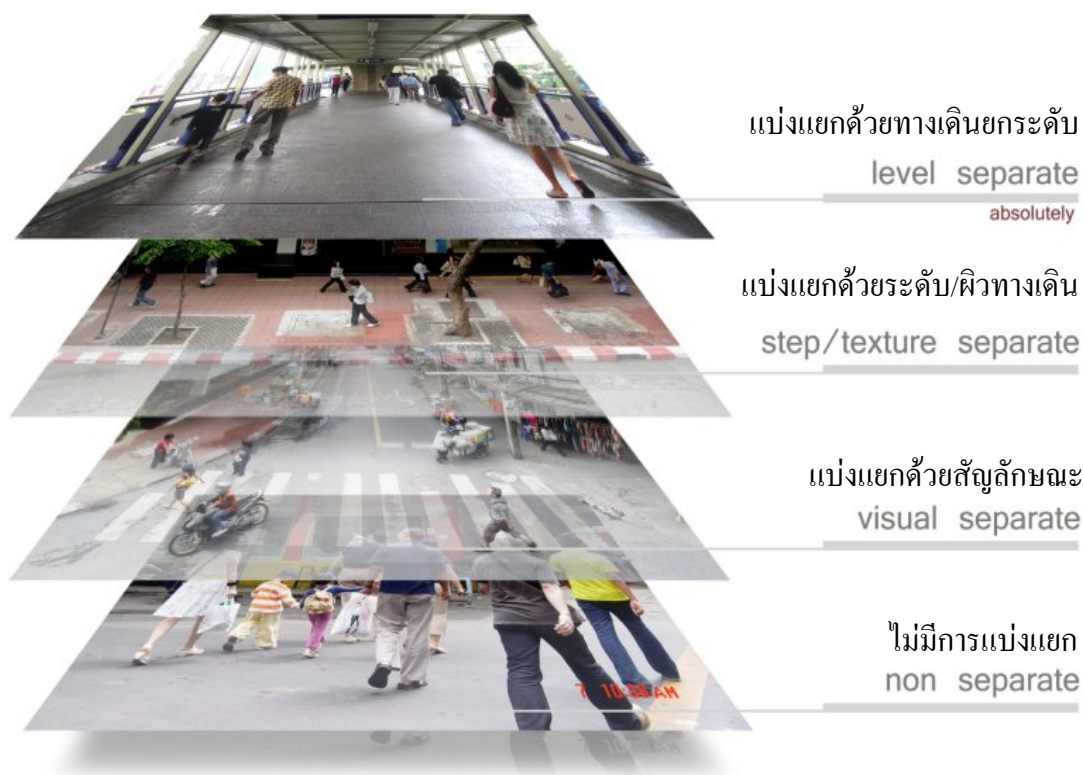
ทางเดินเท้าของเส้นทางเดินสีลม มีลักษณะเป็นทางเดินเท้าสองข้างทางขนานไปด้วยกันกับถนน โดยจะมีการใช้งานทางเดินฝั่งซอชละสายทรัพย์สิน หนาแน่นกว่า ฝั่งโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน เนื่องจากมีอาคารสำนักงาน และอาคารที่มีการใช้งานที่หลากหลาย (complex building) ตั้งอยู่จำนวนมาก มีทางเดินลอยฟ้าเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสาละแดง กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสีลม และเชื่อมต่อกับทางเข้าห้างสรรพสินค้าในย่าน มีสภาพทางเดินที่ดี มีหลังคาคลุม มีป้ายบอกทิศทาง การเชื่อมต่อชัดเจนและมีลิฟต์ให้บริการสำหรับผู้พิการ

ลักษณะพิเศษของที่ว่างบนทางเดินในพื้นที่สีลมก็คือการมีพื้นที่ที่ถอยร่นหน้าอาคารที่อยู่ติดกันจะมีลักษณะเป็นลานที่ว่างที่อยู่ติดกับทางเดิน เป็นเสมือนพื้นที่ทางสังคมที่สามารถรองรับการใช้กิจกรรมที่หลากหลายทำให้เกิดกิจกรรมขึ้นมาในบริเวณดังกล่าวโดยจะมีกิจกรรมที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลา



ภาพที่ 4.38 สภาพบรรยากาศทางเดินภายในย่านสีลม

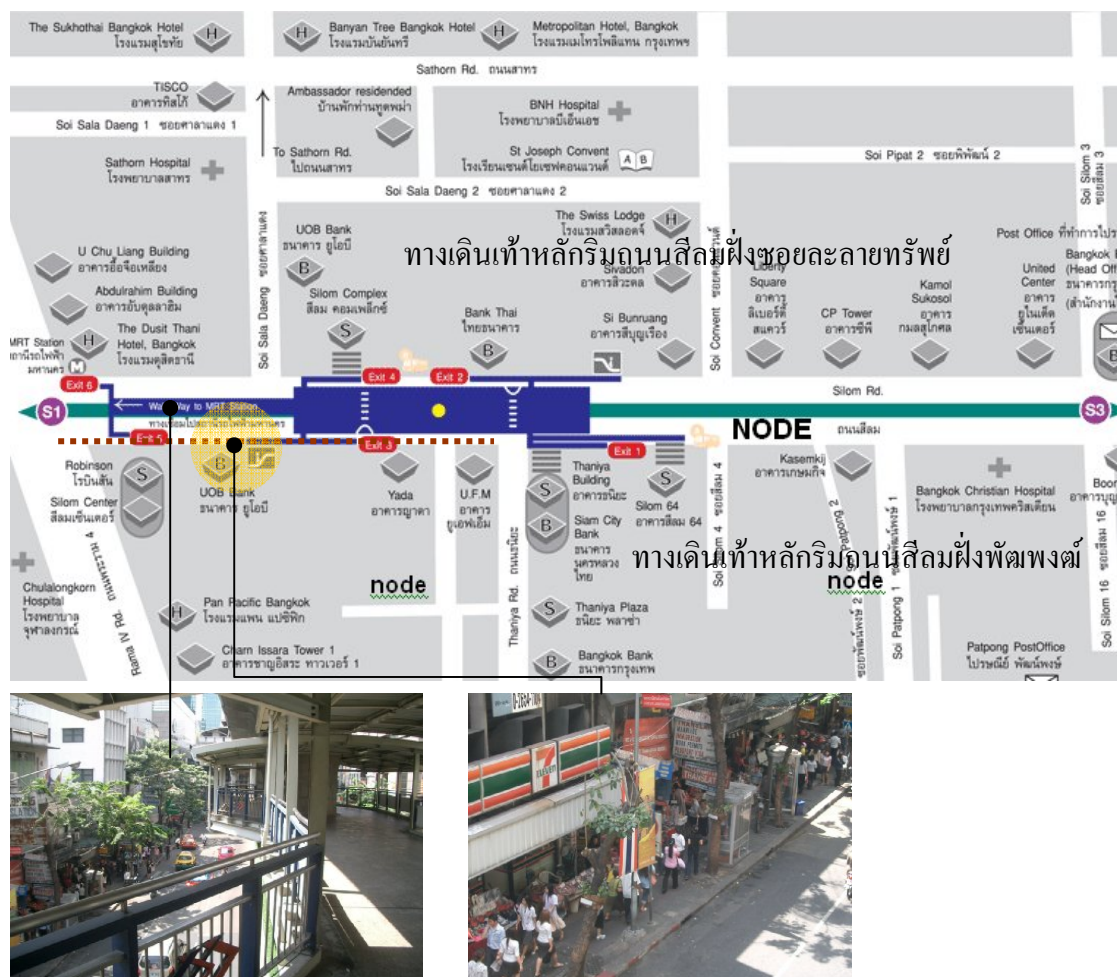
ลักษณะทางเดินเท้าจะมีการแบ่งแยกเส้นทางเดินออกจากทางรถยนต์ในหลายลักษณะ ตั้งแต่แบบที่แบ่งแยกกันด้วยการทำสัญลักษณ์ให้สังเกตเห็น(ทางม้าลาย) การแบ่งด้วยการยกระดับขึ้นเล็กน้อย การใช้วัสดุผิวที่แตกต่างออกไป(บาทวิถี) และการยกระดับเส้นทางเดินขึ้นลอยฟ้าเพื่อแบ่งแยกเส้นทางเดินออกมาอย่างเด็ดขาด(Sky walking) โดยใช้โครงสร้างร่วมกันกับโครงสร้างของเส้นทางเดินรถไฟฟ้า ซึ่งจะช่วยให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดกับผู้เดินเท้า เส้นทางเดินยกระดับในปัจจุบัน (พ.ศ.2549) มีให้บริการอยู่สองจุดคือ เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามกับชิดลม และเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง กับ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสีลม



ภาพที่ 4.39 ลักษณะของเส้นทางเดินเท้าบริเวณถนนสีลม

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 7/09/49 เวลา 15.00 น. บริเวณทางเดินเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสีลม

2.2 การสำรวจพฤติกรรมบนพื้นที่ทางเดินย่านสีลม (Si-lom)



ภาพที่ 4.40 แสดงการเลือกเส้นทางเดินเท้าของผู้ใช้พื้นที่ถนนสีลม

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 14/03/49 เวลา 12:15 น.บริเวณทางเดินเท้าย่านสีลม

ทางเดินเท้ายกระดับ (Sky walk) ที่จัดทำขึ้นมานั้นขาดซึ่งกิจกรรมที่มาสสนับสนุนการใช้งานทำให้เห็นได้ชัดว่าผู้ใช้งานพื้นที่มักจะเลือกใช้ทางเดินระดับพื้นดินมากกว่า เพราะมีกิจกรรมที่หลากหลาย โดยเฉพาะร้านค้าและร้านอาหารที่มีการใช้งานหนาแน่นมากในช่วงเวลาที่ยังถึงบ่ายโมง และนอกจากนี้ยังพบว่ามีกิจกรรมอื่นๆอีกมากที่ช่วยสะท้อนวิถีชีวิต ที่มีความเฉพาะตัวแบบสังคมไทย ซึ่งถือเป็นเสน่ห์ของพื้นที่ควรได้รับการอนุรักษ์ไว้เพียงแต่ต้องมีการจัดระเบียบให้เกิดความเรียบร้อยกับพื้นที่โดยรวม WAY OF LIFE : ความงามของเมืองอันเกิดจาก วิถีชีวิตประจำวันของคนในเมือง (Spreiregen, P.D., 1965: 107-114) หลักสำคัญก็คือการพัฒนาไปอย่างสอดคล้องกับวิถีชีวิต ไม่ใช่การยึดยึดความต้องการของผู้ออกแบบ

2.3 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้พื้นที่จากการสำรวจ



ภาพที่ 4.41 แสดงแผนผังและลักษณะทางเดินหลักและทางเดินรองบริเวณพื้นที่ถนนสีลม

3. สรุปประเด็นปัญหา

รูปแบบทางเดินเท้าเป็นส่วนที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไข เนื่องจากมีเส้นทางเดินที่ขาดความต่อเนื่อง ลักษณะของผิวทางเดินไม่เรียบ และขนาดช่องทางเดินเท้าแคบไม่ได้มาตรฐานต่อการเป็นย่านธุรกิจที่มีผู้สัญจรไปมาอย่างหนาแน่นตลอดวัน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่ย่านถนนสีลม เป็นย่านธุรกิจของเมืองที่โตมาจากการเป็นย่านที่อยู่อาศัยเก่าของกรุงเทพมหานคร ภายหลังการตัดถนนสีลมในปี พ.ศ. 2404 ก็มีการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างในรูปแบบของอาคารสูงอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาคารสูงที่เกิดขึ้นก่อนปี พ.ศ.2525 จะไม่มีเว้นพื้นที่ถอยร่นอาคารทำให้มีขนาดทางเดินเท้าแคบ เช่น บริเวณหน้าโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียนที่มีขนาดช่องทางเดินเพียง 2-3 เมตร และยังมีการตั้งวางสินค้าในลักษณะของหาบเร่แผงลอย ทำให้การเดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกจากการใช้งาน

3.1 ลักษณะทางกายภาพ

สภาพทางเดินเท้าที่เป็นปัญหาต่อการใช้งานบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสีลม ปัญหาจากลักษณะทางกายภาพที่เป็นปัญหาต่อการใช้งานทางเดินเท้าของพื้นที่สีลมยังได้แก่การมีโครงสร้างของบันไดทางขึ้น-ลง สถานี ในจุดที่มีขนาดช่องทางเดินแคบทำให้เหลือช่องทางสำหรับสัญจรเพียง 1 เมตร ซึ่งโครงสร้างดังกล่าวถือเป็นสิ่งกีดขวางที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้เช่นเดียวกับการมีตู้โทรศัพท์สาธารณะจำนวนมากเกินความต้องการในปัจจุบันที่ทุกคนต่างมีโทรศัพท์เคลื่อนที่

ปัญหาดังกล่าวนี้อ ถือเป็นปัญหาที่จัดการได้ยากกว่าปัญหาเรื่องหาบเร่ แผงลอย ที่สามารถกำหนดพื้นที่การขายสินค้าในจุดที่มีทางเดินกว้างเพียงพอสำหรับรองรับกิจกรรม



ภาพที่ 4.42 เส้นทางเดินเท้าที่มีความกว้างเพียง 1 เมตร ซึ่งถือว่าต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดเอาไว้



ภาพที่ 4.43 สภาพทางเดินเท้าที่แคบทำให้เกิดการแออัดของการสัญจร

3.2 พฤติกรรมการใช้พื้นที่ทางเดินที่เป็นปัญหา

พฤติกรรมการขายของบนทางเดินในบริเวณที่มีทางเดินแคบ หรือในช่วงเวลาที่มีปริมาณผู้ใช้ทางเดินหนาแน่นทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางสัญจร เป็นผลให้กลุ่มคนที่ต้องการสะดวกความรวดเร็ว ต้องลงมาเดินบนถนนทำให้เกิดปัญหาการติดและมีความเสี่ยงต่ออันตราย

นอกจากนี้ยังพบพฤติกรรมการจอดรถเข็นขายของบนพื้นผิวจราจร ซึ่งทำให้มีความรุนแรงของปัญหามากยิ่งขึ้นและยังแสดงให้เห็นถึงการให้บริการเส้นทางเดินเท้าที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้พื้นที่



ภาพที่ 4.44 พฤติกรรมเดินเท้าบนพื้นถนน

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 7/03/49 เวลา 12.28 น. บริเวณทางเดินริมสถานีรถไฟ ศาลาแดง

พฤติกรรมกรทำความสะอาดเส้นทางเดิน การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยการจัดให้มีตลาดนัดช่วงเวลากลางคืนและสถานบันเทิงยามราตรีในย่านสีลม เป็นการช่วยสร้างให้พื้นที่มีบรรยากาศที่คึกคัก มีการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง สร้างรายได้ให้กับย่านจำนวนมากแต่ผลที่ตามมาก็คือ สร้างความสกปรกให้กับพื้นที่และต้องมีการทำความสะอาดพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงตอนเช้าซึ่งเป็นเวลาเดียวกันกับที่มีการเข้าใช้พื้นที่ของพนักงานบริษัทหรือผู้ที่ทำงานในบริเวณนั้น ส่งผลให้การสัญจรทางเท้าเป็นไปด้วยความยากลำบาก อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อ การจราจรโดยรวมของพื้นที่และพื้นที่รอบข้าง



ภาพที่ 4.45 ปริมาณขยะจำนวนมากและการทิ้งขยะเกลื่อนทางเดิน

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 3/06/49 เวลา 2.37 น. บริเวณทางเดินริมถนนสีลม



ภาพที่ 4.46 การทำความสะอาดพื้นที่บริเวณถนนสีลม

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 13/06/49 เวลา 8.50 น. บริเวณทางเดินริมถนนสีลม

นอกจากนี้ยังพบว่าบางพฤติกรรมที่เกิดขึ้นมาจากผู้ใช้งานหรือผู้ประกอบการจากร้านค้าบริเวณริมทางเดิน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ใช้งานเส้นทางเดิน เช่น การก่อให้เกิด มลพิษ ฝุ่น ควัน- ขี้เถ้า รบกวนผู้ใช้ทางเดินเท้า จากการเผากระดาษของร้านค้าริมเส้นทางสัญจรทางเท้า โดยดูได้จากภาพถ่ายบริเวณถนนสีลม



ภาพที่ 4.47 พฤติกรรมที่เกิดมลพิษจากการเผากระดาษจากร้านค้า

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 07/09/49 เวลา 10.30 บริเวณทางเดินริมถนนสีลม

พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เป็นปัญหา ซึ่งพบลักษณะของการข้ามถนนจะใช้ทางม้าลายเป็นหลักเนื่องจากสะพานข้ามมีให้บริการเพียงจุดเดียวคือตัวสถานีรถไฟ ปัญหาการใช้ทางเดินข้ามถนนบริเวณสถานีศาลาแดง (สีลม) ทางม้าลายมีขนาดแคบและพฤติกรรมการใช้รถยนต์ที่มักจอดทับบนเส้นทางม้าลาย ทำให้เป็นปัญหาต่อการข้ามถนน ที่ไม่สามารถใช้ทางม้าลายได้ตามปกติ ซึ่งสามารถแก้ปัญหาได้โดยขยายความกว้างออกไปอย่าง เช่น กรณีศึกษาของเมือง Osaka Japan



ภาพที่ 4.48 ปัญหาการใช้ทางเดินข้ามถนนบริเวณสถานีศาลาแดง

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 14/10/49 เวลา 15.10 น. บริเวณทางเดินซอยละลายทรัพย์

ดาวิณี บุญธรรม. 2457. "สร้างเมือง." อาษา 02:47-03:47 วารสารสถาปัตยกรรมของสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์. 2547: 86-88.

เดชา บุญค้ำ. 2531. คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ทิพย์สุตา ปทุมานนท์. 2535. การจัดองค์ประกอบและที่ว่าง. กรุงเทพมหานคร: กราฟฟิค แอนด์พับบลิกേഷันส์.

ทรงกลด บางยี่ขัน. (บรรณาธิการ). 2550. แนวคิดการสร้างเมืองเนิบช้า an idea a day to change the world. ม.ป.ท.

รัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. 2533. การพยากรณ์ความต้องการการเดินทางโดยวิธีดีสแอกกรีเกตสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

นระ คมนามูล. 2547. เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะในเมือง. สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. ม.ป.ท.

นิพนธ์ วิเชียรน้อย. 2546. เอกสารคำสอนวิชาเศรษฐศาสตร์เพื่อการวางแผนเมือง. (อัดสำเนา).

นิศา ชูโต. 2548. การวิจัยเชิงคุณภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: บริษัทพรินต์โพรจำกัด.

บุญนารถ. 2548. หาบเร่ สายป่านชีวิตไทย. (Online). http://pioneer.netserv.chula.ac.th/~boonnart/hab_ray.html, 28 เมษายน 2550.

ปภาณี ฐิตวัฒนา. 2523. สังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พาฝัน ศุภวานิช และ ละออ ศิริบรรลือชัย. (บรรณาธิการ). 2550. “แนวคิดของวัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ.” Japan Journal Journey. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วังกลม.

3.3 โครงการปรับปรุงพื้นที่ที่เสื่อม

3.3.1 โครงการที่เคยจัดให้มีในพื้นที่คือการเป็นถนนคนเดินในวันอาทิตย์ภายใต้ชื่องาน เจ็ดมหัศจรรย์ เป็นโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงานลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเส้นทางหลักใจกลางเมืองถูกเลือกให้เป็นถนนนำร่องในการจัดกิจกรรม ซึ่งมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ(สพช.) เป็นเจ้าของโครงการ การปิดถนนสี่มตั้งแต่ช่วงแยกศาลาแดงจนถึงแยกนราธิวาสราชนครินทร์ ระยะทาง 800 เมตร ให้เป็นถนนคนเดินทุกวันอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา 12.00-24.00 น. เริ่มตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน 2544 ต่อเนื่องทุกสัปดาห์จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2544 โดยคาดว่าจะได้รับมากกว่านั้นคือ ประชาชนจะได้รับการปลูกฝังให้หันมาอนุรักษ์พลังงานอย่างจริงจังและพยายามปรับพฤติกรรมของผู้บริโภคให้เคยชินกับการใช้ระบบขนส่งมวลชน จนถึงปัจจุบัน(พ.ศ.2550) โครงการที่จัดให้มีบนเส้นทางเดินก็ยังคงเกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์พลังงาน รมรณรงค์ให้ลดการใช้พลังงาน และกำลังจะมีการนำโครงการเปิดเป็นถนนคนเดินกลับมาใช้อีกในบางโอกาสเนื่องจากเป็นปีแห่งการรณรงค์ลดปัญหาโลกร้อนทั้งนี้เนื่องมาจากพื้นที่เสื่อมประกอบด้วยอาคารสำนักงานจำนวนมากทั้งยังมีการเข้าถึงโดยรถยนต์จำนวนมากจึงทำให้มีอัตราการใช้พลังงานสูงเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศจึงเกิดเป็นโครงการรณรงค์ให้หยุดเพิ่มความร้อนในกรุงเทพฯ โดยจัดกิจกรรม ปลูกต้นไม้ สร้างสมดุล โดยแจกกล้าไม้ ณ บริเวณหน้าธนาคารกรุงเทพสำนักงานใหญ่ ถนนสี่ม เขตบางรัก เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2550 (สำนักงานเขตบางรัก, 2550)



ภาพที่ 4.49 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร รณรงค์หยุดภาวะโลกร้อน

3.3.2 โครงการพัฒนาความสะอาดสิ่งสาธารณูปโภคที่ติดตั้งบนทางเท้า การทำความสะอาด ขูด ลอก ลบกระดาษ หรือสิ่งกีดขวางให้เกิดความสกปรกที่ปรากฏบริเวณ ป้ายจราจร ตู้โทรศัพท์ และสิ่งสาธารณูปโภคทั้งหมดที่ติดตั้งบนทางเท้า

3.3.3 โครงการปลูกกล้วยไม้ประดับต้นไม้ใหญ่ ปลูกกล้วยไม้รอบต้นไม้ใหญ่บริเวณถนนสีลมขาเข้า จากหน้าโรงแรมดุสิตธานีถึงแยกนารายณ์ ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 57 ต้น

3.3.4 บทสัมภาษณ์ผู้ใช้ทางเท้าพื้นที่สีลม

1) นส.รัชนิวรรณ ศิริประภา. 2549. Direct English สาขาสีลม. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 14/06/49.

ไม่ชอบทางเท้าสีลม เพราะว่ามีของขายที่วางกับพื้นเยอะ กีดขวางทางเดินปกติทางก็แคบอยู่แล้ว พอมีแผงขายของยิ่งแคบ คนที่เดินไปมาก็แะซื้อของ ทำให้กีดขวางคนที่เร่งรีบ และทางเท้าก็ไม่ค่อยดี พื้นไม่เรียบเสมอกัน ทุกเช้าทางเท้าจะมีแต่ขยะเยอะมาก ๆ จากร้านขายของ ตลอดทาง พวกถุงพลาสติก กระดาษ แก้วน้ำพลาสติก และมีน้ำสกปรกจากขยะอยู่เต็มพื้นถนน

2) คุณ สุวภัทร ศรีภักดิ์. 2550. พนักงานบริษัทอาร์เอสเวนเจอร์ จำกัด. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 14/07/50.

ระหว่างขึ้นรถเมล์ด้วยความหงุดหงิดใจอยู่นั่นเอง (รอนาน หิวข้าว รถเมล์ไม่มาซักที) ก็มีรถตู้ตุ๊ก ขับมาจอดบริเวณป้ายรถเมล์เป็นรถมาส่งของให้ร้านก๋วยเตี๋ยวที่ขายอยู่บริเวณทางเท้าพอคนของร้านขนของลงจากรถได้ก็วางไว้รอบๆ ต้นไม้ (ที่นำสงสาร) นั้นแหละคนที่ยืนอยู่รอบๆ ต้นไม้ ก็ต้องหลบเป็นแถวๆ (รวมทั้งเราด้วย) โดนยัดที่ยืนซะแล้วระหว่างนั้นรถเมล์ก็ยังไม่ปรากฏให้เห็นซะที ไม่มีอะไรจะทำแก๊วแก๊วก็เลยกวาดตามองไปรอบๆ บนถนนสีลม พินิจพิเคราะห์สรรพสิ่งทั้งหลายบนถนนสายนี้ก็พบว่าไม่มีสิ่งไม่น่ารื่นรมย์เอาซะเลย เสียงที่ดังอีกทีก็ครึกโครมบนทางเท้าก็มีทั้งร้านก๋วยเตี๋ยว โต๊ะ หม้อก๋วยเตี่ยวรอบต้นไม้ ร้านโน่นร้านนี่ เต็มไปหมด..... นี่หรือคือทางเท้าความจริงที่ว่าสีลมเป็นแหล่งธุรกิจ และการค้าขายที่สำคัญนั้นไม่มีใครปฏิเสธ คนค้าขายย่อมจะต้องอยากจับจองพื้นที่ในการค้าขายด้วยกันทั้งนั้น แต่การจะทำสิ่งใดควรเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมบ้าง อย่าเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนเกินไปนัก....

3) คุณนิยดา . 2550. พนักงานบริษัท เอไอเอ. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 10/05/50.

บรรยากาศเส้นทางข้างตึกที่ทำงานซึ่งขึ้นชื่ออยู่ว่าเป็นเส้นทางที่เรียกว่ามีทุกอย่างที่ต้องการจริงๆ แม้ผู้ที่ไม่อยากได้ หากได้มาเดินแล้วละก็จะต้องได้ของคิดไม่ถึงมือไปแน่นอนอาจเป็นของกิน ของใช้ เครื่องประดับ เครื่องแต่งกาย ไม่อย่างใดก็อย่างหนึ่งด้วยของที่มีขายหลากหลายนี่เอง ทำให้ผู้คนเดินทางมาจับจ่ายซื้อของที่นี่เยอะมากยิ่งวันศุกร์หรือช่วงเทศกาลด้วยแล้ว หายห่วง เดินแทบไม่ได้ หายใจก็ไม่สะดวกเหตุจากคนเยอะนี่เองจึงทำให้พ่อค้าแม่ค้าต้องการที่จะจับจองพื้นที่เพื่อขายสินค้าของตนเอง เคยถามคนขายบางคนว่าเขามาทุกวันหรือเปล่า เขาตอบว่าไม่แน่ แล้วแต่ว่าจะจองที่ได้หรือเปล่าเมื่อจองพื้นที่ในเดินที่ไม่ได้ บางคนก็ต้องนำสินค้ามาวางบริเวณทางเท้า หรือบางคนที่ไม่คิดแม้แต่จะเช่าที่ก็นำของมาวางขายที่ทางเท้าเช่นกันเลยกลายเป็นว่าทางเท้ามีของวางขายเต็มไปหมด ทางคนเดินแคบนิดเดียว คนเดินเบียดเสียดกันไปมา บ่อยครั้งที่ได้ยินพ่อค้าแม่ค้าเล่าให้ฟังว่ามีคนโดนล้วงกระเป๋าสตางค์ หายของบ้าง โทรศัพท์มือถือหายบ้างบางคนที่เกิดความรำคาญก็จะเลี่ยงไปเดินทางเท้าที่อยู่ติดกับถนน (เช่นเรา) ซึ่งจะรับรู้ความเร็วของรถที่วิ่งมาได้ชัดเจนมาก

3.3.5 บทวิเคราะห์โครงการและข้อเสนอแนะ

แม้ว่าผลที่ได้จากการสำรวจโดย สจร. ภายหลังจากการมีโครงการปิดถนนสี่ลมเพื่อประหยัดพลังงาน (จากการจัดที่ลู่วิ่งมา 3 ครั้ง) พบว่าข้อมูลจากกรมควบคุมมลพิษที่ติดตั้ง ณ จุดตรวจวัดมลพิษ บริเวณหน้าโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียนระบุว่าปริมาณฝุ่นและก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงถึงร้อยละ 50 นอกจากนี้ทาง สจร. ยังกล่าวว่าประโยชน์อีกอย่าง คือ สภาพเศรษฐกิจของชุมชนดีขึ้น โดยร้านค้าบางแห่งเปิดบริการเพิ่มในวันอาทิตย์ และจากผลการตอบรับ “ถนนคนเดินที่สี่ลม” แต่โครงการถนนคนเดินกลับถูกยกเลิกการนำมาปฏิบัติทั้งนี้เป็นผลมาจากความต้องการใช้รถยนต์ในพื้นที่ของกลุ่มคนที่มีอำนาจในการต่อรองจึงทำให้รัฐบาลไม่เห็นความสำคัญของการนำโครงการ “ถนนคนเดิน” มาปรับใช้กับอย่างต่อเนื่องกับถนนสี่ลม

สุขุมวิท

1. ข้อมูลพื้นที่

1.1 สถานที่ตั้ง สถานีสุขุมวิท ตั้งอยู่บริเวณถนนอโศกมนตรี บริเวณหน้าตลาดอโศก สี่แยกอโศกมนตรี เป็นสถานที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ไปจนถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพร้อมพงษ์

1.2 ระบบสัญญาณของพื้นที่ รถโดยสารประจำทางที่ผ่านสถานีนี้ ได้แก่ สาย 2 23 25 ปอ.25 38 40 45 46 48 71 72 76 98 115 116 126 501 507 508 511 513

1.3 สถานที่สำคัญโดยรอบพื้นที่ สยามสมาคมในพระบรมราชูปถัมภ์, เป็นแหล่งที่ตั้งของสถานทูตถึง 19 แห่ง โรงแรมระดับ 5 ดาว, ร้านอาหารที่มีชื่อเสียงจำนวนมาก ทั้งอาหารไทย จีน ฝรั่งเศส ฝรั่ง อินเดีย ฝรั่งเศส เกาหลี ญี่ปุ่น, แหล่งสถานบันเทิง, เขตธุรกิจสำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ฯลฯ

1.4 ข้อมูลทั่วไป ถนนสุขุมวิท (Sukhumvit) หรือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (กรุงเทพมหานคร-ตราด) เริ่มตั้งแต่กรุงเทพมหานคร บริเวณเพลินจิตตัดผ่านเขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตพระโขนงและเขตบางนา ถนนสุขุมวิทช่วงต้นๆ สาย ที่ผ่านกรุงเทพมหานคร ถือเป็นเขตธุรกิจสำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ตามซอยต่าง ๆ ตลอดแนวถนนสุขุมวิทในช่วงนี้ ยังเป็นที่อยู่อาศัยของชาติต่างชาติเป็นจำนวนมากนอกจากนี้ ยังเป็นแหล่งบันเทิงใหญ่ของเมืองอีกด้วย รถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิท วิ่งเหนือถนนสุขุมวิท ไปจนถึงอ่อนนุช

โดยมีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อการพักอาศัย โดยมีลักษณะกระจายตัวเต็มพื้นที่ด้านในแนวถนน มีรูปแบบเป็นอาคารสูงสลับบ้านพักอาศัย และมีพื้นที่พาณิชยกรรมเป็นอันดับสองรองจากที่พักอาศัย โดยมีการกระจุกตัวที่บริเวณจุดตัดของถนนหลักและบริเวณหัวมุมซอยที่สามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่พักอาศัยด้านในได้ เช่น สุขุมวิทซอย 3 (ซอยนานา) สุขุมวิทซอย 21 (ซอยอโศก) สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) เป็นต้น

1.5 ลักษณะทางกายภาพ เป็นย่านพักอาศัยและย่านพาณิชยกรรมบริเวณศูนย์กลางเมือง ซึ่งประกอบไปด้วย อาคารสำนักงาน มีกิจกรรมการค้าและบริการเป็นกิจกรรมหลักของพื้นที่ มีกิจกรรมท่องเที่ยวสถานบันเทิงระดับภูมิภาค มีการขยายตัวมาจากย่านเพลินิจิตเรื่อยมาจนถึงบริเวณ อโศกและทองหล่อ โดยมีถนนสายหลักเหมือนเป็นแกนกลางของพื้นที่ย่าน ตั้งแต่บริเวณสุขุมวิท ถึงบริเวณแยกเอกมัย (สุขุมวิท 36) ถนนอโศกแบ่งออกเป็นสองช่วง ด้านเหนือได้แก่พื้นที่ซอย อโศก (สุขุมวิท 21) มีช่องทางแยกสุขุมวิท 8 ช่องจราจรและลดเหลือ 4 ช่องบริเวณกลางซอยและเพิ่มเป็น 6 ช่องบริเวณแยกอโศก - เพชรบุรี ด้านใต้ได้แก่ซอยพื้นที่ปากซอยสุขุมวิท 16 เดิม ถนนสายรองในพื้นที่ย่าน ถนนนานาเหนือ(สุขุมวิทซอย 3) เชื่อมโยงถนนเพชรบุรีสู่ถนนสุขุมวิท ซอยทองหล่อ (สุขุมวิท 55) มีความยาวเริ่มจากถนนสุขุมวิทด้านหนึ่งจนถึงถนนเพชรบุรีอีกด้านหนึ่ง และมีซอยเล็กๆแยกย่อยอีกมากมาย ซึ่งซอยเหล่านี้สามารถเดินทางทะลุเชื่อมต่อกับซอยสุขุมวิท อื่นๆ ได้ตลอด ขนาดถนนมีความกว้าง 4 ช่องทางสัญจร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์สมัยใหม่ ปะปนอยู่กับบ้านพักอาศัยที่มีขนาดพื้นที่กว้าง เนื่องจากแต่เดิมพื้นที่เป็นของเอกชนที่มีฐานะร่ำรวย ที่มาจับจองเป็นเจ้าของทำให้ยังมีพื้นที่ว่างค่อนข้างมาก มีความหนาแน่นอาคารอยู่ในระดับเบาบาง

1.6 ข้อสังเกตบางประการจากการสำรวจภาคสนาม

1.6.1 อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ส่วนมากตั้งอยู่ริมถนนหลัก ในลักษณะอาคารที่เน้นรูปทรงทางการออกแบบสถาปัตยกรรมที่หลากหลายสไตล์ ส่วนลึกเข้าไปในซอยย่อยต่างๆเป็นลักษณะอาคารพาณิชยกรรมที่เล็กลงหรือตึกแถว

1.6.2 ที่ระดับพื้นดินการใช้งานอาคารกลุ่มการค้าปลีกและส่ง กระจายตัวหนาแน่นอยู่ด้านหน้าตามแนวถนนสำคัญ ส่วนกลุ่มการค้าแฝงลอยมีให้เห็นเพียงเล็กน้อย

1.6.3 บ้านพักอาศัยมีขนาดใหญ่ พื้นที่มาก กระจายอยู่ตามซอยย่อยต่างๆ

1.6.4 ลักษณะอาคารในพื้นที่มีความหลากหลายทั้ง ตึกแถวบ้านเดี่ยวอาคารพาณิชย์ อาคารสูง

1.6.5 อาคารตึกแถวกระจายตัวอยู่มากที่สุดบริเวณปากทางเข้าซอยด้านถนนสุขุมวิท ถัดเข้ามาด้านในเริ่มเป็นรูปแบบของอาคารพาณิชย์ที่มีลักษณะเฉพาะตัว

1.6.6 ไม่มีลักษณะของกิจกรรมนันทนาการกลางแจ้งที่ชัดเจน แต่มีกิจกรรมภายในอาคารสูง

1.6.7 ไม่มีกิจกรรมประเภท โรงเรียน สถานศึกษา ตลาดหรือวัดในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

1.7 ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

สภาพอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกแถวสมัยใหม่ยกเว้นบริเวณปากซอยด้านถนนสุขุมวิท อีกส่วนเป็นอาคารพาณิชย์สมัยใหม่ ที่มีการออกแบบในลักษณะตะวันตก สภาพอาคารใหม่ส่วนใหญ่เพิ่งก่อสร้าง บางแห่งให้ความสนใจกับการจัดภูมิทัศน์และ Landscape ให้เกิดความสวยงาม

ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในอาคาร ลักษณะของกิจกรรมเป็นอาคารทางพาณิชย์กรรม และพักอาศัยอยู่รวมกันในส่วนที่เป็นอาคารตึกแถว โดยแบ่งกิจกรรมเป็น การค้าขายด้านล่างและพักอาศัยด้านบนซึ่งเป็นกลุ่มอาคารที่มีความหนาแน่นสูงเกาะมาจากแนวถนนสุขุมวิท ส่วนอาคารพาณิชย์สมัยใหม่มีลักษณะการอาคารทางพาณิชย์กรรมเพียงอย่างเดียว ไม่มีการพักอาศัย มีการเปิดและปิดทำการตามเวลาที่กำหนดความหนาแน่น การทำกิจกรรมในพื้นที่มีหลายอย่างในอาคารเดียวกันบริเวณอาคารตึกแถวทำให้เกิดความหนาแน่นบริเวณปากซอยด้านถนนสุขุมวิทสูงกว่าบริเวณด้านในที่เป็นอาคารพาณิชย์สมัยใหม่ มีความหนาแน่นน้อยกว่า

รูปแบบอาคาร พบว่ารูปแบบอาคารที่ปรากฏเป็นตึกแถวและอาคารพาณิชย์สมัยใหม่ที่มีหลากหลายรูปแบบผสมปะปนกัน ทั้งตึกอาคารเก่า อาคารใหม่ โดยแบ่งเป็น อาคารตึกแถวบริเวณปากซอยด้านถนนสุขุมวิท ความสูง 3 ชั้นมีการตกแต่งคูหามุมด้วยหน้าจั่วปูนปั้น บางแห่งประดับหัวเสา หน้าต่างชั้น 2 แบ่งเป็น 3 ช่อง บานสี่เหลี่ยม ชั้น 3 มี 2 ช่อง ส่วนใหญ่มีประตูอยู่ช่องกลาง มีระเบียงซึ่งมีราวลูกกรงระเบียงเป็นปูนปั้นลวดลายต่างๆ บานประตูเดิมเป็นบานเฟี้ยมอลูมิเนียม ประตูเหล็กขีด ลักษณะเป็นอาคารตึกแถวสมัยใหม่ อาคารพาณิชย์บริเวณใจกลางซอย สร้างขึ้นหลังอาคารตึกแถวหลังจากซอยทองหล่อมีการพัฒนาในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา เน้นรูปทรงทันสมัย แปลกใหม่ สไตล์ Modern ซึ่งได้รับอิทธิพลมาจากกระแสการพัฒนางานสถาปัตยกรรมในยุค Modern หรือยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ลักษณะอาคารสูง 2-3 ชั้น โครงสร้างหลักกับกระจก รูปทรงกล่อง

สีเหลี่ยม มักเน้นสีขาวที่ดูสะอาด หรือสีดำ อาคารบางออกแบบรูปทรงที่เด่นสะดุดตา เช่น การใช้ ยี่ห้อหรือ Brand เข้ามาช่วยดึงดูดความน่าสนใจ เช่น สตูดิโอถ่ายภาพที่เป็นเรือนไทย หรือ อาคาร รูปทรงอินเดีย



ภาพที่ 4.50 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สำคัญในย่านสุขุมวิท

1.8 เอกลักษณะของย่าน

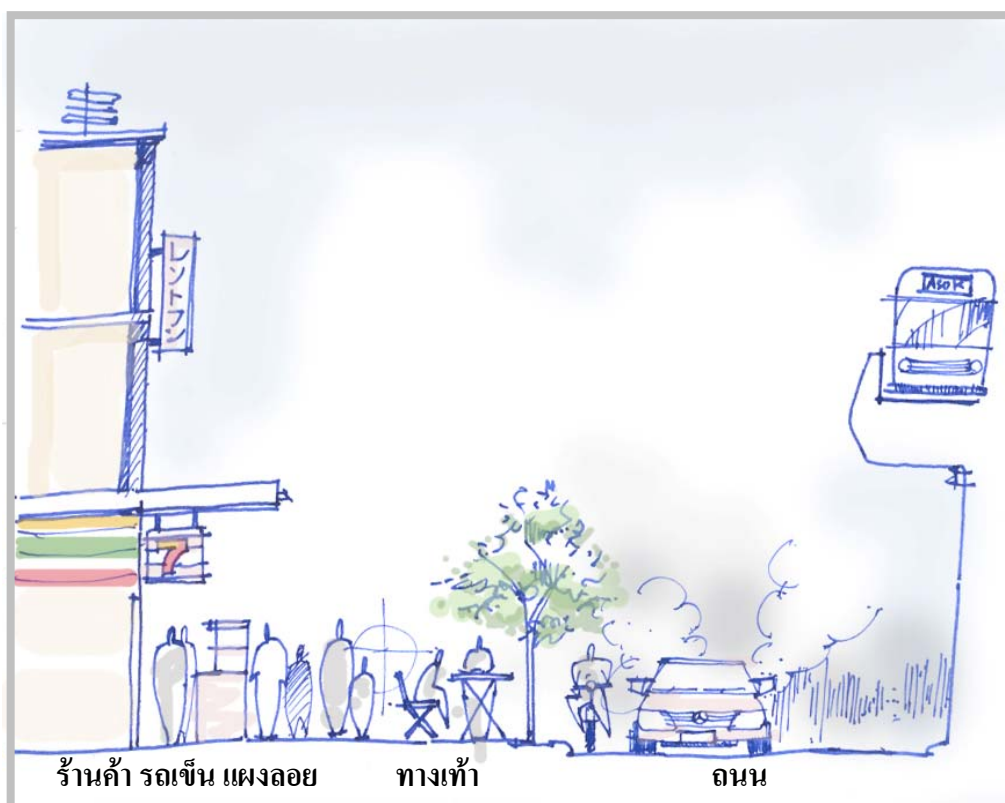
งานสถาปัตยกรรมที่มีความหลากหลายในแง่ของรูปแบบ ความเก่าใหม่ อาคารตึกแถว อาคารพาณิชย์หลากหลายรูปทรงที่ปะปนกัน และรูปทรงช่วยส่งเสริมให้ซอยทองหล่อมีเอกลักษณ์ ทางสถาปัตยกรรมต่อพื้นที่ที่น่าสนใจ น่าตื่นตาตื่นใจ สอดคล้องกับเอกลักษณ์บางประการของย่าน ทองหล่อคือ ความทันสมัย ความหลากหลาย และการพัฒนาในรูปแบบใหม่ทั้งในการสร้างความ ชัดเจนในด้านของเอกลักษณ์ของงานสถาปัตยกรรมและเอกลักษณ์ของย่านเอง

1.9 สรุปศักยภาพของพื้นที่ตั้ง

ย่านสุขุมวิท เป็นย่านที่มีพื้นที่พาณิชยกรรมในย่านที่จัดว่าเป็นศูนย์กลางธุรกิจรอบ นอก (Satellite CBD Center) ทั้งนี้ได้มีการกำหนดพื้นที่พัฒนาเมืองใหม่ทำให้พื้นที่บางส่วนของ ย่านสุขุมวิท ตั้งแต่ใต้ทางด่วนเพลินจิตถึงบริเวณโอโซน เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง เนื่องจากมีปัจจัยในการเข้าถึงพื้นที่สะดวกในการเข้าถึงและความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ มี ศักยภาพในการพัฒนาเพื่อเป็นย่านธุรกิจ ได้แก่ กิจกรรมการค้า บริการระดับบน การท่องเที่ยว โรงแรม กลุ่มอาคารสำนักงาน กลุ่มสถานบันเทิง ร้านอาหารเป็นต้น ซึ่งมีความเหมาะสมที่จะพัฒนา ให้เป็นศูนย์กลางเมืองในอนาคต

2. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดิน

2.1 ลักษณะการใช้งานของเส้นทางเดินเท้าริมถนนหลักบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสุขุมวิท



ภาพที่ 4.51 แสดงลักษณะการใช้เส้นทางเดิน

การใช้งานของพื้นที่ จะพบหาบเร่ แผงลอย รถเงิน โดยส่วนมากจะเป็นรถเงินขายอาหาร ของกินซึ่งเกิดขึ้นเพื่อตอบสนองกับพนักงาน ที่ใช้การเดินเท้าเพื่อการสัญจรในพื้นที่เป็นหลัก ปัญหาที่พบคือ ลักษณะทางเท้ามีสภาพที่ชำรุดเสื่อมโทรม และมีการนำจักรยานยนต์ขึ้นมาวิ่งบนทางเท้าซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายต่อคนเดินเท้าได้ง่าย ป้ายร้านค้าที่ติดเข้ามาในส่วนของถนนสาธารณะที่มีจำนวนมากขึ้น มีขนาดใหญ่ และติดในตำแหน่งที่ต่ำ จนเกือบถึงระดับศีรษะของผู้เดินเท้า เพียงเพื่อต้องการให้ผู้เดินเท้าสังเกตเห็นได้ง่าย ลักษณะทางกายภาพดังกล่าวทำให้ผู้เดินต้องใช้ความระมัดระวังในการเดิน และเมื่อพิจารณาจากผังแสดงพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีศึกษาจะพบว่า การใช้งานทางเดินหลักริมถนนใหญ่ของพื้นที่สุขุมวิทยังมีที่ว่างและขาดกิจกรรมที่จะมาสนับสนุนการเดินเท้า เป็นสาเหตุให้ผู้ใช้งานพื้นที่สุขุมวิทเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าสยามและสีลม

ระบบการสัญจรแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ของพื้นที่หลักๆ ได้แก่การเดินเท้าและจักรยาน โดยมีจุดเชื่อมต่อการสัญจรที่สำคัญบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพร้อมพงษ์ และ อโศก ผู้ใช้พื้นที่ส่วนมากเป็นพนักงานบริษัท-ลูกจ้างชาวไทยและชาวต่างชาติจำนวนมาก ทั้งนี้ความหนาแน่นของการใช้งานเส้นทางเดินเท้าจะอยู่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ช่วงเวลาพักกลางวัน และช่วงเลิกงานเย็นจนถึงหัวค่ำ (8.00 - 9.00, 12.00 - 13.00, 17.00 - 20.00) โดยช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นเป็นการใช้งานเพื่อการเดินทางจากสถานีส่งมวลชนสู่ที่ทำงาน ช่วงเวลาเที่ยงและหัวค่ำเป็นการเดินเพื่อใช้บริการจากร้านอาหาร รถเข็น แผงลอย ร้านค้า ร้านสะดวกซื้อ และ ชุบเปอร์มาเก็ตริมทางเดินเท้าซึ่งจะเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง เป็นต้น

ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ คือมีการใช้งานจากกลุ่มชาวต่างชาติจำนวนมากในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่เขตวัฒนาเป็นสถานที่ตั้งของสถานทูตหลายแห่ง และยังเป็นที่ตั้งของสมาคมส่งเสริมเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น (สุขุมวิท 29) ทำให้มีชาวต่างชาติใช้งานพื้นที่จำนวนมากในแต่ละวัน โดยเฉพาะชาวญี่ปุ่น จึงเป็นสาเหตุให้ร้านค้าในย่านสุขุมวิทเน้นการให้บริการชาวต่างชาติเป็นส่วนใหญ่เห็นได้จากการที่ร้านค้าส่วนมากจะขายสินค้าต่างประเทศและมีป้ายชื่อร้านเป็นภาษาต่างประเทศ ได้แก่ ร้านอาหารญี่ปุ่น ร้านหนังสือต่างประเทศ ร้านตัดผม สโตร์ญี่ปุ่น-เกาหลี ซึ่งมักจะใช้ป้ายชื่อร้านที่เป็นภาษาญี่ปุ่นและภาษาอังกฤษเพื่อเน้นที่จะรองรับกับกิจกรรมของชาวต่างชาติ

องค์ประกอบที่บนทางเดินที่เอื้อต่อการเดินเท้า ได้แก่ชั้มน้ันไม้ทางเดิน และไม้พุ่มบริเวณเกาะกลางถนนช่วยลดฝุ่นละออง คั่นไอเสียรถยนต์ และให้ร่มเงากับทางเดินเท้า ช่วยปรับสภาพบรรยากาศริมทางเดินให้อยู่ในสภาวะน่าสบายเหมาะสมกับการใช้งาน แต่มีจำนวนน้อยและไม่ครอบคลุมตลอดทางเดินซึ่งความแตกต่างของอุณหภูมิที่ผิวจากการวัดด้วยเครื่องมือ พบว่าบริเวณผิวทางเดินได้ชั้มน้ันไม้จะต่ำกว่าบริเวณทางเดินกลางแจ้งโดยประมาณ 7-10 องศาเซลเซียส (ดูรายละเอียดการวัดค่าอุณหภูมิของพื้นที่ในภาคผนวก ก) ซึ่งผลต่างของอุณหภูมินี้จะมีผลต่อความเร็วในการเดิน Kroemer and Grandjean (2000) พบว่า มนุษย์จะมีอัตราความเร็วในการเดินในที่ที่มีอุณหภูมิต่ำ สูงกว่าในที่ที่มีอุณหภูมิสูง จากการศึกษาผู้วิจัยมีความเห็นว่าผลสรุปดังกล่าวเป็นผลสรุปของกรณีศึกษาต่างประเทศที่มีสภาพอากาศหนาว ผู้ใช้ทางเดินจึงมักที่จะเดินกลางแดดเพื่อรับความอบอุ่น(วัฒนธรรมการอาบแดด) และจากการสำรวจ จะเห็นได้ว่าผู้ใช้ทางเดินของสุขุมวิทจะมีพฤติกรรมที่เร่งรีบไปพร้อมกับการปกป้องตัวเองจากแสงแดด ซึ่งทำให้สรุปได้ว่าสำหรับกรุงเทพมหานครนั้น อัตราความเร็วของผู้ใช้ทางเดินจะช้ากว่าในที่ที่มีสภาพอากาศเหมาะสม

2.2 การสำรวจพฤติกรรมบนพื้นที่ทางเดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสุขุมวิท

จากการสำรวจพบว่าลักษณะทางเดินบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า อาคารสาธารณะ และหน่วยงานเอกชน จะมีสภาพทางเดินที่ดี ผิวทางเดินเรียบสม่ำเสมอ มีการให้แสงสว่างตามทางเดิน ซึ่งจะอยู่ในความรับผิดชอบของเอกชนเองนอกจากนี้ยังมีการจัดเตรียมร้านค้าให้บริการ แต่นั้นสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง และชาวต่างชาติ



ภาพที่ 4.52 แสดงแผนผังและลักษณะทางเดินเท้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าถนนสุขุมวิท

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 17/09/49 เวลา 10.45 น. บริเวณทางเดินบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า อาคารสาธารณะและหน่วยงานเอกชน



ภาพที่ 4.53 ลักษณะทางเดินที่ขาดซึ่งกิจกรรม

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 27/09/49 เวลา 13.15 น. บริเวณทางเดินบริเวณถนนสุขุมวิท 27

ลักษณะทางเดินที่ขาดซึ่งกิจกรรมร้านค้าเนื่องจากอาคารส่วนมากเป็นอาคารร้างมีเพียงกิจกรรมจากร้านค้ารถเข็น

2.3 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้พื้นที่จากการสำรวจ การใช้พฤติกรรมบนเส้นทางเดินเท้าของถนนสุขุมวิทโดยมากจะอยู่ในถนนทางเดินรอง ซอยย่อยต่างๆ ซึ่งโดยมากจะเป็นร้านอาหารญี่ปุ่น ร้านหนังสือญี่ปุ่น และร้านอื่นๆ การใช้งานบนทางเดินริมถนนหลักจะมีความหนาแน่น กระจุกตัว บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า สถานีอโศก และ พร้อมพงษ์เนื่องจากบริเวณทั้งสองจะเป็นที่ตั้ง

ของตลาด และมีกิจกรรมการขายสินค้า ของร้านค้า และการขายสินค้าบนทางเดิน ต่างจากการใช้งานบนเส้นทางเดินระหว่างสถานีทั้งสองที่มีปริมาณการใช้งานไม่หนาแน่นเท่าไรนักเนื่องจากการขายกิจกรรมสนับสนุนการเดินและอาคารส่วนมากถูกปล่อยรกร้าง



ภาพที่ 4.54 แสดงการกระจุกตัวของกิจกรรมบนทางเดินบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 27/09/49 เวลา 13.15 น. บริเวณทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าโอโซนและพร้อมพงษ์

3. สรุปประเด็นปัญหา

3.1 ลักษณะทางกายภาพ

สภาพทางเดินเท้าที่เป็นปัญหาต่อการใช้งานบริเวณ สถานีรถไฟฟ้า สุขุมวิท พบสภาพทางเดินมีลักษณะที่ ทรุคโถม ลักษณะผิวทางเดินไม่เรียบสม่ำเสมอ โดยเฉพาะบริเวณฝ่าท่อต่างๆ เช่น ท่อสายโทรศัพท์ ท่อระบายน้ำ ฯลฯ ที่จะมีระดับสูงกว่าส่วนอื่นๆของทางเดิน ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้เดินเท้า และจักรยาน อีกทั้งยังไม่มีทางแบ่งช่องทางสำหรับจักรยาน และคนพิการ ขาดการให้แสงสว่างริมทางเดินเท้าสภาพทางเดินเท้าทั่วไปจะต่างจากสภาพทางเดินเท้าของบริเวณห้างสรรพสินค้าที่มีสภาพผิวทางเดินที่เรียบสม่ำเสมอ อยู่ในสภาพดี และมีการให้แสงสว่างริมทางเดิน



ภาพที่ 4.55 แสดงสภาพทางเดินที่ชำรุด และมีการซ่อมแซมอยู่เป็นประจำ



ภาพที่ 4.56 แสดงปัญหาทางกายภาพที่เกิดจากการรื้อผิวทางเดิน



ภาพที่ 4.57 แสดงปริมาณตู้โทรศัพท์สาธารณะจำนวนมากบนทางเดิน



ภาพที่ 4.58 สภาพทางกายภาพของทางเดินริมถนนสุขุมวิท

3.1.1 ลักษณะทางกายภาพของทางเดินริมถนนสุขุมวิท มีช่องทางเดินที่แคบผิวทางเดินขรุขระและปรับปรุงซ่อมแซมอยู่เกือบตลอดเวลาช่วงทำการสำรวจ ทำให้การเดินเป็นไปด้วยความยากลำบาก ภาพที่ 4.58 ก.

3.1.2 ลักษณะทางสภาพแวดล้อม มีสภาพอากาศที่ร้อน เนื่องจากสิ่งปกคลุมน้อย และมีปัญหามลพิษ-ฝุ่น ค่อนข้างสูง เนื่องจากปริมาณการสัญจรที่คับคั่งแม้จะมีรถไฟฟ้าให้บริการในพื้นที่ แต่เนื่องจากสภาพทางเดินที่ไม่เหมาะสมคนจึงนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ภาพที่ 4.58 ข.

3.1.3 ลักษณะทางสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมากกิจกรรมหลักของพื้นที่กระจายตัวอยู่ในซอยย่อยอาคารริมทางเดินหลักเป็นอาคารกร้าง ยังไม่ได้รับการพัฒนาปรับปรุงภาพที่ 4.58 ค.

3.1.4 การใช้กิจกรรมประเภท หาบเร่ แผงลอย และรถเป็นรถขายอาหารริมทางเดินทางหลักหนาแน่นในช่วงเที่ยงของวันอังคาร-ศุกร์ ส่วนในวันจันทร์ที่มีการห้ามตั้งหาบเร่-แผงลอยริมทางเดิน สภาพการใช้งานทางเดินจะเบาบางแต่จะไปเพิ่มความหนาแน่นอยู่ในซอยย่อยที่มีร้านอาหารจำนวนมาก ภาพที่ 4.58 ง.

ปัญหาทางด้านสภาพแวดล้อม สภาพอากาศที่ร้อนจัดในช่วงกลางวัน ผู้คนวันจากรถยนต์เป็นสิ่งที่ส่งผลด้านลบต่อการใช้ทางเดินเท้า ในขณะที่ต้นไม้ใบพุ่มสามารถที่จะช่วยให้ร่มเงา บังแสงแดด ลดอุณหภูมิและกรองฝุ่นละออง ควั่นไอเสีย กลับมีน้อยลงทุกที



ภาพที่ 4.59 สภาพอากาศที่ร้อนจัดในช่วงกลางวันและผู้คนวันจากรถยนต์

3.2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้พื้นที่จากการสำรวจ

3.2.1 พฤติกรรมการเข้าถึงพื้นที่

3.2.2 พฤติกรรมการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าที่เป็นปัญหา ได้แก่

- ปัญหาจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ที่มักจะหยุดรถทับทางม้าลายกีดขวางการเดินเท้า ช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดที่เป็นปัญหาต่อผู้เดินเท้าลักษณะทางม้าลายที่เรื้อนลง และหลบหายไป

- การใช้พื้นที่ทางเดินเป็น หาบเร่ แผงลอย ซึ่งยังไม่มี การจัดระเบียบสิ่งกีดขวางทางเดิน บันไดสะพานลอย ที่ล้ำเข้าเนื้อที่ทางเดินเท้ามากกว่าครึ่งหนึ่ง

- การใช้จักรยานยังเป็นสิ่งที่พบเห็นได้ในพื้นที่เขตพัฒนา แต่เป็นการใช้ปั่นไปกับช่องทางเดินเท้า เนื่องจากยังไม่มีทางเตรียมช่องทางสำหรับจักรยาน แม้ว่าบางพื้นที่จะมีขนาดทางเดินที่กว้างแต่ก็ไม่ได้มีการแบ่งสัดส่วนการใช้งานอย่างเหมาะสม

- การขับจักรยานบริเวณพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการใช้งานสูงผู้ใช้จักรยานในพื้นที่โดยส่วนมากจะลงไปขี่จักรยานบนถนนซึ่งเป็นช่องทางของรถยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากสภาพทางเดินที่ชำรุดทรุดโทรม ผิวทางเดินไม่เรียบสม่ำเสมอ ขาดความต่อเนื่อง และมีความหนาแน่นของการใช้งานสูง ทำให้การขี่จักรยานบนทางเท้าเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก

- พฤติกรรมการปล่อยน้ำทิ้งจากระเบียงชั้นสองของร้านอาหารริมทางเดิน ทำให้ผู้เดินเท้าต้องเดินหลบน้ำทิ้ง และละอองน้ำที่กระเด็นเป็นรัศมีกว้าง เหลือช่องทางเดินเพียงแคบๆ และการวางขายสินค้าที่ริมทางเดินเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประสิทธิภาพในการรองรับการใช้งานของทางเดินเท้าลดลง โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน

- ปัญหาพฤติกรรมการใช้พื้นที่จอดรถจักรยานบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสุขุมวิทซึ่งจัดให้มีที่จอดรถจักรยานแสดงถึงการรองรับการใช้งานจากรถจักรยาน แต่กลับไม่มีช่องทางสำหรับรถจักรยานสำหรับเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าว ทำให้ผู้ใช้จักรยานใช้ช่องทางเดียวกันกับรถยนต์และทางเดินเท้า

- ปัญหาจากจักรยานยนต์ที่พบมากคือ การนำรถจักรยานยนต์ขึ้นมาวิ่งบนทางเท้า บริเวณวินมอเตอร์ไซด์มีการจอดเรียงติดกันยาวจนขวางทางม้าลาย และยังพบว่ามีการนำรถจักรยานยนต์มาจอดในที่จอดของรถจักรยาน

3.3 โครงการปรับปรุงพื้นที่ที่สุขุมวิท ในช่วงเวลาการสำรวจมีโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ 2 โครงการคือ

3.3.1 งานก่อสร้างวางท่อประปา และส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า โครงการวางท่อประปาส่งผลให้ท่อหรือผิวทางเดินบางส่วนเพื่อวางท่อประปามีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 30 เซนติเมตร ส่งผลสภาพทางกายภาพทำให้มีสภาพผิวทางเดินไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน โครงการส่วนต่อเติม

รถไฟฟ้าส่งผลให้ต้องปิดช่องทางจราจร 1 ช่องทางทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อสภาพแวดล้อม



ภาพที่ 4.60 โครงการวางท่อประปาส่งผลให้ต้องรื้อผิวทางเดินบางส่วนเพื่อวางท่อประปา



ภาพที่ 4.61 สภาพผิวทางเดินหลังการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค

แนวทางการปรับปรุง มาตรการในการจัดการ เพื่อลดปริมาณรถยนต์ในพื้นที่ลงเป็นการลดมลภาวะอันเป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่ และยังช่วยส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชน ร่วมกับการใช้ระบบการสัญจรที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ อย่างการเดินเท้าและจักรยาน ทั้งนี้จะต้องเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรจะมี เช่น จุดบริการน้ำดื่มสาธารณะ ห้องน้ำสาธารณะ ชุมดินไม้ริมทางเดิน ที่นั่งพัก เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีช่องทางของรถจักรยาน และ คนพิการ

3.3.2 บทสัมภาษณ์ ผู้ใช้พื้นที่

1) คุณแหวว. 2549. รับจ้าง. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 18/09/49.

บางวันไปถึงที่ทำงานแต่เช้า ตั้งใจว่าจะเดินออกมากินโจ๊ก เจ้าประจำ แถวๆ ซอยสุขุมวิท 33 ปรากฏว่า กลุ่มแผงลอยทั้งหลายที่เคยค้าขายกันอย่างสุจริต กลับอันตรายจนหายไปอย่างไม่มีร่องรอย กลางวัน จะเดินไปกินแถวๆ ซอย 23 ก็ไม่มีอีก สอบถามจากแม่ค้าที่ไม่ได้ขายของ เล่าบอกว่าโดน เทศกิจห้าม และจะมีการประชุมกันเร็วๆ นี้ (ประชุมอะไรก็ไม่รู้)

2) คุณแหม่ม. 2549. พนักงานห้างดิเอ็มโพเรียม. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 20/10/49.

บริเวณปากซอยสุขุมวิท 24 แถวสถานีบีทีเอสพร้อมพงษ์ด้านฝั่ง SEVEN นี้ เป็นของใครกันคะ เนื่องจากทราบมาว่าเป็นของประชาชนทุกคน แต่เท่าที่เห็นที่ผ่านมา ทำให้รู้สึก หดหู่ใจและเกลียดชังคน ๆ นั้นๆ นั่นก็คือ เมื่อ 3-4 วันก่อน ดิฉันเดินไปซื้อกล้วยทอดที่ปากซอย สุขุมวิท 26 แล้วเดินกลับมาเพื่อเข้าทำงานที่ห้างเอ็มโพเรียม และทางเดินนี้จะมีของขายเยอะแยะ มีให้เลือกกิน และดีที่ไม่เกะกะ แต่ภาพที่เห็นคือ มีแม่ค้าขายของนำแผงขายของมาตั้งซึ่งก็เป็นเรื่องปรกติของคนทำมาหากินที่ต้องดิ้นรนกันไป แต่ทราบไหมคะว่า มีคน ๆ หนึ่ง สงสัยเป็นเจ้าของทางเท้าเส้นนี้ นั่นคือร้านขายทอง ขอไม่เอ่ยชื่อนะ ร้านทองร้านนี้ประมาณ 8.00-8.30 น. จะเปิดร้าน พอมีแผงลอยตั้งอยู่ พอผู้ขายร้านนี้เปิดประตูเหล็กที่เลื่อนขึ้น แต่เขาเปิดแค่ก้มและชะโงกหน้าออกมา แล้วก็ ด่าแม่ค้าขายแผงลอย ด้วยคำพูดที่เรียกว่ายิ่งกว่าการตะโกน ทั้งด่า ไล่ ขนาดแม่ค้าย้ายไปอยู่ริมถนน แต่ก็ยังอยู่หน้าร้าน ผู้ขายร้านทองก็ยังตะโกนอีกว่า ให้ไปตั้งที่อื่น สารพัดคำพูดที่นำมาพูด ทางเท้าเส้นนี้ท่านได้ขายให้ร้านทองร้านนี้แล้วหรือคะ ทำไมเค้าถึงได้ใหญ่โตขนาดนั้น การที่มีของมาขายเขาก็ขายตามวันเวลาที่ทางเทศกิกำหนด ไม่เกะกะ พนักงานแถวนี้ได้มีของกิน เพราะแถวนี้ร้านค้าไม่ค่อยมี มีแต่แผงลอย

3) คุณเจนภพ. 2550. พนักงานสมาคมส่งเสริมเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 04/03/49.

ทางเท้าบางช่วงก็แทบจะไม่มีที่เดิน แต่บรรยากาศโดยรวมก็ชอบนะ ชีวิตไม่หยุดนิ่งดีครับ มีสีสันดี ชอบคนเยอะๆ กิจกรรมหลากหลาย แต่ไม่ค่อยชอบแม่ค้าเสียงดังๆ (ทะเลาะกันรีใจไม่รู้) แถมยังชอบทำทางเดินสกปรกเลอะเทอะ ถ้ามีระเบียบเหมือนๆ กับในต่างประเทศซักหน่อยจะน่าเดินมากกว่านี้

4) นางสาวศรีรัตน์. 2550. พนักงานสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยคุณ. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 30/03/49.

(สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยคุณ) บางช่วงของถนนจะมีรถเข็นขายของและร้านขายของแผงลอยกีดขวางทางเดิน และพื้นทางเดินมีจุดที่รื้อถอนออกมารอการซ่อมแซมหลายจุด และทางเท้าไม่ไ้ระยะทางยาว เนื่องจากมีซอยย่อยมีรถเข้าออกพลุกพล่านตลอดสายสุขุมวิท มีม้านั่งสำหรับพักเป็นระยะ แต่ไม่น่านั่งเพราะฝุ่นควันมลพิษจากถนนเยอะ มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่มากกว่า 2 แห่งบนถนนสุขุมวิท

5) เถลิงรัฐ ไพศาลพานิชย์. 2550. พนักงานบริษัทสถาปนิก. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 30/0/49.

ริมถนนสุขุมวิท และในซอย ตั้งแต่ซอย 1 ถึงซอย อโศก 2 ข้างทางเต็มไปด้วยร้านค้าที่ขีดยกเท้าไปเป็นร้านค้า พื้นที่นี้เต็มไปด้วยนักท่องเที่ยวต่างชาติ นำขายหน้าจริงๆ ที่กรุงเทพมหานคร สกปรก และรกรุงรัง ได้ขนาดนี้ มีวันจันทร์วันเดียว ที่ร้านค้าเหล่านี้หยุด จึงดูดีวันเดียว อยากให้ดูสะอาดตาเหมือนวันจันทร์ทุกวัน

6) นางสาวอรุณี โพธิ์เย็น. 2549. นักศึกษา. ความรู้สึกที่มีต่อการใช้เส้นทางเดินเท้า. 10/04/49.

ไม่ค่อยชอบพื้นผิวทางเดินเท้าไร้นก เพราะเคยเกิดเหตุการณ์ สันรองเท้าหลุด เพราะทางเท้าที่จะเดินไปสถานชุนั้น มันมีอิฐบล็อกที่เรียงตัวไม่ค่อยจะดีเยอะมากๆ คาดว่าสันรองเท้าคงไปติดหลุม จึงทำให้หลุดตอนก้าวเท้าเดินคะ จะหาซื้อรองเท้าใหม่แต่หันไปมองรอบตัว ก็ไม่มีร้านค้าเลย ทางเลือกสุดท้าย ก็คือ ทุนเดินแบบสันรองเท้าหลุดไปก่อน อายมากๆ อากาศก็ร้อน

สรุปวิเคราะห์สภาพปัญหา

การใช้งานทางเดินเท้าได้ไม่เต็มประสิทธิภาพเนื่องจากสภาพความกว้างของทางเดินที่แคบลงเป็นผลมาจากองค์ประกอบบนทางเดินอันประกอบด้วยสิ่งกีดขวางที่จำแนกได้ 2 ชนิด คือ

ชนิดที่ 1 เคลื่อนย้ายไม่ได้ ได้แก่ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ตู้ขายเครื่องดื่มอัตโนมัติ ตู้ไปรษณีย์ เสาไฟฟ้าเสาโครงสร้างและบันไดขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า และ รถไฟฟ้าได้ดิน บันไดขึ้นลงสะพานลอย ฯลฯ

ชนิดที่ 2 เคลื่อนย้ายได้ ได้แก่ หาบเร่ แผงลอย รถเข็น การรुक้าอาณาเขตจากร้านค้าบนทางเดิน ขยะบนทางเดิน การระบายน้ำบนลงบนทางเดิน น้ำขัง การทำความสะอาดในช่วงเวลาการใช้งาน ฯลฯ

ปัญหาที่พบบนทางเดินเท้าหลักๆ ได้แก่ ปัญหาทางกายภาพ และพฤติกรรมการใช้งาน แต่ระดับของปัญหาจะมีความรุนแรงและซับซ้อนมากขึ้นเมื่อเกิดการรวมปัญหาทั้งสองด้านเข้าด้วยกัน เช่น การจับจองพื้นที่จากผู้ค้าหาบเร่ แผงลอย ในบริเวณที่มีทางเดินแคบ บริเวณที่มีการสัญจรพลุกพล่าน บริเวณทางขึ้นลงบันไดสะพานลอย สถานีรถไฟฟ้า ในทางกลับกันบริเวณที่มีทางเดินกว้างบางพื้นที่กลับไม่มีกิจกรรมที่มาสนับสนุนการเดินเท้า ถึงแม้จะมีการสัญจรที่คล่องตัวแต่ก็ไม่เอื้อให้เกิดการปฏิสัมพันธ์บนทางเดิน

1. บทวิเคราะห์สภาพ และเหตุ-ปัจจัยที่มาของปัญหา

1.1 ปัญหาทางกายภาพ ถือเป็นปัญหาที่มองเห็นได้ชัดเจนเป็นรูปธรรม สามารถกำหนดแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขได้อย่างชัดเจน ได้แก่ ปัญหาสิ่งกีดขวางบนทางเดิน และพื้นผิวทางเดินส่งผลต่อความสะดวกในการใช้งานทางเดิน สิ่งกีดขวางบนทางเดิน ที่พบว่าเป็นปัญหาสำคัญของทุกพื้นที่ที่ศึกษา ได้แก่

1.1.1 ทางขึ้น-ลง สะพานลอย สถานีรถไฟฟ้าที่จะใช้พื้นผิวทางเดินเท้าเกินกว่าครึ่งหนึ่งทำให้เหลือช่องทางสำหรับสัญจรทางเท้าไม่เกิน 1 เมตร

1.1.2 ผู้โทรศัพท์สาธารณะจำนวนมากเรียงรายอยู่ในระยะที่ใกล้กันของย่านสุขุมวิท ซึ่งขัดกับวิถีชีวิตของสังคมย่านในปัจจุบันที่เกือบทุกคนมีโทรศัพท์มือถือใช้กันอย่างแพร่หลาย รวมทั้งแม่ค้าและ แผงลอย

1.2 ปัญหาด้านมาตรการการควบคุมการใช้งานทางเดินเท้า ปกติทางเท้า ริมบาทวิถี ถนน ถือเป็นที่หรือทางสาธารณะ ซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่น ที่จะต้องดูแลปกป้องรักษา เพื่อประโยชน์ของประชาชนโดยรวม บุคคลโดยทั่วไปจึงไม่มีสิทธิที่จะใช้ที่หรือทางสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเองโดยพลการได้ ดังนั้น ผู้ใดที่จะจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะใดๆ ในเขตท้องถิ่น จึงต้องขออนุญาตจากเจ้าพนักงาน ท้องถิ่นก่อน จึงจะจำหน่ายได้ นอกจากนี้ ถ้าเป็นการจำหน่ายอาหารหรือเครื่องดื่ม ยังต้องปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามข้อกำหนดของ ท้องถิ่นด้วย

1.3 การขาดซึ่งความงาม (วิถีชีวิต และ กิจกรรม) บนทางเดินรวมถึงการมีกิจกรรมที่ไม่เหมาะสม ไม่มีความหลากหลายเพียงพอที่จะตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้พื้นที่

1.4 ปัญหาหลักของการใช้ทางเดินเท้า คือ การสูญเสียความเป็นสาธารณะอันเกิดจาก พฤติกรรมการครอบครองพื้นที่จากผู้ในพื้นที่บางกลุ่ม

ปัญหาที่สำคัญอย่างมากทางด้านพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะก็คือ การมี แนวโน้มในยึดครองพื้นที่สาธารณะเพื่อการใช้งานเฉพาะกลุ่ม ทำให้การใช้งานทางเดินเท้าไม่สามารถเป็นไปได้ในลักษณะเดิม หรือมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ซึ่งผู้ใช้งานทางเดินเท้า ได้แก่ คนเดินเท้า จักรยานยนต์รับจ้าง รถยนต์ หาบเร่ รถเข็น แผงลอย ตลาดนัด ร้านค้า เป็นต้น ทั้งนี้จะมีความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผู้ใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาปัญหา ว่าเป็นแบบที่ส่งเสริมการเดินเท้า หรือแบบที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า ซึ่งความสัมพันธ์ในแบบที่เป็นอุปสรรคต่อการเดิน นั้นก็คือการใช้งานของผู้ใช้กลุ่มหนึ่งที่ทำให้การใช้งานของการเดินเท้าเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก ได้แก่

การจับจองพื้นที่จาก กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยส่วนมากเป็นพนักงาน รับ-ส่ง สินค้า ของร้านค้าในบริเวณโดยรอบเป็นผลให้ช่องทางสัญจรดังกล่าวถูกปิดกั้นโดยรถจักรยานยนต์ ทำให้รถยนต์ไม่สามารถผ่านได้ตามปกติ และยังเป็นกรกีดขวาง การเดินเท้า



ภาพที่ 4.64 การจับจองพื้นที่จาก กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่สยามสแควร์

การจับจองพื้นที่จาก กลุ่มคนเดินเท้า โดยจะปิดครองพื้นที่ของถนนสำหรับรถยนต์ในช่วงเวลาพักกลางวัน ตลอดจนช่วงบ่าย เพื่อทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตประจำวันโดยไม่สนใจต่อรถยนต์ที่เข้ามาใช้พื้นที่ในช่วงเวลาดังกล่าว



ภาพที่ 4.65 การจับจองพื้นที่จาก กลุ่มคนเดินเท้า

การการจับจองพื้นที่จาก กลุ่มนักศึกษาที่หันมาจับจองพื้นที่สำหรับขายสินค้าทำมือและสินค้าอื่นๆ โดยจะมีการรวมตัวกันของกิจกรรมดังกล่าวทุกวันศุกร์ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมสำหรับคนเดินเท้าเห็นได้จากการมีผู้ให้ความสนใจจำนวนมาก



ภาพที่ 4.66 การจับจองพื้นที่สำหรับขายสินค้าทำมือและสินค้าอื่นๆพื้นที่สยามสแควร์

การจับจองพื้นที่ทางเท้าของหาบเร่ ทำให้ช่องทางเดินเท้าไม่สามารถรองรับการใช้งานได้ตามปกติ



ภาพที่ 4.67 การยึดครองอาณาเขตบนพื้นที่ทางเดินเท้าโดยหาบเร่ บริเวณพื้นที่สยามสแควร์

การจับจองพื้นที่ใช้งานทางเดินเท้าโดยผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยการนำรถยนต์มาจอดบนทางเดินเท้าซึ่งทำให้ไม่เหลือพื้นที่สำหรับเดินเท้าได้ตามปกติ ซึ่งอาจต้องลงไปเดินบนถนน



ภาพที่ 4.68 การถูกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้าจากผู้ใช้รถยนต์ จักรยานยนต์รับจ้าง บริเวณถนนสุขุมวิท
หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 20/02/50 เวลา 13.15 น. บริเวณถนนสุขุมวิท



ภาพที่ 4.69 การลุกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้าจากผู้ใช้งานจักรยานยนต์ ของพื้นที่ สยาม สีลม สุขุมวิท

เมื่อปล่อยให้เกิดการครอบครองพื้นที่จากกลุ่มผู้ใช้กลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง จะทำให้กลุ่มที่มาทีหลังรู้สึกเป็นเหมือนผู้มาเยือน และอาจทำให้ไม่สามารถใช้พื้นที่ได้ตามความต้องการ

1.5 การใช้งานที่หนาแน่น เป็นปัญหาหนึ่งที่พบได้กับเส้นทางเดินเท้าบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสม ระหว่างสำนักงาน และที่พักอาศัย ซึ่งจะมีช่วงเวลาการใช้ที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับประเภทของกิจกรรมนั้นๆ

ตารางที่ 4.1 สรุปความหนาแน่นในแต่ละช่วงเวลา

ย่าน	ความหนาแน่น	ช่วงเวลา
สีลม	หนาแน่นมาก →	เที่ยง 12.00-13.00 (ช่วงเวลาพักเที่ยงตรงกัน) ช่วงที่มีเทศกาลเมือง / การจัดงานของภาคเอกชน
สยาม	หนาแน่น →	เย็น 14.00-18.00 (เวลาเลิกเรียนของนักเรียน นักศึกษา) ช่วงที่มีกิจกรรมของย่าน / กิจกรรมของร้านค้า
สุขุมวิท	หนาแน่น →	เที่ยง 12.00-13.00 (ช่วงเวลาพักเที่ยงตรงกัน)

ตารางที่ 4.2 สรุปลักษณะสำคัญและผู้ใช้หลักบนเส้นทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่

	สรุปลักษณะของเส้นทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่	ผู้ใช้พื้นที่หลัก
สยาม	ลักษณะของทางเดินเท้า + Node ของกิจกรรมที่กระจายตัวตามจุดต่างๆ ร้านค้า Fashion สถาบันกวดวิชา ห้างสรรพสินค้า	วัยรุ่น
สีลม	ทางเดินเท้า + วิถีชีวิต(Way of life) บนถนน สำนักงาน ตลาดนัด ร้านค้า	คนทำงาน
สุขุมวิท	ทางเดินเท้า + Node ของกิจกรรมในถนนรอง ซอยต่างๆ ร้านอาหาร ที่อยู่อาศัย สำนักงาน	ชาวต่างชาติ

2. บทวิเคราะห์จากการสำรวจพื้นที่

จากการศึกษาจะพบว่ามีคำแนะนำแนวทางแก้ปัญหา ทางกายภาพอยู่หลายชิ้น โดยส่วนมากแล้วนั้นมักจะเสนอให้มีการกำจัด หาบเร่-แผงลอย ออกไปจากเส้นทางเดิน ด้วยเหตุผลที่ว่าเกะกะกีดขวาง สร้างความไม่เป็นระเบียบให้กับเส้นทางเดิน แต่อันที่จริงแล้วสภาพปัญหาทางกายภาพเกิดขึ้นมาพร้อมๆ กันกับปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ความเชื่อ และวิถีชีวิตอย่างไม่สามารถแยกจากกันได้ ถึงแม้เราจะแก้ปัญหาทางกายภาพได้อย่างดีแค่ไหน แต่ถ้าการแก้ไขนั้นได้เข้าไปทำลายพื้นที่ของการรับรู้ มิติทางสังคม หรือวิถีความเป็นอยู่ ก็จะทำให้งานพัฒนานั้นไม่ประสบผลสำเร็จได้ ทางเดินเท้าที่ดีและมีความสมบูรณ์ทางด้านกายภาพอาจไม่ได้รับการตอบสนองจากผู้ใช้งานมากเท่ากับทางเดินเท้าที่มีสภาพทางกายภาพไม่มีความเหมาะสมแต่คงความสมบูรณ์ในมิติทางด้านสังคมและสามารถตอบสนองกับวิถีชีวิต



ภาพที่ 4.70 แสดงสภาพการใช้ทางเท้าบริเวณหน้าซอย 3 ถนนสีลม วันที่ห้ามตั้งแผงลอย



ภาพที่ 4.71 แสดงสภาพการใช้ทางเท้าบริเวณหน้าซอย 3 ถนนสีลม วันที่ไม่ห้ามตั้งแผงลอย

ทางเดินมีขนาดกว้าง 6 เมตร ลักษณะผิวทางเดินเรียบซึ่งถือเป็นลักษณะทางกายภาพที่ดี แต่ขาดกิจกรรมรองรับที่สอดคล้องกับวิถีการใช้เส้นทางเดิน ต่างจากบางที่ซึ่งเป็นฝั่งเดียวกับสี่ลมคอมเพล็กซ์จะเห็นได้ว่าช่องทางเดินมีขนาดแคบกว่าเนื่องจากการจับจองพื้นที่ของร้านค้า แผงลอย แต่กลับทำให้เกิดกิจกรรมดึงดูดการใช้สอย คนส่วนมากจึงเลือกที่จะเดินฝั่งนี้ และจากการสอบถามพร้อมสังเกตพฤติกรรมการใช้งานของคนในพื้นที่สี่ลมพบว่า แม้จะมีบางคำตอบที่ไม่ต้องการให้มีหาบเร่-แผงลอย กีดขวางทางเดินก็ตามแต่จากการติดตามสังเกตพฤติกรรมแล้วพบว่า มีการใช้บริการจากแผงลอยอยู่บ้าง ซึ่งนั่นอาจเกิดจากความสะดวกสบาย การให้บริการจนถึงมือผู้รับ

เช่นเดียวกับเส้นทางเดินเท้าบริเวณถนนสุขุมวิทในวันจันทร์ ซึ่งจะมีมาตรการห้ามตั้งหาบเร่ และ แผงลอย ผลก็คือไม่ค่อยมีผู้ใช้เส้นทางเดินในช่วงบริเวณที่ขาดกิจกรรม ทำให้มีบรรยากาศ ที่ดูเงียบเหงาไม่น่าสนใจ (ภาพที่ 4.72) ต่างจากในช่วงวัน อังคาร-อาทิตย์ ซึ่งจะเป็วันที่อนุญาตให้ตั้งแผงลอยร้านค้าได้คามปกติ จะมีกลุ่มคนมาใช้กิจกรรมบนทางเดินเท้าร่วมกันเกิดบรรยากาศที่ครึกครื้นดึงดูดการใช้งาน(ภาพที่ 4.73)

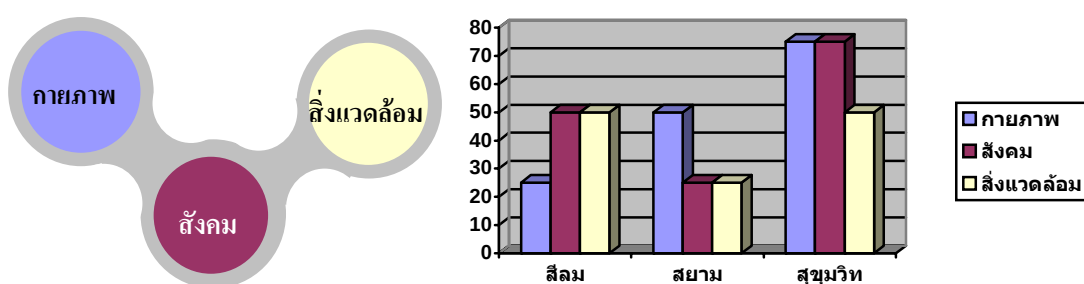


ภาพที่ 4.72 สภาพเส้นทางในวันจันทร์ซึ่งมีมาตรการห้ามตั้งหาบเร่แผงลอย



ภาพที่ 4.73 สภาพเส้นทางเดียวกันในวันอื่นที่อนุญาตให้มีการจัดตั้งตั้งหาบเร่แผงลอย

งานวิจัยได้ชี้ให้เห็นว่า เราไม่ควรที่จะพัฒนาโดยมุ่งเน้นไปที่ด้านใดเพียงด้านเดียว แต่ควรดูความสัมพันธ์ของปัญหาในด้านอื่นๆ และพัฒนาด้านที่จำเป็นไปพร้อมๆ กันเพราะผลกระทบจะเกิดขึ้นเป็นลูกโซ่ ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยการจัดให้มีการใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง ที่ต้องมีการทำความสะอาดพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า ทำให้การเดินเป็นไปด้วยความยากลำบาก และส่งผลกระทบต่อการจราจรโดยรวมของพื้นที่และพื้นที่รอบข้าง หรืออย่างเช่นความต้องการที่จะจัดระเบียบทางกายภาพของพื้นที่โดยการห้ามตั้งหาบเร่-แผงลอย ในวันจันทร์ เพื่อให้การเดินเท้าเป็นไปได้อย่างสะดวก แต่กลับส่งผลให้มีผู้ใช้ทางเดินเท้าน้อยกว่าวันอื่นๆ ที่มีการตั้งหาบเร่-แผงลอย เนื่องจากมิติทางสังคม-วัฒนธรรมส่วนหนึ่ง ได้ถูกตัดออกไปจากเส้นทางเดินเป็นต้น ทั้งนี้อาจแสดงความสัมพันธ์ของระดับปัญหาในด้านต่างๆ ไปด้วยกันดังแผนภูมิดังต่อไปนี้

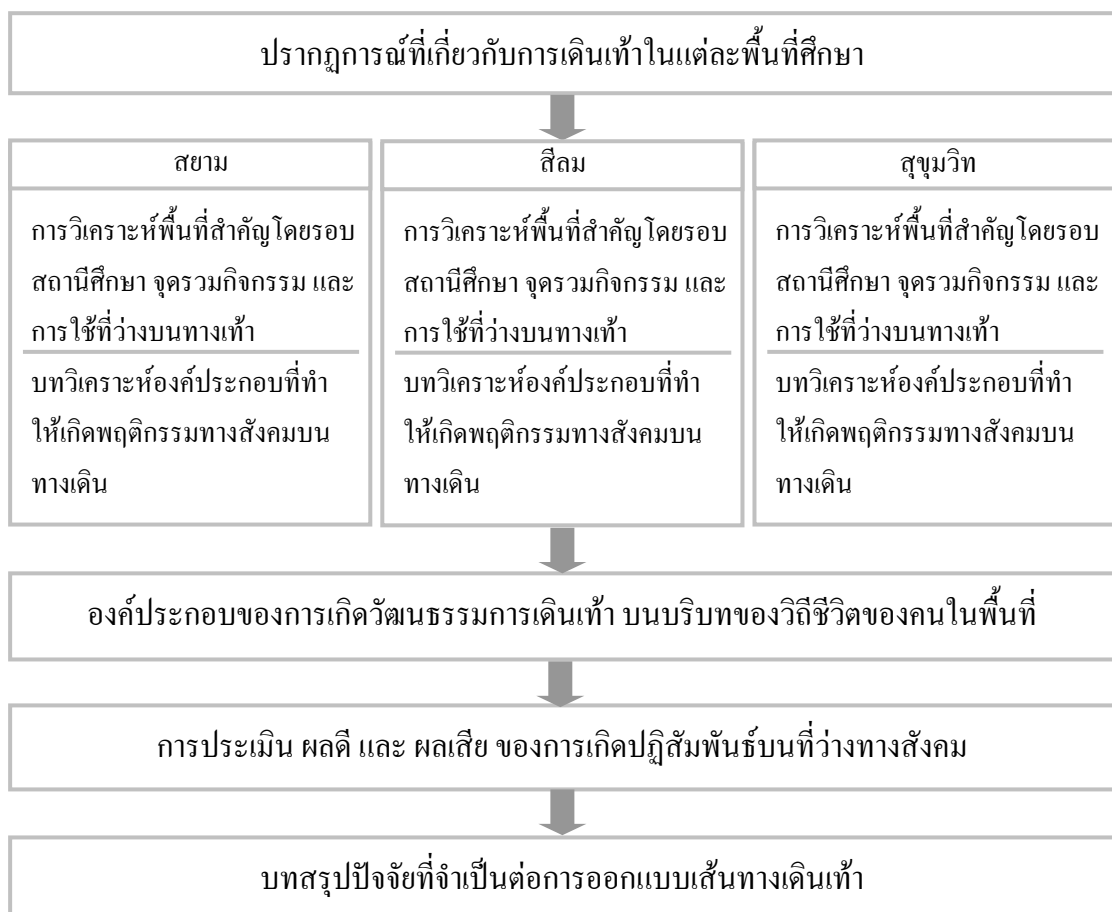


ภาพที่ 4.74 แสดงสภาพปัญหากายภาพ สังคม และสิ่งแวดล้อมบริเวณย่านสยาม สีลม และย่านสุขุมวิท

บทที่ 5

บทวิเคราะห์

บทวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บสำรวจภาคสนามด้านความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางกายภาพต่อพฤติกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นบนทางเดิน โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงทฤษฎีเพื่อหาองค์ประกอบของการเกิดวัฒนธรรมการเดินเท้า บนบริบทของวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ และแนวทางในการพัฒนา ปรับปรุง เส้นทางเดินเท้าในแต่ละพื้นที่ทางด้านปัจจัยองค์ประกอบหลัก คือ กายภาพ สังคม สภาพแวดล้อม และนโยบาย โดยจะเน้นที่การเกิดปฏิสัมพันธ์บนที่ว่างทางสังคม แล้วนำเสนอผลทั้งทางด้านดีและไม่ดี มีลำดับขั้นตอนการวิเคราะห์ ดังนี้



ภาพที่ 5.1 ลำดับขั้นตอนการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางกายภาพต่อพฤติกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นบนทางเดิน

ปรากฏการณ์เกี่ยวกับการเดินเท้าในแต่ละพื้นที่ศึกษา

ปรากฏการณ์ (Phenomenon) ที่เกี่ยวกับการเดินเท้า คือ เหตุการณ์ที่สามารถสังเกตเห็นได้บนทางเดิน จากการสำรวจพบว่ามีทั้งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยทั่วไป และเหตุการณ์ที่มีความเฉพาะกับพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความซับซ้อนขององค์ประกอบของเหตุการณ์นั้นๆ จากการศึกษาได้แบ่งระดับของปรากฏการณ์ไว้ โดยอาศัยแนวคิดจากเรื่องการสร้างปฏิสัมพันธ์บนถนน (กรณีศึกษาของถนน Vikesdalsgata, Norway) ที่สรุปไว้ว่าปฏิสัมพันธ์บนพื้นที่สาธารณะจะเกิดขึ้นด้วยองค์ประกอบของ พื้นที่, คน, กิจกรรม, บรรยากาศ และ นโยบายรองรับ มาปรับใช้ กับ เหตุการณ์จริงที่ได้จากการเก็บสำรวจบนพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะแบ่งได้เป็น 6 ระดับ ดังนี้

ตารางที่ 5.1 แสดงองค์ประกอบของการเกิดปรากฏการณ์บนทางเดิน

ปรากฏการณ์	องค์ประกอบ
การมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่	ทางเดิน
การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น	ทางเดิน คน
การเปลี่ยนจังหวะของการเดิน	ทางเดิน คน กิจกรรม
การมีกิจกรรมทางเลือก	ทางเดิน คน กิจกรรม บรรยากาศ
การรวมกลุ่มทางสังคม	ทางเดิน คน กิจกรรม บรรยากาศ พื้นที่ทางสังคม
การปรับเปลี่ยนสภาพการใช้งาน	ทางเดิน คน กิจกรรม บรรยากาศ พื้นที่ทางสังคม นโยบาย

ลักษณะของปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจะแสดงออกมาในในรูปของพฤติกรรมที่ปรากฏให้เห็น ซึ่งเป็นผลโดยตรงมาจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพและสังคม ในการวิเคราะห์องค์ประกอบของการเกิดวัฒนธรรมการเดินเท้านั้นจะอาศัยการตีความจากลักษณะของพฤติกรรม ในด้านของ การมีปฏิสัมพันธ์ต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นบนทางเดิน ช่วงเวลาที่หยุด หรือมีการลดความเร็วในการก้าวเดินเพื่อใช้พื้นที่ทางเท้า และลักษณะของกิจกรรมที่เข้าไปมีส่วนร่วม เป็นต้น

1. การมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่



ภาพที่ 5.2 การมีส่วนร่วมของผู้ใช้เส้นทางเดินเท้าต่อองค์ประกอบบนทางเดิน

การมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ คือ การมีปฏิสัมพันธ์ต่อองค์ประกอบทางเดินมีพฤติกรรมกระทำลดความเร็วของจังหวะการก้าวเดินหรือหยุดเดิน เพื่อรับรู้ถึงบรรยากาศทางเดิน ซึ่งอาจเป็นการทำกิจกรรมที่จำเป็น โดยจะมีการรับรู้เป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างผู้ใช้ กับ พื้นที่

2. การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น

การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น คือ การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในพื้นที่ เกิดการติดต่อระหว่างบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป หรือมีพฤติกรรมบางอย่างต่อกัน โดยมีปฏิสัมพันธ์เป็นตัวเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้ด้วยกัน



ภาพที่ 5.3 การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น

3. การเปลี่ยนจังหวะของการเดิน

การเปลี่ยนจังหวะของการเดิน คือ การมีพฤติกรรมที่ชะลอความเร็วในการเดินทำหยุดใช้เวลาในพื้นที่ช่วงเวลาหนึ่ง หรือหยุดพักกับที่เพื่อทำกิจกรรมอย่างอื่นหรือเพียงเพราะมีความสนใจในกิจกรรมนั้นๆ และอาจเป็นการหยุดเพื่อพักผ่อนจากการเดินในระยะทางที่ไกลเกินกว่าจะเดินต่อเนื่องจนถึงที่หมายในช่วงเวลาหนึ่ง ก่อนจะเดินต่อไปยังจุดหมายปลายทาง จากภาพแสดงให้เห็นถึงร้านอาหารริมทางเดินที่มีส่วน Out-door ในลักษณะที่เป็น terrace ดึงดูดการใช้บริการจากผู้ใช้งานเดิน บนถนนสีลม ถนนสุขุมวิทและถนนทางเดินในประเทศฝรั่งเศส



ภาพที่ 5.4 ร้านอาหารริมทางเดินที่มีส่วน Out-door ในลักษณะที่เป็น terrace

4. การมีกิจกรรมทางเลือก

การมีกิจกรรมทางเลือก คือ การมีพฤติกรรม การใช้กิจกรรมที่นอกเหนือจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพราะความจำเป็น หรือก็คือ เริ่มเกิดการมีกิจกรรมทางเลือกบนพื้นที่ทางเดินเท้า ได้แก่ การซื้อขาย แลกเปลี่ยน การเดินเตร่ (Roam) ท่องเที่ยวบนพื้นที่เพื่อรับรู้บรรยากาศทางเดิน



ภาพที่ 5.5 แสดงกิจกรรมทางเลือกบนพื้นที่ทางเดินเท้า

5. การรวมกลุ่มทางสังคม

การรวมกลุ่มทางสังคม คือ การเกิดพฤติกรรมการรวมตัวของกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ เพื่อทำกิจกรรมทางสังคม(Social Activities) อย่างหนึ่งอย่างใดหรือร่วมกัน ซึ่งอาจเป็นกิจกรรมตามเทศกาล หรือ เหตุการณ์สำคัญของเมือง (City Event) รวมทั้งกิจกรรมทางการพาณิชย์ (Commercial Activities)



ภาพที่ 5.6 การเกิดการรวมตัวของกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ เพื่อทำกิจกรรมทางสังคม (Social Activities)

6. การปรับเปลี่ยนสภาพการใช้งาน

การปรับเปลี่ยนสภาพการใช้งาน คือ การมีพฤติกรรมที่ยึดครองเส้นทางเดิน จากกลุ่มผู้เดินเท้าเพื่อทำกิจกรรมที่จัดเตรียมไว้ หรือร่วมกันสร้างกิจกรรมบางอย่างที่เป็นความต้องการของกลุ่มขึ้นมา ร่วมกัน โดยใช้พื้นที่ทางสังคมบนทางเดินเพื่อตอบสนองความต้องการทางสังคมร่วมกัน



ภาพที่ 5.7 แสดงการครอบครองพื้นที่ถนนจากกลุ่มผู้เดินเท้าเพื่อใช้ทำกิจกรรม

การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีศึกษา จุฬารามกิจกรรม และการใช้ที่ว่างบนทางเท้า

ตารางที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของปัจจัยในแต่ละพื้นที่

ปรากฏการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเท้า	พฤติกรรมการใช้พื้นที่	ปัจจัยทางกายภาพสังคม-เศรษฐกิจ		เปรียบเทียบหาความสัมพันธ์ของปัจจัยในแต่ละพื้นที่	
		สภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิด	สยาม	สีลม	สุขุมวิท
1. การมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ที่มีปฏิสัมพันธ์ต่อบริบทของทางเดิน	มีพฤติกรรมจราจร ความเร็วของจราจร การก้าวเดินหรือหยุดเดิน เพื่อรับรู้ถึงบรรยากาศทางเดิน ซึ่งอาจเป็นการทำกิจกรรมที่จำเป็น มีการรับรู้เป็นตัวอย่างของการระหว่างผู้ใช้พื้นที่	มีเนื้อหาของทางเดินและกิจกรรมบนทางเดิน สิ่งดึงดูดใจที่ความน่าสนใจ	มีการออกแบบพื้นที่ตามจุดต่างๆ ใช้อย่างน่าสนใจ โดยไม่จัดเตรียมพื้นที่ไว้รองรับกิจกรรมโดยเฉพาะพื้นที่ที่เดินตามจุดต่างๆ	เกิดการปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ที่เดินตามจุดต่างๆ โดยไม่จัดเตรียมพื้นที่ไว้รองรับโดยเฉพาะพื้นที่ที่เดินตามจุดต่างๆ	ไม่มีการปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ที่เดินตามจุดต่างๆ สภาพทางกายภาพและสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้ออำนวยรวมทั้งกิจกรรมส่วนมากจะฉายตัวในซอย
2. การมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในพื้นที่	เกิดการปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป มีปฏิสัมพันธ์เป็นตัวอย่างของความสนใจร่วมกัน	มีพื้นที่สำหรับรองรับการเกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มบุคคลโดยจัดเตรียมที่นั่งไว้ให้มีสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดการปฏิสัมพันธ์และมีกิจกรรมอำนวยความสะดวกการปฏิสัมพันธ์ดังกล่าว	เกิดการปฏิสัมพันธ์ตามที่ว่างที่กระจายตัวตามพื้นที่โดยทั่วไป	ใช้พื้นที่ที่รองรับของอาคารสูงในการจัดเตรียมกิจกรรมเพื่อรองรับการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มบุคคล	ไม่มีการออกแบบพื้นที่สำหรับรองรับการเกิดการปฏิสัมพันธ์ไว้อย่างชัดเจน



ตารางที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของปัจจัยในแต่ละพื้นที่ (ต่อ)

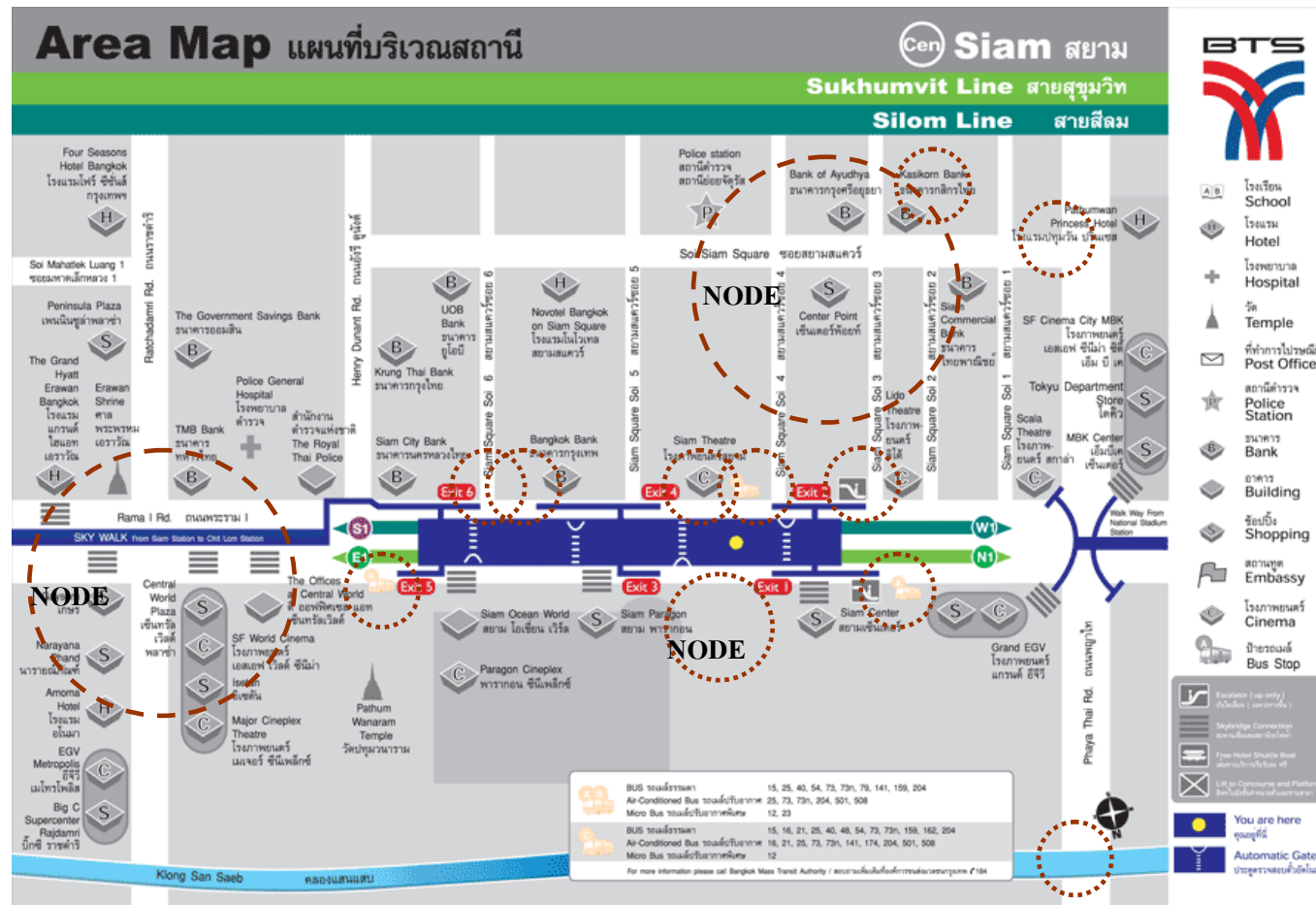
ปรากฏการณ์ที่เกี่ยวข้อง ด้านการเดินเท้า	พฤติกรรมการใช้พื้นที่	ปัจจัยทางกายภาพ/สังคม-เศรษฐกิจ สภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิด	เปรียบเทียบหาความสัมพันธ์ของปัจจัยในแต่ละพื้นที่		
			สยาม	สีลม	สุขุมวิท
3. การตัดจังหวะของการเดิน	พฤติกรรมที่เปลี่ยนจากการเดินเท้ามาเป็นหยุดพักที่เพื่อพัก ฝน	มีสภาพแวดล้อมเอื้อต่อการพักผ่อน	เกิดการหยุดพักใช้กิจกรรมตาม โหนด	เกิดการใช้พื้นที่ร้านค้าร้านอาหาร	มีบ้างเล็กน้อยในบางจุดที่เป็นรถเข็นขาย
	จากการเดินระยะทางที่ไกลเกินกว่าจะเดินต่อเนื่องจนถึง ที่หมาย หรือมีการหยุดเดิน-เพื่อทำกิจกรรมอย่างอื่นที่จำเป็น หรือ มีความสนใจแล้วเดินต่อไปยังจุดหมายปลายทางมีกิจกรรมดังกล่าวเป็นตัวดึงดูดจังหวะการเดินเท้า	ทางสังคม(Pedestrian Stopping Node, social node) รวมทั้ง มีกิจกรรมที่น่าสนใจให้ทำขณะหยุดพัก	ต่างๆในพื้นที่จัดเตรียมไว้โดยมากเป็นการหยุดใช้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตประจำวันของผู้ใช้พื้นที่	ริมทางเดินหลักอาหารริมทางเดินโดยมากเป็นการหยุดใช้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตประจำวันของผู้ใช้พื้นที่	อาหารริมทางเดิน
4. การมีกิจกรรมทางเลือก	มีพฤติกรรม การใช้กิจกรรมที่นอกเหนือจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น	มีลักษณะเฉพาะตัวที่เป็นที่ดึงดูดการเข้าใช้พื้นที่ไม่ว่าจะเป็นวิถีชีวิตที่	การออกแบบพื้นที่ที่มีความน่าสนใจกับกิจกรรมรองรับที่	วิถีชีวิตบนทางเดินรวมทั้งเรื่องราวที่ปรับเปลี่ยนไปตามช่วงเวลาการใช้งาน	ไม่มีกิจกรรมทางเลือกที่ชัดเจนบนถนนหลัก แต่มีการเดินท่องเที่ยวตามซอยย่อยที่มีร้านค้า
	เพราะความจำเป็นหรือสื่อ เริ่มเกิด การมีกิจกรรมทางเลือกบนพื้นที่ทางเดินเท้า	น่าสนใจหรือกิจกรรมที่น่าสนใจ	หลากหลายทำให้เกิดกิจกรรมทางเลือกให้ปฏิบัติเฉพาะตัวของพื้นที่	ช่วงเวลาการใช้งานทำให้เกิดลักษณะที่มีชื่อเสียง	ตามซอยย่อยที่มีร้านค้าที่มีชื่อเสียง



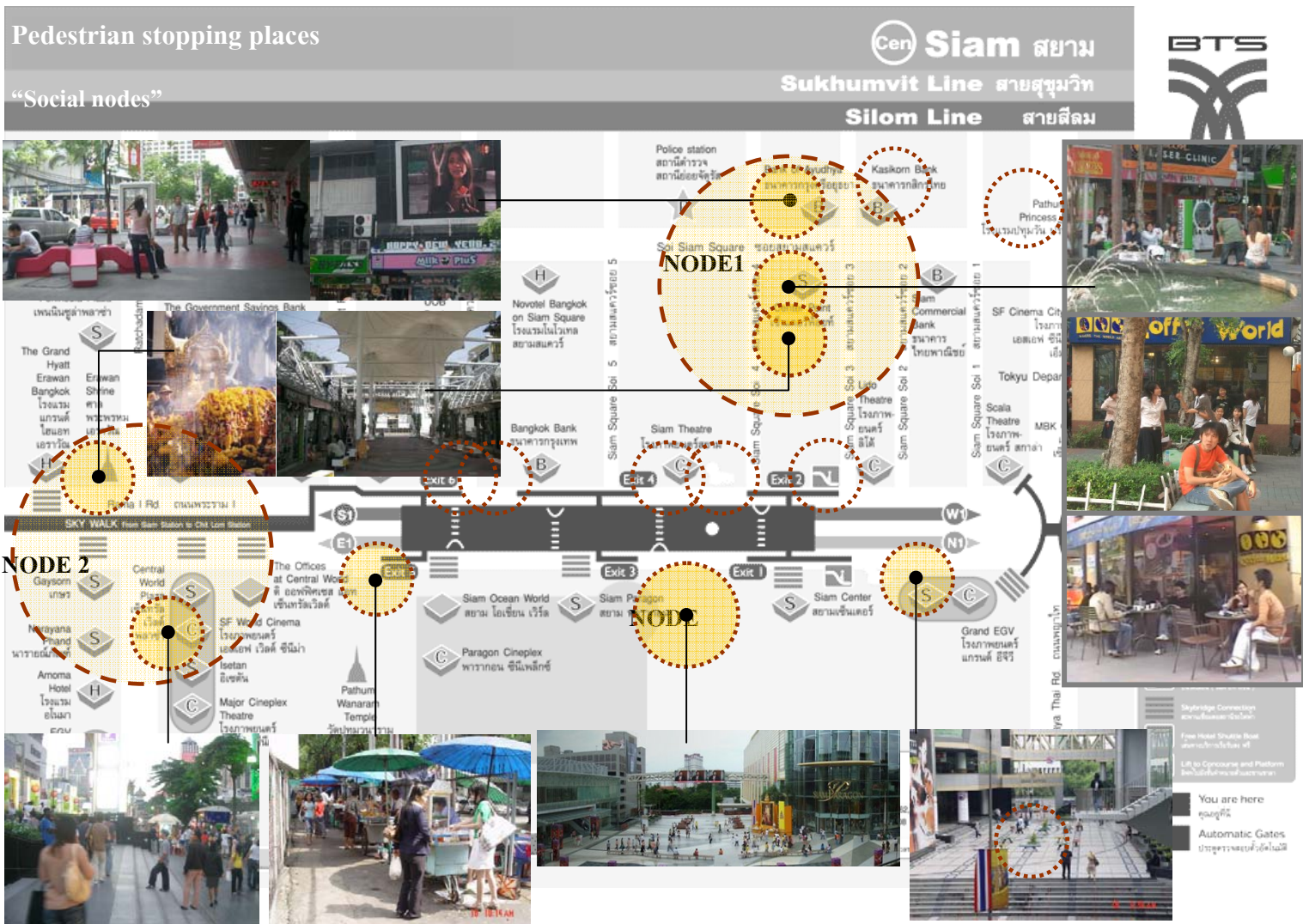
ตารางที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของปัจจัยในแต่ละพื้นที่ (ต่อ)

ปรากฏการณ์ที่เกี่ยวข้อง ด้านการเดินทาง	พฤติกรรมการใช้พื้นที่	ปัจจัยทางกายภาพสังคม-เศรษฐกิจ		เปรียบเทียบหาความสัมพันธ์ของปัจจัยในแต่ละพื้นที่	
		สภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิด	สยาม	สีลม	สุขุมวิท
5)การรวมกลุ่มทางสังคม (Social Gathering)	เกิดการรวมตัวของกลุ่มผู้ใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมทางสังคม (Social Activities)อย่างหนึ่งอย่างใดหรือร่วมกัน ซึ่งอาจเป็นกิจกรรมตามเทศกาล หรือเหตุการณ์สำคัญของเมือง(City Event) รวมทั้งกิจกรรมทางการพาณิชย์(Commercial Activities)	1. ทางสังคม มีกิจกรรมที่น่าสนใจดึงดูดการใช้งาน มีความเป็นเอกลักษณ์ การจัดEVENT ต่างๆ 2. ทางกายภาพ มีพื้นที่รองรับสำหรับทำกิจกรรม 3. ทางสภาพแวดล้อม มีความเหมาะสมและกลุ่มเป้าหมาย เอื้ออำนวยต่อการใช้งาน	เกิดการรวมตัวกันทำกิจกรรมตามโซนต่างๆ ซึ่งมีลักษณะเฉพาะตัว มักกลุ่มเป้าหมายหลัก มีการรวมกลุ่มกันทำกิจกรรมในช่วงเทศกาลและทางเดินรองของพื้นที่ในซอยต่างๆ	โดยส่วนมากเป็นการรวมตัวกันเพื่อวัตถุประสงค์ทางพาณิชย์กรรมเนื่องจากเป็นย่านที่มีกำลังซื้อสูงและยังโดยมากเป็นการกระจายตัวใช้	ไม่มีการรวมกลุ่มที่ชัดเจนบนเส้นทางเดินหลักของพื้นที่
6. การปรับเปลี่ยนสภาพการใช้งานเป็นถนนคนเดิน	มีพฤติกรรมมารีตครองเดินทางเดินจากกลุ่มผู้เดินเท้าเพื่อทำกิจกรรมที่จัดเตรียมไว้หรือร่วมสร้างกิจกรรมบางอย่างขึ้นมาร่วมกัน โดยใช้พื้นที่ของถนนเพื่อตอบสนองความ ต้องการทางสังคมร่วมกัน	การรวมตัวกันของกลุ่มบุคคลที่มีความต้องการใช้กิจกรรมบนถนน มีนโยบาย-มาตรการ ที่สนับสนุนให้สามารถใช้งานเส้นนั้นๆสำหรับเป็นทางเดิน หรือเพื่อทำกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดร่วมกัน	เกิดขึ้นในบางช่วงเวลาที่มีความหนาแน่นของการใช้งานทางเดินเท้าที่สีลม" (7 Wonders @ Silom Street) เพื่อให้ผู้เดินเท้าลงมาใช้พื้นที่ของถนน	ในอดีตเคยมีการใช้งานบนถนนคนเดิน โดยใช้ชื่อ "โครงการ 7 มหัศจรรย์" ที่กิจกรรมรองรับมีไม่มาก สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้า นักจึงยากที่จะเกิดเป็นถนนคน	สภาพทางกายภาพไม่เหมาะสม

1. การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีศึกษา จตุรรวมกิจกรรม และ การใช้ที่ว่างบนทางเท้า พื้นที่สยาม



ภาพที่ 5.8 ฟังแสดงตำแหน่งสถานีและพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีสยามสแควร์



ภาพที่ 5.9 ฟังแสดงตำแหน่งการเกิดกิจกรรมทางสังคม – กลุ่มทางสังคม บนพื้นที่สยามสแควร์

1.1 บทวิเคราะห์องค์ประกอบที่ทำให้เกิดพฤติกรรมทางสังคมบนทางเดินพื้นที่สยาม

ลักษณะเส้นทางเดินของสยามสแควร์โดยตลอดทางเดินจะถูกผสมผสานเข้ากับร้านค้า ซึ่งสามารถให้บริการกับผู้ใช้ทางเดินได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมบนทางเดิน



ภาพที่ 5.11 ลักษณะของเส้นทางเดินที่ถูกผสมผสานเข้ากับร้านค้า

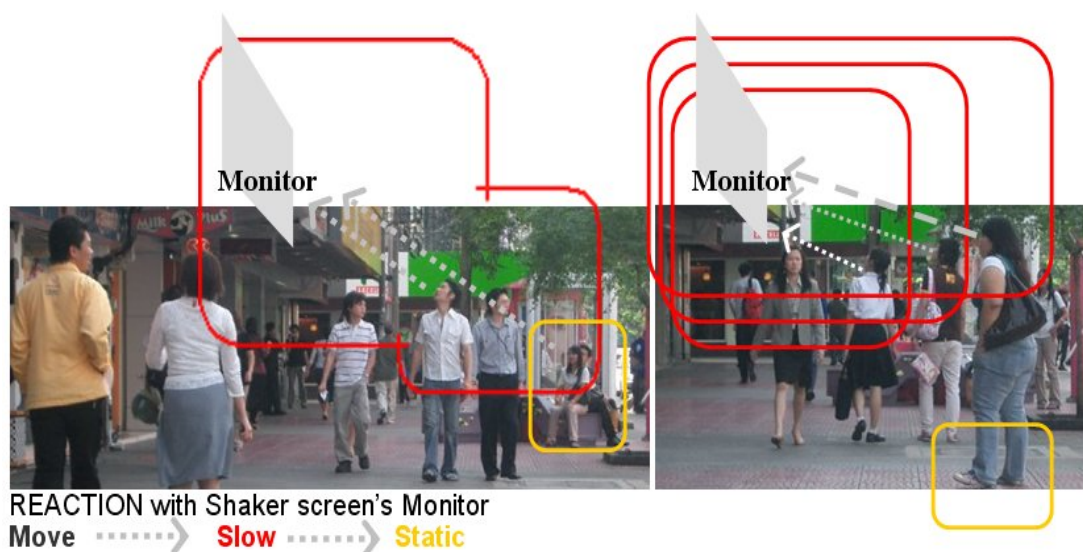
องค์ประกอบของการใช้ที่ว่างบนทางเดิน บริเวณจุดรวมกิจกรรมหลักของพื้นที่การใช้พฤติกรรมในพื้นที่สยามส่วนใหญ่นั้นจะมีการรวมกลุ่มทางสังคม (Social Groups) (ปภาณี ฐิติวัฒนา, 2523: 73-74) ที่เป็นกลุ่มคนพวกเดียวกัน มีลักษณะในด้านความรู้สึกเป็นพวกเดียวกัน คือ “กลุ่มวัยรุ่นด้วยกัน” โดยจะเกิดการรวมกลุ่มดังกล่าวตามจุดรวมกิจกรรมที่จัดเตรียมไว้โดยผู้ออกแบบ และผู้ประกอบการ ในบางครั้งกลุ่มที่เกิดขึ้นอาจใช้พื้นที่เกินกว่าครึ่งหนึ่งของทางเดินเท้า โดยเฉพาะกลุ่มของวัยรุ่น (จากการสำรวจ) ส่งผลต่อการใช้งานทางเดินโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการสัญจรทางเท้าคับคั่ง



ภาพที่ 5.12 แสดงพฤติกรรมการรวมกลุ่มบนพื้นที่ทางเดินสาธารณะ

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 24/07/49 เวลา 14.15 น. บริเวณจุดรวมกิจกรรมที่ 1 (node1)

จอมอนิเตอร์ (Shaker screen's Monitor) และที่นั่ง พฤติกรรมการเปลี่ยนจังหวะของการเดิน เป็นการเปลี่ยนระดับความเร็วในการเดินให้ช้าลง หรือ หยุด โดยการสร้างกิจกรรม หรือ สิ่งดึงดูดขึ้นมาดึงดูดความสนใจจากผู้ใช้งานทางเดิน ซึ่งในพื้นที่จุดรวม 1 ของพื้นที่สยามนี้ใช้การติดตั้ง จอทีวีขนาดใหญ่ (Shaker screen's Monitor) 3.58 x 4.48 เมตร เพื่อนำเสนอกิจกรรม แฟชั่น กีฬา การท่องเที่ยว คนตรี เพลง รายการบันเทิง ข้อมูลของกิจกรรมในย่าน รวมไปถึงสาระที่เป็น



ภาพที่ 5.13 พฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่ที่มีต่อจอมอนิเตอร์

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 24/07/49 เวลา 14.34 น. บริเวณบริเวณจตุรรมกิจกรรมที่ 1 (node1)

แสดงพฤติกรรมการเปลี่ยนจังหวะการเดิน



ภาพที่ 5.14 พฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่ที่มีต่อร้านค้าแฟและเวทีการแสดงดนตรี

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 24/07/49 เวลา 14.47 น. บริเวณบริเวณจตุรรมกิจกรรมที่ 1 (node1)

แสดงพฤติกรรมการเล่นจังหวะการเดิน

การเพิ่มมิติทางสังคมด้านในต่างๆ บนทางเดิน ได้แก่ กิจกรรมดึงดูด, ความเชื่อ, เทศกาลเมือง เป็นต้น

“การเพิ่มมิติทางด้านกิจกรรมดึงดูด” พื้นที่จตุรวมกิจกรรมของสยามจะมีการนำเสนอ กิจกรรมที่ดึงดูดให้เข้าใช้พื้นที่

ซึ่งกิจกรรมพิเศษที่มีลักษณะเฉพาะที่จัดให้มีบนทางเท้าทุกวันศุกร์ได้แก่ การเล่นคอนเสิร์ต ตลาดนัดเยาวชนที่จะจัดขึ้นบริเวณจตุรวมกิจกรรม (พื้นที่ทางสังคม) ทำให้เกิดการรวมกลุ่มบนพื้นที่สาธารณะตามทฤษฎีกลุ่มทางสังคม (Social Groups) (ปพนธ์ วิถีวัฒนา, 2523: 73-74) โดยจะมีคุณสมบัติสองประการแรกคือ มีความรู้สึกเป็นพวกเดียวกัน (Consciousness of kind) และ มีการกระทำทางสังคม (Social interaction)



ภาพที่ 5.15 พฤติกรรมการรวมกลุ่มสาธารณะของผู้ใช้พื้นที่สยาม

หมายเหตุ: บันทึกภาพเมื่อวันที่ 5/06/49 เวลา 16.45 บริเวณช่องทางเดินสยามสแควร์ซอย4

“การเพิ่มมิติทางด้านความเชื่อ” โดยการตั้งศาลท่านท้าวมหาพรหม ไว้หน้าโรงแรมเอราวัณ (Erawan Shrine) บริเวณสี่แยกราชประสงค์ ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวันกรุงเทพมหานคร เป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่เป็นที่เคารพนับถือจากทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ในแต่ละวันจะมีผู้คนมาสักการบูชากันอย่างไม่ขาดสาย มีการจัดคณะทัวร์จากต่างประเทศเพื่อเข้ามาสักการะโดยเฉพาะ



ภาพที่ 5.16 แสดงกิจกรรมดึงดูดการเข้าถึงพื้นที่ด้วยการเดินเท้าของบริเวณพื้นที่แยกราชประสงค์

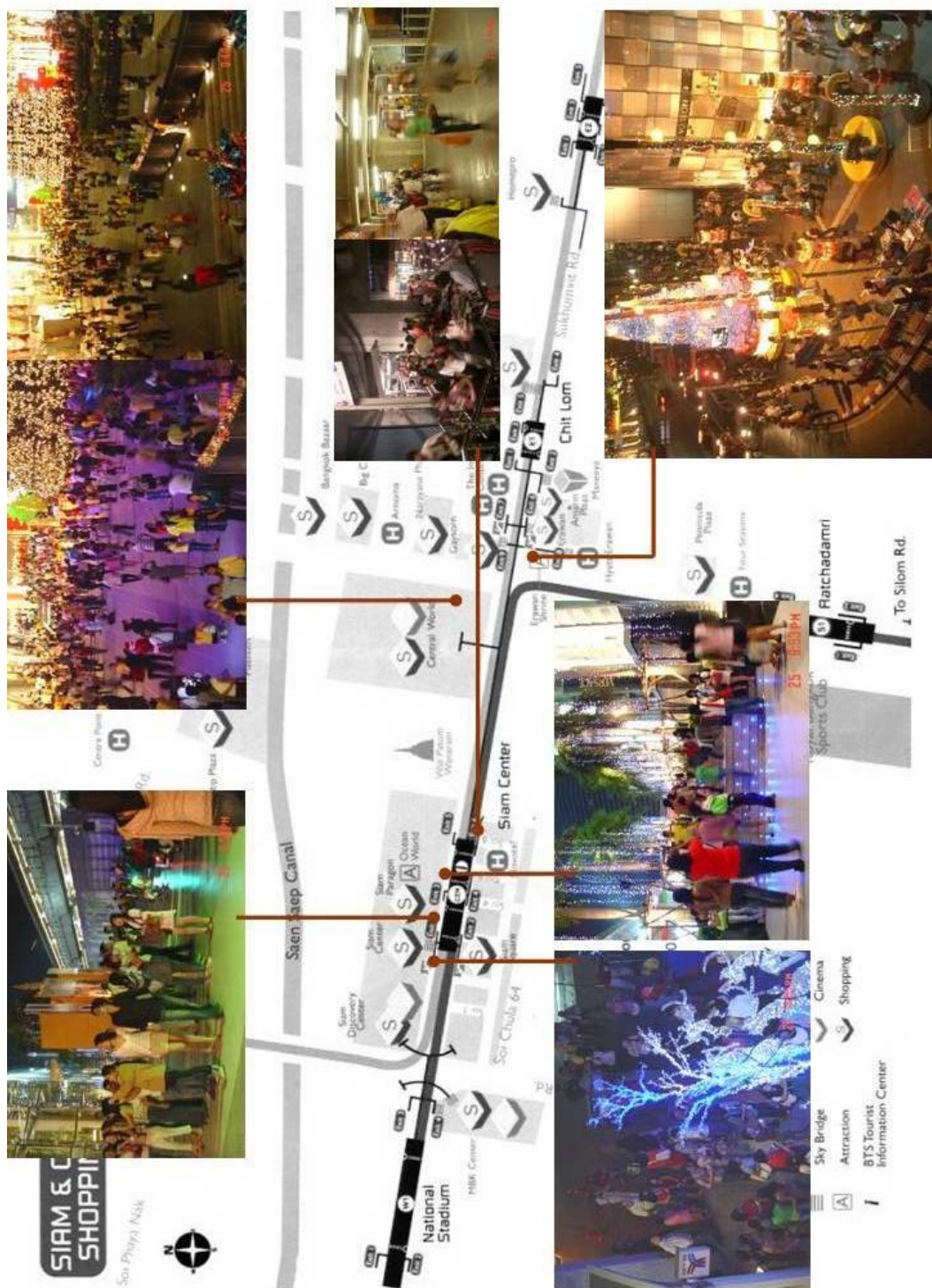
“การเพิ่มมิติทางด้าน เศรษฐกิจ-สังคม” ลงบนทางเดินในช่วงเทศกาลของเมือง ในส่วนของพื้นที่ ที่จัดเตรียมไว้บนทางเดิน ทำให้เส้นทางเดินปกติมีความหมายมากขึ้น เกิดเป็น “กิจกรรมเมือง”



ภาพที่ 5.17 การจัดให้มีกิจกรรมดึงดูดการเข้าถึงพื้นที่ด้วยการเดินเท้าของบริเวณพื้นที่แยกราชประสงค์ในช่วงเทศกาลปีใหม่

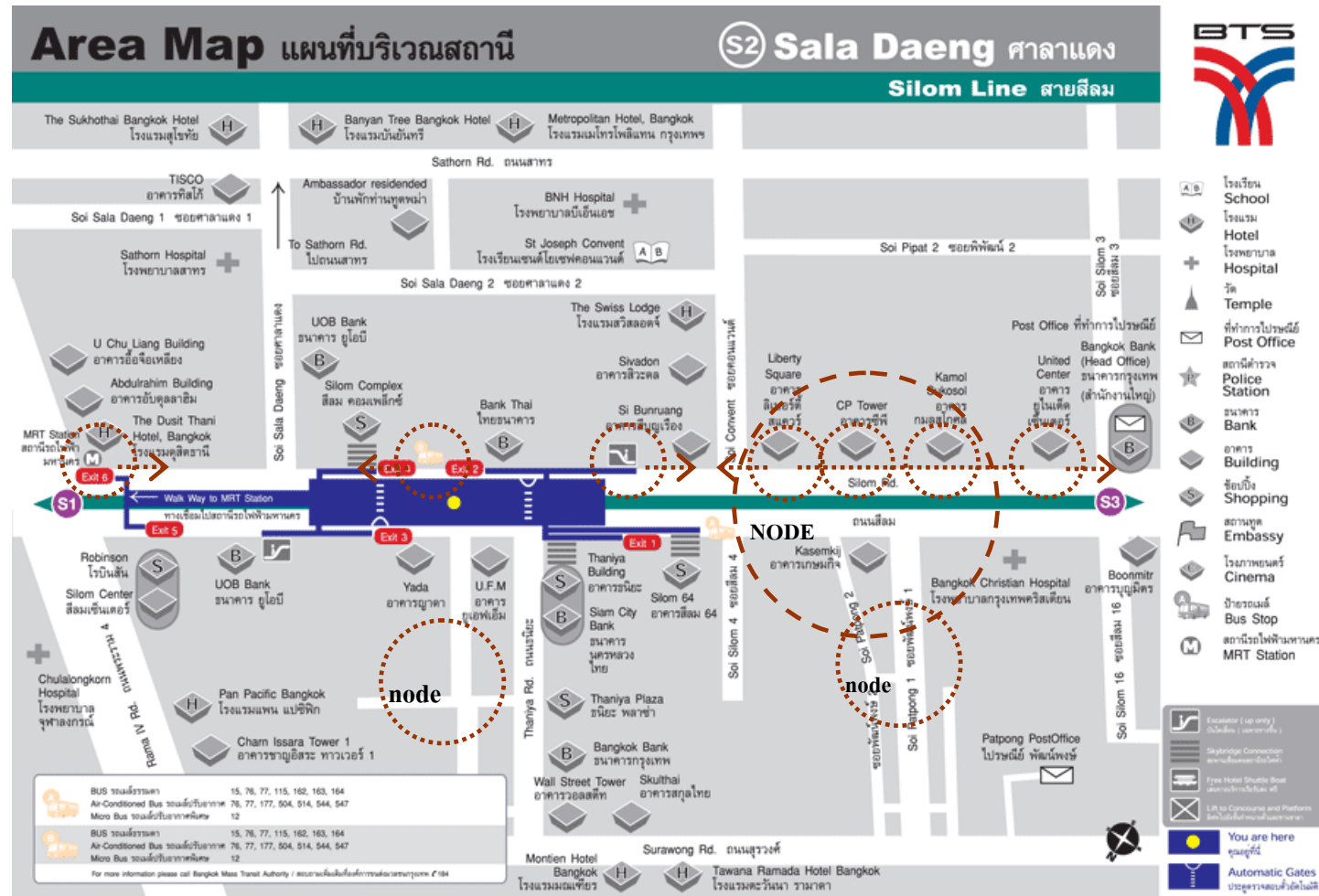
1.2 การจัดเตรียมพื้นที่ทางสังคมบนทางเดินตามจุดต่างๆ ของย่าน

การจัดเตรียมพื้นที่ทางสังคมบนทางเดินตามจุดต่างๆ ของย่านสยาม ช่วยเปิดโอกาสให้เกิดพฤติกรรมร่วม (Collective behavior) (ปพาณี จิตวิวัฒนา, 2523:151-153) โดยจะแสดงออกมาในรูปแบบของฝูงชน (Crowds) บุคคลที่ติดต่อสัมผัสกันในกลุ่มจะรู้สึกอะไรบางอย่างร่วมกัน บุคคลจะรู้สึกประทับใจเมื่อเห็นอาการเคลื่อนไหวแสดงความรู้สึกของบุคคลอื่น เป็นการเปิดโอกาสให้มีการระบายอารมณ์และผ่อนคลายความตึงเครียด (ระบบการใช้ที่ว่างเป็นกลุ่มก้อน) ในช่วงเทศกาลของเมือง

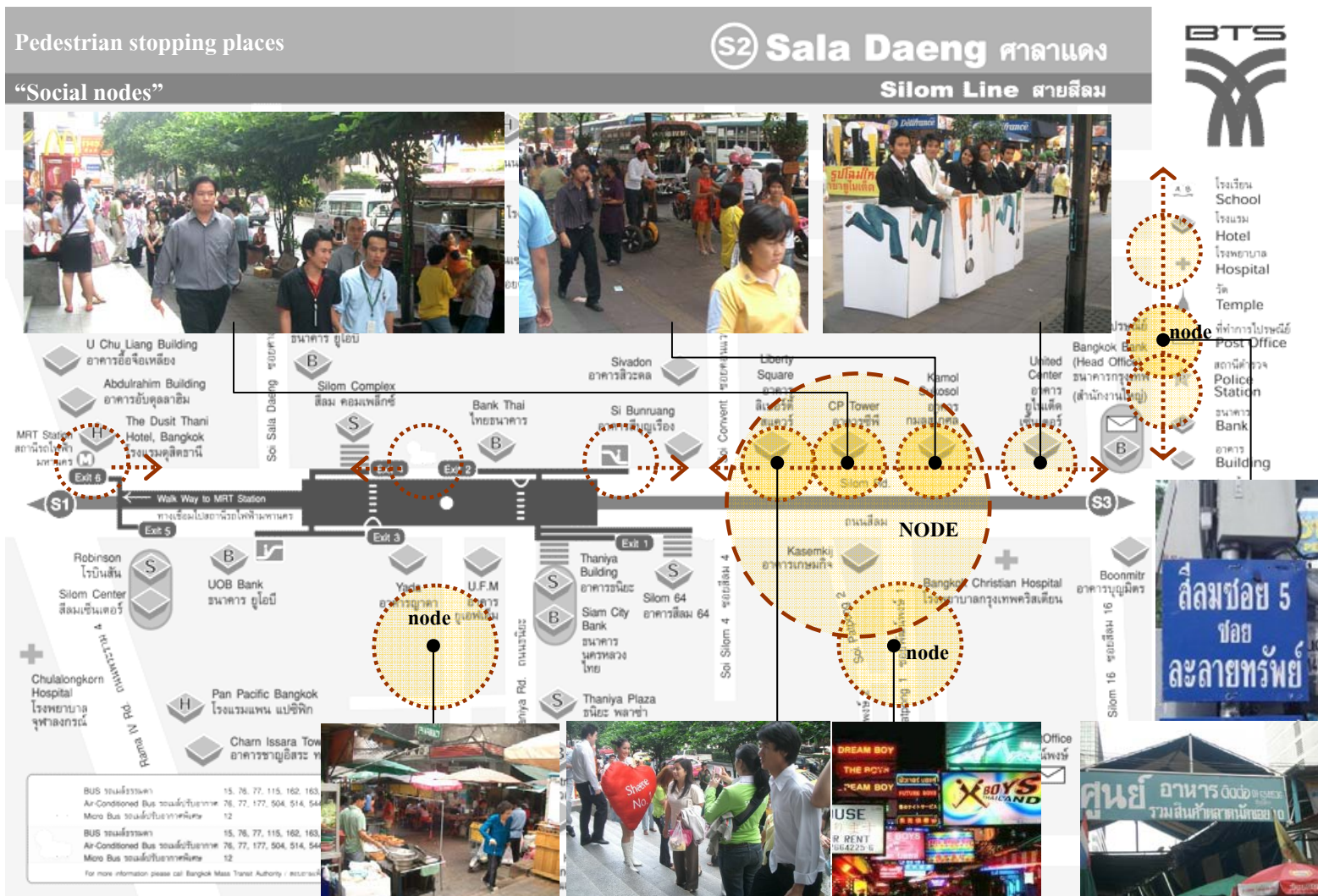


ภาพที่ 5.18 แสดงการรวมกลุ่มกันทำกิจกรรม

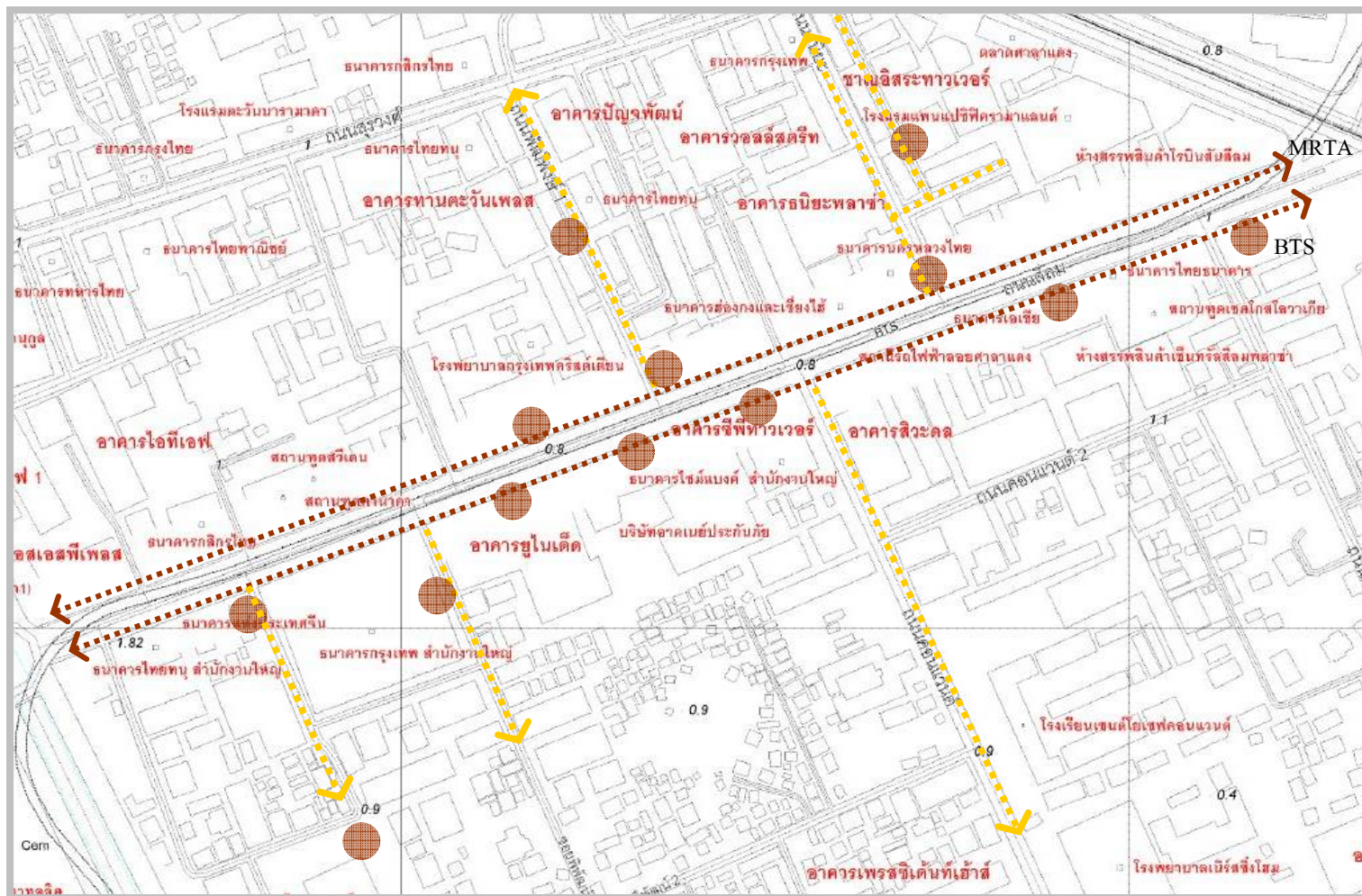
2. การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีศึกษา จุฬารวมกิจกรรม และ การใช้ที่ว่างบนทางเท้า พื้นที่สีลม



ภาพที่ 5.19 ฟังแสดงตำแหน่งสถานีและพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีศาลาแดง (สีลม)



ภาพที่ 5.20 ฟังแสดงตำแหน่งการเกิดกิจกรรมทางสังคม – กลุ่มทางสังคม บนพื้นที่สีลม



ภาพที่ 5.21 ฟังแสดงระบบการใช้ที่ว่างบนทางสัญจรบริเวณสี่ม

- ระบบของการใช้ที่ว่างตามแนวยาว (Linear Organization)
- - - - - ระบบของการใช้ที่ว่างในซอยย่อย (By-pass Organization)
- ระบบของการใช้ที่ว่างแบบกลุ่มก้อน (Cluster Organization)

2.1 บทวิเคราะห์องค์ประกอบที่ทำให้เกิดพฤติกรรมทางสังคมบนทางเดินพื้นที่สีลม

การใช้พฤติกรรมในพื้นที่สีลมส่วนใหญ่เกิดจาก คุณค่า (Values) ซึ่งเป็นนามธรรม ขั้นสูงสุดที่กำหนดความเชื่อ และวิถีชาวบ้าน (Folkways) (ปฟาณี ฐิติวัฒนา, 2523: 57-59) ซึ่งก็คือ การมีแนวทางในการดำเนินชีวิตประจำวันที่ถูกยึดกันมาจนเคยชินเป็นปกติวิสัย หรือความจำเป็นของสังคม และเป็นเรื่อง que ทุกคนปฏิบัติอยู่ทั่วไปจนเป็นนิสัย ได้แก่ พฤติกรรมการใช้หาบเร่ แผงลอย และ รถเข็นขายอาหาร การซื้อสินค้าที่วางขายกับพื้น



ภาพที่ 5.22 พฤติกรรมการซื้อสินค้าที่วางขายตามพื้น

บริเวณจุดรวมกิจกรรมจะมีการรวมกลุ่มตามกาล (ปฟาณี ฐิติวัฒนา, 2523: 83) โดยจะอยู่ในประเภทกลุ่มชั่วคราว (Transitory group) คือ กลุ่มเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว มีสภาพอยู่ชั่วคราวเวลาอันสั้น เป็นการกระทำต่อกันทางสังคม (Social interaction) ได้แก่ การหยุดใช้กิจกรรมหาบเร่ แผงลอย หรือ ป้ายรถเมล์ ล้วนแต่เป็นการรวมกลุ่มที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาอันสั้น



ภาพที่ 5.23 พฤติกรรมการการรวมกลุ่มทางสังคม (กลุ่มตามกาล) บริเวณจุดรวมกิจกรรม

บริเวณลานหน้าอาคารที่เกิดจากระยะถอยร่นตามกฎหมายอาคารจะช่วยส่งเสริมความเป็นจุดรวมกิจกรรมให้กับบริเวณพื้นที่ เห็นได้จากเกิดการรวมกลุ่มทางสังคม และ การเกิดกิจกรรมทางเลือกบริเวณนั้นได้ เช่น มีการใช้ตั้งร้านขายอาหาร การใช้นั่งเล่นดนตรี การใช้นั่งรอรถประจำทาง หรือ ใช้ในการจัดกิจกรรมเมือง เป็นต้น



ภาพที่ 5.24 พฤติกรรมการรวมกลุ่มทางสังคม (กลุ่มตามกาล) บริเวณระยะถอยร่นหน้าอาคาร



ภาพที่ 5.25 การเกิดกิจกรรมทางเลือก บริเวณระยะถอยร่นหน้าอาคาร

2.2 การเพิ่มมิติทางด้านกิจกรรมดึงดูดบนพื้นที่สีลม

“การเพิ่มมิติทางด้านกิจกรรมดึงดูด” กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนถนนสีลมแบ่งออกเป็นสามรูปแบบหลักๆ คือ กิจกรรมหลักบนพื้นที่ทางเดิน กิจกรรมที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลาการใช้งานในแต่ละวัน และกิจกรรมที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลาของเมืองในช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น วันวาเลนไทน์ วันคริสต์มาส วันสงกรานต์ เป็นต้น

เนื่องจากพื้นที่เขตบางรักเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่จำนวนมาก จึงมีการขายสินค้าและให้บริการที่ตอบสนองกับวิถีชีวิตขั้นพื้นฐานของผู้ใช้พื้นที่ทางเดินเป็นหลัก (ภาพที่ 5.25) และจากการสำรวจพบว่าพฤติกรรมการขายสินค้าจะเปลี่ยนไปตามช่วงเวลา คือในช่วงเช้าจะมีรถเข็นจำนวนมากที่เข็นออกมาขายอาหารเช้า เช่น แซนวิช กาแฟ อาหารฝรั่งที่รับประทานได้ง่าย ตอบสนองกับพฤติกรรมที่เร่งรีบของผู้ใช้ทางเดินช่วงเช้า (ภาพที่ 5.26)

กิจกรรมหลักที่ตอบสนองกับวิถีชีวิตขั้นพื้นฐานของผู้ใช้พื้นที่ทางเดิน



ภาพที่ 5.26 การขายสินค้าและให้บริการที่ตอบสนองกับวิถีชีวิต

กิจกรรมที่ปรับเปลี่ยนไปตามแต่ละช่วงเวลา

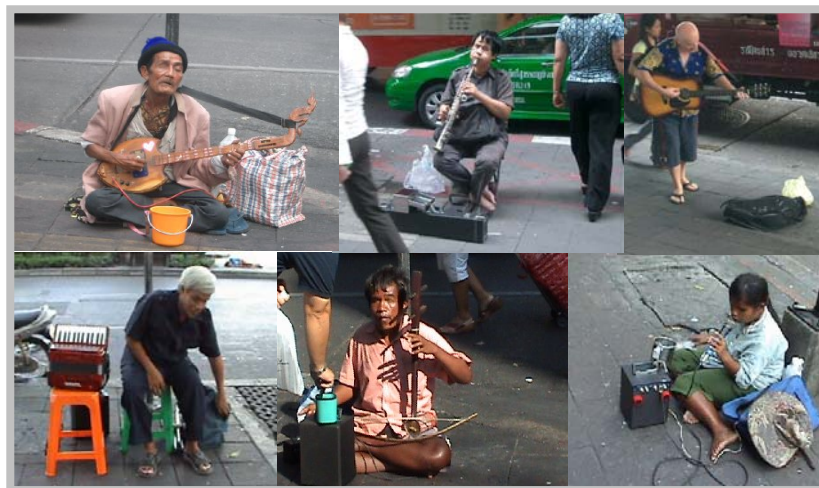


ภาพที่ 5.27 บรรยากาศของการขายอาหารเช้าบนถนนสีลมยามเช้า

พฤติกรรมที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลาบนพื้นที่ทางเดินย่านสีลม



ภาพที่ 5.28 UNIVERSAL EVENT พฤติกรรมอันเกิดจากเทศกาลสากล



ภาพที่ 5.29 การเล่นดนตรีของเหล่าอาชีพ (Buskin)

การเล่นดนตรีของเหล่าอาชีพ (Buskin) และ กลุ่มผู้ใช้พื้นที่บนถนนสีลมที่มีส่วนร่วมในการสร้างสุนทรียภาพทางเสียงดนตรีด้วยเครื่องดนตรีที่มีความหลากหลาย พบอยู่ตลอดเส้นทางเดิน

“การเพิ่มมิติทางด้านการเชื่อ” โดยการตั้งศาลพระภูมิ และศาลพระพรหม บริเวณหน้าอาคารสำนักงาน เนื่องจากการเคารพพื้นที่เป็นความเชื่อหนึ่งที่อยู่กับคนไทยมานาน จึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้มี หาบเร่-แผงลอย ที่ค้าขายพวงมาลัยตั้งอยู่ใกล้ๆ กันกับบริเวณ ศาลพระภูมิ ศาลพระพรหม ในพื้นที่ย่านสีลม



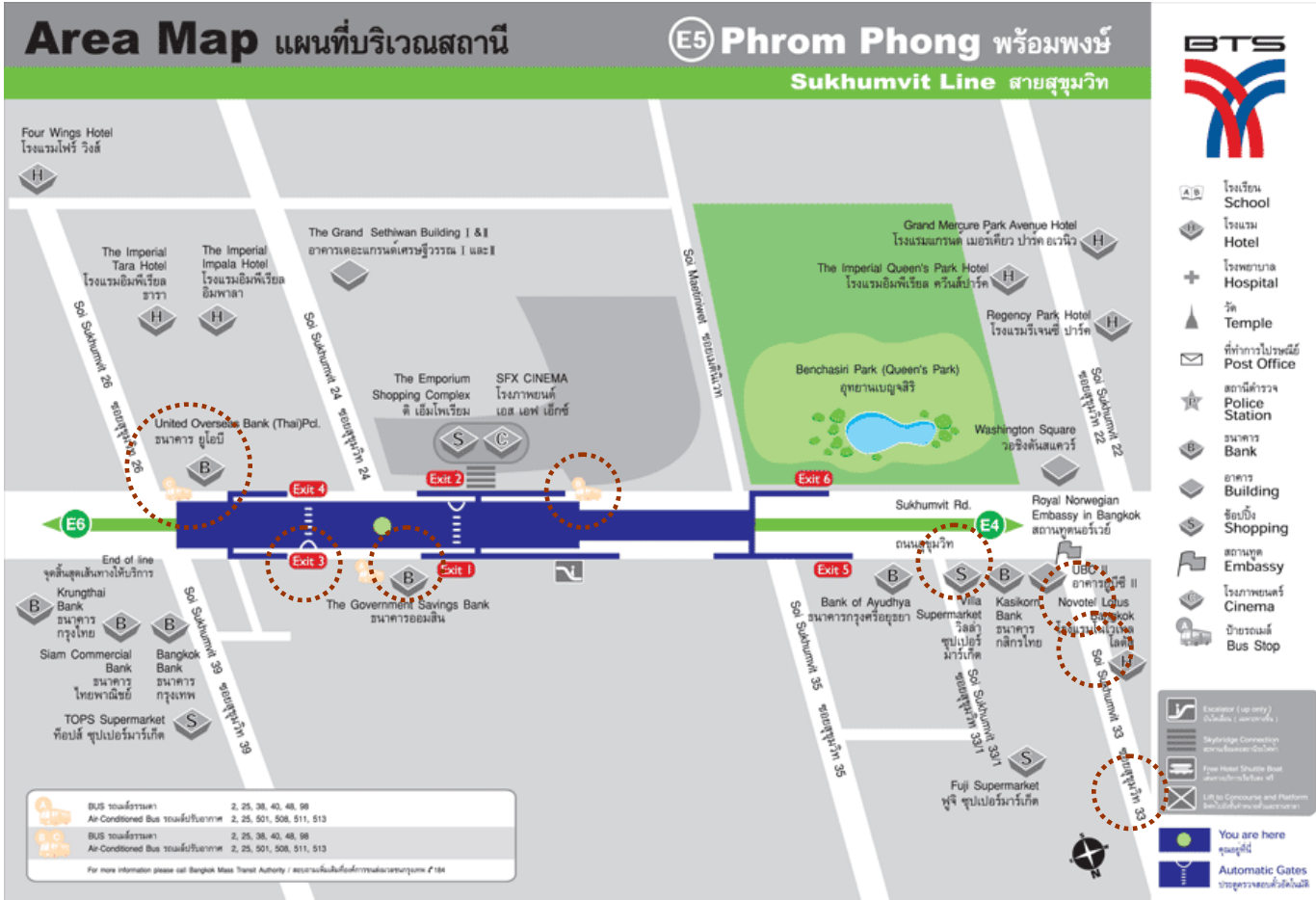
ภาพที่ 5.30 พฤติกรรมทางด้านการเชื่อ การเคารพที่เกิดขึ้นในพื้นที่

“การเพิ่มมิติทางด้านกิจกรรมอันเกิดจากความเชื่อ” พฤติกรรมทางด้านการเชื่อใน โชคลาภ การเสี่ยงโชคกับสลากกินแบ่งรัฐบาล ซึ่งเป็นเหตุผลให้ทุกกลางเดือนและสิ้นเดือนทางเดินเท้ามักจะหนาแน่นไปด้วยกลุ่มคนโดยเฉพาะในช่วงที่มีโครงการ “หอยบนดิน”

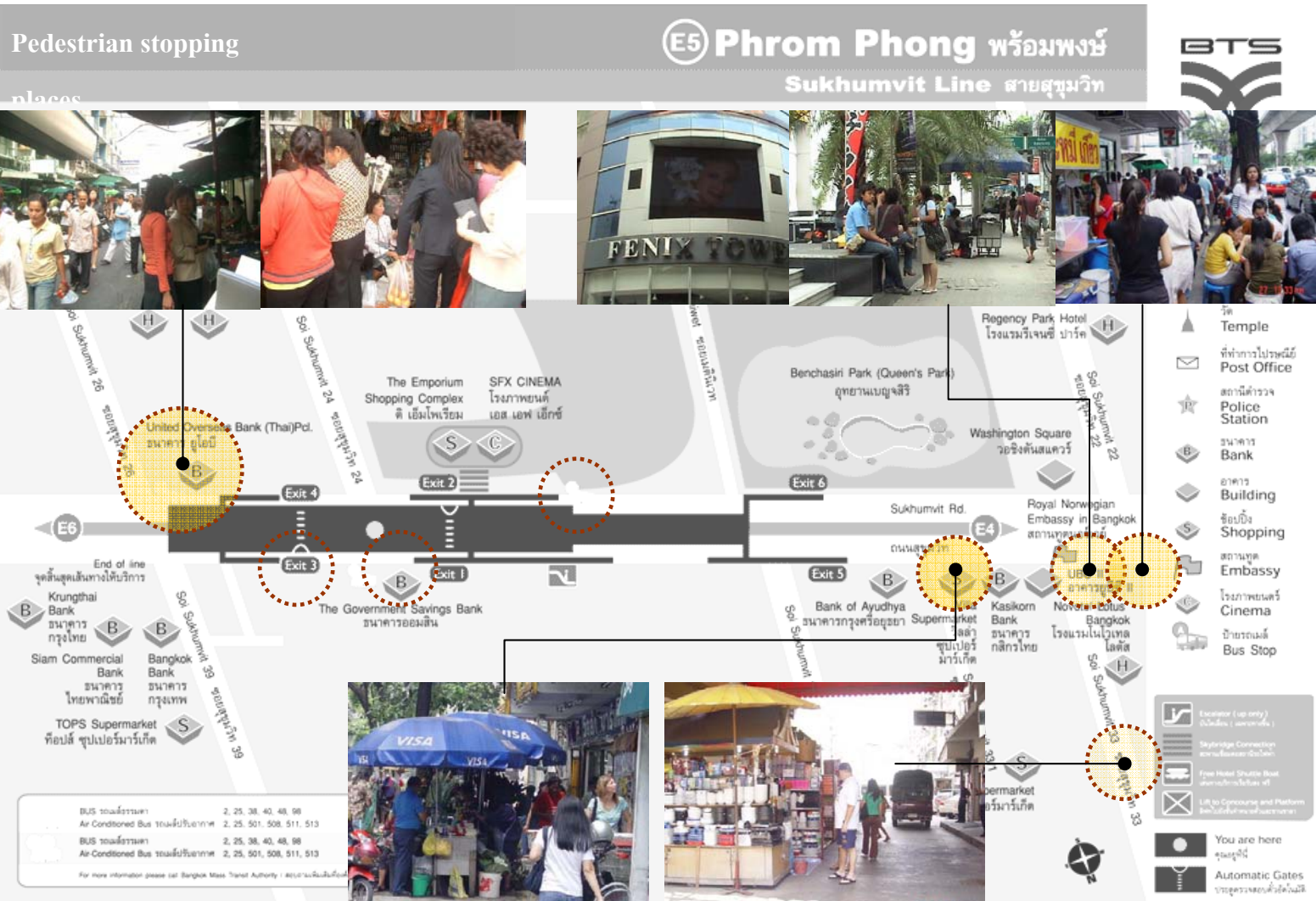


ภาพที่ 5.31 พฤติกรรมทางด้านการเชื่อในโชคลาภกับการเสี่ยงโชค

3. การวิเคราะห์พื้นที่สำคัญโดยรอบสถานศึกษา จุดรวมกิจกรรม และ การใช้ที่ว่างบนทางเท้า พื้นที่สุขุมวิท



ภาพที่ 5.32 ฟังแสดงตำแหน่งสถานีและพื้นที่สำคัญโดยรอบสถานีโศก (สุขุมวิท)



ภาพที่ 5.33 ฟังแสดงตำแหน่งการเกิดกิจกรรมทางสังคม – กลุ่มทางสังคม บนพื้นที่สุขุมวิท

3.1 บทวิเคราะห์องค์ประกอบที่ทำให้เกิดพฤติกรรมทางสังคมบนทางเดินพื้นที่สุขุมวิท

ตารางที่ 5.3 ลำดับขั้นของการเกิดกลุ่มทางสังคมบนทางเดินบริเวณสุขุมวิท

	ลำดับที่ 1 Non-activity สภาพเส้นทางเดินเท้าในวันจันทร์ที่ห้ามมีการตั้งแผงลอยบนทางเดินการขาดซึ่งกิจกรรมบนทางเดินทำให้เส้นทางเดินไม่มีชีวิตชีวา ขาดความน่าสนใจของพื้นที่
	ลำดับที่ 2 Individual behavior นอกจากการขาดกิจกรรมบนทางเท้าแล้ว สภาพบรรยากาศที่ร้อน ไม่มีร่มเงา ก็เป็นผลทำให้ไม่เกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคมบนทางเดิน
	ลำดับที่ 3 Interaction ปฏิสัมพันธ์ทางสังคมบนทางเดินเริ่มเกิดขึ้นเมื่อมีร่มเงาต้นไม้ การตั้งวางขายสินค้า
	ลำดับที่ 4 Social behavior พฤติกรรมทางสังคมเริ่มเกิดขึ้นเมื่อมีองค์ประกอบของกิจกรรมบนทางเดินเท้า เริ่มมีการหยุดใช้พื้นที่(เปลี่ยนจังหวะการเดิน)
	ลำดับที่ 5 Social Groups การรวมกลุ่มทางสังคม จะเกิดขึ้นในบริเวณทางขึ้น-ลง สถานีรถไฟฟ้า

ที่มา: การสำรวจพื้นที่บริเวณทางเดินตำแหน่งเดียวกันในต่างช่วงเวลา เพื่อดูปรากฏการณ์ที่เกิด

จุดรวมกิจกรรมที่สำคัญของพื้นที่สุขุมวิทจะอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า พร้อมพงษ์ และรถไฟฟ้าใต้ดินอโศกซึ่งทั้งสองบริเวณนี้มีพื้นที่ทางสังคมที่สำคัญเหมือนกันคือ ตลาดสด ร้านค้า และศูนย์อาหาร จึงทำให้มีปริมาณผู้ใช้พื้นที่ใช้จำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้าทำให้มีความหนาแน่นของการใช้งานสูง และยังพบว่ามีการจับจองพื้นที่ผิวทางเดินสำหรับขายสินค้าจากกลุ่ม พ่อค้า แม่ค้า



ภาพที่ 5.35 จุดรวมกิจกรรมบริเวณสถานีพร้อมพงษ์และลักษณะการวางขายสินค้าที่พื้นผิวทางเดิน

นอกจากจุดรวมกิจกรรมหลักทั้งสองแล้วเส้นทางเดินระหว่างสถานีทั้งสองก็จะมีจุดรวมกิจกรรมย่อยที่เกิดจากรถเข็นขายอาหาร ซูเปอร์มาร์เก็ต ร้านดอกไม้ ฯลฯ และยังพบพฤติกรรมการใช้พื้นที่ในซอยย่อยต่างๆ อย่างเช่น ซอยสุขุมวิท 33 และ ซอยสุขุมวิท 33/1 ซึ่งมีความหนาแน่นของการใช้กิจกรรมในซอยที่สูงถึงจุดการใช้งานทางเดิน



ภาพที่ 5.36 สภาพการใช้งานทางเดินบริเวณทางเท้าหน้าวิลล่ามาร์เก็ต

บทวิเคราะห์การใช้ที่ว่างบนทางเท้า

1. การใช้ที่ว่างบนทางเท้า

การใช้ที่ว่างระดับเมือง ระดับย่าน และระดับถนน ล้วนมีความเกี่ยวข้องกัน ไม่สามารถวิเคราะห์เพียงระดับใดระดับหนึ่ง แม้การใช้ที่ว่างระดับถนนนั้น เป็นการใช้งานในระดับย่อยที่สุด แต่เมื่อมีหลายถนนเชื่อมต่อกัน มีกลุ่มคนเข้ามาตั้งถิ่นฐาน มีการประกอบอาชีพ อาคารต่างๆ เริ่มปรากฏ กลายเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ มีลักษณะความเป็นชุมชน และเมื่อหลายๆ ชุมชนมีปฏิสัมพันธ์กันไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม การอาศัยอยู่ร่วมกันในพื้นที่บริเวณหนึ่ง ย่อมก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่เป็นโครงข่าย ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ การประกอบอาชีพ สถาปัตยกรรมของอาคาร ที่สะท้อนให้เห็นถึงสังคมและวัฒนธรรม หรือแม้กระทั่งเศรษฐกิจในพื้นที่นั้นๆ และทำให้เกิดเอกลักษณ์เฉพาะตัวของย่าน ก่อให้เกิดรูปแบบของเมืองขึ้น

1.1 การใช้ที่ว่างบนทางเท้าพื้นที่สยามสแควร์

การเติบโตและการขยายตัวของการใช้พื้นที่ว่างบนทางเท้ามีระบบของการใช้เป็นตาราง สภาพทางกายภาพของอาคารต่างๆ ที่อยู่ริมทางเดินในพื้นที่สยามสแควร์ มีความผสมผสานกันระหว่างความเก่าและใหม่ของอาคารและที่ว่าง รวมทั้งเส้นทางเดินเท้าภายในย่าน ยังเป็นเส้นทางเดินที่มีกิจกรรมเกิดขึ้นเกือบตลอดทั้งสายทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ลักษณะของกิจกรรมที่หลากหลายบนทางเดินได้ส่งผลให้มีผู้คนจำนวนมากกระจายตัวใช้พื้นที่ว่างตามจุดต่างๆ บนพื้นที่ ทั้งที่จัดเตรียมไว้และไม่ได้จัดเตรียมไว้ ทำให้อาคารมีชีวิตชีวาและเกิดความน่าสนใจขึ้น

1.2 การใช้ที่ว่างบนทางเท้าพื้นที่สีลม

การเติบโตและการขยายตัวของการใช้พื้นที่ว่างบนทางเท้าทั้งสองฝั่ง มีระบบของการใช้พื้นที่ว่างตามทางแนวยาว (Linear Organization) เป็นหลัก และกระจายการใช้พื้นที่เข้าสู่ถนนย่อยที่สำคัญๆ เช่น ซอยละลวยทรัพย์ ซอยพัฒพงษ์ เป็นต้น และเนื่องจากการใช้พื้นที่ว่างที่มีลักษณะตามแนวยาวของทางเดินเท้า และมีรูปแบบที่มีความคล้ายคลึงกันในการใช้งานของพื้นที่ว่างตลอดทั้งเส้นทำให้เกิดการเชื่อมโยงทางสายตาในลักษณะที่เป็นเส้นนำสายตา (Visual Line) มี

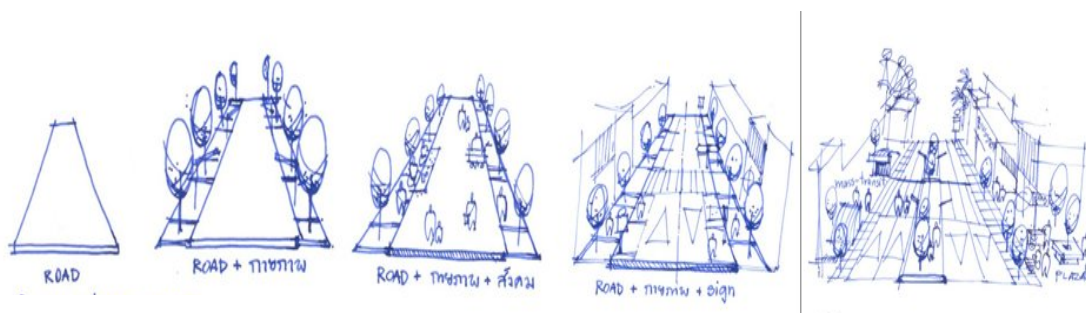
ความหนาแน่นของการใช้งานบริเวณที่ว่างที่เกิดจากพื้นที่ถอยร่นของกลุ่มอาคาร ซีพีทาวเวอร์ (ถนนคอนแวนต์) ถึงหน้าอาคารยูไนเต็ด (ซอยพิพัฒน์)

1.3 การใช้ที่ว่างบนทางเท้าพื้นที่สุขุมวิท

การเติบโตและการขยายตัวของการใช้พื้นที่ว่างบนทางเท้าทั้งสองฝั่ง มีระบบของการใช้พื้นที่ว่างตามทางแนวยาว (Linear Organization) กระจายตัวเข้าใช้พื้นที่เข้าสู่ทางเดินรอง ในซอยย่อยต่างๆ ซึ่งจะเป็นสถานที่ตั้งของร้านอาหาร ร้านค้าที่มีชื่อเสียงของย่านสุขุมวิท ได้แก่ ซอยสุขุมวิท 33 และ 33/1 เป็นต้น การใช้งานทางเดินจะกระจุกตัวอยู่บริเวณทางเดินริมสถานีรถไฟฟ้า และบริเวณทางเดินย่อยในซอยต่างๆ ทำให้ความหนาแน่นของการใช้เส้นทางเดินริมถนนหลักไม่หนาแน่นมากนัก มีความหนาแน่นบ้างบริเวณหน้าวิลล่าชูเปอร์มาเกต และต้นซอยสุขุมวิท 33 ที่เป็นเหมือนจุดรวมกิจกรรม

2. บทสรุปองค์ประกอบ ของการเกิดวัฒนธรรมการเดินเท้าบนบริบทของวิถีชีวิตของคน ในพื้นที่

บริเวณที่เกิดกลุ่มทางสังคมมักจะมียุทธศาสตร์ประกอบของ กิจกรรม + ที่นั่ง + ร่มเงา ซึ่งอาจเกิดขึ้นโดยการเตรียมพื้นที่เอาไว้สำหรับรองรับการใช้งานอย่างในพื้นที่สยาม หรืออาจเกิดขึ้นเองจากการรวมกลุ่มกันใช้กิจกรรมโดยไม่ได้เตรียมพื้นที่เอาไว้ภายในพื้นที่สีลม และ สุขุมวิท สภาพทางกายภาพจะเป็นตัวสนับสนุนให้กิจกรรมนั้นเกิดขึ้นได้อย่างสะดวก แต่ไม่ได้เป็นต้นเหตุหลักของการรวมกลุ่มทางสังคม ซึ่งการจะเกิดรูปแบบของวัฒนธรรมได้นั้น การรวมกลุ่มทางสังคมอย่างเดียวไม่เพียงพอแต่จะต้องมีบรรทัดฐานของกลุ่ม ข้อตกลงระหว่างกลุ่ม คุราจะละเอียดเพิ่มเติมจากเรื่องวัฒนธรรม การจัดระเบียบทางสังคม วัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ/พื้นที่เมือง



ภาพที่ 5.39 แสดงการเพิ่มองค์ประกอบบนถนน กายภาพ + สังคม + เศรษฐกิจ + วิถีชีวิตของย่าน

ตารางที่ 5.4 สรุปองค์ประกอบที่ทำให้เกิดพฤติกรรมทางสังคมบนทางเดิน

ย่าน	องค์ประกอบย่าน(District) พื้นที่ทางสังคม	องค์ประกอบจุดรวมกิจกรรม (Nodes) บริเวณที่เกิดกลุ่มทางสังคม
สยาม	เส้นทาง (Path)	เส้นทางเดินเข้าถึง
	ที่รวมกิจกรรม (Nodes)	บริเวณที่นั่งพักผ่อน
	ลานอเนกประสงค์ (Plaza)	ร้านค้า ร้านกาแฟ เบเกอร์รี่
	ร้านค้า แฟชั่น	ลานกิจกรรมอเนกประสงค์
	ร้านอาหาร เครื่องดื่ม	จอมอร์ไนเตอร์(Shaker screen)
	รถเข็นขายอาหารในซอย	น้ำพุ ต้นไม้ ประติมากรรม
	ห้างสรรพสินค้า	จุดรับ-ส่ง (drop-off)
สีลม	เส้นทาง (Path)	เส้นทางเดินเข้าถึง
	ศูนย์อาหาร ร้านอาหาร	ลานหน้าอาคาร (ลานกิจกรรม) เวที
	ร้านอาหาร (Fast food)	บันได (บริเวณที่นั่งพักผ่อน)
	ตลาดนัดในซอย	ร้านค้า ร้านอาหาร
	ห้างสรรพสินค้า	ป้ายรถเมล์
	สวนสาธารณะ	ซุ้มต้นไม้ทางเดิน
		หาบเร่ - แผงลอย - สลากกินแบ่ง ป้ายแสดงชื่อร้านค้าในบริเวณ
สุขุมวิท	เส้นทาง(Path)	รถเข็นขายอาหาร
	ตลาด	ร้านค้าสะดวกซื้อ
	ซอยกิจกรรม	ทางเข้าซอย+วินมอเตอร์ไซด์
	ร้านอาหารต่างชาติ	ต้นไม้
	ร้านดอกไม้	
	ซูเปอร์มาร์เก็ต	
	สวนสาธารณะ	

การประเมิน ผลดี และ ผลเสีย ของการเกิดปฏิสัมพันธ์บนที่ว่างทางสังคม

ในบางครั้งกลุ่มทางสังคมก็ส่งผลต่อการใช้งานทางเดินเท้า/พื้นที่สาธารณะ เช่นในกรณีของสยามสแควร์ การรวมกลุ่มบางครั้งใช้พื้นที่เกินกว่าครึ่งหนึ่งของทางเดินเท้าโดยเฉพาะกลุ่มของวัยรุ่น (จากการสำรวจ) ส่งผลต่อการใช้งานทางเดิน โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีกิจกรรมพิเศษของย่าน เช่น การแสดงดนตรี การเปิดอัลบั้มเพลงของศิลปิน/นักร้อง ทั้งชาวไทยและต่างประเทศ บริเวณร้านดีเจ สยาม (สยามซอย 4) จะทำให้การสัญจรทางเท้าคับคั่ง จนครอบคลุมพื้นที่ของถนนทำให้รถยนต์ไม่สามารถผ่านได้ เช่นเดียวกันกับพฤติกรรมการรวมกลุ่มบนพื้นที่ทางสังคมของสี่ลมบวกกับการจัดวางขายสินค้าบนทางเดิน และการมีหาบเร่ แผงลอย รถเข็น เข้าจับจองพื้นที่ทางเดินแม้จะช่วยส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการเดินเท้า สร้างความน่าสนใจ และความมีเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่ แต่หลายครั้งก็กลายเป็นอุปสรรคของการใช้งานทางเดินส่งผลให้ผู้ใช้งานทางเท้าต้องลงไปใช้พื้นผิวของถนนในการสัญจร ทำให้เสี่ยงต่ออันตรายและเกิดปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น

ตารางที่ 5.5 สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดด้อยของปัจจัยบนทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่ศึกษา

ย่าน	จุดแข็ง	จุดด้อย	โอกาส	อุปสรรค
สยาม	กิจกรรมหลากหลาย ระบบสัญจรเข้าถึง มีพื้นที่ทางสังคม ปรับเปลี่ยนไปตาม กิจกรรมเมือง	กายภาพทางเดิน หลักริมถนนทรุด โทรม เน้นกลุ่มเป้าหมายที่ กลุ่มวัยรุ่น	เปิดโอกาสให้เกิด กิจกรรมทางสังคม ในพื้นที่ที่เตรียมไว้ รูปแบบการพัฒนา เป็นได้หลากหลาย	การพัฒนาที่เน้น ผลประโยชน์เป็น หลัก การปรับเปลี่ยนที่ ทำลายเอกลักษณ์
สี่ลม	กิจกรรมหลากหลาย วิถีชีวิตบนทางเดิน ปรับเปลี่ยนไปตาม ช่วงเวลา	สภาพทางเดินแออัด ทางเดินระดับพื้นไม่ ต่อเนื่อง ปริมาณรถยนต์สูง	พัฒนาระบบ ทางเดินยกระดับ ที่ว่างลานโล่งหน้า อาคาร	ผู้ใช้งานในพื้นที่ จำนวนมาก การพัฒนาเน้นการ รองรับผู้ใช้รถยนต์
สุขุมวิท	กิจกรรมกระจายตัว ในซอยหนาแน่น เส้นทางเดินหลักริม ถนนไม่หนาแน่น	กายภาพทรุดโทรม สภาพบรรยากาศแย่มาก ระยะทางเดินไกล ขาดกิจกรรมรองรับ ปริมาณรถยนต์สูง	มีพื้นที่ว่าง รองรับ การพัฒนา อาคารร้าง ตู้โทรศัพท์ที่ไม่ใช้	มีการปรับเปลี่ยน ปรับปรุงสภาพผิว ทางเดินอยู่บ่อยๆ

บทสรุปปัจจัยที่จำเป็นต่อการออกแบบเส้นทางเดินเท้า

ลักษณะของการออกแบบเส้นทางเดินเท้าในแต่ละพื้นที่นั้นจะมีปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงอยู่หลายด้านด้วยกันซึ่งมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบเส้นทางเดินเท้าจะเป็นตัวกำหนดกรอบในการออกแบบที่มีความเหมาะสม สอดคล้องและกลมกลืนกับสภาพของพื้นที่ ซึ่งถือได้ว่าเป็นคุณสมบัติที่ทุกเส้นทางเดินเท้าควรมี ในงานศึกษาได้จำแนกปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบทางเดินเท้าไว้ 5 ปัจจัย ดังนี้

1. ปัจจัยทางด้านกายภาพ

ได้แก่ สภาพอาคารและสิ่งก่อสร้าง ลักษณะอาคาร (Building Type) ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ในบริเวณนั้น (Existing Land Use) เช่น พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย อุตสาหกรรม และที่โล่งเพื่อนันทนาการ ซึ่งในย่านพาณิชยกรรมจะมีทางเดินเท้าที่มีลักษณะแตกต่างกับย่านที่พักอาศัยเป็นอย่างมาก เนื่องจากความแตกต่างในด้าน ปริมาณ และลักษณะของคนเดินเท้า เป็นต้น

1.1 ลักษณะของอาคาร หมายถึงสภาพอาคาร อายุใช้งาน และวัสดุของอาคารซึ่งจะส่งผลต่อการออกแบบทางเดินเท้าให้มีรูปแบบกลมกลืนกับย่าน

1.2 ลักษณะการสัญจรในพื้นที่ (Movement Pattern) ได้แก่ ลักษณะการสัญจร และการเข้าถึงพื้นที่ของคน และรถ ขนาดของถนนประเภทต่างๆ ที่จะทำให้ทางเดินเท้ามีขนาดเปลี่ยนไปตามขนาดของถนน การทำ Curb Cut เพื่อแยกการเข้าถึงของรถออกจากทางเดินเท้า

1.3 ปริมาณการจราจร (Traffic Volume) จะสอดคล้องกับขนาดของถนน เช่น ถ้าเป็นถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก รูปแบบของทางเดินเท้าจะมีลักษณะเป็นแนวยาวขนาดกึ่งถนน และมีความกว้างค่อนข้างมาก เป็นต้น

1.4 การขนส่งสาธารณะ (Public Transit) เพื่อกำหนดสถานีขนส่ง ป้ายรถประจำทาง กำหนดช่องทางสัญจรเฉพาะ

1.5 เส้นทางบริการและเส้นทางฉุกเฉิน ได้แก่ รถบรรทุกขนส่งสินค้า รถขนขยะ

รถพยาบาล รถตำรวจ รถดับเพลิง ซึ่งมีความสำคัญต่อกิจกรรมประจำวันภายในพื้นที่ ในกรณีที่มีการปิดถนนบางสายเส้นด้านหลังอาคารสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางบริการได้ หรือกำหนดช่องทางสำหรับรถบริการ การกำหนดเวลาใช้ถนน

1.6 ระบบโครงข่ายสาธารณูปโภค ได้แก่ ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การระบายน้ำ สิ่งต่างๆ

เหล่านี้มีผลต่อรูปแบบของทางเดินเท้า ในการออกแบบทางเดินเท้าจะต้องคำนึงถึงพื้นที่ของสาธารณูปโภคซึ่งเปรียบเสมือนองค์ประกอบของถนนด้วย

2. ปัจจัยทางสังคม (Social)

มิติทางสังคมเป็นเรื่องกว้างที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยในหลายๆด้าน แต่โดยมากจะเป็นเรื่องที่จับต้องไม่ได้โดยตรง หรืออาจถูกตีความไปเป็นปัจจัยทางด้านอื่นๆ ซึ่งในงานวิจัยชิ้นนี้ผู้วิจัยได้นำการเกิด “ปฏิสัมพันธ์” มาเป็นตัวจำแนก

2.1 กิจกรรมทางด้านสังคม ได้แก่ การพบปะสังสรรค์ การชมการแสดง กิจกรรมทาง

ศาสนา ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมต่างๆ

2.2 พื้นที่รองรับกิจกรรม ในที่นี้จะพื้นที่ทางสังคมสำหรับรองรับการเกิด ปฏิสัมพันธ์

2.3 เงื่อนไขและแนวทางด้านสังคม สิ่งนี้จะมีส่วนช่วยในการพัฒนาหรือทำลายทางเดินเท้า

ได้ เช่น ความมีระเบียบวินัย การรักษาความสะอาด เป็นต้น

3. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

องค์ประกอบของพื้นที่ที่ทำให้เกิดการรับรู้โดยความรู้สึก คุณภาพของสภาพแวดล้อม แดด, ฝุ่น-ควัน, เสียง, ความสิ้นสะเทือน อันประกอบเป็นสภาพแวดล้อม โดยรวมของพื้นที่นั้นๆ ซึ่งทำให้เกิดความพอใจ หรือไม่พอใจ ที่จะใช้สอยพื้นที่ทางเดิน และมีการป้องกันสภาพทางธรรมชาติที่ไม่พึงประสงค์ เช่น สภาพภูมิอากาศที่ร้อนจัด หนาวจัด หรือมีฝนตกชุก ทางเดินเท้าควรมีหลังคาคลุม รวมทั้งมีส่วนปิดล้อมตามความเหมาะสม

เงื่อนไข และแนวโน้มทางสภาพแวดล้อม เช่น มลภาวะทางสายตา อากาศ และเสียง เป็นต้น สิ่งเหล่านี้อาจป้องกันได้ โดยการปลูกต้นไม้บนทางเท้า เงื่อนไขเหล่านี้จะทำให้ทางเดินเท้ามีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป

4. ปัจจัยในค้ายนโยบาย

นโยบายเป็นปัจจัย และเงื่อนไขในการจัดทำโครงการใดๆ เพื่อให้ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ ตลอดการจัดทำโครงการ

4.1 งบประมาณคือปัจจัยที่ทำให้โครงการดำเนินไปได้

งบประมาณที่มีความแน่นอนคืองบประมาณที่ได้จากรัฐที่มอบให้กับชุมชน นอกจากนี้ยังอาจได้รับจากหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องสนับสนุนการออกกฎหมายเก็บภาษีจากผู้ที่จะได้รับประโยชน์จากโครงการ

4.2 กฎหมายช่วยให้เกิดความเป็นไปได้ในกระบวนการระหว่างการค้าก่อสร้าง

จากการศึกษาพบว่า นอกจากลักษณะทางกายภาพที่เอื้อให้เกิดรูปแบบการเดินเท้าและรูปแบบที่ไม่ใช้รถยนต์แล้วนั้นปัจจัยทางสังคมและสิ่งแวดล้อมก็มีผลอย่างมากได้แก่ กิจกรรมและเหตุการณ์ (Activities & Events) ที่จัดให้มีในเมืองจะช่วยให้เกิดกิจกรรมที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะประจำย่านนั้นๆ เช่น ทางเดินเท้าในย่านเทนจินของเมืองฟูกูโอกะ ประเทศญี่ปุ่น ที่จะมี “ย่านไต้” (やんたい) หรือ ก็คือ แผงลอย รถเข็น ขายอาหาร โดยมีจำนวนประมาณ 230 คันคอยให้บริการกับผู้ที่ใช้พื้นที่ย่านในช่วงเย็น-ดึก

5. ปัจจัยด้านสุนทรียภาพ

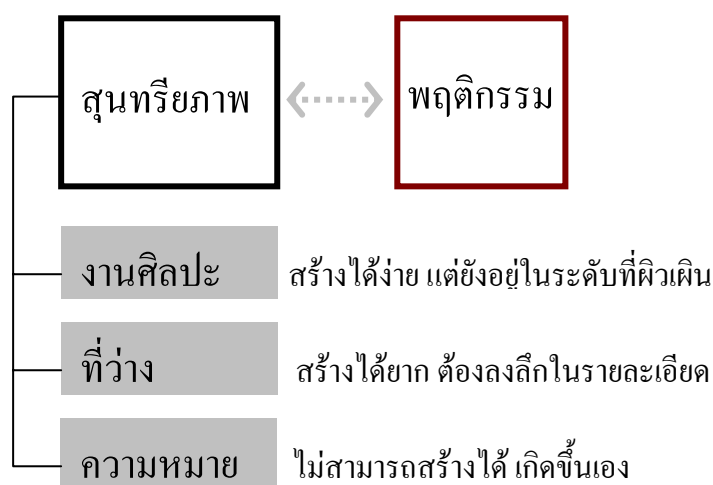
เป็นปัจจัยที่เกิดจากการรวมองค์ประกอบของปัจจัยด้านอื่นๆ เอาไว้เกิดเป็นองค์ประกอบของการรับรู้ถึงสภาพบรรยากาศของทางเดินและรวมถึงการสร้างควมหมายลงบนทางเดินนั้นๆ เพื่อให้เกิดลักษณะเฉพาะตัวมีความเป็นเอกลักษณ์ที่ชัดเจน องค์ประกอบดังกล่าวมีทั้งที่เป็นนามธรรม รูปธรรม ความรู้สึกทางกาย และความรู้สึกทางใจ จึงน่าจะเป็นปัจจัยที่ช่วยทำให้เกิด

ความพึงพอใจสูงสุด หากถูกนำมาปรับใช้อย่างเหมาะสมกับเส้นทางเดินเท้า สุนทรียภาพบนทางเดินที่ศึกษา ได้แก่

งานศิลปะ: สามารถถูกสร้างได้ เช่น งานประติมากรรม (painting) งานจิตรกรรม (sculpture) ซึ่งการนำเสนอผลงานศิลปะนี้สามารถสร้างขึ้นในลักษณะที่ถูกผสมผสานไปกับทางเดิน โดยผู้เดินสามารถรับรู้ได้เมื่อเดินผ่านเส้นทางนั้นๆ ดังที่ถูกกล่าวไว้ในแนวคิดของ Keith (1995)

ที่ว่าง: ความว่างเปล่าที่สามารถวัดความกว้าง และความยาวได้ในงาน 2 มิติ และสามารถวัดความลึกได้ในงาน 3 มิติ ได้แก่ ระยะ พื้นที่ หรือ ปริมาตร (ทิพย์สุตา ปทุมมานนท์, 2535: 52-56)

ความหมาย: คือ การทำให้เกิดเรื่องราวบนทางเดิน เป็นตัวทำให้ทางเดินเท้ามีลักษณะเฉพาะตัว จำเป็นที่จะต้องเข้าใจความเป็นแก่นแท้ของพื้นที่ เพื่อดึงจุดเด่นมาพัฒนา



ภาพที่ 5.40 แสดงองค์ประกอบทางด้านสุนทรียภาพที่ใช้ในการศึกษา

5.1 แนวคิดด้านสุนทรียภาพ

เมื่อมีการคำนึงถึงด้านสุนทรียภาพจะทำให้ผู้ใช้ สามารถอ่านเมืองได้โดยผ่านทางเดิน และเนื้อหาของทางเดินจะช่วยบอกเล่าเรื่องราวของเมือง (Image of the city) ทางเดินที่ไม่ได้เป็นเพียงแค่ทางเดินที่ไร้ความหมายแต่สามารถทำให้ผู้ที่สัญจรบนทางเดินสามารถรับรู้ถึงความเป็นย่านเอกลักษณ์ของพื้นที่ เกิดเป็น Sense of pedestrian ที่มีลักษณะเฉพาะตัวเหมาะสมกับย่านพื้นที่นั้นๆ

ปัญหาการวิจัยและการวิเคราะห์

การศึกษานี้มีสมมุติฐานว่า ถนนสามารถเป็นได้มากกว่าช่องทางสำหรับการสัญจร กล่าวคือ สามารถใช้เป็นที่ประกอบกิจกรรมสาธารณะ กิจกรรมสังคมของกลุ่มประชาชนที่หลากหลายปัญหาและข้อบกพร่องหลักของถนนโดยเน้นทั้งทางด้านสังคม กายภาพของตัวถนน และผลทางจิตวิทยาต่อผู้ใช้ถนน คือการที่ถนนใช้ได้เพียงบางกิจกรรม หรือใช้โดยกลุ่มคนเพียงส่วนน้อย การศึกษานี้จึงวิเคราะห์ปัญหาการวิจัยเป็น 4 ประเด็น ดังต่อไปนี้

1) ใครเป็นเจ้าของพื้นที่ถนน การที่จะวินิจฉัยว่าใครเป็นเจ้าของพื้นที่ถนนนั้น ยังไม่สามารถชี้เฉพาะเจาะจงได้ แต่อย่างไรก็ตามความเป็นสาธารณะย่อมจะปฏิเสธไม่ได้ที่จะต้องเน้นความเสมอภาคเท่าเทียม และความเป็นพื้นที่ของมวลชนอันมีความเป็นตัวตนที่หลากหลาย ไม่ใช่พื้นที่เฉพาะกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งที่มีความเหมือนหรือคล้ายกันในด้านต่างๆ

ทางเดินที่ดีควรมีความหลากหลาย → ตอบสนองความต้องการผู้ใช้หลายกลุ่ม

ปัญหาที่เกิดขึ้นบนถนนสาธารณะ ในทางกฎหมายถนนมักมีการครอบครองโดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่ในแง่การจัดการถนนมีความเป็นสาธารณะประโยชน์ อาจมีการควบคุมการบริหารจัดการ บำรุงรักษาโดยอีกหน่วยงานหนึ่ง และเนื่องจากถนนมีส่วนเกี่ยวข้องในมิติต่างๆ หลายมิติดังที่กล่าวมาแล้วทำให้ถนนเป็นสถานที่ ที่ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ มากมาย ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าประโยชน์ที่ได้รับ โดยสรุป ถนนมีโอกาสมากที่จะก่อให้เกิดปัญหาได้ในประเด็นต่อไปนี้

การที่ชาวยานพาหนะครอบครองถนนเป็นหลัก แม้ว่าชาวคนและผู้ใช้โดยสาร/ขับจักรยานจะเป็นเพียงสมาชิกส่วนหนึ่งของสังคมเท่านั้น Moudon (1991) กล่าวไว้ในส่วนบทนำของหนังสือ Public Streets for Public Use – Morningside Edition ว่าการใช้รถยนต์มีความสัมพันธ์กับรูปแบบ โครงสร้าง และการบริการของเมืองเป็นอย่างมาก และเคนเวิร์ทรี (Kenworthy) (1989) กล่าวว่า “เมืองที่มีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ เมืองนั้นจะกระชับและสามารถที่จะเดินทางไปมาโดยไม่ต้องใช้รถยนต์” ซึ่งเป็นข้อแตกต่างที่เห็นได้ชัดต่างจากเมืองใหญ่ในสหรัฐอเมริกา

ระบบทางเดินเท้ามีคุณภาพดีพอหรือไม่ในส่วนหนึ่งดูได้จากอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง การที่มวลชนขาดความรู้สึกเป็นเจ้าของ เนื่องจากมีข้อกำหนดมากมายจากหน่วยงานที่

กำกับดูแลอีกทั้งมีการกล่าวอ้างจากสมาชิกบางส่วนของสังคมที่มีอำนาจต่อรองสูงที่จะใช้พื้นที่นั้น ไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ คิวมอเตอร์ไซด์ แม่ค้าหาบเร่แผงลอย อาคารร้านค้าบ้านเรือนสองฝั่งของถนน ซึ่งหากกลุ่มใดครอบครองพื้นที่ถนนหรือเขตทางส่วนใด ได้สมาชิกอีกส่วนที่เหลือจะขาดความรู้สึกเป็นเจ้าของกลายเป็นผู้มาเยือนในทันที อีกทั้งในส่วนผู้บริหารและกำหนดนโยบายในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัดจนถึงระดับชาติในหน่วยงานต่างๆ อาจมีการกำหนดนโยบายสาธารณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเหนือพื้นที่ถนน เช่น การกำหนดช่องทางเดินรถประจำทาง การกำหนดพื้นที่อนุญาต ห้ามตั้งหาบเร่แผงลอย บริเวณจอดรถแบบเก็บค่าบริการหรือมีกำหนดเวลา เป็นต้น

หากกล่าวถึงประเด็นความรู้สึกเป็นเจ้าของในเชิงจิตวิทยาและพฤติกรรม ยังเกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมในกิจกรรมบนถนนด้วย โดยทฤษฎีแล้วไม่ว่าบุคคลใดไม่ควรถูกแยกออกจากกิจกรรมสาธารณะทั้งสิ้น โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ด้อยโอกาสในสังคม เช่น เด็ก คนพิการ และคนชรา ถนนในหลายๆ ส่วนของกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ต้องห้ามของกลุ่มคนเหล่านี้ และพวกเขาเองก็ไม่มีรู้สึกว่าถนนเป็นที่ที่เขามีสิทธิที่จะใช้ได้อย่างปลอดภัย

2) ถนนเป็นเวทีและฉากของความขัดแย้ง ในการใช้พื้นที่ถนนเกี่ยวข้องกับหน่วยงานและบุคคลหลายกลุ่ม ความสับสนของอำนาจ ความเป็นเจ้าของสับสนและเหลื่อมล้ำกัน ตัวอย่างเป็นคู่กรณีต่อคู่กรณี เช่น ผู้เดินทางด้วยตนเอง, ผู้เดินทางกับร้านค้า, หน่วยงานและเจ้าหน้าที่รัฐกับราษฎร, วิศวกรจราจรกับนักออกแบบชุมชน, นักออกแบบชุมชนกับผู้ติดตั้งบิลบอร์ดโฆษณา, แผงลอยกับคนจอดรถ, แม่ค้าหาบเร่กับเทศกิจ, หาบเร่แผงลอยกับคนเดินเท้า, คนขับรถกับตำรวจจราจร, คนขับมอเตอร์ไซด์กับรถบรรทุก ฯลฯ

3) ถนนสื่อความหมายในแง่ที่เป็นส่วนที่ขาดระเบียบของเมือง พบเห็นในสื่อต่างๆ เช่น คนขอทานข้างถนน, แก๊งข้างถนน, การเดินขบวนประท้วงปิดถนน, อุบัติเหตุ และอุบัติเหตุขนาดใหญ่บนท้องถนน ถึงแม้บางทีจะพบว่าการสื่อในแง่ลบที่ดีของถนนป็นอยู่บ้าง เช่น การจัดพาเรดบุปผาชาติ แต่ก็เป็นส่วนน้อย

4) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะเกิดจากการใช้ถนนที่ไม่เหมาะสม อันก่อให้เกิดทัศนอุจาดแก่หน้าตาและความสวยงามของเมือง, ปัญหาสิ่งแวดล้อม, ปัญหาสุขอนามัย, ความไม่เป็นระเบียบ โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร มีกิจกรรมที่ส่งผลต่อปัญหานี้มากมาย เช่น ตลาดและร้านค้าแผงลอยที่ระบายน้ำเสียและขยะสู่พื้นที่ทางเท้า เป็นต้น

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยนี้ต้องการที่จะเสนอวิธีการและกระบวนการที่จะช่วยเพิ่มให้เกิดการสัญจรทางเท้าในเมือง ด้วยการสร้างให้เกิดรูปแบบของวัฒนธรรมการเดินเท้าบนบริบทของวิถีชีวิตคนเมือง ทั้งยังมุ่งหาแนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และ สังคม เพื่อให้เกิดบรรยากาศในการรับรู้ที่ทำให้เกิดความพึงพอใจ โดยอาศัยการศึกษาและวิเคราะห์จากพฤติกรรมการใช้ระบบการสัญจรทางเท้า ที่ว่าง และ พื้นที่ทางสังคม ในแบบวิถีของคนกรุงเทพฯ พร้อมกันกับนำทฤษฎีและแนวคิดต่างประเทศมาปรับใช้ให้เกิดความเหมาะสม

องค์ประกอบของรูปแบบของวัฒนธรรมการเดินเท้าบนบริบทของวิถีชีวิตอย่างไทย

บริบททางวัฒนธรรม สังคม และสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การใช้เส้นทางเดินมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในย่าน และยังเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความน่าสนใจของทางเดิน บริบททางวัฒนธรรมบางอย่างอาจเป็นสิ่งที่ถูกลดบทบาทลงตามกระแสจากภายนอก ซึ่งสามารถส่งเสริมให้กลับมามีความสำคัญได้ด้วยการผนวกบริบททางวัฒนธรรมเข้ากับการพัฒนาเส้นทางเดิน

การออกแบบบริเวณศูนย์รวมกิจกรรม(node) ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อเปิดโอกาส และสร้างความเป็นไปได้ในการพบปะ พุดคุย และทำกิจกรรมต่างๆร่วมกันเกิด “ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม” (Node of Social interaction) อันเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ในการกระตุ้นให้เกิดเส้นทางเดินที่มีชีวิตชีวา (Livable Street) และเกิดกิจกรรมสาธารณะบนพื้นที่ทางเดิน

คุณค่าทางวัฒนธรรม (Cultural values) สมาชิกในสังคมหนึ่งๆ จะได้รับการถ่ายทอดอยู่เสมอทั้งโดยรู้สึกตัวหรือไม่รู้สึกตัว แนวความคิดที่บุคคลได้รับนี้จะปรากฏอยู่ในกฎเกณฑ์ระเบียบปลีกย่อยต่างๆ ในระบบความเชื่อถือและการแสดงออกทางศิลปะ ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจของวัฒนธรรม ทำให้วัฒนธรรมเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมีส่วนต่างๆ สอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกัน การเจริญเติบโตของวัฒนธรรมก็คือความพยายามที่จะสร้างความผสมกลมกลืนระหว่างส่วนต่างๆ ของ

วัฒนธรรม โดยมีความคิดสำคัญๆ ดังกล่าวเป็นหลักกดดันให้ส่วนอื่นต้องดัดแปลงสอดคล้องต้องตาม (Strain toward consistency) (ปพาณี จิตติวัฒนา, 2523: 21)

แนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และสังคมแต่ละพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 6.1 สรุปแนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และสังคม

ย่าน	กายภาพ	สภาพแวดล้อม	สังคม	นโยบาย
สยาม	ปรับปรุงลักษณะ	ปรับเปลี่ยนพื้นที่ลาน	เปิดโอกาสให้เกิด	จัดทำมาตรการ
	กายภาพทางเดิน	จอดรถที่ใช้พื้นที่	กิจกรรมทางสังคม	ควบคุมเอกลักษณ์
	หลักกรรมถนนที่ทรุด	กระจายตัวแนวราบให้	ที่สามารถรองรับ	ของย่าน รองรับบริการ
	โทรม	เป็นลานสาธารณะมีการ	การใช้งานจากผู้ใช้	เปลี่ยนแปลงที่
		ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์	ที่มีความหลากหลาย	รวดเร็ว
สีลม		ให้ช่วยลดมลภาวะของพื้นที่	หลายมากขึ้น	
	ปรับปรุงลักษณะ	การปรับปรุงสภาพภูมิ	จัดระเบียบพื้นที่ตั้ง	มาตรการกำหนด
	กายภาพทางเดิน	ทัศน์บริเวณ ที่ว่าง/ลาน	หาบเร่-แผงลอย ให้	ช่วงเวลา เข้างาน
	หลักกรรมถนนที่ทรุด	โล่งหน้าอาคาร	อยู่ในพื้นที่	เลิกงาน
	โทรม		เหมาะสม	
	ส่วนต่อขยาย			และการนำมาจัดการ
	ทางเดินลอยฟ้า(Sky walk) เพื่อลดความหนาแน่นที่ผิวทางเดินระดับดิน		จัดให้มี กิจกรรม การสร้างบรรยากาศ ที่มีชีวิตชีวา บนทางเดินลอยฟ้า	การจัดเป็นถนนคนเดินกลับมาใช้
สุขุมวิท	ปรับปรุงลักษณะ	จัดให้มีสิ่งปกคลุม	จัดให้มี กิจกรรม	ปรับเปลี่ยนมาตร
	กายภาพทางเดิน	ทางเดินในลักษณะที่	รองรับการใช้งาน	การที่ห้ามไม่ให้มี
	หลักกรรมถนนที่ทรุด	เป็นพุ่มไม้ และต้นไม้	ทางเดิน ในส่วนที่	หาบเร่ แผงลอยใน
	โทรม และจัดให้มี	ใหญ่ช่วยให้ร่มเงาและ	เป็นอาคารกร้าง	วันจันทร์ โดย
	สิ่งอำนวยความสะดวก	กรองฝุ่นควันจาก		กำหนดพื้นที่
	สะดวกการเดินเท้า	รถยนต์	การสร้างบรรยากาศ ที่มีชีวิตชีวา ร่มรื่น	อนุญาตให้ใช้ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมบนทางเดิน
		วัสดุผิวพื้นที่ช่วยลดการสะท้อนความร้อน		

การเปรียบเทียบคุณสมบัติของเส้นทางเดินแต่ละพื้นที่

เมื่อเปรียบเทียบคุณสมบัติของเส้นทางเดินแต่ละพื้นที่ที่ใช้ตารางวัดค่าการส่งเสริมการเดินเท้า (Wendy, 2006) โดยทำการปรับแก้องค์ประกอบในตารางให้มีความสอดคล้องกับการเดินบนบริบทของวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ ในช่วงเวลาที่ทำการศึกษา (พ.ศ.2549-พ.ศ.2550) เช่น การเปลี่ยนจากซูปเปอร์มาร์เก็ต เป็น ตลาด ตลาดนัด ศูนย์อาหาร และเปลี่ยนจากความต้องการมีคู่มือโทรศัพท์สาธารณะ/ตู้ไปรษณีย์ จำนวนมาก เป็นแผงขายหนังสือ ร้านค้าเล็กๆ เพื่อตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน เป็นต้น

ตารางที่ 6.2 สรุปแนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และสังคม

	สยาม	สีลม	สุขุมวิท
ความสามารถในการเดินเท้า /16	12	11	9
ส่วนสนับสนุนการใช้งานการเดินเท้า /48	31	30	29
ค่าการประเมิน	*Good	*Good	*Fair

หมายเหตุ: *ดูรายละเอียด วิธีการประเมินค่าจากตารางได้จากภาคผนวก

ที่มา: ตารางวัดค่าการส่งเสริมการเดินเท้า Wendy (2006)

ผลจากการประเมินค่าโดยตารางพบว่า องค์ประกอบทางเดินพื้นที่สยาม และ สีลม อยู่ในเกณฑ์ที่ดี สุขุมวิท อยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ แต่มีข้อสังเกตบางประการจากการสำรวจพื้นที่ คือ ถึงแม้ว่าทางเดินเท้าสยามสแควร์จะมีค่าการส่งเสริมการเดินเท้าที่ดีที่สุด แต่มีการเน้นกลุ่มเป้าหมายหลักไปที่ กลุ่มวัยรุ่น/นักศึกษา ส่วนสีลมและสุขุมวิท จะเน้นกลุ่มเป้าหมายไปที่กลุ่มพนักงานบริษัท กลุ่มแรงงาน และ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เส้นทางเดินเท้าที่ดีที่สุดจึงไม่สามารถประเมินค่าจากตัวเลขที่ได้จากตารางเท่านั้น แต่ยังต้องคำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้สอยด้วย ทางเดินเท้าที่ดีต้องรองรับการใช้งานได้จากกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลาย มีความเท่าเทียมของการใช้งาน และมีความเป็นสาธารณะ ไม่ถูกรอครอบงำจากผู้ใดกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ซึ่งตรงกับที่Francis (1987) กล่าวว่าไว้ว่า ถนนควรเป็นพื้นที่ที่สร้างกิจกรรมให้แก่เมืองโดยไม่จำกัดบทบาทใดบทบาทหนึ่งไว้ชัดเจน

การเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ/ทางเดินเท้า

1. การเสนอแนะแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะและทางเดิน (กรณีตัวอย่างในต่างประเทศ)

แนวคิดในการจัดการถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะมีการพัฒนาเป็นระยะ นับตั้งแต่ราวปี ค.ศ.1970 เป็นต้นมา หากพิจารณาจากแนวความคิด “*สาธารณะชนผู้ครอบครองถนนของพวกเขา*” (public reclaim their streets) ของ Moudon, Anne Vernez (1987) ได้มีการนำเสนอกรณีตัวอย่าง การจัดการกับถนนสาธารณะจากประเทศต่างๆ ซึ่งสามารถนำมาจัดแยกออกเป็นประเภทย่อยๆ ตาม ลักษณะของการใช้พื้นที่เพื่อสาธารณะ โดยพิจารณาจากลักษณะเฉพาะของพื้นที่ ซึ่งความเป็นตัวตน หรือแก่นสารของสถานที่แต่ละแห่งนั้น เกิดมาจากตำแหน่งที่ตั้งของสิ่งก่อสร้างหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่กับกิจกรรมที่มีในพื้นที่ โดยสามารถ สรุปแนวคิดได้เป็นกรณีๆ ดังต่อไปนี้

1.1 การคืนถนนแก่คนเดินเท้า (Pedestrianization)

เป็นแนวคิดที่เป็นที่นิยมมากที่สุดในการออกแบบปรับการใช้พื้นที่ถนนในหลายๆ เมืองใหญ่ ที่ริเริ่มโดยนักวางแผนกายภาพจากฝั่งอเมริกา เช่น ถนน 16 ในนครเดนเวอร์ แนวความคิดนี้ยกเลิกการใช้รถยนต์อย่างสิ้นเชิง และเปลี่ยนเป็นการใช้ ถนนเพื่อเป็นทางเดินเท้า ขนาดใหญ่ รองรับการใช้จักรยานกลางเมือง นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อลดมลพิษอันเกิดจากรถยนต์ และสร้างสรรค์แวดล้อมของย่านพาณิชยกรรมกลางเมือง ที่มีภูมิทัศน์สวยงามร่มรื่น

1.2 ถนนมวลชน (Democratic street)

เป็นแนวคิดของการทำให้เกิดรูปแบบของศูนย์กลางของชีวิตชีวาของสาธารณะชน ที่สามารถเข้าถึงได้โดยบุคคลทุกระดับชั้น ทุกรูปแบบการเข้าถึงเป็นจำนวนมากๆ ไม่ว่าจะเป็นการเดินเท้า ระบบขนส่งมวลชน หรือพาหนะส่วนบุคคล

1.3 ถนนน่าเดิน (Livable/Sociable street)

เป็นกระแสด้านการเคลื่อนไหวหนึ่งในการออกแบบและการจัดการพื้นที่ถนนที่อยู่ในกลุ่มองแนวคิด “ความน่าอยู่” (livability) หรือ “ความเป็นมิตร” (Sociability) (Levine 1984) แนวความคิดนี้มุ่งเน้นความสำคัญของสภาพแวดล้อมของถนนในแง่ชีวิตความเป็นอยู่ของเมือง นอกจากนี้ยังเน้นถึงความปลอดภัย การปฏิสัมพันธ์ของผู้คนอย่างเช่น ถนนหลักของเมืองนาโงยา ประเทศญี่ปุ่น

1.4 ถนนสายบันเทิง (Center of dinning and entertainment)

เป็นแนวทางที่ต้องการเสริมกิจกรรมบันเทิงและร้านอาหารยามเย็น เพื่อเป็นการทำให้เมืองหลังจากเวลาทำการมีความมีชีวิตชีวาขึ้นเป็น อีกหนึ่งความพยายามที่จะแก้ปัญหาเรื่องความเปราะบางของเมือง “จนเกินไป” จากแนวคิดการวางแยกโซนในผังเมืองในยุคปี ค.ศ.1980 ตัวอย่างเช่น ที่ประเทศสิงคโปร์มีนโยบายการพัฒนาพื้นที่ถนนเลียบริมแม่น้ำบริเวณย่าน Boat และ Clarke Quays

1.5 แนวคิดลดความสำคัญ (“De-Haussmannization” concept)

แนวคิดนี้เป็นแนวคิดที่ลดความสำคัญของขุดยาน และความยิ่งใหญ่ของแนวแกนถนน หรือแนวแกนอนุสาวรีย์

1.6 วูเนิร์ฟ (“Woonerven”)

เป็นแนวคิดคิดของชาวดัตช์ ในราวช่วงปีคริสต์ศักราช 1970 (พุทธศักราช 2513) ว่า Woonerf มีความหมายถึงถนนที่มีชีวิตชีวา หรือ สนามหน้าบ้านที่มีชีวิตชีวา ส่วนใหญ่เป็นถนนในย่านพักอาศัย ที่ซึ่งขุดยานและการจราจรจำเป็นต้องลดความเร็วลง และให้สิทธิแก่คนเดินเท้า เป็นประการสำคัญ หากถนนในรูปแบบนี้ตั้งอยู่ในย่านการค้า เรียกว่า วิงเคเลิร์ฟ (“Winkelervf”)

ตารางที่ 6.3 แสดงข้อสรุปการวิเคราะห์ข้อดีและข้อเสีย แบบ SWOT Analysis ของประเภทถนนแบบต่างๆ

	Strengths / จุดแข็ง	Weaknesses / จุดด้อย	Opportunities / โอกาส(ดี)	Threats / ลาง (ไม่ดี)
การคืนถนนแก่คนเดินเท้า Pedestrianization	เน้นกลุ่มคนเดินเท้า	ไม่มีการสัญจรโดยยานพาหนะอื่นในพื้นที่	เปิดโอกาสให้จัดงานเทศกาลบนท้องถนน (Street fairs) และการค้าขายบนทางเท้า	ต้องการแผนในการจัดระบบการจราจรทางรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ
ถนนมวลชน Democratic street	เน้นกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้ขนส่งมวลชน และกลุ่มคนหลากหลาย	ไม่เน้นการสัญจรโดยรถยนต์	เปิดโอกาสให้จัดงานเทศกาลบนท้องถนนแบบชั่วคราว	ต้องการแผนรองรับในการออกแบบระบบสัญจรที่สนับสนุนพลุกพล่านในช่วงกิจกรรม
ถนนน่าเดิน Livable/ Sociable street	สภาพแวดล้อมที่ดี มีคุณค่าด้านสุนทรีย์สูง	ไม่เน้นการการสัญจรโดยรถยนต์อื่น ทำให้เกิดการลงทุนสูงด้านการตกแต่งภูมิทัศน์	ทำให้เกิดการสร้างพื้นที่ส่วนหย่อม พื้นที่สาธารณะที่สวยงามของเมือง	ต้องการระบบสัญจรที่เป็นระบบรองรับคนจำนวนมากได้
ถนนสายบันเทิง Center of Dining and Entertainment	กิจกรรมที่สนุกสนานรื่นรมย์	สับสนวุ่นวาย อาจก่อให้เกิดการรบกวนกันและกัน	ทำให้เมืองมีชีวิตชีวา	ต้องการ การดูแลรักษาความปลอดภัยตลอดเวลา
แนวคิดลดความอลังการ De-Haussmannization	รับรู้ได้ทั้งข้างขึ้น เป็นกันเองขึ้น	ทำให้เกิดความสับสนเปลี่ยนแปลงในการลงทุนก่อสร้างสูง	อาจทำให้เกิดการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ได้	ต้องการ การวางแผนที่ซับซ้อนและอาจเกิดปัญหาการเข้าถึง
วูฟเฟฟ/วังก์เลอฟ Woonerven/ Winkelerf	ลดความเร็วของรถยนต์และทำให้เกิดกิจกรรมสาธารณะมากขึ้น	การสัญจรเคลื่อนตัวไปอย่างช้าๆ	ทำให้เกิดการผสมผสานของการสัญจรหลากหลายรูปแบบ ทั้งรถและคนเดินเท้า	ทำให้เกิดจุดตัดที่อันตรายของคนและรถ และเกิดความสับสนเรื่องทิศทาง

2. การนำไปปรับใช้กับเส้นทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์จะใช้เป็นแนวทางในการนำไปปรับใช้กับเส้นทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่เพื่อหาวิธีการพัฒนาที่มีความเหมาะสมโดยดูจากผลใน ตารางสรุปจุดแข็ง จุดด้อยของปัจจัยบนทางเดินเท้าแต่ละพื้นที่ศึกษา เพื่อนำจุดแข็งของแต่ละวิธีการไปปรับแก้ให้ตรงกับจุดอ่อนของพื้นที่ และดูโอกาสความเป็นไปได้ให้มีความสอดคล้องกับอุปสรรคของแต่ละพื้นที่

การเสนอแนะแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะและทางเดินบนบริบทของวิถีชีวิตคนกรุงเทพฯ

ในการปรับปรุง พัฒนา และ ออกแบบทางเท้าของประเทศไทยนั้นจำเป็นต้องคำนึงถึงบริบททางวัฒนธรรมของสังคมไทย เพราะวัฒนธรรมเป็นเครื่องบ่งชี้เอกลักษณ์ของแต่ละเมืองที่สั่งสมมา เช่นเดียวกันการพัฒนาทางเดินเท้าของไทยจึงมิใช่การพยายามนำบริบทของทางเดินต่างประเทศมาใช้ทั้งหมด แต่เป็นการเลือกใช้ในส่วนที่เหมาะสม

1. การสร้างแรงจูงใจในการเดิน

Harrison (1987) กล่าวว่า สถานที่ที่รื่นรมย์และผ่อนคลายส่งเสริมให้อยากเดิน เมืองต่างๆ ที่มีการออกแบบที่ดีคำนึงถึงการสร้างบรรยากาศ การสร้างรูปลักษณ์ของอาคารที่สวยงามและทัศนียภาพที่รื่นรมย์ มีร้านค้าและแหล่งจับจ่ายเป็นระยะทำให้เกิดความต้องการเดินชมสินค้า ซึ่งจะตรงกับบทวิเคราะห์องค์ประกอบที่ทำให้เกิดพฤติกรรมทางสังคม ที่สรุปไว้ว่า พฤติกรรมทางสังคมจะเกิดขึ้นได้เมื่อมี พื้นที่ทางสังคม และ กิจกรรมทางสังคม โดยมีแนวคิดที่เกี่ยวข้องดังนี้

1.1 แนวคิดด้านกิจกรรม

ในการปรับปรุง พัฒนา และ ออกแบบทางเท้าของกรุงเทพมหานครนั้นจำเป็นต้องคำนึงถึงบริบททางวัฒนธรรมของสังคมไทย เพราะวัฒนธรรมเป็นเครื่องบ่งชี้เอกลักษณ์ของแต่ละเมืองที่สั่งสมมา เช่นเดียวกันการพัฒนาทางเดินเท้าของไทยจึงมิใช่การพยายามนำบริบทของทางเดินต่างประเทศมาใช้ทั้งหมด แต่เป็นการเลือกใช้ในส่วนที่เหมาะสม

กิจกรรมที่มีลักษณะเฉพาะบนทางเดินของกรุงเทพมหานครก็คือ หาบเร่ แผงลอย (Vanishing culture) ซึ่งเป็นเสมือน สายป่านชีวิตไทย (Thai Life Style) (บุญนารถ, 2548)

ถึงแม้กำเนิดของฮาบริไม่ปรากฏเป็นหลักฐานที่แน่ชัด แต่มีความผูกพันกับวิถีชีวิตของไทยมาแต่โบราณ เป็นสายป่านเพื่อการดำเนินชีวิตที่สืบสานต่อกันเรื่อยมา และคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ไทย ทั้งยังสามารถบอกเรื่องราวของชีวิตแบบไทยให้ปรากฏ ถึงความอ่อนช้อย ที่แม้ไม้คานก็อ่อนโยนเหมาะ ภาพของ "ฮาบริ" กำลังจะเปลี่ยนไปตามความเจริญของบ้านเมือง หาบริหลายแบบได้สูญหายไปแล้วเหลือไว้เพียงความทรงจำ และอีกหลายแบบกำลังจะสูญหายไป

ฮาบริแผงลอย เป็นผลจากการที่เศรษฐกิจมีการเติบโต ความต้องการในด้านพื้นที่ที่จะประกอบพาณิชยกรรมมีสูงมาก ถ้าเทียบกับพื้นที่ว่างเดิมที่มีค่อนข้างจำกัด จึงเกิดเป็นทางเลือกใหม่ที่ได้รับคามนิยมนมากขึ้น จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาพบว่าลักษณะเฉพาะของการใช้ที่ว่างสำหรับฮาบริแผงลอยมีทั้งการใช้ที่ว่างในลักษณะแบบแวน แบบตั้งโต๊ะ แบบวางกับพื้น รวมทั้งประเภทแบบเรื้อรังไม่มีตำแหน่งที่แน่นอน เช่น คนเดิน และรถเข็น ซึ่งโดยมากจะพบในพื้นที่ศึกษาสี่ลม ซึ่งเกิดขึ้นตลอดเส้นทางเดินเท้าริมถนนหลัก และกระจุกตัวอยู่ตามซอยที่มีอาคารสำนักงานอย่างเช่นซอยตลาดทรัพย์สินซึ่งภายในเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารไทยธนุ และธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นต้น

การจัดการอันก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงนี้จะต้องยึดถืออยู่เสมอว่า “ฮาบริ-แผงลอยไม่ใช่ศัตรูหรือเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาทางเดินเท้า” และ “การเปลี่ยนแปลงก็ไม่ใช่วัตถุประสงค์เพื่อจะกำจัดหรือลดจำนวน หาบริ-แผงลอย ลงไป” การดำเนินการ การจัดการอาจจะก่อให้เกิดการเผชิญหน้ากัน เนื่องจากความมุ่งหมายและความต้องการของตัวแทนกลุ่มต่างๆ ซึ่งชัดเจนบ้างไม่ชัดเจนบ้างไม่ตรงกัน แต่ควรมีการสรุปให้ เป็นเอกฉันท์ โดยมีความขัดแย้งและก่อให้เกิดปัญหาน้อยที่สุดไม่ว่าต่อกลุ่มใด การจัดการควรดำเนินการดังต่อไปนี้

1.1.1 พัฒนาคณะกรรมการที่มีตัวแทนจากกลุ่มผู้เกี่ยวข้องต่างๆ เข้าร่วมประชุมในการรับฟังความคิดเห็นและตัดสินใจในทุกๆ ขั้นตอน

1.1.2 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาคมให้มากที่สุด

1.1.3 สร้างแรงกระตุ้นในการมีรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของสาธารณะและสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อส่วนรวมและตนเอง

1.1.4 ส่งเสริมกิจกรรมชุมชน และการค้าขายผลิตภัณฑ์ที่เป็นของย่าน

1.1.5 ส่งเสริมการร่วมมือกันของภาครัฐและเอกชนในการลงทุนจัดกิจกรรมต่างๆ

1.1.6 บูรณาการการจัดการต่างๆ เข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นด้าน การจัดการจราจร การรักษาความสะอาด และเรื่องความปลอดภัย

1.1.7 การออกแบบวางแผนกายภาพ การเสนอนโยบาย

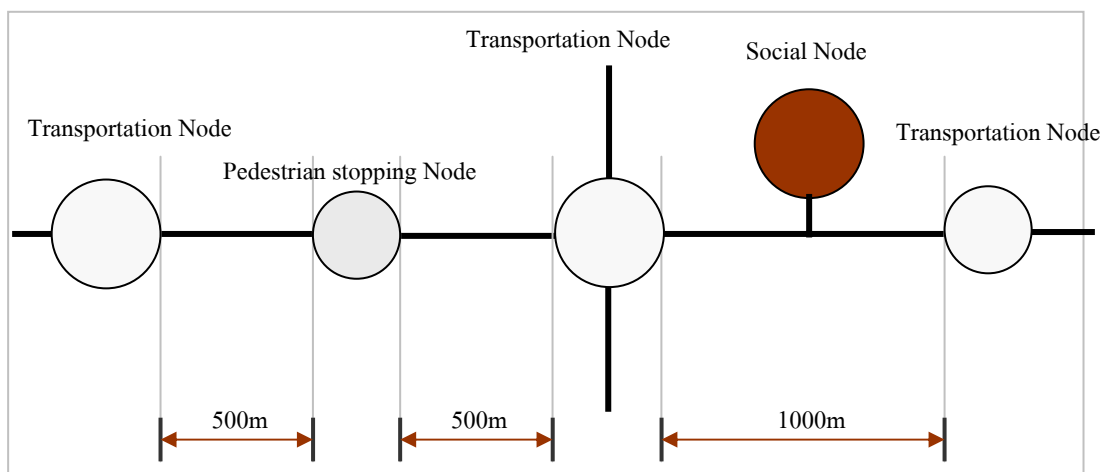
1.2 แนวคิดด้านพื้นที่

1.2.1 แนวคิดในการสร้างปฏิสัมพันธ์ บนทางเดิน

พฤติกรรมทางสังคม คือ “การมีปฏิสัมพันธ์” การออกแบบทางเดินเท้าที่ดีควรเปิดโอกาสให้เกิดกิจกรรมที่นำมาซึ่งปฏิสัมพันธ์บนทางเดินระหว่างบุคคลที่เข้ามาใช้พื้นที่ร่วมกันในช่วงเวลาหนึ่ง ซึ่งพฤติกรรมทางสังคมนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม และเอื้อต่อการเกิดกิจกรรมที่เป็นทางเลือกให้ปฏิบัติ (Optional activities) ซึ่งจะเป็นตัวส่งเสริมให้เกิด กิจกรรมทางสังคม (Social activities)

สำหรับ ไคท์ (Keith, 1995) พื้นที่ทางสังคมในเมืองมีความสำคัญ และเป็นหัวใจของวิถีแบบเมือง ดังนั้น กิจกรรมสาธารณะที่สำคัญต่างๆ ของเมืองจะกระทำกันบนถนนเป็นหลัก ดูรายละเอียดใน ความสำคัญของถนนในเชิงทฤษฎีว่าด้วยพื้นที่ หน้า: 55

นอกจากนี้ยังพบแนวคิดอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะ เช่น ถนนประชาธิปไตย (Democratic Street) ที่เน้นว่า ถนนควรเป็นพื้นที่ที่สร้างกิจกรรมให้แก่เมืองโดยไม่จำกัดบทบาทใดบทบาทหนึ่งไว้ชัดเจน (Francis, 1987)



ภาพที่ 6.1 แบบจำลองแสดงถึงการออกแบบเส้นทางเดินเท้าที่มีการตัดจังหวะของการเดินเพื่อเน้นให้เกิด “ปฏิสัมพันธ์” บนทางเดิน

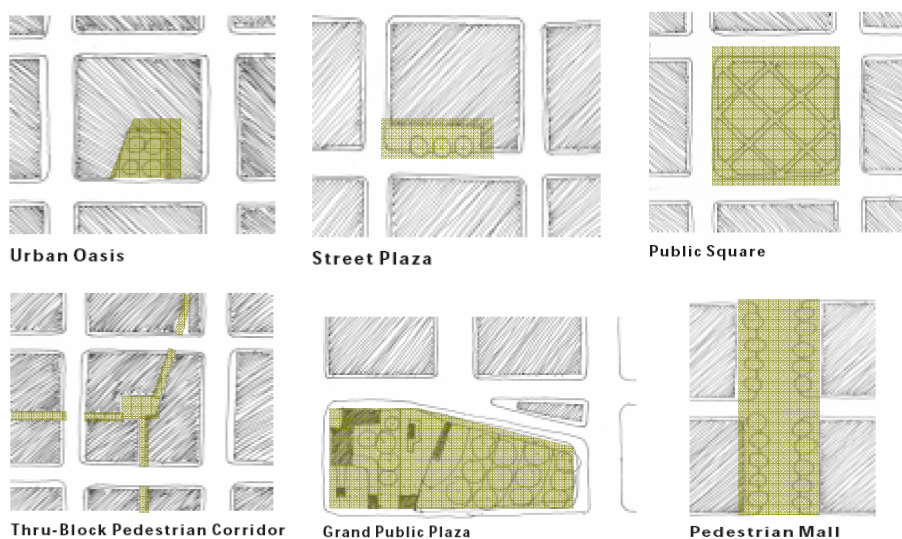
เนื่องจากให้ระยะทางที่สามารถเดินได้คือ 400-500 เมตร ทุกระยะ 400-500 เมตรจึงกำหนดให้มีจุดสำหรับหยุดพักในลักษณะของ Pedestrian stopping Node หรือ Social Node เป็นการสร้างทางเลือกในการใช้พื้นที่ให้กับผู้เดินเท้าให้สามารถหยุดพักจากการเดินเท้าในระยะทางที่สามารถเดินได้โดยใช้แนวคิดเช่นเดียวกับ “ชานพัก” ซึ่งมีความเป็นเอกลักษณ์ ของการใช้พื้นที่อย่างไทย

พื้นที่การใช้งานมีระยะทางเดินห่างจากระบบขนส่งมวลชนหลัก (Transportation Node) ไม่เกิน 400-500 เมตรเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเข้าถึงพื้นที่ ทำให้มีเวลาเหลือ (Leisure) เพียงพอที่จะสามารถทำกิจกรรมที่จัดเตรียมไว้ได้ อันเป็นข้อได้เปรียบในการเข้าถึงกิจกรรมต่างๆ ด้วยการเดินเท้าและระบบขนส่งมวลชน

นอกจากนี้ยังในการออกแบบเส้นทางเดินยังควรจัดให้มีพื้นที่สาธารณะ (Public space) สำหรับผู้คนมาพบปะกัน (Social node) เน้นถึงความเป็นสาธารณะซึ่งทั้งนักออกแบบชุมชนเมืองและภูมิสถาปนิกมักจะใช้ลำดับความเป็น สาธารณะในการระบุลักษณะพื้นที่ว่าเป็นโครงร่างของการพัฒนาวัฒนธรรมมวลชนให้งอกงาม โดยขยายความหมายจากกายภาพสู่ส่วนที่เป็นพฤติกรรมในเชิงมนุษยศาสตร์มากขึ้น ดังนั้นในงานออกแบบเส้นทางเดินเท้าที่ดีจะต้องสร้างโอกาสและความเป็นไปได้ในการพบปะ พุดคุย ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเกิด “ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม” ทั้งนี้อาจมีการปรับใช้เข้ากับแนวความคิดของพื้นที่สาธารณะในแบบที่เป็นวิถีชีวิตของคนไทยอย่างเช่น

1.2.2 ชานเอกลักษณ์การใช้ที่ว่างของคนไทย

ชานถือว่าเป็นส่วนสำคัญมากสำหรับการดำเนินชีวิตของคนไทย การพักผ่อน ในร่มเราอาศัยเรือนนอนแต่การพักผ่อนภายนอกนั้นเราอาศัยชานและระเบียง ชานเป็นที่เปิดโล่งรับ แสงแดดและอากาศบริสุทธิ์ ลมพัดผ่านได้สะดวก เหมาะสำหรับเป็นที่นั่งเล่นในเวลาเย็นและเวลา ค่ำอันแสดงให้เห็นถึงลักษณะพิเศษของสถาปัตยกรรมเมืองร้อนชื้นได้ดี ชานเป็นพื้นที่ อเนกประสงค์ และยังทำหน้าที่เชื่อมกิจกรรมต่างๆบนบาทวิถีเข้าไว้ด้วยกัน กลายเป็นบาทวิถี สำหรับวิถีชีวิตของคนไทย ลานบ้าน ลานวัด ลานชุมชนและพื้นที่รวมกิจกรรมสถาปัตยกรรมเมือง ร้อนชื้น จากภาพแสดงการใช้พื้นที่ภายนอก ชาน/พลาซ่าชานเป็นที่เปิดโล่งรับแสงแดดและอากาศ บริสุทธิ์ ลมพัดผ่านได้สะดวกชานเป็นพื้นที่อเนกประสงค์ และยังทำหน้าที่เชื่อมกิจกรรมต่างๆ เข้า ไว้ด้วยกัน



ภาพที่ 6.2 รูปแบบของการปรับใช้ ลานที่ว่าง กับเส้นทางเดินเท้า

ปัญหาอยู่ที่เมื่อสร้างลานสาธารณะขึ้นมาแล้วต้องหลีกเลี่ยงความเป็นอาณาเขต ที่ขาดความชัดเจนทางกิจกรรม ดูรายละเอียดการยึดครองอาณาเขตที่ไม่มีการกระทำต่อกัน (Non-Interactional) และการออกแบบสภาพแวดล้อมกายภาพที่จัดเตรียมไว้อย่างตายตัวโดยปราศจาก ความยืดหยุ่นในการเปลี่ยนแปลงตามความต้องการของแต่ละบุคคลเป็นสิ่งที่พึงหลีกเลี่ยง ผู้ออกแบบควรสร้างโอกาสให้ผู้ใช้สามารถจัดสภาพแวดล้อมของตนเองได้ เพื่อให้เกิดเอกลักษณ์ ส่วนบุคคลตามที่ต้องการ

การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่พบในแต่ละพื้นที่ศึกษา (Design Guideline)

การพัฒนาที่ว่างบนทางเดินเท้าพื้นที่สยามสแควร์

1. การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมของผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งเป็นผู้ใช้บางกลุ่มของพื้นที่



ภาพที่ 6.3 การใช้ลานที่ว่างสำหรับจอดรถ

2. นำเสนอการพัฒนาพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมของผู้ใช้การสัญจรทางเท้า (ผู้ใช้หลักของพื้นที่)



ภาพที่ 6.4 การใช้ลานที่ว่างสำหรับส่งเสริมปฏิสัมพันธ์ทางสังคม

การพัฒนาทางเดินยกระดับเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้งานของพื้นที่สโลม

ปัญหาสำคัญของพื้นที่สโลม คือ ความหนาแน่นของการใช้งานเส้นทางเดินที่ทำให้ต้องลงไปใช้การเดินเท้าบนพื้นผิวของถนน แต่ทางเดินเท้ายกระดับ (Sky walk) ที่จัดทำขึ้นมานั้นขาดซึ่งกิจกรรมที่มาสนับสนุนการใช้งาน ทำให้ผู้ใช้งานพื้นที่มักจะเลือกใช้ทางเดินระดับพื้นดินมากกว่า เพราะมีกิจกรรมที่หลากหลาย โดยเฉพาะร้านค้าและร้านอาหารที่มีการใช้งานหนาแน่นมากในช่วงเวลาเที่ยงถึงบ่ายโมง และนอกจากนี้ยังพบว่ามีกิจกรรมอื่นๆอีกมากที่ช่วยสะท้อนวิถีชีวิต ที่มีความเฉพาะตัวแบบสังคมไทย ซึ่งถือเป็นเสน่ห์ของพื้นที่ควรได้รับการอนุรักษ์ไว้เพราะความงามของเมืองจะเกิดจาก วิถีชีวิตประจำวันของคนในเมือง(Spreiregen, P.D., 1965: 107-114) เพียงแต่ต้องมีการจัดระเบียบให้เกิดความเรียบร้อยกับพื้นที่โดยรวม หลักสำคัญก็คือการพัฒนาไปอย่างสอดคล้องกับวิถีชีวิต (WAY OF LIFE) ไม่ใช่การขัดแย้งความต้องการของผู้ออกแบบ



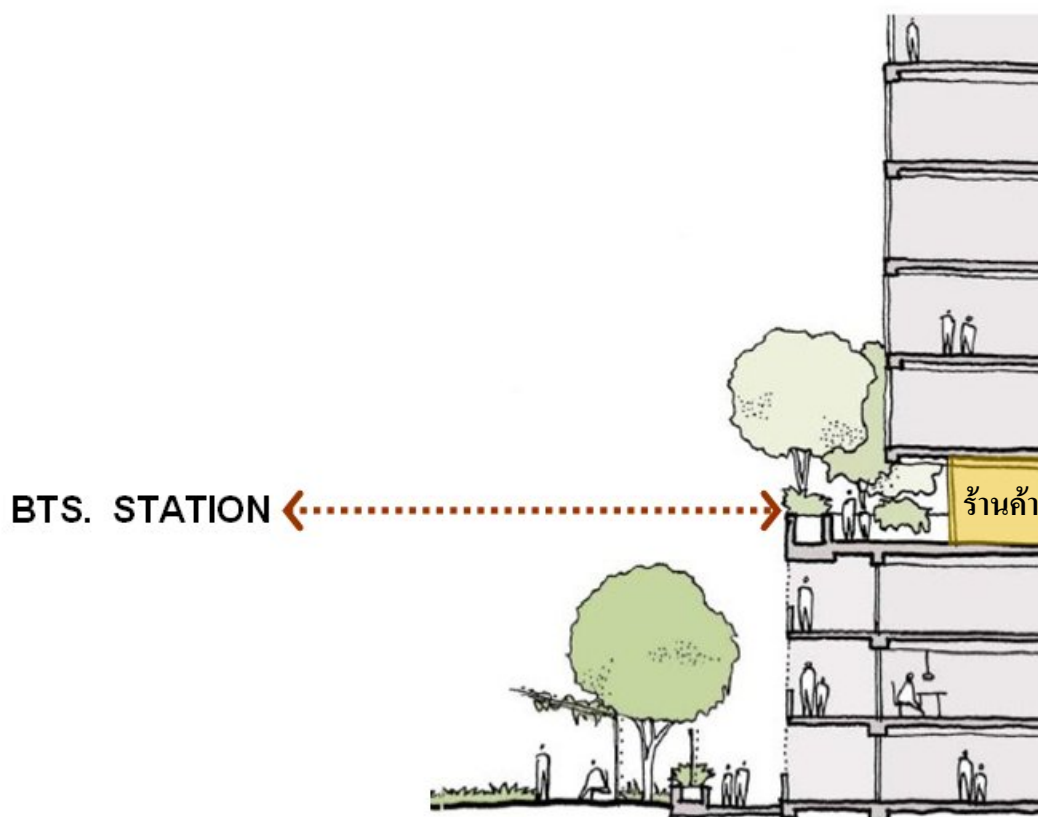
ภาพที่ 6.5 การเลือกเส้นทางเดินเท้าของผู้ใช้พื้นที่ถนนสโลม



ภาพที่ 6.6 การจัดให้มีกิจกรรมบนทางเดินยกระดับ สถานีสุขุมวิท

1. ข้อดีของการนำเสนอรูปแบบในการจัดให้มีเส้นทางเดินเท้าในส่วนของชั้นบนอาคาร

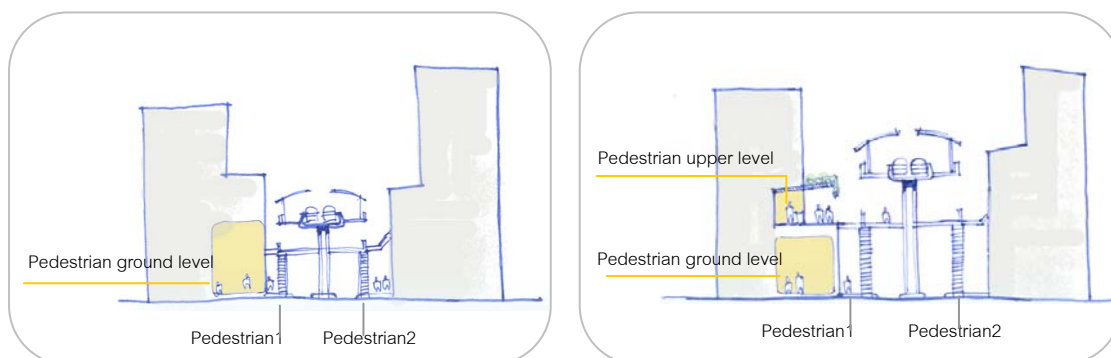
- 1.1 ยังคงมีกิจกรรมริมทางเดิน
- 1.2 ไม่มีมลภาวะจากรถยนต์
- 1.3 สามารถปรับแต่งภูมิทัศน์เพื่อลดมลภาวะของพื้นที่
- 1.4 ลดความหนาแน่นที่ผิวทางเดินระดับถนน



ภาพที่ 6.7 แสดงรูปแบบในการมีเส้นทางเดินเท้าใน ชั้นบน ของอาคาร

2. การเสนอแนวทางในการพัฒนาทางเดินเท้า

การนำเสนอแนวทางพัฒนาทางเดินเท้ายกระดับโดยการจัดให้มีกิจกรรมร้านค้าเชื่อมต่อกับทางเดินในลักษณะที่เรียกว่า “ส่งถึงมือ” เหมือนกันกับการให้บริการของหาบเร่แผงลอยเพียงแต่จัดให้อยู่เป็นระเบียบโดยใช้พื้นที่ชั้นบนของอาคารพาณิชย์ ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามักจะถูกใช้เป็นที่สำหรับเก็บของหรือปล่อยวาง รกร้าง



ภาพที่ 6.8 แสดงการการจัดให้มีเส้นทางเดินเท้าในส่วนของชั้นบนอาคาร

นำเสนอการแก้ปัญหาการใช้ทางเดินข้ามถนนบริเวณถนนสี่ลม เนื่องจากการข้ามถนนของพื้นที่สี่ลมจะใช้ทางม้าลายเป็นหลัก ซึ่งมีพฤติกรรมการใช้ทางข้ามที่แผ่ออกในแนวกว้าง แต่ทางม้าลาย มีขนาดแคบกว่าความจ้องการ จึงนำเสนอให้มีการขยายความกว้างของทางม้าลาย



ภาพที่ 6.9 เปรียบเทียบขนาดความกว้างทางม้าลายของพื้นที่สี่ลม กับ เมืองโอซาก้า (Osaka, Japan)

การพัฒนาสภาพแวดล้อมทางเดินของพื้นที่สุขุมวิท

ปัญหาหลักของพื้นที่สุขุมวิท คือ ลักษณะทางกายภาพและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมต่อการใช้งานเส้นทางเดินเท้านำเสนอให้มีการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์บนทางเดินโดยการ จัดให้มีทางเดินคลุมศรีษะ ในลักษณะที่เป็นพุ่มไม้ช่วยสร้างร่มเงา และยังสามารถลดมลภาวะจากรถยนต์ และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพวกตู้บริการอัตโนมัติแทนสิ่งกีดขวางที่ไม่ได้ใช้งานบนทางเดิน รวมทั้ง ปรับปรุงลักษณะพื้นผิวทางเดินให้เรียบด้วยวัสดุที่มีค่าการสะท้อนความร้อนต่ำ (ดูได้จากการเก็บข้อมูลอุณหภูมิผิวของวัสดุบนทางเดินเท้า ภาคผนวก ค: หน้า 232)



ภาพที่ 6.10 ลักษณะของทางเดินร่มไม้คลุมศีรษะที่ปรับใช้กับทางเดิน และป้ายรถเมล์



ภาพที่ 6.11 การนำเสนอให้เปลี่ยนตู้โทรศัพท์สาธารณะที่ไม่ใช้งานเป็นตู้ขายของอัตโนมัติ

กล่าวโดยสรุปคือ การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาคือ ปัญหาที่พบในแต่ละพื้นที่ศึกษา เป็นการตีความของปัญหาจากลักษณะของพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาของการเก็บสำรวจในแต่ละพื้นที่ ประเด็นปัญหาแต่ละพื้นที่ก็จะมีมีความเร่งด่วนของการแก้ไขที่แตกต่างกันไป

การนำเสนอแนวทางแก้ไขเบื้องต้นเป็นการแก้ไขปัญหาลึกๆ ของแต่ละพื้นที่ ประเด็นของปัญหาที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงเวลา/ ยุคสมัย เช่นเดียวกันกับการเปลี่ยนแปลงไปของวัฒนธรรม แต่แม้ว่าแนวทางในการปรับใช้เพื่อรับมือกับปัญหาจะเปลี่ยนไปเล็กน้อยเพียงไรนั้น ธรรมชาติชีวิตเพื่อประเมินความสำเร็จของถนนในกรณีศึกษาสำหรับการศึกษารั้งต่อไป รวมทั้งทฤษฎีที่นำมาประยุกต์ใช้ จะไม่เปลี่ยนแปลงไปมากนัก

ท้ายที่สุดกรณีที่สามารชีวัดเพื่อประเมินความสำเร็จของถนนในกรณีศึกษาสำหรับการศึกษารั้งต่อไป สามารถแบ่งเป็นหัวข้อดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6.4 วรรณชีวัดเพื่อประเมินความสำเร็จของถนนในกรณีศึกษาการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

กรณี	ค่าตัวแปร/ พารามิเตอร์
จำนวนผู้ใช้และความหลากหลาย	ระดับของความเป็น “สาธารณะ” รองรับกลุ่มผู้ใช้งานที่มีความหลากหลาย
ความเท่าเทียมของกิจกรรมต่างๆ การกระจายตัว	ระดับของความเท่าเทียม สิทธิ เสรีภาพ(ประชาธิปไตย)
การเข้าถึงโดยสมาชิกกลุ่มต่างๆ	ระดับความยาก-ง่าย ของการเข้าถึงและจำนวนการเข้าถึง
การมีส่วนร่วม	จำนวนความหลากหลายของความคิดเห็นจากสมาชิกกลุ่มต่างๆ
ความหมายเชิงสัญลักษณ์ เอกลักษณ์	เกิดการแสดงเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมชุมชนอย่างชัดเจนที่เป็นที่รับรู้ได้
ความปลอดภัย (Safety/ security)	โอกาสที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การสูญเสีย จากการที่การจราจรพลุกพล่าน หรือการรวมกลุ่มของคนจำนวนมาก
ความสะดวกสบาย	มีส่วนบริการสาธารณะที่เหมาะสม เช่น อาหาร สุขา ร่มเงา ที่นั่งเล่น ฯลฯ
ความสวยงามรื่นรมย์และสิ่งแวดล้อมที่ดี	คุณภาพของสิ่งแวดล้อม บรรยากาศทัศนียภาพ และภูมิทัศน์
ความเหมาะสมด้านงบประมาณและผลประโยชน์	ส่งเสริมการลงทุน และจัดสรรผลประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม ไม่สูญเสีย
ความขัดแย้งกับความรักสามัคคี	ก่อให้เกิดความร่วมมือในระยะยาวอย่างยั่งยืนต่อไป

กรณีชีวัดค่าต่างๆ เป็นข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยต่อไปในด้านการประเมินคุณค่าของการคืนถนนให้สาธารณะ ซึ่งสามารถทำได้โดยวิธีการศึกษาต่างๆ ในแต่ละกรณีจะมีความเหมาะสมต่างๆ กันไป เช่น การสังเกตการณ์, การแสดงแผนที่พฤติกรรม (behavior mapping), การนับจำนวนในภาคสนาม, การวิเคราะห์ทัศนคติ (attitude analysis) ไม่ว่าโดยแบบสอบถาม การสัมภาษณ์, การวิเคราะห์ผลกระทบด้านต่างๆ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์องค์ประกอบทางเดินเท้าด้าน สังคม สภาพแวดล้อม กายภาพ ปัญหาและอุปสรรคที่ขัดขวางการสัญจรทางเท้า และองค์ประกอบที่เอื้อให้เกิดการสัญจรทางเท้า โดยใช้การเก็บข้อมูลทางกายภาพ การสังเกตจากพฤติกรรม และการสำรวจกิจกรรมบนทางเดินในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการวิเคราะห์เชิงทฤษฎีเพื่อหาความสัมพันธ์ของข้อมูลเก็บสำรวจ ยังขาดการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเพื่อทราบถึงความต้องการในการใช้พื้นที่อย่างละเอียด

การศึกษาขั้นต่อไปยังควรที่จะพิจารณาว่า เมื่อความเคลื่อนไหวเรื่องการเดินเท้าและถนนคนเดินเกิดขึ้นในประเทศไทยและเป็นที่ชื่นชอบของคนทั่วไป แนวทางการพัฒนาในระยะยาวควรคำนึงถึงปัจจัยอะไรบ้างที่จะเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนมีความเหมาะสมกับสังคมไทยอย่างแท้จริง และนอกจากนี้วัฒนธรรมเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงได้ (ปภาณี จิตวัฒนา, 2523: 20) ในการศึกษาครั้งต่อไปจึงควรศึกษาสภาพทางสังคม วัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงควบคู่ไปด้วย

ข้อวิจารณ์

งานวิจัยนี้ต้องการที่จะเสนอวิธีการและกระบวนการที่จะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของการสัญจรทางเท้าด้วยการสร้างให้เกิดรูปแบบของ วัฒนธรรมการเดินเท้าบนบริบทของวิถีชีวิตคนกรุงเทพมหานคร ด้วยวิธีการมองปัญหาในมุมมองที่แปลกออกไปจากเดิมที่เคยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาทางด้านกายภาพ มาสู่การพิจารณาทางด้านสังคม ซึ่งมีมุมมองของการแก้ปัญหาในหลายมิติ ได้แก่ มิติทางด้านกิจกรรม (กิจกรรมย่าน/กิจกรรมเมือง) มิติของสุนทรียศาสตร์ (ความงาม/ความหมาย) มิติของความเชื่อ (ความเชื่อในโชคชะตา/ความเชื่อในพื้นที่) หรือ มิติของเวลาที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละวัน เป็นต้น โดยจะเริ่มจากการศึกษาแนวคิดของการเกิดวัฒนธรรม และองค์ประกอบที่สำคัญของวัฒนธรรม ตามที่

ปภาณี จิตวัฒนา (2523: 17-18) กล่าวว่า

...ภาษานับเป็นส่วนประกอบที่สำคัญที่สุดของวัฒนธรรม ที่ถ่ายทอดและทำให้มีการเรียนรู้วัฒนธรรมอื่นๆเพิ่มขึ้น เพราะฉะนั้น ยิ่งภาษามีความลึกซึ้ง มีความเจริญมากขึ้นเท่าใดก็จะช่วยให้นมนุษย์ใช้สัญลักษณ์ทางภาษานี้แสดงความต้องการต่างๆได้มากขึ้น...

การเดินของคนในเมืองใหญ่ถือเป็นภาษาเฉพาะแบบหนึ่ง (Certeau, 1985) ที่สามารถสื่อความหมาย สร้างความหมายเฉพาะชนิดหนึ่งขึ้นมาได้ ดังนั้นการเดินจึงสามารถที่จะสร้างให้เกิดเป็นรูปแบบของวัฒนธรรม ที่บ่งบอกถึงความเจริญของการใช้พื้นที่เมือง และระบบการสัญจรในเมืองได้ โดยผู้เดินจะแสดงความต้องการออกมาในรูปแบบของพฤติกรรมที่ปรากฏ ซึ่งจะใช้ในการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการนำไปสู่ “วัฒนธรรมการเดินเท้า”

ไทเลอร์ (Tylor) กล่าวว่า “วัฒนธรรมและสังคมเป็นสิ่งที่ไม่สามารถแยกจากกันได้” (ปพาณี จิตวิวัฒนา, 2523:16 อ้างถึงใน Tylor, 1871: 1) ดังนั้นในการที่จะทำให้เกิดวัฒนธรรมการเดินเท้าตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยนั้น จำเป็นที่จะต้องเข้าใจถึงสภาพทางสังคมของพื้นที่ศึกษานั้นๆ ก่อน ทั้งนี้เนื่องมาจาก พฤติกรรมของบุคคลจะเป็นผลโดยตรงมาจากสภาพทางสังคมและกลุ่มบุคคลต่างๆ ที่เขาเป็นสมาชิกอยู่ซึ่งแต่ละพื้นที่ก็จะมีสภาพทางสังคมและลักษณะของวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน ดังนั้นเราจึงสามารถหาแนวทางการปรับปรุง พัฒนาพื้นที่ ทางด้านกายภาพ ทางด้านสภาพแวดล้อม และ ทางด้านสังคม เพื่อให้เกิดบรรยากาศในการรับรู้ที่น่าพึงพอใจ การรับรู้ถึงความงามซึ่งก็คือการรับรู้ได้ถึงความสัมพันธ์กลมกลืนระหว่างสิ่งต่างๆ ตามที่ เฮนรี วินเซนต์ ฮับบาร์ด (Henry Vincent Hubbard) ได้ให้นิยามเอาไว้ ทั้งนี้จะต้องอาศัยการศึกษาและวิเคราะห์จากพฤติกรรมการใช้ระบบการสัญจรทางเท้า ที่ว่าง และ พื้นที่ทางสังคม ในแบบวิถีของคนกรุงเทพฯ เพื่อปรับใช้กับทฤษฎีและแนวคิด กรณีศึกษาต่างประเทศ

ทั้งนี้เนื่องจากบริบทที่แตกต่างกันของประเทศไทยกับกรณีศึกษา ทั้งทางด้านวัฒนธรรม และ สภาพอากาศ การนำกรณีศึกษาต่างประเทศมาปรับใช้ จึงไม่สามารถนำวิธีการที่ได้จากการศึกษามาใช้โดยตรงกับบริบทของกรุงเทพฯ แต่ต้องอาศัยการนำแนวความคิดของแต่ละทฤษฎีมาปรับใช้ เช่น การนำแนวคิดเรื่องการสร้างปฏิสัมพันธ์บนถนน วิเกสตัลสกาตาร์ (Vikesdalsgata) ในเมือง สตาวานเกอร์ (Stavanger) ประเทศนอร์เวย์ ในส่วนของขั้นตอน กระบวนการเกิดขึ้นของปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวว่ามืองค์ประกอบของการเกิดขึ้นอย่างไรบ้างมาปรับใช้ ซึ่งค้นพบว่า ปฏิสัมพันธ์ทางสังคมบนทางเดินจะเกิดขึ้นเมื่อมีพื้นที่รองรับ และสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเกิดกิจกรรมบางอย่าง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้จะปรากฏต่อกลุ่มคนในสังคม โดยกลุ่มคนเหล่านี้จะเป็นส่วนหนึ่งในการทำให้เกิดปรากฏการณ์ทางสังคม และเมื่อเป็นที่สนใจร่วมกันของกลุ่มก็จะทำให้เกิดการรวมตัวของกลุ่มทางสังคม ปรากฏการณ์ของการรวมกลุ่มนี้เองที่จะทำให้เกิดความต้องการของกลุ่มร่วมกัน ซึ่งมีอำนาจในการต่อรองเพื่อให้มี นโยบาย หรือมาตรการ มาส่งเสริมความต้องการนั้นๆ

จากการศึกษา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าโดยส่วนมากแล้วการใช้พฤติกรรมบนทางเท้าจะเกิดขึ้นภายใต้กรอบของวิถีประชา หรือ วิถีชาวบ้าน (Folkways) คือเป็นการกระทำที่ปฏิบัติกันมาเป็นปกติวิสัย จนเกิดเป็นความเคยชิน เช่น การซื้อของกับหาบเร่ รถม้า แผลงลอยบนทางเดินของพื้นที่สี่ลม การเดินจับจ่ายใช้สอย และการเดินแบบรวมกลุ่มกันของกลุ่มวัยรุ่นในพื้นที่สยาม หรือการไม่ข้ามถนนในจุดที่จัดเตรียมไว้ให้ที่สามารถพบได้กับทุกๆพื้นที่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่าความเคยชินของผู้ใช้ทางเดิน มีผลต่อสมาธิและความอดทน เช่นกรณีของการใช้ความพยายามในการเดินหลบสิ่งกีดขวาง และทรงตัวบนสภาพพื้นผิวที่ชำรุดของพื้นที่สุขุมวิท หรือ พฤติกรรมการเลือกเส้นทางเดินก็ยังเป็นผลมาจากความเคยชินกับพื้นที่ ซึ่งผู้ใช้จะรู้ว่าทางเดินบริเวณใดที่มีความเหมาะสมกับความต้องการของตน และยังรู้ถึงตำแหน่งที่สามารถเดินได้อย่างสะดวก เป็นต้น แต่ก็มีบางพื้นที่ที่จะมีลักษณะของสมัยนิยม (Fashion) คือวิถีการปฏิบัติที่เกิดขึ้นและได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว แต่ก็อาจจะล้าสมัยไปในเวลาไม่นานนัก เช่นในพื้นที่สยามที่จะมีการสร้างสิ่งแปลกใหม่ขึ้นมาดึงดูดการใช้งานทางเดินเท้า โดยมีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่ตลอดเวลาตามกระแสนิยมที่เปลี่ยนแปลงไปซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ ด้านสังคม ความเจริญทางด้านวัตถุนั้นเองที่เป็นผลโดยตรงต่อค่านิยม อันจะส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้ทางเดินเท้า การพัฒนาทางเท้าที่ดีจึงไม่ควรขาดการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของในแต่ละด้านยกตัวอย่าง เช่น

การมีค่านิยมในการพกพาโทรศัพท์เคลื่อนที่ ทำให้การใช้ตู้โทรศัพท์สาธารณะลดลงกว่าแต่ก่อน สังกัดได้จากสภาพที่ทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ จากสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางเดินกลายเป็นสิ่งกีดขวางการสัญจรทางเท้า ซึ่งถ้าหากรัฐบาลมองเห็นโอกาสในการพัฒนาตรงจุดนี้ ก็สามารถที่จะปรับเปลี่ยนสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางเดินไปตามความต้องการของผู้ใช้ทางเดิน

การเกิดรถไฟฟ้า ทำให้พฤติกรรมการใช้พื้นที่บางอย่างเปลี่ยนแปลงไป เช่น พฤติกรรมการเข้าถึงพื้นที่ จะเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาเป็นใช้ระบบรถไฟฟ้าร่วมกับการเดินเท้า จากพฤติกรรมที่ต้องเร่งรีบและใช้เวลาส่วนใหญ่ในรถยนต์มาสู่พฤติกรรมการใช้กิจกรรมบนทางเดินมากขึ้นเนื่องจากพอจะมีเวลาที่เหลือจากการเดินทาง (Leisure) จนเป็นสาเหตุให้มีรูปแบบพฤติกรรมในการดำเนินชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้เกิดค่านิยมในการขายของบนทางเดินเท้าเพียงเพราะต้องการที่จะรองรับการใช้งานจากกลุ่มผู้บริโภคจำนวนมากบนทางเดิน จนเกินความสามารถในการรองรับของสภาพทางกายภาพที่เป็นอยู่ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาจนเกิดเป็นปัญหาต่อการใช้งานพื้นที่ที่ไม่สามารถ

ควบคุมด้วยวิธีชาวบ้าน จำเป็นต้องอาศัยกฎหมายซึ่งเป็นบรรทัดฐานที่บัญญัติขึ้นมาด้วยความตั้งใจไว้เป็นลายลักษณ์อักษร จึงจะสามารถทำการดัดแปลงแก้ไขให้เข้ากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ที่สำคัญต้องพึงระลึกเสมอว่า วิธีชาวบ้านของกลุ่มทางสังคมแต่ละพื้นที่นั้น ก็จะใช้ได้เฉพาะในกลุ่มสังคมของตนเท่านั้น กล่าวคือ วิธีชีวิตที่เกิดขึ้นบนทางเดินของถนนสี่ลมอาจจะมี ความคล้ายคลึงกันกับบนทางเดินของถนนสุขุมวิท เช่นในส่วนการใช้งานพื้นที่ทางสังคมอย่าง ตลาดสด แผงขายอาหารริมทางเดิน ร้านซ่อมรองเท้า รับทำกุญแจ ฯลฯ แต่หากนำกิจกรรมดังกล่าว ไปใช้บนทางเดินของพื้นที่สยาม ก็อาจจะไม่ได้รับการตอบสนองจากผู้ใช้อย่างเดียวกันกับที่เป็นอยู่ บนทางเดินถนนสี่ลม และสุขุมวิท เช่นเดียวกันกับหากเรานำรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงทาง เทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว โดยเปลี่ยนไปตามสมัยนิยม หรือความนิยมชั่วคราว อย่างที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ สยาม ไปปรับใช้กับพื้นที่ของสุขุมวิทก็อาจจะมีผลให้สมาชิกในสังคมไม่ยอมรับ ปรับตัวไม่ทันกับ ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ. 2548. **สถานการณ์พลังงานในประเทศ**. (Online). http://www.dmf.go.th/home_th.asp, 5 กรกฎาคม 2549.

กองออกแบบสำนักโยธากรุงเทพมหานคร. 2541. **มาตรฐานแนะนำการออกแบบบาทวิถี และ เฟอร์นิเจอร์**. ม.ป.ท.

คำธร กุลชล. 2519. **Urban Design**. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท. แปลจาก Paul D. Spreiregen, AIA. ม.ป.ป. **Urban Design**. New York: McGraw-Hill Book Company.

คำรบลักข์ สุรัสวดี. 2543. **รายงานการศึกษาและวิจัยเพื่อชี้แนะกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนา เมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับการแก้ปัญหาจราจร**. ม.ป.ท.

งามพิศ สัตยสงวน. 2539. **มานุษยวิทยากายภาพ วิชาการทางกายภาพและวัฒนธรรม**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชัชวาล วัฒนบรรจง. 2539. **แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตการเดินเท้า พิเศษในย่านถนนสีลม**. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผน ภาคและผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. 2542. **วาทกรรมการพัฒนา อำนาจ ความรู้ ความจริง เอกลักษณ์ และ ความเป็นอื่น**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิภาษา.

_____. 2542. “ความสำคัญของถนนในเชิงทฤษฎีว่าด้วยพื้นที่.” **วาทกรรมการพัฒนา อำนาจ ความรู้ ความจริง เอกลักษณ์ และความเป็นอื่น**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิภาษา. อ้างถึง Keith Michael. 1995. **Shouts of street: Identity and the space of authentically**. n.p.

- พิภพ อุดมอิทธิพงศ์. 2546. **ทำเมืองให้น่าอยู่ วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และความหวังสำหรับเมืองที่ยั่งยืน**. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิโกมลคีมทอง. แปลจาก Herbert Girardet. 1996. **THE GAIA ATLAS OF CITIES**. London: Gaia Books Ltd.,
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. 2549. **การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างผังเมืองและการขนส่งที่มีผลต่อสุขภาพและการป้องกันโรคเรื้อรังของคนในชุมชน**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เยาว์อุไร สุธิรนาถ และคณะ. 2547. **แนวทางการใช้ระบบการจัดการความต้องการระบบสัญจรในกรุงเทพมหานครของผู้ที่เกี่ยวข้องกับเขตบางรัก**. (อัคราเนนา).
- ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี. 2546. **เอกสารรวบรวมผลงานวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สัปดาห์วิชาการครั้งที่1**.
- วรรณรินทร์ พัฒนะเนก. 2543. **วิวัฒนาการชุมชนและการผังเมือง**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรังสิต.
- วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. 2541. **พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม มูลฐานทางพฤติกรรมเพื่อการออกแบบและวางแผน**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิยะดา ทรงกิตติภักดี. 2543. **การรับรู้สุนทรียภาพของเมือง กรณีศึกษาพื้นที่เมืองเก่าเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อ้างถึง Williams, S.H. 1954. "Urban Aesthetics." **Town Planning Review 25**. n.p.
- วัชรดา คลายนาทร. 2533. **สังคมศึกษา**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วัฒนาพานิช.
- ศฤงค์พงษ์ เฟ่งเล็งผล. 2544ก. **ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ของนักศึกษาปริญญาโท**. วิทยานิพนธ์การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สถิตย์พงษ์ เฟ่งเล็งผล. 2544ข. ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ของ นักศึกษาปริญญาโท. วิทยานิพนธ์การวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาวิทยาลัย สาขาการวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. อ้างถึง สุรวุฒิ โยนจอหอ. 2540. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการใช้รถยนต์ส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

_____. 2544ค. ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ของนักศึกษา ปริญญาโท. วิทยานิพนธ์การวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาวิทยาลัย สาขาการวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. อ้างถึง อุทัย เพชรสว่าง. 2547. ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลในการเลือกซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์การวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาวิทยาลัย สาขาการวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สวนดุสิตโพล. 2548. ปัญหาสำคัญที่ทำให้มาตรการลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลไม่ประสบผลสำเร็จ. (Online). http://dusitpoll.dusit.ac.th/data_48.html., 17 ตุลาคม 2549.

สุรพล ปธานวนิช และ ศักดิ์ศรี บริบาลบรรพตเขตต์. 2544. รายงานวิจัยเรื่องการเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยและแบบแผนการเดินทางไปทำงานด้วยรถยนต์ ของลูกจ้างในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพัฒนาแรงงานและสวัสดิการ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สำนักงานเขตบางรัก. โครงการปรับปรุงพื้นที่เสื่อม. (Online). <http://203.155.220.239/subsite/index.php?strOrgID=001007>., 24 สิงหาคม 2550.

สำนักงานจัดการทรัพย์สิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2550. บทสัมภาษณ์ ผู้ใช้พื้นที่หลังปรับปรุงพื้นที่สยาม และ โครงการ ลานลานฮาร์ดร็อกคาเฟ่. Nowadays ปีที่ 2 (ฉบับที่ 13): 1-3.

สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. 2545. รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม. ม.ป.ท.

สุนทร มลทา. 2542. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ เพื่อการสัญจรทางเท้า ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติกับพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกี่ยวข้อง. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง กองวิศวกรรมจราจร. 2535. รายงานฉบับสมบูรณ์ความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อริยา อรุณินท์. 2545. การจัดการกิจกรรมสาธารณะบนถนนสาธารณะ: บทวิพากษ์ถนนคนเดินและนโยบายการใช้พื้นที่ถนนกรณีศึกษาในกรุงเทพมหานคร. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (อัดสำเนา).

อุษณีย์ เพชรสว่าง. 2547. ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลในการเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

Akinori Kato. 1993. **Japanese open space as an amenity: plaza, square and pedestrian space.** Tokyo: Process Architecture.

Appleyard d. c1987. **Public Street for Public Uses.** New York: Van Nostrand Reinhold Company.

Branbila Robeart and Lorgo Gianni. 1977. **For Pedestrian Only.** New York: Watsongoptill Publications.

Charles Siegle. 2001. "Slow is Beautiful." **Speed Limits as Politicae Decisions on urban form.** n.p.

Christopher Dewolf. 2005. **The Improved Pedestrian Experience.** n.p.

Cliff Moughtin. c2003. **Urban Design Method and Techniques**. Oxford: Architectural Press.

Department of The Environment. 1973. **Pedestrian safety**. London: Her Majesty's Stationery Office.

Duerksen and Christopher J. 1986. **Aesthetics and land-use controls**. Washington, D.C.: The American Planning Association.

Ernst Neufert. 1992. **Architects' data/ Ernst and Neufert**. Oxford: BSP Professional Books.

Francis, M. c1987. "Public Street for Public Uses." **The Making of Democratic Street**. New York: Van Nostrand Reinhold Company.

Fruin, J.J. 1971. "Pedestrian Planning and Design." **Metropolitan Associate of Urban Designers and Environmental Planners**. New York: n.p.

Gehl, Jan and Gemzoe, Lars. n.d. **Public Space Public Life**. n.p. (Translated from) Karen Steenhard. c1996. **Danish Architectural Press and the royal Danish Academy of Fine Arts**. Copenhagen: n.p.

Harrison, M. c1987. **Promoting the Urban Experience in Portland, Oregon, Public Street for Public Uses**. New York: Van Nostrand Reinhold Company.

Harvey M. and Rubenstein. 1992. "Pedestrian Mall." **Street Scape and Urban Scapes**. United States of America: John Wiley & Son, Inc.

Hass Klau and Carmen. c1996. **The Pedestrian and City Traffic**. London: Belhaven Press.

Herbert Girardet. 1996. **New directions for sustainable living**. London: Gaia Book Ltd.

Hugh Barton, Marcus Grant and Richard Guise. 2003. **Shaping neighborhoods a guide for health, sustainability and vitality.** London and New York: Taylor&Francis Group.

Jim Auntoniou. 1971. **Environmental Menagement Planning For Traffic.** United Kingdom: McGraw Hill Book Company.

Keith Michael. 1995. **Shouts of street: Identity and the space of authentically.** n.p.

K. H. E Kroemer and E. Grandjean. **Fitting the task to the human: A textbook of occupational ergonomics.** 2000. London: Taylor & Francis.

Marion Ruth Broer. 1966. **Efficiency of human movement.** Philadelphia, Pa: Saunders.

Masboungi, A. c2002. **French Urban Strategies-Editions du Moniteur.** n.p.

Michel Bernick. 1997. **Transit Villages in the 21st century.** New York: McGraw-Hill.

Mike Jenks, Elizabeth Burton and Katie Williams. 1996. **The Compact City A Sustainable Urban Form?.** London: E&FN Spon.

Moudon, Anne Vernez and Uttermann, ed. c1987. **Public Street for Public User.** New York: Van Nostrand Reinhold Company.

National Research Council. 1985. **Highway Capacity Manual.** Highway Research Board Special Report. Washington D.C: U.S.A.

Omaha By Design. 2005. "Pedestrian stopping places or "social nodes." **American Institute of Architects and Benson Merchants Association Planning Charrette.** (Online).
http://www.livelyomaha.org/whatsnew/Benson_Charrette/BensonCharrette_main.html,
 February 20, 2007.

Paul D Spreiregen. 1965. "The architecture of towns and cities." **Urban design**. New York: McGraw-Hill.

Pushkarev and Boris. c1978. **Urban Space for Pedestrian**. Combridge: MIT Press.

Rapoport, A. c1987. "Pedestrian Street Use: Culture and Perception." **Public Street for Public Uses**. New York: Van Nostrand Reinhold Company.

Randall Thomas. 2002. **Sustainable Urban Design an environmental approach**. London and New York: Taylor & Francis Group.

Simon Breines and William J.dean. 1974. **The Pedestrian Revolution Streets Without Cars**. New York: Vintage book.

TDM Encyclopedia Victoria Transport Policy Institute. 2005. **Smart Growth More Efficient Land Use Management**. n.p.

United States Department of Transportation. 2007. "Pedestrian Crossings." **Understanding the user**. (Online). <http://www.fhwa.dot.gov/environment/sidewalk2/sidewalks208.htm>., April 24, 2007.

Vikesdalsgata. 2007. **Street in Stavanger Norway**. (Online). <http://www.stavanger.kommune.no/svgmain.nsf/svghovedside?openform>., April 22, 2007.

Warren and Roxanne. c1997. **The Urban Oasis: Guideways and Green ways in the Human Environment**. New York: McGraw-Hill.

Wendy Morris. 2006. "Sustainable Development and Urban Planning -Sharing the Agenda towards more Active and Healthy Communities." **Urbanism Environment and Health Conference**. Melbourne: Ecologically Sustainable Design Pty Ltd.,

Wohlwill, J. F. 1976. "Environment Aesthetics: The Environment as a Source of Affect."

HumanBehavior and Environment: Advances in Theory and Research. n.p.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

กฎหมายและข้อบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“มูลฝอย” หมายความว่า เศษกระดูก เศษผ้า เศษอาหาร เศษสินค้า ถุงพลาสติก ภาชนะที่ใส่อาหาร เถ้า มูลสัตว์ หรือซากสัตว์ รวมตลอดถึงสิ่งอื่นใดที่เก็บกวาดจากถนน ตลาด ที่เลี้ยงสัตว์หรือที่อื่น

“ที่หรือทางสาธารณะ” หมายความว่า สถานที่หรือทางซึ่งมิใช่เป็นของเอกชนและประชาชนสามารถใช้ประโยชน์หรือสัญจรได้

หมวด 3 การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข

มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้

1. ห้ามการถ่ายเททิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูล หรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้

2. กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน คือ มีการเททิ้งในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูล หรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้

หมวด 4 สุขลักษณะของอาคาร

มาตรา 21 เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าอาคารหรือส่วนของอาคารใดหรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดซึ่งต่อเนื่องกับอาคาร มีสภาพชำรุดทรุดโทรม หรือปล่อยให้สภาพปรักหักพังอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัย หรือมีลักษณะไม่ถูกต้องด้วยสุขลักษณะของการใช้เป็นที่อยู่อาศัย ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารนั้นจัดการแก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอนอาคาร หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดซึ่งต่อเนื่องกับอาคารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน

หรือจัดการอย่างอื่นตามความจำเป็นเพื่อให้เป็นอันตรายต่อสุขภาพ หรือให้ถูกต้องด้วย
สัญลักษณ์ภายในเวลาซึ่งกำหนดให้ตามสมควร

มาตรา 24 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมมิให้อาคารใดมีคนอยู่มากเกินไปจนอาจเป็น
อันตรายต่อสุขภาพของผู้ที่อยู่ในอาคารนั้น ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจ
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดจำนวนคนต่อจำนวนพื้นที่ของอาคารที่ถือว่ามีคนอยู่มาก
เกินไป ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงสภาพความเจริญจำนวนประชากรและย่านชุมชนของแต่ละท้องถิ่น เมื่อ
มีประกาศของรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารตามประกาศ
นั้นยอมหรือจัดให้อาคารของตนมีคนอยู่เกินจำนวนที่รัฐมนตรีกำหนด

หมวด 9 การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ

มาตรา 41 เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีหน้าที่ควบคุมดูแลที่หรือทางสาธารณะเพื่อประโยชน์ใช้
สอยของประชาชนทั่วไป ห้ามมิให้ผู้ใดจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการ
จำหน่ายโดยลักษณะวิธีการจัดวางสินค้าในที่หนึ่งใดเป็นปกติหรือเร่ขาย เว้นแต่จะได้รับ
ใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 56

มาตรา 43 เพื่อประโยชน์ของประชาชนและการควบคุมจำหน่ายสินค้าในที่หรือทาง
สาธารณะให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้

1. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสัญลักษณ์ส่วนบุคคลของผู้จำหน่ายหรือผู้ช่วยจำหน่าย
สินค้า
2. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสัญลักษณ์ในการใช้กรรมวิธีการจำหน่าย ทำ ประกอบ
ปรุง เก็บหรือสะสมอาหารหรือสินค้าอื่น รวมทั้งการรักษาความสะอาดของภาชนะ น้ำใช้และของ
ใช้ต่าง ๆ
3. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดวางสินค้าและการเร่ขายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ
4. กำหนดเวลาสำหรับการจำหน่ายสินค้า

5. กำหนดการอื่นที่จำเป็นเพื่อการรักษาความสะอาดและป้องกันอันตรายต่อสุขภาพ รวมทั้งการป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญและการป้องกันโรคติดต่อ

พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“ที่สาธารณะ” หมายความว่า สาธารณสมบัติของแผ่นดิน นอกจากที่รกร้างว่างเปล่า และหมายความรวมถึงถนนและทางน้ำด้วย

“ถนน” หมายความรวมถึง ทางเดินรถ ทางเท้า ขอบทางไหล่ทาง ทางข้าม ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตรอก ซอย สะพาน หรือถนนส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้เป็นทางสัญจรได้

หมวด 1 การรักษาความสะอาดในที่สาธารณะและสถานสาธารณะ

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดอาบน้ำหรือซักล้างสิ่งใดๆ บนถนน หรือในสถานที่สาธารณะ ซึ่งมิได้จัดไว้เพื่อการนั้น หรือในบริเวณทางม้าที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ประกาศห้ามไว้

มาตรา 20 ห้ามมิให้ผู้ใด

1. ปรงอาหาร ขายหรือจำหน่ายสินค้าบนถนน หรือในสถานสาธารณะ
2. ใช้รถยนต์หรือล้อเลื่อนเป็นที่ปรงอาหารเพื่อขายหรือจำหน่ายให้แก่ประชาชนบนถนน หรือในสถานสาธารณะ
3. ขายหรือจำหน่ายสินค้าซึ่งบรรทุกรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อนบนถนนหรือในสาธารณะ

ความในวรรคหนึ่งมิใช้บังคับแก่การปรุงอาหารหรือการขายสินค้าตาม (1) หรือ (2) ในถนนส่วนบุคคลหรือในบริเวณที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศผ่อนผันให้กระทำได้ในระหว่างวันเวลาที่กำหนด ด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

หมวด 3 ห้ามทิ้งสิ่งปฏิกูลมูลฝอยในที่สาธารณะและสถานสาธารณะ

มาตรา 32 ห้ามมิให้ผู้ใด

1. ทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยลงบนที่สาธารณะ
2. ปล่อยปะละเลยให้มีสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในที่ดินของตนในสภาพที่ประชาชนอาจเห็นได้จากที่สาธารณะ

มาตรา 33 ห้ามมิให้ผู้ใดเท หรือทิ้งสิ่งปฏิกูลมูลฝอย น้ำโสโครกหรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ

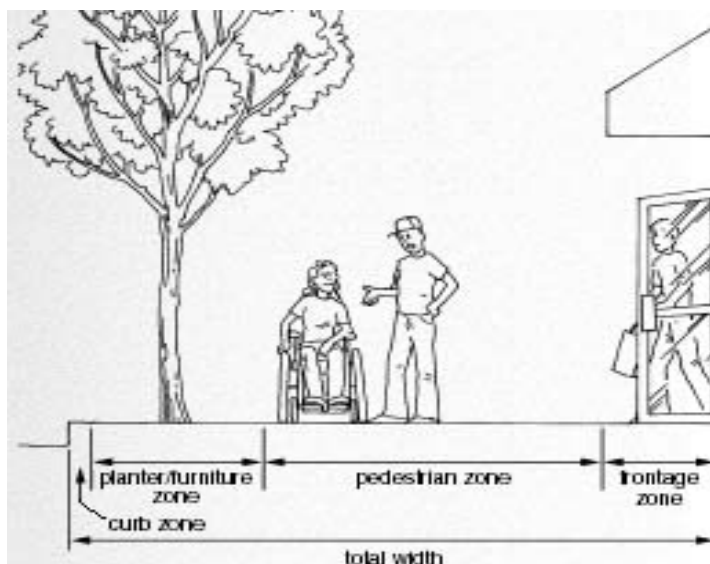
หมวด 4 การรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย

มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง ตาก วาง หรือแขวนสิ่งใดๆ ในที่สาธารณะเว้นแต่ได้รับหนังสืออนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเป็นการกระทำของราชการส่วนท้องถิ่นราชการส่วนอื่นหรือรัฐวิสาหกิจหรือของหน่วยงานที่มีอำนาจกระทำได้ หรือเป็นการไว้เพียงชั่วคราว

ภาคผนวก ข
มาตรฐานทางเดินเท้า

1.การแบ่งพื้นที่ใช้สอยบนทางเดินเท้า (The zone system) (Portland Pedestrian Design Guide, 1998) การแบ่งพื้นที่ใช้สอยบนทางเดินเท้า แบ่งออกได้เป็น4ส่วนหลักๆ คือ

1. Curb zone คือ ส่วนของขอบทางเดินเท้าที่อยู่ติดกับถนน
2. Planter / furniture zone คือ ส่วนริมนอกทางเดินเท้าใช้เป็นส่วนสำหรับอุปกรณ์ประกอบทางเดิน เช่น ต้นไม้ โคมไฟ ตู้ไปรษณีย์ หัวดับเพลิง เป็นต้น
3. Pedestrian zone คือ ส่วนกลางของทางเดินเท้าใช้เป็นส่วนสำหรับสัญจร
4. Frontage zone คือ ส่วนในสุดของทางเดินเท้าที่อยู่ติดกับร้านค้า หรือก็คือ ส่วนหน้าของร้านค้าริมทางเดิน



รูปแสดงการแบ่งสัดส่วนการใช้งานบนทางเดินเท้า

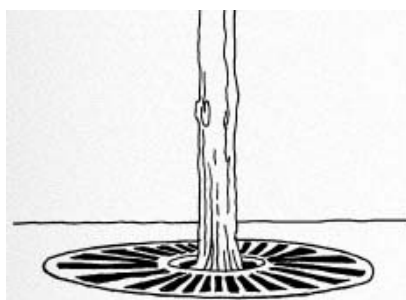
ตารางแสดง ขนาดความกว้างอย่างน้อยของแต่ละพื้นที่ใช้สอย

Zone	Minimum Width
Curb Zone	152 mm (6 in)
Planter/Furniture Zone	610 mm (24 in) [1.22 m (48 in) if planting trees]
Pedestrian Zone	1.525 m (60 in)
Frontage Zone	760 mm (30 in)*
Total Sidewalk Corridor	3.10 m (10 ft)*

ความกว้างรวมของทางเดินเท้า คือ ผลรวมของส่วนประกอบย่อยที่จำเป็นต้องมีในทางเดินแต่ละแห่ง ซึ่งจะมีความต้องการที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับการใช้งานในที่นั้นๆ

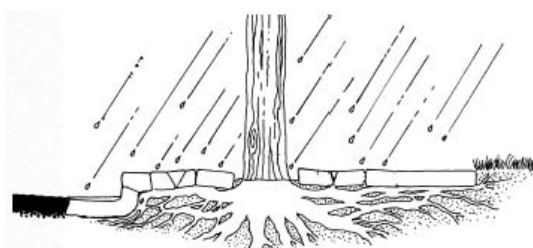
2.การออกแบบเพื่อนำพืชพรรณมาใช้กับทางเดินเท้า

การนำพืชพรรณมาใช้กับทางเดิน จะช่วยลดอุณหภูมิของทางเดินให้ต่ำลง ต้นไม้ขนาดใหญ่หรือพืชไม้เลื้อยสามารถนำมาใช้บังแสงแดด นอกจากนี้พืชยังช่วยคายก๊าซออกซิเจน และช่วยกรองฝุ่นละอองรวมทั้งควันไอเสียจากรถยนต์ ทั้งนี้ต้องมีการเลือกชนิดของพืชซึ่งพืชแต่ละชนิดก็จะมีลักษณะของใบและคุณสมบัติที่มีความเหมาะสมกับความต้องการที่แตกต่างกัน



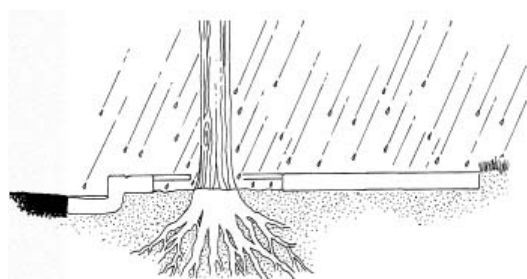
การเตรียมพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ จำเป็นต้องจัดให้มีช่องว่างโดยรอบต้นไม้ ซึ่งยอมให้น้ำไหลผ่านลงดิน เพื่อให้ต้นไม้ได้รับน้ำไปเลี้ยงอย่างพอเพียงและยังเป็นการช่วยแก้ปัญหาน้ำขังบนทางเดิน

ในกรณีที่ไม้ได้เว้นช่องโดยรอบต้นไม้เพื่อให้ น้ำไหลผ่านลงดิน รากของต้นไม้จะแผ่อกในแนวราบและดันขึ้น ทำให้พื้นผิวทางเดินชำรุดเสียหาย แต่หากมีการเว้นช่องว่างโดยรอบต้นไม้ เพื่อให้ต้นไม้ได้รับน้ำอย่างเพียงพอแล้ว รากต้นไม้จะขยายลงในแนวดิ่ง



รูปแสดง

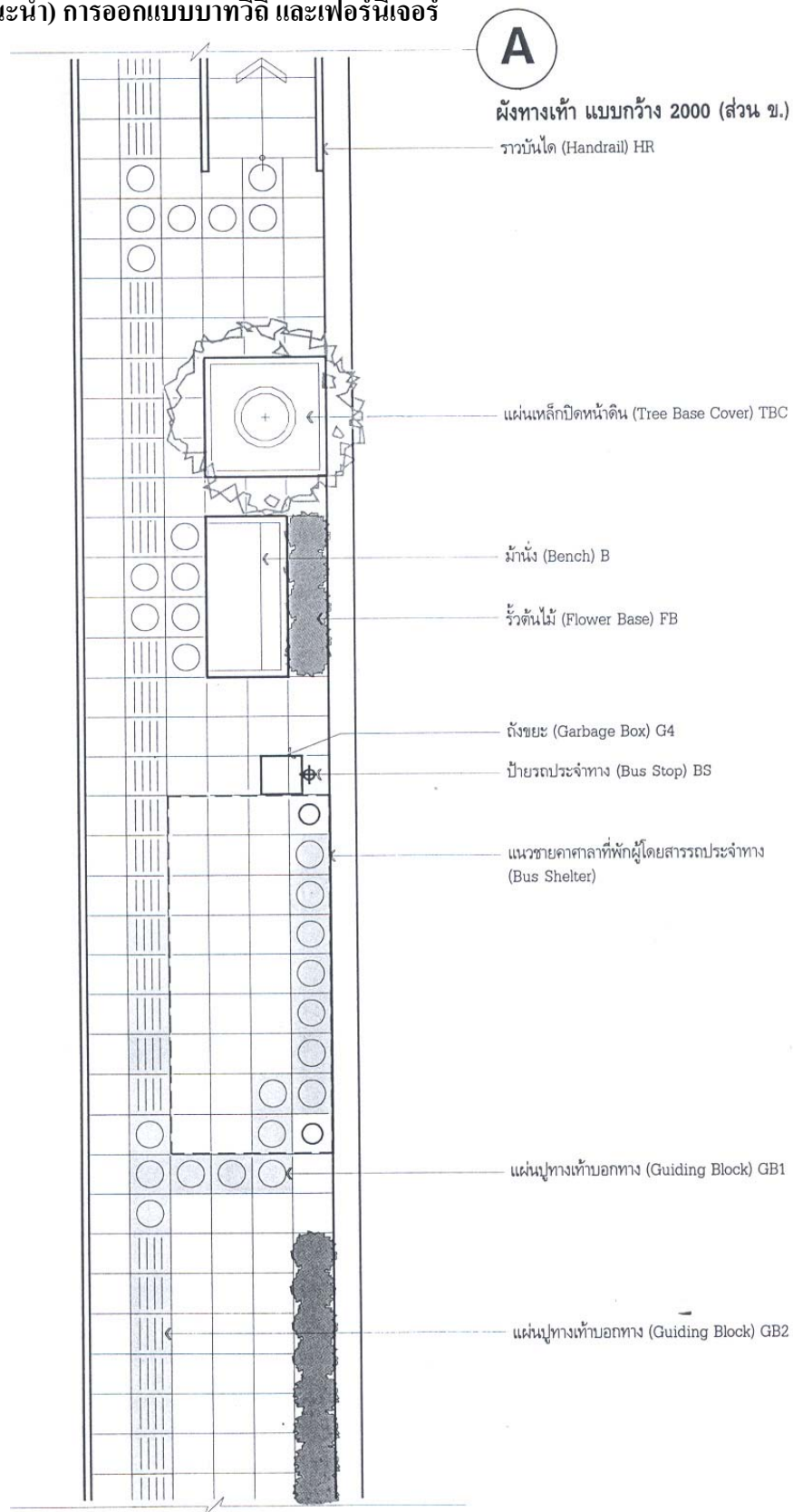
พื้นทางเดินที่ไม่มีการเตรียมสำหรับปลูกต้นไม้



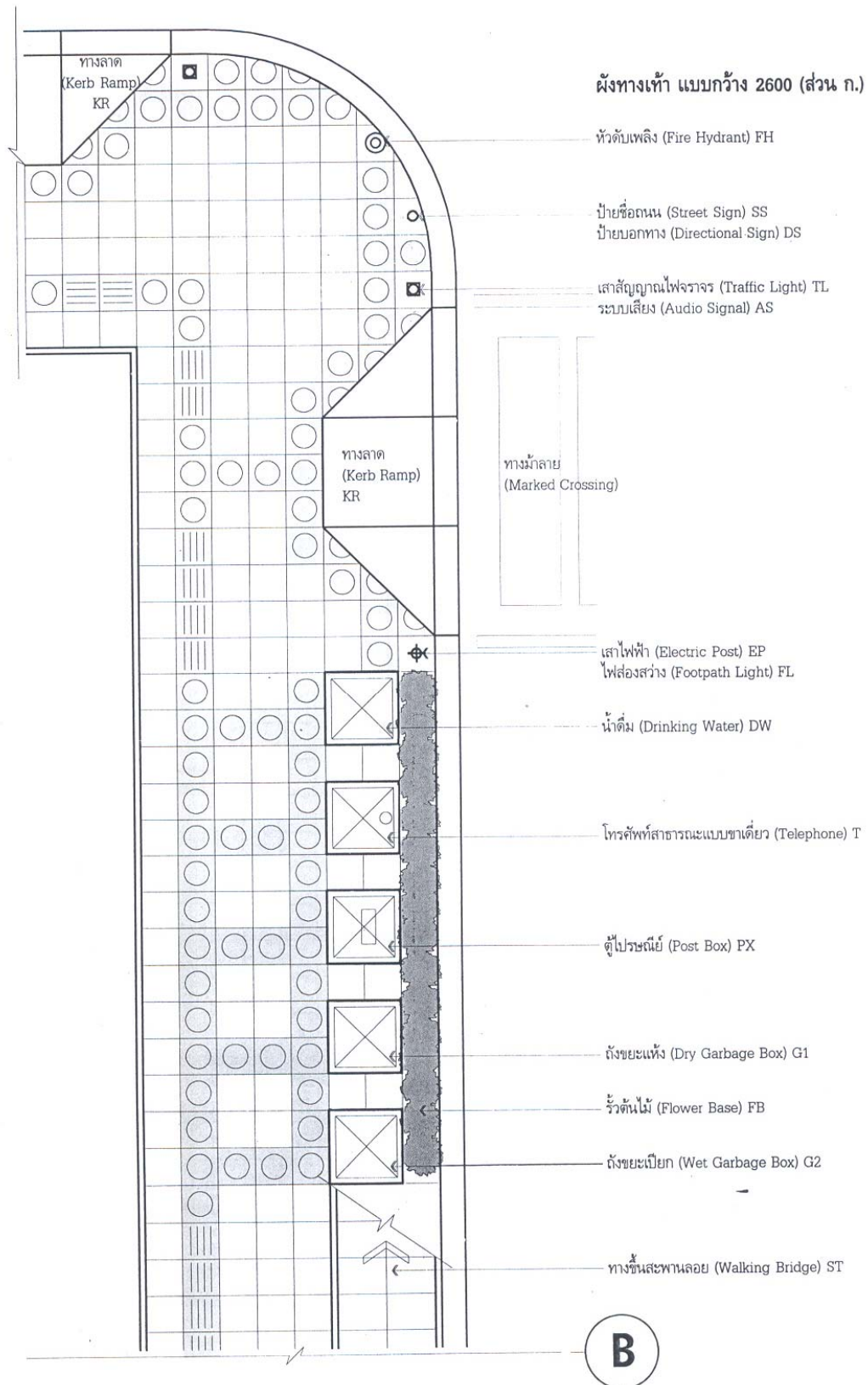
รูปแสดง

พื้นทางเดินที่มีการเตรียมสำหรับปลูกต้นไม้

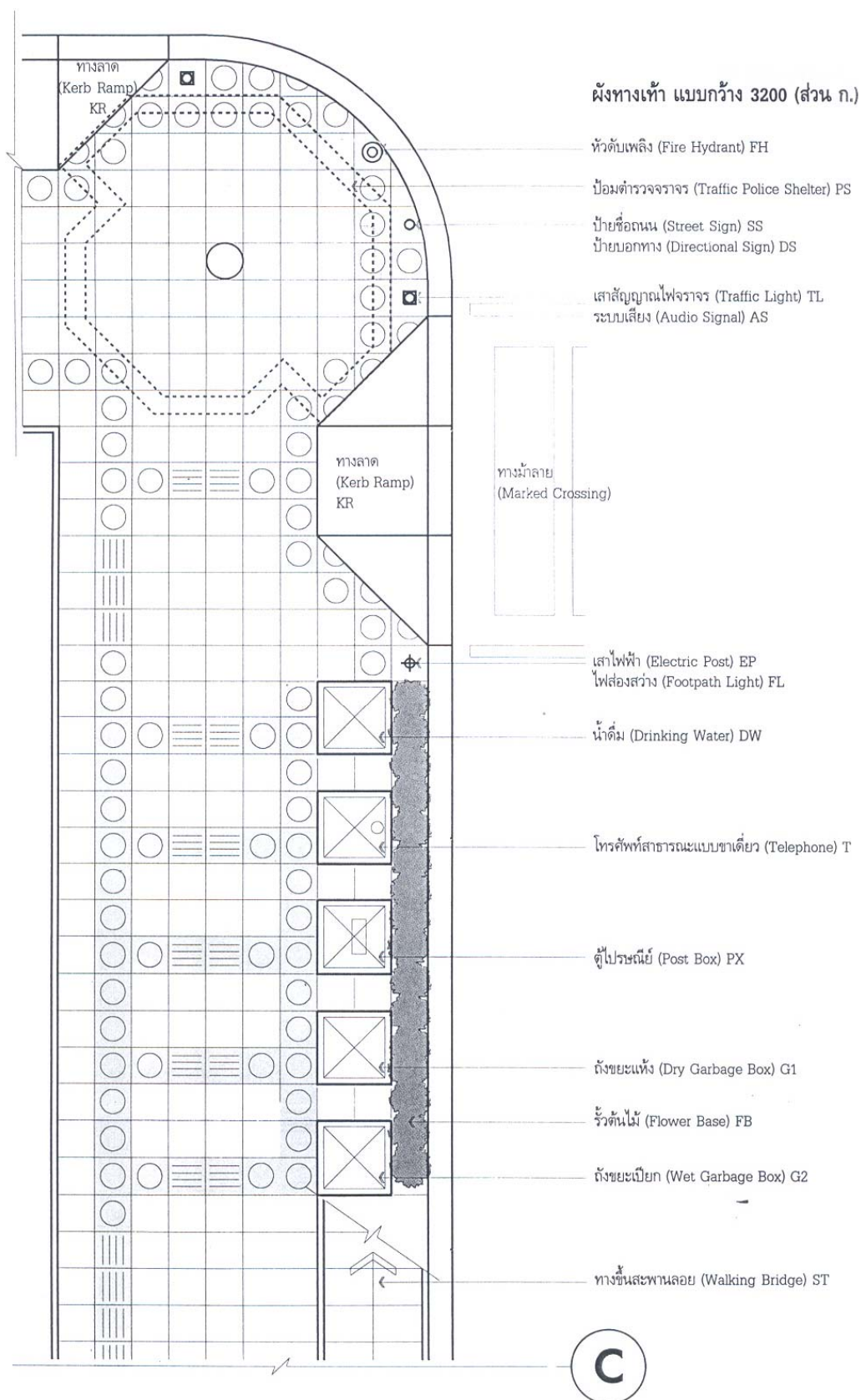
มาตรฐาน (แนะนำ) การออกแบบบาทวิถี และเฟอร์นิเจอร์



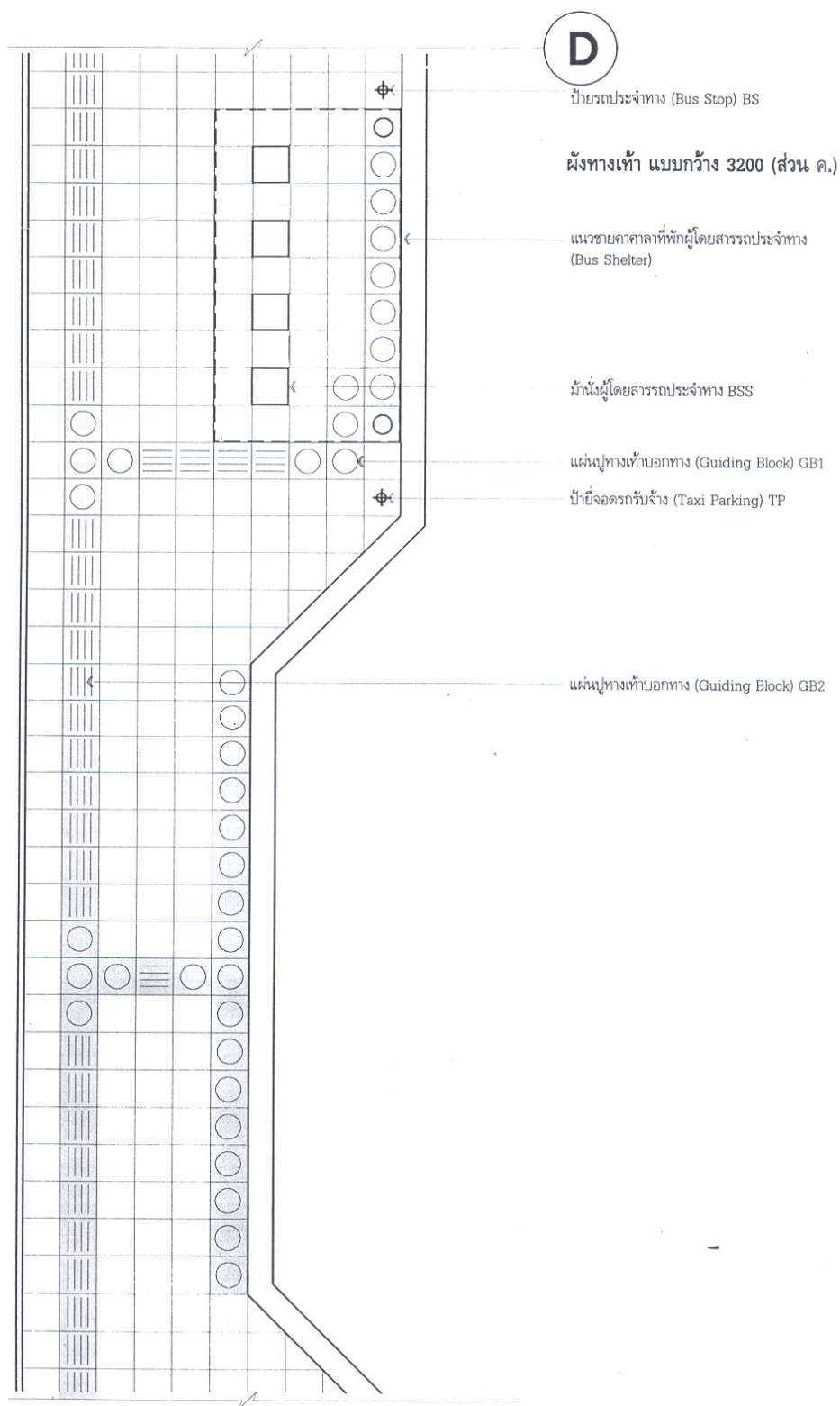
มาตรฐาน (แนะนำ) การออกแบบบาทวิถี และเฟอร์นิเจอร์



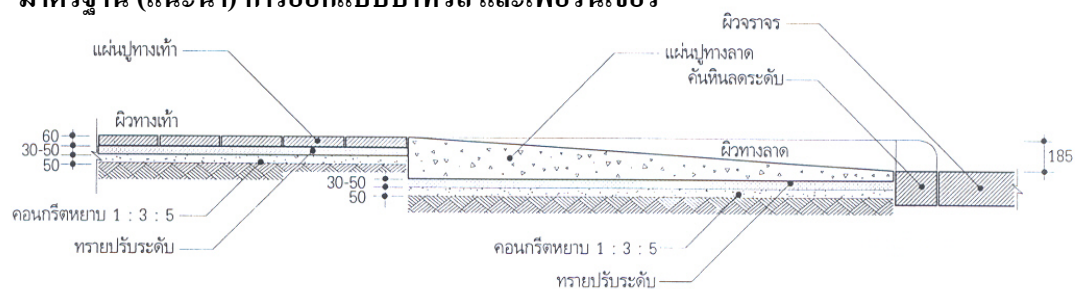
มาตรฐาน (แนะนำ) การออกแบบบาทวิถี และเฟอร์นิเจอร์



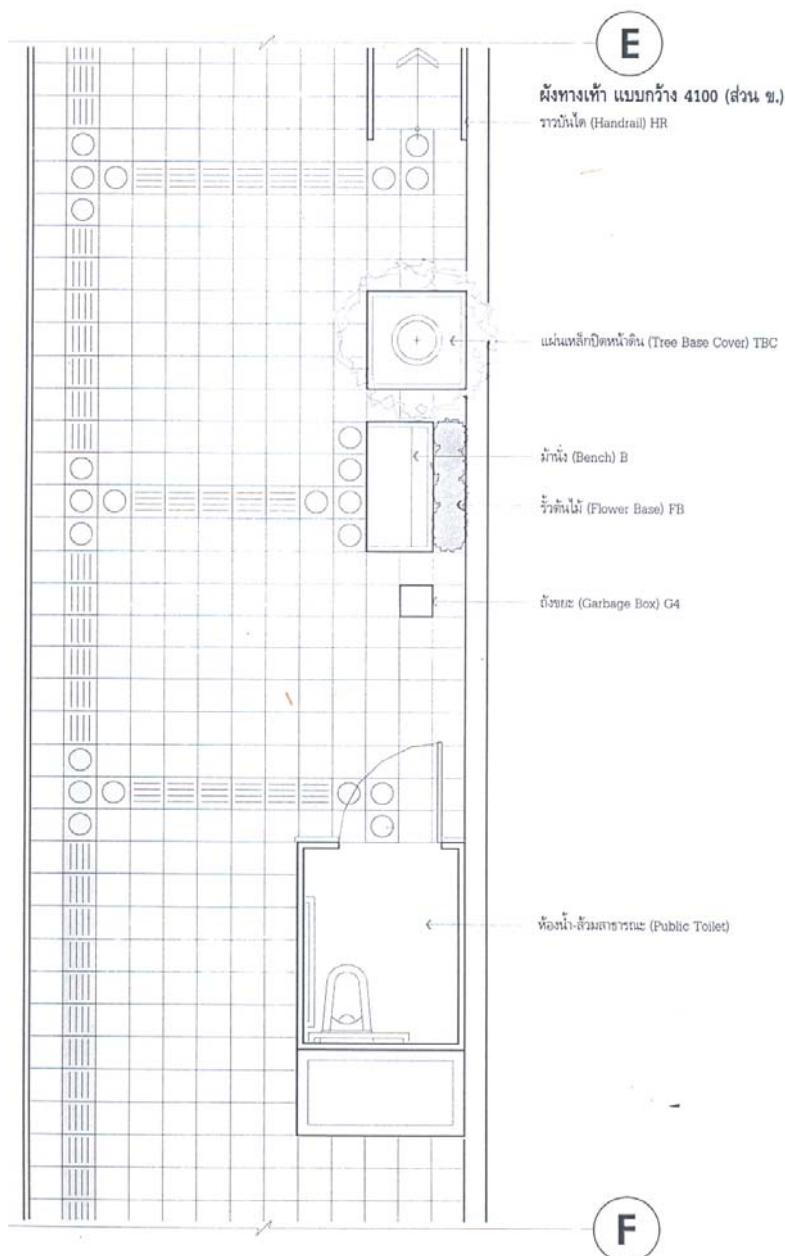
มาตรฐาน (แนะนำ) การออกแบบบาทวิถี และเฟอร์นิเจอร์



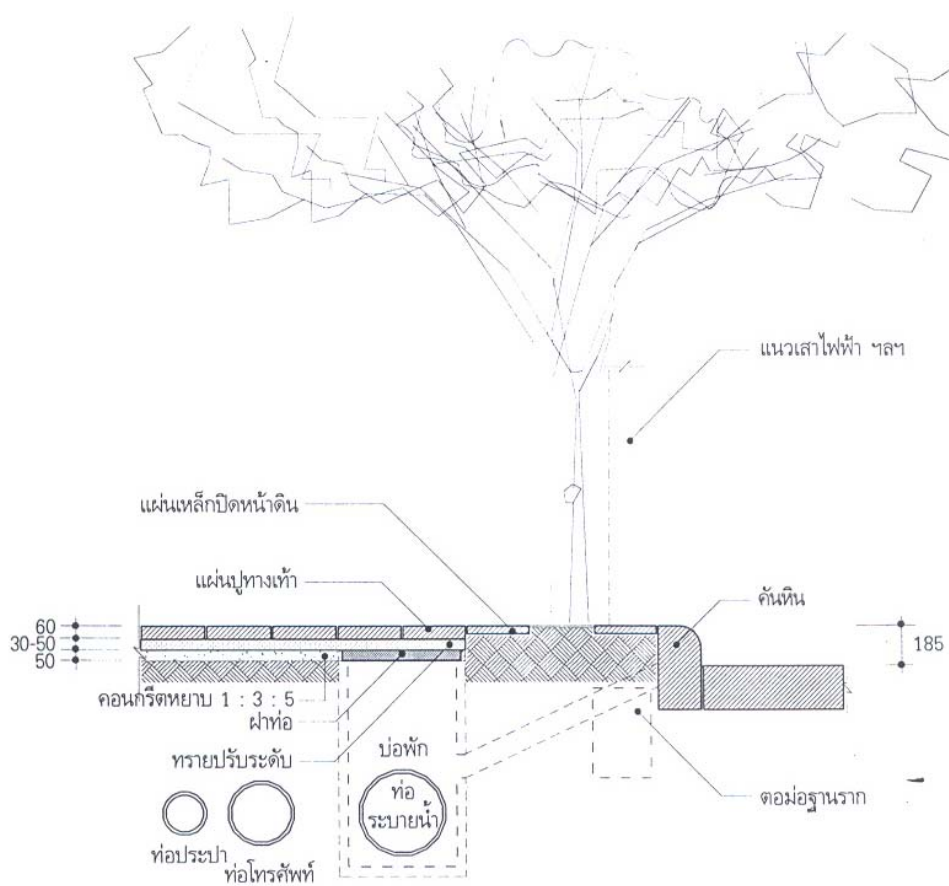
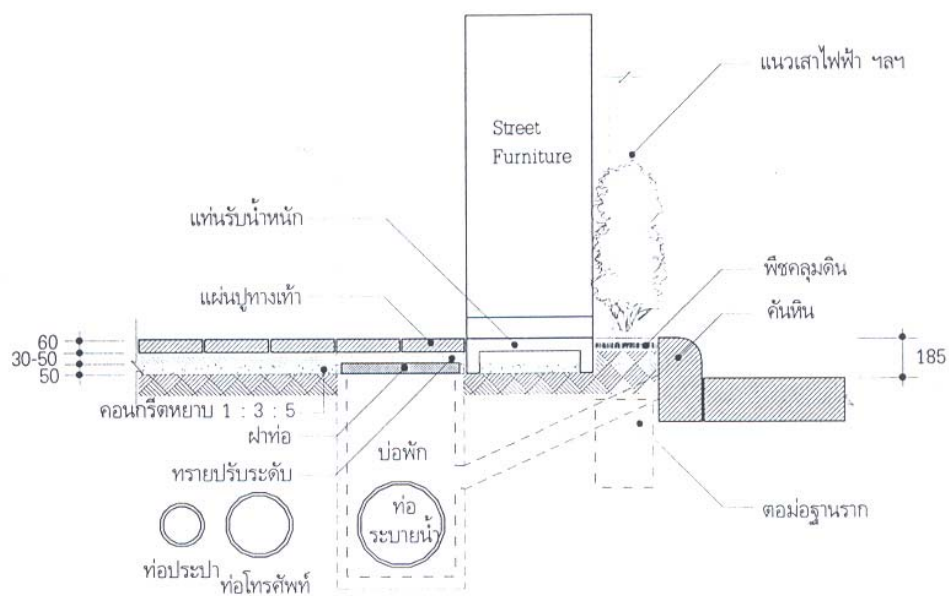
มาตรฐาน (แนะนำ) การออกแบบบาทวิถี และเฟอร์นิเจอร์



หมายเหตุ คุณสมบัติของวัสดุ และวิธีการก่อสร้าง ให้เป็นไปตามแบบ และมาตรฐานงานทาง ของ กรุงเทพมหานคร



มาตรฐาน (แนะนำ) การออกแบบบาทวิถี และเฟอร์นิเจอร์



ภาคผนวก ค

การวัดค่าอุณหภูมิผิวทางเดินในพื้นที่ศึกษา

การวัดค่าอุณหภูมิที่ผิว(ค่าการสะท้อนความร้อน)ของวัสดุผิวทางเดินแบบต่างๆของพื้นที่ศึกษา

สรุปผลการวัดค่าอุณหภูมิที่ผิวทางเดินของวัสดุแบบต่างๆ พบว่าในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกัน 10.50-11.15จะมีวัสดุบางชนิดที่ดูดซับความร้อนไว้ที่ผิว โดยเฉพาะวัสดุลาดแข็งที่มีมวลของวัสดุหนาแน่น เช่น พื้นผิวคอนกรีต พื้นผิวลาดยางมะตอย พื้นผิวทรายล้าง เป็นต้น จะมีอุณหภูมิที่ผิวสูงประมาณ 40-50 องศาเซลเซียส แต่หากได้รับเงาจากต้นไม้ อุณหภูมิจะลดลงมาที่ประมาณ 32 องศาเซลเซียส ส่วนพื้นดินและพุ่มไม้จะมีอุณหภูมิที่ผิวโดย ประมาณ 28-32 องศาเซลเซียสซึ่งต่ำกว่าพื้นผิวลาดยางเกือบสองเท่าตัว



พื้นลาดยางมะตอยกลางแดด 48.7 องศาเซลเซียส



พื้นบล็อกปูถนนคอนกรีต 46.2 องศาเซลเซียส



พื้นทรายล้าง 45.4 องศาเซลเซียส



พื้นแผ่นปูถนนคอนกรีต 42.6 องศาเซลเซียส



พื้นถนน 50.9 องศาเซลเซียส



พื้นแกรนิต 39.2 องศาเซลเซียส



พื้นแผ่นปูถนนคอนกรีตใต้เงาไม้เลื้อย 32.2 องศาเซลเซียส



พื้นบล็อกหญ้าบริเวณสัมผัสแดด 34.8 องศาเซลเซียส



พื้นถนนเทคอนกรีตใต้เงาซุ้มไม้เลื้อย 32.3 องศาเซลเซียส



พุ่มไม้เกาะกลางถนน 32.6 องศาเซลเซียส



พื้นดิน 28.9 องศาเซลเซียส



พื้นดินรอบต้นไม้ 28.9 องศาเซลเซียส

ภาคผนวก ง

ตารางวัดค่าคุณสมบัติของทางเดินที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้า

ตารางวัดค่าการส่งเสริมการเดินทาง (Wendy, 2006)

DESTINATION	WALKABLE	HOW MANY		
	YES/NO	ONE	FEW	PLENTY
1 รถไฟ, เรือ, จุดเปลี่ยนรถประจำทาง				
2 ป้ายรถประจำทาง และเส้นทางสู่จุดหมายต่างๆ				
3 ตู้ไปรษณีย์, โทรศัพท์สาธารณะ				
4 ร้านค้าหัตถกรรม, ร้านสะดวกซื้อ				
5 โรงเรียน, สนามเด็กเล่น				
6 สวนสาธารณะสำหรับพักผ่อน				
7 ร้านเครื่องคั้ม ร้านอาหาร				
8 ชูเปอร์มาเก็ต				
9 สถานที่สำหรับออกกำลังกาย				
10 ส่วนบริการ คลินิก ร้านตัดผม ธนาคาร				
11 ศูนย์รวมชุมชน พื้นที่รวมกิจกรรม				
12 ศูนย์บริการด้านข้อมูล				
13 ร้านค้าบริการ24ชั่วโมง				
14 ป้อมตำรวจ จุดหัวดับเพลิง				
15 องค์ประกอบทางด้านภูมิทัศน์				
16 ส่วนบริการพิเศษอื่นๆ(สถานชุกต สนามกีฬา ฯลฯ)				
TOTAL SCORE				
	xFACTOR	x1	x1	x2
				x3
OVERALL SCORE		/16		/48

WALKABILITY RATING SCALE (PROVISIONAL)		
STARS	X/16	Y/48
1*Very Poor	0-3	1 9
2*Poor/Limited	4 6	10 19
3*Fair	7 10	20 29
4*Good	11 13	30 39
5*Very Good	14-16	40 48

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ –นามสกุล	นายพงศธร ตันอารีย์
วัน เดือน ปี ที่เกิด	24 สิงหาคม พ.ศ.2524
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ประจำปีการศึกษา 2548
ผลงานดีเด่นและ รางวัลทางวิชาการ	รางวัลรองชนะเลิศ การประกวดแบบ “โครงการบ้านเอื้ออาทร” ประจำปี2547 รางวัลชนะเลิศการประกวดโปสเตอร์ยูเนสโก Asian Academy Poster Competition 2006 ภายใต้หัวข้อ “อนุรักษ์ชุมชน” เข้าร่วมกิจกรรม WORK SHOP, Australia ที่เมือง Melbourne เข้าร่วมกิจกรรม WORK SHOP, Japan ที่เมือง Nara-Osaka-Kyoto-Kobe- Nagoya-Shiragawa-Takayama-Tokyo-Yokohama
ทุนการศึกษาที่ได้รับ	ทุนจากโครงการสนับสนุนทุนวิจัยแก่นักศึกษาระดับอุดมศึกษา กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานนโยบายและแผน พลังงาน