แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวรินรดา ราชคีรี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวรินรดา ราชคีรี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

MANAGEMENT GUIDELINES FOR SEMI-PUBLIC SPACE TO SUPPORT WALKABILITY IN BANGKOK'S CBD

BY

MISS RINRADA RACHKEREE

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS

FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARCHITECTURE

ARCHITECTURE

FACULTY OF ARCHITECTURE AND PLANNING

THAMMASAT UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2015

COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาวรินรดา ราชคีรี

เรื่อง

แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคาร
เพื่อสนับสนุนการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อ วันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2559

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ _____
(อาจารย์ ดร. ศิวาพร กลิ่นมาลัย)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ _____
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรดร แก้วลาย)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ _____
(อาจารย์ ดร. ณัฐพงศ์ พันธ์น้อย)

คณบดี _____
(รองศาสตราจารย์ เฉลิมวัฒน์ ตันตสวัสดิ์)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจกรุงเทพมหานคร
ชื่อผู้เขียน	นางสาวรินรดา ราชคีรี
ชื่อปริญญา	สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	สถาปัตยกรรม สถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรดร แก้วลาย
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตของพื้นที่อย่างไร้ทิศทาง การเดินทางเข้าสู่เขตเมือง หรือการเดินทางภายในเมืองนั้นผู้เดินทางจะต้องใช้เวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง อีกทั้งยังมีสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อต่อผู้เดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ โดยเฉพาะการเดินเท้าซึ่งถือเป็นโครงสร้างขั้นพื้นฐานของเมือง ปัจจุบันกรุงเทพมหานครจึงพัฒนาเมืองให้เข้าสู่ระบบรางเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เมืองที่ดีจะต้องมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เอื้อความสะดวก ปลอดภัยแก่ผู้เดินทางซึ่งหนึ่งในหลักการคือการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะ กล่าวคือพื้นที่ว่างสาธารณะจะช่วยรองรับปริมาณการสัญจรของผู้คนที่เดินทางเข้ามายังเขตเมือง สร้างความปลอดภัยผู้เดินทางไม่ต้องเดินร่วมกับระบบสัญจรอื่น ๆ ซึ่งพื้นที่ในเขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) กรุงเทพมหานครพื้นที่ดินส่วนมากมีภาคเอกชนเป็นผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ การที่ภาครัฐจะทำการพัฒนาพื้นที่จะต้องอาศัยเงินลงทุน และเวลาในการเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมากการแก้ปัญหานี้สามารถทำได้ด้วยการกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ด้วยการจัดสรรพื้นที่บางส่วนของโครงการให้เป็นพื้นที่กึ่งสาธารณะ (Semi-Public Space) งานวิจัยชิ้นนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพและแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่สนับสนุนให้เกิดการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาพบว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่สนับสนุนให้เกิดการเดินจะต้องอาศัยปัจจัยสนับสนุนในด้านความปลอดภัย การเข้าถึงพื้นที่ ความสะดวกสบาย และความมีชีวิตชีวาในพื้นที่ โดยพบว่าในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานครมีอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าที่มี

พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 77 อาคาร ลักษณะทางกายภาพส่วนมากเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ มีเพียง 43 อาคาร เท่านั้นที่พื้นที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่นได้ การเดินทางเชื่อมต่อนี้สามารถแบ่งได้เป็นการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่ได้จากพื้นที่ภายนอกโดยตรง และ การเดินทางเชื่อมต่อที่จำเป็นจะต้องผ่านพื้นที่ภายในอาคาร ในการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเหล่านี้ภาคเอกชนส่วนมากจะให้ความสำคัญในเรื่องของความสะอาด และความปลอดภัยเป็นหลักเพื่อเป็นเพิ่มภาพลักษณ์ขององค์กร เพิ่มมูลค่าให้กับตัวอาคาร และเป็นการมอบประโยชน์ในกับผู้ใช้บริการภายในอาคารไม่ได้มีการคำนึงถึงการใช้พื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ ทำให้ประชาชนทั่วไปไม่สามารถรับรู้ได้ว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเหล่านี้แท้จริงแล้วสามารถเดินผ่านพื้นที่เพื่อเป็นการลดระยะเวลา และระยะทางในการเดินได้ ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่เหล่านี้ให้เกิดการสนับสนุนการเดิน ภาครัฐจึงควรมีแนวทางในการกระตุ้นให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ด้วยการให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาพื้นที่ มีการจัดทำข้อกำหนดแนวทางในการออกแบบพัฒนาพื้นที่ให้ภาคเอกชนปฏิบัติตาม รวมไปถึงการมอบสิทธิประโยชน์ที่มีความน่าจูงใจเพียงพอ มีความเป็นสากลให้แก่ภาคเอกชนที่ให้ความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

คำสำคัญ: พื้นที่กึ่งสาธารณะ, พื้นที่เมืองน่าเดิน, พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่สนับสนุนการเดิน, การรับรู้ทิศทางของพื้นที่

Thesis Title	MANAGEMENT GUIDELINE FOR SEMI-PUBLIC SPACE TO SUPPORT WALKABILITY IN BANGKOK'S CBD
Author	Miss Rinrada Rachkeree
Degree	Master of Architecture
Major Field/Faculty/University	Architecture Architecture and Planning Thammasat University
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Peeradorn Kaewlai
Academic Years	2015

ABSTRACT

Built up areas of Bangkok are showing as an urban sprawl. Trips into the city or within the city require time and high cost. Additionally, the environment is not conducive to those traveling without a car, especially by walking, which is deemed the basic infrastructure of the city. Currently, Bangkok has a plan to developed city's rail system to reduce the use of private cars. A good city will need to develop the areas surrounding stations for traveler safety. One of the principles is the improvement of open public spaces that will support the volume of traffic of people traveling into the city, creating safety so travelers do not have to walk with other commuting systems in the Central Business Deistrict (CBD) where most land is privately owned. If the government wants to develop the area, would require considerable investment and time in land expropriations. One solution might be to encourage the private sector to participate in the development of the region by allocating certain areas of their project for semi-public use. For this purpose, physical and semi-public space administration guidelines indicating potential walking space in and near Bangkok's CBD were studied

Result were that Potential walking space require safety, access, comfort and vitality. 77 areas of semi-public space in office buildings and retail buildings in Bangkok's CBD are mainly elevated open space. Only 43 are within buildings

connected to other areas or routes, which might divert foot traffic through the buildings. Under private management, these areas are primarily focused on cleanliness and security to boost the image of the organization. This is done for people who coming in for services in the building with no concern for public use. As a result, people are lacking in sense of direction to realize that there space is available for the public accessibility as shortcuts through the CBD.

This findings suggest that the government should guide and motivate the private sectors to participate in land's development for support pedestrian traffic. This may be done by providing knowledge and understanding of the benefits received, preparing the specifications or design guidelines for compliance as well as the universal benefits that area attractive enough for the private sectors to ameliorate city as walkable city.

Keywords: Semi-Public Space, Walkable City, Potential Walking Space, Sense of Direction

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณา และการชี้แนะที่เป็นประโยชน์จากกรรมธิการวิทยานิพนธ์ทุกท่าน ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร.ศิวาพร กลิ่นมาลัย กรรมการวิทยานิพนธ์ภายใน และ อาจารย์ ดร. ณัฐพงศ์ พันธ์น้อย ที่ให้ความกรุณาสละเวลามาเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ภายนอก โดยเฉพาะผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรดร แก้วลาย กรรมการ และที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ภายในที่คอยแนะนำ แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ และชี้แนะให้คำปรึกษา ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้จัดการอาคารสาทรซิตี้ ทาวเวอร์ อาคารสาธร ธานี อาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ อาคารเพลินจิต เซ็นเตอร์ และอาคารเพลินจิต ทาวเวอร์ ที่สละเวลาในการสัมภาษณ์ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาครั้งนี้

หากรายงานการศึกษานี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้เพื่อปรับปรุงแก้ไขในการศึกษาครั้งต่อไป

นางสาวรินรดา ราชคีรี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญตาราง	(10)
สารบัญภาพ	(11)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ	1
1.2 คำถามของงานวิจัย	4
1.3 สมมติฐานงานวิจัย	4
1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
1.6 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.6.1 ขอบเขตด้านพื้นที่	5
1.6.2 ขอบเขตด้านประชากร	5
1.7 ขั้นตอนการวิจัย	5
1.8 นิยามศัพท์	6
บทที่ 2 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 ทฤษฎี และแนวคิดเกี่ยวกับการเจริญเติบโตของเมือง	8
2.1.1 การเติบโตแบบกระจัดกระจายของพื้นที่ชานเมือง	8

หน้า

2.1.2 ปัญหา และผลกระทบจากการเติบโตแบบกระจัดกระจายของพื้นที่ชานเมือง 9
2.1.3 แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่ 10
2.1.4 แนวคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี 11
2.1.5 แนวคิดการพัฒนาเมืองกระชับ 13
2.2 ทฤษฎี และแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรด้วยการเดินเท้า 14
2.2.1 ประเภทของทางเดินเท้า 14
2.2.2 องค์ประกอบของทางเดินเท้า 16
2.2.3 ความสามารถในการเดินเท้า 17
2.2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้ทางเท้า 18
2.2.5 การส่งเสริมการเดิน 20
2.2.6 กรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่เมืองน่าเดิน 21
2.3 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่กึ่งสาธารณะ 26
2.3.1 การแบ่งระดับความเป็นพื้นที่โล่งสาธารณะ 27
2.3.2 ประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะในชุมชนเมือง 28
2.3.3 สาเหตุ และผลที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ 29
2.3.4 คุณค่าของพื้นที่สาธารณะ 29
2.3.5 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้พื้นที่สาธารณะประสบผลสำเร็จ 30
2.3.6 พื้นที่กึ่งสาธารณะในรูปแบบของ POPS (Privately Owned Public Space) 33
2.3.7 พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะในบริบทไทย 36
2.4 สรุปเกี่ยวกับลักษณะพื้นที่ที่สนับสนุนการเดิน (Potential Walking Space: PWS) 38
2.5 ทฤษฎี และแนวคิดเกี่ยวกับเกณฑ์ในการวัดระดับคุณภาพพื้นที่ 38
2.5.1 ลักษณะของ Rubrics 39
2.5.2 องค์ประกอบของ Scoring Rubrics 40

บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย 41

3.1 กรอบแนวคิดในการทำวิจัย 41
3.2 วิธีการวิจัย 42

หน้า

3.3 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง 43
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล 46
3.4.1 การสำรวจภาคสนาม 46
3.4.2 การสัมภาษณ์ 46
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล 47
3.5.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม 47
3.5.2 การสำรวจภาคสนาม 47
3.5.3 การสัมภาษณ์ 47
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล 47
3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแนวคิด และรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน 47
3.6.2 การวิเคราะห์หาสาเหตุ และอุปสรรคในการร่วมสนับสนุน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกที่จะร่วมสนับสนุน ตลอดจนขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้เมื่อร่วมสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน 48

บทที่ 4 ผลการวิจัย และอภิปรายผล 49

4.1 ด้านกายภาพ 49
4.1.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ 49
4.1.2 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่กึ่งสาธารณะ 52
4.2 ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ และความเชื่อมต่อพื้นที่ 67
4.3 รูปแบบของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะในเขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) กรุงเทพมหานคร 79
4.4 ศักยภาพ และคุณภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่สนับสนุนการเดิน (Potential Walking Space: PWS) 85

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ 93

5.1 ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคาร 93

หน้า

5.2 แนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร 101
5.2.1 แนวทางการบริหารจัดการเชิงการออกแบบ 105
5.2.2 การบริหารจัดการเชิงนโยบาย หรือการกำหนดมาตรการต่าง ๆ 118
5.3 ข้อเสนอแนะ 125
5.3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐบาล 125
5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับภาคเอกชน 126
5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ออกแบบ 126
5.4 ข้อจำกัดในการวิจัย 127

รายการอ้างอิง 128

ภาคผนวก 133
ภาคผนวก ก 134
ภาคผนวก ข 139

ประวัติผู้เขียน 170

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	องค์ประกอบและความกว้างของทางเดินเท้า	17
2.2	ตารางเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการสัญจรด้วยเท้าระหว่างกรณีศึกษา	26
2.3	ตารางแสดงคุณลักษณะ และตัวชี้วัดที่ทำให้พื้นที่สาธารณะประสบผลสำเร็จ	32
2.4	ตารางสรุปลักษณะของพื้นที่ POPS รูปแบบต่าง ๆ	34
3.1	ตารางการประเมินคุณภาพพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ	45
3.2	ตารางแสดงตัวแปร ที่มาของข้อมูล และเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล	46
4.1	ตารางสรุปจำนวนอาคารตามลักษณะพื้นที่กึ่งสาธารณะ	66
4.2	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีช่องนนทรี)	67
4.3	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีศาลาแดง)	69
4.4	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีสยาม)	70
4.5	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีชิดลม)	72
4.6	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีเพลินจิต)	74
4.7	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีนานา)	75
4.8	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีอโศก)	76
4.9	ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีพร้อมพงษ์)	77
4.10	ตารางสรุปจำนวนลักษณะการเชื่อมต่อพื้นที่ในแต่ละย่าน	78
4.11	ตารางแสดงสรุปคุณลักษณะที่ส่งเสริมการเดินในแต่ละย่าน	91
5.1	ตารางการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์	95
5.2	ตารางแสดงสรุปการบริหารจัดการพื้นที่เมืองน่าเดินจากการสัมภาษณ์	97
5.3	ตารางแสดงสรุปปัจจัย อุปสรรค และขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้จากการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินจากการสัมภาษณ์	99
5.4	ตารางสรุปแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน	102
5.5	ตารางแสดงหน่วยงาน และขอบเขตที่รับผิดชอบในการบริหารพื้นที่	121

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1.1	ที่มาและความสำคัญของการวิจัย	3
1.2	ลำดับขั้นตอนการวิจัย	7
2.1	ภาพแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน	12
2.2	ภาพก่อน-หลังปรับปรุงย่านไทม์สแควร์	22
2.3	ภาพแนวคิดการปรับปรุงพื้นที่ย่านไทม์สแควร์	22
2.4	ภาพบรรยากาศก่อน-หลังปรับปรุงคลองซองเกชอน	23
2.5	ภาพพัฒนาการของถนนปลอดรถในใจกลางเมืองโคเปนฮาเกน	24
2.6	ผังพื้นที่บริเวณสยามสแควร์	24
2.7	ภาพรูปตัดบริเวณถนนออร์ชาร์ด	25
2.8	ขอบเขตของพื้นที่สาธารณะ	28
2.9	แผนภาพแสดงลักษณะระยะร่นตามกฎหมาย FAR OSR	36
2.10	ตัวอย่างการใช้พื้นที่กึ่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร	37
3.1	กรอบแนวคิดการวิจัย	41
4.1	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีช่องนนทรี	52
4.2	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีศาลาแดง	53
4.3	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีสยาม	54
4.4	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีชิดลม	55
4.5	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีเพลินจิต	60
4.6	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีนานา	62
4.7	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีอโศก	63
4.8	ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีพร้อมพงษ์	65
4.9	ตำแหน่งพื้นที่อยู่บริเวณหน้าอาคาร เปิดโล่งสู่สาธารณะ	79
4.10	ตำแหน่งพื้นที่อยู่ภายใน หรือภายใต้อาคาร	79
4.11	ตำแหน่งพื้นที่อยู่บริเวณหน้าอาคาร และด้านข้างอาคาร	79
4.12	ตำแหน่งพื้นที่อยู่ภายในบริเวณกลุ่มอาคาร	80
4.13	ตำแหน่งพื้นที่ขนาบด้านหน้า และด้านหลังของอาคาร	80
4.14	ตำแหน่งพื้นที่อยู่ด้านหน้าอาคาร และรวมกับพื้นที่ว่างของอาคารข้างเคียง	80

ภาพที่		หน้า
4.15	พื้นที่อยู่ระดับเดียวกับทางเดินเท้า	81
4.16	พื้นที่อยู่ระดับเดียวกับทางเดินเท้า มีรั้วกั้น	81
4.17	ยกระดับพื้นที่จากทางเดินเท้าเล็กน้อยเพียง 1 ระดับ	81
4.18	ยกระดับพื้นที่จากทางเดินเท้าเล็กน้อย และมากกว่า 1 ระดับ	82
4.19	ยกระดับพื้นที่จากทางเดินเท้าค่อนข้างมาก	82
4.20	พื้นที่อยู่ต่ำกว่าระดับทางเดินเท้า	82
4.21	พื้นที่อยู่สูงกว่าระดับทางเท้า และเป็นพื้นที่ร่วมกับทางสัญจรของรถ	83
4.22	พื้นที่ไม่มีการเชื่อมต่อใด ๆ ไปสู่พื้นที่อื่น	83
4.23	พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง-เส้นทาง (Path-Path)	83
4.24	พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างจุดศูนย์รวม-จุดศูนย์รวม (Node-Node)	84
4.25	พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง-จุดศูนย์รวม (Path-Node)	84
4.26	พื้นที่เชื่อมต่อที่ต้องอาศัยการเดินผ่านภายใน หรือภายใต้อาคาร	84
4.27	แผนภาพแสดงสัดส่วนพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน	85
4.28	แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความปลอดภัย	86
4.29	แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านการเข้าถึงพื้นที่	87
4.30	แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความสะดวกสบาย	88
4.31	แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความมีชีวิตชีวาในพื้นที่	89
4.32	แผนภาพแสดงภาพรวมสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความปลอดภัย การเข้าถึง ความสะดวกสบาย และความมีชีวิตชีวา	90
4.33	แผนภาพแสดงจำนวนอาคารในแต่ละระดับคุณภาพพื้นที่	92
5.1	แนวทางการออกแบบให้พื้นที่ปลอดภัยจากทางสัญจรประเภทอื่น	105
5.2	แนวทางการออกแบบให้พื้นที่มีทางลาดเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ	106
5.3	ตัวอย่างการเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่	107
5.4	ภาพแสดงการเพิ่มขึ้นของสายตาเฝ้าระวังตามจำนวนผู้ใช้พื้นที่	108

ภาพที่		หน้า
5.5	ความแตกต่างระหว่างการล้อมรั้วพื้นที่	109
5.6	ตัวอย่างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับทางเท้าสาธารณะ	110
5.7	แผนภาพตัวอย่างการเพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่	110
5.8	แผนภาพก่อน-หลังการเชื่อมต่อพื้นที่	111
5.9	ตัวอย่างการออกแบบความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ	111
5.10	ความแตกต่างระหว่างพื้นที่ที่มีร่มเงา กับพื้นที่ไม่มีร่มเงา	112
5.11	การแยกทางสัญจรออกจากพื้นที่กิจกรรม	113
5.12	การกำหนดความกว้างของทางสัญจร	113
5.13	ตัวอย่างการเปลี่ยนระดับพื้นที่	114
5.14	แผนภาพแสดงเส้นทางเดินก่อน-หลังการเพิ่ม Sense of Direction	115
5.15	ความแตกต่างระหว่างสถานที่ที่มี-ไม่มีสิ่งดึงดูดการเดิน	116
5.16	ความแตกต่างระหว่างการเปิดให้ใช้พื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง-การไม่ใช่ประโยชน์พื้นที่	117
5.17	การออกแบบให้พื้นที่สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลาย	117
5.18	แผนภาพแสดงระดับความมีชีวิตชีวาของพื้นที่เชื่อมต่อการสัญจร	118
5.19	กระบวนการพัฒนาโครงการ	122
5.20	การเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	123
5.21	การโอนสิทธิการพัฒนา	125

บทที่ 1

บทนำ

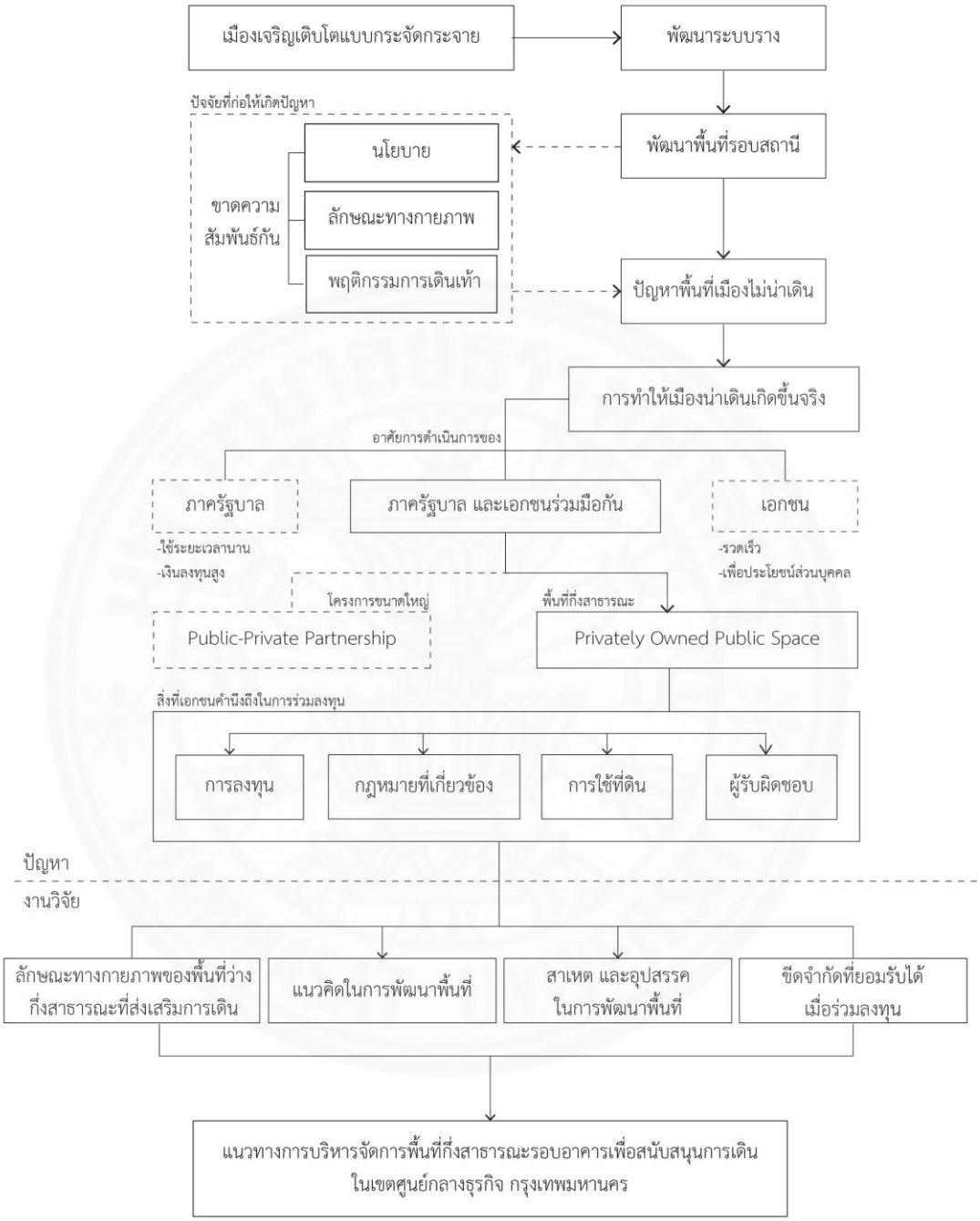
1.1 ที่มา และความสำคัญ

การเดินเท้าเป็นการเคลื่อนไหวขั้นพื้นฐานที่ทุกคนต่างต้องอาศัยการเดินในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ หรือเชื่อมต่อไปยังการสัญจรรูปแบบอื่น เช่น รถยนต์ ระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ เป็นต้น ทำให้การเดินเท้าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ให้ความเท่าเทียมกันในสังคมมากที่สุด การเดินเท้าสามารถช่วยลดความแออัด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยมาก อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมสุขภาพทางกาย และทางใจ (Michael Southworth, 2005) และยังมีส่วนช่วยให้เกิดการกระจายรายได้ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจระดับย่าน (โครงการเมืองเดินได้-เมืองเดินดี, 2558) สำหรับการพัฒนาเมืองทางเดินเท้าถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่ง โดยทำหน้าที่หลักเป็นทางสัญจรที่สำคัญของเมืองเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าไว้ด้วยกัน ในเมืองที่มีการพัฒนาทางเท้าที่ดีจะมีระบบทางเดินที่เชื่อมต่อบริเวณสาธารณะทั้งหมดของเมือง (ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว, 2536)

เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีการเจริญเติบโตของพื้นที่อย่างไรทิศทาง (Urban Sprawl) ส่งผลให้ชุมชนใหม่ และเก่าก่อตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจาย ขาดพื้นที่นันทนาการ พื้นที่ศูนย์กลางชุมชน ประชาชนต้องเดินทางไปยังแหล่งงาน ศูนย์บริการสาธารณะ และใจกลางเมืองด้วย รถยนต์ส่วนบุคคลเสียเป็นส่วนใหญ่ (ฐาปนา บุญประวิตร, 2557) ทำให้พื้นที่ในเขตเมืองต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรส่งผลให้ผู้เดินทางต้องเสียเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง ภาครัฐจึงได้มีมาตราการในการพัฒนาเมืองให้เข้าสู่ระบบราง และระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ซึ่งการพัฒนาเมืองให้เข้าสู่ระบบรางได้นั้นควรที่จะมีการออกแบบให้พื้นที่ถูกเชื่อมโยงกันด้วยระบบขนส่งมวลชน และออกแบบพื้นที่ให้มีขนาดกระชับภายในระยะการเดินเท้า (Calthorpe, 1993) ซึ่งในปัจจุบันนี้พื้นที่ใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานครไม่เอื้อต่อการเดินทางของผู้ที่เดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ (Non-Motorized) โดยเฉพาะการเดินเท้า ทางเดินเท้าจำนวนมากมีพื้นผิวขรุขระ มีสิ่งกีดขวาง มีความกว้างไม่เพียงพอ ไม่มีทางลาดเป็นทางขึ้นลงที่เหมาะสม และไม่ร่มรื่นชวนใช้ เป็นอุปสรรคทำให้กลุ่มคนที่ใช้ทางเท้าไม่อาจเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้อย่างสะดวกปลอดภัย และเสมอภาคเท่าเทียม (สมัชชาสุขภาพ5 / หลัก1, 2555) อีกทั้งพื้นที่ว่างสาธารณะต่าง ๆ ไม่สามารถรองรับการสัญจรของผู้คนที่เดินทางเข้ามายังเขตเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากภาครัฐต้องการพัฒนาพื้นที่จะต้องอาศัยเงินลงทุน และเวลาในการเวนคืนที่ดินเป็น

จำนวนมาก เนื่องจากพื้นที่ดินส่วนมากในเขตเมืองนั้นมีภาคเอกชนเป็นผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ในต่างประเทศได้มีวิธีการลดปัญหาเหล่านี้ด้วยการกระตุ้นให้ภาคเอกชนหันมาจัดสรร หรืออุทิศพื้นที่ในเขตที่ดินของตนให้กลายเป็นพื้นที่เพื่อสาธารณะประโยชน์โดยเรียกพื้นที่บริเวณนี้ว่าพื้นที่ “POPS” (Privately Owned Public Space) โดยที่ภาครัฐเข้าไปจัดการวางผังต่อเนื่องกันเป็นพื้นที่ใหญ่พื้นที่เดียวไปตั้งข้อกำหนดตั้งมาตรฐาน เช่น เปิดให้ประชาชนใช้งานตลอด 24 ชั่วโมงแล้วสิ่งที่ภาคเอกชนได้รับตอบแทน คือ สามารถสร้างอาคารได้สูงขึ้น และการลดหย่อนภาษี (พนิต ภู่เจริญ, 2556) แต่การพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบนี้ก็ยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควรโดยเฉพาะในประเทศไทยพื้นที่สาธารณประโยชน์ที่อยู่ในเขตที่ดินของภาคเอกชนส่วนใหญ่จะเป็นเพียงพื้นที่ว่างโดยรอบอาคารที่เกิดจากการมีกฎหมายบังคับในเรื่องของระยะร่น และการกำหนดสัดส่วนพื้นที่ว่าง (Open Space Ratio: OSR) อีกทั้งมูลค่าของที่ดินมีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในเขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) รูปแบบพื้นที่ที่เกิดขึ้นจึงเป็นเพียงพื้นที่กึ่งสาธารณะที่ถูกใช้งานเป็นเพียงพื้นที่ไว้เดินผ่านเข้า-ออกจากตัวอาคาร (Whyte, 1980) ประกอบกับภาคเอกชนบางส่วนคิดว่าภาครัฐบาลขาดความเอาใจใส่ และมีอุปสรรคด้านข้อบังคับสัญญา และกฎหมายต่าง ๆ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการทำโครงการซึ่งเป็นอุปสรรคใหญ่ในการทำโครงการต่าง ๆ ในอนาคต (ชนัดดา สุสมบูรณ์, 2558) นอกจากนั้นรัฐบาลยังเข้ามีส่วนได้ส่วนเสียกับผลกำไรของภาคเอกชน เอกชนต้องแบกรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้ได้ โอกาสได้ผลกำไรจากผู้ใช้บริการมีน้อยทำให้ภาคเอกชนมองข้ามผลประโยชน์ในระยะยาวจากการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์ และค่าเช่า อีกทั้งยังเป็นการดึงดูดธุรกิจ ใหม่ ๆ และยังช่วยให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจอีกด้วย จึงทำให้ในปัจจุบันภาคเอกชนส่วนใหญ่จะพัฒนาพื้นที่เพียงแค่บริเวณที่ว่างด้านหน้าอาคารเสียเป็นส่วนใหญ่ด้วยการมองถึงความคุ้มทุนในระยะสั้นเพียงอย่างเดียวทำให้การพัฒนาพื้นที่ที่ส่งเสริมความเป็นเมืองน่าเดินที่มีต้นแบบในการพัฒนาอยู่แล้วยังไม่ได้รับการผลักดันให้เกิดขึ้นจริง

จึงเป็นที่มาของงานวิจัยชิ้นนี้เพื่อสรุปลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารที่สนับสนุนการเดิน มุ่งหาสาเหตุ และอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ระหว่างภาครัฐ และเอกชน ศึกษาหาปัจจัยที่จะส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม ตลอดจนขีดจำกัดความสามารถที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้ในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่จะสนับสนุนประสิทธิภาพการเดินเท้าในเขตพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองน่าเดิน เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิต สภาวะสังคม และเศรษฐกิจของประเทศ



ภาพที่ 1.1 ที่มาและความสำคัญของการวิจัย

ที่มา : *ผู้วิจัย*, 2559

1.2 คำถามของงานวิจัย

1.2.1 พื้นที่กึ่งสาธารณะบริเวณที่ติดกับทางเดินเท้าสาธารณะหน้าอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าในเขตพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางกายภาพเป็นอย่างไร

1.2.2 ปัจจัยทางด้านใดบ้างที่สามารถกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคารเพื่อส่งเสริมลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดิน

1.3 สมมติฐานงานวิจัย

ปัจจัยทางด้านผลตอบแทนทางการลงทุนเป็นปัจจัยหลักในการส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.4.1 เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะบริเวณที่ติดกับทางเดินเท้าสาธารณะของอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าในเขตพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร

1.4.2 เพื่อศึกษาแนวคิด และความเห็นของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

1.4.3 เพื่อศึกษาหาสาเหตุ อุปสรรค และขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้ในการส่งเสริมลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดินผ่านการใช้พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ

1.4.4 เพื่อสรุปเป็นแนวทางในการวางแผน และบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานรัฐบาล และภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดิน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 เพื่อเป็นแนวทางนโยบาย ข้อมูลสนับสนุนสำหรับนักผังเมือง หน่วยงานรัฐบาลในการวางแผนพัฒนาลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดินที่ต้องการขอความร่วมมือจากภาคเอกชน

1.5.2 เพื่อเป็นการกระตุ้นส่งเสริมให้ภาคเอกชนเล็งเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ และพื้นที่เมืองน่าเดิน

1.5.3 เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาสภาพแวดล้อมของทางเดินเท้า และพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของเมืองให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น และส่งเสริมให้ผู้คนหันมาสัญจรด้วยการเดินเท้า

1.6 ขอบเขตของการวิจัย

1.6.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าของภาคเอกชนบริเวณที่ติดกับทางเดินเท้าสาธารณะในเขตศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร ในระยะรัศมี 500 เมตร (ระยะเดินเท้า) รอบสถานีรถไฟฟ้า 8 สถานีได้แก่ สถานช่องนนทรี สถานีศาลาแดง สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนานา สถานีอโศก และสถานีพร้อมพงษ์

1.6.2 ขอบเขตด้านประชากร

ขอบเขตด้านประชากรที่ศึกษาเป็นอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าที่เข้าข่ายในการมีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารที่อยู่ภายในขอบเขตพื้นที่ที่ศึกษา แล้วทำการคัดเลือกจากรูปแบบของพื้นที่กึ่งสาธารณะรอบอาคารของภาคเอกชนบริเวณที่ติดกับทางเดินเท้าสาธารณะที่มีคุณสมบัติเป็นพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน และประสิทธิภาพในการการสัญจรด้วยการเดินเท้า เพื่อนำไปใช้เป็นกรณีศึกษาในการสัมภาษณ์ผู้บริหารจัดการพื้นที่ดังกล่าว

1.7 ขั้นตอนการวิจัย

การดำเนินการวิจัยมีทั้งหมด 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. ศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องตลอดจนทบทวนนโยบาย มาตราการ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ศึกษา
2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1 การศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารในเขตศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานครจากการสำรวจ และสังเกต

2.2 ศึกษาแนวคิด และความเห็นของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน สาเหตุปัจจัย อุปสรรค และขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้ในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลผ่านการสัมภาษณ์ผู้จัดการอาคาร หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง

3. การวิเคราะห์ข้อมูล ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และสัมภาษณ์ รวมไปถึงข้อมูลทุติยภูมิต่าง ๆ
4. สรุปข้อมูลเพื่อเสนอแนะแนวทางในการวางแผน และบริหารจัดการระว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารให้สนับสนุนการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร

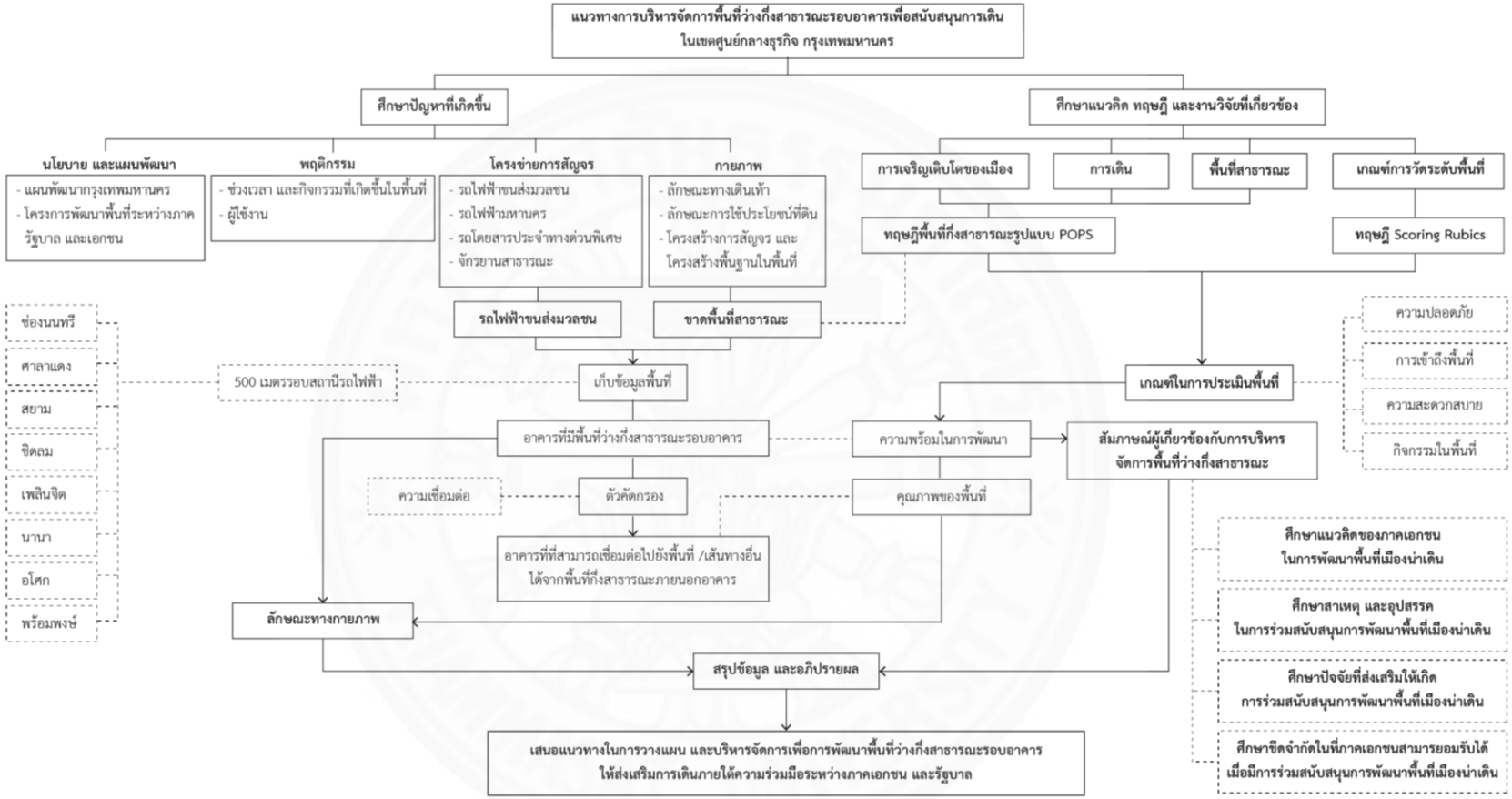
1.8 นิยามศัพท์

1.8.1 พื้นที่กึ่งสาธารณะ (Semi-Public Space) หมายถึงพื้นที่ที่มีการใช้งานผสมผสานกันระหว่างพื้นที่สาธารณะ กับพื้นที่ส่วนบุคคล หรือเป็นพื้นที่ที่มีกรรมสิทธ์เป็นส่วนบุคคลที่มีการอนุญาตให้บุคคลภายนอก หรือมีความร่วมมือกับภาครัฐบาลในการกำหนดควบคุมการใช้งาน (Privately Owned Public Space)

1.8.2 พื้นที่เมืองน่าเดิน (Walkable City) หมายถึงเมืองที่มีความต่อเนื่องของเส้นทางเดิน สามารถเชื่อมต่อกับการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ มีความปลอดภัย มีคุณภาพของเส้นทางเดิน และบริบทโดยรอบของเส้นทางเดินที่ดี

1.8.3 พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่สนับสนุนการเดิน (Potential Walking Space: PWS) ในงานวิจัยชิ้นนี้หมายถึง พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารที่ใช้ในการสัญจรด้วยการเดินเท้าที่มีความเชื่อมต่อกับพื้นที่ หรือเส้นทางอื่น ๆ โดยไม่จำเป็นต้องอาศัยการเดินทางเชื่อมต่อผ่านพื้นที่ภายในอาคาร

1.8.4 การรับรู้ทิศทางของพื้นที่ (Sense of Direction) หมายถึง การรับรู้ความเป็นสาธารณะของพื้นที่ ตลอดจนการรับรู้การเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ



ภาพที่1.2 ลำดับขั้นตอนการวิจัย

ที่มา : *ผู้วิจัย*

บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในงานวิจัยชิ้นนี้ผู้วิจัยได้นำแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการอธิบายความหมายและวิเคราะห์แนวทางการออกแบบการบริหารจัดการพื้นที่เมืองน่าเดิน โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

2.1 ทฤษฎี และแนวคิดเกี่ยวกับการเจริญเติบโตของเมือง
2.2 ทฤษฎี และแนวคิดเกี่ยวกับการสัญจรด้วยทางเดินเท้า
2.3 ทฤษฎี และแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่กึ่งสาธารณะ
2.4 สรุปเกี่ยวกับลักษณะพื้นที่ที่ส่งเสริมการเดินเท้า
2.5 ทฤษฎี และแนวคิดเกี่ยวกับเกณฑ์การวัดระดับพื้นที่

2.1 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการเจริญเติบโตของเมือง

2.1.1 การเติบโตแบบกระจัดกระจายของพื้นที่ชานเมือง

The European Environmental Agency (2006) ได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับการเจริญเติบโตอย่างกระจัดกระจายของเมือง (Urban Sprawl) ว่าเป็นลักษณะการขยายเขตพื้นที่เมืองที่มีลักษณะการขยายตัวขนาดใหญ่แต่มีความหนาแน่นต่ำ โดยพื้นที่ส่วนใหญ่จะรุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมโดยการกระจายตัวจะเป็นไปตามสภาวะทางเศรษฐกิจ การตลาด แต่ไม่ได้มีการวางผังหรือวางแผนการใช้งานพื้นที่อย่างเป็นระบบทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เป็นหย่อม ๆ กระจัดกระจายไม่มีความต่อเนื่องเมืองที่มีการเจริญเติบโตในลักษณะนี้จะมีความแตกต่างจากการเจริญเติบโตของเมืองแบบกระชับ (Compact City) มันเป็นไปด้วยพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ถูกพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ตอบสนองต่อการพัฒนาสาธารณูปโภคสาธารณูปการอันเป็นความต้องการของประชาชน

Frumkin (2002) กล่าวถึงการเจริญเติบโตอย่างกระจัดกระจายของเมืองว่าเป็นความซับซ้อนของรูปแบบการใช้ที่ดิน การพัฒนาการคมนาคม การพัฒนาสังคม และเศรษฐกิจที่พื้นที่เมืองจะขยายตัวออกไปสู่พื้นที่ย่านชานเมือง มีลักษณะการพัฒนาที่ก้าวกระโดดแต่มีความหนาแน่นต่ำ มีความแตกต่างกันของรูปแบบการใช้ที่ดินไม่ว่าจะเป็นที่พักอาศัย ร้านค้า สำนักงาน อุตสาหกรรม

พื้นที่นันทนาการ และพื้นที่สาธารณะ โดยแต่ละพื้นที่จะถูกพัฒนาแบบแยกส่วนแยกพื้นที่กันไปตามกลุ่มเป้าหมาย และกฎหมายการใช้พื้นที่เมือง ถนนถูกสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางทางรถยนต์ที่กลายเป็นการสัญจรหลัก การเกิดของเมืองใหม่นี้เป็นความสัมพันธ์กันระหว่างมนุษย์ และสถาปัตยกรรม เปรียบเทียบกับความหลากหลายที่พบในเมืองเล็ก ๆ การขยายตัวของพื้นที่ชานเมือง การลงทุน และโอกาสทางเศรษฐกิจถูกพัฒนาได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพมากนัก

Ewing (1997) อ้างใน นภาพร บรรพต (2550) ได้กำหนดลักษณะการเติบโตแบบกระจัดกระจายไว้ ดังนี้

- การรุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง
- ลักษณะการพัฒนาเป็นแบบก้าวกระโดดขาดความต่อเนื่อง
- การพัฒนาไปตามแนวถนน และกระจัดกระจาย
- การใช้ที่ดินเกินความจำเป็น
- พื้นที่ความหนาแน่นต่ำเมื่อเทียบกับใจกลางเมืองเดิม
- การขาดแคลนพื้นที่สาธารณะและศูนย์บริการชุมชน
- การขาดทางเลือกในการเดินทาง

จะเห็นได้ว่าการเจริญเติบโตของเมืองแบบกระจัดกระจายที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นนั้นมีลักษณะเช่นเดียวกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ที่พื้นที่ชานเมืองได้ขยายตัวรุกร้ำเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรม มีการขยายตัวของถนนที่สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองการสัญจรทางรถยนต์เป็นหลัก เนื่องจากพื้นที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน ศูนย์บริการสาธารณะต่าง ๆ อยู่ห่างไกลกัน ทำให้ชุมชนที่เกิดใหม่ และชุมชนเก่านั้นก่อตั้งอย่างกระจัดกระจายขาดความเชื่อมโยงกัน ขาดพื้นที่นันทนาการ พื้นที่ศูนย์กลางชุมชน และเกิดพื้นที่ทิ้งร้างที่ไม่ได้รับการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพมากเพียงพอ

2.1.2 ปัญหา และผลกระทบจากการเติบโตแบบกระจัดกระจายของพื้นที่ชานเมือง

ฐาปนา บุณยประวิตร (2557) กล่าวว่า การเจริญเติบโตแบบกระจัดกระจายของพื้นที่ชานเมืองได้ก่อให้เกิดปัญหาและผลกระทบด้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเมือง ประกอบด้วย

1. การวางแผนการใช้ที่ดินเป็นไปด้วยความยากลำบากซึ่งเกิดจากปัญหาการครอบครองที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากเกินกว่าความจำเป็น

2. ความยุ่งยากในการควบคุมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และการสงวนรักษาพื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ในแนวเขตการแผ่ขยาย

3. การวางแผนการลงทุนและเปิดพื้นที่พัฒนาสาธารณูปโภค และสาธาณูปการทำได้ค่อนข้างยาก

4. ความไม่สอดคล้องกันของการดำรงชีวิตระหว่างชุมชนดั้งเดิมกับชุมชนเกิดใหม่ ชุมชนจะ สูญเสียความรู้สึกความเป็นชุมชน และสถานที่ (Sense of place) ขาดปฏิสัมพันธ์ของสมาชิกในชุมชนและความสัมพันธ์ไม่แน่นแฟ้นเท่ากับชุมชนที่ตั้งอยู่แบบเกาะกลุ่ม

5. ความไม่สะดวกในการเข้าถึง และความสิ้นเปลืองในการใช้พลังงาน และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชากรระหว่างแหล่งงานกับที่อยู่อาศัย หรือที่อยู่อาศัยกับหน่วยบริการชุมชน และศูนย์ กลางเศรษฐกิจประกอบกับที่ตั้งของแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจอยู่ห่างไกลกันจึงเป็นอุปสรรคต่อระยะการเดินเท้า (Walking Distance) ด้วยเหตุนี้ทางเลือกการสัญจรในพื้นที่แผ่ขยายจึงจำเป็นต้องใช้รถยนต์ในการเดินทางแต่เพียงอย่างเดียว

จากปัญหา และผลกระทบด้านต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาในข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่าการเติบโตแบบกระจัดกระจายของพื้นที่ชานเมืองไม่เพียงแต่ก่อให้เกิดปัญหาในการใช้พื้นที่เพียงอย่างเดียว แต่ส่งผล กระทบในหลาย ๆ ด้าน หากสังเกตให้ดีจะพบว่าผลกระทบด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นล้วนแต่มีความสัมพันธ์ซึ่งกัน และกัน โดยส่วนใหญ่จะสอดคล้องกันในเรื่องของค่าใช้จ่ายที่จะเกิดตามมาอันเป็นปัจจัยหนึ่งในปัญหาเศรษฐกิจ เพราะถ้ามีการบริหารจัดการที่ไม่เหมาะสม เมืองก็ไม่สามารถพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.3 แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่

Dutton (2000) อ้างถึงใน ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (2555) กล่าวว่า แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism) เป็นแนวคิดใหม่ในการออกแบบ และพัฒนาชุมชนย่านชานเมืองโดยแนวคิดนี้ให้ความสำคัญกับปัญหาการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของย่านชานเมืองที่มีความหนาแน่นต่ำมีการพัฒนาแบบเกาะกลุ่มของประโยชน์ใช้สอยประเภทเดียวซึ่งเชื่อมต่อด้วยถนนขนาดใหญ่เพียงไม่มากทำให้กลายเป็นเมืองที่ไม่มีศูนย์กลาง และขอบเขตเมืองที่ชัดเจน และต้องพึ่งพารถยนต์เป็นหลัก

NewUrbanism.org และ ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (2555) ได้อธิบายแนวคิดหลักของแนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่ โดยแจกแจงเป็นรายละเอียดได้ ดังนี้

1. การเดินทางถึงกันได้ (Walkability) ให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าแต่ละจุดสามารถเดินทางถึงกันได้ภายในสิบนาที การออกแบบให้เป็นมิตรต่อทางเดินเท้า (Pedestrian-Friendly)

2. ความเชื่อมต่อ (Connectivity) พื้นที่แต่ละส่วนต้องเชื่อมต่อกันได้ทั้งหมด เป็นโครงข่ายด้วยถนน และทางเดินเท้า มีการจัดลำดับศักย์ของถนน การแบ่งพื้นที่เป็นบล็อก และการจัดกลุ่มของอาคาร และพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับการพัฒนากิจกรรมในชีวิตประจำวันภายในระยะของการเดิน

3. การผสมผสานของกิจกรรม (Mixuse and Diversity) มีการผสมผสานของกิจกรรมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นร้านค้า ที่ทำงาน อพาร์ทเมนต์ โดยผสมผสานกันภายในเขตของย่าน บล็อก และอาคาร รวมไปถึงการผสมผสานกันระหว่าง อายุ รายได้ วัฒนธรรมของชุมชนด้วย

4. การผสมผสานของรูปแบบที่พักอาศัย (Mixed Housing) มีความหลากหลายของประเภทที่อยู่อาศัยเพื่อเป็นทางเลือกของผู้อยู่อาศัยทั้งด้านรูปแบบ และราคา

5. คุณภาพของงานออกแบบสถาปัตยกรรมและชุมชน (Quality Architecture and Urban Design) คำนึงถึงความสวยงาม กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม และความสะดวกสบายในการใช้สอย สัดส่วนอาคาร

6. โครงสร้างลักษณะชุมชนเดิม (Traditional Neighborhood Concept) ศูนย์กลาง และขอบเขตชุมชนสามารถมองเห็นได้ชัดเจน มีพื้นที่สาธารณะ ศิลปะ แต่ละพื้นที่สามารถเดินถึงกันได้ภายในสิบนาที

7. การเพิ่มความหนาแน่น (Increased Density) เป็นการสร้างความคุ้มค่าและการผสมผสานในการใช้ที่ดินโดยจัดให้มีร้านค้า ที่อยู่อาศัย และการบริการต่าง ๆ โดยสามารถเดินทางติดต่อกันได้ด้วยการเดินเท้า

8. การขนส่งอย่างชาญฉลาด (Smart Transportation) มีโครงข่ายการเชื่อมเมือง ย่าน พื้นที่ ด้วยรถไฟที่มีคุณภาพ มีการออกแบบที่ให้ความสำคัญกับทางเดินเท้า และทางจักรยาน

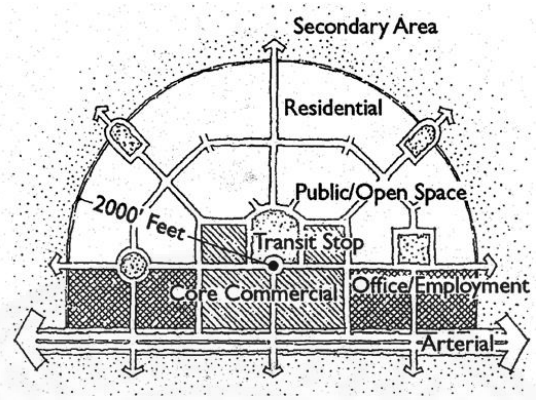
9. ความยั่งยืน (Sustainability) ลดการใช้พลังงานหันมาใช้สิ่งที่ผลิตในชุมชน พัฒนาเทคโนโลยีที่สร้างคุณค่าให้กับสิ่งแวดล้อมหันเดินให้มากขึ้นขับรถให้น้อยลง

10. คุณภาพชีวิต (Quality of life) สร้างความพึงพอใจ ยกระดับคุณภาพชีวิต

2.1.4 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit-Oriented Development)

Peter Calthorpe (1993) อ้างใน Ian Carlton (2007) ได้กล่าวถึงแนวคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit-Oriented Development: TOD) ในหนังสือ “The New American Metropolis” ว่าเป็นการพัฒนาพื้นที่ชุมชนที่อยู่ใกล้กับบริการขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ (รัศมีระยะ 400-800 เมตรจากสถานี) โดยอาศัยแนวคิดในการพัฒนาคือ การให้พื้นที่ถูก

เชื่อมโยงกันด้วยระบบขนส่งมวลชน และออกแบบพื้นที่ให้มีขนาดกระชับภายในระยะการเดินเท้า (เดินถึงกันได้ภายในไม่เกิน 10 นาที)



ภาพที่ 2.1 ภาพแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน

ที่มา : *http://transportpolicy2013.blogspot.com/2013/06/transit-oriented-development-without.html*

Ditmarr, Hank, Ohland, Gloria (2004) ได้สรุปองค์ประกอบแนวคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีของ Peter Calthorpe ไว้ในหนังสือ “The New Transit Town” ว่ามีดังนี้

1. การควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองให้มีขนาดกระชับ (Compact City) และสนับสนุนการขนส่งมวลชน (Mass Transit)
2. พื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองไม่ว่าจะเป็นพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย สวนสาธารณะ สถานที่ราชการควรเชื่อมต่อกันได้ภายในระยะการเดินเท้าจากสถานีขนส่งมวลชน
3. การสร้างโครงข่ายการเดินเท้าที่เป็นมิตร
4. ความหลากหลายของการใช้พื้นที่ทั้งด้านรูปแบบ ราคา และลักษณะที่พักอาศัย
5. การรักษาไว้ซึ่งพื้นที่เปิดโล่งที่มีคุณภาพ
6. การจัดการให้พื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมของชุมชน

Institute for Transportation & Development Policy: ITDP กล่าวว่าองค์ประกอบ แนวคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) ประกอบด้วย

1. การเดิน (Walk) โดยจะต้องเป็นการเดินที่มีคุณภาพ ทางเท้าไม่มีสิ่งกีดขวาง สามารถเดินได้สะดวก ปลอดภัย เนื่องจากการเดินเป็นการเดินทางขั้นพื้นฐานของทุกคน

2. การขี่จักรยาน (Cycle) ถนนต้องถูกออกแบบให้สร้างความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จักรยาน โดยการทำทางจักรยานแยกออกจากถนน พื้นผิวเรียบเสมอกันตลอดเส้นทาง

3. การเชื่อมต่อ (Connect) พื้นที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ด้วยการเดิน การขี่จักรยานเพื่อให้เป็นการพัฒนาการเข้าถึงสินค้า บริการ และระบบขนส่งมวลชน

4. ระบบขนส่งมวลชน (Public Transport) มีความถี่ รวดเร็ว สามารถกำหนดเวลาได้แน่นอน มีความสามารถในการบรรทุกสูง เพื่อเป็นการลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว

5. การเพิ่มราคา (Shift) การเพิ่มราคาในที่นี้คือ ราคาค่าใช้จ่ายในการจอดรถเพื่อเป็นการ สนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินเท้า ขี่จักรยาน และใช้ระบบขนส่งมวลชน

6. ความหนาแน่น (Density) การเพิ่มความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ให้กับพื้นที่โดยรอบสถานี (ภายในรัศมีระยะการเดิน 5-10 นาที หรือ 400-800 เมตร)

7. การผสมผสาน (Mix) เป็นการผสมผสานการใช้พื้นที่ให้ครบวงจรในตัวเอง เพื่อเป็นการลดปริมาณการเดินทาง

8. ความกระชับ (Compact) การวางโครงสร้างเมืองให้ประชากรสามารถเข้าถึงแหล่งงาน การศึกษา บริการต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก มีลักษณะเมืองที่ครบวงจรในตัวเอง

2.1.5 แนวคิดการพัฒนาเมืองกระชับ (Compact City)

Jenks, M., Williams, K. & Burton, B. (1996) กล่าวว่า ปริมาณความหนาแน่น กิจกรรม และปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้นเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องคำนึงถึง เนื่องจากต้องมีความสอดคล้องกับสิ่งอำนวยความสะดวก และบริการท้องถิ่นต่าง ๆ ทำให้ประชากรสามารถเข้าถึงสินค้าและบริการได้อย่างง่ายมีเท่าเทียมกันมากขึ้นซึ่งส่งผลให้เมืองมีการพัฒนาที่ยั่งยืนมากยิ่งขึ้น นอกจากนั้นแนวคิดการพัฒนาเมืองกระชับโดยทั่วไปหมายถึง เมืองที่มีความสัมพันธ์กันระหว่างปริมาณความหนาแน่นที่สูง การใช้ที่ดินที่หลากหลาย และมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพส่งเสริมการเดิน และการใช้จักรยาน

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (2555) กล่าวว่า แนวคิดการพัฒนาเมืองกระชับคือ เมืองที่มีการปรับปรุงระบบขนส่งภายในเมืองเพื่อสนับสนุนการสร้างแรงจูงใจให้เกิดการใช้ระบบขนส่งมวลชนสายหลัก รวมถึงการสร้างความสมดุลระหว่างการใช้ที่ดินด้วยการศึกษาขนาด ความหนาแน่น การใช้ที่ดิน การเชื่อมโยง และสัดส่วนที่เหมาะสมของเมือง

George B. Dantzig & Thomas L. Saaty (1963) อ้างใน สิงหนาท แสงสีหนาท (2545) ปัญหาสำคัญของผู้คนในเมืองคือการที่กิจกรรมของผู้คนในเมืองมีความสัมพันธ์กับเวลาที่แตกต่างกันในหนึ่งวัน อีกทั้งพื้นที่รองรับกิจกรรมต่าง ๆ แยกออกจากกันทำให้ต้องใช้เวลา และพลังงานในการเดินทางมากจึงเสนอว่าวิธีการแก้ปัญหาคือการให้พื้นที่รองรับกิจกรรมต่าง ๆ ถูกรวมไว้อยู่ในจุดเดียวโดยผู้คนสามารถเข้าถึงกิจกรรมเหล่านั้นได้อย่างสะดวกผ่านการผสมผสานการใช้พื้นที่มีบริการสาธารณูปโภคตลอดยี่สิบสี่ชั่วโมง มีการควบคุมการขยายตัวของเมืองเน้นการเดินเท้าที่สะดวกภายในระยะเวลาที่เหมาะสม สร้างให้เมืองมีความสมบูรณ์อยู่ภายใน

สำหรับแนวคิดการพัฒนาเมืองกระชับนั้นเป็นแนวคิดที่ส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์จากการผสมผสานการใช้ที่ดิน การลดการใช้รถยนต์แล้วหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสายหลัก สามารถเดินเท้าไปยังจุดต่าง ๆ ได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม เมืองจะถูกลดความแออัดลงเนื่องจากมีปริมาณรถยนต์ที่น้อยลงทำให้เมืองไม่จำเป็นต้องขยายตัวออกไปอย่างไร้ขอบเขตถือเป็นการบริหารจัดการเมืองอย่างเป็นระบบซึ่งมีลักษณะตรงกันข้ามกับลักษณะการเจริญเติบโตของเมืองอย่างกระจัดกระจายโดยสิ้นเชิง การที่มีการวางแผนเมืองกระชับจะช่วยให้สภาพแวดล้อมของเมืองมีคุณภาพที่ดีมากยิ่งขึ้นส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมอย่างยั่งยืน เนื่องจากทุกอย่างถูกพัฒนามาเพื่อตอบสนองกัน และกัน

จากแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเจริญเติบโตของเมืองที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะพบว่า ลักษณะการออกแบบเมืองนั้นมีจุดร่วมระหว่างแต่ละทฤษฎีหลัก ๆ อยู่ 4 ประการคือ การออกแบบเมืองให้สามารถเดินถึงกันได้ เพื่อสร้างความเชื่อมต่อพื้นที่ภายในตัวเมืองภายใต้การออกแบบเมืองให้มีขนาดกระชับมีลักษณะการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน

2.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรด้วยการเดินเท้า

ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว (2536) กล่าวว่า ทางเดินเท้า (Walkway) หมายถึง ทางเดินเท้าในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งที่อยู่ร่วมกับถนน ทางเท้าที่แยกออกจากถนนอย่างชัดเจน และทางเท้าที่ใช้ร่วมกันกับการสัญจรในรูปแบบอื่น ๆ ทางเท้ามีบทบาทที่สำคัญต่อเมืองโดยทำหน้าที่หลักเป็นเส้นทางสัญจรที่สำคัญของเมืองเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้สามารถเข้าถึงส่วนต่าง ๆ ของเมืองได้ง่ายเช่นเดียวกับถนนในเมืองที่มีการพัฒนาทางเท้าที่ดีจะมีระบบทางเดินที่เชื่อมต่อบริเวณสาธารณะทั้งหมดของเมือง

2.2.1 ประเภทของทางเดินเท้า

Michael J.Badner (1989) อ้างถึงใน ดนุวัศ ยิ่งยง (2549) กล่าวว่า ทางเดินเท้ามีหน้าที่หลักคือการรองรับการสัญจรเช่นเดียวกับถนนซึ่งทางเดินเท้าที่ปลอดภัยควรจะอยู่แยกออกจากถนนอย่างชัดเจนแต่ก็อาจเป็นทางเดินเท้าที่ขนานไปกับแนวถนนก็ได้ โดยทางเดินเท้าสามารถแบ่งเป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

1. ทางเดินเท้าที่ขนานไปกับแนวถนน เป็นทางเดินเท้าที่อยู่ในเขตเมือง มักมีการสัญจรที่ หนาแน่น ทั้งทางถนน และเลียบแม่น้ำ คูคลอง ทะเลสาบ (Road Way: Waterway) มักใช้วัสดุโครง สร้างที่แข็งแรง และการแยกทางเท้าออกจากถนนมักใช้การยกระดับผิวทางเท้าให้สูงกว่าถนน และอาจใช้แนวต้นไม้เป็นแบ่งความชัดเจนระหว่างถนน และทางเดินเท้ามากยิ่งขึ้น

2. ทางเดินเท้าชนิดที่เป็นทางลัด เป็นทางเดินเท้าที่มักจะรู้กันเฉพาะกลุ่ม ใช้ในการลัดเลาะไปตามตรอกซอย ด้านหลังอาคาร หรือริมแม่น้ำ ซึ่งทางเดินเท้าในลักษณะนี้หากได้รับการส่งเสริมให้อยู่ในระบบทางเดินเท้าของเมือง และปรับปรุงสภาพแวดล้อมสองข้างทางก็อาจจะเพิ่มความคล่องตัวให้กับระบบการสัญจรของเมืองได้

3. ย่านทางเดินเท้า เป็นบริเวณที่ได้จัดเตรียม หรือออกแบบไว้เพื่อทางเดินเท้าโดยเฉพาะ และเป็นบริเวณที่คนสามารถเดินติดต่อกันได้ทั้งบริเวณโดยไม่มีการสัญจรทางรถเข้ามาเกี่ยวข้อง บางแห่งอาจมีการสัญจรในรูปแบบของจักรยานเข้ามาร่วม โดยบริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่มักจะเป็นย่านพาณิชยกรรม และมีบรรยากาศในเชิงนันทนาการด้วย

4. ทางเท้าชั่วคราว เป็นการปิดถนนบางสายในวันพิเศษเพื่อใช้เป็นทางเดินเท้าหรือเพื่อจัดกิจกรรมนันทนาการ เช่น ถนนคนเดินในจังหวัดเชียงใหม่

5. ทางเดินเท้าที่อยู่ในแนวขวางเส้นทาง มีลักษณะตรงกันข้ามกับทางเดินเท้าในรูปแบบแรก ทางเดินเท้าประเภทนี้จะช่วยในการเชื่อมต่อทางเดินเท้าให้เป็นระบบมีความต่อเนื่อง แบ่งออกเป็น 2 ระดับคือ

- Over Pass ทางเดินเท้าแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับเหนือพื้นที่ในลักษณะของสะพานลอย ทางเชื่อมระหว่างอาคาร สะพานคนเดินข้ามระหว่างคูคลอง มีชื่อเรียกหลายอย่าง เช่น Skywalk, Sky Bridge หรืออื่น ๆ ในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน
- Under Pass ทางเดินเท้าแนวขวางเส้นทางที่อยู่ในระดับดิน เช่น ทางม้าลาย ทางเดิน เท้าในลักษณะนี้จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า

ทางเดินเท้ามีหลากหลายชนิดขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ในการเดินเท้า ดังนั้นการออกแบบทางเดินเท้าจะต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการเดินเท้า เนื่องจากรูปแบบของทางเดินเท้า

แต่ละชนิดนั้นมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป และควรที่จะมีลักษณะที่สัมพันธ์สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่แต่ละแห่งเพื่อสร้างความต่อเนื่องในการเดินเท้าให้ได้มากที่สุด

2.2.2 องค์ประกอบของทางเดินเท้า

National Association of City Transportation Officials: NACTO (2013) กล่าวว่า ทางเดินเท้าสามารถแบ่งได้เป็น 4 องค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ เขตพื้นที่หน้าอาคาร เขตทางคนเดินเท้า เขตพื้นที่อุปกรณ์ประกอบถนน และขอบถนน

1. เขตพื้นที่ด้านหน้าอาคาร (Frontage Zone) เป็นพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องกับตัวอาคาร พื้นที่บริเวณนี้จะเป็นพื้นที่แบ่งระหว่างเส้นเขตอาคารกับทางเดินเท้า โดยส่วนมากผู้เดินเท้าจะไม่เข้าไปเดินในพื้นที่บริเวณนี้ เขตพื้นที่ด้านหน้าอาคารมักมีความกว้างประมาณ 0.70 เมตร แต่ในกรณีที่ทางเดินเท้าอยู่ใกล้กับพื้นที่โล่ง เขตพื้นที่ด้านหน้าอาคารก็อาจจะมีลักษณะเปิดโล่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ทางเดินเท้าได้

2. เขตทางคนเดิน (Pedestrian Through Zone) เป็นพื้นที่แรกในการเข้าถึงวางตัวขนานไปกับถนนเป็นพื้นที่ที่คนใช้ในการเดินโดยเฉพาะเขตทางเดินที่ดีควรที่จะให้ความรู้สึกปลอดภัยกับผู้เดินเท้า โดยจะต้องไม่มีสิ่งกีดขวาง และเปิดโล่ง ควรมีลักษณะที่ราบเรียบเสมอกันตลอดทางเดินเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุในการเดินเท้าทางเดินเท้าควรออกแบบให้มีความกว้างเพียงพอต่อการเดินสวนกัน ในย่านที่อยู่อาศัยทางเดินเท้ามักมีความกว้างประมาณ 1.50-2.10 เมตร และ2.40-3.60 เมตรในย่านพาณิชยกรรม

3. เขตพื้นที่ของอุปกรณ์ประกอบถนน (Street Furniture Zone) พื้นที่บริเวณนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแยกทางเดินเท้ากับถนนให้ออกจากกันอย่างชัดเจนเป็นบริเวณพื้นที่ที่ใช้วางอุปกรณ์ประกอบถนนต่าง ๆ เช่น ป้าย สัญลักษณ์ โคมไฟ ม้านั่ง ฯลฯ สามารถปลูกพืชพันธุ์ในพื้นที่นี้เพื่อให้ผู้สัญจรโดยรถยนต์รับรู้ถึงขอบเขตทางเท้าได้ ทำให้สามารถช่วยลดการเกิดอันตรายต่อคนเดินเท้า เนื่องจากอุปกรณ์เหล่านี้ทำหน้าที่เป็นกันชนให้กับผู้เดินเท้า ส่งผลให้ผู้เดินเท้ารู้สึกปลอดภัยในการเดินเท้ามากยิ่งขึ้น โดยพื้นที่บริเวณนี้ควรมีความกว้างต่ำไม่ต่ำกว่า 0.60 เมตร

4. ขอบถนน (Curb Zone) เป็นส่วนที่กำหนดเขตสิ้นสุดทางเดินเท้า ทำหน้าที่กั้นพื้นที่ทางเท้ากับยานพาหนะอื่น ๆ ไม่ให้เข้ามาใช้ร่วมกัน เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้า ควรมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 0.15 เมตร

ตารางที่ 2.1

องค์ประกอบและความกว้างของทางเดินเท้า

องค์ประกอบทางเดินเท้า	ขนาดความกว้างของพื้นที่ (เมตร)
เขตพื้นที่ด้านหน้าอาคาร	0.70
เขตทางคนเดิน	1.50
เขตพื้นที่ของอุปกรณ์ประกอบถนน	0.60-1.20 (กรณีปลูกต้นไม้)
ขอบถนน	0.15
ผลรวมความกว้าง	3.55

หมายเหตุ. ดัดแปลงจาก Federal Highway Administration, 2015

2.2.3 ความสามารถในการเดินเท้า

Michael Southworth (2005) กล่าวว่า Walkability หรือความสามารถในการเดินเป็นขอบเขตที่สนับสนุนการสร้างสภาพแวดล้อม และส่งเสริมการเดินโดยการให้ผู้เดินเท้าได้รับความสะดวกสบาย และความปลอดภัยในการเชื่อมต่อระหว่างสถานที่ต่าง ๆ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และนำเสนอความน่าสนใจในการเดินทางตลอดการเดินเท้าซึ่งสามารถวัดได้โดยมีหลายองค์กรที่ทำหน้าที่ตรวจสอบการเดิน เช่น Walk Score เป็นการวัดดัชนีความสามารถในการเดินของเมืองต่าง ๆโดยใช้ปัจจัยหลายอย่างมาเป็นส่วนประกอบในการวัด

โครงการเมืองเดินได้-เมืองเดินดี (2557) ได้มีการจัดทำแผนที่เมืองเดินได้ โดยอาศัย Good Walk Score หรือค่าแสดงศักยภาพการเข้าถึงสาธารณูปการในชีวิตประจำวันโดยการเดินของพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลโดยคำนวณจากสถานที่ดึงดูดการเดิน ซึ่งหากมีสถานที่ดึงดูดการเดินจำนวนมากภายในระยะเดินเท้าคะแนนความเดินได้ของจุดหรือพื้นที่นั้น ๆ ก็จะมีค่าสูงกว่าจุดหรือพื้นที่ที่มีสถานที่ดึงดูดการเดินน้อยกว่า โดยค่า GoodWalk Score มีการแปรผลโดยวิธีการแบ่งกลุ่มตามค่าของข้อมูล (Natural Break) ดังนี้

0-15 ไม่สามารถเข้าถึงได้ด้วยการเดิน
16-32 เข้าถึงด้วยการเดินได้ลำบาก
33-48 เข้าถึงด้วยการเดินได้เล็กน้อย
49-65 เข้าถึงด้วยการเดินได้ปานกลาง
66-100 เข้าถึงด้วยการเดินได้ดี

นอกจากนั้นทางโครงการยังมีการกำหนดสถานที่ดึงดูดการเดิน (Point of Attraction) ว่าคือ สถานที่ที่เป็นเป้าหมายของการเดินในชีวิตประจำวัน โดยสามารถแยกสถานที่ดึงดูดการเดินได้เป็น 6 ประเภท ดังนี้

1. แหล่งงาน
2. สถานศึกษา
3. แหล่งจับจ่ายใช้สอย
4. พื้นที่นันทนาการ
5. สถานที่บริการสาธารณะ และธุรกรรม
6. สถานที่ขนส่งสาธารณะ

GoodWalk Score และสถานที่ดึงดูดการเดินจะมีความสัมพันธ์กัน เนื่องจาก GoodWalk Score ของแต่ละพื้นที่ได้ถูกคำนวณจากประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. ระยะทางจากสถานที่ดึงดูดการเดิน หากพื้นที่อยู่ใกล้สถานที่ดึงดูดการเดินก็จะได้คะแนนมากขึ้น

2. ความถี่ในการใช้บริการสถานที่ดึงดูดการเดินนั้น ๆ ซึ่งใช้วิธีการคำนวณแบบถ่วงน้ำหนัก จากความถี่ในการใช้บริการสถานที่ดึงดูดการเดินแต่ละชนิด ผ่านการสำรวจโดยแบบสอบถาม สถานที่ที่มีความถี่ในการใช้บริการมากกว่าก็จะมีค่าถ่วงน้ำหนักมากกว่า

3. ขนาดของการดึงดูด คิดจากหลักการที่ว่าสถานที่ดึงดูดการเดินที่มีขนาดใหญ่กว่า เช่น ห้างสรรพสินค้า จะสามารถดึงดูดการเดินได้ดีกว่าร้านค้าปลีก ก็จะใช้ค่าถ่วงน้ำหนักเช่นเดียวกับการคิดความถี่ในการใช้บริการ

จากการวัดผล GoodWalk Score จะพบว่าแหล่งดึงดูดการเดินที่มีค่ามากส่วนใหญ่จะเป็นแหล่งงาน แหล่งจับจ่ายใช้สอย สถานที่บริการสาธารณะ และแหล่งธุรกรรมตามลำดับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ทุกคนต้องใช้ในชีวิตประจำวัน ดังนั้น บริเวณที่มีแหล่งดึงดูดการเดินมากก็จะเป็นปัจจัยหนึ่งในการทำให้พื้นที่นั้นมีประสิทธิภาพในการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรด้วยเท้าเพิ่มมากขึ้น

2.2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้ทางเท้า

ศันสนีย์ แสงศิลา (2555) ได้รวบรวบข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้ทางเดินเท้าว่าสามารถแบ่งได้ 4 ปัจจัย ดังนี้

1. ความกว้างของทางเท้า ขนาดความกว้างของทางเท้าต้องเพียงพอกับปริมาณการสัญจรของผู้คน โดยปกติเกณฑ์มาตรฐานที่เป็นสากลระบุทางเดินเท้าในย่านการค้า และย่านธุรกิจซึ่งมีปริมาณผู้สัญจรหนาแน่นให้มีความกว้างอย่างน้อยที่สุด 3.00 เมตร และทางเท้าในบริเวณอื่นใน

ระดับรองลงไปมีความกว้างประมาณ 2.00 เมตรซึ่งความกว้างนี้เป็นเกณฑ์ขนาดพื้นที่ซึ่งใช้เพื่อการสัญจรทางเท้าโดย ตัวเลขมาตรฐานนี้ไม่สามารถนำไปใช้ได้ในทุกกรณี เช่น กรณีที่เป็นย่านการค้าสำคัญมีปริมาณคนมากเป็นพิเศษจะเป็นต้องใช้ทางเท้าที่กว้างยิ่งขึ้นไปอีก มาตรฐานความกว้างทางเดินเท้าของกรมทางหลวงในย่านชุมชนให้ถือตามกำหนดในรูปแบบมาตรฐาน (Ultimate Design) ของเขตทางต่าง ๆ ในกรณีที่ทางแคบจนไม่สามารถก่อสร้างทางเท้าตามมาตรฐานได้ให้ลดความกว้างทางเดินเท้าได้แต่ต้องไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร และในกรณีที่ต้องขยายความกว้างทางเดินเท้าให้มากกว่าที่กำหนดในมาตรฐานตามปริมาณคนเดินเท้า และมีพื้นที่พอให้ขยายได้แต่ต้องไม่มากกว่า 5.00 เมตร

2. ความต่อเนื่องของทางเดินเท้าโครงข่ายของทางเดินต้องมีความสมบูรณ์ต่อเนื่อง และสามารถทำให้คนเดินไปถึงจุดหมายได้โดยไม่มีอุปสรรคกีดขวาง มีพื้นผิวราบเรียบ ไม่มีการเปลี่ยนระดับโดยไม่จำเป็น

3. สภาพแวดล้อมของทางเดินเท้าทางเดินเท้าควรมีบรรยากาศในการเดินที่ช่วยผ่อนคลายความตึงเครียดของบรรยากาศเมือง และช่วยทำให้เมืองสวยงามมีชีวิตชีวาขึ้น โดยอาจมีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น มีบริเวณที่นั่งพัก มีบริเวณแผงลอย รถเข็นขายอาหาร หรือเครื่องดื่มในบางจุดโดยจัดสภาพแวดล้อมบริเวณนั้นให้ร่มรื่นสะอาดสวยงามไปพร้อม ๆ กับการคำนึงประโยชน์ในการสัญจรทางเท้า

4. ความปลอดภัยในการเดินเท้า การเดินเท้าต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินเท้า รวมไปถึงความปลอดภัยจากการสัญจรประเภทอื่น ไม่ว่าจะเป็นบริเวณจุดที่เป็นทางแยกทางข้าม รั้วกั้น ระหว่างถนนกับทางเท้า ตลอดจนแสงสว่างเพื่อสร้างความปลอดภัยจากอาชญากรรม และเป็นการสร้างทัศนวิสัยที่ดีให้กับผู้เดินเท้า และผู้ขับขี่รถยนต์ โดยการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างในพื้นที่สาธารณะควรพิจารณาถึงการเลือกตำแหน่งที่ต้องการให้แสงสว่าง การกำหนดระยะร่น ก็สามารถช่วยเพิ่มความปลอดภัยได้ กล่าวคือเป็นการลดการชน หรือลดระยะปะทะของรถยนต์บนถนนกับผู้เดินเท้าได้ โดยการสร้างระยะกันชน 0.90-1.20 เมตรเป็นพื้นที่รวมกับพื้นที่ที่อยู่อาศัยพบว่าสามารถช่วยให้การสัญจรบนถนนลดความเร็วลง และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุลงสำหรับระยกันชน 1.20-2.40 เมตร เพื่อเป็นกันชนระหว่างทางเดินเท้าเพื่อป้องกันการชนการเกิดการะเบิดเสียงดัง และช่วยให้รู้สึกปลอดภัยได้

2.2.5 การส่งเสริมการเดิน

Jacobs (1961) กล่าวว่าถนน และทางเท้าคือดัชนีวัดคุณภาพของเมือง เมืองใดมีถนนและทางเท้ามีชีวิตชีวา เมืองนั้นก็จะมีความน่าสนใจแต่ในทางตรงกันข้ามเมืองที่มีถนนซึ่งเงียบเหงาจะรู้สึกน่าเบื่อ และไม่ปลอดภัย การออกแบบถนนให้มีชีวิตชีวาทำได้โดยการดึงดูดให้มีผู้คนเดินผ่านไปมาอยู่ตลอดเวลา เช่น มีร้านรวงที่หลากหลาย ถนน และทางเท้าที่มีผู้คนเดินผ่านจำนวนมากจะเกิดความน่าสนใจ เพราะผู้คนมักชอบดูผู้คนด้วยกัน ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงไม่ควรออกแบบถนนสายต่าง ๆ ให้เหมือนกันไปหมด

Michael Southworth (2005) กล่าวว่า เครือข่ายของการเดินเท้ามีหลายปัจจัยที่สำคัญในการเป็นเมืองเดินได้ ดังนี้

1. การเชื่อมต่อของเส้นทางเดิน ทั้งในส่วนของเส้นทางในพื้นที่ไปจนถึงระดับเมือง การที่เมืองมีลักษณะเป็นบล็อกขนาดเล็กจะช่วยเพิ่มการเชื่อมต่อของเส้นทางเดินได้ดียิ่งมากขึ้น
2. การเชื่อมต่อกับการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ เช่นรถราง รถประจำทาง รถไฟฟ้า การเชื่อมต่อนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึง และอำนวยความสะดวกในการเดินเท้ามากยิ่งขึ้น
3. ลักษณะการใช้ที่ดินที่มีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่ตามแต่ละความจำเป็นในชีวิตประจำวันของแต่ละย่าน แต่ละบุคคล
4. ความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นจากการจราจร และความปลอดภัยจากอาชญากรรม เช่น การเพิ่มสัญญาณการจราจร การทำป้ายบอกทาง การเพิ่มแสงสว่าง การออกแบบพื้นที่ทางเดินเท้า การสร้างแนวกั้นระหว่างทางเดินเท้า และถนน
5. คุณภาพของเส้นทางเดินเท้า กล่าวคือ ลักษณะทางกายภาพของทางเดินเท้า มีความกว้างเพียงพอ ภูมิทัศน์โดยรอบทางเดินเท้า ปริมาณแสงสว่าง
6. บริบทโดยรอบทางเดินเท้า รวมไปถึงการออกแบบถนน ทัศนวิสัยที่น่าสนใจของสภาพแวดล้อม ลักษณะที่ว่างเชิงพื้นที่ ภูมิทัศน์

Jeff Speck (2012) ได้เขียนเกี่ยวกับ 10 ขั้นตอนในการสร้างชุมชนแห่งการเดิน โดยแบ่งแยกเป็นหมวดหมู่ไว้ดังนี้

- หมวดการใช้งานพื้นที่ (The Useful)

1. Put the Car in their Place เป็นการนำรถออกจากพื้นที่ที่จะสร้างทางเดินและสร้างถนนให้เป็นสถานที่สาธารณะ
2. Mix the Use เป็นการสร้างความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่

3. Get Parking Right สร้างสถานที่จอดรถให้ถูกต้องตามหลักการออกแบบเมือง

4. Let Transit Work ส่งเสริมการเติมคนเข้าในพื้นที่ด้วยระบบขนส่งมวลชน

- หมวดความปลอดภัย (Safety)

5. Protect Pedestrian สร้างกายภาพทางเดินเท้าให้มีความปลอดภัย

6. Welcome Bike ส่งเสริมการใช้จักรยาน

- หมวดความสะดวกสบาย (Comfortable)

7. Shape The Spaces ออกแบบพื้นที่เมืองให้เดินเชื่อมต่อกันในช่วงสั้น

8. Plant Trees เพิ่มปริมาณต้นไม้

- หมวดการสร้างความน่าสนใจ (Interest)

9. Make Friendly and Unique Face เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สัญจรและนันทนาการด้วยกิจกรรมการค้า

10. Pick Your Winner สร้างสถานที่ให้มีค่าใช้จ่ายต่ำ ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ง่าย และพอใจที่จะไปใช้บริการ

จากข้อมูลเบื้องต้นจะพบว่าแนวคิดในเรื่องของการส่งเสริมการเดินของแต่ละบุคคลจะมีแนวคิดที่คล้ายคลึงกัน โดยส่วนมากจะกล่าวถึงเรื่องลักษณะการใช้พื้นที่ในการเชื่อมต่อ ความปลอดภัย และความรู้สึกสะดวกสบายในการเดินเป็นส่วนใหญ่

2.2.6 กรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่เมืองน่าเดิน

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่ในต่างประเทศที่ประสบความเร็จในการพัฒนา ประสิทธิภาพในการเดิน เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการเสนอนโยบายในการแก้ปัญหาการสัญจรด้วยการเดินเท้า และเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาพื้นที่นำร่องในการออกแบบเพื่อการส่งเสริมประสิทธิภาพในการเดินเท้า

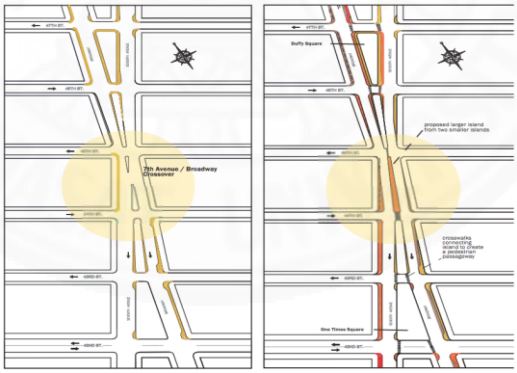
1. ไทม์สแควร์ เมืองนิวยอร์ก (Time Square, New York City)

การออกแบบทางเดินเท้าในย่านไทม์สแควร์ เมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา เดิมเริ่มมาจากการมีปัญหาทางเดินเท้าที่เกิดจากความหนาแน่นแออัดของผู้คนทำให้ย่านนี้ไม่มีพื้นที่ทางเดินที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งานผู้คนจึงต้องลงไปเดินบนถนนรวมกับรถยนต์ อีกทั้งยังขาดพื้นที่ในการพักผ่อนหย่อนใจบริเวณทางเท้า ด้วยปัญหาเหล่านี้เองจึงได้เกิดโครงการริเริ่มปรับปรุงทางเดินเท้าโดยเป็นการร่วมมือกันระหว่าง Times Square Alliance และ Design Trust for Public Space ที่เข้ามาช่วยกันหาแนวทางการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เหล่านั้นโดยการขยายพื้นที่ดัฟ

ฟี่สแควร์ (Duffy Square) ซึ่งแต่เดิมเป็นจตุรัสขนาดเล็กไม่ตอบสนองต่อการใช้งานของผู้คนจากการขยายพื้นที่ดัฟฟี่สแควร์นี้ทำให้เกิดศูนย์กลางของย่านใหม่กลายเป็นจุดพักของผู้คนมีการเพิ่มพื้นที่ทางเดินมากขึ้นถึง 50% โดยได้ใช้พื้นที่บางส่วนเป็นสถานที่จัดแสดงงานศิลปะสาธารณะชั่วคราว การกำหนดทางสัญจร และสัญญาณไฟใหม่ การออกแบบ Flexible Boundaries ระหว่างพื้นที่คนเดินกับถนนมีการนำงาน อีเว้นท์ งานกระจายเสียง (Broadcast) เข้าไปติดตั้งอยู่กับพื้นที่ต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีการจัดวางผังการใช้งานพื้นที่ใหม่อีกด้วย ทำให้ย่านไทม์สแควร์กลายเป็นย่านที่มีความมีชีวิตชีวา

ภาพที่ 2.2 ภาพก่อน-หลังปรับปรุงย่านไทม์สแควร์

ที่มา: *inhabitat.com*



ภาพที่ 2.3 ภาพแนวคิดการปรับปรุงพื้นที่ไทม์สแควร์

ที่มา: *Time Square Alliance/Phillip Habib & Associates*

2. คลองชองเกชอนประเทศเกาหลีใต้ (Cheonggyecheon Stream, South Korea)

เป็นโครงการที่เปลี่ยนทางด่วนขนาดใหญ่เป็นคลองและพื้นที่สาธารณะให้ประชาชน และนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้ประโยชน์ในการสันทนาการโดยใช้งบประมาณทั้งหมดประมาณ

349 ล้านวอน หรือ 281 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยใช้วิธีการฟื้นฟูธรรมชาติสองฝั่งคลอง ตกแต่งตลิ่งให้สวยงาม และใช้วิธีขุดท่อผันน้ำจากแม่น้ำฮันเข้ามาที่ต้นคลองแล้วไล่น้ำเสียออกทะเล มีการสร้างน้ำพุตลอดแนวเขื่อนชะลอความเร็วน้ำ ลานกิจกรรม ที่พักผ่อน และมีน้ำตกเป็นแนวกั้นน้ำฝน มีทางเดินเลียบคลอง และสะพานกว่า 22 แห่งซึ่งจัดให้ประชาชนร่วมประกวดออกแบบ ทำให้สะพานทุกแห่งมีรูปแบบที่ไม่ซ้ำกันเพื่อเป็นการสร้างบรรยากาศของทางเดิน การปรับปรุงคลองนี้ส่งผลให้พื้นที่โดยรอบมีราคาเพิ่มสูงขึ้นกลายเป็นแหล่งที่อยู่ของผู้มีรายได้สูง สำนักงานบริษัทชั้นนำและเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของเกาหลี

ภาพที่ 2.4 ภาพบรรยากาศก่อน-หลังปรับปรุงคลองชองเกชอน
ที่มา: *Kcet.org, 2011*

3. โคเปนฮาเกน ประเทศเดนมาร์ก (Copenhagen, Denmark)

เมืองโคเปนฮาเกน ประเทศเดนมาร์ก เป็นเมืองที่น่าสนใจแห่งหนึ่งเนื่อง จากเป็นเมืองที่มีถนนคนเดินที่ยาวที่สุดในยุโรป มีความยาวถึง 1.1 กิโลเมตร โดยถนนสายนี้มีชื่อว่า Stoget เป็นถนนแห่งการช้อปปิ้ง และยังเป็นถนนคนเดินที่เชื่อมถนนสายหลักห้าเส้นของโคเปนฮาเกนไว้ด้วยกัน ซึ่งถูกประกาศให้เป็นเขตปลอดรถยนต์ตั้งแต่ปี 1962 ในช่วงแรกเจ้าของกิจการหลายรายไม่เห็นด้วยกับการปิดถนนเพราะเกรงว่าจะเป็นผลเสียต่อธุรกิจ แต่ในปัจจุบันถนนสายนี้ได้พิสูจน์แล้วว่าหากผู้คนได้เป็นเจ้าของถนน และมีถนนที่เดินได้อย่างสะดวกสบาย ปลอดภัยความรู้สึกอยากจับจ่ายใช้สอยก็จะตามมา เห็นได้จากปริมาณผู้คนที่หลั่งไหลเข้ามาเยือนถนนคนเดินสายนี้โดยเฉลี่ยกว่าแสนคนต่อวัน และจะเพิ่มสูงขึ้นเป็นเท่าตัวในช่วงฤดูร้อน จากเดิมถนนแห่งนี้เริ่มต้นปลอดรถยนต์เพียง 15,800 ตารางเมตร แต่ในปัจจุบันได้ขยายเส้นทางการปลอดรถยนต์ออกไปกว่า 100,000 ตารางเมตร เมื่อถนนมีชีวิตชีวาการเกิดกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ก็จะตามเข้ามาจนเกิดเป็นศูนย์กลางชุมชน

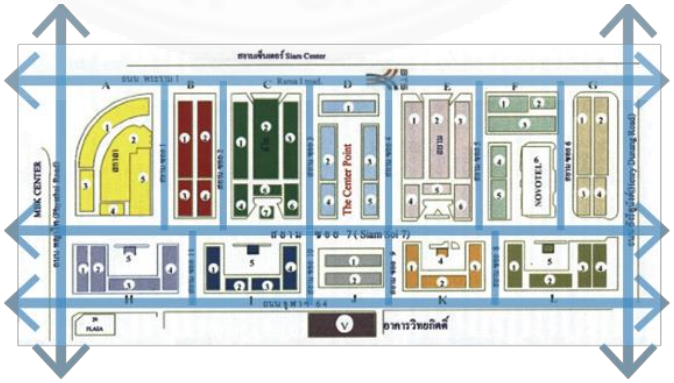
1962 : 15,800 sqm 1996 :95,759 sqm

ภาพที่ 2.5 ภาพพัฒนาการของถนนปลอดรถในใจกลางเมืองโคเปนฮาเกน

ที่มา: *European Commission*

4. สยามสแควร์, กรุงเทพมหานคร

สยามสแควร์เป็นย่านการค้าที่สำคัญย่านหนึ่งในกรุงเทพมหานครโดยอยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานจัดการทรัพย์สิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สยามสแควร์มีลักษณะเป็นย่านศูนย์การค้าเชิงราบประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ขนาดสามชั้นครึ่งมีกิจการร้านค้าหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นร้านค้า แฟชั่น ร้าน อาหาร โรงเรียนสอนพิเศษ ฯลฯ เนื่องจากสยามสแควร์มีการวางผังพื้นที่มีลักษณะเป็นกริด แต่ละพื้นที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ผ่านซอยต่าง ๆ และมีความคล่องตัวในการเดินทางเนื่องจากมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถประจำทางสาธารณะ รถรับจ้าง และรถยนต์ส่วนบุคคลจึงทำให้สยามสแควร์ถือเป็นแหล่งรวมผู้คน มีคนเดินเฉลี่ยวันละสองหมื่นคนในวันหยุดมีคนเดินไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นคนต่อวัน จากเดิมที่เคยมีปัญหาการจราจรภายในพื้นที่ภายหลังได้มีการออกแบบทางเดินเท้า และบริหารจัดการทางเดินรถใหม่ ทำให้ในปัจจุบันสยามสแควร์มีจำนวนคนเดินเท้าเพิ่มมากขึ้น

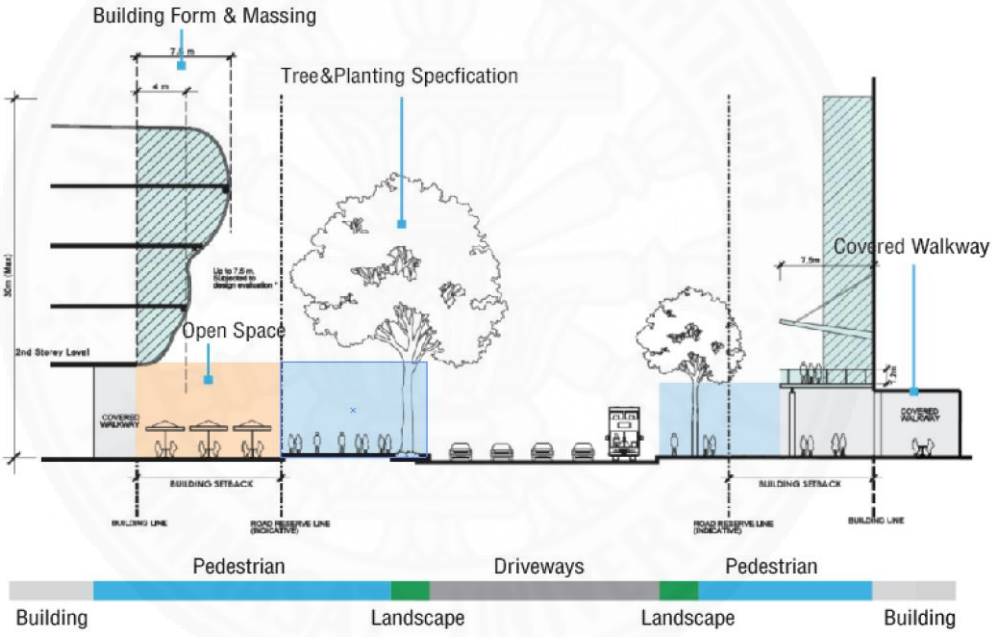


ภาพที่ 2.6 ภาพผังพื้นที่บริเวณสยามสแควร์

ที่มา: *ดัดแปลงจาก Wikipedia*

5. ถนนออร์ชาร์ด ประเทศสิงคโปร์ (Orchard Road, Singapore)

ถนนออร์ชาร์ดเป็นถนนที่มีความยาวประมาณ 2.2 กิโลเมตร เป็นถนนที่สำคัญเส้นหนึ่งของประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากถนนเส้นนี้ถือเป็น Shopping Belt ที่มีพื้นที่ร้านค้ากว่า 800,000 ตารางเมตร ประกอบไปด้วยร้านค้ากว่า 5,000 ร้าน ร้านอาหาร โรงแรม แหล่งความบันเทิง ถนนออร์ชาร์ด เป็นถนนที่สามารถเดินรถได้ทางเดียว บรรยากาศโดยรอบมีความร่มรื่นเนื่องจากตลอดความยาวถนนมีภูมิทัศน์ถนน เช่น ต้นไม้ ดอกไม้ที่ถูกคัดเลือกมาเพื่อให้สามารถให้ความรู้สึกร่มรื่นตลอดทุกฤดูกาลเนื่องจากประเทศสิงคโปร์ได้มีมาตรฐานในการออกแบบด้านผังเมืองให้กำหนดความต่อเนื่องขององค์ประกอบบริเวณด้านหน้าอาคาร โดยให้มีการต่อเติมระเบียงชั้น 2 ด้านหน้าอาคาร พร้อมทั้งให้ใช้โครงสร้างนั้นเป็นหลังคาคลุมทางเดินบริเวณชั้น 1 ต่อเนื่องไปเรื่อย ๆ จนถึงอาคารข้างเคียง



ภาพที่ 2.7 ภาพรูปตัดบริเวณถนนออร์ชาร์ด

ที่มา: *ดัดแปลงจาก Urban design guidelines for development within Orchard planning area, Urban Redevelopment Authority :Singapore*

6. สรุปเกี่ยวกับกรณีศึกษา

จากการศึกษากรณีศึกษาในต่างประเทศ จะพบว่าลักษณะทางกายภาพที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการสัญจรด้วยการเดินเท้าส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อของพื้นที่ ลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน และบริบทโดยรอบทางเดินเท้า เห็นได้จากตารางที่2.5 ทุกพื้นที่จะมีลักษณะที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมด แต่ทั้งนี้ในการออกแบบเพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพใน

การสัญจรด้วยการเดินเท้าก็ยังคงต้องคำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ ร่วมด้วย โดยพื้นที่แต่ละแห่งที่มีลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันก็ควรที่จะออกแบบทางเดินเท้าให้แตกต่างกัน เนื่องจากลักษณะของทางเดินเท้าที่มีประสิทธิภาพนั้นจะช่วงดึงดูดให้พื้นที่เกิดความมีชีวิตชีวา ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในพื้นที่มีคุณภาพมากยิ่งขึ้นเป็นผลต่อเนื่องมาสู่คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนที่ดีมากยิ่งขึ้นด้วย

ตารางที่ 2.2

ตารางเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการสัญจรด้วยเท้าระหว่างกรณีศึกษา

	Time Square	Cheong gyecheon	Stroget	Siam Square	Orchard Road
1.Connectivity	O	O	O	O	O
2.Linkage with others mode	O	O		O	O
3. Mix-Use	O	O	O	O	O
4. Safety					
- Lighting	O	O	O		O
- Buffer	O	O			O
- Narrow Street	O				O
- Landscape		O			O
5. Context Quality					
- Universal					O
- Utilities	O		O	O	O
6. Context Path	O	O	O	O	O

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

2.3 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่กึ่งสาธารณะ

Whyte (1980) กล่าวว่า ความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เมืองกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นจะสามารถช่วยพัฒนาการใช้พื้นที่เมืองให้ดีขึ้นได้อย่างเห็นได้ชัด

Ali Madanipour (1996) กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะ คือพื้นที่ที่เปิดให้บริการเพื่อสาธารณประโยชน์ แต่ถูกควบคุมโดยหน่วยงานสาธารณะ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลการเข้าถึง และการใช้ประโยชน์พื้นที่จากกิจกรรมต่าง ๆ

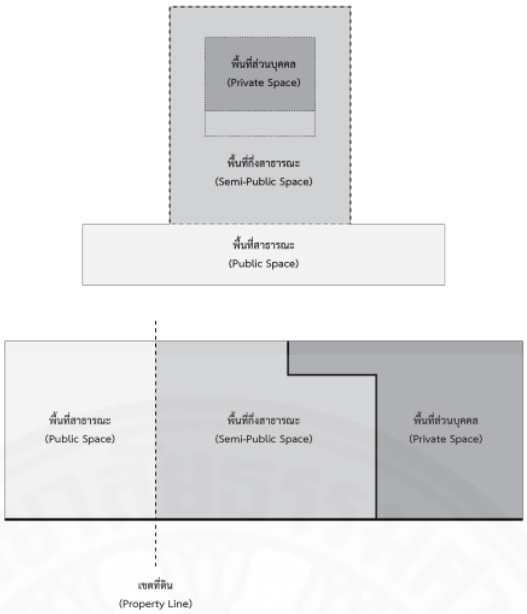
Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977) อ้างว่า เมืองมีความต้องการพื้นที่สาธารณะ เนื่องจากพื้นที่สาธารณะจะเป็นแกนหลักในการทำให้เกิดศูนย์กลางของกิจกรรม โดยเฉพาะเมื่อมันถูกวางอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดตัดระหว่างแยกบริเวณเส้นทางเดิน และนอกจากนั้นมันยังสามารถช่วยให้เกิดทางเดินทอดน่อง ย่านแหล่งงาน ย่านที่มีเอกลักษณ์ ตลอดจนส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นแต่สิ่งสำคัญคือจะต้องไม่มีขนาดที่ใหญ่จนเกินไป เพื่อที่ประชาชนที่เข้าไปในพื้นที่จะได้รู้สึกสบายในการใช้งานพื้นที่ นอกจากนั้นพื้นที่สาธารณะที่มีขนาดเล็กจะช่วยก่อให้เกิดความหนาแน่นของผู้เดินเท้าอีกด้วย

2.3.1 การแบ่งระดับความเป็นพื้นที่โล่งสาธารณะ

Project For Public Space: PPS (2009) ได้แบ่งระดับความเป็นสาธารณะของพื้นที่โล่งไว้เป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. พื้นที่สาธารณะ (Public Zone) เป็นพื้นที่ที่อยู่นอกขอบเขตที่ดินโดยปกติแล้วจะประกอบไปด้วยถนน และทางเดินที่อยู่ใกล้บริเวณอาคารซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับสาธารณประโยชน์ ปกติแล้วพื้นที่บริเวณนี้จะเป็นบริเวณที่ต้องการการคุ้มครองความปลอดภัยน้อยกว่าบริเวณอื่น ๆ พื้นที่นี้จะถูกครอบครองกรรมสิทธิ์โดยภาครัฐบาล มักมีสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเสาไฟฟ้า ม้านั่ง

2. พื้นที่กึ่งสาธารณะ (Semi-Public Zone) เป็นพื้นที่ที่มีภาคเอกชนเป็นผู้ถือครองกรรม สิทธิ์เป็นพื้นที่เปลี่ยนผ่านขยายตัวออกมาจากขอบเขตอาคารไปจนถึงบริเวณทางเท้าสาธารณะ มีการบริหารจัดการพื้นเพื่อดูแลในเรื่องของการดึงดูดผู้คน และความปลอดภัยในพื้นที่โดยพื้นที่เหล่านี้มักถูกแบ่งขอบเขตโดยการล้อมรั้ว หรือการจัดภูมิทัศน์ที่สวยงามมีความน่าดึงดูดประกอบกับในพื้นที่จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับกิจกรรมสาธารณประโยชน์ เช่น สวน น้ำพุ พื้นที่นั่งพักผ่อน ร้านค้าขนาดเล็ก หรือพื้นที่นั่งรับประทานอาหารกลางแจ้งพื้นที่กึ่งสาธารณะมักจะมีการควบคุมเวลาการเปิด-ปิดการให้บริการ มีเครื่องหมายบริเวณทางเข้าที่แสดงให้ผู้คนเห็นชัดว่าเป็นพื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์



ภาพที่ 2.8 ขอบเขตของพื้นที่กึ่งสาธารณะ

ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

3. พื้นที่กึ่งส่วนตัว (Semi-Private Zone) เป็นพื้นที่ของอาคารที่ถูกควบคุมดูแลจากผู้ถือครองกรรมสิทธ์อาคารโดยตรง มีการควบคุมการใช้พื้นที่อย่างเข้มงวด ผู้เข้าใช้บริการพื้นที่ต้องประพฤติปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมสาธารณประโยชน์น้อยกว่าพื้นที่อื่น

2.3.2 ประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะในชุมชนเมือง

วิสาร์ท ประภาสะวัต (2530) ได้แบ่งประเภทของที่ว่างสาธารณะ (Public Space) ภายในชุมชนเมืองออกเป็นลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

1. ที่ว่างลักษณะเป็นลานโล่ง เช่น ที่เว้นว่างหน้าอาคาร จตุรัส
2. ที่ว่างเป็นถนน หรือเส้นทางในการสัญจร เช่น ถนน คูคลอง แม่น้ำ ทางเดินเท้า และลานจอดรถ
3. ที่ว่างเป็นบริเวณพักผ่อน เช่น สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ลานกีฬา
4. ที่ว่างในสถานที่ราชการ และสถาบันวัฒนธรรม เช่น ที่ว่างในสถานศึกษา ที่ว่างในวัด
5. ที่ว่างบริเวณที่เป็นสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ทางระบายน้ำ บริเวณกักเก็บน้ำ

2.3.3 สาเหตุ และผลที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ

Stephen Carr (1993) กล่าวว่า แรงผลักดันพื้นฐานในการก่อให้เกิดพื้นที่สาธารณะ คือ

1. สวัสดิการทางสังคม (Public Welfare) (Mumford, 1970) อ้างว่าในสมัยกรีก และโรมันการปูทางที่มีลักษณะตรงยาวไปจนจบเส้นถนนจะช่วยส่งเสริมให้เมืองมีการเคลื่อนไหวและมีความปลอดภัย อโกรา และฟอรั่มทำหน้าที่ช่วยอำนวยความสะดวก และสร้างความเป็นศูนย์กลางให้กับเมือง และในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 พื้นที่ส าธารณะได้เริ่มกลายเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจให้กับประชาชน

2. การเพิ่มมุมมองให้ดีขึ้น (Visual Enhancement) ช่วยให้เมืองมีความสวยงามดูแล้วไม่แออัด ซึ่งบางครั้งพื้นที่เหล่านี้จะถูกกรอบโดยการพัฒนาของผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ส่วนตัว

3. ช่วยให้สภาพแวดล้อมดีขึ้น (Environmental Enhancement) (Kaplan & Kaplan, 1989) ได้กล่าวว่า ต้นไม้ ความร่มรื่นจะช่วยให้ประชาชนรับรู้ถึงความสวยงาม และยังช่วยส่งเสริมสุขภาพจิตใจให้ดีขึ้นอีกด้วย

4. การพัฒนาระบบเศรษฐกิจ (Economic Development) พื้นที่เหล่านี้ถูกออกแบบเพื่อเป็นพื้นที่สังสรรค์ และพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อใช้ในการทำกิจกรรมสันทนาการ พื้นที่สาธารณะนี้ สามารถช่วยดึงดูดผู้คนให้เข้ามาก่อให้เกิดธุรกรรมทางการค้า สามารถช่วยให้เกิดการพัฒนาการด้านพาณิชยกรรม แม้ว่าจะมีสิ่งที่ต้องตระหนักถึงการบริการเพื่อสาธารณประโยชน์กับภาพลักษณ์ของภาครัฐแต่การใช้พื้นที่ในลักษณะนี้ก็เป็นประโยชน์ต่อเมืองอย่างมาก (Whyte, 1980)

5. การช่วยส่งเสริมให้เมืองมีภาพลักษณ์ที่ดียิ่งขึ้น การมีพื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพนั้นจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการลงทุนทางธุรกิจ ช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับอาคารโดยรอบหน่วยงานท้องถิ่นจะได้รับ ผลประโยชน์จากสิ่งเหล่านี้ที่จะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของเมือง

2.3.4 คุณค่าของพื้นที่สาธารณะ

Stephen Carr (1993) ได้กล่าวถึงคุณค่าของพื้นที่สาธารณะไว้ 3 ประการ ดังนี้

1. เป็นพื้นที่ที่แสดงความรับผิดชอบ (Responsive Space) กล่าวคือ เป็นพื้นที่ที่ถูกออกแบบ และบริหารจัดการเพื่อผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ โดยความต้องการพื้นฐานที่ประชาชนต้องการคือ ความสะดวกสบาย ความรู้สึกผ่อนคลาย บริเวณที่รองรับกิจกรรมต่าง ๆ ในการใช้พื้นที่

2. เป็นพื้นที่สำหรับประชาธิปไตย (Democratic Space) คือเป็นพื้นที่ที่เอาไว้ปกป้อง แสดงออกถึงสิทธิเสรีภาพของผู้ใช้พื้นที่ เป็นพื้นที่ที่คนทุกกลุ่ม ทุกเพศ ทุกวัยสามารถเข้าถึงได้

3. เป็นพื้นที่ที่มีความหมาย (Meaningful Space) การที่ผู้คนมีความเชื่อมโยง รู้สึกผูกพันกับพื้นที่เป็นการแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างกายภาพ และสังคม การที่ประชาชนมีการใช้พื้นที่อย่างต่อเนื่องจะช่วยให้เกิดภาพจำในพื้นที่ของแต่ละคน มีการแบ่งปันประสบการณ์แล้วกลายเป็นชุมชนในที่สุด

ดนุวัศ ยิ่งยง (2549) กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะมีความจำเป็น และมีความสำคัญต่อเมือง ดังนี้

1. พื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ที่คนในชุมชนมาทำกิจกรรมร่วมกัน มีการพบปะแลกเปลี่ยนความคิดกัน

2. เป็นพื้นที่ที่สะท้อนภาพลักษณ์ของเมือง อีกทั้งยังมีอิทธิพลต่อวัฒนธรรมในพื้นที่นั้น ๆ

3. เป็นพื้นที่ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาเมือง

4. เป็นสถานที่แลกเปลี่ยนวัฒนธรรม เป็นพื้นที่ของชุมชน หรือเมือง

PPS (2000) ได้กล่าวถึงความสำคัญของพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีต่อเมืองว่าเป็นสถานที่สำหรับรองรับการใช้ชีวิตสาธารณะ และสร้างสรรค์กิจกรรมทางสังคมของชุมชนเมือง เป็นหน้าตาเป็นเอกลักษณ์ให้กับเมือง สามารถส่งเสริมให้ที่ดินบริเวณโดยรอบมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจเอื้อให้เกิดความมีชีวิตชีวา

2.3.5 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้พื้นที่สาธารณะประสบผลสำเร็จ

Stephen Carr (1993) ปัจจัยที่จะส่งผลให้พื้นที่สาธารณะสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นประกอบไปด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่

1. การเข้าถึง พื้นที่สาธารณะที่ดีควรเป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

2. ความสะดวก จะคำนึงเรื่องของความสะอาด และความปลอดภัยในพื้นที่

3. การใช้ประโยชน์พื้นที่ พื้นที่มีความน่าสนใจ สามารถดึงดูดให้ผู้คนกลับมาใช้งาน เกิดกิจกรรมที่สร้างสรรค์ในพื้นที่

4. ความเป็นมิตรต่อผู้ใช้งานพื้นที่ เกิดเป็นพื้นที่ทางสังคม ผู้ใช้งานมีความรู้สึกเป็นกันเอง

Sitte (1889) อ้างถึงใน ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2551) กล่าวว่า พื้นที่ว่างสาธารณะควรมีการเชื่อมต่อให้สามารถเข้าถึงกันได้อย่างเป็นระบบ และมีควรมีสัดส่วนที่เหมาะสมพอดีต่อสภาพปิดล้อมของพื้นที่นั้น ๆ มีความสอดคล้องกับการใช้งานของบุคคล และมีความสัมพันธ์กับขนาดของเมือง

Gibberd (1967) อ้างถึงใน ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2551) กล่าวว่า ตำแหน่งของพื้นที่สาธารณะที่อยู่ติด หรืออยู่ใกล้กับเส้นทางสัญจรของผู้เดินเท้าจะสามารถส่งผลให้พื้นที่นั้นมีเกิดความสำเร็จในพื้นที่ได้

Whyte (1980) กล่าวว่าพื้นที่สาธารณะที่มีความต่อเนื่องให้มีลักษณะที่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม อีกทั้งยังมีการเชื่อมต่อทางสายตาจะสร้างความรู้สึกเชื้อเชิญให้อย ากเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้

ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2551) กล่าวว่า พื้นที่ว่างสาธารณะที่ดี หรือประสบความสำเร็จจะเป็นพื้นที่ที่มีความเป็นอเนกประโยชน์ (Multi-Use) สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลายทั้งในแง่ของคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และช่วงเวลาในการใช้พื้นที่ โดยจะเน้นในเรื่องของผู้เดินเท้าเป็นสำคัญซึ่งจะก่อให้เกิดความรู้สึกมีชีวิตชีวา และความปลอดภัยในพื้นที่

กำแหง อติโพธิ (2553) กล่าวว่า ทัศนคติของครองกรรมสิทธิ์พื้นที่นั้น ๆ จะส่งผลต่อการใช้ ประโยชน์ และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เช่น การสนับสนุนให้ใช้พื้นที่ หรือการกีดกันการใช้พื้นที่ด้วยการล้อมรั้ว และการทำให้พื้นที่เกิดกิจกรรมทางสังคมอย่างต่อเนื่อง และมีความเหมาะสมนั้นจะช่วยให้ผู้คนมีการภาพจำ และรู้สึกผูกพันต่อพื้นที่

Project for Public Space (2009) ได้มีการกำหนดคุณลักษณะที่จะทำให้พื้นที่สาธารณะประสบความสำเร็จว่าประกอบด้วย 4 คุณลักษณะได้แก่

1. การความสะดวกสบาย และภาพลักษณ์
2. การเข้าถึง และการเชื่อมต่อ
3. กิจกรรมและการใช้งานพื้นที่
4. การเป็นพื้นที่ทางสังคม

โดยมีลักษณะนามธรรม และตัวชี้วัดในแต่ละคุณลักษณะดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3

ตารางแสดงคุณลักษณะ และตัวชี้วัดที่ทำให้พื้นที่สาธารณะประสบผลสำเร็จ

คุณลักษณะ	ลักษณะนามธรรม	ตัวชี้วัด
ความสะดวกสบาย และภาพลักษณ์	- ความปลอดภัย - ความสะอาด - มีพื้นที่สีเขียว - สามารถเดินได้ - สามารถนั่งได้ - พื้นที่ทางจิตวิญญาณ - มีเสน่ห์ น่าดึงดูด - มีประวัติศาสตร์	- สถิติอาชญากรรม - ลำดับสุขอนามัย - ลักษณะอาคาร - ข้อมูลสภาพแวดล้อม
การเข้าถึง และการเชื่อมต่อ	- ความต่อเนื่อง - ความใกล้ชิด - ความเชื่อมต่อ - ความสะดวก - เข้าถึงได้ง่าย	- ข้อมูลการจราจร - การแบ่งพื้นที่ - การใช้ระบบขนส่ง - กิจกรรมของผู้เดินเท้า - รูปแบบที่จอดรถ
กิจกรรม และการใช้งานพื้นที่	- ความสนุก - มีประโยชน์ - ความพิเศษ - ความยั่งยืน - พื้นที่เฉลิมฉลอง	- เศรษฐกิจในพื้นที่ - ลักษณะการใช้ที่ดิน - มูลค่าทรัพย์สิน - ระดับการเช่า - ร้านค้าปลีก
ความเป็นพื้นที่ทางสังคม	- ความหลากหลาย - ความร่วมมือ - ความหนาแน่น - ปฏิสัมพันธ์ - การต้อนรับ - ความเป็นเพื่อนบ้าน	- จำนวนผู้หญิง เด็ก และคนชรา - โครงข่ายสังคม - อาสาสมัคร - การใช้งานในตอนเย็น - ทางสัญจร

หมายเหตุ. ดัดแปลงจาก Project for Public Space,1999 โดย. *ผู้วิจัย, 2559*

2.3.6 พื้นที่กึ่งสาธารณะในรูปแบบของ POPS (Privately Owned Public Space)

พนิต ภู่จินดา (2556) ได้อธิบายหลักการของพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของ POPS (Privately Owned Public Space) ว่าเป็นพื้นที่ของภาคเอกชนที่อุทิศให้เป็นพื้นที่สาธารณะ โดยให้ภาครัฐเข้ามาจัดการตั้งข้อกำหนดต่าง ๆ ในการใช้พื้นที่ และวางผังต่อเนื่องให้เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ที่เชื่อมต่อกันโดยผลตอบแทนที่ภาคเอกชนได้รับ คือสามารถสร้างพื้นที่อาคารได้เพิ่มขึ้น หรือที่เรียกว่าพื้นที่โบนัส และสามารถนำพื้นที่ส่วนนี้ไปคิดลดหย่อนค่าเสียภาษีได้

Kayden (2000) กล่าวว่า ได้จำแนกประเภทของพื้นที่กึ่งสาธารณะในรูปแบบของ POPS ตามลักษณะทางกายภาพ และประโยชน์ใช้สอยว่ามี 12 รูปแบบ ดังนี้

1. ลานพลาซ่า (Plaza)
2. อาเขต (Arcade)
3. ลานพลาซ่าของเมือง (Urban Plaza)
4. ลานพลาซ่าในบริเวณแหล่งที่พักอาศัย (Residential Plaza)
5. ส่วนต่อขยายทางเท้า (Sidewalk Widening)
6. พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (Open Air Concourse)
7. ทางเดินภายในอาคาร (Covered Pedestrian Space)
8. อาเขตเชื่อมต่อผ่านอาคาร (Through Block Arcade)
9. พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างอาคาร (Through Block Connection)
10. แกลอเรียเชื่อมต่อพื้นที่ (Through Block Galleria)
11. ลานพลาซ่าต่างระดับ (Elevated Plaza)
12. ลานพลาซ่าต่ำกว่าระดับพื้น (Sunken Plaza)

ตารางที่ 2.4

ตารางสรุปลักษณะพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ POPS ในรูปแบบต่าง ๆ

ลำดับ	รูปแบบ	ลักษณะทางกายภาพ	ขนาดมาตรฐาน	องค์ประกอบ	ข้อบังคับ	ผลตอบแทนที่เอกชนได้รับ
1	ลานพลาซ่า (Plaza)	เปิดโล่งสู่สาธารณะ มีการจัดภูมิทัศน์ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่นั่ง อาจมีร้านค้าเล็กๆตั้งอยู่เพื่อสร้างความ คึกคักให้กับพื้นที่	พื้นที่ : ไม่ต่ำกว่า 70 ตร.ม ความกว้าง >= 15 ม. ความลึก >= 3 ม.	มีการจัดภูมิทัศน์โดยมีต้นไม้ เหล็กดัด ผ้าใบ กันสาดไม่เกิน 50% ของพื้นที่	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง (หากต้องการปิดในเวลากลางคืน ต้องมีการขออนุญาต)	20% ของ FAR
2	อาเขต (Arcade)	ทางสัญจรที่มีหลังคาคลุม เพื่ออำนวย ความสะดวกต่อผู้เดินเท้า มักอยู่ติดกับลานพลาซ่า	ความกว้าง : 3-9.2 ม. ความยาว : 15.3 ม. ความสูง : 3.7 ม.	มีหลังคาคลุมตลอดพื้นที่	ต่อเนื่องกับพื้นที่สาธารณะ เปิดตลอด 24 ชั่วโมง ไม่รวมกับทางเดินรถ	20% ของ FAR
3	ลานพลาซ่าของเมือง (Urban Plaza)	ลานเปิดโล่งขนาดใหญ่ ใช้ประโยชน์ เพื่อสาธารณะของเมือง อาจมีร้านค้าขนาดเล็กเพื่ออำนวย ความสะดวกแก่ผู้ใช้พื้นที่	พื้นที่ : ไม่ต่ำกว่า 149 ตร.ม. ความกว้าง >= 3.7 ม. ความลึก >= 1/3-3 เท่าของFrontage	มีการจัดภูมิทัศน์ โดยมีการกำหนด จำนวนต้นไม้ในพื้นที่ พื้นที่ขนาด 185 ตร.ม.จะมีต้นไม้ อย่างน้อย 4 ต้น และเพิ่มขึ้นอีก 1 ต้น ในพื้นที่ทุกๆ 55 ตร.ม.ถัดไป มีถังขยะทุกๆ 185 ตร.ม.	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง อยู่ระดับเดียวกับทางเท้าสาธารณะ มีทางสำหรับผู้พิการอย่างน้อย 1 ทาง มีพื้นที่ร้านค้าไม่เกิน 20% ของพื้นที่ ป้ายทางเข้าต้องชัดเจน มีภาษาและ สัญลักษณ์สากลที่บอกว่า "เปิดสู่สาธารณะ" มีคำอธิบายพืชพรรณ มีรายชื่อผู้ดูแลพื้นที่	20% ของ FAR
4	ลานพลาซ่าในบริเวณแหล่งที่พักอาศัย (Residential Plaza)	ลานเปิดโล่งที่มีส่วนที่ติดกับส่วนของ ที่พักอาศัยอย่างน้อย 60% เชื่อมต่อระหว่างถนน 2 เส้น ที่ขนานพื้นที่	ความกว้าง : 9 - 15 ม. ความลึก : > 2 - 2 1/2 ของความกว้าง ถนนหน้าพื้นที่	มีการจัดภูมิทัศน์ มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่นั่ง ที่จอดจักรยาน น้ำพุ	เปิด 8.00-20.00 น.	0.5 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม.
5	ส่วนต่อขยายทางเท้า (Sidewalk Widening)	พื้นที่ หรือทางสัญจรที่เชื่อมต่อ กับทางเท้าสาธารณะตลอดแนว เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ ผู้เดินเท้า	ความกว้าง : 1.5 - 3 ม.	อาจจะมีกันสาดเพื่อป้องกัน แสงแดด บังฝน มีแสงสว่างเพียงพอ หรือมีการใช้วัสดุเดียวกับ ทางเท้าสาธารณะ	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง ไม่มีสิ่งกีดขวาง	0.9 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม.
6	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (Open Space Concourse)	พื้นที่เปิดโล่งระหว่างถนน กับรถไฟฟ้าใต้ดิน สามารถแบ่งได้ 2 ระดับคือระดับถนน กับระดับต่ำกว่าถนน แสงสว่าง อากาศ และการเข้าถึงจะ เข้ามาจากส่วนต่อขยายทางเท้า ที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟใต้ดิน	พื้นที่ : 370 -745 ตร.ม.	เป็นพื้นที่เปิดโล่ง อาจมีการปลูกต้นไม้ เพื่อให้ความร่มรื่น มีร้านค้าขนาดเล็ก มีศูนย์บริการข้อมูล มีแสงสว่างมากเพียงพอ	เปิดตามเวลาการให้ บริการของสถานีรถไฟใต้ดิน มีทางสำหรับผู้พิการ	0.9 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม.
7	ทางเดินภายในอาคาร (Covered Pedestrian Space)	เป็นพื้นที่ภายในอาคารพาณิชยกรรม สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนน อาเขต ลานพลาซ่า ฯลฯ	พื้นที่ >= 278 ตร.ม. ความกว้าง >= 6 ม. ความสูง >= 9 ม.	จัดองค์ประกอบตามลักษณะการ ใช้งานพื้นที่	เปิด 7.00 -24.00 น. ห้ามมีสิ่งกีดขวาง	2.4 - 3.3 ตร.ม. (พื้นที่ไม่หนาแน่น) 3.3 -4.2 ตร.ม. (พื้นที่หนาแน่น)

ตารางที่ 2.4 *(ต่อ)*

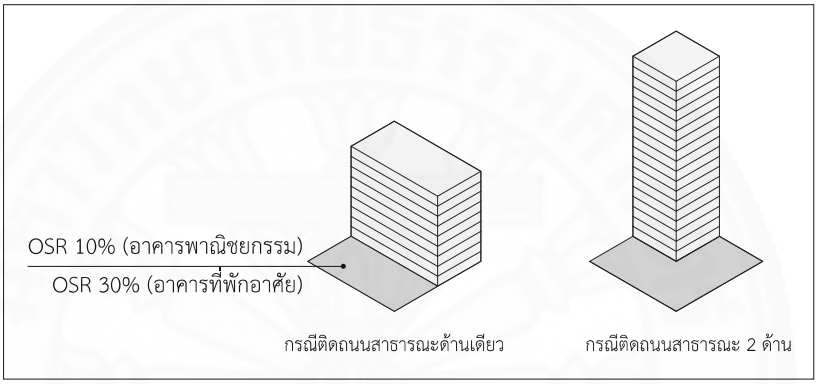
ตารางสรุปลักษณะพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ POPS ในรูปแบบต่าง ๆ

ลำดับ	รูปแบบ	ลักษณะทางกายภาพ	ขนาดมาตรฐาน	องค์ประกอบ	ข้อบังคับ	ผลตอบแทนที่เอกชนได้รับ
8	อาเขตเชื่อมต่อผ่านอาคาร (Through Block Arcade)	เป็นพื้นที่ภายในอาคารพาณิชยกรรม หรืออาคารผสมผสาน มีลักษณะเป็นทางสัญจรที่ เชื่อมต่อระหว่างถนนเส้นหนึ่ง ไปยังถนนอีกเส้น หรือ ลานพลาซ่า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับ ผู้เดินเท้า และส่งเสริมร้านค้าต่าง ๆ	ความกว้าง >= 6 ม.	จัดองค์ประกอบตามลักษณะการ ใช้งานพื้นที่ อาจมีลักษณะเป็น สะพานเชื่อม ระเบียง	มีแสงสว่างเพียงพอ	0.2 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม. (พื้นที่ไม่หนาแน่น) 0.5 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม. (พื้นที่หนาแน่น)
9	พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างอาคาร (Through Block Connection)	มีลักษณะเป็นทางเดินที่เชื่อม ระหว่างห้องโถงของอาคาร กับถนนภายนอก ช่วยในการไหลเวียนของผู้เดินเท้า	ความกว้าง >= 6 ม. ความสูง >= 6 ม.	มีสัญลักษณ์ หรือป้ายติด บริเวณทางเข้า	เปิด 8.00-19.00 น. ไม่มีสิ่งกีดขวาง มีสัญลักษณ์ หรือป้ายที่บอกว่า เปิดสู่สาธารณะ และเชื่อมต่อไปยัง (ชื่อถนน) ตั้งอยู่ห่างจากจุดตัดถนน 2 เส้น อย่างน้อย 45 ม.	กรณี พื้นที่ 464-1858 ตร.ม. 32 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม. กรณี พื้นที่ > 1858 ตร.ม. 27 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม.
10	แกลอเรียเชื่อมต่อพื้นที่ (Through Block Galleria)	พื้นที่ที่มีหลังคาคลุม เชื่อมต่อระหว่าง ถนนที่ขนานกัน เพื่อหมุนเวียน การเดินเท้า และกิจกรรม	ความกว้าง >= 6 ม. ความสูง >= 6 ม.	มีร้านค้าขนาดเล็ก ม้านั่ง จัดภูมิทัศน์ ต้นไม้ น้ำพุ งานศิลปะ	ร้านค้า และการจัดภูมิทัศน์ต้อง ไม่เกิน 50% ของพื้นที่ เปิด 8.00-19.00 น.ทุกวัน ยกเว้นวันคริสต์มาส ปีใหม่ และวันชาติ	0.5 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม.
11	ลานพลาซ่าต่างระดับ (Elevated Plaza)	ตั้งอยู่ในเขตพาณิชยกรรม อยู่ในระดับที่สูงกว่า - ต่ำกว่า ทางเท้าสาธารณะเล็กน้อย ง่ายต่อการเข้าถึง มีวัตถุประสงค์เพื่อไหลเวียน คนเดินเท้า	พื้นที่ : 745 ตร.ม. ความกว้าง >= 24 ม.	มีการจัดภูมิทัศน์ โดยมีการกำหนด จำนวนต้นไม้ในพื้นที่ พื้นที่ขนาด 185 ตร.ม.จะมีต้นไม้ อย่างน้อย 4 ต้น และเพิ่มขึ้นอีก 1 ต้น ในพื้นที่ทุกๆ 55 ตร.ม.ถัดไป มีถังขยะทุกๆ 185 ตร.ม.	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง มีทางสำหรับผู้พิการอย่างน้อย 1 ทาง มีพื้นที่ร้านค้าไม่เกิน 20% ของพื้นที่ ป้ายทางเข้าต้องชัดเจน มีภาษาและ สัญลักษณ์สากลที่บอกว่า "เปิดสู่สาธารณะ" มีคำอธิบายพืชพรรณ มีรายชื่อผู้ดูแลพื้นที่	0.9 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม.
12	ลานพลาซ่าต่ำกว่าระดับพื้น (Sunken Plaza)	ลักษณะเหมือนลานพลาซ่าต่างระดับ แต่อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าทางเท้า สาธารณะมากกว่า 3 ม.	15% ของพื้นที่ ลานพลาซ่ารวม	จัดให้อยู่ต่ำกว่าระดับทางเท้ามากกว่า 3 เมตรเพื่อเป็นการนำแสง และอากาศภายนอกเข้ามาใช้ ใช้ลิฟต์ และบันไดในการเข้ามายังพื้นที่	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง มีทางสำหรับผู้พิการอย่างน้อย 1 ทาง มีพื้นที่ร้านค้าไม่เกิน 20% ของพื้นที่ ป้ายทางเข้าต้องชัดเจน มีภาษาและ สัญลักษณ์สากลที่บอกว่า "เปิดสู่สาธารณะ" มีคำอธิบายพืชพรรณ มีรายชื่อผู้ดูแลพื้นที่	0.5-0.9 ตร.ม. : 0.09 ตร.ม.

หมายเหตุ. ดัดแปลงจาก *สรุปประเภทของพื้นที่กึ่งสาธารณะตามลักษณะทางกายภาพ และประโยชน์ใช้สอย* (มัญชุตะ กัญชนะ, 2554)

2.3.7 พื้นที่กึ่งสาธารณะในบริบทประเทศไทย

Anurakpradon, S. (2013) ได้กล่าวว่า พื้นที่ในเขตศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานครประกอบไปด้วยอาคารสูง อาคารสำนักงาน และอาคารพาณิชยกรรมต่าง ๆ ทำให้พื้นที่สาธารณะในเมืองมีจำนวนน้อยลง เนื่องจากมูลค่าที่ดินเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ พื้นที่สาธารณะที่อยู่ภายใต้การวางผังเมืองจะมีความสัมพันธ์กับข้อกฎหมายต่าง ๆ เช่น การกำหนดพื้นที่ FAR (Floor Area Ratio) พื้นที่ OSR (Open Space Ratio) ซึ่งกฎหมายเหล่านี้จะส่งผลให้เกิดระยะร่นระหว่างอาคารกับถนนสาธารณะ



ภาพที่ 2.9 แผนภาพแสดงลักษณะระยะร่นตามกฎหมาย FAR OSR

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

โดยพื้นที่ภายในระยะร่นเหล่านี้จะมีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคารเพียงเท่านั้นยังไม่มีพื้นที่ลักษณะของพื้นที่สาธารณะ หรือพื้นที่ในรูปแบบของ POPS เนื่องจากประเทศไทยยังไม่ได้มีการกำหนดข้อกฎหมาย FAR โบนัสแบบในต่างประเทศ ซึ่งพบว่าในกรุงเทพมหานครนั้นพื้นที่กึ่งสาธารณะส่วนใหญ่จะเกาะอยู่ตามตำแหน่งรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดินซึ่งทำให้ภาคเอกชนพยายามที่เชื่อมโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้เข้าสู่พื้นที่ดินของตน โดยลักษณะการใช้พื้นที่เหล่านี้มีอยู่ 5 ลักษณะด้วยกันคือ

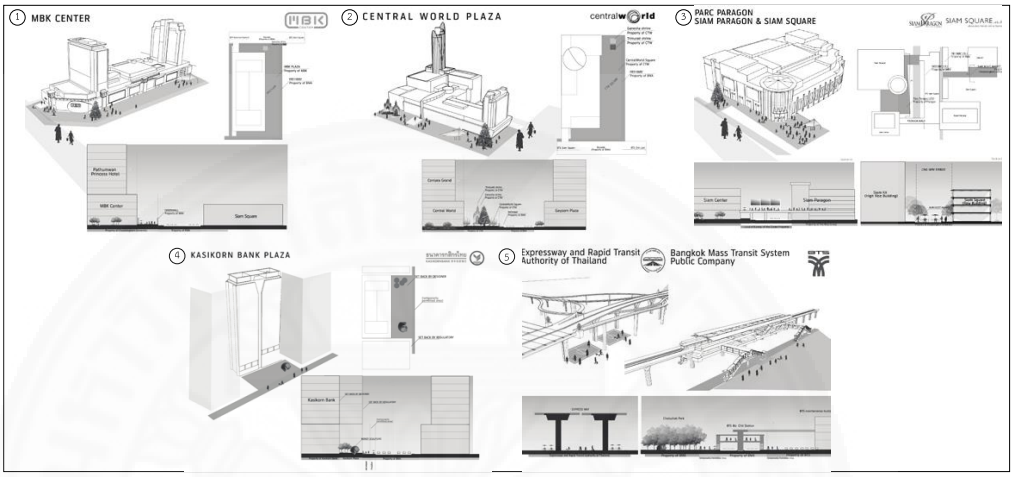
1. พื้นที่สาธารณะหน้าอาคารที่เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง มักพบในพื้นที่ของอาคารขนาดใหญ่ และเป็นพื้นที่ให้จัดอีเว้นท์ต่าง ๆ เช่น ลานมวยบริเวณมาบุญครองเซ็นเตอร์ ลานแอโรบิค บริเวณห้างโลตัส

2. พื้นที่หน้าอาคารเพื่อกิจกรรมทางศาสนา เช่น ศาลพระพรหม บริเวณโรงแรมเอราวัณ ศาลพระตรีมูรติ บริเวณลานหน้าห้างเซ็นทรัลเวิลด์

3. พื้นที่หน้าอาคารที่ใช้เป็นทางเดิน และอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในบางช่วงเวลา เช่น บริเวณถนนสีลม ถนนสุขุมวิท

4. พื้นที่หน้าอาคารที่ใช้เป็นทางเดินที่อนุญาตให้ใช้พื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง เช่น บริเวณถนนสีลม ถนนสุขุมวิท และถนนอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานคร

5. พื้นที่หน้าอาคารขนาดใหญ่ หรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้อนุญาตให้ใช้พื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง เช่น พื้นที่จอดรถบริเวณรถไฟฟ้าสถานีหมอชิต พื้นที่ใต้ทางด่วนที่ใช้เล่นกีฬา



ภาพที่ 2.10 ตัวอย่างการใช้พื้นที่กึ่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร
ที่มา: Anurakpradon, S. (2013)

สิ่งที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมบนพื้นที่กึ่งสาธารณะนี้จะเป็นในเรื่องของกิจกรรมทางการค้า กิจกรรมสันทนาการ แต่เนื่องจากว่าคนไทยยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องพื้นที่สาธารณะอยู่มากทำให้ปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังคงประสบกับปัญหาจราจร มีการออกแบบพื้นที่ตามแบบอย่างชาติตะวันตกโดยไม่เข้าใจถึงบริบทที่เหมาะสม และพื้นที่ FAR โบนัสเพียง 5% นั้นดูเหมือนจะน้อยเกินไปสำหรับการลงทุน อีกทั้งผู้คนส่วนมากยังคงมีความคิดที่ว่าพื้นที่ที่เป็นกึ่งสาธารณะนั้นจะทำให้ขาดความชัดเจนในเรื่องของการครอบครองดูแลรักษา และความปลอดภัยในพื้นที่

ขวัญสรวง อติโพธิ อ้างถึงใน ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2551) ได้สรุปว่าพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีอย่างไทยจะต้องประกอบไปด้วยคุณลักษณะทางกายภาพ 5 ประการ ดังต่อไปนี้

1. เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก มีความต่อเนื่องเชื่อมถึงกัน
2. มีสัดส่วนพื้นที่ที่เหมาะสม เหมาะสำหรับนั่งคุยกัน
3. มีร่มเงา เช่น บริเวณใต้ต้นไม้ ชายคา
4. มีการค้าขายในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะเรื่องของอาหารการกิน
5. อยู่ริมน้ำ หรือมีน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญ

นอกจากนั้นความเป็นอเนกประโยชน์ของพื้นที่ว่างสาธารณะในบริบทไทยยังประกอบไปด้วยปัจจัยอื่น ๆ อีกโดยเฉพาะความคุ้นเคยระหว่างคนกับพื้นที่

ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2551) ได้อภิปรายว่า ประเทศไทยที่เป็นเมืองร้อนจะมีลักษณะการใช้พื้นที่สาธารณะต่างจากประเทศทางชาติตะวันตก คนไทยจะนิยมใช้พื้นที่ขนาดเล็กที่สามารถเชื่อมต่อไปได้ตามแนวทางสัญจร สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ มีร่มเงา มีสิ่งดึงดูดการเดินโดยเน้นการค้าเชิงพาณิชย์ทั้งที่อยู่ใน และนอกอาคาร เช่น รถเข็น ตลาดนัด และสามารถมองเห็นได้ง่าย

จากแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่กึ่งสาธารณะสามารถสรุปได้ว่าพื้นที่สาธารณะในบริบทไทยควรเป็นพื้นที่ที่มีร่มเงา เหมาะสมกับสภาพอากาศที่เป็นเมืองร้อน มีความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ สามารถใช้พื้นที่ทำกิจกรรมได้หลากหลายไม่ว่าจะเป็นการใช้พื้นที่เพื่อการสัญจร หรือการใช้พื้นที่เพื่อการพักคอย พักผ่อน โดยพื้นที่ควรจะอยู่ใกล้ หรือมีกิจกรรมทางการค้า ซึ่งพื้นที่ในเขตศูนย์กลางพาณิชยกรรมกรุงเทพมหานครมักจะเป็นพื้นที่พลาซ่าต่าง ๆ ของอาคารสำนักงาน และศูนย์การค้า

2.4 สรุปเกี่ยวกับลักษณะพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมการเดินเท้า (Potential Walking Space: PWS)

จากแนวคิด และทฤษฎีที่ได้ทำการค้นคว้ามาในเบื้องต้น สามารถสรุปออกมาได้ว่าพื้นที่ที่จะส่งเสริมการเดินจะมีลักษณะทางกายภาพที่อยู่บนปัจจัยหลัก 4 ประการได้แก่ ความปลอดภัย การเข้าถึงพื้นที่ ความสะดวกสบายในการใช้พื้นที่ และความมีชีวิตชีวา โดยมีรายละเอียดในแต่ละปัจจัยแตกต่างออกไปจากลักษณะพื้นที่สาธารณะที่อาจมีรายละเอียดย่อยอื่น ๆ เข้ามาร่วมด้วย สำหรับประเทศไทยพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารที่จะช่วยส่งเสริมการเดินนั้นจะเน้นไปยังพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่น ๆ ได้จากพื้นที่ภายนอกอาคาร โดยพื้นที่ว่างเหล่านั้นจะต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 1.50-3.00 เมตรตามมาตรฐานการออกแบบสากล มีร่มเงา สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลาย

2.5 ทฤษฎี และแนวคิดเกี่ยวกับเกณฑ์ในการวัดระดับคุณภาพพื้นที่

Brookhart (1999) อ้างถึงใน Moskal B. M. (2000) ได้อธิบายเกี่ยวกับทฤษฎี Scoring Rubrics ว่าเป็นรูปแบบการให้คะแนน หรือประเมินผลกิจกรรมต่าง ๆ ที่ถูกพัฒนาขึ้นมาจากการ

ประเมินผลการเรียนการสอนระหว่างผู้สอน กับนักเรียน โดยเกณฑ์ในการวัดระดับต่าง ๆ จะถูกกำหนดขึ้นโดยผู้ทำการประเมิน

สมศักดิ์ ภู่วิภาดาวรรธน์ (2554) อ้างถึงใน ไซลัน สาและ ได้ให้ความสำคัญของ Scoring Rubrics ไว้ 4 ประการดังนี้

1. เป็นการกำหนดแนวทางในการตัดสินอย่างยุติธรรม ไม่มีความลำเอียง เนื่องจากเกณฑ์ในการให้คะแนนจะต้องมีความชัดเจน สามารถให้ผู้ประเมิน 2 คนใช้ Rubrics เดียวกันประเมินชิ้นงานเดียวกัน แล้วให้คะแนนได้ตรงกัน

2. เป็นเครื่องมือที่สามารถนำผลการประเมินมาพัฒนาปรับปรุงคุณภาพแต่ละด้านได้ นอกจากนั้นยังทำให้เห็นได้ชัดเจนว่าต้องทำอย่างไรจึงจะพัฒนาคุณภาพงานได้ตามที่คาดหวังไว้

3. เป็นเครื่องมือที่มีประโยชน์ในการช่วยเหลือให้ผู้ผลิตผลงาน หรือผู้ประเมินสามารถตัดสินคุณภาพงานได้อย่างมีเหตุผล สามารถเรียนรู้ข้อผิดพลาดของตนเอง และผู้อื่นได้

4. เป็นเครื่องมือที่ช่วยลดจำนวนผู้ประเมินที่เป็นบุคคลภายนอกได้ เนื่องจากผู้ผลิตงานสามารถผลัดกันประเมินผลงานของตนเอง และผู้ร่วมงานคนอื่น ๆ ได้ด้วยตนเอง นอกจากนั้นยังทำให้ได้ข้อมูลย้อนกลับเกี่ยวกับจุดเล่น และสิ่งที่ควรปรับปรุงแก้ไขในชิ้นงานของตน

5. มีลักษณะที่ยืดหยุ่น สามารถทำให้บริหารจัดการงานที่มีความหลากหลายได้เป็นอย่างดี

6. ใช้ได้ง่าย และอธิบายได้ง่าย

2.5.1 ลักษณะของ Rubrics

Wiggins (1998) อ้างถึงใน ไซลัน สาและ กล่าวว่าคุณลักษณะของ Rubrics จะมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

1. คะแนนมีความต่อเนื่อง กล่าวคือให้คะแนนเป็นจำนวนเต็ม แต่ละคะแนนมีระยะห่างเท่ากัน เช่น ให้คะแนนเป็น 5 4 3 2 1 เป็นต้น

2. มีความสอดคล้องกัน : คะแนนแต่ระดับจะแสดงถึงความลดหลั่นของคุณภาพ

3. มีความเกี่ยวเนื่องกันในแต่ละระดับของการให้คะแนน

4. น้ำหนักการให้คะแนนมีความเหมาะสม มีเหตุผล สามารถอ้างอิงไปยังระดับอื่นได้

5. มีความเที่ยงตรง คะแนนเป็นตัวสะท้อนคุณภาพ ไม่เน้นปริมาณ

6. สามารถเชื่อถือได้ มีความคงเส้นคงวา สามารถให้ผู้ใดประเมินก็ได้ หรือสามารถประเมินในเวลาใดก็ได้

2.5.2 องค์ประกอบของ Scoring Rubrics

ประกอบไปด้วย 3 องค์ประกอบ ดังนี้

1. ประเด็นที่จะทำการประเมิน

2. ระดับความสามารถ สามารถกำหนดเป็นตัวเลข หรือคำแสดงคุณภาพก็ได้ เช่น ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง

3. คำอธิบายคุณภาพของแต่ละระดับความสามารถ ซึ่งจะต้องมีความชัดเจน สามารถเข้าใจง่าย กระชับ

สำนักงานทดสอบทางการศึกษา กรมวิชาการ กระทรวงศึกษาธิการ (2546) อ้างถึงใน ไซลัน สาและ ได้กล่าวว่า Rubrics สามารถแบ่งวิธีการกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนได้ 2 รูปคือ การกำหนดเกณฑ์แบบภาพรวม (Holistic Score) ที่เป็นการให้คะแนนในภาพรวมว่ามีคุณภาพอยู่ที่ระดับใด และการกำหนดเกณฑ์แบบจำแนกประเด็น (Analytic Score) คือการให้คะแนนตามรายละเอียดย่อยในแต่ละประเด็น โดยในแต่ละประเด็นย่อยจะมีน้ำหนักในการให้คะแนนเท่ากัน หรือมีค่าน้ำหนักต่างกันในแต่ละประเด็นก็ได้ ตัวอย่างเช่น

สิ่งที่จะประเมิน : สมุดภาพ

1. น้ำหนักประเด็นเท่ากัน
   - รูปเล่ม : 1 ส่วน ระดับ 1-4 คะแนน (เต็ม 4)
   - เนื้อเรื่อง : 1 ส่วน ระดับ 1-4 คะแนน (เต็ม 4)
   - ภาษา : 1 ส่วน ระดับ 1-4 คะแนน (เต็ม 4)
2. น้ำหนักประเด็นไม่เท่ากัน (นำน้ำหนักคูณกับคะแนน)
   - รูปเล่ม : 1 ส่วน ระดับ 1-4 คะแนน (เต็ม 4)
   - เนื้อเรื่อง : 3 ส่วน ระดับ 1-4 คะแนน (เต็ม 12)
   - ภาษา : 2 ส่วน ระดับ 1-4 คะแนน (เต็ม 8)

ในงานวิจัยชิ้นนี้ได้อาศัยการวัดระดับผลคุณภาพพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารผ่านการให้คะแนนแบบ Scoring Rubrics โดยใช้เกณฑ์ในการให้คะแนนแบบจำแนกประเด็น (Analytic Score) โดยในแต่ละประเด็นย่อยเลือกใช้การให้น้ำหนักที่เท่ากันในการประเมินผล

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

3.1 กรอบแนวคิดในการทำวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ จากการสำรวจเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าในเขตศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดขอบเขตพื้นที่การเก็บข้อมูลอยู่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

ภาพที่ 3.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

3.2 วิธีการวิจัย

1. กำหนดขอบเขตพื้นที่ที่ศึกษา โดยพิจารณาจากความเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานครภายในระยะ 500 เมตร (ระยะเดินเท้า) รอบสถานีรถไฟฟ้า

- สถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรี
- สถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง
- สถานีรถไฟฟ้าสยาม
- สถานีรถไฟฟ้าชิดลม
- สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต
- สถานีรถไฟฟ้านานา
- สถานีรถไฟฟ้าอโศก
- สถานีรถไฟฟ้าพร้อมพงษ์

2. สำรวจ และสังเกตลักษณะทางกายภาพพื้นที่ รวมทั้งการใช้ประโยชน์พื้นที่ของอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าที่มีการถอยร่นจากทางเดินเท้าสาธารณะ

3. คัดกรองพื้นที่จากเกณฑ์ในการประเมินที่กำหนดขึ้น โดยแบ่งเป็นเกณฑ์วัดระดับความพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อใช้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์ และคัดกรองพื้นที่ที่มีความเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่นได้จากพื้นที่ภายนอกอาคาร เพื่อใช้ในการวัดระดับคุณภาพพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่สนับสนุนการเดินผ่านเกณฑ์ที่ได้กำหนดขึ้น

4. สัมภาษณ์ผู้จัดการอาคาร หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างหน้าอาคารเกี่ยวกับแนวคิด และความเห็นของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน สาเหตุ อุปสรรค และที่จำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้ในการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนการเดินผ่านการใช้ที่ว่างกึ่งสาธารณะ

5. วัดระดับคุณภาพพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารที่สนับสนุนการเดิน

6. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และสัมภาษณ์

7. เสนอผลการวิจัย และสรุปแนวทางในการวางแผน และบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานรัฐบาล และภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนการเดิน

3.3 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 ประชากร

ประชากรในงานวิจัยชิ้นนี้ คืออาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าที่มีการถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะภายในระยะรัศมี 500 เมตร (ระยะเดินเท้า) รอบสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 8 สถานี ในเขตศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร มีทั้งหมด 72 อาคาร

3.3.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยชิ้นนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มตัวอย่าง คือ

3.3.2.1 อาคารที่มีความพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อใช้กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์ มีทั้งหมด 5 อาคาร ในการสำรวจหาสาเหตุ และอุปสรรคในการร่วมสนับสนุน ตลอดจนขีดจำกัดที่ภาคเอกชน สามารถยอมรับได้เมื่อร่วมสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน ได้คัดเลือกภาคเอกชนที่มีพื้นที่ว่างหน้าอาคารบริเวณที่ติดกับทางเท้าสาธารณะที่มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน โดยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจากเกณฑ์ที่ได้กำหนดขึ้นดังนี้

(1) ความปลอดภัย
- ไม่รวมกับทางเดินรถ
- ระดับเดียวกับทางเท้า

(2) การเข้าถึง
- บุคคลภายนอกสามารถเดินผ่านได้
- มีความต่อเนื่องระหว่างอาคาร
- มีทางลาด
- สามารถมองเห็นได้ชัด

(3) ความสะดวกสบาย
- มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
- มีหลังคา
- มีความร่มรื่น

(4) ความมีชีวิตชีวา
- เปิดตลอด 24 ชั่วโมง
- มีกิจกรรมอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เพียงแค่การสัญจร

3.3.2.2 อาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่หรือเส้นทางอื่นได้จากพื้นที่ภายนอกอาคารโดยตรง มีทั้งหมด 33 อาคาร เพื่อทำการวัดระดับคุณภาพพื้นที่ผ่านเกณฑ์ที่ได้กำหนดขึ้น

(1) ความปลอดภัย
- ปลอดภัยจากทางสัญจรประเภทอื่น
- มีทางลาดที่เชื่อมต่อกับทางเดินเท้าสาธารณะ
- ความสว่างในพื้นที่
- สายตาเฝ้าระวัง

(2) การเข้าถึง
- การมองเห็นจากภายนอก
- มีความเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ
- มีความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ / พื้นที่-เส้นทางอื่น
- มีความเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ

(3) ความสะดวกสบาย
- มีร่มเงา / ความเขียวในพื้นที่
- ความกว้างของทางสัญจร
- การเปลี่ยนระดับพื้นที่
- Sense of Direction

(4) ความมีชีวิตชีวา
- สถานที่ดึงดูดการเดิน
- ขอบเขตการให้บริการ
- ความหลากหลายของกิจกรรม
- เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

โดยในแต่ละประเด็นย่อยจะมีรายละเอียด ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1

ตารางการประเมินคุณภาพพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ

เกณฑ์ในการประเมิน		ระดับคุณภาพของพื้นที่			
เกณฑ์หลัก	เกณฑ์ย่อย	0	1	2	3
ความปลอดภัย	ปลอดภัยจากทางสัญจรประเภทอื่น	เป็นทางสัญจรของรถทั้งหมด	พื้นที่บางส่วนถูกนำมาใช้เป็นทางสัญจรของรถ	พื้นที่บางส่วนถูกนำมาใช้เป็นทางสัญจรของรถในบางเวลา	พื้นที่ไม่รวมกับทางสัญจรของรถ
	ทางลาด *ที่เชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะโดยตรงไม่นับรวมถึงทางเข้า-ออกรถ *กรณีพื้นที่อยู่ระดับเดียวกับทางเท้าให้นับบริเวณทางเข้าอาคาร	ไม่มีทางลาด หรือทางสำหรับผู้พิการ	มีทางลาด หรือทางสำหรับผู้พิการแต่ไม่เชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ	มีทางลาด หรือทางลาดสำหรับผู้พิการที่คุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานการออกแบบและเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะโดยตรง	มีทางลาด หรือทางลาดสำหรับผู้พิการที่อยู่ในมาตรฐานการออกแบบและเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะโดยตรง
	ความสว่างในพื้นที่ *ช่วงเวลาหลัง 20.00น.	พื้นที่ไม่มีแสงสว่างในเวลากลางคืน	มีการให้แสงสว่างในบางส่วนของพื้นที่ (น้อยกว่า 50% ของพื้นที่)	มีการให้แสงสว่างในบางส่วนของพื้นที่ (มากกว่า 50% ของพื้นที่)	มีการให้แสงสว่างทั่วทั้งพื้นที่
	สายตาเฝ้าระวัง	พื้นที่ไม่ได้ถูกใช้ประโยชน์ใด ๆ	พื้นที่มีคนใช้ประโยชน์ในบางเวลา/บางวัน (มีคนใช้พื้นที่เฉพาะวันที่จัดกิจกรรม)	พื้นที่มีคนใช้ประโยชน์ในช่วงเวลาหลัก (เช้า กลางวัน เย็นของทุกวัน)	พื้นที่มีคนใช้ประโยชน์ตลอด 24 ชั่วโมง
การเข้าถึงพื้นที่	การมองเห็นจากภายนอก *ระดับ/รั้ว/ต้นไม้	พื้นที่ไม่สามารถมองเห็นได้จากระดับทางเท้าสาธารณะ	สามารถมองเห็นบางส่วนของพื้นที่จากระดับทางเท้าสาธารณะ (น้อยกว่า 50% ของพื้นที่)	สามารถมองเห็นบางส่วนของพื้นที่จากระดับทางเท้าสาธารณะ (มากกว่า 50% ของพื้นที่)	สามารถมองเห็นพื้นที่ได้ทั้งหมดจากระดับทางเท้าสาธารณะ
	มีความเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ	มีรั้ว หรือสิ่งกีดขวางกั้นระหว่างพื้นที่กับทางเดินเท้าสาธารณะตลอดแนว (เปิดเฉพาะทางเข้า-ออกรถ)	มีรั้ว หรือสิ่งกีดขวางกั้นระหว่างบางช่วงของพื้นที่กับทางเดินเท้าสาธารณะ (มากกว่า 50%ของพื้นที่)	มีรั้ว หรือสิ่งกีดขวางกั้นระหว่างบางช่วงของพื้นที่กับทางเดินเท้าสาธารณะ (น้อยกว่า 50%ของพื้นที่)	ไม่มีรั้ว หรือสิ่งกีดขวางกั้นระหว่างพื้นที่กับทางเดินเท้าสาธารณะ
	มีความเชื่อมต่อกับพื้นที่ / ถนนอื่น	พื้นที่ไม่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นได้	พื้นที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่/ถนนอื่นได้แต่ต้องเดินผ่านตัวอาคาร	พื้นที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่/ถนนอื่นได้จากภายนอกอาคาร แต่ต้องสัญจรร่วมกับทางเดินรถ	พื้นที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่/ถนนอื่นได้จากภายนอกอาคาร โดยไม่ต้องสัญจรร่วมกับทางเดินรถ
	มีความเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ	ไม่มีจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณใกล้เคียง	มีจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณใกล้เคียงอย่างน้อย 1 ประเภท	มีจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณใกล้เคียง มากกว่า 1 ประเภท	มีจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่
ความสะดวกสบาย	ร่มเงา / ความเขียวในพื้นที่ *ร่มเงา : ต้นไม้ใหญ่ และสิ่งปกคลุมถาวร	ไม่มีพื้นที่สีเขียว หรือร่มเงาในพื้นที่	มีพื้นที่สีเขียวบางส่วน แต่ไม่มีร่มเงาในพื้นที่/มีร่มเงาบางส่วน แต่ไม่มีพื้นที่สีเขียว	มีพื้นที่สีเขียวบางส่วน และมีร่มเงาในพื้นที่ (น้อยกว่า 50%ของพื้นที่)	มีพื้นที่สีเขียวบางส่วน และมีร่มเงาในพื้นที่ (มากกว่า 50%ของพื้นที่)
	ความกว้างของพื้นที่การสัญจร	ไม่มีเส้นทาง/พื้นที่ในการสัญจรที่ชัดเจน เส้นทาง/พื้นที่มีขนาดต่ำกว่ามาตรฐานการออกแบบ (กว้างน้อยกว่า 1.50 เมตร)	เส้นทาง/พื้นที่มีขนาดตามมาตรฐานการออกแบบ (1.50-3.00 เมตร)	เส้นทาง/พื้นที่มีขนาดกว้างกว่ามาตรฐานการออกแบบ (3.00 เมตร)	เส้นทาง/พื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โล่งอื่นๆ
	การเปลี่ยนระดับพื้นที่	ไม่มีความเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ	มีการเปลี่ยนระดับพื้นที่มากกว่า 1 ระดับ	มีการเปลี่ยนระดับพื้นที่เล็กน้อย/1ระดับ	พื้นที่อยู่ระดับเดียวกับทางเดินเท้า
	Sense of Direction	ไม่มีสัญลักษณ์แสดงถึงการอนุญาตให้ใช้พื้นที่	มีสัญลักษณ์ที่แสดงถึงความเป็นสาธารณะ	มีสัญลักษณ์ที่แสดงตำแหน่งการเชื่อมต่อพื้นที่	มีสัญลักษณ์ที่แสดงถึงความเป็นสาธารณะและบอกตำแหน่งเชื่อมต่อพื้นที่อื่น
ความมีชีวิตชีวา	สถานที่ดึงดูดการเดิน	ไม่มีร้านค้า หรือแหล่งธุรกรรมใด ๆ	มีร้านค้า/แหล่งธุรกรรมน้อยกว่า 50% ของพื้นที่รอบอาคาร	มีร้านค้า/แหล่งธุรกรรมมากกว่า 50% ของพื้นที่รอบอาคาร	มีร้านค้า/แหล่งธุรกรรมมากกว่า 50% ของพื้นที่รอบอาคาร และ มีการใช้พื้นที่เป็นพื้นที่ด้านนอกร้านค้า
	ขอบเขตการให้บริการ	ไม่เปิดให้ใช้ประโยชน์พื้นที่	เปิดให้ใช้ประโยนชน์พื้นที่ได้บางเวลาเท่านั้น	เปิดให้ใช้ประโยชน์พื้นที่ในช่วงเวลาหลัก (เช้า กลางวัน เย็นของทุกวัน)	เปิดให้ใช้ประโยชน์พื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง
	ความหลากหลายของกิจกรรม	พื้นที่ไม่ได้ถูกใช้ประโยชน์ใดๆ	พื้นที่เป็นพื้นที่สัญจรผ่านเท่านั้น	พื้นที่ถูกใช้เป็นพื้นที่พักคอย และการสัญจร	พื้นที่ถูกใช้เป็นพื้นที่การสัญจร การพักคอย และประโยชน์อื่น ๆ
	เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	ไม่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	ระบบขนส่งมวลชนที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ (มีทางเดินเชื่อม)	ระบบขนส่งมวลชนที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอยู่ติดพื้นที่	พื้นที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยตรง

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้แบ่งลักษณะการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

3.4.1 การสำรวจภาคสนาม

เป็นการเก็บข้อมูลเชิงกายภาพของพื้นที่ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ด้วยการสังเกตการณ์ และการสำรวจผ่านการจัดทำแผนที่ประกอบการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคาร การเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

3.4.2 การสัมภาษณ์

เป็นการสำรวจแนวคิด และทัศนคติของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน รวมไปถึงการหาสาเหตุ และอุปสรรค ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกที่จะร่วมสนับสนุน ตลอดจนขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้เมื่อร่วมสนับสนุนการพัฒนาพื้นทีเมืองน่าเดิน

ตารางที่ 3.2

ตารางแสดงตัวแปร ที่มาของข้อมูล และเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง	ข้อมูล	ที่มาของข้อมูล	เครื่องมือที่ใช้
ลักษณะการลงทุน	- รูปแบบการลงทุน - ผลตอบแทนที่คาดหวัง - ขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้ - ความเป็นไปได้ในการลงทุน	การทบทวน วรรณกรรม และการสัมภาษณ์	บทสัมภาษณ์ การจดบันทึก และการอธิบาย
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ และกึ่งสาธารณะ - กฎหมายเกี่ยวข้องกับที่ว่างรอบอาคาร - ข้อจำกัดที่เกิดจากกฎหมาย	การทบทวน วรรณกรรมการสำรวจ และการสัมภาษณ์	บทสัมภาษณ์ การจดบันทึก รูปถ่าย และการอธิบาย
การใช้พื้นที่	- กรรมสิทธิ์ในการครอบครองพื้นที่ - ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน - แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่	การสัมภาษณ์ การสำรวจ	บทสัมภาษณ์ แผนที่ รูปถ่าย และการอธิบาย
ผู้รับผิดชอบโครงการ	- หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - รูปแบบการแบ่งขอบเขตงาน	การทบทวน วรรณกรรม และการสัมภาษณ์	บทสัมภาษณ์ การจดบันทึก และการอธิบาย

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

งานวิจัยชิ้นนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม และการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามโดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

3.5.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม

เป็นการรวบรวมข้อมูลจากแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิจัย และใช้วิเคราะห์ร่วมกับการเก็บข้อมูลภาคสนาม

3.5.2 การสำรวจภาคสนาม

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่จริง เพื่อทำการสำรวจองค์ประกอบทางกายภาพของพื้นที่เพื่อใช้ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

3.5.3 การสัมภาษณ์

ใช้ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการคัดเลือก เพื่อศึกษาหาการวิเคราะห์หาสาเหตุ และ อุปสรรคในการร่วมสนับสนุน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกที่จะร่วมสนับสนุน ตลอดจนขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้เมื่อร่วมสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน
โดยเนื้อหาในการสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้สัมภาษณ์
2. ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างหน้าอาคารที่ติดกับทางเดินเท้าสาธารณะ
3. การใช้ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน
4. แนวคิด และความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน
5. ขั้นตอน หรือกระบวนการในการทำงานร่วมกับหน่วยงานรัฐบาล
6. สาเหตุ หรือปัจจัยที่ทำให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่
7. อุปสรรค และขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้ในการมีส่วนร่วมกับภาครัฐบาล

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแนวคิดและรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การทบทวนวรรณกรรม เพื่อศึกษาหาสาเหตุของปัญหา และวิธีการแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพการสัญจรด้วยการเดินเท้า เพื่อทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง และจัดทำบทสัมภาษณ์

3.6.2 การวิเคราะห์หาสาเหตุ และอุปสรรคในการร่วมสนับสนุน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกที่จะร่วมสนับสนุน ตลอดจนขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้เมื่อร่วมสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ภาคเอกชนที่เคยร่วมสนับสนุนภาครัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ และภาคเอกชนที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ของพื้นที่กรณีศึกษา เพื่อทำการเสนอแนะแนวทางในการวางแผน และบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

บทที่ 4

ผลการวิจัย และอภิปรายผล

จากการศึกษาได้ทำการเลือกพื้นที่ที่ศึกษาอยู่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) ของกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดขอบเขตพื้นที่อยู่ในระยะรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า 8 สถานี ได้แก่ สถานีช่องนนทรี สถานีศาลาแดง สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนานา สถานีอโศก และสถานีพร้อมพงษ์ พบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคารบริเวณที่ติดกับทางเท้าสาธารณะจำนวน 72 อาคาร โดยแบ่งเป็นอาคารสำนักงาน 48 อาคาร และอาคารสรรพสินค้า 24 อาคาร ซึ่งจะอภิปรายลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การใช้ประโยชน์พื้นที่ และหลักการบริหารจัดการพื้นที่ในลำดับต่อไป โดยผู้วิจัยได้ทำการเก็บบันทึกข้อมูลโดยอาศัยการสำรวจ และสังเกตลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาพร้อมบันทึกภาพประกอบเกี่ยวกับสภาพทางเท้า และพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร พร้อมทั้งทำการสัมภาษณ์ผู้จัดการอาคารของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร และแนวทางการร่วมมือกับหน่วยงานรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน โดยมีรายละเอียดในการเก็บข้อมูล ดังนี้

4.1 ด้านกายภาพ

4.1.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่

1. สถานีช่องนนทรี

เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตบางรัก ตั้งอยู่ในใจกลางย่านธุรกิจสาทร-สีลมบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีการเชื่อมต่อกับรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายสาทร-ราชพฤษ์ที่สถานีสาทรซึ่งเป็นสถานีต้นทางผ่านการใช้สะพานทางเดินยกระดับข้ามสี่แยกสาทร-นราธิวาส บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคารสำนักงานที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ จำนวน 13 แห่ง นอกจากนั้นพื้นที่โดยรอบยังเป็นแหล่งที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ เช่น โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน สถานฑูตเบลเยี่ยม สถานฑูตสิงคโปร์ พื้นที่จับจ่ายใช้สอย เช่น ซอยละลายทรัพย์ ศูนย์อาหารสีลม สแควร์ ในช่วงเวลาเช้า และเย็นพื้นที่บริเวณจะมีความหนาแน่นของผู้เดินทางทั้งรถยนต์ และผู้เดินเท้าสูงเนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่แหล่งงาน และแหล่งธุรกรรม

2. สถานีศาลาแดง

เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตบางรัก ตั้งอยู่ในใจกลางย่านธุรกิจสีลม บริเวณถนนสีลม มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สถานีสีลมผ่านการใช้สะพานทางเดินยกระดับเชื่อมต่อระหว่างสถานี บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคารที่มีระยะถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินสาธารณะจำนวน 12 อาคาร โดยแบ่งเป็นอาคารสำนักงาน 11 อาคาร และอาคารสรรพ สินค้า 1 อาคาร นอกจากนั้นพื้นที่โดยรอบยังเป็นแหล่งที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ เช่น โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ โรงพยาบาลบีเอ็นเอช โรงเรียนเซนต์โยเซฟ คอนเวนต์ เนื่องจากอยู่ในใจกลางย่านธุรกิจ และการค้าทำให้ในช่วงเช้า และช่วงเย็นของวันจันทร์-ศุกร์มีผู้เดินทางเข้ามาในพื้นที่บริเวณนี้มากเป็นพิเศษ

3. สถานีสยาม

เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตปทุมวัน ตั้งอยู่ในใจกลางย่านสยาม และเนื่องจากเป็นสถานีที่มีการเปลี่ยนขบวนรถระหว่างสายสุขุมวิท และสายสีลมทำให้สถานีนี้มีผู้ใช้บริการค่อนข้างมากเป็นพิเศษมีทางยกระดับเชื่อมต่อไปยังย่านราชประสงค์ซึ่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคาร ที่มีระยะถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินสาธารณะจำนวน 7อาคาร นอกจากนั้นพื้นที่โดยรอบยังเป็นแหล่งที่ตั้งของสถานที่สำคัญ เช่น วังสระปทุม วัดปทุมวนารามราชวรวิหาร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กองบัญชาการตำรวจสันติบาล

4. สถานีชิดลม

เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตปทุมวัน ตั้งอยู่ในบริเวณย่านราชประสงค์ที่เป็นย่านการค้าของกรุงเทพมหานครมีทางยกระดับเชื่อมยังสถานีสยาม โดยผ่านบริเวณทางเชื่อมเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเวิลด์ก่อน บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคารที่มีระยะถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินสาธารณะจำนวน 16อาคาร โดยอาคารเป็นอาคารสรรพสินค้า 10 แห่ง อาคารสำนัก งาน 6 แห่ง นอกจากนั้นพื้นที่โดยรอบยังเป็นแหล่งที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ เช่น โรงเรียนมาแตร์เดอีวิทยาลัย

5. สถานีเพลินจิต

เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตปทุมวัน เป็นสถานีที่ตั้งอยู่พื้นที่ระหว่างถนนเพลินจิต ถนนวิทยุ และถนนสุขุมวิท บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคารที่มีระยะถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินสาธารณะจำนวน 10 อาคาร โดยแบ่งเป็นอาคารสำนักงาน 9 แห่ง และ

อาคารสรรพสินค้า 1 แห่ง นอกจากนั้นพื้นที่โดยรอบยังเป็นแหล่งที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ เช่น สถานฑูตอังกฤษ สถานฑูตสวิสเซอร์แลนด์ สถานฑูตเวียดนาม สถานฑูตปากีสถาน โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์

6. สถานีนานา

เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตวัฒนา เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ต้นถนนสุขุมวิท ปากซอย 6 และ 9 ซึ่งถือว่าตั้งอยู่ในใจกลางย่านธุรกิจสถานบันเทิง ผู้ที่เข้ามาในย่านนี้ส่วนมากจะเป็นชาวต่างชาติโดยเฉพาะชาวตะวันออกกลาง บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคารที่มีระยะถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินสาธารณะจำนวน 1 อาคาร คืออาคารทูแปซิฟิค

7. สถานีอโศก

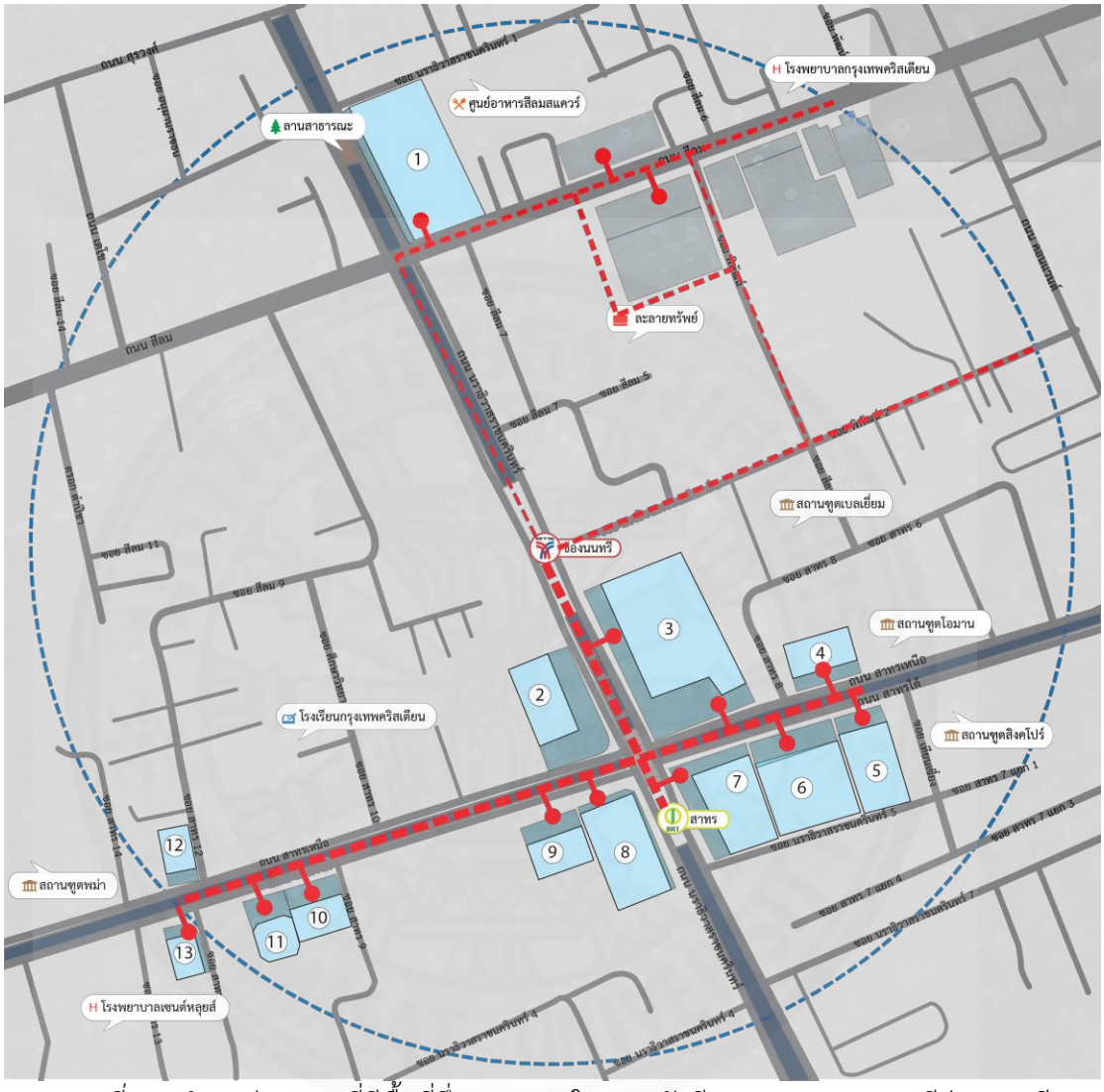
เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตวัฒนา และเขตคลองเตยเป็นสถานีที่ตั้งอยู่ใกล้สี่แยกอโศกมนตรี มีการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สถานีสุขุมวิทซึ่งเชื่อมกันโดยตรงบริเวณสถานีอโศกถือเป็นย่านธุรกิจที่สำคัญอีกย่านหนึ่งของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นทั้งแหล่งท่องเที่ยว และแหล่งธุรกิจ ผู้ที่เข้ามาในย่านนี้มีทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคารที่มีระยะถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินสาธารณะจำนวน 9 อาคาร โดยแบ่งเป็นอาคารสำนักงาน 7 อาคาร และอาคารสรรพสินค้า 2 อาคาร นอกจากนั้นพื้นที่โดยรอบยังเป็นแหล่งที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ คือ สยามสมาคม สวนชูวิทย์ โคเรียนทาวน์

8. สถานีพร้อมพงษ์

เป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมพื้นที่ของเขตคลองเตย เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ระหว่างห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่สองแห่งคือ ห้างเอ็มโพเรียม และห้างเอ็มควอเทียร์ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาให้เป็นย่านดิเอ็มดิสทริคที่จะเป็นย่านการค้าแห่งใหม่ในพื้นที่สุขุมวิทตอนกลาง บริเวณโดยรอบในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีมีอาคารที่มีระยะถอยร่นจากพื้นที่ทางเดินสาธารณะจำนวน 4 อาคาร โดยแบ่งเป็นอาคารสำนักงาน 2 อาคาร และอาคารสรรพสินค้า 2 อาคาร นอกจากนั้นพื้นที่โดยรอบยังเป็นแหล่งที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ เช่น สวนสาธารณะเบญจสิริ และอยู่ใกล้โรงเรียนสายน้ำผึ้ง สถานฑูตฟิลิปปินส์

4.1.2 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ

1. สถานีช่องนนทรี



ภาพที่ 4.1 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีช่องนนทรี

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 13 อาคารได้แก่

1. อาคารไอทีเอฟ ทาวเวอร์เป็นพื้นที่ว่างที่มีขนาดเล็กสามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม เป็นพื้นที่ที่มีการยกระดับขึ้นมาเล็กน้อยจากระดับทางเท้า

2. อาคารสาทรสแควร์พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนนได้แก่ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสาทรเหนือ พื้นที่มีการยกระดับจากระดับทางเท้ามีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งไม่มีรั้วกั้นเป็นขอบเขตที่ชัดเจนแต่อาศัยการจัดภูมิทัศน์และการยกระดับพื้นที่ในการแสดงขอบเขตพื้นที่

พื้นที่ฝั่งถนนสาทรใต้เป็นพื้นที่ที่ไม่รวมกับทางเดินรถแต่พื้นที่ฝั่งถนนนราธิวาสราชนครินทร์มีการอนุญาตให้รถสามารถเข้ามาในพื้นที่ได้ในบางช่วงเวลา

3. สาธรธานี คอมเพล็กซ์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนน ได้แก่ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสาทรเหนือ พื้นที่มีลักษณะหลายรูปแบบมีทั้งรูปแบบลดระดับจากพื้นถนน (Sunken) และยกระดับจากพื้นที่ถนนบริเวณที่มีการลดระดับจากถนน

4. อาคารแสงทองธานี พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสาทรเหนือ มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ ไม่รวมกับทางเดินรถ

5. อาคารเอเชียเซ็นเตอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสาทรใต้ มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับมีหลังคาคลุม ไม่รวมกับทางเดินรถ ไม่มีรั้วกั้น สามารถเดินเชื่อมต่อไปยังบริเวณอาคารข้างเคียงได้ คือ อาคารสาทรซิตี้ ทาวเวอร์

6. อาคารสาทรซิตี้ ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสาทรใต้ มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับ มีการจัดภูมิทัศน์เล็กน้อย ไม่มีรั้วกั้น เปิดให้ผู้คนเดินผ่านได้ตลอด 24 ชั่วโมง สามารถเป็นทางเดินเชื่อมต่อไปยังอาคารข้างเคียงได้ คือ อาคารเอเชียเซ็นเตอร์ และอาคารบางกอกซิตี้ ทาวเวอร์

7. อาคารบางกอกซิตี้ ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากสองฝั่งถนน ได้แก่ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสาทรใต้ มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับ

8. อาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนน ได้แก่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนสาทรใต้ มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ เปิดให้ผู้คนเดินผ่านได้ตลอด 24 ชั่วโมง แต่พื้นที่สองด้านไม่มีความต่อเนื่องกันการจะเดินเชื่อมถึงกันต้องอาศัยการเดินลงมายังเขตทางเท้าสาธารณะก่อน

9. อาคารรัจนาการ พื้นที่ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสาทรใต้ เนื่องจากมีการก่อรั้วกั้นมีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่า แต่ถูกนำมาใช้เป็นทางสัญจรของรถ มีการจัดภูมิทัศน์ให้มีความร่มรื่นเป็นพื้นที่สีเขียว

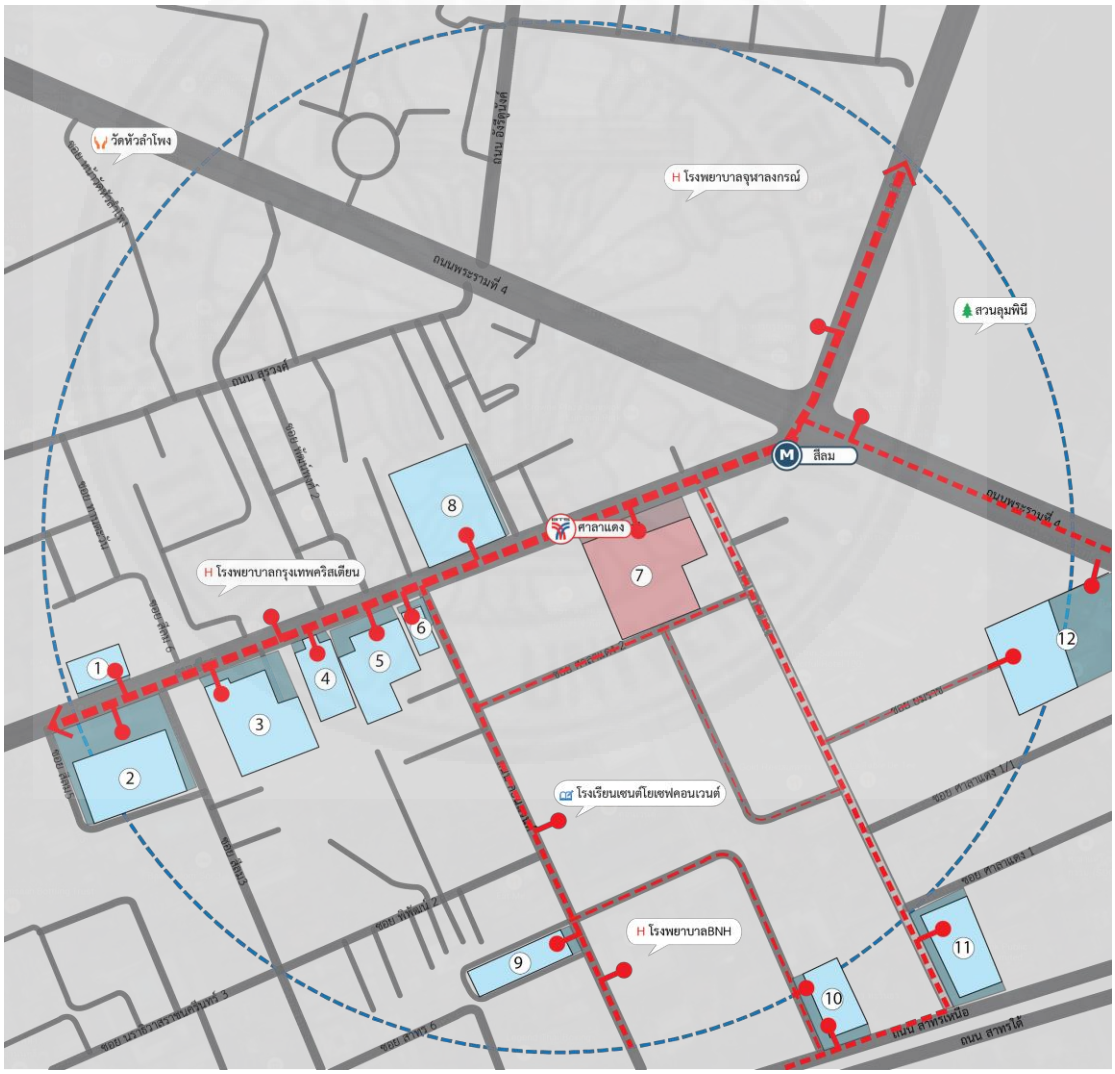
10. ธนาคารยูโอบี สำนักงานใหญ่ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสาทรใต้ มีลักษณะเป็นลานพลาซ่า มีการจัดภูมิทัศน์เป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่จึงทำให้สามารถใช้งานพื้นที่ได้เพียงบางส่วนเท่านั้น

11. เอไอเอ สาทร ทาวเวอร์พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากหัวมุมปากซอยสาทร 11 เท่านั้น ไม่สารถเข้าถึงได้จากฝั่งถนนสาทรใต้ เนื่องจากมีการทำรั้วกั้นเป็นขอบเขตที่ชัดเจน มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าแต่ถูกนำมาใช้เป็นทางสัญจรของรถ และเป็นที่จอดรถหน้าอาคาร

12.ดับเบิ้ลเอบุ๊ค ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสาทรเหนือ และซอยสาทร 12 มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับสร้างเป็นกำแพงสูงขึ้นมาจากระดับทางเท้าสาธาณะ แต่มีการทำบันไดให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรง

13. แอท สาทร ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสาทรใต้ และซอยสาทร 11 มีลักษณะเป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายทางเท้าสาธารณะ เปิดโล่งตลอดพื้นที่ทำให้ผู้คนที่สัญจรผ่านไปมาได้รับความสะดวกสบายในการสัญจรด้วยเท้า

2. สถานีศาลาแดง



ภาพที่ 4.2 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีศาลาแดง

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 12 อาคารได้แก่

1. อาคารบุญมิตร พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม มีลักษณะพื้นที่เป็นส่วนต่อขยายทางเท้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่สัญจรผ่านไปมา

2. ธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่ พื้นที่ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม เนื่องจากมีพื้นที่ถูกยกระดับให้อยู่สูงกว่าระดับทางเท้าสาธารณะ และมีการทำรั้วกั้นแสดงขอบเขตพื้นที่ที่ชัดเจน เนื่องจากเป็นธนาคารจึงต้องการความปลอดภัยในพื้นที่มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับแต่มีการใช้พื้นที่ร่วมกับทางเดินรถ และอนุญาตให้ผู้คนเข้า-ออกได้แค่ผู้ที่ทำงานในพื้นที่ หรือผู้ที่มาติดต่อทำธุรกรรมต่าง ๆ

3. อาคารยูไนเต็ด เซ็นเตอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าระดับเดียวกับทางเท้า เปิดโล่งไม่มีรั้วกั้นให้ผู้คนที่สัญจรด้วยเท้าสามารถเดินผ่านไปมาได้ตลอด 24 ชั่วโมง

4. อาคารอาคเนย์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม มีลักษณะเป็นพื้นทีเปิดโล่งต่างระดับ มีการจัดภูมิทัศน์ มีหลังคาปกคลุมบางส่วน พื้นที่มีการนำมาใช้ร่วมกับทางเดินรถ

5. อาคารซีพี ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ ไม่มีการทำรั้วกั้น ผู้คนสามารถเดินทางเข้าไปยังพื้นที่ได้ง่าย สามารถใช้พื้นที่ได้ตลอด 24 ชั่วโมง

6. ลิเบอร์ตี้ ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม และซอยคอนแวนต์ มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ม้านั่ง มีการจัดภูมิทัศน์เล็กน้อย

7. สีลมคอมเพล็กซ์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสีลม มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ ไม่มีรั้วกั้นในเวลากลางวัน แต่ในช่วงกลางคืนจะมีการกั้นรั้ว มีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการด้วยการทำทางลาด

8. ธนิยะ พลาซ่า มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายทางเท้า

9. อาคารคิวเฮ้าส์ คอนแวนต์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากซอยคอนแวนต์ มีลักษณะเป็นลานพลาซ่ายกระดับจากทางเท้าสาธารณะขึ้นมาเล็กน้อย มีการจัดภูมิทัศน์ให้ความร่มรื่น

10.อาคารหะรินธร ไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงเนื่องจากมีการกั้นรั้วแสดงขอบเขตพื้นที่ชัดเจน มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่า แต่มีการใช้พื้นที่เป็นทางเดินรถ พื้นที่ด้านข้างมีการทำเป็นอาเขตเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่คนในอาคาร

11.อาคารธนาคารทิสโก้ สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากฝั่งถนนสาทรใต้ และหัวมุมถนนศาลาแดงตัดกับซอยศาลาแดง 1 มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ มีการจัดภูมิทัศน์ ใช้พื้นที่รวมกับทางสัญจรของรถแต่มีการแบ่งขอบเขตชัดเจนระหว่างพื้นที่คนเดิน และพื้นที่สัญจรของรถ

12.อาคารอับดุลราฮิม สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนพระราม 4 มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าขนาดใหญ่ มีการแบ่งขอบเขตชัดเจนระหว่างทางสัญจรของรถ และทางคนเดิน มีการจัดภูมิทัศน์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ม้านั่ง

3. สถานีสยาม

ภาพที่ 4.3 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีสยาม

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 7 อาคารได้แก่

1. สยามพารากอน พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนพระราม1 มีลักษณะเป็นส่วนต่อขยายทางเท้า ลานพลาซ่าต่างระดับ และพื้นที่เชื่อมต่อไปยังอาคารอื่น โดยบริเวณที่เป็นพื้นที่ส่วนต่อ

ขยายทางเท้านั้นมีการเลือกใช้พื้นผิวให้มีความเหมือนกับพื้นที่ทางเท้าสาธารณะในส่วนของลานพลาซ่าต่างระดับได้มีการจัดภูมิทัศน์ให้ดูร่มรื่นสวยงาม และพื้นที่เชื่อมต่อไปยังอาคารอื่นทำให้สามารถเชื่อมต่อไปยังอาคารข้างเคียงได้ คือ สยามเซ็นเตอร์

2. สยามเซ็นเตอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนพระราม1มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ และพื้นที่เชื่อมต่อไปยังอาคารอื่น คืออาคารสยามพารากอน และอาคารสยามดิสคัฟเวอรี่ มีการออกแบบให้มีสเต็ปเป็นส่วนตกแต่งอาคาร มีทางลาดเพื่อผู้พิการ ไม่มีรั้วกั้นแต่ในเวลากลางคืน มีการนำรั้วออกมากั้นพื้นที่

3. หอศิลปวัฒนธรรม พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนน ได้แก่ ถนนพระราม 1 และถนนพญาไท มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับเปิดโล่งให้ผู้คนสามารถสัญจรผ่านไปมาได้อย่างสะดวก มีการเชื่อมต่อกับสะพานลอยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ

4. มาบุญครอง เซ็นเตอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนน ได้แก่ ถนนพระราม 1 และ ถนนพญาไท มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับ โดยพื้นที่ฝั่งถนนพระราม 1 จะมีขนาดเล็กกว่าพื้นที่ฝั่งถนนพญาไทไม่มีการนำรั้วมากั้นทำให้พื้นที่เปิดโล่งสู่สาธารณะตลอด 24 ชั่วโมง

5. อาคารดิจิตอลเกตเวย์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนนได้แก่ ถนนพระราม 1 และสยามสแควร์ซอย 7 พื้นที่ฝั่งถนนพระราม 1 มีลักษณะเป็นส่วนต่อขยายทางเท้า ไม่มีรั้วกั้น และพื้นที่ฝั่งสยามสแควร์ซอย 7 มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าระดับเดียวกับทางเท้า ไม่มีรั้วกั้นเช่นกัน

6. อาคารสยามสแควร์วัน พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนพระราม 1 สยามสแควร์ซอย 5 และสยามสแควร์ซอย 7 โดยพื้นที่ฝั่งถนนพระราม 1 มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ ฝั่งสยามสแควร์ซอย 5 มีลักษณะเป็นส่วนต่อขยายทางเท้า และฝั่งสยามสแควร์ซอย 7 มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับเช่นกัน

7. อาคารสยามกิตต์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนอังรีดูนังต์ ซอยจุฬา 64 สยามสแควร์ซอย 7 โดยพื้นที่ฝั่งถนนอังรีดูนังต์มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าแต่ถูกนำไปใช้เป็นที่จอดรถของอาคาร สำหรับพื้นที่ฝั่งสยามสแควร์ซอย 7 นั้นมีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ

4. สถานีชิดลม

ภาพที่ 4.4 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีชิดลม

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 16 อาคาร ได้แก่

1. ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนพระราม 1 และถนนราชดำริ พื้นที่มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับขนาดใหญ่ เปิดโล่งสู่สาธารณะ ฝั่งถนนพระราม 1 มีการจัดภูมิทัศน์เล็กน้อย ส่วนพลาซ่าด้านถนนราชดำริมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้งาน คือ ม้านั่ง มีอาเขตขนาดใหญ่มีการนำรั้วมากั้นในเวลากลางคืน

2. เกษรพลาซ่า พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนราชดำริ และถนนพญาไท พื้นที่มีลักษณะเป็นส่วนต่อขยายทางเท้าเปิดโล่งไม่มีรั้วกั้นแต่มีการตั้งกระถางต้นไม้เป็นแนวบอกขอบเขตพื้นที่

3. เพรสิเด้นซ์ ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนพญาไท มีลักษณะเป็นส่วนต่อขยายทางเท้ามีการจัดภูมิทัศน์ แบ่งขอบเขตพื้นที่ด้วยการตั้งกระถางต้นไม้

4. บิ๊กซี ราชดำริ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนราชดำริ มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับ มีอาเขตรองรับผู้ที่สัญจรเข้าพื้นที่ศูนย์การค้า

5. อาคารอรกานต์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากซอยชิดลม พื้นที่มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับมีการจัดภูมิทัศน์โดยรอบทำให้พื้นที่เกิดความร่มรื่น มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ม้านั่งที่เกิดจากการใช้กระถางต้นไม้ขนาดใหญ่

6. อาคารเซ็นทรัลชิดลม พื้นที่ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงเนื่องจากมีการกั้นรั้วเป็นขอบเขตที่ชัดเจน โดยพื้นที่มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าแต่ถูกนำไปใช้เป็นที่จอดรถของอาคาร

7. อาคารอัลม่าลิงค์ พื้นที่ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงเนื่องจากมีการกั้นรั้วเป็นขอบเขตที่ชัดเจน พื้นที่ถูกนำไปใช้เป็นทางสัญจรของรถ

8. อาคารวนิสสา พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากซอยชิดลม มีลักษณะเป็นลานพลาซ่า มีการจัดภูมิทัศน์เป็นส่วนใหญ่ทำให้เหลือพื้นที่ในการสอยน้อยลง

9. เซ็นทรัลเอ็มบาสซี่ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากหัวมุมถนนเพลินจิตตัดกับถนนวิทยุ พื้นที่มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับ มีการเล่นระดับของพื้นที่ผสมผสานไปกับการจัดภูมิทัศน์

10.ต้นสน ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับเปิดโล่ง ไม่มีรั้วกั้นชัดเจนแต่ใช้แนวต้นไม้เป็นการบ่งบอกขอบเขตของพื้นที่

11.เพลินจิต ทาวเวอร์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับมีการจัดภูมิทัศน์ มีหลังคาคลุมในบางพื้นที่

12.เมอร์คิวรี่วิลล์ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต และถนนหลังสวน มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ โดยฝั่งถนนหลังสวนมีการใช้พื้นที่ร่วมกับทางสัญจรของรถ

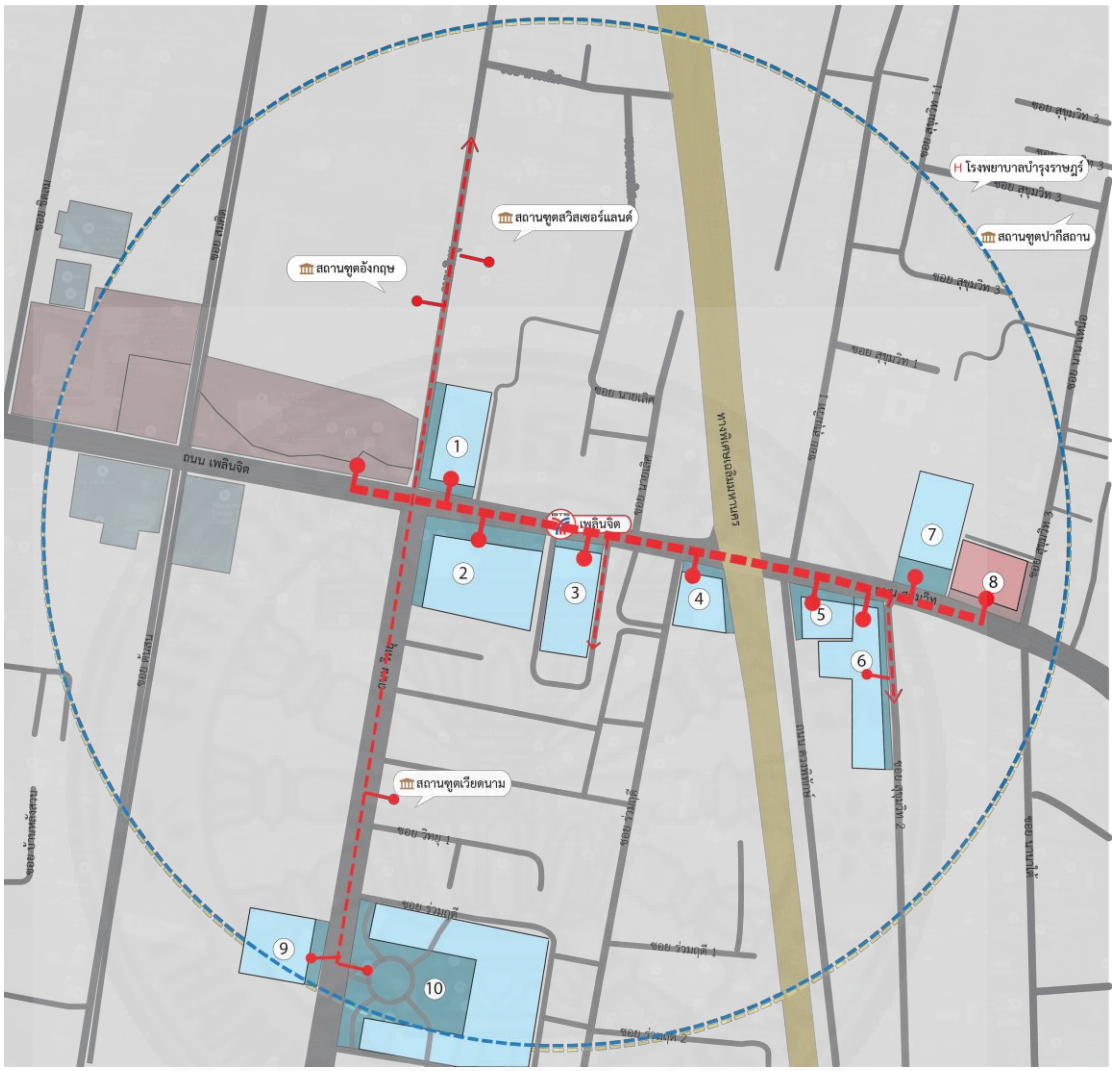
13.เดอะ พอร์ติโก้ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนหลังสวน มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ

14.อัมรินทร์พลาซ่า พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าเปิดโล่งสู่สาธารณะตลอด 24 ชั่วโมง พื้นที่ใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ มีการจัดภูมิทัศน์

15.แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าที่มีรั้วกั้น และเป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายทางเท้า

16.อาคารซีไอเอ็มบี ไทย พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนหลังสวน พื้นที่มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าเปิดโล่ง แบ่งขอบเขตพื้นที่ด้วยการใช้แนวเสาธง

5. สถานีเพลินจิต



ภาพที่ 4.5 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีเพลินจิต

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 10 อาคารได้แก่

1. อาคารเวฟเพลส สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนวิทยุ และถนนเพลินจิต มีลักษณะเป็นส่วนต่อขยายทางเท้า โดยบริเวณหัวมุมถนนวิทยุตัดกับถนนเพลินจิตจะเปิดโล่ง แต่ฝั่งถนนวิทยุมีการทำแนวต้นไม้กั้น และใช้พื้นที่ร่วมกับทางสัญจรของรถ

2. อาคารปาร์ค เวน เจอร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับ อุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น โต๊ะ เก้าอี้ มีการจัดภูมิทัศน์ และมีทางลาดสำหรับผู้พิการเชื่อมเป็นทางเข้าออกทั้งจากฝั่งถนนวิทยุ และถนนเพลินจิต

3. มหาทุนพลาซ่า สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ พื้นที่ถูกใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ มีประติมากรรมตั้งอยู่ในบริเวณขอบเขตที่ดิน

4. อาคารคิวเฮ้าส์ เพลินจิต ไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงเนื่องจากมีการกั้นรั้วรอบไว้ มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับร่วมกับทางสัญจรของรถ

5. อาคารสุขุมวิท สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับเปิดโล่งในฝั่งถนนเพลินจิตแต่มีการกั้นรั้วในฝั่งถนนดวงพิทักษ์ และพื้นที่ฝั่งนี้ใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ จัดภูมิทัศน์บางส่วน

6. เพลินจิตเซ็นเตอร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนน ได้แก่ ถนนเพลินจิต และซอยสุขุมวิท 2 มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับทั้งสองด้านแต่พื้นที่ฝั่งถนนเพลินจิตจะมีลักษณะที่เปิดโล่งสู่สาธารณะมากกว่าบริเวณซอยสุขุมวิท 2

7. ธนาคารกรุงไทย สำนักงานใหญ่ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนเพลินจิต มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับขนาดใหญ่ มีการจัดภูมิทัศน์ มีความเปิดโล่งสู่สาธารณะ

8. อาคารนานาสแควร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุมวิท และซอยสุขุมวิท 3 มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ ไม่มีรั้วกั้น

9. อาคารไวร์เลสโรด สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนวิทยุ มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่า แต่พื้นที่ถูกนำมาใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ มีการทำทางเดินแยกจากทางเดินรถที่ชัดเจน

10.กลุ่มอาคารออลซีซั่นเพลส สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนวิทยุ มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับขนาดใหญ่ แต่ถูกนำมาใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ มีการทำทางเดินแยกจากทางเดินรถที่ชัดเจน

6. สถานีนานา

ภาพที่ 4.6 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีนานา

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 1 อาคารได้แก่

1. อาคารทรู แปซิฟิคเพลส สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากถนนสุขุวิท มีลักษณะเป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายทางเท้า และพื้นที่ส่วนที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับ

7. สถานีอโศก

ภาพที่ 4.7 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีอโศก

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 11 อาคารได้แก่

1. อาคารไทม์สแควร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุวิท มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับเปิดโล่งตลอด 24 ชั่วโมงมีการทำทางลาดบริเวณปลายสองฝั่งของพื้นที่

2. ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน สุขุมวิท สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุมวิท มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่เปิดโล่งใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ มีรั้วกั้นเป็นบางช่วง

3. ศูนย์การค้าเทอร์มินอล 21 สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุมวิท และซอยสุขุมวิท 19 มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าที่ใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ

4. อาคารอินเตอร์เช้นจ์ ทาวเวอร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนน 2 ฝั่ง ได้แก่ ถนนสุขุมวิท และถนนอโศกมนตรี มีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีสุขุมวิทมีลักษณะพื้นที่เป็นส่วนต่อขยายทางเท้าสาธารณะ มีการวางกระถางต้นไม้เป็นแนวกั้นเขตพื้นที่บางส่วน

5. ชิโน-ไทย ทาวเวอร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนอโศกมนตรี และซอยร้อยปีสยามสมาคม มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับ ไม่มีรั้วกั้นเปิดโล่งสู่สาธารณะ

6. อาคารจัสมินซิตี้ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุมวิท และซอยสุขุมวิท 23 มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ พื้นที่ฝั่งสุขุมวิท 23 จะมีรั้วกั้นเปิดให้เข้าพื้นที่แค่บางช่วงเท่านั้น แต่พื้นที่ฝั่งถนนสุขุมวิทไม่มีรั้วกั้น

7. เอ็กเช้นจ์ ทาวเวอร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากฝั่งถนนสุขุมวิท มีลักษณะเป็นลานพลาซ่าต่างระดับ และมีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่ำกว่าระดับ มีการจัดภูมิทัศน์ และมีการทำทางลาด

8. พีเอส ทาวเวอร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนอโศกมนตรี มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับขนาดใหญ่ มีการจัดภูมิทัศน์

9. อาคารเสริมมิตร สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนอโศกมนตรี มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่า แต่พื้นที่ถูกนำมาใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ

8. สถานีพร้อมพงษ์

ภาพที่ 4.8 ตำแหน่งอาคารที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตรรอบสถานีพร้อมพงษ์
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

จากการสำรวจพบว่ามีอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะอยู่ 5 อาคารได้แก่

1. อาร์ เอส ยู ทาวเวอร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจาก 2 ฝั่งถนน ได้แก่ ถนนสุขุมวิท และซอยสุขุมวิท 23 มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดโล่งต่างระดับไม่มีรั้วกั้น เปิดโล่งสู่สาธารณะ

2. ศูนย์การค้าเอ็มโพเรียม สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุมวิท มีลักษณะพื้นที่เป็นลานพลาซ่าต่างระดับ บริเวณที่เชื่อมกับทางเดินเท้าสาธารณะมีการใช้วัสดุเดียวกับทางเท้า มีการจัดภูมิทัศน์ มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ม้านั่ง เปิดโล่งให้ผู้คนสามารถใช้งานได้ 24 ชั่วโมง

3. ศูนย์การค้าเอ็มควอเทียร์ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุมวิท มีลักษณะเป็นลานพลาซ่า พื้นที่ถูกนำไปใช้ร่วมกับทางสัญจรของรถ มีสิ่งอำนวยความสะดวกคือ พื้นที่นั่งพักคอยซึ่งจะประกอบด้วยม้านั่ง และการจัดภูมิทัศน์

4. อาคารสมัชชาวานิช สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากถนนสุขุมวิท มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายทางเท้า และพื้นที่เปิดโล่งต่ำกว่าระดับ

ตารางที่ 4.1

สรุปจำนวนอาคารตามลักษณะพื้นที่กึ่งสาธารณะ

สถานี	ลักษณะพื้นที่				
	ลานพลาซ่า	ลานพลาซ่าต่างระดับ	ลานพลาซ่าต่ำกว่าระดับ	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	ส่วนต่อขยายทางเท้า
ช่องนนทรี	3	4	1	4	1
ศาลาแดง	3	2	-	5	2
สยาม	2	2	-	2	1
ชิดลม	5	3	-	6	2
เพลินจิต	1	4	-	5	-
นานา	-	-	-	1	-
อโศก	2	3	-	3	1
พร้อมพงษ์	1	1	-	1	1
รวม	17	19	1	27	8

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

4.2 ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ และความเชื่อมต่อพื้นที่

ด้านลักษณะการใช้ประโยชน์ และความเชื่อมต่อของพื้นที่ผู้วิจัยได้ทำการเข้าสังเกตพฤติกรรมการใช้งานของแต่ละพื้นที่ ด้วยวิธีการสังเกต บันทึก และถ่ายภาพกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ โดยกำหนดให้ P แทน Path (เส้นทาง) N แทน Node (จุดศูนย์รวม) และ F แทน Frontage (พื้นทีหน้าอาคาร) โดยได้ผลสรุปออกมาดังนี้

ตารางที่ 4.2

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีช่องนนทรี)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	ไอทีเอฟ ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่ง (P-P : ภายในอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	เนื่องจากพื้นที่มีขนาดเล็กจึงมีการใช้พื้นที่ เป็นเพียงทางเข้า-ออกอาคาร ตั้งศาลพระภูมิ
2	สาทรสแควร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	เข้า-ออกอาคาร เป็นพื้นทีนัดพบ พื้นที่รับ-ส่งคนหน้าอาคาร สูบบุหรี่ โดยจะมีปริมาณผู้ใช้งานมากในช่วงเวลาเช้า กลางวัน และ เย็นตามเวลาเข้า-ออกงาน จัดอีเว้นท์ ถ่ายทำโฆษณา
3	สาธรธานี คอมเพล็กซ์	ลานพลาซ่าต่ำกว่าระดับ ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ บุคคลภายนอก	- ฝั่งถนนนราธิวาส เดินผ่านพื้นที่เพื่อใช้บริการร้านค้า เป็นพื้นที่นัดพบ มีคนพลุกพล่านตลอดเวลา เนื่องจากติดรถไฟฟ้า และมีร้านค้าที่เปิดตลอด 24 ชั่วโมง - ฝั่งถนนสาทร พื้นที่สูบบุหรี่ นั่งพัก
4	แสงทองธานี	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ	รับ-ส่งหน้าอาคาร พื้นที่นัดพบ
5	เอเชียเซ็นเตอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P/N-N/P-N : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	เข้า-ออกอาคาร พื้นที่นัดพบ เดินผ่านไปยังอาคารข้างเคียง

ตารางที่ 4.2 *(ต่อ)*

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีช่องนนทรี)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
6	สาทรซิตี้ ทาวเวอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P/N-N/P-N : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ วินมอเตอร์ไซค์ ผู้มาติดต่อ	รับ-ส่งหน้าอาคาร พื้นที่นัดพบ ถ่ายทำโฆษณา นั่งคอยรถสาธารณะ เดินผ่านไปยังอาคารข้างเคียงพื้นที่นั่งเล่นของวินมอเตอร์ไซค์
7	บางกอกซิตี้ ทาวเวอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P/N-N/P-N) : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ ผู้มาติดต่อ	พื้นที่นัดพบ เดินผ่านไปยังอาคารข้างเคียงสูบบุหรี่
8	เอ็มไพร์ ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายในอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	พื้นที่นัดพบ นั่งคอยรถสาธารณะ สูบบุหรี่ เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าใช้บริการในอาคาร โดยฝั่งถนนสาทรใต้จะมีผู้ใช้พื้นที่มากกว่าฝั่งถนนนราธิวาสฯ
9	อาคารรัจนาการ	ลานพลาซ่า (F)	พนักงานออฟฟิศ	เข้า-ออกอาคาร พื้นที่รับ-ส่งคนหน้าอาคาร
10	ธนาคารยูโอบี	ลานพลาซ่า (F)	พนักงานธนาคาร	เข้า-ออกอาคาร
11	เอไอเอ สาทร ทาวเวอร์	ส่วนต่อขยายทางเท้า (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	พื้นที่รับ-ส่งคนหน้าอาคาร จอดรถ
12	ดับเบิ้ลเอบุ๊ค ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	ผู้มาซื้อหนังสือ	พื้นที่นัดพบ นั่งเล่นอ่านหนังสือ เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร
13	แอท สาทร ทาวเวอร์	ส่วนต่อขยายทางเท้า (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ บุคคลภายนอก	พื้นที่นัดพบ เดินผ่าน ยืนรอรถสาธารณะ

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

ตารางที่ 4.3

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีศาลาแดง)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	อาคารบุญมิตร	ส่วนต่อขยายทางเท้า (F)	พนักงานออฟฟิศ	เข้า-ออกอาคาร พื้นที่รับ-ส่งหน้าอาคาร
2	ธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานธนาคาร ผู้มาติดต่อ	พื้นที่รับ-ส่งคนหน้าอาคาร สูบบุหรี่ จอดรถ
3	ยูไนเต็ด เซ็นเตอร์	ลานพลาซ่า (P-P : ภายนอกอาคาร)	ผู้ใช้บริการร้านค้า พนักงานออฟฟิศ บุคคลทั่วไป	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร ยืนรอรถสาธารณะ จุดนัดพบ จัดอีเว้นท์
4	อาคารอาคเนย์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ	พื้นที่รับ-ส่งหน้าอาคาร
5	ซีพี ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ ผู้ใช้บริการร้านค้า บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร จัดกิจกรรมต่าง ๆ แจกของชำร่วย นิตยสารฟรี จุดนัดพบ
6	ลิเบอร์ตี้ ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	นัดพบ นั่งคอย เดินผ่าน สูบบุหรี่
7	สีลมคอมเพล็กซ์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายในอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ นักท่องเที่ยว ลูกค้าศูนย์การค้า	นัดพบ ยืนคอยรถสาธารณะ จัดกิจกรรมต่างๆ เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า ในอาคาร
8	ธนิยะพลาซ่า	ส่วนต่อขยายทางเท้า (F)	บุคคลทั่วไป	เดินผ่าน

ตารางที่ 4.3 *(ต่อ)*

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีศาลาแดง)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
9	คิวเฮ้าส์ ศาลาแดง	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ นักเรียน ผู้ปกครอง	เดินผ่าน เดินเข้าอาคารเพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ข้างเคียง
10	อาคารหะรินธร	ลานพลาซ่า (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	เข้า-ออกอาคาร พื้นที่รับ-ส่งหน้าอาคาร
11	อาคารทิสโก้	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ บุคคลภายนอก	เดินเข้าอาคารเพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ข้างเคียง
12	อาคารอับดุลราฮิม	ลานพลาซ่า (P-P : ภายในอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ ผู้มาติดต่อ	นั่งคอย สูบบุหรี่ เดินเข้าอาคารเพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ข้างเคียง

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

ตารางที่ 4.4

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีสยาม)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	สยามพารากอน	ส่วนต่อขยายทางเท้า พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างอาคาร ลานพลาซ่าต่างระดับ	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่าน รอรถสาธารณะ นัดพบ ถ่ายรูป จัดอีเว้นท์ เดินผ่านเพื่อไปยังอาคารข้างเคียง

ตารางที่ 4.4 *(ต่อ)*

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีสยาม)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	สยามพารากอน (ต่อ)	(N-N : ภายนอกอาคาร)		
2	สยามเซ็นเตอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (N-N : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อไปยังอาคารข้างเคียง เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าในอาคาร นั่งรอ ยืนรอรถสาธารณะ จุดนัดพบ จัดกิจกรรม
3	หอศิลปวัฒนธรรม	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่าน จุดนัดพบ จัดอีเว้นท์
4	มาบุญครองเซ็นเตอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P/N-N/P-N : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป คนขับรถแท็กซี่ คนขับรถสามล้อ	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าในอาคาร แบ่งพื้นที่ให้ร้านค้าเช่า จุดนัดพบ นั่งรอรถสาธารณะ จัดอีเว้นท์ พื้นที่นั่งพักผ่อนของคนขับแท็กซี่ รถสามล้อ
5	ดิจิตอลเกตเวย์	ลานพลาซ่าส่วนต่อขยายทางเท้า (P-P/P-N : ภายในอาคาร)	บุคคลทั่วไป	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร เดินผ่านเพื่อจะไปยังพื้นที่ค้างเคียง จุดนัดพบ จัดอีเว้นท์ แบ่งเป็นพื้นที่เช่าให้กับร้านค้าขนาดเล็ก
6	สยามสแควร์วัน	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P/P-N : ภายในอาคาร)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร เดินผ่านเพื่อจะไปยังพื้นที่ค้างเคียง จุดนัดพบ จัดอีเว้นท์
7	สยามกิตต์	ลานพลาซ่า (P-P : ภายนอกอาคาร)	นักเรียน ผู้ปกครอง บุคคุลทั่วไป	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า เรียนหนังสือ ไปพื้นที่จอดรถภายในอาคาร

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

ตารางที่ 4.5

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีชิดลม)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	เซ็นทรัลเวิลด์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่าน นั่งเล่น นัดพบ ถ่ายรูป จัดอีเว้นท์ เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร เคารพบูชาศาล
2	เกษร พลาซ่า	ส่วนต่อขยายทางเท้า (P-P : ภายนอกอาคาร)	บุคคลทั่วไป	เดินผ่าน
3	เพรสซิเด้นซ์ ทาวเวอร์	ส่วนต่อขยายทางเท้า (N-N : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร
4	บิ๊กซี ราชดำริ	ลานพลาซ่าต่างระดับ (F)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในในอาคาร จุดนัดพบ นั่งรอรถสาธารณะ
5	อาคาร อรกานต์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ	นั่งพักผ่อน สูบบุหรี่
6	เซ็นทรัลชิดลม	ลานพลาซ่า (N-N : ภายในอาคาร)	ผู้ใช้บริการศูนย์การค้า	จอดรถ
7	อัลม่าลิงค์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	ผู้ติดต่อ	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า ในอาคาร
8	อาคารวนิสสา	ลานพลาซ่า (F)	พนักงานออฟฟิศ ผู้ติดต่อ	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าในอาคาร นั่งพัก
9	เซ็นทรัลเอ็มบาสซี่	ลานพลาซ่าต่างระดับ	ผู้ใช้บริการศูนย์การค้า	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าในอาคาร จัดอีเว้นท์ ถ่ายรูป

ตารางที่ 4.5 *(ต่อ)*

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีชิดลม)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
9	เซ็นทรัลเอ็มบาสซี่ (ต่อ)	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P/N-N : ภายในอาคาร)	ผู้ใช้บริการศูนย์การค้านักท่องเที่ยว	
10	ต้นสน ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ	เดินผ่านเข้า-ออกอาคาร
11	เพลินจิต ทาวเวอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศผู้ติดต่อ	จุดนัดพบ นั่งรอ เดินผ่าน สูบบุหรี่
12	เมอร์คิวรี่ วิลล์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	ผู้ใช้บริการศูนย์การค้า	จุดนัดพบ รับ-ส่งหน้าอาคาร เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า ในอาคาร
13	เดอะ ปอร์ติโก้	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	ผู้ใช้บริการศูนย์การค้า	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า ในอาคาร
14	อัมรินทร์ พลาซ่า	ลานพลาซ่า (P-P/N-N : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า ในอาคาร จัดอีเว้นท์ จุดรับ-ส่งหน้า อาคาร จุดนัดพบ
15	แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ	ลานพลาซ่า (P-P/N-N : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว	เคารพศาล แก้บน
16	ธนาคารซีไอเอ็มบี สำนักงานใหญ่	ลานพลาซ่า (F)	พนักงานธนาคาร	เดินผ่าน นัดพบ จุดรับ-ส่งหน้าอาคาร

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

ตารางที่ 4.6

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีเพลินจิต)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	อาคาร เวฟเพลส	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายในอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ ผู้ใช้บริการโฮมโปร	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร เข้า-ออกอาคาร
2	ปาร์คเวนเจอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร นั่งพัก จุดนัดพบ จัดอีเว้นท์
3	มหาทุนพลาซ่า	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	บุคคลทั่วไป	เดินผ่าน จุดรับ-ส่งหน้าอาคาร
4	คิวเฮ้าส์เพลินจิต	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ	เดินผ่าน จุดรับ-ส่งหน้าอาคาร
5	อาคาร สุขุมวิท	ลานพลาซ่าต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ	เดินผ่านเพื่อเข้าไปทำธุรกรรม นัดพบ ยืนรอ
6	เพลินจิตเซ็นเตอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายในอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ บุคคลทั่วไป	ยืนรอรถสาธารณะ จุดนัดพบ สูบบุหรี่เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร
7	ธนาคารกรุงไทย สำนักงานใหญ่	ลานพลาซ่าต่างระดับ (F)	พนักงานธนาคาร	จุดนัดพบ นั่งพัก เข้า-ออกอาคาร
8	นานาสแควร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า ในอาคาร

ตารางที่ 4.6 *(ต่อ)*

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีเพลินจิต)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
9	อาคาร ไวร์เลสโรด	ลานพลาซ่า (F)	พนักงานออฟฟิศ	จุดรับ-ส่งหน้าอาคาร
10	ออลซีซั่นเพลส	ลานพลาซ่าต่างระดับ (F)	ผู้ใช้บริการศูนย์การค้า นักท่องเที่ยว ผู้อยู่อาศัย	เดินผ่านพื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้า ในอาคาร จุดนัดพบ จอดรถ จุดรับ-ส่ง หน้าอาคาร

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

ตารางที่ 4.7

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีนานา)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	อาคาร ทูแปซิฟิค	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ	จุดเข้า-ออกอาคาร จุดนัดพบ

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

ตารางที่ 4.8

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีอโศก)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	อาคาร ไทม์ สแควร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (F)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป พนักงานออฟฟิศ	เดินผ่าน เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร พื้นที่ภายนอกของร้านค้า
2	โรบินสัน สุขุมวิท	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายในอาคาร)	บุคคลทั่วไป นักท่องเที่ยว	เดินผ่าน เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร จุดรับ-ส่งหน้าอาคาร
3	ศูนย์การค้า เทอร์มินอล 21	ลานพลาซ่า (F)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร จุดรับ-ส่งหน้าอาคาร จอดรถ จุดนัดพบ
4	อินเตอร์เช้นจ์ ทาวเวอร์	ส่วนต่อขยายทางเท้า (P-P/N-N : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ ผู้ใช้บริการ MRT	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าในอาคาร เดินไปใช้บริการรถ MRT
5	ชิโน-ไทย ทาวเวอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ	เดินผ่าน ที่พักคอย จุดนัดพบ จัดอีเว้นท์
6	อาคาร จัสมินซิตี้	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	บุคคลทั่วไป พนักงานออฟฟิศ	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร พื้นที่ภายนอกของร้านค้าจุดนัดพบ
7	เอ็กเช้นจ์ ทาวเวอร์	ลานพลาซ่าต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงานออฟฟิศ ผู้มาติดต่อ	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร พักคอย นั่งพักสูบบุหรี่
8	พี.เอส. ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (F)	พนักงานออฟฟิศ วินมอเตอร์ไซค์	จุดนัดพบ จุดจอดวินมอเตอร์ไซค์ เดินผ่านเพื่อไปตลาดนัด

ตารางที่ 4.8 *(ต่อ)*

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีอโศก)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
9	อาคาร เสริมมิตร	ลานพลาซ่า (F)	พนักงานออฟฟิศ บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร จุดรับ-ส่งหน้าอาคาร

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

ตารางที่ 4.9

ตารางสรุปกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร (สถานีพร้อมพงษ์)

ลำดับ	อาคาร	ลักษณะพื้นที่ (รูปแบบการเชื่อมต่อ)	ผู้ใช้พื้นที่	รายละเอียดกิจกรรม
1	อาร์ เอส ยู ทาวเวอร์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ (P-P : ภายนอกอาคาร)	พนักงาน ออฟฟิศ บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร จุดพักคอย พื้นที่ภายนอกร้านค้า
2	ศูนย์การค้าเอ็มโพเรียม	ลานพลาซ่าต่างระดับ (F)	นักท่องเที่ยว บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร จุดนัดพบ
3	ศูนย์การค้าเอ็มควอเทียร์	ลานพลาซ่า (P-P : ภายนอกอาคาร)	นักท่องเที่ยว	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภาย ในอาคาร รอรถสาธารณะ จุดพักคอย
4	อาคารสมัชชาวานิช	ส่วนต่อขยายทางเท้า (P-P : ภายนอกอาคาร)	บุคคลทั่วไป	เดินผ่านเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภาย ในอาคาร จุดพักคอย ตั้งร้านค้าขนาดเล็ก

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559* (P: Path, N: Node, F: Frontage)

จากข้อมูลในตารางที่ 4.1-4.9 จะพบว่าผู้ใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานบริษัทที่มีพื้นที่เช่าอยู่ในอาคารที่มีความจำเป็นเดินผ่านพื้นที่ในการเข้า-ออกอาคารเพื่อที่จะมาทำงาน เนื่องจากแหล่งงานถือเป็นจุดมุ่งหมายหนึ่งของการเดินทางซึ่งจะเป็นการเดินทางภาคบังคับของผู้ใช้อาคาร นอกจากนั้นกลุ่มผู้ใช้อีกกลุ่มได้แก่บุคคลจากอาคารข้างเคียง หรือพื้นที่ข้างเคียงที่ส่วนใหญ่จะเข้ามาใช้ ประโยชน์พื้นที่เพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าภายในอาคารโดยใช้พื้นที่เป็นจุดนัดพบ ยืนรอ หรือเดินผ่านไปยังร้านค้าภายในอาคาร จะแตกต่างจากอาคารสรรพสินค้าที่กลุ่มผู้ใช้จะเป็นนัก ท่องเที่ยว หรือผู้ใช้บริการ ศูนย์การค้า อาคารที่มีพื้นที่ว่างขนาดใหญ่พื้นที่จะถูกใช้ในลักษณะของการจัดงานกิจกรรม อีเว้นท์ต่าง ๆ แต่สำหรับอาคารที่มีพื้นที่ว่างไม่ใหญ่นักก็จะมีการออกแบบให้พื้นที่เป็นพื้นที่พักคอย หรือตั้งร้านค้าขนาดเล็กแทนเพื่อเป็นการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด

ตารางที่ 4.10

ตารางสรุปจำนวนลักษณะการเชื่อมต่อพื้นที่ในแต่ละย่าน

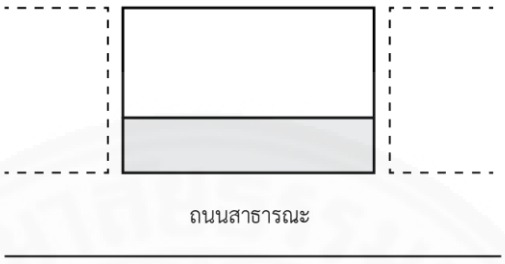
ย่าน	จำนวนอาคารทั้งหมด	ไม่มีการเชื่อมต่อ	เชื่อมต่อผ่านภายในอาคาร	เชื่อมต่อผ่านภายนอกอาคาร
ช่องนนทรี	13	3	2	8
ศาลาแดง	12	4	2	6
สยาม	7	-	2	5
ชิดลม	16	9	2	5
เพลินจิต	10	6	1	3
นานา	1	1	-	-
อโศก	9	5	1	3
พร้อมพงษ์	4	1	-	3
รวม	72	29	10	33

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

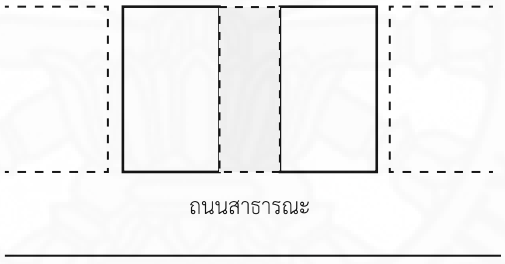
จากตารางที่ 4.10 แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะในเขตศูนย์กลางพาณิชยกรรมกรุงเทพมหานครมีอาคารที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือบริเวณอื่น ๆ ได้ 43 อาคาร โดยแบ่งเป็นเชื่อมต่อผ่านพื้นที่ภายในอาคาร 10 แห่ง และเชื่อมต่อผ่านพื้นที่ภายนอกอาคารอีก 33 แห่ง

4.3 รูปแบบของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร

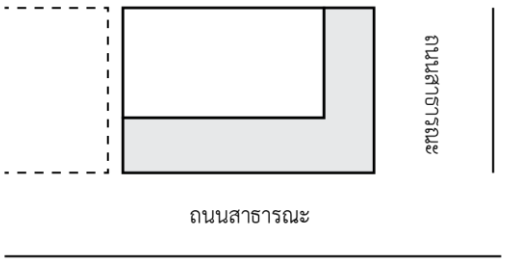
จากการสำรวจพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานครทั้งหมด 72 อาคาร พบว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะจะตั้งอยู่บริเวณ 6 ตำแหน่งหลัก ๆ ในเขตพื้นที่ดิน ดังต่อไปนี้



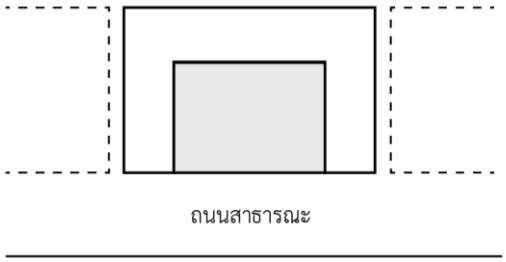
ภาพที่ 4.9 ตำแหน่งพื้นที่อยู่บริเวณหน้าอาคาร เปิดโล่งสู่สาธารณะ
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



ภาพที่ 4.10 ตำแหน่งพื้นที่อยู่ภายใน หรือใต้อาคาร
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

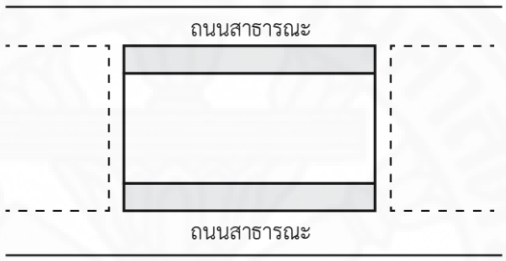


ภาพที่ 4.11 ตำแหน่งพื้นที่อยู่บริเวณหน้าอาคาร และด้านข้างอาคาร
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



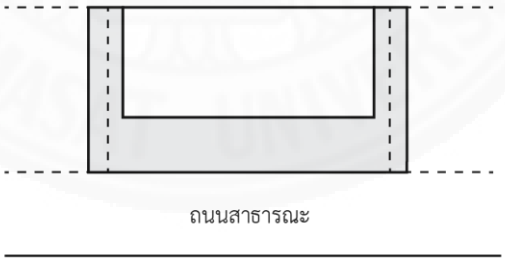
ภาพที่ 4.12 ตำแหน่งพื้นที่อยู่ภายในบริเวณกลุ่มอาคาร

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



ภาพที่ 4.13 ตำแหน่งพื้นที่ขนาบด้านหน้า และด้านหลังของอาคาร

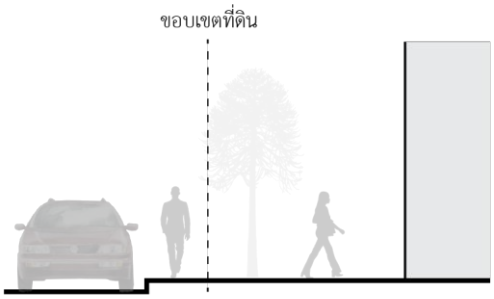
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



ภาพที่ 4.14 ตำแหน่งพื้นที่อยู่ด้านหน้าอาคาร และรวมกับพื้นที่ว่างของอาคารข้างเคียง

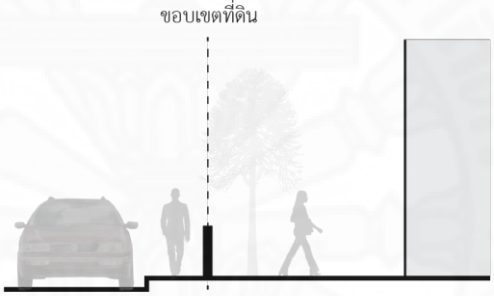
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

และมีลักษณะของการแบ่งระดับ และขอบเขตพื้นที่ออกเป็น 7 รูปแบบ ดังต่อไปนี้



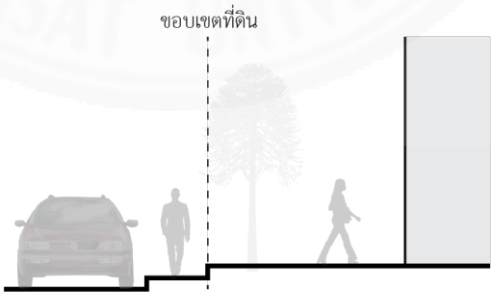
ภาพที่ 4.15 พื้นที่อยู่ระดับเดียวกับทางเดินเท้า

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



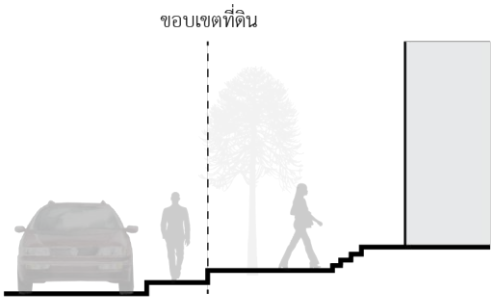
ภาพที่ 4.16 พื้นที่อยู่ระดับเดียวกับทางเดินเท้า มีรั้วกั้น

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



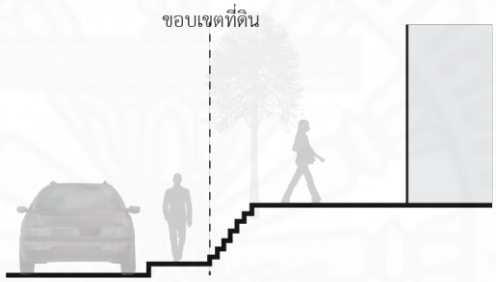
ภาพที่ 4.17 ยกระดับพื้นที่จากทางเดินเท้าเล็กน้อยเพียง 1 ระดับ

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



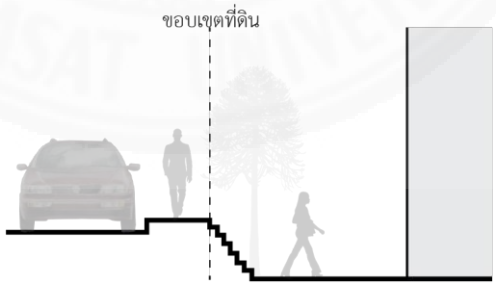
ภาพที่ 4.18 ยกระดับพื้นที่จากทางเดินเท้าเล็กน้อย และมากกว่า 1 ระดับ

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



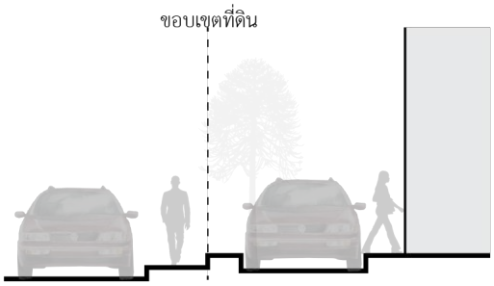
ภาพที่ 4.19 ยกระดับพื้นที่จากทางเดินเท้าค่อนข้างมาก

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



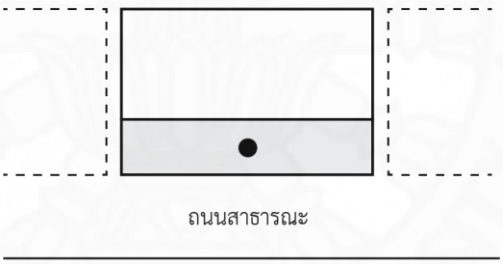
ภาพที่ 4.20 พื้นที่อยู่ต่ำกว่าระดับทางเดินเท้า

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

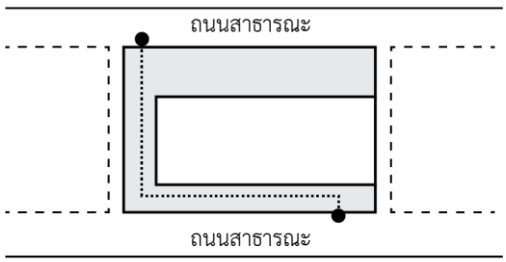


ภาพที่ 4.21 พื้นที่อยู่สูงกว่าระดับทางเท้า และเป็นพื้นที่ร่วมกับทางสัญจรของรถ
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

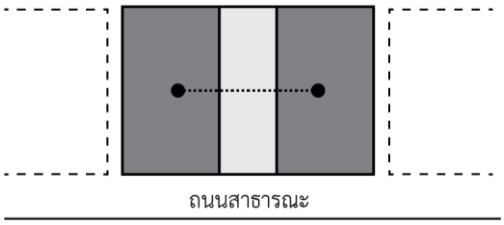
เมื่อทำการสำรวจพื้นที่ทั้ง 72 อาคารพบว่ามีเพียง 43 อาคารเท่านั้นที่มีพื้นที่กึ่งสาธารณะที่สามารถส่งเสริมให้เกิดการเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือถนนอื่น ๆ ได้ โดยสามารถแบ่งประเภทการใช้งานพื้นที่กึ่งสาธารณะออกเป็น 5 ประเภทหลัก ๆ ดังนี้



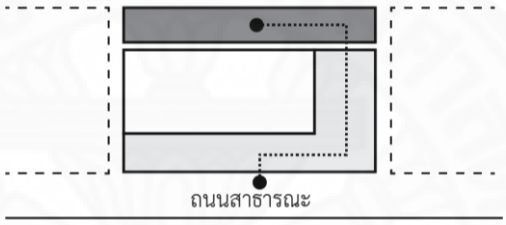
ภาพที่ 4.22 พื้นที่ไม่มีการเชื่อมต่อใด ๆ ไปสู่พื้นที่อื่น
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



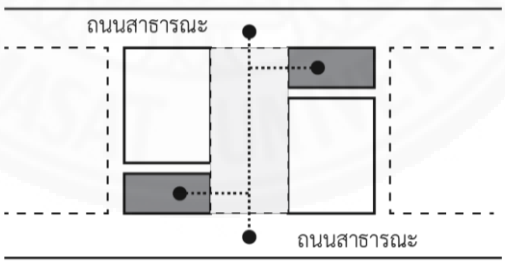
ภาพที่ 4.23 พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง-เส้นทาง (Path-Path)
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



ภาพที่ 4.24 พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างจุดศูนย์รวม-จุดศูนย์รวม (Node-Node)
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



ภาพที่ 4.25 พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง-จุดศูนย์รวม (Path-Node)
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



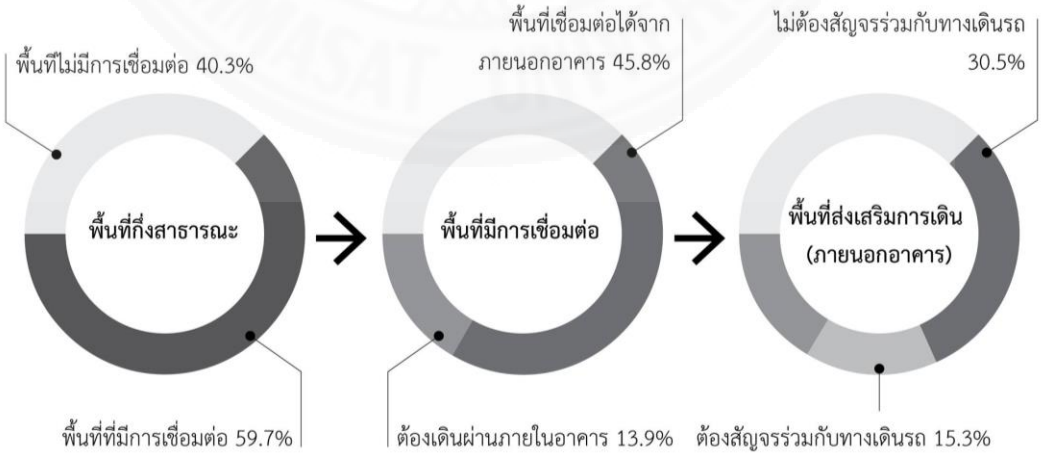
ภาพที่ 4.26 พื้นที่เชื่อมต่อที่ต้องอาศัยการเดินผ่านภายใน หรือภายใต้อาคาร
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

ด้วยลักษณะพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ และลักษณะการใช้พื้นที่พบว่าพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่หรือถนนอื่นจะมีปริมาณของผู้ใช้งานพื้นที่ หรือผู้ที่สัญจรผ่านพื้นที่มากกว่าพื้นที่ว่างที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่ หรือถนนใด ๆ เนื่องจากสามารถช่วยให้ผู้ใช้พื้นที่มีทางเลือกในการเดินทาง และ

ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง ตลอดจนระยะการเดินให้สั้นลงในการเดินทางไปยังเส้นทาง หรือจุดศูนย์รวมอื่น

4.4 ศักยภาพ หรือคุณภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน (Potential Walking Space: PWS)

หลังจากทำการสำรวจจำนวนอาคารทั้งหมด 72 อาคาร ผู้วิจัยได้ทำการคัดกรองพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่มีความเชื่อมต่อพื้นที่ พบว่ามีอาคารทั้งหมด 43 อาคาร หรือคิดเป็น 59.7% จากพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะทั้งหมด โดยพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อเหล่านี้สามารถแบ่งประเภทได้อีกสองประเภท คือ พื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่นได้โดยตรงจากภายนอกอาคาร และพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่นแต่ต้องอาศัยการเดินผ่านภายในอาคาร โดยมีสัดส่วนคิดเป็น 45.8% และ 13.9% ตามลำดับจากพื้นที่ทั้งหมด 72 อาคาร หรือคิดเป็น 76.7% (33อาคาร) และ 23.3% (10อาคาร) จากจำนวนอาคารทั้งหมด 43 อาคารตามลำดับแต่เนื่องจากการเดินทางผ่านภายในตัวอาคารนั้นถือเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งในการเชื่อมต่อพื้นที่ หรือเส้นทางอื่น เนื่องจากหากไม่มีการเปิดใช้งานอาคารการเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ จะถูกตัดขาด ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์พื้นที่ด้านนอกอาคารจำนวน 33 อาคาร พบว่าพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่นจากภายนอกอาคารได้โดยตรงนั้นสามารถแบ่งออกพื้นที่ที่ส่งเสริมการเดินออกเป็น 2 ประเภทอีกเช่นกัน คือพื้นที่ที่ต้องสัญจรร่วมกับทางเดินรถ และพื้นที่ที่ไม่ต้องสัญจรร่วมกับรถ โดยมี สัดส่วนเป็น 15.3% และ 30.5% จากอาคาร 72 อาคาร หรือคิดเป็น 33.4% (11 อาคาร) และ 66.6% (22 อาคาร) จากอาคารจำนวน 33 อาคารตามลำดับดังแผนภาพที่ 4.27

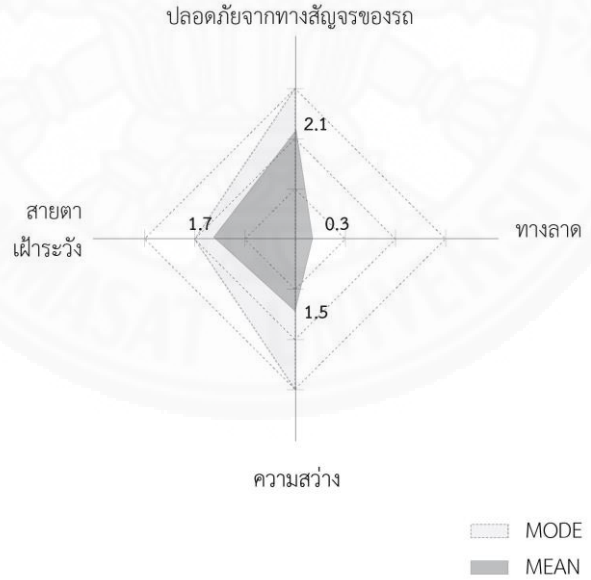


ภาพที่ 4.27 แผนภาพแสดงสัดส่วนพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

และเมื่อทำการวิเคราะห์พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมการเดินได้จากภายนอกอาคารจำวนวนทั้งหมด 33 อาคาร โดยวิเคราะห์ภาพรวมแยกเป็นประเด็นต่าง ๆ พบว่า

1. ด้านความปลอดภัย

จากการวิเคราะห์ในด้านความปลอดภัยของพื้นที่ PWS พบว่าพื้นที่โดยเฉลี่ยจะมีคุณภาพในเรื่องของความปลอดภัยจากทางสัญจรของรถสูงกว่าปัจจัยย่อยด้านอื่น ๆ ซึ่งคาดว่าเป็นผลมาจากความต้องการใช้พื้นที่ในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ และมีการแยกทางสัญจรของรถไว้ทางด้านข้างของอาคาร เมื่อเกิดการใช้พื้นที่ในการทำกิจกรรมต่าง ๆ แล้วนั้นส่งผลให้มีสายตาเฝ้าระวังเกิดขึ้นตามมา สำหรับปัจจัยด้านความสว่างแม้ว่าอาคารส่วนใหญ่จะมีปริมาณแสงสว่างค่อนข้างมาก แต่เมื่อสังเกตคะแนนเฉลี่ยจะพบว่าคะแนนเกินครึ่งเพียงเล็กน้อย เนื่องจากอาคารส่วนมากเป็นอาคารสำนักงาน ทำให้ในเวลากลางคืนมีอาคารหลาย ๆ แห่งไม่ได้ใช้งานจึงไม่ได้มีการให้แสงสว่างแก่พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ และปัจจัยในเรื่องของทางลาดพบว่าเป็นสิ่งที่ควรได้รับการพัฒนามากที่สุด อาคารส่วนมากไม่มีทางลาดที่เหมาะสมสำหรับผู้พิการ หรือผู้สูงอายุที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะได้จากทางเท้าโดยตรง การเข้าถึงส่วนใหญ่จะต้องอาศัยการสัญจรร่วมกับทางเข้าออกของรถยนต์ก่อน

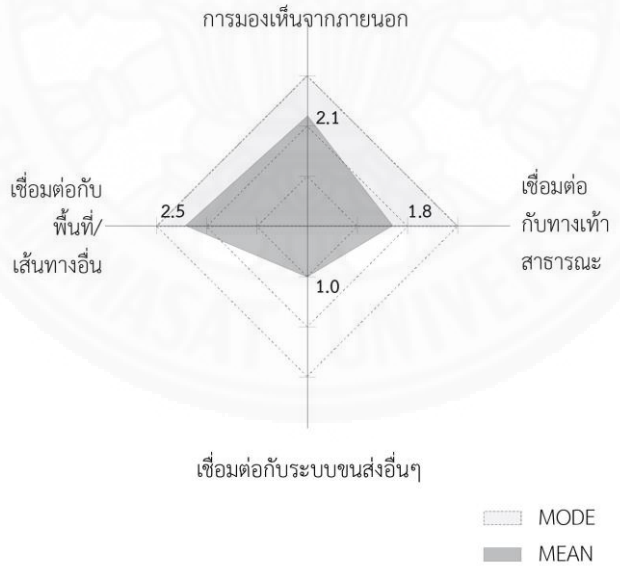


ภาพที่ 4.28 แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความปลอดภัย

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

2. ด้านการเข้าถึงพื้นที่

จากการวิเคราะห์ในด้านการเข้าถึงพื้นที่ของพื้นที่ PWS พบว่าปัจจัยที่ส่งเสริมให้พื้นที่มีศักยภาพ หรือมีคุณภาพในการส่งเสริมการเดินนั้นจะเป็นเรื่องของพื้นที่มีความเชื่อมต่อกับพื้นที่หรือเส้นทางอื่น กล่าวคือ พื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่นนั้นจะสามารถส่งเสริมให้เกิดการเดินได้ เนื่องจากความเชื่อมต่อของพื้นที่จะช่วยให้ผู้สัญจรสามารถเข้าถึงจุดมุ่งหมายได้ในระยะเวลา และระยะทางที่สั้นลงซึ่งคาดว่าการที่มีระยะในการเดินทางที่สั้นลงนั้นจะช่วยกระตุ้นให้ผู้สัญจรเลือกที่จะเดินมากกว่าการใช้ระบบขนส่งอื่น ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดขึ้น ทำให้ผู้สัญจรไม่สามารถกำหนดระยะเวลาในการเข้าถึงจุดมุ่งหมายได้ สำหรับด้านที่ยังได้ค่าคะแนนต่ำอยู่นั้นจะเป็นในส่วนของการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ จากแผนภาพที่ 4.29 จะแสดงให้เห็นว่าแม้ว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนจะอยู่ในระดับที่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ อย่างน้อย 1 ประเภท แต่จำนวนพื้นที่ที่พบส่วนมากนั้นยังคงไม่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ ซึ่งการที่พื้นที่มีความเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ นั้นจะช่วยให้พื้นที่มีการใช้งานเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้สัญจรมีทางเลือกในการเดินทาง การที่มีระบบขนส่งอื่น ๆ ในพื้นที่จะช่วยให้ผู้คนเลือกที่จะเดินมาใช้บริการระบบขนส่งต่าง ๆ มากกว่าการใช้รถยนต์เพื่อเดินทางไปยังระบบขนส่งอื่น



ภาพที่ 4.29 แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านการเข้าถึงพื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

3. ด้านความสะดวกสบาย

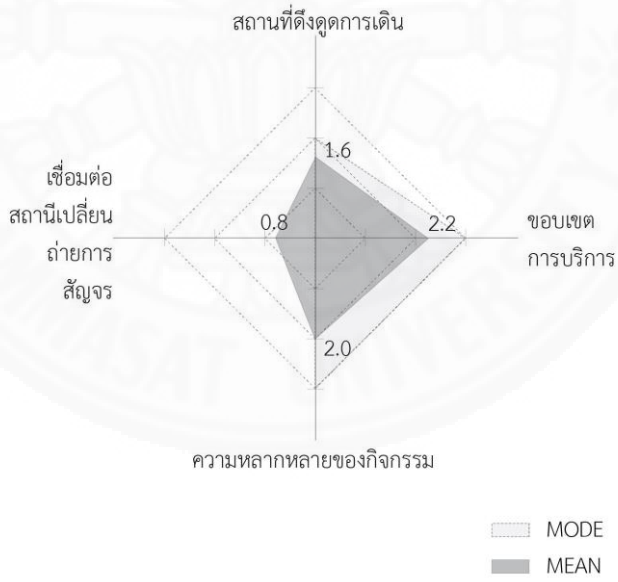
จากการวิเคราะห์ในด้านความสะดวกสบายในพื้นที่ PWS พบว่าปัจจัยด้านที่ได้คะแนนสูงสุดคือความกว้างของทางสัญจรที่มีขนาดอยู่ในเกณฑ์ และมีขนาดเหนือมาตรฐานการออกแบบ (1.50-3.00 เมตร) ลำดับต่อมาคือการเปลี่ยนระดับพื้นที่ที่พื้นที่ส่วนมากมีการเปลี่ยนระดับพื้นที่เล็กน้อย คาดว่าเป็นผลมาจากความต้องการที่จะแบ่งขอบเขตพื้นที่ระหว่างทางเดินเท้าสาธารณะให้แยกออกจากพื้นที่ของภาคเอกชน เนื่องจากต้องการจำกัดความเป็นสาธารณะของพื้นที่ สำหรับปัจจัยเรื่องร่มเงา /ความเขียวในพื้นที่ได้คะแนนค่อนข้างต่ำเป็นเพราะอาคารส่วนมากมีการออกแบบให้มีพื้นที่สีเขียวเพื่อตกแต่งสถานที่ หรือให้เพียงพอต่อข้อกำหนดกฎหมายเท่านั้น และจากภาพที่ 4.30 แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าสิ่งที่ยังคงเป็นอุปสรรคต่อคุณภาพพื้นที่ที่ส่งเสริมการเดินนั้นเป็นเรื่องของ Sense of Direction ซึ่งผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าการที่พื้นที่ขาดปัจจัยในด้านนี้จะส่งผลให้โอกาสในการเข้าไปใช้งานพื้นที่มีน้อย เนื่องจากบุคคลทั่วไปมิอาจทราบว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเหล่านี้สามารถช่วยลดระยะเวลา และลดระยะทางในการเดินไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่น ๆ ได้แม้ว่าพื้นที่จะเปิดให้บริการแก่สาธารณะ หรือมีขอบเขตในการบริการที่เกินกว่าช่วงเวลาหลักของวัน แต่เนื่องจากการขาด Sense of Direction ทำให้ผู้สัญจรไม่กล้าที่จะเดินผ่านพื้นที่ ผู้ที่ใช้งานพื้นที่ส่วนมากจึงเป็นเพียงผู้ที่อยู่ในพื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียงเท่านั้น

ภาพที่ 4.30 แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

4. ด้านความมีชีวิตชีวาในพื้นที่

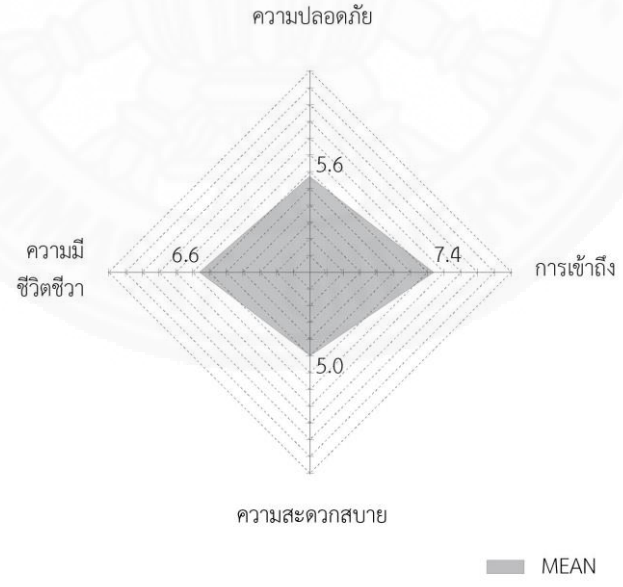
จากการวิเคราะห์ในด้านความมีชีวิตชีวาในพื้นที่ PWS พบว่าด้านที่ได้คะแนนสูงที่สุดจะเป็นเรื่องของขอบเขตการให้บริการพื้นที่ พื้นที่สามารถรองรับการใช้งานได้ในช่วงเวลาหลักของแต่ละวัน ลำดับต่อมาคือความหลากหลายของกิจกรรมที่พื้นที่สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการพักคอย การนัดพบ การพักผ่อนซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการเดินมากยิ่งขึ้น นอกจากนั้นพื้นที่ส่วนมากยังมีสถานที่ดึงดูดการเดิน โดยส่วนใหญ่จะเป็นร้านค้า และบริการต่าง ๆ ภายในอาคาร แต่ด้านที่ได้คะแนนคุณภาพต่ำที่สุดจะเป็นเรื่องของการเชื่อมต่อกับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร คาดว่าเป็นผลมาจากการที่ในขอบเขตการศึกษาครอบคลุมสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด 8 สถานีแต่มีเพียง 4 สถานีเท่านั้นที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ได้แก่ สถานีช่องนนทรี (BTS-BRT) สถานีศาลาแดง (BTS-MRT) สถานีสยาม (BTS-BTS) สถานีอโศก (BTS-MRT) ซึ่งแต่ละสถานีนั้นมีเพียงไม่กี่อาคารเท่านั้นที่เชื่อมต่อกับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยตรงหรือมีทางเชื่อมเข้าสู่ตัวสถานี



ภาพที่ 4.31 แผนภาพแสดงสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบใน
พื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความมีชีวิตชีวาในพื้นที่
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

5. ภาพรวมของศักยภาพ หรือคุณภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน (Potential Walking Space : PWS)

จากภาพที่ 4.32 จะพบว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมให้เกิดพื้นที่เมืองน่าเดินในพื้นที่ระยะ 500 เมตรรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขต CBD กรุงเทพมหานครในปัจจุบันนั้นจะมีจุดเด่นในเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ ความมีชีวิตชีวา ความปลอดภัยในพื้นที่ และความสะดวกสบายตามลำดับ โดยคาดว่าการเข้าถึงพื้นที่ที่มีคุณภาพค่อนข้างมากนั้นเป็นเพราะอาคารที่ทำการศึกษาส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนสายหลักทำให้ผู้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย มีปริมาณผู้สัญจรผ่านไปผ่านมาค่อนข้างสูง ทำให้เกิดร้านค้าต่าง ๆ ตามมาซึ่งเป็นผลให้มีสิ่งที่ดึงดูดการเดินในพื้นที่เมื่อมีร้านค้าต่าง ๆ ผู้คนย่อมเข้ามาจับจ่ายใช้สอยก่อให้เกิดความมีชีวิตชีวา สำหรับด้านความปลอดภัยหากมีการพัฒนาในเรื่องของทางลาด และปริมาณความสว่างในพื้นที่จะช่วยให้พื้นที่มีคุณภาพด้านความปลอดภัยสูงกว่าในปัจจุบัน และลำดับสุดท้ายคือความสะดวกสบายที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคาดว่าเป็นผลมาจากการที่ภาคเอกชนส่วนใหญ่ต้องการจำกัดความเป็นสาธารณะของพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่จึงเป็นเพียงการตกแต่งอาคาร เพิ่มภาพลักษณ์ให้กับอาคาร แต่ไม่ได้คำนึงถึงการใช้ประโยชน์ได้จริง เนื่องจากไม่ต้องการให้มีบุคคลภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่มากนัก



ภาพที่ 4.32 แผนภาพแสดงภาพรวมสัดส่วนคุณภาพที่พบโดยส่วนมาก และค่าเฉลี่ยที่พบในพื้นที่ PWS บนปัจจัยด้านความปลอดภัย การเข้าถึง ความสะดวกสบาย และความมีชีวิตชีวา

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

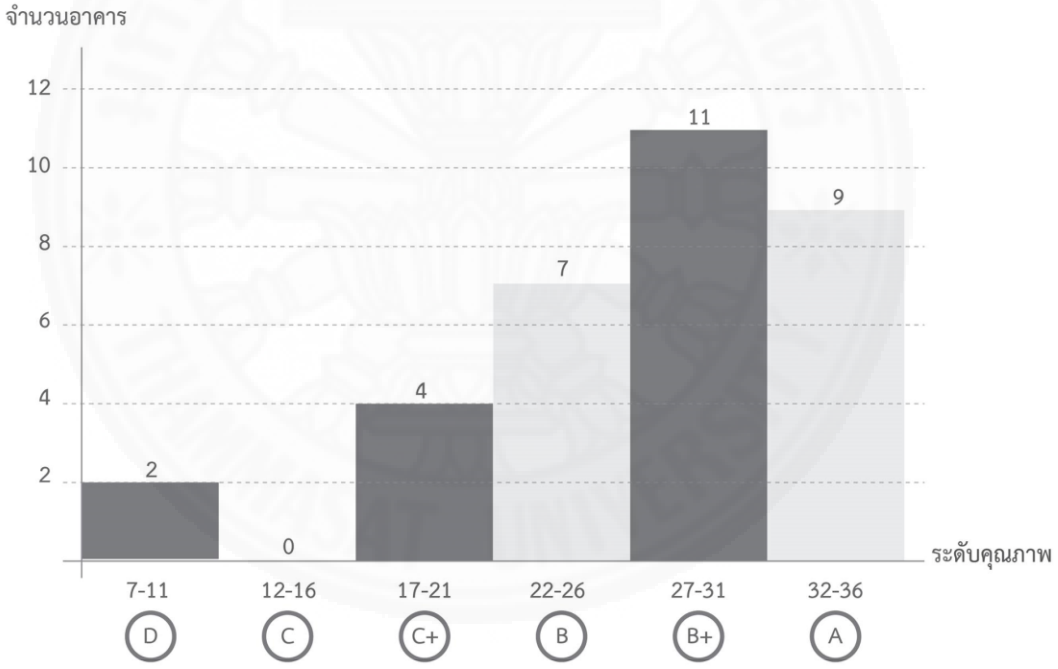
ตารางที่ 4.10

ตารางสรุปผลรายย่าน

		ช่องนนทรี	ศาลาแดง	สยาม	ชิดลม	เพลินจิต	นานา	อโศก	พร้อมพงษ์	สรุป
ความปลอดภัย	ปลอดภัยจากทางสัญจรของรถ	2	1.7	2.6	2.6	2.3	-	2.3	2.3	* ปัจจัยด้านทางลาดควรถูกนำมาพัฒนาเป็นอันดับแรกในทุกพื้นที่ * ย่านพร้อมพงษ์เป็นย่านที่มีระดับคุณภาพด้านความปลอดภัยต่ำที่สุด ซึ่งควรพัฒนาด้านความสว่าง และสายตาเฝ้าระวัง * ย่านชิดลมเป็นย่านที่มีระดับคุณภาพด้านความปลอดภัยสูงที่สุด และมีคุณภาพในเรื่องของการให้แสงสว่างในพื้นที่
	ทางลาด	0.4	0.7	0.8	0.2	0.3	-	0	0	
	ความสว่าง	1.6	1.3	1.4	2.4	2.3	-	2	0.7	
	สายตาเฝ้าระวัง	1.8	1.8	2	2	2	-	2	1.3	
	ผลรวม	5.8	5.5	6.8	7.2	7	-	6.3	4.3	
การเข้าถึง	การมองเห็นจากภายนอก	2.1	1.8	3	2.6	2.7	-	1.7	2.3	* พื้นที่ในการสำรวจส่วนใหญ่มีระดับคุณภาพพื้นที่ในเรื่องของการเข้าถึงค่อนข้างสูง * ย่านสยามเป็นย่านที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายที่สุด มีความเชื่อมต่อกับพื้นที่ และการสัญจรอื่นได้ดี * ย่านศาลาแดง และย่านชิดลมเป็นย่านที่ควรได้รับการพัฒนาในปัจจัยเรื่องการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ
	เชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ	1.5	1.5	2.6	2.6	2	-	2.3	1.3	
	เชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น	1.3	0.5	1.2	0.8	1.7	-	2	1	
	เชื่อมต่อกับพื้นที่/ เส้นทางอื่นๆ	2.6	2.2	3	2.6	2.7	-	3	3	
	ผลรวม	7.5	6	9.8	8.6	9	-	9	7.7	
ความสะดวกสบาย	ร่มเงา/ความเขียวในพื้นที่	1.3	1	0.6	0.8	1	-	1.3	2.3	* Sense of Direction เป็นปัจจัยที่ควรถูกนำมากำหนดเป็นข้อบัญญัติกฎหมายในการเปิดใช้พื้นที่ * พื้นที่ส่วนมากมีระดับคุณภาพของร่มเงา และพื้นที่สีเขียวค่อนข้างน้อย (มีพื้นที่สีเขียวแต่มิอาจให้ร่มเงา) * ย่านพร้อมพงษ์เป็นย่านที่มีระดับคุณภาพพื้นที่ในเรื่องของความสะดวกสบายในการเข้าใช้พื้นที่สูงที่สุด
	ความกว้างของทางสัญจร	2	1.8	2.8	2.4	2.3	-	3	2.3	
	การเปลี่ยนระดับพื้นที่	1.6	2.2	2	2.6	1.7	-	1.7	2.7	
	Sense of Direction	0	0	0	0	0	-	0	0	
	ผลรวม	4.9	5	5.4	5.8	5	-	6	7.3	
ความมีชีวิตชีวาในพื้นที่	สถานที่ดึงดูดการเดิน	1.5	1	2	2.6	2	-	1.3	2.3	* ย่านอโศกเป็นย่านที่เป็นตัวอย่างในเรื่องของขอบเขตการให้บริการ * ย่านสยามจะมีความหลากหลายของกิจกรรมสูง * ควรมีการสร้างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร
	ขอบเขตการให้บริการ	2.4	2	2.4	2.6	2.7	-	2.7	2.3	
	ความหลากหลายของกิจกรรม	1.9	1.7	2.8	2	2	-	2.7	2.3	
	เชื่อมต่อกับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	1	0	1.4	0.8	0	-	2	0	
	ผลรวม	6.8	4.7	8.6	8	6.7	-	8.7	7	

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้กล่าวมาเบื้องต้นในสามารถสรุปได้ว่า พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดินนั้นควรเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่น ๆ ได้ ซึ่งในปัจจุบันพบว่าในเขต 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานครนั้นมีอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าที่มีพื้นที่ลักษณะนี้อยู่ทั้งหมด 33 อาคารจากอาคารที่มีพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะทั้งหมด 72 อาคาร โดยเมื่อแบ่งระดับศักยภาพ และคุณภาพของพื้นที่ โดยการแบ่งช่วงระดับจากคะแนนต่ำสุด - คะแนนสูงสุดที่พบจะสามารถแบ่งได้เป็น 7 ระดับโดยอาคารที่ได้คะแนนสูงจะอยู่ในระดับ A B+ B C+ C และ D ตามลำดับดังภาพที่ 4.33 ซึ่งจะเห็นว่าจำนวนอาคารส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับ B+ ขึ้นไปจึงสามารถกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าโอกาสที่จะพัฒนาพื้นที่เมืองผ่านการใช้พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะนั้นมีอยู่ค่อนข้างมาก



ภาพที่ 4.33 แผนภาพแสดงจำนวนอาคารในแต่ละระดับคุณภาพพื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัยในเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนการเดินรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร ได้สรุปผลการวิจัยจากการสำรวจ สัมภาษณ์ ศึกษาลักษณะทางกายภาพ และการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของอาคารสำนักงาน และ อาคารสรรพสินค้าที่มีภาคเอกชนเป็นผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ภายในรัศมี 500 เมตร (ระยะการเดิน) รอบสถานีรถไฟฟ้า 8 สถานีได้แก่ สถานีช่องนนทรี สถานีศาลาแดง สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนานา สถานีอโศก และสถานีพร้อมพงษ์ ทั้งนี้วัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของอาคารสำนักงาน และอาคารสรรพสินค้าในเขตพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาแนวคิด และความเห็นของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน เพื่อศึกษาหาสาเหตุ อุปสรรค และขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้ในการส่งเสริมลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดินผ่านการใช้พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ เพื่อสรุปเป็นแนวทางในการวางแผน และบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อส่งเสริมลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดิน

โดยการสรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ มีรายละเอียด ดังนี้

5.1 ผลสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคาร

5.2 แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อส่งเสริมลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดิน

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.4 ข้อจำกัดในการวิจัย

5.1 ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคาร

นอกจากทำการสำรวจทางกายภาพแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจากอาคารทั้งหมด 72 อาคารเพื่อใช้ในการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินผ่านเกณฑ์ที่ได้กำหนดขึ้นในเรื่องของความพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ ดังนี้

(1) ความปลอดภัย

- ไม่รวมกับทางเดินรถ

- ระดับเดียวกับทางเท้า

(2) การเข้าถึง

- บุคคลภายนอกสามารถเดินผ่านได้
- มีความต่อเนื่องระหว่างอาคาร
- มีทางลาด
- สามารถมองเห็นได้ชัด

(3) ความสะดวกสบาย

- มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
- มีหลังคา
- มีความร่มรื่น

(4) ความมีชีวิตชีวา

- เปิดตลอด 24 ชั่วโมง
- มีกิจกรรมอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เพียงแค่การสัญจร

ซึ่งคัดเลือกอาคารที่ได้คะแนนสูงสุด 3 ลำดับแรก ดังตารางที่ 5.1 ซึ่งมีผู้ตอบรับอนุญาตให้เข้าสัมภาษณ์ 5 อาคารได้แก่ อาคารสาทรซิตี้ทาวเวอร์ อาคารสาธรธานี อาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์ อาคารเพลินจิตเซ็นเตอร์ และอาคารเพลินจิตทาวเวอร์ โดยในส่วนแรกได้แบ่งประเด็นในการสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ประเด็นคือ

1. การบริหารจัดการพื้นที่ว่างหน้าอาคาร
   1.1 การให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่างหน้าอาคาร
   1.2 การออกแบบ และเหตุผลในการบริหารจัดการพื้นที่
   1.3 ความร่วมมือกันระหว่างอาคาร
2. การใช้ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน
   2.1 ผู้ใช้งานพื้นที่
   2.2 ขอบเขตของการให้บริการ
   2.3 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่
   2.4 ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่
   2.5 การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น
3. แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน
   3.1 ความจำเป็นของภาคเอกชนในการเข้ามาพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน
   3.2 ผลที่ได้รับจากการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

ตารางที่ 5.1

ตารางการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์

สถานี	ลำดับ	รายชื่ออาคาร	ลักษณะพื้นที่	ดัชนีวัดคุณภาพ												รวม
				ความปลอดภัย		การเข้าถึง				ความสะดวกสบาย			กิจกรรม			
				ไม่รวมกับทางเดินรถ	ระดับเดียวกับทางเท้า	คนนอกเข้าได้	ต่อเนื่องระหว่างอาคาร หรือพื้นที่สาธารณะ	ทางลาด	เห็นได้ชัด	มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	มีหลังคาคลุม	ร่มรื่น	เปิด 24 ชม.	มีกิจกรรมอื่นที่ไม่ใช่แค่เข้าออก	
ช่องนนทรี	1	สาทรธานี (Standard Charterd Bank)	ลานพลาซ่าต่ำกว่าระดับ	1		1	1		1	1			1	1	7
	2	สาทรสแควร์ (Sathorn Square)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1	1	1	1		1		1	8
	3	เอ็มไพร์ ทาวเวอร์ (Empire Tower)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1	1		1	1		1	1	1	8
	4	บางกอกซิตี้ ทาวเวอร์ (Bangkok City Tower)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1	1	1	1		1	1	1	9
	5	สาทรซิตี้ ทาวเวอร์ (Sathorn City Tower)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1	1	1	1			1	1	8
	6	เอเชีย เซ็นเตอร์ (Asia Center)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1		1		1		1		6
	7	ไอทีเอฟ ทาวเวอร์ (ITF Tower)	พื้นที่เปิดโล่ง	1	1	1							1		4
	8	รัจนาการ (Rajanakarn Building)	ลานพลาซ่า		1				1						2
	9	ธนาคารยูโอบี สำนักงานใหญ่ (UOB)	ลานพลาซ่า	1	1	1			1				1		5
	10	แสงทองธานี (Sangthong Thani Tower)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1	1		1	1		6
	11	เอไอเอ สาทร (AIA Sathorn Building)	ลานพลาซ่า		1				1						2
	12	ดับเบิ้ลเอ (Double A Building)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1				1		1		1	5
	13	แอท สาทร (At Sathorn)	ส่วนต่อขยายทางเท้า	1	1	1	1		1				1		6
ศาลาแดง	14	อาคารบุญมิตร (Boonmitr Building)	ส่วนต่อขยายทางเท้า		1	1			1				1		4
	15	ธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่ (Bangkok Bank)	ลานพลาซ่าต่างระดับ			1						1			2
	16	ยูไนเต็ดเซ็นเตอร์ (United Center)	ลานพลาซ่า	1	1	1			1				1	1	6
	17	อาคเนย์	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ			1			1		1	1			4
	18	ซี.พี. ทาวเวอร์ (C.P. Tower)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1	1				1	5
	19	ลิเบอร์ตี้ สแควร์ (Liberty Square)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1	1		1	1				1	6
	20	ธนิยะ พลาซ่า (Thaniya Plaza)	ส่วนต่อขยายทางเท้า		1	1									2
	21	คิวเฮ้าส์ ศาลาแดง (Q-House ศาลาแดง)	ลานพลาซ่า	1		1		1	1			1	1		6
	22	สีลมคอมเพล็กซ์ (Silom Complex)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1	1	1	1	1	1						6
	23	ธนาคารทิสโก้ (Tisco Bank)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ			1			1						2
	24	หะรินธร (Harindhorn)	ลานพลาซ่า		1				1		1				3
	25	อาคาร อับดุลราฮิม (Abdulrahim Place)	ลานพลาซ่า	1	1	1				1		1		1	6
สยาม	26	สยามพารากอน (Siam Paragon)	ส่วนต่อขยายทางเท้า	1	1	1	1		1	1		1		1	8
	27	สยามเซ็นเตอร์ (Siam Center)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1	1	1						1	5
	28	สยาม สแควร์ วัน (Siam Square One)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1	1	1	1					1	6
	29	ดิจิตอลเกตเวย์ (Digital Gateway)	ลานพลาซ่า	1	1	1	1		1				1	1	7
	30	สยามกิตต์ (Siam Kit)	ลานพลาซ่าต่างระดับ					1	1						2
	31	มาบุญครอง เซ็นเตอร์ (MBK Center)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1		1				1	1	6
	32	หอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร (Bangkok Art and Culture Centre)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1		1				1	1	6
ชิดลม	33	เซ็นทรัลเวิลด์ (Central World)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1	1	1	1	1			1	8
	34	เกษรพลาซ่า (Gaysorn Plaza)	ส่วนต่อขยายทางเท้า	1	1	1	1		1				1		6
	35	อัมรินทร์ พลาซ่า (Amarin Plaza)	ลานพลาซ่า		1	1	1		1				1	1	6
	36	โรงแรมเอราวัณ (Erawan Hotel)	ลานพลาซ่า	1	1	1	1		1					1	6
	37	เพรสซิเดนซ์ ทาวเวอร์ (President Tower)	ส่วนต่อขยายทางเท้า	1		1	1		1						4
	38	บิ๊กซี ราชดำริ (Big C Rajdamri)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1			1				1	1	5
	39	อาคาร อรกานต์ (Orakarn Building)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1	1		1			5
	40	อัลม่าลิงค์ (Alma Link)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ		1				1						2
	41	อาคาร วนิสสา (Vanissa Building)	ลานพลาซ่า	1	1	1			1	1			1		6
	42	เซ็นทรัลชิดลม (Central Chidlom)	ลานพลาซ่า		1		1		1						3
	43	เมอร์คิวรี่ วิลล์ (Mercury Ville)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1						3

ตารางที่ 5.1 *(ต่อ)*

ตารางการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์

สถานี	ลำดับ	รายชื่ออาคาร	ลักษณะพื้นที่	ดัชนีวัดคุณภาพ											รวม
				ความปลอดภัย		การเข้าถึง				ความสะดวกสบาย			กิจกรรม		
				ไม่รวมกับทางเดินรถ	ระดับเดียวกับทางเท้า	คนนอกเข้าได้	ต่อเนื่องระหว่างอาคาร หรือพื้นที่สาธารณะ	ทางลาด	เห็นได้ชัด	มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	มีหลังคาคลุม	ร่มรื่น	เปิด 24 ชม.	มีกิจกรรมอื่นที่ไม่ใช่แค่เข้าออก	
ชิดลม	44	เพลินจิต ทาวเวอร์ (Ploenchit Tower)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1		1	1	1	1	1	1	1	9
	45	ต้นสน ทาวเวอร์ (Tonson Tower)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1				1	1						3
	46	เซ็นทรัลเอ็มบาสซี (Central Embassy)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1					1	4
	47	เดอะปอร์ติโก้ (The Portico)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1						3
	48	ธนาคารซีไอเอ็มบี สำนักงานใหญ่ (CIMB Thai)	ลานพลาซ่า	1	1	1			1						4
เพลินจิต	49	เวฟเพลส (Wave Place)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1						3
	50	ปาร์ค เวน เจอร์ (Park Ventures)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1		1	1	1		1		1	7
	51	มหาทุนพลาซ่า (Mahatun Plaza)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ						1				1		2
	52	คิวเฮ้าส์ เพลินจิต (Q House Ploenchit)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ						1						1
	53	อาคารสุขุมวิท (Skuhumvit Building)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1			1						3
	54	เพลินจิต เซ็นเตอร์ (Ploenchit Center)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1	1		1	1			1	1	7
	55	ธนาคารกรุงไทย สำนักงานใหญ่	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1		1	1			1		6
	56	นานา สแควร์ (Nana Square)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1				1		4
	57	อาคารไวร์เลสโรด (Wireless Road Building)	ลานพลาซ่า		1				1						2
	58	ออล ซีซั่น เพลส (All Season Place)	ลานพลาซ่าต่างระดับ							1			1		2
นานา	59	ทรู แปซิฟิค (True Pacific Building)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1				1	1	5
อโศก	60	โรบินสัน สุขุมวิท (Robinson Sukhumvit)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ			1	1						1		3
	61	ไทม์ สแควร์ (Time Square)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1		1	1				1	1	6
	62	เทอร์มินอล 21 (Terminal 21)	ลานพลาซ่า		1	1	1		1		1			1	6
	63	เอ็กเชนจ์ ทาวเวอร์ (Exchange Tower)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1			1		1		1	6
	64	อินเตอร์เชนจ์ ทาวเวอร์ (Interchange Tower)	ส่วนต่อขยายทางเท้า	1		1	1	1	1						5
	65	ซีโน-ไทย ทาวเวอร์ (Sino-Thai Tower)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1		1	1				1	6
	66	จัสมิน ซิตี้ (Jasmine City Building)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1			1	1	1	6
	67	พีเอส ทาวเวอร์ (PS Tower)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1				1		4
	68	อาคาร เสริมมิตร (Serm Mit Tower)	ลานพลาซ่า		1	1		1	1						4
พร้อมพงษ์	69	เอ็มโพเรียม (Emporium)	ลานพลาซ่าต่างระดับ	1		1	1		1	1			1	1	7
	70	เอ็มควอเทียร์ (Emquatier)	ลานพลาซ่า	1	1	1	1		1	1	1				7
	71	อาร์เอสยู ทาวเวอร์ (RSU Tower)	พื้นที่เปิดโล่งต่างระดับ	1		1			1				1	1	5
	72	อาคารสมัชชาวาณิช (Samatcha Wanich Building)	ส่วนต่อขยายทางเท้า	1	1	1			1				1		5

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

ตารางที่ 5.2

ตารางสรุปการบริหารจัดการพื้นที่เมืองน่าเดินจากการสัมภาษณ์

ลำดับ	ประเด็นการสัมภาษณ์	สาทรซิตี้	/เพลินจิตซิตี้	สาธรธานี คอมเพล็กซ์	เอ็มไพร์ ทาวเวอร์	เพลินจิต ทาวเวอร์
1	การบริหารจัดการพื้นที่					
1.1	การให้ความสำคัญกับพื้นที่หน้าอาคาร	เป็นจุดเด่นของอาคาร เน้นความสะอาด โอโถง สวยงาม	เป็นพื้นที่เชิญคนเข้าอาคาร พื้นที่สร้างกำไร เน้นความปลอดภัย	เน้นความสะอาด และสวยงาม	เป็นหน้าตาอาคาร เน้นความโปร่งโล่ง	เน้นร่มเงา มีพื้นที่ค่อนข้างใหญ่เพื่อความโอโถง
1.2	การออกแบบ และเหตุผลในการบริหารพื้นที่	ใช้ความโปร่งโล่งเป็นจุดขาย มีดรอปออฟหลายจุดเพื่ออำนวยความสะดวก ประตูเข้าหลายจุดเพื่อลดระยะการเดิน	เปลี่ยนพื้นที่ไร้ประโยชน์มาสร้างผลประโยชน์ ออกแบบให้ล้อกับอาคารข้างเคียง ใช้วัสดุสร้างความแกรนด์ให้อาคาร ออกแบบให้สัมพันธ์กับลูกค้า เพื่อคนจะได้เข้าถึงง่าย	ทำตามกฎหมาย ฮวงจุ้ย ภาพลักษณ์อาคาร สร้างตามโครงสร้างที่เกิดขึ้น	เน้นไปในเรื่องของความโปร่งโล่ง มองแล้วสบายตา แสดงถึงคอนเซ็ปต์ ออกแบบตามหลักฮวงจุ้ย	ออกแบบให้มีร่มเงา มีพื้นที่ใหญ่ สร้างความแกรนด์ให้กับพื้นที่
1.3	การร่วมมือกันระหว่างอาคาร	เอื้อประโยชน์ให้แก่กันในการเข้าถึง	ถ้ารัฐบาลสนับสนุน 70%-30% จะสร้างโอกาสในการร่วมมือ เน้นในเรื่องของการเชื่อมต่อ	กรณีในตัวคอมเพล็กซ์เอง : มีการแบ่งรายได้ ค่าใช้จ่ายกันครึ่ง ๆ	เพื่อให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ สร้างให้คนรู้สึกว่าสามารถเข้ามายังพื้นที่ได้ง่าย ให้ดูแลความมีระเบียบ และความสะอาดในพื้นที่ของตน	เป็นแนวคิดที่ดี ชอบ แต่สำหรับประเทศไทยไม่มีทางเป็นไปได้ เพราะพื้นที่กลายเป็นพื้นที่เพื่อการค้า ที่ดินราคาแพง คนก็อยากให้พื้นที่ให้คุ้มที่สุด
2	การใช้ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน					
2.1	ผู้ใช้งาน	พนักงานบริษัท ผู้มายื่นเอกสารวีซ่า	พนักงานอาคารกรุงไทย และลูกค้าต่างชาติ (กลุ่มชาติตะวันออกกลาง)	พนักงานออฟฟิศ	พนักงานออฟฟิศ	บุคคลทั่วไป นักท่องเที่ยว
2.2	ขอบเขตของการให้บริการ	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง มีรปภ. และ CCTV	เปิด-ปิด 5.00-24.00 น.โดยอิงตามเวลารถไฟฟ้า มีการดูแลรักษาความปลอดภัย มี CCTV	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง แต่การทางเข้าอาคารจะปิดตอน 4 ทุ่ม มีรปภ. และกล้อง CCTV	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง มีรปภ. และกล้อง CCTV	เปิดตลอด 24 ชั่วโมง
2.3	กิจกรรมที่เกิดในพื้นที่	เดินผ่านเข้า-ออก จุดนัดพบ นั่งตรวจสอบเอกสาร ถ่ายทำโฆษณา จุดรับ-ส่งบุคคลสำคัญในอาคาร	ผู้คนเดินผ่านไปมาเชื่อมต่อระหว่างตึก เดินเข้า-ออกผ่านอาคาร ใช้บริการร้านค้าในอาคาร คนนั่งรอรถสาธารณะ จุดนัดพบ	เดินเข้า-ออกผ่านอาคาร ใช้บริการร้านค้าในอาคาร นั่งรอ สูบบุหรี่	เดินเข้า-ออกผ่านอาคาร ใช้บริการร้านค้าในอาคาร นั่งรอ จุดนัดพบ	นั่งพัก นั่งคอย
2.4	ปัญหาที่เกิดในพื้นที่	1. อาคารเริ่มเก่า พื้นกระเบื้องมีรอยแตกร้าว (แต่กระเบื้องรุ่นที่ใช้เลิกผลิตแล้ว) 2. มีปัญหาเรื่องรอยต่อระหว่างโครงสร้าง 3. มีวินมอเตอร์ไซค์มานั่ง มีคนมากินนั่งกินเบียร์ 4. ตอนกลางคืนมีการฉกชิงวิ่งราว	1.พื้นผิวฟุตบาทบริเวณที่มีมอเตอร์ไซค์จอดชำรุดเสียหาย 2.มีคนมานั่งคอยบริเวณบันไดหน้าอาคาร 3.มีการทิ้งขยะบริเวณป้ายรถเมล์ด้านหน้า	1. ปัญหาขยะ ความสกปรกจากรถเข็นขายของ 2. คนมานั่งดื่มเบียร์	1.ของหาย 2.เฟอร์นิเจอร์ร้านค้าชำรุด 3.ผู้ใช้บริการพื้นที่ทิ้งขยะ ทิ้งก้นบุหรี่ 4.คนเข้ามานั่งจู๋จี๋	1.คนมานั่งดื่มเบียร์ 2.หาบเร่ รถเข็น 3.คนนอน 4.ขโมยโคมไฟ ต้นไม้
2.5	การแก้ไข	1. จำกัดให้รถที่สามารถวนผ่านหน้าอาคารได้เป็นเพียงรถของผู้บริหารระดับสูง หรือรถทูตเท่านั้น 2. .กระเบื้องใช้การเทียบรุ่นแทน 3. ใช้แผ่นสแตนเลสปิดช่วงระหว่างรอยต่อไม่ให้โครงสร้างเป็นชิ้นเดียวกัน 4. ขอความร่วมมือให้ช่วยจัดระเบียบ และดูแลเรื่องความสะอาด 5. มีรปภ.คอยดูแลตลอด 24 ชั่วโมง สามารถให้มารอเป็นเพื่อน หรือเดินไปส่งที่สถานีรถไฟฟ้าได้ 6. จัดแสงไฟให้มีความสว่างอยู่เสมอ ติดกล้อง CCTV 7. ช่วยกันสอดส่องดูและระหว่างแต่ละอาคาร	1. จัดสรรงบประจำปีในการดูแล ทำนุบำรุงรักษา 2. มีการพูดคุยบริหารจัดการพยายามไม่ให้มอเตอร์ไซค์มาใช้พื้นที่ 3. มีการอบรมพนักงานให้เข้าไปแนะนำ โดยเน้นในเรื่องของความสุภาพ 4 .มีแม่บ้านคอยดูแลเรื่องความสะอาด มีการตั้งถังขยะ (ใส)	1. ติดต่อทางเขตให้เข้ามาควบคุมดูแลพื้นที่ทางเท้า : ย้ายรถเข็นไปฝั่งถนนแทน 2. มีรปภ.คอยดูแลเรื่องของความปลอดภัย 3. ติดตั้งกล้อง CCTV หลายจุด	1 .มีพนักงานดูแลรักษาความปลอดภัยคอยดูแลพื้นที่ 2. จัดเวรพนักงานทำความสะอาด ทีมงานของอาคารเข้าไปดูแลความเรียบร้อย 3. ทรัพย์สินของอาคารชิ้นใดที่สามารถเก็บได้ในตอนเย็นก็จะเก็บเข้าอาคาร	1. ติดต่อทางเขตให้เข้ามาควบคุมดูแลพื้นที่ทางเท้า : ย้ายรถเข็นไปฝั่งถนนแทน 2. มีรปภ.คอยดูแลเรื่องของความปลอดภัย และความเรียบร้อยในพื้นที่ 3.ตั้งกฎว่าพนักงานของอาคารห้ามซื้อของหาบเร่ 4. ร้อยสลิงไว้ในโคมไฟ
3	แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่					
3.1	ความจำเป็นของภาคเอกชนที่จะเข้ามาพัฒนาพื้นที่	เอกชนพัฒนาในพื้นที่ของตนเองอยู่แล้ว ส่วนภาครัฐบาลต้องมองภาพใหญ่ตลอดถนนซึ่งมันต่างกันในเรื่องของการใช้งบประมาณ	พัฒนาแค่ในกลุ่มในของอาคารเองเพื่อสร้างเป็นคอมมูนิตี้ ไม่ได้ลงทุนเพื่อสาธารณประโยชน์นอกจากว่าภาครัฐจะเข้ามามีส่วนร่วม	อาคารสำนักงานไม่จำเป็นต้องหาประโยชน์จากการทำพื้นที่	ภาคเอกชนควรจัดการพื้นที่ของตนเองให้ดี ดูว่าทำอย่างไรถึงจะเพิ่มมูลค่าให้กับพื้นที่ของตนเองได้	มีการตั้งมาตรฐานการออกแบบเป็นข้อกำหนดกฎหมาย แบ่งพื้นที่การเดิน แยกเป็นโซน เพื่อสร้างความคล่องตัว
3.2	ผลที่ได้รับจากการพัฒนาพื้นที่	ในแง่ของความสะดวกยังไม่ค่อยมีความแตกต่าง เนื่องจากเป็นอาคารสำนักงาน ผู้คนมีความจำเป็นต้องเข้ามาในพื้นที่อยู่แล้วต่างจากพวกห้างสรรพสินค้า	เกิดการใช้พื้นที่ที่ได้อย่างมีประโยชน์ พื้นที่กลายเป็นแหล่งช้อปปิ้ง และมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางร่วม	ได้ประโยชน์ทางอ้อมจากภาพลักษณ์ที่จะเกิดขึ้น หากมีรายได้เข้ามาเจ้าของอาคารก็จะมองว่าสามารถบริหารจัดการได้ดี	เป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับอาคาร ให้กับพื้นที่ การเพิ่มการเชื่อมต่อจะทำให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว ลดTraffic	สร้างประโยชน์ให้กับประชาชนทั่วไป คนในพื้นที่ องค์กรได้ภาพลักษณ์ที่ดูดีขึ้น

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

โดยจากการสัมภาษณ์พบว่า อาคารส่วนใหญ่มีการให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่างหน้าอาคารว่าเปรียบเสมือนเป็นภาพลักษณ์หน้าตาของอาคารที่จะส่งผลต่อมูลค่าโครงการ โดยผู้ใช้งานพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นพนักงงานที่ทำงานอยู่ในภายในอาคาร และบริเวณโดยรอบที่จะเดินทางเข้ามาเพื่อทำงาน และใช้บริการร้านค้าภายในอาคาร สำหรับแนวคิดในเรื่องของการพัฒนาเมืองน่าเดิน ภาคเอกชนมองว่าการพัฒนาพื้นที่หน้าอาคารนั้นเอกชนในแต่ละหน่วยได้มีการพัฒนาอยู่ในขอบเขตพื้นที่ของตนอยู่แล้วโดยจะเน้นไปในเรื่องของความสะอาด และความปลอดภัยซึ่งจะมีการควบคุมดูแลด้วยการมีพนักงานรักษาความสะอาด พนักงานรักษาความปลอดภัย และการติดตั้งกล้องวงจรปิดในการควบคุมพื้นที่ให้มีความสะอาด และปลอดภัยอยู่เสมอ

และในส่วนที่สองของการสัมภาษณ์เป็นการสัมภาษณ์เกี่ยวกับปัจจัย อุปสรรค และขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้จากการร่วมพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลผ่านการใช้ที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ผู้จัดการอาคาร หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคารที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยแบ่งประเด็นในการสัมภาษณ์ออกเป็นอีก 3 ประเด็นคือ

1. ขั้นตอน หรือกระบวนการทำงานในการทำงานร่วมกับรัฐบาล
   1.1 หน่วยงานรัฐบาลที่ภาคเอกชนต้องติดต่อ หรือประสานงานร่วมกัน
   1.2 ลักษณะของความร่วมมือ หรือประสานงานกันระหว่างภาคเอกชน กับหน่วยงานรัฐบาล
   1.3 การติดต่อหลังจากมีการดำเนินการร่วมกัน
2. สาเหตุ หรือปัจจัยที่ทำให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินร่วมกับหน่วยงานรัฐบาล
   2.1 สาเหตุ หรือปัจจัยที่ทำให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่
   2.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาพื้นที่
   2.3 ความคาดหวังในการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาล
3. อุปสรรคในการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่
   3.1 สาเหตุ หรือปัจจัยที่ทำให้ภาคเอกชนไม่อยากเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่
   3.2 ขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้ในการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่

ตารางที่ 5.3

ตารางแสดงสรุปปัจจัย อุปสรรค และขีดจำกัดที่ภาคเอกชนสามารถยอมรับได้จากการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินจากการสัมภาษณ์

ลำดับ	ประเด็นการสัมภาษณ์	สาทรซิตี้	เจดับบลิว แมริออท /เพลินจิตซิตี้	สาธรธานี คอมเพล็กซ์	เอ็มไพร์ ทาวเวอร์	เพลินจิต ทาวเวอร์
1	ขั้นตอน หรือกระบวนการทำงานในการทำงานร่วมกับรัฐบาล					
1.1	หน่วยงานที่ต้องติดต่อ /ประสานงาน	สำนักงานเขต กรมโยธาฯ กทม. เทศกิจ ตำรวจท้องที่	เน้นในเรื่องของเทศกิจ และ กทม.	สำนักงานเขต เทศกิจ	สำนักงานเขต ตำรวจ และกทม.	สำนักงานเขต เทศกิจ
1.2	ลักษณะของความร่วมมือ /ประสานงาน	ยังไม่มีลักษณะของการร่วมลงทุน ถ้ามีความสมเหตุสมผล เอกชนพร้อมจะให้ความร่วมมือ มีการประสานงานในเรื่องของการขออนุญาตก่อสร้าง การอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ที่เข้ามาขอใช้พื้นที่ การประสานงานกับท้องที่ และกทม.ในการชี้แจงถึงกรณี เปิด-ปิดถนน	ยังไม่มีลักษณะของการร่วมลงทุน จะมีแนวโน้มลงทุนถ้ามีการทำสกายวอร์ค มีการประสานงานแค่ในเรื่องของความร่วมมือ การให้ความ สะดวกสบายกับเจ้าหน้าที่ที่เข้ามาทำงาน	ยังไม่มีลักษณะของการร่วมลงทุน มีการขอความร่วมมือจากหน่วยงานรัฐบาลให้เข้ามาดูแล ในเรื่องของความเป็นระเบียบ และความสะอาดของทาง เท้ารอบอาคาร	ยังไม่มีลักษณะของการร่วมลงทุน มีการสนับสนุนกับทางเขต กทม.ในการให้ความร่วมมือต่าง ๆ การให้งบในการ ปรับปรุง แก้ไขทางเท้า การอำนวยความ สะดวกสบายให้กับเจ้าหน้าที่ เช่น สนับสนุนป้อมตำรวจ สนับสนุนน้ำ ไฟ โครงการที่มีการมาขอแนวคิด ความคิดเห็น ทางอาคารก็จะเสนอสิ่งที่ต้องการลงไป	ยังไม่มีลักษณะของการร่วมลงทุน
1.3	การติดต่อหลังการดำเนินการ	ติดต่อเทศกิจ รถขนขยะเพื่อให้ช่วยจัดระเบียบ ดูแลเรื่องขยะ และความสวยงามหน้าอาคาร	กรณีที่เกิดความชำรุดเสียหายของผิวทางเท้า ทางอาคารเข้าไปดำเนินการซ่อมแซมเอง ไม่ต้องขออนุญาต หรือติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ	มีการติดต่อเมื่อเกิดปัญหาเดิม ๆ	มีการติดต่ออยู่เสมอ ส่วนใหญ่จะเป็นในเรื่องของการดูแลความเรียบร้อย ความปลอดภัย ความสะอาดของสถานที่ กรณีที่จะปรับปรุงทางเท้าเองก็จะแจ้งให้กับทางเขตทราบก่อน เพื่อที่จะได้ให้ทางเขตรับรู้แล้วไม่มาขัด	มีการติดต่อเมื่อเกิดปัญหาเดิม ๆ
2	สาเหตุ หรือปัจจัยที่ทำให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่					
2.1	สาเหตุ / ปัจจัยที่ทำให้เข้ามามีส่วนร่วม	ผลประโยชน์ที่ได้รับต้องมีความชัดเจน เกิดความสบายต่อผู้ใช้งาน	ภาพลักษณ์องค์กร ผลตอบแทนทางการลงทุน	ภาพลักษณ์อาคาร	ภาพลักษณ์องค์กร การตอบแทนสังคมของสถานที่ที่ตั้งอยู่ ผลตอบแทนทางการลงทุน	ภาพลักษณ์องค์กร ผลตอบแทนทางการลงทุน
2.2	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	การเกิดภาพลักษณ์ที่ดีของชุมชน การทำให้พื้นที่มีจุดเด่นเป็น Prime Area มีการสัญจรที่สะดวก	พื้นที่โบนัส : เพิ่มพื้นที่ขายให้อาคาร	การลดหย่อนภาษี เนื่องจากพื้นที่มีการบริหารจัดการ ในรูปแบบของนิติบุคคล	การลดหย่อนภาษี : ส่งผลในระยะยาว	พื้นที่โบนัส : เพิ่มพื้นที่ขายให้อาคาร อาคารควรที่จะสามารถ ขึ้นได้สูงแล้ว ไม่เช่นนั้นจะเป็นการเสียโอกาส
2.3	ความคาดหวังในการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐ	การบริหารจัดการจากหน่วยงานรัฐที่เป็นระเบียบเรียบร้อย สะอาด	การทำสกายวอร์คให้เกิดพื้นที่เชื่อมต่อ เกิดกิจกรรม การดูแลรักษาพื้นที่ส่วนกลางก็ให้เป็นหน้าที่ของทางกทม.	ต้องการให้ช่วยในเรื่องของความปลอดภัยบางอย่างเพียง เท่านั้น เพราะมองว่าควรดูแลตนเองก่อน และถ้าจ้างบุคลลากรเองจะสามารถจัดการได้อย่างเต็มที่	แบ่งกันดูแลในเรื่องของความสะอาด และความปลอดภัย	ให้ภาครัฐดูแลเรื่องกฎเกณฑ์ ข้อกำหนด กฎหมาย ส่วนการบริหารอื่น ๆ เอกชนเป็นผู้จัดการเอง
3	อุปสรรคในการมีส่วนร่วมกับภาครัฐบาล					
3.1	สาเหตุ / ปัจจัยที่ทำให้ไม่อยากเข้ามามีส่วนร่วม	กฎหมาย ข้อจำกัด ที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุน (แบบอาคาร) การคอรัปชั่นของหน่วยงานรัฐ	Cost Investment และ Cost Return ไม่คุ้มกัน การคอรัปชั่นของหน่วยงานรัฐ	พื้นที่ไม่เพียงพอที่จะให้ทำ ผลประโยชน์ทางธุรกิจ	ข้อบังคับที่มีมากเกินไป การคอรัปชั่น การคาดความชัดเจนในการใช้พื้นที่ ผู้ดูแล การจัดการแบ่งหน้าที่	ผลประโยชน์ทางธุรกิจ การตอบแทนไม่น่าดึงดูดใจ
3.2	ขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้	ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมโดยรอบอาคาร ถ้าพื้นที่นั้นเหมาะสำหรับการทำให้เกิดเป็นพื้นที่ที่ใช้ ประโยชน์ร่วมกันได้	ขีดจำกัดต่าง ๆ เป็นเรื่องของภาครัฐ เอกชนไม่เข้าไปยุ่ง	ต้องมีผลประโยชน์ที่เพียงพอ	ข้อบังคับ หรือข้อจำกัดของหน่วยงานรัฐที่เกิดขึ้นต้อง สอดคล้องกัน อย่าบังคับให้เข้าทุกกฎเกณฑ์	ทำตามกฎหมายเท่านั้น

ตารางที่ 5.3 *(ต่อ)*

ตารางแสดงสรุปปัจจัย อุปสรรค และขีดจำกัดที่ภาครเอกชนสามารถยอมรับได้จากการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินจากการสัมภาษณ์

ลำดับ	ประเด็นการสัมภาษณ์	สาทรซิตี้	เจดับบลิว แมริออท /เพลินจิตซิตี้	สาธรธานี คอมเพล็กซ์	เอ็มไพร์ ทาวเวอร์	เพลินจิต ทาวเวอร์
*	หมายเหตุ/เพิ่มเติม					
		ต้องการให้พื้นที่มีความมีชีวิตชีวาผ่านการใช้แสงไฟ ประดับอาคารแต่ยังติดในเรื่องของความต้องการของเจ้าของอาคาร	สนใจในเรื่องของสกายวอร์ค เพราะมองว่าจะช่วยสามารถเชื่อมต่อพื้นที่ได้มาก กว่าทางเท้า มองว่าในอนาคตคนจะเดินมากขึ้นแต่เดินบนสกายวอร์ค เพราะมีความปลอดภัยกว่า ส่วนทางเท้าจะกลายเป็น Waste Space หรือเป็นแค่พื้นที่ให้คนขายของ	ด้วยรูปแบบการบริหารจัดการแบบนิติบุคคลทำให้เกิดความยุ่งยากในการบริหารจัดการพื้นที่ และการมีลักษณะพื้นที่เป็นแบบคอมเพล็กซ์หลายอาคารก็จะต้องใช้เวลาในการขอความเห็นจากผู้บริหารในแต่ละอาคารก่อน การบริหารจัดการพื้นที่จะเน้นในเรื่องของการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เช่าเป็นหลักไม่ได้มีการคำนึงถึงสาธารณประโยชน์เท่าใดนัก เริ่มมีการนำร้านค้าเข้ามาให้บริการเพื่อเป็นการดึงดูดคนและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้อาคาร	เมื่อยกพื้นที่ให้เป็นสาธารณะแล้วเจ้าของพื้นที่เองจะไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ นักลงทุนมักอยากจะให้เกิดประโยชน์มากที่สุด แต่คงไม่อยากให้เป็นพื้นที่กึ่งสาธารณะ การที่อยากจะให้ลดการใช้รถยนต์ ทางบีทีเอส บีอาร์ทีควรมีการเพิ่มรอบรถเพื่อให้สามารถรองรับกับจำนวนผู้เดินทางที่เพิ่มมากขึ้นได้ ทางอาคารมีการคำนึงถึงเรื่องของฮวยจุ้ยค่อนข้างมาก มุมมองของผู้บริหารมีความสำคัญมากต่อการพัฒนาพื้นที่ ถ้าผู้บริหารไม่ต้องการหรือไม่ได้สนใจการพัฒนาพื้นที่ก็จะไม่เกิดขึ้น โครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นควรที่จะนำผู้ที่มีแรงสนับสนุนมาเข้าร่วม เนื่องจากว่าถ้า ผู้อื่นมองว่าโครงการที่จะเกิดขึ้นเป็นโครงการขนาดเล็กโครงการอาจจะไม่ต่อเนื่อง	พื้นที่หน้าอาคารค่อนข้างกว้างอยู่แล้ว กำลังมีแผนที่จะรีโนเวทใหม่ ให้ความใส่ใจต่อการเลือกต้นไม้ ขาดความเชื่อมั่นว่าประเทศไทยจะสามารถพัฒนาได้ ไม่ใช่เพียงคิดว่ายากที่จะพัฒนา แต่คิดว่าไม่สามารถพัฒนาได้ ยึดตามข้อกฎหมายมาก คิดว่าสิ่งที่จะทำให้ปรับเปลี่ยนได้ต้องใช้กฎหมายอย่างเดียว ไม่เช่นนั้นคนไม่ทำ สนใจในเรื่องของการใช้พื้นที่ให้คุ้มที่สุด แต่ต้องอยู่ภายใต้ขอบเขตที่เหมาะสม การพัฒนาต่างๆจะไม่เกิดขึ้นถ้าเศรษฐกิจของประเทศยังไม่พัฒนา เช่น GDP สูงกว่านี้

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

โดยจากการสัมภาษณ์พบว่าแต่ละอาคารยังไม่เคยมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบของการลงทุน หรือทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานรัฐบาล แต่พื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากข้อบังคับ กฎหมายซึ่งเป็นผลให้หน่วยงานรัฐบาลที่อาคารต้องทำการติดต่อร่วมกันส่วนใหญ่จะเป็นสำนักงานเขต และการจัดการพื้นที่ว่างหน้าอาคารนั้นมีลักษณะที่เชื่อมต่อกับทางสาธารณะ หน่วยงานที่ต้องทำการติดต่อรองลงมา คือ เทศกิจที่จะเข้ามาช่วยดูแลในเรื่องของความเป็นระเบียบความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ ปัจจัยที่จะส่งเสริมให้ภาคเอกชนอยากเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่คือ การส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร และผลตอบแทนทางการลงทุนเป็นหลัก โดยประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือการลดหย่อนภาษี แต่ไม่ได้คาดหวังที่จะให้ภาครัฐเข้ามาบริหารจัดการพื้นที่โดยตรง เนื่องจากเชื่อมั่นว่าภาคเอกชนสามารถบริหารจัดการพื้นที่ได้มีประสิทธิภาพ และรวดเร็วมากกว่า สิ่งที่จะเป็นอุปสรรคในความร่วมมือ คือ การขาดความชัดเจนในการบริหารจัดการเงินลงทุนของหน่วยงานภาครัฐ การคอรัปชั่น และขาดความชัดเจนในเรื่องของการแบ่งขอบเขตหน้าที่ในการดูแล โดยขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้ในแต่ละอาคารจะแตกต่างกันออกไป

5.2 แนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร

สำหรับเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเขตที่มีการปริมาณการสัญจรของผู้คนเป็นจำนวนมากจำเป็นที่จะต้องได้รับการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถรองรับการสัญจรประเภทต่าง ๆ ได้โดยงานวิจัยชิ้นนี้ได้มุ่งศึกษาการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินบริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรว่าควรมีแนวทางในการปรับปรุง หรือบริหารจัดการพื้นที่อย่างไร ในเบื้องต้นเมื่อได้ทำการศึกษาทฤษฎีต่าง ๆ ในการส่งเสริมลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดิน ตลอดจนปัจจัยที่ส่งเสริมให้พื้นที่สาธารณะประสบความสำเร็จนั้นพบว่า พื้นที่กึ่งสาธารณะที่จะสนับสุนนให้เมืองเดินได้นั้นจะประกอบไปด้วย 4 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยในเรื่องของความปลอดภัย การเข้าถึงพื้นที่ความสะดวกสบายในการใช้พื้นที่ และความมีชีวิตชีวาในพื้นที่ตามลำดับ ผู้วิจัยจึงได้ทำการลงพื้นที่สำรวจเพื่อตรวจสอบศักยภาพของพื้นที่กึ่งสาธารณบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า 500 เมตรในเขตศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานครในปัจจุบันว่ามีลักษณะ และคุณภาพเป็นอย่างไร มีโอกาสในการพัฒนาพื้นที่มาก หรือน้อยเพียงใด มีสิ่งใดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ หรือสิ่งใดที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ เมื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ และสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ ซึ่งผลของการศึกษาสามารถที่จะนำไปประยุกต์ ใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุง และบริหารจัดการพื้นที่ได้ตามตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4

ตารางสรุปแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน

ประเด็น		การสำรวจ	การสัมภาษณ์	แนวทางการปรับปรุง และการบริหารจัดการพื้นที่	
				กายภาพ	การบริหารจัดการ
1. ลักษณะทางกายภาพที่พบในปัจจุบัน					
ความปลอดภัย	ปลอดภัยจากทางสัญจรประเภทอื่น			แยกทางสัญจรของรถออกจากทางคนเดินอย่างชัดเจน	- กรณีที่ทางสัญจรของรถอยู่ร่วมกับทางเดิน ควรมีมาตรการในการควบคุมเวลาในการเดินรถไม่ให้ทับซ้อนกับเส้นทางเดิน
	ทางลาด	- ทางลาดควรเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ		จัดทำทางลาดที่ตรงตามมาตรฐานการออกแบบให้เชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะโดยตรง เพื่อให้ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างปลอดภัย	
	ความสว่างในพื้นที่	- พื้นที่ควรมีแสงสว่างทั่วทั้งบริเวณ * หลายพื้นที่มีการใช้แสงจากจอโฆษณา ไฟจากเสาไฟสาธารณะ	(+) คำนึงถึงเรื่องแสงสว่างในพื้นที่ (-) การให้แสงสว่างจะทำให้พื้นที่เป็นสาธารณะมากเกินไป = ภาคเอกชนใช้แสงเป็นเครื่องมือกำหนดเวลา และผู้ใช้งาน	ติดตั้งโคมไฟ หรือไฟพื้น เพื่อให้แสงสว่างในเวลากลางคืน ในบางกรณี หรือบางพื้นที่อาจจะใช้การส่องสว่างจาก จอ LCD เพื่อใช้ประโยชน์ในการหารายได้จากการใช้พื้นที่โฆษณา และสามาร ให้แสงสว่างแก่พื้นที่ในเวลาเดียวกัน	- การเลือกรูปแบบการส่องสว่างในพื้นที่จะต้องมีการคำนึงความเหมาะสมกับลักษณะพื้นที่แต่ละรูปแบบ เลือกการส่องสว่างให้เพียงพอต่อพื้นที่ - กำหนดเวลาในการเปิด-ปิดให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่
	สายตาเฝ้าระวัง		(+) เน้นเรื่องของความปลอดภัย แต่จะเป็นความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม (+) ติดตั้งกล้องวงจรปิด และมีเวรยามในการดูแลพื้นที่	ออกแบบพื้นที่ให้มีพื้นที่เพียงพอในการทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้มีผู้คนเข้ามาใช้ประโยชน์พื้นที่ เนื่องจากเมื่อมีผู้ใช้พื้นที่ย่อมเกิดสายตาเฝ้าระวังจากพื้นที่	- มีการจัดเวรยาม การกำหนดจุดติดตั้งกล้องวงจรปิด - ภาครัฐมีมาตรการในการรักษาความปลอดภัยของพื้นที่บริเวณโดยรอบ และแนวทางในการบริหารจัดการดูแลพื้นที่ รวมไปถึงมาตรการในการรองรับปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ - มีการให้บริการร้านค้าที่เปิดตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่ - มีมาตรการส่งเสริม หรือกระตุ้นให้เกิดการใช้พื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง
การเข้าถึงพื้นที่	การมองเห็นจากภายนอก	- บางพื้นที่มองเห็นได้จากภายนอกแต่เข้าไปใช้งานไม่ได้จริง	(+) เน้นความโปร่งโล่ง สามารถมองเห็นได้จากภายนอก (+) ความโปร่งโล่งจะสร้างความโอโถงให้กับพื้นที่	- ออกแบบพื้นที่ไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง หรือมีสิ่งกีดขวางให้น้อยที่สุด เช่น รั้ว เขตแนวต้นไม้ เพื่อเป็นการช่วยให้พื้นที่สามารถมองเห็นได้จากภายนอก กรณีที่มีการเปลี่ยนระดับพื้นที่ไม่ควรเปลี่ยนระดับพื้นที่เกินกว่าระดับสายตา - ลดมุมอับของพื้นที่ เช่น ไม่ติดตั้งป้ายโฆษณาต่าง ๆ	- มีการเลือกใช้พันธุ์ไม้ให้เหมาะสมสำหรับพื้นที่แต่ละตำแหน่ง ไม่ให้ต้นไม้บดบังสายตา
	ความเชื่อมต่อกับพื้นที่ / เส้นทางอื่น	- พื้นที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ แต่ไม่ได้ทำให้เชื่อมต่อ	(+) ต้องการให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย	- วางผังพื้นที่ให้สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ หรือเส้นทางอื่น ๆ โดยรอบ	- ศึกษาพื้นที่ หรือบริบทโดยรอบเพื่อนำมาใช้ในการวางผังพื้นที่ให้เกิดการเชื่อมต่อ - ภาครัฐควรมีแผนแม่บทในการวางโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่จุดสำคัญต่าง ๆ และการวางโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ เช่น จุดเชื่อมต่อระหว่าง BTS-MRT, BTS-BRT, รถเมล์-จักรยาน
	ความเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ	- มีสิ่งกีดขวางระหว่างทางเท้าสาธารณะกับพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ		ลดการทำรั้ว หรือเขตแนวกั้นระหว่างพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการใช้รั้ว กำแพง หรือการกั้นเขตด้วยการออกแบบภูมิทัศน์	
	ความเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ	- มีการทำสกายวอร์คเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าทำให้สามารถเดินไปยังจุดต่าง ๆ ได้สะดวก	(-) จุดจอดระบบขนส่งสาธารณะบดบังหน้าอาคาร (+) ในขณะเดียวกันก็อำนวยความสะดวกให้กับบุคคลในพื้นที่	- มีการออกแบบจุดรับ-ส่งระบบขนส่งอื่น ๆ ให้อยู่ในพื้นที่ หรืออยู่ติดพื้นที่ โดยออกแบบให้มีความเหมาะสมกับลักษณะอาคาร ไม่บดบังสายตา และบดบังอาคาร	- ภาครัฐควรมีการทำข้อตกลงกับทางภาคเอกชนในการวางจุดจอดระบบขนส่งต่าง ๆ เช่น ป้ายรถเมล์ จุดจอดรถจักรยานปันปั่น เพื่อที่จะได้อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนโดยไม่บดบังพื้นที่หน้าอาคารของภาคเอกชน - ภาครัฐกระตุ้นให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ - ควรมีการบริหารจัดการให้พื้นที่มีระบบขนส่งทางเลือกที่หลากหลาย
ความสะดวกสบาย	ร่มเงา / ความเขียวในพื้นที่	- มีพื้นที่สีเขียวแต่ไม่มีร่มเงา	(-) ทำพื้นที่สีเขียวตามกฎหมายพื้นที่เปิดโล่ง (+) มีเพียง 1 ใน 5 อาคารที่กล่าวถึงความต้องการให้เกิดความร่มรื่นในพื้นที่	- สร้างร่มเงาให้เกิดในพื้นที่ด้วยการใช้ต้นไม้ใหญ่ การทำหลังคา หรือการออกแบบอาคารให้สามารถเกิดร่มเงาบนพื้นที่เมื่อมีแสงพาดผ่าน - พื้นที่ที่ใช้ในการเดินควรมีร่มเงาตลอดพื้นที่	- คัดเลือกพันธุ์ไม้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ในบริเวณต่าง ๆ เช่น พื้นที่พักผ่อน หรือพื้นที่ในการสัญจรพันธุ์ไม้ควรเป็นพันธุ์ที่สามารถให้ร่มเงาได้ พื้นที่สีเขียวทั่วไปอาจไม่จำเป็นต้องมีร่มเงา
	ความกว้างของทางสัญจร			- ออกแบบทางสัญจรให้มีความกว้างเพียงพอ ผู้สัญจรไม่จำเป็นต้องใช้ทางร่วมกับทางเดินรถ	- มีการกำหนดขอบเขตของพื้นที่ แยกระหว่างพื้นที่ที่ใช้ในการทำกิจกรรม และพื้นที่ที่ใช้ในการสัญจร
	การเปลี่ยนระดับพื้นที่	- เปลี่ยนระดับพื้นที่เพื่อแบ่งขอบเขต	(+) พื้นที่ที่มีการเปลี่ยนระดับมาก ๆ อาจก่อให้เกิดอันตรายได้	- ออกแบบให้พื้นที่เปลี่ยนระดับน้อยที่สุด อาจใช้การวัสดุ หรือพื้นผิวในการบอกขอบเขตพื้นที่แทน	- ภาครัฐมีการจัดทำแนวทางการออกแบบที่เป็นมาตรฐาน
	Sense of Direction	- บุคคลทั่วไปไม่ทราบว่าพื้นที่สามารถเดินผ่านไปยังพื้นที่หรือเส้นทางอื่นได้	(-) ไม่มีการห้ามการใช้พื้นที่ แต่บุคคลทั่วไปไม่ทราบเองว่าพื้นที่สามารถเดินผ่านได้	- จัดทำป้าย หรือสัญลักษณ์ที่แสดงถึงความเป็นสาธารณะของพื้นที่ ผังการเชื่อมต่อพื้นที่	- มีมาตรการในการควบคุมการสัญจรผ่านพื้นที่
ความมีชีวิตชีวา	สถานที่ดึงดูดการเดิน	- อาคารสรรพสินค้าสามารถดึงดูดการเดินได้ดีกว่าอาคารสำนักงาน	(-) อาคารสำนักงานไม่จำเป็นต้องดึงดูดให้คนเข้ามาในพื้นที่เหมือนอาคารสรรพสินค้า	- ออกแบบร้านค้าให้สามารถใช้งานพื้นที่ด้านนอกอาคารได้ - สร้างพื้นที่ให้เป็นจุดสังเกต หรือจุดนัดพบ การมี Landmark	- จัดสรรเลือกประเภทร้านค้าให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ และประเภทอาคาร เช่น อาคารสำนักงาน สถานที่ดึงดูดการเดิน พบว่าเป็นแหล่งธุรกรรมทางการเงิน ร้านกาแฟ ร้านอาหาร
	ขอบเขตของการบริการ	- พื้นที่ส่วนใหญ่เปิดให้บริการในช่วงเวลาหลักของวัน (เช้า กลางวัน เย็น)	(+) เปิดบริการพื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง หรือตามเวลารถไฟฟ้า		- มีมาตรการกำหนดเวลาให้บริการพื้นที่อย่างน้อยให้ตรงกับเวลาของการเดินรถระบบขนส่งต่าง ๆ
	ความหลากหลายของกิจกรรม	- พื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมจะมีปริมาณของผู้สัญจรสูง	(+) มีบุคคลหลากหลายประเภทมาใช้งานพื้นที่ และมีความหลากหลายทางกิจกรรม	- จัดสรรให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ เช่น เก้าอี้ น้ำพุ หรือออกแบบให้พื้นที่สามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย เช่น บันไดบางช่วงอาจใช้เป็นทางเลือกในการนั่ง - ออกแบบพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลายประเภท มีความกว้างเพียงพอ - ออกแบบพื้นที่ไม่ให้โล่งกว้างจนเกินไป	- ภาครัฐเข้ามาช่วยในเรื่องการจัดระเบียบร้านค้า หาบเร่ แผงลอย ให้อยู่ภายในขอบเขตพื้นที่ที่กำหนด ไม่ให้แออัด หรือก่อให้เกิดความสกปรกในพื้นที่ - มีการส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ และกำหนดพื้นที่ในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ

ตารางที่ 5.4 *(ต่อ)*

ตารางสรุปแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน

ประเด็น		การสำรวจ	การสัมภาษณ์	แนวทางการปรับปรุง และการบริหารจัดการพื้นที่	
				กายภาพ	การบริหารจัดการ
	ความเชื่อมต่อกับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	- พื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจะมีปริมาณและความหลากหลายของผู้สัญจรสูงกว่าพื้นที่อื่น		- สร้างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ และสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	- ภาครัฐควรกระตุ้นให้ภาคเอกชนเล็งเห็นถึงความสำคัญในการเชื่อมต่อพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้เข้าสู่พื้นที่ของภาคเอกชนโดยตรง - ภาครัฐกระตุ้นให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะด้วยการจัดเตรียมระบบขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการในแต่ละช่วงเวลา - ภาครัฐมีการวางแผนการเชื่อมต่อระบบการสัญจรประเภทต่าง ๆ ให้สามารถเชื่อมต่อกันได้ง่าย
2. การใช้ประโยชน์พื้นที่					
กิจกรรมที่เกิดในพื้นที่		สัญจรผ่าน, นั่งพัก, รอรถสาธารณะ, จุดนัดพบ, ที่นั่งภายนอกของร้านค้า, แจกใบปลิว, ค้าขาย	สัญจรผ่าน, นั่งพัก, รอรถสาธารณะ, จุดนัดพบ,ที่นั่งภายนอกของร้านค้า, แจกใบปลิว, ค้าขาย, ถ่ายทำโฆษณา, ตั้งจุดตรวจ กรณีมีเหตุฉุกเฉิน / จัดงานกิจกรรมต่าง ๆ	- จัดสรรให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในพื้นที่ - จัดโซนพื้นที่ระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคล และพื้นที่สาธารณะ - แยกทางสัญจร กับพื้นที่กิจกรรมอื่น ๆ ออกจากกัน	- สร้างข้อกำหนด กฎเกณฑ์ในการใช้พื้นที่ เพื่อควบคุมเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด เรียบร้อย - มีข้อกำหนดในการคัดเลือกกิจกรรมที่จะนำมาใช้พื้นที่ - ขอความร่วมมือจากร้านค้า บุคคลผู้ใช้งานพื้นที่ให้ทำตามข้อกำหนดกฎเกณฑ์
ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่		- พื้นที่สกปรก - รู้สึกไม่ปลอดภัยในบางพื้นที่	- พื้นที่สกปรก ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย - เกิดปัญหาอาชญากรรม ฉกชิงวิ่งราว - ทรัพย์สินของอาคารเกิดความเสียหาย ถูกขโมย - มีคนเข้ามานั่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ - ผู้ใช้พื้นที่บางรายนั่งบริเวณบันได หรือพื้นของอาคาร ทำให้ภาพลักษณ์ของอาคารดูด้อยลง - รถเก็บขยะ และรถให้น้ำต้นไม้ทำให้พื้นที่ดูสกปรก	- ออกแบบพื้นที่ไม่ให้เกิดมุมอับ หรือจุดอับทางสายตา - จัดโซนพื้นที่พักคอยรถสาธารณะประเภทต่าง ๆ - ออกแบบพื้นที่ไม่ให้มีซอกหลืบที่อาจกลายเป็นจุดรวมขยะได้	- สร้างข้อกำหนดห้ามนำแอลกอฮอล์เข้ามารับประทานในพื้นที่ - มีมาตรการควบคุมดูแลความปลอดภัยในพื้นที่ เช่น การจัดเวรยาม การติดตั้งกล้องวงจรปิด บริการรับ-ส่งจากในพื้นที่ไปยังสถานีขนส่งต่าง ๆ ในยามวิกาล - กำหนดจุดทิ้งขยะที่ชัดเจน มีการจัดเวรทำความสะอาดอยู่สม่ำเสมอ - หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการเก็บขยะ และการรดน้ำต้นไม้ควรมีการอบรมแก่พนักงานเก็บขยะและพนักงานรดน้ำต้นไม้ให้ทำงานให้เรียบร้อย ไม่ทิ้งเศษขยะ หรือทำให้พื้นที่เปียกเกินขอบเขตที่จำเป็น - ควรมีมาตรการรองรับปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ - สร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มอาคารโดยรอบ และบุคคลในท้องที่ให้ช่วยกันเฝ้าระวังปัญหาอาชญากรรม - ภาครัฐเข้ามาช่วยในการจัดระเบียบร้านค้า หาบเร่ แผงลอยอย่างเคร่งครัด - มีมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิด
3. แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่					
ความจำเป็นในการพัฒนาพื้นที่			(-) เอกชนพัฒนาพื้นที่ของตนเองอยู่แล้วแต่ไม่ได้พัฒนาเพื่อสาธารณประโยชน์ (-) อาคารสำนักงานไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาพื้นที่เหมือนกับอาคารสรรพสินค้า (-) หากไม่มีการกำหนดเป็นข้อบังคับ กฎหมายก็ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนา		- ภาครัฐควรมีการให้ข้อมูล หรือความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ แจ้งถึงผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อภาคเอกชน พื้นที่โดยรอบ และผลประโยชน์ระดับประเทศ - มีการออกกฎหมายบังคับในการออกแบบพื้นที่ โดยมีการศึกษาอย่างละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการออกแบบให้ส่งเสริมลักษณะพื้นที่ที่ต้องการ - ภาครัฐควรกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที โดยอาจจะเริ่มจากการจัดตั้งการประชุมรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนในเรื่องต่าง ๆ
ผลที่ได้รับจากการพัฒนาพื้นที่			(+) พื้นที่ได้ใช้ประโยชน์มากยิ่งขึ้น (+) เป็นช่องทางในการหารายได้ (+) ภาพลักษณ์ขององค์กรดีขึ้น (+) เพิ่มมูลค่าให้กับพื้นที่ และพื้นที่โดยรอบ (+) ลดปัญหาการจราจร (+) การเพิ่มการเชื่อมต่อจะช่วยให้เข้าถึงได้ง่ายขึ้น (+) มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางร่วม		- กระตุ้นให้ภาคเอกชนเล็งเห็นถึงประโยชน์ระยะยาวจากการพัฒนาพื้นที่ โดยเน้นไปในเรื่องของผลประโยชน์ทางธุรกิจ สภาวะทางเศรษฐกิจ - มีการวางแผนเส้นทางการจราจรประเภทต่าง ๆ มีการเพิ่ม-ลดจำนวนระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ให้เพียงพอต่อความต้องการในแต่ละช่วงเวลา - มีการวางแผนนโยบายการสร้างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ และความเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ให้ประชาชนได้มีทางเลือกในการเดินทาง โดยแต่ละจุดไม่ควรที่จะอยู่ห่างกันจนเกินไป
4. สาเหตุ หรือปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่					
สาเหตุ หรือปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่			- เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้งาน - ผลตอบแทนทางการลงทุนมีความน่าสนใจ - เป็นการเพิ่มภาพลักษณ์ขององค์กร - เป็นการตอบแทนสังคมโดยรอบ		- ภาครัฐควรมีการประชุม อบรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ภาคเอกชนถึงสาเหตุที่ควรที่จะพัฒนาพื้นที่ให้ส่งเสริมการเดิน - มีการจัดตั้งการรับฟังความเห็น แนวคิดของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ - มีการจัดตั้งมาตรฐานพื้นที่กึ่งสาธารณะ เพื่อกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามาพัฒนาพื้นที่ เพื่อเพิ่มภาพลักษณ์องค์กร เช่นเดียวกับมาตรฐาน LEED
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาพื้นที่			(+) เพิ่มมูลค่าให้กับพื้นที่ - 3 ใน 5 อาคารสนใจมาตรการ FAR BONUS - 2 ใน 5 อาคารสนใจมาตรการลดหย่อนภาษี		- สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการ FAR BONUS ให้กับภาคเอกชน กระตุ้นให้ภาคเอกชนรับรู้ถึงผลประโยชน์ของการได้รับ FAR BONUS - มีการกำหนดมาตร FAR BONUS ให้มีความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ และประเภทอาคาร - มาตรการลดหย่อนภาษีควรมีความชัดเจน สามารถเพิ่ม-ลด ควบคุมได้ในแต่ละพื้นที่

ตารางที่ 5.4 *(ต่อ)*

ตารางสรุปแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองน่าเดิน

ประเด็น	การสำรวจ	การสัมภาษณ์	แนวทางการปรับปรุง และการบริหารจัดการพื้นที่	
			กายภาพ	การบริหารจัดการ
ความคาดหวังในการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐ		- ดูแลพื้นที่สาธารณะ เช่น ทางเดินเท้า ถนน ให้มีความสะอาด เป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ - บริหารจัดการแก้ไขปัญหาหาบเร่ แผงลอย - ดูแลพื้นที่ให้มีความปลอดภัย - มีการแบ่งขอบเขตหน้าที่ในการบริหารจัดการพื้นที่อย่างชัดเจน - มีการทำข้อบังคับ แนวทางในการออกแบบ บริหารจัดการไว้เป็นแบบอย่างในการพัฒนาพื้นที่		- ภาครัฐควรมีการแบ่งขอบเขตหน้าที่ให้ชัดเจนในการบริหารจัดการพื้นที่ร่วมกับภาคเอกชน รวมไปถึงขอบเขตในการบริหารพื้นที่สาธารณะ - ภาครัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะโดยรอบอาคารให้มีความสะอาด ปลอดภัย เป็นระเบียบอยู่เสมอ - ภาครัฐมีการจัดทำแนวทางการออกแบบในการพัฒนาพื้นที่ให้กับภาคเอกชน - ภาครัฐมีการจัดทำข้อบังคับกฎหมายออกมาให้ภาคเอกชนปฏิบัติตาม โดยมีมาตรการรองรับสำหรับอาคารที่เกิดขึ้นใหม่ และอาคารเดิมที่มีอยู่แล้ว
5. อุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่				
	- จุดจอดระบบขนส่งต่าง ๆ - โครงสร้างอาคารเดิม - ความร่วมมือจากหาบเร่ แผงลอย - ภาคเอกชนยังไม่เห็นคุณค่าของการพัฒนาพื้นที่	- ผลตอบแทนทางการลงทุนยังไม่น่าสนใจเพียงพอ - ผลที่ได้จากการพัฒนาพื้นที่ไม่ได้ออกมาเป็นรูปธรรม เห็นผลได้รวดเร็ว - ข้อบังคับ กฎหมายต่าง ๆ - ปัญหาคอรัปชั่นของภาครัฐ - การขาดความชัดเจนในเรื่องของขอบเขตการบริหารจัดการดูแลพื้นที่ต่าง ๆ หน่วยงานทำงานทับซ้อนกัน	- ปรับปรุงพื้นที่บนพื้นฐานของโครงสร้างเดิม แต่มีการปรับปรุงให้สามารถส่งเสริมการใช้พื้นที่ให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ - ออกแบบพื้นที่รองรับการสัญจรประเภทต่าง ๆ ตลอดจนจุดพักคอยต่าง ๆ - จัดสรรพื้นที่ให้ร้านค้าเข้ามาเช่าพื้นที่ในการเปิดกิจการต่าง ๆ - กำหนดโซนที่อนุญาตให้เข้ามาค้าขายในพื้นที่ได้	- สร้างมาตรการจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาพัฒนาพื้นที่ เช่น FAR BONUS การลดหย่อนภาษี การถ่ายโอนกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ - มีการปรับปรุงแนวทางการทำงานของภาครัฐให้มีความชัดเจน โปร่งใส เพื่อเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้กับภาคเอกชน - มีการจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการงานด้านต่าง ๆ - จัดทำการเสวนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างภาคเอกชน และรัฐ เพื่อสร้างแนวคิด ความรู้ ความเข้าใจในการพัฒนาพื้นที่ให้ตรงกัน หาทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่าย - มีการติดตามผลการดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ
6. ขีดจำกัดในการพัฒนาพื้นที่				
	- ภาคเอกชนสามารถพัฒนาพื้นที่ได้หลากหลายวิธีขึ้นอยู่กับว่าจะเลือกพัฒนาพื้นที่ในลักษณะใด เช่น การเปลี่ยนรั้วที่แสด ขอบเขตเป็นพื้นที่สีเขียวที่สามารถเดินผ่านได้	- ควรมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันระหว่างพื้นที่และประเภทการใช้งานอาคาร - ข้อกำหนดที่เกิดขึ้นควรมีประโยชน์ที่เพียงพอ และชัดเจน	- ภาคเอกชนสามารถปรับปรุงกายภาพ และขอบเขตการบริการพื้นที่ได้หลายส่วน เช่น การปรับปรุงพื้นที่สีเขียวโดยการเปลี่ยนพันธุ์ไม้ การจัดแบ่งเขตที่ดินใหม่ให้มีสิ่งกีดขวางน้อยลง การขยายขอบเขตของเวลาในการให้บริการพื้นที่ - หากภาคเอกชนมองเห็นศักยภาพของพื้นที่จะพบว่าพื้นที่โล่งสามารถนำมาใช้เป็นช่องทางในการหารายได้ให้กับองค์กรได้	- ภาครัฐมีการจัดทำมาตรฐานต่าง ๆ สำหรับอาคารแต่ละประเภท แต่ละพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน - มีการให้ผลตอบแทนกับภาคเอกชนในการขอความร่วมมือต่าง ๆ

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

และสามารถสรุปออกมาเป็นประเด็นต่าง ๆ ได้ดังนี้

5.2.1 การบริหารจัดการเชิงการออกแบบ

การควบคุมมาตรฐานทางด้านการออกแบบ เป็นการดำเนินการที่หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานท้องถิ่น จะอาศัยอำนาจตามกฎหมายในการควบคุมการลักษณะทางกายภาพของอาคารของภาคเอกชน โดยจะจำแนกแตกต่างกันไปตามประเภทการใช้งานอาคาร และตามแต่ละพื้นที่ตั้งของอาคาร เพื่อให้เป็นการควบคุมให้พื้นที่ หรือสิ่งก่อสร้างที่เกิดขึ้นมีคุณภาพตามมาตรฐานที่ควรจะเป็นเพื่อเป็นการพัฒนาระดับคุณภาพชีวิตภายในย่าน

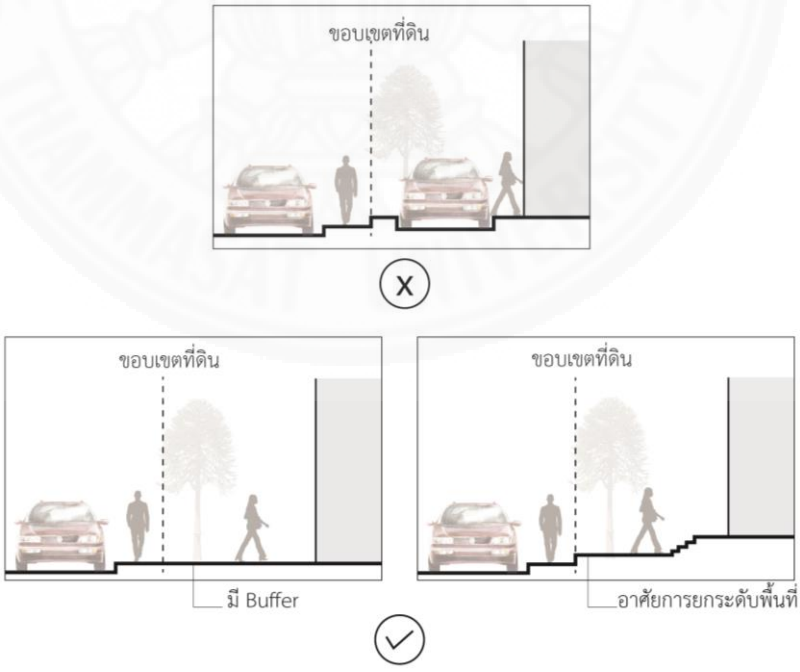
สำหรับการควบคุมมาตรฐานทางการออกแบบพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อส่งเสริมการเดินนั้นจะแบ่งออกเป็น 4 ด้านหลัก ๆ ดังนี้

1. การออกแบบด้านความปลอดภัย

เป็นมาตรการที่ชี้แนะแนวทางในการออกแบบพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารให้ส่งเสริมความรู้สึกปลอดภัยให้แก่ผู้ที่ใช้พื้นที่ในการเดินผ่านไปยังบริเวณต่าง ๆ โดยประกอบไปด้วยมาตรการต่าง ๆ ได้แก่

1.1 ออกแบบพื้นที่ให้ปลอดภัยจากทางสัญจรประเภทอื่น ๆ

พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่ใช้ในการจัดทำกิจกรรม หรือเพื่อการสัญจรควรที่จะไม่ซ้อนทับกับทางสัญจรรถเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการถูกเชี่ยวชนได้



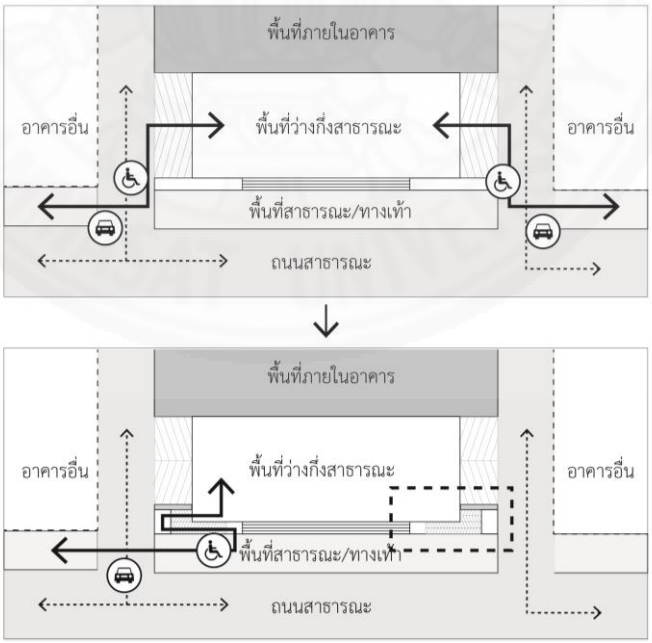
ภาพที่ 5.1 แนวทางการออกแบบให้พื้นที่ปลอดภัยจากทางสัญจรประเภทอื่น

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

สำหรับการออกแบบให้พื้นที่มีความปลอดภัยจากทางสัญจรประเภทอื่นสามารถทำได้หลายวิธี เช่น การออกแบบให้พื้นที่มีการยกระดับจากทางสัญจรของรถ หรือมีการออก แบบให้พื้นที่มีแนวเขตกั้น*)* Buffer) เพื่อเป็นการแบ่งขอบเขตที่ชัดเจนระหว่างทางสัญจรของรถ กับพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ โดยการออกแบบนี้ผู้ออกแบบควรให้ความสำคัญกับพื้นที่ในการสัญจรด้วยเท้า หรือพื้นที่ที่ใช้ในการทำกิจกรรมต่าง ๆ มากกว่าทางสัญจรของรถ เพื่อให้ผู้สัญจรรู้สึกปลอดภัย

1.2 ออกแบบให้มีทางลาดเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ว่างกับพื้นที่ทางเท้าสาธารณะโดยตรง

ในปัจจุบันพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารส่วนมากไม่มีทางลาดที่เชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะโดยตรงทำให้ผู้พิการ หรือผู้สูงอายุไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างปลอดภัยดังนั้น มาตรการในเรื่องของการออกแบบทางลาดควรนำมาเป็นข้อบังคับทางกฎหมาย เพื่อให้ภาคเอกชนปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เมื่อมีทางลาดที่เหมาะสมแล้วจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมการสัญจรให้แก่ผู้พิการ และผู้สูงอายุให้สามารถสัญจรได้อย่างปลอดภัยเช่นเดียวกับบุคคลทั่วไป โดยทางลาดควรมีลักษณะตามเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบ (ตามกฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการ หรือทุพพลภาพ และคนชรา พ .ศ.2548) และอยู่ติดกับบันไดทางขึ้นของบุคคลทั่วไปเสมอ



ภาพที่ 5.2 แนวทางการออกแบบให้พื้นที่มีทางลาดเชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะ

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

1.3 การเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่

การเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่เครื่องมือหนึ่งที่จะช่วยลดจุดอับทางสายตาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เพิ่มความรู้สึกปลอดภัยให้กับผู้สัญจร หรือใช้งานพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะทำให้เป็นการลดจำนวนอุบัติเหตุ และลดปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ได้ เนื่องจากปัญหาอาชญากรรมส่วนมากจะเกิดในพื้นที่ที่ลับสายตา หรือพื้นที่มืดเปลี่ยว

สำหรับการเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดิน สามารถทำได้หลายวิธีไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มดวงโคมในพื้นที่ การใช้แสงสว่างจากป้ายโฆษณาต่าง ๆ การใช้ประติมากรรมซึ่งถือเป็นการเพิ่มความสวยงามให้กับพื้นที่ไปในตัว โดยการเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่ควรจัดทำให้พื้นที่มีแสงสว่างมากกว่า 50% ของพื้นที่ และมุ่งเน้นการเพิ่มแสงสว่างไปในบริเวณที่เป็นทางที่ใช้ในการสัญจรเป็นหลัก เมื่อมีแสงสว่างในทางสัญจรจะช่วยให้ผู้คนกล้าที่จะเดินผ่านพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ โดยไม่รู้สึกว่าพื้นที่นี้มืดเปลี่ยวอีกต่อไป

ภาพที่ 5.3 ตัวอย่างการเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

อย่างไรก็ตาม การเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่อาจจะมีข้อจำกัดต่าง ๆ ตามลักษณะพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะแต่ละแห่ง ดังนั้นก่อนทำการติดตั้งภาคเอกชนควรมีการศึกษาลักษณะพื้นที่ให้ดีก่อนว่าพื้นที่ของตนเองเหมาะสมกับการเพิ่มแสงสว่างรูปแบบใด และในทางกลับกันการเพิ่มแสงสว่างในพื้นที่ก็จะสามารถเพิ่มรายได้ให้กับอาคารได้ เช่น รายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา

1.4 การเพิ่มสายตาเฝ้าระวังในพื้นที่

การเพิ่มสายตาเฝ้าระวังในพื้นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการลดปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ เนื่องจากการมีผู้คนในพื้นที่มากย่อมมีสายตาจับจ้องระหว่างกันและกัน ดังนั้นผู้คนในพื้นที่ก็จะไม่กล้าที่จะกระทำความผิดใด ๆ มากนัก ซึ่งสามารถทำได้โดยการออกแบบให้พื้นที่สามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย ลดมุมอับทางสายตาในพื้นที่ด้วยการไม่มีสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ไม่ยกระดับพื้นที่ให้สูงเกินกว่าระดับสายตาที่บุคคลภายนอกพื้นที่จะมองเห็น ซึ่งภาครัฐ และนักออกแบบควรจะมีการกระตุ้นให้ภาคเอกชนโดยเฉพาะอาคารประเภทสำนักงานคำนึงถึงมาตรการในข้อนี้ เนื่องจากอาคารสำนักงานส่วนมากมักมุ่งเน้นแค่ความเปิดโล่งของพื้นที่ แต่มิได้มีการคำนึงถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่จากศักยภาพที่มีอยู่ ต่างจากอาคารสรรพสินค้าที่มีการออกแบบให้พื้นที่ว่างรอบอาคารสามารถใช้ประโยชน์ในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อเป็นการดึงดูดให้ผู้คนสัญจรผ่านพื้นที่ จึงมีสายตาเฝ้าระวังค่อนข้างที่จะสูงกว่าอาคารประเภทสำนักงาน

ภาพที่ 5.4 ภาพแสดงการเพิ่มขึ้นสายตาเฝ้าระวังตามจำนวนผู้ใช้พื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

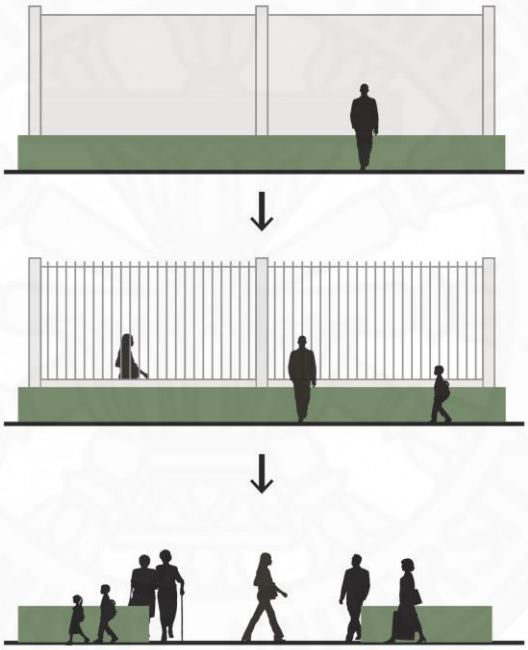
2. การออกแบบด้านการเข้าถึงพื้นที่

การออกแบบด้านการเข้าถึงพื้นที่จะเป็นการควบคุมให้พื้นที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายสะดวกสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่บริเวณอื่น ๆ ได้ ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นให้ผู้คนสัญจรด้วยการเดินมากยิ่งขึ้น โดยประกอบด้วยมาตรการต่าง ๆ ดังนี้

2.1 การเพิ่มการมองเห็นพื้นที่จากภายนอก

การมองเห็นพื้นที่จากภายนอกเป็นการควบคุมระดับความสูง-ต่ำของพื้นที่ การกำหนดขอบเขตการปิดล้อมพื้นที่ เช่น การกำหนดขอบเขตรั้ว แนวเขตต้นไม้ ควบคุมการใช้พืชพันธุ์ในการล้อมรั้วอาคาร โดยผู้ออกแบบควรออกแบบให้ระดับของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะให้อยู่ระดับเดียวกับทางเดินเท้า หรือใกล้เคียงกับทางเดินเท้ามากที่สุด และไม่ควรแบ่งระดับพื้นที่สูงเกินกว่าระดับสายตา (สูงเกินกว่า 1.00 เมตร) เนื่องจากเมื่อมีการแบ่งระดับพื้นที่ย่อมให้ความรู้สึกถึงการแบ่งขอบเขตระหว่างพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่กึ่งสาธารณะให้แยกออกจากกัน การมีระดับระหว่างพื้นที่จะเป็นข้อจำกัดในการเข้าถึงเนื่องจากบุคคลทั่วไปไม่กล้าที่จะเข้าไปเดินบนพื้นที่ของบุคคลอื่น

นอกจากการแบ่งระดับพื้นที่แล้วพื้นที่กึ่งสาธารณะต่าง ๆ ไม่ควรมีลักษณะเป็นพื้นที่ปิด หรือเป็นอาคารล้อมรั้ว โดยเฉพาะการเป็นรั้วทึบเนื่องจากเป็นการปิดกั้นการมองเห็นจากภายนอกอย่างชัดเจน หากต้องการล้อมรั้วควรใช้รั้วที่มีลักษณะโปร่งให้สามารถมองเห็นพื้นที่ได้จากภายนอก แต่ทางออกที่ดีที่สุดควรเป็นการเปิดพื้นที่ให้สามารถเข้าถึงได้โดยตรงหากต้องการแบ่งแยกขอบเขตระหว่างพื้นที่สาธารณะกับพื้นที่กึ่งสาธารณะให้แยกออกจากกันสามารถทำได้โดยการเลือกใช้วัสดุที่แตกต่างกันระหว่างพื้นที่ หรือการใช้แนวต้นไม้ ซึ่งควรเลือกใช้พืชพันธุ์ที่ไม่มีความสูงจนเกินไปหรือมีการตัดแต่งให้ไม่สูงเกินกว่าระดับสายตา พื้นที่ยังสามารถมองเห็นได้จากภายนอกอย่างชัดเจน เพราะการที่ผู้สัญจรสามารถมองเห็นพื้นที่ได้จากภายนอกนั้นจะทำให้รับรู้ว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะเหล่านี้เกิดกิจกรรมใด ๆ ขึ้นบ้าง สามารถเดินทางเข้าถึง หรือเดินผ่านพื้นที่ได้หรือไม่



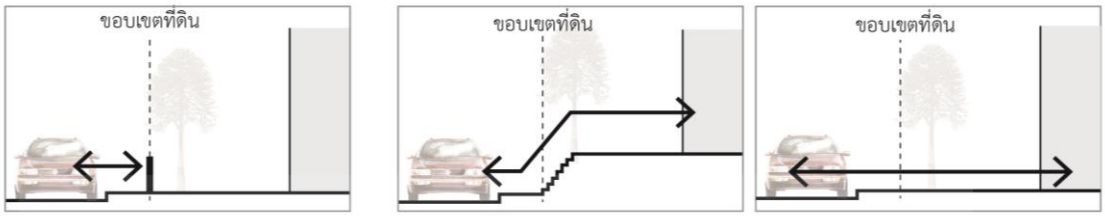
ภาพที่ 5.5 ความแตกต่างระหว่างการล้อมรั้วพื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

2.2 การเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับทางเท้าสาธารณะ

การเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับทางเท้าสาธารณะเป็นการเพิ่มระดับการเข้าถึงของผู้สัญจร สามารถทำได้โดยการลดแนวเขตกั้นระหว่างพื้นที่ทางเท้าสาธารณะกับพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะให้ เช่น การออกแบบพื้นที่ให้เปิดโล่งไม่มีรั้วกั้นทำให้พื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากบริเวณทางเท้า หากต้องการแบ่งขอบเขตพื้นที่ให้ใช้การยกระดับพื้นที่ (ไม่ควรสูงเกินกว่าระดับสายตา) หรือการเลือกใช้วัสดุที่แตกต่างระหว่างพื้นที่ทางเท้าสาธารณะกับพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ โดย

การสร้างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะกับทางเท้าสาธารณะที่ดีที่สุดนั้นคือ การทำให้พื้นที่อยู่ในระดับเดียวกัน หรือออกแบบพื้นที่ให้มีลักษณะเป็นส่วนต่อขยายทางเท้าในบริเวณที่ติดกับทางเท้าสาธารณะเพื่อเป็นการช่วยให้ผู้สัญจรด้วยเท้าสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายมากยิ่งขึ้น



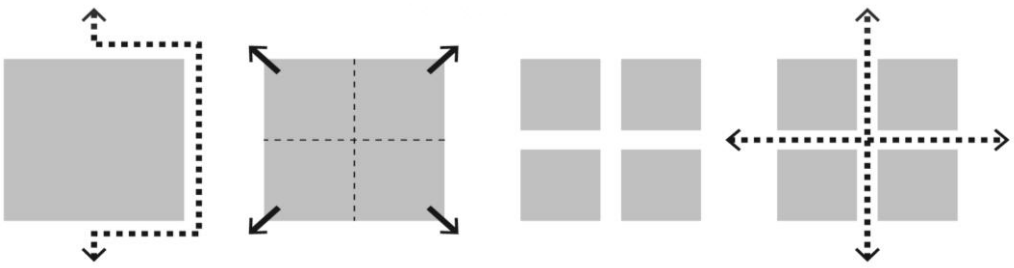
พื้นที่ไม่มีการเชื่อมต่อ (มีรั้วกั้น) พื้นที่มีการเชื่อมต่อ

ภาพที่ 5.6 ตัวอย่างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับทางเท้าสาธารณะ

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

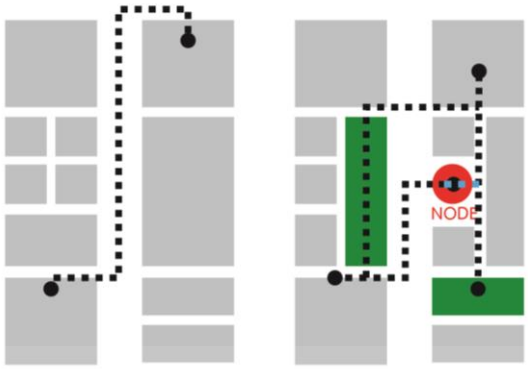
2.3 การเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะกับพื้นที่ หรือเส้นทางในการสัญจรอื่น

การเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะกับพื้นที่ หรือเส้นทางในการสัญจรอื่น ควรจัดทำเป็นมาตรการ หรือข้อบังคับทางกฎหมายกำหนดให้อาคารทุกอาคารที่ตั้งอยู่ต่อเนื่อง หรืออยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน สามารถเดินเชื่อมต่อถึงกันได้ในระยะอันสั้น โดยกำหนดให้ทุกพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารนั้นมีเส้นทางในการสัญจรให้สามารถเดินเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ของอาคารข้างเคียง โดยการกำหนดให้มีการกำหนดจุด-เข้าพื้นที่ให้มีความสัมพันธ์กันต่อเนื่องกันไปในแต่ละพื้นที่จนถึงจุดขนส่งสาธารณะมวลชน หรือจุดศูนย์รวมต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ ซึ่งจะทำให้เป็นการกระตุ้นให้ผู้เดินทางสัญจรด้วยการเดินเท้ามากยิ่งขึ้น เนื่องจากสามารถลดระยะเวลา และระยะทางในการเดินทางได้ ไม่ต้องประสบกับปัญหาการจราจรเช่นปัจจุบัน



ภาพที่ 5.7 แผนภาพตัวอย่างการเพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*



ก่อนปรับปรุง หลังปรับปรุง

ภาพที่ 5.8 แผนภาพก่อน-หลังการเพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

2.4 การเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะกับระบบขนส่งสาธารณะ

การเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เป็นมาตรการที่กำหนดให้ผู้ออกแบบต้องมีการออกแบบพื้นที่จุดจอดรถสาธารณะในพื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ขึ้นอยู่กับลักษณะย่าน หรือพื้นที่ตั้ง และประเภทการใช้งานอาคาร เช่น อาคารสรรพสินค้าขนาดใหญ่ควรมีการออกแบบให้มีจุดจอดระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เนื่องจากอาคารสรรพสินค้ามีความต้องการปริมาณผู้คนในการเข้าถึงพื้นที่สูง เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสทางการค้า ในขณะที่อาคารสำนักงานทั่วไปอาจจะมีการกำหนดจุดจอดระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก็อาจจะเพียงพอเพื่อช่วยให้ผู้เดินทางมาทำงานสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น

ไม่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง

ระบบขนส่งอยู่ติดกับพื้นที่

มีระบบขนส่งในพื้นที่

ภาพที่ 5.9 ตัวอย่างการออกแบบความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

ซึ่งในปัจจุบันนี้การเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ควรจะเป็นมาตรการที่ควรคำนึงถึงเป็นอันดับแรก ๆ เพราะพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารในเขตศูนย์กลางพาณิชยกรรมของกรุงเทพมหานครนั้นยังขาดคุณภาพด้านนี้อยู่ค่อนข้างมาก

3. การออกแบบด้านความสะดวกสบาย

การออกแบบด้านความสะดวกสบายมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าของผู้สัญจรให้สามารถเดินไปยังจุดมุ่งหมายต่าง ๆ ได้อย่างไม่มีอุปสรรค โดยแบ่งออกเป็น 4 แนวทาง ดังนี้

3.1 การเพิ่มร่มเงา หรือความเขียวในพื้นที่

การเพิ่มร่มเงา หรือความเขียวในพื้นที่ เป็นกระบวนการที่เจ้าของพื้นที่ และนักออกแบบจะต้องทำความเข้าใจให้ตรงกันในการเลือกใช้รูปแบบการให้ร่มเงา เนื่องจากประเทศไทยเป็นเมืองร้อน ดังนั้นพื้นที่ที่ใช้ในการเดินนั้นควรที่จะมีร่มเงาตลอดเส้นทางซึ่งมีแนวทางหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะให้ร่มเงาในช่วงเวลาต่าง ๆ หรือการเลือกใช้พืชพันธุ์ต้นไม้ใหญ่เพื่อเพิ่มร่มเงา โดยภาครัฐจะมีข้อกำหนดในเรื่องของการวางตำแหน่ง และจำนวนในการปลูกต้นไม้ในพื้นที่ เช่น ทุก ๆ พื้นที่ขนาด 185 ตารางเมตรจะต้องมีต้นไม้อย่างน้อย 4 ต้น และเพิ่มขึ้น 1 ต้นในทุกพื้นที่ 55 ตารางเมตรถัดไป (ตามข้อกำหนดการออกแบบพื้นที่กึ่งสาธารณะรูปแบบ POPS ของนิวยอร์ค) โดยในประเทศไทยอาจจะจำเป็นที่จะต้องมีจำนวนต้นไม้ต่อพื้นที่สูงกว่าในตัวอย่างที่ยกมา เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศแตกต่างกับประเทศทางฝั่งตะวันตก

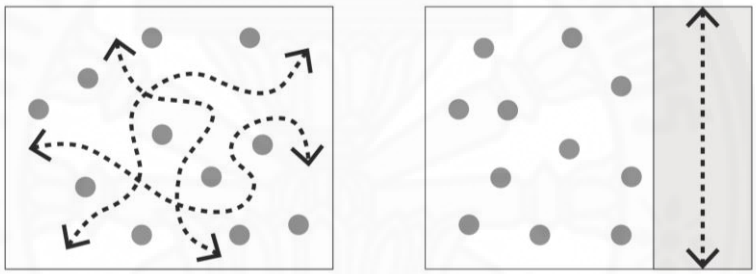
นอกจากนั้นการออกแบบอาคารให้มีอาเขต หรือมีเส้นทางสัญจรที่มีร่มเงาตลอดเส้นทางเดินนั้นอาจทำได้โดยการใช้สิ่งปลูกสร้างถาวร เช่นการทำหลังคาคลุม กันสาดเพื่อให้ผู้เดินเท้าสามารถเดินทางได้ตลอดในทุกฤดูกาลอย่างสะดวกสบายโดยไม่ต้องเป็นกังวลถึงสภาพแวดล้อมทางอากาศ

ภาพที่ 5.10 ความแตกต่างระหว่างพื้นที่ที่มีไม่มีร่มเงา กับพื้นที่ที่มีร่มเงา

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

3.2 การกำหนดความกว้างของทางสัญจร

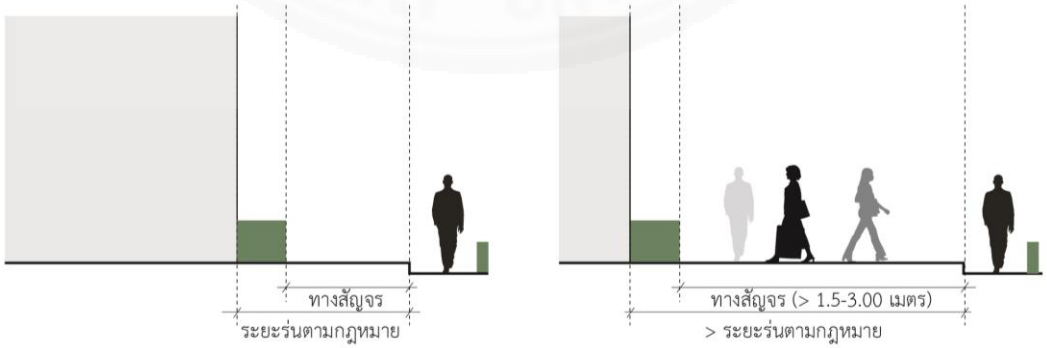
การกำหนดความกว้างของทางสัญจรมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พื้นที่ในการสัญจรนั้นสามารถรองรับกับปริมาณผู้เดินทางได้อย่างเพียงพอ โดยไม่ได้รับความยากลำบากในการเดินสวนกันระหว่างผู้สัญจร ซึ่งพื้นที่กึ่งสาธารณะรอบอาคารมักมีขนาดเพียงพอในการรองรับปริมาณการสัญจรอยู่แล้ว ด้วยข้อกำหนด กฎหมายเรื่องของระยะร่น แต่มักจะไม่มีการแบ่งเส้นทางในการเดินที่ชัดเจนจากพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะทั้งหมดทำให้เกิดเป็นอุปสรรคในการเดิน ดังนั้นแม้ว่าผู้ออกแบบจะออกแบบให้ทางสัญจรอยู่ติด หรือซ้อนทับอยู่ในพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ แต่ควรมีการกำหนดเส้นทางในการสัญจรที่ชัดเจน โดยภาครัฐจัดทำข้อกำหนดเกี่ยวกับความกว้างของทางสัญจรให้มีขนาดมาตรฐานอยู่ที่ระหว่าง 1.50-3.60 เมตรขึ้นอยู่กับย่าน หรือพื้นที่ตั้ง เช่น ในย่านอยู่อาศัยทางเดินเท้าจะมีขนาดอยู่ที่ 1.50-2.10 เมตร ในขณะที่ย่านพาณิชยกรรมจะมีขนาด 2.40-3.60 เมตร เนื่องจากมีปริมาณของผู้สัญจรมากกว่า



พื้นที่กิจกรรมใช้ร่วมกับพื้นที่สัญจร แยกพื้นที่กิจกรรมกับพื้นที่สัญจร

ภาพที่ 5.11 การแยกทางสัญจรออกจากพื้นที่กิจกรรม

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

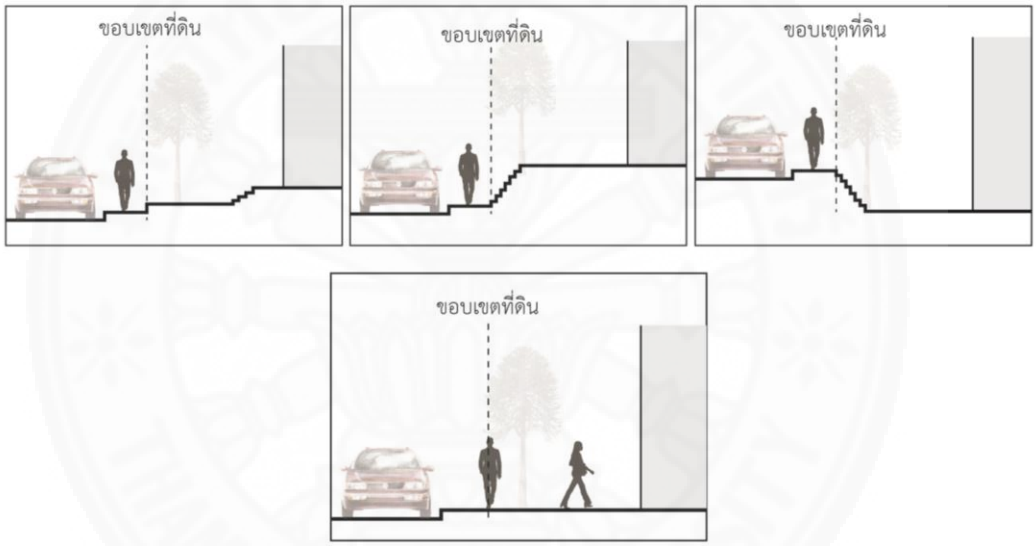


ภาพที่ 5.12 การกำหนดความกว้างของทางสัญจร

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

3.3 การกำหนดความสูง-ต่ำในการเปลี่ยนระดับพื้นที่

การกำหนดความสูง-ต่ำในการเปลี่ยนระดับพื้นที่เป็นการควบคุมความสะดวกสบายในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ การรับรู้การใช้ประโยชน์พื้นที่ของผู้สัญจร ภาครัฐควรจัดทำมาตรฐานในการกำหนดความสูง-ต่ำในการเปลี่ยนระดับพื้นที่ โดยกำหนดให้มีการเปลี่ยนระดับพื้นที่ยกสูงขึ้นไปให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ไม่ให้มีความสูงเกินกว่าระดับสายตา (ประมาณ 1.50 เมตร) สำหรับการออกแบบการกดพื้นที่ลงสามารถทำได้มากกว่า 1.50 เมตรเนื่องจากอาคารอาจจะมีการทำชั้นใต้ดิน แต่พื้นที่ที่ถูกกดลงควรมีช่องเปิดที่สามารถมองเห็นทางเข้า-ออกพื้นที่ได้ชัดเจน อย่างไรก็ตามการออกแบบพื้นที่ให้มีระดับเดียวกับทางเดินเท้าสาธารณะยังคงเป็นแนวทางในการอำนวยความสะดวกสบายในการใช้พื้นที่ได้ดีที่สุด



ภาพที่ 5.13 ตัวอย่างการเปลี่ยนระดับพื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

3.4 การเพิ่ม Sense of Direction ให้กับพื้นที่

Sense of Direction เป็นปัจจัยที่จะช่วยให้ผู้สัญจรสามารถรับรู้ถึงความเป็นพื้นที่สาธารณะ จุดเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ไปยังเส้นทางการสัญจรอื่น ๆ การเพิ่ม Sense of Direction จะเป็นมาตรการที่ช่วยกระตุ้นให้บุคคลทั่วไปกล้าที่จะเข้ามาใช้พื้นที่ในการสัญจรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เพิ่มมากยิ่งขึ้น ภาครัฐควรบัญญัติข้อกำหนด กฎหมายว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะที่อนุญาตให้บุคคลภายนอกสามารถเดินทางเข้ามาใช้งานได้นั้นจำเป็นที่จะต้องมีป้าย หรือสัญลักษณ์ที่แสดงถึงความเป็นสาธารณะของพื้นที่ มีข้อมูลที่แสดงอย่างชัดเจนว่าพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะนั้น ๆ สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ เส้นทาง หรือจุดศูนย์รวมใด ๆ ได้บ้างโดยการเดินทางผ่านทางเข้า-ออกพื้นที่ทางใด หรือ

มีเส้นทางที่แสดงการเชื่อมต่อ เพื่อให้ผู้สัญจรสามารถเดินทางไปยังจุดต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกสบาย ไม่มีข้อกังวลในความเป็นสาธารณะของพื้นที่

ก่อน หลัง

ภาพที่ 5.14 แผนภาพแสดงเส้นทางเดินก่อน-หลังการเพิ่ม Sense of Direction

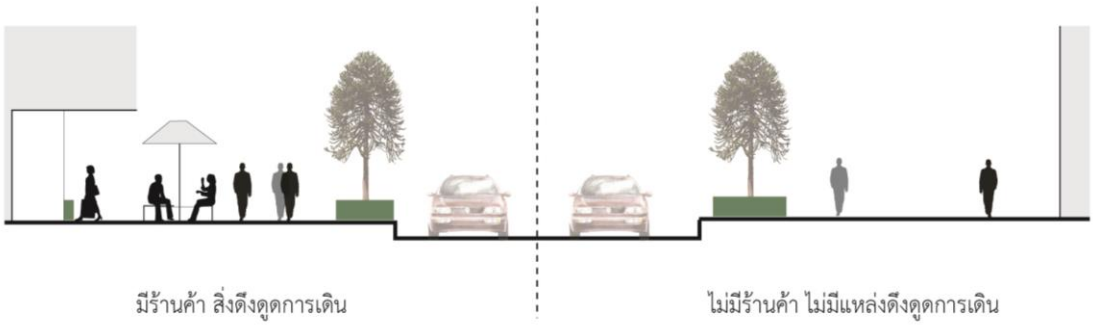
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

4. การออกแบบเพื่อความมีชีวิตชีวาในพื้นที่

การออกแบบเพื่อความมีชีวิตชีวาในพื้นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้พื้นที่การใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สามารถดึงดูดให้ผู้คนสัญจรเดินผ่าน หรือเดินเข้ามายังพื้นที่มากขึ้น โดยแบ่งแนวทางในการออกแบบเป็น 4 ด้าน ดังนี้

4.1 การออกแบบสถานที่ดึงดูดการเดิน

เนื่องจากวิถีชีวิตชาวไทยมีความผูกพันกับร้านค้าต่าง ๆ โดยเฉพาะร้านค้าประเภทร้านค้าอาหาร ดังนั้นภาคเอกชนจึงควรมีการออกแบบพื้นที่ชั้นล่างภายในอาคารให้มีร้านค้าหรือแหล่งธุรกรรมต่าง ๆ ตั้งอยู่บริเวณริมอาคาร หรือร้านค้ามีพื้นที่ด้านนอกอาคารที่สามารถออกมาใช้งานได้ โดยประเภทร้านค้าที่อยู่ติดกับทางเท้าสาธารณะควรเป็นร้านค้าประเภทร้านอาหารเพื่อให้เป็นจุดดึงดูดผู้คนให้เข้ามายังพื้นที่ หรือมีการจัดแบ่งโซนพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะนอกอาคารให้เป็นพื้นที่ที่ร้านค้าหาบเร่ต่าง ๆ สามารถเข้ามาขายสินค้า และบริการในพื้นที่ได้โดยออกแบบกำหนดให้มีลักษณะที่เข้าถึงได้ง่าย มองเห็นได้ชัดเจน

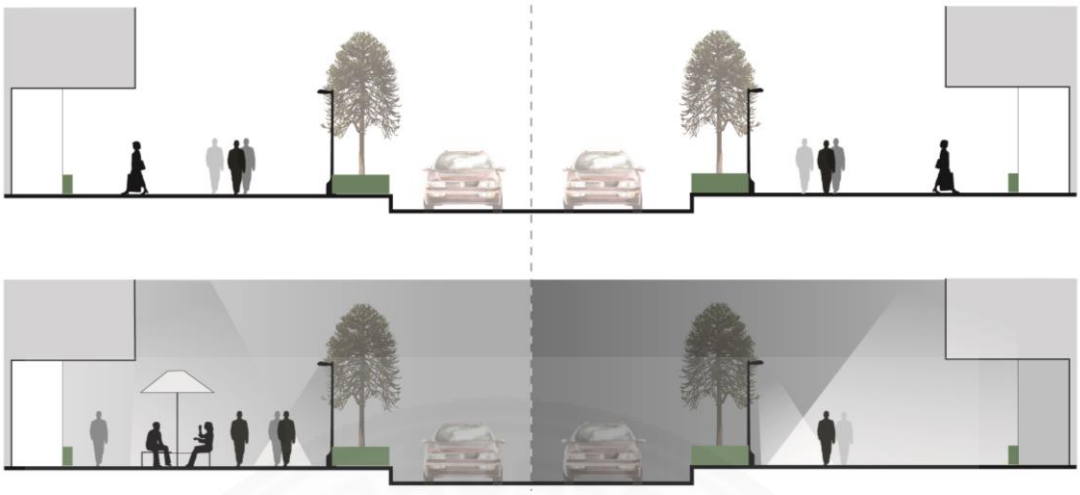


ภาพที่ 5.15 ความแตกต่างระหว่างสถานที่ที่มี-ไม่มีสิ่งดึงดูดการเดิน
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

อย่างไรก็ตามการจัดพื้นที่อนุญาตให้หาบเร่แผงลอยภายนอกสามารถเข้ามาขายสินค้า และบริการในพื้นที่ได้นั้นอาจจะเป็นไปได้ยาก เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องของการควบคุมความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความสะอาดในพื้นที่แต่ภาคเอกชนก็สามารถกำหนดกฎเกณฑ์ในการใช้พื้นที่ หรือทำการปล่อยเช่าพื้นที่ให้กับพ่อค้า แม่ค้าต่าง ๆ ได้โดยผลที่ได้กลับมานอกจากจะเป็นการดึงดูดผู้คนให้เดินผ่านพื้นที่แล้วยังสามารถสร้างรายได้ให้กับอาคารได้อีกด้วย

4.2 การออกแบบพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้ตลอด 24 ชั่วโมง

การออกแบบพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้ตลอด 24 ชั่วโมงเป็นแนวทางในการออกแบบที่จะปรับขอบเขตการให้บริการของพื้นที่จากเดิมพื้นที่ส่วนมากจะเปิดให้ใช้บริการพื้นที่ในช่วงเวลาหลักของวัน กล่าวคือ เช้า กลางวัน เย็นของทุกวันแต่ในช่วงเวลากลางคืนพื้นที่หลาย ๆ แห่งจะถูกปิด ดังนั้นความเงียบเหงาก็จะเข้ามาแทนที่พื้นที่นั้น ๆ บุคคลผู้เดินเท้าในเวลากลางคืนจึงลดลงตามเนื่องจากพื้นที่กลายเป็นพื้นที่เปลี่ยว ดังนั้นเพื่อเพิ่มความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ภาคเอกชนจำเป็นที่จะต้องกำหนดให้มีร้านค้าประเภทต่าง ๆ ที่เปิดบริการในช่วงเวลากลางคืนเพื่อที่ผู้ออกแบบจะได้มีการออกแบบพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะให้สามารถรองรับการใช้งานภายนอกอาคารในช่วงเวลากลางคืนได้ หรือการออกแบบให้เหมาะสมกับร้านค้าแต่ละประเภท เช่น การออกแบบให้มีพื้นที่ว่างระหว่างร้านค้ากับทางสัญจรเพียงพอต่อการวางโต๊ะ เก้าอี้ของร้านค้าต่าง ๆ ในเวลากลางคืนโดยไม่ซ้อนทับกับเส้นทางสัญจร หรือมีการออกแบบภูมิทัศน์ให้มีแสงสว่างในเวลากลางคืน



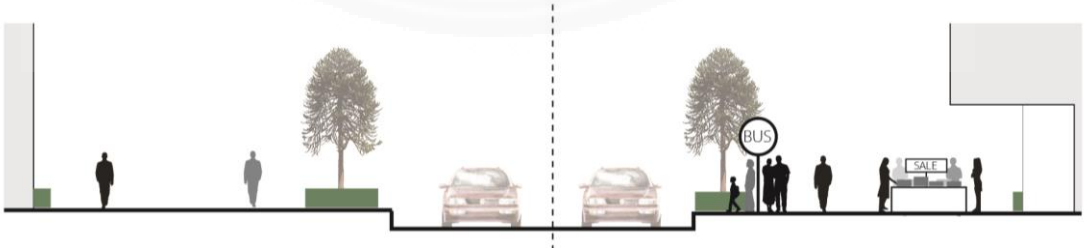
เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ไม่ใช้พื้นที่ในเวลากลางคืน

ภาพที่ 5.16 ความแตกต่างระหว่างการเปิดให้ใช้พื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง-การไม่ใช้ประโยชน์พื้นที่

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

4.3 การออกแบบพื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลายประเภท

การออกแบบพื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลายประเภทนั้นเป็นแนวทางในการออกแบบเพื่อให้พื้นที่เป็นตัวเลือกหนึ่งในการเดินทางผ่าน หรือเดินทางเข้ามาใช้ประโยชน์ สร้างจุดดึงดูด ภาพจำระหว่างพื้นที่กับบุคคลผู้เดินทาง ผู้ออกแบบควรออกแบบให้พื้นที่มีจุดรองรับการเดินทางจากการสัญจรประเภทต่าง ๆ การเป็นจุดพักคอย มีการออกแบบให้พื้นที่มีม้านั่ง มีพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยอาจจะใช้การนำอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่สามารถเคลื่อนย้ายได้เข้ามาใช้ หรือการออกแบบทางกายภาพของพื้นที่โดยตรง เช่น บางส่วนของบันไดมีการออกแบบให้มีความสูงระยะดิ่งเพียงพอต่อการนั่ง มีพื้นที่ที่กว้างเพียงพอในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการตั้งสินค้าขายของ การจัดงานแสดงต่าง ๆ



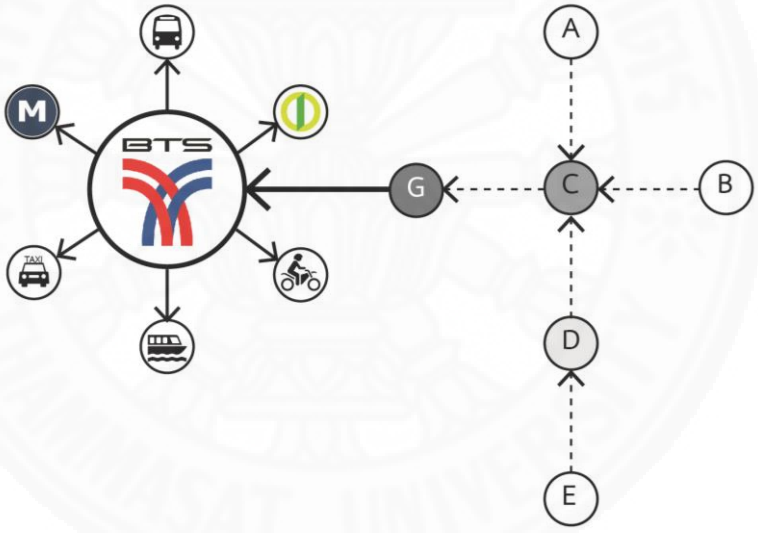
พื้นที่ไม่ได้ถูกใช้ประโยชน์ใด ๆ มีกิจกรรมหลากหลาย

ภาพที่ 5.17 การออกแบบให้พื้นที่สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลาย

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

4.4 การออกแบบพื้นที่ให้มีความเชื่อมต่อกับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

การออกแบบพื้นที่ให้มีความเชื่อมต่อกับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรนั้นเป็นแนวทางชี้แนะสำหรับอาคารที่อยู่ในพื้นที่ หรืออยู่ในบริเวณใกล้เคียงติดต่อกับสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เนื่องจากสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจะเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณของผู้สัญจรมาก ดังนั้นพื้นที่โดยรอบสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจำเป็นที่จะต้องมีพื้นที่รองรับจำนวนผู้คนที่สัญจร โดยภาคเอกชนและผู้ออกแบบจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนด และออกแบบให้พื้นที่มีความเชื่อมต่อไปยังสถานีเปลี่ยนถ่ายการสัญจรประเภทต่าง ๆ ได้ด้วยการทำทางเชื่อมระหว่างสถานี กับพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ หรือการออกแบบทางเชื่อมระหว่างอาคาร หรือพื้นที่ให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันจากพื้นที่ที่ไกลที่สุดไปยังสถานีเปลี่ยนถ่าย เมื่อมีการเชื่อมต่อที่ดีแล้วนั้นจะมีจำนวนผู้ที่เดินทางเข้ามายังพื้นที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้พื้นที่แต่ละแห่งมีชีวิตชีวามากขึ้น โดยพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับสถานีโดยตรงจะมีความมีชีวิตชีวาของพื้นที่สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ ที่ห่างไกลออกไป



กำหนดให้ระดับความมีชีวิตชีวาผันตามความเข้มของสีพื้นที่

ภาพที่ 5.18 แผนภาพแสดงระดับความมีชีวิตชีวาของพื้นที่เชื่อมต่อการสัญจร

ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

5.2.1 การบริหารจัดการเชิงนโยบาย หรือการกำหนดมาตรการต่าง ๆ

การบริหารจัดการเชิงนโยบาย หรือการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เป็นเครื่องมือในการชี้แนะแนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพที่ได้รับการออกแบบ หรือปรับปรุงใหม่สำหรับอาคารใหม่ และอาคารเดิม อีกทั้งเป็นเครื่องมือในการวางแผนการจัดการการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ออกแบบให้สามารถทำงานได้สัมพันธ์กัน

เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่เมืองนั้นต้องอาศัยการยอมรับ และความร่วมมือจากทุก ๆ ภาคส่วนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยมีแนวทางในการบริหารจัดการเชิงนโยบาย หรือการกำหนดมาตรการตามการจำแนกมาตรการพื้นฐาน 4 ประเภทตามสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ดังนี้

1. นโยบาย หรือมาตรการเชิงลบ

กล่าวคือเป็นการควบคุมการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนภายใต้ข้อกำหนดกฎหมายที่ได้บัญญัติขึ้น โดยแบ่งเป็นนโยบาย หรือมาตรการต่าง ๆ ดังนี้

1.1 การควบคุมความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ

เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารแต่ละแห่งไม่สามารถเดินถึง หรือขาดความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่อาคารแต่ละแห่งส่งผลให้การเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ มีความยากลำบากซึ่งถือเป็นอุปสรรคหนึ่งในการเดิน ดังนั้นภาครัฐจึงควรมีการจัดทำร่างข้อกำหนดเกี่ยวกับการสร้างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่แต่ละแห่ง โดยเฉพาะการสร้างความเชื่อมต่อพื้นที่ในระดับพื้น มีการจัดทำข้อกำหนดให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ และประเภทการใช้งานอาคาร โดยกำหนดมาตรฐานรูปแบบการเชื่อมต่อพื้นที่ เส้นทางสัญจร การแบ่งขอบเขตพื้นที่ เช่น อาคารทุกประเภทจำเป็นที่จะต้องเปิดทางพื้นที่ให้สามารถเดินเชื่อมต่อกันได้ โดยไม่จำเป็นที่จะต้องเดินผ่านพื้นที่ภายในอาคาร โดยมีขนาดความกว้างของพื้นที่ที่เชื่อมต่อไม่ต่ำกว่า 1.50 เมตร (มาตรฐานขั้นต่ำของทางเดินเท้า) โดยอาคารที่อยู่ในย่านพาณิชยกรรมควรที่จะมีความกว้างของพื้นที่เชื่อมต่อมากกว่า 2.40 เมตรขึ้นไป และพื้นที่เชื่อมต่อต้องสามารถใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง และการจัดทำผังแม่บทเส้นทางที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังสถานีขนส่งมวลชน หรือจุดศูนย์รวมต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม การออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการสร้างความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่จะมีปัญหาในเรื่องของความยุ่งยากในการวางแผนการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อ และการควบคุมดูแลพื้นที่หลังจากเปิดให้ใช้งานได้ตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้นภาครัฐ และภาคเอกชนควรจัดเตรียมแนวทาง และบุคคลากรในการเข้ามาควบคุมดูแลความเป็นระเบียบ และความปลอดภัยในพื้นที่เชื่อมต่อดังกล่าว

1.2 การควบคุมความเป็นระเบียบ และความสะอาดของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะตลอดจนพื้นที่โดยรอบ

อุปสรรคหนึ่งในการเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานครที่เห็นได้ชัดคือการขาดความเป็นระเบียบ และความสะอาดของพื้นที่สัญจรของทางเท้าสาธารณะ เนื่องจากทางเท้าส่วนมากมีพื้นผิวขรุขระ มีอุปกรณ์ประกอบถนนต่าง ๆ ตั้งอยู่อย่างไร้ระเบียบ มีร้านค้าหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเดิน อีกทั้งยังมีความสกปรก ดังนั้นภาครัฐจึงต้องมีการออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความสะอาด โดยกำหนดให้ทางเท้าสาธารณะมีมาตรฐานวัสดุ และมาตรฐานในการออกแบบเป็นไปในทิศทางเดียวกันในแต่ละพื้นที่ การควบคุมการค้าขายของหาบเร่

แผงลอย ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับใช้พื้นที่สาธารณะ ในขณะเดียวกันภาครัฐต้องจัดร่างข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการใช้งานพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะให้มีความสะอาด เป็นระเบียบ และปลอดภัยด้วยการกำหนดขนาด โซน ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ เช่น กำหนดพื้นที่ที่สามารถรับประทานอาหารได้ กำหนดตำแหน่งในการวางถังขยะ โดยพื้นที่ในการจัดทำกิจกรรมต่าง ๆ ห้ามซ้อมทับกับเส้นทางสัญจร มีการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้รองรับต่อขนาดพื้นที่ เช่น พื้นที่ทุก ๆ 185 ตารางเมตรจะภาคเอกชนจะต้องจัดเตรียมถังขยะอย่างน้อย 1 ถัง การกำหนดพื้นโซนและขนาดของร้านค้าที่เข้ามาให้บริการในพื้นที่

1.3 การควบคุมปริมาณการใช้รถยนต์

การควบคุมปริมาณการใช้รถยนต์เป็นมาตรการบังคับที่มีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนหันมาเลือกใช้บริการรถสาธารณะ และเลือกการเดินเป็นทางเลือกหนึ่งในการสัญจร โดยจัดทำร่างข้อกำหนดเกี่ยวกับการปริมาณการใช้รถยนต์ในแต่ละพื้นที่ ในแต่ละช่วงเวลา เช่น มีการกำหนดให้ในแต่ละสัปดาห์มีวันที่เลขทะเบียนที่ลงท้ายด้วยเลขคู่ หรือเลขคี่ไม่สามารถนำรถออกมาใช้ได้ มีการจัดทำแผนงานบริการขนส่งมวลชนสาธารณะให้มีปริมาณที่เพียงพอต่อผู้เดินทางในแต่ละช่วงเวลา เช่น ในช่วงเวลาเร่งด่วน ภาครัฐจำเป็นที่จะต้องมีการจัดสรรเพิ่มจำนวนเที่ยวในการเดินทางของบริการขนส่งมวลชนสาธารณะให้มากขึ้น มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น หรือภาคเอกชนมีการจัดรถรับ-ส่งระหว่างจุดศูนย์รวม สถานีขนส่งต่าง ๆ กับพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของอาคาร

2. นโยบาย หรือมาตรการเชิงบวก

เป็นมาตรการที่ภาครัฐจะดำเนินการภายใต้ขอบเขตหน้าที่ของตนในการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐาน เพื่อให้เกิดผลต่อการชี้นำ และสนับสนุนภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ โดยนโยบาย หรือมาตรการเชิงบวกมีสาระสำคัญ ดังนี้

2.1 การกำหนดขอบเขตหน้าที่พื้นฐานของแต่ละหน่วยงาน

ปัญหาเรื่องการซ้อนทับของขอบเขตหน้าที่การทำงานในแต่ละหน่วยงานเป็นสิ่งที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานเกี่ยงหน้าที่ในส่วนที่ซ้อนทับกันให้อีกฝ่าย ทำให้เกิดความล่าช้าในการพัฒนาพื้นที่ ดังนั้น ภาครัฐควรมีการกำหนดขอบเขตหน้าที่การทำงานให้มีความชัดเจน สอดคล้องกับหน้าที่ และศักยภาพหลักในปัจจุบันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อเป็นการลดความสับสน หรือความซ้อนทับของหน้าที่แต่ละหน่วยงาน ตัวอย่างเช่น

ตารางที่ 5.5

ตารางแสดงหน่วยงาน และขอบเขตที่รับผิดชอบในการบริหารพื้นที่

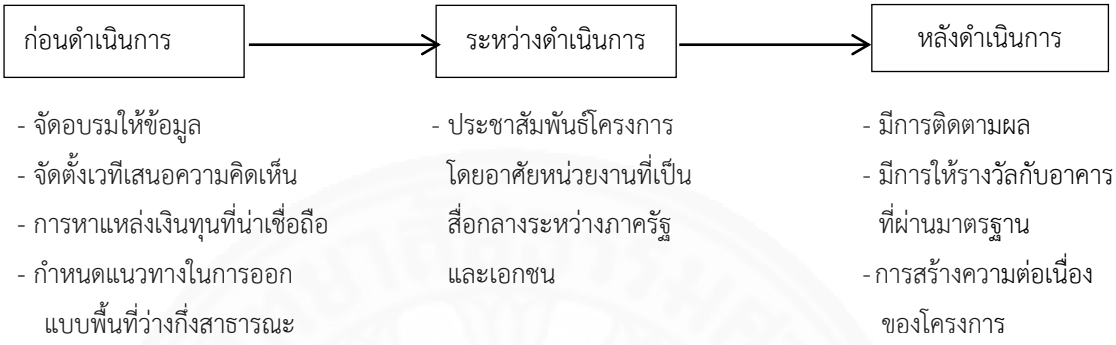
หน่วยงาน	ปัจจัยในการส่งเสริมการเดิน	ขอบเขตหน้าที่
กรุงเทพมหานคร	ความสะดวกสบาย ความมีชีวิตชีวาในพื้นที่	ทำการศึกษาเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาพื้นที่ ผู้ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ ผู้ใช้งานพื้นที่ เหตุจูงใจในการพัฒนาพื้นที่ เช่น พื้นที่ FAR โบนัส การลดหย่อนภาษี การกำหนดจุดจอดระบบขนส่ง ประเภทต่าง ๆ
กรมโยธาธิการ	การเข้าถึงพื้นที่	กำหนดมาตรฐานการออกแบบพื้นที่ ทั้งในเรื่องของขนาด การเปิดโล่ง การเข้าถึงพื้นที่ ช่วงเวลาในการดำเนินการพัฒนา หรือปรับปรุงพื้นที่ทั้งกรณีอาคารที่สร้างใหม่ และอาคารเดิมที่มีอยู่
สำนักงานเขต	ความสะดวกสบาย ความมีชีวิตชีวาในพื้นที่	ประสานงานในการจัดทำกิจกรรม การใช้ประโยชน์พื้นที่
ตำรวจ	ความปลอดภัย	ดูแลเรื่องความปลอดภัยในพื้นที่ เส้นทางการเดินรถ การควบมคุมระบบขนส่งสาธารณะ และจุดจอด
เทศกิจ	ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย	ดูแลเรื่องความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบริเวณโดยรอบ เน้นในเรื่องของความสะอาด

หมายเหตุ. จาก *ผู้วิจัย, 2559*

2.2 การจัดทำแผนโครงการการพัฒนาพื้นที่

การจัดทำแผนโครงการการพัฒนาพื้นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการวางแผนการบริหารจัดการงานทั้งหมดที่เกิดขึ้นในการพัฒนาพื้นที่ให้มีแบบแผน มีลำดับขั้นตอนในการทำงานทำให้ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนได้เห็นกระบวนการพัฒนาพื้นที่ เนื่องจากภาคเอกชนส่วนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดิน ส่งผลให้ภาคเอกชนมองข้ามผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่ อีกทั้งยังเกรงว่าจะสามารถใช้พื้นที่ได้ไม่เต็มที่เนื่องจากแบ่งพื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ไปแล้ว ดังนั้นภาครัฐควรมีการจัดการประชุม เสวนา อบรมให้กับภาคเอกชนในการเข้าใจถึงขั้นตอนกระบวนในการร่วมมือพัฒนาพื้นที่ เพื่อ

เป็นการวางแผนการรองรับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างดำเนินการ และเป็นการประเมินค่าใช้จ่ายในการลงทุนพัฒนาพื้นทีตัวอย่างเช่น ในแต่ละช่วงของการประสานงานภาครัฐควรมีหน้าที่ดังภาพที่ 5.



ภาพที่5.19 กระบวนการพัฒนาโครงการ
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

2.3 นโยบายจัดทำโครงการนำร่องในการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเดิน

การจัดทำโครงการนำร่องในการพัฒนาพื้นที่เป็นมาตรการที่สร้างความน่าเชื่อถือให้กับนโยบายที่ภาครัฐได้กำหนดขึ้น มีการทดลองพัฒนาพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งให้ภาคเอกชนได้เห็นเป็นแบบอย่างก่อนในเบื้องต้น ซึ่งจำเป็นที่จะต้องมีภาพลักษณ์โครงการที่ชัดเจนว่าเป็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเดิน มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาพื้นที่ โดยพื้นที่ที่นำมาพัฒนานั้นควรจะเป็นพื้นที่ของภาคเอกชนรายใหญ่ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับโครงการรวมไปถึงการหาแหล่งงบประมาณในการพัฒนาพื้นที่ที่จะนำมาช่วยสนับสนุนภาคเอกชนที่ให้ความร่วมมือในการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ และมีการติดตามผลประมวลออกมาแสดงต่อสาธารณชน

อย่างไรก็ตามนโยบายการจัดทำโครงการนำร่องในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการเดินจำต้องพบกับอุปสรรคในเรื่องของการสร้างความน่าเชื่อถือของโครงการ และระยะเวลาในการดำเนินการ อีกทั้งเมื่อริเริ่มโครงการแล้วมีความจำเป็นที่จะต้องทำให้โครงการประสบความสำเร็จ เห็นผลที่ชัดเจนจึงจะสามารถกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ได้

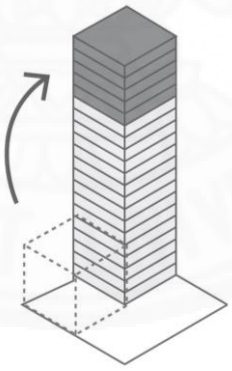
3. นโยบาย หรือมาตรการส่งเสริมการพัฒนา

นโยบาย หรือมาตรการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชนดำเนินการพัฒนาโครงการให้เป็นไปตามนโยบายทางเศรษฐกิจ โดยมีการมอบสิทธิประโยชน์บางอย่างให้กับภาคเอกชน โดยสามารถแบ่งเป็นนโยบาย หรือมาตรการต่าง ๆ ดังนี้

3.1 นโยบาย หรือมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

นโยบาย หรือมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเป็นเครื่องมือที่ภาครัฐจะนำมาใช้เป็นแรงจูงใจในการกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ภายในโครงการ หรือพื้นที่รอบ ๆ โครงการ โดยกำหนดให้ภาคเอกชนมีการพัฒนาโครงการให้มีการจัดทางเดินเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับเส้นทาง หรือจุดศูนย์รวมอื่น ๆ ตลอดจนการมีพื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การบริการทางสาธารณะ มีลักษณะของพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะ หรือเส้นทางเท้าที่มีคุณภาพให้ได้รับการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่หรือประเภทอาคาร

การเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินนั้นภาครัฐจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำข้อกำหนดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ให้มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ และย่านที่จะเกิดขึ้น ตลอดจนการให้ความรู้ความเข้าใจกับภาคเอกชนให้ทราบถึงวิธีการให้ได้มาซึ่งอัตราส่วนพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น



ภาพที่ 5.20 การเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

3.2 นโยบาย หรือมาตรการเพิ่มความเป็นสากลให้กับการพัฒนาพื้นที่

นโยบาย หรือมาตรการเพิ่มความเป็นสากลให้กับการพัฒนาพื้นที่เป็นอีกเครื่องมือหนึ่งที่จะกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้าร่วมในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะให้สนับสนุนการเดินด้วยการจัดทำข้อกำหนด ตัวชี้วัดต่าง ๆ ตามหลักมาตรฐานสากลโดยมีการให้คะแนนในแต่ละ

ปัจจัยของพื้นที่ เช่นเดียวกับการจัดทำมาตรฐานอาคารเขียว (มาตรฐาน LEED) เพื่อที่จะเป็นแนวทางให้กับผู้ออกแบบในการออกแบบ หรือปรับปรุงพื้นที่ให้อยู่ในมาตรฐานที่เป็นสากล โดยสิ่งที่ภาคเอกชนจะได้รับจะเป็นภาพลักษณ์ขององค์กรที่ดีมากขึ้น สามารถเพิ่มรายได้ให้กับอาคารมากขึ้นผ่านการเพิ่มราคาค่าเช่าพื้นที่ โดยมาตรฐานความเป็นสากลนี้จะต้องมีการตรวจวัดประเมินผลตั้งแต่เริ่ม-จบโครงการ สำหรับนโยบาย หรือมาตรการเพิ่มความเป็นสากลให้กับการพัฒนาพื้นที่นั้นจำมีข้อจำกัดในด้านการกระตุ้นให้ภาคเอกชนเล็งเห็นถึงประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการเดินให้มีมาตรฐาน หรือสูงกว่ามาตรฐานสากล

3.3 นโยบาย หรือมาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มอาคาร

นโยบาย หรือมาตรการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อส่งเสริมการเดินระหว่างกลุ่มอาคารนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพการพัฒนาพื้นที่ให้มีความต่อเนื่องสอดคล้องเชื่อมโยงกันในพื้นที่ เป็นการสร้างเอกลักษณ์ให้กับย่าน ในมาตรการนี้ภาครัฐจะต้องกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของแต่ละคน จัดทำแผนเชื่อมต่อพื้นที่เป็นโครงข่ายขนาดใหญ่

4. นโยบาย หรือมาตรการสร้างความเป็นธรรม

นโยบาย หรือมาตรการสร้างความเป็นธรรม คือการที่ภาครัฐมอบสิทธิในการเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่ หรือเป็นการที่ภาครัฐเก็บผลตอบแทนจากภาคเอกชนผู้ได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินการ โดยมีนโยบาย หรือมาตรการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

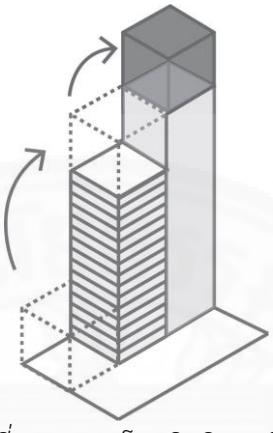
4.1 นโยบายการลดหย่อน หรือการยกเว้นภาษี

นโยบายการลดหย่อน หรือการยกเว้นภาษีเป็นมาตรการที่มอบให้แก่พื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นโครงการคมนาคมขนส่ง โครงการสาธารณูปโภคที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยสิ่งที่ภาครัฐจำเป็นจะต้องทำคือ การกำหนดอัตราส่วนการลดหย่อนภาษีในแต่ละท้องที่ แต่ละประเภทการใช้งานอาคาร เนื่องจากแต่ละพื้นที่ก็มีราคาที่ดินที่สูง-ต่ำต่างกันออกไป นอกจากนั้นภาครัฐควรมีการกำหนดพื้นที่การพัฒนาให้ชัดเจน เพื่อที่จะได้เป็นการป้องกันความเหลื่อมล้ำพื้นที่

4.2 นโยบาย หรือมาตรการในการโอนสิทธิ์การพัฒนาพื้นที่

การโอนสิทธิ์ในการพัฒนาพื้นที่เป็นมาตรการที่สร้างความเป็นธรรมให้กับภาคเอกชนที่ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ต่อภายในที่ดินนั้น ๆ ได้ โดยภาครัฐจะต้องจัดทำข้อกำหนดต่าง ๆ

ในการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละย่าน กำหนดปริมาณพื้นที่ที่สามารถโอนสิทธิ์ไปยังพื้นที่อื่น ๆ โดยที่จะต้องมีการกำหนดให้สอดคล้องกับลักษณะการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ต่าง ๆ ด้วยเช่นกัน เพื่อเป็นการควบคุมความหนาแน่น และความสูงของอาคารในพื้นที่นั้น ๆ



ภาพที่ 5.21 การโอนสิทธิการพัฒนา
ที่มา: *ผู้วิจัย, 2559*

อย่างไรก็ตามนโยบาย หรือมาตรการในการโอนสิทธิการพัฒนาพื้นที่จะมีอุปสรรคในเรื่องของขั้นตอนการดำเนินการที่มีความซับซ้อนยุ่งยาก ต้องทำการติดต่อกับหลายฝ่าย หลายหน่วยงานอาจทำให้เกิดข้อผิดพลาดในการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์ได้

5.3 ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อส่งเสริมการเดินในเขตศูนย์กลางพาณิชยกรรม กรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐบาล

1. ภาครัฐควรเข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ร่วมกับภาคเอกชน โดยเริ่มจากการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับลักษณะพื้นที่เมืองน่าเดิน และประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นเมื่อเมืองสามารถเดินทางถึงกันได้ด้วยระยะการเดินเท้า และมีการติดตามประเมินผลของการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แล้วทำการเผยแพร่ข้อมูลให้กับภาคเอกชนได้ทราบถึงความแตกต่างระหว่างพื้นที่ก่อน และหลังการพัฒนา เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ภาคเอกชนเห็นความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่เมือง

2. ในการจัดทำโครงการนำร่องภาครัฐจะต้องเป็นผู้ริเริ่มโครงการ

3. ในการทำข้อกำหนด ข้อบังคับ กฎหมายต่าง ๆ ตลอดจนแนวทางในการออกแบบพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะในสนับสนุนการเดินนั้น ภาครัฐควรมีการศึกษาข้อมูล ทฤษฎีต่าง ๆ ในการวางผังนโยบาย การออกแบบ การสร้างความเชื่อมต่อพื้นที่ ฯลฯ โดยศึกษาทั้งในระดับภาพรวมระดับ ประเทศ ย่าน พื้นที่ เพื่อเป็นการสร้างให้พื้นที่สามารถเอื้อประโยชน์ได้ในทุกระดับการใช้งาน

4. ภาครัฐควรมีการจัดหางบประมาณในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ภาคเอกชนกล้าที่จะลงทุนเพื่อปรับปรุงพื้นที่ให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับภาคเอกชน

1. ภาคเอกชนควรเล็งเห็นถึงประโยชน์ และความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เมืองให้สนับสนุนการเดินเท้าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ

2. การปรับปรุงพื้นที่ให้มีผู้สัญจรผ่าน หรือเข้ามาใช้บริการพื้นที่นั้นจะเป็นการเพิ่มโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ได้

3. ผู้บริหารจัดการพื้นที่ควรมีความรู้ความเข้าใจถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่จะส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สนับสนุนการเดิน

4. ภาคเอกชนควรมีการปรึกษาหารือระหว่างภาคเอกชนในการร่วมพัฒนาพื้นที่เพื่อลงต้นทุน และความเสี่ยงในการพัฒนาพื้นที่ อีกทั้งเพิ่มประสิทธิผลในการพัฒนาพื้นที่ให้สูงขึ้น

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ออกแบบ

1. การออกแบบควรคำนึงถึงประเภทการใช้อาคาร และเอกลักษณ์ของพื้นที่

2. การออกแบบให้พื้นที่สามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลายประเภทจะเป็นการเพิ่มโอกาสให้เกิดการสัญจรด้วยการเดินเท้ามากยิ่งขึ้น

3. ผู้ออกแบบควรมีความรู้ความเข้าใจถึงปัจจัยต่าง ๆ ในการส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สนับสนุนการเดิน และไม่มองข้ามรายละเอียดเล็ก ๆ น้อย ๆ ในการออกแบบ ตลอดจนควรทำการศึกษาพฤติกรรม การใช้งานของผู้ใช้งานพื้นที่ก่อนทำการออกแบบ

4. ผู้ออกแบบควรศึกษาภาพรวมของพื้นที่โดยรอบอาคาร เพื่อออกแบบพื้นที่ให้มีความเชื่อมต่อกัน ทั้งความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่-พื้นที่ หรือความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่-เส้นทางอื่น

5.4 ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลในงานวิจัยฉบับนี้มีข้อจำกัดทางด้านเวลา และข้อมูลของการศึกษาที่มีข้อมูลบางส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยทางด้านการตลาด ความปลอดภัย ของ อาคารที่ทำการศึกษา จึงทำให้ไม่สามารถเก็บข้อมูล และสัมภาษณ์ได้ครบถ้วน ซึ่งมีผลต่อการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงลึก

รายการอ้างอิง

หนังสือ และบทความในหนังสือ

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. *การวางแผนเมืองและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง*. กรุงเทพ: ธนาเพลส จำกัด, 2555.

สมาคมสถาปนิกสยามฯ. กฎหมายอาคาร 1 อาษา 2548. กรุงเทพฯ: สมาคมสถาปนิกสยามฯ

Allan B. Jacobs. (1993). *Great Streets*. Massachusetts: The MIT Press.

Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977). *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G. & Stone, A. M. (1993). *Public Space.* America: Cambridge University Press.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Random House

Jenks, M., Williams, K. & Burton, B. (1996). *The compact city: A sustainable urban form?.* London: Chapman and Hall.

Kayden, J. S. (2000). *Privately Owned Public Space: The New York City Experience .* USA: John Wiley & Son.

Larice, M. & Macdonald, E. (2013). *The Urban Design Reader*. Second Edition. New York: Routledge.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City* (2nd ed). Cambridge MA: MIT Press.

Madanipour, A. (1996). *Design of Urban Space: an inquiry into socio-sptial process.* New York: John Wiley & Son.

Madanipour, A. (2003). *Public and private spaces of the city.* London. Routledge.

National Association of City Transportation Officials. (2013). *Urban Street Design Guide.* Washington: Island Press.

Speck, J. (2013). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step At a Time*. New York: North Point Press.

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York: Project for Public Spaces.

บทความวารสาร

Anurakpradon, S. (2013). Examining Publicly Usable Spaces on Private Property in Bangkok, Thailand, *SUR: Sustainable Urban Regeneration* (pp. 19-21). Tokyo: Center of Sustainable Urban Regeneration, The University of Tokyo

Dimmer, C. (2013). Changing Understanding of New York City's Privately Owned Public Spaces, *SUR: Sustainable Urban Regeneration* (pp. 8-11). Tokyo: Center of Sustainable Urban Regeneration, The University of Tokyo

Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City*, Journal of Urban Planning and Development* (pp. 246-257)

รายงานทางเทคนิค และรายงานการวิจัย

ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ. (2551). บทประมวลและสังเคราะห์วิทยานิพนธ์ ทุนวิจัยในกลุ่มหัวข้อ สนามทัศน์และรูปแบบการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของชุมชน. สืบค้นจาก www.cuurp.org/B_resource/B_data/articles/KP_open%20space.pdf

Carlton, I. (2007). *Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept* (Working Paper 2009-02). Retrieved from iurd.berkeley.edu/wp/2009-02.pdf

Frumkin, H. (2002). *Urban Sprawl and Public Health* (Public Health Reports Volume. 117). Retrieved from https://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/urban_sprawl_and_public_health_phr.pdf

The European Environmental Agency. (2006). Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge (No.10/2006). Retrieved from http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10

เอกสารการบรรยาย และรายงานที่นำเสนอในการประชุม

ฐาปนา บุญยประวิตร. (พฤศจิกายน 2557). การใช้แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) เพื่อหยุดยั้งการเติบโตแบบกระจัดกระจายของกรุงเทพมหานคร. ใน, *การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนตามแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด.*การสัมนาเชิงปฏิบัติการ, ภูผาผึ้งรีสอร์ท อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี.

วิทยานิพนธ์

กัญพร รอดเจริญชัย. (2553*). แนวทางการปรับปรุงและบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะหน้าอาคาร สำนักงานในย่านศูนย์กลางธุรกิจกรุงเทพมหานคร.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง, การผังเมือง.

ดนุวัศ ยิ่งยง. (2549). *การจัดการพื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างความเชื่อมโยงในการสัญจรด้วยการเดินเท้าระหว่างจุดร่วมระบบขนส่งมวลชนในย่านธุรกิจ.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง, สถาปัตยกรรม.

ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว. (2536). *การศึกษารูปแบบ และบทบาทของที่ว่างในชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, การวางแผนภาค และเมือง.

ธนิดา ถีระปราโมทย์. (2557). *แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบอาคารในย่านพาณิชยกรรม เพื่อเชื่อมต่อการสัญจรโดย การเดินเท้า: กรณีศึกษาย่านสีลม กรุงเทพมหานคร.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, การวางแผนภาค และเมือง.

นภาพร บรรพต. (2550). *คุณภาพการอยู่อาศัยในเขตแผ่ขยายของเมืองอย่างไม่เป็นระเบียบ: การศึกษาเชิงเปรียบเทียบเขตการแผ่ขยายของเมืองอย่างไม่เป็นระเบียบกับชุมชนเมืองในอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม.

วิสารท์ ประภาสะวัต. (2530). *การจัดระเบียบพื้นที่ว่างสาธารณะศูนย์กลางชุมชนเมืองสมุทรปราการ.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยศิลปากร, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, การออกแบบ และวางผังชุมชนเมือง.

ศันสนีย์ แสงศิลา. (2555). *พฤติกรรมการเดินเท้าเพื่อเข้ามาใช้งานรถไฟฟ้าของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยศิลปากร, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, การออกแบบ และวางผังชุมชนเมือง.

สุนทร มลทา. (2542). *แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ เพื่อการสัญจรทางเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติ กับพื้นที่พาณิชยกรรมเกี่ยวเนื่อง.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, การวางแผนภาค และเมือง.

สิงหนาท แสงสีหนาท. (2545). *หลักทางแนวคิดชุมชนเมืองที่ยั่งยืนในบริบทของไทย.* (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยศิลปากร, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, การออกแบบ และวางผังชุมชนเมือง.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

โครงการเมืองเดินได้-เมืองเดินดี. (2557). *คำถามคำตอบ*. สืบค้นจาก www.goodwalk.org/faq

ไซลัน สาและ. (ม.ป.ป.) ค้นเมื่อ 20 มิถุนายน 2559. Ded.edu, เว็บไซต์: ded.edu.kps.ku.ac.th/192221/การให้คะแนน.pdf

ฐาปนา บุณยประวิตร. (2553). ค้นเมื่อ 13 พฤศจิกายน 2558 *แนวทางการวางผังกายภาพพื้นที่พาณิชยกรรมใจกลางเมืองตามแนวคิดการเจริญเติบโตอย่างชาญฉลาด*. สืบค้นจาก http://asiamuseum.co.th/paper/64

สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ. (2555). ค้นเมื่อ 7 พฤศจิกายน 2558 *การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดิน และการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน*. รายงานสัมชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่5/หลัก1. สืบค้นจาก http://nha2012.samatcha.org/sites/default/files/NHA5_re solution1_Bicycle_010756.pdf

Christopher B. Leinberger & Mariela Alfonzo. (May 2012). *“Walk this Way: The Economic Promise of Walkable Place in Metropolitan Washington*, D.C”. Metropolitan Policy Program at Brookings .Retrieved from http://www.brookings.edu/~/media/Research/Files/Papers/2012/5/25-walkable-places-leinberger/25-walkable-places-leinberger.pdf

ITDP. (March 2014). *"What is TOD"*. Retrieved from https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/transit-oriented-development-are-you-on-the-map/what-is-tod/

Moskal, B. M. (2000). *"Practical Assessment, Research & Evaluation"*. Retrieved from pareonline.net/getvn.asp?v=7&n=3

Project For Public Space. (Jan 2009). "An Idea Book for Placemaking: Semi-Public Zone". Retrieved Form www.pps.org/blog/semi_public_zone/

Project For Public Space. (2009). "What Makes A Great Place?." Retrieved Form www.pps.org/reference/grplacefeat/

Todd Alexander Litman. (March 2014). *"Economic Value of Walkability"*. Victoria Transport Policy Institute. Retrieved From http://www.vtpi.org/walkability.pdf http://www.pps.org/blog/semi_public_zone/

การสัมภาษณ์ที่ออกอากาศทางสถานีโทรทัศน์ หรือวิทยุ

พนิต ภู่จินดา. สัมภาษณ์โดย สราวุธ เฮ้งสวัสดิ์, วัฒนธรรมชุบแป้งทอด, สำนักข่าวไทยพีบีเอส, 3 กรกฎาคม 2556

ภาคผนวก ก

แบบสัมภาษณ์

ภาคผนวก ก

แบบสัมภาษณ์
เรื่อง แนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคารเพื่อสนับสนุนการเดิน ในเขตศูนย์กลางพาณิชยกรรม กรุงเทพมหานคร

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University

อาคารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี 12121

โทรศัพท์ 0-2986-9434, 0-2986-9605-6 โทรสาร 0-2986-9434 ต่อ 703 http://www.arch.tu.ac.th e-mail : info@arch.tu.ac.th

---

คำชี้แจง :

การสัมภาษณ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาในด้านนโยบายการบริหารจัดการ และการใช้งานพื้นที่ว่างหน้าอาคารที่ติดกับทางเดินเท้าสาธารณะของอาคารในเครือบริษัทเอกชนในย่านศูนย์กลางธุรกิจ กรุงเทพมหานคร เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพพื้นที่เมืองน่าเดินตลอดจนการให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบอาคาร โดยแบบสัมภาษณ์ชุดนี้ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้สัมภาษณ์
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างหน้าอาคารที่ติดกับทางเดินเท้าสาธารณะ
ตอนที่ 3 การใช้ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน
ตอนที่ 4 แนวคิด และความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน
ตอนที่ 5 ขั้นตอน หรือกระบวนการในการทำงานร่วมกับหน่วยงานรัฐบาล
ตอนที่ 6 สาเหตุ หรือปัจจัยที่ทำให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่
ตอนที่ 7อุปสรรค และขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้ในการมีส่วนร่วมกับภาครัฐบาล

นางสาว รินรดา ราชคีรี
นักศึกษาปริญญาโท ภาควิชาสถาปัตยกรรม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

<u>ตอนที่ 1</u> : ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อ - นามสกุล

_____

2. ชื่อองค์กร

_____

3. ตำแหน่งงาน

_____

<u>ตอนที่ 2</u> : ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะของอาคาร

(Kayden, 2000) กล่าวว่า พื้นที่กึ่งสาธารณะคือพื้นที่ที่มีภาคเอกชนเป็นผู้ถือครองกรรมสิทธิ์แต่อนุญาต หรือทำข้อตกลงผูกพันให้พื้นที่นี้เอื้อต่อสาธารณประโยชน์ ซึ่งประเทศไทยมีการกำหนดให้มีพื้นที่ว่าง (Open Space Ratio, OSR) และการเว้นระยะร่นตามข้อบัญญัติ และกฎหมายทำให้เกิดเป็นที่ว่างบริเวณโดยรอบอาคารโดยส่วนมากที่ว่างเหล่านี้มักถูกออกแบบมาในรูปแบบของลานพลาซ่า สวนหย่อม หรือที่จอดรถ โดยที่ว่างเหล่านี้จะนำมาใช้ประโยชน์ส่วนบุคคล หรือเพื่อสาธารณประโยชน์ก็ได้

1. องค์กรได้ให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่างหน้าอาคารบริเวณที่ติดกับทางเดินเท้ามากหรือน้อยเพียงใด
2. พื้นที่ว่างดังกล่าวได้ถูกวางแผน หรือได้รับการออกแบบตั้งแต่ต้นหรือไม่ มีแนวทางในการบริหารจัดการอย่างไร ใครเป็นผู้รับผิดชอบ
3. สาเหตุใดจึงบริหารจัดการพื้นที่ว่างหน้าอาคารในลักษณะนี้ เช่น การให้ร่มเงา มี/ไม่มีสิ่งกีดขวาง การให้แสงสว่าง และความปลอดภัย
4. ทราบหรือไม่ว่าการพัฒนาพื้นที่ว่างหน้าอาคารบริเวณที่ติดกับทางเดินเท้าสามารถช่วยพัฒนาประสิทธิภาพการเดินเท้าได้
5. คิดว่าถ้าเพิ่มการร่วมมือกันระหว่างอาคาร เช่น ทำพื้นที่ว่างต่อเนื่องระหว่างอาคารจะสามารถพัฒนาประสิทธิภาพการเดินเท้าได้มากขึ้น หรือไม่ ควรทำอย่างไรให้เกิดความร่วมมือ และควรแบ่งหน้าที่รับผิดชอบกันอย่างไร

<u>ตอนที่ 3</u> : การใช้ประโยชน์พื้นที่ในปัจจุบัน

เนื่องจากแต่ละอาคารมีการกำหนดการใช้พื้นที่ในลักษณะที่แตกต่างกัน ส่งผลให้กลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่มีความแตกต่างกันออกไป ซึ่งจะมีความสัมพันธ์ต่อกิจกรรมที่เกิดขึ้น และมีขอบเขตของปัญหาและวิธี การบริหารจัดการพื้นที่ที่แตกต่างกัน

6. ผู้ใช้งานหลัก ผู้ใช้งานรองเป็นใคร มีความสัมพันธ์กับอาคารอย่างไร
7. มีลักษณะการใช้งานพื้นที่อย่างไร ช่วงเวลาใด และใช้ระยะเวลานานเท่าใด
8. มีขอบเขตการให้บริการอย่างไร เช่น ช่วงเวลาเปิด-ปิด การควบคุมการใช้พื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก
9. กิจกรรมที่เกิดขึ้นมีอะไรบ้าง
10. ปัญหาจากการใช้พื้นที่ มีสาเหตุ และแนวทางแก้ไขอย่างไร

<u>ตอนที่ 4</u> : แนวคิด และความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดิน

“พื้นที่เมืองน่าเดิน” คือการที่ผู้สัญจรสามารถเดินเท้าไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวกสบาย มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดิน เช่น มีทัศนวิสัยที่น่าสนใจ ผู้ที่เดินเท้ารู้สึกปลอดภัยในการเดิน คุณภาพของเส้นทางเดินมีความต่อเนื่องสามารถเชื่อมต่อกับการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ

11. คิดว่าการพัฒนาพื้นที่ว่างหน้าอาคารให้เชื่อมต่อกับทางเท้าสาธารณะจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเท้าอย่างไร
12. คิดว่าองค์กรมีความจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มพื้นที่เมืองน่าเดินหรือไม่ อย่างไร
13. คิดว่าภาคเอกชนควรเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่เมืองน่าเดินหรือไม่ อย่างไร
14. คิดว่าการเพิ่มพื้นที่เมืองน่าเดินจะมีประโยชน์ หรือส่งผลอย่างไรต่อองค์กร หรือพื้นที่โดยรอบ

<u>ตอนที่ 5</u> : ขั้นตอน หรือกระบวนการทำงานในการร่วมมือกับหน่วยงานรัฐบาล

การทำงานร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลจะมีรูปแบบที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับลักษณะของความร่วมมือทั้งในกรณีที่ทำการขออนุญาต และร่วมลงทุนในการพัฒนาพื้นที่

15. การทำพื้นที่ว่างหน้าอาคารให้มีความต่อเนื่องกับทางเท้าสาธารณะต้องมีการขออนุญาต หรือทำงานร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลหรือไม่ อย่างไร
16. รูปแบบของการขออนุญาต และความร่วมมือมีอะไรบ้าง แต่ละรูปแบบมีขั้นตอนในการดำเนินการอย่างไร มีความแตกต่างกันอย่างไร ต้องติดต่อกับหน่วยงานใด ใครเป็นผู้รับผิดชอบ และใช้ระยะ

เวลาประมาณเท่าใด

17. หลังจากดำเนินการสร้าง/ปรับปรุงพื้นที่แล้ว ยังต้องมีการติดต่อกับหน่วยงานรัฐบาลอยู่หรือไม่ หากมีส่วนใหญ่จะติดต่อเรื่องใด ใครเป็นผู้รับผิดชอบในการติดต่อ ใช้ระยะเวลาประมาณเท่าใด

<u>ตอนที่ 6</u> : สาเหตุ หรือปัจจัยที่ทำให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่

ในต่างประเทศภาคเอกชนเริ่มเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่เมืองมากขึ้น เนื่องจากมีความต้องการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ และลักษณะพื้นที่เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับที่ดินที่ตนเองเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ จึงทำให้ภาคเอกชนมีการร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่เมือง

18. อะไรทำให้ภาคเอกชนเลือกที่จะเข้ามาพัฒนาพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานรัฐบาล เช่น ภาพลักษณ์องค์กร ผลตอบแทนทางด้านการลงทุน
19. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่ เช่น มาตรการลดหย่อนภาษี การเพิ่มพื้นที่โบนัสในการสร้างอาคาร
20. ความคาดหวังในการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่ เช่น อยากให้หน่วยงานรัฐบาลช่วยสนับสนุนทางด้านใด การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบ (การทำความสะอาด การดูแลรักษา ความปลอดภัย การทำนุบำรุงรักษาพื้นที่)

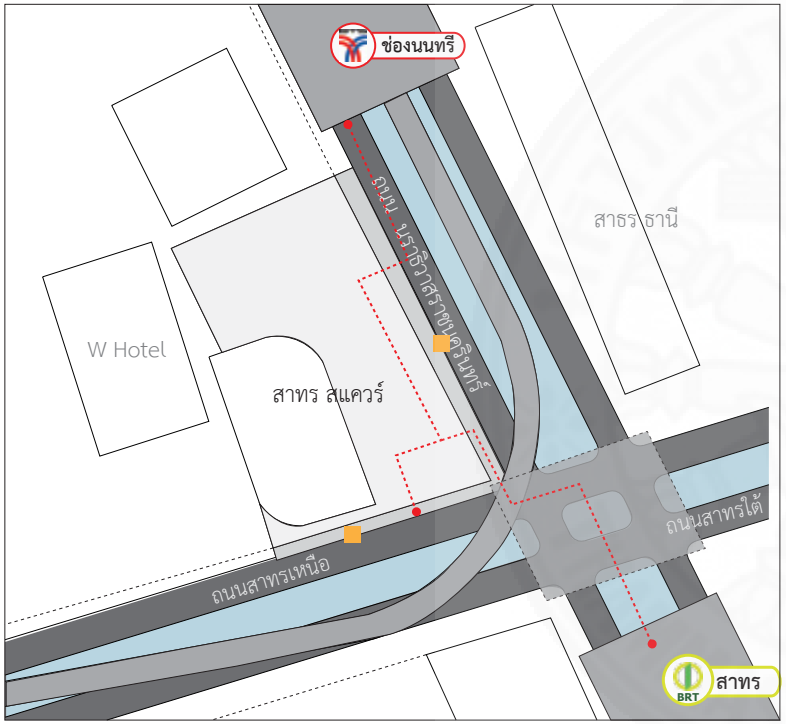
<u>ตอนที่ 7</u> : อุปสรรค และขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้ในการมีส่วนร่วมกับภาครัฐบาล

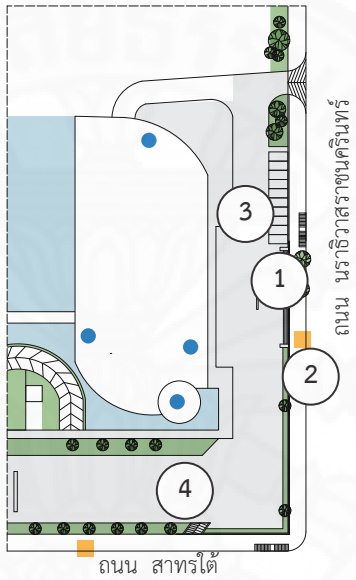
ในกรณีต่างประเทศ หน่วยงานรัฐบาลได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานของลักษณะพื้นที่กึ่งสาธารณะ รวมไปถึงการกำหนดข้อจำกัดบางอย่างโดยภาคเอกชนต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ทำให้ภาคเอกชนบางรายมองว่ามีความยุ่งยากซับซ้อน จึงทำให้กลายเป็นอุปสรรคในการร่วมมือกับหน่วยงานรัฐบาล แต่เอกชนบางรายก็ยังสามารถยอมรับได้ในข้อจำกัดนี้จึงเกิดเป็นการลงทุนเพื่อสาธารณประโยชน์

21. สาเหตุที่ทำให้เอกชนไม่อยากเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ร่วมกับรัฐบาล เช่น กฎหมาย, ขั้นตอน การลงทุน การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบ
22. ขีดจำกัดที่สามารถยอมรับได้จากอุปสรรคที่ได้กล่าวมาคืออะไร มีข้อเสนอแนะอะไรบ้าง

ภาคผนวก ข

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของ
พื้นที่ว่างกึ่งสาธารณะรอบอาคาร
กลุ่มตัวอย่าง



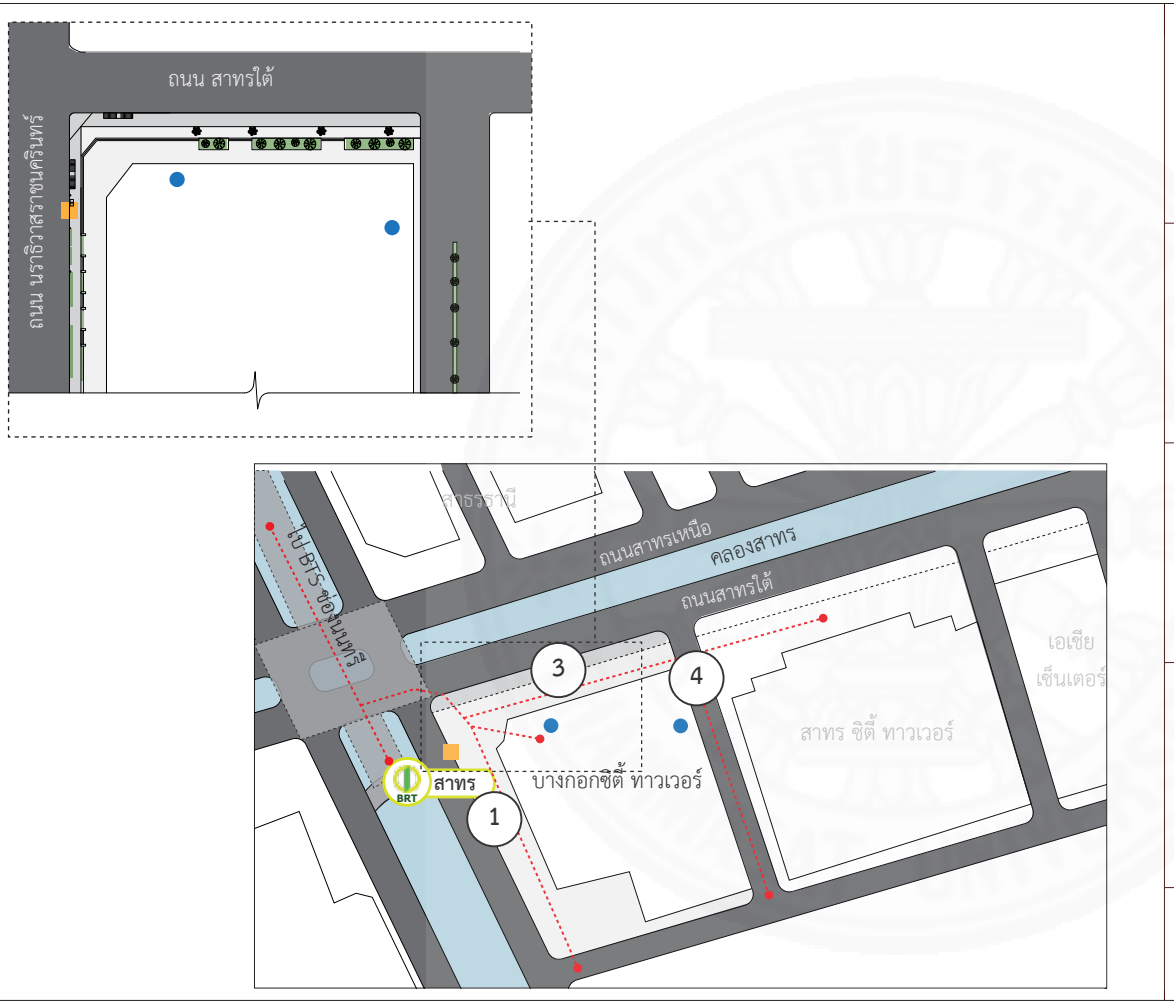


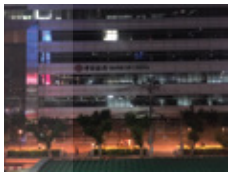
	คะแนน
(1) ความปลอดภัย	8/12
(2) การเข้าถึงพื้นที่	8/12
(3) ความสะดวกสบาย	7/12
(4) ความมีชีวิตชีวา	10/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารสาทร สแควร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

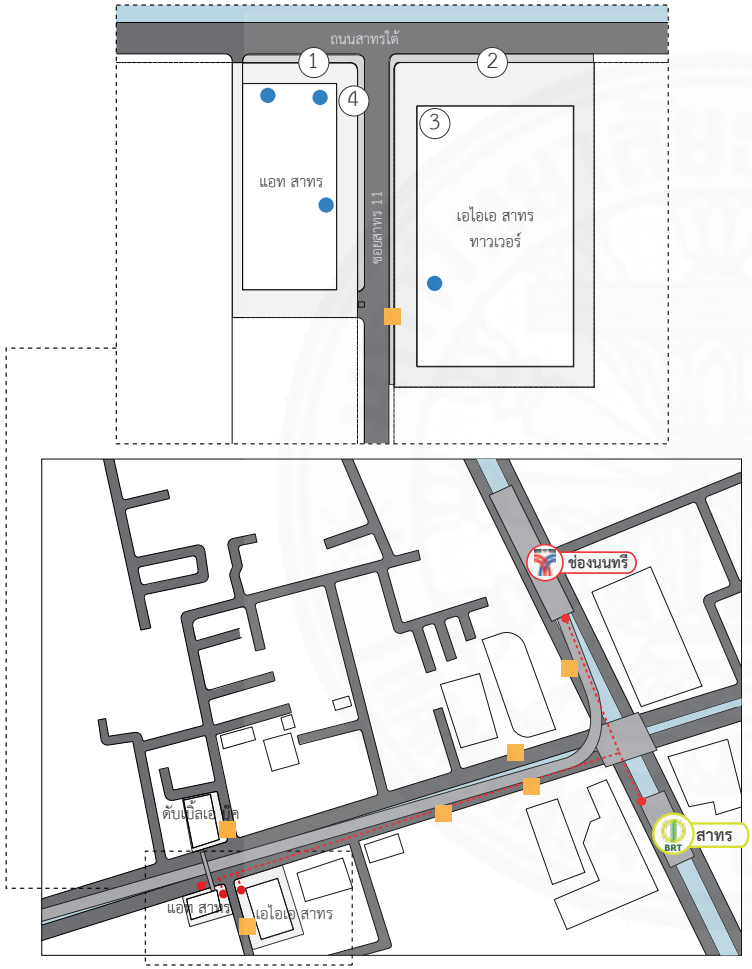


① ความปลอดภัย 	คะแนน 9/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 9/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 7/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 7/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารบางกอก ซิตี้ ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

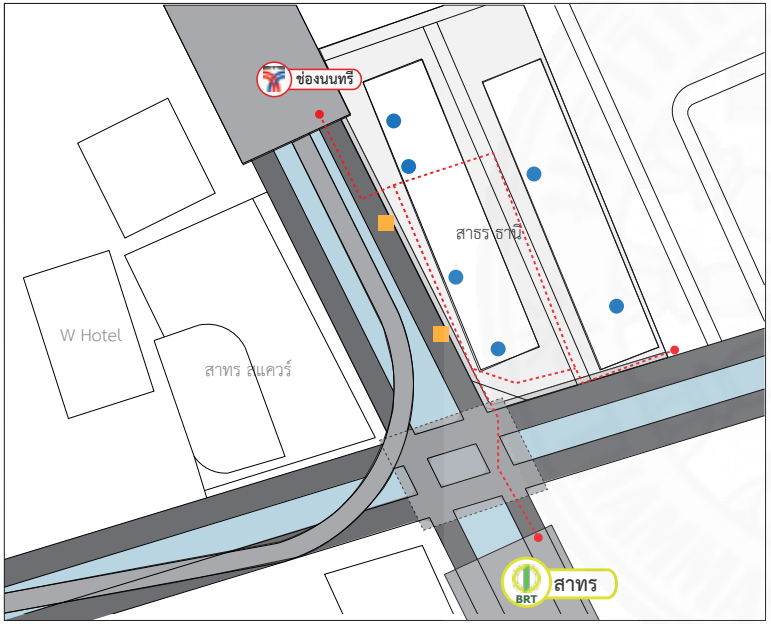


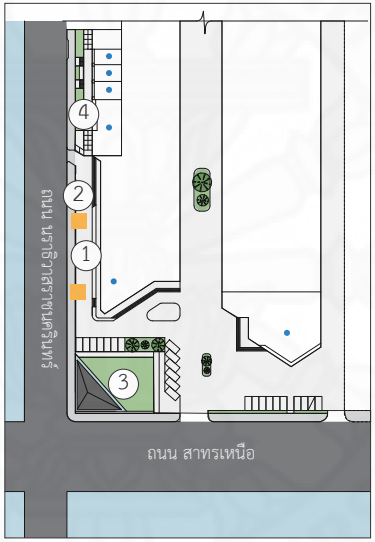
	คะแนน
① ความปลอดภัย	แอท สาทร 8/12 เอไอเอ สาทร 3/12
② การเข้าถึงพื้นที่	แอท สาทร 11/12 เอไอเอ สาทร 3/12
③ ความสะดวกสบาย	แอท สาทร 4/12 เอไอเอ สาทร 1/12
④ ความมีชีวิตชีวา	แอท สาทร 7/12 เอไอเอ สาทร 0/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารแอทสาทร และ เอไอเอ สาทร ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



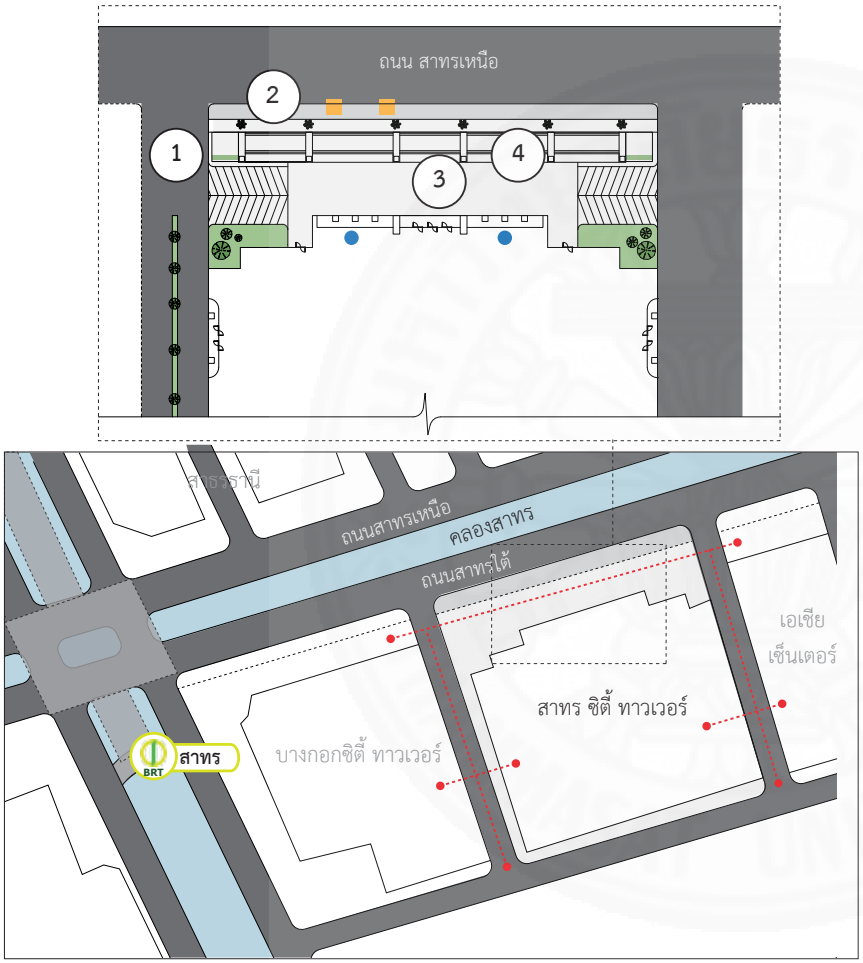


	คะแนน
① ความปลอดภัย	5/12
② การเข้าถึงพื้นที่	8/12
③ ความสะดวกสบาย	5/12
④ ความมีชีวิตชีวา	11/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารสาทรธานี

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

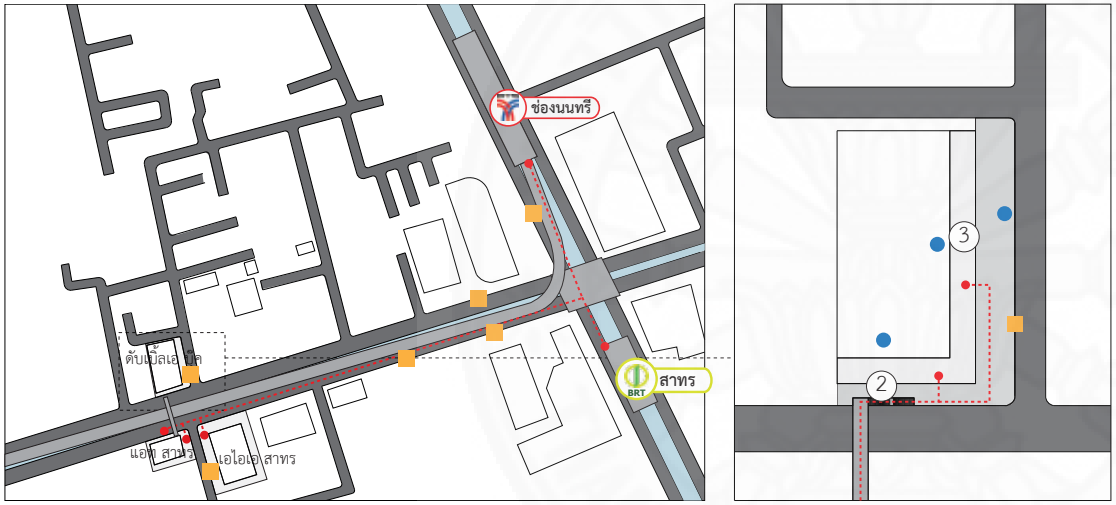


	คะแนน
① ความปลอดภัย	6/12
② การเข้าถึงพื้นที่	9/12
③ ความสะดวกสบาย	5/12
④ ความมีชีวิตชีวา	8/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารสาทร ซิตี้ ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน
	5/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	4/12

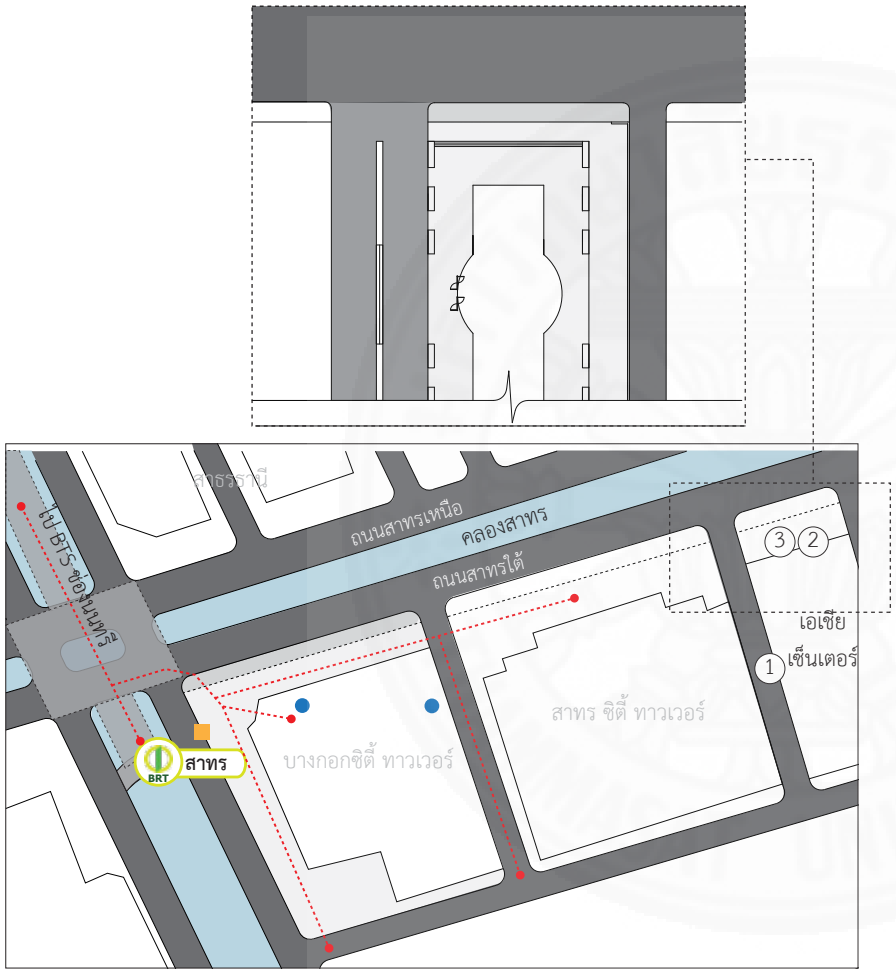
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	4/12

④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	8/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารดับเบิ้ล เอ บุ๊ค ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

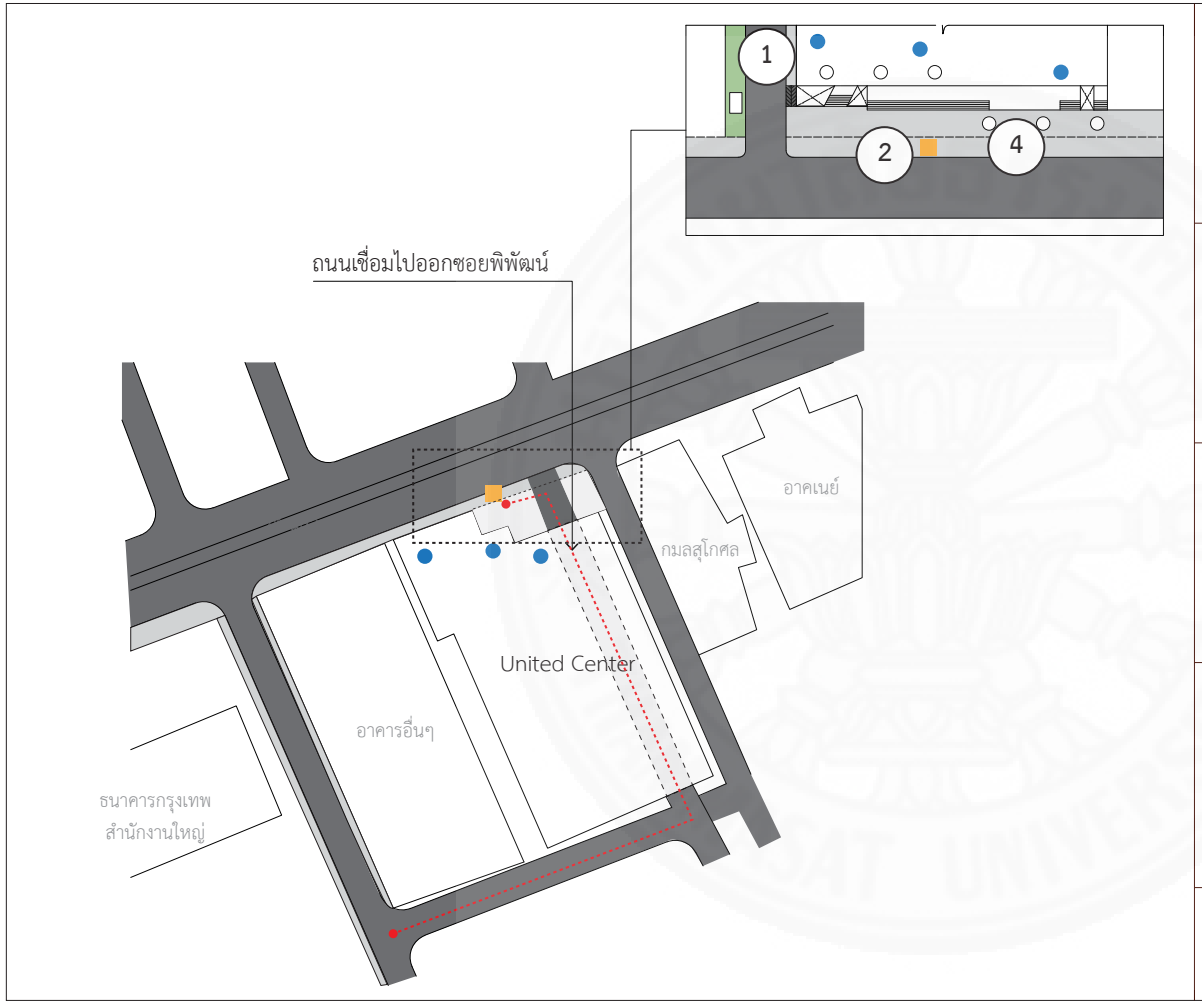


① ความปลอดภัย	คะแนน 3/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 3/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 1/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 0/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●----● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารเอเชีย เซ็นเตอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

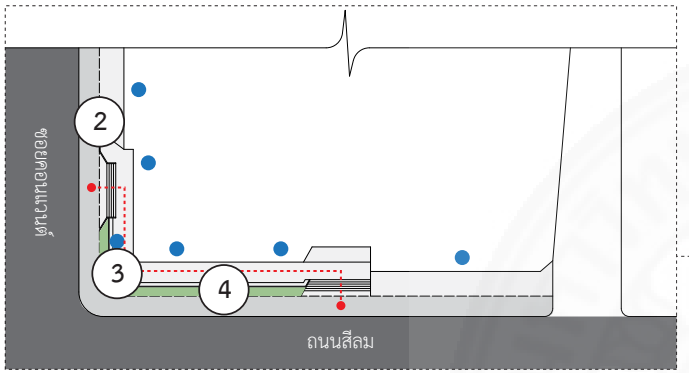


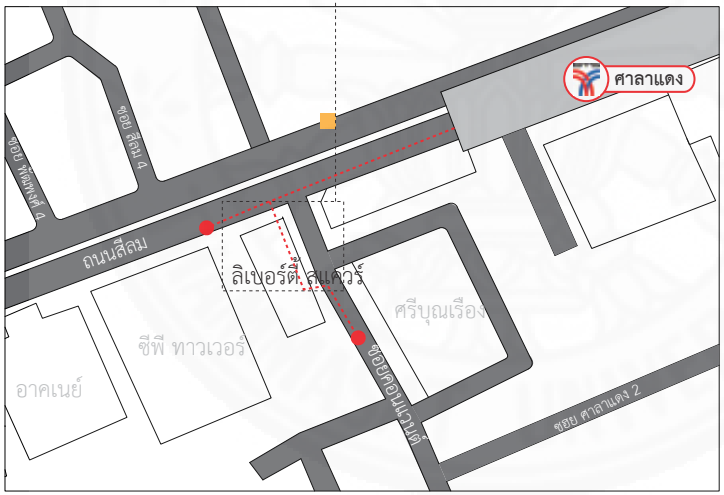
① ความปลอดภัย	คะแนน 10/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 10/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 6/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 9/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●----● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารยูไนเต็ด เซ็นเตอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*





① ความปลอดภัย	คะแนน
	6/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	5/12

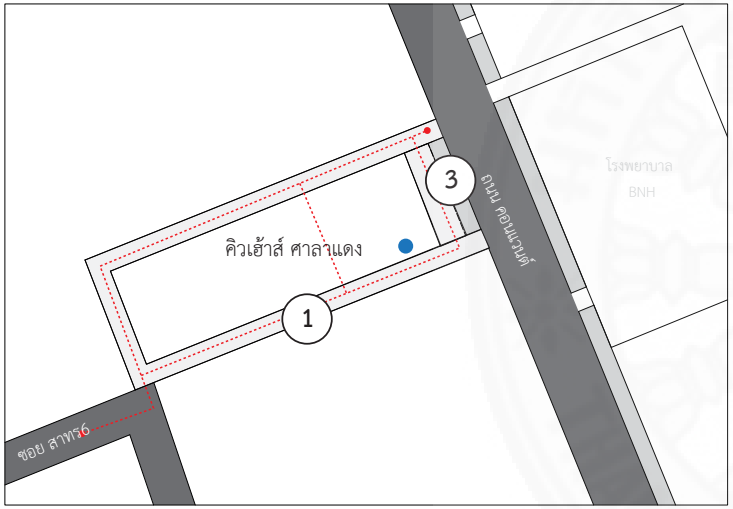
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	5/12

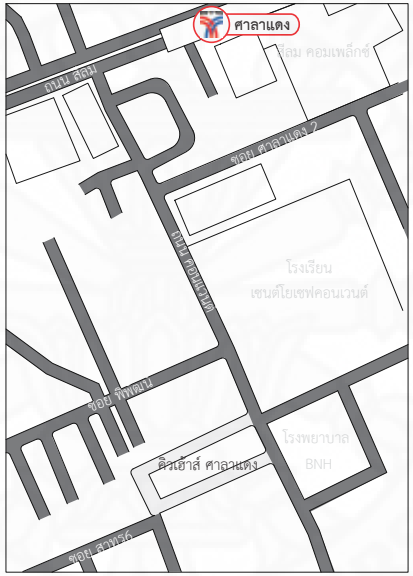
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	8/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารลิเบอร์ตี้ สแควร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



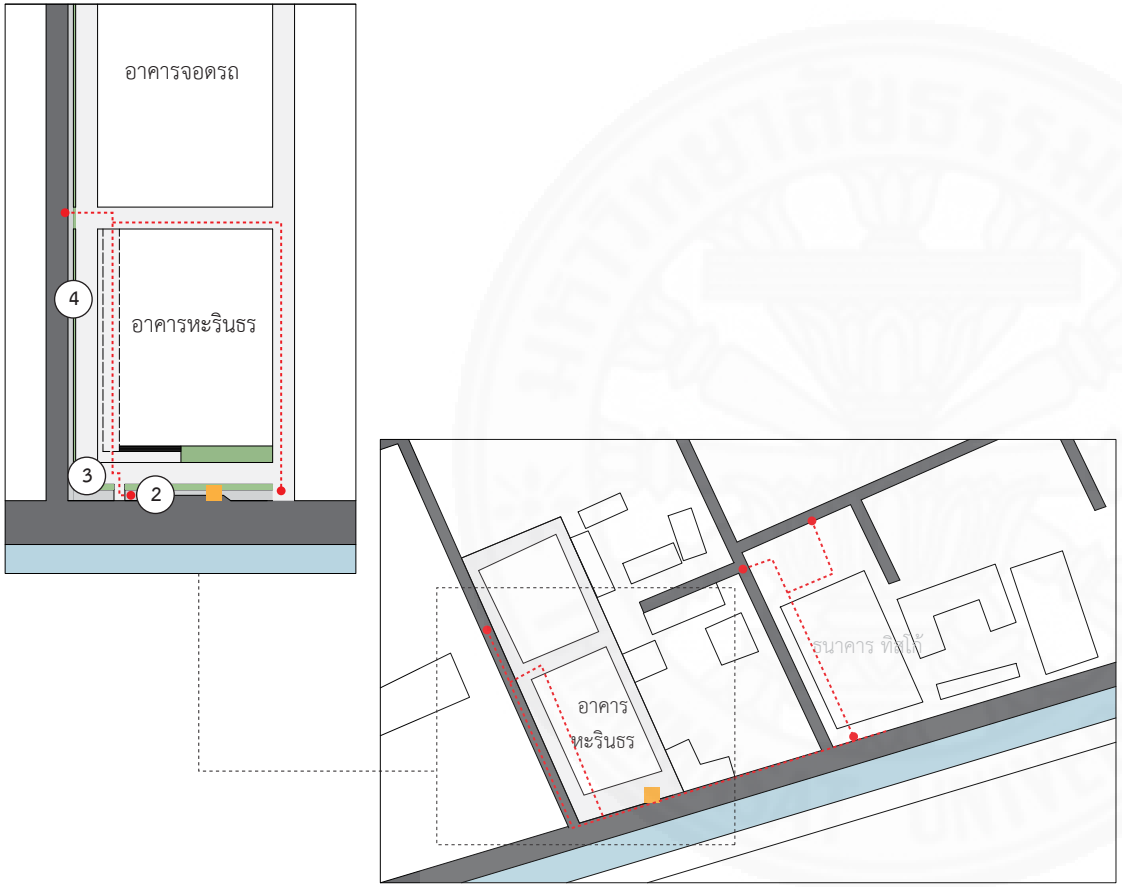


① ความปลอดภัย	คะแนน
	6/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	7/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	4/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	5/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารคิวเฮ้าส์ ศาลาแดง

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน 1/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 3/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 4/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 0/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●----● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารหะรินธร

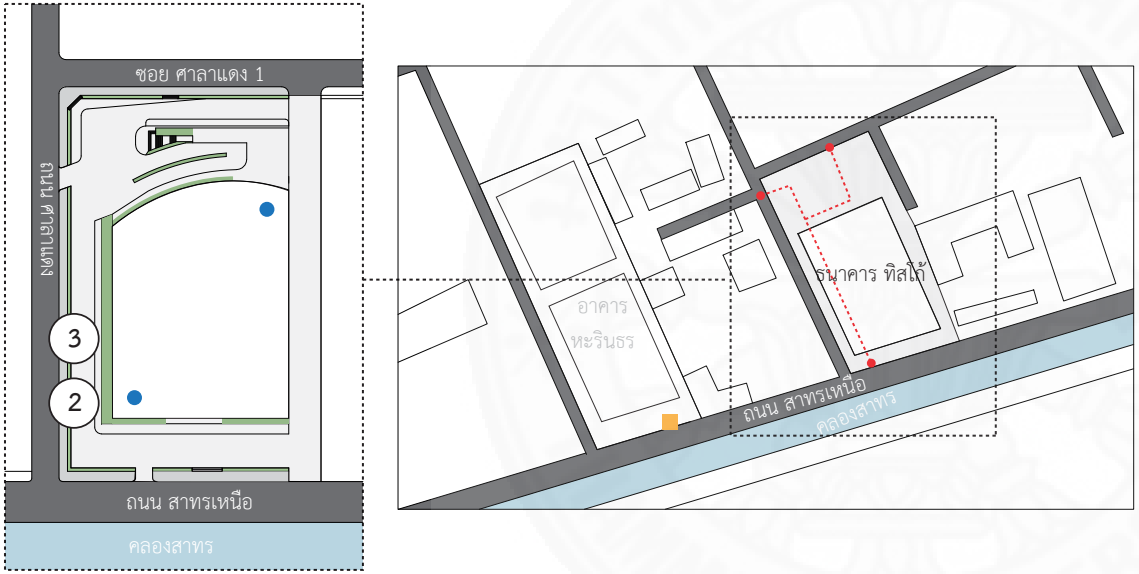
ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

① ความปลอดภัย	คะแนน 6/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 3/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 6/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 3/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน
	4/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	8/12

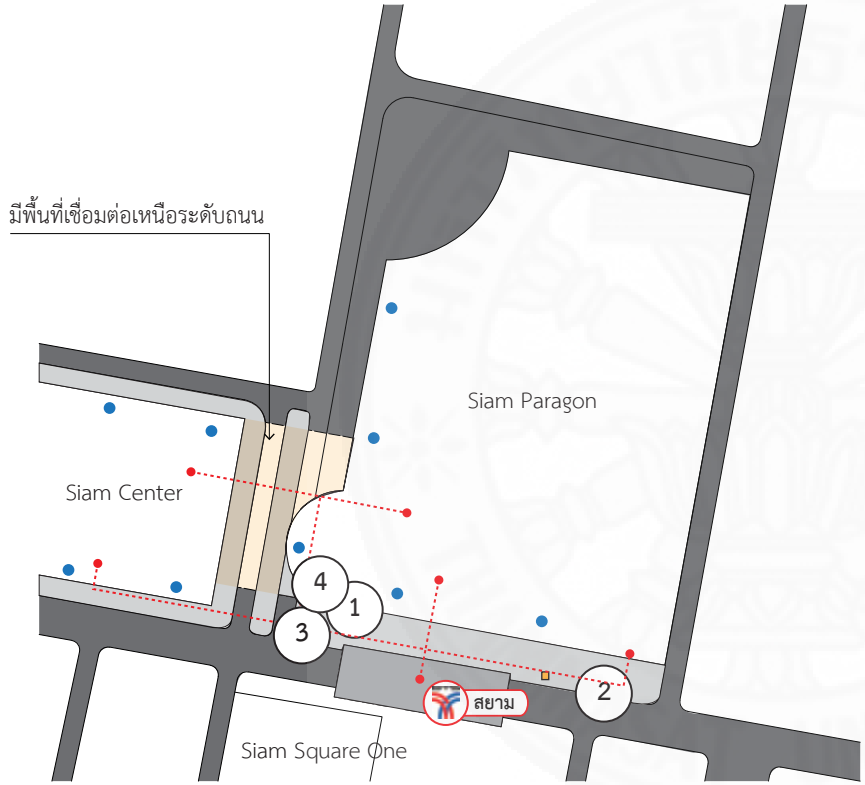
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	5/12

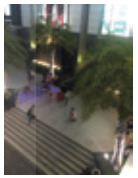
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	3/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าธนาคารทิสโก้

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

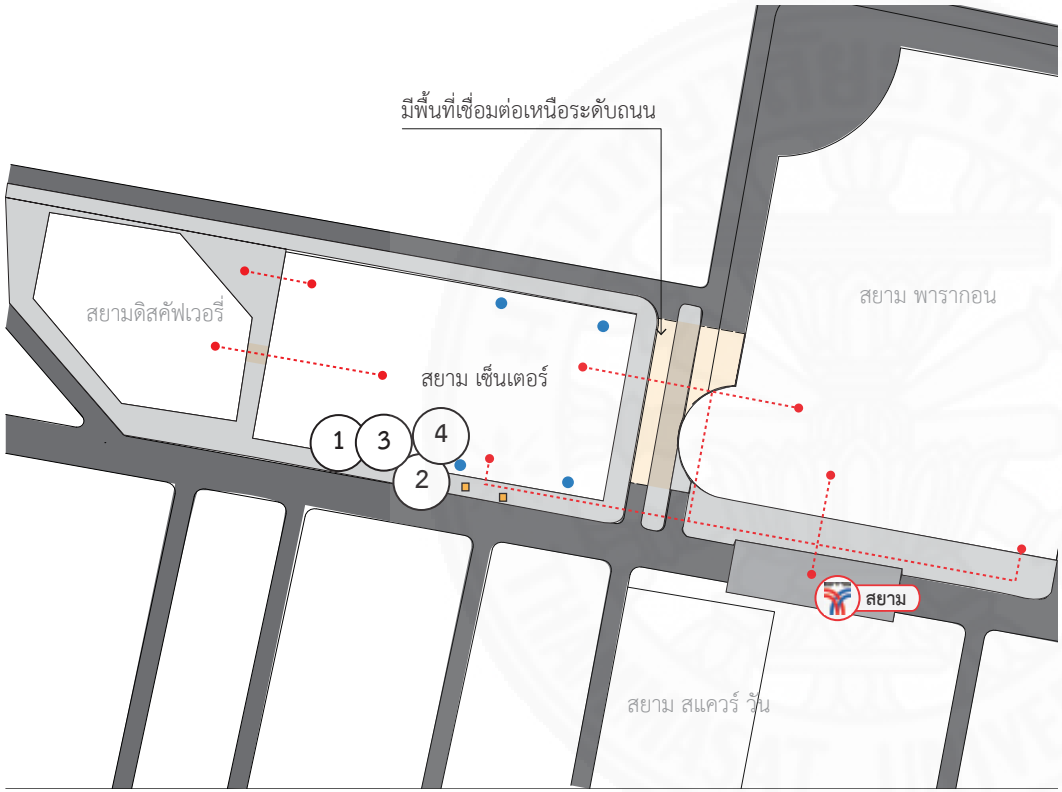


① ความปลอดภัย 	คะแนน 8/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 11/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 7/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 10/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●····● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารสยาม พารากอน

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

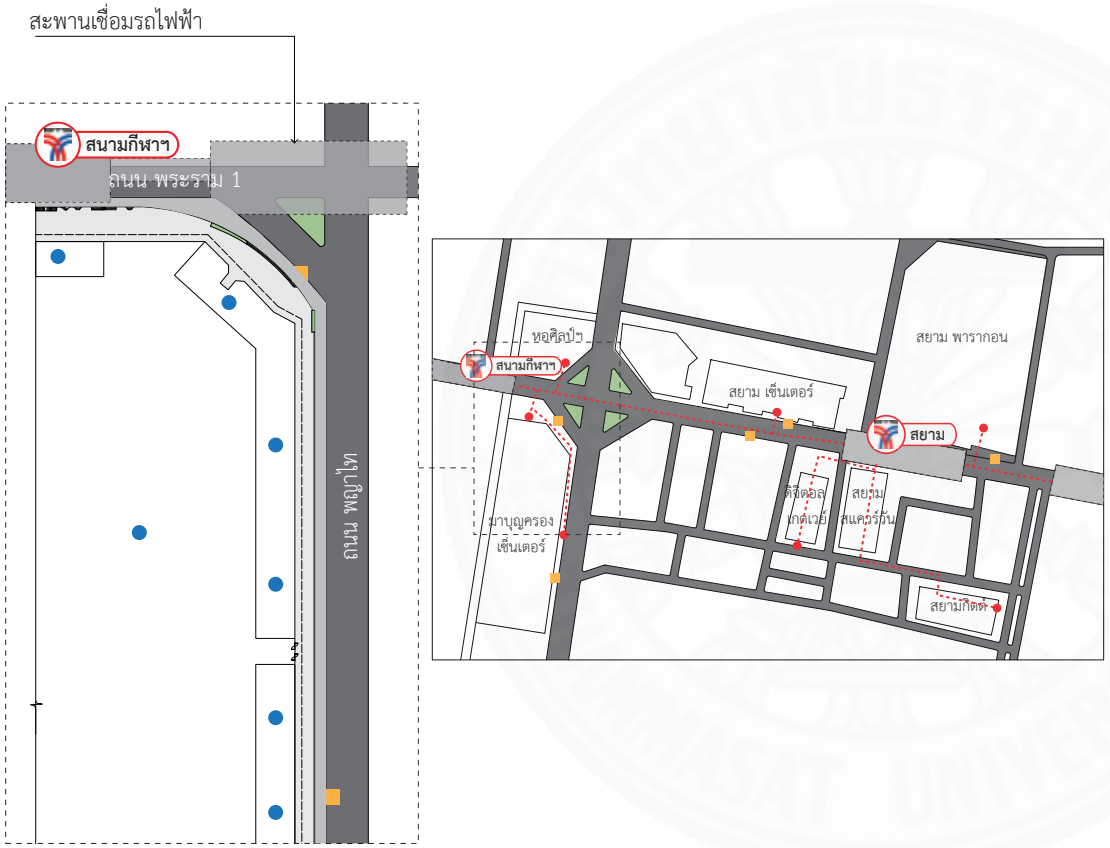


	คะแนน
① ความปลอดภัย	8/12
② การเข้าถึงพื้นที่	10/12
③ ความสะดวกสบาย	5/12
④ ความมีชีวิตชีวา	10/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารสยาม เซ็นเตอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

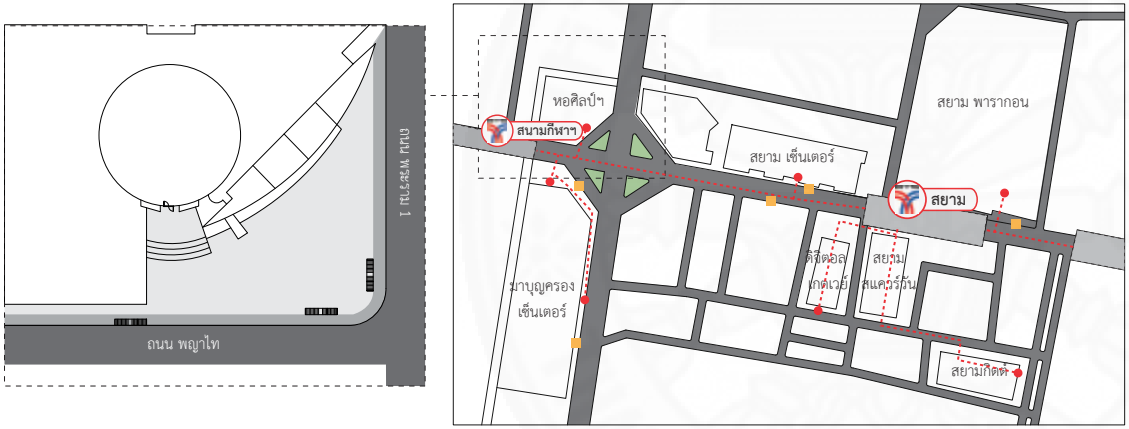


	คะแนน
① ความปลอดภัย	7/12
② การเข้าถึงพื้นที่	11/12
③ ความสะดวกสบาย	6/12
④ ความมีชีวิตชีวา	9/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารมาบุญครอง เซ็นเตอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

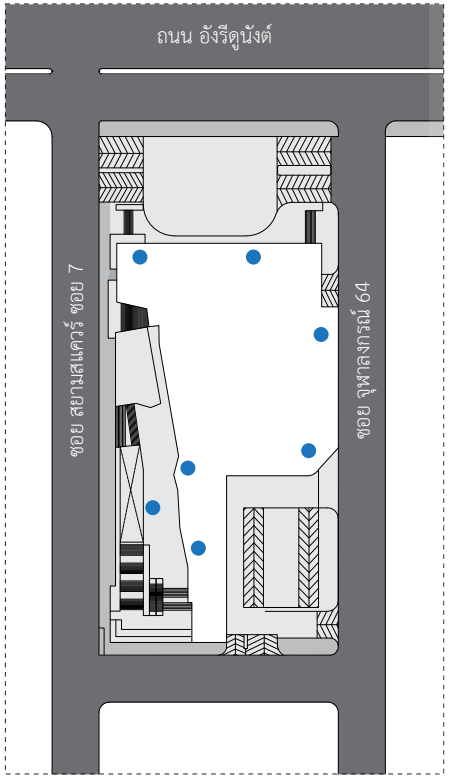


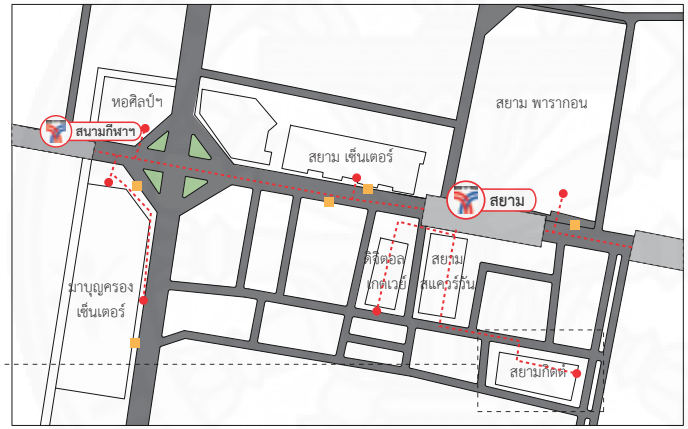
① ความปลอดภัย	คะแนน 5/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 10/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 5/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 6/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารหอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*





① ความปลอดภัย	คะแนน
	6/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	7/12

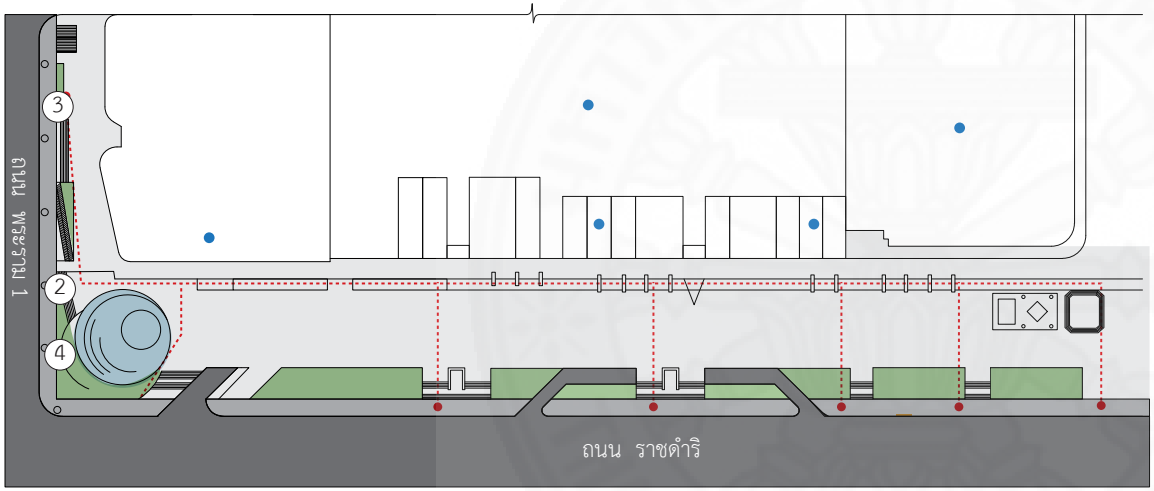
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	4/12

④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	8/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารสยามกิตต์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน
	9/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	8/12

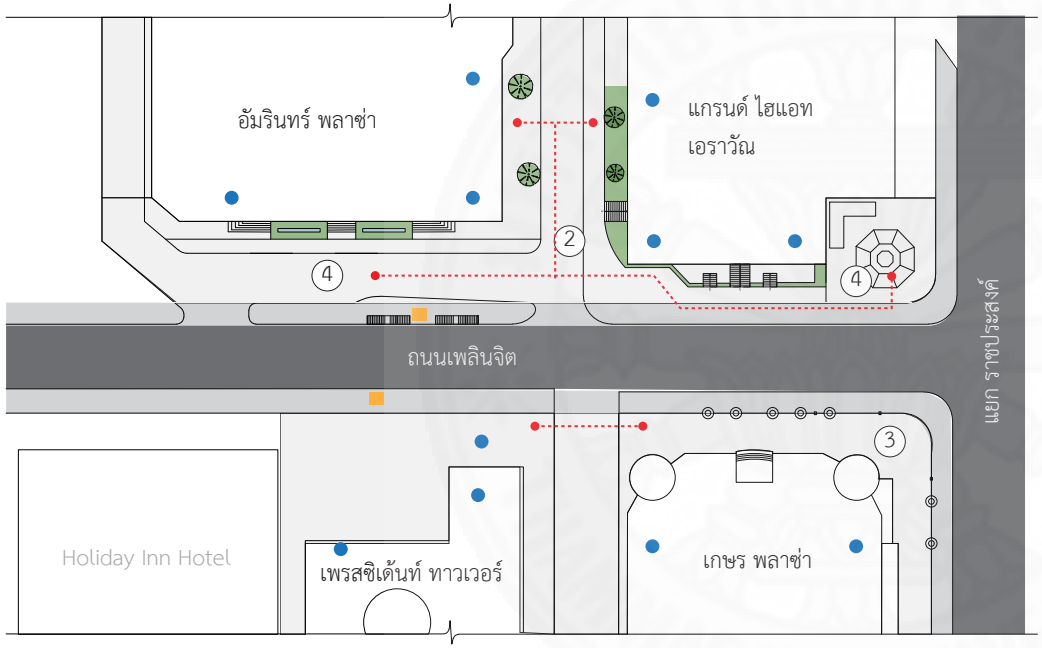
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	6/12

④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	9/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารเซ็นทรัล เวิลด์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน
	6/12
	9/12
	8/12
	4/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	9/12
	9/12
	7/12
	10/12

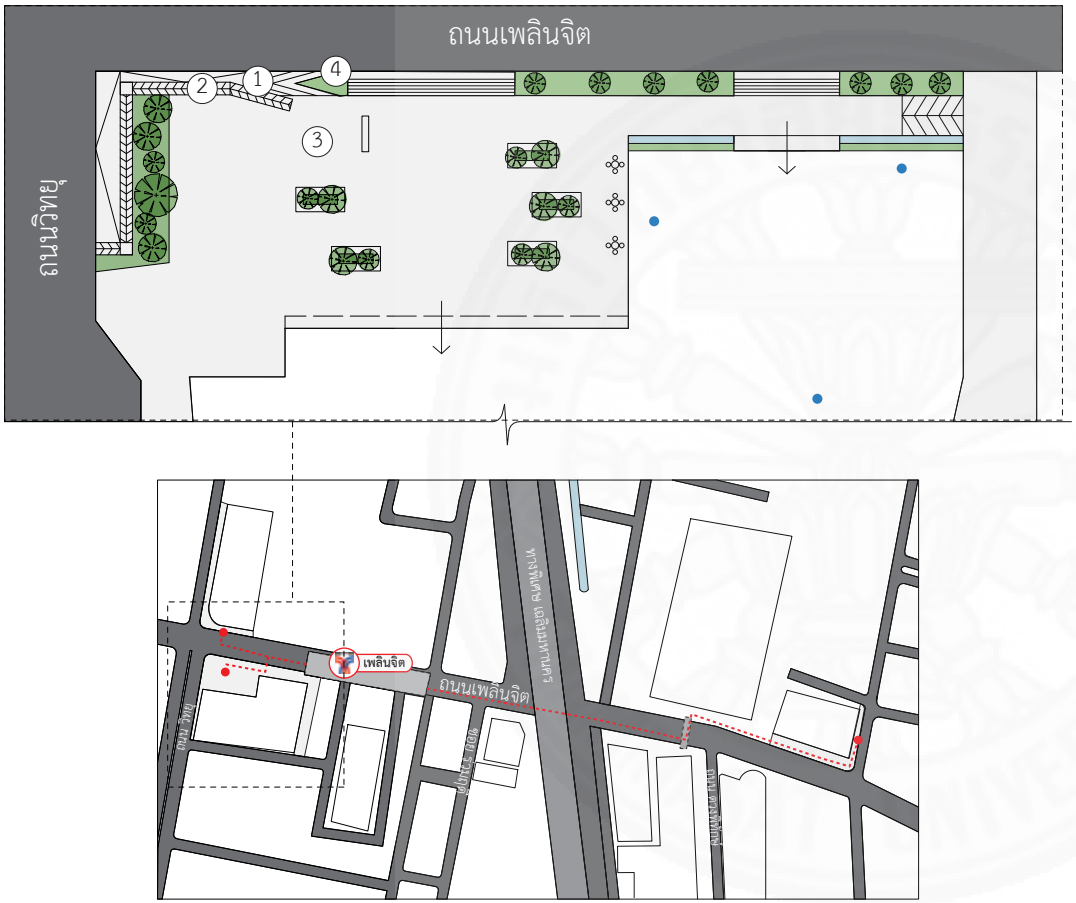
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	6/12
	5/12
	6/12
	6/12

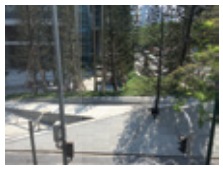
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	10/12
	7/12
	7/12
	7/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารอัมรินทร์ พลาซ่า, เกษร พลาซ่า, เอราวัณ, เพรสซิเด้นท์ ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

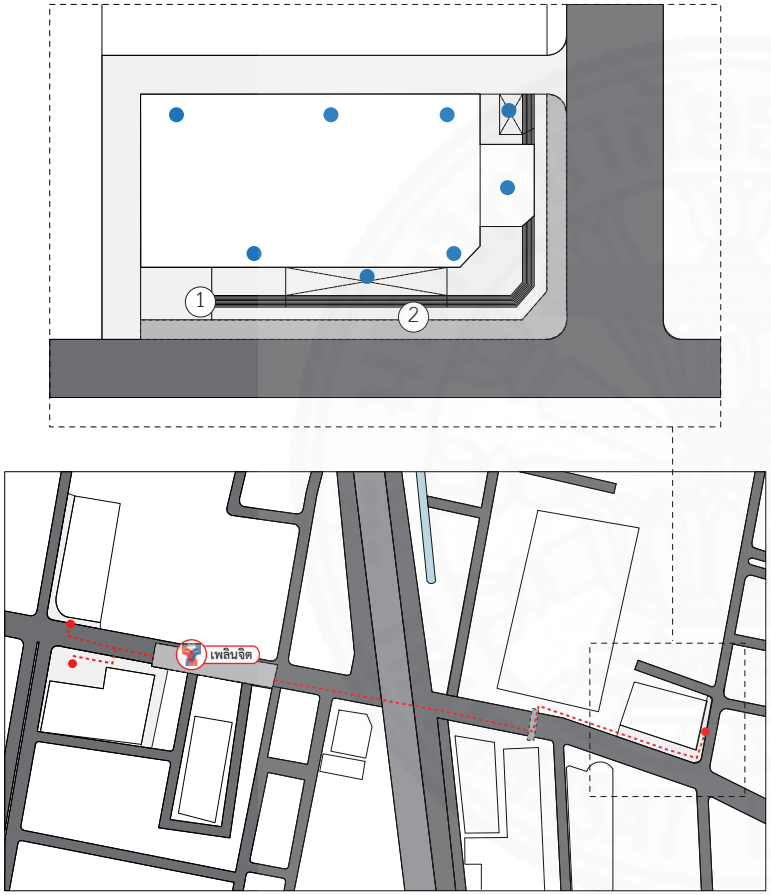


	คะแนน
① ความปลอดภัย 	9/12
② การเข้าถึงพื้นที่	8/12
③ ความสะดวกสบาย	6/12
④ ความมีชีวิตชีวา	9/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารปาร์ค เวน เจอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

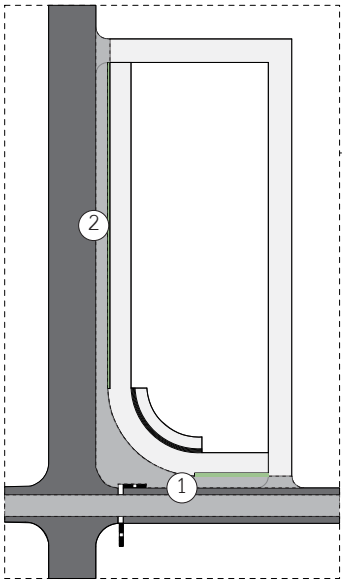


① ความปลอดภัย	คะแนน 9/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 8/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 6/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 9/12

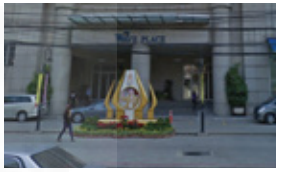
● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●----● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารนานา สแควร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน
	9/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	8/12

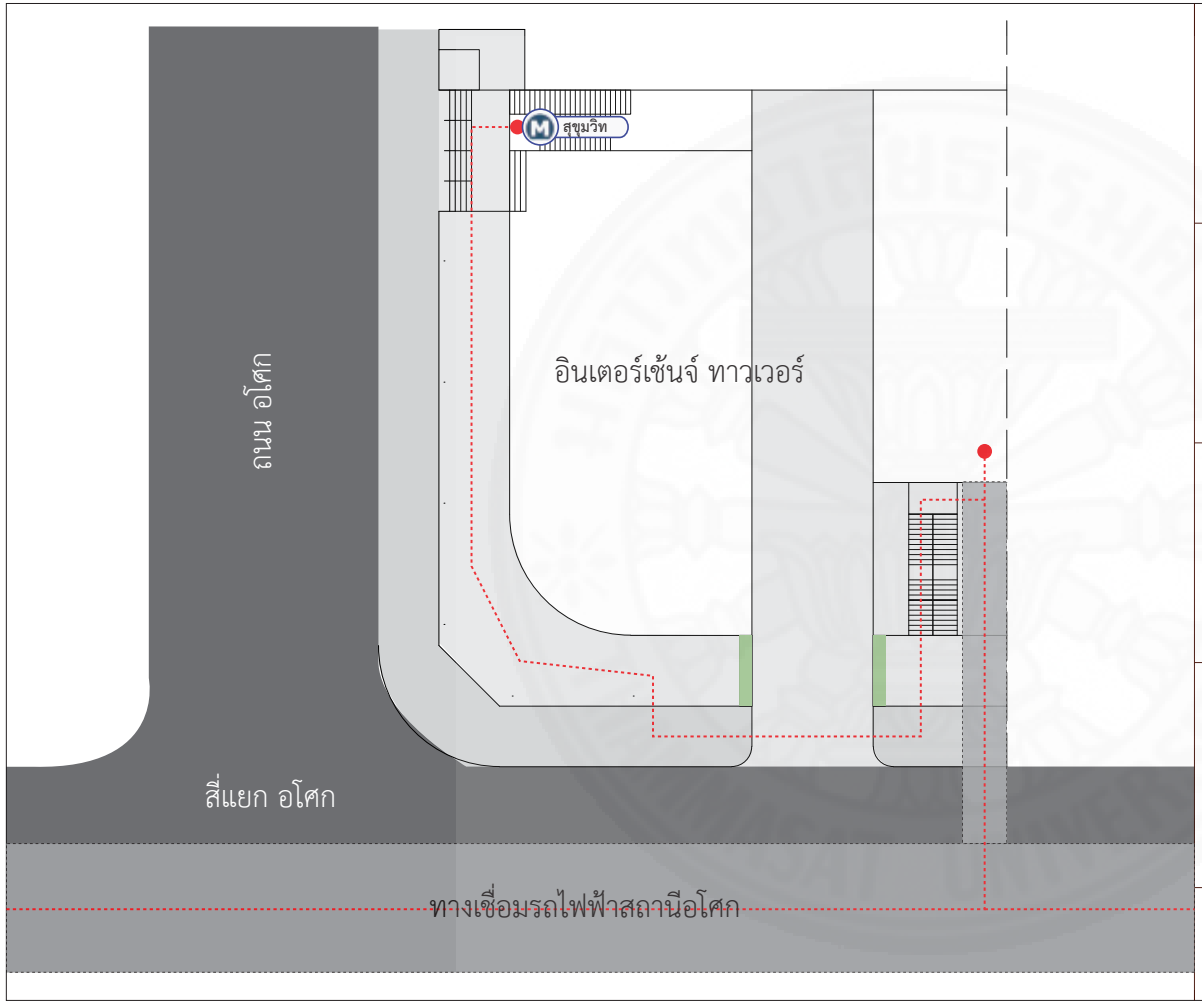
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	6/12

④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	9/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารเวฟเพลส

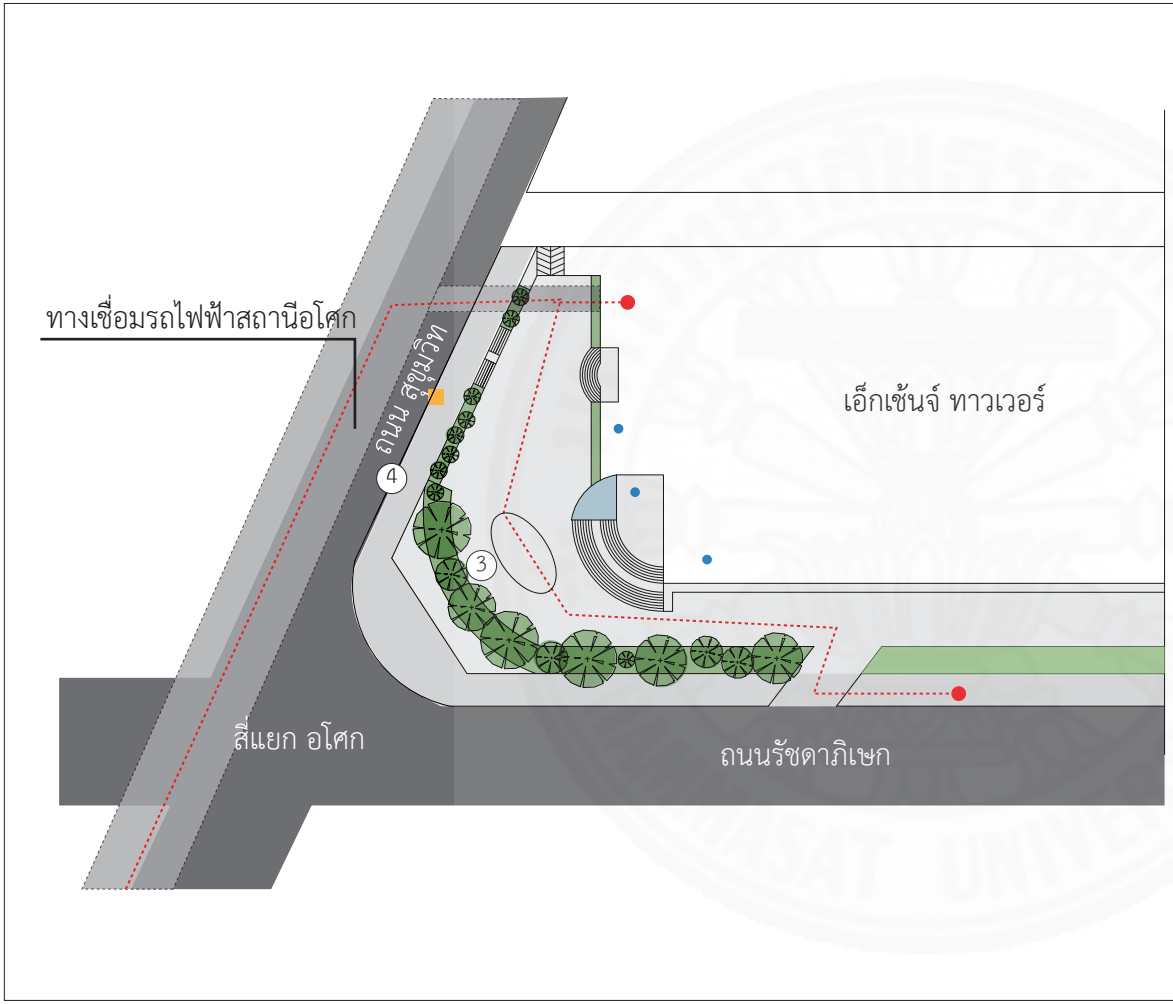
ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน 6/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 12/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 5/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 10/12
● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ ■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ	

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารอินเตอร์เช้นจ์ ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

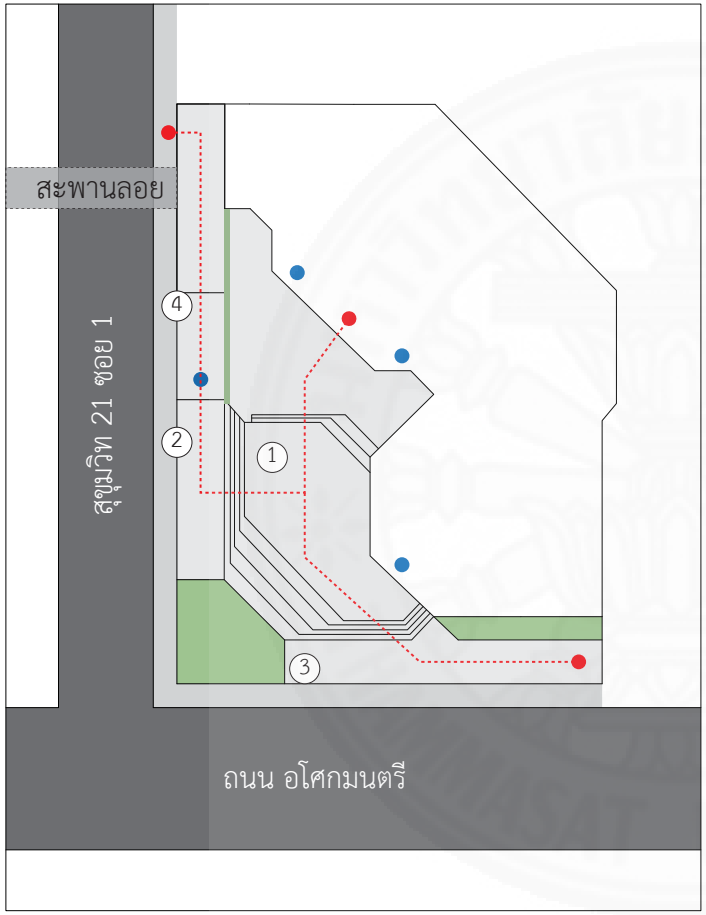


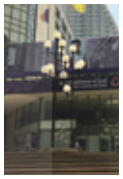
① ความปลอดภัย	คะแนน 7/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 7/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 8/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 10/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารเอ็กเซ้นจ์ ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

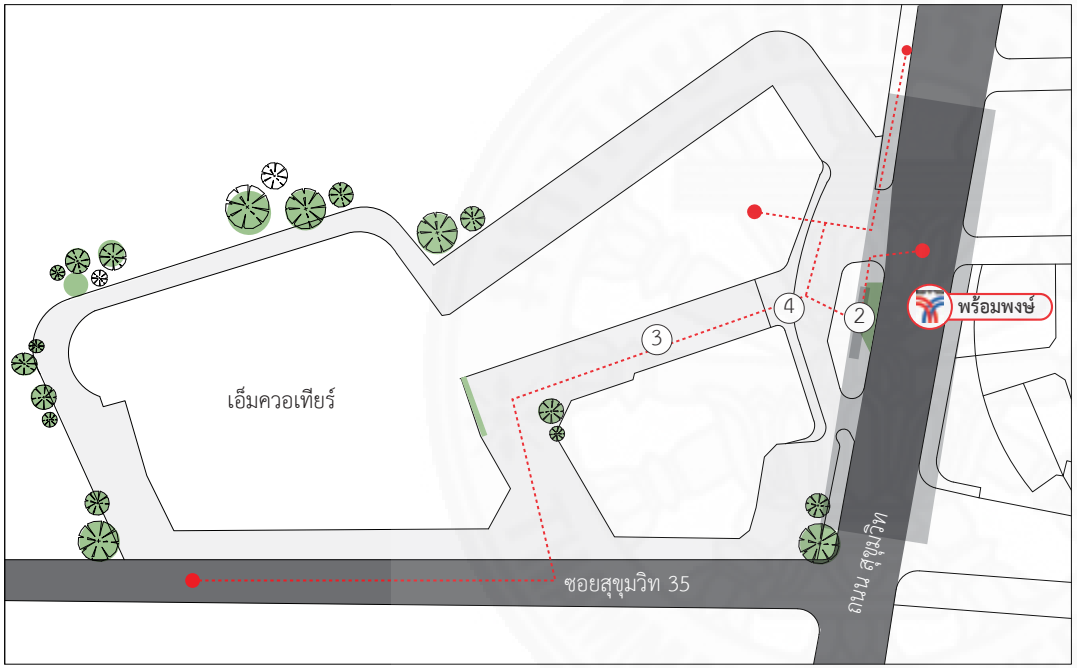


	คะแนน
① ความปลอดภัย 	6/12
② การเข้าถึงพื้นที่	8/12
③ ความสะดวกสบาย	5/12
④ ความมีชีวิตชีวา	6/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารชิโน-ไทย ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



① ความปลอดภัย	คะแนน
	6/12

② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน
	12/12

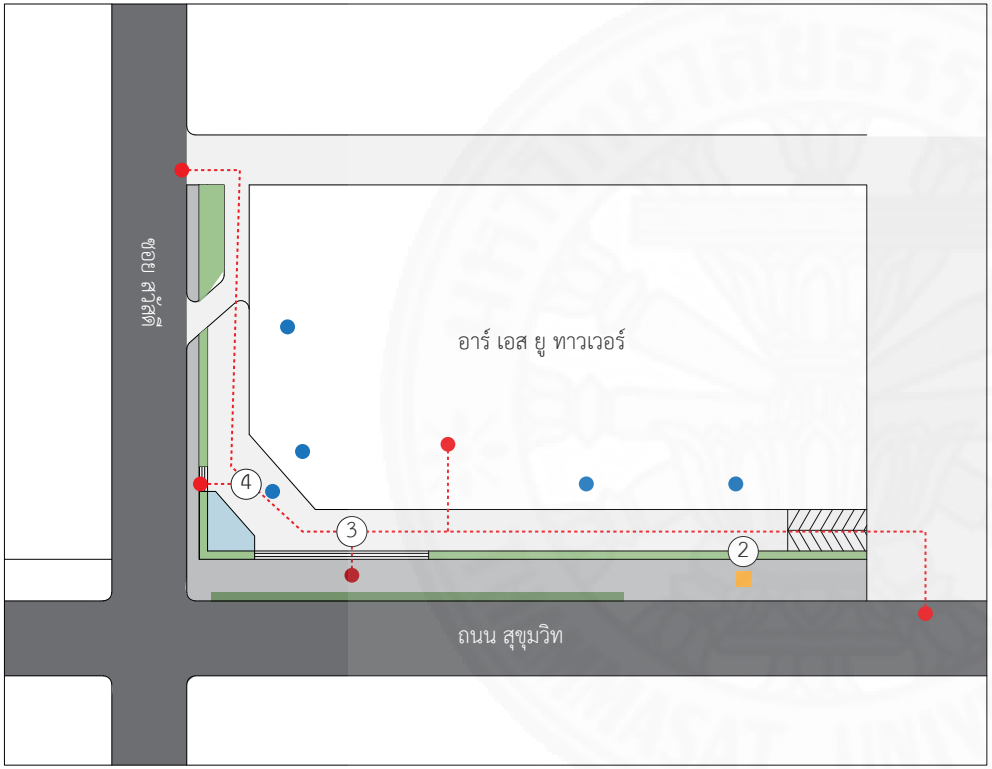
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน
	5/12

④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน
	10/12

- บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
- จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
- เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารเอ็มควอเทียร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

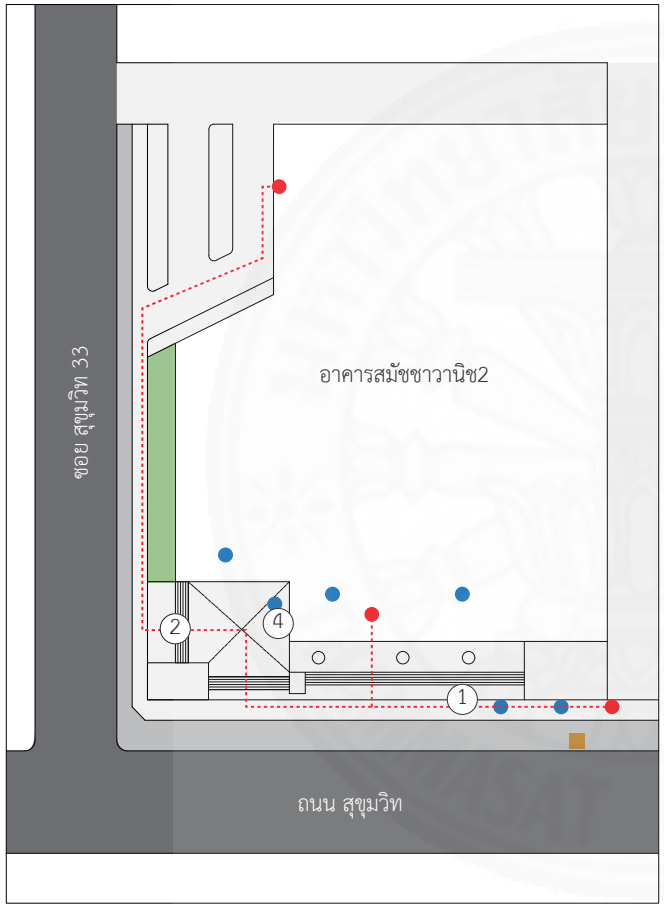


① ความปลอดภัย	คะแนน 7/12
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 7/12
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน 8/12
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 10/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●----● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารอาร์ เอส ยู ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

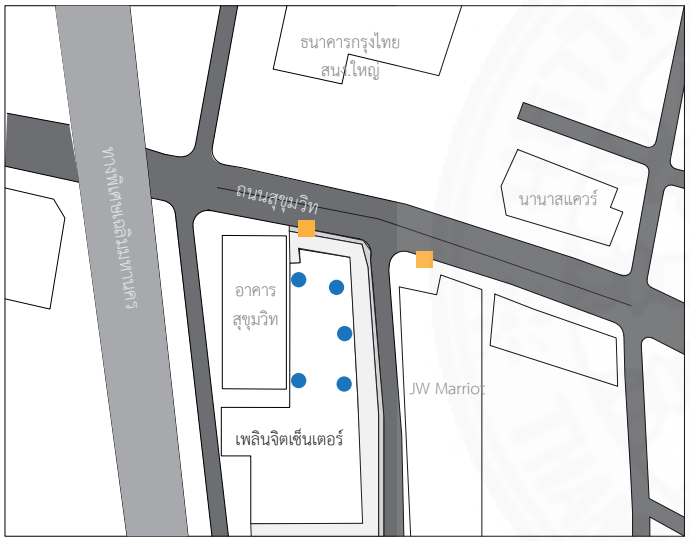


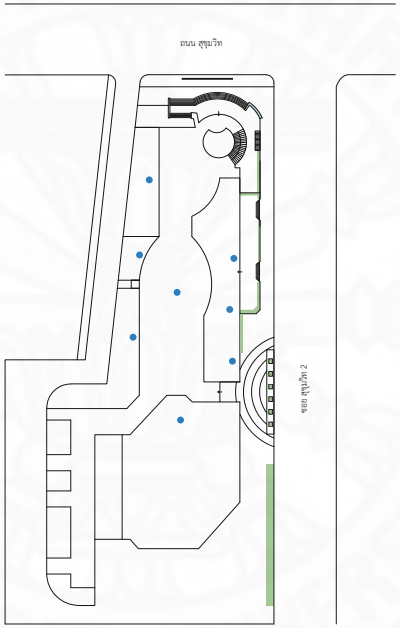
(1) ความปลอดภัย	คะแนน 6/12
(2) การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน 8/12
(3) ความสะดวกสบาย	คะแนน 5/12
(4) ความมีชีวิตชีวา	คะแนน 6/12

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารสมัชชาวาณิช

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*



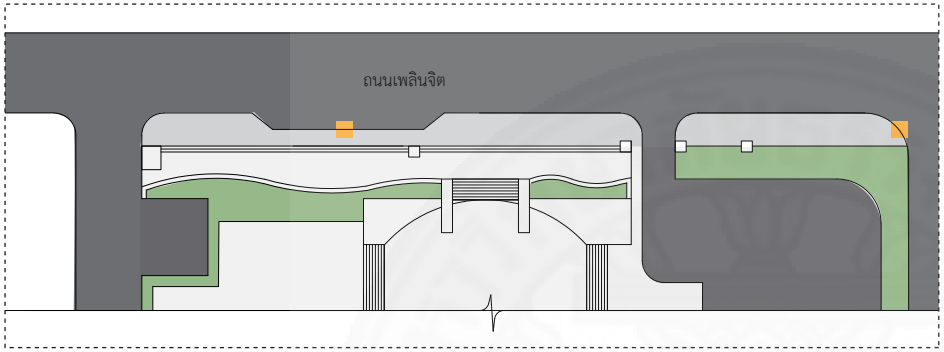


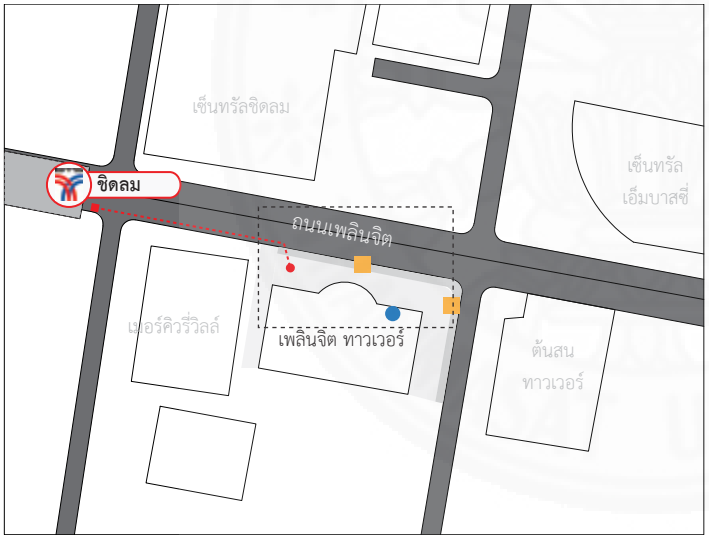
① ความปลอดภัย	คะแนน -
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน -
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน -
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน -

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารเพลินจิต เซ็นเตอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*





① ความปลอดภัย	คะแนน -
② การเข้าถึงพื้นที่	คะแนน -
③ ความสะดวกสบาย	คะแนน -
④ ความมีชีวิตชีวา	คะแนน -

● บริเวณที่มีร้านค้า หรือบริการอื่น ๆ
■ จุดจอด/เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
●------● เส้นทางเดินเชื่อมต่อ

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ว่างหน้าอาคารเพลินจิต ทาวเวอร์

ที่มา : *ผู้วิจัย, 2559*

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางสาวรินรดา ราชคีรี
วันเดือนปีเกิด	24 ธันวาคม 2543
วุฒิการศึกษา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (สถาปัตยกรรม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์