แนวทางการออกแบบและปรับปรุงทางเท้าในย่านธุรกิจของเมืองที่เหมาะกับสภาพวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวพรรษพร ชมภูพันธุ์

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2554

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

แนวทางการออกแบบและปรับปรุงทางเท้าในย่านธุรกิจของเมืองที่เหมาะกับสภาพวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวพรรษพร ชมภูพันธุ์

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2554

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

GUIDELINES FOR SIDEWALK IN BANGKOK BUSINESS STREET

By

Passaporn Shompoopun

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree

MASTER OF LANDSCAPE ARCHITECTURE

Department of Urban Design and Planning

Graduate School

SILPAKORN UNIVERSITY

2011

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเรื่อง “แนวทางการออกแบบและปรับปรุงทางเท้าในย่านธุรกิจของเมืองที่เหมาะกับสภาพวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร” เสนอโดย นางสาวพรรษพร ชมภูพันธุ์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปานใจ ธารทัศนวงศ์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
วันที่.....เดือน..... พ.ศ.....

อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุจิโรจน์ อนามบุตร

คณะกรรมการตรวจสอบการค้นคว้าอิสระ

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชัยสิทธิ์ ด่านกิตติกุล)
...../...../.....

..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร.สินีนาถ ศุกลรัตนเมธี)
...../...../.....

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุจิโรจน์ อนามบุตร)
...../...../.....

53060207 : สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม
คำสำคัญ : ทางเท้า, ย่านธุรกิจของเมือง, ลักษณะพฤติกรรมของคนใช้ทางเท้า

พรรษพร ชมภูพันธุ์ : แนวทางการออกแบบและปรับปรุงทางเท้าในย่านธุรกิจของเมืองที่เหมาะกับสภาพวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร. อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ : ผศ.ดร.รุจิโรจน์ อนามบุตร. หน้า128.

ในการศึกษาครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาลักษณะทางเท้าที่เหมาะกับวิถีชีวิตของผู้ใช้ทางเท้าในย่านธุรกิจของกรุงเทพ และลักษณะพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของผู้ใช้ทางเท้าในบริเวณนั้น โดยมีพื้นที่ศึกษาอยู่บริเวณย่านสีลมซึ่งเป็นย่านที่มีความหลากหลายทางกิจกรรมบนทางเท้า และมีกลุ่มผู้ใช้สอยหลักเป็นประชากรวัยทำงาน

การศึกษานี้มีขั้นตอนในการศึกษาจากการเลือกพื้นที่ศึกษาที่เป็นย่านธุรกิจของเมือง เพื่อทำการสำรวจข้อมูลด้วยวิธีสังเกตการณ์และทำแผนผังข้อมูล และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ลักษณะพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเท้าและประเภทการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบเพื่อสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะต่อพื้นที่ศึกษาที่เหมาะสม

จากการขั้นตอนการศึกษาดังกล่าวทำให้ทราบลักษณะกิจกรรมที่สมควรจะมีบนทางเท้าของพื้นที่ในย่านธุรกิจ คือควรจะมีพื้นที่ขายอาหารอยู่บนทางเท้าบริเวณที่มีผู้คนสัญจรผ่านเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และควรมีการบริหารจัดการกำหนดพื้นที่ขายเสื้อผ้าให้อยู่ในปริมาณที่พอเหมาะกับทางเท้าที่มีอยู่อย่างจำกัด เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทางเท้าในย่านธุรกิจของเมือง รวมถึงการจัดการพื้นที่รอรถโดยสารประจำทางที่เหมาะสมและไม่รุกล้ำพื้นที่ทางเท้า

ส่วนข้อเสนอแนะต่อการเพิ่มพื้นที่ทางเท้าเพื่อให้เหมาะกับสภาพวิถีชีวิตของคนเมืองสามารถทำได้โดยใช้การจัดการและการออกแบบ การใช้ระบบจัดการสามารถทำได้เช่น การจำกัดพื้นที่ ปริมาณ และรูปแบบการตั้งร้าน ไม่ให้รุกล้ำพื้นที่ทางเท้าหลักจนไม่สามารถเดินสวนกันได้โดยสะดวก การกำหนดจุดผ่อนผันการขายใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพกิจกรรมในพื้นที่ ส่วนการใช้การออกแบบเข้ามาช่วย เช่น การใช้พื้นที่ในแนวระยะถอยร่นของอาคารขนาดใหญ่ให้มีความต่อเนื่องกับทางเท้า ซึ่งจะทำให้มีพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าเพิ่มขึ้นและใช้ประโยชน์จากพื้นที่ด้านติดถนนเป็นพื้นที่ขายอาหารรถเข็นได้

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีการศึกษา 2555

ลายมือชื่อนักศึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ .....

53060207 : MAJOR : (LANDSCAPE ARCHITECTURE)
KEY WORD : SIDEWALK, BUSINESS STREET, PEDESTRIAN BEHAVIOR
PASSAPORN SHOMPOOPUN : GUIDELINES FOR SIDEWALK IN BANGKOK BUSINESS STREET.INDEPENDENT STUDY ADVISOR : ASST.PROF RUJIROJ ANAMBUTR,Ph.D. 128 pp.

This research aim to investigate a pattern of sidewalk suitable for pedestrian use in the commercial district of Bangkok, and to study the behavior of pedestrian using the sidewalk. The study area is Silom Road which has variety of activities on the sidewalk with the main pedestrian group being office workers.

Research methodology of this study begins by choose the study area, which is a business area where information survey will be conducted through on-site observation as well as data mapping to analyze pedestrian behavior and relationship between activities and type of building use in study area. The integration of results will lead to a summary of findings and appropriate recommendations for the study area.

Research findings will enable a better understanding for more appropriate activities on the sidewalk of commercial district in Bangkok. That is, space should be provided to accommodate food stand on sidewalk which has a mass number of pedestrian during rush hours and proper management in terms of space allocation for street vendors should be in place with consideration to the needs of pedestrians and space limitation of the sidewalk. In addition, the Bangkok Metropolitan Administration should also have a set of measures as to prevent public buses from trespassing into sidewalk area.

A guideline to increase the sidewalk space could be done via management and design. Management method is by using a set of rules for street vendors or by newly defining allowable space on sidewalk for appropriate use as vending area. The design method is by using a setback area of building code to connect to a sidewalk area. These will increase space for walkability and allow the area is close to street zone to be use as vending area.

Department of Urban Design and Planning Graduate School, Silpakorn University Academic Year 2012
Student's signature .....
Independent Study Advisor's signature .....

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลืออาจารย์ในภาคภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ทั้งสามท่าน ที่เมตตาช่วยตรวจสอบความถูกต้องของรายงานการค้นคว้าอิสระ ขอขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร.ชัยสิทธิ์ ด่านกิตติกุล และอาจารย์ ดร.สินีนาถ ศุกลรัตนเมธี ที่ช่วยผลักดันและตรวจสอบความสมบูรณ์ความถูกต้องทางภาษาของการศึกษาในครั้งนี้

การศึกษาครั้งจะสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีมิได้ หากขาดความเอาใจใส่และเคี่ยวเข็ญจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุจิโรจน์ อนามบุตร ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระที่คอยดูแลและอดทนพร่ำบอกในสิ่งที่กำลังศึกษาอยู่ พร้อมทั้งให้คำแนะนำในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้อง ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์อย่างสูง

ท้ายสุดขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และคุณยาย ที่ให้กำลังใจและให้การสนับสนุนการศึกษาให้ครั้งนี้จะผ่านไปได้ด้วยดี

หวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ที่สนใจต่อการพัฒนาและการปรับปรุงทางเท้าของเมือง หากมีข้อผิดพลาดประการใดจากการศึกษาครั้งนี้ ขออภัยไว้ณ ที่นี้ด้วย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ
กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ
สารบัญภาพ ..... ญ
สารบัญแผนผัง ..... ฑ
สารบัญตาราง ..... ณ
บทที่
1 บทนำ 1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 1
คำถามในการศึกษา 1
ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา 1
ขอบเขตการศึกษา 2
ขั้นตอนการศึกษา 2
ระยะเวลาในการดำเนินงาน 3
ขั้นตอนการศึกษา 3
อุปกรณ์ที่ใช้ในการค้นคว้า 3
2 บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 4
พื้นที่ว่างสาธารณะ 4
ความสำคัญของพื้นที่สีเขียวต่อเมืองกรุงเทพ 6
ทางเท้า 7
แนวคิดในการออกแบบทางเท้า 8
องค์ประกอบที่สำคัญของทางเท้า 9
ความกว้างของทางเท้าในบริบทพื้นที่ต่างๆ 10
ลักษณะของทางเท้าที่ดี 11
ปัจจัยที่มีผลต่อกิจกรรมบนทางเท้า 11
เทคนคในการเพิ่มทางเท้าในเมือง 12
ลานสาธารณะ 13
The Social Life of Small Urban Space by William Whyte 14
3 กระบวนการวิจัยและการดำเนินงาน 24
คำถามในการศึกษา 24

ขั้นตอนในการศึกษา....24
การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง....24
เกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ศึกษา....25
วิธีการศึกษา....25
การวิเคราะห์ข้อมูลและการสรุปผล....27
4 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่กรณีศึกษา....28
พื้นที่ตั้ง....29
ประวัติและความเป็นมา....29
สภาพของย่านสีลมในปัจจุบัน....31
ประเภทอาคาร....31
การคมนาคม....33
ประเภทผู้ใช้สอยทางเท้า....38
กิจกรรม....39
5 ผลการวิจัย....40
การแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นพื้นที่ย่อย....41
พื้นที่โซน A หน้าอาคารZuelig....43
พื้นที่โซน B ตึกแถวระหว่างถนนศาลาแดงและอาคาร Silom complex....46
พื้นที่โซน C ตึกแถวข้างอาคาร Silom Complex....48
พื้นที่โซน D หน้าอาคาร Silom Complex....53
พื้นที่โซน E ตึกแถวระหว่างอาคาร Silom complex และอาคารสีบุญเรือง....58
พื้นที่โซน F หน้าอาคารสีบุญเรือง....62
พื้นที่โซน G หน้าอาคาร Liberty....66
พื้นที่โซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1....70
พื้นที่โซน I บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 2....74
พื้นที่โซน J หน้าอาคาร CP Tower....76
พื้นที่โซน K หน้าอาคาร Silom 64....79
ปริมาณการใช้ทางเท้าแบ่งตามโซนและช่วงเวลา…… 84
6 การวิเคราะห์ข้อมูล……132
ความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน……104
ลักษณะพฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้า……...106

ลักษณะพฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยผู้ใช้ทางเท้า….106
ลักษณะพฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการค้าขาย…...113
7 สรุปผลการศึกษาข้อเสนอแนะ…..……..114
ปัจจัยที่ส่งผลต่อลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้า…..……114
ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้า……..115
สรุปลักษณะความสัมพันธ์ของกิจกรรมประเภทต่าง ๆ……117
สรุปผลการศึกษา……..118
ข้อเสนอแนะ……..……..120
ข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ปัญหาในปัจจุบัน…….....121
ข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ปัญหาในอนาคต……....……126
บรรณานุกรม.....127
ประวัติผู้วิจัย.....128

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	แสดงลักษณะทางเดินเท้าที่เงียบเหงาและแบบมีชีวิตชีวา	4
2	พื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานครในปี 2549	6
3	รูปตัดทางเท้าในลักษณะต่าง ๆ	10
4	ตัวอย่างทางเท้าและที่จอดจักรยาน	11
5	พื้นที่ลานสาธารณะ	13
6	แสดงลักษณะของลานสาธารณะแบบต่าง ๆ	14
7	แสดงพฤติกรรมการพูดหยอกล้อสาวตามความเห็นของWhyte	15
8	แสดงพฤติกรรมการใช้งานสวนสาธารณะขนาดเล็ก	15
9	แสดงกิจกรรมที่เกิดบริเวณหัวมุมถนน	16
10	แสดงกิจกรรมที่เกิดในลาน	16
11	แสดงลักษณะของลานสาธารณะที่สามารถนั่งได้ตามขั้นบันได	17
12	แสดงตารางเปรียบเทียบปัจจัยที่ทำให้สวนสาธารณะประสบความสำเร็จ	18
13	แสดงพื้นที่นั่งแบบม้านั่งทั่วไป	18
14	แสดงลักษณะการนั่งตามขอบอาคารหรือขอบรูปปั้น	19
15	แสดงลักษณะการนั่งบนขั้นบันได	19
16	แสดงลักษณะเก้าอี้ที่เคลื่อนย้ายได้	19
17	แสดงลักษณะการใช้ร่มเงาของต้นไม้และแสงแดดในลาน	20
18	แสดงลักษณะการใช้น้ำแบบให้ผู้เข้าใช้มีโอกาสสัมผัสน้ำ	21
19	แสดงลักษณะอาหารแบบรถเข็น	21
20	แสดงลักษณะการเชื่อมต่อกับถนน	22
21	แสดงพื้นที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา	29
22	ถนนสีลมเมื่อ 40 ปีก่อน	30
23	อาคารสีบุญเรืองในย่านสีลมในอดีต	30
24	สภาพอาคารริมถนนสีลม	31
25	แสดงสภาพสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง	33
26	แสดงสภาพทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟใต้ดินสีลม	33
27	แสดงประเภทผู้ใช้สอยทางเท้า	38
28	แสดงลักษณะร้านขายอาหารและเสื้อผ้าช่วงเช้าโซน A	43
29	แสดงลักษณะร้านขายอาหารช่วงหัวค่ำ โซน A	44
30	แสดงลักษณะการนั่งบริเวณหน้าอาคารZuelig โซน A	44

31	แสดงลักษณะการขายของบริเวณโซน B ใน ช่วงเวลา 7.00-10.00 และ 10.00 - 16.00	46
32	แสดงลักษณะการขายของบริเวณโซน B ช่วงเวลา16.00 - 20.00.....	46
33	แสดงลักษณะการขายอาหารบริเวณโซน C ช่วงเวลา 7.00 - 9.00	48
34	แสดงลักษณะการขายอาหารบริเวณใต้บันไดทางลงรถไฟฟ้า โซน C ช่วงเวลา7.00 - 9.00	48
35	แสดงลักษณะการสัญจรบนทางเท้าติดขัดเนื่องจากการขายของ บริเวณโซน C ช่วงเวลา7.00 - 9.00	49
36	แสดงความแคบของทางเท้า เมื่อมีและไม่มีลานหน้าอาคาร Silom Complex บริเวณโซน C ช่วงเวลา 7.00 - 9.00.....	49
37	แสดงปริมาณการสัญจรบนทางเท้าและลักษณะการขายของ บริเวณโซน C ช่วงเวลา 10.00 - 16.00	50
38	แสดงลักษณะการขายอาหารรถเข็น บริเวณโซน C ช่วงเวลา 17.00 - 20.00.....	50
39	แสดงลักษณะการสัญจรบนทางเท้าติดขัดเนื่องจากการขายเสื้อผ้า บริเวณโซน C ใต้บันไดรถไฟฟ้า ช่วงเวลา 17.00 - 20.00.....	51
40	แสดงการยืนรอรถตู้โดยสารและการขายอาหารแบบมีที่นั่ง ซึ่งทำให้การเดินเท้าติดขัด บริเวณโซน C ช่วงเวลา 17.00 - 20.00	51
41	แสดงกิจกรรมบริเวณป้ายรอรถประจำทาง บริเวณโซน D ช่วงเวลา 7.00 - 10.00.....	53
42	แสดงกิจกรรมบริเวณป้ายรอรถประจำทาง บริเวณโซน D ช่วงเวลา 17.00 - 20.00.....	53
43	แสดงลักษณะการตั้งร้านและขนาดทางเท้าที่แคบเนื่องจากมีบันได สถานีรถไฟฟ้าบริเวณโซน D.....	54
44	แสดงลักษณะการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน D ช่วงเวลา 7.00 - 10.00..	55
45	แสดงลักษณะการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน D ช่วงเวลา 11.00 - 16.00	55
46	แสดงลักษณะการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน D ช่วงเวลา 17.00 - 20.00	56
47	แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน E.....	58
48	แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน E ช่วงเวลา 11.00 - 16.00	59
49	แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน E ช่วงเวลา 17.00 - 20.00.....	60

50	แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน E ช่วงเวลา 17.00 - 20.00	60
51	แสดงลักษณะกิจกรรม บริเวณโซน F ช่วงเวลา 7.00 - 10.00	62
52	แสดงลักษณะกิจกรรม บริเวณโซน F ช่วงเวลา 10.00 - 16.00	63
53	แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน F ช่วงเวลา 17.00 - 20.00	63
54	แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน F ช่วงเวลา 17.00 - 20.00	64
55	แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน F ช่วงเวลา 17.00 - 20.00	64
56	แสดงลักษณะทางกายภาพของอาคาร Liberty บริเวณโซน G	66
57	แสดงลักษณะกิจกรรมการตั้งร้านขายเสื้อผ้าและอาหาร บริเวณโซน G ช่วงเวลา 7.00 - 10.00	66
58	แสดงลักษณะกิจกรรมการตั้งร้านขายเสื้อผ้าและอาหาร บริเวณโซน G ช่วงเวลา 11.00 - 16.00	67
59	แสดงลักษณะกิจกรรมการตั้งร้านขายเสื้อผ้าและอาหาร บริเวณโซน G ช่วงเวลา 11.00 - 16.00	67
60	แสดงลักษณะกิจกรรมการตั้งร้านขายเสื้อผ้าและอาหาร บริเวณโซน G ช่วงเวลา 16.00 - 20.00	68
61	แสดงลักษณะกิจกรรมการตั้งร้านขายเสื้อผ้าและอาหาร บริเวณโซน G ช่วงเวลา 17.00 - 20.00	68
62	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1 ด้านอาคารสีบุญเรือง และอาคาร Liberty ช่วงเวลา 7.00 - 10.00	70
63	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1	71
64	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1	71
65	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1	72
66	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1	72
67	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower	76
68	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower	77
69	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower	77
70	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower	77
71	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64	79

72	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64	80
73	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64	80
74	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในโซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64	81
75	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดในซอยพัฒน์พงศ์ โซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64.....	82
76	แสดงลักษณะกิจกรรมบริเวณป้ายรถประจำทาง โซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64.....	82
77	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร ZueLig เวลา 7.00 - 10.00	87
78	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร ZueLig เวลา 18.00 - 20.00	87
79	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex เวลา 7.00 - 10.00	90
80	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex เวลา 18.00 - 20.00	90
81	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร Liberty เวลา 7.00 - 10.00	93
82	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร Liberty เวลา 18.00 - 20.00	93
83	แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพการเดินเท้า.....	116
84	แสดงข้อเสนอแนะลักษณะการตั้งพื้นที่ขายสินค้าบนทางเท้า.....	123

สารบัญแผนผัง

แผนผังที่		หน้า
1	ลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา	32
2	แสดงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	34
3	แสดงประเภทถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	35
4	แสดงลักษณะทางเท้าในพื้นที่ศึกษา	36
5	แสดงลักษณะการเชื่อมต่อทางเท้าในพื้นที่ศึกษา.....	37
6	แสดงโซนของพื้นที่ศึกษาในกลุ่มย่อย	42
7	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน A หน้าอาคารZuelig.....	45
8	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน B บริเวณตึกแถวระหว่างหัวมุมถนนศาลาแดงและอาคาร Silom Complex.	47
9	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน C บริเวณตึกแถวข้าง อาคาร Silom Complex.....	52
10	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน D หน้าอาคาร Silom Complex	57
11	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน E บริเวณตึกแถวระหว่าง อาคาร Silom Complexและอาคารศรีบุญเรือง	61
12	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน F หน้าอาคารสีบุญเรือง.....	65
13	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน G หน้าอาคารLiberty	69
14	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1 ..	73
15	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน I บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 2....	75
16	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower....	78
17	แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น โซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64.....	83
18	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร ZueLig	85
19	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex.....	88
20	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร Liberty	91
21	แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 7.00 - 9.00...	98
22	แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 9.00 - 11.00.	99
23	แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 11.00 -13.00	100
24	แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 13.00 -16.00	101
25	แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 16.00 -18.00	102
26	แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 18.00 -20.00	103
27	แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 20.00 -24.00	104

28	แสดงข้อเสนอแนะการจัดการพื้นที่ผ่อนผันให้ค้าขายในพื้นที่ศึกษาย่านสีลม	122
29	แสดงข้อเสนอแนะลักษณะการตั้งพื้นที่ขายสินค้าบนทางเท้า.....	123
30	แสดงข้อเสนอแนะลักษณะการตั้งพื้นที่ขายสินค้าบนทางเท้า.....	124
31	แสดงข้อเสนอแนะพื้นที่ที่ไม่ควรตั้งโต๊ะขายสินค้าบนทางเท้า.....	125

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	องค์ประกอบของทางเท้า	9
2	ความกว้างของทางเท้าในบริบทของเมืองแบบต่างๆ	10
3	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร ZueLig.....	86
4	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex.....	89
5	แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร Liberty.....	92
6	เปรียบเทียบกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามช่วงเวลาในแต่ละพื้นที่ของพื้นที่ศึกษา	105

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมา ความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันกรุงเทพเป็นเมืองที่มีความหนาแน่นของอาคารมาก และมีสัดส่วนของพื้นที่สีเขียวที่น้อยกว่ามาตรฐานโลก ดังนั้นพื้นที่ขนาดเล็กที่จะสามารถใช้เป็นพื้นที่สาธารณะได้จึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะพื้นที่ทางเท้าซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กที่สามารถเป็นทั้งส่วนหนึ่งของพื้นที่สีเขียวและเป็นพื้นที่หลักใช้งานหลักของคนใช้ถนนในปัจจุบัน แต่จากลักษณะปัญหาจำนวนมากที่พบเห็นบนทางเท้าของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ก็คือการเดินเท้าไม่มีความสะดวกสบายในช่วงเวลาที่ต้องการความเร่งรีบ ส่งผลให้ผู้คนจำนวนหนึ่งต้องหลีกเลี่ยงลงไปเดินบนถนน โดยสาเหตุของปัญหาหลักคือมาจากกิจกรรมการค้าขายที่เกิดขึ้นบนทางเท้า อันเป็นลักษณะวิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานครที่ไม่ว่าจะมุมใดของเมือง ก็จะมีพื้นที่ให้ได้ซื้อของรับประทานได้เสมอ และด้วยความเป็นวิถีชีวิตที่คนเมืองกรุงเทพขาดไม่ได้นี่เองจึงส่งผลต่อรูปแบบลักษณะของพื้นที่ทางเท้า การออกแบบทางเท้า และรูปแบบกิจกรรมบนทางเท้าควรมีลักษณะอย่างไรจึงจะเหมาะสมกับวิถีชีวิตแบบคนไทยในกรุงเทพมหานคร อันจะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ทางเท้าได้อย่างคุ้มค่ามากที่สุด

สีลมเป็นย่านธุรกิจที่หนาแน่นแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีประเภทอาคารและกิจกรรมโดยรอบที่ความหลากหลาย รวมถึงกิจกรรมบนทางเท้าอันแตกต่างไปตามประเภทอาคารที่อยู่ใกล้เคียงและมีประเภทผู้ใช้ทางเท้าที่เป็นกลุ่มประชากรวัยทำงานจำนวนมาก ส่งผลให้มีความต่อเนื่องของการใช้งานทางเท้าในด้านเวลาและสถานที่ สีลมจึงเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจแห่งหนึ่งที่น่าสนใจเหมาะสำหรับเป็นพื้นที่ศึกษาในการศึกษาครั้งนี้

2. คำถามในการศึกษา

ลักษณะทางเท้าที่เหมาะกับวิถีชีวิตในสีลมที่ซึ่งเป็นย่านธุรกิจของกรุงเทพควรเป็นอย่างไร

3. ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

3.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมบนทางเท้าของผู้ใช้ทางเท้าในย่านธุรกิจว่ามีลักษณะและกิจกรรม ใดบ้างที่มีความจำเป็นต่อวิถีชีวิตประจำวัน

3.2 เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางเท้าในย่านธุรกิจของเมืองในสภาพปัจจุบัน

3.3 เพื่อเป็นแนวทางในการการออกแบบพื้นที่ทางเท้า และการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะมาช่วยแก้ปัญหาทางเท้า

4. ขอบเขตการศึกษา

4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่โครงการ : ถนนสีลมซึ่งเป็นย่านเมืองและธุรกิจที่หนาแน่นของกรุงเทพ

4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

4.2.1 การศึกษางานภาคเอกสารและบทความที่เกี่ยวข้อง

- นิยามความหมายและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กของเมืองในงานวิจัย
- ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาพฤติกรรม และการออกแบบของมนุษย์ (ผู้ใช้สอย)
- นโยบาย แผนงานพัฒนา และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง
- กฎหมาย และหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการออกแบบพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กและทางเท้า
- บทความ และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางเท้าของไทย

4.2.2 การศึกษาลักษณะของทางเท้าพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

- ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ศึกษา
- ลักษณะพฤติกรรมและการใช้ทางเท้าของผู้ใช้ทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

-ความสัมพันธ์ของกิจกรรมและประเภทการใช้ประโยชน์อาคาร

5. ขั้นตอนการศึกษา

5.1 การเลือกพื้นที่ศึกษาที่เป็นตัวแทนของเมืองย่านธุรกิจ

5.2 การลงสังเกตการณ์โดยสังเขป

5.3 การกำหนดปัจจัยต่างๆในการเก็บข้อมูล

5.4 การเก็บข้อมูลด้วยวิธีการบันทึกภาพเคลื่อนไหว และ Mapping

5.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

5.6 การสรุปข้อมูลเพื่อตอบคำถามงานวิจัย

5.7 การเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น

6. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน

ระยะเวลาที่ใช้ในการวิจัย ประมาณ 6 เดือน เริ่มงานวิจัยตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 และเสนองานวิจัยภายในเดือนเมษายน 2555

7. วิธีการศึกษา

7.1 ศึกษาทฤษฎี กฎหมายข้อบังคับ บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยค้นคว้าจากประมวลกฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติกรุงเทพมหานคร เอกสารทางวิชาการ ตำรา หนังสือ งานวิจัย ข้อมูลอิเลคทรอนิกส์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด

7.2 การศึกษาทางกายภาพของพื้นที่วิจัย โดยสำรวจภาคสนาม การสังเกตด้วยตาเปล่าการถ่ายภาพ และการบันทึกข้อมูลด้วยภาพเคลื่อนไหว

7.3 การสัมภาษณ์ ผู้บริหาร ผู้พัฒนา ในสำนักงานที่เกี่ยวข้อง ถึงนโยบาย แนวคิด และหลักการ

7.4 การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการ ถึงสิ่งที่ควรแก้ไข และความเหมาะสม

7.5 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการใช้งานพื้นที่สาธารณะเดิมในย่านของผู้ใช้สอยพื้นที่ในช่วงเวลาต่างๆ และตำแหน่งพื้นที่ว่างเหลือใช้ที่มีอยู่ที่เหมาะสมกับการเข้าถึง

7.6 สรุปผลการวิจัย โดยใช้ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์มาดำเนินการสรุปเป็นหัวข้อเสนอแนะ เป็นข้อมูลในรูปแบบคู่มือเป็นลายลักษณ์อักษร ประกอบรูปภาพจำลอง รูปผัง รูปตัด รูปด้าน รูปทัศนียภาพ และรูปรายละเอียดต่างๆ ให้สัมพันธ์กับความเหมาะสมในพื้นที่นั้นๆ

8. อุปกรณ์ที่ใช้ในการค้นคว้า

- เครื่องมือวัดระยะเพื่อเก็บข้อมูล
- อุปกรณ์สำหรับจดบันทึกข้อมูล
- กล้องบันทึกภาพ
- แบบสอบถาม
- คอมพิวเตอร์

บทที่ 2

บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. พื้นที่ว่างสาธารณะ (Public Open Space)

เมื่อต้องกล่าวถึงพื้นที่ว่างสาธารณะ(Public Open Space) จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกล่าวถึงถนนและทางเท้า ถือว่าเป็นพื้นที่ที่รองรับวิถีชีวิตทางสังคมของคนเมืองได้ดีที่สุด

Jane Jacobs ได้กล่าวถึงความสำคัญของการเดินเท้าในเมืองว่า ถนนและทางเท้า คือ ดัชนีวัดคุณภาพของเมือง เมืองที่น่าสนใจคือเมืองที่มีถนนและทางเท้าที่มีชีวิตชีวา ในทางตรงกันข้าม เมืองที่มีถนนเงียบเหงาจะให้ความรู้สึกที่น่าเบื่อหน่ายและไม่ปลอดภัย
(Jacob,1961)

ภาพที่ 1 แสดงลักษณะทางเดินเท้าที่เงียบเหงา และแบบที่มีชีวิตชีวา
ที่มา http://www.chidalgo.com/Papers/nature2008/nature08images.htm

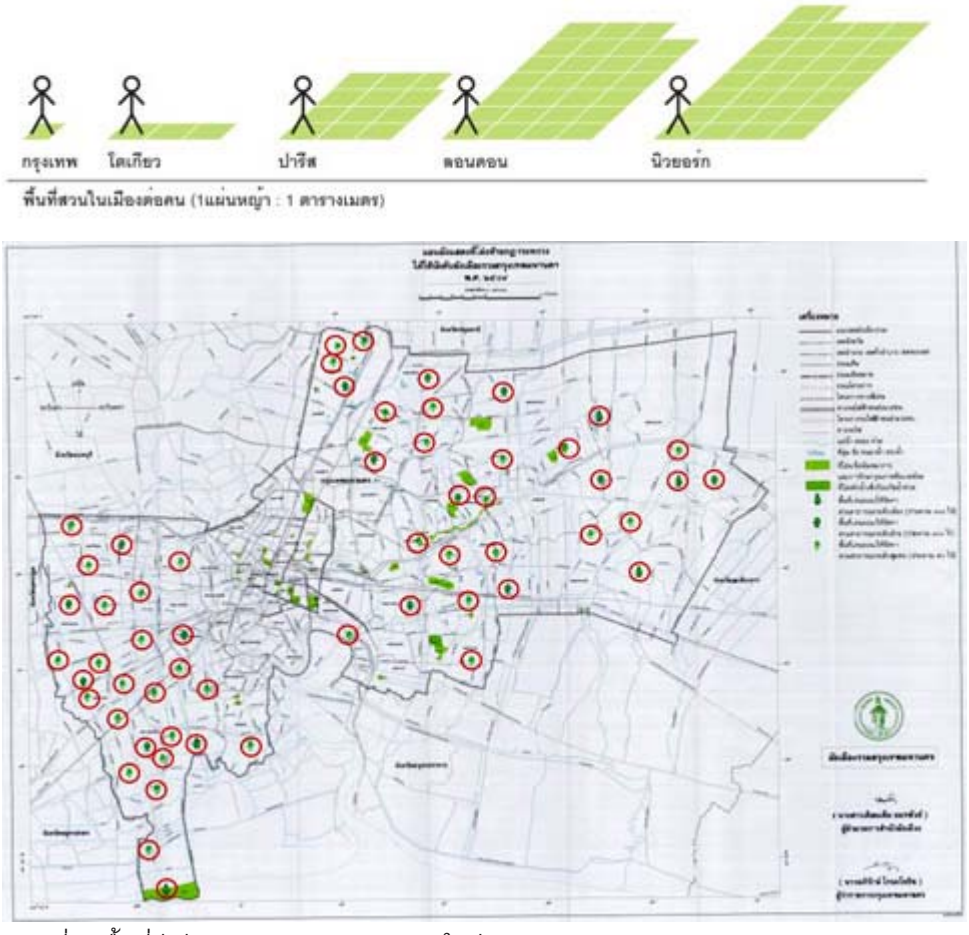
พื้นที่ว่างสาธารณะที่ถือว่าดีและประสบความสำเร็จมักจะถูกนิยามไว้ 2 แนวทางหลัก คือเป็นที่ถูกจดจำ ผูกพันและประทับใจของผู้ใช้ หรือเป็นที่ที่สามารถใช้งานได้หลากหลายวัตถุประสงค์ (multi-uses) ยิ่งโดยธรรมชาติของเมืองใหญ่ทั่วไปแล้วพื้นที่ว่างสาธารณะ ถนนและทางเท้า จะเน้นกลุ่มผู้ใช้สอยหลักก็คือกลุ่มคนเดินเท้า(Pedestrians) โดยจะเน้นการทำกิจกรรมหลายอย่างในเวลาที่แตกต่างกันบนพื้นที่เดียวกัน ซึ่งเป็นนิยามที่สอดคล้องและน่าสนใจกับแนวความคิดของการสร้างและส่งเสริมให้พื้นที่ว่างทางสาธารณะเป็น “พื้นที่ทางสังคม” (Social Space) ที่แท้จริงของชุมชนเมือง

สภาพแวดล้อมของการเดินเท้า ยังมีนัยยะถึง การยกระดับคุณภาพชีวิตในเมือง เนื่องจากประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ ทำให้ผู้คนสบโอกาสมารวมตัวกัน เกิดกิจกรรมทางสังคม และมีโอกาสปฏิสัมพันธ์กันอย่างหลากหลาย “เสมือนเป็นชุมชน” ในรูปแบบใหม่ที่ผู้คนไม่จำเป็นต้องรู้จักเป็นเครือญาติกัน โดย Hillier (1989) เรียกชุมชนในรูปแบบนี้ว่าเป็น “ชุมชนเสมือน” (virtual community) ซึ่งชุมชนเสมือนนี้ ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของพื้นที่ทางสังคมอย่างแท้จริง กล่าวคือ ทำให้เกิดปรากฏการณ์ของการพร้อมหน้าพร้อมตา (co-presence) ของผู้คนแตกต่างหลายหลายวัตถุประสงค์ มีกิจกรรมการสัญจร (moving activity) ทั้งการสัญจรเพื่อเข้าถึงพื้นที่ (moving to) และการสัญจรเพื่อผ่านพื้นที่ (moving through) รวมทั้งกิจกรรมการจับจองพื้นที่(static activity) ไม่ว่าจะเป็นการนั่ง ยืน จับกลุ่มทำกิจกรรมต่างๆ ของคนเดินเท้าหลากหลายประเภท ในหลากหลายช่วงเวลา ส่งผลทำให้ย่านนั้นๆ มีบรรยากาศของคนเดินเท้าที่คึกคักตลอดเวลา ไม่เงียบเหงาหรือเปลี่ยวจนอันตราย ไม่ว่าจะเป็นช่วงเวลาใดของวัน พื้นที่ที่สามารถรองรับการใช้งานได้ในหลากหลายดังกล่าวทั้งในแง่ของ “คน” “กิจกรรม” และ “เวลา” จึงถือเป็นพื้นที่แบบ “อเนกประโยชน์ (multi-use)[1]

[1] ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ,ซอยลัดประหยัดพลังงาน: พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย (ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552),11.

2. ความสำคัญของพื้นที่สีเขียวต่อเมืองกรุงเทพ

ปัจจุบันเมืองมีการขยายตัวสูงอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับวิถีชีวิตของคนในเมืองที่มีความเร่งรีบและมีการการแข่งขันสูง ในขณะที่พื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่สาธารณะกลางเมืองมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ เช่นในกรุงเทพมหานครที่มีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากร 0.7 ตารางเมตร ต่อ คน ซึ่งถือว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับเมืองหลวงอื่น เช่น ลอนดอน และนิวยอร์ก ซึ่งมีพื้นที่สีเขียวต่อคนสูงกว่ามาตรฐานมากคือ 26.9 ตารางเมตร และ 29.3 ตารางเมตร ตามลำดับ ส่วนปารีสนั้นใกล้เคียงกับมาตรฐานที่ประมาณ 11.8 ตารางเมตรต่อคน สำหรับเมืองในเอเชีย เช่นโตเกียวนั้นแม้จะต่ำกว่าระดับมาตรฐานค่อนข้างมากคือ 3 ตารางเมตรต่อคน แต่ก็ยังมากกว่ากรุงเทพถึงประมาณ 4 เท่า



ภาพที่ 2 พื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานคร ในปี 2549

ที่มา http://www.oknation.net/blog/print.php?id=58207

ในขณะที่การจัดการให้ได้มาซึ่งพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ทำได้ยากขึ้น แต่ในทางกลับกันมีการเพิ่มของอาคารสูงตลอดเวลา รวมทั้งมีกฎหมายให้เปิดพื้นที่โล่งหน้าอาคารเพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่โล่งให้แก่เมือง โดยที่สาธารณะชนไม่สามารถเข้าใช้พื้นที่เปิดโล่งดังกล่าวได้ตามความต้องการของกฎหมาย หากแต่จะมีการปรับปรุงข้อกฎหมายเพื่อให้ผู้ประกอบการ หรือเจ้าของอาคาร มีความยินดีที่จะให้ที่เหล่านั้นแก่สาธารณะได้เข้ามาใช้อย่างเต็มที่นั้น จะเกิดเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะอีกเป็นจำนวนมาก โดยพื้นที่หน้าอาคารเหล่านี้สามารถเกิดเป็นพื้นที่สีเขียวหรือลานสาธารณะที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับวิถีชีวิตแบบไทยๆได้ ซึ่งการออกแบบควรจะเป็นการออกแบบและพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อให้เกิดประโยชน์และเหมาะสมมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

นอกจากนี้วิธีการเพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือลานสาธารณะโดยการใช้พื้นที่หน้าอาคารและทางเท้าให้เกิดประโยชน์ จะทำให้มีพื้นที่สีเขียวหรือลานขนาดเล็กที่แทรกตัวไปตามพื้นที่ของเมืองที่อัดแน่นไปด้วยอาคารสูง เป็นการสร้างการกระจายตัวของพื้นที่สีเขียวหรือลานขนาดเล็กออกไป

3. ทางเท้า (Footpath)

ทางเท้าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญมากในเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่สำหรับการสัญจรหลักของคนเดินเท้าจำนวนมาก เพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆโดยไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ หรือเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ที่สามารถเดินถึงได้โดยสะดวก โดยทางเท้าที่มีคุณภาพจะต้องมีความปลอดภัยและสามารถเดินได้โดยสะดวก ทั้งบนทางเท้าที่คู่ไปกับพื้นผิวการจราจรของรถยนต์และทั้งส่วนทางข้ามถนน เพื่อการเชื่อมต่อของทางเท้าที่ทั่วถึงกัน

ทางเท้าที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า คือ ทางเท้าที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้าที่มากขึ้น (Walkability) โดยเป็นทางเท้าที่มีชีวิตชีวา มีกิจกรรม และผู้คนเดินอยู่ตลอดเวลา ทำให้เกิดความรู้สึกไม่น่ากลัว และมีส่วนที่เชื่อมต่อกับชุมชน หรือมีความเกี่ยวข้องกับชุมชนบริเวณนั้น

3.1 แนวคิดการออกแบบทางเท้า

Shirvane(1985:31-36) ได้กล่าวถึงแนวทางปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อส่งเสริมทางเท้า ดังนี้

3.1.1 การสร้างความสมดุลระหว่างการสัญจรทางเท้าและทางรถยนต์ที่เหมาะสม ควรกำหนดแนวทางพัฒนาการสัญจรทางเท้าให้มีความสะดวก ปลอดภัย ร่วมกัยการจัดการจราจรในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ โดยสามารถใช้ทั้งแนวความคิดในการออกแบบและการจัดการร่วมกัน

3.1.2 การจัดเตรียมพื้นที่รองรับปริมาณการเดินเท้าอย่างเพียงพอ การพิจารณาถึงขนาดและสภาพของทางเท้าที่สามารถรองรับปริมาณผู้ใช้ทางเท้าและสร้างความต่อเนื่องของการสัญจรทางเท้า

3.1.3 การสร้างบรรยากาศที่ส่งเสริมการเดินเท้า โดยคำนึงถึงกิจกรรมด้านความบันเทิง อุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนทางเท้า การขายอาหารและเครื่องดื่ม ที่อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมจะช่วยเพิ่มคุณภาพของการเดินเท้ามากขึ้น

โดยกระทรวงคมนาคมของนิวซีแลนด์ ได้กำหนดองค์ประกอบและลักษณะของทางเท้าไว้ใน Pedestrian planning and design guide (รายงานแนวทางการวางผังและการออกแบบทางเท้า) ดังต่อไปนี้

3.2 องค์ประกอบที่สำคัญของทางเท้า

ตารางที่ 1 องค์ประกอบของทางเท้า

Area	Purpose
Kerb zone	• Defines the limit of the pedestrian environment. • Prevents roadway water run-off entering the footpath. • Deters vehicles from using the footpath. • Is a major tactile cue for vision impaired pedestrians.
Street furniture zone	• Used for placing features such as signal poles, lighting columns, hatch covers, sandwich boards, seats and parking meters. • Can be used for soft landscaping/vegetation. • Creates a psychological buffer between motorised vehicles and pedestrians. • Reduces passing vehicles splashing pedestrians. • Provides space for driveway gradients.
Through route (or clear width)	• The area where pedestrians normally choose to travel (this should be kept free of obstructions at all times).
Frontage zone	• The area that pedestrians naturally tend not to enter, as it may contain retaining walls, fences, pedestrians emerging from buildings, 'window shoppers' or overhanging vegetation.

ที่มา Pedestrian planning and design guide of New Zealand

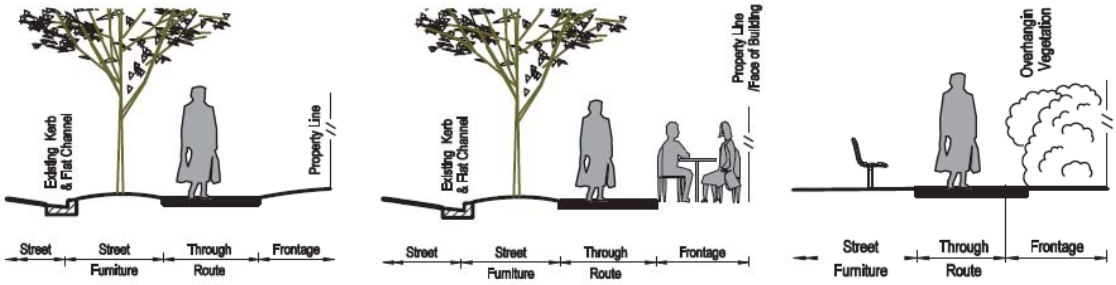
ทางเท้าประกอบด้วยส่วนของ ขอบทางเท้า Street Furniture ทางเท้าหลักที่เดินได้โดยสะดวก และส่วนพื้นที่หน้าอาคารที่ติดกับทางเท้า

3.2.1 ขอบทางเท้า (Kerb Zone) เป็นพื้นที่แนวแบ่งเขตระหว่างทางเท้าและพื้นผิวจราจรของรถยนต์ และป้องกันน้ำที่ไหลจากถนนเข้ามาบริเวณทางเดินเท้า โดยทั้งนี้เป็นดั่งเส้นแบ่งขอบเขตที่ชัดเจนให้แก่คนเดินเท้าและผู้ใช้รถยนต์ไม่ให้รุกล้ำซึ่งกันและกัน

3.2.2 Street Furniture เป็นส่วนของทางเท้าที่ไว้วางอุปกรณ์ที่จำเป็นบนทางเท้า เช่น ป้ายสัญญาณจราจร เสาไฟฟ้าและแสงสว่าง ที่นั่ง หรือสามารถใช้เป็นส่วนพื้นที่สีเขียว หรือแนวต้นไม้ โดยส่วนของ Street Furniture จะเป็นแนวป้องกันระหว่างทางเท้าและถนนอีกชั้นรองลงมาจากขอบทางเท้า และช่วยลดอันตรายจากรถยนต์ที่อาจเกิดอุบัติเหตุแล้วเสียหลักขึ้นมาบนทางเท้า

3.2.3 ทางเท้าหลักที่เดินได้โดยสะดวก (Through Route) เป็นส่วนทางเท้าที่มีระยะที่เดินสวนกันได้ตลอดแนว

3.2.4 ส่วนพื้นที่หน้าอาคารที่ติดกับทางเท้า (Frontage Zone) คือพื้นที่ที่ต่อเนื่องกับทางเท้า แต่เป็นพื้นที่ส่วนที่อยู่ด้านหน้าอาคาร ซึ่งอาจจะมีสิ่งของหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารยื่นออกมา จนไม่สามารถเดินได้สะดวก



ภาพที่ 3 รูปตัดทางเท้าในลักษณะต่างๆ

ที่มา Pedestrian planning and design guide of New Zealand

3.3 ความกว้างของทางเท้าในบริบทของพื้นที่ลักษณะต่าง ๆ

ตารางที่ 2 ความกว้างของทางเท้าในบริบทของเมืองแบบต่างๆ

Location	Maximum pedestrian flow	Zone				Total
		Kerb	Street furniture #	Through route	Frontage	
Arterial roads in pedestrian districts	80 p/min	0.15 m	1.2m	2.4 m +	0.75 m	4.5 m
CBD						
Alongside parks, schools and other major pedestrian generators						
Local roads in pedestrian districts	60 p/min	0.15 m	1.2 m	1.8 m	0.45 m	3.6 m
Commercial/ industrial areas outside the CBD						
Collector roads	60 p/min	0.15 m	0.9 m	1.8 m	0.15 m	3.0 m
Local roads in residential areas	50 p/min	0.15 m	0.9 m	1.5 m	0.15 m	2.7 m
Absolute minimum*		0.15 m	0.0 m	1.5 m	0.0 m	1.65 m
# Consider increasing this distance where vehicle speeds are higher than 55 km/h.						
* Only acceptable in existing constrained conditions and where it is not possible to reallocate road space.						

ที่มา Pedestrian planning and design guide of New Zealand

ภาพที่ 4 ตัวอย่างทางเท้า และที่จอดจักรยาน
ที่มา Pedestrian planning and design guide of New Zealand

3.4 ลักษณะของทางเท้าที่ดี

- ทางเท้าควรมีความกว้างที่เพียงพอต่อการสัญจร โดยเกณฑ์ที่ใช้เป็นมาตรฐานสากลได้ระบุไว้ว่า ทางเดินเท้าในย่านธุรกิจการค้าที่มีผู้สัญจรไปมาหนาแน่น ทางเท้าควรมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 3.00 เมตร เพื่อเป็นทางสัญจรและสิ่งอำนวยความสะดวกประเภท ถังขยะ และตู้โทรศัพท์โดยไม่รวมถึงกิจกรรมอื่นๆที่เกิดขึ้นบนทางเท้า ยกเว้นการคอยรถโดยสารประจำทาง
- ทางเท้าควรมีบรรยากาศช่วยผ่อนคลายความเครียด มีความสวยงานและมีชีวิตชีวาด้วยการมีที่นั่งพัก การมีบริเวณแผงลอย รถเข็นขายอาหารหรือเครื่องดื่มในบางจุด
- วัสดุที่เลือกใช้ควรมีความแข็งแรง ทนต่อการใช้สอย และง่ายต่อการดูและรักษา

3.5 ปัจจัยที่มีผลต่อกิจกรรมบนทางเดินเท้า

3.5.1 ปัจจัยทางกายภาพ

ปัจจัยทางกายภาพที่ส่งผลต่อกิจกรรมบนทางเท้าประกอบด้วย ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของอาคารในบริเวณรอบทางเท้า ความกว้างของทางเท้า และร่มเงาบนทางเท้า โดยจะมีผลต่อลักษณะกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นและคุณภาพที่ดีหรือไม่ดีของทางเท้าในบริเวณนั้น

3.5.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

ปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นปัจจัยที่เป็นผลจากปัจจัยทางสังคมและพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนในพื้นที่ และสามารถส่งผลกลับไปสู่พฤติกรรมของการใช้ทางเท้าได้

3.5.3 ปัจจัยทางสังคม

ปัจจัยทางสังคมเป็นตัวกำหนดลักษณะของกิจกรรมบนทางเท้าที่เกิดขึ้นในบริเวณหนึ่งๆ โดยปัจจัยทางสังคมนั้นจะเป็นปัจจัยที่มาจากกลุ่มผู้ใช้สอยทางเท้าซึ่งมีความแตกต่างของประเภทผู้ใช้สอยทางเท้าตามประเภทประโยชน์การใช้ที่ดินของอาคารในบริเวณนั้น

3.6 เทคนิคในการเพิ่มทางเท้าในเมือง

- ยกเลิกช่องจอดรถในแนวถนนนั้นๆ โดยจัดหาที่จอดรถในบริเวณอื่นแทน และใช้พื้นที่จอดรถนั้นในการขยายทางเท้า
- ในกรณีที่ทางเท้ามีการสัญจรหนาแน่นเพียงข้างเดียว อาจลดความกว้างทางเท้าด้านหนึ่งแล้วเพิ่มความกว้างของทางเท้าที่มีการสัญจรหนาแน่น
- กรณีที่ถนนมีเกาะกลางถนน อาจลดขนาดเกาะกลางถนน หรือทำลายเกาะกลางถนนหากไม่มีผลกระทบต่อส่วนอื่นๆ เพื่อใช้พื้นที่ผิวจราจรเพิ่มขนาดทางเท้า
- การพัฒนาทางเดินระหว่างด้านหลังอาคาร ในกรณีที่ไม่สามารถขยายทางเท้าออกไปได้เพียงพอ แต่เป็นวิธีที่ต้องมีการวางแผนระยะยาว อาศัยการประชาสัมพันธ์ที่ดี ความร่วมมือและกฎหมายควบคุมในการดำเนินการ
- การเพิ่มทางลัด เพื่อลดภาระการสัญจรในทางเดินหลัก เช่นทางเดินลัดเมืองโดยทำทางเดินเลียบริมแม่น้ำสู่ย่านพักอาศัย เช่นเมือง Kobienz ในเยอรมัน ที่ลดภาระความหนาแน่นของการสัญจรให้ดีขึ้น และส่งผลให้ประชาชนในเมืองและนักท่องเที่ยวนิยมใช้ทางลัดนี้เป็นประจำเนื่องจากบรรยากาศผ่อนคลายมากกว่าการเดินในเมือง
- ในกรณีที่ไม่สามารถเพิ่มทางเท้าได้ด้วยวิธีใดๆ อาจใช้การจัดการระเบียบของทางเท้าเข้าช่วย เช่นการออกกฎเกณฑ์ห้ามรุกล้ำทางเท้าของร้านค้าบริเวณใกล้เคียง การจัดระเบียบสิ่งอำนวยความสะดวกตามความจำเป็น เช่น ขนาดตู้โทรศัพท์ที่มีขนาดพอเหมาะ ติดตั้งรวมกับเสาไฟฟ้า หรือถังขยะอาจมีขนาดเล็กแต่เพิ่มจำนวนการคิดตั้งหรือติดตั้งรวมกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ

4. ลานสาธารณะ (Plaza)

ลานสาธารณะ หรือPlaza มีความหมายถึงพื้นที่เปิดโล่งของเมืองที่เปิดให้สาธารณะได้เจ้ามาใช้ประโยชน์ได้ ในสมัยก่อนทางประเทศตะวันตก Plazaเองจะเป็นพื้นที่ที่เป็นส่วนสำคัญของเมือง เป็นใจกลางของเมือง ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับโบสถ์ วิหาร หรือสถานที่สำคัญต่าง ซึ่งจะมีขนาดที่ใหญ่เพียงพอต่อการทำกิจกรรมหลักๆของเมืองนั้นๆ ส่วนPlaza ในยุคโมเดิร์น หรือปัจจุบัน จะหมายรวมถึงพื้นที่เปิดโล่งที่มีส่วนเชื่อมต่อและเข้าถึงได้ง่ายจากถนน อาจจะอยู่ระหว่างอาคาร หน้าอาคาร

ในปัจจุบัน ลานหน้าอาคารเป็นกฎหมายที่อาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงในเมืองต้องมีไว้ โดยมีความสัมพันธ์กับระยะถอยร่นของอาคาร ซึ่งWilliam H. Whyte นักสังคมวิทยา ได้ทำการศึกษาถึงพฤติกรรมทางสังคมของคนในนิวยอร์ก เพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบลานหน้าอาคารได้อย่างเหมาะสมกับวิถีชีวิตของคนในมหานครนิวยอร์กไว้ดังต่อไปนี้

ภาพที่ 5 พื้นที่ลานสาธารณะ

ที่มา http://en.wikipedia.org/wiki/File:Mack_Plaza.jpg

5. The Social Life of Small Urban Space by William Whyte

William Whyte ได้ทำการสรุปผลจากการศึกษาวิจัยที่ว่างสาธารณะประเภทลาน (plaza) ขนาดเล็กหลายแห่ง ภายในเมือง ซึ่งเกือบทั้งหมดได้รับการออกแบบ-วางผังในช่วง 50 ปีก่อนหน้านั้น นัยยะสำคัญของผลการศึกษาคือ ปัจจัยทางด้านความงาม องค์ประกอบตกแต่งต่างๆ กระทั่งรูปร่างและขอบเขตของที่ว่างสาธารณะนั้น ไม่มีผลสำคัญเท่าใดนักกับระดับความนิยมในการเข้าใช้พื้นที่นั้นๆ ของคน หรืออีกนัยหนึ่ง ความสำเร็จของพื้นที่สาธารณะเหล่านั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆดังที่กล่าวมา Whyte เน้นว่าปัจจัยสำคัญที่แท้จริง ไม่ได้ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพของลานนั้นๆ แต่ขึ้นอยู่กับประเด็นที่ว่า พื้นที่ลานตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สัมพันธ์กับโครงข่ายทางสัญจรโดยรอบมากน้อยเพียงใด (Whyte, 1980 : 54) องค์ประกอบสำคัญ 2 ประการที่ Whyte กล่าวว่า มีผลต่อการสร้างความมีชีวิตชีวาของพื้นที่สาธารณะเมืองก็คือ หนึ่ง- ปริมาณความหนาแน่นของการสัญจรของคนเดินเท้าในบริเวณโดยรอบพื้นที่ และสอง-ความสะดวกในการเข้าถึงและเชื่อมต่อของพื้นที่นั้นๆ กับพื้นที่อื่นๆ ในเมือง

ภาพที่ 6 แสดงลักษณะของลานสาธารณะแบบต่างๆ
ที่มา http://www.pps.org/reference/uscanadasquares/

โดยการสังเกตของ Whyte ได้ทำการสังเกตพฤติกรรมของคนที่ทำกิจกรรมต่างในพื้นที่ลานขนาดเล็กหลายๆแห่งในเมืองใหญ่ โดยการแบ่งเป็นกิจกรรมต่างที่น่าสนใจได้ดังนี้

5.1 การใช้พื้นที่ทางสังคม

จากการสังเกตของ Whyte กล่าวโดยสรุปได้ว่า ส่วนมากคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ลานสาธารณะจะเป็นกลุ่มคนหนุ่มสาววัยทำงานเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งทำงานอยู่ในอาคารโดยรอบที่เป็นอาคารสำนักงาน โดยจะมีจำนวนที่เข้ามาใช้พื้นที่ว่างสาธารณะโดยเฉลี่ยกลุ่มละ 2-3 คน มากกว่าเป็นกลุ่มใหญ่ และเพศหญิงที่เข้ามาใช้พื้นที่จะมีความละเอียดอ่อนในการเลือกพื้นที่ที่จะใช้งานมากกว่าเพศชาย โดยผู้หญิงจะละเอียดอ่อนในการเลือกพื้นที่นั่งที่มีความสะอาด นั่งได้อย่างสบายใจ และปลอดภัย นอกจากนี้สิ่งที่พบได้เป็นประจำบริเวณลานสาธารณะที่ติดกับถนนจะพบว่าจะมีกลุ่มของผู้ชายที่นั่งมองผู้หญิงที่เดินผ่านไปมา พร้อมกับมีการพูดจาหยอกล้อหญิงสาวเหล่านั้น และอีกสิ่งหนึ่งที่พบเห็นคือ จะมีการหยุดพูดคุยในบริเวณที่ไม่ไกลจากทางเดินเท้า หรือในบางครั้งจะพบว่าบางกลุ่มคนเลือกที่จะหยุดคุยกลางทางเดินเท้า

ภาพที่ 7 แสดงพฤติกรรมการพูดหยอกล้อสาวตามความเห็นของ WHYTE
ที่มา http://vimeo.com/6821934

ภาพที่ 8 แสดงพฤติกรรมการใช้งานสวนสาธารณะขนาดเล็ก
ที่มา
http://www.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=69

ภาพที่ 9 แสดงกิจกรรมที่เกิดบริเวณมุมถนน
ที่มา http://vimeo.com/6821934

ภาพที่ 10 แสดงกิจกรรมที่เกิดในลาน
ที่มา http://vimeo.com/6821934

5.2 พื้นที่นั่ง

Whyte ได้ทำการเก็บข้อมูลจากการสังเกตพื้นที่ลานสาธารณะจนได้ข้อสรุปว่าพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จมีความเกี่ยวข้องของปัจจัยทางด้านแสงแดดและความสวยงามของลานน้อยมาก ในขณะที่จากการสำรวจส่วนมากสวนที่ประสบความสำเร็จและมีคนเข้ามาใช้มากนั้นจะเกี่ยวข้องในเรื่องการจัดการให้มีที่นั่งมากเพียงพอต่อจำนวนคนที่เข้ามาใช้งาน ไม่ว่าจะเป็นการนั่งแบบเก้าอี้สวน เก้าอี้และโต๊ะแบบธรรมดา หรือแม้แต่ขอบอาคารหรือขั้นบันได

ภาพที่ 11 แสดงลักษณะของลานสาธารณะที่สามารถนั่งได้ตามขั้นบันได
ที่มา http://vimeo.com/6821934

กล่าวโดยสรุปคือการจัดให้มีที่ที่ผู้คนสามารถเข้ามาใช้นั่งได้โดยสะดวกโดยไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นเก้าอี้เท่านั้น ทำให้ลานสาธารณะนั้นมีคนเข้ามาใช้อย่างคึกคักและมีชีวิตชีวา โดยลักษณะของที่นั่งที่เหมาะสมคือ ควรจะมีความสูงที่ประมาณ 17 – 44 นิ้ว และมีความลึกที่เพียงพอต่อการนั่ง 1 คน หรือ มีความลึกที่สามารถนั่งหันหลังชนกันได้เพื่อเพิ่มโอกาสในการใช้พื้นที่นั่ง นอกจากนี้ตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จอีกที่หนึ่งของลานสาธารณะขนาดเล็กอย่าง Paley Park คือการใช้ที่นั่งแบบเคลื่อนย้ายได้ เนื่องจากคนที่เข้ามาใช้งานสามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้ตามความต้องการ เช่นเมื่อต้องการนั่งคนเดียว หรือเมื่อต้องการนั่งเป็นกลุ่ม 2 - 4 คน ก็สามารถแยกโต๊ะและเก้าอี้ออกมาได้ตามต้องการอย่างเหมาะสม

ภาพที่ 12 แสดงตารางเปรียบเทียบปัจจัยที่ทำให้สวนสาธารณะประสบความสำเร็จ
ที่มา http://vimeo.com/6821934

ภาพที่ 13 แสดงพื้นที่นั่งแบบม้านั่งทั่วไป
ที่มา http://vimeo.com/6821934

ภาพที่ 14 แสดงลักษณะการนั่งตามขอบอาคารหรือขอบรูปปั้น
ที่มา http://vimeo.com/6821934

ภาพที่ 15 แสดงลักษณะการนั่งบนขั้นบันได
ที่มา http://www.pps.org/reference/uscanadasquares/

ภาพที่ 16 แสดงลักษณะเก้าอี้ที่เคลื่อนย้ายได้
ที่มา http://www.pps.org/reference/uscanadasquares/

5.3 แสงแดด ลม ต้นไม้ และน้ำ

ในเรื่องของแสงแดดที่สาดส่องเข้ามายังพื้นที่ลานสาธารณะนั้น หากจัดการให้มีต้นไม้พร้อมที่นั่งใต้ต้นไม้เยอะๆจะช่วยให้มีผู้คนเข้ามาใช้งานมากขึ้น รวมถึงการคำนึงถึงร่มเงาที่เกิดจากการซ้อนทับกันของรูปทรงต้นไม้ต่างๆที่ทำให้เกิดเงาทั้งบริเวณที่นั่งและร่มเงาในระหว่างทางเดิน

ภาพที่ 17 แสดงลักษณะการใช้ร่มเงาของต้นไม้และแสงแดดในลาน
ที่มา http://newyorkplantsandotherstuff.blogspot.com/2009/08/certainly-there-has-been-plenty-written.html

ในเรื่องของน้ำที่ใช้ในการออกแบบลานสาธารณะ การออกแบบให้มีสระน้ำเป็นสิ่งที่ดี แต่การที่จะให้ประสบความสำเร็จในการใช้งาน คือไม่ควรที่จะห้ามผู้ใช้งานแตะต้องน้ำ กล่าวคือควรทำให้ผู้คนที่เข้ามาใช้พื้นที่รู้สึกว่าสามารถแตะต้อง สัมผัส หรือลงไปเดินเล่นในน้ำได้โดยไม่มีข้อจำกัดหรือกฎเกณฑ์ต่างๆมาบังคับให้ต้องปฏิบัติตาม จากการสังเกตและเก็บข้อมูลของ Whyte พบว่าเมื่อผู้คนได้มีปฏิสัมพันธ์กับน้ำที่ใช้ในงานที่ว่างสาธารณะเหล่านี้ พวกเขาจะรู้สึกสนุกและรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของที่ว่างสาธารณะโดยไม่มีความรู้สึกเกร็งแต่อย่างใด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดบรรยากาศที่ดีและมีชีวิตชีวาขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ

ตัวอย่างที่ดีในการใช้น้ำเข้ามาช่วยอีกตัวอย่างหนึ่งก็คือ การใช้น้ำตกใน Paley Park ซึ่งม่านน้ำตกหรือผนังน้ำตกนี้จะทำให้ลดเสียงดังวุ่นวายที่มาจากถนนที่ติดกับสวนสาธารณะขนาดเล็กแห่งนี้ได้เป็นอย่างดี ทำให้ผู้คนที่เข้าใช้สวนสาธารณะแห่งนี้สามารถพูดคุยกันได้อย่างสบายนอกจากจะกลบเสียงแวดล้อมจากถนนที่วุ่นวาย และยังสามารถกลบเสียงพูดคุยของคนที่อยู่ในพื้นที่สวนแห่งนี้สำหรับบุคคลที่ต้องการนั่งพักผ่อนหรือนั่งอ่านหนังสือ

ภาพที่ 18 แสดงลักษณะการใช้น้ำแบบให้ผู้เข้าใช้มีโอกาสสัมผัสน้ำ
ที่มา http://www.boston.com/community/photos/raw/2008/09/children_playing_in_water_foun.html

5.4 อาหาร

Whyte พบว่าอีกปัจจัยหนึ่งที่ดึงดูดคนให้เข้ามาใช้พื้นที่ว่างสาธารณะบางแห่งมากกว่าแห่งอื่นก็คือ การที่มีของกิน หรือร้านอาหารแบบเคลื่อนที่ได้ หรือที่เรียกว่า Stand มาตั้งขายอยู่บริเวณที่ใกล้กับพื้นที่สาธารณะ หรือ ในส่วนของพื้นที่สาธารณะเอง เนื่องจากอาหารหรือของกินเป็นหนึ่งในสิ่งที่คนทุกคนต้องบริโภค โดยเฉพาะพนักงานออฟฟิศวัยทำงาน อาหารรถเข็นเหล่านี้ถือเป็นทางเลือกหนึ่งที่ทำให้ได้รับประทานอาหารกลางวันที่มีราคาประหยัดและอิ่มท้อง ซึ่งตัวอย่างที่ให้เห็นว่าอาหารมีส่วนช่วยดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่สาธารณะนั้นจะเห็นได้จาก St. Andrew Plaza ที่แต่เดิมเงียบเหงาไม่ค่อยมีผู้คนเข้าใช้งาน ต่อมานายกเทศมนตรีของเมืองได้มีนโยบายที่จะทำเทศกาลอาหารนานาชาติขึ้นใน plaza แห่งนี้ ทำให้เกิดปรากฏการณ์ที่คนเข้ามาใช้พื้นที่อย่างคึกคัก ทำให้เกิดการจัดงานเทศกาลนี้ต่อเนื่องเป็นเวลานาน

ภาพที่ 19 แสดงลักษณะร้านอาหารแบบรถเข็น
ที่มา http://www.newborhood.com/articles/5816/10/nyc-street-food

5.5 ถนน

พื้นที่ว่างสาธารณะที่จะประสบความสำเร็จโดยมีคนเข้ามาใช้งานอย่างมากมายนั้น จะพบได้ว่าการเชื่อมต่อโดยสะดวกกับถนนและทางเท้านั้นเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญเป็นอันมาก การเข้าถึงได้ง่ายจากถนนนั้นจะเปิดโอกาสให้ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่ได้ค่อนข้างสูง นอกจากนี้โดยส่วนมากแล้วกิจกรรมต่างๆทั้งการหยุดพูดคุย การขายของ มักจะเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากที่บริเวณหัวมุม ดังนั้นลักษณะของพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีบริเวณหัวมุมทางเท้าจะมีโอกาสของผู้เข้ามาใช้งานสูงมากกว่าที่อื่น อีกทั้งการคำนึงถึงการมองเห็นหรือการนำสายตาเข้าไปสู่พื้นที่สาธารณะก็เป็นอีกวิธีการหนึ่งที่ทำให้ที่ว่างสาธารณะนั้นประสบความสำเร็จได้ เช่น Paley Park ที่มีการยกระดับของสวนขึ้นไป 3-4 ขั้นบันได เพื่อให้กิจกรรมที่เกิดขึ้นสวนนั้นดึงดูดระดับสายตาของคนที่เดินผ่านไปมา แล้วเกิดความสนใจที่จะเข้าไปสัมผัสประสบการณ์ที่จะได้รับจากสวนแห่งนี้ อีกทั้งการใช้ร้านค้าร้านอาหารรถเข็นมาเป็นส่วนสร้างความดึงดูดใจก็จะเป็นวิธีการหนึ่งที่ช่วยได้เช่นกัน

ภาพที่ 20 แสดงลักษณะการเชื่อมต่อกับถนน
ที่มา http://vimeo.com/6821934

5.6 กลุ่มคนที่ไม่เป็นที่ต้องการ

กลุ่มคนที่ไม่เป็นที่ต้องการในที่นี้คือ กลุ่มคนประเภทคนเร่ร่อน คนจรจัด คนเมาสุรา โดยทั่วไปแล้วผู้คนจะรู้สึกไม่ปลอดภัยเมื่อต้องอยู่ใกล้บุคคลเหล่านี้ ดังนั้นพื้นที่สาธารณะส่วนมากจะมีวิธีการป้องกันไม่ให้บุคคลเหล่านี้เข้ามาใช้พื้นที่ต่างๆนานา อาทิเช่นการสร้างรั้วรอบขอบชิด การว่าจ้างยามรักษาการณ์ ทั้งนี้ปัญหาจากบุคคลที่ไม่เป็นที่พึงประสงค์เหล่านี้จะหมดไป เมื่อเปิดให้พื้นที่สาธารณะเหล่านั้นมีคนเข้ามาใช้งานอยู่เป็นประจำ

บทที่ 3

กระบวนการวิจัย และการดำเนินงาน

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะพฤติกรรมและกิจกรรมของคนใช้ทางเท้าในย่านธุรกิจของเมือง เป็นผลมาจากการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มีวิธีวิจัยโดยการสร้างพื้นที่กรณีศึกษา กำหนดปัจจัยในการเก็บข้อมูลและการเก็บข้อมูล เพื่อนำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของข้อมูลและสรุปผลการศึกษา

1. คำถามในการศึกษา

ลักษณะพื้นที่ทางเท้าที่เหมาะกับวิถีชีวิตของคนในย่านสีลมซึ่งเป็นพื้นที่ธุรกิจของกรุงเทพควรเป็นอย่างไร

2. ขั้นตอนในการศึกษา

เพื่อมุ่งเน้นหาคำตอบของคำถามในการวิจัย โดยการกำหนดพื้นที่ศึกษาและขอบเขตของพื้นที่ศึกษา การสำรวจภาคสนามด้วยการสังเกตการณ์ ซึ่งมีกระบวนการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

2.1 การเลือกพื้นที่ศึกษาที่เป็นตัวแทนของเมืองย่านธุรกิจ

2.2 การลงสังเกตการณ์โดยสังเขป

2.3 การกำหนดปัจจัยต่างๆในการเก็บข้อมูล

2.4 การเก็บข้อมูลด้วยวิธีการบันทึกภาพเคลื่อนไหว และ Mapping

2.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

2.6 การสรุปข้อมูลเพื่อตอบคำถามงานวิจัย

2.7 การเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น

3. การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาประชากรที่เป็นพนักงานวัยทำงานที่เป็นกลุ่มผู้ใช้สอยพื้นที่หลักของพื้นที่กรณีศึกษา โดยเน้นการสำรวจพฤติกรรมของผู้ใช้สอยดังกล่าวในช่วงเวลาต่างๆ

4.เกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ศึกษา

4.1ย่านสีลมที่สามารถเป็นตัวแทนของพื้นที่เศรษฐกิจและย่านธุรกิจ โดยมีลักษณะของปัญหาที่สอดคล้องกับปัญหาการวิจัย คือมีพื้นที่ที่ถูกรุกล้ำพื้นที่ทางเท้าเพื่อนำมาเป็นพื้นที่ค้าขาย อันมีความเกี่ยวเนื่องกับวิถีชีวิตของผู้คนในบริเวณนั้นๆ ทั้งนี้พื้นที่ดังกล่าวนั้นต้องการการแก้ปัญหาที่ตรงจุดและถูกต้องตามความเหมาะสมของวิถีชีวิตแบบคนเมืองกรุงเทพ

4.2พื้นที่ในส่วนถนนสีลมตอนต้นที่มีความหลากหลายของผู้ใช้งาน และมุ่งเน้นผู้ใช้งานหลักคือกลุ่มคนทำงาน ได้แก่พนักงานบริษัท ข้าราชการ หรือ ร้านค้าต่างๆ เนื่องจากพื้นที่ที่มีความหลากหลายของผู้ใช้งานนั้นจะสามารถสุ่มกลุ่มตัวอย่างได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น

4.3พื้นที่ในส่วนถนนสีลมตอนต้นที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมทั้งในแง่ของเวลาและการเกิดประเภทของกิจกรรม ที่เกี่ยวเนื่องกับบริบทของพื้นที่นั้นๆ เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นกับบริบทที่เป็นตัวตั้งได้

5. วิธีการศึกษา

5.1 ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ

5.1.1 เนื้อหางานวิจัยภาคเอกสาร โดยการศึกษาแนวคิดในการจัดการพื้นที่ทางเท้าและความสำคัญของทางเท้าและพื้นที่สาธารณะของเมืองที่มีต่อเมืองย่านธุรกิจของกรุงเทพ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้คนในพื้นที่สาธารณะของเมือง เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปสู่ข้อเสนอแนะที่เหมาะสมของการจัดการทางเท้าและพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กของที่เหมาะสมต่อวิถีชีวิตของคนเมืองในย่านธุรกิจของกรุงเทพมหานคร

5.1.2ขั้นตอนในการศึกษางานภาคเอกสาร ด้วยการกำหนดหัวข้อในการศึกษาและปัญหาที่เกี่ยวข้อง โดยงานวิจัยนี้มุ่งเน้นศึกษาพฤติกรรมบนทางเท้าของคนเมืองย่านธุรกิจที่ส่งผลให้เกิดความติดขัดในการเดินเท้าบางช่วงเวลา ว่ามีสาเหตุมาจากกิจกรรมใดบ้าง และควรมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางเท้าเองและโดยการใช้พื้นที่สาธารณะขนาดเล็กมาช่วยได้อย่างไรบ้าง

5.2 ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ

โดยวิธีสังเกตการณ์ (Observation) เพื่อสังเกตการณ์ลักษณะพฤติกรรมที่เกิดขึ้น ทั้งกิจกรรมที่เกิดโดยตัวผู้ใช้สอยทางเท้าเอง และกิจกรรมที่เกิดจากลักษณะกิจกรรมการค้าขายที่รุกล้ำพื้นที่ทางเท้า โดยบันทึกข้อมูลลักษณะพฤติกรรม กิจกรรมที่เกิดขึ้นและตำแหน่งของการเกิดกิจกรรมดังกล่าว ด้วยการถ่ายภาพ และบันทึกเป็นภาพเคลื่อนไหว เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนวิเคราะห์ในส่วนถัดไป

-สังเกตการณ์และเก็บข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ที่ศึกษาโดยรวม เพื่อเริ่มรวบรวม ข้อมูลและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของบริบทโดยรอบกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

-สังเกตกิจกรรมและลักษณะพฤติกรรมที่เกิดขึ้นของทั้งผู้ใช้สอยทางเท้าเพื่อการสัญจร และ ผู้ใช้ทางเท้าเพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ต่างๆ ในทุกช่วงเวลา เพื่อหาบทสรุป และวิเคราะห์ความคล้ายและความแตกต่างของพฤติกรรมในบริเวณพื้นที่ศึกษา

<u>ตารางแสดงการสังเกตการณ์และเก็บข้อมูล</u>

วัน	เวลา					
	7:00 - 9:00	9:00 - 11:00	11:00 - 13:00	13:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 20:00
อังคาร 11/01/55	สังเกตการณ์	สังเกตการณ์				
อังคาร 25/01/55	สังเกตการณ์	สังเกตการณ์	สังเกตการณ์	สังเกตการณ์	สังเกตการณ์	สังเกตการณ์
ศุกร์ 28/01/55				สังเกตการณ์		
เสาร์ 29/01/55			สังเกตการณ์		สังเกตการณ์	สังเกตการณ์

6. การวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล

6.1การวิเคราะห์ข้อมูล การนำผลที่ได้จากการสังเกตการณ์มาวิเคราะห์เพื่อหาลักษณะพฤติกรรมและกิจกรรมบนทางเท้าที่เหมาะสมกับวิถีชีวิตของคนไทยในย่านธุรกิจ โดยใช้วิธีสังเกตและวิเคราะห์ตามแบบอย่างของ William Whyte โดยแบ่งเป็นขั้นตอนการวิเคราะห์ดังนี้

- วิเคราะห์และเก็บข้อมูลสภาพพื้นที่ศึกษาโดยสังเขปเพื่อให้ทราบบริบทที่สำคัญและรูปแบบกิจกรรมคร่าวๆของพื้นที่ศึกษา
- วิเคราะห์ในเชิงพื้นที่แต่ละพื้นที่ย่อยอย่างละเอียด เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นกับบริบทของพื้นที่ตั้งและประเภทผู้ใช้สอยทางเท้า
- ทำการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสถิติการใช้ทางเท้าในจุดที่มีการสัญจรพลุกพล่าน เพื่อให้ทราบถึงกิจกรรมที่สำคัญ หรือ ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้น
- รวบรวมข้อมูลทั้งหมดและทำการสรุปผลที่ได้ว่าลักษณะกิจกรรมที่พบเห็นบนทางเท้าในพื้นที่กรณีศึกษามีความสัมพันธ์ต่อบริบทของพื้นที่ตั้งและกิจกรรมอื่นๆอย่างไร

6.2 การสรุปผล ขั้นตอนการสรุปผลสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

6.2.1 การสรุปปัจจัยและผลความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้ากับบริบทโดยรอบทางเท้าและกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้อ เพื่อใช้เป็นข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาทางเท้าที่เกิดขึ้น

6.2.2 การสรุปพฤติกรรมและกิจกรรมบนทางเท้าของเมืองย่านธุรกิจที่เหมาะสมต่อวิถีชีวิตของคนไทย โดยสรุปกิจกรรมที่มีความสำคัญและควรจะมีอยู่หรือไม่ควรจะมีอยู่บนทางเท้า เพื่อสรุปเป็นประเด็นในการเสนอแนวทางปรับปรุงและแก้ไขปัญหาทางเท้าที่เกิดขึ้นต่อไป

บทที่ 4

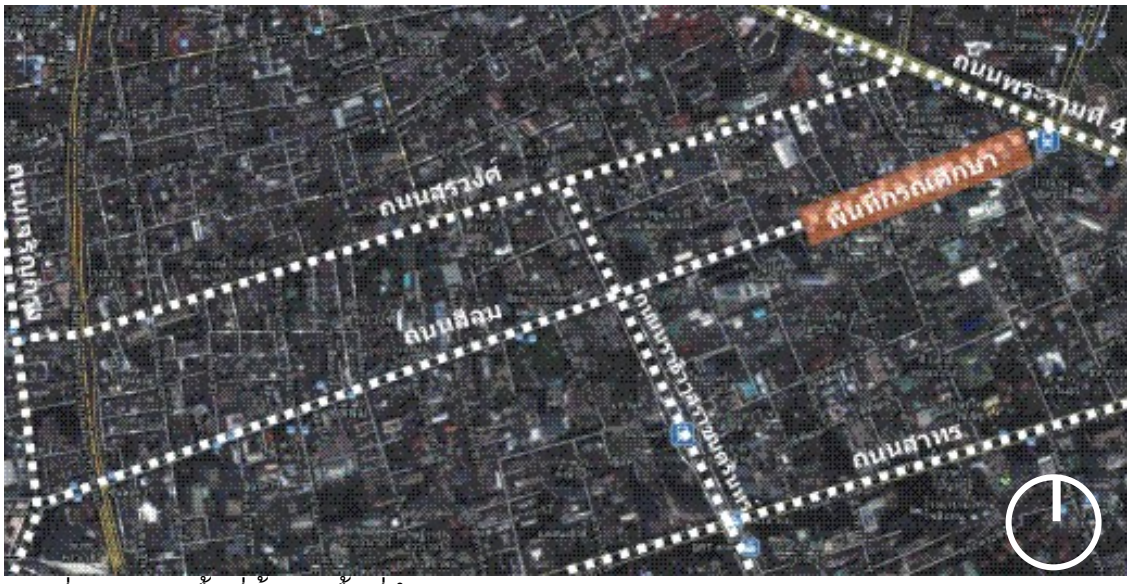
ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่กรณีศึกษา

พื้นที่บริเวณย่านสีลมถูกเลือกเป็นพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจของเมืองที่มีกิจกรรมการค้าขายบนทางเท้าที่หลากหลาย เนื่องจากความแตกต่างของประเภทผู้ใช้สอย โดยมีกลุ่มผู้ใช้สอยทางเท้าหลักคือประชากรวัยทำงาน ซึ่งมีระดับรายได้ไม่สมดุลกับรายจ่าย ด้วยเหตุนี้จึงเป็นส่วนช่วยให้เกิดกิจกรรมการค้าบนทางเท้าเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้ใช้ทางเท้าหลัก

สีลมเป็นย่านการค้าและธุรกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร โดยเป็นย่านที่มีชีวิตชีวาและถือได้ว่าไม่เคยหลับใหล เนื่องจากเป็นย่านการค้าและธุรกิจจึงเป็นศูนย์รวมอาคารสำนักงานต่างๆรวมถึงร้านค้าร้านรวงอยู่ตลอดสองฝากถนน ทั้งร้านค้าประเภทตึกแถวค้าขายอาหารนานาชนิด ไปจนถึงร้านค้าร้านอาหารริมทางเท้า ที่ขายตั้งแต่ของกินของใช้ไปจนถึงเสื้อผ้าเครื่องประดับต่างๆนานา อันเป็นสิ่งจำเป็นต่อพฤติกรรมการใช้ชีวิตของพนักงานบริษัทและลูกจ้างสำนักงานต่างๆเหล่านั้น นอกจากนี้แล้วย่านสีลมยังได้ชื่อว่าเป็นย่านแห่งศูนย์รวมสถานที่บันเทิงยามค่ำคืนที่โด่งดังแห่งหนึ่งของกรุงเทพอีกด้วย จะเห็นได้จากสถานบันเทิงยามค่ำคืนที่แทรกตัวอยู่ระหว่างตรอกซอกซอยที่เชื่อมระหว่างถนนสีลมกับถนนสุรวงศ์ ด้วยเหตุนี้เองทำให้สีลมคงสภาพเป็นถนนที่มีสีสันและชีวิตชีวาตั้งแต่เช้าจนถึงดึกดื่นค่ำคืน หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นถนนที่ไม่เคยหลับใหล

1. พื้นที่ตั้ง

ทิศเหนือ	ติดกับถนนสุรวงศ์
ทิศตะวันออก	ติดกับถนนพระรามที่4
ทิศใต้	ติดกับถนนสาทร
ทิศตะวันตก	ติดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์



ภาพที่ 21 แสดงพื้นที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา

2. ประวัติและความเป็นมา

ถนนสีลมนั้นเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนพระราม 4 มีความยาว 2.78 กิโลเมตร เป็นถนนที่มีเกาะกลางถนนและปลูกต้นไม้เรียงรายไปตลอดแนวถนนทั้งหมดจำนวน 483 ต้น ถนนสีลมเป็นถนนแห่งแรกที่ได้มีการเดินสายไฟฟ้าและสายโทรศัพท์ไว้ใต้ดิน โดยประวัติของถนนสีลมนั้นถูกสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ในยุคสมัยเดียวกันกับการสร้างถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง และเฟืองนคร แต่เดิมมีชื่อเรียกว่า ”ถนนขวาง” เนื่องจากเป็นคันดินที่ขุดเชื่อมระหว่างคลองบางรัก กับ คลองถนน ดังนั้นตรงคันดินจึงเกิดเป็นถนนเรียกว่าถนนขวาง ต่อมาได้มีชาวต่างชาตินำเครื่องวิดน้ำที่เรียกว่าเครื่อง “สีลม” (The Windmill) มาตั้งไว้ที่ถนนขวาง ซึ่งบริเวณนั้นโดยรอบในอดีตยังคงเป็นทุ่งนาโล่งกว้าง ทำให้เครื่องสีลมนั้นดูโดดเด่นเป็นสง่า จึงเป็นที่มาของชื่อถนนสีลม

ภาพที่ 22 ถนนสีลมเมื่อ 40 ปีก่อน

ที่มา

http://forum.thaidvd.net/lofiversion/index.php/t116067-5200.html

ภาพ 23อาคารสีบุญเรืองในย่านสีลมในอดีต

ที่มา

http://forum.thaidvd.net/lofiversion/index.php/t116067-5200.html

3.สภาพของย่านสีลมในปัจจุบัน

3.1 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ลักษณะทางกายภาพของประเภทอาคารในย่านสีลมนั้นจะเป็นย่านที่มีลักษณะของอาคารพาณิชยกรรม ที่รวมทั้งอาคารร้านค้าประเภทตึกแถวที่มีรูปแบบการใช้งานแบบผสมผสาน และร้านค้าขนาดใหญ่จนกระทั่งถึงห้างสรรพสินค้า นอกจากนี้ยังมีอาคารประเภทอาคารสำนักงานต่างๆตั้งแต่ขนาดใหญ่ไปจนถึงขนาดเล็ก โดยส่วนมากอาคารสำนักงานและร้านค้าส่วนมากจะตั้งอยู่ริมถนนสีลม ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ในขณะที่ในซอยย่อยจะเป็นร้านค้าประเภทสถานบันเทิงยามค่ำคืนที่มีอยู่ในซอยพัฒน์พงศ์ และบางส่วนเล็กน้อยในซอยต่างๆข้างเคียง

ในส่วนของอาคารประเภทที่อยู่อาศัยนั้นส่วนมากจะเป็นประเภทคอนโดมิเนียมและอพาร์ทเมนต์เป็นส่วนใหญ่ ส่วนบ้านพักอาศัยหรืออาคารพักอาศัยประเภทตึกแถวนั้นจะพบในส่วนของพื้นที่ที่ไม่ติดกับถนนใหญ่ เนื่องจากพื้นที่ริมถนนใหญ่นั้นมีราคาสูงจึงมีความสำคัญในด้านเศรษฐกิจมาก

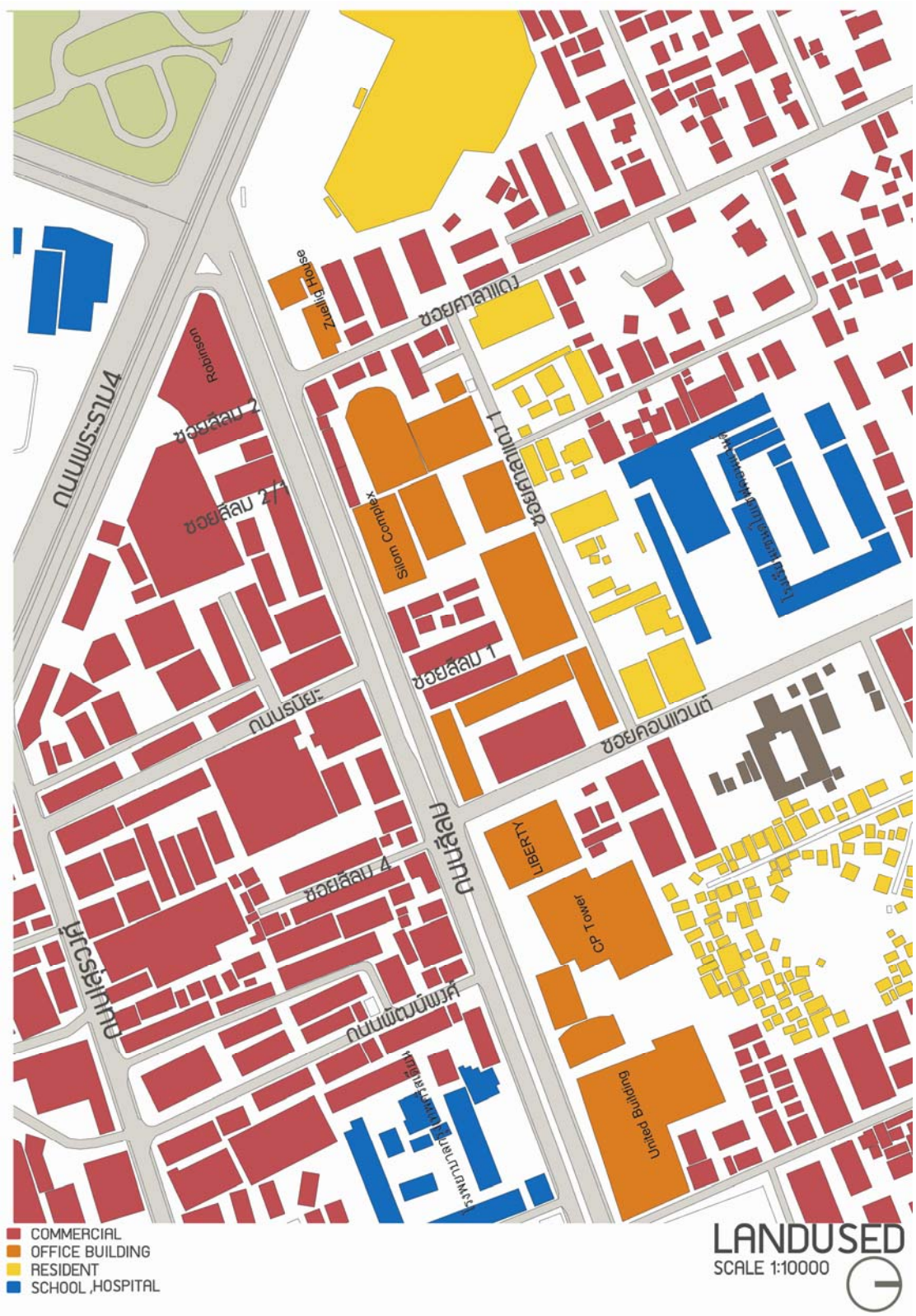
(ก) (ข) (ค)

ภาพที่ 24 สภาพอาคารริมถนนสีลม

(ก) อาคารพาณิชยกรรม ประเภทตึกแถว

(ข) อาคารที่อยู่อาศัย

(ค) อาคารสำนักงาน



แผนผังที่ 1 แสดงลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา

3.2 การคมนาคม

พื้นที่ในย่านสีลมเป็นพื้นที่ที่มีการคมนาคมรองรับที่หลากหลายมาที่สุดแห่งหนึ่ง เนื่องจากมีทั้งรถประจำทางสาธารณะ รถตู้โดยสารสาธารณะ รถไฟฟ้า(BTS) รถใต้ดิน (MRT) อีกทั้งยังใกล้กับจุดเชื่อมต่อทางน้ำเช่นทางเรือสะพานตากสิน และท่าเรือด่วนโอเรียลเตล นอกจากนั้นยังใกล้กับจุดขึ้นลงทางด่วนหรือทางพิเศษศรีรัชโครงข่ายในเมือง ณ จุดบริเวณถนนสาทร

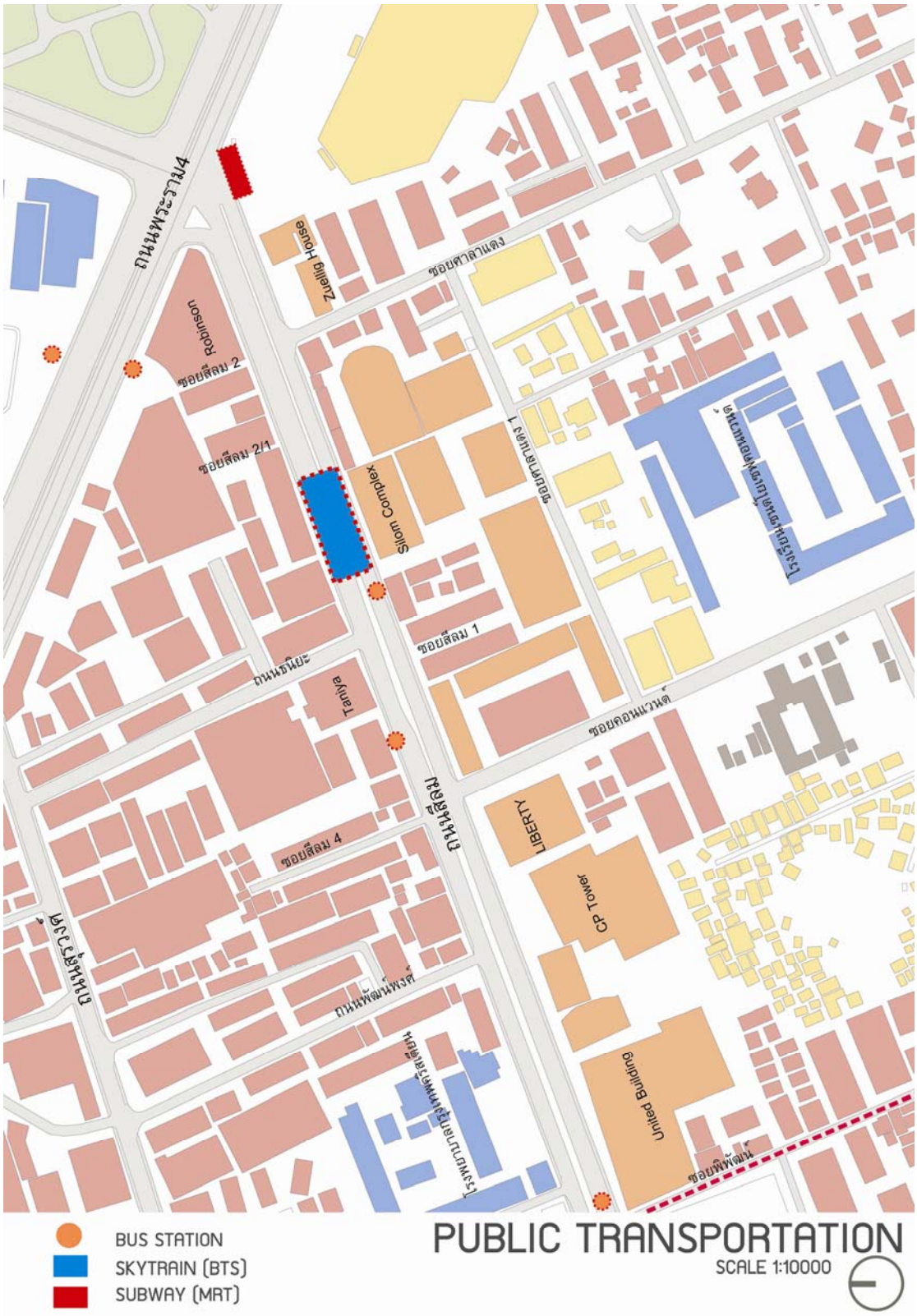
ภาพที่ 25 แสดงสภาพสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง

ภาพที่ 26 แสดงสภาพทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟใต้ดินสีลม

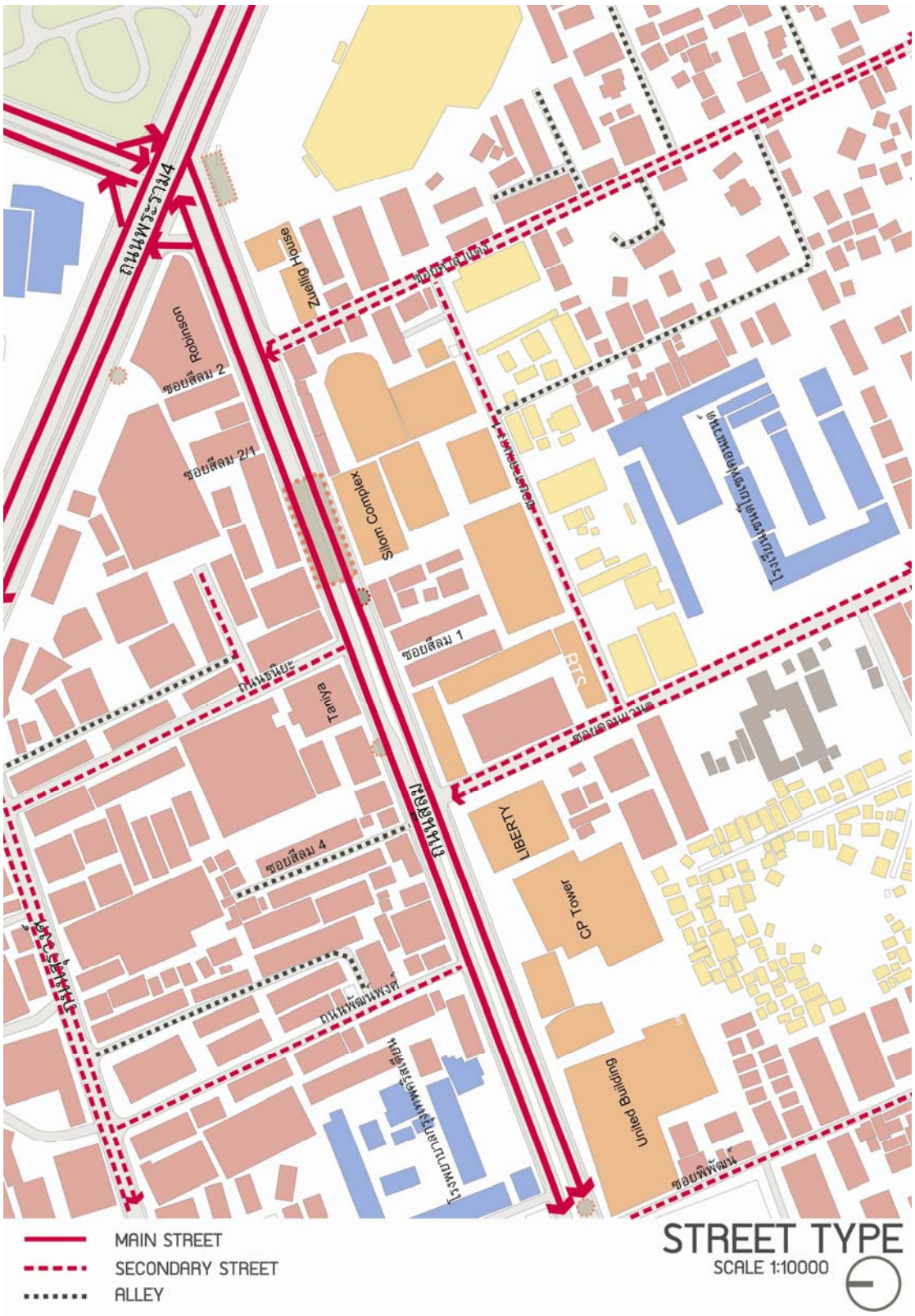
สภาพถนนในพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยถนนหลักคือ ถนนสีลม ที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักขนาดใหญ่กว่าสองสาย คือถนนพระราม4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยถนนสีลมนั้นจะมีซอยและถนนย่อยแยกอีกหลายสาย (ดูแผนผังที่ 2 แสดงประเภทถนนในบริเวณพื้นที่กรณีศึกษา)

ความกว้างของทางเท้าในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

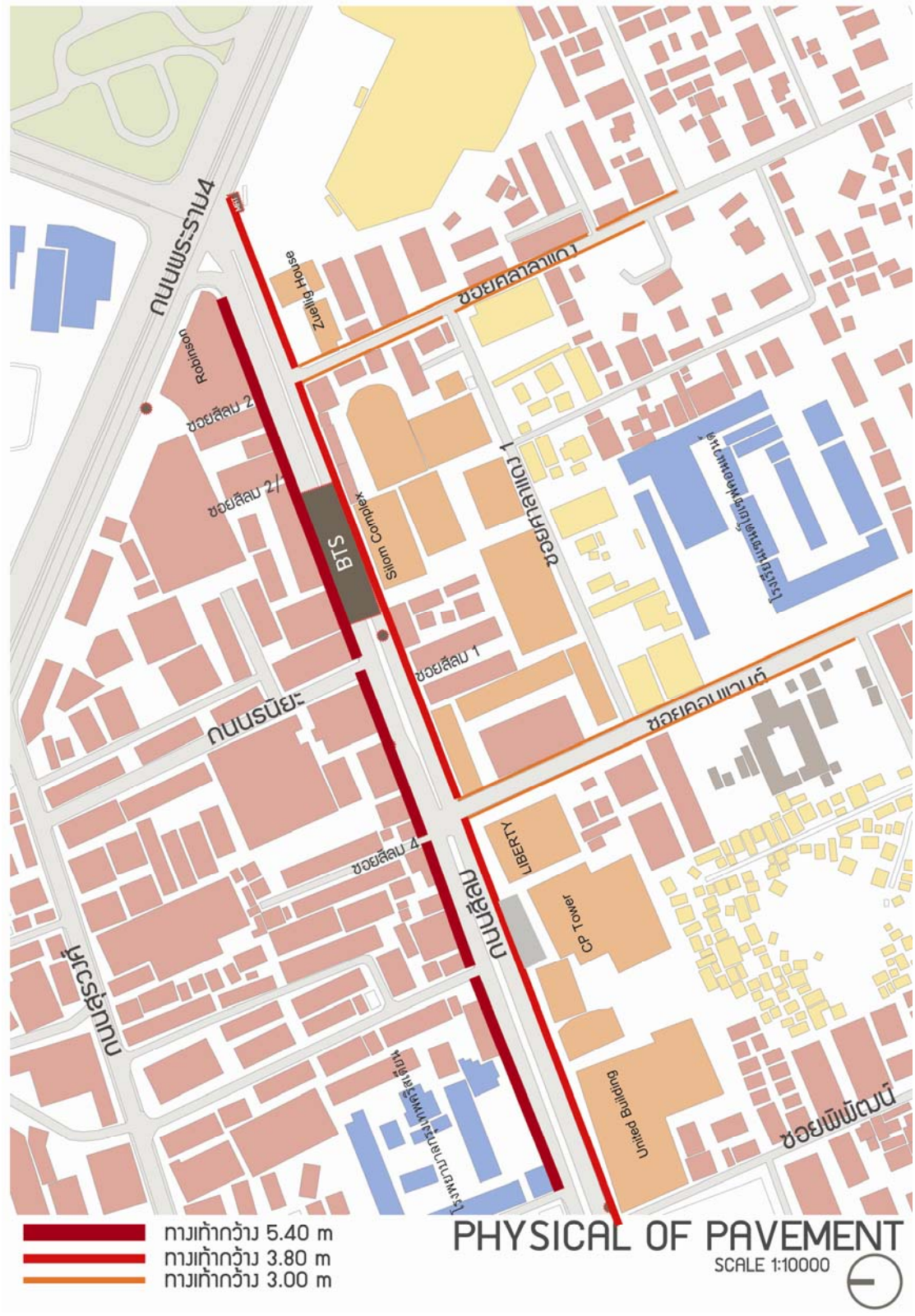
- ทางเท้าบริเวณถนนสีลม ทางฝั่งอาคารสำนักงานมีความกว้าง 3.8 เมตร ทางฝั่งพัฒน์พงศ์มีความกว้าง 5.4 เมตร
- ทางเท้าบริเวณถนนและซอยย่อยมีความกว้าง 3 เมตร



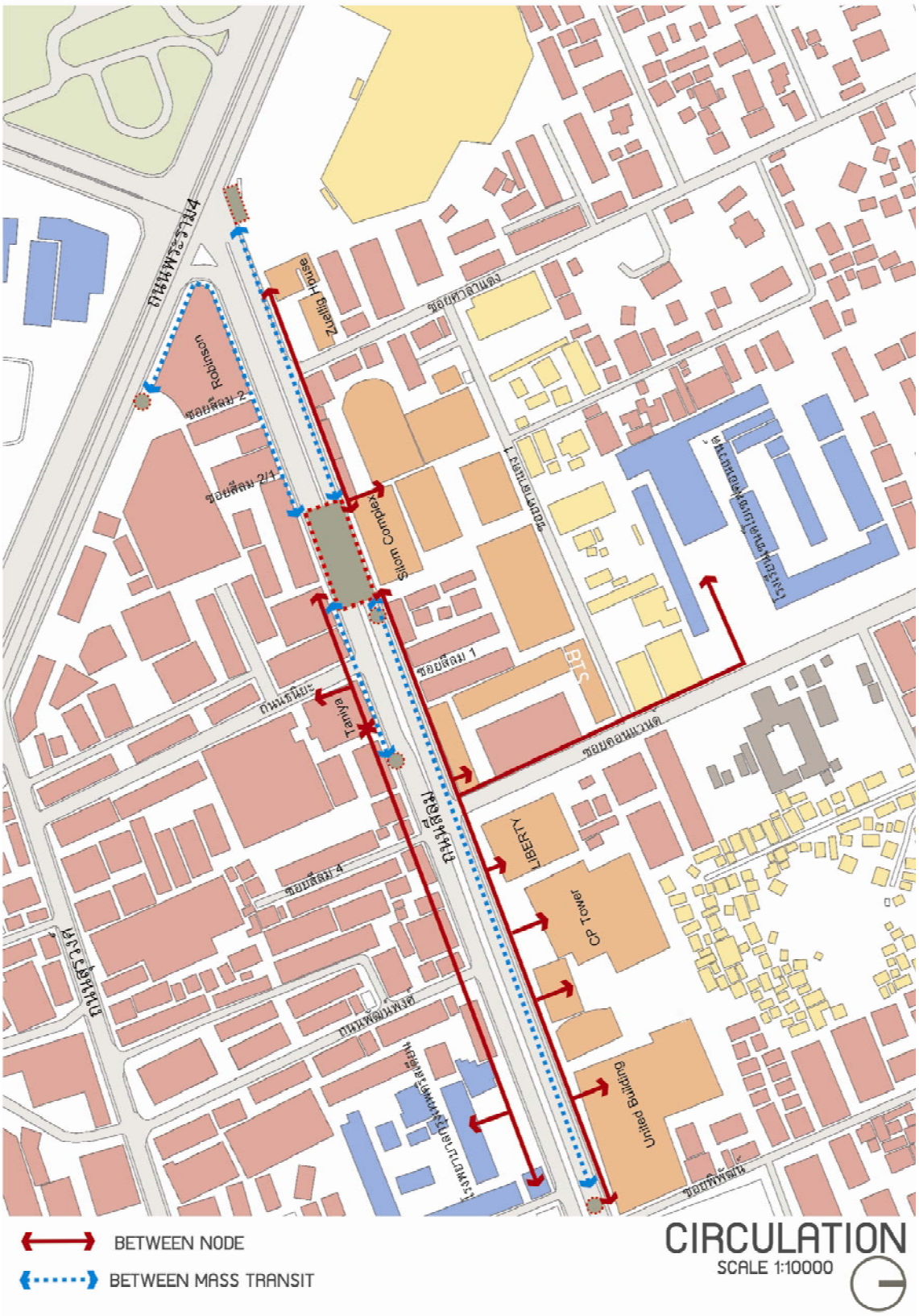
แผนผังที่ 2 แสดงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา



แผนผังที่ 3 แสดงประเภทถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษา



แผนผังที่ 4 แสดงลักษณะทางเท้าในพื้นที่ศึกษา



แผนผังที่ 5 แสดงลักษณะการเชื่อมต่อทางทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

3.3 USER

พื้นที่กรณีศึกษาย่านสีลม มีผู้ใช้สอยทางเท้าหลักคือ พนักงานบริษัท เนื่องจากพื้นที่โดยรอบมีอาคารสำนักงานมาก และอาคารสำนักงานส่วนมากจะตั้งอยู่ทางฝั่งซ้ายของถนนสีลม (ด้านติดกับถนนสาทร) จากการที่มีผู้ใช้สอยหลักเป็นพนักงานบริษัททำให้ลักษณะและช่วงเวลาของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้านั้นสอดคล้องต่อวิถีชีวิตของพนักงานบริษัท

ส่วนผู้ใช้สอยทางเท้ารองลงมาคือกลุ่มนักท่องเที่ยวในตอนกลางคืน โดยสถานบันเทิงจะตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของถนนสีลมที่เรียกว่าพัฒน์พงศ์ ผู้ใช้สอยกลุ่มนี้เป็นส่วนที่ทำให้ช่วงเวลาของกิจกรรมมีความต่อเนื่องตลอดทั้งวันและคืน และลักษณะของกิจกรรมแตกต่างกันระหว่าง 2 ถนน

ส่วนผู้ใช้สอยอีกกลุ่มหนึ่งคือเด็กนักเรียนโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ ที่ตั้งอยู่ในซอยคอนแวนต์ โดยกิจกรรมที่เกิดบนทางเท้าจะมีลักษณะเฉพาะที่มีเพื่อเด็กนักเรียนอย่างเห็นได้ชัดในซอยคอนแวนต์

ภาพที่ 27 แสดงประเภทผู้ใช้สอยทางเท้า

3.4 ACTIVITIES

ลักษณะของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณย่านสีลมนั้น เกิดขึ้นโดยสภาพของประเภทอาคารโดยรอบที่ฝั่งหนึ่งเป็นอาคารสำนักงาน และอีกฝั่งหนึ่งเป็นสถานบันเทิง ทำให้กิจกรรมที่เกิดขึ้นมีความแตกต่างของพื้นที่ที่เกิดกิจกรรมในบริเวณที่เป็นช่วงถนนเส้นเดียวกัน หากแต่มีความต่อเนื่องทางด้านเวลา กล่าวคือกิจกรรมทางด้านฝั่งอาคารสำนักงานจะเกิดในช่วงกลางวันตั้งแต่ช่วงเวลาเช้า 7.00 น. จนกระทั่ง 20.00 น. ซึ่งจะเป็นกิจกรรมที่เกิดจากลักษณะการใช้ชีวิตของผู้คนในย่านสำนักงาน อันมีความเกี่ยวเนื่องกับการจับจ่ายใช้สอยทั้งทางด้านอาหาร และของใช้จนกระทั่งรวมถึงเสื้อผ้าเครื่องประดับ ในขณะที่กิจกรรมทางด้านฝั่งพัฒน์พงศ์ของถนนสีลมนั้น จะเริ่มความมีชีวิตชีวาในตอนใกล้หัวค่ำ คือประมาณ 18.00 น. เป็นต้นไปจนกระทั่งสถานบันเทิงปิด ซึ่งทำให้ความต่อเนื่องของเวลาที่มีกิจกรรมเกิดขึ้นบนท้องถนนและ 2 ข้างทางเท้าของถนนสีลมนั้นมีความต่อเนื่องอยู่เกือบตลอดทั้งวัน ซึ่งจึงกล่าวได้ว่าเป็นย่านที่ไม่เคยหลับย่านหนึ่งของกรุงเทพ

กิจกรรมหลักที่เกิดในย่านพื้นที่กรณีศึกษามีดังนี้

3.4.1 กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้สอยทางเท้า กิจกรรมทั่วไปที่พบเห็นได้ คือ การเดิน การนั่งพัก หรือนั่งรอ การนั่งรับประทานอาหาร การพูดคุย ทั้งนี้เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นทั่วไปบนทางเท้าไม่ว่าจุดใดๆก็ตาม หากแต่ในแต่ละจุดจะมีลักษณะพิเศษของกิจกรรมเหล่านี้ที่ แสดงถึงความเป็นลักษณะเฉพาะตัวของทางเท้าบริเวณย่านธุรกิจอย่างย่านสีลมได้เป็นอย่างดี

3.4.2 กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการค้าขาย เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปแบบเฉพาะตัวของย่าน โดยมีลักษณะของประเภทสินค้าที่ขายนั้นแตกต่างไปตามช่วงเวลาและสถานที่หรือประเภทอาคาร ณ จุดที่ตั้งขายสินค้านั้น กล่าวคือ ในฝั่งบริเวณที่ใกล้กับอาคารสำนักงานจะพบเห็นร้านค้าที่ตั้งขายส่วนมาจะเป็นร้านอาหาร และร้านขายเสื้อผ้าของผู้หญิง ซึ่งจะเปิดขายตั้งแต่เช้าจนกระทั่งหัวค่ำที่ผู้คนเลิกงานแล้ว ในขณะที่ด้านฝั่งพัฒน์พงศ์จะพบว่าร้านค้าส่วนมากจะเปิดในตอนหัวค่ำเป็นต้นไป และเป็นร้านที่ขายของสำหรับผู้ชายและของที่ระลึกสำหรับนั่งท่องเที่ยว

บทที่ 5

ผลการวิจัย

ดังนั้นลักษณะพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเท้าของกรุงเทพจึงมีลักษณะไม่เหมือนที่อื่น การสังเกตและวิเคราะห์พฤติกรรมเพื่อช่วยแก้ปัญหาการค้าขายบนทางเท้าในบทนี้ จึงมุ่งเน้นที่ประเด็นของกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์และได้รับผลกระทบจากการกิจกรรมค้าขายเหล่านี้ โดยศึกษาถึงที่มาและเหตุผลของการมีกิจกรรมค้าขายในแต่ละจุดต่างๆ รวมถึงผลกระทบที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้งานของคนเดินถนนและผู้ใช้ทางเท้าอื่นๆ

1.ผลการสังเกตการณ์

ในส่วนของการศึกษาพื้นที่นั้นจะแบ่งส่วนของพื้นที่กรณีศึกษาออกเป็นกลุ่มย่อยๆ เพื่อให้ ง่ายแก่การนำมาวิเคราะห์หาข้อสรุปของข้อมูลเฉพาะในแต่ละพื้นที่ย่อย โดยจะแบ่งพื้นที่ออกเป็นกลุ่มย่อยดังนี้

พื้นที่โซน A : โซนพื้นที่บริเวณหน้าอาคาร Zuelig

พื้นที่โซน B : โซนพื้นที่บริเวณตึกแถวระหว่างหัวมุมถนนศาลาแดงและอาคาร Silom Complex

พื้นที่โซน C : โซนพื้นที่บริเวณตึกแถวข้างอาคาร Silom Complex

พื้นที่โซน D : โซนพื้นที่บริเวณหน้าอาคาร Silom Complex

พื้นที่โซน E : โซนพื้นที่บริเวณตึกแถวระหว่างอาคาร Silom Complex และอาคารสีบุญเรือง

พื้นที่โซน F : โซนพื้นที่บริเวณหน้าอาคารสีบุญเรือง

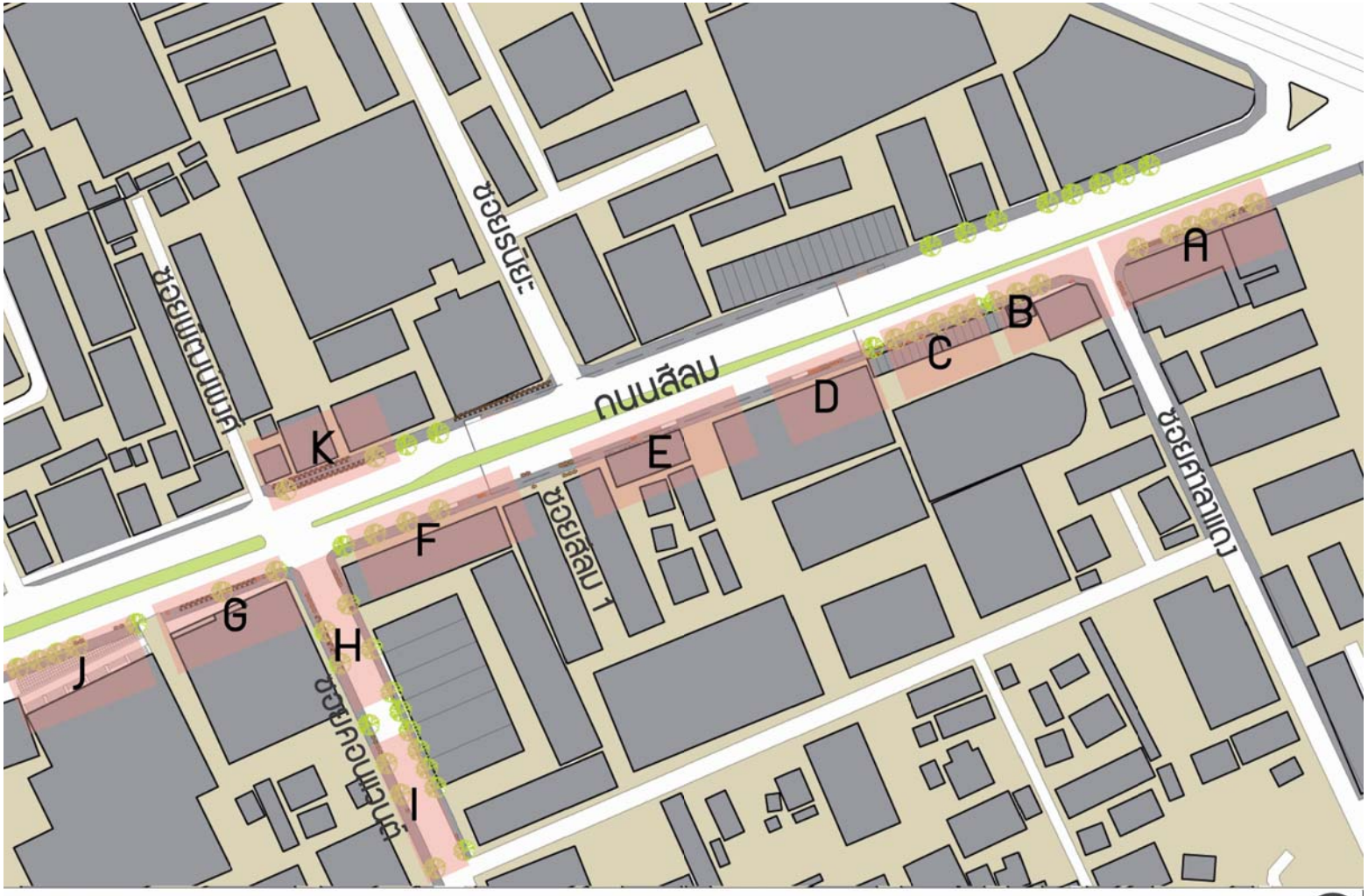
พื้นที่โซน G : โซนพื้นที่บริเวณหน้าอาคาร Liberty

พื้นที่โซน H : โซนพื้นที่บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1

พื้นที่โซน I : โซนพื้นที่บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 2

พื้นที่โซน J : โซนพื้นที่บริเวณหน้าอาคาร CP Tower

พื้นที่โซน K : โซนพื้นที่บริเวณหน้าอาคาร Silom 64 ฝั่งถนนพัฒน์พงศ์ (เป็นโซนตัวอย่างทางเท้าฝั่งพัฒน์พงศ์ ซึ่งมีความเหมือนกันตลอดทั้งฝั่ง)



แผนผังที่ 6 แสดงโซนของพื้นที่ศึกษาในกลุ่มย่อย

1.1 พื้นที่โซน A : บริเวณหน้าอาคาร Zuelig

พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนทางเท้าที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟใต้ดินสีลมได้ จึงทำให้เป็นบริเวณที่มีผู้คนเดินผ่านไปมาเป็นจำนวนมากในช่วงเช้าก่อนเข้างานและช่วงเย็นหลังเลิกงาน เนื่องจากเป็นทางที่สามารถเชื่อมจากรถไฟใต้ดินไปยังสถานีรถไฟฟ้า ป้ายรถเมล์ และอาคารสำนักงาน และมีจุดวินมอเตอร์ไซค์เพื่อเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่างๆ ตั้งอยู่ที่มุมทางเข้าโรงแรมดุสิตธานี โดยกลุ่มผู้ใช้สอยทางเท้าและซื้อของจากร้านค้านั้นจะเป็นผู้คนที่ใช้ทางสัญจรเชื่อมต่อไปยังที่อื่นๆที่กล่าวมาข้างต้น และรวมถึงพนักงานในอาคาร Zuelig ที่ตั้งอยู่ในแนวของพื้นที่นี้ จากการที่มีผู้คนผ่านไปมาเป็นจำนวนมากนี้เองทำให้พื้นที่บริเวณนี้จะมีการค้าขาย 2 ช่วงเวลาคือ

1.1.1 ช่วงเช้า เวลา 7.00 – 10.00

เป็นลักษณะการขายของกินตอนเช้าที่ไม่ต้องการที่นั่งรับประทาน โดยจะตั้งขายตลอดแนวตั้งแต่ทางออกสถานีรถไฟใต้ดิน จนถึงหัวมุมถนนสีลมตัดกับถนนศาลาแดง ในช่วงต้นของร้านค้าที่ตั้งจะเป็นร้านค้าขายเสื้อผ้าของผู้หญิงประมาณ 4-5 ร้าน ส่วนร้านขายของกินนั้นจะเป็นประเภทอาหารปิ้งย่างเป็นไม้ๆ กาแฟชา แซนวิช และ ของกินประเภทซื้อกลับบ้าน เช่น ข้าวกล่อง เป็นต้น

โดยลักษณะของการขายของบริเวณนี้ในตอนเช้า ผู้คนค่อนข้างเร่งรีบในการเดินไปยังอาคารสำนักงาน ทำให้เกิดการติดขัดของการเดินเท้าในบางช่วงที่มีผู้คนซื้อสินค้าอยู่ ทำให้เกิดการเดินหลีกเลี่ยงลงไปยังถนน (ตามแนวเส้นประในรูปที่ xxx) เพื่อหลบการเดินที่ติดขัดจากกิจกรรมการซื้อขาย

ภาพที่ 28 แสดงลักษณะร้านขายอาหารและเสื้อผ้าช่วงเช้า บริเวณโซน A

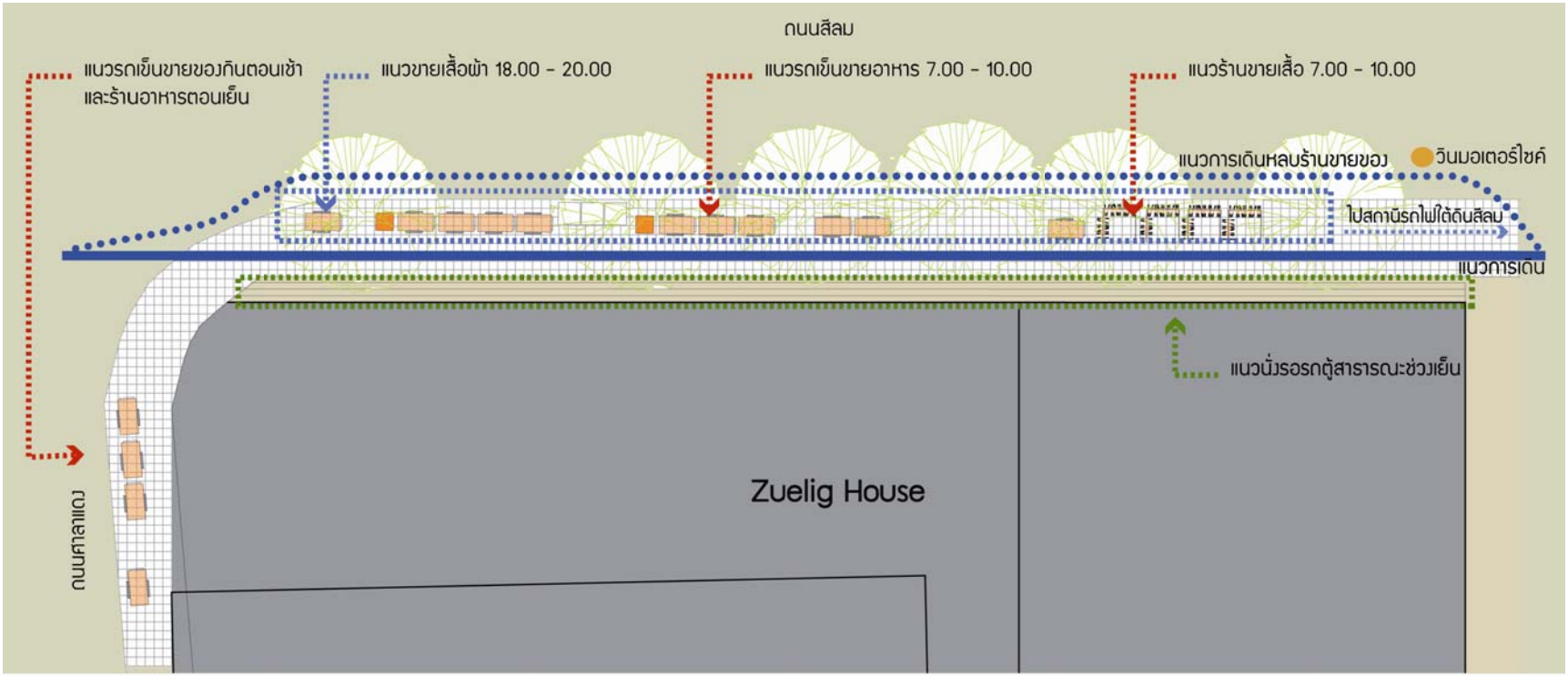
1.1.2 ช่วงเย็น เวลา 17.00 – 20.00

เป็นลักษณะของร้านขายเสื้อผ้า โดยจะตั้งตลอดแนวแต่ทางออกสถานีรถไฟใต้ดินจนถึงหัวมุมถนนสีลมตัดกับถนนศาลาแดง ซึ่งจะเริ่มมาตั้งร้านตั้งแต่เวลาประมาณ 17.00 และขายจนกระทั่งเวลา 20.00 หรือ 21.00 โดยส่วนมากจะเป็นร้านขายเสื้อผ้าของผู้หญิง ส่วนร้านขายอาหารจะอยู่บริเวณส่วนหัวมุมของถนนศาลาแดง โดยจะเป็นร้านอาหารประเภทต้องการที่นั่งรับประทานอาหาร ซึ่งจะเริ่มตั้งร้านประมาณ 16.00 เป็นต้นไป

ภาพที่ 29 แสดงลักษณะร้านขายอาหารช่วงหัวค่ำ บริเวณโซน A

ในส่วนของพื้นที่บันไดทางเข้าอาคาร Zuelig นั้น ในช่วงเวลาเย็น – หัวค่ำ จะพบว่ามีการนั่งตามขั้นบันได เพื่อพูดคุยกัน หรือนั่งรอพบเพื่อน และนั่งรอรถตู้โดยสาร ซึ่งมีป้ายหรือจุดจอดรับที่บริเวณหน้าอาคาร ใกล้กับจุดจอดวินมอเตอร์ไซค์

ภาพที่ 30 แสดงลักษณะการนั่งบริเวณหน้าอาคาร Zuelig ในช่วงหัวค่ำ



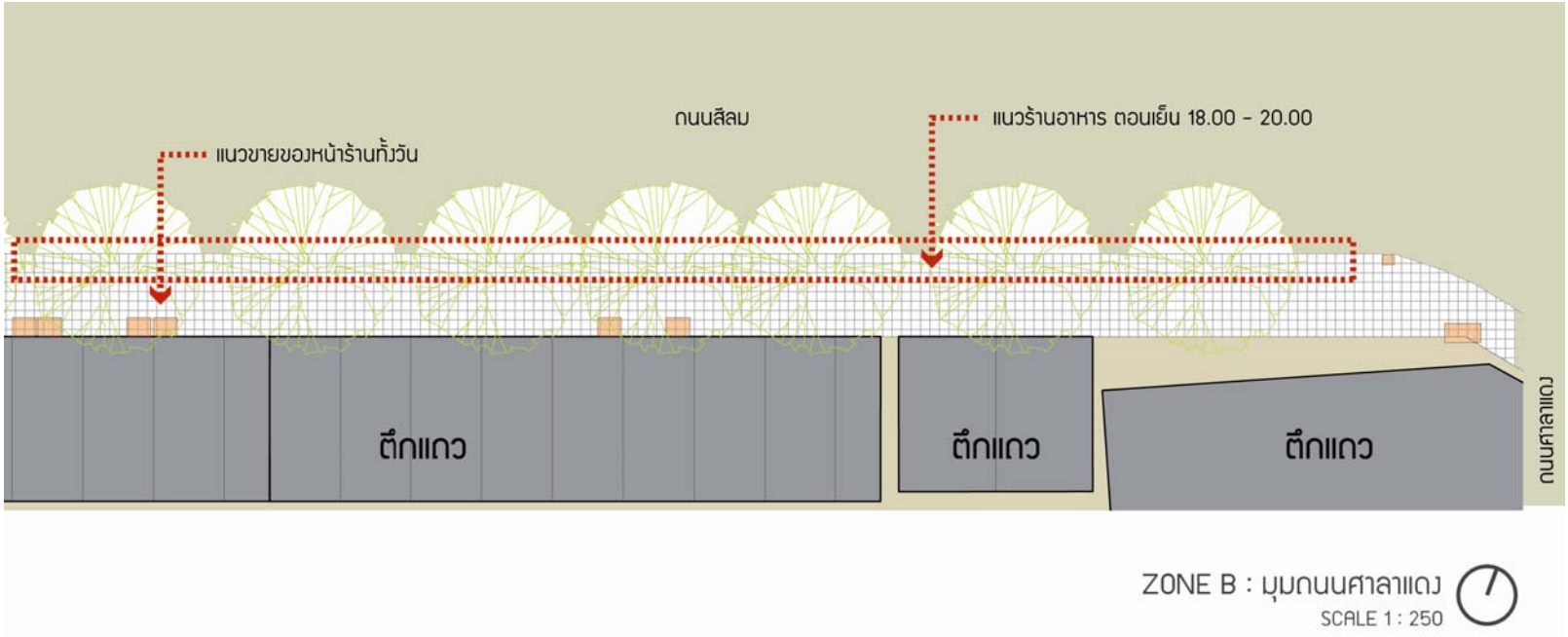
แผนผังที่ 7 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน A บริเวณหน้าอาคาร Zuelig

1.2 พื้นที่โซน B บริเวณตึกแถวระหว่างหัวมุมถนนศาลาแดงและอาคาร Silom Complex

พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนทางเท้าที่อยู่ระหว่างสถานีรถไฟใต้ดินสีลมและรถไฟฟ้าศาลาแดง ซึ่งทำให้เป็นบริเวณที่มีผู้คนเดินผ่านไปมาเป็นจำนวนมากในช่วงเช้าก่อนเข้างานและช่วงเย็นหลังเลิกงานเช่นกัน แต่ความพลุกพล่านและแออัดจะไม่ค่อยมาก เนื่องจากผู้คนส่วนที่เดินผ่านจะเป็นเพียงคนที่ต้องการเดินไปยังรถไฟฟ้าใต้ดินเท่านั้น และด้วยความที่ทางเท้านั้นติดกับอาคารตึกแถว ซึ่งเป็นอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กทำให้เกิดลักษณะของการขายของที่วางหรือตั้งโต๊ะขายหน้าร้านมากกว่าจุดอื่น โดยจะเป็นการขายในลักษณะนี้ทั้งวัน นอกจากนี้ในช่วงเย็น จะพบว่ามีการตั้งร้านขายอาหารแบบมีที่นั่งให้รับประทานขึ้น ในบริเวณฝั่งทางเท้าด้านที่ติดกับถนน ดังรูปที่ xxx

ภาพที่ 31 แสดงลักษณะขายของบริเวณโซน B ช่วงเวลา 7.00 – 10.00 น.และช่วงเวลา10.00 – 16.00 น.

ภาพที่ 32 แสดงลักษณะขายของบริเวณโซน B ช่วงเวลา 16.00 – 20.00 น.



แผนผังที่ 8 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน B บริเวณตึกแถวระหว่างหัวมุมถนนศาลาแดงและอาคาร Silom Complex

1.3 พื้นที่โซน C บริเวณตึกแถวข้างอาคาร Silom Complex

พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนทางเท้าที่อยู่ใกล้ทางลงจากสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง และเป็นส่วนที่สามารถเดินผ่านไปยังสถานีรถไฟใต้ดินสีลมได้ จากเหตุนี้เองทำให้ในช่วงเช้าและเย็นจะมีผู้คนสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก โดยลักษณะการขายที่เกิดขึ้นนั้นจะมีลักษณะที่เห็นได้ชัดออกเป็น 3 ช่วง คือ

1.3.1 ช่วงเช้า 7.00 – 10.00

เป็นลักษณะการขายของกินตอนเช้าที่ไม่ต้องการที่นั่งรับประทาน โดยจะตั้งขายตลอดแนวตั้งแต่ลงจากสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง ด้านหน้าอาคาร Silom Complex จนถึงช่วงกลางของตึกแถว ซึ่งประเภทร้านค้าที่ขายของกินนั้นจะเป็นประเภทอาหารปิ้งย่างเป็นไม้ๆ กาแฟชา แซนวิช และ ของกินประเภทซื้อกลับบ้าน เช่น ข้าวกล่อง เป็นต้น

ภาพที่ 33 แสดงลักษณะขายอาหารบริเวณโซน C ช่วงเวลา 7.00 – 9.00 น.

ภาพที่ 34 แสดงลักษณะขายอาหารบริเวณใต้บันไดทางลงรถไฟฟ้า โซน C ช่วงเวลา 7.00 – 9.00 น.

โดยลักษณะของการขายของบริเวณนี้ในตอนเช้าที่ผู้คนค่อนข้างเร่งรีบในการเดินไปยังอาคารสำนักงานนั้น ทำให้เกิดการติดขัดของการเดินเท้าในบางช่วงที่มีผู้คนซื้อสินค้าอยู่ ทำให้เกิดการเดินหลีกเลี่ยงลงไปยังถนน (ตามรูปภาพที่ xxx และแนวเส้นประในรูปที่ xxx) เพื่อหลบการเดินที่ติดขัดจากกิจกรรมการซื้อขายเหล่านี้ และวกกลับขึ้นมาบนทางเท้าเมื่อเลยทางเข้าที่จอดรถของอาคาร Silom Complex มาแล้ว โดยในส่วนของร้านที่ตั้งอยู่ใต้ทางเดินของรถไฟฟ้านั้น หากไม่มีลานหน้าอาคาร Silom Complex ก็จะทำให้ทางเดินเท้าบริเวณนั้นคับแคบเช่นกัน หากแต่เมื่อมีลานและทางเข้าอาคารดังกล่าวแล้ว จึงทำให้เกิดพื้นที่ที่ผู้คนสามารถเดินเลี่ยงไปบนลานดังกล่าวได้โดยไม่ต้องหลบลงถนนเหมือนช่วงที่ผ่านมา

ภาพที่ 35 แสดงลักษณะการสัญจรบนทางเท้าติดขัดเนื่องจากการขายของ
บริเวณโซน C ช่วงเวลา 7.00 – 9.00 น.

ภาพที่ 36 แสดงความแคบของทางเท้าเมื่อมีและเมื่อไม่มีลานหน้าอาคาร Silom Complex
บริเวณโซน C ช่วงเวลา 7.00 – 9.00 น.

1.3.2 ช่วงระหว่างวัน

เป็นลักษณะของร้านที่ตั้งขายหน้าร้านเป็นส่วนใหญ่ เหมือนโซน B ซึ่งจะเป็นร้านที่ตั้งขายมาตั้งแต่ช่วงเช้าและขายไปจนถึงช่วงเย็น

ภาพที่ 37 แสดงปริมาณการสัญจรบนทางเท้าและลักษณะการขายของ
บริเวณโซน C ช่วงเวลา 10.00 – 16.00 น.

1.3.3 ช่วงเย็น 17.00 – 20.00

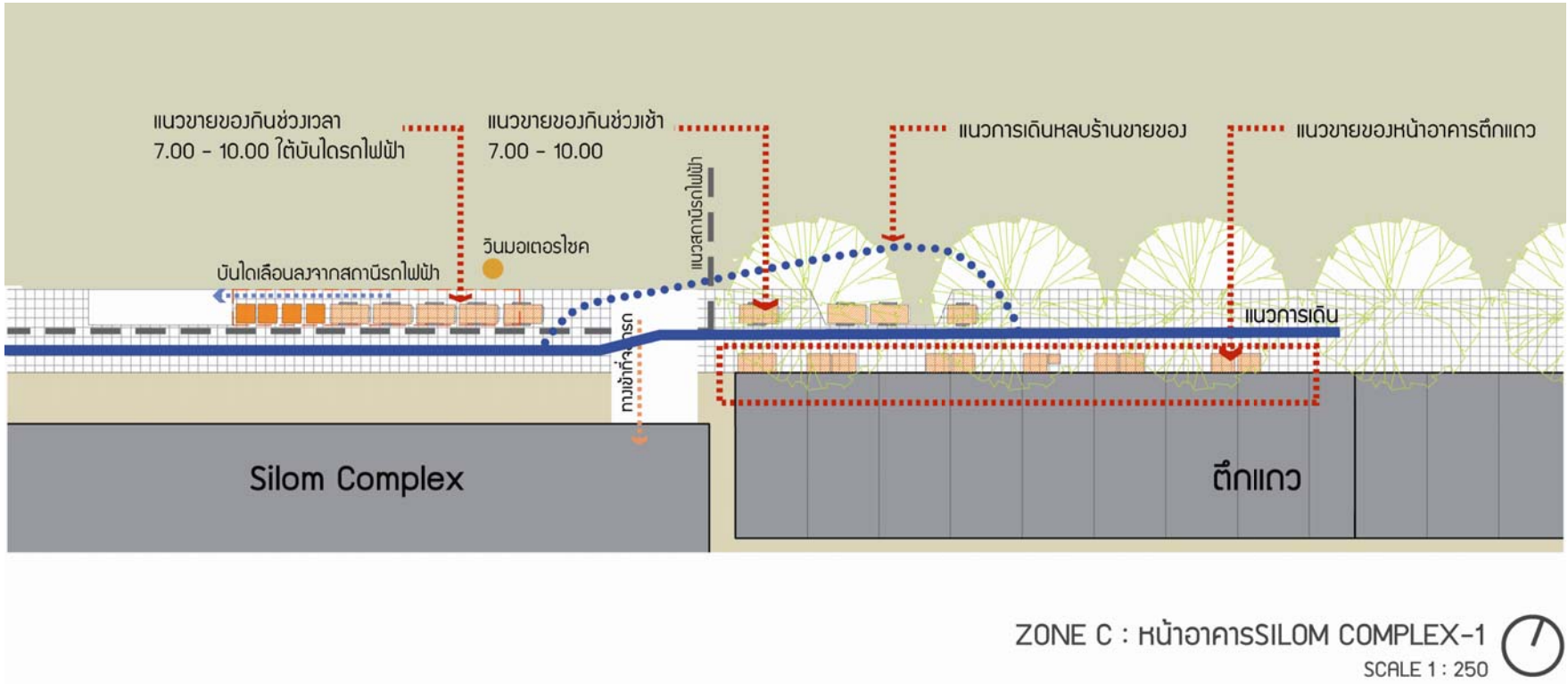
เป็นลักษณะของร้านขายอาหารแบบมีโต๊ะนั่งรับประทาน สลับกับรถเข็นขายผลไม้และอาหารปิ้งย่าง โดยขายเป็นแนวต่อเนื่องมาจาก โซน B จนสิ้นสุดที่บริเวณใต้บันไดรถไฟฟ้าที่ทางเข้าที่จอดรถอาคาร Silom Complex และต่อด้วยแนวของร้านขายเสื้อผ้าของผู้หญิงที่ตั้งขายตลอดแนวใต้บันไดรถไฟฟ้า โดยร้านเหล่านี้จะเริ่มมาตั้งร้านในเวลาประมาณ 17.00 และขายจนกระทั่งเวลา 20.00 หรือ 21.00

ภาพที่ 38 แสดงลักษณะการขายอาหารรถเข็น บริเวณโซน C ช่วงเวลา 17.00 – 20.00 น.

ภาพที่ 39 แสดงลักษณะการสัญจรบนทางเท้าติดขัดเนื่องจากการขายเสื้อผ้า
บริเวณโซน C ใต้บันไดรถไฟฟ้า ช่วงเวลา 17.00 – 20.00 น.

ในส่วนของพื้นที่หน้าอาคารตึกแถวที่ถัดไปนั้น เป็นบริเวณจุดจอดรถตู้โดยสารอีกจุดหนึ่ง พบว่ามีการเข้าคิวรอรถตู้โดยสารบนทางเท้า ทำให้เป็นสาเหตุของการเดินเท้าติดขัดอีกช่วงหนึ่งเช่นกัน

ภาพที่ 40 แสดงการยืนรอรถตู้โดยสาร และการขายอาหารแบบมีที่นั่ง
ซึ่งทำให้การเดินเท้าติดขัด บริเวณโซน C ช่วงเวลา 17.00 – 20.00 น.



แผนผังที่ 9 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน C บริเวณตึกแถวข้างอาคาร Silom Complex

1.4 พื้นที่โซน D บริเวณหน้าอาคาร Silom Complex

พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนทางเท้าที่อยู่ระหว่างอาคาร Silom Complex และอาคารสีบุญเรือง โดยทางเท้าในช่วงนี้มีพื้นที่ส่วนหนึ่งติดกับป้ายรถเมล์ และ ตึกแถวพาณิชย์ขนาดเล็ก โดยส่วนที่รอรถโดยสารประจำทางเป็นจุดที่มีคนยืนรอรถโดยสารบนทางเท้าเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเย็นเวลา 17.00 -20.00 จะมีการสัญจรบนทางเท้าที่ค่อนข้างลำบากมากกว่าช่วงเวลาอื่น และเมื่อประกอบกับการตั้งสินค้าขายหน้าอาคารของร้านค้าพาณิชย์บริเวณนั้น ยิ่งส่งผลให้การสัญจรมีความลำบากและแออัดมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีบันไดทางขึ้นลงรถไฟฟ้าอยู่ ดังรูปที่ xxx

ภาพที่ 41 แสดงกิจกรรมบริเวณป้ายรอรถประจำทาง บริเวณโซน D ช่วงเวลา 7.00 -10.00

ภาพที่ 42 แสดงกิจกรรมบริเวณป้ายรอรถประจำทาง บริเวณโซน D ช่วงเวลา 17.00 -20.00

ภาพที่ 43 แสดงลักษณะการตั้งร้านและขนาดทางเท้าที่แคบเนื่องจากมีบันไดสถานีรถไฟฟ้าบริเวณโซน D

โดยในช่วงพื้นที่ถัดไป มีการตั้งร้านค้าขายอาหารรถเข็นบริเวณฝั่งที่ติดถนน และอีกฝั่งด้านหน้าตึกแถวก็ยังคงเป็นร้านที่มาตั้งโต๊ะขายของด้านหน้าเช่นเดิม ทำให้มีการเดินที่ลำบากเช่นกัน ลักษณะการขายของในโซนนี้สามารถแบ่งช่วงเวลาได้ดังนี้

1.4.1ช่วงเช้า 7.00 – 10.00

เป็นลักษณะการขายของกินตอนเช้าที่ไม่ต้องการที่นั่งรับประทาน และร้านขายเสื้อผ้าเครื่องประดับของผู้หญิงโดยจะตั้งขายตลอดใต้ทางเดินของรถไฟฟ้า และด้านหน้าอาคารตึกแถว

ภาพที่ 44 แสดงลักษณะการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน D เวลา 7.00 – 10.00

1.4.2 ช่วงระหว่างวัน 11.00 – 16.00

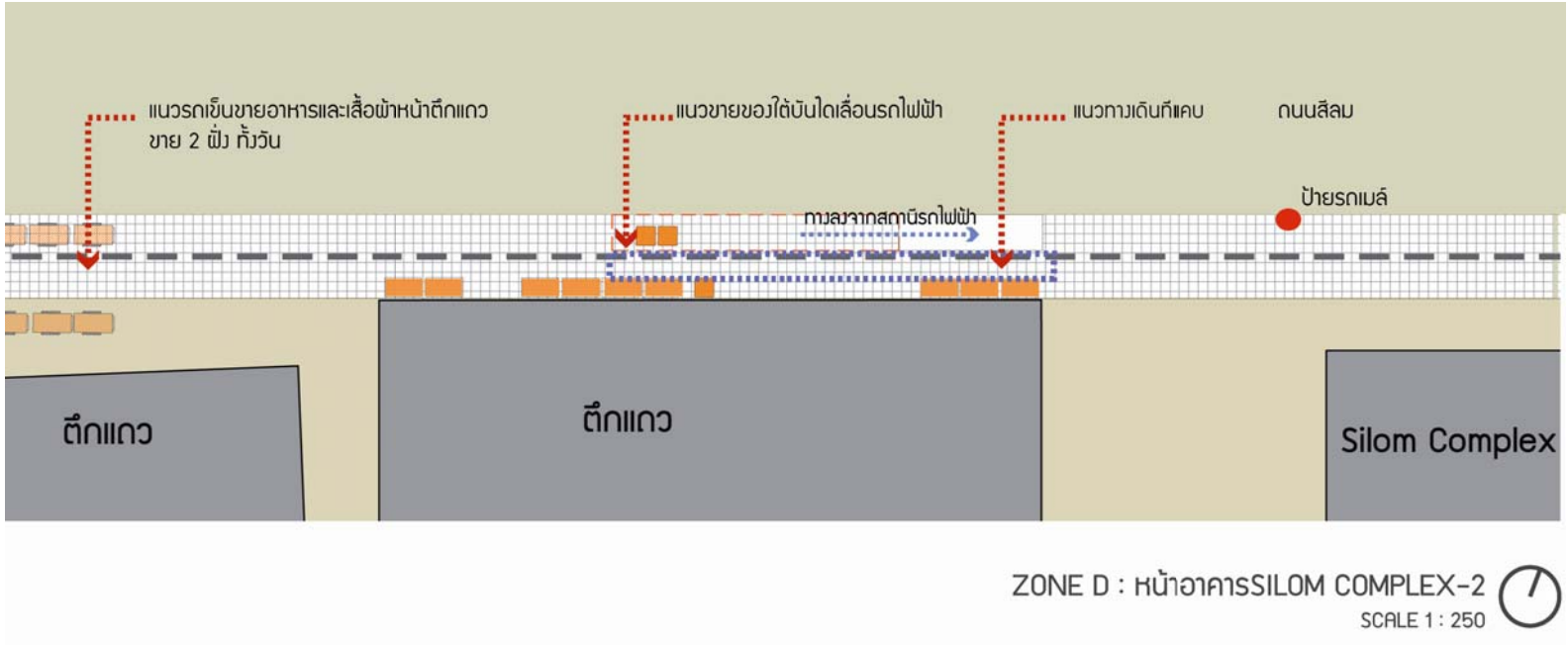
เป็นลักษณะของร้านที่ตั้งขายหน้าร้านเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะเป็นร้านที่ตั้งขายมาตั้งแต่ช่วงเช้าและขายยาวไปจนถึงช่วงเย็น โดยร้านรถเข็นบางร้านด้านที่ติดกับถนนจะเก็บร้านไปตั้งแต่ช่วงเช้า และบางร้านยังคงขายไปจนกระทั่งเวลาเย็น หรือบางร้านจะมาตั้งร้านขายช่วงประมาณ 11.00 น. เป็นต้นไป

ภาพที่ 45 แสดงลักษณะการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน D เวลา 11.00 – 16.00

1.4.3 ช่วงเย็น 17.00 – 20.00

เป็นร้านค้าขายเสื้อผ้าเครื่องประดับของผู้หญิงเป็นส่วนใหญ่ โดยจะตั้งอยู่ตลอดแนวทางเท้าทางด้านที่ติดกับถนนสีลมใต้บันได้ทางขึ้นลงรถไฟฟ้า และด้านหน้าอาคารตึกแถวสลับกับร้านขายอาหารรถเข็นแบบไม่มีที่นั่งรับประทาน

ภาพที่ 46 แสดงลักษณะการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน D เวลา 17.00 – 20.00



แผนผังที่ 10 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน D บริเวณหน้าอาคาร Silom Complex

1.5 พื้นที่โซน E บริเวณตึกแถวระหว่างอาคาร Silom Complex และ อาคารสีบุญเรือง

พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนทางเท้าที่อยู่ระหว่างอาคาร Silom Complex และอาคารสีบุญเรือง โดยตึกแถวส่วนนี้มีส่วนระยะถ่อยร่นของอาคารมากกว่าส่วนอื่นในพื้นที่ศึกษา ทำให้เกิดพื้นที่ที่ร้านค้ามาตั้งขายของบนพื้นที่หน้าอาคารที่ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของทางเท้าได้ ส่งผลทางเท้าด้านที่ติดถนนสามารถตั้งพื้นที่ขายได้เช่นกันโดยไม่รบกวนการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณนี้มากนัก ลักษณะการขายของในโซนนี้สามารถแบ่งช่วงเวลาได้ดังนี้

1.5.1 ช่วงเช้า 7.00 – 10.00

เป็นลักษณะการขายของกินตอนเช้าที่ไม่ต้องการที่นั่งรับประทาน และร้านขายเสื้อผ้าเครื่องประดับของผู้หญิงโดยจะตั้งขายตลอดใต้ทางเดินของรถไฟฟ้า และด้านหน้าบนพื้นที่ระยะถอยร่นของอาคารตึกแถว

(ก)

(ข)

ภาพที่ 47 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขายบริเวณโซน E

(ก) การตั้งร้านด้านตึกแถว เวลา 17.00 – 20.00

(ข) ตั้งร้านด้านติดถนน 17.00 – 20.00

1.5.2 ช่วงระหว่างวัน 11.00 – 16.00

เป็นลักษณะของร้านที่ตั้งขายหน้าร้านบางส่วน เนื่องจากร้านในอาคารตึกแถวเปิดให้บริการแล้วจึงมีบางร้านไม่เปิดพื้นที่ให้รถเข็นมาตั้งขายหน้าอาคารของตนเอง ส่วนร้านที่ตั้งขายมาตั้งแต่ช่วงเช้านั้นจะขายยาวไปจนถึงช่วงเย็น โดยร้านรถเข็นบางร้านด้านที่ติดกับถนนจะเก็บร้านไปตั้งแต่ช่วงเช้า และบางร้านยังคงขายไปจนกระทั่งเวลาเย็น หรือบางร้านจะมาตั้งร้านขายช่วงประมาณ 11.00 น. เป็นต้นไป

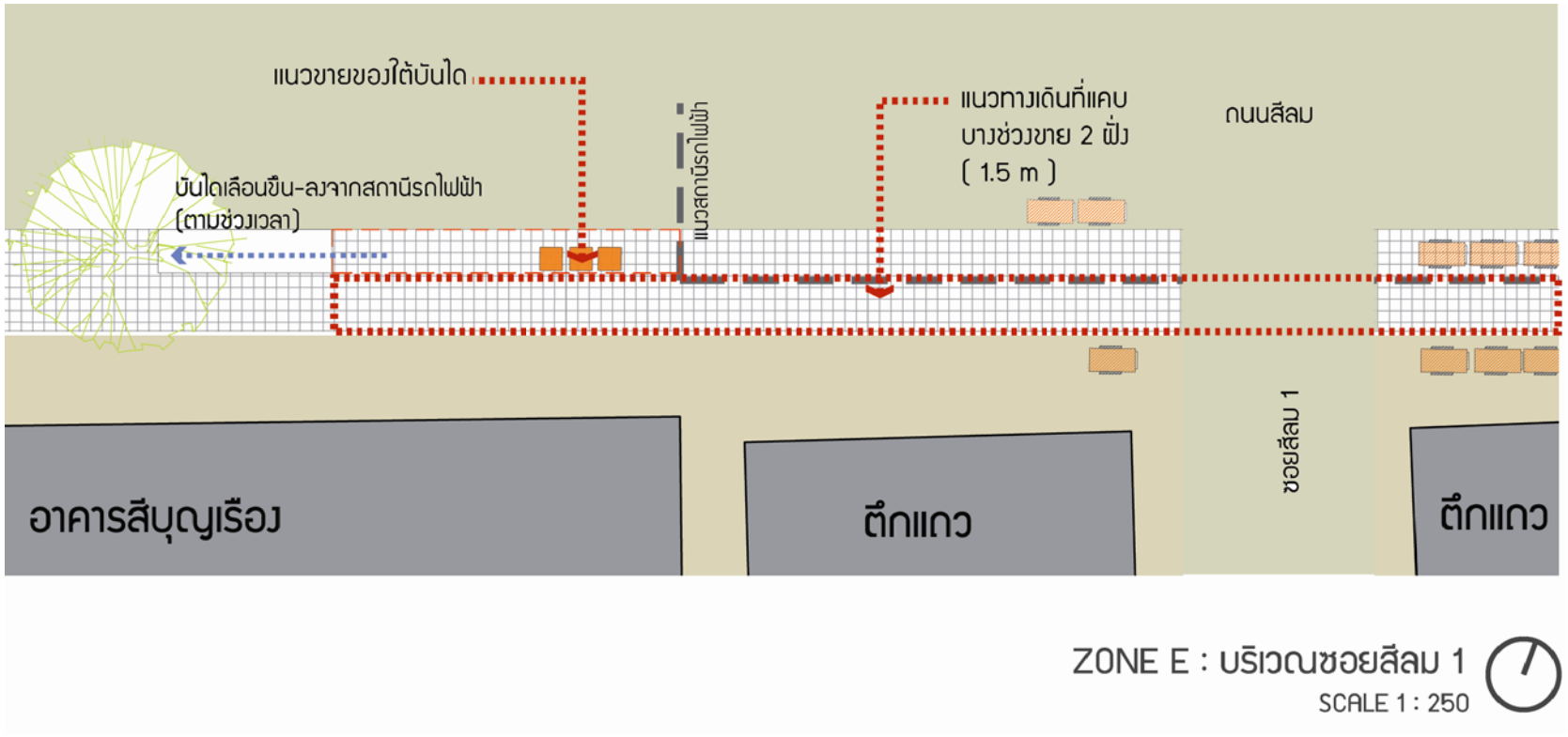
ภาพที่ 48 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน E ช่วงเวลา 11.00 – 16.00

1.5.3 ช่วงเย็น 17.00 – 20.00

เป็นร้านค้าขายเสื้อผ้าเครื่องประดับของผู้หญิงเป็นส่วนใหญ่ โดยจะตั้งตลอดแนวทางเท้าทางด้านที่ติดกับถนนสีลม และบ้างช่วงจะแทรกด้วยร้านอาหารประเภทที่ต้องมีโต๊ะ เช่นร้านขนมจีนและก๋วยเตี๋ยวเป็นต้น โดยช่วงที่มีการตั้งร้านขายของจะเป็นช่วงของป้ายรถเมล์และด้านหน้าอาคาร Silom Complex

ภาพที่ 49 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน E เวลา 17.00 – 20.00

ภาพที่ 50 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านขายอาหารบริเวณโซน E เวลา 17.00 – 20.00



แผนผังที่11 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน E บริเวณตึกแถวระหว่างอาคาร Silom Complex และ อาคารสีบุญเรือง

1.6 พื้นที่โซน F บริเวณหน้าอาคารสีบุญเรือง

พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนทางเท้าที่อยู่หน้าอาคารสีบุญเรือง ซึ่งด้านหน้าอาคารสีบุญเรืองนี้แทบจะไม่พบเห็นการขายของรถเข็นทั้งในช่วงเช้าและช่วงกลางวัน โดยถ้ามีจะเป็นการขายที่ลงไปตั้งอยู่บนพื้นผิวจราจร และบางครั้งจะเป็นเพียงร้านที่ขายแบกะดินที่สามารถยกไปไหนมาไหนได้โดยสะดวก

โดยในโซนนี้จะเป็นส่วนที่ติดกับบันไดเลื่อนของรถไฟฟ้าศาลาแดง โดยบันไดเลื่อนในตอนเช้าจะเป็นบันได้เลื่อนลงจากสถานี และในช่วงหลังเที่ยงไปแล้วบันไดจะปรับเป็นเลื่อนขึ้นสู่สถานีรถไฟฟ้า ตามช่วงเวลาที่มีผู้คนสัญจรขึ้น หรือ ลงมากเป็นพิเศษดังกล่าว จากการที่เป็นทางสัญจรของคนส่วนมาก ทำให้ลักษณะของพื้นที่ตั้งขายของในตอนเช้าและกลางวันจะไม่พบร้านค้ามากนัก และอาจจะเป็นจากการที่ตัวอาคารไม่อนุญาตให้ตั้งขาย รวมถึงประเด็นด้านพื้นที่ทางเท้าบริเวณนี้ใกล้กับจุดขายของในซอยคอนแวนต์ที่มีซื้อเป็นจำนวนมากอยู่แล้ว

ภาพที่ 51 แสดงลักษณะกิจกรรม บริเวณโซน F ช่วงเวลา 7.00 – 10.00

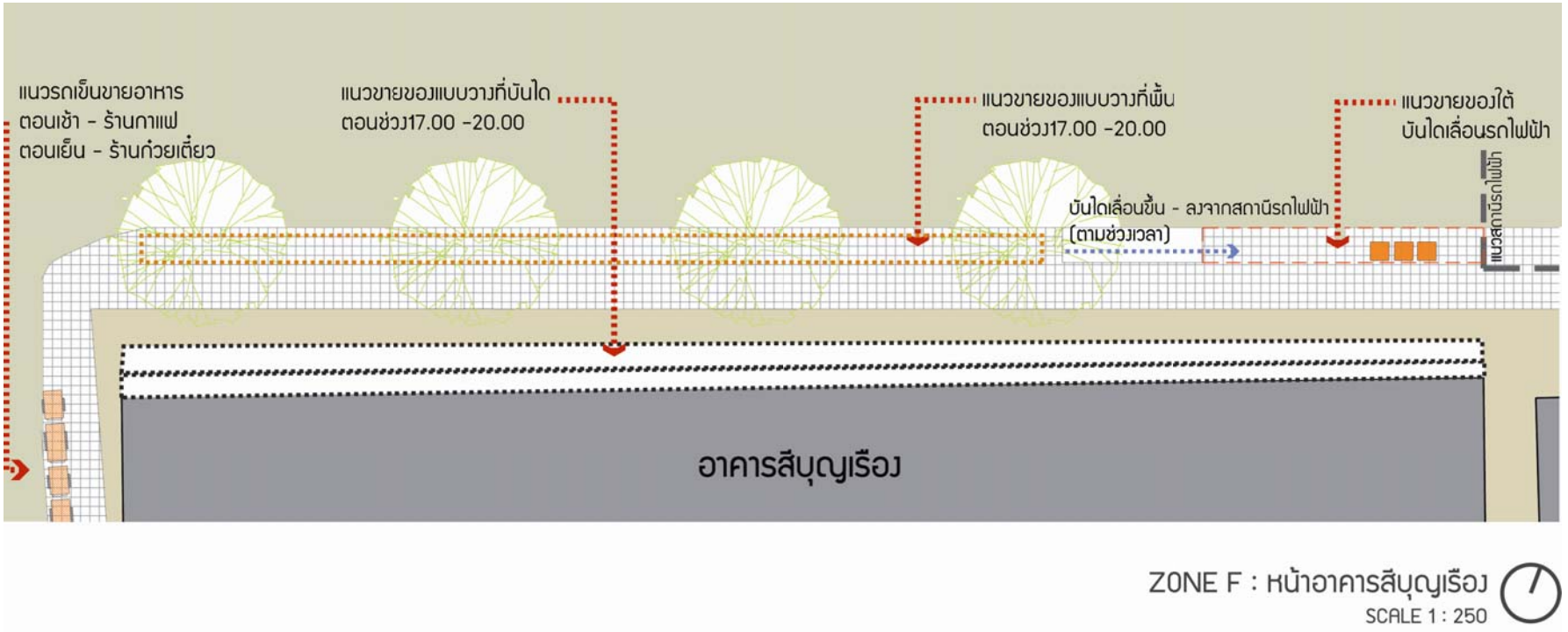
ภาพที่ 52 แสดงลักษณะกิจกรรม บริเวณโซน F เวลา 10.00 – 16.00

หากแต่ในโซนนี้เมื่อถึงเวลาตอนเย็น ประมาณ 17.00 น. จนถึง 20.00 น.จะมีการตั้งร้านค้าขายเสื้อผ้าและเครื่องประดับของผู้หญิง แต่จะเป็นร้านที่วางขายบนพื้น หรือเป็นตะแกรงเหล็กนำว่าพิงไว้กับเสาไฟฟ้า และแม้แต่การวางสินค้าขายตามบันไดทางเข้าอาคารสีบุญเรืองเป็นต้น

ภาพที่ 53 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน F เวลา 17.00 – 20.00

ภาพที่ 54 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน F เวลา 17.00 – 20.00

ภาพที่ 55 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขาย บริเวณโซน F เวลา 17.00 – 20.00



แผนผังที่12 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน F บริเวณ อาคารสีบุญเรือง

1.7 พื้นที่โซน G บริเวณหน้าอาคาร Liberty

พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนทางเท้าที่อยู่หน้าอาคาร Liberty ซึ่งเป็นอาคารสำนักงานที่มีพนักงานมากอาคารหนึ่งในย่านพื้นที่กรณีศึกษา ลักษณะทางกายภาพของทางเท้าบริเวณนี้จะเป็นหัวมุมระหว่างถนนสีลม กับ ซอยคอนแวนต์ โดยพื้นที่ทางเท้านั้นมีส่วนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระยะถอยร่นของอาคาร แต่อาคารได้ออกแบบเป็นสวนกระถางขนาดเล็ก ขอบอาคาร และรั้ว โดยพื้นที่ว่างบางส่วนเปิดให้ร้านค้ามาเช่าที่ 2-3 ร้าน ส่วนทางเท้าบริเวณที่ติดกับถนนสีลม จะเป็นร้านขายเสื้อผ้าและอาหารที่มีลักษณะและช่วงเวลาการขายดังนี้

ภาพที่ 56 แสดงลักษณะทางกายภาพของอาคาร Liberty บริเวณโซน G

1.7.1 ช่วงเช้า 7.00 – 10.00

เป็นลักษณะการขายของกินตอนเช้าที่ไม่ต้องการที่นั่งรับประทาน เช่น แซนวิช ขนมเค้ก ชากาแฟ เป็นต้น และร้านขายเสื้อผ้าเครื่องประดับของผู้หญิงบ้างเป็นบางส่วน

ภาพที่ 57 แสดงลักษณะกิจกรรมการตั้งร้านขายเสื้อผ้าและอาหาร บริเวณโซน G เวลา 7.00 – 10.00

1.7.2 ช่วงระหว่างวัน

จะเป็นร้านค้าขายเสื้อผ้าของผู้หญิงที่ส่วนมากตั้งร้านมาตั้งแต่ช่วงเช้า และจะตั้งขายไปจนถึงเวลาประมาณ 20.00 น. ในส่วนนี้จะมีร้านขายกาแฟ ที่สามารถขายได้ทั้งวันตั้งอยู่ด้วย ซึ่งร้านเหล่านี้ยกเว้นร้านกาแฟที่ตั้งอยู่ในส่วนพื้นที่ของอาคาร Liberty นั้น เป็นร้านค้าที่เช่าพื้นที่กับทางผู้มีอิทธิพลในย่านที่เช่าต่อมาจากทางเทศกิจอีกทอดหนึ่ง จึงจะเป็นร้านค้าที่ตั้งอยู่จุดนี้เป็นประจำ มีพื้นที่ตั้งและเวลาที่ต้องเปิดร้านปิดร้านที่แน่นอน เพื่อให้ร้านที่มาเช่าต่อได้เข้ามาเปิดร้านต่อเนื่องได้

ภาพที่ 58 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขายอาหาร บริเวณโซน G เวลา 11.00 – 16.00

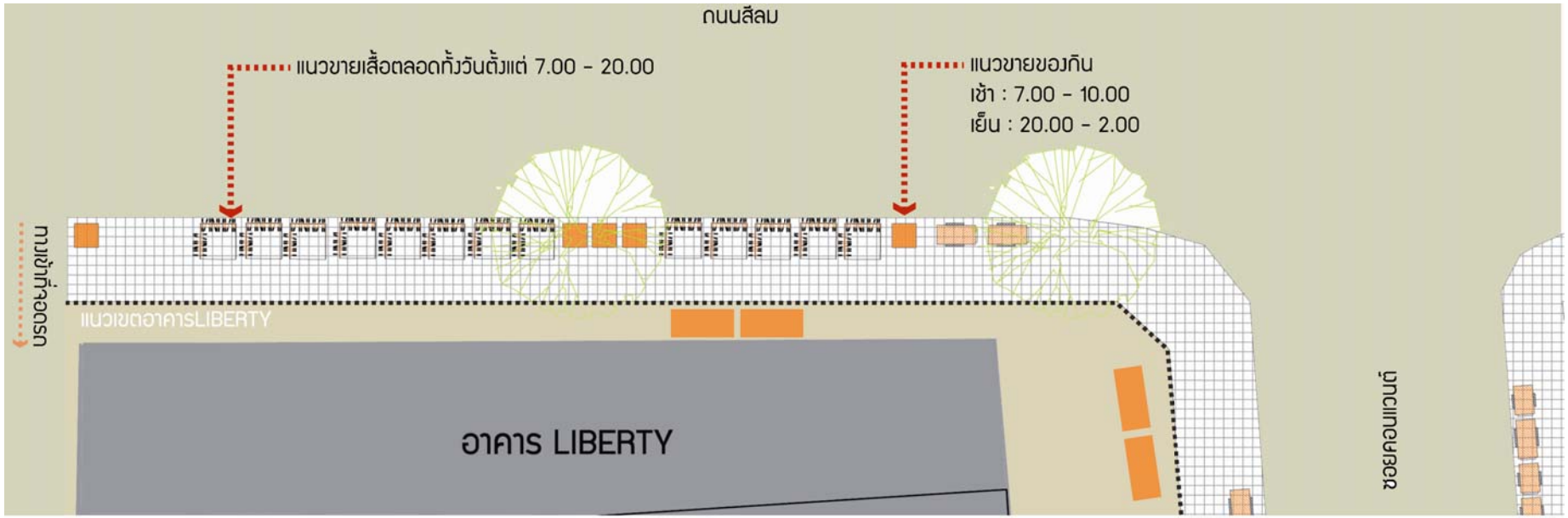
รูปที่ 59 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขายอาหาร บริเวณโซน G เวลา 11.00 – 16.00

ภาพที่ 60 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขายอาหาร บริเวณโซน G 16.00 – 20.00

1.7.3 ช่วงเย็น 20.00 เป็นต้นไป

จะเป็นร้านขายอาหารรถเข็นประเภทปิ้งย่าง และร้านผลไม้ ที่มาขายเพื่อกลุ่มผู้ใช้สอยที่มาเที่ยวกลางคืนทั้งทางฝั่งถนนพัฒน์พงศ์และในซอยย่อยด้านฝั่งสีลมเอง โดยจะขายไปจนเมื่อสถานบันเทิงต่าง ๆปิดลง

ภาพที่ 61 แสดงลักษณะกิจกรรมและการตั้งร้านค้าขายอาหาร บริเวณโซน G เวลา 17.00 –20.00



แผนผังที่ 13 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน G บริเวณ อาคารLiberty

1.8 พื้นที่โซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1

พื้นที่บริเวณนี้เป็นทางเท้า 2 ฝั่งในซอยคอนแวนต์ช่วงต้นที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางเดินจากรถไฟฟ้าไปยังโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ และเป็นทางผ่านไปยังอาคารสำนักงานต่างๆ เช่น อาคารLiberty และ อาคาร CP Tower โดยลักษณะของกิจกรรมค้าขายที่เกิดขึ้นในพื้นที่โซนนี้จะเป็นการขายอาหารแบบที่ต้องการพื้นที่นั่งกินเป็นส่วนมาก เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีผู้สัญจรทางเท้าในซอยน้อยกว่าทางเท้าริมถนนสีลม เนื่องจากผู้ที่จะเดินเข้าซอยส่วนมากจะมีเพียงแค่นักเรียน ครู ผู้ปกครองของโรงเรียนเซนโยเซฟคอนแวนต์ และนักท่องเที่ยวบางส่วนเท่านั้น ทำให้สามารถตั้งพื้นที่ขายอาหารพร้อมโต๊ะเก้าอี้ได้ โดยช่วงเวลาค้าขายและประเภทการค้าขายตามแต่ละพื้นที่สามารถแบ่งได้ดังนี้

1.8.1 ช่วงเช้า 7.00 – 10.00

ทั้งทางฝั่งด้านอาคารสีบุญเรืองและฝั่งอาคาร Liberty จะเป็นร้านอาหารประเภทรถเข็นที่ไม่ต้องมีที่นั่ง เพื่อรองรับผู้ใช้สอยที่เดินผ่านไปยังอาคารสำนักงาน และนักเรียนโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ โดยพื้นที่บริเวณนี้ตอนเช้าจะเป็นเพียงร้านรถเข็น ไม่มีร้านอาหารแบบที่ต้องการที่นั่งมาขาย ซึ่งร้านที่ขายจะเป็นอาหารประเภทซื้อกลับไปรับประทานที่จุดหมายปลายทาง เช่นประเภทอาหารปิ้งย่างเป็นไม้ๆ แซนวิช และชากาแฟ

ภาพที่ 62 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน H บริเวณ ซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1 ด้านอาคารสีบุญเรือง และอาคาร Liberty ช่วงเวลา 7.00 - 10.00

1.8.2 ช่วงระหว่างวัน

ทั้งทางฝั่งด้านอาคารสีบุญเรืองจะเป็นร้านอาหารที่มีที่นั่งให้รับประทานตลอดแนว โดยจะเริ่มตั้งร้านในช่วงเวลาประมาณ 10.00 น. เมื่อร้านค้าตอนเช้าได้เก็บร้านไปแล้ว โดยในช่วงกลางวันนี้ร้านอาหารที่ตั้งขายจะเป็นร้านกลุ่มหนึ่งที่แตกต่างจากร้านในช่วงเย็น โดยในช่วงกลางวันกลุ่มลูกค้าของร้านจะเป็นพนักงานบริษัทต่างๆ และนักท่องเที่ยว และในช่วงเย็นกลุ่มลูกค้าจะเป็นเด็กนักเรียนที่เลิกเรียนพร้อมผู้ปกครอง และพนักงานบริษัทที่เลิกงาน

ภาพที่ 63 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน H บริเวณ ซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1

ภาพที่ 64 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน H บริเวณ ซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1

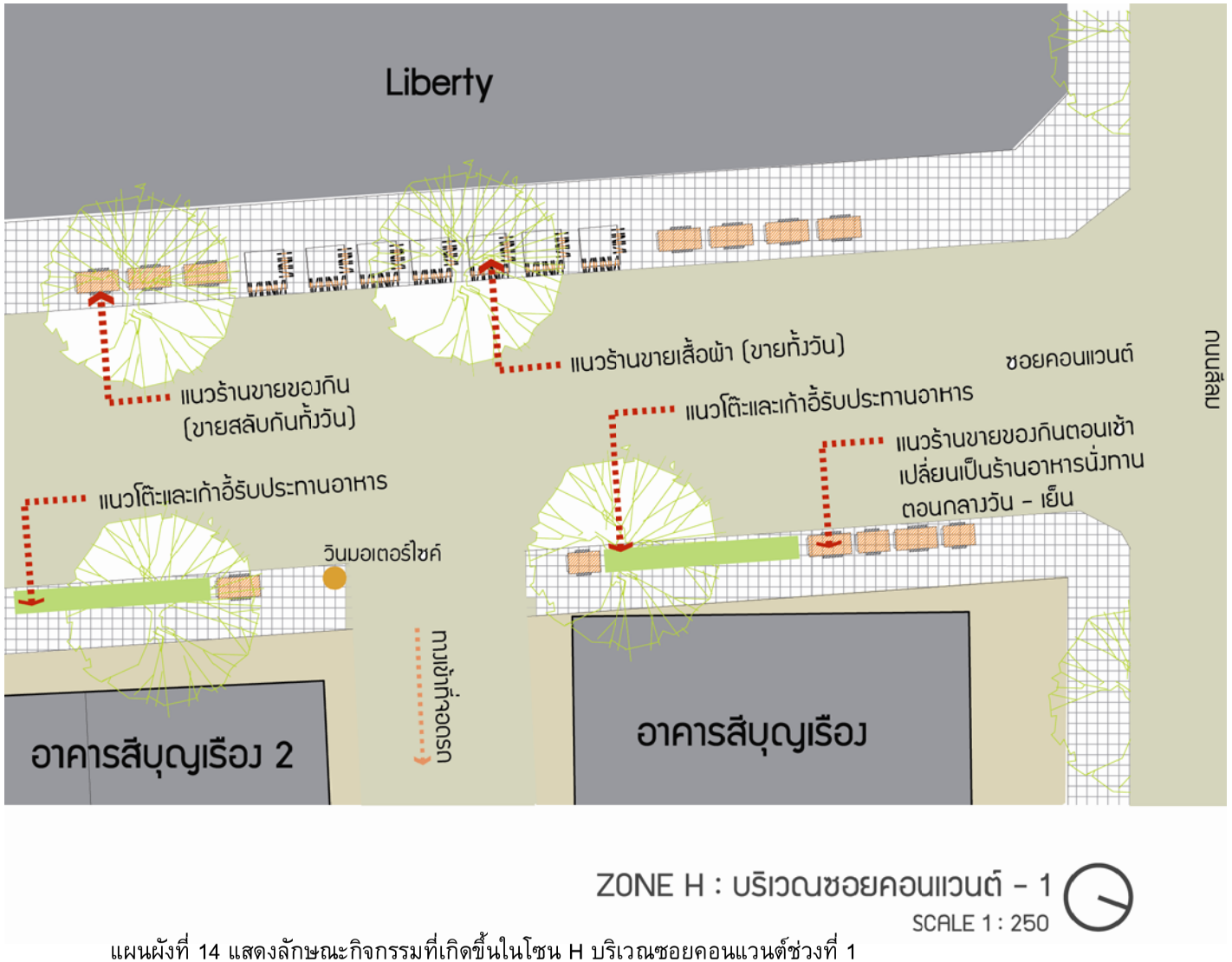
ภาพที่ 65 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน H บริเวณ ซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1

ในส่วนทางด้านฝั่งอาคาร Liberty จะเป็นร้านค้าขายเสื้อผ้าของผู้หญิง ที่จะตั้งร้านต่อจากร้านของกินในช่วงเช้า โดยจะเริ่มตั้งร้านเวลาประมาณ 10.00 น. เช่นกัน และตั้งขายไปเรื่อยจนกระทั่งปิดร้านในช่วง 20.00 น. โดยลักษณะของพื้นที่เช่าจะเป็นการเช่าจากผู้มีอิทธิพลในท้องที่ที่เช่าที่ต่อมาจากเทศกิจ โดยร้านค้าเหล่านี้จะเป็นพื้นที่สำหรับพนักงานบริษัทมาเดินจับจ่ายซื้อของในช่วงพักกลางวันหลังรับประทานอาหารกลางวันแล้ว และในช่วงเย็นหลังเลิกงาน เช่นเดียวกับด้านหน้าอาคาร Liberty ในโซน G

ภาพที่ 66 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน H บริเวณ ซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1

1.8.3 ช่วงเย็น 20.00 เป็นต้นไป

จะเป็นร้านขายอาหารรถเข็นประเภทปิ้งย่าง และร้านผลไม้ ซึ่งขายต่อเนื่องมาจากพื้นที่โซน G โดยมีกลุ่มผู้ใช้สอยหลักคือผู้คนที่มาเที่ยวกลางคืนทั้งทางฝั่งถนนพัฒน์พงศ์และในซอยย่อยด้านฝั่งสีลมเอง โดยจะขายไปจนกระทั่งสถานบันเทิงต่างๆปิดลง



แผนผังที่ 14 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 1

1.9 พื้นที่โซน I บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 2

พื้นที่บริเวณนี้เป็นทางเท้า 2 ฝั่งในซอยคอนแวนต์ช่วงถัดมาที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางเดินจากรถไฟฟ้าไปยังโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ โดยลักษณะของกิจกรรมค้าขายที่เกิดขึ้นในพื้นที่โซนนี้จะเป็นการขายอาหารแบบที่ต้องการพื้นที่นั่งกินเป็นส่วนมาก เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีผู้สัญจรทางเท้าในซอยน้อยกว่าทางเท้าริมถนนสีลม เนื่องจากผู้ที่จะเดินเข้าซอยส่วนมากจะมีเพียงแค่นักเรียน ครู และผู้ปกครองของโรงเรียนเซนโยเซฟคอนแวนต์ และนักท่องเที่ยวบางส่วนเท่านั้น ทำให้สามารถตั้งพื้นที่ขายอาหารพร้อมโต๊ะเก้าอี้ได้ โดยช่วงเวลาค้าขายและประเภทการค้าขายตามแต่ละพื้นที่สามารถแบ่งได้ดังนี้

1.9.1 ช่วงเช้า 7.00 – 10.00

ทั้งทางฝั่งด้านอาคารสีบุญเรืองและฝั่งอาคาร Liberty จะเป็นร้านอาหารประเภทรถเข็นที่ไม่ต้องมีที่นั่ง เพื่อรองรับผู้ใช้สอยที่เดินผ่านไปยังอาคารสำนักงาน และนักเรียนโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ โดยพื้นที่บริเวณนี้ตอนเช้าจะเป็นเพียงร้านรถเข็น ไม่มีร้านอาหารแบบที่ต้องการที่นั่งมาขาย ซึ่งร้านที่ขายจะเป็นอาหารประเภทซื้อกลับไปรับประทานที่จุดหมายปลายทาง เช่นพวกปิ้งย่างเป็นไม้ๆ แซนวิช และชากาแฟ นอกจากนี้ยังมีร้านประเภทขนม และไอศกรีม เพื่อเด็กนักเรียนด้วย

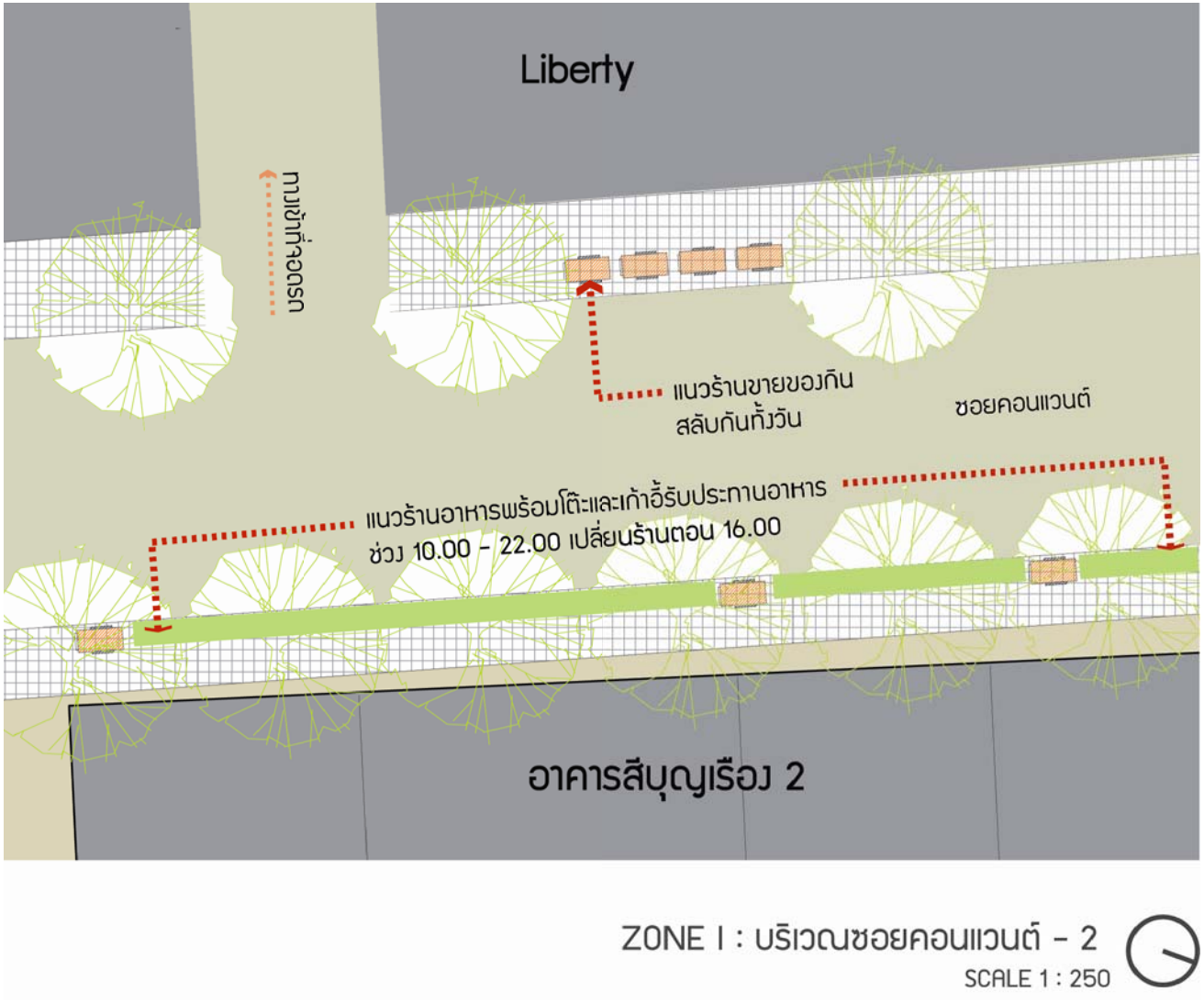
1.9.2 ช่วงระหว่างวัน

ทั้งทางฝั่งด้านอาคารสีบุญเรืองจะเป็นร้านอาหารที่มีที่นั่งให้รับประทานตลอดแนว โดยจะเริ่มตั้งร้านในช่วงเวลาประมาณ 10.00 น. เมื่อร้านค้าตอนเช้าได้เก็บร้านไปแล้ว โดยในช่วงกลางวันนี้ร้านอาหารที่ตั้งขายจะเป็นร้านกลุ่มหนึ่งที่แตกต่างจากร้านในช่วงเย็น โดยในช่วงกลางวันกลุ่มลูกค้าของร้านจะเป็นพนักงานบริษัทต่างๆ และนักท่องเที่ยว และในช่วงเย็นกลุ่มลูกค้าจะเป็นเด็กนักเรียนที่เลิกเรียนพร้อมผู้ปกครอง และพนักงานบริษัทที่เลิกงาน

ในส่วนทางด้านฝั่งอาคาร Liberty จะเป็นร้านค้าขายอาหารแบบรถเข็นที่ไม่มีที่นั่งรับประทาน โดยบางร้านจะตั้งขายตั้งแต่ช่วงเช้าจนถึงเย็น บางร้านจะเป็นร้านที่เพิ่งมาตั้งตอนที่ร้านช่วงเช้าเก็บร้านไปแล้ว

1.9.3 ช่วงเย็น 17.00 - 22.00

จะเป็นร้านขายอาหารที่มีที่นั่งรับประทาทนมาขาย แทรกด้วยร้านรถเข็นที่ไม่มีที่นั่งกินประปราย โดยร้านอาหารพร้อมที่นั่งจะเริ่มมาตั้งเวลาประมาณ 16.00 -17.00 เพื่อรองรับเด็กนักเรียนและผู้ปกครองที่ออกมาจากโรงเรียนในช่วงเย็น และรองรับพนักงานบริษัทต่างๆที่เลิกงานช่วงเวลา 18.00 น. เป็นต้นไป



แผนผังที่ 15 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน H บริเวณซอยคอนแวนต์ช่วงที่ 2

1.10 พื้นที่โซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower

พื้นที่บริเวณนี้เป็นทางเท้าที่อยู่ด้านหน้าอาคาร CP Tower โดยมีลักษณะพิเศษคือ ด้านหน้าอาคารจะมีลักษณะคล้ายเป็นลานอเนกประสงค์ ที่จะมีการจัดกิจกรรมต่างๆ เกิดขึ้นในช่วงกลางวัน เนื่องจากเป็นอาคารสำนักงานที่ใหญ่มาก และมีพนักงานบริษัทต่างๆทำงานอยู่ในอาคารนี้เป็นจำนวนมาก ลักษณะพิเศษอีกอย่างหนึ่งของทางเท้าบริเวณนี้คือ ไม่พบเห็นการตั้งขายของรถเข็นใดๆ บริเวณด้านหน้าลานและบนทางเท้า ทั้งนี้อาจเป็นข้อตกลงข้อทางอาคารกับเทศกิจ โดยจะมีร้านค้ารถเข็นมาตั้งร้านบ้างประปราย แต่เป็นส่วนน้อย และจะตั้งลงไปในพื้นผิวการจราจร

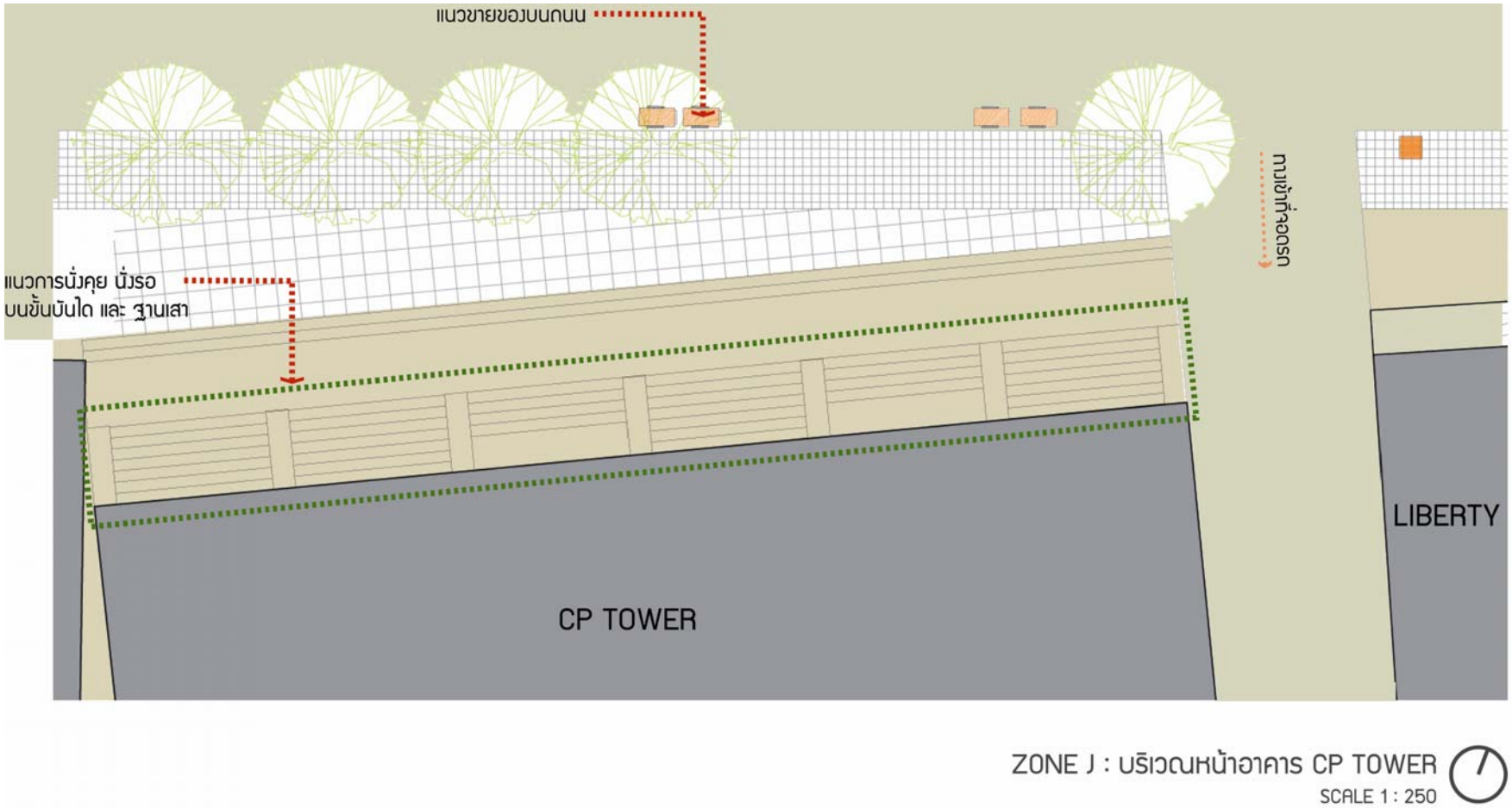
จากลักษณะที่เกิดนี้เองทำให้ทางเท้าบริเวณนี้ไม่พบว่าเกิดการเดินที่ติดขัด และนอกจากนี้ลานด้านหน้าอาคาร CP Tower ที่มีลักษณะเป็นลานที่ต่อกับบันไดทางเข้าอาคารนั้น จะพบเห็นว่ามีผู้คนมานั่งพัก นั่งรออยู่เป็นประจำ เนื่องจากตัวอาคารได้ทอดเงาลงมา จึงเกิดเป็นบริเวณที่ร่มและสามารถนั่งพักได้อย่างสบาย

ภาพที่ 67 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower

ภาพที่ 68 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower

ภาพที่ 69 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower

ภาพที่ 70 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower



แผนผังที่ 16 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน J บริเวณหน้าอาคาร CP Tower

1.11 พื้นที่โซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64

พื้นที่บริเวณนี้เป็นทางเท้า ฝั่งถนนสีลมทางด้านซอยพัฒน์พงศ์ ซึ่งจะมีลักษณะกิจกรรมและผู้ใช้สอยที่แตกต่างจากทางฝั่งสีลม เนื่องจากอาคารที่อยู่ติดริมถนนนั้นจะมีบ้านส่วนที่เปิดในตอนกลางคืน และในซอยพัฒน์พงศ์ส่วนมากจะเป็นสถานบันเทิงยามค่ำคืน ทำให้กิจกรรมและผู้ใช้สอยพื้นที่ทางเท้าในบริเวณนี้จะมีมากในช่วงเย็นเป็นต้นไป ซึ่งลักษณะแบบนี้จะเกิดตลอดทั้งฝั่งถนนสีลมด้านพัฒน์พงศ์ เรื่อยไปจนถึงโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน ซึ่งในที่นี้จะขอยกตัวอย่างเพียงช่วงหนึ่งของทางเท้าฝั่งนี้มาอธิบาย

โดยช่วงเวลาค้าขายและประเภทการค้าขายตามแต่ละพื้นที่สามารถแบ่งได้ดังนี้

1. ช่วงเช้า 7.00 – 10.00

ร้านค้าที่ตั้งขายจะเป็นร้านขายอาหารแบบไม่มีที่นั่ง ของกินต่างๆที่กินได้ง่ายในเวลาเช้า โดยผู้คนที่สัญจรในบริเวณนี้จะมีไม่มากนัก โดยบริเวณที่มีผู้คนสัญจรมากเป็นพิเศษจะเป็นบริเวณป้ายรถเมล์เชื่อมต่อกับทางขึ้นและลงรถไฟฟ้าศาลาแดง จึงพบเห็นร้านขายของกินอยู่ในบริเวณดังกล่าว

ภาพที่ 71 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน K บริเวณหน้า Silom 64 ฝั่ง พัฒน์พงศ์

ช่วงระหว่างวัน

จะเป็นช่วงที่ทางฝั่งนี้จะค่อนข้างเงียบ มีร้านขายของกินแบบไม่มีที่นั่งประปราย และมีการตั้งร้านขายเสื้อหรืออาหารด้านหน้าอาคารตึกแถวพาณิชย์ขนาดเล็ก

ภาพที่ 72 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน K บริเวณหน้า Silom 64 ฝั่ง พัฒน์พงศ์

ภาพที่ 73 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน K บริเวณหน้า Silom 64 ฝั่ง พัฒน์พงศ์

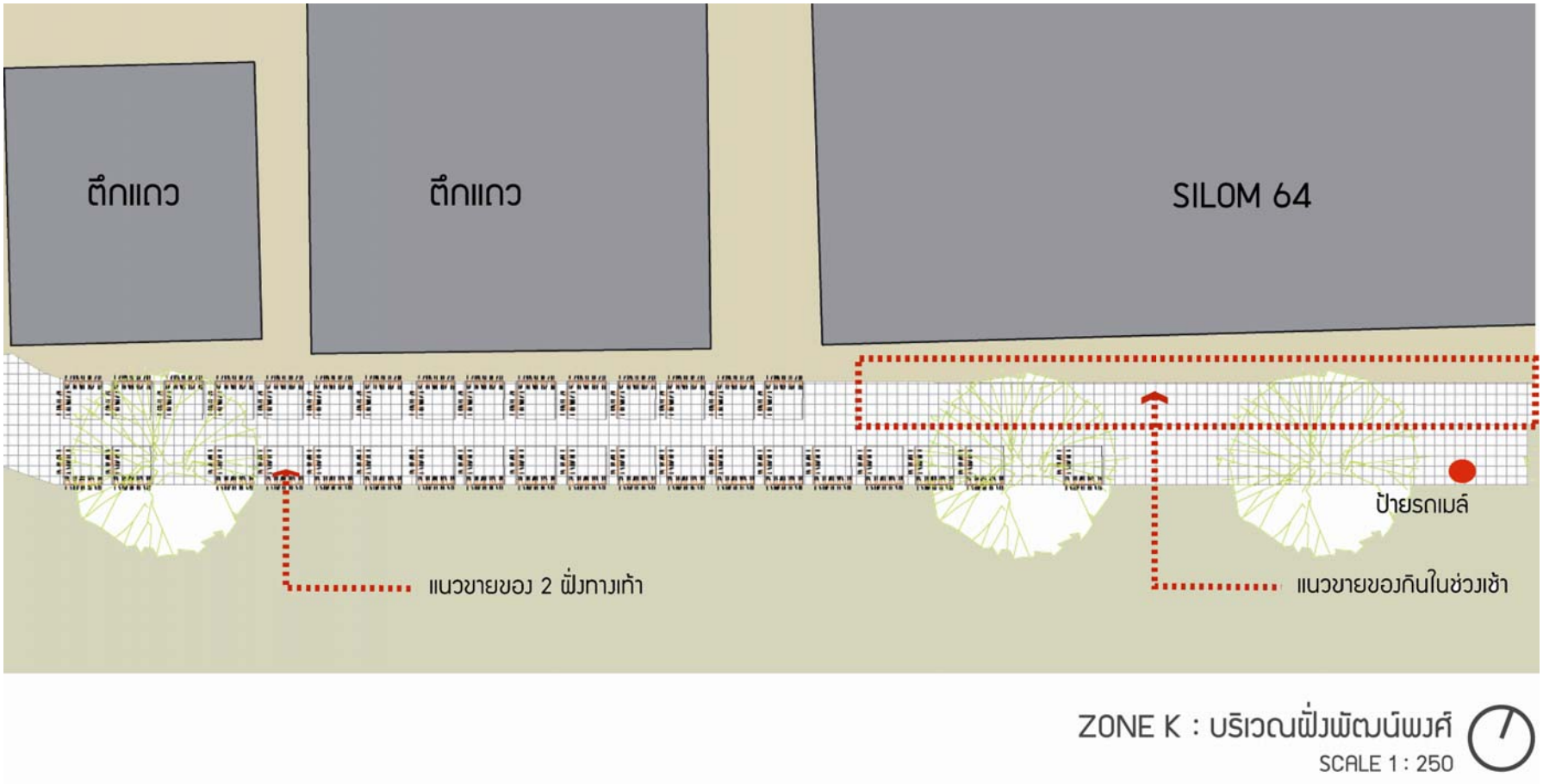
ช่วงเย็นจนถึงดึก 17.00 - 24.00

จะเป็นร้านขายเสื้อผ้าของผู้ชาย และร้านขายของที่ระลึกเพื่อนักท่องเที่ยว โดยจะเริ่มเปิดร้านตั้งแต่ช่วง 16.00 น. และปิดร้านเมื่อเวลาประมาณ 24.00 หรือ บางร้านจะขายจนกระทั่งสถานบันเทิงปิด ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้ในตอนกลางคืนจะเป็นส่วนที่พนักงานผู้หญิงฝั่งถนนทางด้านสีลมบางคนรู้สึกว่าอันตรายและไม่น่าเดิน เนื่องจากประเภทของอาคาร ร้านค้าโดยรอบและผู้คนที่มาเลือกเดินซื้อของในบริเวณนี้

ภาพที่ 74 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน K บริเวณหน้า Silom 64 ฝั่ง พัฒน์พงศ์

ภาพที่ 75 แสดงลักษณะกิจกรรมในซอยพัฒน์พงศ์ช่วงต้นซอยโซน K บริเวณหน้า Silom 64 ฝั่ง พัฒน์พงศ์

ภาพที่ 76 แสดงลักษณะกิจกรรมบริเวณป้ายรถประจำทางโซน K บริเวณหน้า Silom 64 ฝั่ง พัฒน์พงศ์

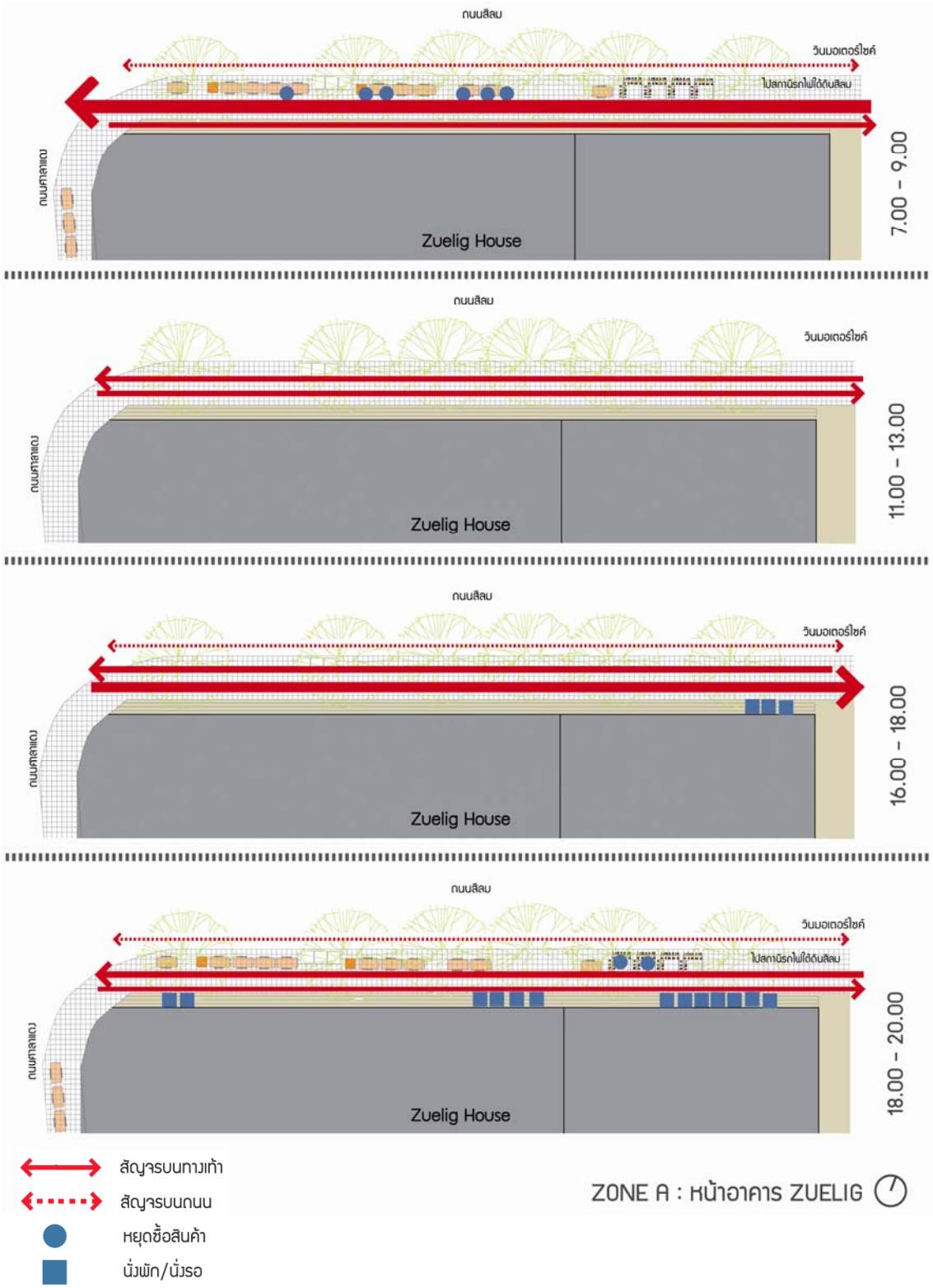


แผนผังที่ 17 แสดงลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซน K บริเวณหน้าอาคาร Silom 64

2. ปริมาณของการใช้ทางเท้าแบ่งตามโซนและช่วงเวลา

ปริมาณคนที่เดินบนทางเท้าในแต่ละช่วงเวลาที่มีความสัมพันธ์กับการหยุดชะงัก ทั้งการหยุดเพื่อนั่งรอ และการหยุดเพื่อซื้อของ รวมทั้งการหลีกเลี่ยงความชะงักบนทางเท้าด้วยการลงไปเดินบนพื้นผิวจราจร โดยช่วงที่เลือกเก็บจะเป็นช่วงเวลาที่มีพลุกพล่านของวัน คือ เช้า กลางวัน และเย็น และจุดที่เลือกเก็บข้อมูลจะเป็นจุดที่มีคนเดินสัญจรมากในย่านสีลม เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนต่างๆเข้าด้วยกัน และเป็นจุดที่ผู้คนที่เป็นพนักงานส่วนมากใช้เดินผ่านไปยังสถานที่ทำงานต่างๆ

2.1 ปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร Zuelig ในแต่ละช่วงเวลา



แผนผังที่ 18 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร Zuelig ในแต่ละช่วงเวลา

ตารางที่ 3 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร Zuelig

ช่วงเวลา	การเดิน		การหยุด		การลงเดินถนน(n)
	ไป BTS (n)	ไป MRT(n)	ซื้อ(n)	นั่ง(n)	
7:00 – 9:00	59.40% (60)	27.27% (28)	5.94% (6)	-	6.93% (7)
11:00 – 13:00	55.56% (15)	44.44% (12)	-	-	-
16:00 – 18:00	22.95% (14)	65.57% (40)	-	6.55% (4)	4.91% (3)
18:00 – 20:00	29.54% (13)	36.36% (16)	-	29.55% (13)	4.54% (2)

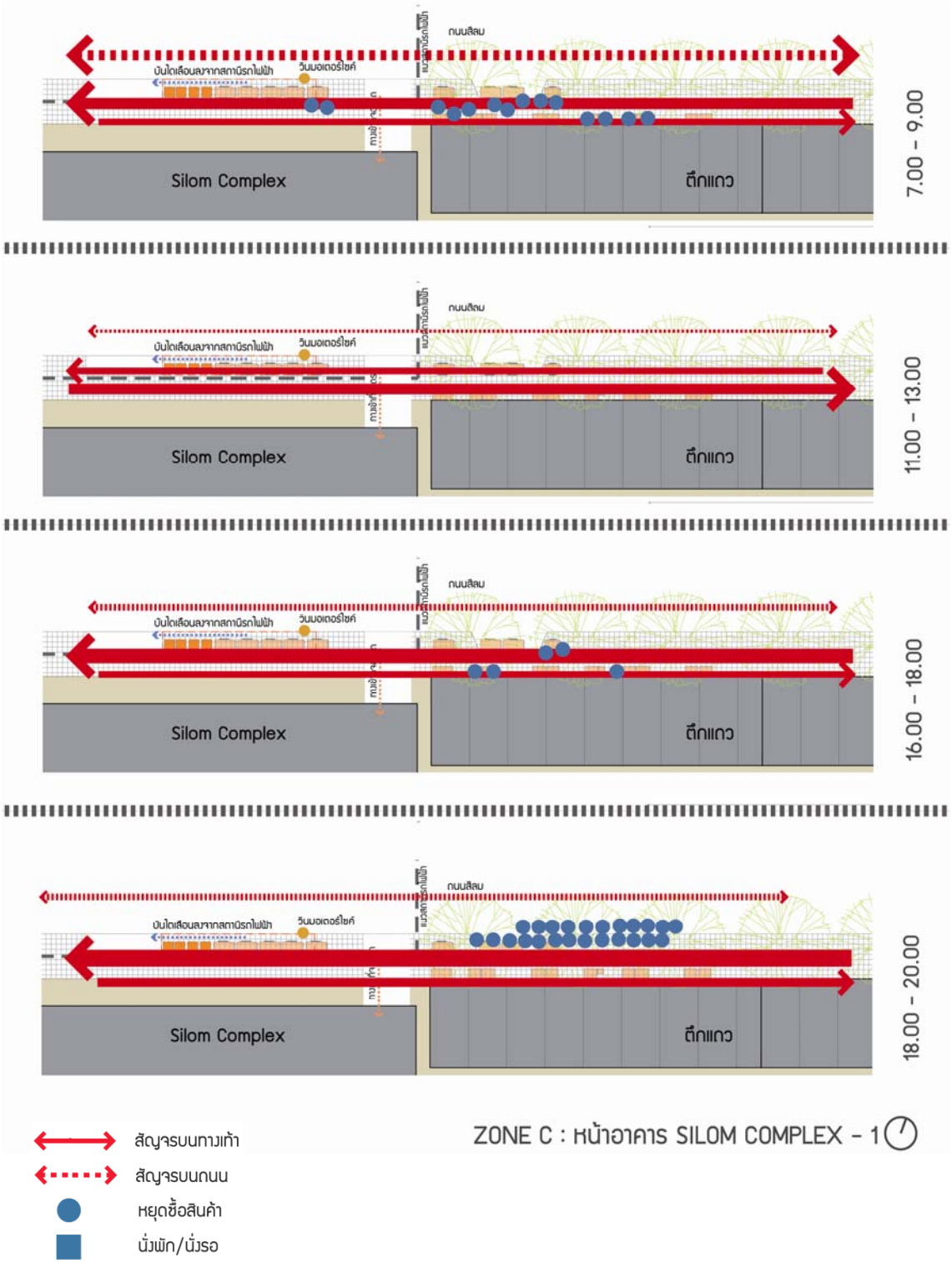
หมายเหตุ n = จำนวนคน

จากตารางข้อมูลนี้จะพบว่าปริมาณคนเดินเท้าในช่วงเช้า 7.00 – 9.00 จะเดินจากทางรถไฟใต้ดินไปทางรถไฟฟ้ามากกว่า และการหยุดซื้อของริมทางเท้ามีปริมาณเพียง 5.94 % ของปริมาณคนเดินเท้าในช่วงเช้า ณ ขณะนั้น ในขณะที่ช่วงเวลาเย็นจะมีปริมาณคนเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้าไปทางสถานีรถไฟใต้ดินมากกว่า นอกจากนี้พบเห็นคนหยุดเพื่อนั่งตามขั้นบันไดหน้าอาคาร Zuelig ด้านติดกับโรงแรมดุสิตธานี โดยมีปริมาณมากถึง 33 % ของที่สัญจรบนทางเท้า ณ ขณะนั้น จึงวิเคราะห์ได้ว่า คนส่วนสัญจรบนทางเท้าส่วนมากจะไม่ค่อยซื้อของที่ขายริมทางเท้า แต่ของที่ขายริมทางเท้านั้นกลับส่งผลให้เกิดการติดขัดของทางเท้าและทำให้คนต้องหลีกเลี่ยงลงไปเดินบนทางเท้าเป็นจำนวน 6.93% ของคนที่สัญจรในขณะนั้น ในขณะที่ช่วงเวลาที่ไม่มีการขายของจะไม่พบว่ามีผู้คนลงเดินบนถนน แสดงให้เห็นว่าทางเท้าโดยปกติที่ไม่มีการขายของนั้นมีความกว้างเพียงพอต่อการเดินสวนกันอยู่แล้ว แม้ช่วงเวลาเย็นที่มีการตั้งพื้นที่ขายของแล้ว แต่เมื่อไม่มีผู้หยุดซื้อของ ก็พบว่าการติดขัดของการเดินเท้านั้นลดลง เห็นได้จากปริมาณคนเดินลงถนนในช่วง 18.00 – 20.00 น. นั้นมีเพียง 4.54 % เนื่องจากปริมาณคนที่สัญจรบนทางเท้าในขณะนั้นมีมากเกินไป

ภาพที่ 77 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร Zuelig เวลา 7.00 – 10.00

ภาพที่ 78 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน A หน้าอาคาร Zuelig เวลา 18.00 – 20.00

2.2 ปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex ในแต่ละช่วงเวลา



แผนผังที่ 19 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน Cหน้าอาคาร Silom Complex ในแต่ละช่วงเวลา

ตารางที่ 4 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex

ช่วงเวลา	การเดิน		การหยุด		การลงเดินถนน(n)
	ไป MRT(n)	ไป BTS(n)	ซื้อ(n)	รอรถตู้(n)	
7:00 – 9:00	28.35% (19)	40.29% (27)	20.89% (14)	-	10.44% (29)
11:00 – 13:00	54.54% (24)	38.63% (17)	-	-	6.81% (3)
16:00 – 18:00	57.37% (35)	21.31% (13)	8.19% (5)	-	13.11% (8)
18:00 – 20:00	46.73% (43)	20.65% (19)	-	26.08% (24)	6.52% (6)

หมายเหตุ n = จำนวนคน

จากตารางข้อมูลนี้พบว่าในช่วงเช้าลักษณะการเดินเป็นการเดินจากสถานีรถไฟใต้ดินไปทางสถานีรถไฟฟ้ามากกว่า และระหว่างทางสัญจรมีการหยุดเพื่อซื้อของมากถึง 20.89 % ของปริมาณคนทั้งหมดที่เดินสัญจรบนทางเท้า ทำให้มีผู้คนหลีกเลี่ยงลงไปเดินบนถนนสูงถึง 10.44 % แต่ต่างจากในช่วงเวลากลางวันที่มีคนใช้ทางเท้าในปริมาณใกล้เคียงกัน แต่เมื่อไม่มีการหยุดซื้อของก็จะพบว่าปริมาณคนที่เดินบนผิวถนนก็จะลดลงไปด้วย

ในขณะที่ช่วงเวลา18.00 – 20.00 จะเป็นการเดินจากทางสถานีรถไฟฟ้าไปยังสถานีรถไฟใต้ดินมากกว่า และพบว่าหน้าอาคารตึกแถวมีปริมาณคนยืนรอรถตู้ ซึ่งมีปริมาณคนยืนรอ 26.08% ของคนเดินเท้าในขณะนั้น ในขณะที่ไม่มีการหยุดซื้อของใดใดในช่วงเวลานี้

ภาพที่ 79 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex เวลา 07.00 – 10.00

ภาพที่ 80 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน C หน้าอาคาร Silom Complex เวลา 18.00 – 20.00

2.3 ปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร LIBERTY ในแต่ละช่วงเวลา

แผนผังที่ 20 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร Liberty ในแต่ละช่วงเวลา

ตารางที่ 5 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน H หน้าอาคาร Liberty

ช่วงเวลา	การเดิน		การหยุด		การลงเดินถนน(n)
	ไป CP Tower (n)	ไป BTS (n)	ซื้อ (n)	นั่ง/รอรถตู้ (n)	
7:00 – 9:00	64.81% (35)	25.92% (14)	9.25% (5)	-	-
11:00 – 13:00	58.62% (34)	22.41% (13)	10.34% (6)	-	8.62% (5)
16:00 – 18:00	42.85% (24)	50.00% (28)	3.57% (2)	-	3.57% (2)
18:00 – 20:00	29.41% (15)	62.74% (32)	7.84% (4)	-	-

หมายเหตุ n = จำนวนคน

พื้นที่บริเวณหน้าอาคาร Liberty มีการสัญจรทางเท้าหนาแน่นมากที่สุดคือช่วงเวลาเช้า 7.00 – 9.00 และช่วงหัวค่ำ 18.00 – 20.00 โดยมีการตั้งร้านขายเสื้อผ้าตลอดทั้งวันตั้งแต่ 7.00 – 20.00 และมีลักษณะของกิจกรรมและพฤติกรรมที่เหมือนกันทั้งวัน แตกต่างที่ปริมาณความหนาแน่นของคนในแต่ละช่วงเวลาเท่านั้น

โดยในตอนเช้าทางที่ผู้คนเดินไปเป็นปริมาณมากสุดคือไปทางอาคาร CP Tower และในตอนเย็นผู้คนเดินกลับไปยังสถานีรถไฟฟ้ามากที่สุดเช่นกัน

ภาพที่ 81 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร Liberty เวลา 7.00 – 10.00

ภาพที่ 82 แสดงปริมาณผู้คนบนทางเท้า โซน G หน้าอาคาร Liberty เวลา 18.00 – 20.00

บทที่ 6

การวิเคราะห์ผล

จากการสำรวจและเก็บข้อมูลทางกายภาพ กิจกรรม พฤติกรรมของผู้ใช้ทางเท้าในพื้นที่ศึกษาแต่ละช่วงเวลา และปริมาณของผู้ใช้ทางเท้าในช่วงเวลาที่และบริเวณสำคัญ สามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทางกิจกรรมและพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเท้าในพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

1. ความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้านั้นมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่นั้นๆ โดยกลุ่มผู้ใช้สอยหลักของทางเท้านั้นจะเป็นส่วนกำหนดประเภทกิจกรรมการค้าขายที่เกิดขึ้นบนทางเท้าในแต่ละช่วงเวลา และแต่ละพื้นที่ของวัน ในขณะเดียวกันผู้สัญจรเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้มีความต่อเนื่องของกิจกรรมที่เกิดจากการใช้ทางเท้าเพื่อการสัญจรที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เนื่องจากการสัญจรของผู้ใช้สอยทางเท้าไปยังอาคารโดยรอบมีความต่อเนื่องและเปลี่ยนแปลงไปตามจุดหมายในแต่ละช่วงเวลาของวัน โดยสรุปได้ดังนี้

1.1ช่วงเวลาเช้า 7.00 – 9.00

ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้าจะเกิดขึ้นจากการเดินของผู้ใช้ทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อระหว่างจุดการคมนาคม เช่นรถไฟฟ้า รถใต้ดิน หรือรถโดยสารประจำทาง ไปสถานที่ทำงานหรือโรงเรียน โดยทางเท้าช่วงดังกล่าวจะมีร้านรถเข็นขายอาหารที่ไม่มีที่นั่งรับประทานตั้งขายเป็นจำนวนมาก ทำให้ทางเท้าบริเวณหน้าอาคาร Zuelig และหน้าอาคาร Silom Complex ซึ่งเป็นส่วนเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟใต้ดินมีปริมาณของคนเดินเท้าที่มากกว่าบริเวณอื่น เมื่อประกอบกับการค้าขายที่มีอยู่บนทางเท้า จึงส่งผลพื้นที่บริเวณนี้มีการเดินลงถนนเพื่อให้การเดินเท้าที่เร็วขึ้นกว่าบนทางเท้าที่มีการชะลอตัว

1.2 ช่วงเวลาสาย 9.00 – 11.00

ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้าจะเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างจุดคมนาคมต่างๆ ด้วยกันเอง เนื่องจากในช่วงเวลานี้ไม่มีพนักงานบริษัทและนักเรียนออกมาใช้พื้นที่ทางเท้า โดยกิจกรรมที่เกิดจะเป็นการขายสินค้าทั่วไปบริเวณหน้าอาคารพาณิชย์ประเภทตึกแถว เนื่องจากช่วงเวลานี้ปริมาณผู้ใช้ทางเท้าน้อย เพราะผู้ใช้ทางเท้ากลุ่มหลัก คือ ประชากรวัยทำงาน และนักเรียน อยู่ในช่วงเวลาทำงานและเรียน ทำให้ไม่มีผู้ใช้ทางเท้ามากเท่าเวลาเช้าและเย็น

1.3 ช่วงเวลากลางวัน 11.00 – 13.00

ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้าจะเกิดขึ้นจากการเดินของผู้ใช้ทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานที่ทำงานกับพื้นที่ขายอาหารกลางวัน ซึ่งทางเท้าช่วงดังกล่าวจะมีพบร้านรถเข็นขายอาหารที่มีที่นั่งรับประทานตั้งขายเป็นจำนวนมาก พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการเดินเท้าสูงคือหน้าอาคาร Silom complex และLiberty เนื่องจากเป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างสถานที่ทำงานและสถานที่รับประทานอาหารกลางวันที่ตั้งอยู่ในซอยคอนแวนต์ ทำให้มีคนเดินเท้าเป็นจำนวนมากประกอบกับกิจกรรมการค้าขายที่ตั้งอยู่หน้าอาคารตึกแถว หน้าอาคารอาคาร Silom Complex และหน้าอาคาร Liberty จึงทำให้เกิดการเดินลงถนนของผู้ใช้ทางเท้าเพื่อให้การเดินเท้ามีความเร็วขึ้น เนื่องจากต้องรีบรับประทานอาหารกลางวันและกลับเข้าที่ทำงานในเวลา 13.00 น

1.4 ช่วงเวลาบ่าย 13.00 – 16.00

ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้าจะเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างจุดคมนาคมต่างๆ ด้วยกันเอง เนื่องจากในช่วงเวลานี้ไม่มีพนักงานบริษัทและนักเรียนออกมาใช้พื้นที่ทางเท้า โดยกิจกรรมที่เกิดจะเป็นการขายสินค้าทั่วไปบริเวณหน้าอาคารพาณิชย์ประเภทตึกแถวเนื่องจากช่วงเวลานี้ปริมาณผู้ใช้ทางเท้าน้อย เพราะผู้ใช้ทางเท้ากลุ่มหลัก คือ ประชากรวัยทำงาน และนักเรียน อยู่ในช่วงเวลาทำงานและเรียน ทำให้ไม่มีผู้ใช้ทางเท้ามากเท่าเวลาเช้าและเย็น

1.5 ช่วงเวลาเย็น 16.00 – 18.00

ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้าจะเกิดขึ้นจากการเดินของผู้ใช้ทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานที่ทำงานหรือโรงเรียน กับจุดการคมนาคม เช่นรถไฟฟ้า รถใต้ดิน หรือรถโดยสารประจำทาง เพื่อกลับที่พักอาศัย ทำให้ทางเท้าช่วงดังกล่าวจะมีร้านรถเข็นขายอาหารที่ไม่มีที่นั่งรับประทานและแบบมีที่นั่งรับประทานตั้งขายเป็นจำนวนมาก

พื้นที่หน้าอาคาร Zuelig และอาคาร Silom Complex มีการนั่งและยืนรอรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับทางเท้าที่กิจกรรมการค้าขายตั้งอยู่ ทำให้ผู้เดินเท้าจำนวนหนึ่งเดินลงถนน ดังนั้นพื้นที่บริเวณนี้จึงมีความจำเป็นของการปรับปรุงพื้นที่พักคอยรถโดยสาร หรือการกำหนดจุดจอดรถโดยสารใหม่ เพื่อไม่ให้เกิดการชะลอตัวของทางเท้าในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น

1.6 ช่วงเวลาหัวค่ำ 18.00 – 20.00

ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้าจะเกิดขึ้นจากการเดินของผู้ใช้ทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานที่ทำงานและจุดการคมนาคม เช่นรถไฟฟ้า รถใต้ดิน หรือรถโดยสารประจำทางไป ซึ่งทางเท้าช่วงดังกล่าวจะมีร้านรถเข็นขายอาหารที่ไม่มีที่นั่งรับประทานและแบบมีที่นั่งรับประทาน รวมถึงร้านขายเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายของผู้หญิง

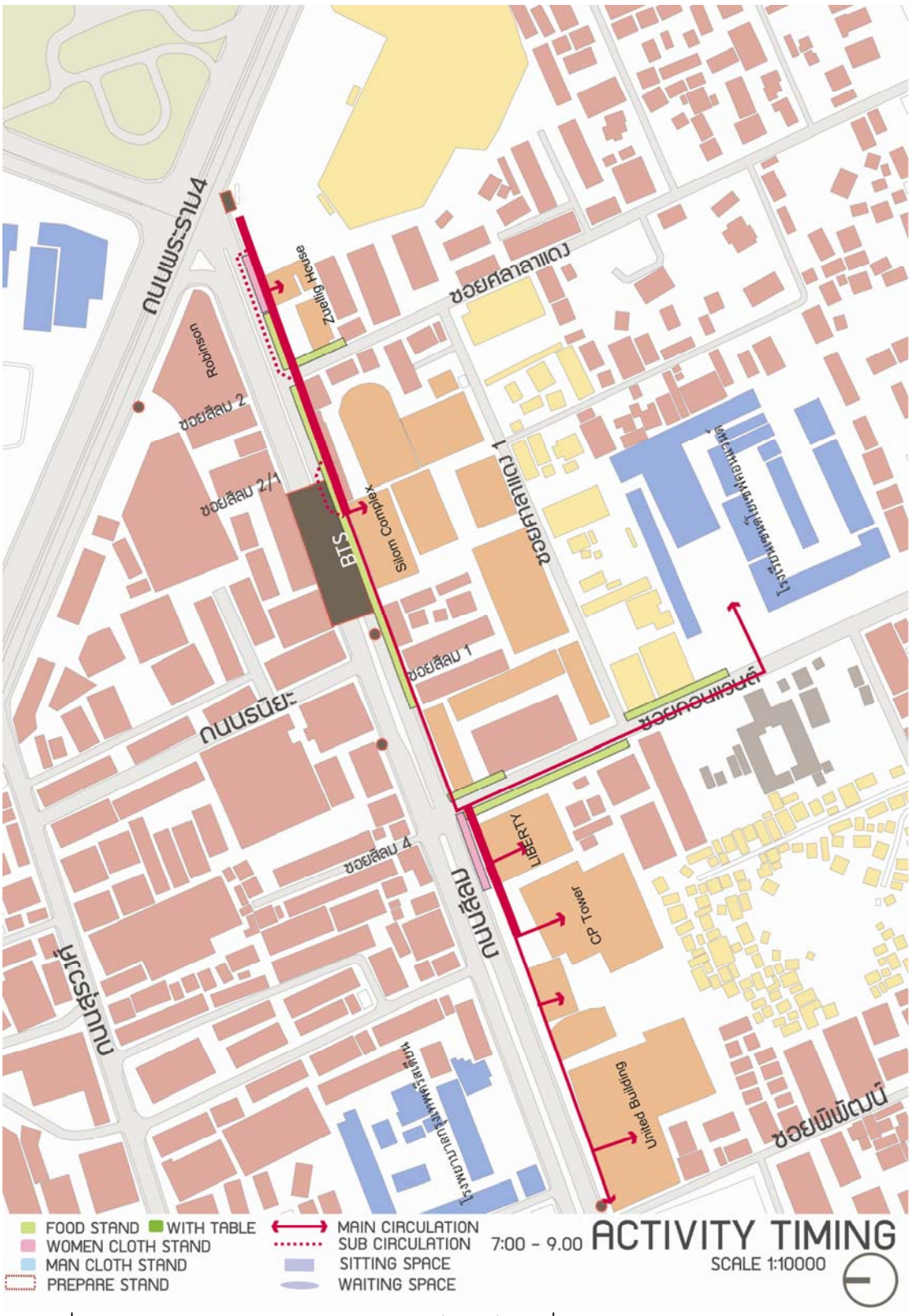
พื้นที่หน้าอาคาร Zuelig และอาคาร Silom Complex มีการนั่งและยืนรอรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับทางเท้าที่กิจกรรมการค้าขายตั้งอยู่ ทำให้ผู้เดินเท้าจำนวนหนึ่งเดินลงถนน ดังนั้นพื้นที่บริเวณนี้จึงมีความจำเป็นของการปรับปรุงพื้นที่พักคอยรถโดยสาร หรือการกำหนดจุดจอดรถโดยสารใหม่ เพื่อไม่ให้เกิดการชะลอตัวของทางเท้าในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น

ส่วนถนนฝั่งพัฒน์พงศ์จะเป็นการเดินเพื่อเชื่อมต่อระหว่างจุดคมนาคมไปยังสถานบันเทิงในซอยพัฒน์พงศ์ ทำให้ถนนฝั่งนี้มีการตั้งร้านขายของที่ระลึกและสินค้าของผู้ชายเป็นจำนวนมาก

1.7 ช่วงเวลากลางคืน 20.00 – 24.00

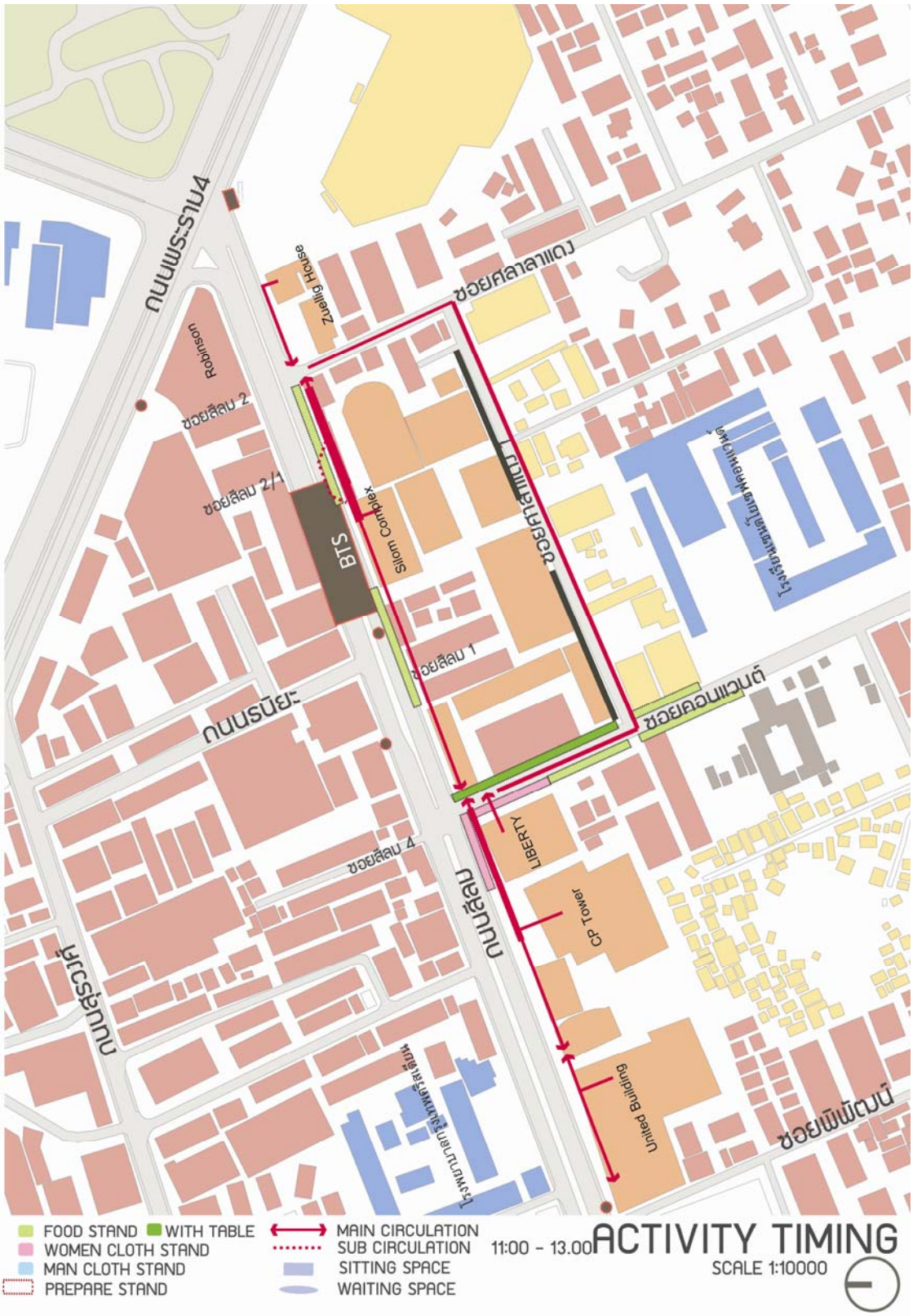
ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้าจะเป็นการเดินเพื่อเชื่อมต่อระหว่างจุดคมนาคมไปยังสถานบันเทิงในซอยพัฒน์พงศ์ ทำให้ถนนฝั่งนี้มีการตั้งร้านขายของที่ระลึกและสินค้าของผู้ชายเป็นจำนวนมาก

ส่วนถนนฝั่งอาคารสำนักงานด้านสีลมจะเป็นการเดินเท้าจากฝั่งพัฒน์พงศ์เพื่อมาซื้ออาหารรถเข็นที่ตั้งขายบริเวณหน้าอาคาร Liberty

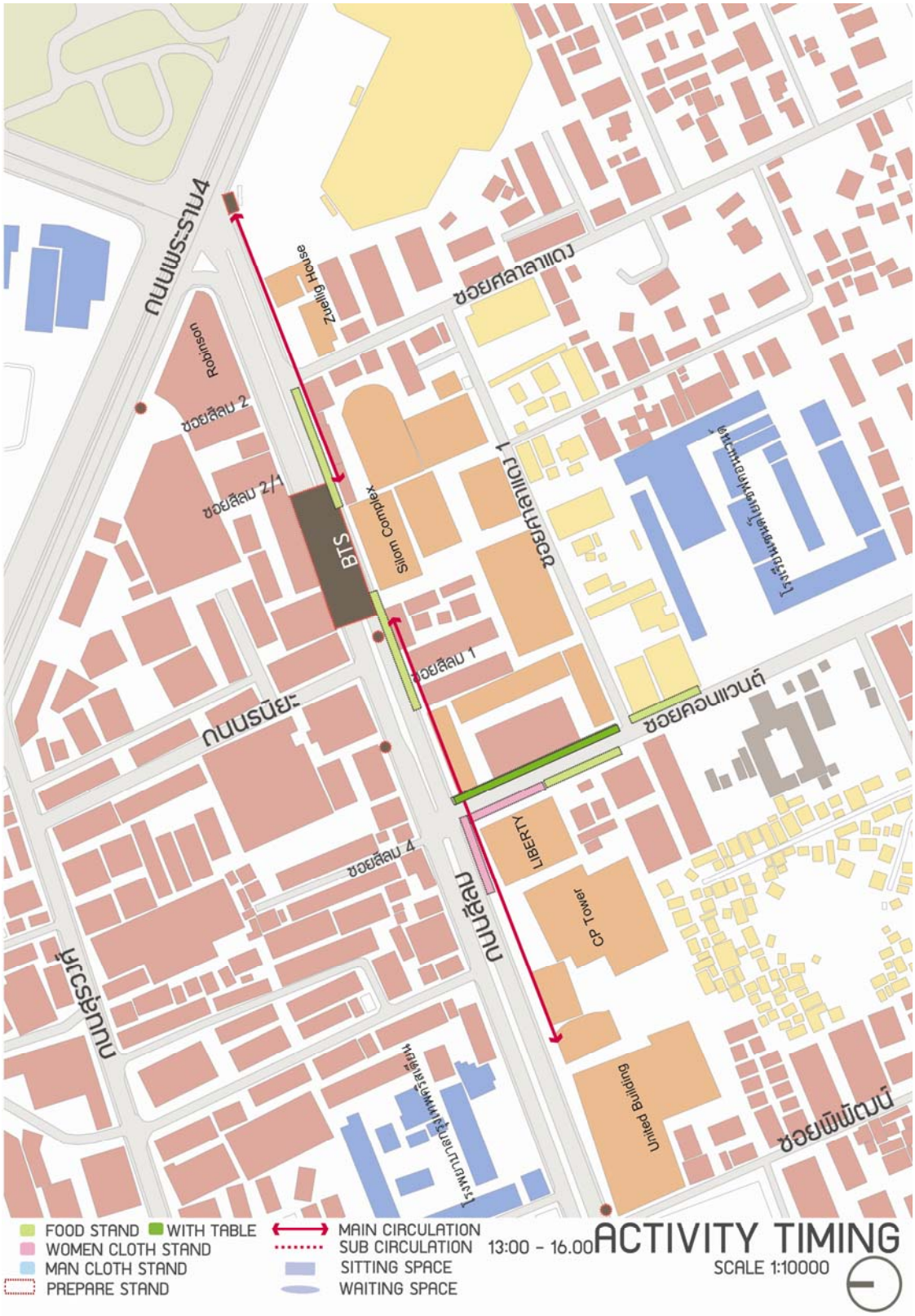


แผนผังที่ 21 แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินช่วงเวลาเช้า 7.00 – 9.00

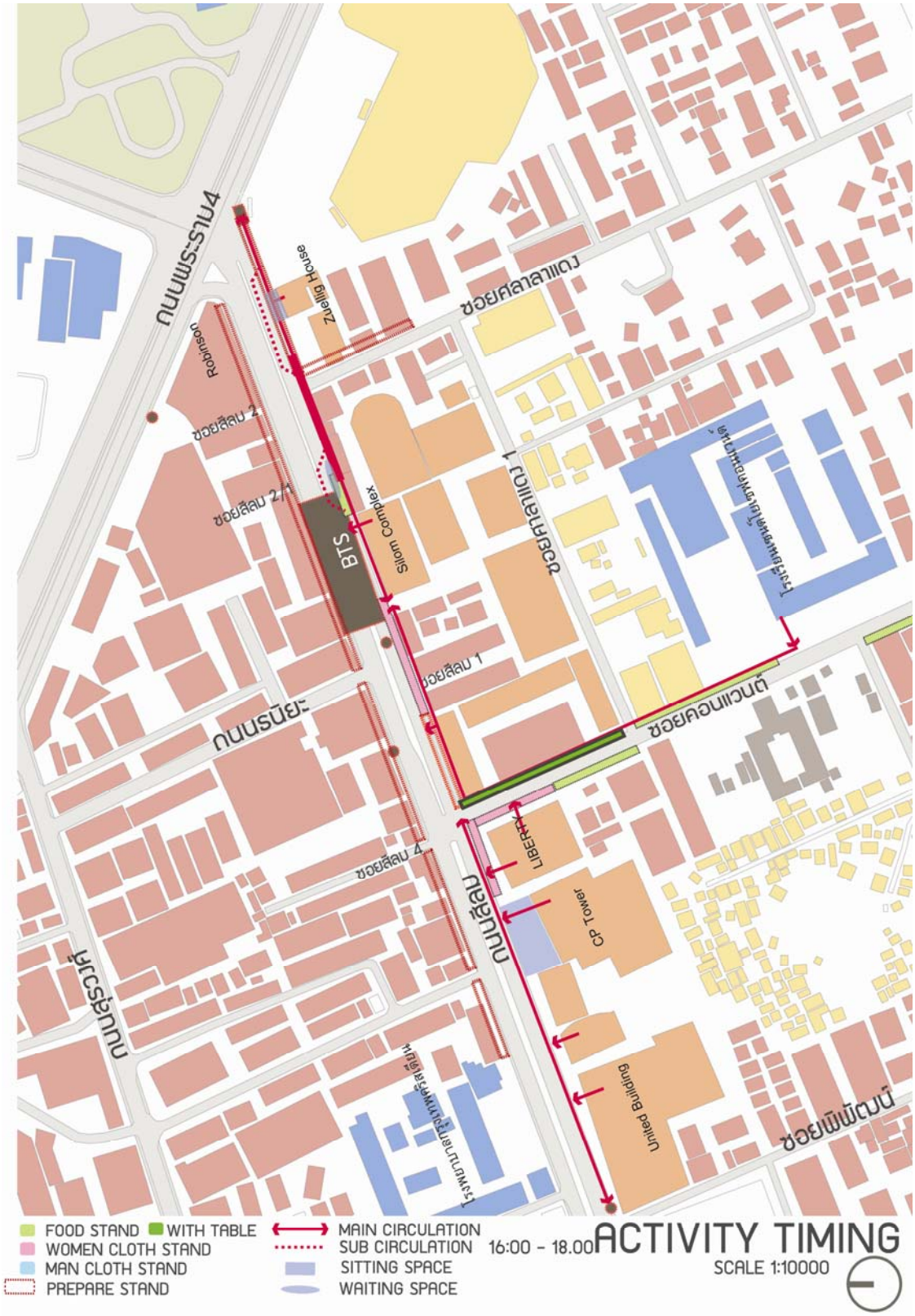
แผนผังที่ 22 แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินช่วงเวลาสาย 9.00 – 11.00



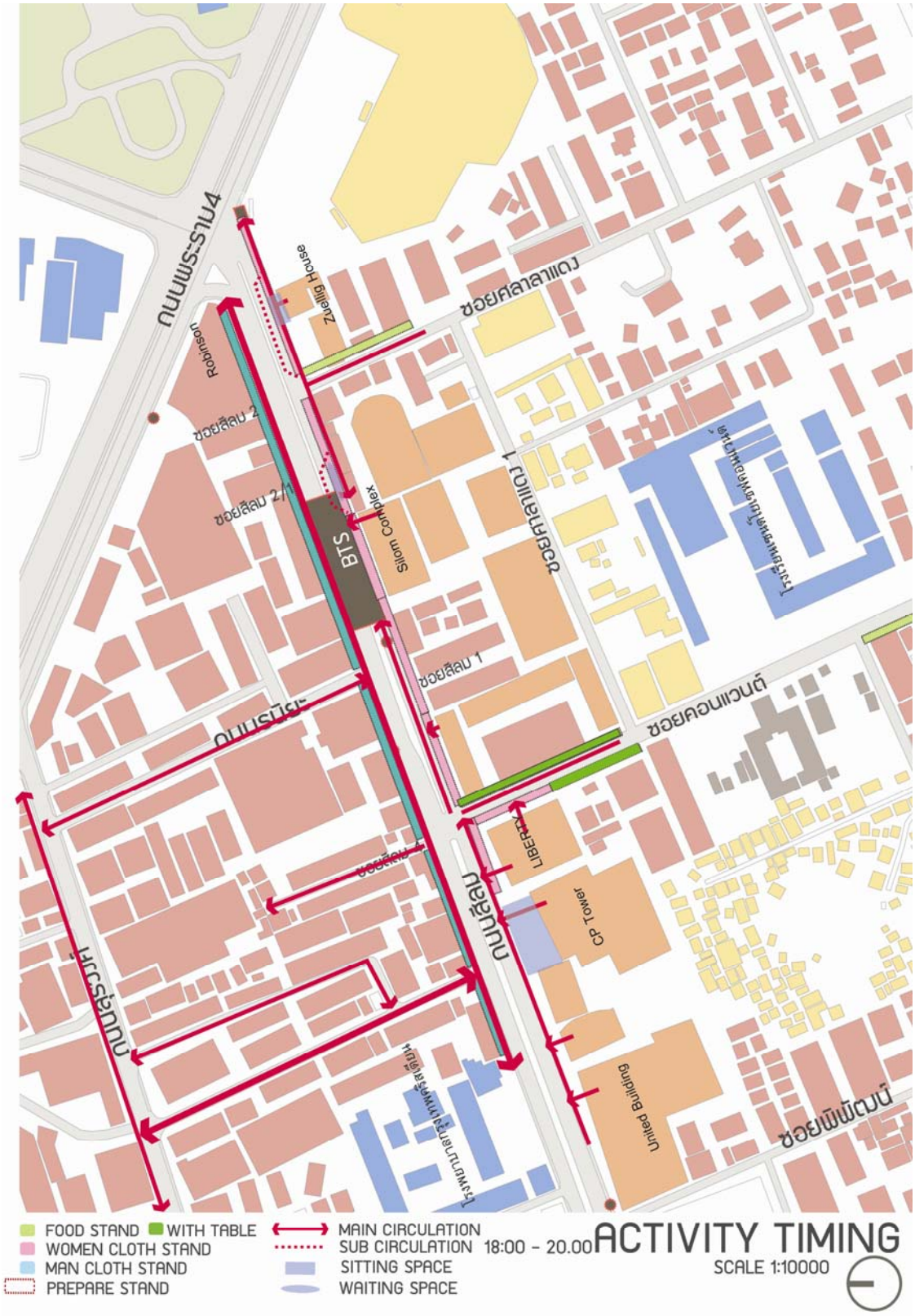
แผนผังที่ 23 แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินช่วงเวลากลางวัน 11.00 – 13.00



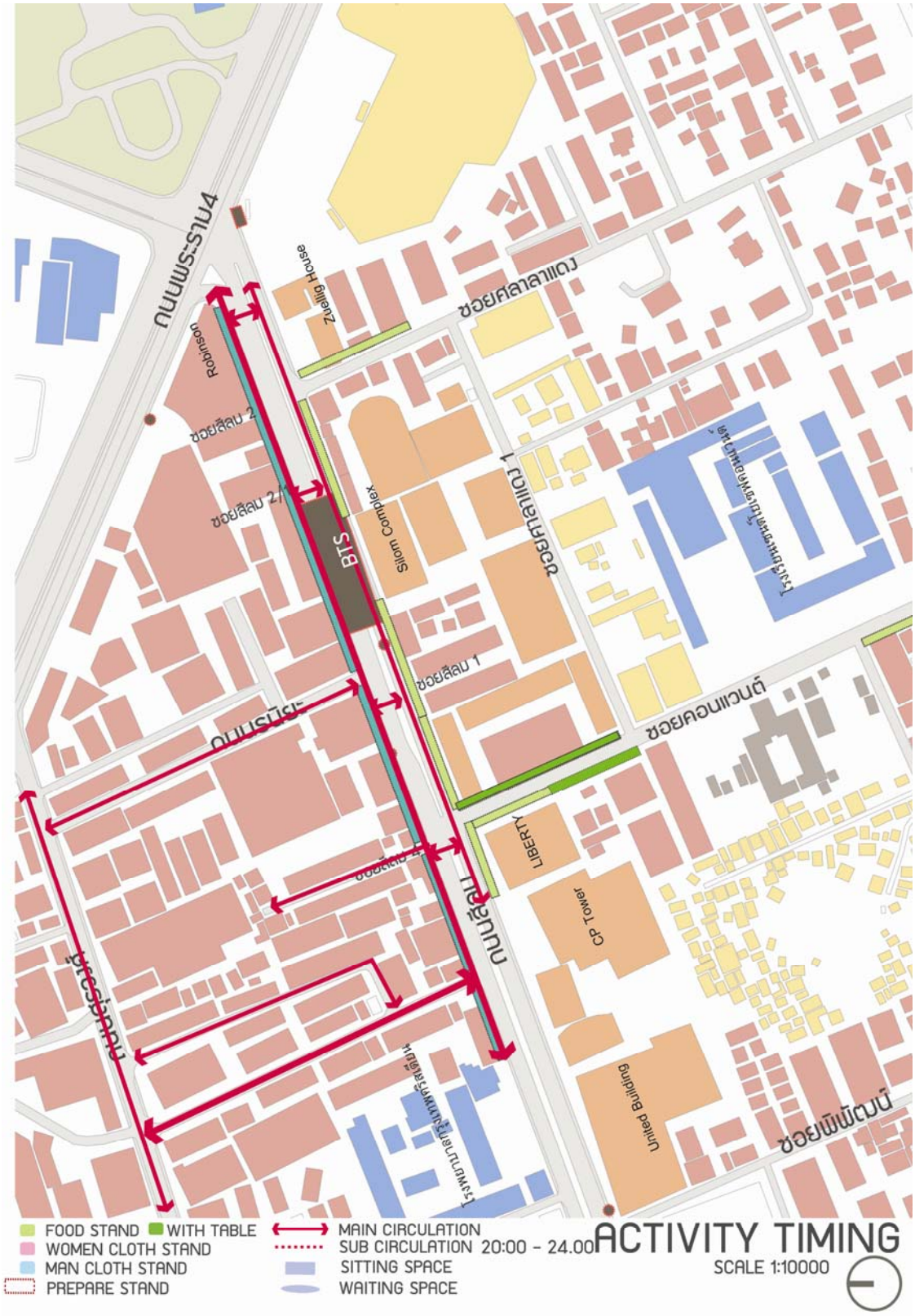
แผนผังที่ 24 แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ช่วงบ่าย 13.00 – 16.00



แผนผังที่ 25 แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ช่วงเย็น 16.00 – 18.00

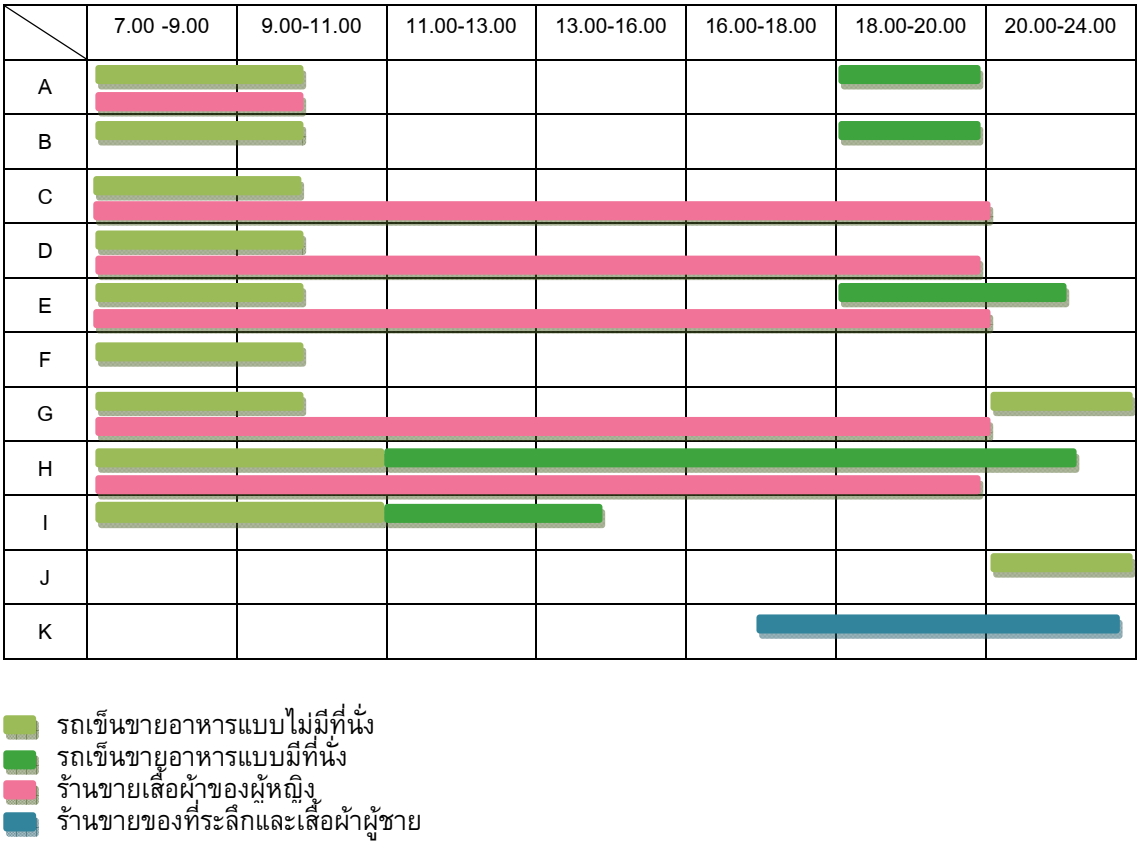


แผนผังที่ 26 แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ช่วงหัวค่ำ 18.00 – 20.00



แผนผังที่ 27 แสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ช่วงกลางคืน 20.00 – 24.00

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบประเภทกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามช่วงเวลาในแต่ละพื้นที่ของพื้นที่ศึกษา



2. ลักษณะพฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

จากความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้าและประเภทการใช้ประโยชน์อาคารที่มีลักษณะเฉพาะในแต่ละช่วงเวลาและแต่ละบริเวณของพื้นที่ศึกษา ส่งผลให้ลักษณะพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเท้ามีความแตกต่างไปตามปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งปัจจัยทางด้านกายภาพ คือประเภทการใช้ประโยชน์อาคาร ความกว้างของทางเท้า และร่มเงา หรือปัจจัยทางสังคม คือ ประเภทของผู้ใช้สอยทางเท้า ซึ่งเป็นส่วนกำหนดพฤติกรรมเฉพาะแบบของผู้ใช้สอยทางเท้าประเภทนั้น รวมถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ คือกิจกรรมการค้าขายที่มีอยู่บนทางเท้าซึ่งมีเพื่อตอบสนองความต้องการในการดำรงชีวิตของประชากรวัยทำงานที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา

ความสัมพันธ์ทางปัจจัยดังกล่าวสามารถอธิบายลักษณะพฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้า ทั้งส่วนที่เกิดจากผู้ใช้ทางเท้าเอง และส่วนที่เกิดขึ้นจากปัจจัยทางเศรษฐกิจหรือกิจกรรมการค้าขายดังนี้

2.1 พฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดจากตัวผู้ใช้สอยทางเท้าเอง

2.1.1 การเดิน

2.1.1.1 ปัจจัยทางด้านเวลา

เช้า

เป็นลักษณะการเดินที่เร่งรีบ เพื่อให้ไปเข้างานตามตึกออฟฟิศต่างๆได้ทันเวลา การเดินบนถนนจะเกิดการติดขัดเมื่อมีการขายของบนทางเท้า หากมีการติดขัดมากก็จะพบเห็นว่าผู้คนมีการหลีกเลี่ยงโดยเดินลงถนน และจากการสอบถามพบว่า บางครั้งไม่เพียงแต่ลงเดินบนพื้นผิวการจราจรของรถยนต์ช่องทางซ้ายสุด ยังมีการเดินไปยังช่องทางที่ 2 ที่ติดกันเนื่องจากหลบน้ำขยะที่มาจากร้านอาหารข้างทาง

กลางวัน

เป็นลักษณะการเดินแบบความเร็วปานกลาง เนื่องจากเป็นช่วงเวลาพักเที่ยง ส่วนมากจะพบผู้คนเดินเป็นกลุ่ม กลุ่มละ 2-3คน หรือ 4-6 คน เพื่อไปรับประทานอาหารกลางวันตามบริเวณที่ร้านอาหารราคาประหยัด ที่มีราคาต่อจานแล้วไม่เกิน 40-50 บาท โดยส่วนมากจะเป็นร้านอาหารที่ตั้งริมทางเท้าที่ไม่เป็นเส้นทางเดินเท้าหลัก คือจะอยู่บริเวณทางเท้าที่ไม่พลุกพล่านมาก

เย็น

เป็นลักษณะการเดินที่ผสมผสานระหว่างคนเดินเร็วและเดินช้า แต่โดยรวมแล้วจะเดินช้ากว่าตอนเช้า มีบางกลุ่มเลือกที่จะแวะรับประทานอาหารเย็นระหว่างทาง หรือ ซื้อของใช้เสื้อผ้าเครื่องประดับ

2.1.1.2 ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

- ความกว้างของทางเท้า

ความกว้างของทางเท้านั้นส่งผลโดยตรงต่อลักษณะในการเดินของคนทั่วไป กล่าวคือทางเท้าที่มีความกว้างมากเพียงพอนั้นจะทำให้ผู้คนสามารถเดินได้โดยไม่ติดขัด สามารถทำการหลีกเลี่ยงผู้คนอื่นที่เดินช้ากว่าได้อย่างง่าย และทำให้สามารถทำความเร็วในการเดินได้เป็นอย่างดีในช่วงเวลาเร่งด่วน ในทางกลับกันทางเท้าที่กว้างแต่มีการใช้งานด้านการขายของไม่ว่าจะฝั่งเดียวหรือ 2 ฝั่ง ก็ทำให้เกิดการติดขัดของผู้คนที่ใช้ทางเท้าในการสัญจรจากกิจกรรมการค้าขายนั้นๆ

- ร่มเงา

ทางเท้าที่มีร่มเงาร่มรื่นตลอดทางจะมีส่วนช่วยให้น่าเดินยิ่งขึ้น เนื่องจากสังเกตได้ว่าผู้คนที่ดินบนทางเท้าที่มีร่มเงาตลอดทางนั้นจะมีลักษณะการเดินที่ช้าลง สนใจสิ่งต่างๆรอบตัวมากขึ้น มีสภาวะทางอารมณ์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเมืองไทยเป็นเมืองที่มีอากาศร้อนและแสงแดดแรงในเวลากลางวัน การที่มีร่มเงาระหว่างการเดินจึงช่วยลดความร้อนได้เป็นอย่างดี

- ประเภทอาคาร

ลักษณะของประเภทอาคารนั้นมีผลต่อการเกิดกลุ่มผู้ใช้สอยพื้นที่ทางเท้า กล่าวคืออาคารโดยรอบด้านฝั่งสีลมเป็นอาคารสำนักงาน จึงเกิดกลุ่มผู้ใช้สอยทางเท้าเป็นพนักงานที่มีเวลาในการเข้างานที่แน่นอนทำให้มีช่วงเวลาและลักษณะการเดินที่แตกต่างกันไปในแต่ละช่วงของวัน โดยจะมีช่วงเวลาเข้างานตอนเช้า 8.30 – 9.00 ทำให้เกิดช่วงเวลาที่เดินอย่างเร่งรีบในตอนเช้า ในขณะที่ส่วนเวลาพักกลางวันจะเป็นช่วงเวลาที่เดินเป็นกลุ่มและเดินค่อนข้างช้า และในส่วนเวลาตอนเย็นหลังเลิกงานจะเป็นช่วงเวลาที่มีทั้งเดินเร็ว เดินช้า เดินเดี่ยวและเดินเป็นกลุ่มผสมกัน

ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้สอยที่เป็นนักเรียนจะมีช่วงเวลาที่ออกมาใช้ทางเท้าในช่วงเช้าและเย็น โดยช่วงเย็นจะเดินเกาะเป็นกลุ่ม ซึ่งทั้งนี้นักเรียนจะมีลักษณะการเดินที่ช้ากว่าคนทั่วไป ในขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวและคนทั่วไปจะไม่พบลักษณะที่เด่นชัดของลักษณะการเดินในแต่ละช่วงเวลา

2.1.2 การคุย

จะเกิดขึ้นพร้อมๆกับการทำกิจกรรมอย่างอื่นไปด้วย เช่น การเดิน การกิน หรือการนั่งรอ แต่บนถนนทางเท้าของกรุงเทพจะพบเห็นการคุยหรือสนทนาในระหว่างการเดินเป็นส่วนมาก เพราะบนทางเท้ามีที่นั่งน้อย รองลงมาจะเป็นการคุยระหว่างการรับประทานอาหารและการสนทนาระหว่างการรอรถ รถเมล์ และรถแท็กซี่

2.1.2.1 ปัจจัยทางด้านเวลา

ปัจจัยทางด้านเวลานั้นมีผลต่อพฤติกรรมการคุยในเฉพาะของผู้ใช้สอยที่เป็นพนักงานออฟฟิศ เนื่องจากเวลาเช้าเป็นเวลาที่เร่งรีบและส่วนมากจะเดินทางมาทำงานคนเดียว จึงไม่พบเห็นการคุยของพนักงานออฟฟิศเกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ในขณะที่เวลากลางวันเป็นเวลาพักเพื่อออกไปรับประทานอาหารกลางวัน ดังนั้นจะพบเห็นการพูดคุยบนทางเท้าของพนักงานออฟฟิศในช่วงเวลานี้มาเป็นพิเศษ เนื่องจากการออกไปรับประทานอาหารกลางวันนั้นโดยส่วนมากจะออกไปเป็นกลุ่ม ดังนั้นจึงเกิดพฤติกรรมการคุยขึ้นได้โดยง่าย ในขณะที่ตอนเย็นนั้นการคุยจะเกิดขึ้นบางเป็นบางส่วน ในส่วนของพนักงานที่กลับบ้าน หรือ ไปรับประทานอาหารเย็นด้วยกัน ส่วนผู้คนทั่วไป หรือนักท่องเที่ยวนั้นปัจจัยทางด้านเวลาไม่มีผลต่อการพูดคุย

2.1.2.2 ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมนั้นเปรียบเสมือนเป็นตัวช่วยให้เกิดกิจกรรมการพูดคุยได้ดีขึ้นหรือด้อยลงในทุกกลุ่มผู้ใช้สอย ดังนี้

- ความกว้างของทางเท้า

ความกว้างของทางเท้านั้นส่งผลให้เกิดกิจกรรมการคุยที่สะดวกมากขึ้นเมื่อทางเท้ามีความกว้างทีมากพอต่อการเดินเคียงกันเพื่อการคุยที่ออกอรรถรส ในขณะเดียวกันทางเท้าที่แคบประเภทขนาดพอดีเดินสวนกันได้ ทำให้ไม่สามารถเดินคู่กันขึ้นมาคุยได้นั้น ส่งผลให้พฤติกรรมการคุยหยุดชะงัก ไม่สะดวก และอาจเกิดอุบัติเหตุได้

- ร่มเงา

ทางเท้าที่มีร่มเงาร่มรื่นนั้นจะช่วยให้มีบรรยากาศในการคุยที่สบายมากขึ้นขณะที่เดินไปคุยไป อาจส่งผลต่ออารมณ์ของผู้พูด ให้มีสภาวะที่ผ่อนคลายมากขึ้น

- ประเภทอาคาร

ลักษณะของประเภทอาคารโดยรอบนั้นจะเป็นส่วนกำหนดกลุ่มผู้ใช้สอยหลักของทางเท้าโดยรอบ โดยกลุ่มผู้ใช้สอยที่เป็นพนักงานบริษัทที่มีเวลาการเข้างานที่แน่นอนจะมีพฤติกรรมการคุยที่ค่อนข้างสบายและกันเองในช่วงเวลากลางวันและเย็น ในขณะที่ช่วงเช้าจะเป็นช่วงที่

รีบเร่งเดินทาง ส่วนกลุ่มผู้ใช้สอยที่เป็นนักเรียนจะมีช่วงเวลาเข้าเรียนและเลิกเรียนที่แน่นอน และพบเห็นการเดินกระจุกตัวเป็นกลุ่มคุยกันตลอดทางในเวลาเย็นที่กลับบ้านทางเดียวกันมากกว่าในเวลาเช้า ในขณะที่ผู้ใช้สอยที่เป็นนักท่องเที่ยวและบุคคลทั่วไปนั้นช่วงเวลาไม่มีผลต่อกิจกรรมการคุยแต่อย่างใด

2.1.3 การรับประทานอาหารและเครื่องดื่ม

2.1.3.1ปัจจัยทางด้านเวลา

ช่วงของเวลาในแต่ละวันนั้นจะเป็นส่วนกำหนดลักษณะการรับประทานอาหารและเครื่องดื่ม โดยการรับประทานอาหารแบบเบาๆ คือพวกที่ไม่ต้องการที่นั่งกิน จะพบในเวลาที่เร่งรีบ และทางเท้าที่มีการสัญจรที่พลุกพล่าน ส่วนมากจะเป็นเวลาเช้า โดยจะเป็นในลักษณะซื้อแล้วเดินไปกินไป หรือซื้อไปรับประทานที่จุดหมายปลายทาง คือ ที่ทำงาน หรือ บ้าน

ส่วนการรับประทานอาหารที่ต้องการที่นั่งโต๊ะนั้น จะพบในเวลากลางวัน และเย็นเป็นส่วนมาก และพื้นที่ที่ตั้งร้านจะเป็นพื้นที่ที่ไม่ค่อยมีการสัญจรที่พลุกพล่าน และเป็นทางสัญจรที่ไม่ใช่ทางสัญจรหลัก และพบว่าส่วนมากเมื่อการรับประทานอาหารกลางวันที่มีช่วงเวลาพักเที่ยงประมาณ 1 ชั่วโมงนั้น จะเป็นการรับประทานที่ใช้ระยะเวลาไม่นานไม่เกิน 30 นาที และเมื่อรับประทานอาหารมื้อหลักเรียบร้อยแล้ว คนส่วนมากจะใช้เวลาที่เหลือในการซื้อกาแฟ ขนม หรือเดินเล่น ก่อนที่จะเข้างานในช่วงบ่าย

2.1.3.2 ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

- ความกว้างของทางเท้า

ความกว้างของทางเท้านั้นส่งผลต่อพฤติกรรมการค้าขายที่มีผลต่อลักษณะการรับประทานอาหารและเครื่องดื่ม โดยทางเท้ามีที่มีความกว้างเพียงพอที่จะตั้งโต๊ะ และ เก้าอี้ได้ ก็จะทำให้เกิดพื้นที่นั่งกินกิดขึ้น ในขณะที่ทางเท้าที่มีความกว้างไม่เพียงพอนั้นจะทำได้เพียงการขายของแบบซื้อกลับไปกินที่จุดหมายปลายทาง ทำให้เกิดลักษณะของการซื้อแล้วเดินรับประทานไประหว่างเดิน ซึ่งการเดินไปรับประทานไปนี้เอง หากทางเท้ามีความกว้างที่ไม่มากพอ และมีการสัญจรที่พลุกพล่านก็อาจจะเกิดอันตรายได้

- ร่มเงา

ทางเท้าที่มีร่มเงานั้นก็จะมีส่วนช่วยให้เกิดพื้นที่ที่น่าจะนั่งรับประทานอาหารได้เป็นอย่างดีหากมีที่นั่งที่ถูกจัดเตรียมไว้ ซึ่งในขณะเดียวกันนั้นก็จะเป็นส่วนที่ทำให้เกิดพื้นที่ร้านขายอาหารที่มีโต๊ะเก้าอี้ในการรับประทานนั้นเข้ามาตั้งพื้นที่ขายด้วยเช่นกัน ในขณะที่การเดินรับประทานนั้น ร่มเงาจะมีส่วนช่วยเพียงให้เกิดความสบายในการเดินรับประทานที่มากขึ้นกว่าปกติเท่านั้น

2.1.4 การซื้อของ

2.1.4.1 ปัจจัยทางด้านเวลา

ปัจจัยทางด้านเวลานั้นจะเป็นตัวกำหนดลักษณะของการค้าขายที่จะเกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กันกับลักษณะการซื้อของที่เกิดขึ้น ดยมีช่วงของลักษณะการซื้อที่เกิดตามช่วงเวลา โดยการซื้อขายของสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

เช้า

เป็นลักษณะการซื้อของกินเป็นหลัก เพื่อนำไปรับประทานที่สถานที่ทำงานก่อนเข้าเวลางาน หรือเพื่อซื้อกลับบ้านสำหรับคนทั่วไปที่พักอาศัยบริเวณนั้น โดยของที่ซื้อส่วนมากจะเป็นอาหารที่ไม่เสียเวลามากในการทำ หรือเรียกได้ว่าเป็นอาหารที่ปรุงสำเร็จแล้ว พร้อมใส่ถุงแล้วซื้อได้เลย เนื่องจากช่วงเวลานี้จะเป็นช่วงเวลาที่เร่งรีบ

กลางวัน

เป็นลักษณะการซื้อของที่ต่อเนื่องกันกับการซื้ออาหารกลางวันรับประทาน โดยส่วนมากหลังการรับประทานอาหารกลางวันแล้ว จะมีการซื้อขนมและกาแฟนำกลับไปกินที่สถานที่ทำงาน และในกรณีของผู้หญิงจะพบเห็นการซื้อเสื้อผ้าเครื่องประดับบ้างประปราย

เย็น

เป็นลักษณะซื้อของที่เป็นของใช้และของกินที่นำกลับบ้านผสมกัน หรือแม้แต่กระทั่งการซื้ออาหารแล้วนั่งรับประทานทันที

2.1.4.2 ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

- ความกว้างของทางเท้า

ความกว้างของทางเท้านั้นส่งผลต่อพฤติกรรมการค้าขายที่มีผลต่อลักษณะซื้อของ โดยทางเท้าที่กว้างจนสามารถตั้งพื้นที่ค้าขายได้ จะเกิดกิจกรรมการซื้อของซึ่งจะส่งผลต่อการเดินเท้าที่ติดขัด

- ร่มเงา

ทางเท้าที่มีร่มเงามีส่วนที่ทำให้เกิดร้านค้าที่มีความสะดวกสบายในการซื้อเท่านั้น แต่ไม่อาจจะบ่งชี้ได้ว่าทางเท้าที่มีความร่มรื่นจะเกิดการซื้อของมากขึ้นตามไป เนื่องจากร้านค้าส่วนมากที่ตั้งขายของนั้นจะมีร่มตั้งพื้นเป็นของตนเองทำให้สามารถจะตั้งขายที่ไหนก็ได้ตามที่เป็นจุดผ่อนผันให้ขายได้

- ประเภทอาคาร

ประเภทอาคารนั้นเป็นส่วนกำหนดกลุ่มผู้ใช้สอยซึ่งมีผลโดยตรงต่อลักษณะของที่ถูกนำมาขายเพื่อให้ตรงตามต้องการของผู้ใช้สอย โดยพื้นที่ที่ใกล้สถานที่ทำงานจะพบว่ามีร้านค้าประเภทอาหารทั้งพร้อมรับประทานและแบบที่ต้องมีโต๊ะเก้าอี้นั้นตั้งขายอยู่ รวมถึงร้านขายเสื้อผ้าเครื่องประดับของผู้หญิง ในขณะที่พื้นที่ที่ใกล้กับโรงเรียนจะพบว่าของที่ขายจะเป็นของสำหรับเด็กนักเรียนทั้งขนม และ ร้านขายเครื่องเขียนสำหรับวัยรุ่น หากแต่ในทางกลับกันหากพื้นที่ที่ตั้งนั้นใกล้กับสถานบันเทิง ก็จะพบว่าร้านค้าที่ตั้งขายจะเป็นร้านขายของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และสินค้าสำหรับเพศชายต่างๆ

2.1.5 การนั่ง

2.1.5.1ปัจจัยทางด้านเวลา

เช้า

ช่วงเช้าจะไม่พบเห็นการนั่ง เนื่องจากเป็นเวลาเร่งรีบของคนทั่วไปในพื้นที่ศึกษา

กลางวัน

เป็นลักษณะการนั่งรับประทานอาหารกลางวันตามร้านริมทางเท้าเป็นส่วนมาก รองลงมาจะเป็นการนั่งพักผ่อน และพูดคุยกับเพื่อน

เย็น

เป็นลักษณะการนั่งรอรถโดยสาร นั่งรอเพื่อน รวมถึงการนั่งพูดคุยกับเพื่อน ตามบริเวณพื้นที่ที่ให้ให้นั่งได้ รวมทั้งการนั่งรับประทานอาหารเย็นตามร้านที่ขายริมทางเท้าเช่นกัน

การนั่งที่พบเห็นบนทางเท้าของกรุงเทพ ส่วนมากจะเป็นการนั่งรับประทานอาหาร ณ ร้านที่ขายบนทางเท้า การนั่งรอรถเมล์ หรือ รถตู้ประจำทาง(ซึ่งส่วนมากจะเป็นการยืนรอ)

1.2 ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

- ความกว้างของทางเท้า

ความกว้างของทางเท้านั้นส่งผลต่อพื้นที่ที่สามารถตั้งเก้าอี้สาธารณะได้ โดยทางเท้าที่มีความกว้างเพียงพอ และมีพื้นที่ให้นั่งนั้นจะพบเห็นว่ามีกิจกรรมการนั่งเกิดขึ้นบางในกรณีที่ต้อวมีการนั่งรอ หรือในกรณีที่มีร่มเงาให้นั่งได้สบาย

- ร่มเงา

ทางเท้าที่มีร่มเงาและมีที่ที่สามารถนั่งได้ ทั้งเก้าอี้นั่งและ พื้นขั้นบันไดต่างๆที่นั่งได้นั้น จะพบเห็นการนั่งเกิดขึ้นมากกว่าส่วนที่ไม่มีร่มเงา โดยปัจจัยทางด้านร่มเงากับกิจกรรมการนั่งนั้น เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์โดยตรงต่อการเลือกว่าจะนั่งหรือไม่นั่งของผู้ใช้สอยพื้นที่

- ประเภทอาคาร

ประเภทของอาคารเป็นส่วนช่วยให้เกิดลักษณะทางกายภาพของพื้นที่นั่งที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น โดยอาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่หน้าอาคาร ส่วนของอาคาร หรือบันไดทางเข้าอาคารนั้น จะพบว่าบริเวณส่วนที่ใกล้กับจุดรอรถเมล์หรือรถตู้ประจำทาง จะมีการนั่งที่ส่วนบันไดทางเข้าอาคาร โดยส่วนมากจะไม่ใช่พนักงานหญิงสาวที่แต่งตัวดี แต่จะเป็นพนักงานประเภทแม่บ้านของอาคาร หรือพนักงานที่มีอายุ รวมทั้งผู้ชาย เนื่องจากหญิงสาวส่วนมากจะรักษาภาพพจน์ในที่สาธารณะ โดยจะพบการนั่งลักษณะนี้ที่หน้าอาคาร United Center, Silom Complex และ Zuellig House

ส่วนหน้าอาคาร CP. Tower จะ

เป็นการนั่งตามส่วนฐานเสาของอาคารและเป็นการนั่ง พักผ่อน คุยเล่น และรอเพื่อน ส่วนกลุ่มคนขายของและวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างนั้นจะอาศัยกระบะต้นไม้คอนกรีตเป็นที่นั่ง เนื่องจากอยู่ติดบริเวณที่ประกอบอาชีพ และได้รับร่มเงาจากต้นไม้

2.1.6 การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่

จะเป็นการใช้ที่ควบคู่ไปกับกิจกรรมอื่นดังที่กล่าวมาแล้วทั้งหมด และเป็นกิจกรรมที่พบเห็นมากขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งมีทั้งการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในด้านการสนทนา และการใช้ในการพิมพ์ข้อความหรือเล่นเกมส์ ซึ่งสองประการหลังจะเป็นลักษณะของพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์บนทางเท้าที่อาจก่อให้เกิดการชนระหว่างกัน หรือทำให้การเดินเท้าติดขัดหรือช้าลง เนื่องจากผู้ใช้ไม่ได้มองทางเท้าอยู่ตลอดเวลาเดิน

2.2 พฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดจากกิจกรรมการค้าขายบนทางเท้า

2.2.1 การขายประเภทอาหาร ของกิน และเครื่องดื่ม

การขายของประเภทอาหารนั้นมีทั้งขายอาหารเบาๆที่ไม่ต้องใช้พื้นที่โต๊ะและเก้าอี้ในการรับประทาน และแบบที่ต้องใช้โต๊ะและเก้าอี้ในการรับประทาน โดยลักษณะการขายอาหารที่เบาๆไม่ต้องมีที่รับประทานด้วยนั้นจะใช้พื้นที่น้อย ไม่ค่อยก่อให้เกิดความสกปรกเท่าร้านอาหารที่ต้องใช้พื้นที่ตั้งโต๊ะ เนื่องจากส่วนมากร้านที่ต้องการพื้นที่ตั้งโต๊ะจะมีความสกปรกที่นอกเหนือจากการทำอาหาร หรือ ส่วนประกอบของอาหาร ก็คือความสกปรกจากเศษอาหารหลังจากการรับประทาน และการล้างจานหรือเครื่องครัวต่างๆ ในขณะเดียวดันการเคลื่อนย้ายของร้านขายอาหารประเภทเบาๆก็จะมีการเคลื่อนที่ได้เร็วกว่า

2.2.2 การขายประเภทเสื้อผ้าเครื่องประดับ และของใช้อื่นๆ

การขายของประเภทนี้จะไม่ค่อยก่อให้เกิดความสกปรกเท่าประเภทอาหาร หรือแทบจะไม่สกปรกเลย โดยส่วนมากร้านประเภทนี้จะขายในบริเวณที่มีปริมาณของพนักงานออฟฟิศมาก และช่วงเวลาในการขายช่วงเย็นจะมากกว่าช่วงเช้าและช่วงกลางวัน เนื่องจากคนส่วนมากจะใช้เวลาเดินเล่นในช่วงเย็นมากกว่า และร้านประเภทจะของเป็นของสตรีเสียเป็นส่วนใหญ่

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นและการใช้ประโยชน์ที่ดินบนทางเท้าของย่านสีลม ซึ่งเป็นพื้นที่ธุรกิจ มีสำนักงานอยู่ภายในบริเวณพื้นที่มาก รวมถึงการวิเคราะห์ประเภทพฤติกรรมการใช้ทางเท้า สามารถสรุปถึงความสัมพันธ์ของการเกิดกิจกรรม ปัจจัยที่ส่งผลต่อกิจกรรม ข้อสรุปผลการศึกษาเพื่อตอบคำถามงานวิจัย และข้อเสนอแนะได้ดังนี้

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อลักษณะของกิจกรรมบนทางเท้า

1.1 ประเภทของผู้ใช้สอยของทางเท้า

ประเภทของผู้ใช้สอยทางเท้าถูกกำหนดขึ้นจากประเภทการใช้สอยของอาคารในบริเวณนั้นๆ เช่นบริเวณที่มีอาคารสำนักงานเป็นจำนวนมาก จะมีผู้ใช้สอยทางเท้าที่เป็นพนักงานบริษัทมากขึ้นตามไป โดยลักษณะประเภทอาคารจะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับลักษณะอาชีพของผู้ใช้สอยทางเท้าบริเวณนั้น เพราะฉะนั้นประเภทของผู้ใช้สอยทางเท้าจึงเป็นส่วนหลักในการกำหนดรูปแบบกิจกรรมและพฤติกรรมที่จะเกิดขึ้นบนทางเท้าบริเวณหนึ่ง โดยมีตัวแปรด้านเวลาทำให้เกิดความแตกต่างทางพฤติกรรมและกิจกรรมของผู้ใช้ทางเท้า

1.2 ลักษณะทางกายภาพของทางเท้า

ลักษณะทางกายภาพของทางเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อรูปแบบของกิจกรรมที่เกิดบนทางเท้านั้นๆ โดยสามารถทำหน้าที่ช่วยส่งเสริมหรือลดคุณภาพของทางเท้าลง ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อลักษณะทางกายภาพของทางเท้า คือ ลักษณะอาคารโดยรอบ ความกว้างของทางเท้า และร่มเงาบนทางเท้า ทั้งหมดนี้จะมีส่วนกำหนดคุณภาพของทางเท้าว่ามีความน่าเดินมากน้อยเพียงใด ซึ่งมีผลต่อลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้าเช่นกัน

2. ลักษณะกิจกรรมบนทางเท้า

สามารถแบ่งเป็น 2 รูปแบบคือ กิจกรรมที่เกิดจากผู้ใช้สอยทางเท้าเอง และกิจกรรมที่เกิดจากการค้าขาย โดยลักษณะของกิจกรรม 2 ประเภทนี้มีความเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กัน คือลักษณะของกิจกรรมใดๆในพื้นที่หนึ่งจะมีผลมาจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน จึงทำให้เกิดลักษณะพฤติกรรมเฉพาะแบบของผู้ใช้สอยทางเท้าในบริเวณนั้นๆ

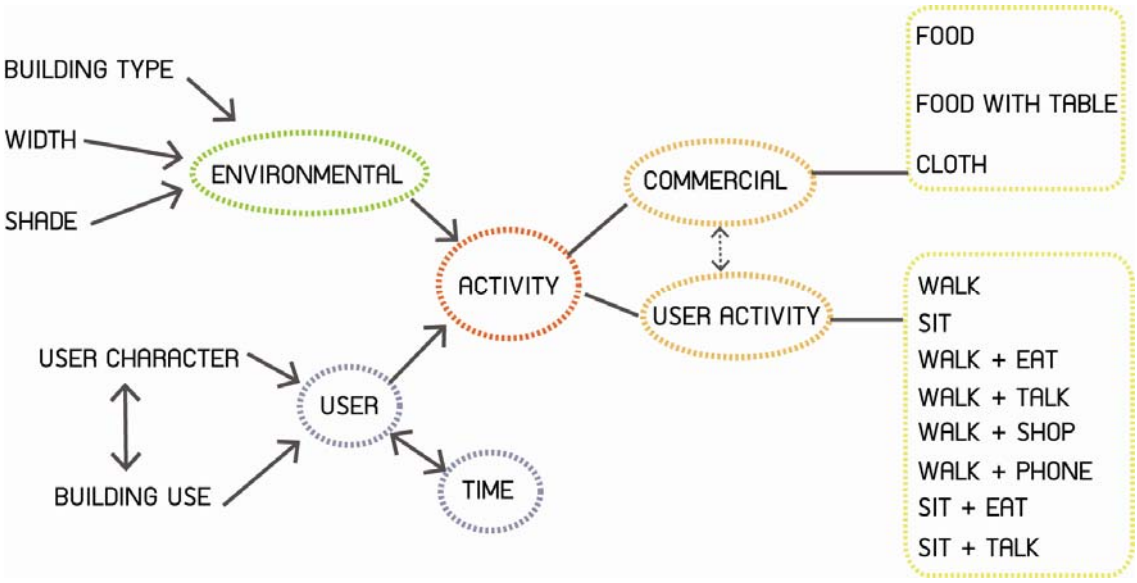
2.1 กิจกรรมที่เกิดจากผู้ใช้สอยทางเท้าเอง

กิจกรรมที่เกิดจากผู้ใช้สอยทางเท้าเอง เช่น การเดิน การนั่ง การรับประทานอาหาร การซื้อของ การพูดคุย รวมถึงการคุยโทรศัพท์ โดยกิจกรรมเหล่านี้สามารถเกิดพร้อมๆกันได้ และกิจกรรมบนทางเท้าที่เกิดจากตัวผู้ใช้สอยทางเท้าเองจะมีลักษณะที่แตกต่างไปตามบริบทด้านกายภาพของทางเท้า และลักษณะที่เกิดจากกิจกรรมค้าขาบบนทางเท้า

2.2 กิจกรรมที่เกิดจากการค้าขาย

กิจกรรมที่เกิดจากการค้าขายสามารถแบ่งออกเป็น การค้าขายหลักๆ 3 ประเภทคือ การขายอาหารแบบไม่มีที่นั่ง การขายอาหารแบบมีที่นั่ง และการขายเสื้อผ้าเครื่องประดับ โดยลักษณะประเภทของการขายจะขึ้นกับลักษณะประเภทของผู้ใช้สอยทางเท้าดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2.1 ที่จะเป็นส่วนกำหนดพื้นที่การตั้งขาย และลักษณะของสินค้าที่ขาย เช่น พื้นที่ที่อยู่ใกล้อาคารสำนักงานจะพบว่ามีร้านอาหาร และร้านเสื้อผ้าตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก

แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพการเดินเท้าในพื้นที่กรณีศึกษาย่านสีลม



ภาพที่ 83 แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ของกิจกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพการเดินเท้า

3. สรุปลักษณะความสัมพันธ์ของกิจกรรมประเภทต่าง ๆ

จากแผนภูมิความสัมพันธ์และปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่อลักษณะเฉพาะของกิจกรรมและคุณภาพของการเดินเท้าข้างต้นนั้นสามารถสรุปเป็นความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกันในระหว่างกิจกรรมของผู้ใช้สอยทางเท้าเองและกิจกรรมการค้าขายบนทางเท้า ว่ามีเกิดขึ้นและมีผลกระทบเกี่ยวเนื่องกันอย่างไร หรือมีปัจจัยใดมาส่งเสริมหรือลดทอนคุณภาพทางเท้าดังนี้

3.1 การเดินจะมีความสัมพันธ์กับความกว้างของทางเท้า ที่มีผลกระทบจากกิจกรรมการค้าขาย ลักษณะของประเภทสินค้าที่ขาย ที่ส่งผลให้ความกว้างของทางเท้าที่มีอยู่นั้นแคบลงจนส่งผลต่อการเดิน นอกจากนี้การเดินยังมีความสัมพันธ์กับร่มเงาที่มีอยู่ทั้งร่มเงาจากกายภาพของทางเท้าเช่นต้นไม้ และร่มเงาจากอาคารใกล้เคียง ส่วนประเภทของอาคารที่อยู่ใกล้กับทางเท้านั้นจะเป็นตัวกำหนดประเภทผู้ใช้สอยทางเท้าหลักและลักษณะการเดินตามช่วงเวลานั้นๆ

3.2 การนั่งจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความกว้างของทางเท้าและร่มเงาบนทางเท้า คือทางเท้าที่กว้างมากจะมีโอกาสเกิดเป็นพื้นที่นั่งได้มาก และพื้นที่นั่งที่มีร่มเงาจะเกิดโอกาสของการใช้งานที่มากขึ้นตามไป ทั้งนี้ร่มเงานั้นรวมถึงร่มเงาจากต้นไม้ในทางเท้าและร่มเงาจากกลุ่มอาคารโดยรอบที่ทอดยาวลงมาสู่บริเวณที่นั่งนั่นเอง ในขณะที่ลักษณะของประเภทอาคารนั้นจะมีส่วนช่วยให้เกิดพื้นที่นั่งเฉพาะแบบ เช่นอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ที่ส่วนมากจะมีลาน หรือ Step ด้านหน้าอาคาร ที่จะสามารถเกิดเป็นพื้นที่นั่งชั่วคราวเฉพาะช่วงเวลาได้

3.3 การซื้อและขายของ จะมีความสัมพันธ์ต่อลักษณะประเภทอาคารโดยรอบที่จะเป็นส่วนกำหนดกลุ่มผู้ใช้สอยทางเท้ากลุ่มหลัก ซึ่งจะทำให้ลักษณะของกิจกรรมและประเภทสินค้านั้นแปรเปลี่ยนไปตามพื้นที่เฉพาะที่มีกลุ่มผู้ใช้สอยหลักประเภทนั้นๆ ในขณะที่ความกว้างของทางเท้าจะส่งผลเพียงพื้นที่ที่จะตั้งขายสินค้า และร่มเงาจะมีผลต่ออารมณ์และความสบายของผู้ซื้อสินค้า แต่ไม่มีผลต่อพื้นที่การตั้งขายสินค้าเนื่องจากแต่ละร้านย่อมมีร่มสำหรับร้านของตนเอง

3.4 การคุย จะเกิดขึ้นได้ทุกที่และในทุกกลุ่มผู้ใช้สอย แต่จะมีลักษณะที่เฉพาะทั้งช่วงเวลาและลักษณะการคุยที่เกิดขึ้นตามประเภทของผู้ใช้สอย นอกจากนี้ความกว้างและร่มเงาจะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้การคุยมีความสะดวกมากขึ้น

3.5 การโทรศัพท์ เช่นเดียวกับการคุยคือ ความกว้างและร่มเงามีส่วนส่งเสริมให้เกิดการคุยโทรศัพท์ที่สะดวกมากขึ้นและไม่เกิดอันตรายจากการเดินชนในทางเท้าที่แคบกว่า

4. สรุปการผลการศึกษา

จากการสังเกตและเก็บข้อมูลพบว่าพื้นที่ในย่านสีลมนั้นเป็นพื้นที่ธุรกิจ ซึ่งมีอาคารสำนักงานรวมตัวอยู่เป็นจำนวนมากบนฝั่งถนนด้านซ้ายของถนนสีลม ในขณะที่ฝั่งถนนด้านขวาจะเป็นสถานบันเทิง ทำให้เกิดความแตกต่างของช่วงเวลาในการเกิดกิจกรรมบนพื้นที่แต่ละฝั่ง เนื่องจากฝั่งด้านซ้ายเป็นอาคารสำนักงานจำนวนมาก จึงมีผู้ใช้สอยทางเท้ากลุ่มหลักคือ พนักงานบริษัท ที่มีรายได้แตกต่างกันทำให้เกิดช่องว่างของรายได้และวิถีชีวิตที่แตกต่างกัน กล่าวคือผู้มีรายได้สูงอาจจะเลือกรับประทานและซื้อของในห้างสรรพสินค้าได้ทุกวัน ในขณะที่ผู้มีรายได้ปานกลางถึงต่ำ ซึ่งคือพนักงานทั่วไปนั้นไม่สามารถมีกำลังในการรับประทานอาหารและซื้อสินค้าในห้างสรรพสินค้าได้ทุกวัน ทำให้เกิดวิถีชีวิตการซื้อของและรับประทานอาหารข้างทางเกิดขึ้น เนื่องจากเป็นส่วนที่ขายของที่มีราคาอันรับได้สำหรับบุคคลทั่วไป จากความจำเป็นทางด้านการใช้ชีวิตในย่านธุรกิจของพนักงานบริษัทต่างนี้ ทำให้สิ่งที่พบเห็นได้บนทางเท้าในย่านธุรกิจนั้นเป็นดังต่อไปนี้

สรุปผลจากการสังเกตเพื่อตอบคำถามการวิจัยที่ว่า ลักษณะของทางเท้าที่เหมาะสมต่อสังคมไทยในย่านธุรกิจของเมืองควรจะมีลักษณะและรูปแบบดังนี้

- มีการขายอาหารต่างๆที่มีราคาไม่แพงและอยู่ในบริเวณที่คนส่วนมากสามารถเดินเข้าถึงได้โดยง่าย ทั้งในรูปแบบของร้านค้าที่ไม่ต้องการที่นั่งรับประทาน และร้านค้าที่ต้องมีที่นั่งรับประทาน เพื่อให้ผู้คนที่ทำงานในบริษัทแถวนั้นมีอาหารทั้งของรับประทานเล่น และอาหารประเภทมื้อหลักได้รับประทานในบริเวณที่ไม่ไกลจากพื้นที่ทำงาน
- ทางเท้าที่ใกล้กับอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ หรือ กลุ่มอาคารสำนักงาน จะมีพื้นที่ขายสินค้าประเภทเสื้อผ้าเครื่องประดับ ที่จะเป็นกลุ่มสินค้าซึ่งเป็นความต้องการรองลงมาจากร้านค้าประเภทอาหารสำหรับความต้องการโดยทั่วไปของพนักงานบริษัทต่างๆ แต่เนื่องจากความต้องการสินค้าประเภทเครื่องแต่งกายมีความจำเป็นไม่เท่ากับความต้องการสินค้าประเภทอาหารจึงควรจำกัดพื้นที่ค้าขายให้ไม่มีปริมาณมากเกินไปเพื่อไม่ทำให้เป็นการใช้พื้นที่ทางเท้าที่มีอยู่จำกัดเพื่อความต้องการที่ไม่มีความจำเป็นมากเพียงพอ
- ทางเท้าที่อยู่ใกล้ที่จอดรถประจำทาง หรือ รถโดยสารประเภทต่างๆที่มีเวลาในการเข้าจอดรับผู้โดยสารไม่ต่อเนื่องและทิ้งช่วงเป็นเวลานาน จะพบว่ามีที่ที่ผู้รอรถโดยสารเหล่านั้นสามารถนั่งรอได้โดยสะดวก มีร่มเงาที่เพียงพอ ทั้งนี้อาจจะไม่จำเป็นต้องเป็นที่นั่ง อาจจะเป็นแค่ส่วนหนึ่งของอาคารโดยรอบที่สามารถใช้เป็นที่นั่งได้
- ทางเท้าที่เหมาะสมต่อการเดินของคนไทยและเหมาะต่อสภาพอากาศแบบร้อนชื้นของเมือง

ไทยคือควรมีร่มเงาของต้นไม้หรือร่มเงาจากอาคารตลอดทางเพื่อช่วยลดปริมาณแสงแดดและ ช่วยให้เดินได้สบายมากขึ้น

- ทางเท้าของเมืองไทยควรต้องมีส่วนของการเชื่อมต่อการคมนาคมโดยมอเตอร์ไซค์ไปยังสถานที่อื่นๆใกล้เคียง โดยจุดจอดมอเตอร์ไซค์นี้ควรจะชัดเจนและไม่รุกล้ำไปบนพื้นที่ถนนหรือทางเท้าส่วนอื่นมากเกินไป
- ความกว้างของทางเท้าควรที่จะกว้างเพียงพอต่อปริมาณของคนที่จะเดินบนทางเท้าเยอะใน 3 ช่วงเวลา คือ เช้า กลางวัน และเย็น โดยต้องมีการจัดการควบคุมไม่ให้ขายสินค้ามากเกินไปจนคนต้องหลบหลีกลงไปเดินบนถนน เช่นการกำหนดพื้นที่ค้าขายให้อยู่ในฝั่งเดียวกับแนวต้นไม้ และไม่ให้มีการขายของหน้าร้าน เนื่องจากการขายของทั้งหน้าร้านและฝั่งริมถนนนั้นทำให้การเดินสวนกันลำบาก

5. ข้อเสนอแนะ

จากสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันที่ประชากรส่วนใหญ่ โดยเฉพาะประชากรวัยทำงาน ซึ่งมีรายได้และรายจ่ายไม่สมดุลกัน จึงมีความต้องการปัจจัยการดำรงชีพ โดยเฉพาะประเภทอาหารและของใช้ต่างๆในราคาย่อมเยา การดำเนินชีวิตประจำวันของคนเหล่านี้อาศัยพึงพิงร้านค้าต่างๆที่บริการอยู่บนทางเท้า ขณะที่ร้านค้าเหล่านั้นก็อาจจะเช่าที่บนทางเท้าได้ในราคาถูกหรือใช้วิธีบุกรุกทางเท้า ทำให้ไม่ต้องเสียค่าเช่าที่ ส่งผลให้ต้นทุนอาหารและสินค้าที่ขายต่ำลงได้บางส่วน จึงขายอาหารและสินค้าได้ในราคาที่ต่ำกว่าร้านทั่วไปที่ไม่ได้ตั้งบนทางเท้า ขณะที่ทางเท้ามีพื้นที่จำกัดแต่มีผู้ต้องการใช้ประโยชน์จากทางเท้าเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดปัญหาผู้คนไม่สามารถเดินบนทางเท้าได้โดยสะดวกตามมา โดยจากการสังเกตและเก็บข้อมูลในการศึกษานี้ พบว่าสิ่งที่มีความจำเป็นต่อวิถีชีวิตของพนักงานบริษัทต่างๆมากที่สุดและควรให้มีอยู่บนทางเท้าได้นั้นคือ การขายอาหาร ในขณะที่สิ่งที่ไม่มีความจำเป็นมากนักคือ การขายเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย เนื่องจากพื้นที่ทางเท้าเดิมมีปริมาณจำกัดอยู่แล้ว ดังนั้นควรจำกัดการค้าขายเฉพาะด้านที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตมากกว่า ดังนั้นจึงขอเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาทางเท้าดังต่อไปนี้

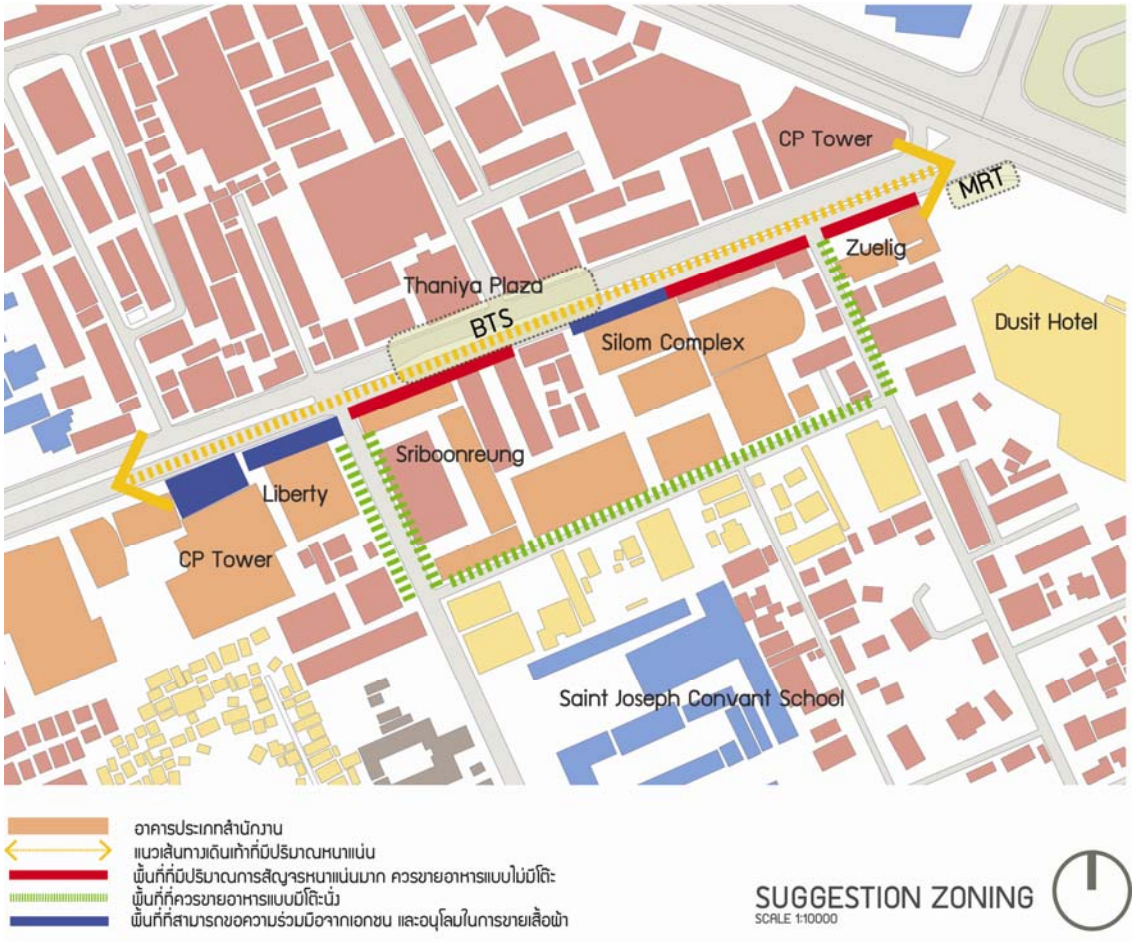
5.1 การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

ข้อเสนอแนะสำหรับการแก้ปัญหาในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอการแก้ไขปัญหาโดยใช้การจัดการเข้าช่วย เนื่องจากพื้นที่ตั้งยังไม่มีการปรับปรุงหรือพัฒนาทางกายภาพทำให้ไม่สามารถใช้การออกแบบเพื่อแก้ปัญหาได้ แต่การจัดการหรือการวางระเบียบที่เหมาะสมจะช่วยลดปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางเท้าได้ในระดับหนึ่ง

5.1.1 ควรกำหนดจุดผ่อนผันในการค้าขายในให้เหมาะสมกับปริมาณคนสัญจรบนทางเท้าในช่วงเวลาที่เร่งรีบ โดยไม่ให้มีปริมาณของร้านค้าบนพื้นที่ทางเท้าที่มีผู้คนสัญจรมากในช่วงเวลาดังกล่าว และไม่ควรให้มีพื้นที่ขายสิ้นค้าประเภทเสื้อผ้าในบริเวณที่มี่การสัญจรหนาแน่น เนื่องจากไม่ใช่สินค้าที่มากความจำเป็นต่อการใช้ชีวิตระหว่างวันมากเท่าสินค้าประเภทอาหาร และสินค้าประเภทนี้ใช้พื้นที่ในการตั้งร้านเยอะกว่าทำให้ทางเดินเท้าแคบลง
โดยในช่วงเร่งรีบของวันคือตอนเช้าและตอนเย็น ควรกำหนดพื้นที่ขายบนทางเท้าให้มีเฉพาะร้านอาหารแบบไม่ต้องมีโต๊ะนั่งรับประทาน เนื่องจากไม่เปลืองพื้นที่และเหมาะสมกับสภาพการใช้ชีวิตของพนักงานในตอนเช้าที่มีความเร่งรีบ

ในส่วนพื้นที่ขายอาหารแบบมีโต๊ะนั่งรับประทานควรกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ที่มีความกว้างของทางเท้าที่เพียงพอ และไม่มีการสัญจรหนาแน่น โดยไม่ไกลจากบริเวณจุดศูนย์กลางของที่ตั้งสำนักงานต่างๆในพื้นที่นั้นๆ

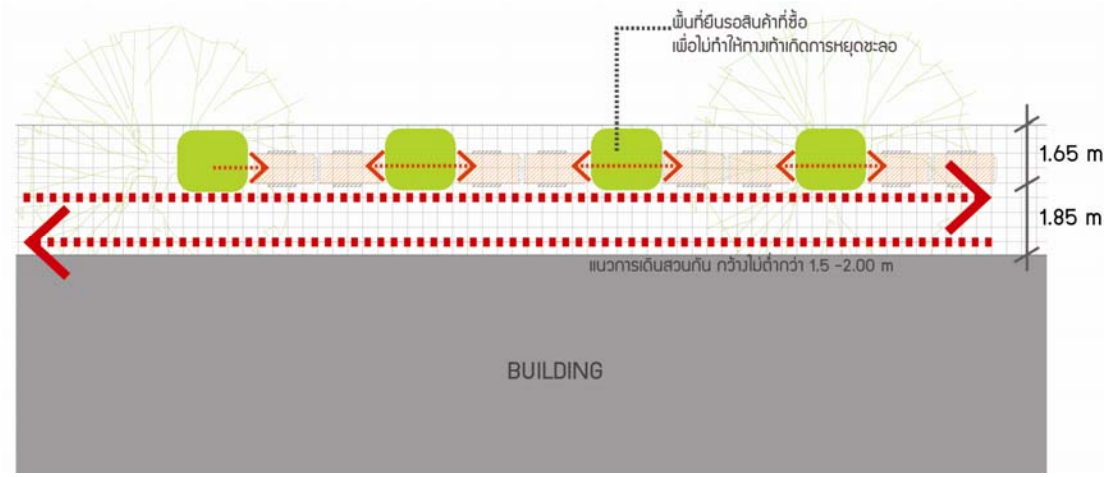
ในส่วนของร้านขายเสื้อผ้า อาจจะอนุโลมให้ตั้งขายได้แต่ต้องเป็นบริเวณที่มีความกว้างของทางเท้ามากพอ เช่นอยู่ในจุดที่เป็นพื้นที่ใต้บันไดรถไฟฟ้า หรืออยู่ในส่วนพื้นที่หน้าอาคารเอกชนโดยการขอความร่วมมือเปิดพื้นที่จากภาคเอกชน



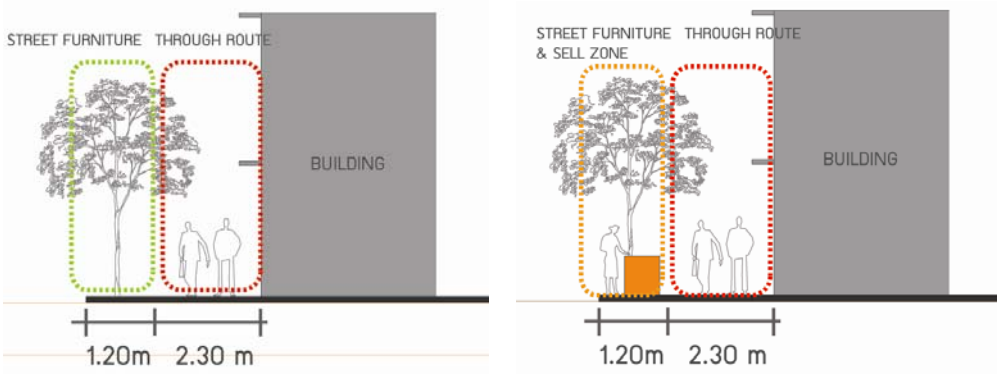
แผนผังที่ 28 แสดงข้อเสนอแนะการจัดการพื้นที่ผ่อนผันให้ค้าขายในพื้นที่กรณีศึกษาย่านสีลม

จากแผนผังที่ 27 แสดงข้อเสนอแนะการจัดการผ่อนผันพื้นที่ค้าขายในย่านสีลมซึ่งเป็นย่านกรณีศึกษานั้น ทางเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดงและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสีลม ต่อเนื่องอาคาร CP Tower (เส้นสีเหลือง) เป็นทางที่มีผู้คนสัญจรเป็นจำนวนมากทั้งในช่วงเช้าและเย็น โดยแนวเส้นทางดารสัญจรที่มีความหนาแน่นมากเป็นพิเศษ (เส้นสีแดง) ซึ่งสมควรที่จะมีการผ่อนผันให้มีการตั้งร้านขายอาหารแบบไม่มีที่ตั้งโต๊ะได้เป็นบางจุด แต่ต้องไม่ต่อเนื่องตลอดแนวจนมากเกินไป ซึ่งจะส่งผลให้มีปัญหาของการหยุดชะลอของคนเดินเท้าตามมา ส่วนพื้นที่ที่สมควรจะตั้งร้านอาหารสำหรับช่วงเวลากลางวันและเย็นนั้นควรเป็นพื้นที่ที่ไม่ใช่ทางเดินเท้าหลัก (เส้นสีเขียว) คือบริเวณในซอยศาลาแดง 1 และซอยคอนแวนต์ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ไม่มีคนเดินเท้าหนาแน่นและอยู่ในระยะเดินถึงได้โดยสะดวกจากอาคารสำนักงานโดยรอบ (พื้นที่สีส้ม) ในส่วนของพื้นที่ขายเสื้อผ้านั้นไม่ควรให้มีอยู่เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ไม่มีความสำคัญมากเพียงพอ แต่หากต้องมีควรอนุโลมให้ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีทางเดินเท้าที่กว้างพอ เช่น ตามหน้าอาคาร CP Tower อาคารLiberty อาคาร Silom Complex sหรือ พื้นที่ที่ไม่สามารถเดินได้โดยสะดวกอยู่แล้วเช่น ใต้บันไดรถไฟฟ้าเป็นต้น

5.1.2 ควรกำหนดลักษณะการตั้งร้านค้าขายใหม่ โดยต้องพื้นที่ให้เดินสัญจรสวนกันได้ โดยไม่ติดผู้คนที่หยุดซื้อของ ซึ่งควรจะเหลือพื้นที่กว้างสำหรับการสัญจรไม่ต่ำกว่า 1.50 เมตร โดยอาจจะจัดการให้แต่ละร้านมีพื้นที่ขายของและพื้นที่ในการรอซื้อของของลูกค้า คือต้องไม่ตั้งร้านค้าติดกันตลอดแนวทางเดินเท้านั่นเอง นอกจากนี้ควรมีการกำหนดขนาดร้านค้า และรถเข็นที่จะเข้ามาขายบนทางเท้าให้มีขนาดที่เล็กลง หรือเป็นรูปแบบการตั้งโต๊ะขายของ เพื่อให้ใช้พื้นที่บนทางเท้าได้น้อยที่สุด

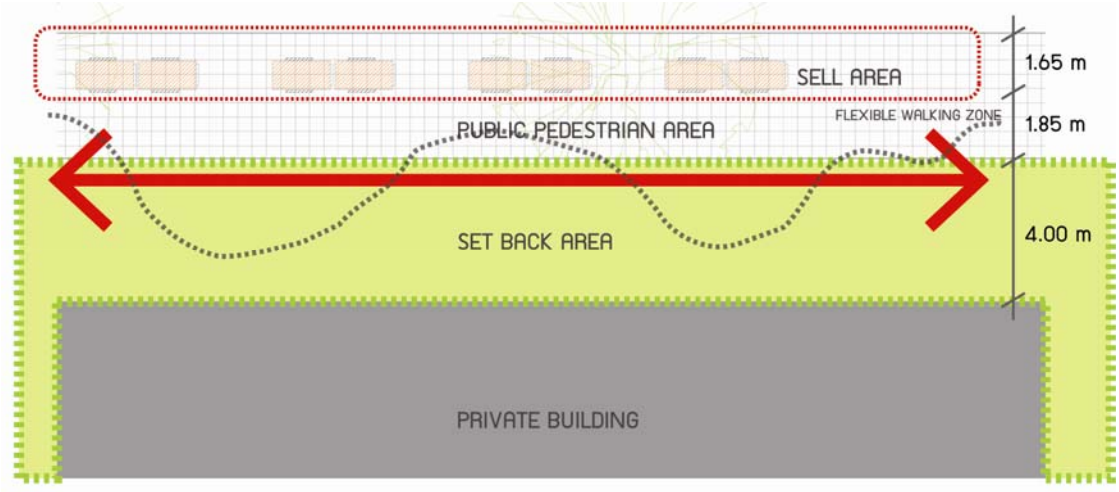


แผนผังที่ 29 แสดงข้อเสนอแนะลักษณะการตั้งพื้นที่ขายสินค้าบนทางเท้า



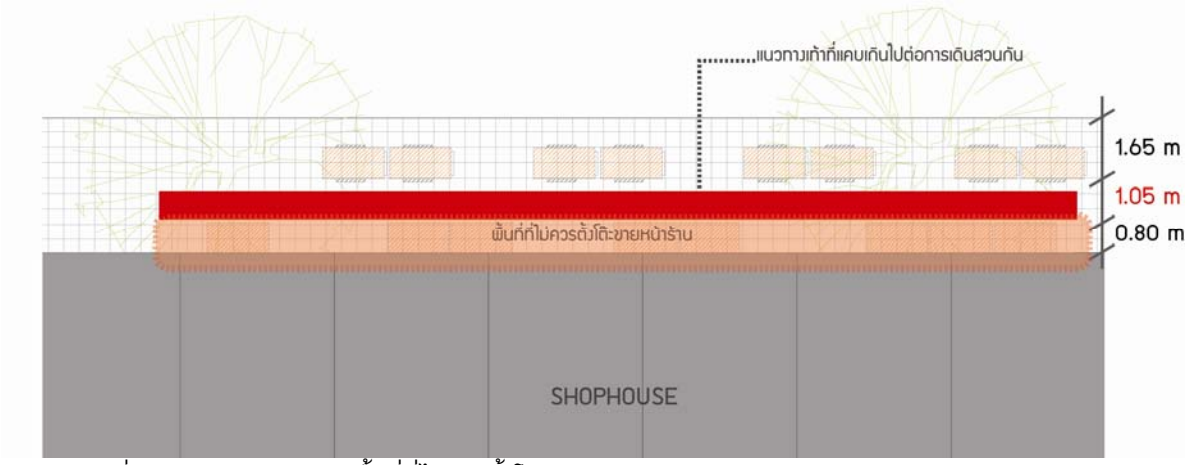
ภาพที่ 84 แสดงข้อเสนอแนะลักษณะการตั้งพื้นที่ขายสินค้าบนทางเท้า

5.1.3 พื้นที่ส่วนของอาคารเอกชนควรมีการต่อรองเพื่อให้เกิดการเปิดใช้พื้นที่ระยะถ่อยร่นของอาคารที่มีอยู่แล้วให้คนเดินเท้าเดินผ่าน แต่ร้านค้าให้ตั้งด้านนอกฝั่งริมถนน แทนเช่นพื้นที่ของอาคารLiberty ทางด้านหน้าและด้านข้าง ที่ตอนนี้เป็นพื้นที่ล้อมรั้ว ไม่เกิดประโยชน์ใดใดต่อคนเดินเท้า โดยอาจจะจ่ายค่าใช้พื้นที่ให้อาคารเอกชนดังกล่าว เนื่องจากการเปิดพื้นที่ให้คนสามารถมีพื้นที่เดินเท้ามากขึ้นนี้จะเป็นการเปิดโอกาสให้คนเดินเท้ารู้สึกว่ามีความยืดหยุ่นในการเลือกทางเดินได้มาก ทำให้มีความคล่องตัวของการสัญจรบนทางเท้า และขณะเดียวกัน ทำให้สามารถมีพื้นที่ขายสินค้าได้โดยไม่รบกวนทางเท้ามากจนเกิดการหยุดชะลอในช่วงเวลาเร่งรีบ



แผนผังที่ 30 แสดงข้อเสนอแนะลักษณะการตั้งพื้นที่ขายสินค้าบนทางเท้า

5.1.4 ควรกำหนดกฎเกณฑ์ไม่ให้ตั้งพื้นที่ขายทั้งสองฝั่งของทางเท้า ทั้งนี้ไม่ว่าทางเท้าจะกว้างเพียงใดก็ตาม เนื่องจากการค้าขายสองฝั่งของทางเท้าย่อมเปิดโอกาสให้เกิดการหยุดชะลอของการสัญจรบนทางเท้า



แผนผังที่ 31 แสดงข้อเสนอแนะพื้นที่ที่ไม่ควรตั้งโต๊ะขายสินค้าบนทางเท้า

5.2 การแก้ปัญหาในอนาคต

เป็นการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาโดยใช้กระบวนการออกแบบเข้าช่วย ซึ่งสามารถทำได้หากพื้นที่บริเวณนั้นมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาสภาพทางกายภาพขึ้นมาใหม่

5.2.1 ในพื้นที่ของอาคารเอกชนที่จะพัฒนาขึ้นใหม่ ควรมีพื้นที่ที่สละให้สาธารณะประโยชน์ โดยเปิดให้ผู้คนสามารถเข้ามาใช้พื้นที่ได้ โดยอาจจะเปิดเป็นพื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคาร เพื่อเป็นการขยายทางเดินเท้าที่คับแคบเดิมให้กว้างมากขึ้น โดยให้ร้านค้ารถเข็นนั้นขายอยู่แนวเดียวกันกับแนวต้นไม้บนทางเท้า โดยภาคเอกชนที่ให้ความร่วมมืออาจจะได้รับผลตอบแทนเป็นพื้นที่ใช้สอยที่มากขึ้น หรือ ความสูงอาคารที่สูงขึ้น

5.2.2 อาคารเอกชนอาจจะเปิดกิจกรรมทางการค้าขายของตนเองขึ้นบนพื้นที่เปิดโล่ง และทำให้เชื่อมต่อเป็นส่วนเดียวกับทางเท้า เพื่อให้เกิดผลประโยชน์ที่กลับคืนไปสู่ภาคเอกชน

5.2.3 ใช้วิธีการ Share พื้นที่ระหว่างถนนและทางเท้า ในกรณีที่ถนนเส้นนั้นยังมีจราจรที่มีความหนาแน่นสูง เพื่อให้ให้เกิดการปรับเปลี่ยนไปตามช่วงเวลาของวัน เช่นในตอนเช้า และ เย็นที่มีการจราจรหนาแน่น ถนนจะเป็นส่วนที่กว้างกว่า ในขณะที่ตอนกลางวันที่การจราจรไม่หนาแน่น แต่ผู้คนต้องเดินออกมารับประทานอาหาร ก็ให้ใช้พื้นที่ส่วนเดิมปรับมาเป็นทางเท้า

บรรณานุกรม

เอกสารวิชาการ/สิ่งพิมพ์

มานิต ทรัพย์เพิ่ม. (2553). “ศักยภาพพื้นที่ว่างย่านพาณิชยกรรมในเขตบางรักเพื่อการเชื่อต่อโครงข่ายพื้นที่ว่างและการสัญจรทางเท้า”. วิทยานิพนธ์ปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชีวารัตน์ กลับคุณ.(2550). “แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านธุรกิจสีลมช่วงถนนคอนแวนต์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์”.วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ.(2552).”ซอยลัดประหยัดพลังงาน: พื้นว่างสาธารณธขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย”.ภาควิชาการวางแผนภาดและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,11

William H. Whyte. (1980). **The Social Life of Small Urban Spaces** .PROJECT FOR PUBLIC SPACES, New York.

New Zealand Transport Agency. (2009). **Pedestrian planning and design guide**. New Zealand: National Office.

Clare Cooper Marcus, Carolyn Francis. (1998). **PEOPLE PLACES Design Guidelines for Urban Open Space**. United States of America: Van Nostrand Reinhold

สื่ออิเล็กโทรนิกส์

(2550).สวนในเมืองคือสวนในจิต คือเราผูกมิตรกับธรรมชาติ.เข้าถึงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2555. http://www.oknation.net/blog/print.php?id=58207

The Social Life of Small Urban Spaces. เข้าถึงวันที่ 15 มกราคม 2555 http://vimeo.com/6821934

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ – นามสกุล	นางสาวพรรษร ชมภูพันธุ์
วัน เดือน ปีเกิด	30 ตุลาคม พ.ศ. 2529
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
ที่อยู่	37 ถเทศบาลสาย3 แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี กรุงเทพฯ 10600
E-MAIL	numfon_carter@hotmail.com

ประวัติการศึกษา

2552	สำเร็จการศึกษาปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สาขาวิชาสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยศิลปากร
2553	ศึกษาต่อระดับปริญญามหาบัณฑิต หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติการทำงาน

2554	บริษัท MAGLA Co.,Ltd กรุงเทพมหานคร