



แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมือง:

กรณีศึกษาพื้นที่ใต้ทางด่วน

โดย

นายจรัสสิน ชมไพศาล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมือง:
กรณีศึกษาพื้นที่ใต้ทางด่วน

โดย

นายจรัสสิน ชมไพศาล



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

GUIDELINES FOR DEVELOPMENT OF PUBLIC SPACE FROM
LEFTOVER SPACE IN CITY CASE STUDY:
SPACE UNDER THE EXPRESSWAY

BY

MR. JIRASIN CHOMPAISAL



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 2017
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง

วิทยานิพนธ์

ของ

นายจรัสสิน ชมไพศาล

เรื่อง

แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมือง:
กรณีศึกษาพื้นที่ใต้ทางด่วน

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อ วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2561

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรธร แก้วลาย)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์


(อาจารย์ ดร. ศิวาพร กลิ่นมาลัย)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์


(อาจารย์ ดร. อาทิตย์ ลิมปิยากร)

คณบดี


(รองศาสตราจารย์ เกลิมวัฒน์ ตันตสวัสดิ์)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมือง: กรณีศึกษาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ชื่อผู้เขียน	นายจิรสิน ชมไพศาล
ชื่อปริญญา	สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	สถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	อาจารย์ ดร. ศิวาพร กลิ่นมาลัย
ปีการศึกษา	2560

บทคัดย่อ

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีนโยบายในการสร้างเส้นทางคมนาคมประเภททางด่วนอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการจราจรที่ติดขัด ซึ่งส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางยกระดับส่งผลพื้นที่ใต้ทางด่วนถูกตัดขาดจากพื้นที่โดยรอบ ก่อให้เกิดพื้นที่เศษเหลือ (Leftover space) ในรูปแบบของพื้นที่ใต้ทางด่วนที่ขาดการพัฒนาจนกลายเป็นที่รกร้าง ประกอบกับปัจจุบันอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะมีไม่เพียงพอกับจำนวนประชากร แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพมหานครกำลังประสบปัญหาขาดแคลนพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเป็นอย่างมาก การวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วน โดยการสำรวจลักษณะเชิงกายภาพของพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครจำนวน 273 แห่งเพื่อจัดกลุ่มและคัดเลือกพื้นที่จำนวน 3 แห่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ และศึกษาพฤติกรรมการใช้งานของผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ที่ถูกคัดเลือกเพื่อนำไปสู่ข้อสรุปของแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เศษเหลือในเมืองรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนให้ประสบความสำเร็จ จากการศึกษาพบว่าปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประสบความสำเร็จคือ การเข้าถึงความปลอดภัย การมองเห็น ธรรมชาติ และกิจกรรม

คำสำคัญ: พื้นที่เศษเหลือ, พื้นที่ใต้ทางด่วน, พื้นที่สาธารณะ

Thesis Title	GUIDELINES FOR DEVELOPMENT OF PUBLIC SPACE FROM LEFTOVER SPACE IN CITY CASE STUDY: SPACE UNDER THE EXPRESSWAY
Author	Mr. Jirasin Chompaisal
Degree	Master of Architecture
Major Field/Faculty/University	Architecture Architecture and Planning Thammasat University
Thesis Advisor	Siwaporn Klinmalai, Ph.D
Academic Years	2017

ABSTRACT

Bangkok's policy is to continually construct infrastructure especially expressway, due to massively increase of traffic number of private car. This rapid development leads to the leftover space, space under the expressway, which has not been developed and become wasteland. Besides, Bangkok also encounters insufficient green spaces and public areas situation. The ratio of green space per capita is lower than global standard. This research aims to study the development of public space from the space under the expressway. The case study areas were considered by selection of potential location for users in the area and the authorities involved in the development of the area. The study proposes the guideline for development of public space from the space under the expressway. The research results reveal key factors for development are accessibility, safety, visualization, natural environment, and activities

Keywords: Leftover Space, Space under the expressway, Public Space

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากความกรุณาและการชี้แนะจากอาจารย์ ดร.ศิวาพร กลิ่นมาลัย อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ช่วยแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์และคอยชี้แนะในการแก้ปัญหาต่าง ๆ ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรตร แก้วลาย ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่กรุณาให้คำปรึกษาและช่วยเหลือตลอดการทำวิทยานิพนธ์ ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร.อาทิตย์ ลิ้มปิยากร ที่กรุณาสละเวลาและให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนางานวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณกรรมการทุกท่านเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณผู้ให้สัมภาษณ์ที่สละเวลาและให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูลที่เป็นส่วนสำคัญในการทำวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่มอบความรู้และประสบการณ์ในการทำงานที่ดีและมีประโยชน์ ตลอดจนคณาจารย์ พ่อแม่ พี่น้อง และเพื่อน ๆ รวมถึงเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในการทำวิทยานิพนธ์ตั้งแต่นั้นจนจบ ขอขอบคุณมากครับ

นายจรัสสิน ชมไพศาล

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(2)
กิตติกรรมประกาศ	(3)
สารบัญตาราง	(9)
สารบัญภาพ	(11)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา	1
1.2 คำถามวิจัย	5
1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย	5
1.4 ขอบเขตงานวิจัย	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	6
1.6.1 พื้นที่เศษเหลือ	6
1.6.2 พื้นที่ใต้ทางด่วน	6
1.6.3 เส้นทางพิเศษ	6
1.6.4 พื้นที่สาธารณะ	7
1.7 ระเบียบวิจัย	8

บทที่ 2	วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.1	นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	11
2.1.1	สถานการณ์และแนวโน้มของพื้นที่สาธารณะในกรุงเทพมหานคร	11
2.1.2	ยุทธศาสตร์และมาตรการสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ	13
2.1.3	โครงการพื้นที่สาธารณะในอนาคต	14
2.2	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ	15
2.2.1	ลักษณะของสวนสาธารณะระดับชุมชน (Community Parks)	15
2.2.2	กิจกรรมนันทนาการ	16
2.2.3	หลักการและทฤษฎีทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในพื้นที่สาธารณะ	20
2.2.4	ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่สาธารณะ	23
2.2.5	ลักษณะและหน้าที่ของพื้นที่สาธารณะที่ดี	25
2.2.6	พฤติกรรมมนุษย์กับการออกแบบพื้นที่นันทนาการ	27
2.2.7	พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย	29
2.3	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เศษเหลือ	31
2.3.1	นิยามและความหมายของพื้นที่เศษเหลือ	31
2.3.2	ประเภทของพื้นที่เศษเหลือ	33
2.3.3	แนวความคิดเรื่องพื้นที่สูญเปล่า	36
2.3.4	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่ว่างและความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมือง	39
2.4	กรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะใต้ทางยกระดับ	44
2.4.1	อาเรนา, เนเธอร์แลนด์ (A8ernA, Netherland)	44
2.4.2	อันเดอร์พาสพาร์ค, โตรอนโต (Underpass Park, Toronto)	45
2.4.3	เดอะเบนท์เวย์, โตรอนโต (The Bentway, Toronto)	46
2.4.4	อันเดอร์กราวน์ อิงค์ พาร์ค, บอสตัน (Undeground Ink Park, Boston)	47
2.4.5	ลานกีฬาพัฒนา 2, กรุงเทพมหานคร	48
2.5	สรุปปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและกรณีศึกษา	49
2.5.1	ปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม	49
2.5.2	ปัจจัยที่ได้จากกรณีศึกษา	52

บทที่ 3 วิธีการวิจัย	53
3.1 รูปแบบงานวิจัย	53
3.2 วิธีดำเนินการวิจัย	53
3.2.1 ศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	53
3.2.2 ลงพื้นที่สำรวจลักษณะเชิงกายภาพและการใช้งาน	53
3.2.3 คัดเลือกและจัดอันดับพื้นที่	53
3.2.4 จัดกลุ่มพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกและเลือกตัวอย่างประชากรด้านพื้นที่	54
3.2.5 ลงพื้นที่สัมภาษณ์ผู้ใช้งาน	54
3.2.6 รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา	54
3.2.7 เสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน	54
3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	55
3.3.1 ประชากร	55
3.3.2 กลุ่มตัวอย่าง	55
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล	56
3.4.1 แบบสำรวจทางกายภาพและการใช้งาน	57
3.4.2 แบบสัมภาษณ์	58
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูลข้อมูล	58
3.5.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม	58
3.5.2 การลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม	58
3.5.3 การสัมภาษณ์ผู้ใช้งานพื้นที่ศึกษา	58
3.6 การวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล	58
3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูลแบบสำรวจกายภาพของพื้นที่เศษเหลือ	58
3.6.2 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสัมภาษณ์	58
บทที่ 4 ผลการวิจัยและอภิปรายผล	59
4.1 การสำรวจด้านกายภาพ	59

4.1.1	ลักษณะทางกายภาพ	59
4.1.2	ลักษณะทางกายภาพตามทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร	64
4.2	การสำรวจด้านการใช้งาน	87
4.2.1	รกร้างไม่มีการใช้งาน	87
4.2.2	พื้นที่ส่วนบุคคล	87
4.2.3	พื้นที่สาธารณะ	88
4.2.4	พื้นที่ราชการ	89
4.2.5	ทางเดิน – ถนน	89
4.3	รูปแบบพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร	109
4.3.1	รูปแบบถนนตัดผ่านพื้นที่	109
4.3.2	รูปแบบทางเชื่อมต่อ	109
4.3.3	รูปแบบขนานชุมชน	110
4.3.4	รูปแบบถนนขนาน 2 ข้าง	110
4.3.5	รูปแบบถนนขนาน 1 ข้าง	110
4.3.6	รูปแบบช่วงทางขึ้น-ลง	111
4.3.7	รูปแบบทางด่วนทับซ้อนกัน	111
4.4	การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา	112
4.4.1	ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง	114
4.4.2	ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	119
4.4.3	สวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	124
4.5	ผลสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษา	129
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ		133
5.1	พฤติกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งาน	133
5.1.1	การวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง	133
5.1.2	การวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาใต้ทางด่วนสุข สวัสดิ์	134
5.1.3	การวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี	136

5.1.4 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน	137
5.2 แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครให้ ประสบความสำเร็จ	138
5.2.1 การเข้าถึง	138
5.2.3 การมองเห็น	141
5.2.4 ธรรมชาติ	142
5.2.5 กิจกรรม	143
5.3 การนำแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ใต้ทางด่วนมาประยุกต์ใช้	145
5.3.1 พื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม	145
5.3.2 การประยุกต์ใช้แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน	148
5.3.3 ผลลัพธ์เชิงการออกแบบ	150
5.4 ข้อจำกัดในการวิจัย	153
5.5 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต	153
รายการอ้างอิง	154
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	157
ประวัติผู้เขียน	161

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 ตารางแสดงวัตถุประสงค์การใช้งานพื้นที่ใต้ทางด่วนตามนโยบายของการทางพิเศษ	2
2.1 โครงการลงทุนพื้นที่สาธารณะที่สำคัญในอนาคตของกรุงเทพมหานคร	13
2.2 ตารางสรุปปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม	48
2.3 ตารางสรุปปัจจัยที่ได้จากกรณีศึกษา	51
4.1 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	65
4.2 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช	67
4.3 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	74
4.4 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1	79
4.5 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษบูรพาวิถี	80
4.6 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษฉลองรัช	82
4.7 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร	86
4.8 ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	90
4.9 ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช	91
4.10 ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	98
4.11 ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1	103
4.12 ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษบูรพาวิถี	103
4.13 ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษฉลองรัช	104
4.14 ตารางสรุปลักษณะการใช้งานพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร	108
4.15 ตารางการประเมินศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่สาธารณะ	113
4.16 ตารางสรุปการสำรวจลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง	118
4.17 ตารางสรุปการสำรวจลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	123
4.18 ตารางสรุปการสำรวจสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	128
4.19 ตารางสรุปการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม - คลองขวาง	130
4.20 ตารางสรุปการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	131
4.21 ตารางสรุปการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	132

5.1	ตารางสรุปบทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง	134
5.2	ตารางสรุปบทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	135
5.3	ตารางสรุปบทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	136
5.4	ตารางสรุปประเภทกิจกรรม	143
5.5	การประยุกต์ใช้แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน	149



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 เส้นทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร	1
1.2 แผนภาพการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน	2
1.3 แผนภาพเปรียบเทียบอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากรหนึ่งคนของเมืองหลวงแต่ละประเทศ ในภูมิภาคเอเชีย	3
1.4 แผนภาพสรุปที่มาและความสำคัญ	4
1.5 แผนภาพลักษณะของพื้นที่พิเศษเหลือ	6
1.6 แผนผังระเบียบงานวิจัย	8
2.1 แผนผังสรุปวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.2 มุมมองของมุมต่าง ๆ และช่องเปิด แสดงการมองเห็นพื้นที่	28
2.3 พื้นที่สนามทัศนเปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งปิดล้อม	29
2.4 ลานกีฬาแห่งหนึ่งริมถนนยานเพชรบุรีตัดใหม่ และลานสยามดิสคอปเวอรี่	30
2.5 พื้นที่พิเศษเหลือลักษณะพื้นที่รกร้าง	32
2.6 พื้นที่พิเศษเหลือลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วน	33
2.7 พื้นที่พิเศษเหลือลักษณะอาคารเก่า	33
2.8 พื้นที่พิเศษเหลือลักษณะพื้นที่ว่างเปล่า	34
2.9 พื้นที่พิเศษเหลือลักษณะพื้นที่อุตสาหกรรมเก่า	34
2.10 แผนผังกรุงโรม ของนอลลี ตัวอย่างที่ดีตามทฤษฎีภาพกับพื้นที่	36
2.11 การใช้ทฤษฎี Three Theories of Urban Spatial Design	37
2.12 ภาพแผนผังโครงการอาเรนา	43
2.13 ภาพก่อน-หลังโครงการอาเรนา	43
2.14 ภาพก่อน-หลังปรับปรุงอินเดอร์พาสพาร์ค	44
2.15 ภาพแผนผังโครงการอินเดอร์พาสพาร์ค	44
2.16 ภาพแผนผังโครงการเดอะเบนท์เวย์	45
2.17 ลานสเก็ตโครงการเดอะเบนท์เวย์	45
2.18 การปรับเปลี่ยนการใช้งานของพื้นที่จอดรถโครงการอินเดอร์กราวน์ อิงค์ พาร์ค	43
2.19 พื้นที่รับน้ำโครงการอินเดอร์กราวน์ อิงค์ พาร์ค	46
2.20 การวางผังกั้นการใช้งานโครงการลานกีฬาพัฒนา 2	47

2.21	โครงการลานกีฬาพัฒนา 2	47
3.1	แผนผังแสดงวิธีดำเนินการวิจัย 1	53
3.2	แผนผังแสดงวิธีดำเนินการวิจัย 2	54
4.1	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีเสาอยู่ตรงกลาง	59
4.2	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนขนาดใหญ่ขนาด 2 ข้าง	60
4.3	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนตัดกลาง	60
4.4	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนตัดกลาง	61
4.5	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบพื้นที่โล่งขนาดใหญ่	61
4.6	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบพื้นที่โล่งขนาดใหญ่	61
4.7	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบเสาทางด่วนอยู่กึ่งกลางน้ำ	62
4.8	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนขนาด 1 ข้าง	62
4.9	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบช่วงทางขึ้น – ลงทางด่วน	63
4.10	พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบพื้นที่ช่วงทางด่วนทับซ้อนกัน	63
4.11	ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	64
4.12	ทางพิเศษศรีรัช	66
4.13	ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	73
4.14	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1	78
4.15	ทางพิเศษบูรพาวิถี	80
4.16	ทางพิเศษฉลองรัช	81
4.17	ที่รกร้างบริเวณถนนประชาชื่น – คลองเปรมประชากร	87
4.18	จอตrolleyนต์ส่วนบุคคล ซอยอยู่ดี 18	87
4.19	ลานกีฬาจารุเมือง	88
4.20	สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้า	88
4.21	คลังเก็บของฝ่ายบำรุงรักษา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	89
4.22	ทางเดิน – ถนน บริเวณถนนจันทน์	89
4.23	พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบถนนตัดพื้นที่	109
4.24	พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบทางเชื่อมต่อ	109
4.25	พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบขนาดชุมชน	110
4.26	พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบถนนขนาด 2 ข้าง	110
4.27	พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบถนนขนาด 1 ข้าง	111

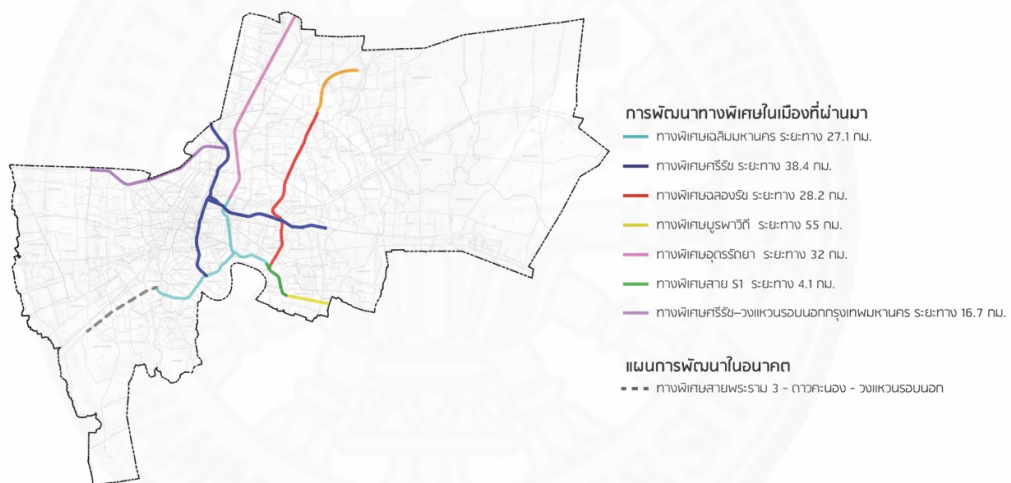
4.28	พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบช่วงทางขึ้น-ลง	111
4.29	พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบทางด่วนทับซ้อนกัน	111
4.30	สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง	114
4.31	โครงข่ายสัญญาบริเวณพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง	115
4.32	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง	116
4.33	แผนผังลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง	117
4.34	แผนผังแบ่งกิจกรรมลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง	117
4.35	สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	119
4.36	โครงข่ายสัญญาบริเวณพื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	120
4.37	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	121
4.38	แผนผังลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	122
4.39	แผนผังแบ่งกิจกรรมลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์	122
4.40	สภาพทั่วไปบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	124
4.41	โครงข่ายสัญญาบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	125
4.42	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	126
4.43	แผนผังสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	127
4.44	แผนผังแบ่งกิจกรรมสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1	127
5.1	การสร้างทางเชื่อมต่อตัดผ่านพื้นที่	138
5.2	การสร้างทางเชื่อมต่อจากชุมชน	138
5.3	การสร้างทางลัดเลาะสู่พื้นที่	139
5.4	เปรียบเทียบการสร้างทางข้ามสู่พื้นที่	139
5.5	การใช้ประโยชน์จากตรอกชอกซอยสู่พื้นที่	139
5.6	การเพิ่มจุดรอรถโดยสารสาธารณะ	140
5.7	การขยายทางสัญจร	140
5.8	การเพิ่มแสงสว่างตามโครงสร้างทางด่วน	140
5.9	การเพิ่มแสงสว่างตามทางสัญจร	141
5.10	เปรียบเทียบการแบ่งระดับพื้นที่	141
5.11	เปรียบเทียบการล้อมรั้วพื้นที่	141
5.12	การใช้ประโยชน์จากธรรมชาติรอบข้าง	142
5.13	การเข้าถึงองค์ประกอบทางน้ำ	142

5.14	เปรียบเทียบการบดบังการมองเห็นจากพื้นที่ธรรมชาติ	142
5.15	เปรียบเทียบแบ่งทางสัญจร	144
5.16	เปรียบเทียบการแบ่งสัดส่วนกิจกรรม	144
5.17	เปรียบเทียบการแบ่งสัดส่วนกิจกรรมโดยใช้โครงสร้างทางด่วน	144
5.18	การเพิ่มพื้นที่ค้าขายตามทางสัญจร	144
5.19	สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม	145
5.20	ทางเท้าด้านหน้าพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม	146
5.21	สภาพพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม	146
5.22	โครงข่ายทางสัญจรบริเวณพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม	147
5.23	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม	148
5.24	แผนผังการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม	150
5.25	ทัศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองทางเข้าจากถนน	151
5.26	ทัศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองทางเข้าจากชุมชน วัดวิมุตยาราม	151
5.27	ทัศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองจากแม่ น้ำเจ้าพระยา	152
5.28	ทัศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองจากทาง เดินสัญจรภายในพื้นที่	152

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2524 กรุงเทพมหานครมีนโยบายในการสร้างเส้นทางคมนาคมประเภททางด่วนอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบันเพื่อรองรับการจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นตามความหนาแน่นประชากรจากการขยายตัวของเมือง ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองนั้นก่อให้เกิดพื้นที่ใต้ทางด่วนที่ไม่ได้รับการพัฒนาและใช้งานจนกลายเป็นที่รกร้าง ส่งผลให้เกิดการทิ้งขยะเป็นมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมและเป็นแหล่งซ่องสุมของอาชญากรรมซึ่งถูกเรียกว่า พื้นที่เศษเหลือ (Leftover space)



ภาพที่ 1.1 เส้นทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร, โดย ผู้วิจัย

จากการศึกษาของศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีพ.ศ. 2556 พบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนมีทั้งหมดประมาณ 1,600 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่รกร้างถึง 600 ไร่ คิดเป็น 40 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ใต้ทางด่วนทั้งหมด (พื้นที่เมืองเรื่องแน่นอนอก, 2556) และปัจจุบันการทางพิเศษซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์พื้นที่ทางพิเศษมีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่เหล่านี้ให้เกิดการใช้งานในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสวนหย่อม สวนสาธารณะ ลานกีฬา เส้นทางลัด ทางจักรยาน สาธารณะประโยชน์อื่น ๆ และเปิดเป็นพื้นที่เช่า โดยการทางพิเศษระบุไว้ว่าการใช้พื้นที่อนุญาตให้หน่วยงาน

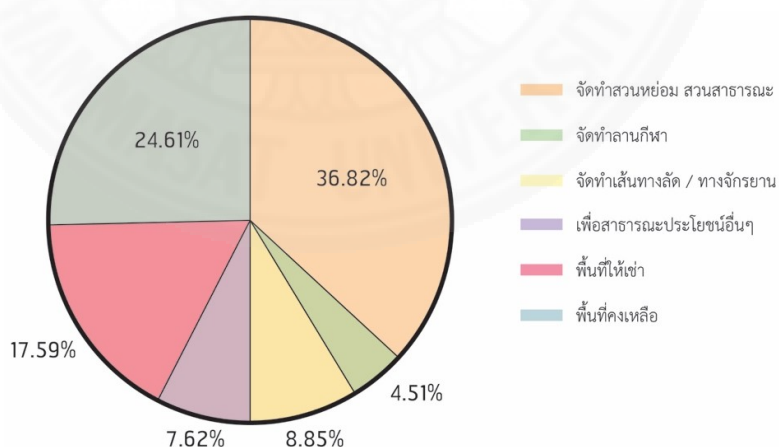
ราชการ เช่น กทม. และหน่วยราชการอื่น ๆ ใช้ประโยชน์เพื่อสังคมและสาธารณะ (การทางพิเศษ, 2559)

ตารางที่ 1.1

ตารางแสดงวัตถุประสงค์การใช้งานพื้นที่ที่ได้ทางด่วนตามนโยบายของการทางพิเศษ

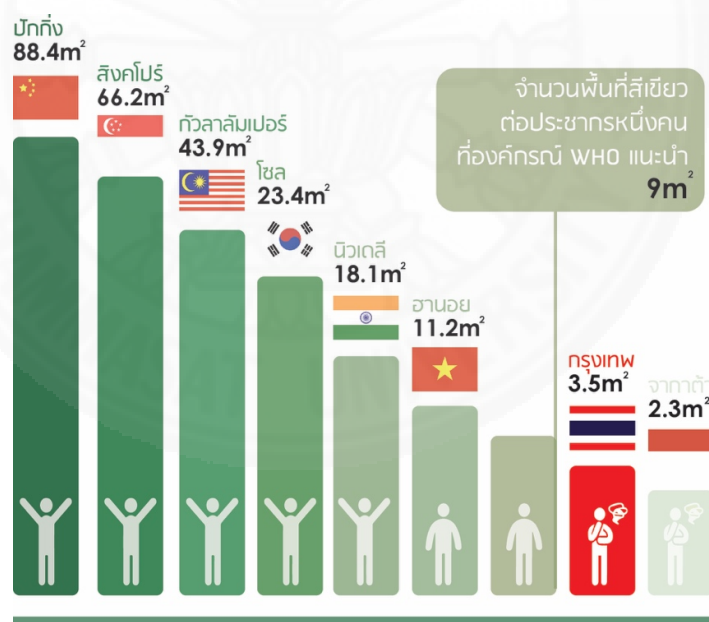
วัตถุประสงค์การใช้งาน	จำนวน (แห่ง)	เนื้อที่รวม (ตารางวา)	คิดเป็นสัดส่วน (%)
1. จัดทำสวนหย่อม สวนสาธารณะ	121	232,372.85	36.82
2. จัดทำลานกีฬา	30	28,464.93	4.51
3. จัดทำเส้นทางลัด / ทางจักรยาน	22	55,829	8.85
4. เพื่อสาธารณะประโยชน์อื่นๆ	154	48,112.74	7.62
5. พื้นที่เช่า	597	111,001.33	17.59
รวม	924	475,780.86	75.38
คงเหลือพื้นที่		155,317.14	24.61

หมายเหตุ. จาก การใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางพิเศษ (น. 2), โดย การทางพิเศษ, 2559.



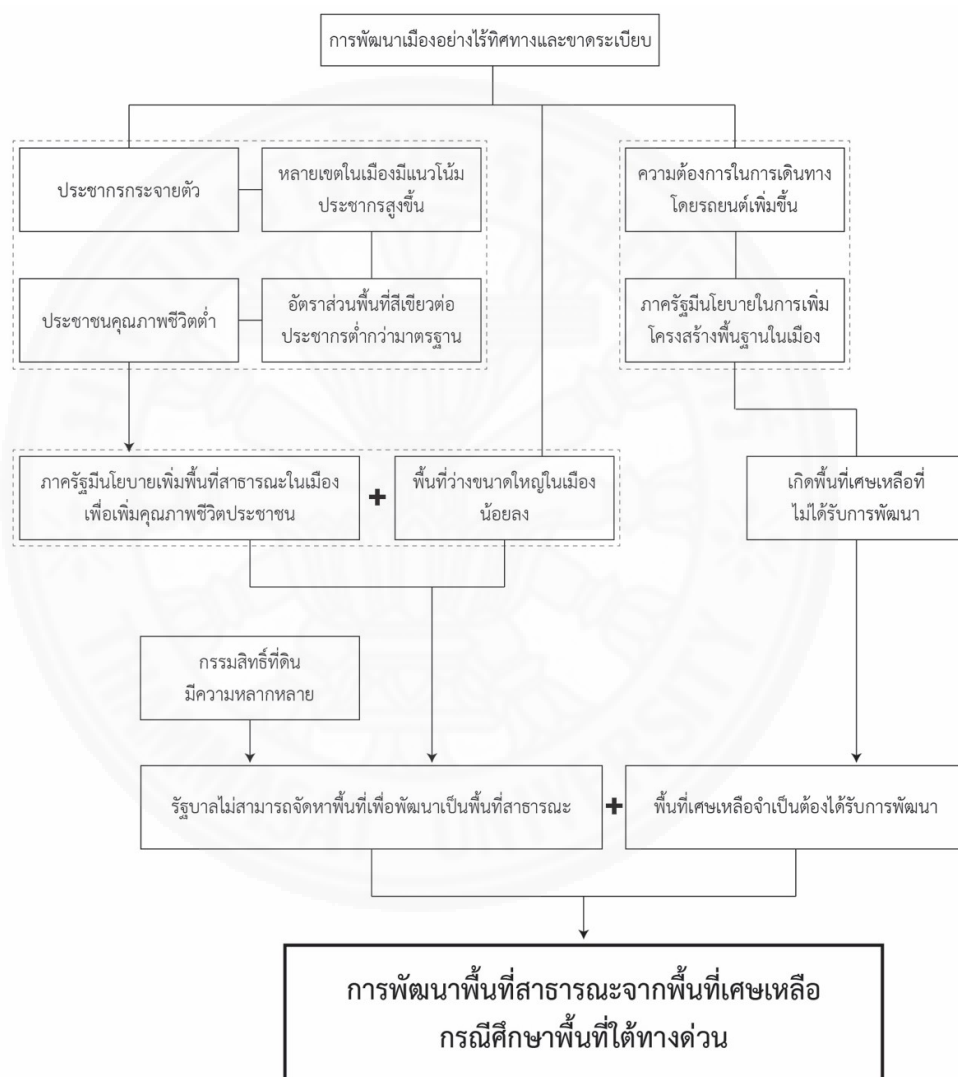
ภาพที่ 1.2 แผนภาพการพัฒนาพื้นที่ที่ได้ทางด่วน, ดัดแปลงโดย ผู้วิจัย

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาเมืองทั้งทางด้านสังคมและเศรษฐกิจออกไปอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว แต่กลับไร้ทิศทางและขาดระเบียบ เมืองให้ความสำคัญกับการเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่าการรักษาสภาพแวดล้อมที่ร่มรื่นน่าอยู่ของเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองไม่เป็นไปตามผังเมืองวางแผนไว้ ที่ดินมีราคาแพง เป็นสาเหตุสำคัญซึ่งส่งผลให้กรุงเทพมหานครไม่มีพื้นที่ที่จะใช้ในการพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจอย่างเพียงพอ (กรุงเทพมหานคร, 2556) โดยกรุงเทพมหานครมีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากรอยู่ที่ 6.23 ตารางเมตรต่อคน (สำนักทะเบียนราษฎร, วันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ.2560) แต่หากนับรวมประชากรแฝงแล้วนั้น กรุงเทพมหานครจะมีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากรอยู่เพียง 3.54 ตารางเมตรต่อคนเท่านั้น ซึ่ง น้อยกว่ามาตรฐานของ WHO (World Health Organization) ที่กำหนดให้เมืองใหญ่ควรมีอัตราส่วน พื้นที่สีเขียวต่อประชากรมากกว่า 9 ตารางเมตรต่อคน ประมาณ 3 เท่า โดยหากเทียบกับเมืองหลวงในภูมิภาคเอเชีย (ภาพที่ 2) จะเห็นได้ว่ากรุงเทพมหานครอยู่ในอันดับท้าย ๆ ของเมืองหลวงในภูมิภาคเอเชีย ประกอบกับการขยายตัวทางสังคมและเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครส่งผลให้ประชากรในเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น ทำให้อัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากรมีแนวโน้มที่จะลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากรุงเทพมหานครกำลังประสบปัญหาขาดแคลนพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะเป็นอย่างมาก



ภาพที่ 1.3 แผนภาพเปรียบเทียบอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากรหนึ่งคนของเมืองหลวงแต่ละประเทศในภูมิภาคเอเชีย, ดัดแปลงโดย ผู้วิจัย

ดังนั้นการวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนที่สามารถตอบสนองการใช้งานของคนในชุมชนโดยรอบ เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตและตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ และวิเคราะห์ถึงการใช้ประโยชน์จากพื้นที่เศษเหลืออย่างมีประสิทธิภาพ ผลการศึกษาจะทำให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศษเหลือที่เกิดจากการพัฒนาเมืองและนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่เศษเหลืออย่างมีประสิทธิภาพในแต่ละพื้นที่



ภาพที่ 1.4 แผนภาพสรุปที่มาและความสำคัญ, โดย ผู้วิจัย

1.2 คำถามวิจัย

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เศษเหลือที่เหมาะสมกับการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะเป็นอย่างไร
2. แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. ศึกษา รูปแบบและวิธีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่
2. ศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ได้ทางด่วนที่เหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ
3. ศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่ได้ทางด่วน
4. นำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ได้ทางด่วนที่เกิดจากการพัฒนาของเมืองเป็นพื้นที่สาธารณะ

1.4 ขอบเขตงานวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่ได้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งอยู่ภายใต้กรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษทั้งที่มีการใช้งานและไม่มีการใช้งาน

ขอบเขตด้านประชากร ผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะได้ทางด่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยการสัมภาษณ์ให้ครบทุกกิจกรรมในพื้นที่

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

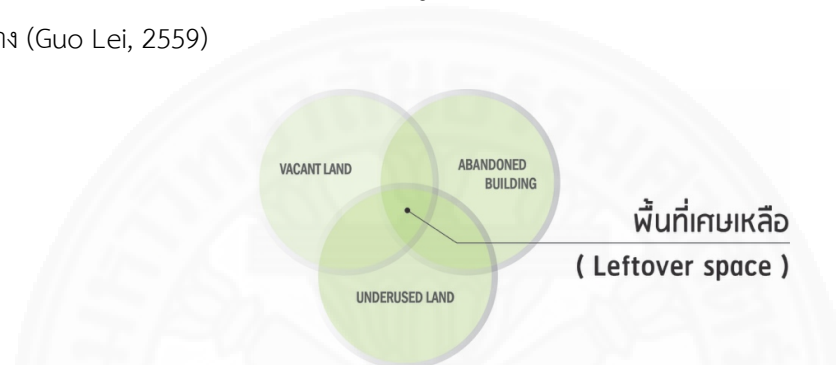
1. ทราบถึงลักษณะทางกายภาพต่าง ๆ ของพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ได้ทางด่วนที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ
2. ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ในบริบทต่าง ๆ

3. ผู้พัฒนาสามารถนำข้อมูลจากการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วน

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.6.1 พื้นที่เศษเหลือ

หมายถึง พื้นที่ที่ไม่สามารถพัฒนาได้อย่างเต็มศักยภาพและไม่สามารถระบุการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างแน่ชัด โดยส่วนใหญ่แล้วพื้นที่เหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้กับพื้นที่รอบข้าง (Guo Lei, 2559)



ภาพที่ 1.5 แผนภาพลักษณะของพื้นที่เศษเหลือ, โดย ผู้วิจัย

1.6.2 พื้นที่ใต้ทางด่วน

หมายถึง พื้นที่ในระดับพื้นดินซึ่งด้านบนถูกปกคลุมด้วยทางด่วนที่อยู่ในระดับสูงเหนือพื้นดินตั้งแต่ระดับ 2 เมตรขึ้นไป และอยู่ในแนวต่อม่อของทางด่วนหรืออยู่ในแนวเขตของทางด่วน ในที่นี้จะรวมเฉพาะที่ดินใต้ทางด่วนเท่านั้น (เกาศัลย์, 2555)

1.6.3 เส้นทางพิเศษ

หมายถึง ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้น หรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพานอุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหลทาง เชื้อนก้นน้ำ ท่อ หรือทางระบายน้ำกำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือ สิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทาง เพื่ออำนวยความสะดวกหรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ (การทางพิเศษ, 2559)

1.6.4 พื้นที่สาธารณะ

หมายถึง พื้นที่ที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับทุก ๆ คน เปิดรับ, สามารถเข้าถึงได้ หรือแบ่งปันร่วมกันกับสมาชิกทุก ๆ คนในชุมชน และถูกจัดเตรียมโดยภาครัฐเพื่อสาธารณชน ดังนั้น พื้นที่สาธารณะจึงเป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ในเชิงกายภาพซึ่งสามารถมองเห็นได้จากทุกคนและมีการเข้าถึงได้มากกว่าพื้นที่ส่วนตัว (ไล่ประกอบทรัพย์, 2559)



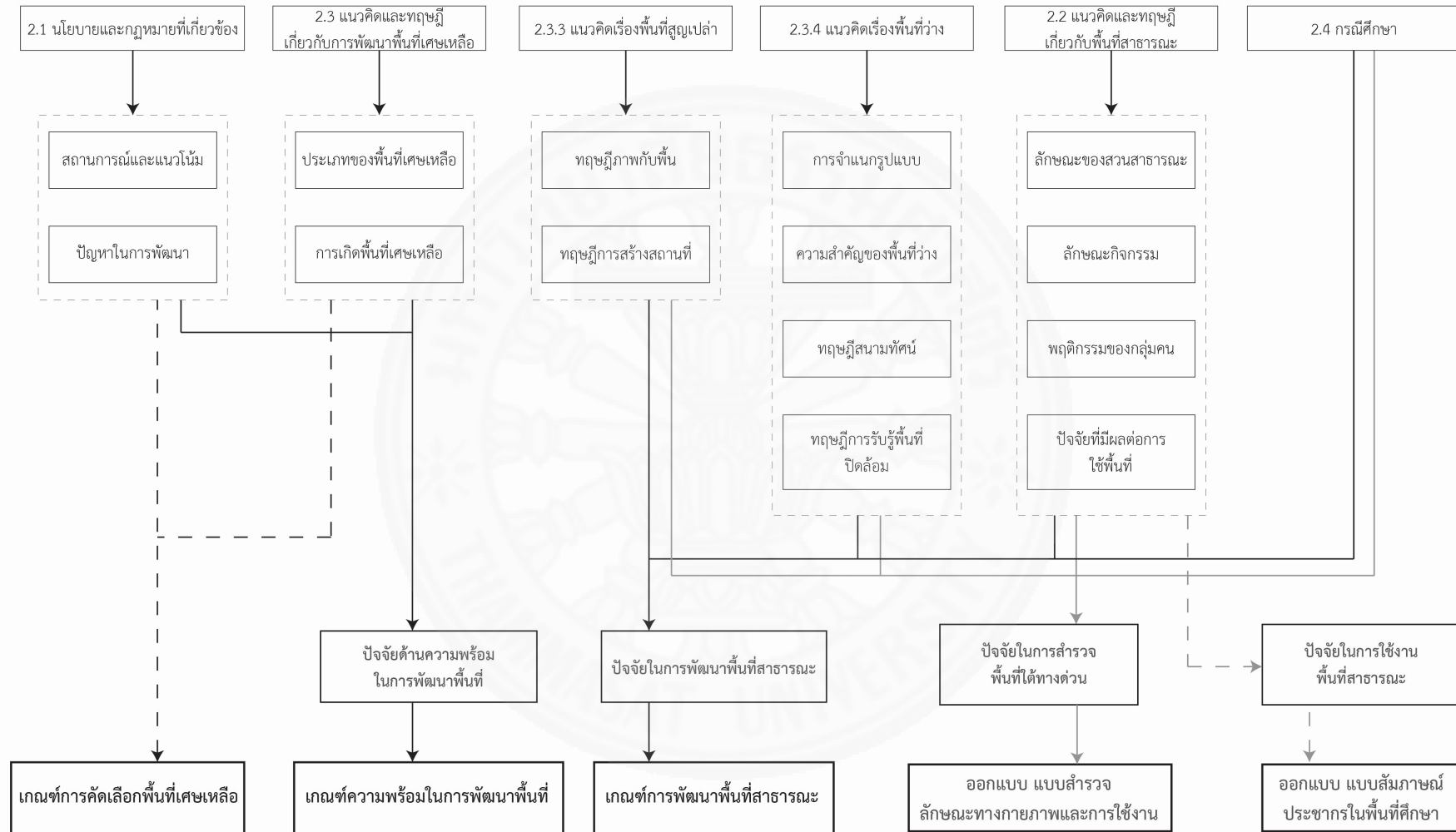
บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือ มีการศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจาก งานวิจัย เอกสาร และบทความทางวิชาการต่าง ๆ โดยนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์ โดยมีการทบทวนทฤษฎีและแนวความคิด ดังนี้

- 2.1 นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
 - 2.1.1 สถานการณ์และแนวโน้มของพื้นที่สาธารณะในกรุงเทพมหานคร
 - 2.1.2 ยุทธศาสตร์และมาตรการสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ
 - 2.1.3 โครงการพื้นที่สาธารณะในอนาคต
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ
 - 2.2.1 ลักษณะของสวนสาธารณะระดับชุมชน (Community Parks)
 - 2.2.2 กิจกรรมนันทนาการ
 - 2.2.3 หลักการและทฤษฎีทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในพื้นที่สาธารณะ
 - 2.2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่สาธารณะ
 - 2.2.5 ลักษณะและหน้าที่ของพื้นที่สาธารณะที่ดี
 - 2.2.6 พฤติกรรมมนุษย์กับการออกแบบพื้นที่นันทนาการ
 - 2.2.7 พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย
- 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เศษเหลือ
 - 2.3.1 นิยามและความหมายของพื้นที่เศษเหลือ
 - 2.3.2 ประเภทของพื้นที่เศษเหลือ
 - 2.3.3 แนวความคิดเรื่องพื้นที่สูญเปล่า
 - 2.3.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพื้นที่ว่างและความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมือง
- 2.4 กรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะใต้ทางยกระดับ
- 2.5 สรุปปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและกรณีศึกษา
 - 2.5.1 ปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม
 - 2.5.2 ปัจจัยที่ได้จากกรณีศึกษา

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง



2.1 นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 สถานการณ์และแนวโน้มของพื้นที่สาธารณะในกรุงเทพมหานคร

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล (2558) ระบุว่า กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ 1,568.737 ตร.กม. มีประชากรตามทะเบียนราษฎร 5.7 ล้านคน หากรวมประชากรแฝงจะมีประชากรประมาณ 8.3 ล้านคน มีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบของสวนสาธารณะ/สวนหย่อมจำนวนทั้งสิ้น 7,160 แห่ง คิดเป็นพื้นที่ 34 ล้าน ตร.ม. สัดส่วนต่อประชากร 5.97 ตร.มต่อคน หรือ คิดเป็นร้อยละ 2.16 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะหลัก ซึ่งให้บริการเพื่อการดำเนินกิจกรรมและพักผ่อนหย่อนใจมีจำนวนเพียง 34 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.3 ของพื้นที่เมือง สัดส่วน 0.83 ตร.ม.ต่อคน เปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐานพื้นที่สีเขียวเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรซึ่งองค์การอนามัยโลกกำหนดเมืองควรมีพื้นที่ดังกล่าวถึง 9 ตร.ม. ตามมาตรฐานพื้นที่สีเขียวสากลต่อประชากร 1 คน ตัวเลขดังกล่าวบ่งชี้ให้เห็นว่ากรุงเทพมหานครมีพื้นที่สีเขียวเพื่อบริการประชาชนต่ำกว่ามาตรฐานการเป็นเมืองเพื่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี

ส่วนพื้นที่สีเขียวยั่งยืนซึ่งสร้างความร่มรื่นให้แก่เมือง ประมาณการว่า กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ดังกล่าวเพียง ร้อยละ 0.66 (10,368,553 ตร.ม.) จากที่เมืองควรมีถึงร้อยละ 5.4 นอกจากนี้ข้อมูลจากสำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อมแสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ/สวนหย่อม ระหว่างปี พ.ศ. 2539 - 2558 ว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่ในระยะเวลาดังกล่าวกรุงเทพมหานครกลับประสบปัญหาการจัดหาพื้นที่สาธารณะเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ/สวนหย่อม โดยปัจจุบันหลายเขตไม่สามารถจัดหา พื้นที่สาธารณะเพื่อนำไปพัฒนาได้อีก การกระจายตัวดังกล่าวไม่ครอบคลุมการให้บริการประชาชน

หากพิจารณาตามกลุ่มเขตต่าง ๆ พบว่ากลุ่มกรุงเทพตะวันออก กรุงเทพใต้ และกรุงธนใต้มีสัดส่วนพื้นที่ สวนสาธารณะ/สวนหย่อมต่อประชากรคิดเป็น 7.02, 6.62 และ 6.4 ตร.ม. ต่อคนตามลำดับ สวนสาธารณะหลักให้บริการมากที่สุดในกลุ่มกรุงเทพกลางและกลุ่มกรุงเทพใต้กลุ่มเขตละ 8 แห่ง กลุ่มกรุงธนใต้มีสวนสาธารณะหลักน้อยที่สุดเพียง 1 แห่ง เขตซึ่งมีพื้นที่สวน 9 ตร.ม. ต่อคน ขึ้นไปมีเพียง 9 เขต ประกอบด้วย เขตคันนายาว เขตจตุจักร เขตตลิ่งชัน เขตทวีวัฒนา เขตบางขุนเทียน เขตปทุมวัน เขตประเวศ เขตพระนคร และเขตหลักสี่ เท่านั้น

นอกจากนี้กรุงเทพมหานครยังมีพื้นที่สีเขียวในรูปแบบอื่นซึ่งไม่ใช่สวนสาธารณะ/สวนหย่อม คือสนามกีฬากลางแจ้ง สนามกอล์ฟ แหล่งน้ำ ที่ลุ่ม ที่ว่าง พื้นที่ไม้ยืนต้น พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งกำหนดตามแผนแม่บทพื้นที่สีเขียวของ

กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2546 พื้นที่เหล่านี้มีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าพื้นที่ในรูปแบบสวน เนื่องจากมีความสำคัญต่อการรักษาสภาพแวดล้อมของเมืองให้น่าอยู่ไม่แออัดซึ่งมีไม่น้อยกว่า 3,323 แห่ง คิดเป็นพื้นที่ 89,942,132.32 ไร่ หรือคิดเป็นสัดส่วน 25.28 ตร.ม.ต่อคน ทั้งนี้หากมีการบริหารจัดการพื้นที่ เหล่านี้ได้อย่างเหมาะสมอาจสามารถนำไปพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนได้ในอนาคต แต่อาจจะติดขัด ในเงื่อนไขที่พื้นที่เหล่านี้มีประชาชน ภาคเอกชน และ หน่วยราชการอื่นเป็นเจ้าของที่ดิน

สาเหตุสำคัญซึ่งส่งผลให้กรุงเทพมหานครไม่มีพื้นที่ที่จะใช้ในการพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจอย่าง เพียงพอเป็นผลมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองไม่เป็นไปตามผังเมืองวางแผนไว้ ที่ดินมีราคาแพง เมืองให้ความสำคัญกับการเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่าการรักษาสภาพแวดล้อมที่ร่มรื่นน่าอยู่ของเมือง ทิศทางการขยายตัวเป็นไปอย่างไร้ทิศทางและขาดระเบียบซึ่งปัจจุบันมีการขยายตัวไปตามแนวทิศทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นใหม่ การก่อสร้างได้มีการทำลายพื้นที่สีเขียวของเมืองโดยเฉพาะไม้ยืนต้นขนาดใหญ่เป็นจำนวนมากโดยขาดมาตรการ ปลูกทดแทนที่เหมาะสม เมืองไม่มีแผนการพัฒนาพื้นที่สีเขียวที่ชัดเจน เน้นการเช่าและขอใช้พื้นที่เป็นหลัก การจัดซื้อที่ดิน เป็นของตนเองเป็นไปได้อย่างยากทำให้ไม่สามารถกำหนดกรอบเวลาแห่งความสำเร็จที่ชัดเจนได้ นอกจากนี้พื้นที่สวนสาธารณะหลักที่มีอยู่ในปัจจุบันส่วนใหญ่ดำเนินการบนพื้นที่ของหน่วยงานอื่น ๆ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พื้นที่ของราชพัสดุ เป็นต้น หากหน่วยงานเจ้าของที่ดินประสงค์จะนำที่ดินไปเพื่อการพัฒนาเช่นเดียวกับตลาดนัดสวนจตุจักรจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ที่ลงทุนพัฒนาไปแล้วพื้นที่ให้บริการจะหายไปในอนาคต

ท้ายที่สุดปริมาณพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่ของกรุงเทพมหานครยังมีผลต่อการบรรเทาผลกระทบทางอากาศที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะมีเพิ่มมากขึ้น อุณหภูมิภายในเขตเมืองเพิ่มสูงขึ้นหรือลดลง และความเพียงพอของพื้นที่ให้บริการแก่ประชาชน เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หากกรุงเทพมหานครจะก้าวไปเป็นมหานครแห่งเอเชียตามที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหานี้ในลำดับต้น ๆ ต่อไป

2.1.2 ยุทธศาสตร์และมาตรการสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ

2.1.2.1 บทบาทและหน้าที่ของกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้องโดยตรง

(1) สำนักงานสิ่งแวดล้อม

1. สำนักงานสิ่งแวดล้อม พัฒนาและให้บริการสวนสาธารณะ
2. บำรุงดูแลรักษาสวนหย่อม เกาะกลาง และต้นไม้ริม ทางเท้า
3. ประดับตกแต่งเมืองให้เกิดความสวยงาม

(2) สำนักงานเขต

1. ดูแลสวนหย่อม เกาะกลาง และต้นไม้ริมทาง (สนข.)

2.1.2.2 ความร่วมมือกับส่วนราชการอื่น ๆ

กรุงเทพมหานครขอใช้พื้นที่เพื่อการพัฒนาหรือสนับสนุนส่งเสริมให้ส่วนราชการหรือภาคเอกชนจัดสร้างสวน สาธารณะ/สวนหย่อมในพื้นที่เหล่านั้น เช่น สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

2.1.2.3 ส่วนราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา

(1) สำนักนายกรัฐมนตรี

กำหนดระเบียบ ข้อบังคับให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจทั่วประเทศถือปฏิบัติในการพัฒนา พื้นที่สีเขียวในพื้นที่ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

(2) กระทรวงการคลัง

กระจายอำนาจให้ท้องถิ่นสามารถใช้มาตรการทางภาษี มาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อเพิ่มและลดแรงจูงใจในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวในภาคประชาชนและภาคเอกชน นอกจากนี้ยังอาจกำหนดระเบียบหลักเกณฑ์ ให้การพัฒนาพื้นที่สีเขียวเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำข้อกำหนดในการก่อสร้างสาธารณูปโภค ถนน ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ในทุกโครงการ

2.1.3 โครงการพื้นที่สาธารณะในอนาคต

สวนสาธารณะหลักที่กรุงเทพมหานครเปิดให้บริการกระจายอยู่ในพื้นที่เพียง 20 เขต โดยประชาชนสามารถเข้าถึงคิดเป็นร้อยละ 42.16 ของประชากรตามทะเบียนราษฎร นอกจากนี้พื้นที่สีเขียวที่ยืนซึ่งมีไม้ยืนต้นเป็นองค์ประกอบหลักมีเพียงร้อยละ 0.66 ของพื้นที่เมือง ข้อมูลจากการสำรวจและรวบรวมของกรุงเทพมหานครพบว่าพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของกรุงเทพมหานครมีไม่น้อยกว่า 3,323 แห่ง คิดเป็นพื้นที่มากกว่า 89,942 ไร่ และมีสัดส่วน 25.28 ตารางเมตร/คน โดยในอนาคตกรุงเทพมหานครมีนโยบายให้ประชาชนสามารถเข้าถึงพื้นที่สวนสาธารณะหลักได้ในระยะทางไม่เกิน 5 กิโลเมตร และมีพื้นที่สีเขียวที่ยืนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร 20 ปี ระยะที่ 1

ตารางที่ 2.1

โครงการลงทุนพื้นที่สาธารณะที่สำคัญในอนาคตของกรุงเทพมหานคร

โครงการ/ปีที่จะดำเนินการ	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	หน่วยงาน
โครงการสร้างสวนสาธารณะในพื้นที่ซอยสุขสวัสดิ์ ๓๐ แยก ๘ เขตราษฎร์บูรณะ (๖๕-๐-๖๔ ไร่)	✓					สนข. ราษฎร์บูรณะ
โครงการสร้างสวนสาธารณะในที่ดินสาธารณะประโยชน์บริเวณโคกบัวสาว เขตบางเขน-คันนายาว (๔๓ ไร่)		✓				สสส.
โครงการสร้างสวนสาธารณะในที่ดินสาธารณะประโยชน์บริเวณถนนเชื่อมคลองมอญ แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง (๑๙-๒-๕๙ ไร่)			✓			สนข. ลาดกระบัง
โครงการสร้างสวนสาธารณะในที่ดินบ่อฝังกลบขยะแขวงลำปลาหัว เขตลาดกระบัง (๑๗๔ ไร่)				✓		สสส.
โครงการสร้างสวนสาธารณะในที่ดินสาธารณะประโยชน์ แขวงท่าแร้งหนองจรเข้บัว เขตบางเขน (๒๑-๑-๒๑ ไร่)				✓		สนข. บางเขน
โครงการสร้างสวนสาธารณะในที่ดินสาธารณะประโยชน์ ซอยอ่อนนุช ๔๖ เขตสวนหลวง (๔-๒-๒๗ ไร่)				✓		สนข. สวนหลวง
โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ๘๔ พรรชามหาราช ถนนช่างอากาศอุทิศ ๔ แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง (๓ งาน ๓๓ ตารางวา)					✓	สนข. ดอนเมือง

หมายเหตุ. จาก แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 2 พ.ศ.2561 – 2565 (น. 116), โดย สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล, 2560.

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ

2.2.1 ลักษณะของสวนสาธารณะระดับชุมชน (Community Parks)

สำนักสิ่งแวดล้อม (2552) ได้จำแนกประเภทสวนสาธารณะระดับชุมชนซึ่งเป็นสวนที่อยู่ในบริเวณใกล้แหล่งชุมชน ใกล้บริเวณที่พักอาศัย โดยการให้บริการต้องการให้เกิดการใช้จากกลุ่มผู้ใช้ได้โดยง่าย สามารถใช้พื้นที่ได้ตลอดวัน มีช่วงการให้บริการตั้งแต่เช้าถึงค่ำ มีลักษณะเพื่อตอบสนองต่อผู้ใช้ทุกเพศทุกวัย ซึ่งสอดคล้องกับข้อสรุปของนิลกุล คล่องเวสสะ ที่ว่าลักษณะเด่นของพื้นที่สาธารณะระดับชุมชนจะต้องมีความสะดวกต่อการใช้สอยของคนในชุมชน โดยเฉพาะผู้ที่มาใช้พื้นที่สาธารณะจะเป็นผู้ที่มีเวลาว่าง ส่วนใหญ่จึงเป็นเด็ก วัยรุ่น และแม่บ้าน ลักษณะของพื้นที่จะต้องตอบสนองต่อการใช้ของคนจำนวนมากและหลากหลายกลุ่มผู้ใช้ จึงต้องมีการให้ความสำคัญกับการจัดแบ่งพื้นที่ การคำนึงถึงหลักจิตวิทยาในการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีการใช้ร่วมกัน และต้องระวังเรื่องของผลที่เกิดจากการขัดแย้งของกลุ่มผู้ใช้ ซึ่งอาจเกิดการการครอบครองการใช้พื้นที่โดยกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง รวมถึงการพิจารณารูปแบบและองค์ประกอบของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นของกลุ่มผู้ใช้ที่มาใช้พื้นที่เป็นประจำ และลักษณะของแต่ละชุมชนในบริเวณพื้นที่นั้น

สวนสาธารณะระดับชุมชนถือเป็นสวนสาธารณะที่มีขนาดพื้นที่ระดับปานกลาง และมีขอบเขตการให้บริการแก่ผู้ใช้ไม่ไกลจากพื้นที่ที่ตั้งของสวนสาธารณะ มีการตั้งเกณฑ์การแบ่งระดับลักษณะสวนสาธารณะออกเป็นประเภทต่าง ๆ 7 ประเภท ดังนี้

2.2.1.1 สวนหย่อมขนาดเล็กย่านชุมชน หรือ สวนใกล้บ้าน (Pocket Park หรือ Mini Tot Park)

มีขนาดพื้นที่ไม่เกิน 2 ไร่ รัศมีบริการเป็นวงรอบประมาณ 1 กิโลเมตร การกระจายตัวของสวน ควรอยู่ในระยะเดินเท้าประมาณ 5-10 นาที มีการเข้าถึงโดยสะดวกและไม่ควรต้องข้ามถนน อาจอยู่ระหว่างอาคารหรือกลุ่มอาคาร เหมาะสำหรับย่านที่มีครอบครัวมาก ใช้เป็นที่สำหรับเด็กเล่น ที่ออกกำลังกาย และสังสรรค์พักผ่อนหย่อนใจของประชาชนวัยต่าง ๆ

2.2.1.2 สวนหมู่บ้าน (Neighbourhood Park)

มีขนาดพื้นที่มากกว่า 2 ไร่ แต่ไม่เกิน 25 ไร่ รัศมีบริการเป็นวงรอบประมาณ 1-3 กิโลเมตร มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากกว่าสวนระดับที่ 1 เป็นสวนสำหรับประชาชนผู้อยู่อาศัยในละแวกบ้านนั้น

2.2.1.3 สวนชุมชน (Community Park)

มีเนื้อที่ประมาณ 25 ไร่ แต่ไม่เกิน 125 ไร่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากกว่าสวนระดับที่ 1 และระดับที่ 2 มีที่เล่นกีฬา รัศมีบริการเป็นวงรอบประมาณ 3-8 กิโลเมตร มีพื้นที่สำหรับการพักผ่อนแบบเปล็ดเปลลินกับสิ่งสวยงาม เช่น ไม้ดอกไม้ประดับ

2.2.1.4 สวนสาธารณะขนาดกลาง สวนระดับเขตหรือย่าน (District Park)

ขนาดพื้นที่มากกว่า 125 ไร่ แต่ไม่เกิน 500 ไร่ รัศมีบริการเป็นวงรอบมากกว่า 8 กิโลเมตรขึ้นไป การให้บริการผู้อยู่ใกล้มาด้วยการเดิน ผู้ที่อยู่ไกลเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน รถยนต์ มีสิ่งอำนวยความสะดวกบางอย่างที่ไม่มีในสวนระดับที่ 1, 2 และ 3 เช่น บริเวณปิกนิก ที่จอดรถ ลานอเนกประสงค์ บริเวณที่มีลักษณะเฉพาะ (Special Feature) เช่น สวนดอกไม้ขนาดใหญ่ บึงตกปลา ลำธาร

2.2.1.5 สวนสาธารณะขนาดใหญ่ (Metro Park) หรือสวนสาธารณะระดับเมือง (City Park)

มีขนาดพื้นที่มากกว่า 500 ไร่ขึ้นไป รัศมีบริการเป็นวงรอบแก่คนทั้งเมือง และพื้นที่ใกล้เคียง ในเขตอิทธิพลของเมือง มีลานกว้างสำหรับการจัดงานประเพณี มีกิจกรรมในสวนที่หลากหลาย และเน้นหนักไปทางด้าน Active Recreation นอกเหนือจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสวนระดับล่าง เป็นกิจกรรมที่สนุกสนาน ตื่นเต้น ดึงดูดใจ

2.2.1.6 สวนถนน (Street Park)

ความกว้างของพื้นที่ไม่น้อยกว่า 3 เมตร ความยาวไม่จำกัด แบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- (1) สวนไหล่ทางหรือทางจักรยาน (Linear Park หรือ Greenway)
- (2) สวนเกาะกลาง (Island Park)
- (3) สวนทางแยก (Junction Park)

2.2.1.7 สวนเฉพาะทาง หรือ สวนอเนกประสงค์ (Special Purpose Park)

ไม่จำกัดขนาด เช่น สวนอนุสาวรีย์ ลานอเนกประสงค์ สวนประวัติศาสตร์ สวนวัฒนธรรม เช่น สวนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สวนหย่อมลานพลับพลา มหาเจษฎาบดินทร์ ฯลฯ

2.2.2 กิจกรรมนันทนาการ

2.2.2.1 ลักษณะกิจกรรมนันทนาการ

Hackett (1971, p. 35) ได้ศึกษาถึง กิจกรรมนันทนาการ ได้แก่ ลักษณะการพักผ่อนหย่อนใจที่มนุษย์มีความพอใจที่จะเลือกพักผ่อนในเวลาว่าง โดย จำแนกไว้ 2 ประเภท ดังนี้

(1) การพักผ่อนหย่อนใจแบบผ่อนคลาย (Passive Recreation)

เป็นการพักผ่อนแบบสบาย ๆ เป็นการออกกำลังกายเบา ๆ ไม่ได้ออกกำลังกายมาก เช่น การนั่งเล่น เดินเล่น ฟังเพลง ปูเสื่อนอนเล่น เป็นต้น

(2) การพักผ่อนแบบมีการเคลื่อนไหว (Active Recreation)

เป็นกิจกรรมที่ต้องออกแรง หรือการออกกำลังกายหนัก ๆ เช่น วิ่งเล่น เล่นกีฬาชนิดต่าง ๆ นิโคลบล คล่องเวสสะ (2544) อ้างถึงการศึกษาของ Hester (1975) กล่าวถึงการจำแนกกิจกรรมนันทนาการในพื้นที่สาธารณะและพื้นที่นันทนาการไว้หลากหลายมากขึ้น ดังนี้

1. กิจกรรมนันทนาการด้านออกกำลังกาย เป็นกิจกรรมที่เป็นแรงจูงใจในการลดความเครียดและความกดดันต่าง ๆ มีตั้งแต่แบบเบา เช่น รำมวยจีน แบบปานกลาง เช่น ปั่นจักรยาน เดินออกกำลังกาย ซึ่งการออกกำลังกายบางประเภทจะรวมไปกับกิจกรรมนันทนาการประเภทแข่งขันและทำทาย

2. กิจกรรมนันทนาการด้านความสงบของจิตใจ เป็นกิจกรรมที่ทำตามลำพัง เช่น การนั่งสมาธิ การเดินเล่น การนั่งเล่น ซึ่งเกิดขึ้นในที่สาธารณะร่วมกับบุคคลอื่นที่ไม่รู้จัก แต่สามารถเกิดความเป็นส่วนตัวในที่สาธารณะได้

3. กิจกรรมนันทนาการด้านสังคม เป็นกิจกรรมที่มีได้ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปจนถึงกลุ่มใหญ่ กิจกรรมทางสังคมเป็นกิจกรรมที่อยู่ในสวนสาธารณะมาโดยตลอด เพื่อสนองความต้องการเชิงสังคมของมนุษย์

4. กิจกรรมนันทนาการด้านการเรียนรู้และประสบการณ์ใหม่ เป็นกิจกรรมที่เกิดจากลักษณะนิสัยชอบสำรวจ ชอบเรียนรู้ในสิ่งแปลกใหม่ของมนุษย์

5. กิจกรรมนันทนาการด้านการแข่งขันด้านการทำทาย เป็นกิจกรรมที่เกิดจากลักษณะนิสัยพื้นฐานของมนุษย์ เป็นการแข่งขันตั้งแต่กับตนเองจนแข่งกับคนอื่น เป็นกิจกรรมสนองทั้งในเรื่องการออกกำลังกายและการแข่งขัน แต่บางประเภทก็ไม่มีออกแรง เป็นการแข่งขันล้วน ๆ เช่น ไพ่ เกมกระดานต่าง ๆ

6. กิจกรรมนันทนาการด้านการล่า แต่ก่อนมนุษย์ดำรงชีพด้วยการล่าสัตว์ ต่อมาการล่าสัตว์กลายเป็นเกมของชนชั้นสูงในยุโรป ปัจจุบันมนุษย์ไม่สามารถล่าสัตว์เป็นเกมได้ แต่ยังมีลักษณะนิสัยนี้ปรากฏให้เห็นในกิจกรรมประเภทต่าง ๆ เช่น ตกปลา

2.2.2.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกกิจกรรมนันทนาการ

Marcus (1990) พบว่ามีปัจจัยที่สำคัญเกี่ยวกับคุณลักษณะของผู้ใช้พื้นที่สวนสาธารณะ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Hester (1975) และ นิลุบล คล่องเวสสะ (2544) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) วัย

ความแตกต่างเรื่องวัยเป็นความแตกต่างที่สังเกตพฤติกรรมได้มากที่สุด ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1. วัยเด็ก สามารถเดินและวิ่งได้แบบเตาะแตะ ความเร็วในการเคลื่อนไหวมีจำกัด ต้องการความปลอดภัยสูง ความมั่นใจจึงจะอยู่ในขอบเขตจำกัด มีสมาธิสั้น มีความสนใจอยากรู้อยากเห็นในสิ่งรอบตัว มีความพยายามในการฝึกฝนควบคุมร่างกาย ดังนั้น สวนที่มีอุปกรณ์การเล่นจึงเป็นที่ชื่นชอบของเด็กที่มีอายุ 1-5 ปี สนามเด็กเล่น (Tot Lot) จึงเป็นเหมือนที่พบปะของผู้ปกครองรวมทั้งเด็ก ๆ เพราะสนามเด็กเล่น ต้องมีที่นั่งข้าง ๆ เพื่อที่ผู้ปกครองจะสามารถมองเห็นเด็ก ๆ และการเล่นของเด็ก กิจกรรมที่ให้ความสนุกสนานแก่เด็ก การเล่นของเด็กมักไม่คำนึงถึงหลักใด ๆ และมาจากกาเลียนแบบของผู้ใหญ่ เมื่อเด็กโตขึ้นและได้คลุกคลีกับเด็กอื่น ๆ เด็กจะเริ่มเลียนแบบพฤติกรรมของเด็กที่โตกว่า การเล่นนอกบ้านทำให้เด็กเกิดความเชื่อมั่นและมีประสบการณ์ที่มากกว่าการเล่นคนเดียวที่บ้าน ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะทำให้เด็กเกิดความเชื่อมั่นและกล้าที่จะเจอโลกภายนอก ลักษณะการเล่นของเด็กจะเป็นไปตามพัฒนาการ กลุ่มวัยเด็กอายุ 6-12 ปี เด็กกลุ่มนี้ไม่ได้มาสวนสาธารณะเพื่อมาเล่น เหมือนเด็กกลุ่ม 1-5 ปี แต่ต้องการความเป็นอิสระในการเล่น ความรู้สึกตื่นเต้น

2. วัยรุ่น มีโลกเป็นของตัวเอง และต้องการการยอมรับในกลุ่มเพื่อนฝูง เริ่มมีเพื่อนวัยเดียวกัน กลุ่มอายุ 13-18 ปี เด็กกลุ่มนี้ต้องการความเป็นส่วนตัวสูง กลุ่มนี้มีปัญหาคือการต่อต้านกลุ่มสังคมอื่น นอกจากกลุ่มตัวเองและต้องการสถานที่ห่างจากสายตาผู้ใหญ่ สวนที่เด็กกลุ่มนี้ใช้ต้องไม่ไกลจากโรงเรียน เพราะจะมาสวนสาธารณะโดยการเดินหรือรถประจำทาง วัยรุ่นใช้สวนสาธารณะเป็นที่นัดพบ และเด็กกลุ่มนี้เมื่อเบื่อจะทำลายข้าวของ (Vandalism) เป็นวัยที่มีแนวโน้มการทำลายข้าวของ ซึ่งอาจเป็นปัญหาต่อผู้ใช้อื่น เพราะเด็กวัยรุ่นมักยึดพื้นที่เป็นของตนเอง เป็นบริเวณกว้าง ทำให้ผู้ใช้คนอื่นเข้าไปใช้สวนไม่ได้ Marcus & Francis (1990)

3. วัยทำงาน ชีวิตมีกำหนดเวลา มีระเบียบในชีวิตมากขึ้น เป็นช่วงของการเริ่มสร้างฐานะ สร้างครอบครัว ต้องการการยอมรับจากสังคม

4. วัยผู้ใหญ่ วัยชรา ต้องการความสันโดษมากขึ้น แต่ต้องการความปลอดภัยสูงเช่นเดียวกับเด็กเล็ก มีเวลาว่างมาก ต้องการความรักและความเอาใจใส่ ผู้สูงอายุส่วนใหญ่

อาศัยอยู่บ้านคนเดียว จึงมีเวลาที่บางส่วนต้องใช้เวลาในสวนใกล้บ้าน ซึ่งไปคนเดียว นั่งคนเดียวในสวนสาธารณะ และกลับคนเดียว แต่การไปสวนสาธารณะของคนกลุ่มนี้ก็มีจุดหมายเพื่อที่จะไปพบปะพูดคุยกับเพื่อนใหม่ ๆ ซึ่ง Marcus (1990) ได้อ้างถึงการศึกษาของ Byerts (1970) จากการศึกษา กลุ่มผู้ใช้สวนสูงอายุใน McArthur Park ในเมือง Los Angeles ว่า 2 ใน 3 ของผู้ใช้กลุ่มนี้มาใช้ทุกวัน และเดินเท้ามาสวนสาธารณะ มักมาคนเดียว มากกว่า 2 ใน 3 ของผู้ใช้กลุ่มนี้ใช้เวลาในสวนโดยการดูคนที่ทำกิจกรรมอยู่ในสวนสาธารณะและพูดคุยกัน

(2) เพศ

ความแตกต่างเรื่องเพศจะพบว่าเพศหญิงใช้สวนสาธารณะน้อยกว่าเพศชาย และกิจกรรมที่ทำการจะเน้นการพบปะพูดคุยมากกว่าเล่นกีฬา ส่วนลักษณะการมาใช้สวนสาธารณะคนเดียวส่วนมากเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง

(3) กระแสความนิยม

ลักษณะการดำเนินชีวิตของมนุษย์ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงไปในแต่ละยุคสมัย เป็นปรากฏการณ์ของแต่ละยุค กระแสความนิยมนั้นเป็นสิ่งปกติของมนุษย์ การสร้างสวนสาธารณะนั้นก็ต้องการกระแสความนิยม แม้กระทั่งตัวสวนสาธารณะก็สามารถเป็นเครื่องมือที่ใช้สร้างกระแสความนิยมได้ด้วย

(4) ผู้ร่วมใช้สวนสาธารณะ

การใช้พื้นที่ในสวนสาธารณะมีการแบ่งกลุ่มผู้ใช้ตามหลักธรรมชาติทางจิตวิทยาของมนุษย์ ซึ่งแต่ละกลุ่มพอใจที่จะมีพื้นที่เฉพาะของตนเอง ผู้ร่วมใช้ส่วนใหญ่เป็นคนหลายประเภทที่เข้ามาใช้ร่วมกัน ซึ่งจะมีกลุ่มที่สามารถใช้พื้นที่ร่วมกันได้ และกลุ่มที่ไม่สามารถใช้พื้นที่ร่วมกันได้ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุจะหลีกเลี่ยงที่จะเข้าไปใช้พื้นที่ร่วมกับกลุ่มวัยรุ่น และภายในสวนสาธารณะก็ยังมีกลุ่มอื่นเข้ามาร่วมใช้พื้นที่ด้วย ได้แก่ กลุ่มที่มีพฤติกรรมโต้แย้งต่อสังคม (Antisocial Activities) เป็นกลุ่มคนที่ผู้ใช้ส่วนใหญ่หลีกเลี่ยงที่จะใช้พื้นที่ร่วมด้วย ได้แก่ คนจรจัด คนติดยา และพวกชอบทำลายข้าวของ กลุ่มคนเหล่านี้มักเป็นปัญหาของพื้นที่สาธารณะในบริเวณที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่น มีพฤติกรรมก้าวร้าวชอบทำลายของสาธารณะ (นิริวดี ทองป่อง, 2546, น. 9-11)

2.2.3 หลักการและทฤษฎีทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในพื้นที่สาธารณะ

2.2.3.1 ทฤษฎีพื้นฐานทางพฤติกรรม

พื้นที่สาธารณะเป็นสถานที่ที่คนหลายกลุ่มมาใช้ร่วมกัน ลักษณะของผู้ใช้พื้นที่เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญต่อพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ (วิมลสิทธิ์ หรยางกูร, 2526, น. 194) กล่าวถึงพฤติกรรมในสภาพแวดล้อม มีประเด็นที่สำคัญต่อพฤติกรรมที่แสดงออก 3 ประการ คือ

(1) การมีอาณาเขตครอบครอง (Territoriality)

พื้นที่ที่ถูกครอบครองโดยบุคคลหรือกลุ่มคน ที่ใช้บริเวณใดบริเวณหนึ่งในพื้นที่สาธารณะเป็นประจำ จนทำให้ผู้อื่นที่มาใช้รู้สึกเหมือนพื้นที่นั้นเป็นของคนกลุ่มนั้น ในการออกแบบสวนสาธารณะ ผู้ออกแบบควรที่จะคาดการณ์ถึงการครอบครองพื้นที่แบบชั่วคราวเฉพาะเวลาที่คนกลุ่มนั้น จีบจองพื้นที่เพื่อการทำกิจกรรมบางอย่าง ซึ่งควรบอกขอบเขตที่ชัดเจนที่ผู้ใช้จะรับรู้ได้ถึงขอบเขตของแต่ละกลุ่ม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการใช้งานพื้นที่สวนสาธารณะของแต่ละกลุ่ม โดยการใช้ทางเดิน กลุ่มของต้นไม้ การเปลี่ยนระดับพื้น การเปลี่ยนวัสดุลดลาดระดับพื้นที่ เพื่อให้ได้รับความสบายใจในการใช้พื้นที่ร่วมกัน

(2) พฤติกรรมที่เว้นว่างส่วนบุคคล (Personal Space Behaviour)

พื้นที่เฉพาะตัว (Personal Space) เป็นเสมือนอาณาเขตของแต่ละบุคคลโดยไม่สามารถมองเห็นด้วยตา รับรู้ได้จากความรู้สึกเมื่อมีบุคคลอื่นเข้ามารุกล้ำ เช่น ในกรณีของคนนั่งอยู่ที่ม้ายาวเมื่อมีคนอื่นเข้ามานั่งมานั่งเดียวกัน โดยมีระยะห่างพอเหมาะ ผู้นั่งเดิมจะยังไม่รู้สึก แต่ถ้าเข้าใกล้จนเกินไปจะเกิดปฏิกิริยาตอบสนองต่าง ๆ เกิดขึ้น นั่นคือเกิดความรู้สึกว่าถูกรุกล้ำเข้าใกล้พื้นที่เฉพาะตัวซึ่งมีขนาดไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับ

1. ความคุ้นเคย ถ้ามีความคุ้นเคยกันพื้นที่เฉพาะตัวจะมีขนาดเล็กต่างคนจะรู้สึกสบาย แต่ถ้าไม่คุ้นเคยกันพื้นที่เฉพาะตัวจะมีขนาดใหญ่กว่า
2. บุคลิกภาพ ถ้าบุคลิกภาพของอีกฝ่ายดูไม่น่าไว้ใจหรือดูมีอำนาจมากกว่าจะทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนองโดยที่ขอบเขตพื้นที่เฉพาะตัวจะมีขนาดใหญ่ขึ้น
3. สถานการณ์ ถ้าอยู่ในสถานการณ์ที่ทั้ง 2 ฝ่ายมีจุดสนใจร่วมกันหรือต่างสนใจในสิ่งอื่นจะทำให้ขอบเขตพื้นที่เฉพาะตัวลดลงชั่วคราว

(3) ภาวะความเป็นส่วนตัว (Privacy)

ในพื้นที่สาธารณะเป็นที่รวมของคนหลายกลุ่ม โดยที่ผู้ใช้ในแต่ละกลุ่มหรือแต่ละคนก็ต้องการความเป็นส่วนตัวแตกต่างกันไป ระดับความเป็นส่วนตัวสามารถจำแนกออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

1. ภาวะนิรนาม ความรู้สึกเป็นส่วนตัวในกลุ่มคนมาก ๆ โดยไม่รู้สึกว่าใครสังเกตเห็นหรือสนใจในตัวเขา ทำให้มีความอิสระและรู้สึกถึงความเป็นตัวเองเต็มที่
2. ภาวะสำรวจ ความรู้สึกเป็นส่วนตัวในกลุ่มคนมาก ๆ แต่ไม่ให้ความสำคัญหรือสนใจกับคนรอบข้าง เช่น การนั่งหันหลังให้กลุ่มคน อ่านหนังสือ เป็นต้น
3. ภาวะอยู่ในกลุ่ม ความรู้สึกเป็นส่วนตัวในกลุ่มคนที่ใกล้ชิด โดยรู้สึกว่าคนกลุ่มอื่นไม่ได้สังเกตเห็นหรือสนใจ เหมือนกับว่ากลุ่มของเขาอยู่ตามลำพัง
4. ภาวะสันโดษ การอยู่ลำพังอย่างแท้จริง เช่น การตกปลา การนั่งสมาธิ เป็นต้น

ความเป็นส่วนตัวจะเกิดขึ้นเมื่อไม่มีปฏิสัมพันธ์กับคนอื่น ๆ หรือไม่แสดงว่าตัวอยู่ตรงนั้น ไม่มีการทักทาย ซึ่งการใช้พื้นที่สาธารณะต้องการใช้เพื่อให้เกิดความสบาย รู้สึกผ่อนคลายและรู้สึกเป็นตัวของตัวเอง

2.2.3.2 ข้อสังเกตเกี่ยวกับพฤติกรรมในพื้นที่สาธารณะ

(1) สภาพแวดล้อมด้านบรรยากาศ

Rutledge & Molnar (1985, p. 102) ได้ให้ข้อสังเกตว่า ผู้ใช้สวนมีความต้องการในเรื่องบรรยากาศภายในสวนซึ่งจะต้องเหมาะสมกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น เช่น เล่นกีฬา ต้องการความโปร่งโล่ง ลมไม่แรงเกินไป แดดจ้า ไม่มีฝุ่นควัน กลิ่นเหม็น และภาพที่ไม่น่าดู เช่น กองขยะ สิ่งสกปรก ซึ่งสอดคล้องกับ Marcus & Francis (1990) ได้ให้เหตุผลในการใช้สวนสาธารณะ คือ ความต้องการสัมผัสธรรมชาติ โดยให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความต้องการนี้ คือ มีการจัดพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ และให้เกิดความหลากหลายในการเดินทางผ่านจุดต่าง ๆ มีการจัดพื้นที่สำหรับการขยายตัวทางกิจกรรมและพื้นที่ปิกนิก คำนึงถึงตำแหน่งที่ตั้งของสิ่งต่าง ๆ ในสวนกับสภาพภูมิประเทศและตำแหน่งของเก้าอี้ควรมีการจัดวางให้คนได้เปิดมุมมองสู่ธรรมชาติ

(2) สภาพแวดล้อมทางสังคม

Rutledge (1981, p. 102) กล่าวถึงพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยแบ่งพฤติกรรมในสวนดังนี้

1. To see and to be seen คนมาใช้สวนเพื่อดูคนอื่นทำกิจกรรมและต้องการให้ผู้อื่นได้ดูพฤติกรรมของคนที่ทำกิจกรรม
2. Show time may be anytime คนมาใช้สวนเพื่อแสดงออก สวนเปรียบเสมือนเวทีให้แสดงความสามารถ เช่น เล่นดนตรี

นอกจากนี้ Marcus & Francis (1990) ได้ให้ข้อสังเกตไว้ว่า ผู้ใช้สวนยังมีเหตุผลนอกเหนือจากความต้องการสัมผัสธรรมชาติ ยังต้องการความมีปฏิสัมพันธ์ โดยแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. ความต้องการมีส่วนร่วมโดยตรง (Overt Socializing) แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1.1 การเข้ามาใช้สวนกับบุคคลต่าง ๆ เข้ามาทำกิจกรรมต่าง ๆ กับเพื่อน ครอบครัว หรือกับคนที่คุ้นเคยกันอยู่แล้ว

1.2 การเข้ามาเพื่อพบปะสังสรรค์ สื่อสารกับบุคคลอื่น เช่น ผู้ที่มาเล่นกีฬาในสวนอาจคาดหวังว่าจะพบกลุ่มผู้เล่นใหม่ ๆ ในสวน เป็นต้น

2. ความต้องการมีส่วนร่วมทางอ้อม (Covert Socializing) เป็นการใช้พื้นที่ในลักษณะเข้ามาเพื่อเฝ้าดูความเปลี่ยนแปลง ความเป็นไปต่าง ๆ โดยไม่ต้องการมีส่วนร่วมในกิจกรรมใด ๆ ซึ่งพบได้ในช่วงวัยเกษียณเป็นส่วนใหญ่ และสิ่งที่สำคัญของพฤติกรรมนี้คือ การจัดวางที่นั่งในสวน

(3) สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวกับความรู้สึกปลอดภัยของผู้ใช้สวนสาธารณะ

เมื่อผู้ใช้เกิดความรู้สึกปลอดภัยในการใช้พื้นที่ทำให้เกิดความสบายใจในการใช้มากขึ้น แบ่งเป็นความปลอดภัยด้านร่างกาย และความปลอดภัยจากอาชญากรรม การจัดสถานที่ให้เกิดความปลอดภัยทางด้านร่างกาย ได้แก่ มีการดูแลรักษา การใช้วัสดุที่เหมาะสมกับสภาพการใช้สอย เป็นต้น ส่วนความปลอดภัยจากอาชญากรรม คือการออกแบบให้ไม่มีจุดลับสายตา หากเป็นพื้นที่ที่ลึกเข้าไปควรจัดให้มีกิจกรรมเพื่อให้คนเข้าไปในบริเวณนั้น มีการออกแบบความสว่างไม่ให้แสงจ้าเกินไปและน้อยเกินไป การออกแบบให้พื้นที่ต่าง ๆ ในสวนสาธารณะสามารถเข้าถึงได้ง่าย และมีลักษณะเปิดโล่ง (นิลบล คล่องเวสสะ, 2544)

(4) สภาพแวดล้อมที่ให้ความรู้สึกด้านความสวยงาม

ความสวยงามของสวนสาธารณะเป็นสิ่งที่มีความสำคัญมาก เพราะทำให้ผู้ใช้เกิดความรู้สึกสบายใจ และก่อให้เกิดความระมัดระวังในการใช้สถานที่ ความสวยงามของสวนสาธารณะจะต้องประกอบด้วย การจัดองค์ประกอบจะต้องมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน สภาพโดยรวมของสวนมีความสะอาด เรียบร้อย มีการดูแลรักษาที่ดี (Rutledge, 1981)

2.2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่สาธารณะ

Rutledge (1986, p. 15-33) ได้ศึกษาถึงการวางแผนและจัดการพื้นที่เพื่อนันทนาการ ซึ่งควรมีความสอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้ที่จะเกิดขึ้นจริง โดยมาจากการวิเคราะห์ลักษณะกลุ่มผู้ใช้ และให้ความสำคัญในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ การใช้สอย สุขทรียภาพ รวมถึงการลงทุน ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่ควรเป็นปัจจัยที่สามารถตอบสนองในเรื่องต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ซึ่งได้ทำการศึกษาไว้ ดังนี้

2.2.4.1 การเดินทางและการเข้าถึง

พื้นที่การให้บริการของพื้นที่สาธารณะแต่ละแห่งมีขอบเขตที่ต่างกัน ดังนั้นขอบเขตของพื้นที่การให้บริการมาจากระยะการเดินทางและความสะดวกในการเดินทางมาใช้พื้นที่สาธารณะ โดยจากมาตรฐานของสหรัฐอเมริกาพบว่าพื้นที่สาธารณะที่มีขอบเขตการให้บริการประมาณ 400 - 800 เมตร จะอยู่ในระยะเวลาการเดินทาง 5 - 10 นาที และผู้ใช้ยินดีที่จะเดินทางมาใช้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 30 นาที

การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้ยากส่งผลถึงการไม่เข้ามาใช้พื้นที่สาธารณะของผู้มาใช้เป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่าพื้นที่สาธารณะแห่งนั้นจะอยู่ใกล้ เช่น การที่ต้องข้ามถนนที่มีรถวิ่งพลุกพล่านเกิดเป็นอุปสรรคในการเข้าถึง รวมทั้งวัยของผู้ใช้ก็มีผลต่อระยะเวลาการเดินทาง ความสะดวกและบรรยากาศของเส้นทางก็มีส่วนช่วยให้ผู้ใช้เดินทางมาใช้พื้นที่ ลักษณะของเส้นทางควรให้ความรู้สึกปลอดภัยของผู้ใช้ และระบบโครงข่ายของเส้นทางควรมีความต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิลลิสท์ ทรียงกรู และ นิลุบล คล่องเวสสะ (2542, น. 38) พบว่าการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเป็นส่วนหนึ่งของคุณลักษณะของพื้นที่สาธารณะซึ่งมีผลต่อการใช้พื้นที่ หากพื้นที่สาธารณะนั้นเข้าถึงได้ยาก มีลักษณะอยู่ลึกเข้าไปในพื้นที่ที่ไม่ติดกับทางสัญจรจะมีผู้ใช้พื้นที่น้อย ทั้งนี้การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะยังมีส่วนสัมพันธ์กับความรู้สึกปลอดภัยในการใช้พื้นที่อีกด้วย

2.2.4.2 กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายใน

เป้าหมายหลักของสวนสาธารณะคือ เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและรับอากาศบริสุทธิ์ของผู้ใช้ ความต้องการพักผ่อนของคนมีความแตกต่างกันออกไปแล้วแต่ความชอบเฉพาะตัว รูปแบบของสวนสาธารณะจึงควรมีลักษณะที่มาจากความต้องการของผู้ใช้ และมีความหลากหลายของกิจกรรม ในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากวิถีชีวิตของคนเปลี่ยนไป กิจกรรมที่มีในสวนจึงมีส่วนช่วยให้บรรยากาศของสวนมีชีวิตชีวาสำหรับผู้ใช้และมีส่วนช่วยในการดึงดูดผู้ใช้ในสวนสาธารณะ

2.2.4.3 ความทรุดโทรมของพื้นที่

สวนสาธารณะหลายแห่งมีความทรุดโทรมเนื่องจากขาดการดูแลในระยะยาว เครื่องเล่นภายในสนามเด็กเล่น ที่ขาดการดูแลทำให้เกิดอันตรายต่อเด็กที่มาใช้ได้ ความทรุดโทรมส่งผลต่อจำนวนของผู้ใช้ทำให้ลดน้อยลง เมื่อไม่มีผู้ใช้สวนจึงมักเป็นที่อาศัยของคนจรจัดและกลายเป็นแหล่งมั่วสุมของอาชญากรรม ปัญหาไม่ได้มีเพียงความไม่สวยงามของสถานที่แต่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ด้วย

2.2.4.4 ความปลอดภัย

สวนสาธารณะที่คนสามารถเข้าออกได้อย่างอิสระจะทำให้ผู้ใช้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยเนื่องจากในอดีตสวนสาธารณะเป็นสถานที่ที่เกิดอันตรายขึ้นเสมอ ดังนั้นการออกแบบสวนในปัจจุบันจึงมีความคำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อให้ผู้ใช้เกิดภาพพจน์ที่ดีต่อสวน โดยการลดจุดที่ลึบตาภายในสวนสาธารณะ, การเดินตรวจตราดูแลบริเวณสวนของเจ้าหน้าที่, ควบคุมให้มีทางเข้า-ออกที่จำกัด, การให้แสงสว่างที่เพียงพอกับผู้ใช้ภายในสวน

2.2.4.5 ความน่าสนใจ ความดึงดูดใจ

การสร้างความน่าสนใจและความดึงดูดใจของสวนสาธารณะ ไม่ได้เกิดจากการเน้นที่ส่วนประกอบและรูปแบบของสวนเท่านั้น แต่อยู่ที่กิจกรรมที่น่าสนใจรวมทั้งการประชาสัมพันธ์และการจูงใจด้วย การสร้างพื้นฐานและลักษณะนิสัยใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นกับผู้ใช้ เช่น สนับสนุนให้เยาวชนเล่นกีฬาในเวลาว่าง ส่งเสริมให้มีกิจกรรมออกกำลังกายสำหรับวัยทำงานเพิ่มขึ้น ภายในสวน ได้แก่ การเต้นแอโรบิค ออกกำลังกายในสวนสุขภาพ ซึ่งมีส่วนช่วยคนเข้ามาใช้สวนในเวลาว่างมากขึ้น ช่วยให้ค่านิยมของคนที่มีต่อสวนสาธารณะเปลี่ยนไป รูปแบบของสวนก็มีผลต่อจำนวนของผู้ใช้ด้วย สวนที่มีความสวยงามน่าใช้ทำให้คนเกิดความรู้สึกอยากกลับมาใช้อีก มักมาจากลักษณะพื้นที่สวนที่มีความสว่าง ความสดชื่น ความเคลื่อนไหว และอื่น ๆ รวมกันอย่างได้สัดส่วน

2.2.4.6 ขนาดและรูปร่างของสวนสาธารณะ

สวนที่มีสัดส่วนแคบยาวหรือโล่งกว้างเกินไปจะมีผลต่อการใช้พื้นที่ของสวนสาธารณะ โดยสัดส่วนที่แคบอาจสร้างความรู้สึกอึดอัดต่อการใช้ ก่อให้เกิดความรู้สึกไม่สามารถหาตำแหน่งที่ปลอดภัยได้ ขณะที่พื้นที่โล่งกว้างมากก็จะมีลักษณะไม่เหมาะสมกับกิจกรรมทั่วไป ซึ่งสัดส่วนและตำแหน่งของการเข้าถึงความสัมพันธ์กับความสบายของผู้ใช้ซึ่งเกี่ยวข้องกับความรู้สึกปลอดภัยของผู้ใช้ด้วย (Marcus & Francis, 1990)

2.2.4.7 บรรยากาศของกิจกรรมและการจัดวางตำแหน่ง (Setting)

สภาพที่เกิดของกิจกรรม และองค์ประกอบธรรมชาติเป็นสิ่งสำคัญที่มีผลต่อความต้องการของผู้ใช้สวนและลักษณะกิจกรรม (Marcus & Francis, 1990) ซึ่งในพื้นที่สวนสาธารณะควรมีลักษณะดังนี้

- (1) มีสภาพงดงามที่ตอบสนองต่อความรู้สึกในการสัมผัสธรรมชาติได้ดี
- (2) มีการเตรียมการพื้นที่ไว้เพื่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ โดยมีการเตรียมการพื้นที่ให้มีความเหมาะสมกับสภาพของพื้นที่ภายในสวนด้วย เช่น มีการเตรียมพื้นที่ไว้รับกับเรื่องของแสงแดด ทิศทางลม การให้ร่มเงา โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่ต้องการความสงบในสวน หรือพื้นที่ของกิจกรรมบางชนิด
- (3) ควรจัดตำแหน่งที่นั่ง หรือบริเวณที่ใช้ทำกิจกรรม ให้หันเข้าหาส่วนที่เป็นพืชพรรณธรรมชาติ เพื่อให้ผู้ใช้รู้สึกเป็นส่วนตัวและได้สัมผัสกับธรรมชาติ
- (4) ควรให้ความสำคัญกับรายละเอียดปลีกย่อยที่ส่งเสริมต่อบรรยากาศธรรมชาติรอบ ๆ บริเวณพื้นที่กิจกรรมนั้น ๆ เช่น ลักษณะพื้นผิว การเกิดกลิ่นต่าง ๆ เป็นต้น การเตรียมพื้นที่ในสวนให้มีลักษณะที่เหมาะสม เช่น ทางเดินสวนที่มีความกว้างเพียงพอและสอดคล้องกับกิจกรรมที่จะมีโอกาสเกิดขึ้น มีการจัดลักษณะของพื้นที่ให้สนับสนุนต่อการเกิดกิจกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะกิจกรรมด้านสังคม เช่น ลักษณะการจัดวางที่นั่ง รวมถึงให้พื้นที่สามารถเห็นและสังเกตการณ์ผู้คนทั่วไปในพื้นที่นั้นได้เป็นอย่างดี และมีการยอมให้พื้นที่บางส่วนสามารถถูกใช้จากกลุ่มผู้ใช้สวนประจำในบางโอกาสได้

2.2.5 ลักษณะและหน้าที่ของพื้นที่สาธารณะที่ดี

จากลักษณะการวางแผนจัดการพื้นที่เพื่อนันทนาการในชุมชนหนึ่ง ๆ นั้น ควรต้องสอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้จริงที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะได้จากการวิเคราะห์ลักษณะของกลุ่มผู้ใช้ โดยต้องให้ความสำคัญในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างในเรื่องของการใช้สอย สุนทรียภาพ และการลงทุนด้วย (Rutledge , 1986, p. 15-33) ซึ่งทั้งนี้หากต้องพิจารณาพื้นที่สาธารณะดังกล่าวอย่างกรณีของสวนสาธารณะ จะพบว่าลักษณะและหน้าที่ที่ดีของสวนควรจะต้องสามารถตอบสนองในเรื่องต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมดังนี้

2.2.5.1 ความสัมพันธ์ของแต่ละพื้นที่ควรจะมีสัมพันธ์กันอย่างเหมาะสมซึ่งกันและกัน เช่น พื้นที่พักผ่อนกับพื้นที่ออกกำลังกาย ซึ่งตรงกับข้อพิจารณาด้านการใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมในสวนสาธารณะ พบว่าการวางแผนแบ่งส่วนการใช้ที่ดิน (Zoning) และการสัญจร (Circulation) โดยการแบ่งส่วนการใช้ที่ดินที่ดีจะทำให้มีการกระจายกิจกรรมได้เหมาะสม ป้องกันการขัดแย้งระหว่างกิจกรรม สามารถใช้ศักยภาพของที่ดินได้เต็มที่ และช่วยให้ผู้ใช้เข้าสู่แต่ละส่วนของโครงการได้ดี ขณะที่การวางระบบสัญจรที่ดีช่วยให้ผู้ใช้เข้าสู่กิจกรรมได้โดยสะดวก และไม่รู้สึกรับสับสนหลงทิศทางในขณะที่อยู่ในพื้นที่ (นิลกุล คล่องเวสสะ, 2543, น. 87)

2.2.5.2 ต้องมีปริมาณหรือความพอเพียงของส่วนใช้สอย หรืออุปกรณ์ที่พอเพียง เช่นควรมีการจัดเตรียมพื้นที่สนามกีฬา มีการจัดเตรียมเครื่องเล่น รวมถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในสวนให้เกิดความพอเพียง โดยการพิจารณา ขนาด สัดส่วน และพอเพียงนั้น ต้องให้สอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณคน และลักษณะของกิจกรรม (นิลกุล คล่องเวสสะ, 2543, น. 87) การใช้งานในสวนสาธารณะเมืองค์ประกอบสำคัญคือ คน จำนวน ความต้องการของแต่ละกิจกรรม และลักษณะขนาดอุปกรณ์ที่ต้องใช้ในกิจกรรม ซึ่งจะพบว่ากิจกรรมบางอย่างมีขนาดมาตรฐานเป็นเกณฑ์ให้ปฏิบัติ เช่น ขนาดที่จอดรถ ขณะที่กิจกรรมบางอย่างมีมาตรฐานที่ไม่ใช่กฎเกณฑ์ เช่น ขนาดเครื่องเล่นเด็ก และกิจกรรมบางอย่างไม่มีขนาดตายตัว แต่จะมีขนาดแนะนำที่เป็นผลจากการสังเกตและบันทึกไว้เป็นสถิติ ซึ่งเมื่อมีการนำไปใช้ต้องมีการปรับเหมาะสมกับสภาพการณ์นั้น ๆ เช่น ระยะทางที่ผู้ใช้รู้สึกว่าไกล ในการออกแบบพื้นที่ควรมีการใส่ใจและรอบคอบต่อการนำข้อมูลไปใช้ เพื่อให้ได้ผลที่มีความสมบูรณ์ ไม่ก่อให้เกิดปัญหาภายหลัง ทั้งนี้มีสิ่งหนึ่งที่มีภาคไม่ถึงในโครงการสาธารณะ คือ ขนาดกลุ่มของผู้ใช้ ซึ่งจะช่วยให้บรรยากาศของพื้นที่ผิดไปจากที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้นต้องไม่ลืมพิจารณาว่ากลุ่มคนถือเป็นองค์ประกอบของงานภูมิสถาปัตยกรรมด้วย

2.2.5.3 การออกแบบต้องสามารถรองรับคนได้ทุกกลุ่ม ทั้งนี้หมายถึงทุกเพศ ทุกวัย หรือสถานภาพทั้งส่วนบุคคลและสังคม

2.2.5.4 คำนึงถึงลักษณะความเป็นส่วนตัวของผู้ที่เข้ามาพักผ่อนแบบผ่อนคลาย เพราะโดยหลักการทั่วไป ธรรมชาติของคนมักต้องการพื้นที่ส่วนบุคคลเพื่อใช้สำหรับพักผ่อน

2.2.5.5 ควรมีความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ที่จะใช้กับสภาพพื้นที่เดิม หรือสภาพพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์อื่น ๆ ซึ่งหมายถึงการผสมผสาน หรือสอดคล้อง และคำนึงถึงสภาพพื้นที่เดิม

2.2.5.6 คำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างสวนสาธารณะกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ควรให้สวนสาธารณะเกิดความตัดขาดจากสภาพแวดล้อม หรือสภาพอาคารที่มีลักษณะวุ่นวาย และสร้างความต่อเนื่องกับอาคารหรือสถานที่ที่มีคุณค่า เพื่อให้เกิดความรู้สึกที่ดี

2.2.5.7 การออกแบบต้องก่อให้เกิดความประทับใจ และความทรงจำที่ดีต่อสถานที่ภายในสวน คือให้ผู้ใช้เกิดความรู้สึกที่ดี หรือจดจำลักษณะหรือบรรยากาศที่เด่นชัดภายในสวนได้

2.2.5.8 คำนิยามปัจจัยต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความรู้สึกที่ดีต่อการใช้สวน เช่น ลักษณะส่วนบุคคล สังคมของผู้ใช้ ความสวยงาม บรรยากาศในสวน ทักษะคิดที่มีต่อสวนในด้านความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความหนาแน่นของผู้ใช้สวนสาธารณะ ความรู้สึกปลอดภัยภายในสวนซึ่งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและปลอดภัยจากบุคคลผู้ใช้พื้นที่ร่วม คำนึงถึงสภาพอากาศและมลภาวะในพื้นที่ของสวนสาธารณะควรให้อยู่ในสภาวะน่าสบาย ได้แก่ เรื่องของแดด ลม และความร้อน สวนสาธารณะควรจัดพื้นที่ประกอบด้วยพื้นที่มีด (Shade) และพื้นที่สว่าง (Light) ให้เหมาะสม สวนสาธารณะที่รกรกรึ่มมากเกินไปก่อให้เกิดความอึดอัดต่อผู้ใช้ในช่วงเวลาเย็นถึงค่ำ ซึ่งขณะช่วงเวลาดังกล่าวผู้ใช้จะพอใจพื้นที่โล่งมากกว่า ทั้งนี้ต้องมีการพิจารณาให้รอบคอบเพื่อให้เกิดลักษณะที่เหมาะสม (นิลบล คล่องเวสสะ, 2543, น. 89)

2.2.5.9 พิจารณาการวางผังออกแบบพื้นที่ใช้สอยกับพฤติกรรม โดยต้องมีการจัดพื้นที่ให้เกิดความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ใช้งาน (Used Areas) โดยเน้นความสอดคล้องระหว่างพฤติกรรมของผู้ใช้กับการจัดรูปแบบของกิจกรรมภายในสวน ซึ่งคือการจัดการกับสภาพที่เกิดของกิจกรรม (นิลบล คล่องเวสสะ, 2543, น. 88) ทั้งนี้งานภูมิสถาปัตยกรรมเป็นงานสาธารณะจำเป็นต้องมีการวางแผนจัดสภาพที่เหมาะสมให้กับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น ต้องคาดการณ์ว่ากิจกรรมใดต้องการสภาพพื้นที่อย่างไร เช่น สภาพที่นั่งพักผ่อนควรมีร่มเงา ไม่อยู่ในสถานที่ที่เป็นเป้าสายตา โดยหากเป็นสวนสาธารณะที่มีการใช้แบบหนาแน่นปานกลางค่อนข้างสูง จำเป็นต้องมีการสร้างส่วนพื้นที่ย่อย ๆ การสร้างห้องน้ำในงานภูมิสถาปัตยกรรมสาธารณะมักใช้การสร้างปริภูมิส่วนต่าง ๆ ด้วยระนาบพื้น เช่น การเปลี่ยนระดับ การเปลี่ยนวัสดุพื้น ด้วยระนาบผนัง เช่น เนิน กระบะต้นไม้ อุปกรณ์ เช่น ที่นั่ง ชุดโต๊ะสนาม เป็นต้น ซึ่งการสังเกตและสนใจในลักษณะพฤติกรรมของผู้ใช้จะเป็นสิ่งช่วยให้เกิดความเหมาะสม

2.2.5.10 การกระจายตัวของพื้นที่ใช้สอย การออกแบบสวนควรจะวางผังให้พื้นที่ใช้สอยประเภทสนามกีฬา หรือพื้นที่ออกกำลังกายแยกออกมาเป็นสัดส่วน จากพื้นที่เพื่อการพักผ่อน เพื่อให้เหมาะสมต่อพฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่

2.2.6 พฤติกรรมมนุษย์กับการออกแบบพื้นที่นันทนาการ

โดยหลักการแล้วนักออกแบบควรจะให้ความสนใจพฤติกรรมมนุษย์ที่จะใช้ในการออกแบบ 2 ด้านใหญ่ ๆ (นิลบล คล่องเวสสะ, 2549) คือ

2.2.6.1 พฤติกรรมเชิงการใช้สอย (Usage)

พฤติกรรมเชิงร่างกายในการทำกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การเดิน การนั่ง การเล่นกีฬา หรือด้านขนาดของพื้นที่ที่ต้องการใช้ ด้านวัสดุที่เหมาะสมที่จะรองรับกิจกรรมนั้น ด้านอุปกรณ์ที่จำเป็น และตำแหน่งการวางอุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสมกับกิจกรรม และด้านความสัมพันธ์กับกิจกรรมอื่น ๆ เป็นต้น คือเป็นการจัดการพื้นที่เพื่อสนับสนุนให้เกิดความสะดวกในการใช้สอยให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้

ผู้ออกแบบมักจะมีเครื่องมือช่วย เช่น คู่มือและมาตรฐานต่าง ๆ ซึ่งเป็นงานค้นคว้าเกี่ยวกับร่างกายมนุษย์และการเคลื่อนไหว คู่มือในด้านกฎเกณฑ์กติกาและแนวปฏิบัติต่าง ๆ การศึกษาและสังเกตเพื่อทำแผนภูมิความสัมพันธ์กิจกรรม เป็นต้น

2.2.6.2 พฤติกรรมเชิงจิตวิทยา (Experience Behaviour)

ได้แก่ การตอบสนองของมนุษย์ต่อสิ่งเร้าที่เกิดขึ้นขณะนั้น อาจเป็นบรรยากาศรอบตัว ผู้คนรอบตัว เหตุการณ์รอบตัว สถานการณ์โดยรอบ ฯลฯ จำแนกออกเป็น 2 ขั้นตอน

(1) ขั้นตอนการรับรู้ (Experience)

การรับรู้ผ่านประสาทสัมผัสของร่างกายและผ่านการรับรู้ไปยังสมองเพื่อตีความและประเมินค่า กระบวนการนี้เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นโดยอัตโนมัติเรียกว่า สัญชาตญาณ เช่น การรับรู้ความรู้สึก รู้สึกปลอดภัย รู้สึกสนุกสนาน เป็นต้น การประเมินค่า เช่น ความชื่นชม ความชอบ ความสวย ความน่าเกลียด เป็นต้น ฯลฯ เป็นสัญชาตญาณที่จะมีความรู้สึกและมีความคิดต่อสิ่งที่เห็นเสมอ ไม่ว่าจะแสดงออกมาให้เห็นหรือไม่ก็ตาม

(2) ขั้นตอนการแสดงออก (Behaviour)

การแสดงออกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นที่อยู่รอบข้างขณะนั้น เมื่อมนุษย์รับรู้และมีสัญชาตญาณต่อสิ่งที่เขาเห็นและสัมผัสแล้ว มักจะมีการแสดงออกอย่างใดอย่างหนึ่งต่อสิ่งนั้น ๆ ซึ่งบุคคลอื่นอาจสังเกตได้ชัดเจนหรือสังเกตไม่ชัด การแสดงออกนี้อาจเป็นได้ตั้งแต่กริยาเล็ก ๆ น้อย ๆ ไปจนถึงกริยาที่แสดงออกในทางการสื่อสารโดยตรง เช่น การพูด การผลัก การจับมือ หรือกริยาตอบสนองที่เป็นผลอื่น ๆ เช่น การจัดสินใจเลือก การทำลาย การช่วยเหลือ การร่วมมือ การแยกตัวซึ่งการออกแบบพื้นที่สาธารณะจะมุ่งเน้นสนในพฤติกรรมเชิงจิตวิทยาในส่วนการตอบสนองในด้านการตัดสินใจในการทำกิจกรรมนั้น การตัดสินใจเพื่อเลือกสถานที่ทำกิจกรรมนั้น การสร้างความร่วมมือในชุมชนเพื่อลดการทำลายอุปกรณ์และบริเวณ

สำหรับโครงการสวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการสาธารณะ หลักการทางจิตวิทยาและพฤติกรรมมีส่วนสำคัญ ทั้งนี้โครงการสาธารณะต่าง ๆ ได้จำแนกเป็น 2 ประเภทคือ

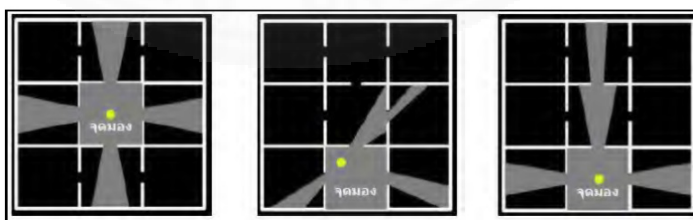
1. โครงการที่ผู้ใช้จำเป็นต้องใช้ด้วยจุดมุ่งหมายเฉพาะอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น โรงพยาบาล ท่าอากาศยาน โรงเรียน
2. โครงการที่ผู้ใช้เลือกใช้ด้วยความพึงพอใจ เช่น สวนสาธารณะ สวนสนุก แหล่งท่องเที่ยว พิพิธภัณฑ์ ศูนย์การค้า เป็นต้น ในกรณีโครงการประเภทแรก หากเป็นการออกแบบโดยไม่ได้คำนึงถึงพฤติกรรมของผู้ใช้ ผู้ใช้ก็จะไม่ได้รับความสะดวก ไม่พอใจ และไม่ประทับใจในสถานที่นั้น ๆ แต่ผู้ใช้เหล่านั้นก็ยังคงใช้สถานที่นั้น ๆ อยู่ดีด้วยเหตุผลอื่น ส่วนโครงการประเภทที่สอง หากออกแบบโดยไม่ได้คำนึงถึงพฤติกรรมของผู้ใช้ให้ดีแล้ว ผู้ใช้ก็เลือกที่จะไม่มาใช้พื้นที่นั้น ๆ เป็นผลให้เกิดการสูญเปล่า เจ็บเหงา ทั้งร่างกาย ทрудโทรม เกิดการครอบครองโดยบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และอาจกลายเป็นแหล่งมั่วสุมในทางมิชอบได้

2.2.7 พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย

ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ (2552) เสนอการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะของชุมชนเมืองควรมีการใช้งานพื้นที่สาธารณะแบบเอนกประสงค์ (Multi Uses) และส่งเสริมให้พื้นที่ว่างสาธารณะเป็น “พื้นที่ทางสังคม” (Social Space) อย่างแท้จริงของชุมชนและเมือง สามารถสร้างให้เกิดได้โดยลักษณะรูปทรงและการจัดวางตัวของพื้นที่ ซึ่งแต่ละมุมของพื้นที่จะสร้างให้เกิดทัศนียภาพในการมองเห็นของคนแตกต่างกันออกไป เรียกพื้นที่ในการถูกมองเห็นทั้งหมดจากจุดใดจุดหนึ่งว่า “สนามทัศน” (Isovist Field)

2.2.7.1 ทฤษฎีสถนามทัศน

พื้นที่ “สนามทัศน” คือพื้นที่ที่ถูกมองเห็นจากจุดใดจุดหนึ่ง ไปยังอีกจุดหนึ่ง มีต้นกำเนิดคือการมองเห็นของคน



ภาพที่ 2.2 มุมมองของมุมต่าง ๆ และช่องเปิด แสดงการมองเห็นพื้นที่. จาก พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย (น. 4), โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2552

จากภาพที่ 2.2 พื้นที่สนามทัศน์ คือ พื้นที่สีเทา คือพื้นที่ที่สามารถมองเห็นได้จากการยืนในตำแหน่งจุดสีเหลือง และสีดำคือมุมมองที่ไม่สามารถมองเห็นได้

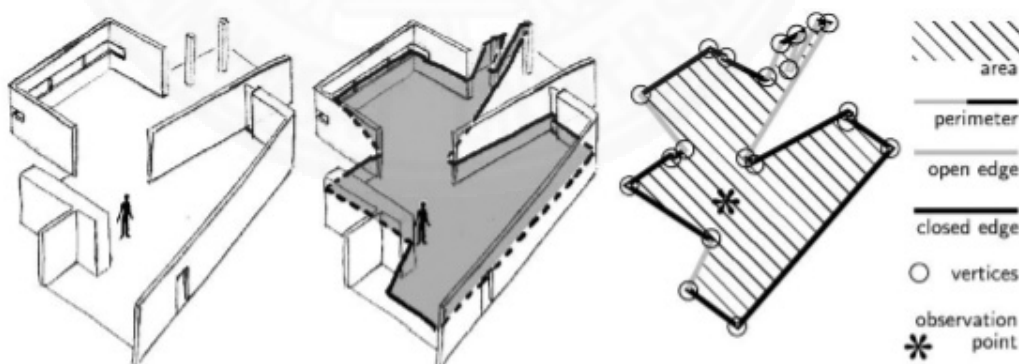
ศักยภาพของพื้นที่ในการมองเห็น หรือพื้นที่ที่มีสนามทัศน์ที่กว้างไกล และมีความชัดเจนของสนามทัศน์มากกว่า จะเอื้อให้เกิดการเข้าใช้งานพื้นที่ที่หลากหลายวัตถุประสงค์ หลากหลายช่วงเวลา และกลุ่มคนหลากหลายประเภท ซึ่งทำให้เกิด “ความเป็นอเนกประโยชน์”

พื้นที่อเนกประโยชน์ เกิดจากพฤติกรรมทางสังคมของคน เนื่องจากการชอบมองและสังเกตผู้อื่น และในทางกลับกันชอบที่จะถูกมองและสังเกตเช่นเดียวกัน ดังนั้นถ้าเกิดความหลากหลายจะทำให้พื้นที่มีการใช้งานที่ดี และถ้ามีระดับสนามทัศน์มาก พื้นที่ที่มีความแตกต่างและหลากหลาย สร้างให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการใช้พื้นที่ (Space Use Pattern) กับการออกแบบลักษณะรูปทรง

ดังนั้นการจัดวางของพื้นที่ว่างสาธารณะให้มีคุณภาพและการใช้งานอเนกประโยชน์ จะต้องคำนึงถึงพื้นที่สนามทัศน์ด้วย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสนามทัศน์เป็นส่วนหนึ่งที่สามารถดึงดูดใช้งานให้เลือกที่จะเข้าหรือไม่เข้าใช้งานในพื้นที่โครงการ

2.2.7.2 ทฤษฎีการรับรู้พื้นที่ปิดล้อม

ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ (2552) กล่าวว่า สิ่งปิดล้อมในพื้นที่ชุมชนหรือเมือง และการจัดวางตัวของพื้นที่ ทำให้เกิดความสัมพันธ์กับพื้นที่อื่น ๆ ส่งผลทำให้เกิดการรับรู้ของสนามทัศน์ในแต่ละตำแหน่งเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะมีผลโดยตรงทำต่อประสบการณ์และพฤติกรรมของคนภายในพื้นที่ เช่น การเลือกเส้นทางการเข้าถึง เดินผ่าน หยุดพบปะพูดคุย ยืน นั่ง แลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร สินค้า บริการ หรือมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในลักษณะต่าง ๆ แตกต่างกันไป



ภาพที่ 2.3 พื้นที่สนามทัศน์เปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งปิดล้อม. จาก พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย (น. 4), โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2552

การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างสาธารณะของคนไทย มีความแตกต่างกับชาวตะวันตก เนื่องจากคนไทยเดินทางโดยยานพาหนะมากกว่าการเดินทางเท้าเพราะเมืองไทยเป็นเมืองร้อน แต่การใช้พื้นที่ว่างสาธารณะจะเป็นการเชื่อมต่อกับทางเท้าเป็นหลัก และแนวความคิดในการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะส่วนใหญ่เป็นของชาวตะวันตกที่อากาศหนาว ส่งผลให้พื้นที่ว่างสาธารณะของไทยส่วนใหญ่จึงโดนทิ้งร้างไม่มีการใช้งาน เพราะนำเอาแนวความคิดของชาวตะวันตกมาใช้มากเกินไป เช่น ออกแบบพื้นที่เปิดโล่งหมดจึงไม่นำใช้งาน และการเข้าถึงยากห่างจากที่จอดรถ ซึ่งลานคนเมือง ไม่สามารถใช้งานกิจกรรมได้ตลอดทั้งวัน เนื่องจากการนำเอาแนวความคิดพื้นที่เปิดโล่งของชาวตะวันตกมาใช้มากเกินไป (ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2552)



ภาพที่ 2.4 ลานกีฬาแห่งหนึ่งริมถนนย่านเพชรบุรีตัดใหม่ และลานสยามดิสคอปฟเวอรี กรุงเทพฯ. จากพื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย (น. 2), โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2552

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เศษเหลือ

2.3.1 นิยามและความหมายของพื้นที่เศษเหลือ

Guo Lei (2559, p.3) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและไม่สามารถบ่งบอกหน้าที่ในการพัฒนาเมืองได้ มีรูปลักษณะที่ผิดแปลกไปจากบริบทรอบข้าง โดยส่วนใหญ่แล้วจะส่งผลด้านลบต่อบริบทโดยรอบ

Aaron Peabody (2555, p.2) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่ไม่ได้ถูกใช้งาน หรือไม่ได้ถูกออกแบบ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเกิดตามโครงสร้างพื้นฐานในเมือง

Nurulhusna Qamaruz-Zaman (2555, p.452) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่เหลือจากการพัฒนาเมืองหรือโครงสร้างพื้นฐานในเมืองเช่นทางด่วนหรือทางรถไฟ เป็นต้น มี

เจ้าของกรรมสิทธิ์เป็นรัฐบาลหรืออาจไม่มีเจ้าของกรรมสิทธิ์เลย บางแห่งถูกปล่อยให้เป็นที่รกร้างและไม่ได้รับการพัฒนา รวมไปถึงพื้นที่รอบอาคารเก่า อีกทั้งยังส่งในด้านลบแก่บริบทโดยรอบ

Joanne Hudson (2553, p.3) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่เกิดจากการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม เช่น พื้นที่ทิ้งร้างใกล้ทางรถไฟ, พื้นที่ใกล้อุตสาหกรรมเก่า, พื้นที่ว่างเปล่าที่อยู่ติดถนนหรือใต้ทางด่วน เป็นต้น ในเมืองที่พัฒนาแล้วจะมีลักษณะเป็นพื้นที่ที่เหลือจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบที่มีลักษณะเป็นย่านที่อยู่อาศัยหรือย่านพาณิชย์กรรมซึ่งไม่มีใครแสดงตัวเป็นเจ้าของและถูกหมกมุ่นจากภาคเอกชน และมีแนวโน้มที่จะถูกพัฒนาโดยภาครัฐบาล

Yasaman Rose Jalaian (2558, p.2) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่มีลักษณะผิดแปลกจากบริบทรอบข้าง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถระบุการใช้งานได้และเกิดระหว่างการพัฒนารอบข้างอย่างไม่ได้ตั้งใจ

Von Scheele (2559) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่เกิดจากการรื้อถอนอาคารจนเกิดเป็นที่ว่างเปล่าและไม่ได้ใช้งานในเวลาต่อมา ถึงแม้ว่าจะอยู่ในพื้นที่ที่มีลักษณะคล้ายกันแต่ว่าไม่สามารถพัฒนาเพื่อให้เกิดประโยชน์ได้

N. Gurel Unur (2559) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่เกิดขึ้นจากหลากหลายเหตุผล เช่น การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ, สังคม, การใช้งาน, เทคโนโลยี, ปัญหาด้านสภาพแวดล้อม, การวางผังเมือง, การเสื่อมโทรมของชุมชน ฯลฯ แต่โดยส่วนมากแล้วไม่มีนิยามตายตัว ขึ้นอยู่กับบริบทที่เกิดขึ้น

Katrina Leigh Johnston (2556, p.6) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่เกิดหลังจากการพัฒนาหรือออกแบบ ซึ่งไม่สามารถระบุการใช้งานได้

Anuka Weththasinghe (2560, p.28) กล่าวว่า พื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ที่ขาดการคำนึงถึงหรือขาดการใช้งาน เกิดจากพื้นที่ที่ไม่สามารถตอบรับกับการเป็นพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่สาธารณะที่ไม่ได้รับการใช้งาน

โดยสรุปจากนิยามและความหมายของพื้นที่เศษเหลือข้างต้น พื้นที่เศษเหลือ คือ คำที่ไม่มีความหมายตายตัวในทางสถาปัตยกรรม โดยรูปแบบของพื้นที่เศษเหลือที่เกิดขึ้นนั้น ขึ้นอยู่กับบริบทและปัจจัยในการเกิดโดยรอบ ซึ่งจะทำให้การแยกประเภทของพื้นที่เศษเหลือในหัวข้อถัดไป

2.3.2 ประเภทของพื้นที่เศษเหลือ

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยสามารถแบ่งลักษณะของพื้นที่เศษเหลือที่เกิดจากการพัฒนาเมืองออกเป็น 5 รูปแบบ ดังนี้

2.3.2.1 พื้นที่รกร้าง (Vacant Land)

มีลักษณะเสื่อมโทรมและไม่ได้รับการใช้งาน มีรูปลักษณะที่ผิดแปลกไปจากบริบทรอบข้าง โดยส่วนใหญ่แล้วจะส่งผลด้านลบต่อบริบทโดยรอบ ทำให้เกิดการทิ้งขยะและกลายเป็นแหล่งกอมลภาวะและอาชญากรรม มีกรรมสิทธิ์ทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ



ภาพที่ 2.5 พื้นที่เศษเหลือลักษณะพื้นที่รกร้าง. ที่มา

<http://percaritatem.com/2011/03/14/part-iii-frederick-douglass-on-self-writing-%E2%80%9Cin-the-spaces-left%E2%80%9D-and-the-heteroglossia-of-literacy/>

2.3.2.2 พื้นที่ใต้ทางด่วน (Under Expressway)

เกิดขึ้นภายใต้โครงสร้างพื้นฐานของเมืองเพื่อรองรับความต้องการด้านการคมนาคมที่มากขึ้นเกิดจากการขยายตัวของเมือง พื้นที่ไม่ได้รับการพัฒนาไปพร้อมกับการก่อสร้าง ส่งผลให้พื้นที่กลายเป็นที่รกร้างและไม่ได้รับการใช้งาน มีกรรมสิทธิ์เป็นของภาครัฐหรืออาจไม่มีเจ้าของกรรมสิทธิ์เลย บางแห่งถูกปล่อยให้เป็นที่รกร้างและไม่ได้รับการพัฒนา



ภาพที่ 2.6 พื้นที่เศษเหลือลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วน. ที่มา

<http://www.uddc.net/sites/default/files/image/wysiwyg/r0031047.jpg>

2.3.2.3 อาคารเก่า (Abandoned Building)

พื้นที่ที่เกิดจากการรื้อถอนอาคารจนเกิดเป็นที่ว่างเปล่าและไม่ได้ใช้งาน ในเวลาต่อมา ถึงแม้ว่าจะอยู่ในพื้นที่ที่มีลักษณะคล้ายกัน แต่ไม่สามารถพัฒนาเพื่อให้เกิดประโยชน์ ได้เกิดขึ้นจากหลากหลายเหตุผล เช่น การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ, สังคม, การใช้งาน, เทคโนโลยี, ปัญหาด้านสภาพแวดล้อม ,การวางผังเมือง ,การเสื่อมโทรมของชุมชน ฯลฯ



ภาพที่ 2.7 พื้นที่เศษเหลือลักษณะอาคารเก่า. ที่มา

https://www.matichon.co.th/economy/news_555176

2.3.2.4 พื้นที่ว่างเปล่า (Underused Land)

พื้นที่ที่ไม่ได้รับการค้ำึงถึงตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบจนไปถึงการใช้งาน จนกลายเป็นเศษเหลือที่ไม่สามารถนำมาใช้งานได้มีประสิทธิภาพ พื้นที่มีลักษณะผิดแปลกจากบริบทรอบข้าง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถระบุการใช้งานได้และเกิดระหว่างการพัฒนารอบข้างอย่างไม่ได้ตั้งใจ



ภาพที่ 2.8 พื้นที่เศษเหลือลักษณะพื้นที่ว่างเปล่า. ที่มา

<https://smallgardenspaces.wordpress.com/>

2.3.2.5 พื้นที่อุตสาหกรรมเก่า (Brownfield)

พื้นที่ที่เคยใช้ประโยชน์จากประเภทอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และเส้นทางคมนาคม เช่น โรงงานอุตสาหกรรมเก่า ท่าเรือเก่า สถานีบริการก๊าซที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว สถานีรถไฟเก่า เป็นต้น



ภาพที่ 2.9 พื้นที่เศษเหลือลักษณะพื้นที่อุตสาหกรรมเก่า. ที่มา <http://www.naco.org/blog/key-win-counties-fy-2018-omnibus-reauthorizes-and-reforms-epas-brownfields-program>

จากการศึกษาเกี่ยวกับนิยามความหมายและประเภทของพื้นที่เศษเหลือ ทำให้ผู้
สามารถสรุปได้ว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้เป็นหนึ่งในพื้นที่เศษเหลือที่ไม่ได้
รับการค้ำึงถึงจากการออกแบบ อีกทั้งยังมีกรรมสิทธิ์เป็นของภาครัฐ ทำให้มีหลายพื้นที่ขาดการใช้
งาน และจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางต่อไปในอนาคตที่ยังคงมีนโยบายในพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง

2.3.3 แนวความคิดเรื่องพื้นที่สูญเปล่า

ในปี ค.ศ. 1986 โรเจอร์ ทรานซิก แห่งมหาวิทยาลัยคอร์เนล ผู้สอนสาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ได้เผยแพร่ทฤษฎีเกี่ยวกับ การค้นหาพื้นที่สูญเปล่า (Finding Lost Space) หรือพื้นที่สาธารณะในเขตชุมชนเมืองซึ่งมีสภาพไม่พึงปรารถนา ทรานซิกให้คำนิยามสำหรับพื้นที่สูญเปล่าว่า หมายถึง พื้นที่ซึ่งเว้นไว้โดยรอบฐานอาคารสูง ลานต่างระดับที่เข้าไปใช้ประโยชน์ไม่ได้ ลานจอดรถที่เว้งว่าง พื้นที่ด้านข้างและข้างใต้ทางด่วน พื้นที่ริมน้ำซึ่งเข้าถึงได้ยาก พื้นที่บริเวณชุมทางรถไฟ ค่ายทหารที่ปล่อยให้รกร้าง โรงงานและโกดังที่เลิกใช้งานแล้ว สวนสาธารณะที่ถูกทอดทิ้ง พื้นที่ต้องรื้อสร้างใหม่เพราะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ฯลฯ หรือสรุปได้ว่า พื้นที่สูญเปล่า คือบรรดาพื้นที่ซึ่งไม่สมควรปรากฏสภาพให้เห็นอีกต่อไป เขาจึงเสนอทฤษฎีเพื่อฟื้นฟูแก้ไขพื้นที่เหล่านั้นซึ่งแทรกซึมอยู่ทั่วไปในเมืองต่าง ๆ ให้มีสภาพที่น่าดูขึ้นและกลมกลืนกับพื้นที่อื่น ๆ

โรเจอร์ ทรานซิก เป็นภูมิสถาปนิกผู้มีแนวคิดต่อต้านลัทธิโมเดิร์น เขาไม่เห็นด้วยกับการแบ่งแยกพื้นที่ในเมืองออกเป็นย่านต่าง ๆ อย่างเด็ดขาดจากกัน โดยเห็นว่าเมืองสมัยใหม่นั้นไม่มีคุณภาพชีวิต โครงสร้างของเมืองไม่มีความกระชับ และพื้นที่สาธารณะขาดรูปทรง ทั้งนี้ก็เพราะกิจกรรมส่วนใหญ่ถูกออกแบบให้ซ้อนขึ้นทางสูงและต่างลอยตัวเป็นอิสระจากกันตามแบบฉบับของยุคโมเดิร์น โดยไม่ใส่ใจในรูปทรงของที่ว่างรอบ ๆ อาคาร ปล่อยให้พิเศษเสี้ยว ขาด วีน และไม่รวมกันเป็นกลุ่มก้อนเหมือนที่ว่างสาธารณะในเมืองสมัยก่อน

ทฤษฎีที่เขาเห็นว่าเป็นประโยชน์สำหรับการฟื้นฟูพื้นที่สูญเปล่า ประกอบด้วย ทฤษฎีภาพกับพื้น (Figure-Ground Theory) ทฤษฎีความเชื่อมโยง (Linkage Theory) และทฤษฎีการสร้างสถานที่ (Place Theory) ทั้งสามทฤษฎีจะแยกกันไม่ได้ ต้องใช้พร้อมกันเป็นชุดจึงจะได้ผล

2.3.3.1 ทฤษฎีภาพกับพื้น

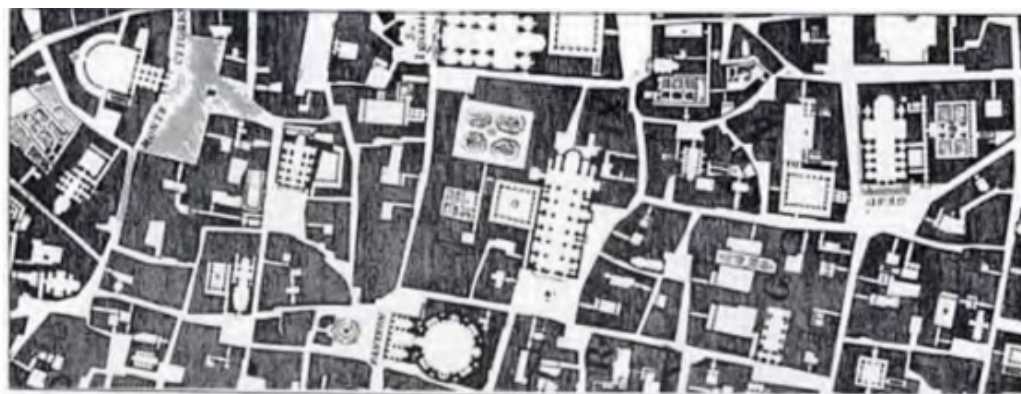
แม้ว่าความสัมพันธ์ระหว่าง ภาพ กับ พื้น จะเกิดจาก จิตวิทยาเกสตัลท์ และเป็นเทคนิคที่ใช้กันมาก่อนยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ตัวอย่างเช่น แผนผังกรุงโรมซึ่งวาดโดย เจียมบัตติสตา นอลลี (Giambattista Nolli) ในปี ค.ศ.1748 แต่ทรานซิกได้ชี้ให้เห็นว่า ความสัมพันธ์ระหว่าง ส่วนทึบ ซึ่งแทนอาคารและสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ กับส่วนโปร่งซึ่งแทนที่ว่างนั้น มีความสำคัญยิ่งกว่าองค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีนี้ ได้แก่

(1) ส่วนทึบ 3 ประเภท คือ

1. อาคารสถาบันหลักของเมือง
2. อาคารที่แสดงลักษณะความเป็นกลุ่มก้อน
3. อาคารที่เน้นขอบและทิศทาง

(2) ส่วนโปร่ง 5 ประเภท คือ

1. พื้นที่บริเวณปากประตูเมือง
2. พื้นที่กึ่งสาธารณะในบริเวณกลุ่มอาคาร
3. ถนนและลานโล่ง
4. สวนสาธารณะ
5. พื้นที่โล่งแนวยาวซึ่งเชื่อมต่อออกไปนอกเมือง



ภาพที่ 2.10 แผนผังกรุงโรม ของนอลลี ตัวอย่างที่ดีตามทฤษฎีภาพกับพื้นที่. จาก *Finding Lost Space* (United Kingdom: Better World Books, 1986) (น. 99), Van Nostrand Reinhold

ส่วนที่ทับกับส่วนโปร่ง หากไม่สัมพันธ์กันแล้วก็จะเกิดพื้นที่สูญเสียเปล่า ดังนั้นต้องคำนึงถึงรูปทรงของที่ว่างที่เหลือรอบ ๆ อาคาร พร้อมไปกับการออกแบบมวลอาคาร

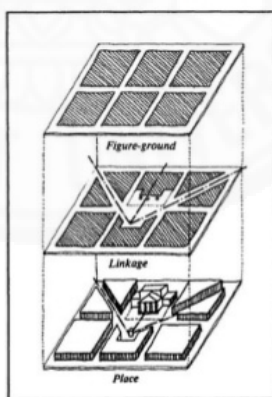
2.3.3.2 ทฤษฎีการสร้างสถานที่

ทรานซิกได้อ้างอิงนักทฤษฎีภูมิสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมก่อนหน้าเขาหลายคน เช่น เอียน แมคฮาร์จ (Ian McHarg) ผู้แต่ง *Design with Nature* เมื่อปี ค.ศ.1969 ซึ่งชี้ให้เห็นความสำคัญของระบบนิเวศน์ในการสร้างสรรค์สถานที่อย่างมีคุณภาพ และคริสเตียน นอร์เบิร์ก ชูลส์ (Christian Norberg-Schulz) ผู้แต่ง *Genius Loci หรือ Spirit of Place* เมื่อปี ค.ศ. 1979 ซึ่งสอนให้สถาปนิกสร้างสรรค์อาคารสถานที่ซึ่งให้ความรู้สึกเป็นพิเศษ ในความเห็นของทรานซิก สถานที่ที่ลักษณะดังกล่าวจะต้องมีจิตวิญญาณซึ่งสะท้อนวัฒนธรรมของท้องถิ่น เขาเห็นว่าเมืองสมัยใหม่ด้อยคุณสมบัติในเรื่องนี้มาก เมื่อเทียบกับเมืองในสมัยก่อน เพราะให้ความสำคัญแก่แผนแม่บทและการออกมาตราการควบคุมมากเกินไป ไม่เหลือช่องว่างสำหรับการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนที่เคยมีมาก่อน และสรุปว่าการออกแบบชุมชนเมืองควรตอบสนองความต้องการของมนุษย์ ดำรงบริบททางประวัติศาสตร์และสร้างอาคารสถานที่อย่างมีคุณภาพ ทฤษฎีการสร้าง

สถานที่ ค่อนข้างโน้มเอียงไปในแนวประจักษ์นิยมซึ่งให้ความสำคัญต่อวิถีของมนุษย์ ผลงานที่ทรานซิก นำมาอ้างอิง ได้แก่ ผลงานของเควิน ลินซ์ กอร์ดอน คัลเลน โดนัลด์ แอปเปิลยาร์ด เลอง ครีย์ และ ออสการ์ นิวแมน บุคคลกลุ่มนี้เป็นผู้ที่เข้าใจในเรื่องความรู้สึกถึงความเป็นสถานที่พิเศษ และเป็นผู้ที่มี สำนึกในบริบทของการออกแบบ ซึ่งเป็นแนวตรงกันข้ามกับกลุ่มที่ฝึกฝนในลัทธิโมเดิร์น

ทรานซิกสรุปว่า ในการพัฒนารูปทรงของเมืองนั้น ควรดำเนินการแบบ ค่อยเป็นค่อยไป อย่าออกแบบให้เสร็จสมบูรณ์ในคราวเดียว เพราะสิ่งที่เกิดขึ้นทีละเล็กละน้อยต้องการ เวลาเพื่อสร้างความคุ้นเคย และท้ายที่สุด เขาได้ให้คำแนะนำ 5 ประการ สำหรับการฟื้นฟูพื้นที่สูญเสีย เปล่า ดังนี้

- (1) นำทฤษฎีข้างต้นมาใช้พร้อม ๆ กันทั้ง 3 ทฤษฎี
- (2) ค่อย ๆ แทรกเสริมสิ่งใหม่ลงไปในพื้นที่เดิมอย่างระมัดระวัง เพื่อสร้าง ความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ
- (3) รวมพื้นที่พักอาศัยเข้ากับพื้นที่ทำงานเพื่อลดความสูญเสียเปล่า ซึ่งเกิดจาก การใช้งานเฉพาะช่วงกลางวันหรือกลางคืนเท่านั้น และเพื่อสร้างบรรยากาศที่มีชีวิตชีวาในพื้นที่ เหล่านั้น
- (4) นำสภาพธรรมชาติเข้าไปช่วยลดความแข็งกระด้าง ทั้งการจัด องค์ประกอบของภูมิทัศน์และการปลูกพืชพันธุ์ไม้ต่าง ๆ
- (5) พยายามใช้กระบวนการทางการเมืองการปกครอง เพื่อโน้มน้าวให้ผู้ที่ มีอำนาจตัดสินใจเห็นว่า การสร้างสรรค์ด้านสุนทรียภาพให้กับชุมชนเมืองนั้น มีความสำคัญไม่น้อยไป กว่าประโยชน์ใช้สอยด้านเศรษฐกิจ



ภาพที่ 2.11 การใช้ทฤษฎี Three Theories of Urban Spatial Design. จาก *Finding Lost Space* (United Kingdom: Better World Books, 1986) (น. 98), โดย Van Nostrand Reinhold, 1986

2.3.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพื้นที่ว่างและความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมือง

2.3.4.1 ความหมายของพื้นที่ว่างในรูปแบบต่าง ๆ

(1) พื้นที่ว่างเปิดโล่ง (Open space)

หมายถึง พื้นที่ที่เกิดขึ้นในบรรยากาศซึ่งเป็นธรรมชาติ หรือสิ่งปลูกสร้างภายในเมือง (Urban mass) มีน้อยกว่าในเขตเมืองชั้นใน ในบางครั้งมีพื้นที่ว่างที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ในการใช้สอยของเมือง เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา ซึ่งพื้นที่ลักษณะนี้เป็นการใช้งานที่ซ้อนทับกันระหว่าง พื้นที่ว่าง (Open space) และ พื้นที่ว่างในชุมชนเมือง (Urban space)

(2) พื้นที่เหลือ (Lost space)

หมายถึง พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างตามตึกสูงต่าง ๆ โดยไม่ได้ใช้ประโยชน์ หรือพื้นที่ตามตลาดเก่า ตัวอย่างเช่น พื้นที่ตามขอบทางด่วนที่ไม่ได้รับการบำรุงรักษา อาจหมายรวมถึงพื้นที่ซึ่งถูกละทิ้งริมน้ำ ริมทางรถไฟ เขตทหาร และนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ อีกด้วย

(3) พื้นที่สาธารณะ (Public space)

หมายถึง พื้นที่ทางสังคมซึ่งเปิดให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ ตัวอย่างเช่น ถนน พลาซ่า สวนสาธารณะ

(4) พื้นที่ว่างในชุมชนเมือง (Urban space)

หมายถึง พื้นที่ว่างที่เกิดจากการปิดล้อมของสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ นับตั้งแต่ถนน อาคาร และสิ่งอื่น ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้น และหมายรวมถึงที่เว้นว่างของเมืองรูปแบบสามัญที่เกิดจากการจัดวางอาคาร ซึ่งโดยทั่วไปเกิดจากรูปด้านของอาคารและพื้นผิวดิน (Floor) ของเมือง ซึ่งอาจมี ลักษณะช่องทางตามแนวยาว (Linear corridors)

(5) พื้นที่เว้นว่างสีเขียว (Green space)

หมายถึง พื้นที่เว้นว่างสีเขียว หรือไม่จำเป็นต้องเป็นพื้นที่สีเขียวก็ได้ แต่เป็นที่เว้นว่างขนาดใหญ่พอสมควร ได้แก่ สวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พลาซ่า แนวสีเขียวของเมือง สนามเด็กเล่น สนามกีฬา

(6) พื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ (Underutilized space)

หมายถึง พื้นที่ที่ถูกละเลย โดยมีเกณฑ์พิจารณาจากซากของเมือง (Urban ruins), หน้าที่ (Function), คน (People), ความสวยงาม (City beautiful), ความมีเอกลักษณ์ (Identity) และความเป็นสาธารณะ (Publicity)

2.3.4.2 การจำแนกรูปแบบประเภทที่ว่างในชุมชนเมือง

(1) จำแนกตามลักษณะตำแหน่งที่ตั้งของที่ว่าง

1. ที่ว่างในชุมชนเมือง (Urban space) เป็นพื้นที่ว่างเพื่อประโยชน์ของการใช้สอยในชุมชนเมืองอันได้แก่ สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น เป็นต้น
2. ที่ว่างนอกเขตเมือง (Rural space) เป็นพื้นที่ว่างที่กว้างขวาง ต้องการพื้นที่มาก ๆ อยู่ห่างจากพื้นที่พักอาศัย และเป็นพื้นที่เพื่อประโยชน์ใช้สอยโดยส่วนรวม อันได้แก่ บริเวณ พื้นที่เกษตรกรรม บริเวณควบคุมการระบายน้ำและควบคุมระดับน้ำท่วมถึง
3. ที่ว่างตามธรรมชาติ (Natural space) เป็นพื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นในธรรมชาติ มีการสงวนรักษาไว้ให้คงสภาพเดิม เช่น แม่น้ำลำคลอง พื้นที่ป่า พื้นที่คุ้มครองสัตว์ป่า เป็นต้น

(2) จำแนกตามลักษณะของประโยชน์ใช้สอยของที่ว่าง

1. ที่เว้นว่างสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านสาธารณูปโภค (Open utility) เช่น แนวสายไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ ระบบการป้องกันน้ำท่วม เป็นต้น
2. ที่เว้นว่างสีเขียว หรือไม่จำเป็นต้องเป็นพื้นที่สีเขียวก็ได้ แต่เป็นที่เว้นว่างขนาดใหญ่พอสมควร (Open green) เช่น สนามกีฬา สวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พลาซ่า แนวสีเขียวของเมือง (Green belt) เป็นต้น
3. ที่เว้นว่างสำหรับการสัญจร (Corridors space) เช่น ถนน ทางเดิน คลอง เป็นต้น

(3) จำแนกตามลักษณะโครงสร้างของที่ว่าง

1. ที่ว่างที่เป็นสีเขียว (Green) ได้แก่ สวนสาธารณะ สนามหญ้า สนามกีฬา สนามม้า เป็นต้น
2. ที่ว่างที่มีวัสดุปูปิด (Paved) มีการก่อสร้าง ได้แก่ จัตุรัส ลานอเนกประสงค์

2.3.4.3 ความสำคัญของพื้นที่ว่างในชุมชนเมือง

(1) บทบาทของที่ว่างต่อประชากรเมือง

ทำหน้าที่เป็นพื้นที่รองรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของชาวเมืองอันได้แก่

1. เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งสถานที่สำหรับสันทนการพักผ่อนหย่อนใจในเขตชุมชนเมืองนั้นนับว่ามีความสำคัญมาก เนื่องจากชีวิตที่รีบเร่งแข่งกับเวลาของชาวเมืองนั้นต้องการพื้นที่พักผ่อนที่อยู่ใกล้บ้านและมีรูปแบบของกิจกรรมที่ไม่ซับซ้อน ซึ่งทั้งนี้รูปแบบของ

กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจในแต่ละสังคมอาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น การศึกษา อายุ รายได้ ค่านิยม เป็นต้น

2. เป็นสถานที่พบปะสังสรรค์ เป็นพื้นที่ที่มีบทบาทในการรวมกลุ่มทางสังคมเพื่อร่วมกันทำกิจกรรมต่าง ๆ

3. เพื่อความสุนทรีย์ด้านการมองเห็น เป็นพื้นที่ที่สามารถจัดตกแต่งให้มีความสวยงาม สร้างเอกลักษณ์ มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ มีการรับรู้ด้านความงามทั้งในด้านสายตาและจิตใจไปพร้อมกัน

(2) บทบาทของที่ว่างในการเป็นองค์ประกอบหลักของเมือง

องค์ประกอบหลักของเมืองที่เป็นส่วนสำคัญต่อการมองเห็น และทำให้เมืองมีความสวยงามเกิดความน่าประทับใจต่อผู้อยู่อาศัยและผู้พบเห็น มีองค์ประกอบดังนี้

1. ธรรมชาติ สิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและยังคงมีอยู่ในเมือง เช่น แม่น้ำ คลอง บึง ภูเขา ป่าละเมาะ เป็นต้น ซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีค่าด้านความงามและประโยชน์ใช้สอยสามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นสวนสาธารณะของชาวเมืองให้คนทั่วไปได้มีโอกาสชื่นชมธรรมชาติ มีความผ่อนคลายจากชีวิตเมืองที่เร่งรีบตลอดทั้งวัน

2. อาคารและส่วนประกอบของอาคาร ได้แก่ อาคาร บ้านเรือน ตึกแถว รวมถึงส่วนประกอบของอาคารต่าง ๆ เช่น ลานทางเข้า กันสาด ป้าย เป็นต้น

3. ที่เว้นว่าง ได้แก่ สนามกีฬา สนามเด็กเล่น ลานอเนกประสงค์ ลานเชื่อมระหว่างอาคาร สวนสาธารณะ เป็นต้น

4. ทางสัญจร ถนน ทางเดิน ได้แก่ ถนน ทางเท้า ทางจักรยาน ทางรถไฟ รวมถึงแม่น้ำลำคลองที่ใช้ในการสัญจร ซึ่งเป็นส่วนประกอบของเมืองที่เชื่อมโยงสิ่งต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยองค์ประกอบของเมืองจะเรียงรายและเข้าถึงได้ด้วยทางสัญจร ถนน และทางเดินเหล่านี้

5. มนุษย์และการประกอบกิจกรรม ได้แก่ ส่วนประกอบของเมืองที่มีชีวิตการเคลื่อนไหว ทำกิจกรรมในส่วนต่าง ๆ ของเมือง โดยบางกิจกรรมทำเป็นประจำวัน บางกิจกรรมทำเฉพาะเทศกาลพิเศษ และบางกิจกรรมมีความน่าสนใจ ชักจูงให้ผู้มาเยี่ยมชมเข้าร่วมกิจกรรมไปด้วยกัน เช่น กิจกรรมค้าขาย การพักผ่อน การพูดคุย เป็นต้น

6. สิ่งประทับใจและสิ่งน่ารำคาญใจ เป็นลักษณะของเมืองที่เห็นได้โดยทั่วไป เป็นคุณภาพหรือสุนทรียภาพของเมือง การมีสุนทรียภาพที่ดีย่อมเกิดจากส่วนประกอบทางกายภาพที่ดีของเมืองที่เรียกว่า ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง ซึ่งองค์ประกอบต่าง ๆ ได้แก่

6.1 ความเป็นระเบียบ เป็นองค์ประกอบแรก ๆ ที่ทำให้เมืองมีความสวยงาม ซึ่งความเป็นระเบียบหมายถึง ความสะดวกในการทำกิจกรรมและคุณภาพของการมองเห็นที่

เรียบร้อย การจัดวางส่วนประกอบต่าง ๆ ของเมืองอย่างกลมกลืน และส่วนประกอบเหล่านั้นได้รับการเอาใจใส่ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ ไม่ชำรุดเสียหาย หรือสกปรกกรุงรัง ยากแก่การใช้งาน

6.2 ความสะดวกในการทำกิจกรรม ได้แก่ การประกอบกิจกรรมทุกอย่างเป็นไปได้อย่างสะดวก ทั้งผู้ที่อาศัยอยู่ในเมืองเองและผู้ที่มาเยี่ยมเยือน เช่น การเดินทางที่ราบรื่น การหาสิ่งที่ต้องการพบได้อย่างสะดวก

6.3 ความสบาย คือ ความสบายตามอัตภาพ ได้แก่ อุณหภูมิที่พอเหมาะ พื้นที่ไม่ใหญ่หรือแคบจนเกินไป หรือไม่มีฝุ่นมากจนเกินไป ทั้งนี้ สภาพแวดล้อมบางอย่างที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เช่น สภาพอากาศ แต่เราสามารถจัดเตรียมบริเวณให้สภาพอากาศนั้น ๆ บรรเทาลงได้ เช่น จัดเตรียมร่มเงา การไม่มีลานรับแดดขนาดใหญ่ซึ่งเป็นการเพิ่มความร้อนให้กับบริเวณ หรือเตรียมพื้นที่หลบฝนไว้ให้สำหรับพื้นที่ที่มีฝนตกบ่อย ๆ เป็นต้น

6.4 การมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน หมายถึง การสร้างภาพจำของเมืองให้ปรากฏให้แก่บุคคลที่พบเห็นแล้วจำได้ หลังจากที่ได้ไปเยี่ยมเยือนเมืองนั้นมาแล้ว

(3) บทบาทความสำคัญและประโยชน์ของที่ว่างสาธารณะในชุมชนเมือง

เพื่อการนันทนาการ การพักผ่อนหย่อนใจ ทั้งแบบที่ต้องออกแรงและไม่ต้องออกแรง (Active & Passive Recreation) โดยบริเวณพื้นที่ว่างสาธารณะจะถูกใช้เป็นส่วนสาธารณะของเมือง

1. เพื่อการค้า เป็นสถานที่เพื่อการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ผลิตภัณฑ์ เจริญธุรกิจ โดยอาจใช้พื้นที่ว่างมากกว่าหนึ่งแห่งเป็นตลาดเพื่อการแลกเปลี่ยนสินค้า และอาจใช้ถนนส่วนที่มีความกว้างมากพอ เป็นตลาดขนาดเล็ก ๆ ของเมืองได้อีกด้วย

2. เพื่อการสื่อสาร เป็นสถานที่เพื่อประกอบกิจกรรมทางสังคม มีการสื่อสาร กระจายข่าว มีการพบปะพูดคุยกัน หรือสังสรรค์กัน เป็นการสร้างสายสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ระหว่างคนในสังคมเดียวกัน

(4) ปัจจัยที่มีผลในการกำหนดสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างประเภท

ต่าง ๆ

1. ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยที่มีความจำเป็นต่อการเกิดขึ้นของกิจกรรมทุกประเภท อันได้แก่

1.1 สภาพที่ตั้ง จะต้องมิตั้งที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับโครงข่ายกิจกรรมหลักภายในย่านนั้น ๆ

1.2 ความต่อเนื่องที่ดี จะต้องมีความต่อเนื่องที่ดีกับพื้นที่โดยรอบ มีความต่อเนื่องทางสายตา (Visual Connection) และสามารถเข้าถึงได้ (Accessibility)

1.3 องค์ประกอบดึงดูดหลัก (Major Attraction) เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญในด้านที่เป็นพื้นฐานที่ชักชวนให้ประชาชนเข้าร่วมประกอบกิจกรรมโดยตรง ซึ่งหากขาดแรงดึงดูดที่มีประสิทธิภาพพอ ก็จะไม่สามารถสัมฤทธิ์ผลได้ องค์ประกอบในพื้นที่ว่างที่สามารถดึงดูดให้มีการใช้ประโยชน์ได้อย่างดี ยกตัวอย่างเช่น ร้านค้าหาบเร่แผงลอย การแสดงต่าง ๆ เป็นต้น

1.4 ขนาดพื้นที่ขั้นต่ำ (Minimum Space) ขนาดพื้นที่ที่พอเหมาะกับการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ แต่ละประเภทที่มีความต้องการที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งกิจกรรมประเภทพักผ่อนหย่อนใจ ต้องการความหนาแน่นต่ำ จึงควรมีขนาดพื้นที่ใหญ่กว่ากิจกรรมทางสังคมที่ใช้ความใกล้ชิดกัน และใช้เวลาอันสั้นในการประกอบกิจกรรม

1.5 ร่มเงาและแสงสว่าง การใช้ประโยชน์ในตอนกลางวันจำเป็นต้องใช้พื้นที่ว่างที่มีร่มเงา โดยมีความคลุมอุณหภูมิความร้อนและระดับความจ้าของแสงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ แต่ร่มเงาที่มากเกินไปจนเกิดความมืดทึบก็ส่งผลเสียต่อการใช้ประโยชน์เช่นเดียวกัน สำหรับการใช้งานเวลากลางคืนนั้น องค์ประกอบของแสงสว่างมีความจำเป็นมากเนื่องจากจะทำให้ประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดีแล้ว ยังทำให้รู้สึกปลอดภัยอีกด้วย

2. ปัจจัยเสริม คือ ปัจจัยที่มีผลต่อการประกอบกิจกรรมในแต่ละครั้งให้นานขึ้น หรือมีความสำคัญต่อกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ เอื้อประโยชน์ต่อการเกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างกัน ประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

2.1 สภาพแวดล้อม (Environment) สิ่งแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีของพื้นที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ประเภทการพักผ่อนหย่อนใจ และการยืดระยะเวลาในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ เป็นสำคัญ แต่หากสิ่งแวดล้อมมีมลภาวะทางสายตา ทางอากาศ และทางเสียง ยกตัวอย่างเช่น กองขยะ ฝุ่นละออง คิว้นพิษ เสียงเครื่องยนต์ เป็นต้น

2.2 สภาพภูมิอากาศในพื้นที่ (Micro Climate) สภาพที่สบายจำเป็นต่อการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ ซึ่งองค์ประกอบที่สำคัญในการเกิดภาวะสบาย ได้แก่ อุณหภูมิและความชื้นที่เหมาะสม ทั้งนี้ ร่มเงาและลมนับว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญในการกำหนดปัจจัยดังกล่าวข้างต้น

2.3 คุณภาพทางนามธรรม (Abstract Quality) คุณสมบัติในเชิงนามธรรมมักจะพัฒนาขึ้นจากการใช้ประโยชน์อย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน หรือมีความโดดเด่นกว่าพื้นที่อื่น ๆ ทำให้สามารถพัฒนาเป็นปัจจัยในการดึงดูดให้คนเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่เป็นประจำจนเกิดเป็นความคุ้นเคย

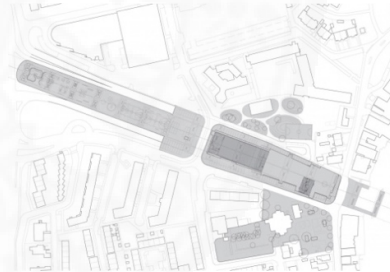
2.4 การจัดแบ่งพื้นที่ย่อย (Subspace) และสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Facility) การจัดแบ่งพื้นที่ย่อยอย่างเหมาะสม จะช่วยให้การประกอบกิจกรรมแต่ละประเภท

ประสบความสำเร็จ และยังมีผลต่อการรับรู้ที่แตกต่างกันออกไปซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่ว่างอีกด้วย ในด้านของสิ่งอำนวยความสะดวก จะช่วยให้เกิดความสะดวกเพิ่มเติมแก่ผู้เข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ซึ่งองค์ประกอบต่าง ๆ เหล่านี้ จะช่วยดึงดูดให้เกิดกิจกรรมและยืดระยะเวลาของการใช้งานในพื้นที่ ในช่วงเวลาต่าง ๆ กัน

2.4 กรณีศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะใต้ทางยกระดับ

2.4.1 อาเรนา, เนเธอร์แลนด์ (A8erna, Netherland)

Koog aan de Zaan เป็นเมืองที่อยู่ในมหานครอัมสเตอร์ดัม ตั้งอยู่ห่างออกมา 10 กม. ทางตะวันตกเฉียงเหนือของเมือง ในปี ค.ศ.1970 ทางยกระดับถูกสร้างขึ้นเพื่อเป็นเส้นทางไปสู่ตัวเมืองทำให้การเชื่อมต่อของเมืองถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง หลายปีผ่านไปบริเวณที่ถูกกละเลยแห่งนี้ ส่วนใหญ่แล้วถูกนำมาใช้เพียงเพื่อจอดรถเท่านั้น โดยโครงการอาเรนามีวัตถุประสงค์เพื่อฟื้นฟูความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ฝั่งของเมืองและเพื่อกระตุ้นการใช้งานพื้นที่ใต้ทางด่วนยกระดับแห่งนี้ กระบวนการมีส่วนร่วมกับชุมชน เจ้าของธุรกิจต่าง ๆ , และรัฐบาลท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง นำไปสู่ข้อเสนอในการออกแบบพื้นที่ว่างภายใต้ทางยกระดับเป็น ซูเปอร์มาร์เก็ต, ร้านขายดอกไม้, ร้านขายปลา และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมไปถึงสวนสาธารณะ, ที่เล่นสเก็ต และกีฬาทางน้ำ อีกทั้งยังมีท่าจอดเรือที่จะเชื่อมต่อทั้งสองด้านของเมืองไปยังแม่น้ำที่อยู่บริเวณใกล้เคียงอีกด้วย



ภาพที่ 2.12 ภาพแผนผังโครงการอาเรนา. ที่มา : architonic.com



ภาพที่ 2.13 ภาพก่อน-หลังโครงการอาเรนา. ที่มา : architonic.com

2.4.2 อันเดอร์พาสพาร์ค, โตรอนโต (Underpass Park, Toronto)

ตั้งอยู่ใต้ทางยกระดับที่เป็นทางเชื่อมจากชานเมืองไปสู่เมืองโตรอนโต พื้นที่พิเศษแห่งนี้ได้รับการเปลี่ยนให้กลายเป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อตอบสนองต่อผู้คนที่หลากหลายในสังคม และในขณะเดียวกันยังเป็นทั้งพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชนโดยรอบอีกด้วย พื้นที่สาธารณะแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการในการพยายามฟื้นฟูพื้นที่ริมน้ำของเมืองโตรอนโต โดยทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงชุมชนคอร์คทาวน์และละแวกใกล้เคียงของทั้งสองฝั่งของทางยกระดับผ่านการออกแบบที่คำนึงด้านความปลอดภัยและควมมีชีวิตชีวาในพื้นที่ ในช่วงเวลาที่จำนวนและความหนาแน่นประชากรเพิ่มขึ้น แต่ทรัพยากรที่ว่างในเมืองกลับเหลือน้อย การใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่โดนมองข้ามสามารถส่งผลดีต่อเมืองทั้งในแง่ของสุขภาพและควมมีชีวิตชีวาของเมือง



ภาพที่ 2.14 ภาพก่อน-หลังปรับปรุงอันเดอร์พาสพาร์ค. ที่มา :

<https://www.asla.org/2016awards/165332.html>

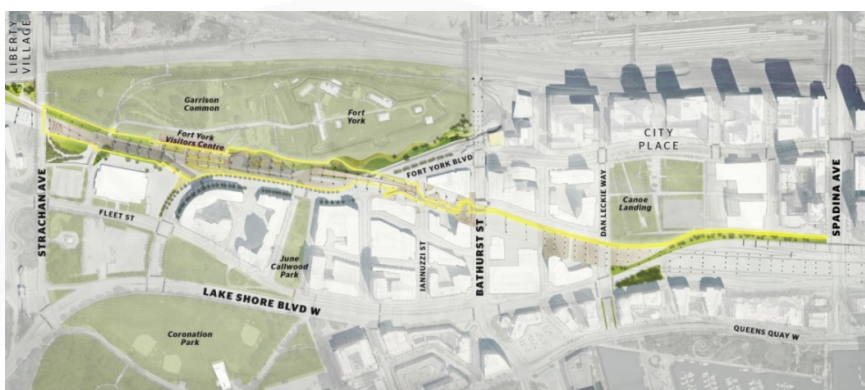


ภาพที่ 2.15 ภาพแผนผังโครงการอันเดอร์พาสพาร์ค. ที่มา :

<https://www.asla.org/2016awards/165332.html> 2.4.3 เดอะเบนท์เวย์, โตรอนโต (The Bentway, Toronto)

2.4.3 เดอะเบนท์เวย์, โตรอนโต (The Bentway, Toronto)

โครงการเดอะเบนท์เวย์ คือ พื้นที่สาธารณะใต้ทางยกระดับในเมืองโตรอนโตเพื่อตอบสนองต่อจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น เป็นการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนโดยรอบซึ่งมีประชากรกว่า 70,000 คน และในขณะเดียวกันยังเป็นการเชื่อมต่อไปสู่สถานที่สำคัญต่าง ๆ ในเมือง ในโครงการยังมีกิจกรรมตลอดทั้งปี ไม่ว่าจะเป็นสวนทางเดิน, ทางสเก็ต, สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการกีฬาและตลาด อีกทั้งยังมีการจัดแสดงนิทรรศการศิลปะ, งานเทศกาล, โรงละครและการแสดงดนตรีและอื่น ๆ เป็นต้น



ภาพที่ 2.16 ภาพแผนผังโครงการเดอะเบนท์เวย์. ที่มา : <http://www.thebentway.ca>



ภาพที่ 2.17 ลานสเก็ตโครงการเดอะเบนท์เวย์. ที่มา : <http://www.thebentway.ca>

2.4.4 อันเดอร์กราวน์ อิงค์ พาร์ค, บอสตัน (Undeground Ink Park, Boston)

ตั้งอยู่ระหว่างย่านบอสตันฝั่งใต้และละแวกใกล้เคียง เป็นโครงการที่ประสบความสำเร็จในการเปลี่ยนพื้นที่ใต้ทางยกระดับเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเมืองที่สามารถใช้งานได้, สถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและที่จอดรถเพื่ออำนวยความสะดวก การสร้างทางเดินเท้าและทางจักรยานเลียบบไปตามพื้นที่เป็นการสร้างการเชื่อมต่อใหม่ระหว่างชุมชนที่แยกออกจากกันโดยทางยกระดับก่อนหน้านี้ ที่จอดรถของพื้นที่สาธารณะแห่งนี้สามารถสร้างรายได้ให้กับพื้นที่ตลอดจนการจัดเทศกาลงานต่าง ๆ ในช่วงที่ที่จอดรถไม่ได้เป็นที่ต้องการมากนัก ทางเดิน, ที่เก็บของ และสิ่งต่าง ๆ จะได้รับการดูแลรักษาโดยใช้รายได้จากที่กล่าวมาข้างต้น



ภาพที่ 2.18 การปรับเปลี่ยนการใช้งานของพื้นที่จอดรถโครงการอันเดอร์กราวน์ อิงค์ พาร์ค.

ที่มา : <https://undergroundinkblock.com/neighborhood/qali9ehk1ezj2tooijfrnarioj4jbu>

โครงการยังมีเป้าหมายในการบริหารจัดการกับน้ำฝนที่มาจากพายุหรือภัยธรรมชาติ น้ำที่ลงมาจากทางยกระดับด้านบนจะไหลมาตามท่อระบายน้ำขนาดใหญ่ลงสู่สวนภูมิทัศน์สวนน้ำขนาดใหญ่ที่ทำหน้าที่รองรับน้ำและค่อย ๆ ปล่อยกลับลงสู่พื้นดิน

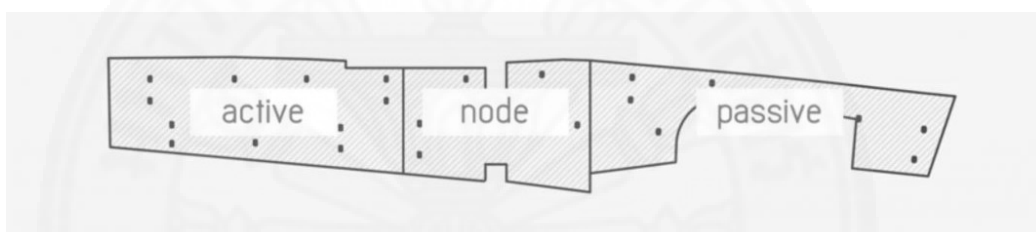


ภาพที่ 2.19 พื้นที่รับน้ำโครงการอันเดอร์กราวน์ อิงค์ พาร์ค. ที่มา :

<https://undergroundinkblock.com/neighborhood/qali9ehk1ezj2tooijfrnarioj4jbu>

2.4.5 ลานกีฬาพัฒนา 2, กรุงเทพมหานคร

โครงการมีจุดประสงค์ในการนำพื้นที่รกร้างข้างซอยพญาเนกซึ่งแต่เดิมเป็นแหล่งรวมขยะ สุนัขจรจัด มาพัฒนาด้วยแนวคิด ‘ลานบ้าน ลานดิน’ เดิมกิจกรรมอเนกประสงค์หลายชนิดให้กับชุมชน ทั้ง ลานกีฬา ตลาด พื้นที่ศิลปะวัฒนธรรม และสวนสาธารณะชุมชน แนวคิดให้ผู้คนในชุมชนใกล้เคียงมีส่วนร่วมกับโครงการ โดยเริ่มจากการสร้างความต้องการพื้นที่ใช้สอยจากการลงพื้นที่กับชุมชน ให้ชุมชนสร้างความหวงแหน สร้างความเป็นเจ้าของกับชุมชน โดยพื้นที่การใช้งานแบ่งออกเป็น 3 ส่วน เป็น Active Node และ Passive โดยพื้นที่ Active เป็นพื้นที่พื้นที่แข็งเดิมปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่ลานกีฬา พื้นที่ Node เป็นพื้นที่ตรงกลาง ปรับเปลี่ยนเป็นจุดนัดพบ และ พื้นที่ Passive เป็นบริเวณที่รกร้างเก่า ปรับเปลี่ยนให้กลายเป็นพื้นที่สวนและพื้นที่ใต้ทางด่วนส่วนที่เป็นเสาตอม่อของทางด่วนนั้นมีการเพิ่มฟังก์ชันระบบแสงสว่าง ม้านั่งเข้าไป และปลูกต้นไม้รอบนอกเพื่อกรองมลพิษจากภายนอก ทั้งมลภาวะทางเสียงและฝุ่นควันต่าง ๆ จากเครื่องยนต์



ภาพที่ 2.20 การวางฟังก์ชันการใช้งานโครงการลานกีฬาพัฒนา 2. ที่มา :

<https://urbancreature.co/utilize-the-unutilized/>



ภาพที่ 2.21 โครงการลานกีฬาพัฒนา 2. ที่มา : ผู้วิจัย

2.5 สรุปปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและกรณีศึกษา

2.5.1 ปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม โดยผู้วิจัยจะแบ่งหัวข้อของปัจจัยที่จะใช้ในการศึกษาออกเป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

- 1.ปัจจัยด้านกายภาพ
- 2.ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม
- 3.ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

ตารางที่ 2.2

ตารางสรุปปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม

ทฤษฎี	ปัจจัยด้านกายภาพ	ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม	ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ
2.1 นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> - การจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ - ขนาดของพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ความหนาแน่นประชากร 	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมสิทธิ์ที่ดิน - ราคาที่ดิน - หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - โครงการในอนาคต - นโยบายการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ
2.2.2 ประเภทของพื้นที่เศษเหลือ	<ul style="list-style-type: none"> - การเกิดขึ้นของพื้นที่เศษเหลือ 		
2.2.3 แนวคิดเรื่องพื้นที่สูญเปล่า	<ul style="list-style-type: none"> - รูปร่างของพื้นที่ที่เกิดจากอาคารรอบช่อง - ความสัมพันธ์ของพื้นที่ว่างและอาคารโดยรอบ 	<ul style="list-style-type: none"> - การเกาะกลุ่มของชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบ - การสะท้อนวัฒนธรรมของท้องถิ่น - การออกแบบควรตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนโดยรอบ - การสร้างความคุ้นเคยของสถานที่ที่เปลี่ยนไป - การผสมผสานพื้นที่พักอาศัยเข้ากับพื้นที่ทำงาน 	

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ตารางสรุปปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม

2.2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่ว่างและความสำคัญของพื้นที่ว่างในชุมชนเมือง	<ul style="list-style-type: none"> - ขนาดของพื้นที่ว่างไม่ใหญ่หรือแคบจนเกินไป - ความสุนทรีย์ด้านการมองเห็น - ความสัมพันธ์ของพื้นที่ว่างและอาคารโดยรอบ - การจัดวางส่วนประกอบต่าง ๆ ของพื้นที่อย่างกลมกลืน - ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ - ความพอดีของร่มเงาของพื้นที่ - สภาพที่ตั้งต้องมีความสัมพันธ์กับกิจกรรมที่เกิดขึ้น - มีความต่อเนื่องทั้งทางสายตาและการเข้าถึง 	<ul style="list-style-type: none"> - ความสะดวกในการทำกิจกรรมและคุณภาพในการมองเห็น - การดูแลรักษาและความปลอดภัย - มีการใช้ประโยชน์อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอหรือมีความโดดเด่น 	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้งานเพื่อการค้าขายสามารถดึงดูดให้ผู้คนมาใช้พื้นที่ได้
2.2.5 พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก – พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย	<ul style="list-style-type: none"> - ศักยภาพของพื้นที่ที่การมองเห็นที่กว้างไกลสามารถก่อให้เกิดการใช้งานได้หลากหลายวัตถุประสงค์ - การจัดวางตัวของพื้นที่ทำให้เกิดความสัมพันธ์กับพื้นที่อื่น ๆ ที่แตกต่างกันออกไป - การออกแบบให้พื้นที่เปิดโล่งหมดจะลงการดึงดูดการใช้งาน 		
2.3.1 ลักษณะของพื้นที่ว่างสาธารณะระดับชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> - ขนาดของพื้นที่มีความสัมพันธ์กับรัศมีการบริการและรูปแบบของการบริการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลาในการใช้งานครอบคลุมทั้งวัน - ตอบสนองต่อผู้ใช้งานทุกเพศทุกวัยและจำนวนของผู้ใช้งาน - มีความสะดวกต่อการใช้สอยในชุมชน - มีการคำนึงตามหลักจิตวิทยาเพื่อการใช้งานร่วมกัน 	
2.3.2 กิจกรรมและนันทนาการ		<ul style="list-style-type: none"> - ลักษณะของกิจกรรมที่เกิดขึ้นมีผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้งาน - วัย ,เพศ ,กระแสความนิยม และผู้ร่วมใช้พื้นที่มีผลต่อการเลือกกิจกรรม 	

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ตารางสรุปปัจจัยที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม

2.3.3 หลักการและทฤษฎีทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในพื้นที่สาธารณะ	- สภาพแวดล้อมด้านบรรยากาศ เช่น การมองเห็น การจัดการพื้นที่ ร่มเงา ความหลากหลายในการเข้าถึง ควรสัมพันธ์กับลักษณะการใช้งานพื้นที่	- การครอบครองพื้นที่, ระยะห่างและภาวะความเป็นส่วนตัวส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่ - สภาพแวดล้อมทางสังคม ความปลอดภัย และความสวยงามส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่	
2.3.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่สาธารณะ	- ขอบเขตของการให้บริการควรสัมพันธ์กับระยะทางและระยะเวลาในการเข้าถึง - พื้นที่ที่มีลักษณะแคบยาวหรือโล่งกว้างเกินไปมีผลต่อการใช้งานพื้นที่	- รูปแบบของพื้นที่สาธารณะควรควรมีที่มาจากความต้องการของผู้ใช้ - การดูแลและความปลอดภัยส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้งาน - ความน่าสนใจและดึงดูดใจเกิดจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น และการประชาสัมพันธ์ที่ทั่วถึง - บรรยากาศของกิจกรรมและการจัดวางมีผลต่อความต้องการใช้งาน	- การวางแผนในการจัดการควรสอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง
2.3.5 ลักษณะและหน้าที่ของพื้นที่สาธารณะที่ดี	- การแบ่งสัดส่วนพื้นที่ของกิจกรรมให้เหมาะสมสามารถป้องกันความขัดแย้งระหว่างกิจกรรมและใช้ศักยภาพของที่ดินได้เต็มที่ - ลักษณะการสัญจรที่ดีสามารถช่วยให้ผู้ใช้งานเข้าถึงกิจกรรมได้สะดวก - คน จำนวน ความต้องการของแต่ละกิจกรรม และลักษณะขนาดของอุปกรณ์ที่ต้องใช้ในกิจกรรม ควรมีความสอดคล้องกัน	- การออกแบบต้องสามารถรองรับคนได้ทุกเพศทุกวัย	
2.3.6 พฤติกรรมมนุษย์กับการออกแบบพื้นที่นันทนาการ	- ควรมีการคำนึงถึงพฤติกรรมด้านการใช้สอยเพื่อการจัดการพื้นที่ให้สนับสนุนต่อการใช้งาน	- การรับรู้และการแสดงออกมนุษย์ส่งผลให้เกิดสิ่งเร้าด้านการใช้งาน	

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย.

2.5.2 ปัจจัยที่ได้จากกรณีศึกษา ตารางที่ 2.3

ตารางสรุปปัจจัยที่ได้จากกรณีศึกษา

การเข้าถึง	ความปลอดภัย	การมองเห็น	การบริหารจัดการ	ธรรมชาติ
<ul style="list-style-type: none"> - เปิดพื้นที่ให้สามารถเข้าถึงได้ 24 ชั่วโมงหากเป็นไปได้ - ไม่ควรจำกัดผู้ใช้งานจากสิ่งอำนวยความสะดวกหรือทางเดินที่มีความจำเป็นในการใช้งาน - ใช้รั้วที่สามารถมองเห็นทะลุไปยังพื้นที่และสร้างการเข้าถึงที่หลากหลายเพื่อเปิดรับผู้ใช้งานโดยรอบ - สร้างแผงกันสำหรับพื้นที่ที่ติดกับถนนที่มีความเร็วในการสัญจรสูง - สร้างทางข้ามที่ชัดเจนในพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องข้ามถนน - สร้างทางสัญจรให้กว้างเพื่อเพิ่มความหลากหลายในการสัญจร 	<ul style="list-style-type: none"> - ทำให้พื้นที่สามารถมองเห็นได้ทั่วถึงเพื่อให้รู้สึกถึงความปลอดภัย - ใช้โครงสร้างในพื้นที่ที่มีความจำเป็นเท่านั้น - ทำให้พื้นที่สามารถมองเห็นได้จากระยะไกลหากเป็นไปได้ - ใช้ไฟส่องสว่างตามทางเดิน - ใช้ไฟที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่เพื่อเพิ่มการดึงดูดการใช้งาน - ใช้ไฟฝังพื้นที่เมื่อมีความจำเป็น 	<ul style="list-style-type: none"> - สร้างพื้นที่ให้มีระดับที่ต่างกันเพื่อแบ่งแยกกิจกรรมให้ชัดเจน - เมื่อไม่สามารถสร้างพื้นที่ให้มีระดับต่างกัน ควรสร้างองค์ประกอบในพื้นที่ที่มีความสูงต่างกัน - เมื่อสร้างพื้นที่ที่มีระดับต่างกันควรมีการคำนึงถึงความรู้สึกปลอดภัยด้วย - เลือกวัสดุที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่เพื่อสร้างความกลมกลืนกับบริบทโดยรอบ - การมีองค์ประกอบทางน้ำในพื้นที่สามารถส่งเสริมภาพรวมได้ - การใช้วัสดุที่หลากหลายสามารถช่วยแบ่งแยกพื้นที่ทางสายตาได้ - โครงสร้างทางด่วนสามารถใช้เป็นจุดเด่นให้เกิดภาพจำได้ - ใช้แสงสว่างในการสร้างความรู้สึกปลอดภัยในพื้นที่เมื่อมองจากภายนอก 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรซ่อมแซมอุปกรณ์ให้แสงสว่างอย่างรวดเร็ว - ไม่ควรปล่อยพื้นที่ให้ถูกละเลย ควรมีการดูแลพื้นที่เป็นประจำ - บริหารจัดการโดยองค์การสิ่งแวดล้อมของเมือง - บริหารจัดการโดยนิติบุคคลที่จัดตั้งโดยสำนักงานเขตหรือรัฐบาล - บริหารจัดการโดยอาสาสมัครหรือองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไร - บริหารจัดการโดยภาคเอกชน 	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ที่พรรณที่มีความเหมาะสมในพื้นที่ - หากพื้นที่ไม่มีน้ำหรือแสงแดดเข้าถึง ใช้พื้นที่ด้านข้างเพื่อเพิ่มส่วนที่เป็นธรรมชาติ - หากมีการปลูกต้นไม้ด้านข้างพื้นที่ ควรมีการตัดแต่งกิ่งเพิ่มไม่ให้เกิดความเลื่อมโทรม - ควรมีพื้นที่สีเขียวที่มากพอเพื่อรองรับมลภาวะจากถนน - ขนาดของต้นไม้ควรมีความสัมพันธ์กับขนาดของโครงสร้างทางด่วน - พื้นที่สีเขียวไม่ควรบดบังการมองเห็นจากภายนอกพื้นที่ - การปลูกต้นไม้ในพื้นที่ได้ทางด่วนอาจต้องการการบริหารจัดการที่เพิ่มขึ้น - ใช้พื้นที่สีเขียวที่อยู่โดยรอบเพื่อเสริมทัศนียภาพให้แก่พื้นที่
กิจกรรม				การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างทางด่วน
กิจกรรม	การแบ่งสัดส่วน	พื้นที่ค้าขาย	สภาพแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> - คำนึงถึงความต้องการของชุมชนโดยรอบ - ระยะห่างของโครงสร้างทางด่วนสามารถใช้ในการจัดสัดส่วนกิจกรรมในพื้นที่ - ควรมีพื้นที่ที่เป็นลานเอนกประสงค์ - ในพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ ควรมีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อกลับมาให้โครงการ - ควรมีจุดจอดโดยสารสาธารณะใกล้กับทางเข้าพื้นที่, ที่จอดจักรยาน และพื้นที่จอดรถ(หากจำเป็น) 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรมีพื้นที่หรือองค์ประกอบที่ส่งเสริมการพักผ่อนหย่อนใจ (passive recreation) - เลือกกิจกรรมนันทนาการแบบเคลื่อนไหว (active recreation) ที่มีขนาดเหมาะสมกับพื้นที่ - แบ่งพื้นที่กิจกรรมนันทนาการแบบเคลื่อนไหว (active recreation) กับ การพักผ่อนหย่อนใจ (passive recreation) ให้ชัดเจน - สร้างแผงกันระหว่างพื้นที่กิจกรรมนันทนาการแบบเคลื่อนไหว (active recreation) กับ ถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - รวมพื้นที่ค้าขายเข้ากับลานเอนกประสงค์หรือพื้นที่กิจกรรมนันทนาการแบบเคลื่อนไหว - ทำให้พื้นที่ค้าขายสามารถเข้าถึงได้หลากหลายรูปแบบเพื่อให้พื้นที่เกิดการใช้งานจากทุกคน 	<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อมีการสร้างพื้นที่ส่วนที่เป็นธรรมชาติ ควรกำหนดพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจให้ชัดเจน - หากมีแหล่งน้ำใกล้กับพื้นที่ควรทำให้พื้นที่สามารถเชื่อมต่อไปถึงได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้โครงสร้างทางด่วนเป็นโครงสร้างเสริมสำหรับองค์ประกอบในพื้นที่ - ใช้ในการติดตั้งงานศิลปะและอุปกรณ์ให้แสงสว่าง - ให้ความสำคัญกับรูปทรงและวัสดุของโครงสร้างทางด่วน

บทที่ 3 วิธีการวิจัย

3.1 รูปแบบงานวิจัย

การวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อหาพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ รวมถึงศึกษาปัจจัยความต้องการของประชากรในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับปัจจัยที่ได้จากทฤษฎี แนวความคิดและกรณีศึกษาในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วน

3.2 วิธีดำเนินการวิจัย

3.2.1 ศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

จากนั้นสรุปปัจจัยที่ใช้ในการวิจัย เพื่อใช้ในการออกแบบเครื่องมือวิจัย, คัดเลือกพื้นที่ศึกษา และกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการวิจัย โดยจะสรุปปัจจัยและนำมาใช้ในการวิจัย ดังนี้

3.2.1.1 ใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาจากพื้นที่เศษเหลือ คือ พื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครทั้งหมดซึ่งเป็นขอบเขตของการวิจัยนี้

3.2.1.2 ใช้ในการออกแบบเครื่องมือวิจัยได้แก่ แบบสำรวจทางกายภาพและการใช้งาน และแบบสัมภาษณ์ผู้ใช้งานพื้นที่ใต้ทางด่วน

3.2.1.3 ใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินและจัดอันดับพื้นที่ใต้ทางด่วน เพื่อคัดเลือกพื้นที่ศึกษาในการลงพื้นที่สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างประชากรถึงปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่

3.2.2 ลงพื้นที่สำรวจลักษณะเชิงกายภาพและการใช้งาน

ของพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสำรวจที่ได้จากการศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อสรุปลักษณะเชิงกายภาพและการใช้งานของพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร

3.2.3 คัดเลือกและจัดอันดับพื้นที่

โดยใช้เกณฑ์การคัดเลือกและประเมินพื้นที่จากการศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะมากที่สุด

3.2.4 จัดกลุ่มพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกและเลือกตัวอย่างประชากรด้านพื้นที่

จัดกลุ่มตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อนำไปสู่การสรุปลักษณะเชิงกายภาพของพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 และเลือกตัวประชากรด้านพื้นที่เพื่อเป็นตัวแทนในการลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ผู้ใช้งาน

3.2.5 ลงพื้นที่สัมภาษณ์ผู้ใช้งาน

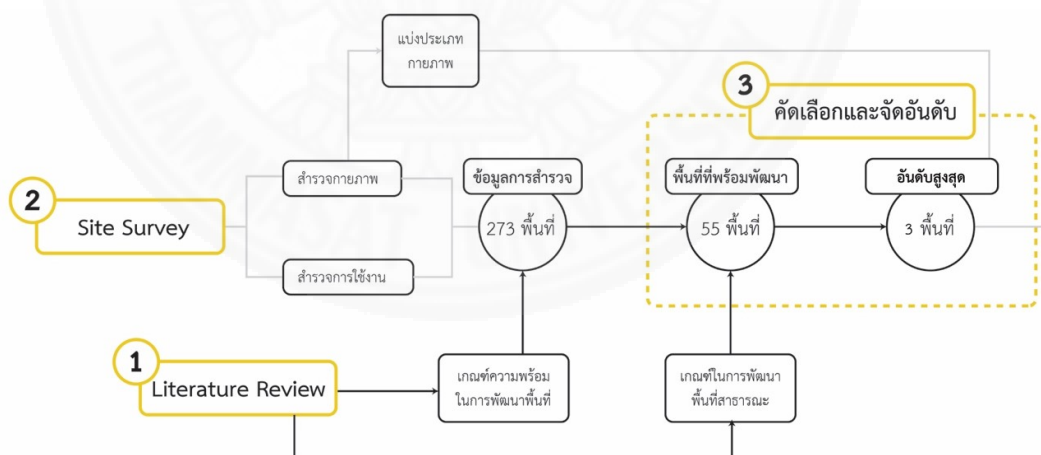
โดยใช้แบบสัมภาษณ์ที่ได้จากการศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การสรุปปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3

3.2.6 รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา

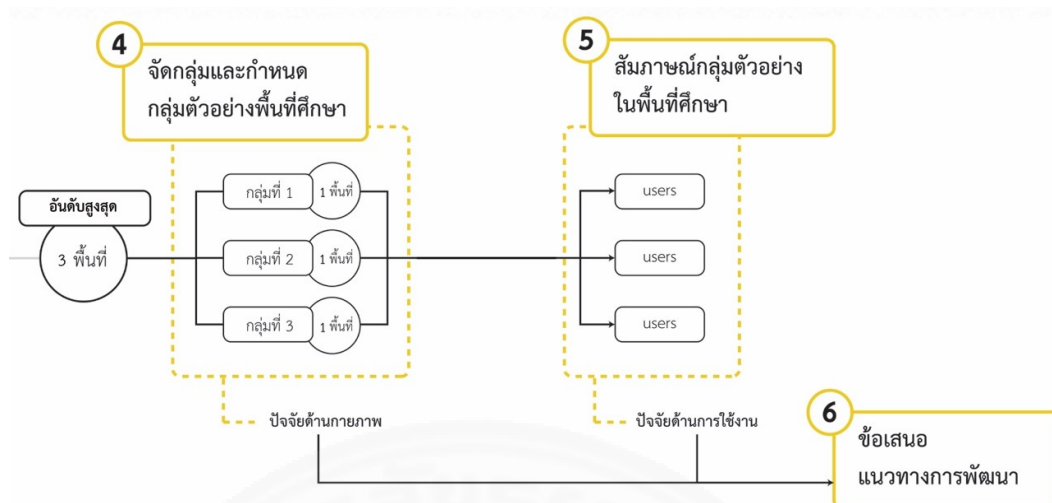
เพื่อสรุปลักษณะเชิงกายภาพของพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะและสรุปปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา และวิเคราะห์ร่วมกันเพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน

3.2.7 เสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน

โดยจะใช้ข้อมูลจากการวิเคราะห์ลักษณะเชิงกายภาพของพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะและปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 4



ภาพที่ 3.1 แผนผังแสดงวิธีดำเนินการวิจัย 1, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 3.2 แผนผังแสดงวิธีดำเนินการวิจัย 2, โดย ผู้วิจัย, 2561

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 ประชากร

ประชากรในงานวิจัยนี้ คือพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนทั้งหมดใน กรุงเทพมหานคร

3.3.2 กลุ่มตัวอย่าง

การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างของพื้นที่ศึกษามีขั้นตอนในการคัดเลือกดังนี้

3.3.2.1 คัดเลือกพื้นที่ที่มีความพร้อมในการพัฒนา

จากพื้นที่ทั้งหมด 273 พื้นที่ เพื่อนำไปประเมินศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะในลำดับต่อไป โดยใช้เกณฑ์การคัดเลือกดังนี้

(1) โครงสร้าง

โครงสร้างของทางด่วนต้องทำให้เกิดพื้นที่ใต้ทางด่วน

(2) สภาพพื้นที่ใต้ทางด่วน

เป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ ถูกปล่อยให้ทิ้งร้าง, เป็นพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรม, เป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มที่จะเกิดความเสื่อมโทรมอย่างเห็นได้ชัด หรือเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ไม่เหมาะสมอย่างเห็นได้ชัด ใดๆอย่างหนึ่ง

(3) ความสูง

มีความสูงจากพื้นดินถึงใต้คานไม่ต่ำกว่า 3 เมตร

(4) กรรมสิทธิ์

มีกรรมสิทธิ์เป็นของการทางพิเศษหรือกรุงเทพมหานคร
ซึ่งจากการคัดเลือกพื้นที่ที่มีความพร้อมในการพัฒนา พบว่ามีพื้นที่ที่ผ่าน
เกณฑ์การคัดเลือกทั้งหมด 55 พื้นที่

3.3.2.2 ประเมินและจัดอันดับ

นำพื้นที่ที่มีความพร้อมในการพัฒนาทั้งหมด 55 พื้นที่ มาประเมินและจัด
อันดับพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งจากการประเมินและจัดอันดับพื้นที่ที่มี
ศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ พบว่ามีพื้นที่ที่อยู่ในอันดับสูงสุดทั้งหมด 3 พื้นที่

3.3.2.3 จัดกลุ่มพื้นที่ใต้ทางด่วน

นำพื้นที่ที่ได้จากการประเมินและจัดอันดับมาจัดกลุ่มตามลักษณะทาง
กายภาพ

3.3.2.4 เลือกตัวอย่างพื้นที่ใต้ทางด่วนที่ได้จากการจัดกลุ่ม

โดยเลือกตัวอย่างพื้นที่ใต้ทางด่วนที่ได้รับการคัดเลือกมากกลุ่มละ 1 พื้นที่
เพื่อลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ผู้ใช้งาน 60 คน แบ่งเป็นพื้นที่ละ 20 คน โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างจากการทำ
กิจกรรมที่ต่างกัน

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

3.4.1 แบบสำรวจทางกายภาพและการใช้งาน

แบบสำรวจลักษณะทางกายภาพและการใช้งานของพื้นที่พิเศษเหลือรูปแบบพื้นที่
ใต้ทางด่วนในเขตพื้นที่ศึกษาเป้าหมายที่ได้จากการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา เพื่อหาพื้นที่พิเศษเหลือรูปแบบ
พื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยใช้ปัจจัยจากการศึกษาทฤษฎี ซึ่งมี
โครงสร้างแบบสำรวจดังนี้

3.4.1.1 ความพร้อมในการพัฒนา

- (1) ลักษณะโครงสร้างของพื้นที่ใต้ทางด่วนทำให้เกิดพื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้
- (2) สภาพพื้นที่ใต้ทางด่วน เป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ ถูกปล่อยให้ทิ้งร้าง
เป็นพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรม เป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะเสื่อมโทรม หรือเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ไม่
เหมาะสม
- (3) ความสูง ระดับความสูงจากพื้นที่ถึงใต้โครงสร้างทางด่วน ไม่ต่ำกว่า 3 เมตร
- (4) กรรมสิทธิ์ พื้นที่ต้องมีกรรมสิทธิ์เป็นของการทางพิเศษหรือมีสัญญาเช่า
เป็นของกรุงเทพมหานคร

3.4.1.2 ศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ

- (1) การเข้าถึง
- (2) ขนาด
- (3) การมองเห็น
- (4) ชุมชนและกิจกรรม
- (5) แสงสว่าง

3.4.2 แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์ใช้ในการเก็บข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาเป้าหมาย เพื่อนำมาสรุปและวิเคราะห์หาแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วน ซึ่งมีโครงสร้างในการสัมภาษณ์ดังนี้

3.4.2.1 ข้อมูลพื้นฐาน

- (1) เพศ
- (2) อายุ
- (3) อาชีพ

3.4.2.2 การใช้งานพื้นที่สาธารณะ

- (1) กิจกรรม
- (2) ความถี่ในการใช้งาน
- (3) วิธีเดินทาง
- (4) ระยะเวลาในการเดินทาง
- (5) ช่วงเวลาที่ใช้งาน
- (6) ระยะเวลาที่ใช้งาน
- (7) เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน

3.4.2.3 ความเห็นเกี่ยวกับพัฒนาพื้นที่สาธารณะ

- (1) การปรับปรุงพื้นที่
- (2) การเพิ่มกิจกรรมในพื้นที่
- (3) รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่
- (4) การใช้งานในอนาคต

3.5 กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล

กระบวนการเก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ การเก็บข้อมูลโดยการลงสำรวจพื้นที่ , การเก็บข้อมูลโดยแบบสัมภาษณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษา

3.5.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม

เป็นการรวบรวมแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิจัยและใช้วิเคราะห์ร่วมกับการเก็บข้อมูลภาคสนาม

3.5.2 การลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม

เป็นการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่จริงเพื่อทำการรวบรวมข้อมูลเชิงกายภาพและการใช้งานของพื้นที่ได้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร

3.5.3 การสัมภาษณ์ผู้ใช้งานพื้นที่ศึกษา

เป็นการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษาเพื่อนำไปวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานและปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งาน

3.6 การวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล

3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูลแบบสำรวจกายภาพของพื้นที่พิเศษเหลือ

ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 คือ ศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่พิเศษเหลือที่เกิดจากการพัฒนาของเมือง จากการลงพื้นที่สำรวจพื้นที่พิเศษเหลือจะได้ประเด็นในการวิเคราะห์ 4 ประเด็น ซึ่งจะสามารถทำให้ระบุได้ว่าพื้นที่พิเศษเหลือไหนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สวนสาธารณะ

3.6.2 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสัมภาษณ์

ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณพื้นที่ศึกษา จากการสัมภาษณ์ผู้พัฒนาและผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะ เพื่อนำมาเปรียบเทียบปัจจัยปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะสามารถทำให้ทราบถึงข้อมูลการใช้งานพื้นที่สาธารณะ เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่พิเศษเหลือ

บทที่ 4

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จากการศึกษา ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลโดยอาศัยการสำรวจและสังเกตลักษณะทางกายภาพและลักษณะการใช้งานพร้อมบันทึกภาพประกอบเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ของพื้นที่ได้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างของผู้ใช้งานในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะได้ทางด่วน โดยมีรายละเอียดในการเก็บข้อมูลดังนี้

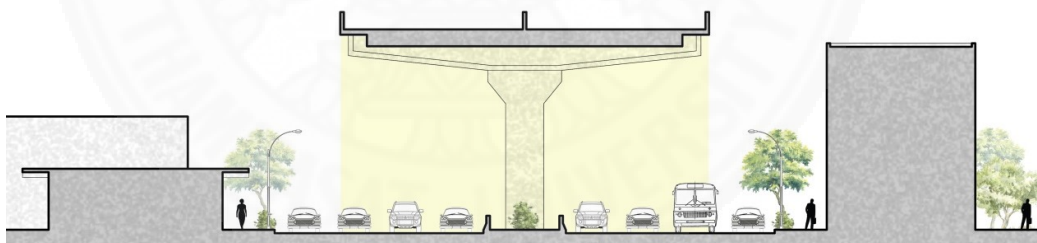
4.1 การสำรวจด้านกายภาพ

4.1.1 ลักษณะทางกายภาพ

จากการลงพื้นที่ศึกษาลักษณะทางกายภาพของทางด่วนในกรุงเทพมหานคร ทั้งหมด 273 แห่ง สามารถแบ่งลักษณะพื้นที่ที่เกิดจากโครงสร้างของทางด่วนดังนี้

4.1.1.1 แบบมีเสาอยู่ตรงกลาง

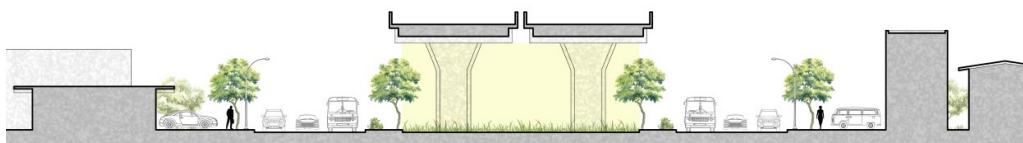
มีทั้งหมด 13 แห่ง พื้นที่ลักษณะนี้ส่วนที่ใช้งานพื้นที่ได้จะมีขนาดเล็ก เนื่องจากมีเพียงเสาอยู่ตรงกลาง ทำให้เกือบทั้งหมดของพื้นที่มีการใช้งานเป็นถนนเท่านั้น โดยส่วนใหญ่แล้วพื้นที่ลักษณะนี้จะเกิดในช่วงถนนด่วนที่เป็นทางผ่านไปสู่ชานเมือง เช่น ทางพิเศษช่วงอุดรรัถยา เป็นต้น



ภาพที่ 4.1 พื้นที่ได้ทางด่วนแบบมีเสาอยู่ตรงกลาง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.1.2 แบบมีถนนขนาดใหญ่ขนาด 2 ช่อง

มีทั้งหมด 55 แห่ง พื้นที่ลักษณะนี้จะอยู่ตรงกลางระหว่างถนนขนาดใหญ่ 2 ช่อง มีขนาดใหญ่แต่จะสามารถเข้าถึงได้ยากเนื่องจากมีถนนขนาดใหญ่ขนาด 2 ช่องอยู่ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงได้ลำบาก ทำให้พื้นที่เกิดความเสื่อมโทรมและรกร้างได้ง่าย โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงทางพิเศษฉลองรัช



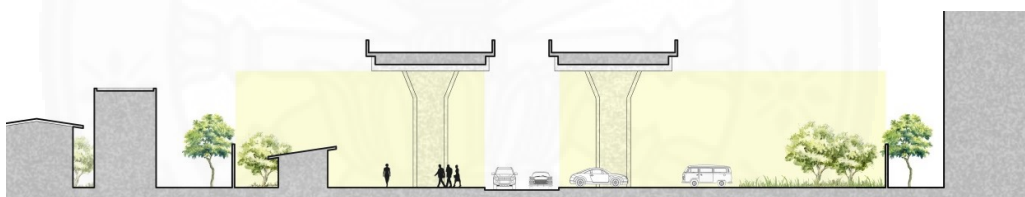
ภาพที่ 4.2 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนขนาดใหญ่ขนาด 2 ช่อง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.1.3 แบบมีถนนตัดผ่าน

มีทั้งหมด 70 แห่ง พื้นที่ลักษณะนี้จะมีการตัดผ่านของถนนในพื้นที่ ทำให้การใช้งานพื้นที่ถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะการตัดผ่านของถนนได้ ดังนี้

(1) ถนนตัดผ่านกลางพื้นที่

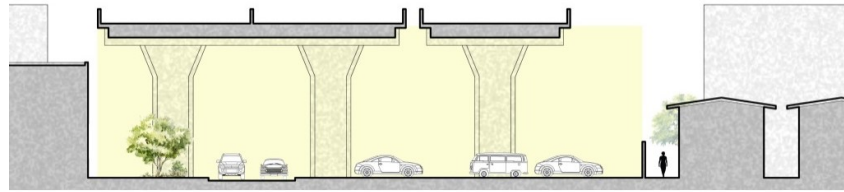
พื้นที่ลักษณะนี้จะมีถนนตัดผ่านตรงกลางพื้นที่ แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่งที่มีขนาดพอ ๆ กัน ทำให้เกิดการใช้งานครึ่งพื้นที่ที่หลากหลายเป็นแนวยาวเลียบไปตามถนนที่ตัดผ่าน โดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในช่วงถนนที่เป็นทางลัดของถนนใหญ่ 2 เส้นที่ขนานกัน เช่น ทางพิเศษศรีรัชช่วงถนนพระราม 6-ถนนดินแดงและช่วงถนนเพชรอุทัย-ถนนรามคำแหง เป็นต้น



ภาพที่ 4.3 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนตัดกลาง, โดย ผู้วิจัย, 2561

(2) ถนนตัดผ่านข้างพื้นที่

พื้นที่ลักษณะนี้จะมีถนนตัดผ่านด้านข้างพื้นที่ แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่งที่มีขนาดต่างกัน ทำให้เกิดการใช้งานครึ่งพื้นที่ที่ต่างกันออกไป โดยส่วนใหญ่แล้วพื้นที่ฝั่งที่มีขนาดเล็กกว่าจะถูกใช้งานเป็นที่จอดรถยนต์ริมถนนและทางเท้า ส่วนพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่กว่าจะมีการใช้งานที่หลากหลายกว่า



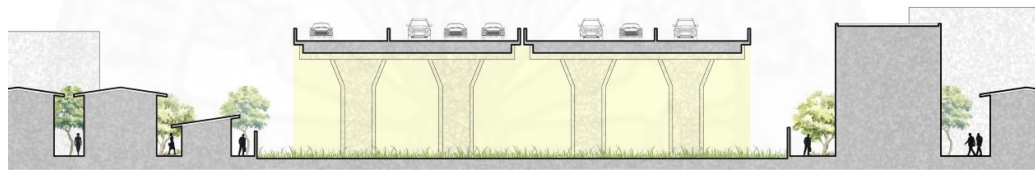
ภาพที่ 4.4 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนตัดกลาง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.1.4 แบบक्रमพื้นที่

มีทั้งหมด 61 แห่ง พื้นที่ลักษณะนี้จะมีขนาดใหญ่ เป็นช่วงทางด่วนที่ตัดผ่านพื้นที่ที่ไม่มีถนนใหญ่ด้านข้าง ทำให้พื้นที่สามารถเข้าถึงได้ยาก โดยสามารถแบ่งออกเป็นลักษณะได้ ดังนี้

(1) คร่อมพื้นที่ที่ไม่มีถนน

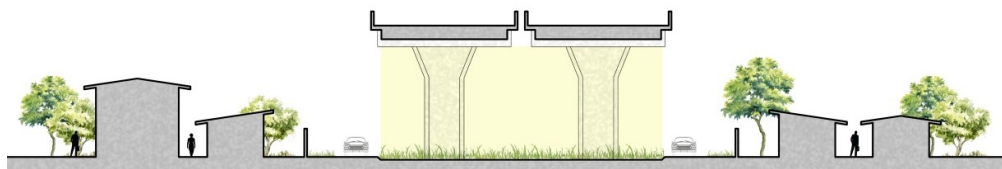
สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากชุมชนโดยรอบแต่ผู้คนนอกพื้นที่จะสามารถเข้าถึงได้ยากเนื่องจากไม่มีถนนขนาดใหญ่ตัดผ่านให้เข้าถึงและไม่สามารถมองเห็นพื้นที่ได้ชัดเจน



ภาพที่ 4.5 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบพื้นที่โล่งขนาดใหญ่, โดย ผู้วิจัย, 2561

(2) คร่อมพื้นที่ที่มีถนนขนาดเล็กด้านข้าง

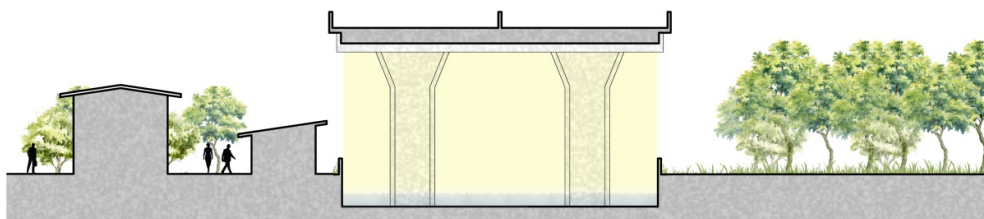
มีถนนขนาดเล็กขนานด้านข้าง สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากชุมชนโดยรอบและพอสามารถขับรถยนต์ขนาดเล็กเพื่อเข้าถึงพื้นที่ได้ โดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในช่วงที่เป็นทางกลับรถของพื้นที่ลักษณะแบบक्रमพื้นที่



ภาพที่ 4.6 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบพื้นที่โล่งขนาดใหญ่, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.1.5 แบบเสาทงด่วนอยู่กึ่งกลางน้ำ

มีทั้งหมด 5 แห่ง พื้นที่ลักษณะนี้จะสามารถใช้งานเป็นทางเท้าได้เพียงด้านข้างเท่านั้นเนื่องจากพื้นที่ตรงกลางเป็นคลองหรือทางระบายน้ำ



ภาพที่ 4.7 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบเสาทงด่วนอยู่กึ่งกลางน้ำ, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.1.6 แบบมีถนนขนาดใหญ่ขนาด 1 ช่อง

มีทั้งหมด 14 แห่ง พื้นที่ลักษณะนี้จะมีลักษณะคล้ายกับแบบมีถนนขนาดใหญ่ขนาด 2 ช่อง (ภาพที่ 4.3) แต่จะมีถนนขนานไปกับพื้นที่เพียงหนึ่งด้านเท่านั้น โดยอีกด้านหนึ่งของพื้นที่จะอยู่ติดกับชุมชน ทำให้พื้นที่นี้เป็นทางผ่านของคนในพื้นที่ไปสู่ถนนที่จะเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ก่อให้เกิดการใช้งานที่หลากหลายในทุกช่วงเวลา เช่น ทางพิเศษศรีรัชช่วงถนนเพชรบุรี-ถนนพระรามที่ 4 เป็นต้น



ภาพที่ 4.8 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบมีถนนขนาด 1 ช่อง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.1.7 แบบช่วงทางขึ้น - ลงทางด่วน

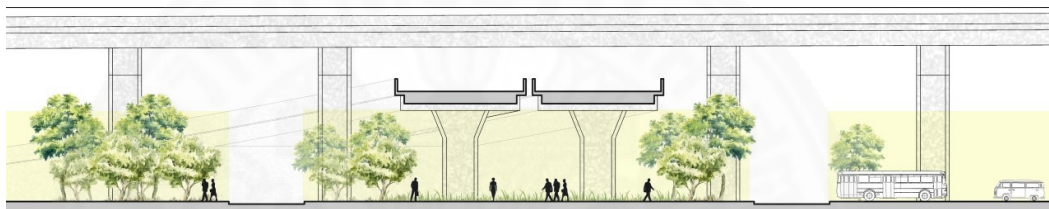
มีทั้งหมด 9 แห่ง เกิดจากช่วงทางขึ้น - ลงทางด่วนที่มีลักษณะวงเป็นวงเวียนขนาดใหญ่ ทำให้เกิดพื้นที่ตรงกลางทางวงเวียนและใต้ทางด่วน โดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ติดกับด้านของการทางพิเศษและมีสำนักงานการทางพิเศษตั้งอยู่



ภาพที่ 4.9 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบช่วงทางขึ้น – ลงทางด่วน, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.1.8 แบบพื้นที่ช่วงทางด่วนทับซ้อนกัน

มีทั้งหมด 41 แห่ง เกิดจากการตัดผ่านกันของทางด่วนยกระดับ มีขนาดใหญ่ ทำให้เกิดการใช้งานพื้นที่ที่หลากหลายในพื้นที่เดียวกัน

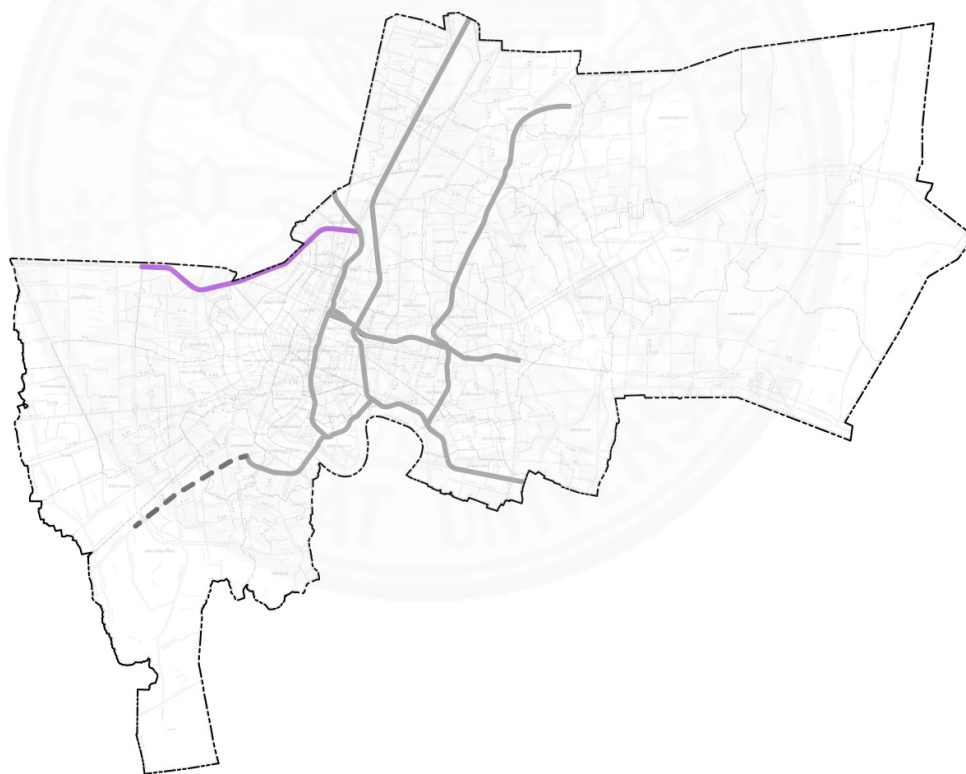


ภาพที่ 4.10 พื้นที่ใต้ทางด่วนแบบพื้นที่ช่วงทางด่วนทับซ้อนกัน, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.2 ลักษณะทางกายภาพตามทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร

4.1.2.1 ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อขยายโครงข่ายของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในทางทิศตะวันตก เพื่อแบ่งเบาปริมาณจราจรระดับดินและระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันตก ระหว่างกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร แนวสายทางเริ่มต้นที่ทางพิเศษศรีรัช โดยมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) จากนั้นแนวสายทางจะไปทางทิศตะวันตก โดยใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ตั้งแต่บริเวณบางซื่อและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 หลังจากนั้นแนวสายทางยังคงไปตามเขตทางรถไฟ โดยขนานไปกับถนนบรมราชชนนี จนถึงถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ระยะทางรวมประมาณ 16.7 กิโลเมตร



ภาพที่ 4.11 ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.1

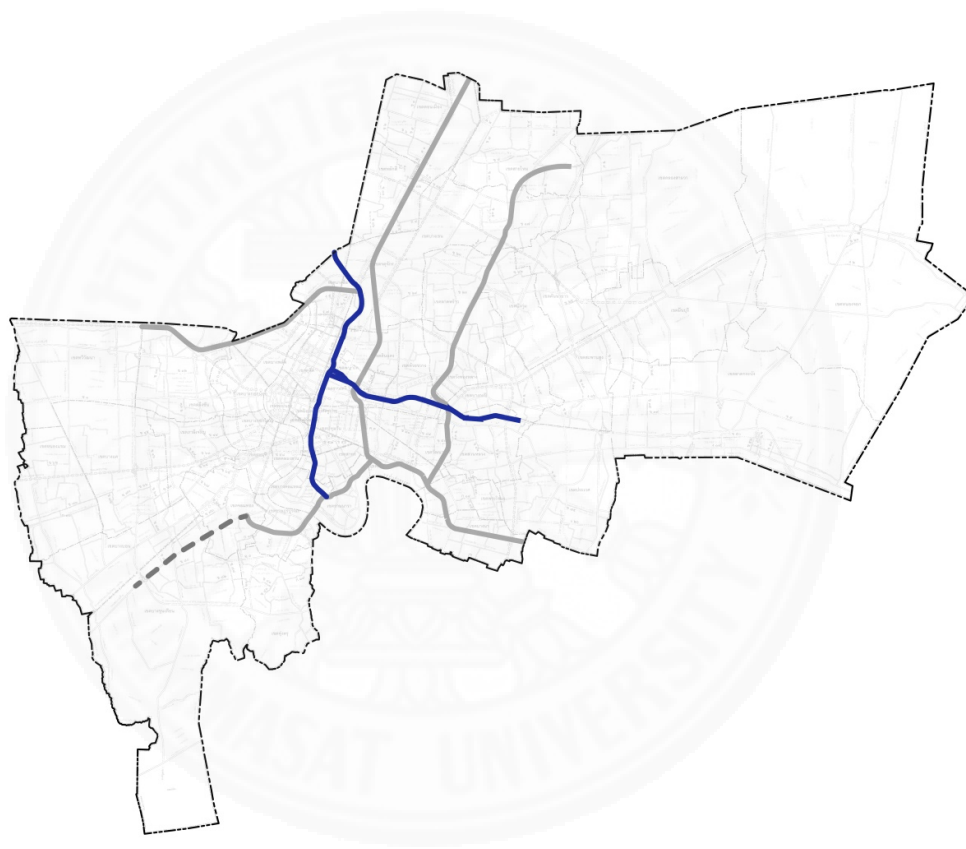
ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนนขนาดข้าง	ทางเท้า
ถนนกาญจนาภิเษก-ถนนราชพฤกษ์	A1	ทางรถไฟ	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
ถนนราชพฤกษ์-ถนนจรัญสนิทวงศ์	A2-1	ทางรถไฟ	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
	A2-2	ที่จอดรถสถานีรถไฟบางบำรู้ง	ถนนขนาด 1 ข้าง	-	2 เลน	มี
	A2-3	ทางรถไฟ	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
	A2-4	ที่จอดรถชุมชนข้างทาง	เสายู่กกลางถนน(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	2 เลน	มี
	A2-5	ที่รกร้างทางแยกถนนจรัญสนิทวงศ์	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ทางแยก)	-	2 เลน	-
ถนนจรัญสนิทวงศ์-แม่น้ำเจ้าพระยา	A3-1	ทางเดิน ถนน	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	2 เลน	มี
	A3-2	ที่รกร้าง	คร่อมพื้นที่	-	2 เลน	มี
แม่น้ำเจ้าพระยา-ถนนกรุงเทพนบุรี	A4-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	มี
	A4-2	ที่จอดรถชุมชนข้างทาง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	4 เลน	-
	A4-3	ตลาดแผงลอย	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	4 เลน	มี
ถนนกรุงเทพนบุรี-ถนนประชาชื่น	A5	ถนน	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	2 เลน	มี
ถนนประชาชื่น-คลองเปรมประชา	A6	ที่รกร้าง	คร่อมพื้นที่	-	-	-
คลองเปรมประชา-ถนนกำแพงเพชร 2	A7	เขตก่อสร้างสถานีรถไฟกลาง	คร่อมพื้นที่	มี	-	-

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.2.2 ทางพิเศษศรีรัช

การทางพิเศษได้เปิดให้บริการทางพิเศษโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางพิเศษในกรุงเทพมหานครให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ ทำให้สามารถแบ่งเบาการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานครและช่วยให้การเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง เช่น ถนนจันทน์ ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสีพระยา ถนนพระรามที่ 4 และถนนพระรามที่ 1 สะดวกมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะช่วยลดปัญหาจราจรบริเวณดินแดง บริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน และทางแยกต่างระดับคลองเตย



ภาพที่ 4.12 ทางพิเศษศรีรัช, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.2

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
คลองเปรมประชา- ถนนกำแพงเพชร 2	B1-1	ลานกีฬาชุมชนรักดี	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
	B1-2	โครงการในอนาคต	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
เลียบบถนน กำแพงเพชร2- สถานีกลางบางซื่อ	B2	โครงการในอนาคต	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	3 เลน	มี
ถนนกำแพงเพชร- คลองสามเสน(เลียบบ ถนนพระราม6)	B3-1	ที่อยู่อาศัย	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	3 เลน	มี
	B3-2	ทางเดิน เลียบบ ทางน้ำ	คร่อมทางน้ำ	-	6 เลน	มี
	B3-3	สวนเรียนรู้พลังงาน ทดแทน	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	2 เลน	มี
	B3-4	ทางเดิน เลียบบ ทางน้ำ	คร่อมทางน้ำ	-	6 เลน	มี
	B3-5	ลานกีฬาผ่านผ่านทาง พิเศษประปา 2	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	-	มี
	B3-6	ทางเดิน เลียบบ ทางน้ำ	คร่อมทางน้ำ	-	6 เลน	มี
คลองสามเสน-ถนน เพชรบุรี	B4-1	เสาอยู่กลางถนน	เสาอยู่กลางถนน	-	6 เลน	มี
	B4-2	ที่จอดรถสำนัก นโยบายจราจร	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	-	-
	B4-3	ลานกีฬา มั่นสิน	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	1 เลน	-
	B4-4	ที่จอดรถ	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	3 เลน	มี
	B4-5	ที่กร้าง	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	3 เลน	มี
ถนนเพชรบุรี-ถนน พระรามที่1	B5-1	ที่จอดรถโรงเรียน สมาคมสตรีไทย	ถนนขนาด 1 ข้าง	มี	4 เลน	มี
	B5-2	ลานกีฬาพัฒนา 2	ถนนขนาด 1 ข้าง	มี	4 เลน	มี
	B5-3	ที่จอดรถขยะ	ถนนขนาด 1 ข้าง	มี	4 เลน	มี
	B5-4	ตลาดพงษ์พระราม	ถนนขนาด 1 ข้าง	มี	4 เลน	มี

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ซอยตอกเฟรเซอร์ แอนดนี่ฟ-ถนนสี่พระยา	B9	ลานกีฬา	ক্রমপথ	มี	-	มี
ถนนสี่พระยา-ซอย เจริญกรุง39	B10	ที่จอดรถสถานี ดับเพลิงบางรัก	ক্রমপথ	มี	-	มี
ซอยเจริญกรุง39- ซอยเจริญกรุง43	B11-1	ที่จอดรถขยะ	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	1 เลน	-
	B11-2	รกร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	1 เลน	-
	B11-3	ที่จอดรถ	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	1 เลน	-
ซอยเจริญกรุง43- ถนนสุรวงศ์	B12-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ক্রমপথ(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	-	มี
	B12-2	รกร้าง	ক্রমপথ(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	-	มี
	B12-3	ที่จอดรถ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	1 เลน	มี
ถนนสุรวงศ์-ถนนสี ลม	B13	OTOP walking street	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	มี
ถนนสีลม-ถนนสาทร เหนือ	B14	ทางเดิน	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	3 เลน	มี
ถนนสาทรเหนือ- ถนนเจริญราษฎร์	B15-1	สวนสาทรเฉลิมพระ เกียรติ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	1 เลน	-
	B15-2	ที่จอดรถขยะ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	-	1 เลน	-
	B15-3	ลานกีฬาชุมชนบ้าน แบบ	ক্রমপথ	-	1 เลน	-
ถนนเจริญราษฎร์- ถนนจันทน์	B16-1	ที่จอดรถ	เสายู่ตรงกลางถนน(ช่วงทาง ขึ้น-ลง)	มี	3 เลน	มี
	B16-2	ที่จอดรถขยะ	เสายู่ตรงกลางถนน(ช่วงทาง ขึ้น-ลง)	มี	3 เลน	มี
	B16-3	ลานกีฬาชุมชนดอน กุศลร่วมใจ	เสายู่ตรงกลางถนน(ช่วงทาง ขึ้น-ลง)	มี	3 เลน	มี
	B16-4	ที่จอดรถชุมชนดอน กุศลร่วมใจ	เสายู่ตรงกลางถนน(ช่วงทาง ขึ้น-ลง)	มี	3 เลน	มี
	B16-5	ทางเท้า	เสายู่ตรงกลางถนน	-	3 เลน	มี

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ถนนจันทน์-ซอยเจริญราษฎร์5	B17-1	ทางเท้า	เสาอยู่กลางถนน	-	3 เลน	มี
	B17-2	สวนหย่อมและลานกีฬาใต้ทางด่วนซอยอยู่ดี	ถนนขนาด 1 ข้าง	มี	4 เลน	มี
ซอยเจริญราษฎร์5-ซอยเจริญราษฎร์5แยก4	B18-1	ที่รกร้าง	क्रमพื้นที่	มี	-	-
	B18-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	1 เลน	-
ซอยเจริญราษฎร์5แยก4-ซอยอยู่ดี18	B19-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	1 เลน	-
	B19-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	क्रमพื้นที่	มี	-	-
ซอยอยู่ดี18-ซอยอยู่ดี10	B20	ลานกีฬาชุมชนเมืองอยู่ดี	क्रमพื้นที่	มี	-	-
ซอยอยู่ดี10-ซอยจันทน์43	B21	ที่รกร้าง	क्रमพื้นที่	มี	-	-
ซอยจันทน์43-ซอยจันทน์23	B22-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	क्रमพื้นที่	มี	-	-
	B22-2	ที่รกร้าง	क्रमพื้นที่	มี	-	-
ซอยจันทน์23-ซอยวัดไผ่เงิน	B23-1	ที่รกร้าง	क्रमพื้นที่	มี	-	-
	B23-2	สนามฟุตบอล	क्रमพื้นที่	-	-	-
	B23-3	ลานกีฬา	क्रमพื้นที่	มี	-	-
ซอยวัดไผ่เงิน-ซอยเจริญราษฎร์7	B24-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	1 เลน	-
	B24-2	รกร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	1 เลน	-
ซอยเจริญราษฎร์7-ถนนรัชดาภิเษก	B25-1	ลานกีฬากรุงเทพ แข็งแรงบางโคล่	Interchange	มี	2 เลน	มี
	B25-2	ที่จอดรถ	Interchange	-	1 เลน	-
	B25-3	ที่รกร้าง	Interchange	-	1 เลน	-
	B25-4	ที่รกร้างกลางถนน	Interchange	-	2 เลน	-
	B25-5	ลานกีฬาอเนกประสงค์ชุมชนโสณมัย	Interchange	-	1 เลน	-

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช (ต่อ)

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ถนนพระราม6-เลียบรินชอยพหลโยธิน1	B26-1	ที่จอดรถคู่	Interchange	มี	1 เลน	-
	B26-2	ที่จอดรถชุมชน	Interchange	-	2 เลน	มี
	B26-3	สวนเงิน (สวนสาธารณะ พระราม6 ปากซอย สวนเงิน)	Interchange	มี	4 เลน	มี
	B26-4	ลานจอดรถ โรงพยาบาลรามธิบดี	Interchange	มี	4 เลน	มี
	B26-5	สวนพญาไทภิรมย์	Interchange	มี	2 เลน	มี
เลียบรินชอยพหลโยธิน 1-ถนนพหลโยธิน	B27-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	2 เลน	มี
	B27-2	ลานกีฬาชุมชน ผู้สูงอายุใต้ทางด่วน	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	2 เลน	มี
	B27-3	ตลาด	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	-	2 เลน	มี
	B27-4	ลานกีฬาชุมชนวัด มะกอกส่วนหน้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)(ช่วง ทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	มี
	B27-5	ที่รกร้างหลังด่าน พหลโยธิน	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)(ช่วง ทางขึ้น-ลง)	-	2 เลน	มี
	B27-6	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาด 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	2 เลน	มี
ถนนพหลโยธิน-ถนน ดินแดง	B28-1	ที่รกร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น- ลง)	-	2 เลน	-
	B28-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	2 เลน	-
	B28-3	ที่รกร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น- ลง)	-	2 เลน	-
	B28-4	สวน 80 พรรษา มหา ราชินี 100 ปี คมนาคม	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	-
	B28-5	ลานกีฬา	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	-
	B28-6	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	-

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ถนนดินแดง-ถนนดินแดงตัดใหม่	B29-1	ที่รกร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	2 เลน	มี
	B29-2	ตลาดแผงลอย	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	-	2 เลน	มี
	B29-3	ที่จอดรถ อูร์ถ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	2 เลน	มี
ถนนดินแดงตัดใหม่-เลียบบถนนจตุรทิศ	B30-1	ที่รกร้าง	Interchange	-	2 เลน	มี
	B30-2	ที่จอดรถบริษัทหมอเส็ง	Interchange	มี	2 เลน	มี
	B30-3	ที่จอดรถขยะ	Interchange	มี	2 เลน	มี
	B30-4	ตลาดแผงลอย	Interchange	-	2 เลน	มี
	B30-5	ลานกีฬาสวนราชเทวีภิรมย์	Interchange	มี	2 เลน	มี
	B30-6	ที่จอดรถชุมชน	Interchange	-	2 เลน	มี
เลียบบถนนจตุรทิศ-ถนนอโศกดินแดง	B31-1	ทางน้ำ	คร่อมทางน้ำ	-	4 เลน	-
	B31-2	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาด 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	3 เลน	-
	B31-3	สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ สสส.	ถนนขนาด 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	3 เลน	มี
ถนนอโศกดินแดง-ถนนเพชรอุทัย	B32-1	ที่จอดรถโรงพยาบาลพระราม9	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	มี
	B32-2	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
	B32-3	ที่รกร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	2 เลน	-
	B32-4	ที่รกร้างขนาดใหญ่	ถนนขนาด 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	2 เลน	-

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ถนนเพชรอุทัย-ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	B33-1	ที่จอดรถข้างทาง	เสาอยู่ตรงกลาง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	6 เลน	มี
	B33-2	ทางเท้า	เสาอยู่ตรงกลาง	-	6 เลน	มี
	B33-3	ที่รกร้างกลางถนน	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	6 เลน	มี
	B33-4	ทางเท้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	6 เลน	มี
	B33-5	สวนพรมณภิรมย์	Interchange	มี	6 เลน	มี
	B33-6	ที่จอดรถขยะ	Interchange	มี	6 เลน	มี
ถนนประดิษฐ์มนูธรรม-คลองแสนแสบ	B34-1	ที่รกร้างขนาดใหญ่ เลียบบนพระราม9	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่) (ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	6 เลน	มี
	B34-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่)	-	6 เลน	มี
	B34-3	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่) (ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	6 เลน	มี
	B34-4	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่)	มี	6 เลน	มี
คลองแสนแสบ-ถนนรามคำแหง	B35-1	ทางเท้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่)	-	6 เลน	มี
	B35-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่)	มี	6 เลน	มี
ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	B36-1	ทางเท้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่)	-	6 เลน	มี
	B36-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่)	มี	6 เลน	มี
	B36-3	ถนน	เสาอยู่ตรงกลางถนน	-	6 เลน	มี
	B36-4	ที่รกร้างกลางถนน	ถนนขนาน 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	6 เลน	มี

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.2.3 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

การทางพิเศษได้เปิดให้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานคร เพื่อเชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคต่าง ๆ ของประเทศเข้าด้วยกัน โดยไม่ต้องเดินทางผ่านการจราจรหนาแน่นในใจกลางกรุงเทพมหานคร ช่วยลดปริมาณการจราจรที่คับคั่งบนถนนระดับดิน รวมทั้งช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือคลองเตยกับภาคต่าง ๆ ให้เป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว มีระยะทางทั้งสิ้น 27.1 กม.



ภาพที่ 4.13 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.3

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ถนนพระราม2-ถนน ประชาอุทิศ(เลียบ ถนนจอมทองบูรณะ)	C1-1	ลานกีฬาบางมด	Interchange	มี	2 เลน	มี
	C1-2	ที่รกร้าง	Interchange	-	2 เลน	-
	C1-3	ทางเท้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	2 เลน	-
ถนนประชาอุทิศ- ถนนสุขสวัสดิ์	C2-1	ที่จอดรถสถานี ดับเพลิงย่อยประชา อุทิศ	ถนนขนาน 2 ข้าง	-	2 เลน	-
	C2-2	ที่รกร้าง	ถนนขนาน 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
	C2-3	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนขนาน 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
	C2-4	ที่จอดรถการทางพิเศษ	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	1 เลน	-
	C2-5	ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุข สวัสดิ์และที่จอดรถ โดยสาร	ถนนขนาน 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
ถนนสุขสวัสดิ์-ถนน ราษฎร์บูรณะ	C3-1	ลานจอดรถเสื่อมโทรม ขนาดใหญ่	ถนนขนาน 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
	C3-2	ทางระดับดิน	-	-	-	-
	C3-3	ที่รกร้างช่วงทางลง	ถนนขนาน 2 ข้าง	มี	2 เลน	-
	C3-4	สวนสาธารณะ โครงการ80พรรษา มหาราชินี 100ปี กระทรวงคมนาคม	ถนนขนาน 2 ข้าง	มี	2 เลน	มี
ถนนราษฎร์บูรณะ- แม่น้ำเจ้าพระยา	C3-5	โครงการในอนาคต	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
แม่น้ำเจ้าพระยา- ถนนพระราม3	C4-1	โครงการในอนาคต	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
ถนนพระราม3-ถนน รัชดาภิเษก	C4-2	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาน 2 ข้าง	มี	4 เลน	-
	C4-3	ทางระดับดิน	-	-	-	-

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า	
ถนนรัชดาภิเษก- ถนนสาธุประดิษฐ์	C5-1	ที่รกร้าง	ถนนขนาด 2 ข้าง	-	4 เลน	-
	C5-2	ที่เก็บของการทางพิเศษ	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	4 เลน	-
	C5-3	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	4 เลน	มี
	C5-4	ลานกีฬาและสวนหย่อม สวนรวมใจ ขาวยานนาวา เฉลิมพระเกียรติ72พรรษา	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	4 เลน	มี
ถนนสาธุประดิษฐ์- ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	C6-1	ที่จอดรถโดยสาร สาธารณะแยกด่วน สาธุ	ถนนขนาด 2 ข้าง	-	4 เลน	มี
	C6-2	การทางพิเศษฝ่ายบำรุงรักษา	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	4 เลน	-
	C6-3	อุโมงค์	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	4 เลน	-
	C6-4	ที่รกร้างแยกรัชดา นราธิวาส	ถนนขนาด 2 ข้าง	-	4 เลน	มี
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์-ถนนนางลิ้นจี่	C7	ที่จอดรถ	ถนนขนาด 2 ข้าง	มี	4 เลน	-
ถนนนางลิ้นจี่-ถนนพระราม3	C8	ทางเท้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	3 เลน	มี
ถนนพระราม3-ถนนเชื้อเพลิง(เลียบบถนนพระราม3)	C9-1	ทางเท้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ขนาดใหญ่)	-	6 เลน	มี
	C9-2	อุโมงค์สองแถว	ถนนขนาด 1 ข้าง	-	3 เลน	มี
	C9-3	ลานกีฬาวัดช่องลม และ คลองขวาง	ถนนขนาด 1 ข้าง	มี	3 เลน	มี
	C9-4	ที่จอดรถริมทาง ชุมชน	ถนนขนาด 1 ข้าง	-	3 เลน	มี

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า	
	C9-5	ที่จอดรถ อู่รถ	ถนนขนาด 1 ข้าง	-	3 เลน	มี
	C9-6	ลานกีฬาชุมชนเย็น อากาศ2	ถนนขนาด 1 ข้าง	มี	3 เลน	มี
	C9-7	ที่จอดรถริมทาง ชุมชน เย็นอากาศ2	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	3 เลน	มี
	C9-8	ที่จอดรถริมทาง ชุมชน	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	3 เลน	มี
เลียบบถนนพระราม3	C10-1	สวนเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระเจ้า	Interchange	มี	5 เลน	มี
	C10-2	ตลาดปิ้ง	Interchange	-	5 เลน	มี
	C10-3	ที่รกร้าง	Interchange	มี	1 เลน	-
	C10-4	ที่จอดรถข้างถนน	Interchange	-	2 เลน	มี
	C10-5	ที่จอดรถกลางถนน	Interchange	-	3 เลน	-
	C10-6	ลานกีฬาชุมชนริมทาง รถไฟสายท่าเรือ	Interchange	มี	2 เลน	มี
ถนนพระราม3-ถนน ธน หนอง	C11-1	ตลาดปิ้ง	พร้อมพื้นที่	มี	-	-
	C11-2	ชุมชนตลาดปิ้ง	พร้อมพื้นที่	มี	-	-
ถนน ธน หนอง-ถนน เกษมราษฎร์	C12-1	ที่จอดรถและ คลังสินค้าของการ ท่าเรือ	พร้อมพื้นที่	มี	-	-
	C12-2	ที่จอดรถการทางพิเศษ	พร้อมพื้นที่	มี	-	-
ถนนเกษมราษฎร์- ถนนอาจณรงค์	C13-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	-
	C13-2	ที่อยู่อาศัยสลัม คลองเตย	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	2 เลน	-
ถนนอาจณรงค์- คลองพระโขนง	C14-1	คลองหัวลำโพง- คลองเตย	พร้อมทางน้ำ	-	-	-
	C14-2	ที่จอดรถบรรทุก ก่อสร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	มี	2 เลน	-

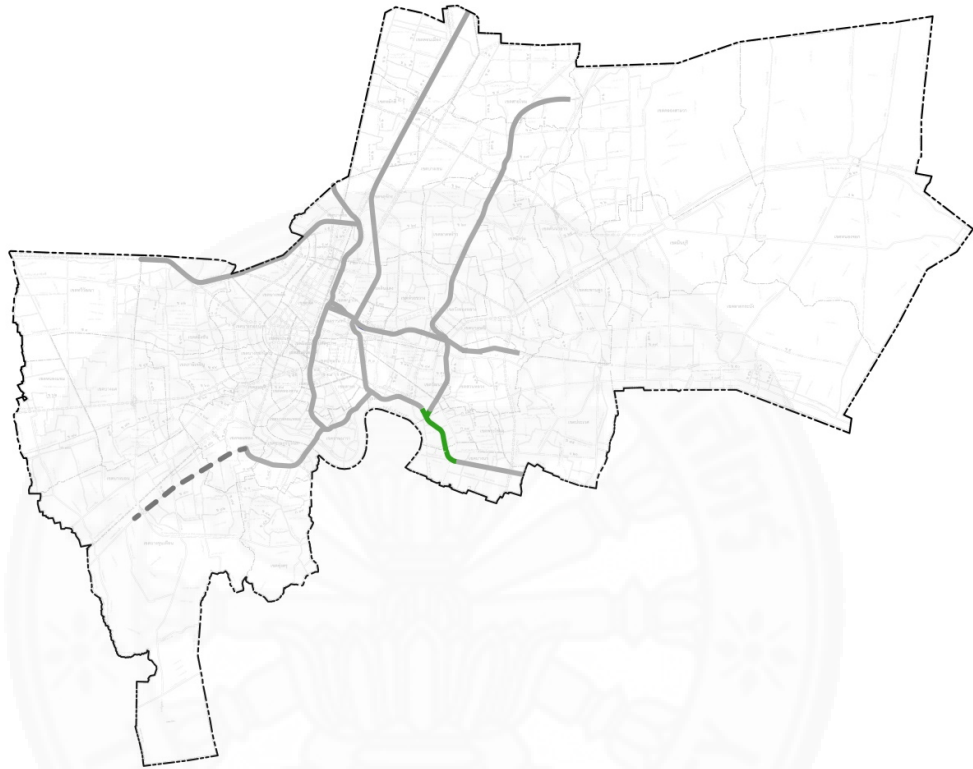
ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า	
เลียบบถนนเชื้อเพลิง-ถนนพระราม4	C15-1	ที่จอดรถและเก็บของ	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	มี
	C15-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	มี
	C15-3	ลานกีฬา	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	2 เลน	มี
	C15-4	ถนน	ถนนตัดผ่านพื้นที่	-	2 เลน	มี
ถนนพระราม4-ถนนเพลินจิต	C16-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาน 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	4 เลน	-
	C16-2	ทางระดับดิน	-	-	-	-
	C16-3	ศูนย์ชุมชนสร้างสรรค์เพลินจิต	ถนนขนาน 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	มี
ถนนเพลินจิต-ถนนเพชรบุรี	C17-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาน 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
	C17-2	ที่รกร้างขนาดใหญ่	ক্রমপথ	-	-	-
	C17-3	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาน 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
ถนนเพชรบุรี-ถนนนิคมมักกะสัน	C18-1	ที่รกร้าง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	2 เลน	-
	C18-2	ที่จอดรถโรงแรม Bangkok Palace	ক্রমপথ	มี	-	-
ถนนนิคมมักกะสัน-ถนนจตุรทิศ	C19	สถานีรถไฟ	ক্রমপথ	มี	-	-
ถนนจตุรทิศ-ถนนดินแดง	C20-1	ที่จอดรถ	Interchange			
	C20-2	สวนสุขภาพพรภาพรรณ	Interchange			
	C20-3	ที่รกร้างช่วงทางขึ้นลง	Interchange			
	C20-4	ที่รกร้างกลางถนนแนวยาว	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)			
	C20-5	ที่จอดรถขยะ	Interchange			
	C20-6	ที่จอดรถ	Interchange			
	C20-7	ที่จอดรถขยะ	Interchange			

4.1.2.4 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1

มีจุดเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัชและซ้อนทับไปตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอาจณรงค์เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร



ภาพที่ 4.14 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.4

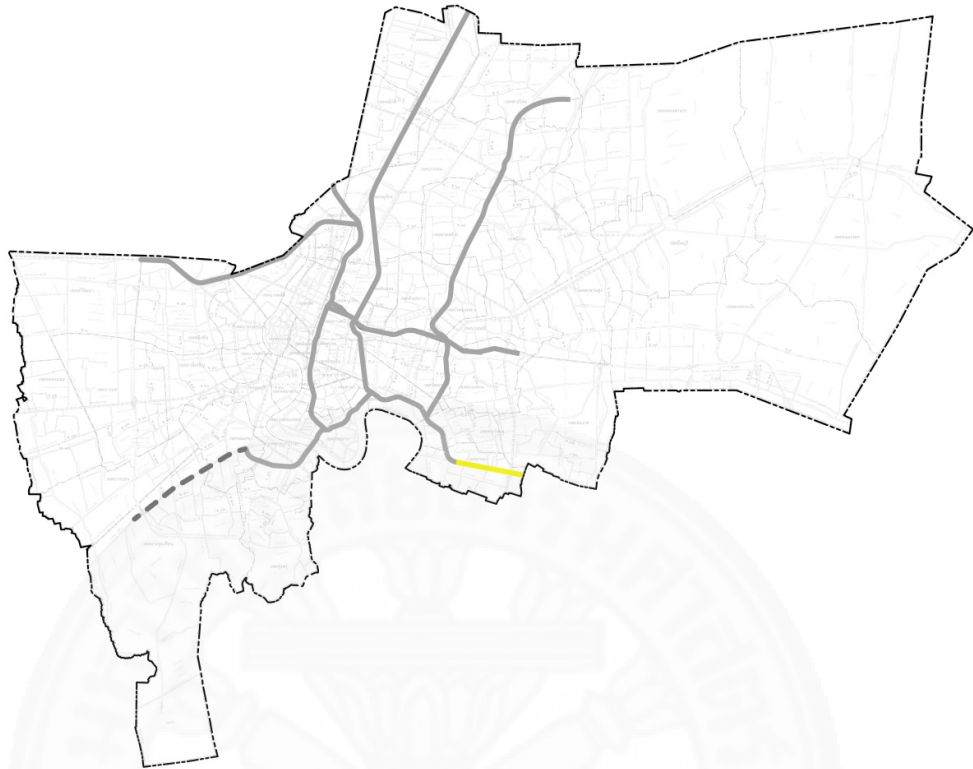
ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
คลองพระโขนง-ซอย สุขุมวิท50	D1-1	ลานกีฬาหิมะทองคำ	ล้อมพื้นที่	-	-
	D1-2	ลานกีฬาชุมชนรักาศิล	ล้อมพื้นที่	มี	-
	D1-3	ที่อยู่อาศัยชุมชนรักาศิล	ล้อมพื้นที่	มี	-
ซอยสุขุมวิท50-ถนน สุขุมวิท	D2-1	ที่รกร้าง	Interchange	มี	2 เลน
	D2-2	สวนไทรเฉลิมพระเกียรติ	Interchange	มี	-
	D2-3	สวนสาธารณะ	Interchange	มี	2 เลน
	D2-4	ที่รกร้าง	Interchange	-	-
	D2-5	ที่จอดรถของการทางพิเศษ	Interchange	มี	1 เลน
	D2-6	ด่านการทางพิเศษ	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	มี	3 เลน
	D2-7	ทางด่วน	เสาอยู่ตรงกลางถนน	-	8 เลน
	D2-8	สวนหย่อมสี่แยกบางนา	ถนนขนาด 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	3 เลน

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.2.5 ทางพิเศษบูรพาวิถี

ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเริ่มที่ปลายทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา โดยใช้พื้นที่เกาะกลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกง ไปทางทิศตะวันออกข้ามแม่น้ำบางปะกง สิ้นสุดที่จังหวัดชลบุรี ระยะทาง 55 กม. มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา - บางปะกง รวมทั้ง เป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ และบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่หนองงูเห่าด้วย



ภาพที่ 4.15 ทางพิเศษบูรพาวิถี, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.5

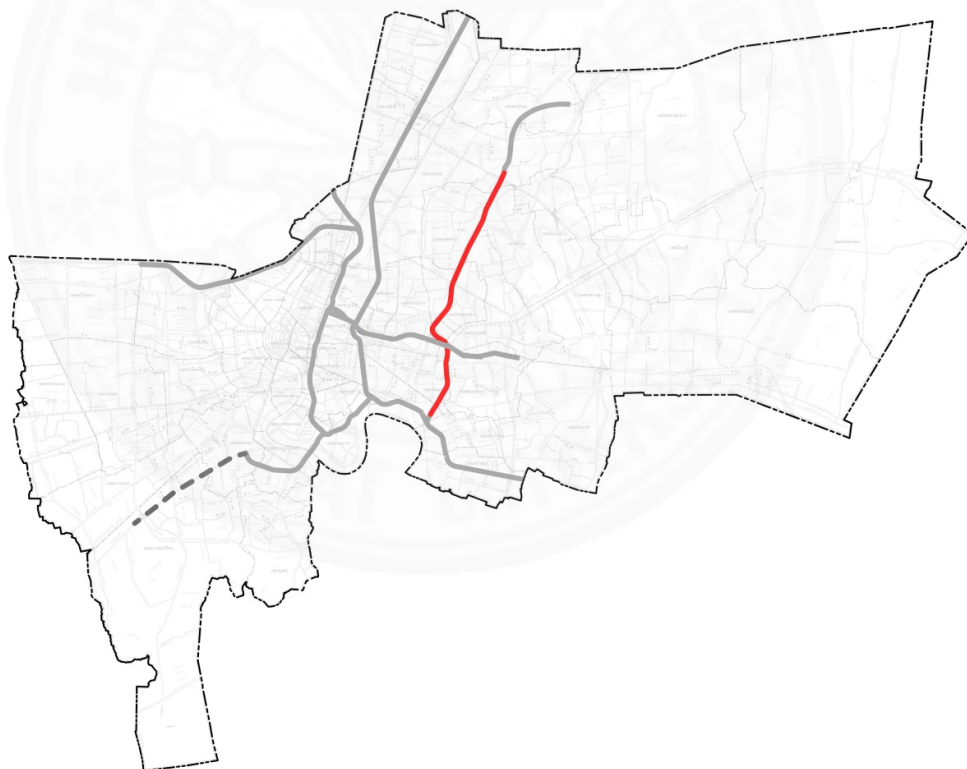
ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษบูรพาวิถี

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ถนนสุขุมวิท-ถนนศรีนครินทร์	E1-1	ที่รกร้างสี่แยกบางนา	มี	3 เลน	-
	E1-2	ทางด่วน	-	10 เลน	-

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

4.1.2.6 ทางพิเศษฉลองรัช

เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีระยะทาง 28.2 กม. เริ่มจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครของกรมทางหลวงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้จนถึงถนนรามอินทราบริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 ลงทางทิศใต้ ข้ามถนนลาดพร้าว ถนนประชาอุทิศ ถนนพระราม ๙ แล้ว ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ข้ามถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ เลียบแนวคลองตันข้ามถนนสุขุมวิททางด้านตะวันออกของสะพานพระโขนง ไปบรรจบกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร สายบางนา-ท่าเรือที่บริเวณอาจณรงค์ (ปลายซอยสุขุมวิท 50) มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและแบ่งเบาการจราจรบนถนนรามอินทราและย่านใจกลางเมือง โดยไม่ต้องผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าหรือออกจากเมือง รวมทั้งขยายขอบข่ายของทางพิเศษให้สามารถอำนวยความสะดวก และ รวดเร็วแก่การจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น.



ภาพที่ 4.16 ทางพิเศษฉลองรัช, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.6

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษฉลองรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ซอยสุขุมวิท50-ซอยเพชรรัตน์	F1-1	ลานกีฬา	คร่อมพื้นที่	มี	2 เลน	มี
	F1-2	ที่จอดรถทัวร์	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
	F1-3	ที่จอดรถ Waterford Capital	คร่อมพื้นที่	-	-	-
	F1-4	ที่รกร้าง	คร่อมพื้นที่	-	-	-
	F1-5	ที่จอดรถส่วนบุคคล	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
ซอยเพชรรัตน์-ซอยสุขุมวิท48_1	F2-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
	F2-2	ที่รกร้าง	คร่อมพื้นที่	-	-	-
	F2-3	ที่จอดรถชุมชนเกาะกลาง	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)	-	1 เลน	-
ซอยสุขุมวิท48_1-ถนนสุขุมวิท	F3-1	สวน80พรรษา มหาราชินี	คร่อมพื้นที่(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	-	-
	F3-2	ที่รกร้าง	คร่อมพื้นที่	-	2 เลน	มี
ถนนสุขุมวิท-พระโขนงคลองบ้านป่า	F4	อุโมงค์โดยสารถสองแถว	คร่อมพื้นที่	มี	2 เลน	มี
พระโขนงคลองบ้านป่า-ซอยปรีดิพนมยงค์2	F5	ที่จอดรถขยะ	คร่อมพื้นที่	มี	2 เลน	มี

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษฉลองรัช (ต่อ)

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
เลียบซอยปรีดีพนม ยงค์2-ซอยมีสุวรรณ3	F6-1	ที่จอดรถขยะ	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
	F6-2	ลานกีฬา	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
	F6-3	ที่รถราง	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
	F6-4	ที่จอดรถ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
	F6-5	ที่จอดรถ	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)(ช่วงทางขึ้น-ลง)	มี	2 เลน	-
	F6-6	ที่จอดรถชุมชน	ถนนตัดผ่านพื้นที่(ด้านข้าง)(ช่วงทางขึ้น-ลง)	-	2 เลน	-
ซอยมีสุวรรณ3-พัฒนา เวศม์ซอย12	F7	ที่จอดรถ	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
พัฒนาเวศม์ซอย12- ซอยหมู่บ้านพกาமாக	F8-1	ที่จอดรถ อูร์ถ	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
	F8-2	ที่รถราง	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
ซอยหมู่บ้านพกา மாக-พัฒนาเวศม์ซอย 12	F9	ที่จอดรถ+สวนหย่อม	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
พัฒนาเวศม์ซอย12- ถนนพัฒนาการ	F10-1	ที่จอดรถ	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
	F10-2	ที่รถราง	คร่อมพื้นที่	-	-	-
	F10-3	ที่รถราง	คร่อมพื้นที่	-	1 เลน	-
	F10-4	ที่จอดรถ อูร์ถ	คร่อมพื้นที่	มี	-	-
	F10-5	ที่รถราง	คร่อมพื้นที่	-	-	-
ถนนพัฒนาการ-ถนน กำแพงเพชร7	F11-1	ที่รถราง	คร่อมพื้นที่	-	-	-
	F11-2	ที่จอดรถ+เก็บของ	คร่อมพื้นที่	มี	-	-

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษฉลองรัช (ต่อ)

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า
ถนนกำแพงเพชร7- ซอยสนามมิตร	F12-1	ที่จอดรถ	ล้อมพื้นที่	มี	1 เลน	-
	F12-2	ที่รถราง	ล้อมพื้นที่	มี	1 เลน	-
	F12-3	ที่จอดรถ	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	1 เลน	-
	F12-4	ชมรมตะกร้อ รามคำแหง4	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	1 เลน	-
	F12-5	ร้านค้า	ถนนตัดผ่านพื้นที่	มี	1 เลน	-
ซอยสนามมิตร-ถนน รามคำแหง	F13-1	ร้านค้า	ล้อมพื้นที่	มี	-	-
	F13-2	ที่รถราง	ล้อมพื้นที่	-	-	-
	F13-3	ที่จอดรถ	ล้อมพื้นที่	-	2 เลน	มี
	F13-4	ลานกีฬาชุมชน เยรูซาเล็ม	ล้อมพื้นที่	-	2 เลน	มี
ถนนรามคำแหง- ถนนพระราม9	F14	สวนสาธารณะแยก รามคำแหง	interchange	-	3 เลน	มี
ถนนพระราม9-คลอง วัดศรีบุญเรือง ประตูน้ำ	F15		interchange			
คลองวัดศรีบุญเรือง ประตูน้ำ-ถนน ประดิษฐ์มนูธรรม	F16	ศูนย์ควบคุมทางด่วน3 การทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย	interchange	มี	-	-
ถนนประดิษฐ์มนู ธรรม-คลอง ลาดพร้าว	F17	สวนน้ำพระราม9	ถนนขนาด 2 ข้าง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	-	3 เลน	-
คลองลาดพร้าว-ถนน ประชาอุทิศ	F18-1	รถราง	ถนนขนาด 2 ข้าง	-	3 เลน	-
	F18-2	ลานกีฬารามอินทรา- อาจณรงค์	ถนนขนาด 2 ข้าง	-	3 เลน	-
	F18-3	บ่อมด้ารวจสี่แยก	ถนนขนาด 2 ข้าง(ช่วงทางแยก)	-	3 เลน	มี

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษฉลองรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ลักษณะทางกายภาพ	การล้อมรั้ว	ถนน	ทางเท้า	
ถนนประชาอุทิศ-ถนนลาดพร้าว	F19-1	ป้อมตำรวจสี่แยก	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางแยก)	-	3 เลน	มี
	F19-2	รกร้าง	ถนนขนาด 2 ช่อง	-	3 เลน	-
	F19-3	ทางระดับดิน	-	-	-	-
	F19-4	รกร้าง	ถนนขนาด 2 ช่อง	-	3 เลน	-
	F19-5	ลานกีฬาทางพิเศษ ฉลองรัชริมถนน ลาดพร้าว(ฝั่งใต้)	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	3 เลน	มี
	F19-6	สวนหย่อมใต้ทางด่วน ฉลองรัช	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	-	3 เลน	มี
ถนนลาดพร้าว-ถนน ประเสริฐมนูกิจ	F20-1		ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	3 เลน	มี
	F20-2	รกร้าง	ถนนขนาด 2 ช่อง	-	3 เลน	-
	F20-3	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	3 เลน	-
	F20-4	รกร้าง	ถนนขนาด 2 ช่อง	-	3 เลน	-
ถนนประเสริฐมนูกิจ- ถนนรามอินทรา	F21-1	ป้อมตำรวจสี่แยก	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางแยก)	-	3 เลน	มี
	F21-2	รกร้าง	ถนนขนาด 2 ช่อง	-	3 เลน	-
	F21-3	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	3 เลน	-
	F21-4	รกร้าง	ถนนขนาด 2 ช่อง	-	3 เลน	-
	F21-5	ที่จอดรถการทางพิเศษ	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	3 เลน	-
	F21-6	กลุ่มงานปฏิบัติการ เดินรถ2 เขตการเดิน รถที่8	ถนนขนาด 2 ช่อง	มี	3 เลน	มี
	F21-7	ตลาดนัดไทยช่วยไทย สยามรามอินทรา	ถนนขนาด 2 ช่อง(ช่วงทางขึ้น- ลง)	มี	3 เลน	มี

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

จากข้อมูลในตารางที่ 4.1-4.6 พบว่าลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษในกรุงเทพมหานครมีความแตกต่างกันในแต่ละเส้นทาง โดยในทางพิเศษที่มีเส้นทางตัดผ่านตัวเมืองเช่น ทางพิเศษศรีรัช, ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษฉลองรัช ส่วนใหญ่แล้วจะมีลักษณะเป็นแบบถนนตัดผ่านพื้นที่เนื่องจากในตัวเมืองนั้นต้องการถนนที่มีลักษณะเป็นเหมือนทางลัดเพื่อเชื่อมต่อถนนเส้นทางหลักต่าง ๆ ในพื้นที่ที่จำกัดเพื่อตอบสนองต่อความต้องการใช้ถนนตามประชากรที่เพิ่มขึ้น และแบบคร่อมพื้นที่เนื่องจากในการก่อสร้างทางพิเศษยกระดับในพื้นที่ที่จำกัดจำเป็นต้องมีการเวนพื้นที่ที่เป็นชุมชนมาก่อนทำให้พื้นที่เหล่านั้นไม่มีถนนตัดผ่านหรือเข้าถึงได้ง่าย ส่วนทางพิเศษที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากตัวเมืองไปสู่ชานเมืองเช่น ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร, ทางพิเศษอุดรรัถยา, โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 และทางพิเศษบูรพาวิถี ส่วนใหญ่แล้วมีลักษณะแบบถนนขนาด 2 ข้างเนื่องจากต้องการระบายรถออกสู่ชานเมืองโดยใช้ถนนขนาดใหญ่

ตารางที่ 4.7

ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ ทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร

ช่วงทางพิเศษ	ลักษณะทางกายภาพ							
	ถนนขนาด 2 ข้าง	ถนนขนาด 1 ข้าง	เสาอยู่กลางถนน	คร่อมพื้นที่	ถนนตัดผ่านพื้นที่	คร่อมทางน้ำ	จุดขึ้น-ลงทางด่วน	interchange
ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	3	1	1	3	6	0	0	0
ทางพิเศษศรีรัช	6	8	10	18	43	4	7	18
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	21	5	0	9	14	1	1	15
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ ๓ สายใต้ ตอน S ๑	1	0	1	3	0	0	1	5
ทางพิเศษบูรพาวิถี	1	0	1	0	0	0	0	0
ทางพิเศษฉลองรัช	23	0	0	28	7	0	0	3
รวม	55	14	13	61	70	5	9	41

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

4.2 การสำรวจด้านการใช้งาน

จากการลงพื้นที่สำรวจลักษณะการใช้งานของพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยสามารถแบ่งลักษณะการใช้งานพื้นที่ ดังนี้

4.2.1 รกร้างไม่มีการใช้งาน

เป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งานและขาดการดูแลจนมีสภาพเสื่อมโทรมและกลายเป็นพื้นที่รกร้าง โดยส่วนใหญ่แล้วจะเกิดในลักษณะแบบพื้นที่โล่งที่ไม่มีถนนตัดผ่านและแบบถนนขนาด 2 ข้าง เนื่องจากพื้นที่สามารถเข้าถึงได้ยากทำให้ไม่มีความต้องการในการใช้งานพื้นที่



ภาพที่ 4.17 ที่รกร้างบริเวณถนนประชาชื่น – คลองเปรมประชากร, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.2.2 พื้นที่ส่วนบุคคล

เป็นรูปแบบการใช้งานพื้นที่โดยทำสัญญาเช่าพื้นที่กับการทางพิเศษเพื่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ส่วนบุคคล โดยจะมีการใช้งานในลักษณะพื้นที่จอดรถส่วนบุคคล, พื้นที่พาณิชย์กรรม, พื้นที่เก็บของ, ที่อยู่อาศัย หรือลานหน้าที่อยู่อาศัย เป็นต้น การใช้งานรูปแบบนี้จะเกิดในลักษณะพื้นที่ทุกรูปแบบขึ้นอยู่กับความใกล้ชิดของชุมชนโดยรอบ



ภาพที่ 4.18 ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล ซอยอยู่ดี 18, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.2.3 พื้นที่สาธารณะ

การใช้งานลักษณะนี้เกือบทั้งหมดเป็นโครงการของกรุงเทพมหานครโดยมีรูปแบบเป็นลานกีฬาที่สามารถใช้งานเป็นลานอเนกประสงค์เพื่อรองรับการใช้งานของชุมชนโดยรอบ ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นตามพื้นที่ที่มีชุมชนอยู่โดยรอบตามลักษณะพื้นที่ได้ทางด่วนต่าง ๆ



ภาพที่ 4.19 ลานกีฬาจารุเมือง โดย ผู้วิจัย, 2561

และสวนสาธารณะเพื่อรองรับการใช้งานของผู้คนในระดับที่กว้างขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นตามลักษณะพื้นที่ช่วงทางด่วนที่ตัดผ่านกันและทางขึ้นลงทางด่วนที่มีลักษณะเป็นวงเวียน เนื่องจากพื้นที่มีขนาดใหญ่และมีแสงส่องอย่างทั่วถึง



ภาพที่ 4.20 สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้า, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.2.4 พื้นที่ราชการ

เป็นการขอใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อสร้างเป็นสถานที่ราชการ โดยทำเป็นสัญญาขอเช่าพื้นที่ เช่น ที่จอดรถยะ, ที่จอดรถการทางพิเศษ, ที่จอดรถหน่วยงานราชการ หรือสำนักงานราชการ เป็นต้น การใช้งานรูปแบบนี้ส่วนใหญ่แล้วจะเกิดในลักษณะพื้นที่แบบมีถนนขนาดใหญ่ขนาดใหญ่นับ 2 ข้าง



ภาพที่ 4.21 คลังเก็บของฝ่ายบำรุงรักษา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดย ผู้วิจัย, 2561

4.2.5 ทางเดิน – ถนน

การใช้งานลักษณะนี้โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นตามพื้นที่ใต้ทางด่วนรูปแบบที่มีถนนตัดผ่านและแบบที่มีเสาอยู่ตรงกลาง มีการใช้งานเพียงเพื่อเดินทางสัญจรสำหรับการเดินเท้าหรือโดยรถยนต์เท่านั้น โดยในบางพื้นที่อาจมีสวนหย่อมหรือต้นไม้ปลูกตามริมทาง



ภาพที่ 4.22 ทางเดิน – ถนน บริเวณถนนจันทน์, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.8

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนกาญจนาภิเษก-ถนนราชพฤกษ์	A1	ทางรถไฟ	-	ทางรถไฟ	เสื่อมโทรม
ถนนราชพฤกษ์-ถนนจรัญสนิทวงศ์	A2-1	ทางรถไฟ	-	ทางรถไฟ	เสื่อมโทรม
	A2-2	ที่จอดรถสถานีรถไฟบางบัวแดง	ผู้ใช้งานสถานีรถไฟ	ใช้เพื่อจอดรถยนต์สำหรับผู้ใช้บริการสถานีรถไฟบางบัวแดง	ดี
	A2-3	ทางรถไฟ	-	ทางรถไฟ	เสื่อมโทรม
	A2-4	ที่จอดรถชุมชนข้างทาง	ชุมชน	ใช้เพื่อจอดรถยนต์ส่วนตัวทางเดิน และค้าขายแผงลอย	เสื่อมโทรม
	A2-5	ที่รกร้างทางแยกถนนจรัญสนิทวงศ์	-	-	เสื่อมโทรม
ถนนจรัญสนิทวงศ์-แม่น้ำเจ้าพระยา	A3-1	ทางเดิน ถนน	บุคคลทั่วไป	ใช้เส้นทางสัญจรและค้าขายแผงลอย	ทั่วไป
	A3-2	ที่รกร้าง	ชุมชน เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนตัวและส่วนราชการ	เสื่อมโทรม
แม่น้ำเจ้าพระยา-ถนนกรุงเทพนนทบุรี	A4-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ดี
	A4-2	ที่จอดรถชุมชนข้างทาง	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนตัว	ทั่วไป
	A4-3	ตลาดแผงลอย		ค้าขาย ตลาดแผงลอย	ทั่วไป
ถนนกรุงเทพนนทบุรี-ถนนประชาชื่น	A5	ถนน	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ดี
ถนนประชาชื่น-คลองเปรมประชา	A6	ที่รกร้าง	ชุมชน	ค้าขาย ตลาดแผงลอย จอดรถยนต์ส่วนตัว เดินทางสัญจร พบปะพูดคุย	เสื่อมโทรม
คลองเปรมประชา-ถนนกำแพงเพชร 2	A7	เขตก่อสร้างสถานีรถไฟกลาง	-	-	เสื่อมโทรม

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.9

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
คลองเปรมประชา-ถนนกำแพงเพชร 2	B1-1	ลานกีฬาชุมชนภักดี	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนตัวและพบปะพูดคุย	ทั่วไป
	B1-2	โครงการในอนาคต	-	-	เสื่อมโทรม
เลียบบถนนกำแพงเพชร2-สถานีกลางบางซื่อ	B2	โครงการในอนาคต	-	เดินทางสัญจร	เสื่อมโทรม
ถนนกำแพงเพชร-คลองสามเสน(เลียบบถนนพระราม6)	B3-1	ที่อยู่อาศัย	ชุมชน	อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและจอดรถยนต์ส่วนตัว	ทั่วไป
	B3-2	ทางเดิน ถนนเลียบบทางน้ำ	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร จอดรถยนต์ข้างทาง รอรถโดยสารสาธารณะ	ทั่วไป
	B3-3	สวนเรียนรู้พลังงานทดแทน	-	-	ทั่วไป
	B3-4	ทางเดิน ถนนเลียบบทางน้ำ	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร จอดรถยนต์ข้างทาง รอรถโดยสารสาธารณะ	ทั่วไป
	B3-5	ลานกีฬาด้านผ่านทางพิเศษประปา 2	หน่วยงานราชการ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	B3-6	ทางเดิน ถนนเลียบบทางน้ำ	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร จอดรถยนต์ข้างทาง รอรถโดยสารสาธารณะ	ทั่วไป
คลองสามเสน-ถนนเพชรบุรี	B4-1	เสาอยู่กลางถนน	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร จอดรถยนต์ข้างทาง รอรถโดยสารสาธารณะ	-
	B4-2	ที่จอดรถสำนักนโยบายจราจร	หน่วยงานราชการ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ดี
	B4-3	ลานกีฬา มั่นสิน	ชุมชนหลังกรมทางหลวง	เล่นกีฬา(ในพื้นที่) จอดรถยนต์และเดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	B4-4	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ทั่วไป
	B4-5	ที่กร้าง	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจรและค้าขายแผงลอย ด้านข้างพื้นที่	เสื่อมโทรม

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนเพชรบุรี-ถนนพระรามที่1	B5-1	ที่จอดรถโรงเรียน สมาคมสตรีไทย	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ทั่วไป
	B5-2	ลานกีฬาพัฒนา 2	ชุมชน	เล่นกีฬา สนามเด็กเล่น พบปะพูดคุย ทำกิจกรรม ชุมชน(ในพื้นที่) ค้าขายแผง ลอย เดินทางสัญจร (ด้านข้างพื้นที่)	ดี
	B5-3	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอดรถขยะ	เสื่อม โทรม
	B5-4	ตลาดพวงศัพระราม	ผู้ค้าขาย บุคคลทั่วไป	ตลาด จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนพระรามที่1- ถนนพระรามที่4	B6-1	ลานกีฬาจตุรเมือง	ชุมชน	เล่นกีฬา(ในพื้นที่) จอด รถยนต์ข้างทางและเดินทาง สัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	B6-2	ที่จอดรถ+พณิชยกรรม	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ พณิชยกรรม	ทั่วไป
	B6-3	ลานกีฬาชุมชนตรอก สลักหิน	ชุมชน	เล่นกีฬา สนามเด็กเล่น(ใน พื้นที่) พบปะพูดคุย ค้าขาย แผงลอย เดินทางสัญจร (ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	B6-4	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนพระรามที่4- ซอยสหมิตร	B7-1	ลานกีฬา	-	-	ทั่วไป
	B7-2	ที่รกร้าง	ชุมชน	จอดรถยนต์ เดินทางสัญจร และพบปะพูดคุย(ด้านข้าง พื้นที่)	เสื่อม โทรม
	B7-3	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ทั่วไป
ซอยสหมิตร-ซอย ตรอกเฟรเซอร์แอนด์ นีฟ	B8-1	ที่จอดรถ+พณิชยกรรม	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	เสื่อม โทรม
	B8-2	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
ซอยตรอกเฟรเซอร์ แอนด์นีฟ-ถนนสีพระ ยา	B9	ลานกีฬา	ชุมชน	-	ทั่วไป

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่	
ถนนสีพระยา-ซอยเจริญกรุง39	B10	ที่จอดรถสถานีดับเพลิงบางรัก	หน่วยงานราชการ	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
ซอยเจริญกรุง39-ซอยเจริญกรุง43	B11-1	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอดรถขยะ	ทั่วไป
	B11-2	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	B11-3	ที่จอดรถ	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล(ในพื้นที่) ค้าขายแผงลอยและเดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
ซอยเจริญกรุง43-ถนนสุรวงศ์	B12-1	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	B12-2	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	B12-3	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ดี
ถนนสุรวงศ์-ถนนสีลม	B13	OTOP walking street	บุคคลทั่วไป ผู้ค้าขาย	ตลาด เดินทางสัญจรและจอดรถยนต์ข้างทาง	ดี
ถนนสีลม-ถนนสาทรเหนือ	B14	ทางเดิน	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
ถนนสาทรเหนือ-ถนนเจริญราษฎร์	B15-1	สวนสาทรเฉลิมพระเกียรติ	-	-	ทั่วไป
	B15-2	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอดรถขยะ	เสื่อมโทรม
	B15-3	ลานกีฬาชุมชนบ้านแบบ	ชุมชน	พบปะพูดคุย จัดกิจกรรม ชุมชน เล่นกีฬา จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนเจริญราษฎร์-ถนนจันทน์	B16-1	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	B16-2	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอดรถขยะ(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	B16-3	ลานกีฬาชุมชนดอนกุศลร่วมใจ	ชุมชน	เล่นกีฬา(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนเจริญราษฎร์- ถนนจันทร์ (ต่อ)	B16-4	ที่จอดรถชุมชนตอน กุศลร่วมใจ	ชุมชน	จอดรถยนต์ เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	B16-5	ทางเท้า	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
ถนนจันทร์-ซอย เจริญราษฎร์5	B17-1	ทางเท้า	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	B17-2	สวนหย่อมและลาน กีฬาใต้ทางด่วนซอย อยู่ดี	ชุมชน บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา พบปะพูดคุย พักผ่อนหย่อนใจ(ในพื้นที่) ค้าขายแผงลอย เดินทาง สัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ดี
ซอยเจริญราษฎร์5- ซอยเจริญราษฎร์5 แยก4	B18-1	ที่รกร้าง	ชุมชน	จอดรถข้างทาง พบปะ พูดคุย เดินทางสัญจร ค้าขายแผงลอย(ด้านข้าง พื้นที่)	เสื่อม โทรม
	B18-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
ซอยเจริญราษฎร์5 แยก4-ซอยอยู่ดี18	B19-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	B19-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
ซอยอยู่ดี18-ซอยอยู่ ดี10	B20	ลานกีฬาชุมชนเมือง อยู่ดี	ชุมชน	พบปะพูดคุย สนามเด็กเล่น ทำกิจกรรมชุมชน(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร จอดรถยนต์ (ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
ซอยอยู่ดี10-ซอย จันทร์43	B21	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
ซอยจันทร์43-ซอย จันทร์23	B22-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ดี
	B22-2	ที่รกร้าง	ชุมชน	พบปะพูดคุย	เสื่อม โทรม
ซอยจันทร์23-ซอย วัดไผ่เงิน	B23-1	ที่รกร้าง	ชุมชน	พบปะพูดคุย	เสื่อม โทรม
	B23-2	สนามฟุตบอล	-	-	เสื่อม โทรม
	B23-3	ลานกีฬา	ชุมชน	เล่นกีฬา(ในพื้นที่) พบปะ พูดคุย เดินทางสัญจร จอด รถยนต์ ค้าขายแผงลอย	ทั่วไป

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ซอยวัดไผ่เงิน-ซอยเจริญราษฎร์7	B24-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	B24-2	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
ซอยเจริญราษฎร์7-ถนนรัชดาภิเษก	B25-1	ลานกีฬากรุงเทพ แข็งแรงบางโคล่	ชุมชน บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา จอดรถยนต์	ทั่วไป
	B25-2	ที่จอดรถ	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	B25-3	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	B25-4	ที่รกร้างกลางถนน	-	-	เสื่อมโทรม
	B25-5	ลานกีฬาอเนกประสงค์ ชุมชนโสมมัย	ชุมชน	พบปะพูดคุย ค้าขายแผง ลอย(ในพื้นที่) จอดรถยนต์ (ด้านข้างพื้นที่)	เสื่อมโทรม
ถนนพระราม6-เลียบบอยพลโยธิน1	B26-1	ที่จอดรถตู้	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่ ชุมชน	จอดรถตู้ เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	B26-2	ที่จอดรถชุมชน	ชุมชน บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร จอดรถยนต์ ข้างทาง	ทั่วไป
	B26-3	สวนเงิน (สวนสาธารณะ พระราม6 ปากซอย สวนเงิน)	ชุมชน บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา ออกกำลังกาย พบปะพูดคุย	ทั่วไป
	B26-4	ลานจอดรถ โรงพยาบาลรามธิบดี	ผู้ใช้งานโรงพยาบาล รามธิบดี	จอดรถยนต์	ดี
	B26-5	สวนพญาไทภิรมย์	ชุมชน บุคคลทั่วไป	พักผ่อนหย่อนใจ	ทั่วไป
เลียบบอยพลโยธิน 1-ถนนพลโยธิน	B27-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	B27-2	ลานกีฬาชุมชน ผู้สูงอายุใต้ทางด่วน	ชุมชน	เดินทางสัญจร เล่นกีฬา(ใน พื้นที่) เดินทางสัญจร จอด รถข้างทาง รอรถสาธารณะ (ด้านข้างพื้นที่)	เสื่อมโทรม
	B27-3	ตลาด	ชุมชน บุคคลทั่วไป	ตลาดค้าขายเดินทางสัญจร	ทั่วไป

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
เลียบบอยพหลโยธิน 1-ถนนพหลโยธิน (ต่อ)	B27-4	ลานกีฬาชุมชนวัด มะกอกส่วนหน้า	ชุมชน	เดินทางสัญจร สนามเด็ก เล่น(ในพื้นที่) เดินทาง สัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	เสื่อม โทรม
	B27-5	ที่รกร้างหลังด่าน พหลโยธิน	-	-	เสื่อม โทรม
	B27-6	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
ถนนพหลโยธิน-ถนน ดินแดง	B28-1	ที่รกร้าง	ชุมชน	เดินทางสัญจร	เสื่อม โทรม
	B28-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	B28-3	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	B28-4	สวน 80 พรรษา มหา ราชินี 100 ปี คมนากรม	ชุมชน	พักผ่อนหย่อนใจ(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้าง พื้นที่)	ทั่วไป
	B28-5	ลานกีฬา	ชุมชน	เล่นกีฬา(ในพื้นที่) เดินทาง สัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	B28-6	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
ถนนดินแดง-ถนนดิน แดงตัดใหม่	B29-1	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	B29-2	ตลาดแผงลอย	ชุมชน บุคคลทั่วไป ผู้ค้าขาย	ค้าขายแผงลอย เดินทาง สัญจร จอดรถข้างทาง	ทั่วไป
	B29-3	ที่จอดรถ อู่รถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล อยู่ ซ่อมรถ	ทั่วไป
ถนนดินแดงตัดใหม่- เลียบบถนนจตุรทิศ	B30-1	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	B30-2	ที่จอดรถบริษัทหมอ เส็ง	ผู้ใช้งานบริษัทหมอเส็ง	จอดรถยนต์(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้าง พื้นที่)	ดี
	B30-3	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอดรถขยะ	ทั่วไป
	B30-4	ตลาดแผงลอย	ชุมชน ผู้ค้าขาย	ค้าขายแผงลอย เดินทาง สัญจร จอดรถข้างทาง	ทั่วไป

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนดินแดงตัดใหม่- เลียบบถนนจตุรทิศ (ต่อ)	B30-5	ลานกีฬาสวนราชเทวี ภิรมย์	ชุมชน	เล่นกีฬา ออกกำลังกาย พบปะพูดคุย จอctrถยนต์	ทั่วไป
	B30-6	ที่จอดรถชุมชน	ชุมชน	จอctrถยนต์ เดินทางสัญจร	ทั่วไป
เลียบบถนนจตุรทิศ- ถนนอโศกดินแดง	B31-1	ทางน้ำ	-	-	-
	B31-2	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอctrถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	B31-3	สวนสาธารณะเฉลิม พระเกียรติ สสส.	-	-	ทั่วไป
ถนนอโศกดินแดง- ถนนเพชรอุทัย	B32-1	ที่จอดรถโรงพยาบาล พระราม9	ผู้ใช้งานโรงพยาบาลพระราม 9	จอctrถยนต์	ทั่วไป
	B32-2	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอctrถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	B32-3	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	B32-4	ที่รกร้างขนาดใหญ่	-	-	เสื่อม โทรม
ถนนเพชรอุทัย-ถนน ประดิษฐ์มนูธรรม	B33-1	ที่จอดรถข้างทาง	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอctrถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	B33-2	ทางเท้า	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	B33-3	ที่รกร้างกลางถนน	-	-	เสื่อม โทรม
	B33-4	ทางเท้า	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	B33-5	สวนพรรณภิรมย์	บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา ออกกำลังกาย พบปะพูดคุย จอctrถยนต์	ทั่วไป
	B33-6	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอctrรถขยะ	ทั่วไป
ถนนประดิษฐ์มนู ธรรม-คลองแสนแสบ	B34-1	ที่รกร้างขนาดใหญ่ เลียบบถนนพระราม9	-	-	เสื่อม โทรม
	B34-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอctrถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	B34-3	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอctrถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	B34-4	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอctrถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษศรีรัช

วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
คลองแสนแสบ-ถนนรามคำแหง	B35-1	ทางเท้า	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	B35-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	B36-1	ทางเท้า	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	B36-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	B36-3	ถนน	-	-	ทั่วไป
	B36-4	ที่รกร้างกลางถนน	-	-	เสื่อมโทรม

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.10

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนพระราม2-ถนนประชาอุทิศ(เลียบริมถนนจอมทองบูรณะ)	C1-1	ลานกีฬาบางมด	ชุมชน	เล่นกีฬา(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	C1-2	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	C1-3	ทางเท้า	ชุมชน	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
ถนนประชาอุทิศ-ถนนสุขสวัสดิ์	C2-1	ที่จอดรถสถานีดับเพลิงย่อยประชาอุทิศ	หน่วยงานราชการ	จอดรถยนต์	ทั่วไป
	C2-2	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	C2-3	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่	
ถนนพระราม2-ถนน ประจวบคีรีขันธ์(เลียบริม ถนนจอมทองบูรณะ) (ต่อ)	C2-4	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	C2-5	ลานกีฬาได้ทางด่วนสุข สวัสดิ์และที่จอดรถ โดยสาร	ชุมชน บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา เดินทางสัญจร พบปะพูดคุย ค้าขายแผง ลอย จอดรถโดยสาร สาธารณะ	เสื่อม โทรม
ถนนสุขสวัสดิ์-ถนน ราษฎร์บูรณะ	C3-1	ลานจอดรถเสื่อมโทรม ขนาดใหญ่	-	-	เสื่อม โทรม
	C3-2	ทางระดับดิน	-	-	-
	C3-3	ที่รกร้างช่วงทางลง	-	-	เสื่อม โทรม
	C3-4	สวนสาธารณะ โครงการ80พรรษาม หาราชินี 100ปี กระทรวงคมนาคม	ชุมชน	พบปะพูดคุย รอดรถโดยสาร สาธารณะ จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนราษฎร์บูรณะ- แม่น้ำเจ้าพระยา	C3-5	โครงการในอนาคต	-	-	เสื่อม โทรม
แม่น้ำเจ้าพระยา- ถนนพระราม3	C4-1	โครงการในอนาคต	-	-	เสื่อม โทรม
ถนนพระราม3-ถนน รัชดาภิเษก	C4-2	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	เสื่อม โทรม
	C4-3	ทางระดับดิน	-	-	-
ถนนรัชดาภิเษก- ถนนสาธุประดิษฐ์	C5-1	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	C5-2	ที่เก็บของการทาง พิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	เก็บของ	ทั่วไป
	C5-3	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	C5-4	ลานกีฬาและ สวนหย่อม สวนรวมใจ ชวายนานา เฉลิม พระเกียรติ72พรรษา	บุคคลทั่วไป เจ้าหน้าที่ เทศบาล	พักผ่อนหย่อนใจ(ด้านข้าง พื้นที่)	เสื่อม โทรม

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนสาธุประดิษฐ์-ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	C6-1	ที่จอดรถโดยสารสาธารณะแยกตัวนสาธุ	บุคคลทั่วไป เจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ค้าขาย	จอดรถโดยสารสาธารณะ ป้อมตำรวจ ค้าขายแผงลอย	ทั่วไป
	C6-2	การทางพิเศษฝายบำรุงรักษา	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	เก็บของ	ทั่วไป
	C6-3	อุโมงค์	-	จอดรถยนต์	ทั่วไป
	C6-4	ที่รกร้างแยกรัชดา นราธิวาส	-	-	เสื่อมโทรม
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์-ถนนนางลิ้นจี่	C7	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนนางลิ้นจี่-ถนนพระราม3	C8	ทางเท้า	-	-	ทั่วไป
ถนนพระราม3-ถนนเชื้อเพลิง(เลียบบถนนพระราม3)	C9-1	ทางเท้า	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร จอดโดยสารสาธารณะ	ทั่วไป
	C9-2	อุโมงค์สองแถว	ชุมชน เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถสองแถว จอดสองแถว	เสื่อมโทรม
	C9-3	ลานกีฬาวัดช่องลม และ คลองขวาง	ชุมชน	พบปะพูดคุย ค้าขายแผงลอย เล่นกีฬา เดินทางสัญจร จอดรถยนต์	เสื่อมโทรม
	C9-4	ที่จอดรถริมทาง ชุมชน	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	C9-5	ที่จอดรถ อุโมงค์	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล อยู่ซ่อมรถ	เสื่อมโทรม
	C9-6	ลานกีฬาชุมชนเย็น อากาศ2	ชุมชน บุคคลทั่วไป เจ้าหน้าที่เทศบาล	พบปะพูดคุย ค้าขายแผงลอย เดินทางสัญจร จอดรถยนต์ จอดโดยสารสาธารณะ	เสื่อมโทรม
	C9-7	ที่จอดรถริมทาง ชุมชน เย็นอากาศ2	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล เดินทางสัญจร	ทั่วไป
	C9-8	ที่จอดรถริมทาง ชุมชน	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล เดินทางสัญจร	ทั่วไป

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
เลียบบถนนพระราม3	C10-1	สวนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้า	-	-	ทั่วไป
	C10-2	ตลาดปิ่น	บุคคลทั่วไป	ค้าขายแผงลอย พาณิชยกรรม ทางเดินสัญจร	เสื่อมโทรม
	C10-3	ที่รกร้าง	-	เล่นกีฬา พบปะพูดคุย	เสื่อมโทรม
	C10-4	ที่จอดรถข้างถนน	ชุมชน	จอดรถยนต์	ทั่วไป
	C10-5	ที่จอดรถกลางถนน	บุคคลทั่วไป	จอดรถยนต์	ทั่วไป
	C10-6	ลานกีฬาชุมชนริมทางรถไฟสายท่าเรือ	ชุมชน	พบปะพูดคุย ค้าขายแผงลอย เดินทางสัญจร จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนพระราม3-ถนนธนะจรัญ	C11-1	ตลาดปิ่น	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	ค้าขายพาณิชยกรรม	ทั่วไป
	C11-2	ชุมชนตลาดปิ่น	ชุมชน	อยู่อาศัย	ทั่วไป
ถนน ธนะจรัญ-ถนนเกษมราษฎร์	C12-1	ที่จอดรถและคลังสินค้าของการท่าเรือ	-	-	ทั่วไป
	C12-2	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
ถนนเกษมราษฎร์-ถนนอาจณรงค์	C13-1	ที่จอดรถการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	C13-2	ที่อยู่อาศัยสลัมคลองเตย	ชุมชน	อยู่อาศัย จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนอาจณรงค์-คลองพระโขนง	C14-1	คลองหัวลำโพง-คลองเตย	-	-	-
	C14-2	ที่จอดรถบรรทุกก่อสร้าง	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถบรรทุก	ทั่วไป
เลียบบถนนเชื่อมเพลิง-ถนนพระราม4	C15-1	ที่จอดรถและเก็บของ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	เก็บของ จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	เสื่อมโทรม
	C15-2	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	C15-3	ลานกีฬา	ชุมชน	พบปะพูดคุย	ทั่วไป
	C15-4	ถนน	ชุมชน	เดินทางสัญจร	ทั่วไป

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา	ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่	
ถนนพระราม4-ถนนเพลินจิต	C16-1	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	C16-2	ทางระดับดิน	-	-	-
	C16-3	ศูนย์ชุมชนสร้างสรรค์เพลินจิต			ทั่วไป
ถนนเพลินจิต-ถนนเพชรบุรี	C17-1	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	C17-2	ที่รกร้างขนาดใหญ่	ชุมชน	จอดรถยนต์	เสื่อมโทรม
	C17-3	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
ถนนเพชรบุรี-ถนนนิคมมักกะสัน	C18-1	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	C18-2	ที่จอดรถโรงแรม Bangkok Palace	ผู้ใช้งานโรงแรม Bangkok Palace	จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนนิคมมักกะสัน-ถนนจตุรทิศ	C19	สถานีรถไฟ	-	-	ทั่วไป
ถนนจตุรทิศ-ถนนดินแดง	C20-1	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่		ทั่วไป
	C20-2	สวนสุขภาพพรภาพรรณ	บุคคลทั่วไป ชุมชน		ดี
	C20-3	ที่รกร้างช่วงทางขึ้นลง	-		เสื่อมโทรม
	C20-4	ที่รกร้างกลางถนนแนวยาว	-		เสื่อมโทรม
	C20-5	ที่จอดรถขยะ	เจ้าหน้าที่ราชการ	จอดรถขยะ	ทั่วไป
	C20-6	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ทั่วไป
	C20-7	ที่จอดรถขยะ	เจ้าหน้าที่ราชการ	จอดรถขยะ	ทั่วไป
	C20-8	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์	ทั่วไป

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.11

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
คลองพระโขนง-ซอย สุขุมวิท50	D1-1	ลานกีฬาหิมะทองคำ	ชุมชน	พบปะพูดคุย จอctrถยนต์	เสื่อมโทรม
	D1-2	ลานกีฬาชุมชนรักาศิล	ชุมชน	พบปะพูดคุย จอctrถยนต์ ค้าขายแผงลอย เล่นกีฬา สนามเด็กเล่น เกือบของ	เสื่อมโทรม
	D1-3	ที่อยู่อาศัยชุมชนรักาศิล	ชุมชน	จอctrถยนต์	เสื่อมโทรม
ซอยสุขุมวิท50-ถนน สุขุมวิท	D2-1	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	D2-2	สวนไทรเฉลิมพระ เกียรติ	-	-	ทั่วไป
	D2-3	สวนสาธารณะ	ชุมชน	พบปะพูดคุย จอctrถยนต์ เล่นกีฬา	เสื่อมโทรม
	D2-4	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	D2-5	ที่จอดรถของการทาง พิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอctrถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	D2-6	ด่านการทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอctrถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	D2-7	ทางด่วน	-	-	-
	D2-8	สวนหย่อมสี่แยกบางนา			ทั่วไป

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.12

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษบูรพาวิถี

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพ พื้นที่
ถนนสุขุมวิท-ถนนศรี นครินทร์	E1-1	ที่รกร้างสี่แยกบางนา	-	-	เสื่อม โทรม
	E1-2	ทางด่วน	-	-	-

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.13

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษคลองรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ซอยสุขุมวิท50-ซอยเพชรรัตน์	F1-1	ลานกีฬา	ชุมชน	พบปะพูดคุย	เสื่อมโทรม
	F1-2	ที่จอดรถทั่วไป	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถทั่วไป	ทั่วไป
	F1-3	ที่จอดรถ Waterford Capital	ผู้ใช้งานWaterford Capital	จอดรถยนต์	ดี
	F1-4	ที่รกร้าง	ชุมชน	จอดรถยนต์ ทางเดินสัญจร	เสื่อมโทรม
	F1-5	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
ซอยเพชรรัตน์-ซอยสุขุมวิท48_1	F2-1	ที่จอดรถส่วนบุคคล	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	F2-2	ที่รกร้าง	ชุมชน	ค้าขายแผงลอย	เสื่อมโทรม
	F2-3	ที่จอดรถชุมชนเกาะกลาง	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล พบปะพูดคุย ค้าขายแผงลอย เดินทางสัญจร	ทั่วไป
ซอยสุขุมวิท48_1-ถนนสุขุมวิท	F3-1	สวน80พรรษา มหาราชินี	ชุมชน บุคคลทั่วไป	พบปะพูดคุย เดินทาง สัญจร พักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกาย	ทั่วไป
	F3-2	ที่รกร้าง	ชุมชน บุคคลทั่วไป	พบปะพูดคุย เดินทาง สัญจร ค้าขายแผงลอย จอดรถตู้ จอดรถยนต์ส่วนบุคคล รอรถโดยสารสาธารณะ	เสื่อมโทรม
ถนนสุขุมวิท-พระโขนงคลองบ้านป่า	F4	อุโมงค์โดยสารสองแถว	ชุมชน บุคคลทั่วไป เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	รอรถโดยสารสองแถว จอดรถโดยสารสองแถว	ทั่วไป
พระโขนงคลองบ้านป่า-ซอยปรีดิพนมยงค์2	F5	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอดรถขยะ	ทั่วไป
เลียบริดจ์ซอยปรีดิพนมยงค์2-ซอยมีสุวรรณ3	F6-1	ที่จอดรถขยะ	หน่วยงานราชการ	จอดรถขยะ	ทั่วไป
	F6-2	ลานกีฬา	ชุมชน วินมอเตอร์ไซด์	เล่นกีฬา จอดวินมอเตอร์ไซด์	ทั่วไป
	F6-3	ที่รกร้าง	ชุมชน	เล่นกีฬา	เสื่อมโทรม

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษฉลองรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ซอยสุขุมวิท50-ซอยเพชรรัตน์ (ต่อ)	F6-4	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	เสื่อมโทรม
	F6-5	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	F6-6	ที่จอดรถชุมชน	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	เสื่อมโทรม
ซอยมีสุวรรณ3-พัฒนาเวศม์ซอย12	F7	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	เสื่อมโทรม
พัฒนาเวศม์ซอย12-ซอยหมู่บ้านผกามาศ	F8-1	ที่จอดรถ อู่รถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล อยู่ซ่อมรถ	ทั่วไป
	F8-2	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
ซอยหมู่บ้านผกามาศ-พัฒนาเวศม์ซอย12	F9	ที่จอดรถ+สวนหย่อม	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
พัฒนาเวศม์ซอย12-ถนนพัฒนาการ	F10-1	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	F10-2	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	F10-3	ที่รกร้าง	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล พบปะพูดคุย	เสื่อมโทรม
	F10-4	ที่จอดรถ อู่รถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล อยู่ซ่อมรถ	ทั่วไป
	F10-5	ที่รกร้าง	ชุมชน	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล อยู่อาศัย	เสื่อมโทรม
ถนนพัฒนาการ-ถนนกำแพงเพชร7	F11-1	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	F11-2	ที่จอดรถ+เก็บของ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล เก็บของ	ทั่วไป
ถนนกำแพงเพชร7-ซอยสนามมิตร	F12-1	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	F12-2	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	F12-3	ที่จอดรถ	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล(ในพื้นที่) เดินทางสัญจร (ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษฉลองรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนกำแพงเพชร7- ซอยสนามมิตร (ต่อ)	F12-4	ชมรมตะกร้อ รามคำแหง4	ชุมชน	เล่นกีฬา(ในพื้นที่) เดินทาง สัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	F12-5	ร้านค้า	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	ค้าขาย(ในพื้นที่) เดินทาง สัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
ซอยสนามมิตร-ถนน รามคำแหง	F13-1	ร้านค้า	เจ้าของสัญญาเช่าพื้นที่	ค้าขาย(ในพื้นที่) เดินทาง สัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	ทั่วไป
	F13-2	ที่รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	F13-3	ที่จอดรถ	เดินทางสัญจร(ด้านข้างพื้นที่)	จอดรถยนต์ส่วนบุคคล	ทั่วไป
	F13-4	ลานกีฬาชุมชน เยรูซาเล็ม	ชุมชน	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
ถนนรามคำแหง- ถนนพระราม9	F14	สวนสาธารณะแยก รามคำแหง	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร(ด้านข้าง พื้นที่)	ทั่วไป
ถนนพระราม9-คลอง วัดศรีบุญเรือง ประตูน้ำ	F15	ลานกีฬาเพื่อชุมชน	ชุมชน	เล่นกีฬา จอดรถยนต์ พบปะพูดคุย	ทั่วไป
คลองวัดศรีบุญเรือง ประตูน้ำ-ถนน ประดิษฐ์มนูธรรม	F16	ศูนย์ควบคุมทางด่วน3 การทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	-	ทั่วไป
ถนนประดิษฐ์มนู ธรรม-คลอง ลาดพร้าว	F17	สวนน้ำพระราม9	ชุมชน	พบปะพูดคุย เดินทาง สัญจร จอดรถยนต์	ทั่วไป
คลองลาดพร้าว-ถนน ประชาอุทิศ	F18-1	รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	F18-2	ลานกีฬารามอินทรา- อาณาจักร	บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา	เสื่อม โทรม
	F18-3	ป้อมตำรวจสี่แยก	ตำรวจ	ป้อมตำรวจ จอดรถยนต์	ทั่วไป
ถนนประชาอุทิศ- ถนนลาดพร้าว	F19-1	ป้อมตำรวจสี่แยก	ตำรวจ	ป้อมตำรวจ จอดรถยนต์	ทั่วไป
	F19-2	รกร้าง	-	-	เสื่อม โทรม
	F19-3	ทางระดับดิน	-	-	-

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ตารางสรุปลักษณะการใช้งาน ทางพิเศษฉลองรัช

ช่วงถนน	พื้นที่ศึกษา		ผู้ใช้งานพื้นที่	การใช้งานพื้นที่	สภาพพื้นที่
ถนนประชาธิปไตย- ถนนลาดพร้าว (ต่อ)	F19-4	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	F19-5	ลานกีฬาทางพิเศษ ฉลองรัชริมถนน ลาดพร้าว(ฝั่งใต้)	บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา จอดรถยนต์ พบปะพูดคุย	ทั่วไป
	F19-6	สวนหย่อมใต้ทางด่วน ฉลองรัช	บุคคลทั่วไป	เดินทางสัญจร	ทั่วไป
ถนนลาดพร้าว-ถนน ประเสริฐมุนีกิจ	F20-1	ลานกีฬาทางพิเศษ ฉลองรัชริมถนน ลาดพร้าว(ฝั่งเหนือ)	บุคคลทั่วไป	เล่นกีฬา จอดรถยนต์ พบปะพูดคุย	ทั่วไป
	F20-2	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	F20-3	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	F20-4	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
ถนนประเสริฐมุนีกิจ- ถนนรามอินทรา	F21-1	ป้อมตำรวจสี่แยก	ตำรวจ	ป้อมตำรวจ จอดรถยนต์	ทั่วไป
	F21-2	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	F21-3	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	F21-4	รกร้าง	-	-	เสื่อมโทรม
	F21-5	ที่จอดรถทางพิเศษ	เจ้าหน้าที่การทางพิเศษ	จอดรถยนต์ส่วนราชการ	ทั่วไป
	F21-6	กลุ่มงานปฏิบัติการ เดินรถ2 เขตการเดิน รถที่8	หน่วยงานราชการ	จอดรถเมล์	ทั่วไป
	F21-7	ตลาดนัดไทยช่วยไทย สยามรามอินทรา	บุคคลทั่วไป ผู้ค้าขาย	ตลาดค้าขาย จอดรถยนต์	ทั่วไป

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

จากตารางที่ 4.8 - 4.13 พบว่าการใช้งานพื้นที่ได้ทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่แล้วจะมีการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อจอดรถประเภทต่าง ๆ เช่น รถเนื่องจากในตัวเมืองมีพื้นที่ที่จำกัด การใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อจอดรถจึงเป็นที่ต้องการอย่างมาก ส่วนการใช้งานพื้นที่เพื่อสาธารณะประโยชน์นั้น กรุงเทพมหานครมีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะได้ทางพิเศษอยู่ 2 รูปแบบ คือ ลานกีฬาและสวนสาธารณะ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่รูปแบบลานกีฬาจะเกิดขึ้นตามชุมชนต่าง ๆ เพื่อรองรับการใช้งานของผู้คนในชุมชนโดยรอบ แต่ส่วนใหญ่แล้วการใช้งานลานกีฬาของผู้คนในชุมชนนั้นมีจุดประสงค์เพื่อพบปะพูดคุยและพักผ่อนหย่อนใจซึ่งจะเกิดขึ้นบริเวณโดยรอบลานกีฬาเหล่านั้นแต่จะไม่ได้ใช้งานพื้นที่ลานกีฬาโดยตรง ส่วนการใช้งานสวนสาธารณะจะเกิดขึ้นตามช่วงที่ทางด่วนตัดผ่านกันหรือจุดขึ้น-ลงทางด่วนที่ทำให้เกิดเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ส่วนพื้นที่ที่รกร้างไม่มีการใช้งานนั้น ส่วนใหญ่แล้วจะเกิดในพื้นที่ได้ทางพิเศษในตัวเมืองที่เข้าถึงได้ยากทำให้ไม่ได้รับการใช้งานและเสื่อมโทรมไปในที่สุด

ตารางที่ 4.14

ตารางสรุปลักษณะการใช้งานพื้นที่ได้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร

การใช้งาน	ลักษณะทางกายภาพ							
	ถนน ขนาด 2 ข้าง	ถนน ขนาด 1 ข้าง	เสาอยู่ กลาง ถนน	คร่อม พื้นที่	ถนนตัด ผ่าน พื้นที่	คร่อม ทางน้ำ	จุดขึ้น- ลงทาง ด่วน	interchang e
พื้นที่สาธารณะ	17	7	2	19	15	0	3	17
พื้นที่ส่วนบุคคล	7	5	3	21	23	0	2	9
พื้นที่ส่วน ราชการ	19	1	1	10	8	0	3	6
ไม่มีการใช้งาน	12	0	0	11	12	0	1	7
ทางเดิน - ถนน	0	1	7	0	12	5	0	2
รวม	55	14	13	61	70	5	9	41

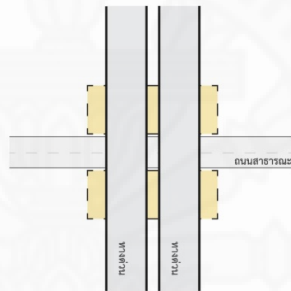
หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

4.3 รูปแบบพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจลักษณะทางกายภาพและลักษณะการใช้งานพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครทั้งหมด 273 พื้นที่ พบว่ามีการใช้งานพื้นที่เพื่อสาธารณะประโยชน์ทั้งหมด 80 พื้นที่ โดยผู้วิจัยสามารถสรุปรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครได้ทั้งหมด 7 รูปแบบ ดังนี้

4.3.1 รูปแบบถนนตัดผ่านพื้นที่

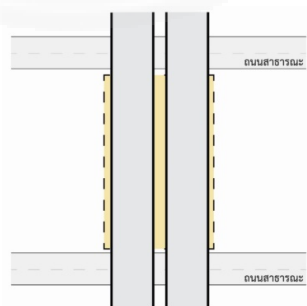
เป็นรูปแบบที่มีถนนตัดขวางพื้นที่ทำให้เกิดการเข้าถึงจากถนนใหญ่และยังสามารถเข้าถึงได้จากชุมชนโดยรอบอีกด้วย โดยส่วนใหญ่แล้วจะใช้เป็นทางสัญจรจากพื้นที่ฝั่งชุมชนเพื่อเชื่อมต่อไปสู่ถนนใหญ่



ภาพที่ 4.23 พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบถนนตัดพื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.3.2 รูปแบบทางเชื่อมต่อ

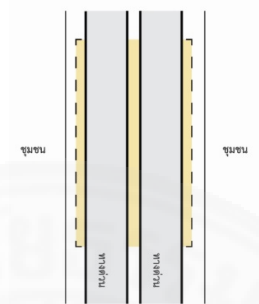
เป็นรูปแบบที่เป็นทางเชื่อมต่อจากถนนใหญ่ฝั่งหนึ่งไปสู่ถนนใหญ่อีกฝั่งหนึ่ง ทำให้เกิดการเข้าถึงที่หลากหลาย โดยส่วนใหญ่แล้วจะใช้เป็นทางสัญจรจากถนนใหญ่ไปสู่พื้นที่อื่น



ภาพที่ 4.24 พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบทางเชื่อมต่อ, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.3.3 รูปแบบขนาบชุมชน

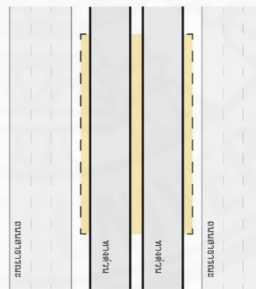
เป็นรูปแบบที่ขนาบไปตามพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบ ทำให้เกิดการใช้งานจากเฉพาะชุมชนบริเวณโดยรอบพื้นที่และไม่มีการใช้งานจากบุคคลภายนอก เป็นรูปแบบที่สามารถเข้าถึงได้ยากเนื่องจากไม่มีถนนใหญ่ตัดผ่านพื้นที่



ภาพที่ 4.25 พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบขนาบชุมชน, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.3.4 รูปแบบถนนขนาน 2 ข้าง

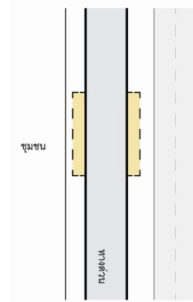
เป็นรูปแบบที่มีถนนขนาดใหญ่ขนาน 2 ข้างเลียบไปตามพื้นที่ทำให้สามารถเข้าถึงได้ยาก เนื่องจากถนนขนาดใหญ่ที่ขนาน 2 ข้างนั้นมีการสัญจรรถยนต์ด้วยความเร็วสูง โดยพื้นที่รูปแบบนี้ทั้ง จะเกิดการใช้งานเฉพาะพื้นที่ที่มีการพัฒนาแล้ว



ภาพที่ 4.26 พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบถนนขนาน 2 ข้าง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.3.5 รูปแบบถนนขนาน 1 ข้าง

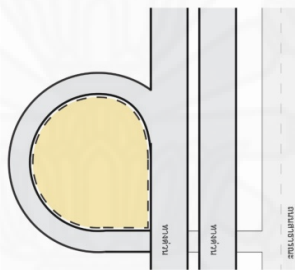
เป็นรูปแบบที่มีถนนขนาดใหญ่ขนาน 1 ข้างเลียบไปตามพื้นที่ พื้นที่รูปแบบจะมีการเข้าถึงได้หลากหลายทั้งจากถนนใหญ่และจากชุมชนที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่ทำให้เกิดการใช้งานพื้นที่ทั้งจากคนในชุมชนและบุคคลภายนอก



ภาพที่ 4.27 พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบถนนขนาด 1 ช่อง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.3.6 รูปแบบช่องทางขึ้น-ลง

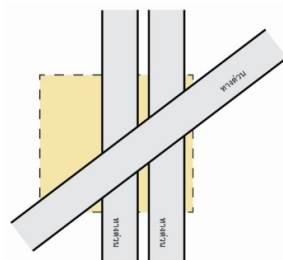
เป็นรูปแบบที่เกิดจากช่องทางด่วนที่เป็นทางขึ้น-ลงทำให้เกิดเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ตามทางขึ้น-ลง พื้นที่ลักษณะนี้ส่วนใหญ่แล้วจะมีการพัฒนาพื้นที่โดยการทางพิเศษแต่จะมีการล้อมรั้วพื้นที่เอาไว้ทำให้สามารถเข้าถึงได้ยาก



ภาพที่ 4.28 พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบช่องทางขึ้น-ลง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.3.7 รูปแบบทางด่วนทับซ้อนกัน

เป็นรูปแบบที่เกิดจากการทับซ้อนกันของทางด่วนทำให้เกิดเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่



ภาพที่ 4.29 พื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน รูปแบบทางด่วนทับซ้อนกัน, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

ผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจากพื้นที่ทั้งหมด 273 พื้นที่เพื่อใช้ในการลงพื้นที่ศึกษาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนบริเวณโดยรอบพื้นที่ศึกษาผ่านเกณฑ์ความพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ดังนี้

- (1) ลักษณะโครงสร้างของพื้นที่ได้ทางด่วนทำให้เกิดพื้นที่ได้ทางด่วนที่สามารถพัฒนาได้
- (2) สภาพพื้นที่ได้ทางด่วน เป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ ถูกปล่อยให้ทิ้งร้าง, เป็นพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรม, เป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะเสื่อมโทรม หรือเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ไม่เหมาะสม
- (3) ความสูง ระดับความสูงจากพื้นที่ถึงใต้โครงสร้างทางด่วน ไม่ต่ำกว่า 3 เมตร
- (4) กรรมสิทธิ์ พื้นที่ต้องมีกรรมสิทธิ์เป็นของทางพิเศษหรือมีสัญญาเช่าเป็นของกรุงเทพมหานคร

ซึ่งมีพื้นที่ที่ผ่านการคัดเลือกจากเกณฑ์ความพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนทั้งหมด 55 พื้นที่ จากนั้นผู้วิจัยได้ใช้เกณฑ์การพัฒนาพื้นที่สาธารณะได้ทางด่วนเพื่อจัดลำดับพื้นที่ได้ทางด่วน ทั้ง 55 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ มีพื้นที่ที่มีลำดับคะแนนสูงสุด 3 พื้นที่ ดังตารางที่ 4.15 ซึ่งใช้เกณฑ์ในการประเมินดังนี้

- (1) การเข้าถึง
- (2) ขนาด
- (3) การมองเห็น
- (4) ชุมชนและกิจกรรม
- (5) แสงสว่าง

โดยพื้นที่ที่ผ่านการคัดเลือกคือ สวน 80 พรรษามหาราชินี ซอยสุขุมวิท 48/1 ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง และลานกีฬาได้ทางด่วนสุขสวัสดิ์

4.4.1 ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง

4.4.1.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่

เป็นพื้นที่ที่อยู่ในแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา ตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3 จากฝั่งถนนพระราม 4 มุ่งหน้าสู่ถนนรัชดาภิเษก ได้ทางพิเศษเฉลิมมหานครสายท่าเรือ – ดาวคะนอง บริเวณโดยรอบรัศมี 500 เมตรรอบพื้นที่ที่มีที่อยู่อาศัยชุมชนวัดช่องลม ชุมชนคลองขวาง และชุมชนร่วมเชื้อเพลิงพัฒนา นอกจากนี้โดยรอบพื้นที่ยังเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญต่าง ๆ ของชุมชน เช่น วัดช่องลม โรงเรียนนนทรีวิทยา และพื้นที่ค้าขาย เช่น ตลาดลิ้นจี่



ภาพที่ 4.30 สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.1.2 โครงข่ายสัญจร

พื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวางสามารถเข้าถึงได้จากการสัญจรหลากหลายประเภท ทั้งการเดินทางสัญจรทางถนนและการเดินเท้าโดยมีถนนพระราม 3 เป็นถนนสายหลักของพื้นที่ซึ่งมีความกว้าง 6 ช่องจราจรทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางสัญจรทางถนนจากถนนพระราม 4 ถนนรัชดาภิเษก และถนนนางลิ้นจี่ ทำให้เกิดการใช้งานพื้นที่ได้ทางด่วนตามถนนพระราม 3 ที่หลากหลาย ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของการสัญจรออกเป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

(1) ระบบขนส่งสาธารณะ

บริเวณรอบพื้นที่มีรูปแบบของการสัญจรระบบขนส่งสาธารณะได้แก่ รถประจำทาง รถประจำทางท้องถิ่น (รถสองแถว) รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตู้มวลชน โดยมีจุดรอ

รถโดยสารประจำทางและรถโดยสารประจำทางท้องถิ่น(รถสองแถว)อยู่ติดกับพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง

(2) ทางเดินเท้า

ถนนพระราม 3 มีทางเดินเท้าต่อเนื่องเป็นเส้นตรงเลียบไปตามถนนพระราม 3 ซึ่งทางเดินเท้าเกือบทั้งหมดอยู่ใต้ทางด่วน ทำให้เกิดร่มเงาตลอดทางเดินเท้าและมีความกว้างเฉลี่ยประมาณ 3 - 4 เมตร โดยทางเดินเท้าที่อยู่ในพื้นที่ใต้ทางด่วนจะมีการใช้งานที่หลากหลายไปตามพื้นที่ มีทางม้าลายพร้อมสัญญาณไฟจราจรเพื่อข้ามถนนจากทางเดินเท้าอีกฝั่งของพื้นที่ อีกทั้งยังมีโมบิไค์ไค้ดินเชื่อมต่อจากโรงเรียนนนทรีวิฑาลัยสู่พื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง

(3) ทางสัญจรตามชุมชน

โดยรอบพื้นที่ลานกีฬาลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวางมีทางสัญจรตามชุมชนที่เป็นทางลัดเลาะขนาดเชื่อมระหว่างวัดช่องลม ชุมชนคลองขวาง และชุมชนวัดช่องลม ทำให้เกิดความสะดวกในการสัญจรสู่พื้นที่จากชุมชนโดยรอบ

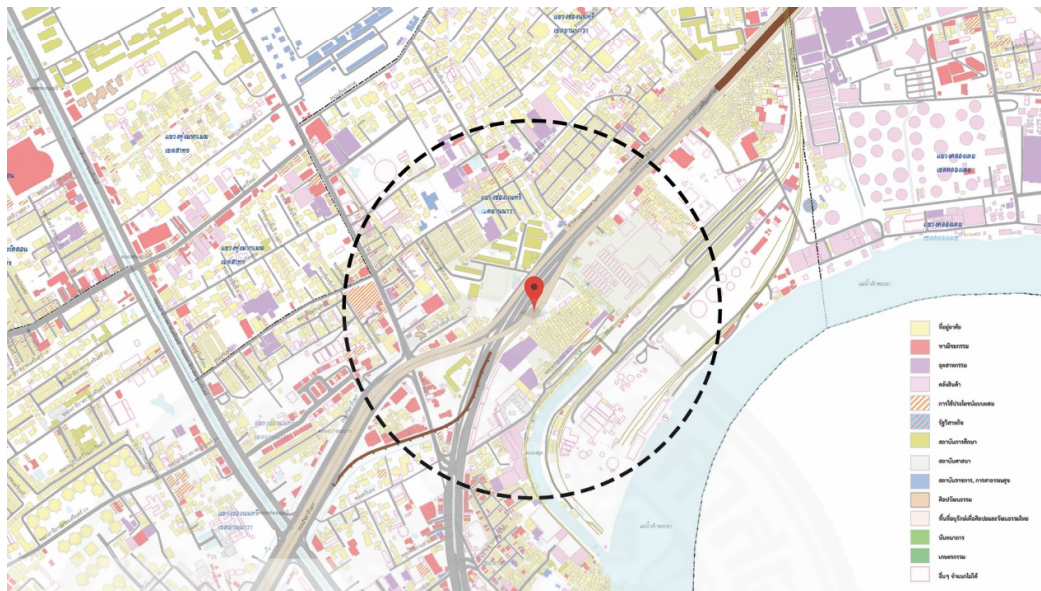


ภาพที่ 4.31 โครงข่ายสัญจรบริเวณพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวางในภาพรวมมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม มีทั้งที่อยู่อาศัยแบบชุมชนแออัด อาคารบ้านเรือน และตึกแถวปะปนกันอยู่ โดยมีลักษณะของกิจกรรมบริเวณ

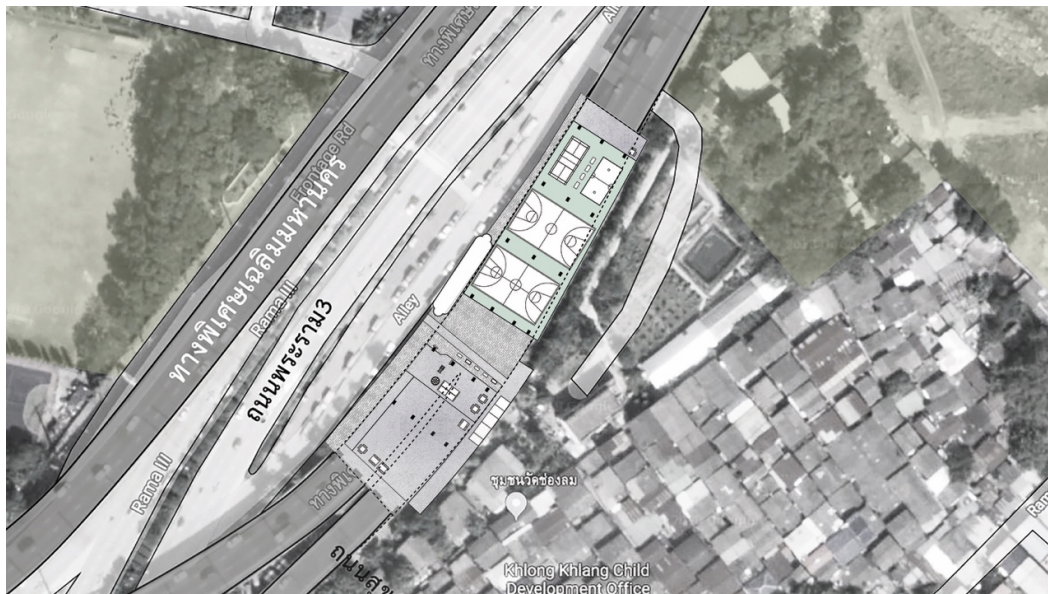
พื้นที่ทั้งที่เป็นแหล่งร้านค้าพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย สำนักงาน สถานศึกษา สถาบันศาสนา และ
อุตสาหกรรม



ภาพที่ 4.32 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง, โดย ผู้วิจัย,
2561

4.4.1.4 แผนผังลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง

จากการลงพื้นที่สำรวจลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง พบว่า ภายในพื้นที่มีทางสัญจรขนาดใหญ่ที่ไม่มีการล้อมรั้วตัดผ่านพื้นที่ไปสู่ชุมชนวัดช่องลมทำให้เกิดการสัญจรจากผู้คนในชุมชนตลอดเวลา อีกทั้งพื้นที่ยังอยู่ติดถนนใหญ่ทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายและมีจุดจอดโดยสารสาธารณะทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลากหลายรูปแบบ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่มีทั้งส่วนที่เป็นลานกีฬาอเนกประสงค์ สนามตะกร้อ สนามแบดมินตัน เครื่องออกกำลังกาย ที่จอดรถ ร้านค้าแผงลอย ที่นั่งพักผ่อน ลานอเนกประสงค์ และสนามเด็กเล่น ทำให้สามารถรองรับการใช้งานจากผู้คนหลากหลายกลุ่ม แต่ในพื้นที่ลานอเนกประสงค์นั้นมีความเสื่อมโทรมทำให้ไม่สามารถใช้งานพื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยแต่ละส่วนของพื้นที่นั้นมีการแบ่งสัดส่วนตามช่วงโครงสร้างทางด่วนอย่างชัดเจน มีพื้นที่เขียวด้านข้างพื้นที่เป็นต้นไม้ตามแนวทางเดินเท้าซึ่งมีความสูงที่ไม่บดบังการมองเห็นจากภายนอกพื้นที่ อีกทั้งยังสามารถส่งเสริมทัศนียภาพที่ดีให้แก่พื้นที่



ภาพที่ 4.33 แผนผังลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 4.34 แผนผังแบ่งกิจกรรมลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม-คลองขวาง, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.16

ตารางสรุปการสำรวจลานกีฬาชุมชนวัดของลม-คลองขวาง

การเข้าถึง	ความปลอดภัย	การมองเห็น	การบริหารจัดการ	ธรรมชาติ
(+) มีทางสัญจรขนาดใหญ่ตัดผ่านพื้นที่ไปสู่ชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ทำให้เกิดการสัญจรตลอดเวลา (+) ทางสัญจรหลักไม่มีการล้อมรั้วทำให้เข้าถึงได้ง่าย (+) อยู่ติดกับถนนใหญ่ทำให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย (+) อยู่ใกล้กับชุมชนทำให้สามารถเดินเท้าเข้าถึงพื้นที่ได้ (+) มีอุโมงค์ลอดใต้ถนนที่มีการสัญจรความเร็วสูง (+) ทางสัญจรหลักมีความกว้างทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายรูปแบบ (+) เป็นพื้นที่ที่สามารถใช้เชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้ (-) อยู่ใกล้กับชุมชนมากเกินไปทำให้เกิดการครอบครองพื้นที่โดยชุมชนเดียว	(+) ไม่มีมุมอับภายในพื้นที่ (+) มีการล้อมรั้วส่วนที่เป็นลานกีฬาทำให้เกิดอันตรายจากกิจกรรมที่มีการเคลื่อนไหว (+) อยู่ติดกับถนนใหญ่ทำให้สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล (+) มีระยะเว้นห่างจากถนนที่มีการสัญจรความเร็วสูง (-) แสงสว่างไม่ทั่วถึงพื้นที่ในตอนกลางคืน	(+) มีการแบ่งระดับพื้นที่ตามกิจกรรมทำให้สามารถแบ่งแยกพื้นที่จากการมองเห็น (+) สามารถมองเห็นพื้นที่ได้จากหลากหลายทิศทางเนื่องจากอยู่ติดกับถนนใหญ่ (+) ไม่มีการใช้รั้วที่เป็นส่วนที่บดบังการมองเห็นพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง (+) มีการใช้วัสดุที่ต่างในส่วนของลานอเนกประสงค์และทางสัญจรทำให้สามารถแบ่งแยกพื้นที่จากการมองเห็น	- บริหารจัดการพื้นที่โดยชุมชน	(+) ขนาดของต้นไม้มีความสัมพันธ์กับขนาดของโครงสร้างทางด่วน (+) พื้นที่สีเขียวไม่บดบังการมองเห็นจากภายนอกพื้นที่ (+) มีการใช้พื้นที่สีเขียวที่อยู่โดยรอบเพื่อเสริมทัศนียภาพให้แก่พื้นที่
กิจกรรม				การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างทางด่วน
กิจกรรม	การแบ่งสัดส่วน	พื้นที่ค้าขาย	สภาพแวดล้อม	
(+) มีกิจกรรมที่หลากหลายทำให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้หลายกลุ่ม (+) มีพื้นที่ลานอเนกประสงค์ที่สามารถรองรับกิจกรรมได้หลายรูปแบบ (+) มีการใช้ลานกีฬาอเนกประสงค์เพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย (-) ไม่มีการสร้างพื้นที่จอดรถสาธารณะทั้งที่เป็นจุดที่มีรถสาธารณะผ่านหลากหลาย (-) ลานอเนกประสงค์มีความทรุดโทรมทำให้ไม่สามารถใช้งานพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (-) สนามเด็กเล่นมีความเสื่อมโทรม	(+) มีพื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อนหรือพูดคุยอย่างเห็นได้ชัด (+) มีการแบ่งสัดส่วนพื้นที่ลานกีฬาและพื้นที่นั่งพักผ่อนอย่างชัดเจน (+) มีการล้อมรั้วพื้นที่ลานกีฬา (+) ใช้โครงสร้างทางด่วนเพื่อแบ่งการใช้งานกิจกรรมอย่างชัดเจน (-) ไม่มีการแบ่งสัดส่วนพื้นที่จอดรถอย่างชัดเจน	(+) มีการใช้พื้นที่สัญจรเพื่อการค้าขาย (+) พื้นที่ค้าขายอยู่บริเวณทางสัญจรหลักทำให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย	(-) ไม่มีการสร้างสภาพแวดล้อมในพื้นที่	(+) มีการติดตั้งอุปกรณ์ให้แสงสว่างตามโครงสร้าง

4.4.2 ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์

4.4.2.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่

เป็นพื้นที่ที่อยู่ในแขวงราษฎร์บูรณะ เขตราษฎร์บูรณะ ตั้งอยู่ริมถนนสุขสวัสดิ์จากฝั่งทางพิเศษกาญจนาภิเษกมุ่งหน้าสู่ถนนพุทธบูชาซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังถนนประชาอุทิศใต้ทางพิเศษเฉลิมมหานครสายพระราม 2 – รัชดาภิเษก บริเวณโดยรอบรัศมี 500 เมตรรอบพื้นที่มีหน่วยบริการต่าง ๆ เช่น โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์ นอกจากนี้โดยรอบพื้นที่ยังเป็นที่ตั้งของสถานที่ต่าง ๆ เช่น สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ โรงเรียนอนุบาลปัญญาศักดิ์ วิทยาลัยพาณิชยการเซตุน บริษัทไปรษณีย์ไทย



ภาพที่ 4.35 สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.2.2 โครงข่ายสัญจร

พื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์สามารถเข้าถึงได้จากการสัญจรหลากหลายประเภท ทั้งการเดินทางสัญจรทางถนนและการเดินทางเท้าโดยมีถนนสุขสวัสดิ์และถนนประชาอุทิศเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ซึ่งมีความกว้าง 8 ช่องจราจรทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางสัญจรทางถนนจากทางพิเศษกาญจนาภิเษกไปสู่ถนนพุทธบูชา และ 4 ช่องจราจรทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางสัญจรทางถนนจากถนนสุขสวัสดิ์ไปสู่ถนนพุทธบูชาตามลำดับ ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของการสัญจรออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

(1) ระบบขนส่งสาธารณะ

บริเวณรอบพื้นที่ที่มีรูปแบบของการสัญจรระบบขนส่งสาธารณะได้แก่ รถประจำทาง รถประจำทางท้องถิ่น(รถสองแถว) รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตุ่มวลชน โดยมีจุดจอดรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางท้องถิ่น(รถสองแถว) และรถตุ่มวลชนอยู่ด้านหน้าพื้นที่ ซึ่งสามารถขึ้นทางด่วนเพื่อเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ได้

(2) ทางเดินเท้า

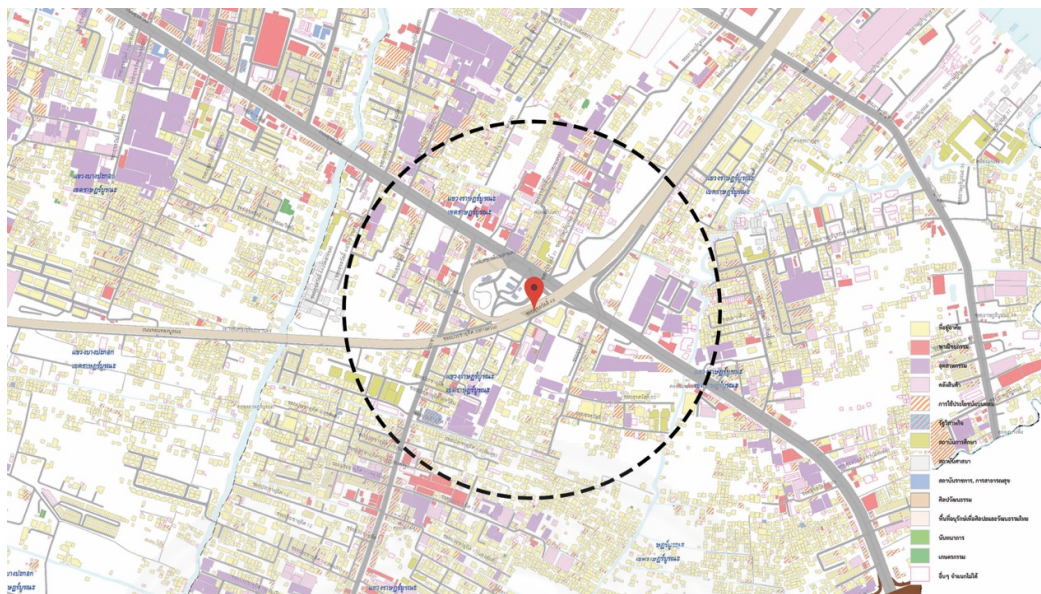
ถนนมหาสวัสดิ์มีทางเดินเท้าต่อเนื่องเลียบบไปตามถนนคู่กับสวนริมทาง ทำให้ทางสัญจรมีขนาดเล็ก มีความเฉลี่ยประมาณ 1 - 2 เมตร ส่วนถนนประชาอุทิศมีทางเดินเท้าต่อเนื่องเลียบบไปตามถนนเช่นกัน ซึ่งเป็นทางที่ใช้เชื่อมการสัญจรเดินเท้าจากพื้นที่ประชาอุทิศสู่พื้นที่ได้ทางด่วน อีกทั้งยังมีทางสัญจรเดินเท้าจากพื้นที่ที่อยู่อาศัยโดยรอบอีกด้วย



ภาพที่ 4.36 โครงข่ายสัญจรบริเวณพื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

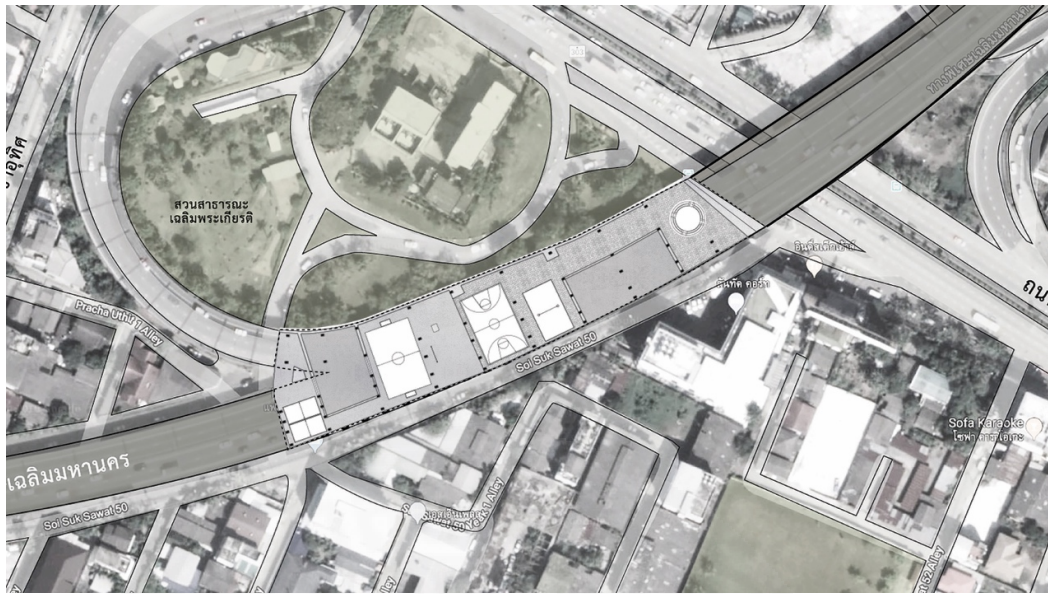
การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์ ในภาพรวมมีลักษณะการใช้งานประโยชน์ที่ดินแบบผสม (mixed use) ระหว่างที่อยู่อาศัย ที่อยู่อาศัย กึ่งพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม โดยมีลักษณะกิจกรรมบริเวณพื้นที่ทั้งที่เป็นแหล่งร้านค้าพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สถานที่ราชการ และอุตสาหกรรม



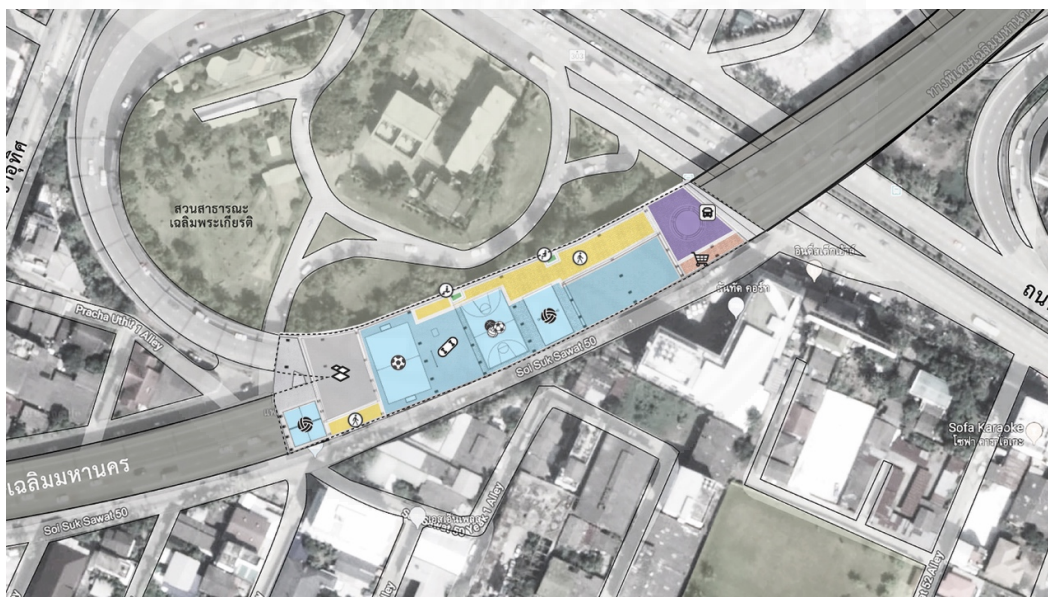
ภาพที่ 4.37 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.2.4 แผนผังลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์

จากการลงพื้นที่สำรวจลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์พบว่าพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ 24 ชั่วโมงโดยไม่มีการปิดพื้นที่ทำให้มีการใช้พื้นที่เพื่อการสัญจรตั้งแต่ช่วงเช้าถึงช่วงกลางคืน ถึงแม้ว่าพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้เพียง 2 ทาง คือด้านหน้าและด้านหลังพื้นที่ แต่ทำเลที่ตั้งของพื้นที่นั้นเป็นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่สู่ถนนใหญ่และพื้นที่สามารถใช้เชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้ทำให้ยังคงมีการใช้งานพื้นที่เพื่อการเดินทางสัญจรตลอดเวลา อีกทั้งด้านหน้าพื้นที่ยังเป็นพื้นที่จอดรถโดยสารสาธารณะทั้งรถประจำทาง รถประจำทางท้องถิ่น(รถสองแถว) รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตุ่มมวลชน ทำให้พื้นที่สามารถเข้าถึงได้หลากหลายรูปแบบ โดยกิจกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่มีการใช้งานเป็นลานกีฬา เช่น ลานกีฬาอเนกประสงค์ สนามฟุตบอล สนามสเก็ตบอร์ด สนามตะกร้อ แต่ไม่มีพื้นที่รองรับกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ ในพื้นที่ที่มีการแบ่งสัดส่วนตามโครงสร้างทางด่วนอย่างชัดเจนและโดยรอบพื้นที่มีการใช้ส่วนที่เป็นธรรมชาติเพื่อส่งเสริมทัศนียภาพ ข้อเสียของพื้นที่คือไม่มีแสงสว่างในพื้นที่ที่เพียงทั้งในช่วงกลางวันและกลางคืน อีกทั้งในเวลากลางคืนไม่มีการใช้แสงสว่างที่เพียงพอโดยรอบพื้นที่และไม่มีการซ่อมอุปกรณ์ให้แสงสว่าง ทำให้ผู้คนที่สัญจรในเวลากลางคืนรู้สึกไม่ปลอดภัย



ภาพที่ 4.38 แผนผังลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 4.39 แผนผังแบ่งกิจกรรมลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.17

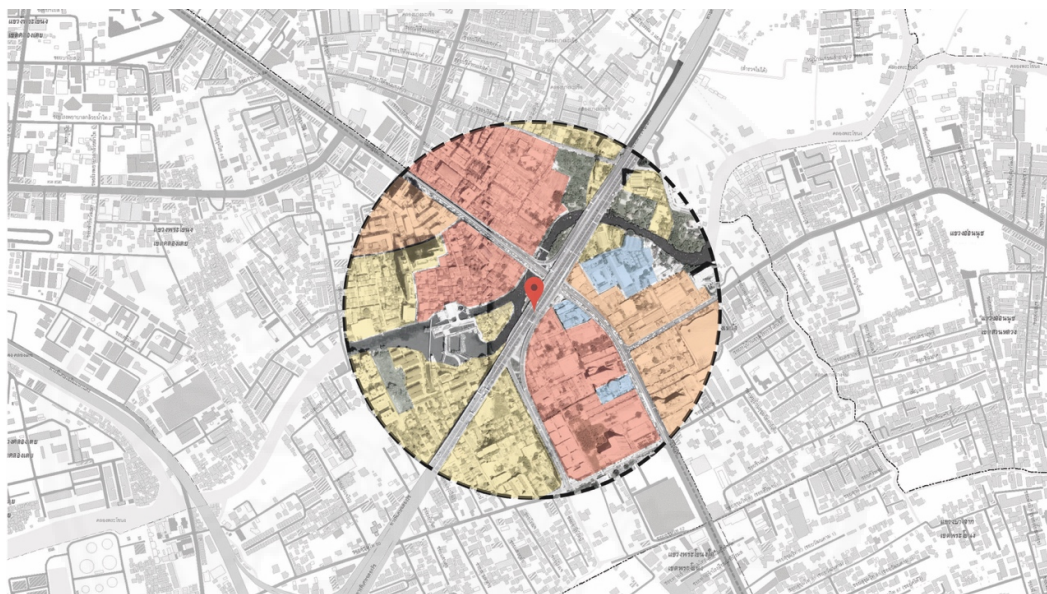
ตารางสรุปการสำรวจลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์

การเข้าถึง	ความปลอดภัย	การมองเห็น	การบริหารจัดการ	ธรรมชาติ
(+) พื้นที่สามารถเข้าถึงได้ 24 ชั่วโมง (-) พื้นที่สามารถเข้าถึงได้เพียง 2 ทาง (+) เป็นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่สู่ถนนใหญ่ (+) เป็นพื้นที่ที่สามารถใช้เชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้ (+) สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลากหลายรูปแบบการเดินทาง	(+) พื้นที่กว้างและโล่ง สามารถมองได้ทั่วถึง (+) ไม่มีการใช้โครงสร้างปิดทับในพื้นที่ (-) ไม่มีการใช้ไฟส่องสว่างตามทางเดิน (-) มีแสงธรรมชาติเข้าถึงพื้นที่น้อย (-) แสงสว่างไม่ทั่วถึงในตอนกลางคืน	(+) มีการแบ่งระดับพื้นที่ ทำให้สามารถแบ่งแยกกิจกรรมได้ทางการมองเห็น (-) พื้นที่มีแสงสว่างน้อยทำให้มองเห็นพื้นที่จากภายนอกได้ยาก (+) ใช้รั้วที่สามารถมองทะลุไปยังพื้นที่ได้	(-) ไม่มีการซ่อมแซมอุปกรณ์ให้แสงสว่าง (-) พื้นที่ถูกลบปล่อยละเลยทำให้เกิดความเสื่อมโทรม - บริหารจัดการโดยโดยสำนักงานเขตหรือรัฐบาล	(+) มีการใช้พื้นที่ด้านข้างเพื่อเพิ่มส่วนที่เป็นธรรมชาติในพื้นที่ที่ไม่มีน้ำหรือแสงแดดเข้าถึง (-) พื้นที่สีเขียวบดบังการมองเห็นจากภายนอกพื้นที่ (+) มีการใช้พื้นที่สีเขียวที่อยู่โดยรอบเพื่อเสริมทัศนียภาพให้แก่พื้นที่
กิจกรรม				การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างทางด่วน
กิจกรรม	การแบ่งสัดส่วน	พื้นที่ค้าขาย	สภาพแวดล้อม	
(+) มีพื้นที่ที่เป็นลานอเนกประสงค์ (+) มีการใช้ลานกีฬาอเนกประสงค์เพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย (+) มีพื้นที่จอดรถโดยสารสาธารณะ (-) ลานอเนกประสงค์มีความเสื่อมโทรมทำให้ไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ (-) ไม่มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่หลากหลาย	(+) ใช้ระยะห่างของโครงสร้างทางด่วนในการจัดสัดส่วนกิจกรรมในพื้นที่ (-) ไม่มีการแบ่งพื้นที่ทางเดินสัญจรอย่างชัดเจน (-) ไม่มีการแบ่งพื้นที่กิจกรรมนันทนาการแบบเคลื่อนไหว (active recreation) กับ การพักผ่อนหย่อนใจ (passive recreation) (-) ไม่มีการล้อมรั้วพื้นที่ลานกีฬา (+) มีการสร้างแผงกั้นระหว่างพื้นที่กิจกรรมนันทนาการแบบเคลื่อนไหว (active recreation) กับ ถนน	(+) มีพื้นที่ค้าขายบริเวณจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ	(-) มีการสร้างพื้นที่ส่วนที่เป็นธรรมชาติ แต่ไม่กำหนดพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจให้ชัดเจน (+) มีการสร้างพื้นที่ส่วนที่เป็นธรรมชาติ	(+) มีการติดตั้งอุปกรณ์ให้แสงสว่างตามโครงสร้าง

4.4.3 สวน 80 พรรษามหาราชินี ซอยสุขุมวิท 48/1

4.4.3.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่

เป็นพื้นที่ที่อยู่ในแขวงพระโขนง เขตคลองเตย ตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิทจากฝั่งถนนบางนา-ตราดมุ่งหน้าสู่ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ได้ทางพิเศษฉลองรัช บริเวณโดยรอบรัศมี 500 เมตรรอบพื้นที่ที่มีที่อยู่อาศัยชุมชนเกาะกลาง ที่อยู่อาศัยบ้านเรือน และที่อยู่อาศัยอาคารชุด นอกจากนั้นโดยรอบพื้นที่ยังเป็นที่ตั้งของสถานที่ต่าง ๆ เช่น ตลาดพระโขนง ตลาดอ่อนนุช สถานีดับเพลิงพระโขนง การประปานครหลวง



ภาพที่ 4.40 สภาพทั่วไปบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชินี ซอยสุขุมวิท 48/1, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.3.2 โครงข่ายสัญจร

พื้นที่สวน 80 พรรษามหาราชินี ซอยสุขุมวิท 48/1 สามารถเข้าถึงได้จากการสัญจรหลากหลายประเภท ทั้งการเดินทางสัญจรทางถนนและการเดินเท้าโดยมีถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ซึ่งมีความกว้าง 6 ช่องจราจรทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางสัญจรทางถนนจากถนนบางนา-ตราดและทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เกิดการใช้งานพื้นที่ได้ทางด้านตามถนนสุขุมวิทที่หลากหลาย ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของการสัญจรออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้

(1) ระบบขนส่งสาธารณะ

บริเวณรอบพื้นที่มีรูปแบบของการสัญจรระบบขนส่งสาธารณะได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางท้องถิ่น (รถสองแถว) รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถตุ้มวลชน และรถไฟฟ้า โดยมีจุดจอดรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารประจำทางท้องถิ่นอยู่หน้าพื้นที่สวน 80 พรรษามหาราชนี ซอยสุขุมวิท 48/1

(2) ทางเดินเท้า

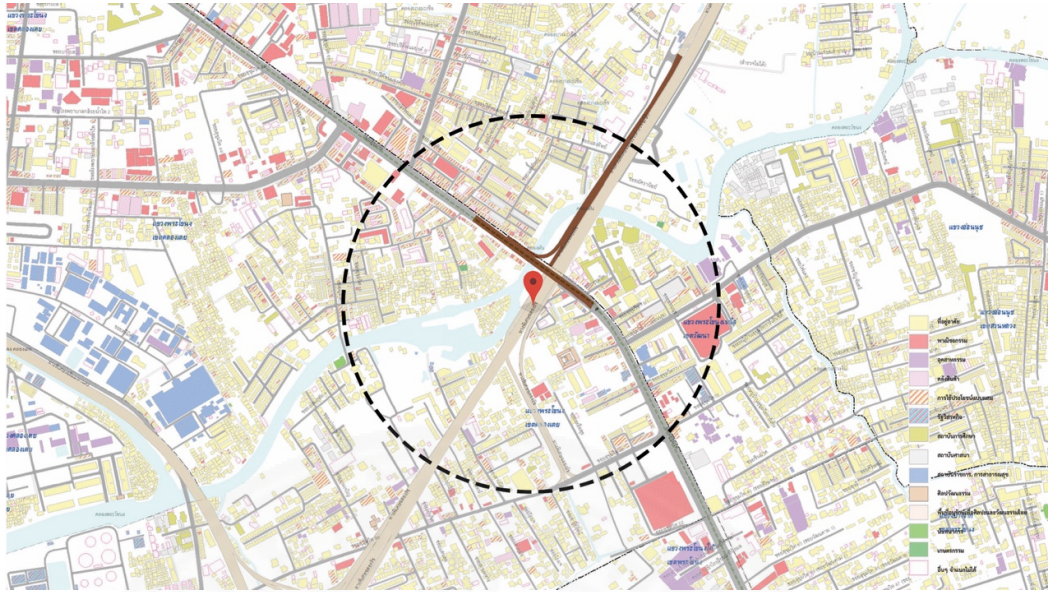
ถนนสุขุมวิทมีทางเดินเท้าต่อเนื่องเลียบบไปตามทางถนนสุขุมวิท มีความกว้างเฉลี่ยประมาณ 2 เมตร โดยตลอดทางทำมีแนวเสาไฟฟ้าทำให้ทางเท้ามีพื้นที่ในการสัญจรเล็กลง ซึ่งบริเวณโดยรอบพื้นที่ยังมีทางเดินเท้าที่เป็นตรอกซอกซอยที่สามารถเชื่อมมาสู่พื้นที่ และยังมีทางเดินเท้าเลียบบไปตามพื้นที่ใต้ทางด่วนฉลองรัชที่สามารถเดินทางสัญจรมาสู่พื้นที่ได้



ภาพที่ 4.41 โคจรข่ายสัญจรบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชนี ซอยสุขุมวิท 48/1, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่สวน 80 พรรษามหาราชนี ซอยสุขุมวิท 48/1 ในภาพรวมมีลักษณะการใช้งานประโยชน์ที่ดินแบบผสม (mixed use) ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม โดยมีลักษณะกิจกรรมบริเวณพื้นที่ทั้งที่เป็นแหล่งร้านค้าพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย สถานศึกษา และหน่วยงานบริการ



ภาพที่ 4.42 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1, โดย ผู้วิจัย, 2561

4.4.3.4 แผนผังสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1

จากการลงสำรวจพื้นที่สวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1 ว่าพื้นที่สามารถเข้าถึงได้ 24 ชั่วโมงโดยไม่มีการปิดพื้นที่ทำให้มีการใช้งานพื้นที่เพื่อการสัญจรตั้งแต่ช่วงเช้าถึงช่วงกลางคืนถึงแม้ว่าพื้นที่จะสามารถเข้าได้เพียง 2 ทางซึ่งเป็นเพียงช่องทางขนาดเล็กจากการเปิดรั้ว แต่ทำเลที่ตั้งของพื้นที่นั้นเป็นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่ไปสู่ชุมชนด้านในและพื้นที่ยังสามารถใช้เชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นได้ ทำให้เกิดการใช้งานเป็นทางสัญจรตลอดเวลา อีกทั้งด้านหน้าพื้นที่ยังมีจุดจอดรถโดยสารณะทั้งรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารประจำทางท้องถิ่น ทำให้พื้นที่สามารถเข้าถึงได้หลากหลายรูปแบบ โดยกิจกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่มีการใช้งานเพื่อพักผ่อนและเดินทางสัญจรเนื่องจากบริเวณพื้นที่มีส่วนที่เป็นธรรมชาติทั้งพื้นที่สีเขียวและพื้นที่ริมน้ำ แต่ในส่วนของพื้นที่ลานกีฬานั้นเกิดความเสื่อมโทรมเนื่องจากลานกีฬาอยู่นอกพื้นที่ได้ทางด่วนทำให้ฝนตกได้ถึงพื้นที่ ซึ่งในพื้นที่ไม่มีการแบ่งสัดส่วนพื้นที่ที่ชัดเจนโดยเป็นทางสัญจรคดเคี้ยวไปตามพื้นที่ ข้อเสียของพื้นที่คือมีส่วนที่เป็นมุมอับและในช่วงกลางคืนไม่มีแสงสว่างที่เพียงพอทำให้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยในพื้นที่



ภาพที่ 4.43 แผนผังสวน 80 พรรษามหาราชนี ซอยสุขุมวิท 48/1, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 4.44 แผนผังแบ่งกิจกรรมสวน 80 พรรษามหาราชนี ซอยสุขุมวิท 48/1, โดย ผู้วิจัย, 2561

ตารางที่ 4.18

ตารางสรุปการสำรวจสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1

การเข้าถึง	ความปลอดภัย	การมองเห็น	การบริหารจัดการ	ธรรมชาติ
(+) มีทางสัญจรขนาดใหญ่ตัดผ่านพื้นที่ไปสู่ชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ทำให้เกิดการสัญจรตลอดเวลา (+) ทางสัญจรหลักไม่มีการล้อมรั้วทำให้เข้าถึงได้ง่าย (+) อยู่ติดกับถนนใหญ่ทำให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย (+) อยู่ใกล้กับชุมชนทำให้สามารถเดินเท้าเข้าถึงพื้นที่ได้ (+) มีอุโมงค์ลอดใต้ถนนที่มีการสัญจรความเร็วสูง (+) ทางสัญจรหลักมีความกว้างทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายรูปแบบ (+) เป็นพื้นที่ที่สามารถใช้เชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้ (-) อยู่ใกล้กับชุมชนมากเกินไปทำให้เกิดการครอบครองพื้นที่โดยชุมชนเดียว	(+) ไม่มีมอมอับภายในพื้นที่ (+) มีการล้อมรั้วส่วนที่เป็นลานกีฬาทำให้ไม่เกิดอันตรายจากกิจกรรมที่มีการเคลื่อนไหว (+) อยู่ติดกับถนนใหญ่ทำให้สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล (+) มีระยะเว้นห่างจากถนนที่มีการสัญจรความเร็วสูง (-) แสงสว่างไม่ทั่วถึงพื้นที่ในตอนกลางคืน	(+) มีการแบ่งระดับพื้นที่ตามกิจกรรมทำให้สามารถแบ่งแยกพื้นที่จากการมองเห็น (+) สามารถมองเห็นพื้นที่ได้จากหลากหลายทิศทางเนื่องจากอยู่ติดกับถนนใหญ่ (+) ไม่มีการใช้รั้วที่เป็นส่วนที่บดบังการมองเห็นพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง (+) มีการใช้วัสดุที่ต่างในส่วนของลานเอนกประสงค์และทางสัญจรทำให้สามารถแบ่งแยกพื้นที่จากการมองเห็น	- บริหารจัดการพื้นที่โดยชุมชน	(+) ขนาดของต้นไม้มีความสัมพันธ์กับขนาดของโครงสร้างทางด่วน (+) พื้นที่สีเขียวไม่บดบังการมองเห็นจากภายนอกพื้นที่ (+) มีการใช้พื้นที่สีเขียวที่อยู่โดยรอบเพื่อเสริมทัศนียภาพให้แก่พื้นที่
กิจกรรม				การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างทางด่วน
กิจกรรม	การแบ่งสัดส่วน	พื้นที่ค้าขาย	สภาพแวดล้อม	
(+) มีกิจกรรมที่หลากหลายทำให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้หลายกลุ่ม (+) มีพื้นที่ลานเอนกประสงค์ที่สามารถรองรับกิจกรรมได้หลายรูปแบบ (+) มีการใช้ลานกีฬาเอนกประสงค์เพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย (-) ไม่มีการสร้างพื้นที่จอดรถสาธารณะทั้งที่เป็นจุดที่มีรถสาธารณะผ่านหลายหลาย (-) ลานเอนกประสงค์มีความทรุดโทรมทำให้ไม่สามารถใช้งานพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (-) สนามเด็กเล่นมีความเสื่อมโทรม	(+) มีพื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อนหรือพูดคุยอย่างเห็นได้ชัด (+) มีการแบ่งสัดส่วนพื้นที่ลานกีฬาและพื้นที่นั่งพักผ่อนอย่างชัดเจน (+) มีการล้อมรั้วพื้นที่ลานกีฬา (+) ใช้โครงสร้างทางด่วนเพื่อแบ่งการใช้งานกิจกรรมอย่างชัดเจน (-) ไม่มีการแบ่งสัดส่วนพื้นที่จอดรถอย่างชัดเจน	(+) มีการใช้พื้นที่สัญจรเพื่อการค้าขาย (+) พื้นที่ค้าขายอยู่บริเวณทางสัญจรหลักทำให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย	(-) ไม่มีการสร้างสภาพแวดล้อมในพื้นที่	(+) มีการติดตั้งอุปกรณ์ให้แสงสว่างตามโครงสร้าง

4.5 ผลสัมฤทธิ์ผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนในบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อหาปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน โดยผู้วิจัยได้แบ่งประเด็นการสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

(1) ข้อมูลพื้นฐาน

- เพศ
- อายุ
- อาชีพ

(2) การใช้งาน

- กิจกรรม
- ความถี่ในการใช้งาน
- วิธีการเดินทาง
- ระยะเวลาในการเดินทาง
- ช่วงเวลาที่ใช้งาน
- ระยะเวลาที่ใช้งาน
- เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน

(3) ความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่

- การพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่
- ลักษณะกิจกรรม
- การมีส่วนร่วม
- ความดึงดูดในการใช้งาน

โดยจากการสัมภาษณ์พบว่าผู้ใช้ส่วนใหญ่เดินทางมาใช้งานพื้นที่เนื่องจากมีความสะดวกและใกล้กับที่อยู่อาศัย โดยพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่จะสามารถรองรับกิจกรรมที่มีความหลากหลายได้มากกว่า ผู้ใช้งานที่อยู่ใกล้กับพื้นที่จะให้ความสำคัญกับการแบ่งสัดส่วนพื้นที่ที่สามารถรองรับกิจกรรมที่ตนเองต้องการมาใช้งาน ส่วนผู้ใช้งานที่อยู่นอกพื้นที่ส่วนใหญ่จะมีการใช้งานเพื่อการสัญจรเท่านั้น โดยจะให้ความสำคัญกับการเพิ่มแสงสว่างในตอนกลางคืนและความปลอดภัย ต่างจากผู้คนในพื้นที่ที่มีความคุ้นเคยกับพื้นที่มากกว่า ลักษณะพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้เป็นกิจกรรมที่ดึงดูดให้ผู้คนมาใช้งานพื้นที่มากและสามารถเพิ่มความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ได้

ตารางที่ 4.19

ตารางสรุปการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการงานลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง

ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 1	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 2	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 3	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 4	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 5	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 6	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 7	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 8	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 9	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 10	
ข้อมูลพื้นฐาน											
เพศ	ชาย	ชาย	หญิง	หญิง	ชาย	หญิง	หญิง	หญิง	หญิง	หญิง	
อายุ	11	13	11	14	53	42	51	67	23	38	
อาชีพ	นักเรียน	นักเรียน	นักเรียน	นักเรียน	ข้าราชการ	ค้าขาย	ข้าราชการ	ค้าขาย	นักศึกษา	ค้าขาย	
การใช้งาน											
กิจกรรม	วิ่งเล่น นัดเจอเพื่อน	วิ่งเล่น นัดเจอเพื่อน	วิ่งเล่น นัดเจอเพื่อน	วิ่งเล่น นัดเจอเพื่อน	ออกกำลังกาย	ค้าขายแฉงลอย	พักผ่อนหย่อนใจ นัดเจอเพื่อน	ค้าขายแฉงลอย	เดินทางสัญจร	พาลูกหลานมาวิ่งเล่น	
ความถี่ในการใช้งาน	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	
วิธีเดินทาง	เดิน	เดิน	เดิน	เดิน	รถจักรยานยนต์	เดิน	เดิน	เดิน	เดิน	เดิน	
ระยะเวลาในการเดินทาง	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	5 - 10 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	
ช่วงเวลาที่ใช้งาน	13.00 - 17.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	5.00 - 6.00 น. หรือ 19.00 - 20.00 น.	10.00 - 20.00 น.	16.00 - 19.00 น.	6.00 - 20.00 น.	6.00 - 9.00 น. และ 16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	
ระยะเวลาที่ใช้งาน	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	1 ชั่วโมง	ทั้งวัน	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง	ทั้งวัน	ไม่เกิน 10 นาที	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีวิ่งงาทำไ้ไม่ร้อน มีผู้ร่วมใช้พื้นที่	มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีวิ่งงาทำไ้ไม่ร้อน มีผู้ร่วมใช้พื้นที่	มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีวิ่งงาทำไ้ไม่ร้อน มีผู้ร่วมใช้พื้นที่	มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีวิ่งงาทำไ้ไม่ร้อน มีผู้ร่วมใช้พื้นที่	ใกล้กับที่อยู่อาศัย บรรยากาศดี มีวิ่ง มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ สามารถบริหารจัดการการใช้งานพื้นที่เองได้	ใกล้กับที่อยู่อาศัย บรรยากาศดี มีวิ่ง มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ (ค้าขาย) มีผู้คนเดินทางสัญจรเยอะ ใกล้สถานศึกษาทำให้มีเด็กมาซื้อของ มีวิ่งงา	ใกล้กับที่อยู่อาศัย บรรยากาศดี มีวิ่ง มีผู้ร่วมใช้บริการ	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีวิ่งงา	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่เป็นทางผ่าน ไปสู่พื้นที่อื่นๆ	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีเครื่องเล่นสำหรับเด็ก
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่											
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ปรับปรุงอุปกรณ์กีฬา	ปรับปรุงอุปกรณ์กีฬา	-	ปรับปรุงการบริหารจัดการขยะ ความสะอาด	-	ปรับปรุงการบริหารจัดการขยะ	-	ปรับปรุงที่นั่ง ปรับปรุงความสะอาด	-	ปรับปรุงสภาพที่จอดรถ ปรับปรุงเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	ห้องสมุด	-	ห้องสมุด	-	-	เพิ่มพื้นที่สีเขียว	-	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	-	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็กเล็ก	
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	-	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	-	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็นและช่วยออกทุนเหรียญ	
การพัฒนาพื้นที่สามารถดึงดูดให้มาใช้งานได้มากขึ้นหรือไม่	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	-	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	-	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	

ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 11	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 12	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 13	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 14	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 15	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 16	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 17	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 18	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 19	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 20
ข้อมูลพื้นฐาน										
เพศ	หญิง	หญิง	หญิง	หญิง	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	ชาย	หญิง
อายุ	6	51	54	7	40	19	17	18	46	22
อาชีพ	นักเรียน	ค้าขาย	ค้าขาย	นักเรียน	พนักงานออฟฟิศ	นักศึกษา	นักเรียน	นักศึกษา	พนักงานออฟฟิศ	ค้าขาย
การใช้งาน										
กิจกรรม	วิ่งเล่น	เดินทางสัญจร รวกรโดยสวรสวระณะ	เดินทางสัญจร รวกรโดยสวรสวระณะ	วิ่งเล่น นัดเจอเพื่อน	พาลูกหลานมาวิ่งเล่น	เดินทางสัญจร รวกรโดยสวรสวระณะ	นัดเจอเพื่อน	เล่นกีฬา (ฟุตบอล)	จอดรถคันดี	ค้าขายแฉงลอย
ความถี่ในการใช้งาน	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง
วิธีเดินทาง	เดิน	รถโดยสารสาธารณะ	รถโดยสารสาธารณะ	เดิน	เดิน	รถโดยสารสาธารณะ	เดิน	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์
ระยะเวลาในการเดินทาง	ไม่เกิน 5 นาที	30 นาที	30 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	30 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	1 ชั่วโมง	ไม่เกิน 5 นาที
ช่วงเวลาที่ใช้งาน	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	10.00 - 13.00 น.	17.00 - 20.00 น.	19.00 - 6.00 น.	13.00 - 20.00 น.
ระยะเวลาที่ใช้งาน	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง	ไม่เกิน 10 นาที	ไม่เกิน 10 นาที	2 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง	ไม่เกิน 10 นาที	ไม่เกิน 10 นาที	2 ชั่วโมง	ทั้งคืน	5 - 6 ชั่วโมง
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	เดินทางสะดวก ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	เดินทางสะดวก ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีเครื่องเล่นสำหรับเด็ก มีผู้ร่วมใช้บริการ	เดินทางสะดวก ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้ มีวิ่งงา	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีวิ่งงา มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่ต้องการทำ	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีวิ่งงา มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่ต้องการทำ	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่รองรับ	มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ (ค้าขาย) มีผู้คนเดินทางสัญจรเยอะ ใกล้สถานศึกษาทำให้มีเด็กมาซื้อของ มีวิ่งงา
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่										
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ปรับปรุงเครื่องเล่นสำหรับเด็กเล่น ปรับปรุงพื้นที่ให้สะอาด	ปรับปรุงแสงสว่างและความปลอดภัย	ปรับปรุงแสงสว่างและความปลอดภัย	ปรับปรุงเครื่องเล่นสำหรับเด็กเล่น ปรับปรุงพื้นที่ให้สะอาด	ปรับปรุงสภาพที่จอดรถ ปรับปรุงเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	ปรับปรุงแสงสว่างและความปลอดภัย	ปรับปรุงที่นั่ง ปรับปรุงสภาพที่ผิว	ปรับปรุงอุปกรณ์กีฬา	ปรับปรุงสภาพที่จอดรถ ปรับปรุงการบริหารจัดการที่จอดรถ	ปรับปรุงสภาพที่ผิว ปรับปรุงความสะอาด
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	-	เพิ่มพื้นที่รวกรโดยสวรสวระณะ	เพิ่มพื้นที่รวกรโดยสวรสวระณะ	-	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็กเล็ก	-	เพิ่มพื้นที่สีเขียว	จัดแข่งกีฬา	-	เพิ่มพื้นที่ค้าขาย
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	ออกความคิดเห็น	-	-	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	-	-	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็น
การพัฒนาพื้นที่สามารถดึงดูดให้มาใช้งานได้มากขึ้นหรือไม่	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น

ตารางที่ 4.20

ตารางสรุปการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์

ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 1	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 2	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 3	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 4	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 5	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 6	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 7	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 8	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 9	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 10	
ข้อมูลพื้นฐาน											
เพศ	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย	หญิง	ชาย	
อายุ	22	18	64	43	45	14	13	8	45	22	
อาชีพ	นักศึกษา	นักศึกษา	ปลดเกษียณ	ช่างไฟฟ้า	ช่างไฟฟ้า	นักเรียน	นักเรียน	นักเรียน	ค้าขาย	นักศึกษา	
การใช้งาน											
กิจกรรม	นัดเจอเพื่อน	เดินทางสัญจร	พักผ่อนหย่อนใจ	เล่นกีฬา (ตะกร้อ)	เล่นกีฬา (ตะกร้อ)	เล่นกีฬา (ฟุตบอล)	เล่นกีฬา (ฟุตบอล)	วิ่งเล่น	พาลูกหลานมาวิ่งเล่น	รอตโดยสาธารณะ	
ความถี่ในการใช้งาน	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	
วิธีเดินทาง	รถจักรยานยนต์	นั่งรถสาธารณะประจำขบวน	เดิน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนตัว	เดิน	รถยนต์ส่วนตัว	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	
ระยะเวลาในการเดินทาง	ไม่เกิน 5 นาที	1 ชั่วโมง	ไม่เกิน 5 นาที	15 - 30 นาที	15 - 30 นาที	5 - 10 นาที	5 - 10 นาที	5 - 10 นาที	5 - 10 นาที	5 - 10 นาที	
ช่วงเวลาที่ใช้	10.00 - 13.00 น.	7.00 - 10.00 น. และ 16.00 - 19.00 น.	10.00 - 13.00 น.	13.00 - 19.00 น.	13.00 - 19.00 น.	13.00 - 17.00 น.	13.00 - 17.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	10.00 - 13.00 น.	
ระยะเวลาที่ใช้	15 - 30 นาที	ไม่เกิน 10 นาที	15 - 30 นาที	ประมาณครึ่งละ 5 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 5 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	15 - 30 นาที	
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	ใกล้กับที่อยู่อาศัย เดินทางสะดวก มีร่มเงา เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	เป็นทางผ่านไปสู่มหาวิทยาลัย	บรรยากาศดี ร่มรื่น มีลมพัดผ่าน ใกล้กับที่อยู่อาศัย	เดินทางสะดวก ใช้พื้นที่มานาน มีความคุ้นเคยกับพื้นที่ มีคนใช้บริการด้วยกัน	เดินทางสะดวก ใช้พื้นที่มานาน มีความคุ้นเคยกับพื้นที่ มีคนใช้บริการด้วยกัน	เดินทางสะดวก มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีร่มเงาทำให้ไม่ร้อน	เดินทางสะดวก มีพื้นที่ให้ทำกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีร่มเงาทำให้ไม่ร้อน	มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่มากเป็นกิจกรรม มีผู้ร่วมใช้บริการ	ใกล้กับที่อยู่อาศัย เดินทางสะดวก ออกกำลังกายทำกิจกรรมในพื้นที่เล่นขนาดใหญ่ ที่สามารถรองรับกิจกรรมได้ต่างจากสวนสาธารณะ	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	เป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับกิจกรรมได้
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่											
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มที่นั่งพักผ่อนที่เพียงพอ	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม ขยายทางสัญจร เพิ่มแสงสว่างในตอนกลางคืน	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มที่นั่งพักผ่อนตอนกลางคืน	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มแสงสว่างตอนกลางคืน	เพิ่มแสงสว่างตอนกลางคืน	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม ปรับปรุงที่นั่งสนาม เพิ่มแสงสว่างตอนกลางคืน	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม ปรับปรุงอุปกรณ์ ปรับปรุงการแบ่งสัดส่วนพื้นที่	-	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม ปรับปรุงการบริหารจัดการที่จอดรถ	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มที่นั่งพักผ่อน	
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	-	เพิ่มวี้น้ำดื่ม	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	-	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	-	-	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก เพิ่มที่จอดรถ	เพิ่มวี้น้ำดื่ม เพิ่มที่จอดรถ	
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	-	-	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็นและช่วยออกทุนทรัพย์	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็น	-	-	ออกความคิดเห็น	-	
การพัฒนาพื้นที่สามารถจัดให้ใช้งานได้มากน้อยหรือไม่	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	

ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 11	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 12	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 13	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 14	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 15	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 16	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 17	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 18	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 19	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 20	
ข้อมูลพื้นฐาน											
เพศ	หญิง	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	หญิง	
อายุ	38	60	31	5	6	70	20	33	33	22	
อาชีพ	ค้าขาย	ปลดเกษียณ	ค้าขาย	นักเรียน	นักเรียน	ปลดเกษียณ	นักศึกษา	ค้าขาย	ค้าขาย	ขับแท็กซี่	
การใช้งาน											
กิจกรรม	ค้าขายแฉงลอย	เดินทางสัญจร รอตโดยสาธารณะ	ค้าขายแฉงลอย	วิ่งเล่น	วิ่งเล่น	พาลูกหลานมาวิ่งเล่น	นัดเจอเพื่อน	เดินทางสัญจร	เดินทางสัญจร	พักผ่อนหย่อนใจ	
ความถี่ในการใช้งาน	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	ทุกวัน	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	
วิธีเดินทาง	เดิน	รถโดยสารสาธารณะ	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนตัว	รถยนต์ส่วนตัว	รถยนต์ส่วนตัว	รถโดยสารสาธารณะ	รถโดยสารสาธารณะ	รถโดยสารสาธารณะ	รถยนต์ส่วนตัว	
ระยะเวลาในการเดินทาง	ไม่เกิน 5 นาที	20 นาที	20 - 30 นาที	5 - 10 นาที	5 - 10 นาที	5 - 10 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	5 - 10 นาที	5 - 10 นาที	15 - 30 นาที	
ช่วงเวลาที่ใช้	5.00 - 20.00 น.	6.00 - 9.00 น. และ 16.00 - 19.00 น.	10.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	6.00 - 9.00 น. และ 16.00 - 19.00 น.	6.00 - 9.00 น. และ 16.00 - 19.00 น.	13.00 - 16.00 น.	
ระยะเวลาที่ใช้	ทั้งวัน	15 - 30 นาที	ทั้งวัน	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง	ไม่เกิน 10 นาที	ไม่เกิน 10 นาที	ไม่เกิน 10 นาที	15 - 30 นาที	
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	เดินทางสะดวก ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีร่มเงา มีผู้คนสัญจรเยอะทำให้เกิดการซื้อของ มีพื้นที่ให้ค้าขาย	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่น	มีผู้คนเดินทางสัญจรเยอะทำให้เกิดการค้าขาย มีพื้นที่รองรับรถจักรยาน	มาดื่มน้ำชาย	พื้นที่กว้างใหญ่ ที่อยู่อาศัยไม่มีพื้นที่แคบ	เดินทางสะดวก ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่ให้เด็กวิ่งเล่น ที่อยู่อาศัยไม่มีพื้นที่แคบ	เดินทางสะดวก ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่ให้เด็กวิ่งเล่น ที่อยู่อาศัยไม่มีพื้นที่แคบ	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้ มีร่มเงา	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	มีร่มเงา
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่											
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ปรับปรุงแสงสว่างและความปลอดภัย ปรับปรุงพื้นที่ให้สะอาด	ปรับปรุงแสงสว่างและความปลอดภัย ปรับปรุงทางเดินและทางสัญจร ปรับปรุงการแบ่งสัดส่วนพื้นที่	ปรับปรุงการบริหารจัดการขยะ ปรับปรุงพื้นที่ให้สะอาด	ปรับปรุงพื้นที่ให้สะอาด	ปรับปรุงพื้นที่ให้สะอาด	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม ปรับปรุงแสงสว่างและความปลอดภัย	ปรับปรุงที่นั่ง ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม	ปรับปรุงทางเดินและทางสัญจร ปรับปรุงการแบ่งสัดส่วนพื้นที่	ปรับปรุงทางเดินและทางสัญจร ปรับปรุงการแบ่งสัดส่วนพื้นที่	ปรับปรุงที่นั่ง	
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	-	เพิ่มพื้นที่รอตโดยสาธารณะ	-	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก เพิ่มห้องสมุด	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	-	-	-	เพิ่มที่จอดรถ	
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	-	-	-	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	ออกความคิดเห็น ช่วยดูแลพื้นที่	ออกความคิดเห็น	-	-	-	-	
การพัฒนาพื้นที่สามารถจัดให้ใช้งานได้มากน้อยหรือไม่	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	-	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	มาใช้บริการบ่อยขึ้น	

ตารางที่ 4.21

ตารางสรุปการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1

ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 1	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 2	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 3	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 4	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 5	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 6	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 7	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 8	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 9	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 10
ข้อมูลพื้นฐาน										
เพศ	ชาย	ชาย	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	หญิง	ชาย	หญิง	หญิง
อายุ	73	31	26	11	8	41	34	45	55	63
อาชีพ	ปลัดเกษียณ	พนักงานเซ็นทรัลชิดลม	รับจ้างทั่วไป	นักเรียน	นักเรียน	ค้าขาย	แม่บ้าน	ค้าขาย	ค้าขาย	ค้าขาย
การใช้งาน										
กิจกรรม	พักผ่อนหย่อนใจ เดินออกกำลังกาย	พักผ่อนหย่อนใจ เดินทางสีเขียว	นัดเจอเพื่อน	พักผ่อนหย่อนใจ วิ่งเล่น	วิ่งเล่น	พักผ่อนหย่อนใจ พาลูกหลานมาวิ่งเล่น	พักผ่อนหย่อนใจ พาลูกหลานมาวิ่งเล่น	ตากปลา	ค้าขาย	ค้าขาย
ความถี่ในการใช้งาน	มาประจำทุกวัน	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	มาประจำทุกวัน	มาประจำทุกวัน	มาประจำทุกวัน
วิธีเดินทาง	เดิน	นั่งรถสาธารณะประจำทางมา	รถจักรยานยนต์	เดิน	เดิน	เดิน	เดิน	เดิน	เดิน	เดิน
ระยะเวลาในการเดินทาง	ไม่เกิน 5 นาที	30 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที
ช่วงเวลาที่ใช้	5.00 - 18.00 น.	16.00 - 19.00 น.	10.00 - 13.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	6.00 - 19.00 น.	10.00 - 20.00 น.
ระยะเวลาที่ใช้	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	15 - 30 นาที	15 - 30 นาที	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	30 นาที - 1 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ทั้งหมด	ทั้งหมด
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีความคุ้นเคยกับพื้นที่เนื่องจากอยู่อาศัยมานานและไม่มีกิจกรรมที่จะไปทำที่อื่น	เป็นทางผ่านไปสู่ที่อยู่อาศัย บรรยายภาคี วนวัน	มีวิ่งเล่น มีที่จอดรถจักรยานยนต์ เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	ใกล้กับที่อยู่อาศัย บรรยายภาคี วนวัน มีพื้นที่วิ่งเล่น	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่วิ่งเล่น มีส่วนที่เป็นธรรมชาติ	ใกล้กับที่อยู่อาศัย บรรยายภาคี วนวัน พักทำให้มีความรื่นรมย์ มีความคุ้นเคยกับพื้นที่เนื่องจากอยู่อาศัยมานาน มีพื้นที่ให้ลูกรังเล่น อยากรับใช้พื้นที่ที่สาธารณะแทนที่จะไปห้างสรรพสินค้า	เดินทางสะดวก ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีธรรมชาติโดยรอบทำให้พื้นที่รื่นรมย์	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่มากกว่า(แม่น้ำ)	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่ให้ค้าขาย มีคนเดินทางสัญจรมากทำให้มีความเชื่อของ	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่ให้ค้าขาย มีคนเดินทางสัญจรมากทำให้มีความเชื่อของ
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่										
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม นำวีล่ออก เพราะทำให้ยากต่อการใช้งาน ปรับปรุงการบริการจัดการที่จอดรถ	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม ขยายทางสีเขียวเนื่องจากเห็นว่ามีความเขียวชอุ่มมาก ปรับปรุงการออกแบบพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนมากขึ้น	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มที่นั่ง ปรับปรุงการบริการจัดการที่จอดรถ	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม	-	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มแสงสว่างตอนกลางคืน	เพิ่มแสงสว่างตอนกลางคืน	ปรับปรุงการออกแบบพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนมากขึ้น	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม ปรับปรุงการบริการจัดการที่จอดรถ	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	-	เพิ่มร้านค้า	เพิ่มที่จอดรถโดยสารสาธารณะ	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	-	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	เพิ่มลานกีฬา	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก	เพิ่มเครื่องเล่นสำหรับเด็ก
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	-	-	-	ออกความคิดเห็น	-	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็น	-	ออกความคิดเห็น	ออกความคิดเห็น
การพัฒนาพื้นที่สามารถดึงดูดให้มาใช้งานได้มากขึ้นหรือไม่	ไม่ เพราะปกติใช้เป็นประจำอยู่แล้ว	มาบ่อยขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	จะมาบ่อยขึ้น	-	มาบ่อยขึ้น	มาบ่อยขึ้น	-	ไม่ เพราะปกติใช้เป็นประจำอยู่แล้ว	ไม่ เพราะปกติใช้เป็นประจำอยู่แล้ว

ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 11	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 12	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 13	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 14	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 15	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 16	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 17	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 18	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 19	ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 20
ข้อมูลพื้นฐาน										
เพศ	ชาย	ชาย	หญิง	หญิง	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย	หญิง	ชาย
อายุ	36	25	26	22	14	36	19	19	44	33
อาชีพ	คนงานก่อสร้าง	คนงานก่อสร้าง	พนักงานออฟฟิศ	นักศึกษา	นักเรียน	พนักงานออฟฟิศ	นักศึกษา	นักศึกษา	แม่บ้าน	ค้าขาย
การใช้งาน										
กิจกรรม	เล่นกีฬา (เตะกรู)	เล่นกีฬา (เตะกรู)	รอรถโดยสารสาธารณะ	รอรถโดยสารสาธารณะ	เดินทางสัญจร	จอลดยอนด์	เล่นกีฬา (ฟุตบอล)	เล่นกีฬา (ฟุตบอล)	เดินทางสัญจร	นัดเจอเพื่อน
ความถี่ในการใช้งาน	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	ทุกวัน	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง	อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง	เดือนละ 1-2 ครั้ง
วิธีเดินทาง	เดิน	เดิน	รถจักรยานยนต์	เดิน	รถโดยสารสาธารณะ	รถยนต์ส่วนบุคคล	เดิน	เดิน	จักรยาน	รถจักรยานยนต์
ระยะเวลาในการเดินทาง	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	30 นาที - 1 ชั่วโมง	15 - 30 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	ไม่เกิน 5 นาที	10 - 15 นาที	10 - 15 นาที
ช่วงเวลาที่ใช้	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	10.00 - 13.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	16.00 - 19.00 น.	6.00 - 9.00 น.	10.00 - 13.00 น.
ระยะเวลาที่ใช้	ประมาณครึ่งละ 3 ชั่วโมง	15 - 30 นาที	15 - 30 นาที	10 - 15 นาที	ไม่เกิน 10 นาที	ไม่เกิน 10 นาที	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ประมาณครึ่งละ 1 ชั่วโมง - 2 ชั่วโมง	ไม่เกิน 10 นาที	ไม่เกิน 10 นาที
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่มากกว่า	มีพื้นที่ที่รองรับกิจกรรม ไม่มีพื้นที่อื่นไปใกล้	มีวิ่งเล่น มีที่จอดรถจักรยานยนต์ เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	มีวิ่งเล่น เป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นได้	เป็นทางผ่านไปสู่ที่อยู่อาศัย	มีที่จอดรถสาธารณะ พืช ใกล้กับรถไฟฟ้าบีทีเอส	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่มากกว่า	ใกล้กับที่อยู่อาศัย มีพื้นที่รองรับกิจกรรมที่มากกว่า	เป็นทางผ่านไปสู่ที่อยู่อาศัย เป็นทางเชื่อมต่อไปสู่พื้นที่อื่นๆ	ใกล้กับที่อยู่อาศัยของผู้มีเงิน มีวิ่งเล่น
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่										
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	เพิ่มแสงสว่างตอนกลางคืน	ปรับปรุงการออกแบบพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนมากขึ้น	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มที่นั่ง	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม เพิ่มแสงสว่างตอนกลางคืนและความปลอดภัย	ปรับปรุงสภาพทางเดิน ปรับปรุงการรักษาสภาพปลอดภัย	ปรับปรุงการบริการจัดการที่จอดรถ	ปรับปรุงอุปกรณ์การกีฬา ปรับปรุงการออกแบบพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนมากขึ้น	ปรับปรุงอุปกรณ์การกีฬา ปรับปรุงการออกแบบพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนมากขึ้น	ปรับปรุงสภาพพื้นผิวทางเดิน นำวีล่ออก	ปรับปรุงสภาพที่ทรุดโทรม นำวีล่ออก
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	-	เพิ่มลานกีฬา	เพิ่มที่จอดรถโดยสารสาธารณะ	-	-	-	เพิ่มลานกีฬา	เพิ่มลานกีฬา	เพิ่มที่จอดรถจักรยาน	-
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	-	-	-	-	-	บริจาคทุนทรัพย์	-	-	ออกความคิดเห็น	-
การพัฒนาพื้นที่สามารถดึงดูดให้มาใช้งานได้มากขึ้นหรือไม่	มาบ่อยขึ้น	มาบ่อยขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	มาบ่อยขึ้น	มาบ่อยขึ้น	มาบ่อยขึ้น	เป็นแรงจูงใจให้อยากมาพื้นที่นี้มากขึ้น	-

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัยในหัวข้อแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมืองกรณีศึกษาพื้นที่ใต้ทางด่วน ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยจากการสำรวจลักษณะทางกายภาพและลักษณะการใช้งานพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร และการสัมภาษณ์พฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ใต้ทางด่วน ทั้งนี้จุดประสงค์ในการศึกษาเพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร เพื่อสรุปเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากปัจจัยสำคัญที่ได้จากการศึกษา โดยการสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ มีรายละเอียด ดังนี้

- 5.1 พฤติกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งาน
- 5.2 แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ใต้ทางด่วนให้ประสบความสำเร็จ
- 5.3 การนำแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ใต้ทางด่วนมาประยุกต์ใช้
- 5.4 ข้อจำกัดในการวิจัย
- 5.5 ข้อเสนอแนะงานวิจัยในอนาคต

5.1 พฤติกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งาน

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของผู้คนในบริเวณพื้นที่ศึกษา ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ทั้งหมด 3 พื้นที่ ได้แก่ ลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง ลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์ และสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1 ที่ละ 20 คน โดยการเลือกกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ตามช่วงอายุและกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่ โดยผู้วิจัยสามารถสรุปจากประเด็นสัมภาษณ์ในแต่ละพื้นที่ดังนี้

5.1.1 การวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง

จากการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์พบว่าส่วนใหญ่แล้วผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษาเดินทางมายังพื้นที่โดยการเดินเท้าเนื่องจากพื้นที่อยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัยทำให้สามารถเดินทางมายังพื้นที่ได้สะดวก อีกทั้งพื้นที่ยังสามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลายทำให้ภายในพื้นที่มีกิจกรรมที่หลากหลาย ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มีการมาใช้งานพื้นที่ในช่วงเวลาเย็นเนื่องจากเป็นเวลาเลิกงานหรือเลิกเรียน โดยกิจกรรมที่ผู้ใช้งานอยากให้ปรับปรุงและพัฒนาเป็นกิจกรรมที่ไม่มีในพื้นที่หรือเป็นกิจกรรมที่

มีความชำรุดหรือเสื่อมโทรม และผู้ใช้งานที่เป็นคนในชุมชนเกือบทั้งหมดต้องการออกความเห็นในการพัฒนาพื้นที่และช่วยดูแลพื้นที่

ตารางที่ 5.1

ตารางสรุปบทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาชุมชนวัดช่องลม – คลองขวาง

ประเด็นการสัมภาษณ์	การสรุปบทสัมภาษณ์
ข้อมูลพื้นฐาน	
เพศ	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีความหลากหลายทางเพศทั้งหญิงและชาย
อายุ	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีช่วงอายุที่หลากหลายตั้งแต่วัยเด็ก วัยรุ่น วัยทำงาน และผู้สูงอายุ
อาชีพ	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีอาชีพที่หลากหลายทั้งนักเรียน นักศึกษา พนักงานออฟฟิศ ช่างราชการ และค้าขาย
การใช้งาน	
กิจกรรม	กิจกรรมในพื้นที่มีความหลากหลายทั้งวิ่งเล่น นัดเจอเพื่อน ออกกำลังกาย ค้าขายแผงลอย นั่งพักผ่อน เดินทางสัญจร พาลูกหลานมาวิ่งเล่น รอรถโดยสารสาธารณะ และเล่นกีฬา
ความถี่ในการใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มาใช้งานพื้นที่อาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง มีบางส่วนที่มาใช้งานทุกวันและใช้งานอาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง
วิธีเดินทาง	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินทางโดยการเดินเท้า มีบางส่วนที่เดินทางโดยรถจักรยานยนต์และรถโดยสารสาธารณะ
ระยะเวลาในการเดินทาง	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่เกิน 5 นาที มีเพียงบางส่วนที่ใช้เวลามากกว่านั้น
ช่วงเวลาที่ใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ในช่วงเย็น มีเพียงบางส่วนที่งานพื้นที่ในช่วงเช้า
ระยะเวลาที่ใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ใช้งานมากกว่า 1 ชั่วโมงขึ้นไป มีเพียงบางส่วนที่ใช้งานพื้นที่ต่ำกว่า 1 ชั่วโมง
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มาใช้พื้นที่เนื่องจากพื้นที่สามารถรองรับกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย เดินทางสะดวก และบรรยากาศดีมีร่มเงา
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่	
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ผู้ใช้งานใหม่มีความคิดเห็นในการปรับปรุงพื้นที่ที่หลากหลายทั้งการปรับปรุงสภาพที่เสื่อมโทรม ปรับปรุงความสะดวก ปรับปรุงอุปกรณ์ในพื้นที่ ปรับปรุงแสงสว่างในพื้นที่
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีความต้องการในการเพิ่มลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันไป เช่น ห้องสมุด พื้นที่สีเขียว พื้นที่รอรถโดยสารสาธารณะ เครื่องเล่นสำหรับเด็ก
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่โดยการออกความคิดเห็นและช่วยดูแลพื้นที่
การพัฒนาพื้นที่สามารถดึงดูดให้มาใช้งานได้มากขึ้นหรือไม่	หากมีการปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่ ผู้ใช้งานเกือบทั้งหมดต้องการมาใช้บริการพื้นที่บ่อยขึ้น

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

5.1.2 การวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์

จากการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์พบว่าผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษามีการเดินทางมายังพื้นที่ที่หลากหลายทั้งการเดินเท้า รถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนตัว และรถโดยสารสาธารณะ

เนื่องจากพื้นที่อยู่ติดถนนใหญ่และเป็นทางเชื่อมระหว่างถนนใหญ่สู่ถนนใหญ่ทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายรูปแบบ แต่ทว่าพื้นที่ที่สามารถรองรับกิจกรรมได้บางประเภททำให้กิจกรรมหลัก ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่มีเพียงการเล่นกีฬา เดินทางสัญจร และรอรถโดยสารสาธารณะ ผู้ใช้งานมีการใช้งานพื้นที่ทั้งช่วงเวลาเช้าและเย็นเนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่มีความต้องการในการเดินทาง โดยกิจกรรมที่ผู้ใช้งานอยากให้ปรับปรุงและพัฒนาเป็นกิจกรรมที่ไม่มีในพื้นที่หรือเป็นกิจกรรมที่มีความซ้ำซ้อนหรือเสื่อมโทรม

ตารางที่ 5.2

ตารางสรุปบทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณลานกีฬาใต้ทางด่วนสุขสวัสดิ์

ประเด็นการสัมภาษณ์	การสรุปบทสัมภาษณ์
ข้อมูลพื้นฐาน	
เพศ	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีความหลากหลายทางเพศทั้งหญิงและชาย
อายุ	ผู้ใช้งานในพื้นที่ส่วนใหญ่แล้วเป็นวัยรุ่นและวัยทำงาน โดยมีผู้ใช้งานในวัยเด็กและผู้สูงอายุบางส่วน
อาชีพ	ผู้ใช้งานในพื้นที่ส่วนใหญ่แล้วเป็นนักเรียนและนักศึกษา
การใช้งาน	
กิจกรรม	กิจกรรมในพื้นที่มีกิจกรรมหลักๆ 3 ประเภทคือ เล่นกีฬา เดินทางสัญจร และรอรถโดยสารสาธารณะ
ความถี่ในการใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มาใช้งานพื้นที่อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง มีบางส่วนที่มาใช้งานทุกวันและใช้งานอาทิตย์ละ 3-4 ครั้ง
วิธีเดินทาง	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ที่หลากหลายทั้งการเดินเท้า รถจักรยานยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ และรถโดยสารสาธารณะ
ระยะเวลาในการเดินทาง	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 5 นาทีถึง 20 นาที
ช่วงเวลาที่ใช้งาน	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีการใช้งานพื้นที่ทั้งในช่วงเวลาเช้าและช่วงเวลาเย็น
ระยะเวลาที่ใช้งาน	ผู้ใช้งานมีระยะเวลาในการใช้งานที่หลากหลายตั้ง 5 นาทีถึง 5 ชั่วโมง
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มาใช้พื้นที่เนื่องจากพื้นที่สามารถรองรับกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย เดินทางสะดวก และเป็นทางผ่านไปสู่พื้นที่อื่นๆ
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่	
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ผู้ใช้งานในมีความคิดเห็นในการปรับปรุงพื้นที่ที่หลากหลายทั้งการปรับปรุงสภาพที่เสื่อมโทรม ปรับปรุงความสะอาด ปรับปรุงอุปกรณ์ในพื้นที่ ปรับปรุงทางเดินในการสัญจร ปรับปรุงแสงสว่างในพื้นที่
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	ผู้ใช้งานในพื้นที่ที่มีความต้องการในการเพิ่มลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันไป เช่น ร้านค้า ที่จอดรถ ที่นั่งพักผ่อน เครื่องเล่นสำหรับเด็ก
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	ผู้ใช้งานส่วนหนึ่งต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่โดยการออกความคิดเห็นและช่วยดูแลพื้นที่ และส่วนหนึ่งไม่ต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่
การพัฒนาพื้นที่สามารถดึงดูดให้มาใช้งานได้มากขึ้นหรือไม่	หากมีการปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่ ผู้ใช้งานเกือบทั้งหมดต้องการมาใช้บริการพื้นที่บ่อยขึ้น

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

5.1.3 การวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอย สุขุมวิท 48/1

ตารางที่ 5.3

ตารางสรุปบทสัมภาษณ์ผู้ใช้งานบริเวณสวน 80 พรรษามหาราชาินี ซอยสุขุมวิท 48/1

ประเด็นการสัมภาษณ์	การสรุปบทสัมภาษณ์
ข้อมูลพื้นฐาน	
เพศ	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีความหลากหลายทางเพศทั้งหญิงและชาย
อายุ	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีช่วงอายุที่หลากหลายตั้งแต่วัยเด็ก วัยรุ่น วัยทำงาน และผู้สูงอายุ
อาชีพ	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีอาชีพที่หลากหลายทั้งนักเรียน นักศึกษา พนักงานออฟฟิศ คนงานก่อสร้าง แม่บ้าน และค้าขาย
การใช้งาน	
กิจกรรม	กิจกรรมในพื้นที่มีความหลากหลายทั้งวิ่งเล่น นัดเจอเพื่อน ค้าขายแฉงลอย นั่งพักผ่อน เดินทางสัญจร พา ลูกหลานมาวิ่งเล่น รอรถโดยสารสาธารณะ และเล่นกีฬา
ความถี่ในการใช้งาน	ผู้ใช้งานความถี่ในการใช้งานพื้นที่ที่หลากหลายตั้งแต่ครั้งละ 1-2 ครั้งไปจนถึงมาใช้งานทุกวัน
วิธีเดินทาง	ผู้ใช้งานในพื้นที่ส่วนใหญ่มีการเดินทางเข้าถึงโดยการเดินเท้าและมีบางส่วนเดินทางโดยจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนตัว และรถโดยสารสาธารณะ
ระยะเวลาในการเดินทาง	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่เกิน 5 นาที
ช่วงเวลาที่ใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ในช่วงเย็น มีเพียงบางส่วนทำงานพื้นที่ในช่วงเช้า
ระยะเวลาที่ใช้งาน	ผู้ใช้งานมีระยะเวลาในการใช้งานที่หลากหลายตั้งแต่ 10 นาทีถึง 3 ชั่วโมง
เหตุผลที่เดินทางมาใช้งาน	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มาใช้พื้นที่เนื่องจากพื้นที่สามารถรองรับกิจกรรมที่ต้องการ ใกล้กับที่อยู่อาศัย เดินทาง สะดวก บรรยากาศดี รมรื่น และเป็นทางผ่านไปสู่พื้นที่อื่นๆ
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่	
อยากให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ในด้านใดบ้าง	ผู้ใช้งานในมีความคิดเห็นในการปรับปรุงพื้นที่ที่หลากหลายทั้งการปรับปรุงสภาพที่เสื่อมโทรม ปรับปรุงความสะดวก ปรับปรุงอุปกรณ์ในพื้นที่ ปรับปรุงทางเดินในการสัญจร ปรับปรุงแสงสว่างในพื้นที่
อยากให้มีการเพิ่มลักษณะกิจกรรมรูปแบบใดบ้าง	ผู้ใช้งานในพื้นที่มีความต้องการในการเพิ่มลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันไป เช่น ร้านค้า ลานกีฬา เครื่องเล่นสำหรับเด็ก และที่จอดรถโดยสารสาธารณะ
รูปแบบการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่	ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ไม่ต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ และมีบางส่วนที่ต้องการออกความคิดเห็นและบริจาคทุนทรัพย์
การพัฒนาพื้นที่สามารถดึงดูดให้มาใช้งานได้มากขึ้นหรือไม่	หากมีการปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่ ผู้ใช้งานเกือบทั้งหมดต้องการมาใช้บริการพื้นที่บ่อยขึ้น

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

จากการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์พบว่าผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เดินทางมายังพื้นที่โดยการเดินเท้าเนื่องจากพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัยทำให้สามารถเดินทางมายังพื้นที่ได้สะดวก อีกทั้งพื้นที่ยังสามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลายเนื่องจากพื้นที่มีขนาดใหญ่ทำให้เกิด

กิจกรรมที่หลากหลาย ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มีการมาใช้งานพื้นที่ในช่วงเวลาเย็นเนื่องจากเป็นเวลาเลิกงานหรือเลิกเรียน และมีบางส่วนใช้งานพื้นที่ในช่วงเวลาเช้าเนื่องจากเป็นช่วงเวลาเริ่มงาน โดยกิจกรรมที่ผู้ใช้งานอยากให้ปรับปรุงและพัฒนาเป็นกิจกรรมที่ไม่มีในพื้นที่หรือเป็นกิจกรรมที่มีความซ้ำซ้อนหรือเสื่อมโทรม แต่ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ไม่ต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่

5.1.4 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน

จากการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ของผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนมีดังนี้

5.1.4.1 ตำแหน่งที่ตั้งและการเข้าถึง

พื้นที่ที่มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัย ใกล้กับสถานบริการ เดินทางสะดวก หรือเป็นทางผ่านไปสู่อื่น ๆ จะทำให้เกิดการใช้งานจากผู้ใช้งาน

5.1.4.2 กิจกรรม

พื้นที่ที่สามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลายสามารถส่งผลให้เกิดการใช้งานจากผู้ใช้งานหลากหลายกลุ่ม

5.1.4.3 สภาพแวดล้อม

พื้นที่ที่มีร่มเงาที่ดี บรรยากาศร่มรื่น หรือมีส่วนที่เป็นธรรมชาติหรือพื้นที่สีเขียวสามารถดึงดูดให้เกิดการใช้งานจากผู้ใช้งาน

5.1.4.4 ชุมชน

พื้นที่ที่สามารถบริหารจัดการพื้นที่ มีผู้ร่วมใช้พื้นที่ หรือมีความคุ้นเคยกับการใช้พื้นที่มาอย่างยาวนานทำให้เกิดการใช้งานจากผู้ใช้งาน

5.2 แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ใต้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครให้ประสบความสำเร็จ

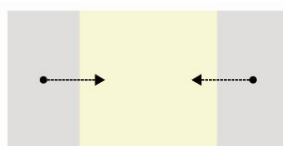
จากการลงพื้นที่สำรวจพื้นที่ศึกษา สัมภาษณ์ผู้ใช้งาน และวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านกายภาพและการใช้งานพื้นที่ ผู้วิจัยสามารถสรุปปัจจัยสำคัญในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ใต้ทางด่วนให้ประสบความสำเร็จและนำเสนอเป็นแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

5.2.1 การเข้าถึง

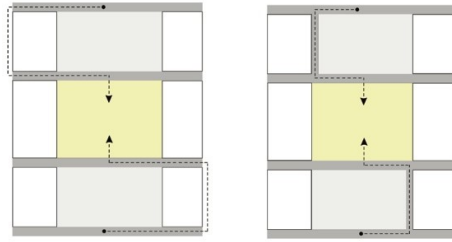
พื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสามารถดึงดูดให้เกิดการใช้งานพื้นที่ ดังนั้น การสร้างทางเชื่อมต่อตัดผ่านพื้นที่ดังภาพที่ 5.1 จะทำให้เกิดการสัญจรผ่านพื้นที่และเข้าถึงกิจกรรมในพื้นที่ได้ง่ายขึ้น ซึ่งในพื้นที่ที่อยู่ติดกับชุมชนและไม่มีการตัดผ่านจากถนนใหญ่ควรให้ความสำคัญในการสร้างทางเชื่อมต่อจากชุมชนดังภาพที่ 5.2 หรือสร้างทางลัดเลาะสู่พื้นที่เพื่อเพิ่มการเข้าถึงจากชุมชนที่ห่างออกไปดังภาพที่ 5.3 ส่วนในพื้นที่ที่มีการเข้าถึงจากถนนใหญ่แต่ไม่มีชุมชนโดยรอบควรให้ความสำคัญในการสร้างทางเข้าสู่พื้นที่ดังภาพที่ 5.4 เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงจากพื้นที่โดยรอบ อีกทั้งพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้จากตรอกซอกซอยหลายทางควรใช้ประโยชน์จากทางเชื่อมหลายด้านให้เป็นประโยชน์ดังภาพที่ 5.5 ความหลากหลายในการเข้าถึงพื้นที่เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่สามารถดึงดูดให้เกิดการใช้งานพื้นที่ได้ ซึ่งการเพิ่มจุดรอรถโดยสารสาธารณะและการขยายทางสัญจรดังภาพที่ 5.6 และภาพที่ 5.7 สามารถเพิ่มความหลากหลายในการเข้าถึงได้



ภาพที่ 5.1 การสร้างทางเชื่อมต่อตัดผ่านพื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561



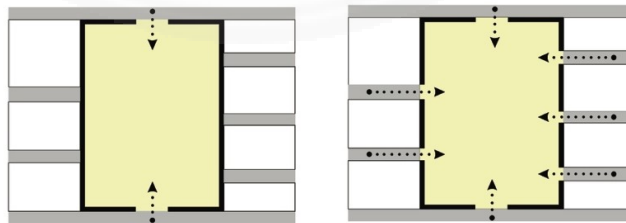
ภาพที่ 5.2 การสร้างทางเชื่อมต่อจากชุมชน, โดย ผู้วิจัย, 2561



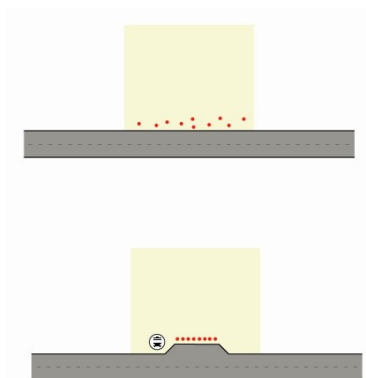
ภาพที่ 5.3 การสร้างทางลัดเลาะสู่พื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.4 เปรียบเทียบการสร้างทางข้ามสู่พื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.5 การใช้ประโยชน์จากตรอกซอกซอยสู่พื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561



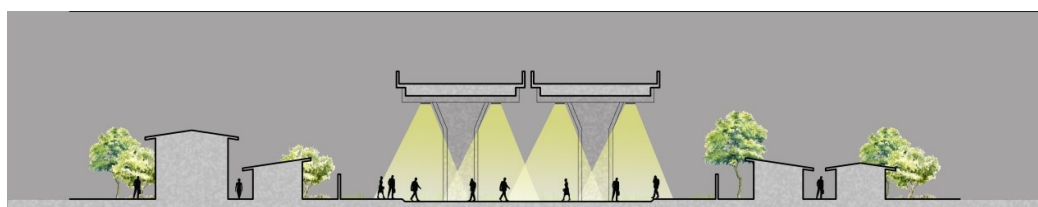
ภาพที่ 5.6 การเพิ่มจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ, โดย ผู้วิจัย, 2561



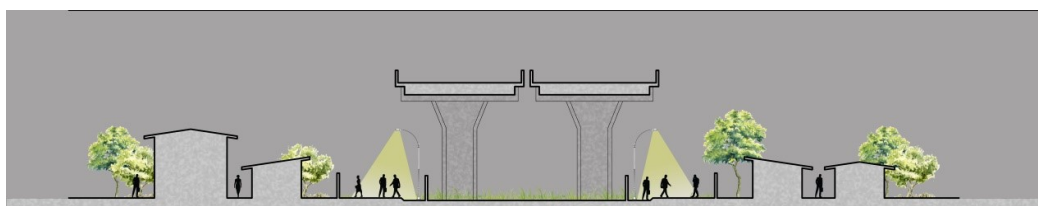
ภาพที่ 5.7 การขยายทางสัญจร, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.2.2 ความปลอดภัย

เนื่องจากพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่ที่ถูกปกคลุมจากโครงสร้างทางด่วนทำให้แสงสว่างเข้าถึงได้ยาก โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืนที่ไม่มีแสงสว่างจากธรรมชาติทำให้พื้นที่มืดถึบก่อให้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยจากผู้ใช้งานหรือบุคคลภายนอก ดังนั้นการเพิ่มแสงสว่างตามโครงสร้างทางด่วนหรือตามทางสัญจรดังภาพที่ 5.8 และ 5.9 เป็นการเพิ่มความรู้สึกปลอดภัยให้กับผู้ใช้งานในการเข้ามาใช้พื้นที่



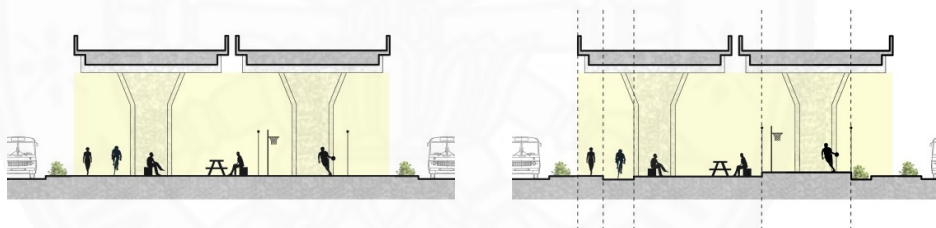
ภาพที่ 5.8 การเพิ่มแสงสว่างตามโครงสร้างทางด่วน, โดย ผู้วิจัย, 2561



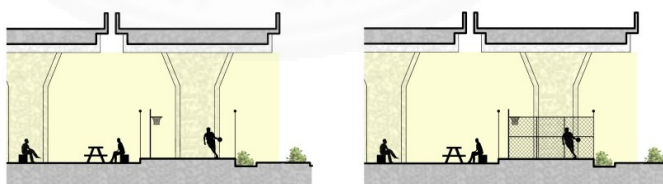
ภาพที่ 5.9 การเพิ่มแสงสว่างตามทางสัญจร, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.2.3 การมองเห็น

ปัจจัยด้านการมองเห็นเป็นส่วนสำคัญที่สามารถส่งเสริมปัจจัยด้านอื่นทั้งความรู้สึกอยากเข้าถึงพื้นที่และการเพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่จากการมองเห็น เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนจำเป็นต้องมีกิจกรรมที่หลากหลายและควรมองเห็นได้กว้างไกล ทำให้ควรมีการแบ่งระดับพื้นที่ตามแต่ละกิจกรรมเพื่อให้สามารถแบ่งแยกกิจกรรมได้จากการมองเห็นดังภาพที่ 5.10 และพื้นที่ในส่วนที่มีความจำเป็นต้องปิดล้อมควรใช้การปิดล้อมพื้นที่ที่สามารถมองเห็นได้ดังภาพที่ 5.11



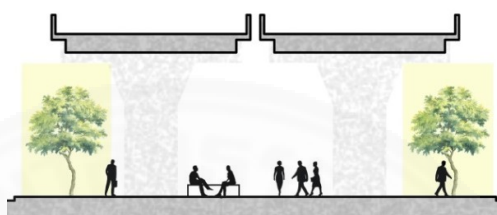
ภาพที่ 5.10 เปรียบเทียบการแบ่งระดับพื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561



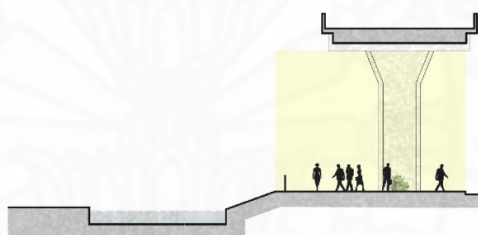
ภาพที่ 5.11 เปรียบเทียบการล้อมรั้วพื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.2.4 ธรรมชาติ

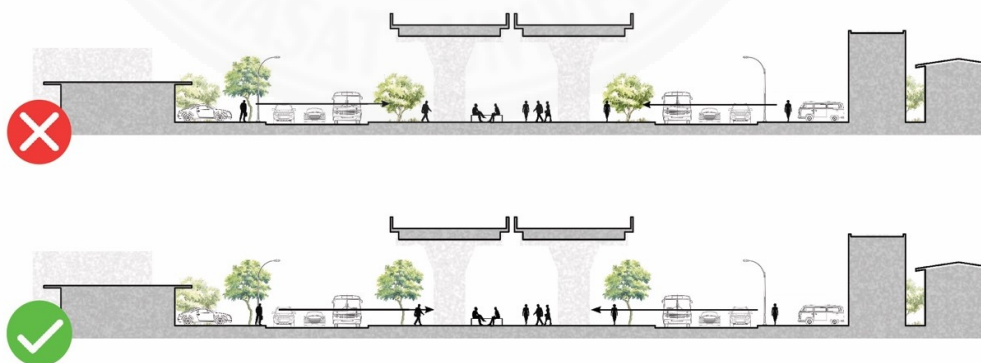
เนื่องจากพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่ที่ครอบคลุมด้วยโครงสร้างทางด่วน แสงสว่างจากธรรมชาติเข้าถึงได้ยากทำให้ยากแก่การปลูกต้นไม้ ดังนั้นหากมีพื้นที่ธรรมชาติอยู่ด้านข้าง ควรมีการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ธรรมชาติด้านข้างเพื่อเสริมสร้างทัศนียภาพดังภาพที่ 5.12 ซึ่งหากพื้นที่ธรรมชาติด้านข้างมีองค์ประกอบทางน้ำ ควรออกแบบให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าวได้ดังภาพที่ 5.13 แต่ควรระวังไม่ให้ส่วนที่เป็นธรรมชาติบดบังการมองเห็นจากภายนอกดังภาพที่ 5.14



ภาพที่ 5.12 การใช้ประโยชน์จากธรรมชาติรอบข้าง, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.13 การเข้าถึงองค์ประกอบทางน้ำ, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.14 เปรียบเทียบการบดบังการมองเห็นจากพื้นที่ธรรมชาติ, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.2.5 กิจกรรม

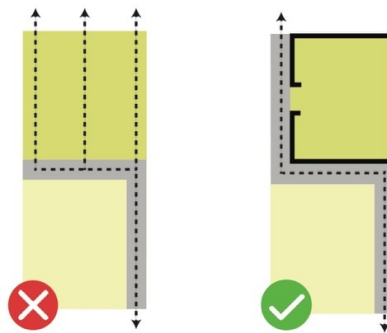
จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานพื้นที่ในแต่ละรูปแบบ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์กิจกรรมที่เหมาะสมกับพื้นที่ในแต่ละรูปแบบเพื่อใช้เป็นแนวทางในการเลือกประเภทกิจกรรมในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนดังตารางที่ 5.4 ซึ่งควรมีการแบ่งสัดส่วนระหว่างทางสัญจรและกิจกรรมต่าง ๆ ให้ชัดเจนดังภาพที่ 5.15 และในส่วนของประเภทกิจกรรมต่าง ๆ ก็ควรมีการแบ่งสัดส่วนให้ชัดเจนเช่นกันดังภาพที่ 5.16 ซึ่งสามารถใช้โครงสร้างทางด่วนเป็นจุดอ้างอิงในการแบ่งสัดส่วนพื้นที่กิจกรรมดังภาพที่ 5.17 เพื่อใช้ประโยชน์จากโครงสร้างทางด่วนในส่วนร่วมเงาสำหรับพื้นที่ที่มีความจำเป็น อีกทั้งควรมีการเพิ่มพื้นที่ค้าขายตามทางสัญจรเพิ่มความดึงดูดในการใช้พื้นที่ดังภาพที่ 5.18

ตารางที่ 5.4

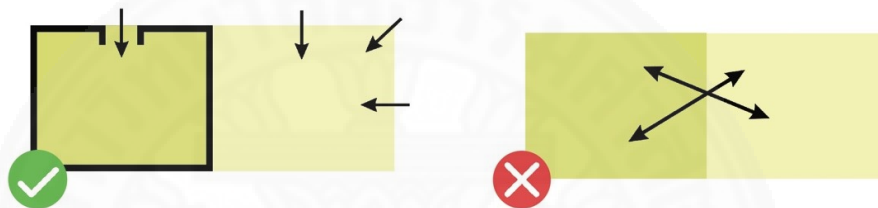
ตารางสรุปประเภทกิจกรรม

กลุ่ม	ลานกีฬา	ลานอเนกประสงค์	ทางสัญจร	สิ่งอำนวยความสะดวก	อื่นๆ
A กลุ่มที่มีถนนเข้าถึงพื้นที่	-สนามฟุตบอล	-ที่นั่ง	-ร้านค้า	-ที่จอดรถ	-พื้นที่สีเขียว
	-สนามกีฬาอเนกประสงค์	-สนามเด็กเล่น		-ห้องน้ำ	-ที่จอดรถจักรยาน
	-สนามตะกร้อ	-ลานอเนกประสงค์		-ห้องเก็บอุปกรณ์กีฬา	-ที่จอดรถสาธารณะ
	-เครื่องออกกำลังกาย		-ที่นั่ง	-ห้องสมุด	
	-สนามแบดมินตัน		-ทางเดินสัญจร	-ห้องอเนกประสงค์	
B กลุ่มที่มีชุมชนรอบพื้นที่	-สนามกีฬาอเนกประสงค์	-สนามเด็กเล่น	-ทางเดินสัญจร		-พื้นที่สีเขียว
	-สนามตะกร้อ	-ลานอเนกประสงค์		-ห้องสมุด	
	-สนามฟุตบอล			-ที่จอดรถจักรยาน	
	-เครื่องออกกำลังกาย		-ที่นั่ง	-ห้องน้ำ	-ที่จอดรถ
	-สนามแบดมินตัน		-ร้านค้า	-ห้องเก็บอุปกรณ์กีฬา	
C กลุ่มที่มีถนนเข้าถึงและชุมชนรอบพื้นที่	-สนามฟุตบอล	-สนามเด็กเล่น	-ทางเดินสัญจร	-ที่จอดรถ	-พื้นที่สีเขียว
	-สนามกีฬาอเนกประสงค์	-ลานอเนกประสงค์	-ร้านค้า	-ห้องสมุด	-ที่จอดรถสาธารณะ
	-เครื่องออกกำลังกาย		-ที่นั่ง	-ที่จอดรถจักรยาน	
	-สนามตะกร้อ			-ห้องน้ำ	
	-ลานสเก็ตบอร์ด			-ห้องอเนกประสงค์	
	-สนามแบดมินตัน			-ห้องเก็บอุปกรณ์กีฬา	

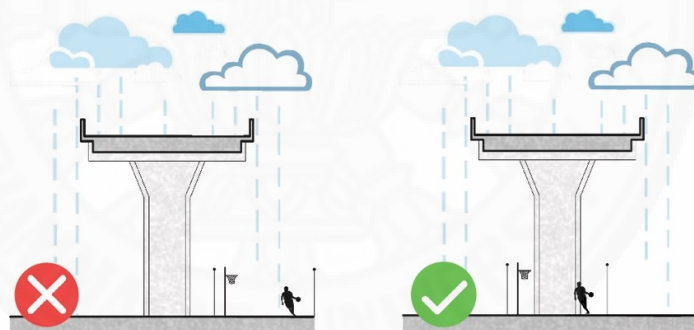
หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561



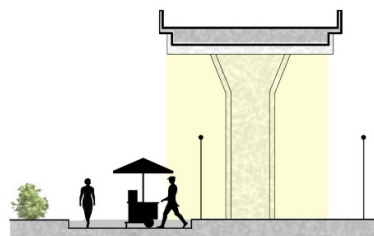
ภาพที่ 5.15 เปรียบเทียบแบ่งทางสัญจร, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.16 เปรียบเทียบการแบ่งสัดส่วนกิจกรรม, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.17 เปรียบเทียบการแบ่งสัดส่วนกิจกรรมโดยใช้โครงสร้างทางด่วน, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.18 การเพิ่มพื้นที่ค้าขายตามทางสัญจร, โดย ผู้วิจัย, 2561

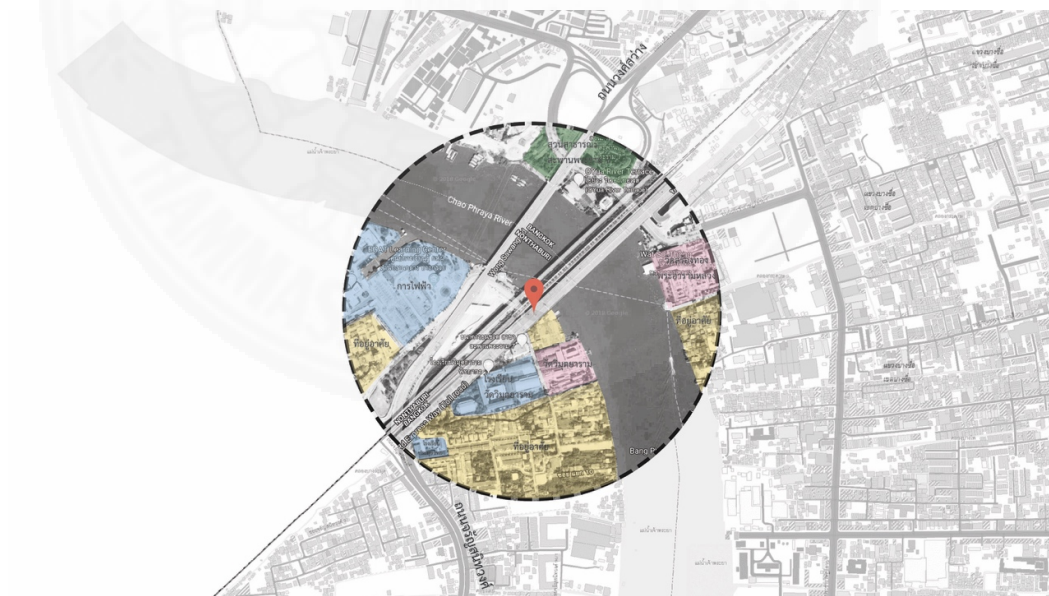
5.3 การนำแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่ใต้ทางด่วนมาประยุกต์ใช้

ผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกพื้นที่แบบเจาะจงจากพื้นที่ที่ศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีคะแนนสูงสุด 5 อันดับแรกดังตารางที่ 4.15 ตารางการประเมินศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่สาธารณะ เพื่อนำแนวทางที่ได้จากการศึกษามาประยุกต์ใช้ โดยพื้นที่ที่ผู้วิจัยได้ทำการเลือกมานั้นคือ พื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม ใต้ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก

5.3.1 พื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม

5.3.1.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่

เป็นพื้นที่ที่อยู่ในแขวงบางพลัด เขตบางพลัด ตั้งอยู่ริมถนนจรัญสนิทวงศ์ จากฝั่งถนนบางกรวย - ไทรน้อย มุ่งหน้าสู่ถนนสิรินธร ใต้ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก บริเวณโดยรอบรัศมี 500 เมตรรอบพื้นที่มีที่อยู่อาศัยชุมชนวัดวิมุตยาราม และมีหน่วยบริการต่าง ๆ เช่น การไฟฟ้าสำนักงานกลางบางกรวย โรงเรียนวัดวิมุตยาราม โรงเรียนประมุขวิท्या และวัดวิมุตยาราม นอกจากนั้นพื้นที่ยังติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งฝั่งตรงข้ามมีสวนสาธารณะสะพานพระราม 7 ที่เป็นพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่



ภาพที่ 5.19 สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.20 ทางเท้าด้านหน้าพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.21 สภาพพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.3.1.2 โครงข่ายสัญญาณ

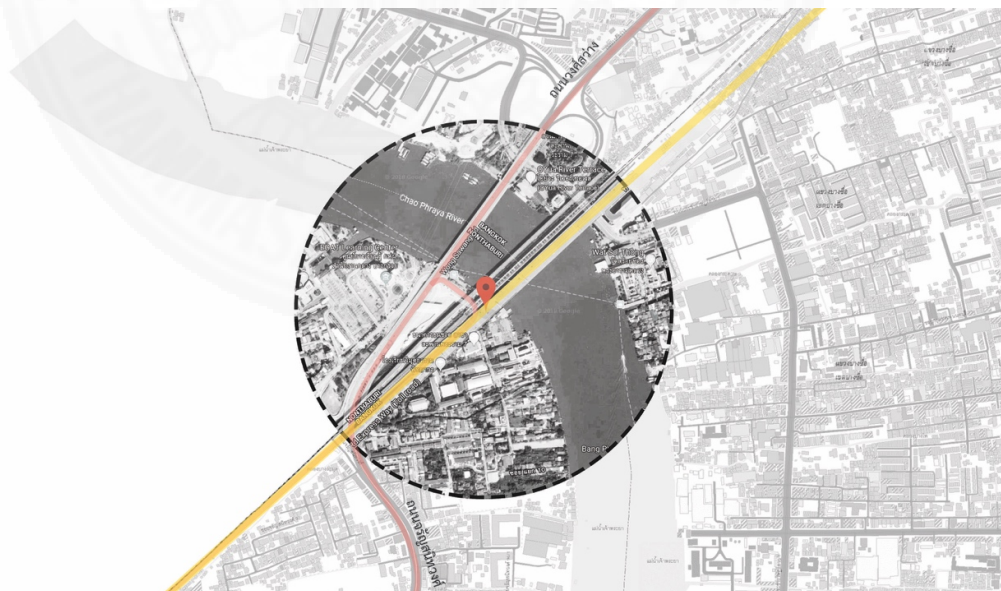
พื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยารามสามารถเข้าถึงได้จากการสัญจรหลากหลายประเภท ทั้งการเดินทางสัญญาณทางถนน การเดินทางสัญญาณทางน้ำ และการเดินเท้าโดยมีถนนจรัสนิทวงศ์และถนนวงศ์สว่างเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ซึ่งความกว้าง 4 ช่องจราจรทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางสัญญาณทางถนนจากถนนบางกรวย - ไทรน้อยไปสู่ถนนสิรินธร และ 6 จราจรทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางสัญญาณทางถนนจากถนนบางกรวย - ไทรน้อยไปสู่ถนนประชาชื่นตามลำดับ ซึ่งสามารถแบ่งประเภทของการสัญจรออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

(1) ระบบขนส่งสาธารณะ

บริเวณรอบพื้นที่มีรูปแบบของการสัญจรระบบขนส่งสาธารณะได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำท้องถิ่น(รถสองแถว) รถจักรยานยนต์รับจ้าง และเรือโดยสารสาธารณะ โดยมีจุดพักรถโดยสารประจำบริเวณแยกจรัสนิทวงศ์ห่างจากพื้นที่ออกไปประมาณ 500 เมตร โดยสามารถใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าเพื่อเป็นทางผ่านไปสู่อุปกรณ์ดังกล่าวได้

(2) ทางเดินเท้า

ถนนจรัสนิทวงศ์มีทางเดินเท้าต่อเนื่องเลียบบไปตามถนน มีความกว้างเฉลี่ยประมาณ 3 เมตร ซึ่งทางเท้าดังกล่าวอยู่ภายใต้โครงสร้างทางด่วนทำให้มีร่มเงาตลอดทางเท้า ซึ่งส่งผลให้มีการค้าขายแผงลอยตามริมทาง อีกทั้งยังมีทางสัญญาณเดินเท้าจากพื้นที่ที่อยู่อาศัยชุมชนวัดวิมุตยาราม



ภาพที่ 5.22 โครงข่ายทางสัญญาณบริเวณพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.3.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม ในภาพรวมมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและหน่วยบริการต่าง ๆ มีทั้งที่อยู่อาศัยแบบชุมชนแออัด อาคารบ้านเรือน และที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุดปะปนกันอยู่ โดยมีลักษณะของกิจกรรมบริเวณพื้นที่ทั้งที่เป็นแหล่งร้านค้าพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย สถานศึกษา และสถาบันศาสนา



ภาพที่ 5.23 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.3.2 การประยุกต์ใช้แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน

ผู้วิจัยได้ทำการนำแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม ซึ่งมีปัจจัยสำคัญในการพิจารณา คือ การเข้าถึง ความปลอดภัย การมองเห็น ธรรมชาติ และกิจกรรม โดยศึกษาบริบทโดยรอบของพื้นที่เพื่อนำมาพิจารณาร่วมกับแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจประยุกต์ใช้แนวทางต่าง ๆ

ตารางที่ 5.5

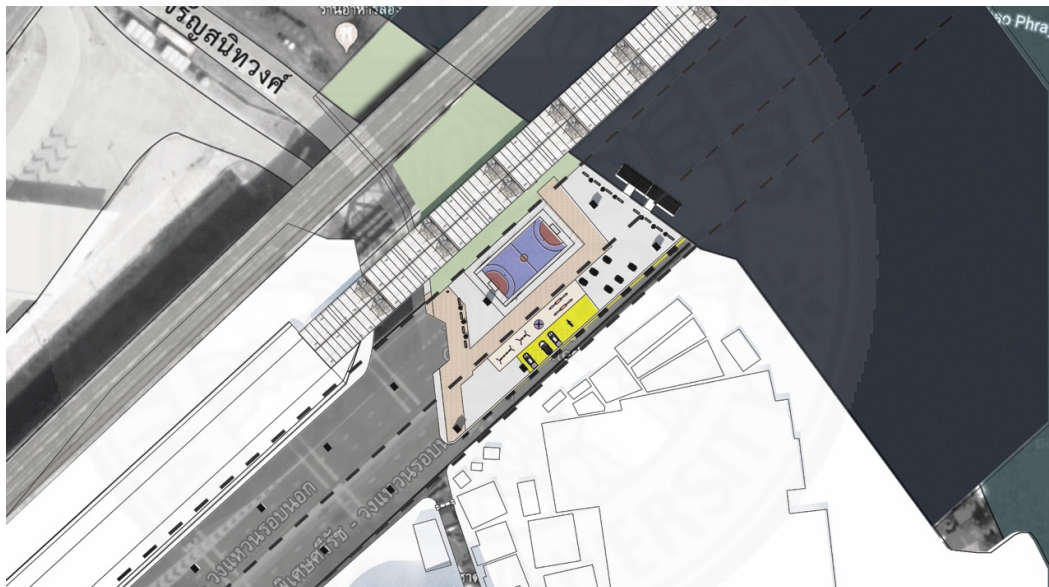
การประยุกต์ใช้แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน

ปัจจัยสำคัญ	แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะให้ประสบความสำเร็จ	การประเมินสภาพปัจจุบัน	แนวทางการประยุกต์ใช้
การเข้าถึง	การสร้างทางเชื่อมต่อตัดผ่านพื้นที่	พื้นที่อยู่ระหว่างถนนกับแม่น้ำ	สร้างทางเชื่อมต่อกจากถนนตัดผ่านพื้นที่ไปสู่แม่น้ำ
	การสร้างทางเชื่อมต่อกจากชุมชน	มีชุมชนอยู่ด้านข้างพื้นที่	สร้างทางเชื่อมต่อกจากชุมชนที่อยู่ด้านข้าง
	การสร้างทางลัดเลาะสู่พื้นที่	มีทางสัญจรเดินเท้าที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย	ใช้กายภาพพื้นที่แบบเดิม
	การสร้างทางข้ามสู่พื้นที่	ถนนด้านหน้าพื้นที่ไม่มีการสัญจรด้วยความเร็วสูง	ใช้กายภาพพื้นที่แบบเดิม
	การใช้ประโยชน์จากตรอกซอยซอยพื้นที่	ไม่มีตรอกซอยซอยด้านข้างพื้นที่	ใช้กายภาพพื้นที่แบบเดิม
	การเพิ่มจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ	เป็นทางผ่านของรถโดยสารสาธารณะ	เพิ่มจุดจอดรถโดยสารสาธารณะหน้าพื้นที่
	การขยายทางสัญจร	ทางสัญจรมีขนาด 1.5 เมตร	ขยายทางสัญจรหน้าพื้นที่เพื่อให้สามารถเดินได้สะดวกขึ้น
ความปลอดภัย	การเพิ่มแสงสว่างตามโครงสร้างทางด่วน	ไม่มีอุปกรณ์ให้แสงสว่างตามโครงสร้างด่วนทำให้มีแสงสว่างไม่เพียงพอในตอนกลางคืน	ติดตั้งอุปกรณ์ให้แสงสว่างตามโครงสร้างทางด่วน
	การเพิ่มแสงสว่างตามทางสัญจร	มีแสงสว่างจากถนนสัญจรหลักอยู่แล้ว	ใช้กายภาพพื้นที่แบบเดิม
การมองเห็น	การแบ่งระดับพื้นที่	พื้นที่อยู่ในระดับเดียวกัน	ใช้กายภาพพื้นที่แบบเดิม
	การล้อมรั้ว	เป็นพื้นที่เปิดโล่ง มีมุมมองจากถนนไปสู่แม่น้ำ	ใช้กายภาพพื้นที่แบบเดิม
ธรรมชาติ	การใช้ประโยชน์จากธรรมชาติรอบข้าง	มีพื้นที่สีเขียวแต่มีระยะห่างจากพื้นที่	ทำพื้นที่สีเขียวบริเวณด้านข้างพื้นที่ให้เชื่อมต่อกัน
	การเข้าถึงองค์ประกอบทางน้ำ	มีแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ติดพื้นที่	สร้างทางเชื่อมต่อกจากถนนตัดผ่านพื้นที่ไปสู่แม่น้ำ
	ความสัมพันธ์ระหว่างธรรมชาติและพื้นที่	มีพื้นที่สีเขียวแต่มีระยะห่างจากพื้นที่	ใช้ต้นไม้ที่ไม่บดบังทัศนียภาพในการมองเห็น
กิจกรรม	ประเภทกิจกรรมกลุ่ม C -สนามฟุตบอล -ทางเดินสัญจร -สนามมีหอนกประสงค์ -ร้านค้า -สนามเด็กเล่น -ที่จอดรถ -ลานอเนกประสงค์ -พื้นที่สีเขียว -ที่นั่ง -ที่จอดรถสาธารณะ	พื้นที่อยู่ในกลุ่มที่มีถนนเข้าถึงและมีชุมชนโดยรอบพื้นที่ (กลุ่ม C) แต่ไม่พบกิจกรรมในพื้นที่	ใช้ประเภทกิจกรรมตามแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะได้ทางด่วนรูปแบบของพื้นที่อยู่ในกลุ่มที่มีถนนเข้าถึงและมีชุมชนโดยรอบพื้นที่ แต่เนื่องจากพื้นที่มีข้อจำกัดด้านขนาดทำให้สามารถออกแบบพื้นที่ลานกีฬาอเนกประสงค์ได้เพียงอย่างเดียว
	แบ่งสัดส่วนทางสัญจร	มีทางสัญจรที่ชัดเจน	ยึดทางสัญจรเก่าไว้เป็นตัวตั้งในการออกแบบ
	แบ่งสัดส่วนกิจกรรม	มีพื้นที่จอดรถและทางสัญจรอยู่แล้ว	ยึดการแบ่งสัดส่วนพื้นที่เดิม แบ่งสัดส่วนกิจกรรมอื่นๆตามพื้นที่ที่มีอยู่แล้ว
	ใช้โครงสร้างทางด่วนแบ่งสัดส่วนกิจกรรม	โครงสร้างทางด่วนมีสัดส่วนที่ชัดเจน	ใช้โครงสร้างทางด่วนแบ่งสัดส่วนกิจกรรมต่างๆ
	พื้นที่ค้าขายตามทางสัญจร	มีความต้องการในการค้าขายบริเวณทางสัญจร	ขยายทางสัญจรให้กว้างเพื่อรองรับกิจกรรมการค้าขาย

หมายเหตุ. โดย ผู้วิจัย, 2561

5.3.3 ผลลัพธ์เชิงการออกแบบ

จากการประเมินสภาพปัจจุบันพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยารามพบว่าด้านหน้าพื้นที่มีทางเท้าที่ใช้ในการเดินเท้าสัญจรและมีพื้นที่จอดรถอยู่บริเวณด้านข้างอยู่แล้ว ผู้วิจัยจึงออกแบบพื้นที่และจัดสัดส่วนกิจกรรมโดยยึดกายภาพพื้นที่แบบเดิม โดยทำการสร้างทางเชื่อมต่อจากถนนตัดผ่านพื้นที่ไปสู่พื้นที่ริมแม่น้ำเพื่อเพิ่มการเข้าถึงให้กับพื้นที่และแบ่งสัดส่วนกิจกรรมตามทางสัญจรที่ตัดผ่าน โดยนำพื้นที่ที่ลานอเนกประสงค์และสนามเด็กไว้ฝั่งที่อยู่ติดกับชุมชนเพื่อให้ผู้คนในชุมชนเข้าถึงได้ง่าย และนำพื้นที่ลานกีฬาอเนกประสงค์ไว้ฝั่งตรงข้ามเพื่อแบ่งพื้นที่ระหว่างพื้นที่พักผ่อนกับพื้นที่ที่มีกิจกรรมเคลื่อนไหวอย่างชัดเจนดังภาพที่ 5.28 พื้นที่ด้านหน้าฝั่งที่ติดถนนมีการทำจุดจอดรถโดยสารสาธารณะเพื่อเพิ่มความหลากหลายในการเข้าถึงให้กับพื้นที่ดังภาพที่ 5.25 และการวางพื้นที่ธรรมชาติไว้ด้านข้างเพื่อเพิ่มทัศนียภาพที่ดีให้แก่พื้นที่



ภาพที่ 5.24 แผนผังการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม, โดย ผู้วิจัย, 2561



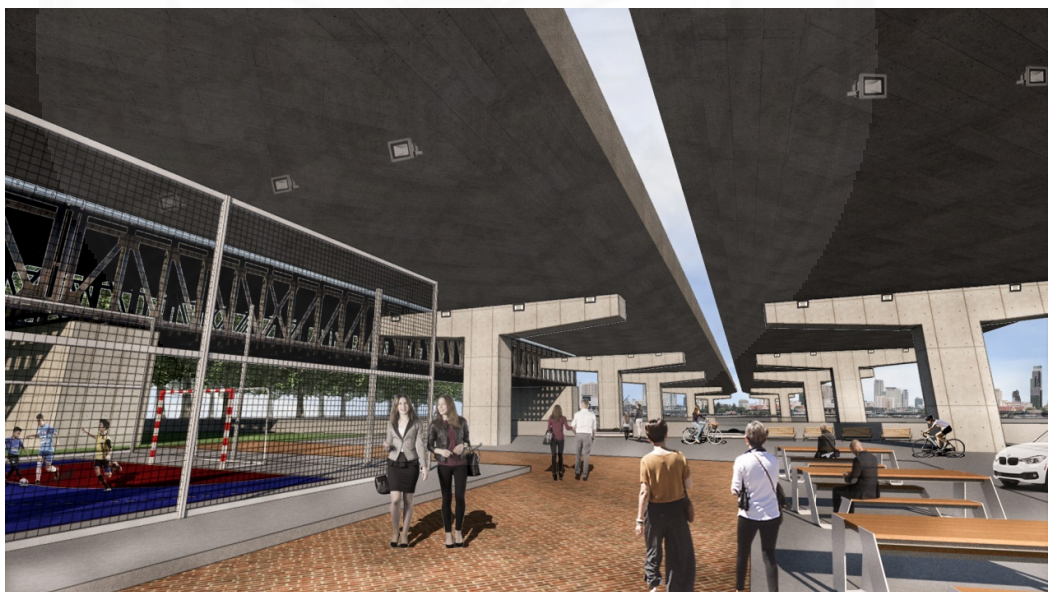
ภาพที่ 5.25 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองทางเข้าจากถนน, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.26 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองทางเข้าจากชุมชนวัดวิมุตยาราม, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.27 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองจากแม่น้ำเจ้าพระยา, โดย ผู้วิจัย, 2561



ภาพที่ 5.28 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่รกร้างหน้าชุมชนวัดวิมุตยาราม มุมมองจากทางเดินสัญจร ภายในพื้นที่, โดย ผู้วิจัย, 2561

5.4 ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดทางด้านเวลา และข้อมูลของการศึกษาบางส่วนมีความเกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์พื้นที่และผลประโยชน์ส่วนบุคคล จึงทำให้ไม่สามารถเก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ได้ครบถ้วนทำให้อาจมีผลต่อการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงลึกบางส่วน

5.5 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

5.5.1 ควรมีการนำแนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนให้ประสบความสำเร็จไปประยุกต์ใช้หรือทดสอบกับพื้นที่รูปแบบอื่น ๆ

5.5.2 ควรมีการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญหลังจากการนำแนวทางไปทดสอบ

5.5.3 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมด้านการบริหารจัดการพื้นที่และข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่จากผู้พัฒนา

รายการอ้างอิง

หนังสือ

- นิลบล คล่องเวสสะ. (2554). *การวางแผนและออกแบบสวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการ*. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. (2526). *พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม*. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิมลสิทธิ์ หรยางกูร และ นิลบล คล่องเวสสะ. (2542). *พฤติกรรมนันทนาการกับการใช้พื้นที่สาธารณะในชุมชนอยู่อาศัยการเคหะแห่งชาติ*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

บทความวารสาร

- ไล่ประกอบทรัพย์, ศ. ช. (2559, กรกฎาคม - ธันวาคม). แนวคิดสาธารณะของพื้นที่สาธารณะในเมือง. *วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น*, น.72 - 83.

วิทยานิพนธ์

- ปาจรรย์ ประเสริฐ. (2546). *แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์).
- นิริวดี ทองป้อม. (2546). *พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะที่เป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมทางภูมิทัศน์ของสวนในเขตเทศบาลนครขอนแก่น*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์).
- สุพิชฌาย์ เกาศัลย์. (2555). *การประเมินการใช้งานพื้นที่ใต้ทางด่วนเพลินจิต กรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศิลปากร, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์).
- หยก ศักดิ์ชัย. (2557). *การพัฒนาพื้นที่ใต้สะพานข้ามแยกในเขตกรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศิลปากร, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์).

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

การทางพิเศษ. (30 ธันวาคม 2559). *การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ*. สืบค้นจาก

<http://www.exat.co.th/upload/default/admin/2017/02/internetdevearea10feb25602017-02-1758a6830e45f98.pdf>

กรุงเทพมหานคร. (2556). *แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556-2575)*.

กรุงเทพมหานคร: กรุงเทพมหานคร. สืบค้นจาก

<http://www.bangkok.go.th/pipd/page/sub/5036/%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B8%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%9E%E0%B8%A1%E0%B8%AB%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B8%A3-%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%A2%E0%B8%B0-20-%E0%B8%9B%E0%B8%B5-%E0%B8%9E%E0%B8%A82556-2575>

ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ. (2552). *แนวความคิดพื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย*. สืบค้นจาก

[http://www.cuurp.org/B_resource/B_data/articles/KP_ESC_251108\[1\].pdf](http://www.cuurp.org/B_resource/B_data/articles/KP_ESC_251108[1].pdf)

ฟื้นฟูเมืองเรื่องแน่นอก. (2556). *งานเสวนา เชียงใหม่ อนาคต และการพัฒนาเมือง* (p. 32).

กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง. สืบค้นจาก

http://www.seaccn.com/files/SEACCN_Various/CM_Presentation_91113.pdf

Book and Article

Hackett, Brian. (1971). *Landscape Planning and Introduction to the Theory and Practice*. New Castle: Oriol Press.

Hester, Randolph T. Jr. (1975). *Neighborhood Space*. New York: John Wiley & Sons.

Marcus, C.C., & Francis, C. (1998). *People place: Design guidelines for urban open space*. 2nd ed. New York: Van Nostrand Reinhol.

Molnar, D.J. and Rutledge, A.J. (1986). *Anatomy of a park: The Essentials of Recreation Area Planning and Design*. New York: Mc Graw-Hill.

Journal Article

Marcus, C.C. (1990). *From the pragmatic to the spiritual*. In I. Altman & K. Christensen (Eds.), *Environment and behavior studies: Emergence of intellectual traditions* (pp. 111-140). New York: Plenum Press.

Electronic Media

Aaron Peabody. (March 2012). *The City, Infrastructure, and Leftover space*. Retrieved from <https://apeabodyarch.files.wordpress.com/2012/11/prosepectus-draft-i.pdf>



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
แบบสัมภาษณ์

คำชี้แจงที่ 1 แบบสัมภาษณ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมือง กรณีศึกษา พื้นที่ใต้ทางด่วน” ซึ่งจัดทำโดย นายจรัสสิน ชมไพศาล นักศึกษาปริญญาโท คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คำชี้แจงที่ 2 จุดประสงค์ของแบบสัมภาษณ์ฉบับนี้เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วนและพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนโดยรอบพื้นที่ โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการใช้งานของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะใต้ทางด่วน

ซึ่งข้อมูลที่ได้รับจากท่านทั้งหมดจะถูกเก็บไว้เป็นความลับและใช้เพื่อการศึกษาวิจัยเท่านั้น ขอขอบคุณที่สละเวลาและให้ความร่วมมือเป็นอย่างยิ่ง

นายจรัสสิน ชมไพศาล

นักศึกษาปริญญาโท

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คำชี้แจง กรุณาเลือกตอบโดยเครื่องหมาย หรือ ลงใน หรือข้อความลงในช่องว่างให้ตรงกับความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

- 1.เพศ ชาย หญิง
- 2.อายุ 10-20 ปี 21-30 ปี 31-40 ปี 41-60 ปี มากกว่า 60 ปี
- 3.อาชีพ รับจ้าง นักเรียน นักศึกษา รับราชการ, รัฐวิสาหกิจ
- ค้าขาย,ธุรกิจส่วนตัว
- บริษัทเอกชน แม่บ้าน ปลดเกษียณ,บำนาญ
- อื่นๆ(โปรดระบุ)

ส่วนที่ 2 ส่วนข้อมูลการใช้บริการพื้นที่สาธารณะ

- 7.โดยทั่วไปท่านที่ใช้พื้นที่แห่งนี้บ่อยมากน้อยเพียงใด
- ครั้งแรก มาประจำทุกวัน อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง เดือนละ 1-2 ครั้ง ปีละ 1-2 ครั้ง
- 8.ท่านมักเดินทางมาพื้นที่สาธารณะโดยวิธีใด
- เดิน รถจักรยาน รถยนต์ส่วนตัว รถประจำทาง รถมอเตอร์ไซด์ รถรับจ้าง
- รถไฟฟ้า BTS/ รถไฟฟ้าใต้ดินMRT อื่นๆ(โปรดระบุ)
- 9.ท่านใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาพื้นที่สาธารณะแห่งนี้เท่าใด
- ต่ำกว่า 10 นาที 11-15 นาที 16-30 นาที 31-60 นาที มากกว่า 60 นาที
- 10.เพราะเหตุใดท่านจึงมาใช้พื้นที่สาธารณะแห่งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- เดินทางสะดวก ทางผ่านระหว่างบ้านกับที่ทำงาน บรรยากาศภายในสวนดี
- ที่บ้าน/ โรงเรียน / ที่ทำงานไม่มีพื้นที่กิจกรรม มีผู้คนมาใช้บริการมาก มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบ
- มีกิจกรรมที่หลากหลาย อื่นๆ (โปรดระบุ)

11.ส่วนมากท่านมาใช้พื้นที่สาธารณะแห่งนี้ช่วงเวลาใด

- 04.00-07.00 น. 07.00-10.00 น. 10.00-13.00 น. 13.00-16.00 น.
 16.00-19.00 น. 19.00-22.00 น. 22.00-01.00 น. 01.00-04.00 น.

12.โดยปกติท่านใช้เวลาอยู่ในพื้นที่แห่งนี้ประมาณเท่าใด

- ไม่เกิน 10 นาที 11-13 นาที 14-30 นาที มากกว่า 1 ชั่วโมง

13.ท่านทำกิจกรรมใดในพื้นที่สาธารณะแห่งนี้

- ไม่มี เดินทางผ่าน ท่องเที่ยว ซื่อของ ประกอบอาชีพ รับประทานอาหาร
 อื่นๆ

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่สาธารณะสำหรับอนาคต

14.หากพื้นที่สาธารณะได้รับการพัฒนา/ ปรับปรุงเพิ่ม ท่านอยากให้มีการพัฒนา/ ปรับปรุงด้านใดมากที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- การดูแลความปลอดภัย ปรับปรุงสภาพทรุดโทรมเกินไป ปรับปรุงสภาพพื้นผิวทางเดิน
 การดูแลความสะอาด การดูแลรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม เช่น น้ำในคลอง ต้นไม้
 ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร อื่นๆ (โปรดระบุ)

15.ท่านอยากให้มีกิจกรรมใดในพื้นที่มากที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- กำแพงศิลปะเล่าประวัติศาสตร์ ตีลูกเต๋าเล่นสามารถสัมผัสน้ำได้ น้ำพุ
 เพิ่มทางจักรยาน เพิ่มพื้นที่ออกกำลังกาย ที่นั่ง/ม้านั่งเล่น
 มีศูนย์ให้ข้อมูลนักท่องเที่ยว-ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร แพลงสวนผัก/ ดอกไม้
 แนวทางเดินธรรมชาติต้นไม้เขียวข่ม ลานโล่งสำหรับจัดประชุมสาธารณะ
 จัดเทศกาล ประเพณี
 จัดคอนเสิร์ต/ นิทรรศการ มีท่าเรือ ร้านค้า/ ตลาดนัด พื้นที่แสดงออกผลงาน
 อื่นๆ (โปรดระบุ)

16. ท่านอยากมีส่วนร่วมในการพัฒนาสวนสาธารณะอย่างไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- การร่วมแสดงความคิดเห็น การบริจาคทุนทรัพย์ การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่
 การร่วมเป็นอาสาสมัครในการดูแลพื้นที่สาธารณะ อื่นๆ (โปรดระบุ)

17. หากเกิดการพัฒนาพื้นที่ดังขอเสนอการพัฒนาที่กล่าวไป ท่านจะอยากเข้ามาใช้บริการพื้นที่
 สาธารณะหลังการพัฒนาหรือไม่

- ใช้บริการ ไม่ใช้บริการ เพราะ.....

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายจรัสสิน ชมไพศาล
วันเดือนปีเกิด	5 มิถุนายน พ.ศ.2537
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2558: วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สถาปัตยกรรม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผลงานทางวิชาการ

จรัสสิน ชมไพศาล และ ศิวาพร กลิ่นมาลัย. (มิถุนายน 2560). *แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากพื้นที่เศษเหลือในเมือง กรณีศึกษา : พื้นที่ใต้ทางด่วน*. การประชุมวิชาการ Built Environment Research Associates Conference ครั้งที่ 9 ประจำปี 2561 (BERAC 9, 2561). คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ปทุมธานี