

ชอย: พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร

นายวาญภัทร ทองเหลือง

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2555

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository(CUIR) are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

SOIS: PUBLIC OPEN SPACES FOR PEDESTRIANS
IN CENTRAL BUSINESS DISTRICT, BANGKOK

Mr. Wayupat Tongluang

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Design

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2012

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ชื่อย: พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในพื้นที่
ธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร

โดย

นายวาณัฏฐ์ ทองเหลือง

สาขาวิชา

การออกแบบชุมชนเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพรัตน์ ตาปนานนท์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิรมล กุลศรีสมบัติ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิรดี เกษมสุข)

วาทุภัทร ทองเหลือง : ซอย: พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลาง
เมือง กรุงเทพมหานคร . (SOIS: PUBLIC OPEN SPACES FOR PEDESTRIANS IN
CENTRAL BUSINESS DISTRICT, BANGKOK) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก :
ผศ.ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ, 154 หน้า.

การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของซอย ในประเด็นการเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ
สำหรับคนเดินเท้าในเมือง เนื่องจากซอยเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความสำคัญทั้งในระดับเมือง
และระดับชุมชน เป็นพื้นที่รองรับทั้งกิจกรรมการสัญจร และกิจกรรมทางสังคม โดยมีวัตถุประสงค์
เพื่อวิเคราะห์หาคุณสมบัติสำคัญของซอยที่ดีในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง เสนอแนวทางเบื้องต้น
ในการกำหนดองค์ประกอบทางกายภาพ ของการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพฯ
ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ซอยเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้า ซึ่งหากได้รับการพัฒนาที่ดี
นอกจากจะสามารถใช้ซอยเป็นทางสัญจรลัดที่สะดวกสบายได้ร่มเงาตลอดทั้งวันแล้ว ยังเป็นการ
เปิดพื้นที่ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสังคมขนาดเล็กให้กระจายเข้าสู่เนื้อเมืองในพื้นที่ปิดล้อม
ขนาดใหญ่ของเมือง ที่เป็นสาเหตุหลักอย่างหนึ่งของปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ และ
สอดคล้อง กับนโยบายการพัฒนาเมืองของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน โดยเน้นขนส่งมวลชนระบบราง
เป็นหลัก ซึ่งซอยก็จะช่วยทำหน้าที่กระจายการสัญจรของคนจากสถานีระบบรางเข้าสู่พื้นที่
โดยรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในย่านที่มีปริมาณการสัญจรสูงอย่างธุรกิจศูนย์กลาง
เมือง เป็นการยกระดับความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตของคนในเมืองให้ดีขึ้น

จากการศึกษาได้ข้อสรุปว่า การที่จะเป็นซอยที่ประสบผลสำเร็จของย่านธุรกิจศูนย์กลาง
เมือง กรุงเทพมหานครได้นั้นจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ ได้แก่ 1) คุณสมบัติทางกายภาพ
พื้นฐาน 3 ข้อหลัก คือ การเข้าถึงที่ดี , การประโยชน์ อาคารและทางเดินเท้าที่หลากหลาย
โดยเฉพาะพาณิชยกรรม และมีคุณภาพร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน รวมถึงควรมีการพิจารณา คุณภาพ
ทางด้านมุมมอง และความปลอดภัยกับคนเดินเท้าเป็นองค์ประกอบรองด้วย 2) คุณลักษณะพิเศษ
ของซอย เช่น สินค้าและบริการที่เฉพาะตัว, การเป็นพื้นที่ประวัติศาสตร์ หรือการมีสถาปัตยกรรมที่
สวยงาม เป็นต้น

ภาควิชา.....การวางแผนภาคและเมือง.....ลายมือชื่อ.....

สาขาวิชา.....การออกแบบชุมชนเมือง.....ลายมือชื่อ.....ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์.....

ปีการศึกษา.....2555.....

5374180125 : MAJOR URBAN DESIGN

KEYWORDS : SOIS/ PEDESTRIANS/ PUBLIC OPEN SPACE/ CENTRAL BUSINESS DISTRICT

WAYUPAT TONGLUANG: SOIS: PUBLIC OPEN SPACES FOR PEDESTRIANS IN CENTRAL BUSINESS DISTRICT, BANGKOK. ADVISOR: ASST. PROF. KHAISRI PAKSUKCHARERN , Ph.D., 154 pp.

This research is a study of the physical characteristics of ‘sois’, or side streets, as public open spaces for pedestrians which are important both at the city and community level, and support both traffic and social activities. The research has as its objectives to conduct an analysis to determine the main characteristics of good sois in the central business district of a city and to provide preliminary guidelines for determining the physical elements that should be included in the development and rehabilitation of business areas in central Bangkok in relation to the use of sois as open public spaces for pedestrians. If properly developed, these sois can be convenient short-cut traffic routes providing shade all day long and can open up areas for small social and economic activity as part of the urban fabric of the city. As the enclosed nature of Bangkok is a main contributor to the traffic congestion problem in the city, this should help ease congestion while being in accordance with Bangkok’s current urban development policies, which principally focus on the rail mass transit system. In this way, the sois could have a role in dispersing traffic away from rail system stations to surrounding areas efficiently, especially in those high traffic areas such as the city center. This would further help improve the quality of living of urban people.

It can be concluded from the research results that there are two main factors present in the best sois in Bangkok’s central business district: 1) The major physical elements of good access, buildings with a variety of uses, and sidewalks, particularly those that support commerce and have good shade all day long. There should also be the secondary element of pedestrian’s perspective and safety. 2) A soi’s distinguishing characteristics such as specific goods and services available, being in a historical area, or having distinctive architecture.

Department : Urban and Regional Planning Student’s Signature

Field of Study : Urban Design Advisor’s Signature

Academic Year : 2012

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญรูป.....	ฉ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฒ
สารบัญแผนที่.....	ณ
สารบัญรูปตัด.....	ถ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของงานวิจัย.....	1
1.2 คำถามงานวิจัย	2
1.3 สมมติฐานงานวิจัย	2
1.4 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	3
1.5 ขอบเขตของงานวิจัย	3
1.6 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	5
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	7
2.1 แนวความคิดเกี่ยวข้องกับชอย.....	8
2.1.1 นิยามและความสำคัญของชอย.....	8
2.1.2 ประเภทของชอย.....	10
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับชอยที่ประสบผลสำเร็จ.....	16
2.2.1 นิยามการใช้พื้นที่อย่างอเนกประโยชน์.....	16
2.2.2 กรณีศึกษาการใช้ความเป็นอเนกประโยชน์ในงานวิจัย.....	18
2.3 คุณสมบัติเชิงพื้นที่ที่ทำให้ชอยประสบผลสำเร็จ.....	21

	หน้า
2.3.1 การเข้าถึง.....	21
2.3.2 มุมมอง.....	23
2.3.3 กิจกรรมทางเศรษฐกิจในซอย.....	26
2.3.4 ความปลอดภัย.....	28
2.3.5 คุณภาพร่มเงา.....	29
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง.....	33
2.4.1 ความหมายของการเป็นย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง.....	33
2.4.2 ลักษณะการใช้ที่ดินย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง.....	34
2.4.3 ระบบการสัญจรย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง.....	34
2.5 กรณีศึกษาตัวอย่าง มาตรฐานการออกแบบด้านผังเมือง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับซอย หรือ พื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า ที่ประสบผลสำเร็จในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง.....	35
2.5.1 แนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อมสำหรับคนเดินเท้า ในประเทศฮ่องกง.....	35
2.5.2 แนวทางการออกแบบถนนออร์ชาร์ด ประเทศสิงคโปร์	38
2.5.3 แนวทางการออกแบบด้านผังเมือง 1996 และ แผนควบคุมการ พัฒนาเฉพาะพื้นที่ เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย 2010	40
2.5.4 มาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง 2553.....	41
2.5.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	45
2.6 กรอบงานวิจัย.....	49
บทที่ 3 ระเบียบวิจัย	51
3.1 การกำหนดรูปแบบการวิจัย.....	51
3.2 วิธีวิจัย.....	51
3.2.1 การศึกษาข้อมูล.....	52
3.2.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	52

	หน้า
3.2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	53
3.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	58
บทที่ 4 การดำเนินการศึกษา	61
4.1 การกำหนดขอบเขตการสำรวจพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองเบื้องต้น.....	61
4.2 ประเภทของพื้นที่ในการสำรวจ.....	63
4.3 ประเภทของซอย.....	64
4.4 การสำรวจพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น.....	66
4.5 พื้นที่ “ซอย” ศึกษาตัวอย่าง.....	68
4.6 การสำรวจ และเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษาละเอียด.....	69
4.7 ผลการสำรวจ “ซอย” ศึกษา.....	71
4.7.1 ซอยละลายทรัพย์.....	71
4.7.2 ซอยพัฒน์พงษ์ 1.....	83
4.7.3 ซอยธนิยะ 1.....	95
4.7.4 ซอยคอนแวนต์.....	107
4.7.5. ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1.....	120
บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์การศึกษา	132
5.1 การวิเคราะห์พื้นที่ซอยศึกษา.....	132
5.1.1 ซอยประเภทถนนคนเดิน.....	132
5.1.1.1 ซอยละลายทรัพย์.....	132
5.1.1.2 ซอยพัฒน์พงษ์ 1.....	134
5.1.2 ซอยประเภทการสัญจรทั่วไป.....	136
5.1.2.1 ซอยธนิยะ 1.....	136
5.1.2.2 ซอยคอนแวนต์.....	138
5.1.2.3. ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1.....	140

	หน้า
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	142
6.1 สรุปผลการวิจัย.....	142
6.2 ข้อเสนอแนะของการศึกษา.....	147
รายการอ้างอิง.....	152
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	155

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 2.1	ตัวอย่างตารางการสำรวจการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ จำนวน 42 พื้นที่ เรียงตามลำดับการใช้ของเอกชนประโยชน์	20
ตารางที่ 3.1	แสดงระเบียบการบันทึกข้อมูลเพื่อหาความมือเอกชนของ ซอยในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง สีลม-สาทร กรุงเทพมหานคร	55
ตารางที่ 3.2	ตารางแสดงประเด็นข้อมูล และเครื่องมือในการสำรวจ “ซอย”	57
ตารางที่ 4.1	ตารางแสดงความมีความมือเอกชนของ “ซอย” ในพื้นที่ย่านธุรกิจ ศูนย์กลางเมือง สีลม-สาทร กรุงเทพมหานคร	70
ตารางที่ 4.3	แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนน ภายในซอยละลายทรัพย์	79
ตารางที่ 4.4	แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนนภายใน พื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1	91
ตารางที่ 4.5	แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนน ภายในพื้นที่ซอยธนิยะ	104
ตารางที่ 4.6	แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนน ภายในพื้นที่ซอยคอนแวนต์	116
ตารางที่ 4.8	แสดงรายการ และ ประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนน ภายในพื้นที่ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1	128
ตารางที่ 5.1	ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยละลายทรัพย์	134
ตารางที่ 5.2	ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยพัฒนาพงษ์ 1	136
ตารางที่ 5.3	ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยธนิยะ 1	138
ตารางที่ 5.4	ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยคอนแวนต์	140
ตารางที่ 5.5	ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1	142
ตารางที่ 5.6	ตารางสรุปผลการวิจัยเทียบกับสมมุติฐานของงานวิจัย	142
ตารางที่ 6.1	แสดงผลสรุปการศึกษาเปรียบเทียบกับสมมุติฐาน โดยเรียงตามลำดับความสำคัญของคุณสมบัติที่ดีของซอย	147

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 2.1	แสดงการใช้ชอยในต่างประเทศ.....	8
รูปที่ 2.2	แสดงกิจกรรมทางการสัญจร เศรษฐกิจ และสังคมที่เกิดขึ้นภายในชอย.....	9
รูปที่ 2.3	แสดงการกระจายการสัญจรของคนเดินเท้าจากขนส่งมวลชนระบบราง.....	10
รูปที่ 2.4	รูปภาพแสดงกิจกรรมถนนคนเดินในไทย.....	13
รูปที่ 2.5	แสดงการถูกใช้เป็นชอยลัดของชอยลัดที่นิสิตจุฬาฯใช้ลัดไปยังสยามสแควร์ และ ชอยสุขาที่คนในพื้นที่ใช้ลัดเชื่อมต่อทำกิจกรรมกันได้.....	22
รูปที่ 2.6	แสดงถนนสำหรับคนเดินเท้าที่ได้รับความนิยมในกรุงเทพมหานคร.....	25
รูปที่ 2.7	แสดงทางเดินที่มีกิจกรรมในระดับฐานอาคารที่หลากหลาย.....	27
รูปที่ 2.8	แสดงทางเดินที่มีความสะอาด มีไฟส่องสว่าง ให้ความรู้สึกปลอดภัย.....	29
รูปที่ 2.9	แสดงคุณภาพของร่มเงาที่เกิดขึ้นจากพืชพรรณธรรมชาติ และความสูงของอาคาร.....	31
รูปที่ 2.10	ภาพแนวทางการออกแบบการสัญจรของคนเดินเท้าประเทศฮ่องกง.....	36
รูปที่ 2.11	ภาพแนวทางการออกแบบการสัญจรของคนเดินเท้าประเทศฮ่องกง.....	36
รูปที่ 2.12	ภาพแนวทางการออกแบบทัศนียภาพถนนประเทศฮ่องกง.....	37
รูปที่ 2.13	การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ประเทศสิงคโปร์.....	39
รูปที่ 2.14	การกำหนดรูปแบบองค์ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ประเทศสิงคโปร์.....	39
รูปที่ 2.15	แสดงข้อกำหนดระยะต่างๆของทางเดินเท้าระหว่างอาคารและ บาทวิถี ของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ของเมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย.....	41
รูปที่ 2.16	การกำหนดระยะสร้างชิดและสัดส่วนความสูงของฐานอาคารริมถนน.....	44
รูปที่ 2.17	การกำหนดรายละเอียดส่วนฐานอาคาร.....	45
รูปที่ 4.1	รูปภาพแสดงบรรยากาศของถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น.....	65
รูปที่ 4.2	รูปภาพแสดงบรรยากาศของถนนทั่วไป ในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น.....	61
รูปที่ 4.3	รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยละลายทรัพย์ ในแต่ละช่วงเวลา.....	66
รูปที่ 4.4	รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยพัฒนพงศ์ 1 ในแต่ละช่วงเวลา.....	68
รูปที่ 4.5	รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยธนนิยะ 1 ในแต่ละช่วงเวลา.....	68

รูปที่ 4.6	รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ซอยคอนแวนต์ ในแต่ละช่วงเวลา.....	69
รูปที่ 4.7	รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ซอยนราธิวาสฯ 1 ในแต่ละช่วงเวลา.....	69
รูปที่ 4.8	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจร ภายในซอยละลายทรัพย์.....	77
รูปที่ 4.9	แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยละลายทรัพย์.....	80
รูปที่ 4.10	แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ซอยละลายทรัพย์.....	81
รูปที่ 4.11	แสดงลักษณะขนาดช่องจราจรภายในพื้นที่ซอยพัฒน์พงษ์ 1.....	89
รูปที่ 4.12	แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยพัฒน์พงษ์ 1.....	92
รูปที่ 4.13	แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ซอยพัฒน์พงษ์ 1.....	93
รูปที่ 4.14	แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยธนิยะ.....	101
รูปที่ 4.15	แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยธนิยะ.....	104
รูปที่ 4.16	แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ซอยธนิยะ.....	104
รูปที่ 4.17	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจร ภายในซอยคอนแวนต์.....	113
รูปที่ 4.18	แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยคอนแวนต์.....	117
รูปที่ 4.19	แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ซอยคอนแวนต์.....	118
รูปที่ 4.20	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของ ระบบการสัญจรภายในซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1.....	126
รูปที่ 4.21	แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1.....	129
รูปที่ 4.22	แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1.....	130
รูปที่ 5.1	แสดงบรรยากาศ อุปกรณ์ประกอบถนน และการใช้ประโยชน์ อาคารและทางเดินเท้าของซอยละลายทรัพย์.....	133
รูปที่ 5.2	แสดงบรรยากาศซอยพัฒน์พงษ์ 1 ตอนกลางวัน และ การใช้ประโยชน์ ทางเดินเท้าในตอนกลางคืน.....	135
รูปที่ 5.3	แสดงบรรยากาศซอยธนิยะและการใช้ประโยชน์อาคารและทางเดินเท้า.....	137

	หน้า
รูปที่ 5.4	
แผนที่และรูปภาพแสดงตำแหน่งและสภาพพืชพรรณธรรมชาติ ในชอยคอนแวนต์.....	139
รูปที่ 5.5	
แผนที่และรูปตัดแสดงการใช้ประโยชน์อาคารและทางเดินเท้า ของชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1.....	141

สารบัญแผนภูมิ

		หน้า
แผนภูมิที่ 2.1	กรอบแนวคิดการวิจัย.....	50
แผนภูมิที่ 3.1	แสดงขั้นตอนของการทำวิจัย.....	61
แผนภูมิที่ 6.1	แสดงมาตรฐานระยะห่างจำแนกตามลำดับค้ำักข์ของถนน.....	148

สารบัญแนที่

		หน้า
แนที่ที่ 1.1	แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น ในระดับเมือง	4
แนที่ที่ 1.2	แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น และระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่	5
แนที่ที่ 4.1	แนที่แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในย่านสีลม-สาทร.....	62
แนที่ที่ 4.2	แนที่แสดงขอบเขตการสำรวจของงานวิจัยเบื้องต้น.....	62
แนที่ที่ 4.3	แนที่แสดงประเภทของพื้นที่สำรวจเบื้องต้น แบ่งโดยลำดับศักดิ์ของถนน	63
แนที่ที่ 4.4	แนที่แสดงถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น.....	64
แนที่ที่ 4.5	แนที่แสดงถนนเพื่อการสัญจรทั่วไป ในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น.....	65
แนที่ที่ 4.6	แนที่แสดงตำแหน่ง เส้นทางของ “ชอย” ที่เป็นพื้นที่ศึกษาทั้งหมด.....	70
แนที่ที่ 4.7	แสดงที่ตั้งของชอยละลายทรัพย์ ลักษณะเส้นทางและ ตำแหน่งของสถานีขนส่งมวลชน.....	72
แนที่ที่ 4.8	แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในชอยละลายทรัพย์.....	73
แนที่ที่ 4.9	แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์.....	74
แนที่ที่ 4.10	แสดงลักษณะการสัญจร ขนาดช่องจราจรภายในชอยละลายทรัพย์.....	76
แนที่ที่ 4.11	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินทาง การเชื่อมต่อของระบบการสัญจร ภายในชอยละลายทรัพย์.....	76
แนที่ที่ 4.12	แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์.....	78
แนที่ที่ 4.13	แสดงลักษณะพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์.....	80
แนที่ที่ 4.14	แนที่แสดงร่มเงาจากอาคารภายในชอยละลายทรัพย์.....	82
แนที่ที่ 4.15	แสดงที่ตั้งของชอยพัฒนพงษ์ 1 ลักษณะเส้นทางและตำแหน่ง ของสถานีขนส่งมวลชน.....	84
แนที่ที่ 4.16	แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในชอยพัฒนพงษ์ 1.....	85
แนที่ที่ 4.17	แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายใน พื้นที่ชอยพัฒนพงษ์ 1.....	86
แนที่ที่ 4.18	แสดงลักษณะการสัญจร ขนาดช่องจราจรภายในชอยพัฒนพงษ์ 1.....	88

แผนที่ที่ 4.19	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจร ภายในชอยพัฒนาพงศ์ 1.....	88
แผนที่ที่ 4.20	แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ชอยพัฒนาพงศ์ 1.....	90
แผนที่ที่ 4.21	แสดงลักษณะพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ชอยพัฒนาพงศ์ 1.....	92
แผนที่ที่ 4.22	แสดงลักษณะร่มเงาตามช่วงเวลาภายในพื้นที่ชอยพัฒนาพงศ์ 1.....	94
แผนที่ที่ 4.23	แสดงที่ตั้งของชอยถนียะ ลักษณะเส้นทางและตำแหน่ง ของสถานีขนส่งมวลชน.....	96
แผนที่ที่ 4.24	แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในชอยถนียะ.....	97
แผนที่ที่ 4.25	แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายใน พื้นที่ชอยถนียะ.....	98
แผนที่ที่ 4.26	แสดงลักษณะการสัญจร ขนาดช่องจราจรภายในชอยถนียะ.....	100
แผนที่ที่ 4.27	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจร ภายในชอยถนียะ.....	100
แผนที่ที่ 4.28	แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ชอยถนียะ.....	102
แผนที่ที่ 4.29	แสดงลักษณะพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ชอยถนียะ.....	105
แผนที่ที่ 4.30	แผนที่แสดงร่มเงาจากอาคารภายในชอยถนียะโดยผ่าน 3 ช่วงเวลา.....	106
แผนที่ที่ 4.31	แสดงที่ตั้งของชอยคอนแวนต์ ลักษณะเส้นทาง และตำแหน่งของสถานีขนส่งมวลชน.....	108
แผนที่ที่ 4.32	แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในชอยคอนแวนต์.....	110
แผนที่ที่ 4.33	แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนน และความสูงของอาคาร ภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์.....	111
แผนที่ที่ 4.34	แสดงลักษณะการสัญจร ขนาดช่องจราจรภายในชอยคอนแวนต์.....	112
แผนที่ที่ 4.35	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการ สัญจรภายในชอยคอนแวนต์.....	113
แผนที่ที่ 4.36	แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์.....	115
แผนที่ที่ 4.37	แสดงลักษณะพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์.....	117
แผนที่ที่ 4.38	แผนที่แสดงร่มเงาจากอาคารภายในชอยคอนแวนต์โดยผ่าน 3 ช่วงเวลา.....	119

แผนที่ที่ 4.39	แสดงที่ตั้งของชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1 ลักษณะเส้นทางและตำแหน่งของสถานีขนส่ง.....	121
แผนที่ที่ 4.40	แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	122
แผนที่ที่ 4.41	แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	123
แผนที่ที่ 4.42	แสดงลักษณะการสัญจร ขนาดช่องจราจรภายในชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	125
แผนที่ที่ 4.43	แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจรภายในชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	125
แผนที่ที่ 4.44	แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	127
แผนที่ที่ 4.45	แสดงลักษณะพืชพรรณธรรมชาติในพื้นที่ชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	129
แผนที่ที่ 4.46	แผนที่แสดงร่มเงาจากอาคาร ภายในชอยนราธิวาสราชชนครินทร์.....	131
แผนที่ที่ 6.1	แสดงการพัฒนาที่เชื่อมต่อกับชอยละลายทรัพย์และชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	144
แผนที่ที่ 6.2	แสดงการพัฒนาชอยขนานกับชอยธนิยะ 1 และชอยพัฒพงษ์ 1.....	144
แผนที่ที่ 6.3	แสดงข้อเสนอแนะแนวทางการวางแผนระบบถนนในพื้นที่ศึกษา.....	148

สารบัญรูปตัด

		หน้า
รูปตัดที่ 4.1	แสดงลักษณะความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์.....	74
รูปตัดที่ 4.2	แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์.....	78
รูปตัดที่ 4.3	แสดงลักษณะความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยพัฒนพงษ์ 1.....	86
รูปตัดที่ 4.4	แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าในช่วงเวลากลางวันภายในพื้นที่ชอยพัฒนพงษ์ 1.....	90
รูปตัดที่ 4.5	แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าในช่วงเวลากลางคืนภายในพื้นที่ชอยพัฒนพงษ์ 1.....	91
รูปตัดที่ 4.6	แสดงลักษณะความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยธนิยะ.....	98
รูปตัดที่ 4.7	แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยธนิยะ ตอนกลางวัน.....	103
รูปตัดที่ 4.8	แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยธนิยะ ตอนกลางคืน.....	103
รูปตัดที่ 4.9	แสดงลักษณะความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์.....	111
รูปตัดที่ 4.10	แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์.....	115
รูปตัดที่ 4.11	แสดงลักษณะความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	123
รูปตัดที่ 4.12	แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1.....	127

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มา และความสำคัญของงานวิจัย

ชอย (sois) เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ (public open space) ที่มีความสำคัญทั้งในระดับเมืองและระดับชุมชน (ไซศรี ภักดีสุขเจริญ, 2550) และเหมาะสำหรับการเดินเท้าในเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่รองรับทั้งกิจกรรมการสัญจร (moving activity) และกิจกรรมทางสังคม (social activity) นอกจากนี้จะสามารถใช้เป็นทางสัญจรลัดที่สะดวกสบายภายใต้สัณฐานแคบยาว (corridor space) ที่เอื้อให้เกิดร่มเงาจากอาคารสองข้างทางได้ตลอดทั้งวันแล้ว ยังเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมขนาดเล็กในการกระจายเข้าสู่เนื้อเมืองด้านในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ของเมือง (superblocks) อีกด้วย นอกจากนี้ “ชอย” ยังมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนแบบราง เนื่องจากชอยจะทำหน้าที่กระจายการสัญจรเข้าสู่พื้นที่ที่โดยรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากความสำคัญข้างต้น จัดได้ว่า ชอยเป็นโครงสร้างพื้นฐานอย่างหนึ่งของเมือง เหมาะสมในการรองรับพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของคนไทย ที่มักนิยมพื้นที่ขนาดเล็กแต่มีชั้นเชิงต่อเนื่องเชื่อมถึงกันและมีร่มเงาที่ดี ตามที่ ชวัญสรวง อติโพธิ (2548) กล่าวไว้เกี่ยวกับคุณสมบัติทางกายภาพที่สำคัญของพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีของไทย อีกทั้งกรุงเทพมหานครกำลังอยู่ในช่วงการเปลี่ยนแปลงจากเมืองที่ใช้รถยนต์เป็นหลักในการสัญจร (car-oriented city) มาเป็นเมืองที่พัฒนาโดยเน้นระบบรางเป็นหลัก ตามสาระสำคัญของโครงการวางแผนและจัดทำผังเมือง รวมกรุงเทพฯ (ปรับปรุงครั้งที่ 3) ยิ่งทำให้ “ชอย” เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความสำคัญมากสำหรับกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ศูนย์กลางของเมือง

ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง (Central Business District หรือ CBD) เป็นย่านที่สำคัญที่สุดย่านหนึ่งของเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความหนาแน่นสูง และมีความหลากหลายมาก ซึ่งควรเป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับปริมาณการสัญจรของการเดินเท้าและยานพาหนะอื่นได้อย่างสมดุล โดยเฉพาะพื้นที่สำหรับการเดินเท้าซึ่งมักจะเอื้อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและลักษณะเฉพาะของเมืองที่มีชีวิตชีวาได้ดีกว่าเป็นพื้นที่ของยานพาหนะ จากการสำรวจเบื้องต้นในพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพฯ ได้แก่ บริเวณพื้นที่ย่านสีลมและสาทร และจากรายละเอียดการสำรวจพื้นที่ โดยคณะผู้จัดทำมาตรฐานด้าน ผังเมืองของกรุงเทพมหานคร

(2553) พบว่า นอกจากพื้นที่ดังกล่าวจะมีปริมาณพื้นที่ หรือสาธารณูปโภคที่ไม่เอื้อให้เกิดการเดินเท้าที่ดีเพียงพอแล้ว คุณภาพของพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าที่มีอยู่ก็ไม่ได้มาตรฐาน ไม่สามารถส่งเสริมสภาพแวดล้อมการเดินเท้าภายในพื้นที่ได้ อีกทั้งไม่ส่งเสริมคุณค่าและเอกลักษณ์ของความเป็นย่านเศรษฐกิจสำคัญของเมืองอีกด้วย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เห็นความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะทำการสำรวจในรายละเอียดของการพัฒนาฟื้นฟูเมือง (urban renewal) ในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง โดยใช้ ซอยเป็นองค์ประกอบสำคัญ ทั้งในด้านของการสร้างเสริมประสิทธิภาพและเอกลักษณ์ของพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมืองแบบไทย ศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของ ซอย ในประเด็นของการทำหน้าที่เป็นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในเมืองที่มีสภาพอากาศร้อนชื้นอย่างไทย วิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพปัจจุบันของซอยในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ในการเป็นองค์ประกอบของการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร ที่เกี่ยวเนื่องกับการใช้ซอยเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้า

1.2 คำถามงานวิจัย

ซอยที่สามารถทำหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ สร้างเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่ และเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาฟื้นฟูย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานครได้นั้น ควรจะประกอบไปด้วยคุณสมบัติที่สำคัญอะไรบ้าง

1.3 สมมุติฐานในงานวิจัย

จากการสำรวจข้อมูล และทบทวนวรรณกรรม เบื้องต้น พบว่า “ซอย” ที่จะสามารถทำหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพในพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมืองได้นั้นควรมีคุณสมบัติต่างๆ ดังนี้

- 1) สามารถเข้าถึงได้ง่าย สามารถใช้เป็นทางลัดเชื่อมต่อระหว่างกิจกรรมสำคัญในพื้นที่ระหว่างพื้นที่กับบริบทโดยรอบ หรือเชื่อมโยงระหว่างสถานีระบบคมนาคมต่างๆ ได้ดี
- 2) การมีคุณภาพของมุมมองที่ดี สวยงามมีเอกลักษณ์ มีความต่อเนื่องของมุมมองจากที่หนึ่งไปยังพื้นที่อื่นในระดับสายตา มีจุดหมายตาเป็นระยะ รวมไปถึงการมีทัศนียภาพที่สวยงามทั้ง

กลางวันและกลางคืน จากทั้งตัวสถาปัตยกรรม องค์ประกอบของสถาปัตยกรรมก็ตาม หรือจากอุปกรณ์ประกอบถนนต่างๆ ที่มีการออกแบบพิเศษ

3) มีความสะดวกสบาย ปลอดภัย และเป็นมิตรกับคนเดินเท้า จากการมีทางเดินเท้า และอุปกรณ์ประกอบถนนที่มีปริมาณเพียงพอ ได้มาตรฐานสากล

4) มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฐานอาคาร ไม่ว่าจะ เป็นประเภทชั่วคราว หรือแบบถาวร กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ หรือกิจกรรมที่สร้างบรรยากาศความมีชีวิตชีวา จากจำนวนประตูที่สามารถเปิดสู่ถนนได้โดยตรง อาคารริมทางที่อยู่ในระยะสร้างชิดต่อเนื่อง การเว้นพื้นที่สำหรับการทำกิจกรรมการค้าหรือกิจกรรมบันเทิงอื่นๆ

5) การมีร่มเงาดีตลอดทั้งวัน จากการโอบล้อมของมวลอาคารสูง สัดส่วนของความสูงอาคารกับความกว้างของซอย หรือโครงสร้างป้องกันแดดฝนจากตัวอาคาร ร่มสนามของรถเข็นริมทาง รวมถึงพืชพรรณธรรมชาติต่างๆ ในซอย

1.4 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1) ศึกษาความสำคัญ และองค์ประกอบทางกายภาพของ ซอย ในประเด็นของการทำหน้าที่เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในเมือง

2) วิเคราะห์ประเด็นของปัญหา และศักยภาพของซอย ในการเป็นองค์ประกอบของการพัฒนาพื้นที่พื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมืองกรุงเทพฯ

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

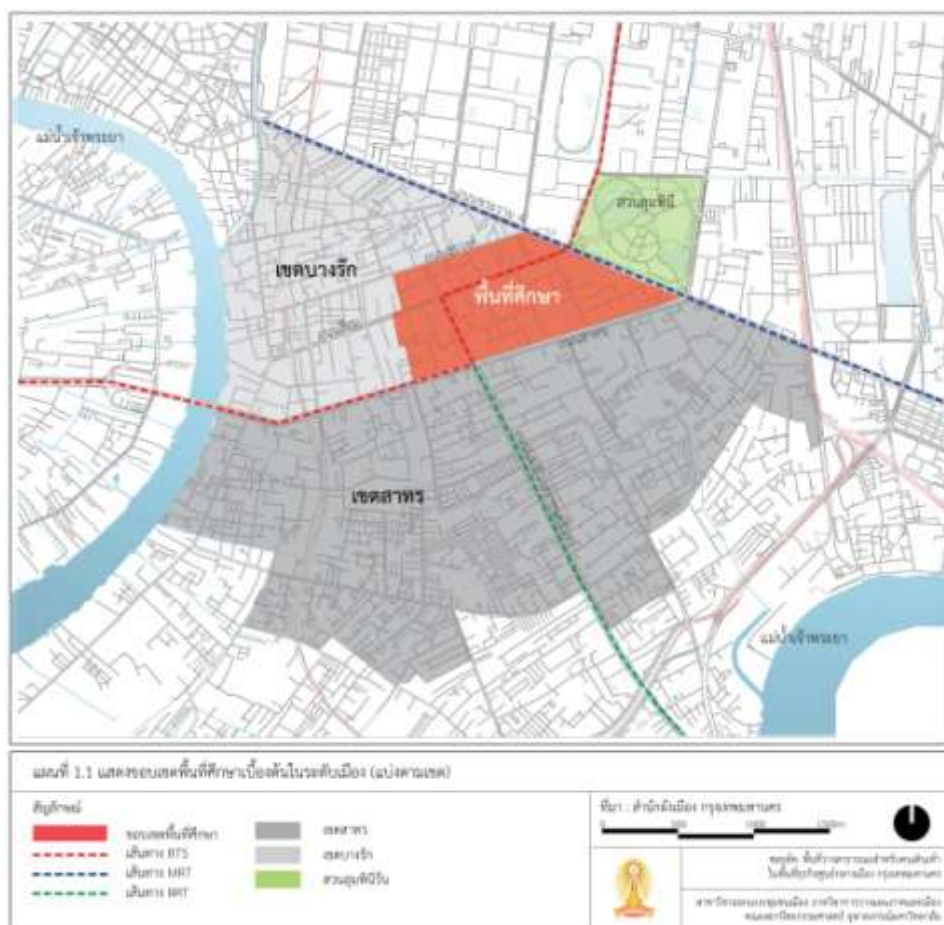
1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตด้านเนื้อหาไว้ดังนี้ คือ ศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของ “ซอย” ในประเด็นของการทำหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในเมืองกรุงเทพมหานคร จากการทบทวนวรรณกรรม เบื้องต้นและลงสำรวจพื้นที่ศึกษา เพื่อวิเคราะห์หาคุณสมบัติที่ดีทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของ “ซอย” ในประเด็นของการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสมกับพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมือง

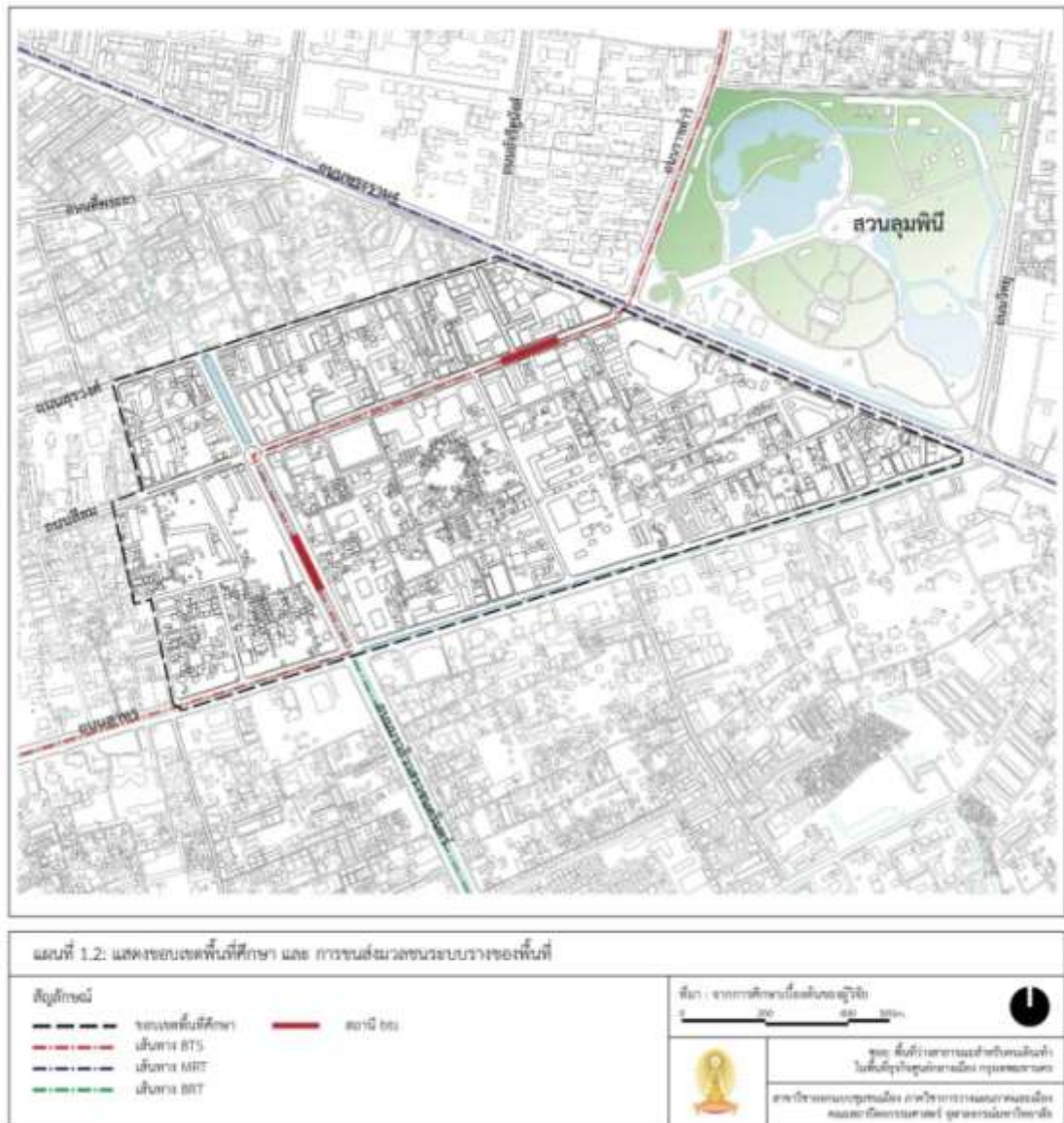
1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

ชอยในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม- สาทร กรุงเทพมหานคร ที่กำหนดขอบเขตด้วยความ เป็นใจกลาง (Core Area) ของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง และพื้นที่ที่มีความอเนกประโยชน์ คือ มี กิจกรรม กลุ่มผู้ใช้งาน และช่วงเวลาในการทำกิจกรรมที่หลากหลายมากที่สุดของย่านในปัจจุบัน ขอบเขตทั้งหมดกินบริเวณไปถึง ถนนพระราม 4 ถนนสุรวงศ์ และถนนสาทร ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เขต บางรัก โดยมีอาณาเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น (แผนที่ 1.1-1.2) ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดกับ บริเวณถนนสุรวงศ์
ทิศใต้	จรดกับ บริเวณถนนสาทรเหนือ
ทิศตะวันออก	จรดกับ บริเวณถนนพระราม 4
ทิศตะวันตก	จรดกับ บริเวณซอยเดโช ถนนสุรวงศ์, ซอยสีลม 11 ถนนสีลม และซอย สาทร 12 ถนนสาทรเหนือ



แผนที่ 1.1: แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น ในระดับเมือง (ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร)



แผนที่ 1.2: แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น และระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

1.6 แหล่งที่มาของข้อมูล

1.6.1 ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมจากบทความ รายงาน เอกสาร หนังสือ วิทยานิพนธ์ แผนที่ หรือฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแหล่งข้อมูล ได้แก่

- 1) สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- 2) สำนักงานเขตบางรัก และสำนักงานเขตสาทร

- 3) สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 4) ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 5) Website

1.6.2 ข้อมูลปฐมภูมิ

เป็นข้อมูลที่เกิดรวบรวมจากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ศึกษา โดยใช้แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศเป็นเครื่องมือ และจากการสังเกต โดยจะเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ดังนี้

- 1) สำรวจเพิ่มเติม เกี่ยวกับสภาพทั่วไปทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม
- 2) การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ประเภทของกิจกรรมต่างๆ พื้นที่ว่างสาธารณะ ลักษณะโครงข่ายการสัญจร สาธารณูปโภค สาธารณูปการ
- 3) รูปแบบ และปริมาณผู้ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงปัญหาและโอกาสในการพัฒนา “ซอย” ให้เป็นพื้นที่สาธารณะทางสังคมและเศรษฐกิจ สำหรับการพัฒนาพื้นที่ย่านต่างๆ
- 2) สามารถเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่พื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร ในส่วนของการสร้าง “ซอย” เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีเอกลักษณ์และประยุกต์ใช้ กับพื้นที่อื่นๆของเมืองได้ต่อไป

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

วิทยานิพนธ์ เรื่อง “ชอย” พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในพื้นที่ย่านธุรกิจ ศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร ได้ทำการศึกษา ทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัยและ เอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อการสร้างความเข้าใจ และพัฒนาเป็นกรอบแนวคิดของการศึกษา รวมถึงการเลือกกรอบพื้นที่สำรวจ เทคนิควิธี การเก็บข้อมูล และการวิเคราะห์การใช้พื้นที่ว่าง สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า หรือ ชอย ในพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร โดยแบ่ง การศึกษาตามหัวข้อ ดังต่อไปนี้

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับ “ชอย” พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้า

2.1.1 นิยามและความสำคัญของชอย

2.1.2 ประเภทของชอย

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ชอยที่ดีและประสบผลสำเร็จ

2.2.1 นิยามของการใช้ชอยที่ดีและประสบผลสำเร็จ

2.3 ปัจจัยที่ทำให้ชอยประสบความสำเร็จ

2.3.1 การเข้าถึง

2.3.2 มุมมอง

2.3.3 กิจกรรมทางเศรษฐกิจในชอย

2.3.4 ความปลอดภัย

2.3.5 การมีร่มเงา

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ปูย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง

2.5 กรณีศึกษาตัวอย่าง มาตรฐานการออกแบบด้านผังเมือง และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย

2.1 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับ “ซอย”

2.1.1 นิยามและความสำคัญของซอย

ซอย (sois) หมายถึง ทางขนาดแคบที่เชื่อมถึงแปลงที่ดินต่างๆ เป็นลำดับศักดิ์แรก ต่อไปยังลำดับศักดิ์ต่อไปจนถนนสายหลักของเมือง (major road) โดยในต่างประเทศจะมีชื่อเรียก และการใช้งานซอยที่แตกต่างกันออกไป โดยส่วนใหญ่ซอยจะหมายถึงทางที่มีขนาดแคบๆ ระหว่างอาคาร (alleys) ที่จะใช้เชื่อมต่อไปยังพื้นที่ปิดล้อมอื่นๆ (blocks) หรือ เป็นถนนขนาดเล็ก (small street) ใช้เพื่อเป็นทางบริการขนส่งสินค้าต่างๆ (service-way) ซึ่งมักจะอยู่ด้านหลังของอาคาร เช่น ในประเทศออสเตรเลีย อังกฤษ และ แคนาดา เป็นต้น แต่ ซอย ในประเทศเบลเยียม จะถูกใช้เพื่อเป็น เส้นทางเดินเท้า (pedestrian) เชื่อมต่อไปยังบ้านพักราคาถูกที่อยู่ในพื้นที่ที่เข้าถึงลำบาก อย่างเช่นพื้นที่ใจกลางพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ ที่ไม่มีถนนเข้าถึง และในสิงคโปร์จะใช้ใน พื้นที่ที่อยู่อาศัย ใช้วัสดุเป็นอิฐและมีเนินระหว่างทางเพื่อชะลอความเร็วของรถ แต่มีป้ายจราจรน้อย ส่วนใหญ่จะมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นในซอยน้อยมากโดยเฉพาะเวลากลางคืน แตกต่างกับกรุงเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย ที่ซอยหรือทางเดินเท้าระหว่างอาคารจะได้รับความนิยมเป็นอย่างยิ่ง ถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งของเมือง มีทั้งร้านค้า บาร์ ร้านอาหารตลอดสองข้างทาง (รูปที่ 2.1)



รูปที่ 2.1: รูปภาพแสดงการใช้ซอยในต่างประเทศ (ซ้าย) Alley in downtown Washington, D.C., (ขวา) Centre Place in Melbourne (ที่มา: Wikipedia.org)

ในสหรัฐอเมริกา ซอย ถูกใช้งานเป็นทางสัญจร และทางขนส่งสินค้า ทั้งในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมเก่าแก่ และย่านที่พักอาศัย โดยในย่านที่พักอาศัย ซอยเหล่านั้นถูกสร้างขึ้นตั้งแต่

ก่อนปี ค.ศ.1950 ในตำแหน่งด้านหลังอาคาร บ้านเรือนต่างๆ ใกล้กับโรงจอดรถ หรือพื้นที่ที่ไม่ถูกใช้งานเพื่อรองรับการบริการต่างๆ เช่น รถเก็บขยะ เป็นต้น ซึ่งข้อดีก็คือทำให้บริเวณหลังบ้านที่เป็นพื้นที่ที่เงียบเหงาเกิดกิจกรรมขึ้นมาบ้าง โดย Andres Duanny (2002) เป็นผู้นำระบบซอยมาประยุกต์ใช้ในเมือง เป็นทางสำหรับคนเดินเท้า ผสมรวมกับทางสัญจรด้วยรถในหน่วยละแวกบ้าน (neighborhood)

ในประเทศไทย ซอย (sois) มีความหมายและความสำคัญกับผู้คนในเมืองมากกว่าที่พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายเอาไว้ว่า “ซอย” หมายถึง ถนน หรือ ทางย่อยจากทางใหญ่ เท่านั้น โดย ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2550) ได้กล่าวไว้ว่า “ซอย” นั้นเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ (public open space) ที่มีความสำคัญทั้งในระดับเมือง และระดับชุมชน เหมาะสำหรับการเดินเท้าในเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมการสัญจร (moving activity) ได้ดีสามารถใช้เป็นทางสัญจรลัดที่สะดวกสบายภายใต้สัณฐานแคบยาว (corridor space) ที่เอื้อให้เกิดร่มเงาจากอาคารสองข้างทางได้ตลอดทั้งวันแล้ว ยังเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (economic activity) และสังคม (social activity) ขนาดเล็ก ในการกระจายเข้าสู่เนื้อเมืองด้านในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ของเมือง (superblocks) อีกด้วย (รูปที่ 2.2) นอกจากนี้ “ซอย” ยังทำหน้าที่กระจายการสัญจรเข้าสู่พื้นที่โดยรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองในปัจจุบัน ที่เน้นระบบขนส่งมวลชนแบบรางเป็นหลัก ที่ต้องการพื้นที่รองรับการสัญจรของคนเดินเท้าจำนวนมาก (รูปที่ 2.3)



รูปที่ 2.2: รูปภาพแสดงกิจกรรมทางการสัญจร เศรษฐกิจ และสังคมที่เกิดขึ้นภายในซอย
(ที่มา: <http://google.co.th>, <http://multiply.com/mu/rat007>, <http://nonlany.wordpress.com>)



รูปที่ 2.3: รูปภาพแสดงการกระจายการสัญจรของคนเดินเท้าจากขนส่งมวลชนระบบราง
(ที่มา: ผู้วิจัย 2554, อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ)

จะเห็นได้ว่าซอยในต่างประเทศจะมีความสำคัญต่อระบบเมืองในระดับหนึ่งเท่านั้น ยกเว้นระบบซอย เมืองเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลียที่ดูมีความคึกคัก และดูเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ โดยมีการวางแผนการจัดการระบบของซอยมาเป็นอย่างดี ต่างจากประเทศไทยที่ตรอกหรือซอย ก็ค่อนข้างมีความสำคัญต่อคนเดินเท้าในเมือง คือ เป็นทั้งทางสัญจร และเหมาะสมในการรองรับพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของคนไทย ตามที่ ขวัญสรอง อติโพธิ (2548) ได้กล่าวไว้ คนไทยมักนิยมพื้นที่ขนาดเล็กแต่มีชั้นเชิงต่อเนื่องเชื่อมถึงกันและมีร่มเงาที่ดี แต่ขาดการวางแผน ออกแบบ และดูแลระบบให้ดี อีกทั้งกรุงเทพมหานครกำลังอยู่ในช่วงการเปลี่ยนแปลงจากเมืองที่ใช้รถยนต์เป็นหลักในการสัญจร (car-oriented city) มาเป็นเมืองที่พัฒนาโดยเน้นระบบรางเป็นหลัก ตามสาระสำคัญของโครงการวางและจัดทำผังเมือง รวมกรุงเทพฯ (ปรับปรุงครั้งที่ 3) ซึ่งหากได้รับการศึกษาและวางแผนการใช้งานอย่างเป็นระบบก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

2.1.2 ประเภทของซอย

จากการทบทวนวรรณกรรม โดยเปรียบซอยเป็นดั่งพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้า (corridor-space) รวมถึงการลงสำรวจพื้นที่ซอย ในกรุงเทพมหานครเบื้องต้น สามารถสรุปแบ่งประเภทของซอยในเมือง ได้ดังนี้

1) แบ่งประเภทซอยโดยจุดประสงค์การใช้งาน (function)

1.1) “ซอย” ในการเป็นถนนคนเดิน (Soi as a walking street)

ถนนคนเดิน คือ การใช้พื้นที่ถนนสำหรับการจัดกิจกรรม อาจมีการปิดการจราจรชั่วคราว หรือถาวร เพื่อให้คนเดินเท้าสามารถใช้พื้นที่ถนนในการทำกิจกรรมต่างๆได้ เช่น เป็นที่จัดงาน ทางด้านวัฒนธรรม การแสดง ขายสินค้า ขายอาหาร งานพาเหรด เป็นต้น โดย Sorkin (1992, อ้างถึงใน กาญจน์ นทีวุฒิกุล .2551:28) อภิปรายว่าในกระบวนการเป็นเมืองของอเมริกาและประเทศอื่นๆ ใจกลางเมืองเก่าเหล่านั้นมีถนนสายหลัก (main street) เป็นที่ตั้งของแหล่งช้อปปิ้ง ซึ่งเป็นพื้นที่เมือง (urban space) และเป็นสัญลักษณ์ของเมือง เป็นสถานที่ซึ่งเหล่าเพื่อนบ้านมาพบปะกัน ขณะเดียวกันผู้คนไปจับจ่ายซื้อของในสถานที่นี้ก็กลายเป็นส่วนหนึ่งกับชีวิตเมือง Lennard and Lennard (1995) กล่าวถึงถนนว่าเป็นสถานที่ที่มีความหลากหลายทางทัศนคติของชุมชน การดำเนินชีวิตบนถนนจะสร้างความดึงดูด และความกระตือรือร้นมีชีวิตชีวา ผู้คนจะมีการพัฒนาทางสังคมที่ซับซ้อน ซึ่งสนับสนุนการมีปฏิสัมพันธ์ การสังเกตการณ์ของคนแปลกหน้าต่างถิ่น ถนนจึงเสมือนเป็นห้องรับแขก ไม่นานมานี้แนวคิดเกี่ยวกับเมืองได้ให้ความสนใจ จตอการนำถนน จากที่เคยเป็นที่รวมของยวดยานพาหนะ เปลี่ยนให้กลายเป็นห้างสรรพสินค้าแบบเปิดโล่ง (open air department stores) สร้างกำไรให้เมืองมากยิ่งขึ้น

แนวคิด “ถนนคนเดินช้อปปิ้ง” (pedestrian shopping street) ได้เริ่มขึ้นก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ราวคริสต์ทศวรรษที่ 1930 “Limbecker Strasse” ใน “Essen” ได้พัฒนาขึ้นต่อมาที่ “Kassel” ในปี ค.ศ. 1948 ภายหลังสงครามโลกได้เกิดขึ้นในหลายเมือง เช่น “Conventry” และ “Bristol” ในอังกฤษ “Rotterdam” ในเนเธอร์แลนด์ ช้อปปิ้งมอลล์ของเมืองในอเมริกา ได้รับอิทธิพลของแนวคิดของถนนคนเดินช้อปปิ้งนี้ โดยได้เข้าเป็นโซนนิ่งของถนนในใจกลางเมืองเพื่อเป้าหมายทางการค้าเป็นสำคัญ และออกแบบเพื่อการค้าขาย โดยเฉพาะ การสร้างซุ้มขายสินค้า (kiosks) ด้วยการประดับประดาแสง มีต้นไม้ ม้านั่งและกิจกรรมสำหรับเด็ก การย้ายบาทวิถีออกไป และถนนมักจะปูด้วยคอนกรีตบล็อก หั วขนาดใหญ่มักจะอยู่บนถนนสายนี้ และถนนถูกสร้างให้เชื่อมโยงกับจุดที่ตั้งสำคัญ ผลที่ได้รับและคาดหวังจากถนนช้อปปิ้งมี 2 ประการ กล่าวคือ ประการแรก คนชอบสังคม ประการที่สอง นักวางแผนเชื่อว่าสถาปัตยกรรมในประวัติศาสตร์ที่มีเอกลักษณ์บนถนนจะสร้างความประทับใจ ซึ่งทั้งสองประการนี้ ไม่อาจเกิดขึ้นได้จากการสัญจรโดยทางรถยนต์ได้

ในคริสต์ทศวรรษที่ 1970 แนวคิดของถนนคนเดินได้พัฒนามากขึ้น แนวคิดถนน และจัตุรัส (plaza) เป็นสถานที่นัดพบและผู้คนใช้เวลา เดิน พุดคุยและมองผู้คน แนวคิดนี้เกิดจากลักษณะเฉพาะของโครงข่ายของถนนคนเดินเล็กๆ ที่อยู่ติดกับถนนคนเดินขนาดใหญ่ ผู้คนสามารถเดินในใจกลางเมืองซึ่งเป็นลักษณะเมืองประวัติศาสตร์ ผนังด้านหน้าของอาคารต่างๆ ทัศนียภาพ

ของถนน น้ำพุ พื้นที่ยกระดับ วัสดุทัศนของถนนคนเดินจะเน้นชุมชนเป็นหนึ่งเดียว และดึงดูดคนกลับมาอาศัยอยู่ใจกลางเมืองอีกครั้ง การสร้างเสา ธารณูปการใหม่ มุมมองนี้ เมืองได้รับผลดีจากการบูรณาการร่วมกัน การผสมผสานการใช้งานเมืองจาก การเดินทางไปทำงาน ช็อปปิ้ง และอื่นๆ สามารถเป็นไปได้ด้วยการเดินเท้า

เมืองในยุโรปจำนวนมากต้องการให้ใจกลางเมืองกลับมีชีวิตชีวา ได้หวนมาออกแบบให้ใจกลางเมืองมีพื้นที่ส่วนหนึ่งปราศจากการจราจร (Traffic free) โดยไม่เพียงเฉพาะแต่ถนนสายหลักเท่านั้น แต่ยังรวมถึงถนนเล็กๆที่เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ก่อเกิดการสร้างงาน การช็อปปิ้ง และกิจกรรมอื่นที่น่าสนใจ ตัวอย่างถนนที่ประสบความสำเร็จ คือเมืองโคเปนเฮเกน (Copenhagen) ในปี ค.ศ. 1962 ถนนปลอดรถยนต์ได้เกิดขึ้นในใจกลางเมือง จาก 15,800 ตารางเมตร เพิ่มเป็น 100,000 ตารางเมตร ในปี ค.ศ. 1996 และ Gehl ได้ทำการศึกษาถนนคนเดินนี้ ในปี ค.ศ. 1968 แสดงถึงความนิยมในถนนผู้เดินเท้าสายใหม่นี้ว่าเป็นถนนช็อปปิ้ง ในปี ค.ศ. 1986 การศึกษาแสดงถึงการเติบโตและพื้นที่ที่คึกคักยิ่งขึ้นด้วยวัฒนธรรมของเมือง และการดำเนินชีวิตสาธารณะอย่างไม่เป็นทางการ ในปี ค.ศ. 1995 การศึกษาแสดงถึงการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน บนถนนเหล่านี้มีร้านค้าแพที่มที่ที่นั่งนอกอาคารถึง 5,000 ที่นั่ง ขยายการบริการจาก 3 เดือนเป็น 7 เดือน แม้ว่าไม่ได้อยู่ในช่วงฤดูร้อนก็ตาม (Gehl and Gemzo, 2000) นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงระดับของการสัญจรของผู้เดินเท้า จากการย้ายการสัญจรของรถยนต์ออกไปในปี ค.ศ. 1971 ด้วยการปิดถนนในเมืองเวนิส ประเทศออสเตรีย เพื่อใช้สถานที่เป็นการเฉลิมฉลองคริสต์มาส ระยะทาง 9 บล็อก เป็นเวลา 30 วันได้ผลว่าปริมาณคนเดินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 80 ดังนั้นจึงได้ออกมาตรการห้ามรถยนต์วิ่งเป็นการถาวร (OECD 1974)

ถนนคนเดิน (walking street) ในเมืองไทย เกิดขึ้นในรูปแบบเป็นกิจกรรมปิดถนนสายสำคัญเส้นต่างๆ ให้คนเดิน เพื่อให้ประชาชนมีความเข้าใจและเห็นความสำคัญในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล โดยหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จักรยานหรือการเดินเท้า เพื่อประหยัดพลังงานและลดมลพิษในท้องถนน อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวบนถนนซึ่งมีศักยภาพเหมาะสมที่จะทำเป็นถนนคนเดิน) เช่น โครงการปิดถนนคนเดินที่สีลมภายใต้ชื่อ “7 สิ่งมหัศจรรย์ที่สีลม” (7 Wonders at Silom. 2544) เริ่มตั้งแต่แยกศาลาแดงถึงแยกนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นระยะทาง 980 เมตร และการปิดถนนคนเดิน “งานถนนสายวัฒนธรรม กรุงเทพมหานคร” และ “โครงการปิดถนนเยาวราช” เป็นต้น (รูปภาพ 2.3)

จะเห็นได้ว่า ถนนคนเดินเกิดขึ้นทั้งในระดับสายหลัก และระดับที่เล็กลงมาถึงระดับซอยได้ เพราะคนต้องการพื้นที่สำหรับการเดินเชื่อมต่อกันที่หนึ่งไปยังสถานที่อื่นๆอย่างสะดวกสบาย โดย

มีกิจกรรมระหว่างทางด้วย โดยเฉพาะเมืองไทย ที่มีสภาพอากาศที่ร้อนชอยเล็กน้อยยิ่งเหมาะสมมากกว่าในการถูกใช้เป็นถนนคนเดินในเมือง



รูปที่ 2.4: รูปภาพแสดงกิจกรรมถนนคนเดินในไทย คือ ถนนสีลม (ซ้าย) และ ถนนเยาวราช (ขวา)
(ที่มา: <http://www.sudhits.com/tag/together-we-can-grand-sale>, <http://th.wikipedia.org>)

1.2) “ชอย” ในการเป็นถนนเพื่อการสัญจร (Soi as a small street)

1.2.1) ถนน (street)

ถนน หมายถึง ทางที่มีไว้สำหรับการสัญจรเป็นหลัก โดยอนุญาตให้ทั้งคนและยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น สัญจรผ่านไปมาได้ แต่ Jacobs (1961) ก็ได้ย้ำถึงบทบาทของถนนในฐานะที่เป็นพื้นที่คุณภาพของการดำเนินชีวิตสาธารณะ พร้อมทั้งเน้นว่า ถนนและบาทวิถีสามารถใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการสัญจร และทางสังคมได้ ต่างจากถนนที่เป็นองค์ประกอบทัศนวิสัยความงาม ดังยุค “The City Beautiful era” บทบาทถนนเป็นตัวต่อเชื่อมของอาณาเขตสาธารณะของประชาชน ดังนั้นนอกจากจะเป็นทางสัญจรของรถแล้ว จะต้องเป็นถนนสำหรับผู้เดินเท้าด้วย (pedestrian) โดย Buchanan (1988) ได้ตำหนิถึงถนนที่สนใจเพียงการสัญจรของรถยนต์เท่านั้น สูญเสียหน้าที่ใช้สอย และวัตถุประสงค์ของการใช้ถนนเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ จากสาเหตุที่รถยนต์มีผลต่อผู้เดินเท้า จึงเกิดแนวคิดของถนนแบ่งปัน (shared streets) เพื่อสร้างการบูรณาการระหว่างกิจกรรมของผู้เดินเท้ากับการสัญจรของรถยนต์ บนพื้นผิวถนนเดียวกัน ความสำคัญของการสัญจรของคนเดินถนน เป็นแนวคิดของการให้ถนนเป็นพื้นที่สังคม (street as social space) เป็นสัญลักษณ์ความสัมพันธ์ระหว่างการสัญจรของคนเดิน

ถนน กับการแลกเปลี่ยนปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ในทางตรงกันข้ามการสัญจรโดยทางรถยนต์ เป็นการเดินทางเพียงอย่างเดียว ไม่ได้สร้างโอกาสของการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม การเดินเท้าจะสร้างกิจกรรมสังคมเกิดขึ้นตลอดเส้นทางที่เดินไป Carmona and Heath (2003)

1.2.2) บาทวิถี (footpath)

บาทวิถี หมายถึง ทางเท้าที่ทำได้ทำให้คนเดิน โดยเฉพาะถึงทางเดิน ที่ยกขึ้นเป็นขอบขนานไปกับถนนเท่านั้น โดย Jacobs (1961) กล่าวถึงผลได้จากการใช้บาทวิถีในการติดต่อและปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ความสำเร็จของละแวกเพื่อนบ้าน เกิดจากความสมดุลของการสัญจรและระดับของการติดต่อระหว่างคนอยู่อาศัย ความสุขใจและการได้รับความช่วยเหลือจากคนที่อยู่รอบๆ พื้นที่เมืองที่ขาดชีวิตบนบาทวิถีจะทำให้เพื่อนบ้านอยู่อย่างโดดเดี่ยว โดยความรู้สึกสนุกสนานของคนอยู่อาศัยในเมืองจะขึ้นอยู่กับ การติดต่อระหว่างเพื่อนบ้าน การแบ่งปันการใช้พื้นที่ถนนเชื้อเชิญให้คนติดต่อกัน การพบปะหน้ากันในพื้นที่ส่วนรวมมักส่งผลดีต่อสังคม ในอดีตพื้นที่บาทวิถีเป็นพื้นที่จับจ่ายใช้สอยของชุมชน ที่ผสมผสานทั้งผู้คนและหน้าที่ใช้สอยอื่นๆ เช่น เมืองฮานอย ประเทศเวียดนาม ชาวบ้านร้านค้าจะใช้พื้นที่ว่างระหว่างอาคารกับถนน เป็นเสมือนห้องนั่งเล่น ห้องพักผ่อนส่วนตัว ในขณะที่ร้านค้าเหล่านั้นยังคงดำเนินธุรกิจอยู่ ทำให้ถนนในเมืองฮานอยเต็มไปด้วยผู้คนออกมา นั่งตามบาทวิถี ตลอดจนเป็นพื้นที่ร้านอาหารริมทาง สร้างชีวิตและการค้าบนบาทวิถีอย่างคึกคักมีชีวิตชีวา

จะเห็นได้ว่า แนวความคิดที่ได้กล่าวถึงการใช้สอยเพื่อการสัญจรนั้น ค่อนข้างให้ความสำคัญกับการเป็นพื้นที่ใน การสัญจรสำหรับคนเดินเท้าที่จะทำให้เมืองมีชีวิตชีวา คึกครื้นมากกว่าการที่จะให้ความสำคัญกับการสัญจรเพื่อรถเพียงอย่างเดียว ส่วนบาทวิถีเช่นกันที่เข้าไปยังการสร้างกิจกรรมบนทางเท้าเป็นสิ่งที่ทำให้เมืองมีชีวิตชีวาได้

โดยมี เพิ่มศักดิ์ พูลพร (2548:17) กล่าวว่า หน้าที่ของถนนจะเป็นอย่างไร ขึ้นกับวัตถุประสงค์ในการใช้ถนน ส่วนบทบาทของถนนที่ต่างกันย่อมขึ้นกับองค์ประกอบต่างๆ ดังนี้

(1) กิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นบนถนน สามารถแบ่งได้ ดังนี้

- กิจกรรมสำหรับยานพาหนะ เป็นถนนที่มีการจราจรคับคั่งเช่น ทางหลวง

- กิจกรรมสำหรับคน ดินเท้า โดยจะสร้างให้มีทางเดินเท้าหรืออาจเป็นถนนสำหรับให้คนเดินโดยเฉพาะ Buchanan (1963: 55 – 57) ได้ชี้ให้เห็นว่าการเดินทำให้เกิดความเป็นอิสระรวมถึงเป็นประโยชน์ต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองด้วย

(2) ประเภทของยานพาหนะ ซึ่งมีความต้องการขนาดและรูปแบบถนนที่ต่างกัน

2) แบ่งประเภทซอยตามการเชื่อมต่อ (connecting)

ซอย เป็นถนนในลำดับศักดิ์ถนนสายย่อยของเมือง (local road) ทำหน้าที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก (main road) หรือ สายรองของเมือง (sub road) ซึ่ง บังอร ชมจำปี (2529) ได้แบ่งประเภทการเข้าถึงของซอยไว้ในการทำวิจัยเกี่ยวกับซอยในย่านสุขุมวิท ไว้ดังนี้

(1) ถนนซอยตัน (dead-end-street or cul-de-sac) คือ ซอยที่มีทางเข้าออกเดียว ปากทางมักเชื่อมต่อกับสายหลัก ถือเป็นถนนที่มีการเข้าถึงในเกณฑ์ที่ต่ำ ขนาดของถนนไม่แน่นอนมีตั้งแต่ 1-2 ช่องทาง ส่วนมากไม่มีทางเท้า สุดถนนจรดคลอง หรือ ที่อยู่อาศัย

(2) ถนนซอยผ่านตลอด คือ ถนนที่มีทางเข้ามากกว่า 1 ทางขึ้นไป ส่วนใหญ่จะเป็น 2 ทาง คือ ปากซอยและท้ายซอย ซึ่งจะเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ขนาดถนน 2 ช่องทางขึ้นไป แต่ไม่เกิน 4 ช่องทาง

(3) ซอยหลัก คือ ซอยที่แยกจากถนนสายหลักของพื้นที่ เช่น ซอยที่แยกจากถนนสุขุมวิท นับเป็นซอยหลัก เป็นต้น

(4) ซอยรอง คือ ซอยที่แยกจากซอยหลักอีกที มีชื่อคล้ายกันกับซอยหลัก

สมาคมผู้บริหารทางหลวงระหว่างรัฐของสหรัฐอเมริกา ที่แบ่งตามลักษณะองค์ประกอบของการจราจร คือ ความเร็ว ปริมาณจราจร และการบริการต่อพื้นที่ (อ้างถึงใน เพิ่มศักดิ์ พูลพร.2548: 23) ได้ดังนี้

(1) ถนนประธาน (Arterial Highway) คือ ถนนสายประธานที่อยู่ในเขตชนบท เชื่อมต่อระหว่างชุมชนหรือเขตต่างๆ เข้าด้วยกัน หรือก็คือ ทางหลวงแผ่นดิน

(2) ถนนสายหลัก (Major Street) คือ ถนนที่รับปริมาณการจราจรจากถนนสายรองเชื่อมต่อกับถนนสายประธาน หรือถนนความเร็วสูงที่จุดเชื่อมต่อ ต้องมีมาตรการควบคุมความปลอดภัยในการสัญจรสูง

(3) ถนนท้องถิ่น (Local Street) คือ ถนนเริ่มแรกที่เชื่อมต่อทางเข้าออกย่านที่อยู่อาศัย ย่านธุรกิจ หรืออาณาเขตส่วนอื่นๆ

(4) ถนนซอย (Frontage Street) คือ ถนนท้องถิ่นหรือถนนซอย ที่วางแนวคู่ขนานถนนสายประธานเพื่อบริการพื้นที่ข้างเคียง หรือที่ดินที่ประชิดกับเขตทางเพื่อควบคุมการเข้าออก

(5) ถนนซอยกลับรถได้ (Cul-De-Sac Street) คือ ถนนซอยปลายตัน ที่ได้เตรียมพื้นที่ปลายซอยลักษณะเป็นวงกลมให้เลี้ยวรถกลับได้

(6) ถนนซอยตัน (Dead-End Street) คือ ถนนซอยปลายตัน ที่ไม่ได้เตรียมพื้นที่ไว้สำหรับเลี้ยวรถกลับ

ซึ่งหากดูจากความหมายของแต่ละประเภทแล้ว ประเภทซอย ควรต้องเริ่มพิจารณาตั้งแต่ถนนท้องถิ่น (Local Street) เป็นต้นไป ซึ่งจากการทบทวนพบว่าซอยมีรูปแบบการเชื่อมต่อที่สำคัญๆ อยู่ 2 แบบ คือ ซอยผ่านตลอดที่มีการเชื่อมต่อมากกว่า 1 ทางขึ้นไป และ ซอยตัน

โดยในงานวิจัยครั้งนี้ หากในพื้นที่ศึกษามีซอยที่เป็นถนนคนเดินจากการแบ่งประเภทตามการใช้ประโยชน์ซอยขั้นต้นแล้ว ควรที่จะ แบ่งประเภทของซอยตามรูปแบบการใช้งาน ที่แบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ ซอยที่เป็นถนนคนเดิน และ ซอยที่เป็นทางสัญจรทั่วไป เพื่อความหลากหลายและสมบูรณ์ของงานวิจัย เพราะหากไม่แบ่งประเภทดังกล่าวแล้ว ในการหาซอยที่ประสบความสำเร็จก็อาจจะได้แต่ซอยที่เป็นถนนคนเดินเพียงอย่างเดียวก็เป็นได้

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ซอยที่ดีและประสบผลสำเร็จ

จากการทบทวนวรรณกรรม สรุปได้ว่า “ซอย” คือ พื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในเมือง ทำให้ในการที่จะหาพื้นที่ที่ประสบผลสำเร็จไปทำการวิจัยต่อไป จึงต้องอาศัยหลักการแนวความคิดที่เกี่ยวกับความสำเร็จของพื้นที่ว่างสาธารณะของเมือง ซึ่ง กาญจน์ นทีวุฒิกุล (2551) ได้สรุปแนวความคิดพื้นที่ว่างสาธารณะอย่างอเนกประโยชน์เอาไว้ ดังนี้

2.2.1 นิยามของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะอย่างอเนกประโยชน์

การใช้พื้นที่ว่างสาธารณะแบบอเนกประโยชน์ (Multi-use Public Open Space) หมายถึง พื้นที่ว่างที่มีการใช้งานหลากหลาย เป็นพื้นที่ที่มีคนมาก มีชีวิตชีวา ดึงดูดเศรษฐกิจให้เติบโต เป็นพื้นที่คนปฏิสัมพันธ์กันมาก ควรมีคุณลักษณะคุณภาพเชิงกายภาพ สังคมและเศรษฐกิจ ที่เหมาะสม อย่างไรก็ตามพื้นที่ว่างสาธารณะยังมีการใช้งานที่แตกต่างกัน แม้จะเป็นพื้นที่ว่าง

สาธารณะก็ตาม บางแห่งจะมีการใช้ประโยชน์เดียว ส่วนที่เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีการใช้งาน อย่างอเนกประโยชน์ จะต้องประกอบด้วยปัจจัยอื่นๆเพิ่มขึ้นได้แก่ ความหลากหลายของคน ความหลากหลายของกิจกรรม และความหลากหลายของเวลา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

(1) ความหลากหลายของคน (Diversities of People)

หมายถึง พื้นที่ว่างสาธารณะที่ประกอบด้วยคนมาใช้พื้นที่ที่หลากหลาย ได้แก่ ความหลากหลายของ กลุ่มคน วัย เพศ สถานะ ลักษณะคน และระดับชั้นของคน หลากหลายอาชีพ หลากหลายระดับรายได้ ส่งเสริมให้มีการใช้งานการร่วมกันของคนที่หลากหลาย ควรตระหนัก ลักษณะกายภาพของสภาพแวดล้อม เพื่อให้เกิดความหลากหลาย (Whyte.1980, Gehl, 2001) ในพื้นที่ส่วนสำคัญที่มีผลต่อการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ

(2) ความหลากหลายของกิจกรรม (Diversities of Activities)

พื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีควรมีกิจกรรม ที่หลากหลาย Gehl, (2001) ได้แบ่งแยกกิจกรรม ออกเป็น 3 ระดับได้แก่ กิจกรรมจำเป็น กิจกรรมทางเลือก และกิจกรรมทางสังคม ใน “Life between Building” เขากล่าวถึงหน้าที่ใช้สอย (functionally) โครงสร้างสังคมสนับสนุนโดยการ จัดตั้งพื้นที่ชุมชนทั้งในอาคารและนอกอาคาร ที่มีระดับหลากหลายโครงสร้างลำดับชั้น (the hierarchical structure) หน้าที่ใช้สอยหลัก (major function) รวมถึงขอบเขตของชีวิต ระหว่าง อาคาร กิจกรรมในชีวิตประจำวันที่ไม่ได้วางแผนไว้ (the daily unplanned activities) การสัญจร ของคนเดินถนน (pedestrian traffic) การหยุดสั้นๆ กิจกรรมสังคมเรียบง่าย สร้างโอกาสที่จะทำ กิจกรรมและการตอบสนอง (reaction) เขาอภิปรายว่าแนวคิดกิจกรรมที่ดีที่สุดคือ ใน ชีวิตประจำวันด้วยสถานการณ์ที่ธรรมดา พื้นที่ของการใช้ในชีวิตประจำวันในพื้นที่อยู่อาศัย จึงควรมีแนวคิดความต้องการในพื้นที่ว่างสาธารณะ ประกอบด้วยสภาพเพื่อกิจกรรมจำเป็นภายนอก อาคาร (necessary outdoor activities) สภาพภาพเพื่อกิจกรรมทางเลือกหรือกิจกรรมพักผ่อน (optional, recreation activities) และสภาพภาพของกิจกรรมทางสังคม (social activities) ดังนั้น การศึกษานี้จึงหมายถึงกิจกรรมที่มีหลากหลาย ทั้งกิจกรรมในชีวิตประจำวัน กิจกรรมทางเลือก กิจกรรมทางสังคม นอกจากนั้นหลากหลายรูปแบบของกิจกรรม กิจกรรมเดี่ยวหรือกิจกรรมกลุ่ม เป็นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกัน การพบปะ ปฏิสัมพันธ์กันในพื้นที่ว่างสาธารณะ ของคนที่ไม่รู้จักกัน โดยเข้าร่วมการเฉลิมฉลองเทศกาลประเพณีศาสนา พื้นที่สาธารณะตามปกติ ของผู้คนทั่วไป ผู้ใช้จะมีอารมณ์ร่วมกันไม่ว่าจะเป็นอารมณ์โศกเศร้าหรือสนุกสนาน ร้องเพลง เดิน เต้น ร่วมกัน แม้บางประสบการณ์เพื่อความเพลิดเพลินล้วนๆ นำไปสู่ความภูมิใจการแลกเปลี่ยน

ประสบการณ์มนุษย์ การเป็นส่วนหนึ่งของเหตุการณ์ (event) กลายเป็นสิ่งโดดเด่นของชีวิตเมือง (urban life) ของคนที่อาศัยอยู่

(3) ความหลากหลายของเวลา (Diversities of Time)

หมายถึง พื้นที่ว่างสาธารณะควรมีการใช้หลากหลายเวลาที่แตกต่างกัน (Whyte,1980, Gehl, 2001) จากความหลากหลายของกิจกรรมที่กล่าวมาแล้ว Golledge and Stimson(1997) กล่าวว่าระบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ มีทั้งในระดับบุคคล (Individual Level) และระดับกลุ่ม (group level) ซึ่งประกอบด้วยเวลา (time of and activity) แบ่งเป็นช่วงระยะเวลาของการทำกิจกรรม (duration) และ เวลาที่ทำกิจกรรม (time of occurrence) Gehl (2001:11) กล่าวถึงสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมทำให้คนใช้ระยะเวลาในพื้นที่ยาวนานขึ้นโอกาสของการเกิดกิจกรรมทางสังคมยิ่งมากขึ้น นอกจากนี้ยังรวมถึงความถี่ของการใช้พื้นที่ว่างด้วย ยิ่งพื้นที่ว่างดีการใช้ถี่มากขึ้นความหลากหลายเวลาก็จะมาก

2.2.2 กรณีศึกษาการใช้ความเป็นอเนกประโยชน์ในงานวิจัย

กาญจน์ นทีวุฒิกุล (2550) ได้ทำการศึกษาพื้นที่ว่างสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ทั้งหมด 42 พื้นที่ แบ่งออกเป็น 3 ด้านได้แก่ ความหลากหลายของคน ความหลากหลายของเวลา ความหลากหลายของกิจกรรม ผ่านตัวแปรต่างๆ จากการสังเกตพื้นที่ว่างสาธารณะ ผลที่พบเห็นในพื้นที่ว่างสาธารณะ มีการให้ค่าน้ำหนักโดย “ใช่” และ “ไม่ใช่”หากมีพื้นที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้จะให้ค่า “ใช่” หากไม่มีคุณสมบัติจะให้ค่า “ไม่ใช่” กรณีมีคนจำนวนน้อยมากๆ จากค่าเฉลี่ยต่อพื้นที่ถือว่าไม่มี นำผลการสำรวจทำตาราง วิเคราะห์ผลจากข้อมูลพื้นที่ในตารางต่อไป ซึ่งการศึกษากการใช้อย่างอเนกประโยชน์ตัวแปร บัจจัยมีดังต่อไปนี้

1) ความหลากหลายของคน พิจารณาด้วยองค์ประกอบย่อยดังต่อไปนี้

1.1) ความหลากหลายของวัย แบ่งช่วงอายุ ได้แก่ เด็กเล็ก 1-11 ปี วัยรุ่น12-19 หนุ่มสาว 20-30ปี ผู้ใหญ่31-60ปี คนแก่ มากกว่า 60ปี

1.2) ความหลากหลายของเพศ แบ่งเพศ ได้แก่ เพศชาย เพศหญิง

1.3) ความหลากหลายของลักษณะคน ได้แก่ คนผ่านไปมา คนมาจับจ่ายใช้สอย คนมาขายสินค้าและบริการ

1.4) ความหลากหลายของสถานะกลุ่มคน ได้แก่ คนในพื้นที่ คนมาเดินเล่นคนนอกพื้นที่ หรือคนทำงาน นักท่องเที่ยวในและต่างประเทศ

2) ความหลากหลายของเวลา พิจารณาด้วยองค์ประกอบย่อยดังต่อไปนี้

2.1) ความหลากหลายของเวลา ได้แก่ เช้า กลางวัน เย็น กลางคืน

2.2) ความหลากหลายของวัน ได้แก่ วันทำงาน วันสุดสัปดาห์ เทศกาลประจำปี

2.3) ความหลากหลายของวัน ได้แก่ ใช้ระยะเวลาสั้นๆ ใช้ระยะเวลานาน

3) ความหลากหลายของกิจกรรม พิจารณาด้วยองค์ประกอบย่อยดังต่อไปนี้

3.1) กิจกรรมใช้ชีวิตประจำวัน ได้แก่ กิจกรรมช้อนทับบนพื้นที่เดียวกันกิจกรรมต่างๆ แยกกันในแต่ละส่วนของพื้นที่ กิจกรรมจุดเปลี่ยนการสัญจร กิจกรรมจุดหมายปลายทางกิจกรรม จุดสัญจรไปยังพื้นที่อื่น

3.2) กิจกรรมทางเลือก ได้แก่ มหรสพการแสดง ซอป๊อง, ซุปเปอร์마켓, ตลาด, ร้านค้า รับประทานอาหารเครื่องดื่ม นันทนาการ กีฬา บันเทิง งานอดิเรก อ่านหนังสือ

3.3) กิจกรรมทางสังคม ได้แก่ นั่งมอง พักชั่วคราว นั่ง/ยืนคุย จับกลุ่มคุยกัน

ซึ่งจากการวิเคราะห์ตัวแปรเหล่านี้ จะได้คุณสมบัติของพื้นที่ว่างสาธารณะแบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม คือมีคุณสมบัติอเนกประโยชน์มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด และไม่มีการใช้ประโยชน์ อเนกประโยชน์ พื้นที่ว่างสาธารณะที่มีการใช้งานอย่างอเนกประโยชน์ จะต้องมีคุณสมบัติ 3 ข้อขึ้นไป คือ ความหลากหลายคน ความหลากหลายเวลา และความหลากหลายกิจกรรม สามารถนำมาเป็นแนวทางในการประยุกต์กับงานวิจัยชิ้นนี้ ในการเลือกพื้นที่ศึกษาที่ประสบความสำเร็จ ทั้งใน ส่วนของการใช้แนวความคิดความมืออเนกประโยชน์ และตัวอย่างการศึกษาของ กาญจน์ นทีวุฒิกุล

2.3 คุณสมบัติเชิงพื้นที่ที่ทำให้ชอยประสบความสำเร็จ

2.3.1 การเข้าถึง (accessibility)

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับชอยแล้วพบว่า มีประเด็นที่สำคัญที่จะนำไปสู่การมีคุณสมบัติการเป็นชอยที่เข้าถึงได้ง่าย ดังนี้

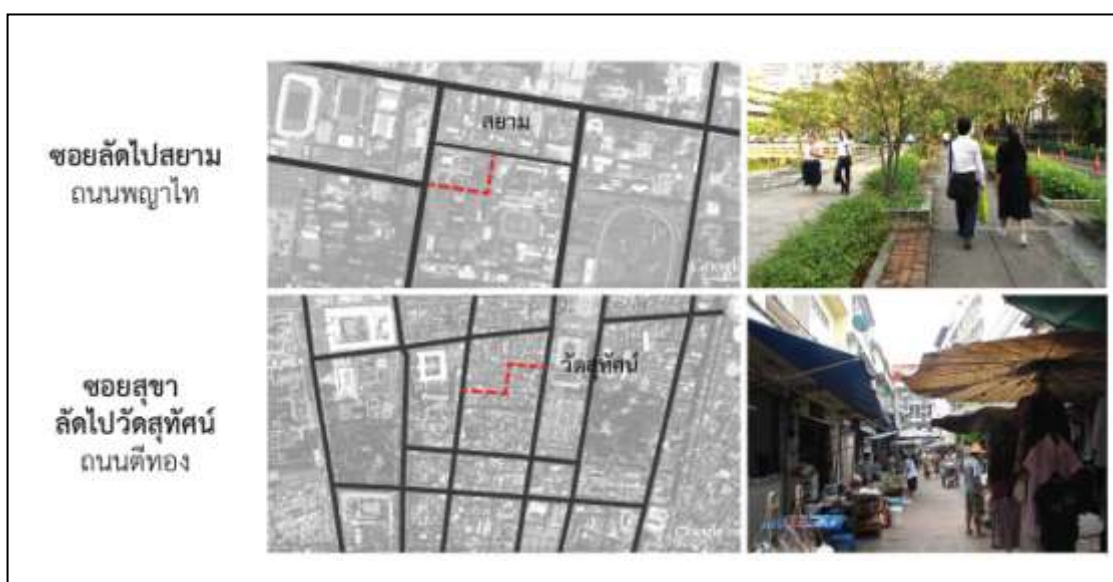
“ที่ตั้ง” เป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญอย่างยิ่ง ในการนำไปสู่การประสบความสำเร็จของพื้นที่ว่างสาธารณะ ดังจาก ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2547:43) ได้ทำการศึกษาการวางผังเมืองที่มีชีวิตชีวา ผสมผสานกิจกรรมของคนเดินเท้าเชื่อมโยงกับบริบทของเมือง และจุดหมายปลายทางของเส้นทางขนส่ง จึงเห็นได้ว่า ที่ตั้งเข้ามามีบทบาทสำคัญในการเลือกใช้เส้นทางของคน โดยมี Gilbert (1967:95) เน้นย้ำว่าปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองคือ ตำแหน่งที่ตั้งควรอยู่ใกล้กับเส้นทางหรือพื้นที่ซึ่งมีระดับการสัญจรของคนเดินเท้าในอัตราที่สูง อย่างเช่นสถานีขนส่งมวลชนของเมือง เป็นต้น

ซึ่ง Gemzo (2004:3, อ้างถึงใน กาญจน์ นทีวุฒิกุล .2551:43) เคยได้ทำการศึกษาเรื่องพื้นที่สาธารณะของคนเดินเท้า ในเมืองแล้วได้ข้อสรุปว่า Storeget ถนนสายแรกที่ทำให้ผู้คนในเมืองโคเปนเฮเกนนิยมยินดีกับการเดินเท้า มีคุณสมบัติที่ตัวอย่างหนึ่ง คือ มีตำแหน่งเส้นทางที่ดีเลิศสามารถเชื่อมโยงติดต่อกับสถานีขนส่งสาธารณะของเมือง ไปยังที่ทำงาน ร้านค้า และมหาวิทยาลัยได้ อีกทั้ง Cranz (1984) พบว่าที่ตั้งของพื้นที่ถ้าตั้งอยู่ใกล้ที่ทำงาน โรงแรม ร้านค้า จะดึงดูดคนหลายวัยและหลายเชื้อชาติ มีการใช้ที่สำหรับคนที่มาเป็นครั้งแรก ดังนั้นชอยที่จะประสบความสำเร็จต้องตั้งอยู่กลางเมืองในตำแหน่งที่มีการใช้ประโยชน์อาคารเหล่านี้อยู่

Burden (1977) ได้เก็บข้อมูลภาคสนามเพื่อสนับสนุนแนวความคิดที่ว่า ลักษณะ และรูปแบบการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองนั้น มีความสัมพันธ์กับโครงสร้างของเมืองโดยตรง ซึ่งได้ข้อสรุปว่า “ตำแหน่งที่ตั้งและความสัมพันธ์กับถนน” เป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะชี้ว่า พื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งในเมืองจะถูกใช้งานหรือมีกิจกรรมมากน้อยเพียงใด และ Whyte (1980:54) ได้สรุป 2 ประเด็นสำคัญที่จะทำให้พื้นที่ว่างสาธารณะมีชีวิตได้ นั่นก็คือ 1) ปริมาณความหนาแน่นของการสัญจรของคนเดินเท้าโดยรอบพื้นที่ และ 2) ความสะดวกในการเข้าถึงและเชื่อมต่อกับพื้นที่นั้นๆกับพื้นที่อื่นในเมือง ซึ่ง Sitte (อ้างถึงใน ไชศรี ภักดีสุข -เจริญ.2547:68) ก็กล่าวในประเด็นเดียวกันนี้ว่า ที่ว่างที่ดีควรมีการเชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ตลอดจนสัดส่วนที่พอเหมาะของพื้นที่ปิดล้อมนั้นๆ กับการใช้งานของมนุษย์และของเมือง

โดย Allan B. Jacobs (1993:302) ได้พูดถึงรายละเอียดการเชื่อมต่อสู่พื้นที่สาธารณะไว้ว่า ถนนทุกเส้นควรจะมีการเข้าถึงทุกๆ 90 เมตร และสามารถพบเห็นได้ง่าย สอดคล้องกับที่ ขวัญสุวรรณ อติโพธิ (2548) นักผังเมืองผู้มีประสบการณ์ในการทำงานลงชุมชนหลาย แห่งของไทย ได้กล่าวถึงว่า คุณสมบัติทางกายภาพที่สำคัญของการเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีของไทยอยู่ข้อหนึ่งว่า ต้องเป็นพื้นที่ที่มีชั้นเชิง หรือเป็นชุดของพื้นที่ขนาดเล็กที่เลือนไหล ต่อเนื่องเชื่อมถึงกัน แต่มองไม่เห็นกันในคราวเดียว

Hillier et al. (1993) ได้ให้ทฤษฎีที่สำคัญเกี่ยวกับการสัญจรไว้ คือ ทฤษฎีการสัญจรอิสระ (Theory of Natural Movement) ที่มีแนวความคิดเบื้องต้นว่า ระดับการสัญจรภายในเมืองนั้นมีความสอดคล้องกับลักษณะการเชื่อมต่อของโครงข่ายทางสาธารณะเสมอ คนมีแนวโน้มที่จะเลือกเส้นทางการสัญจรที่ตรงและสั้น ที่สุด ทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่าถ้าเส้นทางใดมีศักยภาพในการลัดเชื่อมต่อกับพื้นที่สำคัญอื่นๆ ในเมืองก็มีโอกาสจะประสบผลสำเร็จ ซึ่งตรงกับที่ ไชศรี ภัคดิสุขเจริญ (2551) ได้สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับการใช้พื้นที่สาธารณะอย่างอเนกประโยชน์อย่างไทยไว้ว่า หากมีความคุ้นเคยกับพื้นที่เป็นอย่างดีแล้ว คนไทยมักมีแนวโน้มจะเลือกใช้ “ซอยลัด” ที่มีลักษณะเป็นตรอกเล็กๆ ในชุมชนนั้นๆ เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่รู้จักกันเฉพาะในกลุ่ม



รูปที่ 2.5: แสดงการถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งของซอยลัดที่นิสิตจุฬาฯ ใช้ลัดไปยังสยามสแควร์ และ ซอยสุขาที่คนในพื้นที่ใช้ลัดเชื่อมต่อทำกิจกรรมกันได้ (ที่มา: ผู้วิจัย ปี 2554)

นอกจากนี้ นิภาพร แสนสุภา (2548:21) ได้กล่าวเพิ่มเติมถึงปัจจัยด้านการคมนาคม และ โครงสร้างของถนนคนเดินใน 4 ประเด็นสำคัญๆ ที่จะทำให้นถนนคนเดินประสบผลสำเร็จได้ ดังนี้

1) การมีความหลากหลายของรูปแบบการเคลื่อนไหวในถนนนั้นๆ (Movement pattern) ไม่ว่าจะเป็น การสัญจรด้วยล้อ หรือ การสัญจรด้วยเท้า

2) มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับโครงข่ายการสัญจร (Utility network) ได้แก่ จุดบริการขนส่งมวลชนต่างๆ บริการรถรับจ้าง ที่จอดรถ โดยระบุว่าคนเรามากๆ จะพอใจเดินจากที่จอดรถไปยังจุดมุ่งหมายได้ภายใน 3 นาที หรือ ประมาณ 250-300 เมตร

3) เส้นทางบริการสำหรับหลากหลายจุดประสงค์ (Service and Emergency access) เช่น เส้นทางฉุกเฉิน เส้นทางสำหรับค้าขาย และเส้นทางสำหรับส่งของ เป็นต้น

4) ระยะทางที่เหมาะสมกับการเดิน โดยจากการศึกษาของ Jan Gehl (1987:139) มีการสำรวจว่าระยะที่เหมาะสมในการเดินของคนอยู่ที่ 400-500 เมตร ส่วน Michael Parfeat and Gordon Power (1997:107) สรุปว่า คนสามารถเดินได้ในระยะจำกัดประมาณ 120-370 เมตร และ Standard for Landscape Architecture กำหนดระยะการเดินที่เหมาะสมที่คนพอใจมากที่สุดคืออยู่ที่ 220 เมตร

กล่าวคือ หากชอยอยู่ตำแหน่งที่ดี ในย่านที่มีผู้คนสัญจรเท้าที่หนาแน่น แล้วอยู่ใกล้กับ สถานีขนส่งสาธารณะ อีกทั้งยังมีศักยภาพเป็นทางลัดเชื่อมโยงไปยังสถานที่ หรือจุดกิจกรรมที่สำคัญอื่นๆได้ โดยมีขนาดของชอยที่เหมาะสม สัดส่วนร่างกายและระยะในการเดินของมนุษย์ พร้อมกับมีความหลากหลายทั้งรูปแบบการสัญจร และเส้นทาง ก็มีโอกาที่จะเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าหรือชอยที่ประสบผลสำเร็จ

2.3.2 มุมมอง (perception)

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับชอยแล้วพบว่า มีประเด็นที่สำคัญๆที่จะนำไปสู่การมีคุณสมบัติการมีคุณภาพของมุมมองที่ดี มีดังนี้

Kevin Lynch (1946) กล่าวว่า ความประทับใจเมืองแต่ละเมืองที่ต่างกัน เกิดจากความเข้าใจองค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่แตกต่างกัน ที่ผู้คนสามารถรับรู้ได้ทางสายตา ประกอบกับ เดชา บุญค้ำ (2551) ได้เคยกล่าวในการบรรยาย เรื่อง ภูมิทัศน์เมือง ว่าการรับรู้สิ่งแวดล้อมทางกายภาพของมนุษย์นั้น โดยหลักการทางวิทยาศาสตร์แล้วการสัมผัสรับรู้ด้วยตาเป็นร้อยละ

สูงที่สุดถึง ร้อยละ 80-85 ดังนั้น การสร้างสิ่งแวดล้อมกายภาพให้ปรากฏต่อสายตาดังกล่าวเป็น เรื่องสำคัญมาก เพื่อสร้างอารมณ์ให้มนุษย์เกิดความรู้สึกประทับใจ ซึ่งความรู้สึกประทับใจก็จะเกิด ได้ด้วยการที่สายตามองแล้วเห็นความเป็นระเบียบ ง่าย ๆ จัดระบบข้อมูลได้ง่าย

Miles et al.(1978, อ้างถึงใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ .2546) ได้เน้นว่าการเชื่อมต่อบรรยากาศ ส่งผลต่อการเลือกใช้พื้นที่สาธารณะของคนเดินเท้าในเมือง และ Whyte (1980, 1988 อ้างถึงใน นิภาพร แสนสุภา.2548:24) ได้กล่าวว่า การเชื่อมต่อบรรยากาศ การแทรกซึมเชื่อมต่อของทางสัญจรที่มี ประสิทธิภาพ คือ คุณสมบัติที่พื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าควรมี หรือในเนื้อหาของ Tiddals Francis (1992) กล่าวถึง ในการวางแผนการใช้สอยถนนคนเดินสิ่งหนึ่งที่รับรู้ได้จากการ ออกแบบที่ดีคือ การออกแบบที่มีความต่อเนื่อง เหมาะสมกับสัดส่วนของผู้ใช้สอย รวมถึงอุปกรณ์ ประกอบถนน วัสดุพื้นผิวถนนหรืองานศิลปะ สอดคล้องกับเนื้อหาของ Todd Litman, Robin Blair, Bill Demopoulos, Nis Eddy, Anna Frizel, Danelle Laidlaw, Heath Maddox และ Katherine Forster (2002) ที่ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงคุณภาพทางสายตา ประกอบด้วย ความงามของสัดส่วนมนุษย์ในสภาพแวดล้อมถนน พืชพรรณธรรมชาติ และ ความงามที่เกิดขึ้น จากการทำความสะอาด และการซ่อมบำรุง ซึ่งจะเห็นได้ว่าความงามในมุมมองของนักวิชาการที่ได้ กล่าวมานั้น เกิดจากความเหมาะสมและความต่อเนื่องของขนาดสัดส่วนพื้นที่ ขนาดอุปกรณ์ ประกอบถนนเหมาะสมกับผู้ใช้สอย

Lennard and Lennard (1995:42, 93 อ้างถึงใน กาญจน์ นทีอุทมิภูล .2551:49) ให้ ะมัดระวังในเรื่องอาคารรอบๆพื้นที่ ความสัมพันธ์ระหว่างกันของคุณภาพของพื้นที่ ด้วยรูปปั้น น้ำพุ อุปกรณ์ประกอบถนน การปูทางเดินเท้า รวมไปถึงต้นไม้ เป็นปัจจัยที่ทำให้พื้นที่นั้นประสบ ผลสำเร็จมีผู้ใช้มาก ในขณะที่ Cullen (1980:40) กล่าวเพิ่มเติมว่าการใช้องค์ประกอบจุดรวมความ สนใจเป็นจุดศูนย์กลาง เป็นจุดความทรงจำ จุดโดดเด่น (Landmark) จากรอบๆพื้นที่นั้น เป็นที่นัด พบ และจับกลุ่มกัน เช่น น้ำพุ หรือ ที่กันทางเดิน เป็นต้น อีกทั้ง Marcus and Francis (1990: 25) พบว่าคนชอบไปใช้พื้นที่ เพราะเป็นพื้นที่ นั้นเป็นพื้นที่ สีเขียว ถึงจำนวนร้อยละ 41 เนื่องจาก ต้องการพักผ่อนจากการทำงาน และคนมักชอบชุมนุมรอบสิ่งประดิษฐ์ ได้แก่ ม้านั่งยาว ระดับ ขอบต้นไม้ รอบๆองค์ประกอบจุดรวมสำคัญ ซึ่งอาจจะเป็นน้ำพุ หรือรูปปั้น คนจะรวมตัวตาม สถานที่คนอื่นอยู่มากๆ ดังนั้นพื้นที่ว่างสาธารณะจึงจะเป็นสถานที่ที่มีกิจกรรมคน หยุดอยู่กับที่ ไม่ใช่ เป็นเพียงเส้นทางคนเดินเท้า จึงจำเป็นต้องมีที่นั่งพัก ที่เอน และที่พักด้วย

Allan B. Jacobs (1993:3) กล่าวถึงถนนที่ดีว่าต้องสามารถเป็นที่จดจำได้ง่าย หรือ แสดงออกถึงความเป็นลักษณะเฉพาะของถนนได้ โดย Lennard and Lennard (1995: 1-4)

อภิปรายว่า จิตวิญญาณของเมืองไม่ได้สะท้อนเฉพาะลักษณะอาคาร หากหมายถึงความสัมพันธ์ของอาคารซึ่งกันและกัน รวมถึงพื้นที่ว่างระหว่างอาคารเหล่านั้น เพื่อชีวิตสังคม (social life) ในประเทศแถบยุโรปได้รื้อฟื้นอาคารที่ถูกทำลายในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อรักษาประวัติศาสตร์และเอกลักษณ์ทางสายต านอกจากนั้นเอกลักษณ์เกี่ยวข้องกับหลายมิติ ได้แก่ การปิดล้อมของที่ตั้งของสถานที่ประวัติศาสตร์ มรดกทางวัฒนธรรม และเอกลักษณ์ของเมืองนั้นๆ สถาปัตยกรรมของอาคารที่ให้ความเพลิดเพลินใจ เกี่ยวข้องกับความสุข และการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมที่ใช้สถานที่นั้น เช่น โรงละคร ธนาคาร พิพิธภัณฑ์ ที่ตั้งของประวัติศาสตร์ ศิลปะสาธารณะ ควรนำเสนอความทรงจำของรากชุมชน เหตุการณ์สำคัญของประวัติศาสตร์เมือง และความสำคัญของสถานที่แห่งนั้นในกิจกรรม เช่น การค้า งานฝีมือ หรือตลาดนัด ที่ตั้งอยู่บนสถานที่นั้นเพื่อเป็นจิตภาพว่าคนจะทำอะไร

กล่าวคือ ซอยที่มีความต่อเนื่องของมุมมอง จากที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่อื่น ไม่ว่าจะด้วยระดับขอบชั้นอาคาร อุปรกรณ์ประกอบอาคาร อุปรกรณ์ประกอบถนน พืชพรรณธรรมชาติ ในระดับสายตา และเหมาะสมกับสัดส่วนมนุษย์ จะมีโอกาสทำให้มีคนใช้พื้นที่มาก และหากองค์ประกอบเหล่านั้นมีงามที่เป็นเอกลักษณ์โดดเด่น ตามวัฒนธรรมท้องถิ่น ก็ยิ่งมีส่วนช่วยให้ผู้คนจดจำ และดึงดูดผู้คนเดินเท้าได้ดี



รูปที่ 2.6: แสดงถนนสำหรับคนเดินเท้าที่ได้รับความนิยมในกรุงเทพมหานคร ที่มีการเชื่อมต่อมุมมองที่ดีและเอกลักษณ์โดดเด่น ซอยคาวบอย (บน), ถนนเยาวราช (ล่าง) (ที่มา: ผู้วิจัย ปี 2554)

2.3.3 กิจกรรมทางเศรษฐกิจในซอย (economic activities)

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับซอยแล้วพบว่า มีประเด็นที่สำคัญที่จะนำไปสู่การมีคุณสมบัติการเอื้อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฐานอาคาร มีดังนี้

ในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองเป็นย่านที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง ก็ย่อมมีกำลังการสัญจรด้วยเท้า และมีการจับจ่ายใช้สอยด้วยความหนาแน่นระดับเดียวกัน จึงทำให้เกิดพื้นที่เศรษฐกิจได้ในหลายรูปแบบเพื่อตอบสนองของความต้องการที่หลากหลายของผู้คน ตามที่ทฤษฎีเศรษฐกิจสัญจร (Theory of Movement Economic.1993) ที่มีอยู่ว่า ระดับการสัญจรอิสระ (Natural Movement) ที่สูงกว่าบางบริเวณ จะดึงดูดกิจกรรมการค้ามากระจุกตัวกันมากกว่าปกติ ตั้งแต่วระดับอาคาร โดย Jane Jacobs (1961, อ้างถึงใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ .2547:67) ได้สนับสนุนแนวคิดการผสมผสานการใช้ประโยชน์ของที่ดินและอาคาร โดยส่งเสริมให้พัฒนาเมืองให้มีความหนาแน่นที่เหมาะสม และเชื่อว่าคุณสมบัติทางกายภาพบางประการของสิ่งแวดล้อมในเมือง ทำให้เกิดกิจกรรมบนซอยขึ้นมาได้ เช่น จำนวนประตูของอาคารที่สามารถเปิดออกสู่ถนนได้โดยตรง ช่วงทางเดินเท้าสั้นๆ ที่ต่อเนื่องกันโดยตลอด ลักษณะโครงข่ายของถนนที่เอื้อให้เกิดการเลี้ยวบ่อยครั้ง เป็นต้น

Breines (1969: 61-63) ได้อธิบายถึงสถานที่ดึงดูดคนเดินเท้าเป็นที่มีการรวมธุรกิจเข้มข้น และกิจกรรมบันเทิง โรงละคร ซอปปิง ร้านค้าแสดงงานศิลปะ โรงภาพยนตร์เล็ก ความหลากหลายของทางเลือก ทำให้สร้างเส้นทางคนเดินที่เชื่อมกับความพลัดพลิน การติดต่อและเชื่อมโยง เช่นเดียวกับ Jane Jacob (1961: 66-84) ซึ่งให้เห็นถึงความสำคัญของชีวิตสังคมบนบาทวิถีถนนเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ กิจกรรม การค้าปลีก ร้านอาหาร คาเฟ่ เล็กๆ เป็นสถานที่พบปะติดต่อกัน ร้านค้าริมหัวมุมถนนจะเป็นสถานที่นัดพบกัน สอดคล้องกับ ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2004: 50) ที่ได้กล่าวว่า ร้านค้าปลีกก็เป็นสิ่งดึงดูดใจระหว่างการเดินสัญจรไปมา ได้เช่นกัน ซึ่ง Breines ยังได้เสนอเพิ่มเติมให้เชื่อมโยงความพลัดพลินให้มาก นอกจากอาคารแล้วยังมี ต้นไม้ พลาซ่า พื้นที่โล่งที่มีซุ้มขายของ (kiosks) ที่สามารถเอื้อเชิญให้คนให้มาพลัดพลินกันได้เช่นกัน

Jen Gehl (1987:131) ได้กล่าวถึงการเลือกใช้พื้นที่ว่างภายในซอย หรือถนนต่างๆ หากทำได้เหมาะสม โดยการมีกิจกรรมที่แตกต่างหลากหลายในระหว่างการเดิน ทั้งค้าขาย หรือ ที่นั่งพักผ่อนหย่อนใจ จะส่งผลในทางจิตวิทยาทำให้ผู้เดินนั้นรู้สึกว่าการเดินมีระยะที่สั้นลง สามารถเดินได้ไกลขึ้น จะช่วยส่งเสริมให้พื้นที่ประสบความสำเร็จได้ และ Crawford (1999) กล่าวถึงร้านค้าหาบเรียมถนน จะช่วยให้การกลับมาของความมีชีวิตชีวาของเมือง สร้างแนวคิดเศรษฐกิจแบบคู่ขนาน การค้าขายริมถนนทางเดิน (side walk) การเปลี่ยนแปลงเกาะกลาง ริมบาทวิถี และหน้าสนาม

หญ้า สูการเป็นพื้นที่การค้าขายสามารถดึงดูดลูกค้าในทุกระดับและชนชาติ ทำให้หาบริเวณถนน และค้าขายบนลานเป็นการอธิบายโครงสร้างเศรษฐกิจ และสังคมวิธีใหม่ โดย เดชา บุญค้ำ (2540) ได้กล่าวถึงขนาดของพื้นที่ว่า บางช่วงของถนนควรมีขนาดทางเท้าที่กว้างพอ เพื่อสนับสนุน กิจกรรมอื่นเพื่อเพิ่มชีวิตชีวาในเมืองได้

โดยมี ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2551) ที่ได้กล่าวถึง การใช้พื้นที่ว่างสาธารณะอย่างอเนก ประโยชน์ของไทย ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่ง คือ จะ มีกิจกรรมการค้าพาณิชย์ที่หลากหลายไม่ว่า จะเป็นประเภทถาวร (ในอาคาร) หรือแบบชั่วคราว (ตลาดนัดรถเข็น เฟิงขายอาหาร ฯลฯ) ใน บริเวณที่มีคนสัญจรผ่าน โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทของที่เกี่ยวข้องกับ “การกิน” อาหาร และเครื่องดื่มต่างๆ คนไทยยังนิยม ตามที่ชวีญูสรวง อติโพธิ (2548) ได้เคยกล่าวไว้ในเรื่องเดียวกัน

กล่าวคือ ซอยที่มีการใช้ประโยชน์อาคาร และพื้นที่ทางเดินเท้า แบบผสมผสาน โดยเฉพาะ ชั้นล่างเป็นการใช้ประโยชน์แบบ พาณิชยกรรม ไม่ว่าจะ เป็นประเภทถาวร กึ่งถาวร หรือชั่วคราว ก็ ตาม โดยมีการเว้นพื้นที่หน้าอาคารสำหรับการทำกิจกรรมการค้า หรือกิจกรรมอื่นๆ เหล่านั้น และมี ปริมาณจำนวนประตูที่สามารถเปิดสู่ถนนได้โดยตรงก็จะประสบผลสำเร็จได้



รูปที่ 2.7: แสดงทางเดินที่มีกิจกรรมในระดับฐานอาคารที่หลากหลาย, ทางเดินเท้าสยามริมถนนพระราม1 (บน), ย่านสำเพ็ง (ล่าง) (ที่มา: ผู้วิจัย ปี 2554)

2.3.4 ความปลอดภัย (safety)

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับชอยแล้วพบว่า มีประเด็นที่สำคัญที่จะนำไปสู่การมีคุณสมบัติการมีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับคนเดินเท้า ได้ดังนี้

ความปลอดภัย (Safety needs) เป็นหนึ่งในความต้องการสำคัญของมนุษย์ ตามทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของ Abraham Maslow (1943) โดยหากขาดความต้องการข้อนี้ไป หรือหากยังรู้สึกไม่มั่นคง ก็จะไม่สามารถมีสมาธิความต้องการอื่นใดต่อไปได้ เชื่อมโยงมาถึงการใช้พื้นที่สาธารณะได้ว่าจำเป็นต้องมีสภาพแวดล้อมที่ทำให้รู้ว่ามีคน หรือปลอดภัยจึงจะเป็นพื้นที่ที่ประสบผลสำเร็จได้ ตรงกันกับที่ Jan Jacobs (1961) ที่กล่าวไว้ว่า บาทวิถี หรือ ถนนคนเดินต่างๆควรมีความปลอดภัย

โดย Todd Litman, Robin Blair และ Bill Demopoulos (2002) ได้กล่าวสรุปสำคัญถึงสภาพแวดล้อมของพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าว่า จำเป็นต้องมีความปลอดภัยทั้งทางเท้า ทางข้าม รวมไปถึงอุปกรณ์ประกอบ ถนน ควรออกแบบที่จะลดความเสี่ยงอุบัติเหตุ ที่เกิดจากรถยนต์ให้ได้มากที่สุด ในขณะที่ Peter Piet (1996:52, อ้างถึงใน นิภาพร แสนสุภา .2548:20) ได้พูดถึงประเด็นที่จะนำไปสู่ความปลอดภัยอยู่ 3 ประเด็น คือ

- ความสะอาดของสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ที่จะไม่ก่อให้เกิดสาเหตุที่ จะนำไปสู่อันตรายได้ เช่น กองขยะเน่าเหม็น จะเป็นแหล่งเพาะเชื้อโรคสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรคต่างๆ เป็นต้น
- การใช้พื้นที่แบบผสมผสาน (Mixed-use) จะช่วยให้พื้นที่ที่มีการใช้งานที่หลากหลายเวลา ทำให้บริเวณนั้นมีความคึกคักตลอดเวลา ไม่เปลี่ยว
- การมีไฟส่องสว่างที่อยู่ในสภาพที่ดี ใช้งานได้ และเพียงพอ โดยมีการดูแลรักษาอยู่เสมอจะช่วยด้านความปลอดภัยสำหรับคนที่ต้องเดินในระยะยาวไกลได้

Breines (1969:63) ที่ได้เสนอว่าหากจะทำให้คนมาใช้พื้นที่ทางเดินเท้ามากๆ ควรที่จะมีการออกแบบแสงสว่างให้เหมาะกับมนุษย์ ให้มีความรู้สึกปลอดภัย รวมไปถึง การบูรณะพื้นที่ทางเดินด้วยการออกแบบเครื่องเรือนสนาม การออกแบบสื่อกราฟิก ชื่อถนน แสงสว่างของสัญญาณจราจร ข้อมูลข่าวสาร ป้าย ดึงขยะ ตู้จดหมาย สัญญาณเตือนไฟไหม้ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ และที่นั่งตลอดจนที่ปลูกต้นไม้ จะสนับสนุนคนให้ใช้ พื้นที่ถนนและพื้นที่ว่างสาธารณะมากยิ่งขึ้น เช่นเดียวกันกับ Roberto Brambilla and Gianni Longo (1977:52) ได้พูดถึงประเด็นอุปกรณ์ประกอบถนนเพิ่มเติมว่าไม่มีถนนใดที่ไม่ต้องการ โดยเฉพาะไฟส่องทางที่จะส่งผลไปยังความสบายใจในการใช้งานถนนนั้นๆ ทั้งในเวลาปกติ และเวลาค่ำคืน

โดย White (1980: 60) ได้กล่าวถึงการแก้ปัญหาคนเร่ร่อน ด้วยการสร้างให้พื้นที่นั้นดึงดูดคนมากขึ้น คนเร่ร่อนก็จะย้ายไปยังที่อื่น กรณีพลาซ่า อาคาร “the New York Telephone building” ซึ่งมีคนเร่ร่อนมาจับจองพื้นที่ ประธานบริษัทได้ให้เอาโต๊ะ เก้าอี้ และเปิดบริ การบุฟเฟต์ ผลปรากฏว่าทำให้คนทำงานมาใช้อย่างเพลิดเพลิน ทำให้พื้นที่มีชีวิตชีวา คนเร่ร่อนก็ย้ายไปที่อื่น ๆ

กล่าวคือ ชอยที่จะประสบผลสำเร็จถึงสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ ความปลอดภัย เป็นมิตรกับคนเดินเท้าในเมือง ซึ่งการที่จะมีความปลอดภัยได้นั้นจะต้อง มีความปลอดภัยทั้ง ทางเท้า ทางข้าม รวมไปถึงอุปกรณ์ประกอบถนน รวมไปถึงจนถึงมีความสะอาด การใช้งานที่หลากหลาย เพื่อให้ชอยไม่เปลี่ยว สำคัญที่สุดคือไฟส่องทางในยามค่ำคืนนั่นเอง



รูปที่ 2.8: แสดงทางเดินที่มีความสะอาด มีไฟส่องสว่าง ให้ความรู้สึกปลอดภัย
(ที่มา: <http://www.designboom.com/design/blux-s-brand-new-street-light/>)

2.3.5 คุณภาพร่มเงา (shadow)

เป็นคุณสมบัติที่สำคัญของการเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในเมืองไทยที่จะประสบผลสำเร็จได้รับความนิยมจากผู้ใช้ในพื้นที่มีแดดแรง และอุณหภูมิสูงอย่างย่านสีลม -สาทร โดยคุณสมบัติข้อนี้สามารถเกิดได้จากองค์ประกอบทางกายภาพของชอย ดังต่อไปนี้

มนุษย์มีความต้องการขั้นพื้นฐานแรกสุด คือ ความต้องการทางด้านร่างกาย (Physiological needs) ตามทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของ Abraham Maslow (1943) ได้แก่ ความต้องการอาหาร การพักผ่อนนอนหลับ ออกซิเจน รวมไปถึง การที่ร่างกายในภาวะน่าสบาย

นั่นคือ สภาวะที่อากาศมีอุณหภูมิ ความชื้นในอากาศ และความเร็วลมที่พอเหมาะกับการที่จะทำ ให้ร่างกายมนุษย์รู้สึกสบาย ไม่ร้อนไม่หนาว นเกินไป รวมไปถึง ร่างกายไม่มีเหงื่อ (Comfort Zone Theory, Alasdair A.K. White.2009) ในขณะที่สภาพอากาศของกรุงเทพมหานครที่ร้อนระอุ ขัดแย้งกันโดยสิ้นเชิง ซึ่งสิ่งที่จะทำให้เกิดภาวะน่าสบายได้ในพื้นที่ชอยนั้นก็คือ การมีคุณภาพร่วม เงาที่ดีตลอดทั้งชอย (Oke.1982)

Gemzo (2004:3, อ้างถึงใน กาญจน์ นทีวุฒิกุล .2551:44) กล่าวถึงการเดินและการเข้า ร่วมกิจกรรมของประชาชนว่า การออกแบบต้องตอบรับกับสภาพอากาศของพื้นที่นั้นอย่างมี คุณภาพด้วยจึงจะมีคนใช้มากกว่าการออกแบบที่ด้อย จากการวิจัยพบว่าภูมิอากาศเป็นส่วน สำคัญ คนมักจะมากในฤดูหนาว-ร้อน แต่จะน้อยในฤดูฝน ซึ่งเกิดขึ้นกับถนนที่ประโยชน์ใช้สอยใน การเดินเล่น แต่จะไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงมากนักกับถนนที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนของเมือง ซึ่งตรงกับ Sommer (1989: 69) พูดถึงการจัดกิจกรรมตลาดนัดกลางแจ้งที่มีรถเข็น-หาบเร่สินค้า ก็ จะมีลักษณะหลังคาชั่วคราวมาคลุมไว้ เพื่อปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่

จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ (2547) ได้กล่าวเกี่ยวกับความพยายามที่จะลดสภาวะวิกฤติ สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่เมืองไว้ว่าถูกยกเป็นประเด็นแห่งชาติ ต้นไม้จะถูกนำกลับมาเป็น ทางเลือกของทางออกที่จับต้องได้ ดีอีกครั้ง เนื่องจากคุณูปการอันมากมายของต้นไม้ทั้งด้านร่วมเงา การช่วยระบายความร้อน หรือการคายน้ำ จะเป็นทางออกที่ดีและเป็นไปได้ทางหนึ่งสำหรับวิกฤติ สภาวะอากาศในเมืองขณะนี้ สอดคล้องกับคำกล่าวของ Gehl (1999) ที่ให้ความเห็นว่า กิจกรรม กลางแจ้งควรมีการป้องกันจากภู มิอากาศ แดด ลม สร้างสภาวะสบายกายเหมาะสำหรับการอยู่ กลางแจ้ง ควรมีต้นไม้ และขอบแนวต้นไม้ที่เหมาะสมในจุดที่จำเป็น ควรสร้างความรู้สึกของ กายภาพและความรู้สึกเชิงจิตวิทยา ให้ผลต่อการอยู่ในพื้นที่ด้วยความรู้สึกที่สำราญใจ พื้นที่ว่าง สาธารณะควรออกแบบเพื่อให้คนอยู่ใน พื้นที่ได้ใช้พื้นที่แบบหยุดกับที่ (stationary use) ซึ่งจะ เป็นไปได้ก็ต่อเมื่อเป็นพื้นที่สบาย (comfort zone)ที่มีสภาพอากาศที่มีกายภาพสุขสบายอยู่ในร่วม หลักการของปัจจัยความสะดวกสบายนอกอาคาร คือ การป้องกันและจัดหาอุปกรณ์ที่ทำให้ อุณหภูมิ ความชื้น แสงแดด และลม เหมาะสมใช้งานได้ดี

จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ (2547) ยังได้พูดเกี่ยวกับแนวความคิดเมืองใต้ร่มเงา (Shading city) ว่าเป็นแนวความคิดที่จะช่วยให้เมืองเกิดการประหยัดพลังงาน และสร้างภาวะน่า สบายให้แก่เมือง โดยอยู่ภายใต้เงื่อนไขพื้นฐานคือการสร้างให้เกิดร่มเงาในพื ้นที่สาธารณะ หรือ พื้นที่ภายนอกอาคารสิ่งปกคลุมให้ได้มากที่สุด โดยมีประเด็นเกี่ยวกับกายภาพของเมืองที่จะทำให้ เกิดคุณภาพของร่มเงาที่ดีอยู่ 3 ข้อ ดังนี้

1) ความสูงอาคาร (Building Height) จะเป็นส่วนสำคัญในการช่วยกำหนดระนาบปิดล้อมบริเวณกำแพงถนนที่สร้างให้เกิดความสัมพันธ์ของผู้ใช้พื้นที่กับท้องฟ้า จากการต้องการเงาให้มากและยาวนานที่สุด จึงต้องมีความสูงที่มากแต่หลากหลายเพื่อป้องกันการเกิดระนาบเดียวกันที่อาจสร้างให้เกิดความเดือตร้อนได้

2) สัดส่วนการคลุมดินของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง (Building Coverage Ratio: BCR) ควรมีส่วนน้อย เพราะจะทำให้อาคารและเมืองสูงขึ้น มีร่มเงามาก แล้วยังเพิ่มพื้นที่โล่งตามธรรมชาติที่สามารถปลูกคลุมดินเพื่อช่วยให้เกิดความชื้นให้กับเมืองมากขึ้นอีกด้วย

3) ระยะถอยร่น (Set-Back) จะเป็นส่วนควบคุมคุณภาพของร่มเงาได้ คือถ้ามีระยะถอยร่นที่มากไปอาจจะไม่เอื้อให้เกิดร่มเงาที่มากพอได้

Amos Rapoport (1987:81, อ้างถึงใน นิภาพร แสนสุภา.2548:19) กล่าวว่าสภาพอากาศและอุณหภูมิที่เหมาะสม เช่น ฤดูกลาง แสงแดดและร่มเงาของต้นไม้ใหญ่ จะเอื้อให้เกิดความสบายแก่ผู้ใช้สอยในพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้า หรือชอยได้ เช่นเดียวกันกับในเนื้อหาของ Todd Litman, Robin Blair และ Bill Demopoulos (2002) กล่าวถึงสภาพแวดล้อมที่ง่ายต่อการใช้งานจะช่วยให้พื้นที่นั้นๆประสบความสำเร็จได้



รูปที่ 2.9: แสดงคุณภาพของร่มเงาที่เกิดขึ้นจากพืชพรรณธรรมชาติ และความสูงของอาคาร
(ที่มา: ผู้วิจัย, <http://www.flickr.com/photos/maciejdakowicz/3681533418/>)

กล่าวคือ ชอยที่มีคุณภาพของร่มเงาที่ดีจากการโอบล้อมของอาคารสูงที่ดี จากการควบคุมความสูงอาคาร ระยะถอยร่น หรือ ได้จากโครงสร้างป้องกันแดดฝนที่ติดอยู่กับด้านหน้าอาคาร เช่น กันสาด หรือติดกับกิจกรรมภายในชอย เช่น ร่มสนาม รวมไปถึงร่มเงาจากพืชพรรณธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม เนื่องตลอดชอยและทั้งวัน จะเป็นชอยที่ประสบความสำเร็จได้

สรุปประเด็นข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ และสังเคราะห์หาคุณสมบัติทั้ง 5 ของซอยที่ดีใน ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ได้ดังนี้

1) การเข้าถึง

- เชื่อมโยงระหว่างสถานีระบบคมนาคมต่างๆ ได้ดี
- มีการเข้าถึง และ เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชอยกับพื้นที่อื่นอย่างหลากหลาย
- เป็นทางลัดเชื่อมต่อระหว่างกิจกรรมสำคัญในพื้นที่ กับบริบทโดยรอบได้

2). มุมมอง

- มีความต่อเนื่องของมุมมอง
- ภูมิทัศน์ทางการสัญจรครบครัน และมีจุดหมายตาเป็นระยะ
- มีเอกลักษณ์ของพื้นที่

3) กิจกรรมทางเศรษฐกิจในชอย

- การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม
- มีการเว้นพื้นที่สำหรับการทำกิจกรรมการค้า หรือกิจกรรมบันเทิงอื่นๆ
- อาคารริมทางที่อยู่ในระยะสร้างชิดต่อเนื่อง

4) ความปลอดภัย

- จากการมีทางเดินเท้า และอุปกรณ์ประกอบถนนที่มีปริมาณเพียงพอ ได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะไฟส่องทางในยามค่ำคืน
- การใช้ประโยชน์พื้นที่ที่หลากหลาย คึกคักตลอดเวลา ทำให้ไม่เปลี่ยว

5) คุณภาพร่มเงา

- ถูกโอบล้อมด้วยสัดส่วนของอาคารความสูงอาคาร กับความกว้างของซอยที่ดี
- มีโครงสร้างป้องกันแดดฝนที่ต่อเนื่องจากตัวอาคาร
- ร่มสนามของรถเข็น หาบเรริมทาง
- มีพืชพรรณธรรมชาติต่างๆ ในซอยสมบูรณ์

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง (Central Business District, CBD)

2.4.1 ความหมายของการเป็นย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง

สมชาย เดชะพรหมพันธุ์ (2522 :66-74, อ้างถึงใน ตีรนา ภิญญะพันธ์ .2546:20) กล่าวถึง ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าว่า เป็นย่านการค้าที่สำคัญที่สุดของเมือง มีกิจกรรมทางการค้าและธุรกิจเข้มข้นมากที่สุดของเมือง กิจกรรมทางการค้า นั้นประกอบด้วยร้านค้าปลีกจะจับกลุ่มต่อเนื่องกันอย่างหนาแน่นมากที่สุดของเขตตัวเมือง เป็นตำแหน่งของเมืองที่เป็นจุดรวมของ ขวดยาน และคนที่สัญจรไปมาในเขตเมืองมากที่สุด เป็นเขตที่มีความเข้มของการใช้ที่ดินสูงสุดเมื่อเทียบกับเขตอื่นๆ ของเมือง กิจกรรมทางการค้าและธุรกิจที่มีอยู่ เช่น ร้านขายปลีก สำนักงานทางธุรกิจการค้า โรงแรม โรงภาพยนตร์ ศูนย์รวมของธุรกิจการเงินและธนาคาร และบริการชนิดอื่นๆ

ตำแหน่งใจกลางของศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Core Area) เป็นบริเวณที่มีลักษณะปลีกย่อยต่างๆ อันเป็นลักษณะพิเศษเฉพาะของตัวเมืองเกือบจะทุก เมือง ลักษณะดังกล่าวคือ ในแง่ของความเข้มของการใช้ที่ดิน เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินเข้มข้นมากที่สุด และเป็นตำแหน่งที่มีความสลับซับซ้อนทางสังคมและเศรษฐกิจมาก อาคารก่อสร้างจะถูกใช้ประโยชน์หลายๆ ด้าน การค้าในรูปของร้านค้าปลีกมีปริมาณสูงที่สุด นอกจากนั้นอาคาร ยังถูกใช้เป็นกิจการต่างๆ คือ สำนักงาน ธนาคาร ศูนย์บริการทางการค้า ฯลฯ ในแง่ของการขยายตัว จะมีการขยายตัวมากในแนวตั้ง นั่นหมายความว่า การขยายตัวจะพยายามขยายโดยการสร้างอาคารสูงๆ เพื่อใช้ประโยชน์กับที่ดินให้คุ้มค่าที่สุด ในขณะที่การขยายตัวทางด้านข้างกระทำ ได้ยาก เพราะที่ดินถูกใช้ประโยชน์เกือบจะไม่มีที่ว่างให้ขยายออกไป

ตำแหน่งที่เป็นขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Frame Area) เป็นบริเวณที่เริ่มมีการใช้ที่ดินชนิดอื่นปะปนอยู่ในบริเวณ ซึ่งมักเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการขายส่งและมีบริเวณที่เป็นโรงเก็บสินค้า มีโรงงานอุตสาหกรรมที่มีขนาดเล็ก และเริ่มมีร้านค้าจำหน่ายและบริการทางด้านยานยนต์ต่างๆ และจะเริ่มพบที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยเกิดขึ้น โดยอาจพบเป็นอาคารที่มีการอาศัยหลายๆ ครอบครัวเกิดขึ้น ความเข้มของการใช้ที่ดินในบริเวณขอบข่ายของย่านธุรกิจการค้าของเมืองนี้จะมีน้อยกว่าที่ใจกลาง ตัวอาคารก่อสร้างมีความสูงเด่นน้อยลงจากเขตใจกลาง

2.4.2 ลักษณะการใช้ที่ดินย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง

ลักษณะการใช้ที่ดิน หรือ กิจกรรมบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง สามารถแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

- 1) ใช้เป็นสถานที่ให้บริการ และสำนักงานทางการเงิน ตลอดจนศูนย์กลางบริหารต่างๆ เช่น สำนักงานทั่วไป สถานที่จอดรถ สำนักงานใหญ่ของทางธุรกิจการค้า การค้าบริการต่างๆ
- 2) ร้านขายปลีก เช่น ร้านขายเสื้อผ้า เครื่องใช้ภายในบ้าน อาหาร รถยนต์
- 3) เป็นพวกที่การใช้ที่ดินที่มี ได้เป็นแบบการใช้ในศูนย์กลางธุรกิจการค้า เช่น สถานที่ราชการและสาธารณสถาน ที่ว่างเปล่า ที่อยู่อาศัย ร้านขายส่ง และอุตสาหกรรมเบา เป็นต้น

2.4.3 ระบบการสัญจรย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง

โดย Boltze (2001, อ้างถึงใน พนิต ภูจินดา .2551: 102) ได้กล่าวเพิ่มเติมถึง องค์ประกอบที่สำคัญของการเป็นย่านธุรกิจ ศูนย์กลางเมือง คือ การเดินเท้า ขี่จักรยาน และการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะต้อง เป็นรูปแบบการเดินทางที่ได้ สิทธิเป็นลำดับแรก เนื่องจากมีกิจกรรมตั้งอยู่อย่างหนาแน่นและอยู่ใกล้ชิดกัน จะทำให้มีประชาชนใช้งานพื้นที่ศูนย์กลางเมืองจำนวนมากเกินกว่าที่ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรสามารถรองรับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นพื้นที่กลางเมืองจึงจำเป็นต้องรองรับเฉพาะการเดินทางที่ใช้พื้นที่น้อย ด้วยรูปแบบที่เป็น นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประหยัดพลังงาน มีผลกระทบภายนอก (Externality) ต่ำ และสามารถขนส่งสินค้าและบุคคลได้ เป็นจำนวนมากในพื้นที่ที่จำกัด การเดินเท้า ขี่จักรยาน และระบบขนส่งสาธารณะจึง เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของย่าน และเป็นประเด็นหลักในการวางแผนการขนส่งของพื้นที่อีกด้วย

กล่าวสรุปได้ว่า ความเป็นย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง (CBD) คือ บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางของธุรกิจการค้าของเมือง เป็นย่านที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมสูงสุด เมื่อเทียบกับเขตอื่นๆ ของเมือง โดยตำแหน่งใจกลาง (Core Area) จะมีลักษณะพิเศษของกิจกรรมที่โดดเด่น หลากหลาย เกาะกลุ่มรวมตัวกันอยู่ ซึ่งจะมีลักษณะการใช้ที่ดิน และกิจกรรม ได้แก่ การเป็นสถานที่ให้บริการที่หลากหลาย โดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางทางการเงิน สำนักงานต่างๆ ห้างสรรพสินค้า เป็นหลัก แล้วมีร้านค้าปลีกบริการเสริมเข้าไปเพื่อรองรับพนักงาน หรือ ผู้มาใช้พื้นที่ในแต่ ละวันที่มีปริมาณมาก เช่น ตลาด ร้านอาหาร ร้านขายเสื้อผ้า และมีสถานที่ราชการ พื้นที่สาธารณะ และกิจกรรม

พิเศษ อื่นๆ รวมอยู่รอบๆ ย่าน ซึ่งศูนย์กลางของย่านในยุคปัจจุบัน ควรจะสะดวกต่อการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน และมีพื้นที่ทางเดินเท้าที่มีประสิทธิภาพในบริเวณนั้นด้วย

2.5 กรณีศึกษาตัวอย่าง มาตรฐานการออกแบบด้านผังเมือง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซอย หรือ พื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าที่ประสบผลสำเร็จในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง

การทบทวนกรณีศึกษา ตัวอย่าง มาตรฐานการออกแบบด้านผังเมือง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับซอย หรือพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าที่ประสบผลสำเร็จในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองนั้น เพื่อหาคุณสมบัติที่ดีของซอย ที่ซ่อนอยู่ภายใต้ข้อกำหนดในมาตรฐานการออกแบบ ข้อเสนอจากงานวิจัย และเพื่อหาข้อมูลเชิงปริมาณสำหรับไปกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์หาคุณสมบัติต่อไป ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.5.1 แนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อมสำหรับคนเดินเท้าในประเทศฮ่องกง (Urban Design Guidelines for Hongkong, 2002/Pedestrian Environment)

1) การสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Circulation)

- ให้ทางเดินเท้ามีสิทธิพิเศษที่สุดมาก่อนการสัญจรประเภทอื่นๆ เช่น จัดให้มีถนนคนเดิน แล้วให้ถนนสำหรับรถมุดลงดิน หรืออยู่คนละระดับกับเส้นทางของคนเดินเท้าในบริเวณเดียวกัน , แยกสัดส่วนพื้นที่ของคนเดินเท้ากับยานพาหนะอื่นๆ ให้ชัดเจน และเหมาะสม

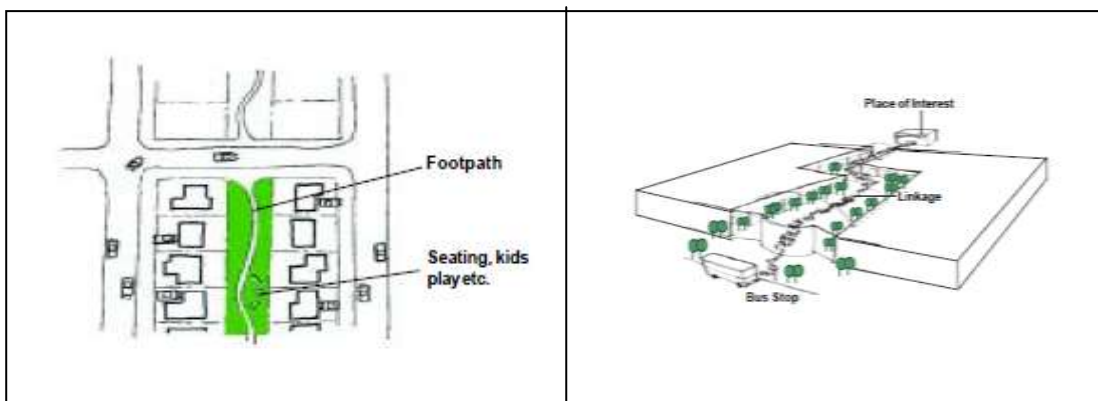
- การเชื่อมรวมเส้นทางของการเดินเท้ากับโครงข่ายของพื้นที่ว่างสาธารณะของเมือง

- เพิ่มมาตรการทางด้านการจราจรให้เป็นมิตรกับคนเดินเท้า เช่น เนินตัวหนอนบริเวณจุดตัดระหว่างถนนกับทางเดินเท้า เพื่อชะลอความเร็วของรถ เป็นต้น

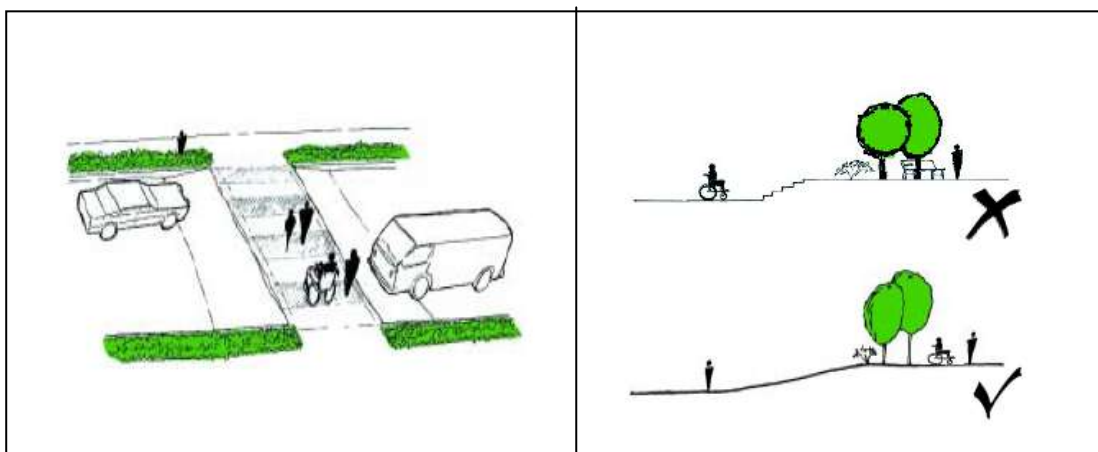
- คำนึงถึงความปลอดภัย (safe), ความสะอาด (clean), ความสะดวกในการเข้าถึง (accessible) และสภาพแวดล้อม หรือสภาพภูมิอากาศให้เหมาะสมกับการสัญจรโดยเท้า อีกทั้งควรรองรับแก่คนพิการด้วย

- จัดให้เส้นทางเดินเท้าอยู่ระหว่างจุดกิจกรรมหลัก และสถานที่พิเศษ อีกทั้งเสริมกิจกรรมที่น่าสนใจระหว่างทางเดินเท้านั้นๆ พร้อมทั้งทางเดินที่กว้าง ขวางภายในบรรยากาศที่มีต้นไม้กระจายอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเดินที่อยู่ในระดับดินและ ระดับใต้ดินยิ่งควรเพิ่มความมีชีวิตชีวาเข้าไปให้มาก

- ควรมีทางลาดชันสำหรับผู้สูงอายุ คนพิการ หรือรถเข็นเด็กเล็ก เป็นต้น



รูปภาพ 2.10: ภาพประกอบแนวทางการออกแบบการสัญจรของคนเดินเท้าประเทศฮ่องกง
(ที่มา: Executive Summary, URBAN DESIGN GUIDELINES for HONGKONG, 2002)



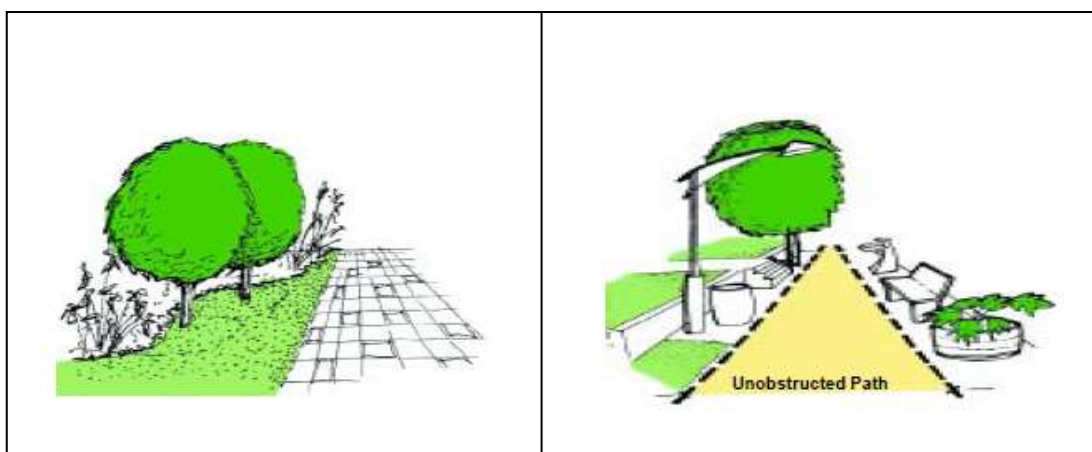
รูปภาพ 2.11: ภาพประกอบแนวทางการออกแบบการสัญจรของคนเดินเท้าประเทศฮ่องกง
(ที่มา: Executive Summary, URBAN DESIGN GUIDELINES for HONGKONG, 2002)

2) ทัศนียภาพถนน (streetscape)

- จัดให้มีวัสดุปลูกคลุมถนนที่คุณภาพสูง เช่น กระเบื้องที่มีลาย , การปูพื้นด้วยก้อนอิฐ หรือ ก้อนหิน เป็นต้น อีกทั้งจัดหาอุปกรณ์ประกอบถนนให้เหมาะสมกับความมีเอกลักษณ์ของพื้นที่ หลีกเลี่ยงการใช้อุปกรณ์ต่างๆ ที่เป็นแบบมาตรฐานทั่วไป ควรออกแบบให้มีเอกลักษณ์พิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง และย่านการท่องเที่ยว

- ลดการปกคลุมพื้นดินโดยพื้นที่ฐานอาคาร แล้วไปเพิ่มให้กับพื้นที่สีเขียวของเมืองให้มากขึ้น และอนุญาตให้มีจุดหมายตาขนาดเล็กๆ เช่น ประติมากรรม , ประติมากรรม หรือลักษณะภูมิทัศน์ที่เป็นเอกลักษณ์จดจำได้ง่ายในระดับถนน

- สนับสนุนให้มีการปลูกพืชพรรณธรรมชาติสองข้างทางเดิน รวมถึงการเพิ่มคุณภาพของการเดินด้วยการ ตกแต่งสภาพแวดล้อมของถนนตลอดทางเดิน ทั้งการตกแต่งด้วยวัสดุจากพืชพรรณธรรมชาติ (soft landscaping) และการตกแต่งด้วยวัสดุจากอิฐ กรวด หรือหินต่างๆ (hard landscaping) ทำขอบทางเดินให้นุ่มโดยใช้ไม้พุ่ม หรือต้นไม้ในปริมาณเหมาะสม เพื่อเป็นการเพิ่มความเป็นมิตรให้แก่คนเดินเท้า
- ในการออกแบบส่วนประกอบของทางเดินเท้า ควรมีการพิจารณาให้เหมาะสำหรับคนพิการด้วย เช่น การออกแบบทางข้าม พื้นผิวที่สัมผัสได้ หรือบอร์ดที่มีอักษรเบรลล์ (braille information board) เป็นต้น และอุปกรณ์ประกอบถนนต่างๆ เหล่านี้ก็ควรจะทำอำนวยความสะดวกสบาย ตามความต้องการของคนพิการ หรือผู้สูงอายุด้วยเช่นกัน
- เสนอแนะเส้นทางสาธารณะเส้นใหม่ๆ ที่อยู่ภายในเมือง เชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญของเมือง เพื่อการเข้าถึงที่ดีขึ้นของเมือง ซึ่งในเส้นทางนั้นๆ ควรมีแสงจากธรรมชาติเข้าถึงได้เพื่อความปลอดภัย
- สนับสนุน ส่งเสริมให้มีกิจกรรมการค้า หรือกิจกรรมเพื่อความบันเทิงต่างๆ ในระดับถนน ที่มีผู้คนสัญจรผ่าน เช่น ร้านค้าริมถนน , บาร์ หรือคาเฟ่ ด้วยสัดส่วนที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า หลีกเลี่ยงการวางห้องเครื่องในเชิงอุตสาหกรรม หรือในเชิงเทคนิคต่างๆ ในเส้นทางเหล่านี้

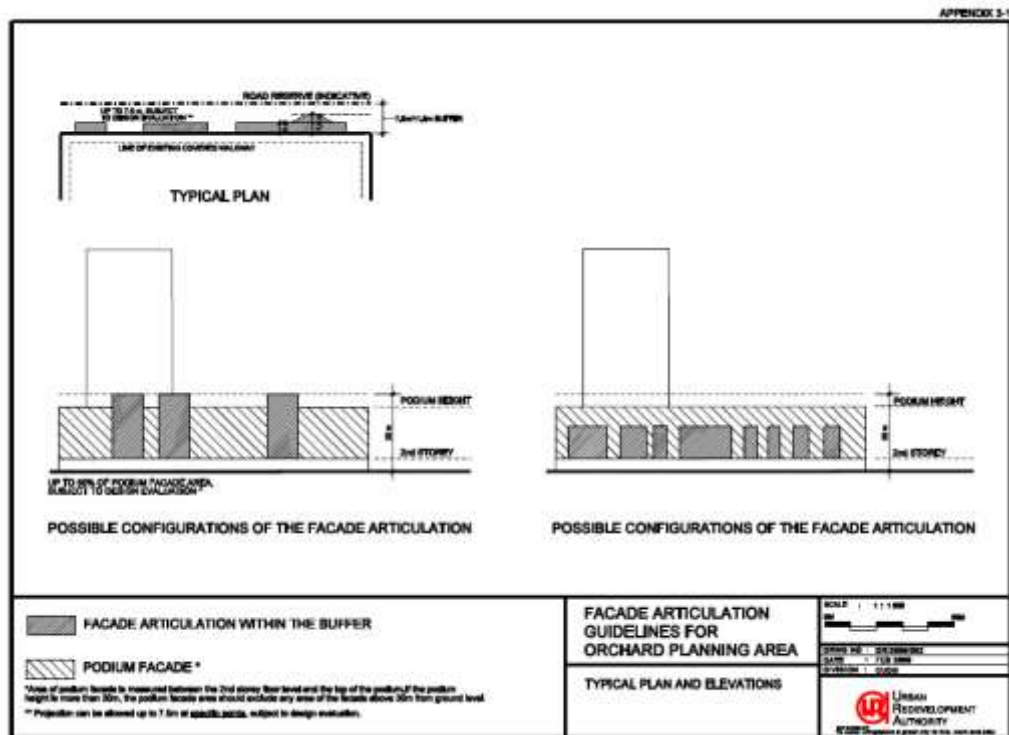


รูปภาพ 2.12: ภาพประกอบแนวทางการออกแบบทัศนียภาพถนนประเทศฮ่องกง
(ที่มา: Executive Summary, URBAN DESIGN GUIDELINES for HONGKONG, 2002)

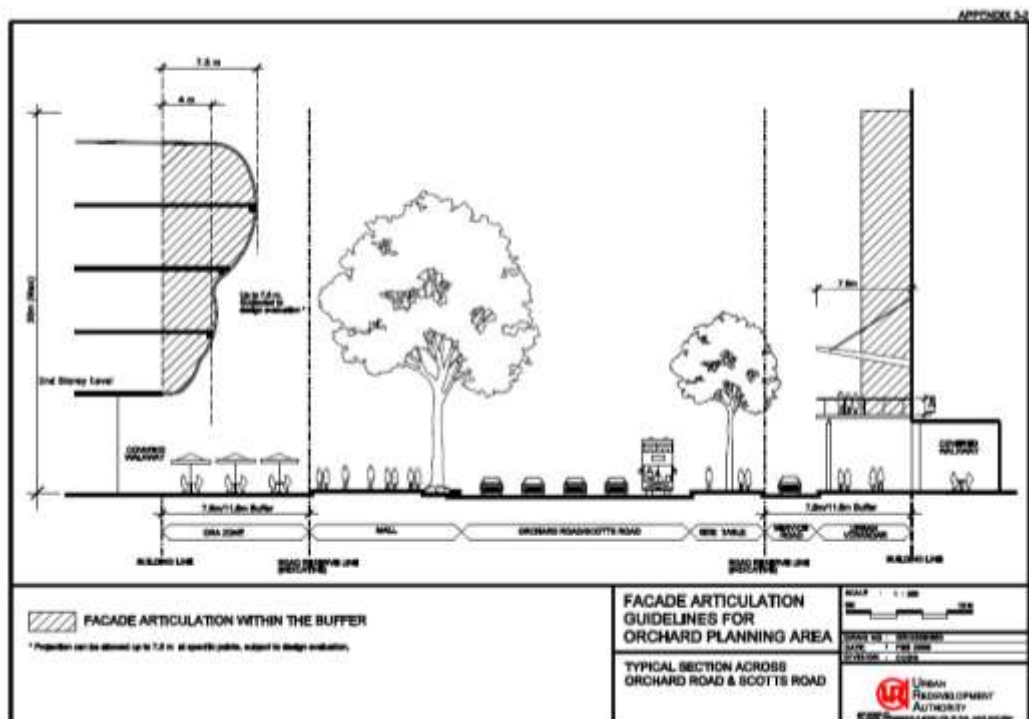
2.5.2 แนวทางการออกแบบถนนออร์ชาร์ด ประเทศสิงคโปร์ (Guideline for Orchard Planning Area, Singapore.2009)

สิงคโปร์ มีการกำหนดความต่อเนื่องขององค์ประกอบด้านหน้าอาคาร (Façade Articulation & Urban Verandah guidelines) โดยเฉพาะบริเวณถนนสายสำคัญ เช่น ถนนออร์ชาร์ด โดยส่งเสริมการต่อเติมระเบียงชั้น 2 ด้านหน้าอาคารเป็นส่วนพาณิชยกรรมขนาดย่อม และอาจใช้โครงสร้างดังกล่าว เป็นหลังคาคลุมทางเดินชั้นพื้นดินต่อเนื่องไปยังอาคารข้างเคียง รวมทั้งจุดจอดรถสาธารณะต่าง ๆ นอกจากนี้ยังกำหนดส่วนยื่นของอาคารริมถนนย่านพาณิชยกรรมให้ยื่นได้ไม่เกิน 4 เมตรจากด้านหน้าอาคาร และอยู่ภายในเขตกันชนระหว่างอาคาร และทางเดินสาธารณะ โดยถือเป็นส่วนฐานอาคาร (podium) จากระดับชั้น 2 จนถึงระดับความสูง 30 เมตร เพื่อให้ได้ผลด้านมุมมองจากระดับทางเดิน และถนนด้านหน้าของส่วนฐานอาคารนี้ ควรใช้พื้นที่ในการประดับตกแต่งไม่เกิน 25 % และไม่เกิน 60 % ของความยาวพื้นที่ส่วนฐานอาคารทั้งหมด รวมทั้งเสนอแนะให้ใช้วัสดุคุณภาพสูง และมีความโปร่งใสเพื่อสร้างความเชื่อมต่อด้านมุมมองกับกิจกรรมภายในอาคารให้มากที่สุด ซ่อนส่วนอาคารที่เป็นงานระบบโดยออกแบบให้สอดคล้อง และมีเอกภาพกับอาคารในภาพรวม กำหนดมาตรการจูงใจ (Incentives) โดยเอื้อให้อาคารที่เพิ่มการประดับตกแต่งด้านหน้าอาคารมีพื้นที่สุทธิเพิ่มขึ้นจากที่ยอมให้ได้ตามกฎหมาย (Permissible Gross Floor Area - GFA)

การให้ข้อเสนอแนะต่อเจ้าของโครงการในลักษณะของ “กรอบแนวทางเชิงวัตถุประสงค์” (Objective-Based Guidelines) ที่เกี่ยวกับการสร้างภูมิทัศน์ทางสัญจรของสิงคโปร์ โดยไม่ได้ระบุรายละเอียดมากนัก จะทำให้ผู้พัฒนาโครงการมีอิสระมากขึ้น ทั้งนี้มีความมุ่งหมายหลักเพื่อออกแบบ และติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน โครงสร้างประกอบเสริม และปลูกพืชพรรณเป็นแนวกันชนสีเขียวที่ต่อเนื่องมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้แนวกันชนดังกล่าว เป็นพื้นที่สีเขียวที่ดำรงคุณค่า และเอกลักษณ์ของความเป็นอุทยานนคร และส่งเสริมภูมิทัศน์ของเมือง โดยมีเกณฑ์การปฏิบัติ (Performance Criteria) คือ การสร้างพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะที่มีไม้ยืนต้นให้ร่มเงา ส่งเสริมอาคารลดความรื้อ วนและแสงสะท้อน มีพื้นที่เพียงพอที่ต้นไม้จะเติบโตได้เต็มที่ ไม่ทับซ้อนกัน อุปกรณ์ประกอบถนนและโครงสร้างประกอบเสริมไม่กีดขวาง และมีพื้นที่สำหรับให้รากต้นไม้ขยายเติบโตได้โดยไม่รบกวนระบบสาธารณูปโภคใต้ดินกีดขวาง (โครงการจัดมาตรฐานด้านผังเมือง กรุงเทพมหานคร.2553: 3-43)



รูปภาพ 2.13: การกำหนดรูปแบบของค้ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ประเทศสิงคโปร์ (ที่มา: <http://www.ura.gov.sg>)



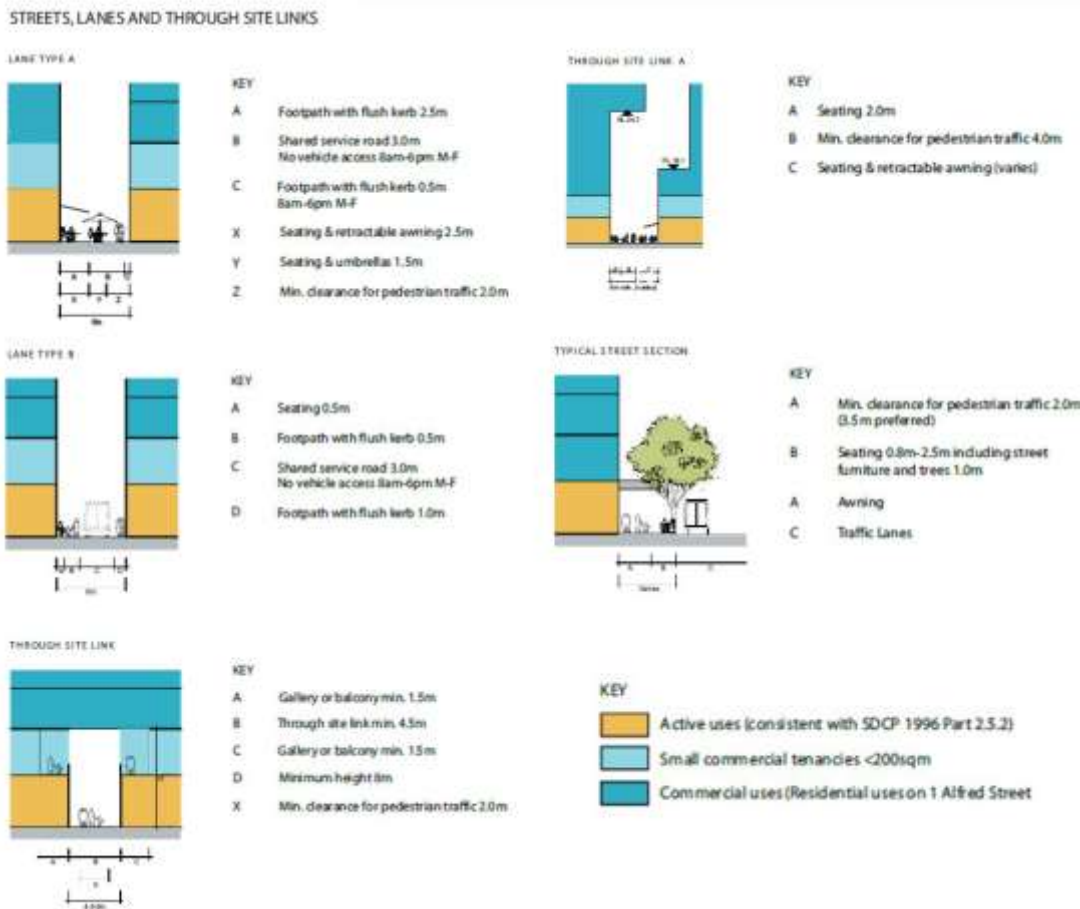
รูปภาพ 2.14: การกำหนดรูปแบบของค้ประกอบอาคารด้านหน้าพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ประเทศสิงคโปร์ (ที่มา: <http://www.ura.gov.sg>)

2.5.3 แนวทางการออกแบบด้านผังเมือง 1996 และ แผนควบคุมการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย 2010 (Central Sydney DCP 1996 and Sydney Development Control Plan 2010)

ในแนวทางการออกแบบด้านผังเมืองซิดนีย์ (1996) ได้กล่าวถึงพื้นที่สาธารณะสำหรับการเดินเท้าที่น่าสนใจบางประการ ตั้งแต่แผนในระดับเมือง คือ เสนอแนะโครงข่ายทางเดินเท้าบนบาทวิถีที่มาพร้อมกับโครงข่ายถนน (street system) และทางเดินเชื่อมต่อระหว่างบล็อก (lanes) การปรับปรุง ขยายความกว้าง และเสนอแนะให้สร้างทางเดินเส้นใหม่ขึ้นมาให้ครบระบบ รวมไปถึงตำแหน่งที่ตั้งของทางลอด ทางข้ามต่างๆ (overpasses and underpasses) และความกว้างที่ไม่ควรต่ำกว่า 4.5m แนวกันสาด (awning) ความเชื่อมต่อกันตลอดทางเดินเท้าเพื่อป้องกันแดดฝน และสร้างการ เชื่อมต่อทางมุมมองให้ไปสู่พื้นที่สำคัญๆ ได้อีกด้วย อีกทั้งยังเสนอแนะการปูพื้นที่แตกต่างกัน ให้สามารถแสดงออกถึงความเป็นพื้นที่สำคัญของย่าน ถ่ายทอดลงมาถึงระดับพื้นที่เฉพาะในแผนควบคุมการพัฒนาเฉพาะเมืองซิดนีย์ (2010) ที่ไปในรายละเอียดว่าในพื้นที่นั้นๆ ควรจะต้องมีการควบคุมอย่างไรเพื่อให้เมืองเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมมากที่สุด

แผนควบคุมการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ (Sydney Development Control Plan 2010) ได้ระบุรายละเอียดการออกแบบพื้นที่หนึ่ง ที่อยู่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองของซิดนีย์ อยู่บริเวณถนนจอร์จ (George Streets) และ ถนนอัลเฟรด (Alfred Streets) ที่เกี่ยวกับองค์ประกอบที่ดีของทางเดินเท้าสาธารณะไว้ที่น่าสนใจดังนี้

- เส้นทางเดินเท้าที่จะสร้างขึ้นใหม่ จะต้องเชื่อมต่อกับสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และพื้นที่สาธารณะหลักของย่านนั้นๆ แล้วเสนอแนะการเพิ่มเส้นทางสัญจรสายใหม่ และปรับปรุง ขยายเส้นทางสัญจรสายเดิมให้มีประสิทธิภาพ
- กำหนดให้ด้านหน้าของอาคารมีกิจกรรมที่คึกคัก (active frontage) มีกันสาดต่อเนื่องเป็นแนวยาว
- กำหนดระยะทางเดินระหว่างอาคารและมีรถบริการเข้าได้บางเวลา กว้าง 6 เมตร โดยเว้นระยะทางเดินเท้าไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง อย่างน้อย 2 เมตร ที่นั่งได้กันสาด 2.5 เมตร ที่นั่งกับร่มสนาม 1.5 เมตร (ดูรูป 2.14)
- กำหนดมาตรฐานบาทวิถีไว้โดยสามารถมีความกว้างได้หลากหลาย แต่ต้องเว้นทางเดินเท้าไว้อย่างน้อย 2 เมตร (ระยะแนะนำที่ 3.5 เมตร) โดยเว้นระยะให้มีเก้าอี้ริมทางเดิน หรืออุปกรณประกอบถนนต่างๆที่ 0.8-2.5 เมตร (โดยรวมต้นไม้ 1 เมตรไปแล้ว) (ดูรูป 2.14)



รูปภาพ 2.15: แสดงข้อกำหนดระยะต่างๆของทางเดินเท้าระหว่างอาคาร และ บาทวิถีของย่านธุรกิจ ศูนย์กลางเมือง ของเมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย (ที่มา: Sydney Development Control Plan 2010)

2.5.4 มาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร ย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง 2553

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้มอบหมายให้คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดำเนินการพัฒนาเกณฑ์มาตรฐานด้านผังเมืองนี้ขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง ปัญหา และการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพมหานคร การวางและจัดทำผังเมืองรวม ผังเมืองเฉพาะ และแผนผังพัฒนาในระดับต่าง ๆ สามารถวางและจัดทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถชี้้นำการพัฒนาเมืองได้อย่างเหมาะสม และนำไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่ตามวิสัยทัศน์การพัฒนากรุงเทพมหานคร โดยมีกระบวนการจัดทำที่สมบูรณ์ ผ่านการศึกษาคณะตัวอย่างจากประเทศที่ประสบความสำเร็จ ที่มีขนาดของเมืองสัมพันธ์ใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ ได้กล่าวถึงประเด็นที่สำคัญๆ ถึงข้อกำหนดในการออกแบบเมือง ในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองไว้ ดังนี้

1) อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

- มีสัดส่วนระหว่างความสูงของฐานอาคารและความกว้างถนนเท่ากับ 1: 0.8 เพื่อให้ส่วนฐานอาคารมีความสูงที่สัมพันธ์กับสัดส่วนมนุษย์ฐานของอาคารริมถนนสายเดียวกัน

- กำหนดให้อาคารมีฐานอาคาร โดยมีความสูงในระดับชั้นที่ 4 หรือกำหนดความสัมพันธ์กับสัดส่วนมนุษย์ที่ใช้พื้นที่หน้าอาคาร อาคารใดที่ไม่มีฐานอาคารให้กำหนดแนวเส้นสมมติจากองค์ประกอบการออกแบบให้อยู่ในระดับชั้น 4 ที่ต่อเนื่องกับแนวฐานอาคารของอาคารข้างเคียง

- กำหนดให้อาคารสร้างอยู่ในแนวระยะสร้างชิด (Build to Line) แทนระยะร่น (Set-Back) ในถนนสายหลักสำคัญ โดยใช้แนวฐานอาคารเป็นตัวกำหนด โดยอาจจะบุระยะสร้างชิดที่ประมาณ 3 เมตรจากเขตถนน

- พื้นที่ด้านหน้าอาคารจากแนวทางเท้าจนถึงแนวระยะสร้างชิด (Build to Line) ให้มีการกำหนดเป็นพื้นที่ใช้งานร่วมกัน กึ่งสาธารณะของย่าน โดยให้เป็นที่ตั้งของกิจกรรมที่เกิดขึ้นริมทาง

- ไม่อนุญาตให้มีที่จอดรถถาวรในพื้นที่กึ่งสาธารณะด้านหน้าอาคาร เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของพื้นที่กิจกรรมและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่

- ในพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคารให้มีสิ่งปลูกสร้างเพื่อให้ร่มเงา หรือสิ่งปลูกสร้างชั่วคราวในลักษณะชั่วคราวที่สามารถรื้อถอนได้ ไม่อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างถาวรในพื้นที่ดังกล่าว ควรมีพื้นที่ร่มเงาในบริเวณดังกล่าวไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่

- หากไม่สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างชั่วคราวเพื่อให้ร่มเงาในพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคารได้ ให้มีการปลูกไม้ยืนต้นเพื่อให้ร่มเงาในพื้นที่ดังกล่าวทดแทน

- ระดับพื้นในพื้นที่กึ่งสาธารณะให้มีความต่อเนื่องกันในทุกอาคาร โดยหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนระดับ ให้มีการเปลี่ยนระดับได้ไม่เกินครั้งละ 0.15 เมตร ระหว่างอาคารที่ต่อเนื่องกัน

- ทางเข้าอาคารชั้นใต้ดินในพื้นที่กึ่งสาธารณะให้อยู่ติดตัวอาคาร โดยมีช่องเปิดรวมไม่เกินร้อยละ 30 ของพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคาร แนวขอบช่องเปิดทางเข้าอาคารชั้นใต้ดินให้ออกแบบเป็นอุปกรณ์ประกอบถนน เช่น ม้านั่ง หรือแนวกระถางต้นไม้ประดับ

- ห้ามไม่ให้มีอุปกรณ์ด้านเทคนิคอาคาร เช่น หอน้ำเย็น ตู้ วงจรไฟ ปล่องควัน งานดาวเทียมด้านหน้าอาคาร หรือในตำแหน่งที่มองเห็นได้จากถนนหลักด้านหน้าอาคาร หากมีความจำเป็นต้องติดตั้งในตำแหน่งดังกล่าวให้มีการออกแบบสิ่งปิดบังให้สวยงามเหมาะสม

- ศาลพระภูมิ สิ่งปลูกสร้างด้านคติความเชื่อ ให้ติดตั้งอยู่ในเขตพื้นที่กิ่งสาธาร ณะหน้าอาคาร โดยอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นที่รบกวนการสัญจรภายในพื้นที่และมีแนวขอบเขตพื้นที่ที่ชัดเจน

2) พืชพรรณ

- ให้ใช้พืชพรรณไม้ยืนต้นพุ่มโปร่งโล่งไม่แผ่กิ่งก้านมากเกินไป ทรงพุ่มสูงอย่างน้อย 3 เมตร ไม่ผลัดใบ หากผลัดใบไม่ทิ้งใบร่วงพร้อมกันทั้งต้น

- ไม้ประดับ ไม้คลุมดิน ไม้พุ่มเตี้ย ให้เลือกใช้ชนิดที่มีความทนทาน ไม่ต้องการการเปลี่ยนแปลง ทรงพุ่มสูงไม่เกิน 1 เมตร สามารถมีดอกให้สีสันสวยงามได้ หรือตัดแต่งได้ตามความเหมาะสม วัสดุและภาชนะปลูกให้มีความกลมกลืนกับรูปแบบการตกแต่งของพื้นที่ มีความทนทาน

3) อุปกรณ์ประกอบถนน

- ม้านั่ง ใช้ม้านั่งยาว (Bench) ติดตั้งในแนวขนานกับทางเดินเท้า ในตำแหน่งที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการสัญจรทั้งทางเท้าและระบบถนน

- ที่ทิ้งขยะ ติดตั้งในตำแหน่งพื้นที่ริมทางเดินให้สังเกตเห็นได้ชัดเจน ควรมีการควบคุมความสกปรกและกลิ่นในบริเวณติดตั้งอย่างดี ขนาดที่ทิ้งขยะไม่ควรเกิน 20 ลิตร

- ที่จอดรถจักรยาน ให้ใช้พื้นที่กิ่งสาธารณะของอาคารเป็นที่ติดตั้ง

- เสไฟฟ้าและไฟส่องสว่าง ให้สามารถครอบคลุมความสว่างทั่วถึงทั้งบริเวณทางเท้าและพื้นที่กิ่งสาธารณะหน้าอาคาร โดยใช้หลอดไฟแสงจันทร์ หรือหลอดไฟขาวเท่านั้น

- กล้องนิรภัย ให้ติดตั้งอยู่กับตำแหน่งเสไฟฟ้า หรือตัวอาคารเป็นหลัก หากมีความจำเป็น อนุโลมให้มีเสาเพื่อติดตั้งเพิ่มเติมได้ในจุดที่ไม่เป็นที่สังเกตเห็นได้ชัดเจน

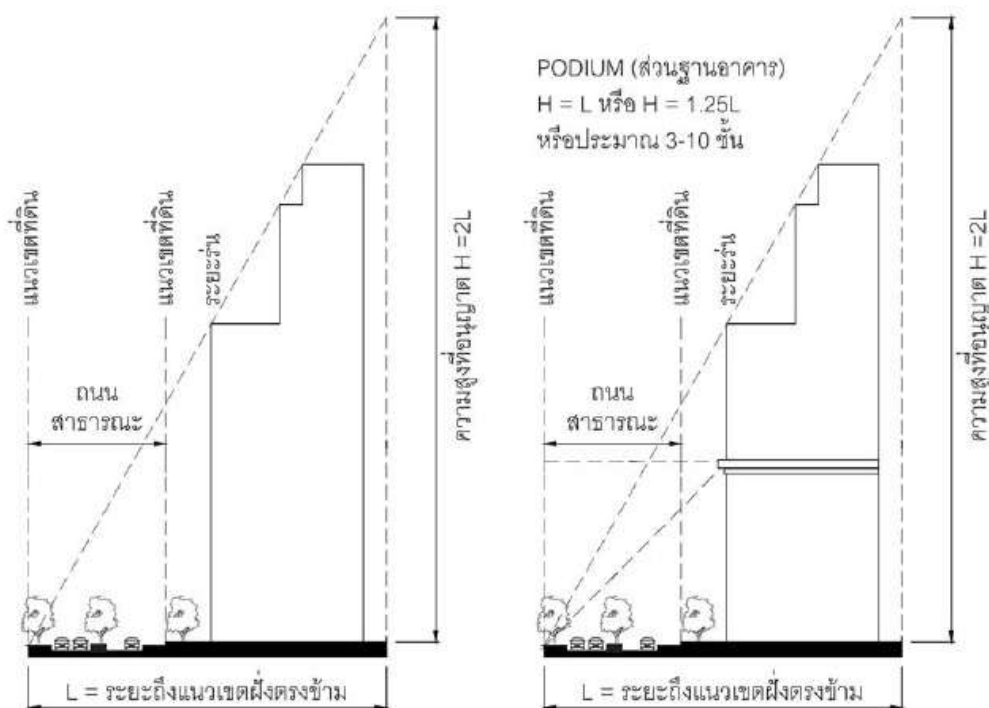
- ที่หยุดพักคอยรถประจำทาง อนุญาตให้เป็นอาคารพักขนาดเล็กเพื่อบังแดดบังฝนได้ โดยให้มีที่นั่งพักคอยเป็นม้านั่งยาว และป้ายบอกสายการเดินทางพร้อมแผนที่เมืองระบุตำแหน่งพื้นที่โดยรอบภายในป้ายเสมอ สามารถติดประกาศป้ายโฆษณาได้ โดยมีเนื้อที่แยกออกจากข้อมูลพื้นที่ที่ระบุข้างต้นอย่างชัดเจน

- อุปกรณ์สาธารณูปการ เช่น ตู้โทรศัพท์ ตู้ไปรษณีย์ ให้ติดตั้งในเขตพื้นที่กิ่งสาธารณะหน้าอาคาร

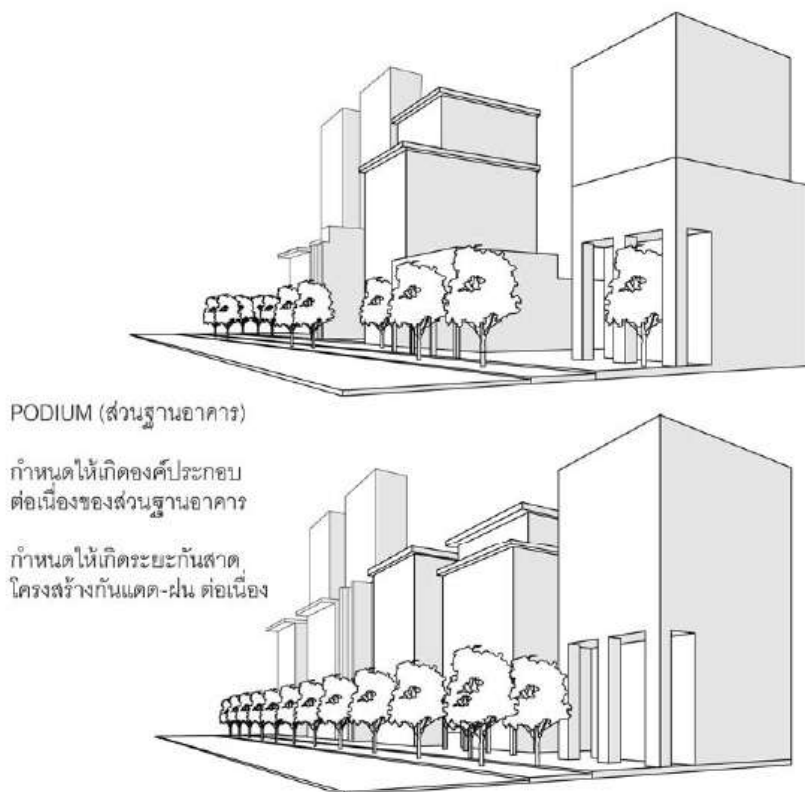
4) ป้ายสัญลักษณ์

- ป้ายจราจร กำหนดให้ใช้ตามมาตรฐานความปลอดภัยของระบบวิศวกรรมจราจร

- ป้ายชื่ออาคาร แทนป้ายชื่อ ให้ติดตั้งในตำแหน่งด้านหน้าอาคาร ไม่เกินแนวรอยต่อระหว่างทางเท้ากับพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคาร โดยกำหนดให้มีความสูงไม่เกิน 1.20 เมตร จากระดับพื้นถนน สามารถเป็นสื่ออิเล็กทรอนิกส์แสงไฟได้
- ป้ายประกาศ ป้ายโฆษณา ให้ติดตั้งได้เฉพาะในพื้นที่ หรือบนอุปกรณ์ที่ได้จัดเตรียมไว้ โดยตำแหน่งพื้นที่ หรืออุปกรณ์ติดตั้งให้จัดอยู่ในพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคารเป็นหลัก หากมีความจำเป็นอนุโลมให้ติดตั้งริมทางเท้าได้ในระยะไม่เกิน 0.50 เมตร จากขอบทางเท้าริมถนน โดยมีขนาดไม่เกิน 0.80x1 เมตร ติดตั้งในระยะความสูงไม่เกิน 2 เมตร ป้ายประกาศที่เป็น ภาพเคลื่อนไหว หรือ วิดิทัศน์ให้อยู่บนพื้นที่กึ่งสาธารณะหน้าอาคาร หรือบนตัวอาคาร โดยระดับเสียงที่ใช้ให้มีความดังไม่เกิน 60 เดซิเบล



รูปภาพ 2.16: การกำหนดระยะสร้างชิดและสัดส่วนความสูงของฐานอาคารริมถนนสายหลัก (ภาพขวา) เพิ่มเติมจากการกำหนดระยะถอยร่นและความสูงของอาคารสูงแต่เพียงอย่างเดียว (ภาพซ้าย)
 (ที่มา: โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร.2553)



รูปภาพ 2.17: การกำหนดรายละเอียดส่วนฐานอาคาร
(ที่มา: โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร.2553)

2.5.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บังอร ชมจำปี (2529) ได้ทำการศึกษากวไรท์ที่ดินในซอยสุขุมวิท 3 – 63 ได้สรุปผลการศึกษาไว้ ดังนี้

- การใช้ที่ดินในซอยเป็นแบบผสม มีการปะปนกันของกิจกรรมประเภทต่างๆ ทั้งในช่วงปากซอย กลางซอย และท้ายซอย ไม่มีการแยกที่อยู่อาศัยออกจากสำนักงานหรือร้านค้า เพราะส่วนใหญ่ใช้ที่อยู่อาศัยเป็นสถานประกอบธุรกิจการค้า
- การใช้ที่ดินในซอยผ่านตลอด จะเป็นย่านธุรกิจการค้าเรียงตามแนวยาวของถนน อาคารริมถนนซอยผ่านตลอดส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกแถวประกอบธุรกิจการค้า และใช้ที่อยู่อาศัยไปพร้อมกัน โดยกิจกรรมประเภทธุรกิจการค้าในซอยมีมากกว่ากิจกรรมประเภทอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 75.75 ของจำนวนกิจกรรม กิจกรรมประเภทธุรกิจการค้าพบกระจายอยู่ทั้งในช่วงปากซอย กลางซอยและ

ทำขอย ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจการค้าในอาคารตึกแถวที่อยู่อาศัยไปพร้อมกัน คิดเป็นร้อยละ 60.70 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

- การใช้ที่ดินในชอยตัน เป็นย่านที่อยู่อาศัย โรงงาน ที่ว่าง หน่วยงานราชการและสถาบันชอยตันจัดเป็นชอยที่มีความสะดวกในการเข้าถึงน้อย การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะมีมากในช่วงปากชอยที่มีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่า ส่วนช่วงกลางชอยและทำขอยมีการเปลี่ยนแปลงน้อยหรือไม่มีเลย โดยเฉพาะในชอยที่มีความยาวมากๆ กิจกรรมการใช้พื้นที่ในช่วงทำขอยจึงยังคงเป็นย่านที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้สูงในที่อยู่อาศัยบ้านครอบครัวเดียว

- ย่านที่อยู่อาศัยริมคลองแสนแสบในบางชอยเป็นแหล่งชุมชนแออัด ส่วนใหญ่แหล่งชุมชนแออัดจะอยู่ลึกเข้าไปจากถนนชอย

- การตัดถนนเชื่อมชอยตันให้เป็นชอยผ่านตลอด ตลอดจนการขยายถนนชอยจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินริมถนนชอยจากย่านที่อยู่อาศัยไปเป็นย่านธุรกิจการค้า ชอยตันจัดเป็นชอยที่มีความสะดวกในการเข้าถึงน้อย เหมาะสมที่จะเป็นถนนในย่านที่อยู่อาศัย การเชื่อมถนนชอยตันเข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบมีผลทำให้เกิดการเชื่อมโยงของถนนในพื้นที่ และถ้าสามารถทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับถนนสายหลักหลายๆ สาย จะมีผลต่อการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ในชอยกับพื้นที่อื่นๆ เป็นผลให้พื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงเพิ่มมากขึ้น มีผลต่อกิจกรรมการใช้พื้นที่เปลี่ยนแปลงจากย่านที่อยู่อาศัยไปเป็นย่านธุรกิจ

การที่ชอยต่างๆ พัฒนาเป็นชอยผ่านตลอดหรือสามารถทำให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงมากขึ้น ไม่ว่าจะโดยวิธีขยายถนนชอยหรือทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างชอยต่างๆ อย่างเป็นระบบจะมีผลต่อการที่พื้นที่ในชอยมีการลงทุนด้านธุรกิจการค้าเพิ่มมากขึ้นเช่นที่เกิดขึ้นในชอยผ่านตลอดและในชอยตันที่มีการเชื่อมโยงกับชอยอื่นๆ หลายชอย

ขวัญสุวรรณ อติโพธิ (2548) นักผังเมืองผู้มีประสบการณ์ในการลงพื้นที่ชุมชนในเมืองไทยอย่างยาวนาน ได้สรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีหรือกล่าวได้ว่ามีความอ่อนโยนประโยชน์แบบไทยไว้ 5 ประการ คือ

1) พื้นที่ว่างสาธารณะอย่าง ไทยที่ดีควรเป็นพื้นที่ขนาดเล็กที่ “ที่มีชั้นมีเชิง” และมีลำดับศักดิ์ หรือเป็นชุดของพื้นที่ขนาดเล็กที่เลือนไหล ต่อเนื่องเชื่อมถึงกัน ไม่สามารถมองไม่เห็นภายในคราวเดียว

2) สามารถมีพื้นที่สำหรับนั่ง หรือ สามารถนั่งพื้นที่ได้ กล่าวคือมีวัสดุและสัดส่วนพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับนั่งล้อมวงคุยกัน

3) มีร่มเงาที่ดี เช่น พื้นที่ใต้ต้นไม้ ใต้เพิงพัก ชายคา ซอกอาคาร ฯลฯ

4) ผูกติดกับ “การกิน” หรือมีของขายในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอาหารและเครื่องดื่ม

5) มีความผูกพันกับน้ำ อยุริม่น้ำ หรือมีน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญของพื้นที่

ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2551) ซอยลัดประหยัดพลังงาน พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย

โดยผลการศึกษา เน้นให้เห็นถึงประเด็นความแตกต่างของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของไทยกับตะวันตกอย่างชัดเจน กล่าวคือ ในเมืองหนาวของประเทศตะวันตกนั้น นิยมการใช้พื้นที่ “โล่ง” เป็นพื้นที่ทางสังคมที่สำคัญ เนื่องจากผู้คน “โหยหา” แสงแดดเพื่อสร้างความอบอุ่น คนเดินเท้าอาจต้องพึ่งพาสนามทัศน์เป็นสำคัญในการกำหนดพฤติกรรมการสัญจรเพื่อเข้าถึง และเพื่อผ่านพื้นที่ ตลอดจนทำกิจกรรมอื่นๆ กล่าวได้ว่า ทั้งคน “ใน” และ “นอก” พื้นที่ ที่มีความคุ้นเคยกับพื้นที่ในระดับที่แตกต่างกัน ล้วนเลือกเส้นทางหรือพื้นที่ในลักษณะเดียวกัน คือ การมองหาพื้นที่โล่งหรือพื้นที่ที่มีสนามทัศน์ที่กว้างไกลในการกำหนดเส้นทางหรือจุดทำกิจกรรมของตนเอง

และมีข้อสรุปว่า สนามทัศน์ไม่ได้เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการสร้างให้เกิดพื้นที่ทางสังคมที่ดีสำหรับคนไทย คนไทยมักนิยมพื้นที่ขนาดเล็ก ที่เชื่อมต่อๆ กันไปตามแนวทางสัญจรปัจจัยบวกที่น่าสนใจคือ การมีร่มเงาที่ดีจากมวลอาคารที่โอบล้อม การที่พื้นที่ว่างสาธารณะนั้นๆ เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางลัดที่สามารถเชื่อมต่อไปยังที่อื่นๆ ได้โดยไม่ต้องผ่านที่โล่งแจ้ง การมีกิจกรรมการค้าพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นประเภทถาวร (ในอาคาร) หรือแบบชั่วคราว (ตลาดนัดรถเข็น เพิงขายอาหาร ฯลฯ) บนทางเดินเท้าสายสำคัญ ส่วนศักยภาพในการมองเห็นที่ดีนั้น เป็นเพียงปัจจัยเสริมของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะอย่างอเนกประโยชน์ของชุมชนไทย

จากกรณีศึกษาตัวอย่าง มาตรฐานทางด้านการออกแบบเมือง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ซอย หรือ ทางเดินเท้าในเมืองที่ประสบผลสำเร็จนั้น ได้ให้ความสำคัญ และเน้นย้ำกับปัจจัยที่จะทำให้พื้นที่มีคุณภาพที่สอดคล้องตรงกันในหลายประเด็น ซึ่งมีข้อสรุปที่น่าสนใจดังนี้

ฮ็องกง ให้ความสำคัญมากกับเรื่องความปลอดภัยของคนเดินเท้า การออกแบบทางเท้าให้เป็นระบบสอดคล้องกับระบบอื่นๆ ของเมือง นอกจากนี้ยังพูดถึงความงามทางด้านทัศนียภาพ การคำนึงถึงวัสดุปูพื้น พืชพรรณธรรมชาติ รวมไปถึงการเน้นให้มีกิจกรรมตลอดเส้นทางเดินเท้า

ด้วย ส่วน ถนนออกซาร์ท ถนนสายเศรษฐกิจของสิงคโปร์ให้ความสำคัญในเรื่องของการเชื่อมต่อกันมม จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยการกำหนดแนวอาคารให้สร้างชิดขอบ กำหนดความสูงของฐาน อาคาร (podium) ไม่ควรเกินกว่า 30 เมตร จากชั้น 2 และสามารถยื่นออกมาจากเขตอาคาร เข้า มาในเขตกันชน (buffer zone) ในระยะ 4 เมตร แต่ยื่นมากที่สุด 7.5 เมตร หากมีการตกแต่งให้ สวยงามมีเอกลักษณ์ของย่าน และแนวพืชพรรณต่างๆเพื่อความร่วมมือป้องกันแดดฝน เมืองชิตนีย์ กำหนดระยะเว้นว่างของคนเดินเท้าอย่างน้อย 2 เมตร จากเส้นทางเดินเท้าต่างๆที่เกิดขึ้น และให้ ระยะของที่นั่งสาธารณะ กับรถเข็นขายเพื่อกิจกรรมทางเท้าที่ สมบูรณ์ของเมืองไว้ที่ 0.8-2.5 เมตร เช่นเดียวกันกับ นครเวนครูเวอร์ที่กำหนดสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ด้านหน้าอาคารของถนนใน เมืองไว้ร้อยละ 25 สำหรับการเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างความคึกคัก และดึงดูด นักท่องเที่ยว รวมไปถึงการออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนนด้วย ในขณะที่ เมืองไทเปพูดถึง สัดส่วน ระหว่างความสูงของอาคารต่อความกว้างถนนอยู่ที่ 1.8 : 1 และระยะถอยร่นของอาคารที่อยู่ใน เขตธุรกิจศูนย์กลางเมืองที่ ด้านหน้าและด้านข้าง ไม่ต้องมีระยะถอยร่นใดๆ มีเพียงด้านหลังที่ต้อง เหลือพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 2.5 หรือ 3 เมตร จากแปลงที่อยู่ติดกันด้านหลัง

ส่วนมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร ได้กล่าวถึง หัวข้อประเด็นที่สำคัญ และรายละเอียด เกี่ยวกับระยะต่างๆในการออกแบบซอยที่ควรจะเป็นของพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมือง นั้น มีดังนี้ อาคารและสิ่งปลูกสร้าง ควรสร้างให้อยู่ในแนวระยะสร้างชิด (built to line) ฐานอาคารไม่ควรสูง เกินชั้น 4 เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องทางด้านมุมมองและกำหนดให้มีกิจกรรมตลอดทางเดินนั้น โดย ให้มีร่มเงาในพื้นที่กิจกรรมอย่างน้อย 50% จากส่วนประกอบอาคาร หรือ ต้นไม้ใหญ่ และมีระยะ อยู่สูงไม่น้อยกว่า 3 เมตรสำหรับต้นไม้ใหญ่ และสูงไม่เกิน 1 เมตรสำหรับไม้พุ่ม เตี้ย สามารถมี ระยะปลูกห่างตั้งแต่ 4 เมตรสำหรับต้นไม้เล็ก และ 12 เมตรสำหรับต้นไม้ใหญ่ นอกจากนั้นเป็น เรื่องการกำหนดให้มีอุปกรณ์ประกอบถนนอย่างครบครันจะทำให้พื้นที่ทางเดินเท่านั้นประสบ ผลสำเร็จ

สำหรับงานวิจัยทั้ง 3 ชิ้น ที่ได้ทำการศึกษาพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าและซอยใน ประเทศไทยก็มีข้อสรุปเกี่ยวกับปัจจัยที่จะทำให้ซอยประสบผลสำเร็จคล้ายกัน โดย บังอร ชมจำปี (2529) กล่าวว่า ซอยที่มีความหนาแน่น มีกิจกรรมคึกคัก เกิดจากมีการเชื่อมต่อที่ดี เรียกว่าเป็น ซอยผ่านตลอด จะมีการที่ดินอย่างผสมผสาน โดยเป็นพาณิชยกรรมในระดับดิน กว่า 75% และ ตลอดทั้งซอยเป็นอาคารที่มีการใช้งานเป็นที่พักและค้าขายกว่า 60% ขณะที่ ขวัญสรวง อติโพธิ (2548) และ ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2551) ก็เน้นในเรื่องเดียวกันว่าพื้นที่สาธารณะของไทยต้องมี

กิจกรรมการค้าอยู่โดยตลอด โดยเฉพาะประเภทการกิน ที่เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก เชื่อมต่อกันไปยังที่อื่นได้ และมีร่มเงาตลอดพื้นที่

จะเห็นได้ว่ามาตรฐานหลายฉบับและงานวิจัยบางผลงาน ได้ชี้ให้เห็นถึงตัวเลข หรือข้อมูลเชิงปริมาณ ที่สามารถนำไปใช้ในการกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์หาคุณสมบัติที่ดีของชอยต่อไปได้ ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ได้เลือกใช้ตัวเลขจากมาตรฐาน และงานวิจัย เรียงลำดับตามความสำคัญ และข้อมูลที่เหมาะสม ดังนี้ (1) มาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2553) เนื่องจากจะเป็นมาตรฐานเพียงไม่กี่ฉบับที่พูดได้มีการศึกษาเกี่ยวกับข้อกำหนดในการออกแบบ ที่ลงไปถึงองค์ประกอบทางกายภาพของอาคารและทางเท้าแล้ว ยังมีกระบวนการที่ได้กั้นกรองมาตรฐานสากลจากเมืองน่าอยู่ ที่ได้รับการยอมรับอีกถึง 5 เมืองอีกด้วย (2) งานวิจัยเรื่องการศึกษาการใช้ที่ดินในชอยสุขุมวิท 3 – 63 ของ บังอร ชมจำปี (2529) เนื่องจากเป็นการศึกษาเรื่องชอยที่ตรงกับงานวิจัยครั้งนี้มากที่สุด ซึ่งในประเทศไทยมีการศึกษาอยู่น้อยมาก (3) แนวทางการออกแบบถนนออร์ชาร์ด ประเทศสิงคโปร์ (2009) (4) แนวทางการออกแบบด้านผังเมือง (1996) และ แผนควบคุมการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย (2010) และ (5) แนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อมสำหรับคนเดินเท้าในประเทศฮ่องกง (2002)

2.6 กรอบงานวิจัย

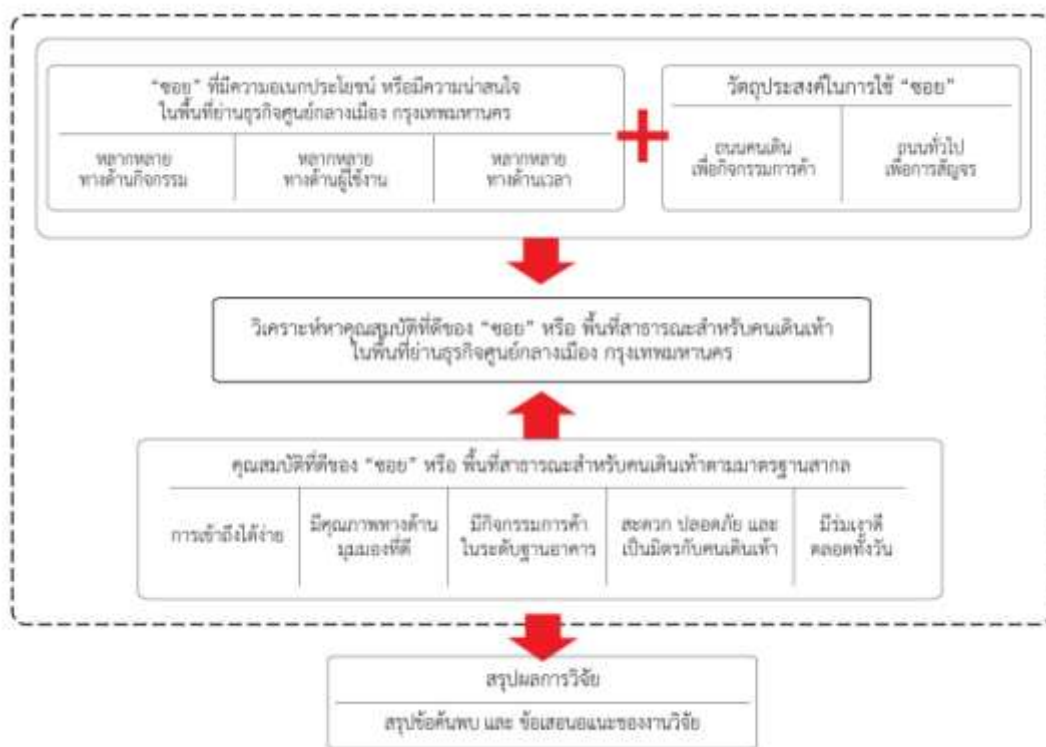
จากการทบทวนวรรณกรรม สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญ และพัฒนาเป็นกรอบแนวความคิดของงานวิจัยเกี่ยวกับการหาคุณสมบัติของชอยที่ดี ในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ได้ดังนี้

ขั้นแรกหาความเป็นย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองของเมือง เพื่อนำมาเป็นพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น คือสังเกตจากบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางของธุรกิจการค้าของเมือง เป็นย่านที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมสูงสุด เมื่อเทียบกับเขตอื่นๆของเมือง โดยตำแหน่งใจกลางจะมีกิจกรรมที่หลากหลาย มีลักษณะพิเศษ เกาะกลุ่มรวมตัวกันอยู่ โดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางทางการเงิน ธนาคาร สำนักงานต่างๆ ห้างสรรพสินค้า แล้วมีร้านค้าปลีกเพื่ อรองรับพนักงาน หรือ ผู้มาใช้พื้นที่ในแต่ละวันที่มีปริมาณมาก เช่น ตลาด ร้านอาหาร ผับ บาร์ ร้านขายเสื้อผ้า และมีสถานที่ราชการ พื้นที่สาธารณะ และอื่นๆ

จากนั้นก็เลือกพื้นที่ที่จะทำการลงสำรวจจากนิยามความเป็นชอยของไทย คือ “พื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า มีขนาดแคบยาว ที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก หรือสายรองของเมือง มีความสำคัญทั้งในระดับเมืองและชุมชน สามารถรองรับกิจกรรมทั้งทางการสัญจร เศรษฐกิจ และ

สังคมได้ดี” เพื่อให้การลงสำรวจพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่เสียเวลาจนเกินไป ซึ่งในงานวิจัยครั้งนี้ หากพบว่ามิชชั่นที่เป็นถนนคนเดิน ควรจะมีการแบ่งประเภทเพื่อให้งานวิจัยชัดเจนขึ้น ได้แก่ แบ่งตามรูปแบบการใช้งานเป็น ซอยที่เป็นถนนคนเดิน และ ซอยที่เป็นทางสัญจรทั่วไป เพื่อให้ได้พื้นที่ศึกษาที่หลากหลายครอบคลุม นำไปสู่ข้อสรุปที่น่าสนใจยิ่งขึ้น

ในขั้นตอนการลงสำรวจ จะค้นหาซอย ที่ประสบความสำเร็จ จากความมีเนกประโยชน์ของพื้นที่ (Multi-used Public Open Space) นั่นคือ พื้นที่ที่จะต้องมีความหลากหลายทั้งในด้านของผู้ใช้ กิจกรรม และเวลา (Diversities of People, Activities and Time) เพื่อนำมาเป็นพื้นที่ศึกษาจริงต่อไป และนำซอยเหล่านั้นมาสำรวจ และพิสูจน์ กับคุณสมบัติทั้ง 5 ของซอยที่ดีในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ที่ได้จากจากทบทวน แนวความคิด กรณีศึกษา มาตรฐานการออกแบบ รวมไปถึง งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การเป็นซอยที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย การมีคุณภาพของมุมมองที่ดี การมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฐาน อาคาร การมีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับคนเดินเท้า และการคุณภาพร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน และสามารถกำหนดกรอบงานวิจัย ได้ดังนี้



แผนภาพ 2.1: กรอบแนวคิดการวิจัย

(ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555)

บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้เป็นการศึกษาคุณสมบัติทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า หรือ ซอย ที่ประสบความสำเร็จในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง สีลม -สาทร กรุงเทพมหานคร ที่มีความหนาแน่นของกิจกรรม และผู้ใช้พื้นที่ในปริมาณสูง รูปแบบการวิจัยเป็นในเชิงคุณภาพ โดยวิธีการในการเก็บข้อมูล คือ การลงสำรวจพื้นที่ศึกษา และบันทึกข้อมูลผ่านรูปถ่าย (picture) แผนที่ (mapping) และรูปตัด (section) เพื่อให้ได้มาซึ่งองค์ประกอบทางกายภาพในประเด็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ตำแหน่งที่ตั้ง สัณฐานของซอย การสัญจรภายในซอย การใช้ประโยชน์อาคารและพื้นที่ทางเดินเท้า ภูมิทัศน์การสัญจร และคุณภาพร่มเงาที่เกิดขึ้นภายในซอยอย่างครบถ้วน แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์และประมวลหาคุณสมบัติทางกายภาพที่ดีของซอยในพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร

3.1 การกำหนดรูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาคุณสมบัติทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า หรือ ซอย ที่ประสบความสำเร็จในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง สีลม -สาทร กรุงเทพมหานคร ที่มีบริเวณกว้าง จึงต้องกำหนดการหาพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 ขั้นตอน ขั้นตอนแรก คือ การหาขอบเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้นจากความเป็นย่านพื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมือง แล้วค่อยสำรวจหาพื้นที่ศึกษาละเอียดจากซอยที่ประสบความสำเร็จ และใช้องค์ประกอบทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาละเอียดในช่วงเวลาปัจจุบัน ในการวิเคราะห์หาว่าซอยที่ดีในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง จะต้องมีคุณสมบัติทางกายภาพอย่างไรบ้าง ตรงตามสมมุติฐานที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมหรือไม่ แล้วสรุปผลการวิจัย ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

3.2 วิธีวิจัย

วิธีที่ใช้ในการวิจัยนี้คือการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยจะใช้ข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม เพื่อสร้างกรอบแนวความคิด กำหนดประเด็นข้อมูล และเกณฑ์พิจารณาในการเลือกพื้นที่ศึกษา การเก็บข้อมูล และการวิเคราะห์หาคุณสมบัติทางกายภาพที่ดีของซอยในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง

เมือง แล้วทำการลงสำรวจพื้นที่ศึกษา สังเกตการณ์ และบันทึกข้อมูล เพื่อนำมาวิเคราะห์หาข้อสรุปของงานวิจัย โดยมีรายละเอียดแบ่งเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

3.2.1 การศึกษาข้อมูล

ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น โดยการทบทวนวรรณกรรม จากแนวความคิด ทฤษฎี มาตรฐานการออกแบบเมือง กรณีศึกษาต่างๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง
- แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้า
- แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่ว่างสาธารณะที่ประสบผลสำเร็จ
- ปัจจัยที่ทำให้พื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าที่ดี และประสบความสำเร็จ
- กรณีศึกษา มาตรฐานทางด้านการออกแบบเมืองที่ประสบความสำเร็จ และ งานวิจัยเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า

เพื่อนำมากำหนดกรอบแนวความคิด คำถามงานวิจัย สมมุติฐาน เกณฑ์ในการพิจารณา กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น และพื้นที่ศึกษาละเอียด รวมไปถึงประเด็นในการเก็บข้อมูล ในการทำงานวิจัยต่อไป

3.2.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา

งานวิจัยชิ้นนี้ได้แบ่งการเลือกพื้นที่ศึกษาเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่

1) การเลือกพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น

เนื่องจากว่าพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม -สาทร มีอาณาเขตกว้างขวาง ซึ่งอาจจะทำให้ใช้เวลาในการวิจัยเกินจำเป็น หากไม่มีการกำหนดขอบเขตดังกล่าวให้ชัดเจน ซึ่งการกำหนดขอบเขตเบื้องต้นนั้นจึงเน้นไปยังพื้นที่ใจกลางของย่านธุรกิจศูนย์กลาง (core area) โดยพิจารณาจากภาพถ่ายทางอากาศ (Google-Earth Map) ประกอบกับการหาข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ และภาพถ่ายจากการลงสำรวจพื้นที่ โดย ประเมินผลจากระดับข้อมูลการเป็นใจกลางของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง และการเป็นชอย ดังนี้

1.1) การมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวของพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความเข้มข้น มีการกระจุกตัวของอาคาร สำนักงานขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์กรรม หรือแหล่งกิจกรรมที่มีลักษณะพิเศษ

1.2) บริเวณที่มีสถานี และโครงข่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนอยู่มากที่สุด เพราะเป็นสิ่งที่จะนำคนเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ได้มาก ซึ่งจะนำมาสู่การใช้บริการพื้นที่ทางเดินเท้าต่างๆ ตามมา

1.3) การเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า ภายนอกอาคาร มีขนาดแคบยาว ที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก หรือสายรองของเมือง มีความสำคัญทั้งในระดับเมืองและชุมชน สามารถรองรับกิจกรรมทั้งทางการสัญจร เศรษฐกิจ และสังคมได้ดี เพื่อกำหนดหาพื้นที่ที่มีความเป็นชอยในการสำรวจเบื้องต้น ในการหาพื้นที่ศึกษาละเอียดต่อไปได้

2) การเลือกพื้นที่ศึกษา (ชอยศึกษา)

เนื่องจากการศึกษาคั้งนี้มุ่งเน้นหาคำตอบประกอบทางกายภาพ เฉพาะชอยที่ประสบผลสำเร็จในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองเท่านั้น เพราะฉะนั้นจึงต้องกำหนดวิธีในการหาชอยเหล่านั้น จากแนวความคิดพื้นที่สาธารณะที่มีความอเนกประโยชน์ คือ มีความหลากหลาย ทั้งในแง่ของกิจกรรม กลุ่มผู้ใช้งาน และเวลา (Diversity of activities, people and time)

3.2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

โดยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (ทุติยภูมิ)

คือ การทบทวนวรรณกรรม แนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าที่ดี, โครงข่ายการสัญจร, มาตรฐานสากลสำหรับการออกแบบทางเท้า และกรณีศึกษาตัวอย่างที่ดี เพื่อกำหนดแนวทางในการทำงานวิจัย, คำถามงานวิจัย, สมมุติฐาน, วัตถุประสงค์ รวมถึงกรอบแนวความคิดในการวิจัย และการทบทวนวรรณกรรม แนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเป็นย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง, เอกสาร แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ หรือแผนที่สารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับความย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม -สาทร กรุงเทพมหานคร เพื่อนำมากำหนดขอบเขตในการสำรวจเบื้องต้น

2) ข้อมูลจากการลงสำรวจพื้นที่ (ปฐมภูมิ)

2.1) การลงสำรวจพื้นที่อย่างกว้าง (Windshield survey) เพื่อหาพื้นที่ศึกษาเบื้องต้นในการวิจัย จากนิยามของซอยที่ประสบความสำเร็จ มีความหลากหลายทั้งในแง่ของกิจกรรม กลุ่มผู้ใช้งาน และเวลา (diversity of activities, people and time) กล่าวคือ มีความเป็นอเนกประโยชน์ ด้วยการสังเกต และถ่ายภาพนิ่งต่อเนื่อง (static snap-shot) ตลอดเส้นทางทุกๆ 50 เมตร ผ่าน 4 ช่วงเวลาที่สำคัญๆ ได้แก่

- (1) เช้า 06.00 น. ถึง 11.00 น. ซึ่งเป็นเวลาก่อนเข้าทำงาน หรือ ก่อนเรียน
- (2) เที่ยง 11.00 น. ถึง 15.00 น. ซึ่งเป็นเวลาพักกลางวัน
- (3) เย็น 15.00 น. ถึง 18.00 น. ซึ่งเป็นเวลาเลิกงาน หรือ เลิกเรียน
- (4) กลางคืน 18.00 น. ถึง 06.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่นักท่องเที่ยวมาใช้บริการพื้นที่ เป็นสถานบันเทิง หรือ ที่พักผ่อนหย่อนใจอื่นๆ

แล้วทำการบันทึกผลลงตารางอย่างเป็นระบบ ผ่านตัวแปรต่างๆ ผลที่พบเห็นในพื้นที่ว่างสาธารณะ มีการให้ค่าน้ำหนักโดยการประเมิน “มาก” ให้ค่า 2 คะแนน “ปานกลาง” ให้ค่า 1 คะแนน และ “น้อย” ไม่ให้คะแนน จากนั้นรวมคะแนนที่ได้จากการบันทึกข้อมูล แล้วเรียงลำดับออกมาสำหรับตัดสินใจเลือกพื้นที่ศึกษา ซึ่ง การศึกษาการใช้อย่างอเนกประโยชน์ตัวแปร ปัจจุบันมีดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 3.1)

1) ความหลากหลายของคน พิจารณาด้วยองค์ประกอบย่อยดังต่อไปนี้

1.1) ความหลากหลายของวัย แบ่งช่วงอายุ ได้แก่ เด็กเล็ก 1-11 ปี วัยรุ่น 12-19
หนุ่มสาว 20-30ปี ผู้ใหญ่ 31-60ปี คนแก่ มากกว่า 60 ปี

1.2) ความหลากหลายของเพศ แบ่งเพศ ได้แก่ เพศชาย เพศหญิง

2) ความหลากหลายของเวลา พิจารณาด้วยองค์ประกอบย่อยดังต่อไปนี้

2.1) ความหลากหลายของเวลา ได้แก่ เช้า กลางวัน เย็น กลางคืน

2.2) ความหลากหลายของวัน ได้แก่ วันทำงาน วันสุดสัปดาห์

3) ความหลากหลายของกิจกรรม พิจารณาด้วยองค์ประกอบย่อยดังต่อไปนี้

3.1) กิจกรรมใช้ชีวิตประจำวัน ได้แก่ กิจกรรมซ้อนทับบนพื้นที่เดียวกันกิจกรรมต่างๆแยกกันในแต่ละส่วนของพื้นที่ กิจกรรมจุดเปลี่ยนการสัญจร กิจกรรมจุดหมายปลายทาง กิจกรรมจุดสัญจรไปยังพื้นที่อื่น

3.2) กิจกรรมทางเลือก ได้แก่ มหรสพการแสดง ซอป๊อง, ซุปเปอร์มาเก็ต, ตลาด, ร้านค้า รับประทานอาหารเครื่องดื่ม นันทนาการ กีฬา บันเทิง งานอดิเรก อ่านหนังสือ

3.3) กิจกรรมทางสังคม ได้แก่ นั่งมอง พักชั่วคราว นั่ง/ยืนคุย จับกลุ่มคุยกัน

ตารางแสดงความมีความอ่อนโยนของ "ชอย" ในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม-สาทร กรุงเทพมหานคร														
ชื่อชอย	ความหลากหลาย (● มาก=2 ● ปานกลาง=1 ● น้อย=0)													
	กลุ่มผู้ใช้งาน		กิจกรรม			ช่วงเวลา								รวมคะแนน
	เพศ	วัย	ประจำวัน	ทางเดิน	ศิลปะ	ในระหว่าง				ในหยุด				
					เช้า	เที่ยง	บ่าย	ดึก	เช้า	เที่ยง	บ่าย	ดึก		

ตารางที่ 3.1: แสดงระเบียบการบันทึกข้อมูลเพื่อหาความมีอ่อนโยนของชอยในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง สีลม-สาทร กรุงเทพมหานคร (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555)

2.2) การลงสำรวจ พื้นที่ศึกษาละเอียด (ชอยศึกษา) เพื่อเก็บข้อมูล องค์ประกอบทางกายภาพ และปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างละเอียด ตามคุณสมบัติ 5 ข้อ ตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ได้แก่

- (1) การเป็นชอยที่อยู่ในตำแหน่งที่ดี สามารถเข้าถึงได้ง่าย
- (2) การมีคุณภาพของมุมมองที่ดี
- (3) การมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฐานอาคาร
- (4) การมีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับคนเดินเท้า
- (5) การคุณภาพมีร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน

แต่คุณสมบัติที่กล่าวมาข้างต้น เป็นข้อเท็จจริงเชิงคุณภาพ ยากในการเก็บข้อมูล จึงจำเป็นต้องหาประเด็นทางกายภาพที่สามารถอ้างถึงคุณสมบัติในแต่ละข้อได้ เพื่อเกิดความชัดเจน และง่ายต่อการเก็บข้อมูล ประเด็นข้อมูลทางกายภาพที่สำคัญ ดังนี้

(1) สภาพกายภาพโดยทั่วไป

- ตำแหน่งที่ตั้งซอย ที่บันทึกผ่านแผนที่ระดับเมือง
- สภาพทางกายภาพโดยทั่วไป ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปถ่าย
- สัดส่วนความสูงอาคาร ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปตัด

(2) การสัญจรภายในพื้นที่

- รูปแบบการสัญจรภายด้วยยานพาหนะ ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปถ่าย
- รูปแบบการสัญจรภายด้วยเท้า ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปถ่าย
- ลักษณะการเข้าถึง ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปถ่าย

(3) รูปแบบการใช้ประโยชน์ในพื้นที่

- รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปตัด
- รูปแบบการใช้ประโยชน์ทางเท้า ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปตัด

(4) คุณภาพภูมิทัศน์ทางสัญจร

- คุณภาพอุปกรณ์ประกอบถนน ที่บันทึกผ่านตาราง
- คุณภาพพืชพรรณธรรมชาติ ที่บันทึกผ่านแผนที่และรูปถ่าย

(5) คุณภาพร่มเงาในพื้นที่

- การเกิดร่มเงาในพื้นที่ ที่บันทึกผ่านแผนที่

ซึ่งเมื่อได้ประเด็นและหัวข้อย่อยของข้อมูลที่ต้องการจะเก็บแล้ว ทำการเก็บข้อมูล ด้วยวิธีการสังเกตการณ์ และ ถ่ายภาพนิ่งต่อเนื่อง (static snap-shot) แล้วทำการแปลงข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบแผนที่ (mapping) หรือรูปตัด (section) ซึ่งบางประเด็นข้อมูลสามารถใช้ในการวิเคราะห์ หาค่าคุณสมบัติของซอยร่วมกันได้ ผู้วิจัยจึงได้แจ้งตารางการบันทึกข้อมูล ไว้ดังตามตาราง 3.1

ประเด็นข้อมูล	คุณสมบัติของ "ขอที่ดี" ตามมาตรฐานสากล					รูปแบบการนำเสนอข้อมูล				ประเภทข้อมูล		แหล่งที่มา	ปีสำรวจ	
	การเข้าถึงได้ง่าย	มีคุณสมบัติ	มีการรวมการดำเนินงานอาหาร	ปลอดภัยและมีประโยชน์ต่อคนกิน	มีแนวทางการติดตาม	แผนที่	รูปสื่อ	รูปถ่าย	ตาราง	ปฐมภูมิ	ทุติยภูมิ			
1.สภาพการถ่ายภาพโดยทั่วไป														
1.1 ส่วนหน้าที่ดี (ระดับย่าน)	●	●				●		●		●		ขอผ่านสื่อ-สาร	2554 ปี 2555	
1.2 ภาพถ่ายสภาพทั่วไป	●					●				●		ขอผ่านสื่อ-สาร		
1.3 สัดส่วนของภาพแสดงสถานอาหารกับความกว้างของ		●		●		●	●			●		ขอผ่านสื่อ-สาร		
2. การสำรวจภายในพื้นที่														
2.1 รูปแบบสำรวจด้วยยานพาหนะ	●					●		●		●	●	ทจ.		
2.2 รูปแบบสำรวจด้วยเท้า	●		●	●		●		●		●		ขอผ่านสื่อ-สาร		
2.3 ลักษณะการเข้าถึงพื้นที่	●					●		●		●		ขอผ่านสื่อ-สาร		
3. รูปแบบการใช้ประโยชน์ในพื้นที่												ขอผ่านสื่อ-สาร		
3.1 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร			●	●		●	●			●	●	สำนักพิมพ์กรมสุขภาพ		
3.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ถนน			●	●		●	●			●		ขอผ่านสื่อ-สาร		
4. คุณภาพภูมิทัศน์ทางสัญจร														
4.1 คุณภาพอุปกรณ์ประกอบถนน		●		●	●				●	●		ขอผ่านสื่อ-สาร		
4.2 คุณภาพพิททวารณรรณชาติ		●		●	●	●		●		●		ขอผ่านสื่อ-สาร		
5. การเกิดร่มเงาในพื้นที่ (จากอาคาร)				●	●	●				●		ขอผ่านสื่อ-สาร		

ตารางที่ 3.2: ตารางแสดงประเด็นข้อมูล และแหล่งที่มาในการสำรวจ "หยุด"
(ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555)

3.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาขั้นตอนนี้ จะต้องนำประเด็น ข้อมูลด้านองค์ประกอบทางกายภาพ จากการสำรวจภาคสนาม ในขั้นตอน 3.2.3 มาทำการวิเคราะห์ผ่านเกณฑ์ในแต่ละหัวข้อ โดยจะกำหนดเกณฑ์เป็นเชิงคุณภาพ คือ ระดับดีมาก ดี ปานกลาง และไม่ดี ประเมินจากข้อมูลเชิงปริมาณของมาตรฐานทางด้านการออกแบบเมืองที่ได้เรียงลำดับตามความสำคัญและข้อมูลที่เหมาะสม เป็น 6 เงื่อนไข ดังนี้

(1) มาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2553) เนื่องจากจะเป็นมาตรฐานเพียงไม่กี่ฉบับที่พูดได้มีการศึกษาเกี่ยวกับข้อกำหนดในการออกแบบ ที่ลงไปถึงองค์ประกอบทางกายภาพของอาคารและทางเท้าแล้ว ยังมีกระบวนการที่ได้กลิ่นกรองมาตรฐานสากลจากเมืองนำอยู่ที่ได้รับการยอมรับอีกถึง 5 เมืองอีกด้วย

(2) งานวิจัยเรื่อง การศึกษาการใช้ที่ดินในซอยสุขุมวิท 3 – 63 ของ บังอร ชมจำปี (2529) เนื่องจากเป็นการศึกษาเรื่องซอยที่ตรงกับงานวิจัยครั้งนี้มากที่สุด

(3) แนวทางการออกแบบถนนออร์ชาร์ด ประเทศสิงคโปร์ (2009)

(4) แนวทางการออกแบบด้านผังเมือง (1996) และ แผนควบคุมการพัฒนาเฉพาะพื้นที่เมืองชิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย (2010) และ

(5) แนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อมสำหรับคนเดินเท้าในประเทศฮ่องกง (2002)

(6) ซึ่งหากไม่พบข้อมูลเชิงปริมาณ หรือข้อมูลตัว เลขในประเด็นข้อมูลใด ผู้วิจัยจะทำการประเมินเกณฑ์ของประเด็นนั้นๆ จากแนวคิดทฤษฎีที่ได้ทบทวนมาส่วนที่เหลือ ได้กำหนดออกมาเป็นเกณฑ์ได้ ดังนี้

1) การเป็นซอยที่อยู่ในตำแหน่งที่ดี สามารถเข้าถึงได้ง่าย

- เชื่อมโยงระหว่างสถานีระบบคมนาคมต่างๆ พิจารณาจาก ระยะห่างระหว่างสถานีกับจุดกึ่งกลางของซอย ตามเกณฑ์ดังนี้ อยู่ห่างในระยะ 0-200 เมตร = ดีมาก, 200-400 = ดี, 400-800 = ปานกลาง และ 800 ขึ้นไป = ไม่ดี (มาตรฐานระยะการเข้าถึงขนส่งมวลชนระบบรางในเขตศูนย์กลางเมือง อยู่ที่ 400-600 เมตร ตามเงื่อนไขที่ 6)

- มีการเข้าถึง และ เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ซอยกับพื้นที่อื่นอย่างหลากหลาย พิจารณาจาก การเข้าถึงที่มีหลากหลายด้วยช่องทางการเข้าถึง โดยระยะห่างเฉลี่ยระหว่างเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ศึกษา ตามเกณฑ์ดังนี้ 0-50 เมตร = ดีมาก, 50-100 = ดี, 100-150 = ปานกลาง

กลาง และ 150 ขึ้นไป = ไม่ดี (มาตรฐานระยะห่างระหว่างถนนสายย่อยอยู่ที่ 90-150 เมตร ตามเงื่อนไขที่ 1) และหลากหลายด้วยประเภทของพาหนะในการเข้าถึงได้ทั้งยานพาหนะ และคนเดินเท้า

- โดยพิจารณาเพิ่มเติมผ่านการ เป็นทางลัดเชื่อมต่อ ไปยังแหล่ง กิจกรรมที่สำคัญ อื่นๆ ในพื้นที่ได้ (ตามเงื่อนไขที่ 6)

2) การมีคุณภาพของมุมมองที่ดี

- มีความต่อเนื่องของมุมมอง สองข้างทาง พิจารณาจาก ความต่อเนื่องด้วยเส้น ความสูงอาคาร แนวสร้างขีดของอาคารริมชอย หรือ อุปกรณ์ประกอบด้านหน้าอาคารต่างๆ รวมตลอดทั้งชอย แล้วทำการประเมินเป็นร้อยละ ตามเกณฑ์ดังนี้ 80-100% = ดีมาก, 60-80% = ดี, 40-60% = ปานกลาง และ ต่ำกว่า 40% = ไม่ดี (ตามเงื่อนไขที่ 6)

- สัดส่วนระหว่างความสูงของฐานอาคารและความกว้างชอย เหมาะสมกับ สัดส่วนของคนเดินเท้า ตามเกณฑ์ดังนี้ 1:0.4 - 1:0.5 = ดีมาก, 1:0.6 - 1:0.7 = ดี, 1:0.8 - 1:0.9 = ปานกลาง และ 1:1 ขึ้นไป = ไม่ดี (มาตรฐานอยู่ที่ 1: 0.8 ตามเงื่อนไขที่ 1)

- โดยพิจารณาเพิ่มเติมผ่านการ มีจุดหมายตาเป็นระยะ มีเอกลักษณ์ของพื้นที่ (ตามเงื่อนไขที่ 6)

3) การมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฐานอาคาร

- การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม พิจารณาจาก อาคารชั้นล่างเป็นการใช้ประโยชน์เป็นพาณิชยกรรมเฉลี่ยทั้งชอย ตามเกณฑ์ดังนี้ 80-100% = ดีมาก, 60-80% = ดี, 40-60% = ปานกลาง และ ต่ำกว่า 40% = ไม่ดี (มาตรฐานจากงานวิจัย อยู่ที่ 75% ตามเงื่อนไขที่ 2)

- การใช้ประโยชน์ของทางเดินเท้าในชอย เป็นพาณิชยกรรม เฉลี่ยทั้งชอย ตามเกณฑ์ดังนี้ 80-100% = ดีมาก, 60-80% = ดี, 40-60% = ปานกลาง และ ต่ำกว่า 40% = ไม่ดี (มาตรฐานจากงานวิจัย อยู่ที่ 75% ตามเงื่อนไขที่ 2)

4) การมีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับคนเดินเท้า

- การมีทางเดินเท้าในการสัญจรปลอดภัยจากรถ พิจารณาจากการมีทางเดินเท้า ทั้งรูปแบบบาทวิถี และ พื้นที่สำหรับทางเดินเท้าในระดับถนนที่กันไว้เฉพาะ ที่ต่อเนื่องกันตลอดทั้ง

ชอยเฉลี่ย ตามเกณฑ์ดังนี้ 80-100% = ดีมาก, 60-80% = ดี, 40-60% = ปานกลาง และ ต่ำกว่า 40% = ไม่ดี (ตามเงื่อนไขที่ 6)

- ระยะห่างระหว่างเสาไฟส่องทางในชอย ตามเกณฑ์ดังนี้ 20-30 เมตร = ดีมาก, 30-40 = ดี, 40-50 = ปานกลาง และ 50 ขึ้นไป = ไม่ดี (มาตรฐานระยะห่างระหว่างเสาไฟอยู่ที่ 30-40 เมตร ตามเงื่อนไขที่ 1)

- ปริมาณพืชพรรณธรรมชาติในพื้นที่ พิจารณาจากการมีพุ่มต้นไม้ปกคลุมตลอดทั้งชอยเฉลี่ย ตามเกณฑ์ดังนี้ 80-100% = ดีมาก, 60-80% = ดี, 40-60% = ปานกลาง และ ต่ำกว่า 40% = ไม่ดี (ตามเงื่อนไขที่ 6)

- โดยพิจารณาอุปกรณ์ประกอบถนนเพิ่มเติมว่ามีปริมาณเพียงพอ และคุณภาพต่างๆ ได้มาตรฐานสากลหรือไม่ (ตามเงื่อนไขที่ 6)

- การใช้ประโยชน์พื้นที่ที่หลากหลาย คึกคัก ตลอดเวลาทำให้ไม่เปลี่ยว โดยนำผลการประเมินรวมของข้อ (3) ทั้งสองประเด็นมาพิจารณา ตามเกณฑ์ดังนี้ 80-100% = ดีมาก, 60-80% = ดี, 40-60% = ปานกลาง และ ต่ำกว่า 40% = ไม่ดี (ตามเงื่อนไขที่ 6)

5) การคุณภาพมีร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน

- พิจารณาได้จาก การมีเงาจากอาคารที่ตกลงมายังพื้นที่ชอย เฉลี่ยผ่าน 3 ช่วงเวลา ตามเกณฑ์ดังนี้ 80-100% = ดีมาก, 60-80% = ดี, 40-60% = ปานกลาง และ ต่ำกว่า 40% = ไม่ดี (มาตรฐานอยู่ที่ 50% ตามเงื่อนไขที่ 6)

- โดยพิจารณาประกอบกับร่มเงาจาก โครงสร้างป้องกันแดดฝนที่ต่อ เนื่องจากตัวอาคาร ร่มสนามของรถเข็นริมทาง รวมไปถึงพืชพรรณธรรมชาติต่างๆ (ตามเงื่อนไขที่ 6)

เมื่อทำการประมวลข้อมูลตามเกณฑ์แล้ว นำผลแต่ละหัวข้อย่อยมาประมวลรวมกันอีกครั้ง เพื่อจะหาว่าในแต่ละ “พื้นที่ศึกษาละเอียด ” หรือ “ชอย” ที่ประสบผลสำเร็จนั้น มีคุณสมบัติของชอยที่ดีเป็นไปตามสมมุติฐานอย่างไรบ้าง แล้วจึงนำผลการสรุปของแต่ละชอยมาวิเคราะห์รวมกันอีกครั้ง เพื่อหาว่าคุณสมบัติที่สำคัญอะไรบ้าง ที่จะทำให้ชอยในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ประสบผลสำเร็จ และสามารถนำไปเป็นแนวทางเบื้องต้นในการกำหนดองค์ประกอบทางกายภาพของการพัฒนาพื้นที่พื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพฯ ที่เกี่ยวเนื่องกับการใช้ “ชอย” เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าได้



แผนภาพที่ 3.1: แสดงขั้นตอนของการทำวิจัย
(ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555)

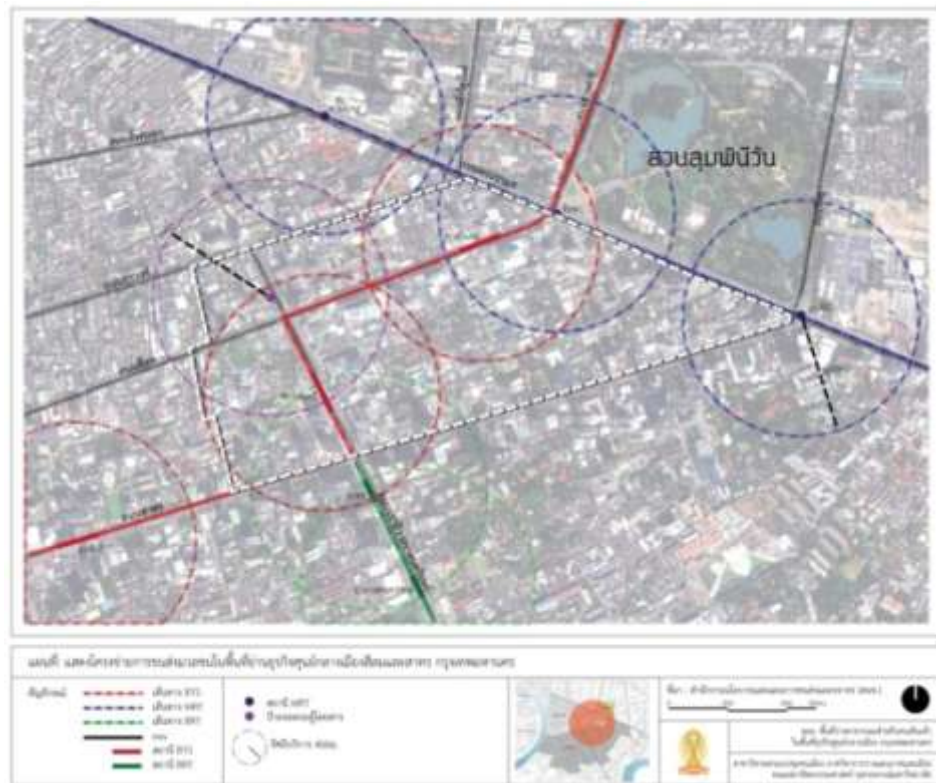
บทที่ 4 การดำเนินการศึกษา

4.1 การกำหนดขอบเขตการสำรวจพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองเบื้องต้น

ในการทำการวิจัยเรื่อง ซอยพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองของ กรุงเทพมหานคร นั้น จำเป็นต้องมีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ในการทำสำรวจเบื้องต้น เนื่องจากว่าย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม -สาทร มีอาณาเขตกว้างขวาง ซึ่งอาจจะทำให้เสียเวลาในการวิจัยหากไม่มีการกำหนดขอบเขตดังกล่าวให้ชัดเจน ซึ่งการกำหนดขอบเขตการสำรวจเบื้องต้นนั้น โดยงานวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นไปที่ความเป็นใจกลาง (core area) ของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง และการเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า ซึ่งจะพิจารณาจากภาพถ่ายทางอากาศ (Google-Earth Map) ประกอบกับการหาข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ และภาพถ่ายจากการลงสำรวจพื้นที่ โดยประเมินผลจากประเด็นข้อมูลการเป็นย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ดังนี้

1) การมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวของพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความเข้มข้น และมีการกระจุกตัวของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า หรืออาคารพาณิชย์กรรม เพราะเป็นแหล่งที่มีศักยภาพที่จะทำให้เกิดความหนาแน่นของคนเดินเท้าสูง ซึ่งจากการประเมินพบว่า พื้นที่ที่มีเอกลักษณ์ของย่านสีลม-สาทร ที่สามารถพบได้บ่อยจากกาค้นพบในอินเทอร์เน็ตคือบริเวณถนนสีลม ช่วงถนนพระราม 4 มาจนถึง ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ รวมไปถึง สำนักงานใหญ่ของธนาคาร, โรงแรม, คอนโดมิเนียม หรือห้างสรรพสินค้าใหญ่ๆ ในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม-สาทร จะเกาะตัวมากที่สุดอยู่บนถนนสาทร , สีลม (ช่วงระหว่างถนนพระราม 4 กับ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์), ถนนสุรวงศ์ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เช่นกัน

2) บริเวณที่มีสถานี และโครงข่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนอยู่มากที่สุด เพราะเป็นสิ่งที่น่าคนเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ได้มาก ซึ่งจะนำมาสู่การใช้บริการพื้นที่ทางเดินเท้าต่างๆ ตามมา ซึ่งจากการประเมิน พบว่าพื้นที่ที่มี ความหลากหลายของระบบการคมนาคมมากที่สุด รวมทั้งการคำนึงถึงขอบเขตของถนน ซอย หรือคลอง เพื่อให้ง่ายต่อการวิจัยแล้ว ได้แก่ บริเวณพื้นที่ที่ถูกโอบล้อมด้วย ถนนพระราม 4, ถนนสุรวงศ์, บริเวณซอยเดโช ซอยสีลม 11 และซอยสาทร 12 และถนนสาทร (ตามแผนที่ 4.1, 4.2)



แผนที่ 4.1: แผนที่แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในย่านสีลม-สาทร (ที่มา: google earth)

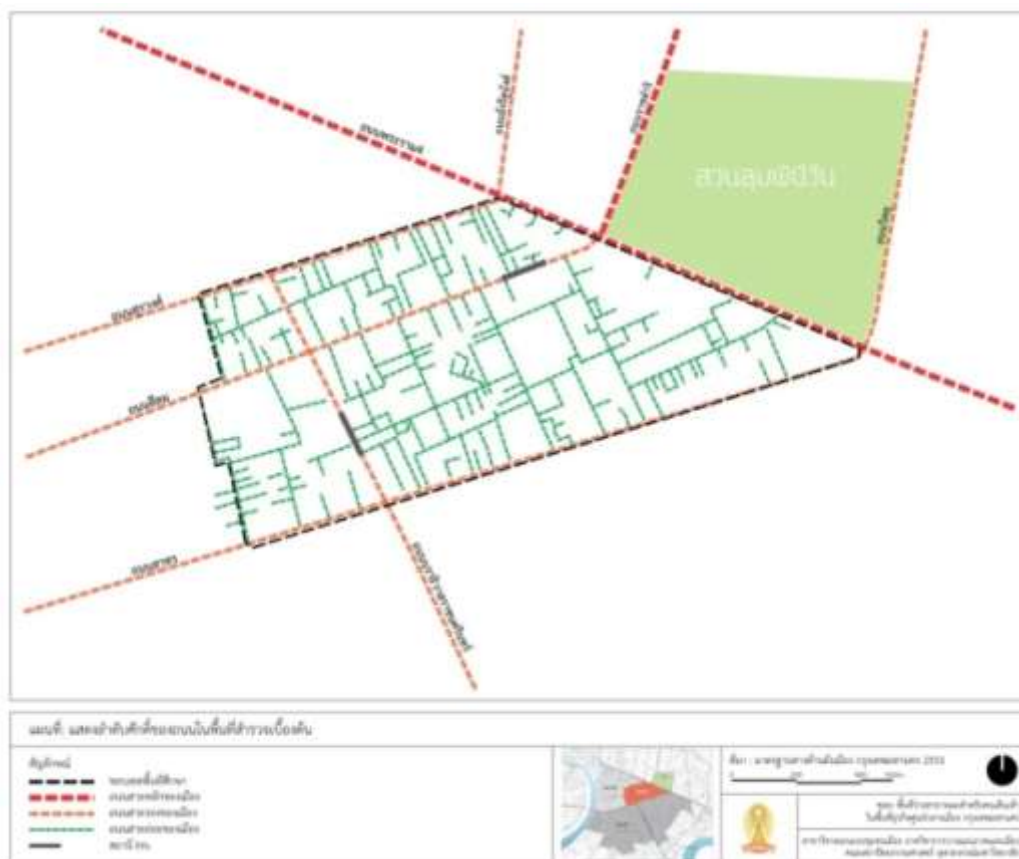


แผนที่ 4.2: แผนที่แสดงขอบเขตการสำรวจของงานวิจัยเบื้องต้น (ที่มา: google earth)

4.2 ประเภทของพื้นที่ในการสำรวจ

4.2.1) การกำหนดประเภทของพื้นที่ในการสำรวจ

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นในการหาคุณสมบัติทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้า หรือ ซอย เพราะฉะนั้นประเภทของพื้นที่ในการสำรวจ จึงถูกกำหนดเป็นพื้นที่สาธารณะที่การสัญจรด้วยเท้าสามารถแทรกซึม - เข้าถึงได้ และเป็นพื้นที่เพื่อการสัญจรที่มีสัดส่วนแคบยาว มากกว่าการเป็นพื้นที่นันทนาการที่มีขนาดกว้างใหญ่ สรุปได้ว่าประเภทของพื้นที่ในการสำรวจครั้งนี้ ได้แก่ พื้นที่ทั้งหมดบนถนนสายหลัก สายรอง และสายย่อย ที่สามารถสัญจรด้วยเท้าได้ ในขอบเขตพื้นที่สำรวจเบื้องต้น (ตามแผนที่ 4.3)



แผนที่ 4.3: แผนที่แสดงประเภทของพื้นที่สำรวจเบื้องต้น โดยแบ่งตามลำดับศักดิ์ของถนน
(ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

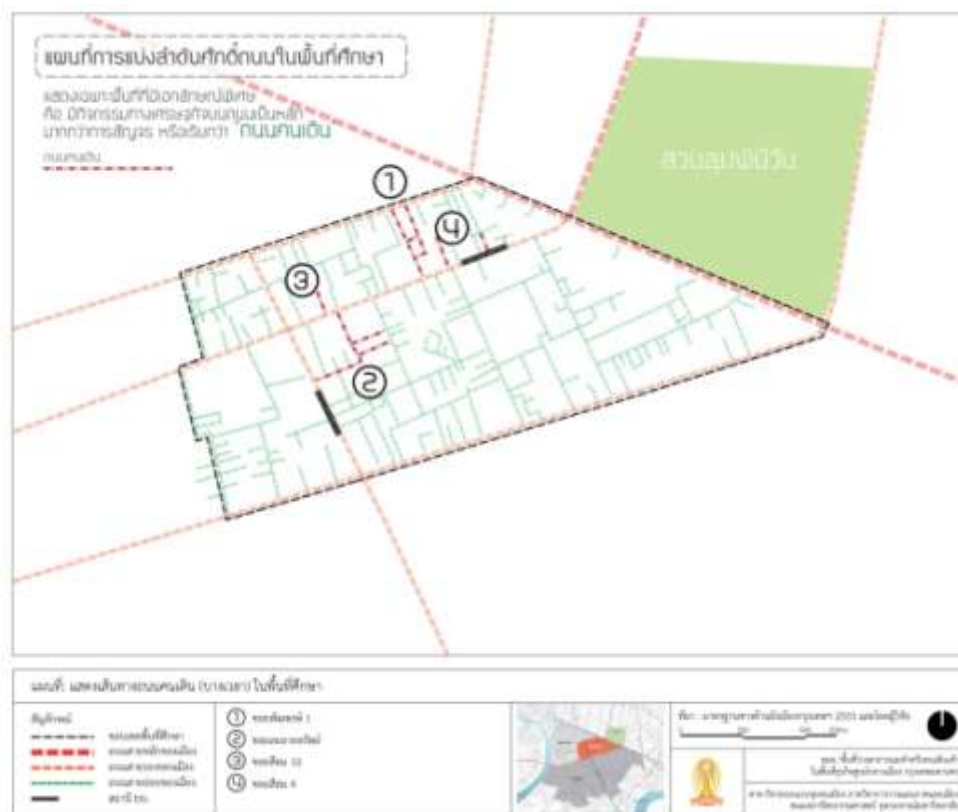
4.3 ประเภทของซอย

จากการลงสำรวจพื้นที่เบื้องต้น พบว่า ซอยหรือพื้นที่สาธารณะสำหรับการเดินเท้าในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม -สาทร มีการใช้แบบเป็น “ถนนคนเดิน” เพราะฉะนั้นเพื่อความหลากหลายและสมบูรณ์ของการวิจัยจึงสามารถแยกได้เป็น 2 ประเภทหลักๆ ได้แก่

4.3.1) ซอยที่เป็น “ถนนคนเดิน” หมายถึง การเดินเท้าบนถนน หรือซอยที่ปราศจากการรบกวนจากยานพาหนะอย่างรถยนต์ โดยส่วนใหญ่จะมีการใช้งานเป็นตลาดนัดสำหรับจับจ่ายใช้สอยสินค้าเบ็ดเตล็ดต่างๆ มีทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน (ตามแผนที่ 4.4)

4.3.2) ซอยที่เป็น “ถนนเพื่อการสัญจรทั่วไป” หมายถึง การเดินเท้าบนถนนที่มีการสัญจรของยานพาหนะโดยทั่วไป เป็นถนนที่คนสัญจรด้วยการเดินเท้า กับยานพาหนะสามารถใช้ร่วมกันได้ (share) เนื่องด้วยซอยบางซอยมีขนาด และจำนวนช่องทางการจราจรไม่มาก ทำให้เหมาะต่อคนเดินเท้าในการข้ามถนน หรือการทำกิจกรรมอื่นๆ

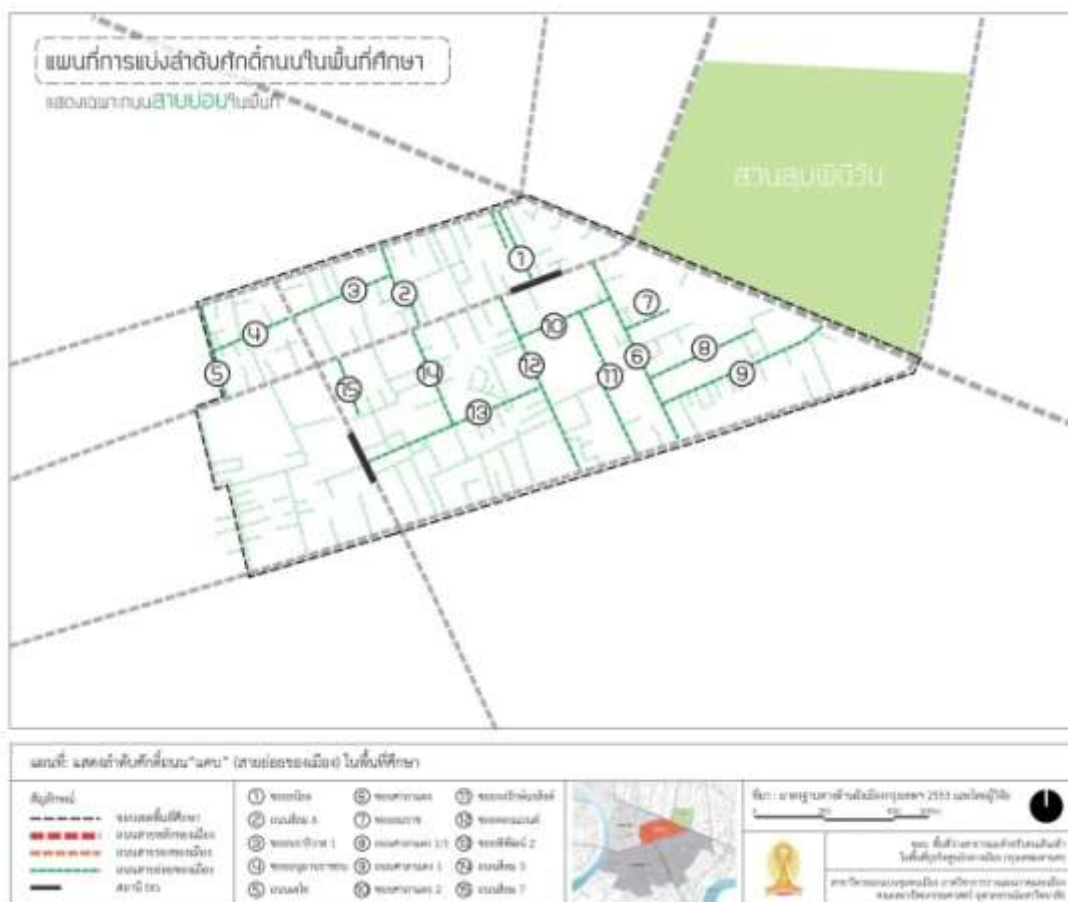
ซึ่งในการแบ่งประเภทของ “ซอย” นั้น จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดพื้นที่ศึกษาโดยละเอียดในขั้นต่อไป ทำให้เป็นพื้นที่ที่ประสิทธิผลต่อการวิจัยมากยิ่งขึ้น



แผนที่ 4.4: แผนที่แสดงถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)



รูปที่ 4.1: รูปภาพแสดงบรรยากาศของถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น
ดูประกอบแผนที่ 4.4 (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)



แผนที่ 4.5: แผนที่แสดงถนนเพื่อการสัญจรทั่วไป ในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น
(ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)



รูปที่ 4.2: รูปภาพแสดงบรรยากาศของถนนทั่วไป ในพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น (ดูประกอบแผนที่ 4.5)
(ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

4.4 การสำรวจพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น

การหาชอย หรือพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าที่ประสบความสำเร็จในการใช้งานจริง เพื่อนำไปเป็นพื้นที่ศึกษาโดยละเอียดต่อไป โดยความสำเร็จของแต่ละชอยนั้นจะประเมินจากความอเนกประโยชน์ของชอยนั้นๆ คือ การมีความหลากหลายในแง่ของคน เวลา และกิจกรรม (Diversities of People, Time and Activities) โดยมีเงื่อนไขและวิธีการในการสำรวจหาชอยตัวอย่าง ดังนี้

4.4.1) สำรวจตามพื้นที่ที่กำหนดได้กำหนดไว้ จากภายนอกอาคารเท่านั้น ตามประเภทที่ได้แบ่งไว้ใน หัวข้อ 4.3 มีดังนี้

1. ประเภทถนนคนเดิน ได้แก่ 1.1 ชอยสีลม 4, 1.2 ชอยพัฒพงษ์ 1, 1.3 ชอยสีลม 10, และ 1.4 ชอยละลายทรัพย์

2. ประเภทเพื่อการสำรวจทั่วไป ได้แก่ 2.1 ซอยถนิยะ 1, 2.2 ซอยสีลม 6,
 2.3 ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1, 2.4 ซอยอนุমানราชชน,
 2.5 ถนนเดโช, 2.6 ซอยศาลาแดง, 2.7 ซอยยมราช
 2.8 ซอยศาลาแดง 1/1, 2.9 ซอยศาลาแดง1,
 2.10 ซอยศาลาแดง 2, 2.11 ซอยจรัญรัชนีรังสี,
 2.12 ซอยคอนแวนต์, 2.13 ซอยพิพัฒน์ 2, 2.14 ซอยสีลม
 และ 3.15 ซอยสีลม 7

4.4.2) การเก็บข้อมูลตามความหลากหลายของเวลา เพื่อหาความเป็นอเนกประโยชน์ของ
 ซอย ในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม-สาทร สามารถแบ่งได้เป็น 4 ช่วงเวลา ดังนี้

- (1) เช้า 06.00 น. ถึง 11.00 น. ซึ่งเป็นเวลาก่อนเข้าทำงาน หรือ ก่อนเรียน
- (2) เที่ยง 11.00 น. ถึง 15.00 น. ซึ่งเป็นเวลาพักกลางวัน
- (3) เย็น 15.00 น. ถึง 18.00 น. ซึ่งเป็นเวลาเลิกงาน หรือ เลิกเรียน
- (4) กลางคืน 18.00 น. ถึง 06.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่นักท่องเที่ยวมาใช้บริการพื้นที่ เป็น
 สถานบันเทิง หรือ ที่พักผ่อนหย่อนใจอื่นๆ

4.4.3) เลือกเก็บข้อมูลตามซอยต่างๆ ด้วยวิธีการถ่ายภาพนิ่งต่อเนื่อง (Static Snap-shot)
 โดยการถ่ายภาพต่อเนื่องตลอดเส้นทางทุกๆ 50 เมตร และผ่าน 4 ช่วงเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อหาการ
 มีกลุ่มผู้ใช้งาน และ กิจกรรมที่หลากหลาย ในแต่ละช่วงเวลาของแต่ละซอย (หัวข้อ 3.2.3:53) โดย
 ทำการบันทึกอย่างเป็นระบบ และซ้อนทับกันในหลายช่วงเวลา จะทำให้พบบริเวณพื้นที่ที่เป็นที่
 นิยม ประสบความสำเร็จ หรือ มีความเป็นอเนกประโยชน์ในที่สุด

4.4.4) การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อหาซอยที่ประสบผลสำเร็จตามเกณฑ์ที่ได้ตั้งเอาไว้ มี
 ดังนี้ จากการสำรวจพื้นที่ตามระเบียบที่ได้ตั้งเอาไว้ พบว่า ในภาพรวมซอยในพื้นที่ย่านธุรกิจ
 ศูนย์กลางเมืองจะมีความครึกครื้น มีกิจกรรมหลากหลาย หนาแน่นไปด้วยผู้คนหลายช่วงอายุ ใน
 วันทำงานปกติ (วันจันทร์ -ศุกร์) โดยซอยถนิยะจะเป็นซอยที่มีความเป็นอเนกประโยชน์สูงสุด
 รองลงมาเป็นซอยคอนแวนต์ แต่กิจกรรมจะลดลงอย่างมากในวันหยุดงาน (วันเสาร์-อาทิตย์ และ
 วันหยุดนักขัตฤกษ์) ซึ่งซอยที่มีความหนาแน่น ครึกครื้นสูงสุดในวันหยุด ได้แก่ ซอยถนิยะ
 รองลงมาเป็น ซอยพัฒพงษ์ 1 ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ ซอยคอนแวนต์ และถนนเดโช
 (ตามตาราง 4.1)

4.5 พื้นที่ “ชอย” ศึกษาตัวอย่าง

จากการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นในการหาพื้นที่ชอยในการศึกษาตัวอย่างสำหรับงานวิจัย โดยคัดเลือกผ่านความเป็นอเนกประโยชน์ตามวิธีการที่กำหนดไว้อย่างเป็นระบบ ทำให้ได้ชอยที่มีความประสบความสำเร็จมากที่สุด หรือมีความน่าสนใจมากที่สุด มาเป็นพื้นที่ศึกษาโดยละเอียดในการวิจัย สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท 5 ชอย (ตามแผนที่ 4.6) ดังนี้

4.5.1 ชอยประเภทถนนคนเดิน

มีชอยที่มีความอเนกประโยชน์ที่สุด และน่าสนใจอยู่ทั้งหมด 2 ชอย ได้แก่

(1) ถนนคนเดินกลางวัน ได้แก่ “ชอยละลายทรัพย์”



รูปที่ 4.3: รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยละลายทรัพย์ ในแต่ละช่วงเวลา (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

(2) ถนนคนเดินกลางคืน ได้แก่ “ชอยพัฒนาพงษ์ 1”



รูปที่ 4.4: รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยพัฒนาพงษ์ 1 ในแต่ละช่วงเวลา (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

4.5.2 ชอย ประเภทถนนเพื่อการสัญจรทั่วไป

มีชอยที่มีความอเนกประโยชน์ที่สุด และน่าสนใจอยู่ทั้งหมด 3 ชอย ได้แก่

(1) “ชอยธนนิยะ 1”



รูปที่ 4.5: รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยธนนิยะ 1 ในแต่ละช่วงเวลา (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

(2) “ชอยคอนแวนต์”



รูปที่ 4.6: รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยคอนแวนต์ ในแต่ละช่วงเวลา (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

(3) “ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1”



รูปที่ 4.7: รูปภาพแสดงบรรยากาศของ ชอยนราธิวาสฯ1 ในแต่ละช่วงเวลา (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

4.6 การสำรวจ และเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษาละเอียด

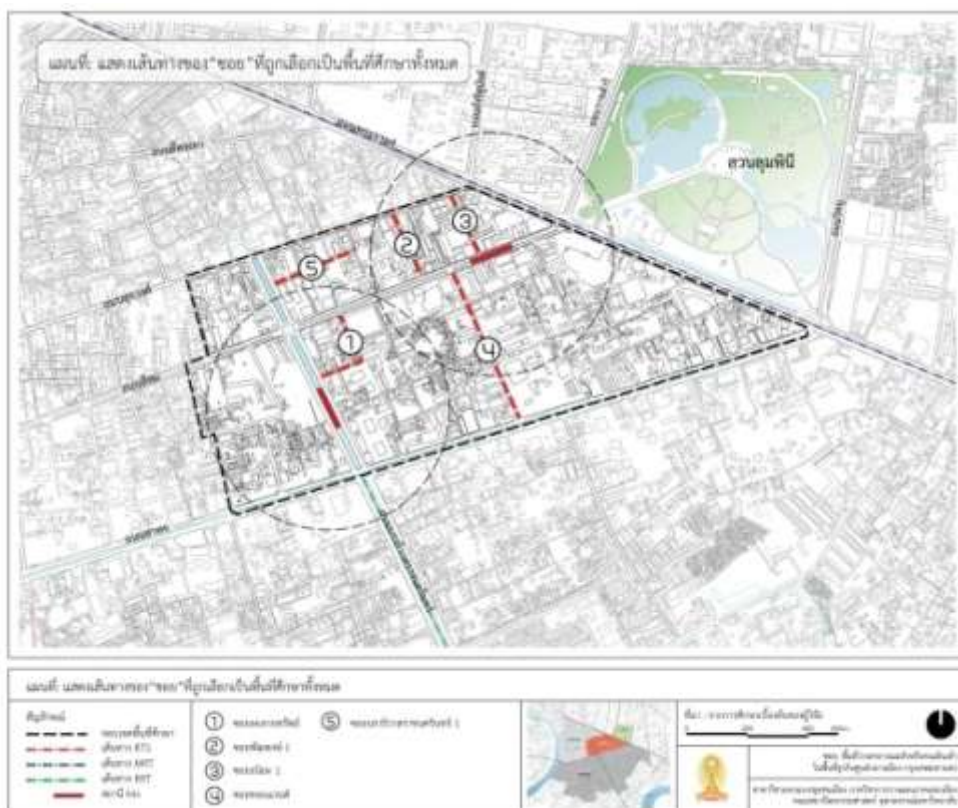
การลงสำรวจพื้นที่ศึกษาละเอียด เพื่อเก็บข้อมูลองค์ประกอบทางกายภาพ และปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างละเอียด ตามคุณสมบัติ 5 ข้อ ตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ดังนี้

(1) การเป็นชอยที่อยู่ในตำแหน่งที่ดี สามารถเข้าถึงได้ง่าย (2) การมีคุณภาพของมุมมองที่ดี (3) การมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ฐานอาคาร (4) การมีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับคนเดินเท้า (5) การคุณภาพมีร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน

ด้วยวิธีการสังเกตการณ์ และถ่ายภาพนิ่ง ต่อเนื่อง (static snap-shot) แล้วทำการแปลงข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบแผนที่ (mapping) หรือรูปตัด (section) ให้เกิดความชัดเจน และง่ายในการวิเคราะห์หาคุณสมบัติที่ดีของชอย ในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพฯ ตามประเด็นข้อมูลทางกายภาพที่สำคัญ ดังนี้ (1) สภาพกายภาพโดยทั่วไป (2) การสัญจรภายในพื้นที่ (3) รูปแบบการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ (4) คุณภาพภูมิทัศน์ทางสัญจร (5) คุณภาพร่มเงาในพื้นที่ (หัวข้อ 3.2.3:54)

ตารางแสดงควมมีความเอเนกประโยชน์ของ "ชอย" ในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม-สาทร กรุงเทพมหานคร														
ชื่อชอย	ความพึงพอใจ (● มาก=2 ● ปานกลาง=1 ● น้อย=0)													
	กลุ่มใช้งาน			กิจกรรม			โบราณคดี			ชีวิตวิถี			รวมคะแนน	
	เพศ	วัย	รายได้	ชางเลือก	พักผ่อน	อื่นๆ	เดิน	ขี่จักรยาน	รถ	รถ	เดิน	ขี่จักรยาน		รถ
1.1 ชอยเงิน 4	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	11
1.2 ชอยหลังรถไฟ 1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	18
1.3 ชอยเงิน 10	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	12
1.4 ชอยตลาดรถไฟ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	15
2.1 ชอยนิวยอร์ก 1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	21
2.2 ชอยเงิน 4	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	5
2.5 ชอยราชีวานาซานดิโนส 1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	14
2.4 ชอยอนุสาวรีย์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	8
2.5 สวนศิลป์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	10
2.6 ชอยสนามกีฬา	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	7
2.7 ชอยโรงละคร	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	9
2.8 ชอยสนามกีฬา 1/3	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	7
2.9 ชอยสนามกีฬา 1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	8
2.10 ชอยสนามกีฬา 2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	11
2.11 ชอยสวนศิลป์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	6
2.12 ชอยสวนศิลป์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	15
2.13 ชอยสวนศิลป์ 2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	10
2.14 ชอยเงิน 3	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	10
2.15 ชอยเงิน 7	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	8

ตารางที่ 4.1: ตารางแสดงควมมีความเอเนกประโยชน์ของ "ชอย" ในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม-สาทร กรุงเทพมหานคร (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555)



แผนที่ 4.6: แผนที่แสดงตำแหน่ง เส้นทางของ "ชอย" ที่เป็นพื้นที่ศึกษาทั้งหมด (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2554)

4.7 ผลการสำรวจ “ชอย” ศึกษา

จากการลงสำรวจพื้นที่ตั้ง ช่วงเดือนกันยายน ปี 2554 จนถึง เดือนกุมภาพันธ์ ปี 2555 ได้ผลการบันทึกข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงแยกตามพื้นที่ชอยศึกษาต่างๆ ดังนี้

4.7.1 ชอยละลายทรัพย์

1) สภาพกายภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลักๆ ดังนี้

1.1) ข้อมูลทั่วไป

ชอยสุรเสนา หรือ ชอยสีลม 5 หรือ ที่ทุกคนรู้จักกันในชื่อ “ชอยละลายทรัพย์” เป็นถนนชอยที่ตัดมาจากถนนสีลม แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร โดยมีสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงเทพตั้งอยู่บริเวณปากชอย เป็นแหล่งการค้าในรูปแบบเสมือนเป็นถนนคนเดินที่มีชื่อเสียงของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองที่สำคัญของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะในช่วงเวลาพักกลางวันตั้งแต่เวลา 11.00 -13.00 น.จะคลาคล่ำไปด้วยพนักงานบริษัทขาประจำ และลูกค้าชาวจรต่างๆ ที่จะมาจับจ่ายซื้อหาสินค้าที่มีให้เลือก อย่างหลากหลาย ทั้งเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย เครื่องประดับ เครื่องหนัง สำหรับผู้หญิง ผู้ชาย และเด็กๆ นอกจากนี้ยังมีอาหารทั้งสดและแห้ง เช่น ผักและผลไม้สด อาหารทะเล อาหารแห้ง อาหารปรุงสำเร็จ ขนมหวานแบบไทยๆ หรือ ขนมปังอบต่างๆ ให้เลือกซื้อได้ตามใจชอบ ราคาก็มีตั้งแต่ถูกจนถึงราคาแพง ตั้งแต่ของธรรมดาจนถึงของแบรนด์เนมที่สั่งมาจากต่างประเทศ เปิดบริการทุกวันจันทร์ - ศุกร์ ตั้งแต่เวลา 10.00 - 18.00 น. จึงเรียกเล่นๆว่า "ชอยละลายทรัพย์" เป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว

1.2) ตำแหน่งที่ตั้ง

ชอยละลายทรัพย์ เป็นถนน 2 สายที่มาเชื่อมต่อกัน โดยมีการวางตัวในแนวเหนือ -ใต้ เชื่อมต่อกับแนวถนนทิศตะวันออก -ตะวันตก โดยปากชอยทางด้านทิศเหนือติดกับถนนสีลม ส่วนปากชอยทางด้านทิศตะวันตก ติดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งพื้นที่ชอยนี้อยู่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช่องนนทรีเพียงประมาณ 50 เมตร และอยู่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีศาลาแดง ประมาณ 500 เมตร ในขณะที่ห่างจากรถไฟฟ้ามหานคร สถานีสีลมประมาณ 820 เมตร (ดูแผนที่ 4.7)

อาคารสำคัญบริเวณละแวกพื้นที่ชอยละลายทรัพย์ จากการสำรวจพบว่า มีทั้งหมด 5 อาคารที่มีความโดดเด่นให้กับพื้นที่นั่นก็คือ ธนาคารไทยทุน (สำนักงานใหญ่) ตั้งอยู่ทางทิศเหนือ บริเวณฝั่งซ้ายของปากชอยด้านถนนสีลม , ธนาคารกรุงเทพ (สำนักงานใหญ่) ตั้งอยู่ทางทิศเหนือ

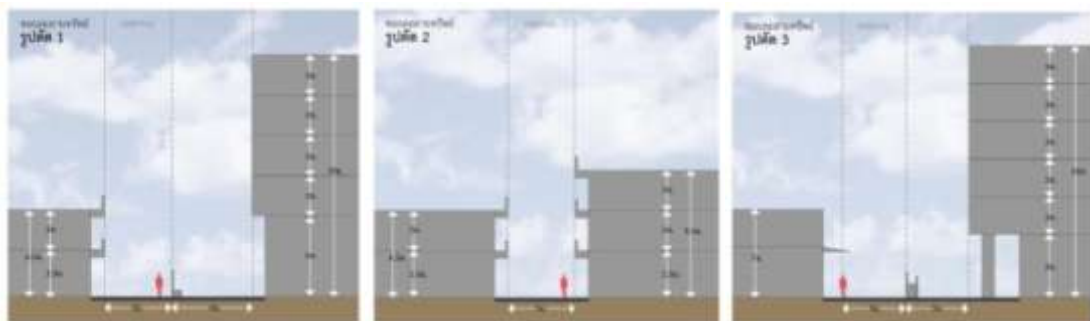
ทิศตะวันตกที่ติดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และมีความกว้างของถนนประมาณ 6 เมตร ตลอดทั้งซอย ส่วนลักษณะความสูงของอาคารในพื้นที่นั้น มีอยู่ 4 ระดับช่วงชั้น ได้แก่ 1-2 ชั้น, 3-4 ชั้น, 5-6 ชั้นและ 16 ชั้นขึ้นไป โดยช่วงชั้นที่ 1-2 ชั้น, 3-4 ชั้น และ 5-6 ชั้น สามารถพบได้ในปริมาณสัดส่วนที่เท่าๆกัน ประมาณ 30% ของพื้นที่ ส่วนช่วงชั้นที่ 16 ชั้นขึ้นไปพบในปริมาณที่น้อย โดยความสูงเฉลี่ยของอาคารภายในพื้นที่ซอยนั้นอยู่ที่ประมาณ 10 เมตร (ดูแผนที่ 4.9 และรูปตัด 4.1)



แผนที่ 4.8 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในซอยละลายทรัพย์



แผนที่ 4.9 แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์



รูปตัด 4.1 แสดงลักษณะความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์ (ดูประกอบกับแผนที่ 4.9)

2) การสัญจรภายในพื้นที่

2.1) การสัญจรด้วยยานพาหนะ

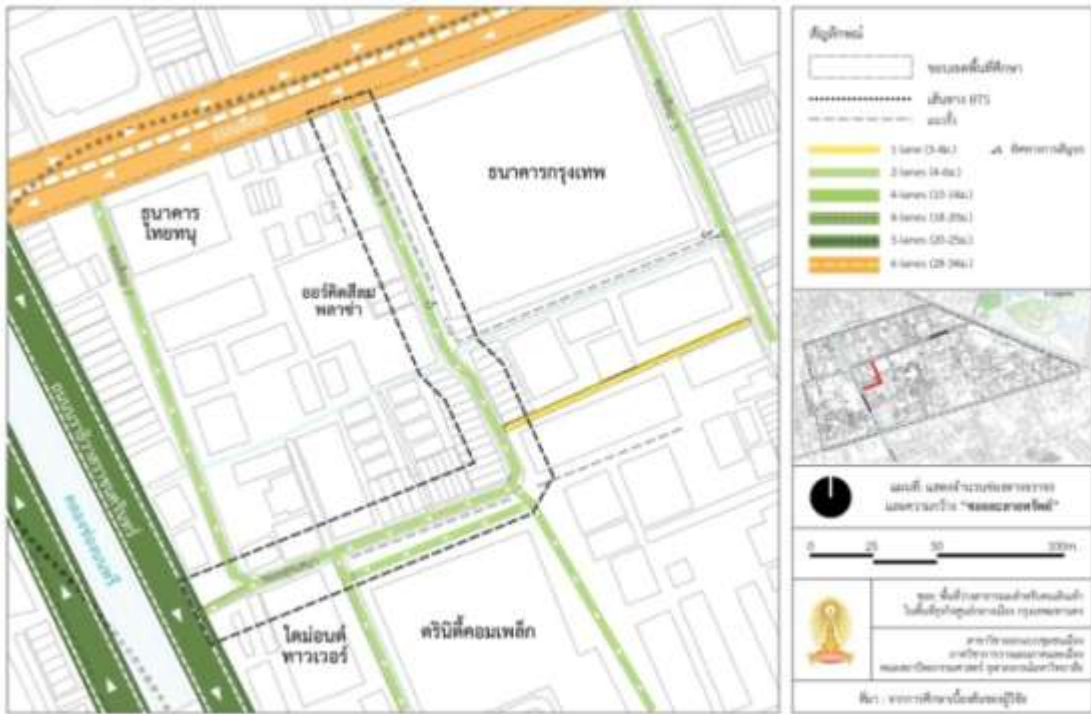
รูปแบบการสัญจรโดยรถยนต์ของพื้นที่ชอยละลายทรัพย์ มีถนนทั้งหมด 2 ช่องทาง สามารถเดินรถยนต์ได้ทางเดียวโดยรถยนต์สามารถเข้าจากทางทิศเหนือ และลงมาออกทางทิศใต้ ซึ่งรถยนต์สามารถสัญจรเข้ามาในพื้นที่ได้ในช่วงเวลาประมาณ 18.00 - 8.00 น. และถนนจะถูกปิดการสัญจรให้เข้าออกเป็นเวลาตั้งแต่ 8.00 - 18.00 น. เพื่อใช้เป็นพื้นที่ตลาดนัดสำหรับ พนักงานบริษัทที่อยู่บริเวณใกล้เคียงและคนเดินเท้าทั่วไป

2.2) การสัญจรด้วยเท้า

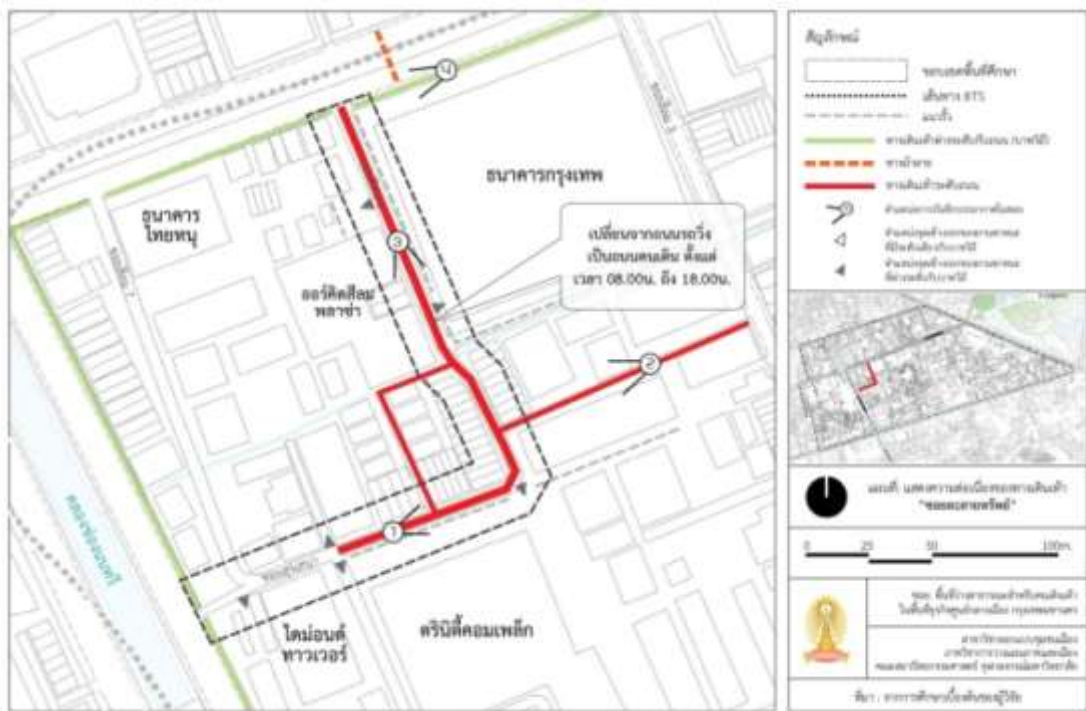
รูปแบบการสัญจรด้วยทางเท้าของพื้นที่ชอยละลายทรัพย์ มีความต่อเนื่องกันตลอดทั้งพื้นที่ประมาณ 80% ของทั้งซอย โดยพื้นที่ภายในซอยนี้จะไม่มีการปิดกั้นหรือการสัญจรจึงทำให้คนใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรทางเท้าแทน ซึ่งการปิดถนนนั้นก็เพื่อที่จะสามารถรองรับการสัญจรของคนที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่ชอยนี้ได้ (ดูรูปภาพ 4.10)

2.3) ลักษณะการเชื่อมต่อและเข้าถึง

การเชื่อมต่อภายในพื้นที่ของพื้นที่ชอยละลายทรัพย์ มีการเชื่อมต่อโดยถนนซอยย่อยทั้งหมด 5 ตำแหน่ง โดย 2 ตำแหน่งแรกมาจากทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ชอย ซึ่งถนนสองเส้นนี้เป็นทางเข้าออกส่วนบุคคล โดยอยู่ขนานข้างอาคารตริณีตี้คอมเพล็กซ์ทั้งด้านซ้ายและด้านขวา ที่สามารถเชื่อมไปยังถนนพิพัฒน์ 2, เป็นทางลัดไปยังรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช่องนนทรีและสามารถเชื่อมไปยังซอยคอนแวนต์ได้อีกด้วย อีกทั้งทางด้านทิศตะวันออกยังมีถนนส่วนบุคคลข้างธนาคารกรุงเทพ ถนนมีขนาดประมาณ 5 เมตร และถนนคนเดินที่เป็นซอยถัดลงมา ถนนขนาดประมาณ 2 เมตร ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังซอยสีลม 3 เพื่อเชื่อมไปยังถนนสีลมทางด้านทิศเหนือได้ ส่วนทางทิศตะวันตกที่ติดกับปากซอยถนนนราธิวาสราชนครินทร์ยังมีถนนสีลม 7 ที่สามารถเดินรถได้ทางเดียว ถนนมีขนาดประมาณ 6 เมตร ถนนนี้ทำหน้าที่ระบายปริมาณรถยนต์ให้กับชอยละลายทรัพย์ ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสีลมทางด้านทิศเหนือของพื้นที่ชอยได้อีกด้วย (ดูแผนที่ 4.11)

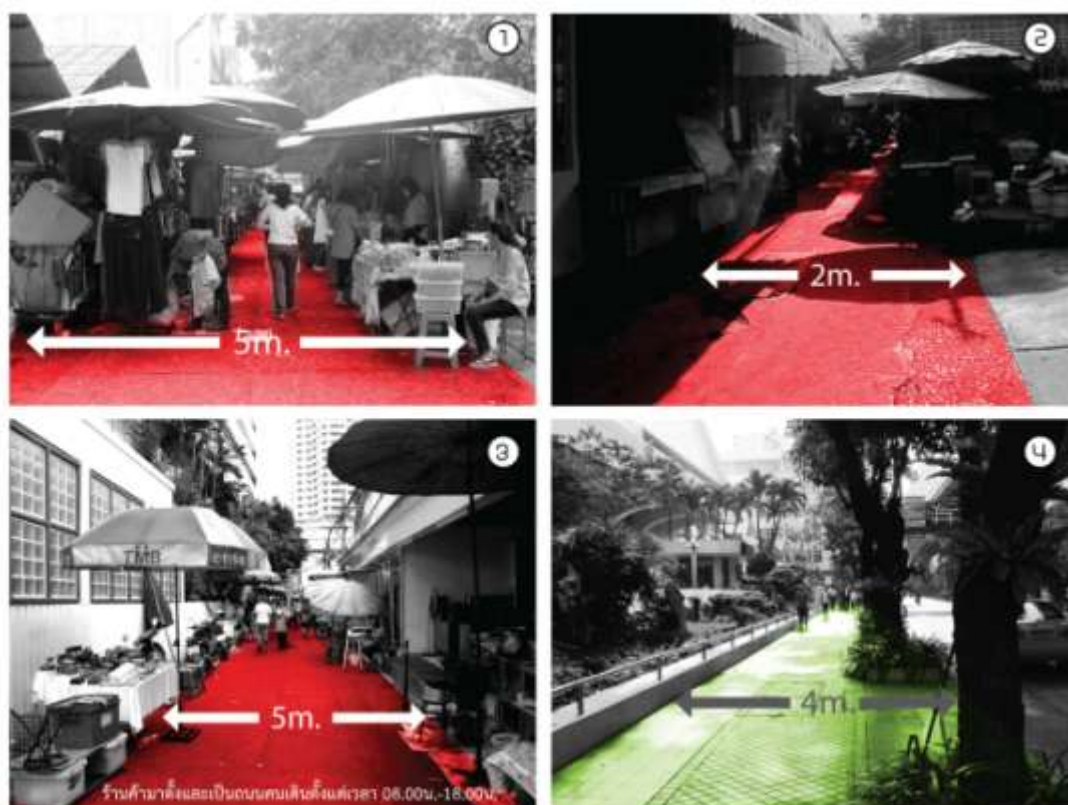


แผนที่ 4.10 แสดงลักษณะการสัญจร ขนาดช่องจราจรภายในซอยละลายทรัพย์ ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555



แผนที่ 4.11 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจรภายในซอยละลายทรัพย์

ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555



รูปภาพที่ 4.8 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจรภายในชอยละลายทรัพย์
 ดูแผนที่ 4.11 ประกอบ (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555)

3) การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

3.1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

จากการสำรวจ พบว่า มีการใช้ประโยชน์อาคารอยู่ 3 ประเภท คือ การใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรม ได้แก่ ตลาด , ตึกแถว, ห้างสรรพสินค้า, ธนาคาร, สำนักงาน เช่น ธนาคารกรุงเทพ เป็นต้น อีกทั้งยังพบอาคารประเภทที่อยู่อาศัย เช่น ไดม่อน ทาวเวอร์และบ้านเดี่ยว เป็นต้น และการใช้ประโยชน์อาคารแบบ พาณิชยกรรมกึ่งที่พักอาศัย ได้แก่ รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรมในระดับช่วงชั้นล่าง และ เป็นที่พักอาศัยบริเวณช่วงชั้นบน โดยการใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรมถึงกว่า 70% ของชอย (ดูแผนที่ 4.12)

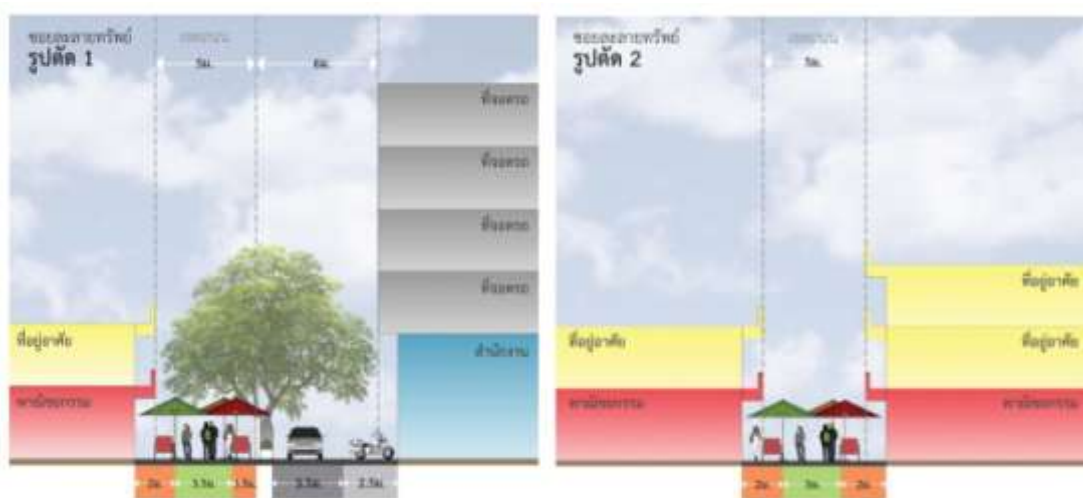
3.2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ของทางเดินเท้า

จากการที่พื้นที่ชอยละลายทรัพย์เป็นถนนคนเดิน ที่ไม่มีฟุตบาทสองข้างทาง จึงทำให้คนจำเป็นต้องใช้ถนนเป็นทางเดินเท้าแทน ซึ่งเวลามีตลาดนัดก็จะมีหาบเร่แผงลอยและรถเข็นต่างๆ

อยู่บนถนนตลอดแนว 2 ข้างทางกว่า 90% ของซอย โดยการตั้งขายของจะมีระยะอยู่ที่ประมาณ 2 เมตร ซึ่งถนนในซอยมีความกว้างประมาณ 5 เมตร จึงทำให้คนสามารถมีระยะทางเดินเท้าได้เพียงประมาณ 3 เมตรเท่านั้น (ดูรูปตัด 4.2)



แผนที่ 4.12 แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ซอยละลายทรัพย์ ที่มา: โดยผู้วิจัย



รูปตัด 4.2 แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ซอยละลายทรัพย์

4) ภูมิทัศน์การสัญจร

ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ ดังนี้

4.1) อุปกรณ์ประกอบถนน

จากการสำรวจ พบว่า อุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในพื้นที่ มีดังนี้ ร่มสนาม มีปริมาณที่เพียงพอในพื้นที่และมีความต่อเนื่องกันตลอดพื้นที่ที่ชอย เพราะพ่วงมากับหาบเร่ แผงลอยและรถเข็นต่างๆ ซึ่งสามารถสร้างสีสันให้กับพื้นที่นี้ได้เป็นอย่างดี โดยสภาพของร่มสนามมีทั้งเก่าและใหม่ปะปนกันไป แต่ข้อเสียคือไม่มีการจัดวางเรียงให้มีแนวทางที่เป็นระเบียบ จึงทำให้พื้นที่ดูรกตาไปบ้าง, กั้นสาด มีปริมาณที่เพียงพอตามส่วนของตึกแถว , ไฟส่องทาง พบในปริมาณที่น้อยมาก โดยพบไฟสาธารณะเพียงแค่ 2 ตำแหน่งสำหรับพื้นที่ในยามค่ำคืนเท่านั้น และพบป้ายจราจรบอกเส้นทางและป้ายบอกทางต่างๆบ้าง แต่มีปริมาณที่ไม่เพียงพอ อีกทั้งยังไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเพราะถูกบดบังด้วยร้านค้าและมีความทึบทออีกด้วย (ดูตาราง 4.3 และรูปภาพ 4.9)

4.2) พืชพรรณธรรมชาติ

จากการสำรวจพบว่า ภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์ พบต้นไม้ในปริมาณที่น้อย ส่วนใหญ่มีแต่ไม้กระถาง เนื่องจากมีการทำกิจกรรมภายในพื้นที่ มาก และพื้นที่ชอยมีความแคบ จึงทำให้ไม่ค่อยพบต้นไม้ใหญ่ ซึ่งต้นไม้ที่พบส่วนใหญ่ล้วนแล้วแต่จะเป็นร่มเงาที่ได้จากการปลูกในพื้นที่เอกชน แล้วย่นมาในพื้นที่ชอย (ดูแผนที่ 4.13 และรูปภาพ 4.10)

ตารางแสดงรายการอุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในชอยศึกษาและปริมาณ: ชอยละลายทรัพย์		
ลำดับที่	รายการอุปกรณ์ประกอบถนน	ปริมาณ (พอ= ● ,ไม่เพียงพอ= ●)
1	ร่มสนาม	●
2	กั้นสาด	●
3	ไฟส่องทาง	●
4	ป้ายจราจร/ ป้ายบอกทางต่างๆ	●

ตาราง 4.3 แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในชอยละลายทรัพย์ชอย



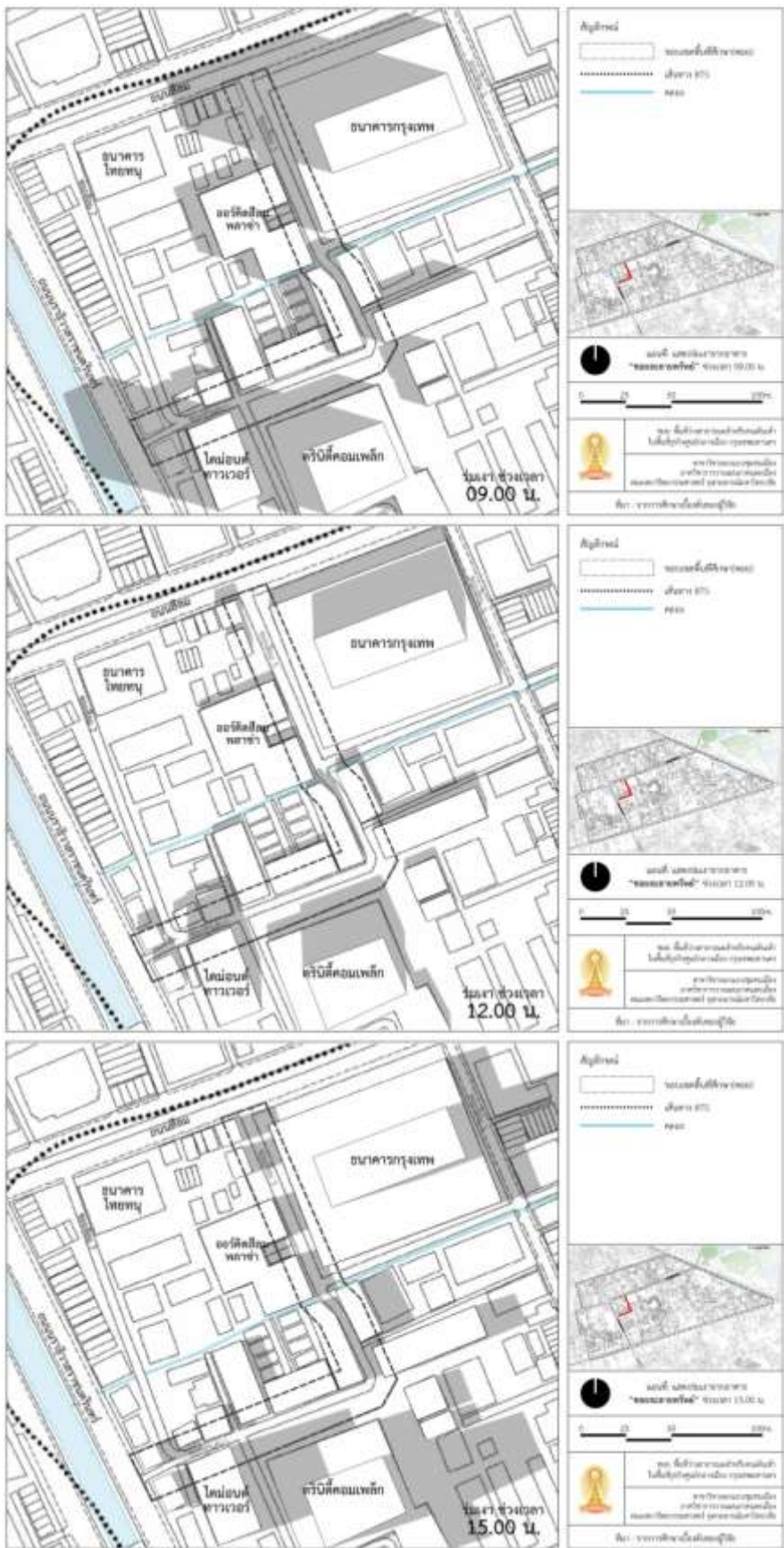
รูปภาพ 4.10 แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ชอยละลายทรัพย์ ประกอบแผนที่ 4.13

5) การเกิดร่มเงาจากความสูงอาคาร

ซึ่งสามารถแยกออกได้เป็น 3 ช่วงเวลา ดังนี้

- ช่วงเช้า เวลา 9.00 น. มีเงากว่า 90% ของพื้นที่ทั้งหมด
- ช่วงเที่ยง เวลา 12.00 น. มีเงาประมาณ 10% ของพื้นที่ทั้งหมด
- ช่วงเย็น เวลา 15.00 น. มีเงากว่า 50% ของพื้นที่ทั้งหมด

ทำให้เห็นว่าช่วงเช้าเป็นช่วงที่มีความร่มเงามากที่สุด ในขณะที่ช่วงเที่ยงที่มีปริมาณคนเข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่เป็นจำนวนมากกลับแทบไม่ได้รับร่มเงาจากอาคารเลย และช่วงเย็นของพื้นที่จะได้รับร่มเงาจากสองข้างทางในระดับปานกลาง พอๆกับการได้รับแสงแดดเช่นกัน เฉลี่ยแล้วมีปริมาณเงาจากอาคารประมาณ 50% จากตลอดทั้งวัน (ดูแผนที่ 4.14)



แผนที่ 4.14:
แผนที่แสดงร่มเงา
จากอาคาร
ภายในซอย
ละลายทรัพย์ โดย
ผ่าน 3 ช่วงเวลา

4.7.2 ซอยพัฒน์พงษ์ 1

1) สภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลักๆ ดังนี้

1.1) ข้อมูลทั่วไป

ซอยพัฒน์พงษ์ 1 เป็นส่วนหนึ่งของย่านพัฒน์พงษ์ ที่เป็นย่านบันเทิงยามราตรีของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเชื่อมระหว่าง ถนนสีลมกับถนนสุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก จัดเป็นย่านโคมแดงที่เป็นที่นิยมในหมู่นักท่องเที่ยวต่างชาติ ประกอบไปด้วยคลับ บาร์ ที่มีการแสดงการเต้น อะโกโก้ และอาจมีการค้าประเวณี ที่ตั้งอยู่ทั้งถนนพัฒน์พงษ์ซอย 1 และพัฒน์พงษ์ซอย 2 และยังคงอยู่ใกล้เคียงกับ ถนนอนิยะ ที่เป็นย่านค้าปลีก การระดับสูง เน้นให้บริการเฉพาะนักท่องเที่ยว ญี่ปุ่น ไม่ให้บริการลูกค้าชาวไทย นอกจากซื้อในด้านธุรกิจบริการแล้ว พัฒน์พงษ์ยังเป็นย่านที่มีแผงลอยขายสินค้าในเวลาากลางคืน มีชื่อเสียงเรื่องสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ เช่น แผ่นซีดี ดีวีดี และสินค้าเลียนแบบ

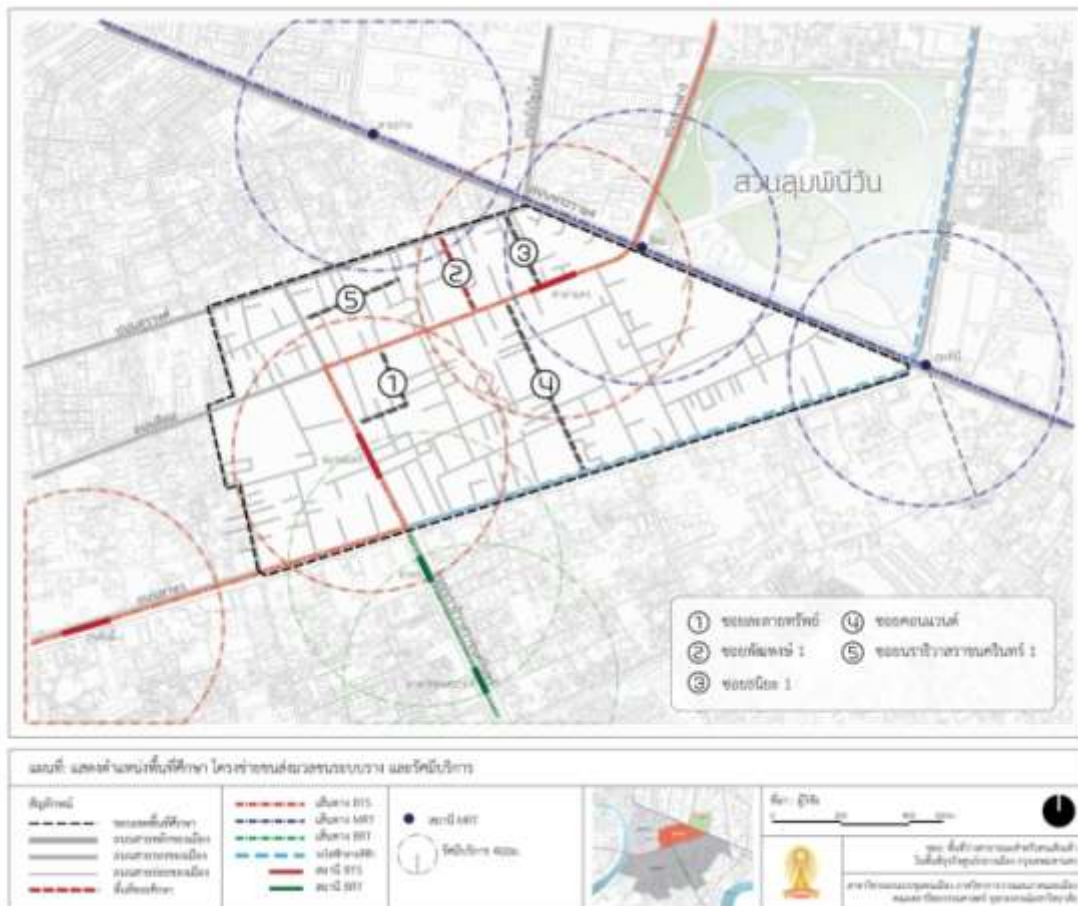
ซอยพัฒน์พงษ์ ตั้งอยู่บนพื้นที่เดิม เป็นสวนกล้วยกร่าง และครอบครองโดย กองทัพอากาศ ในช่วง สงครามโลก ครั้งที่สอง มาจากชื่อตระกูลพัฒน์พงษ์พานิช ซึ่งซื้อที่ดินบริเวณนี้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2489 สร้างอาคารพาณิชย์ และตัดถนน ตั้งชื่อว่า "ซอยพัฒน์พงษ์ 1" ต่อมาในปี พ.ศ. 2511 เริ่มมีไนต์คลับและสถานบันเทิงมาเปิด เพื่อรองรับ ทหารอเมริกันที่มารบในสงครามเวียดนาม และมีชื่อเสียงในช่วง พ.ศ. 2515-2535 ในบางครั้ง ชื่อถนนอาจสะกดว่า พัฒน์ พงษ์ ตามป้ายชื่อถนน ที่จัดทำโดยสำนักงานเขตบางรัก

1.2) ตำแหน่งที่ตั้ง

ซอยพัฒน์พงษ์ 1 มีการวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ ตั้งฉากกับถนนสีลม โดยปาก ซอยทางด้านทิศเหนือติดกับถนนสุรวงศ์ ส่วน ปากซอยทางด้าน ทิศใต้ติดกับถนนสีลม อยู่ห่างจาก สถานีศาลาแดงเพียงประมาณ 200 เมตร และอยู่ห่างจากรถไฟฟ้ามหานคร สถานีสีลมประมาณ 500 เมตร ในขณะที่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช่องนนทรีประมาณ 750 เมตร (ดูแผนที่ 4.15)

อาคารสำคัญบริเวณละแวกพื้นที่ซอยพัฒน์พงษ์ 1 จากการสำรวจพบว่า มีทั้งหมด 5 อาคารที่มีความโดดเด่นให้กับพื้นที่นั่นก็คือ อาคารมณเฑียรพลาซ่า ซึ่งเป็นอาคารที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์กรรม คือ เป็นศูนย์การค้า (shopping center) ภายในอาคารมีร้านค้า ร้านอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มากมาย โดยอาคารนี้ตั้ง อยู่ทางทิศเหนือ ตรงข้ามกับปากซอยของพื้นที่ทางด้านถนนสุรวงศ์ อีกทั้งภายในพื้นที่ซอยยังมีโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน ที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ ส่วนทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ซอย ฝั่งตรงข้ามของถนนสีลม ยังมีกลุ่มอาคาร

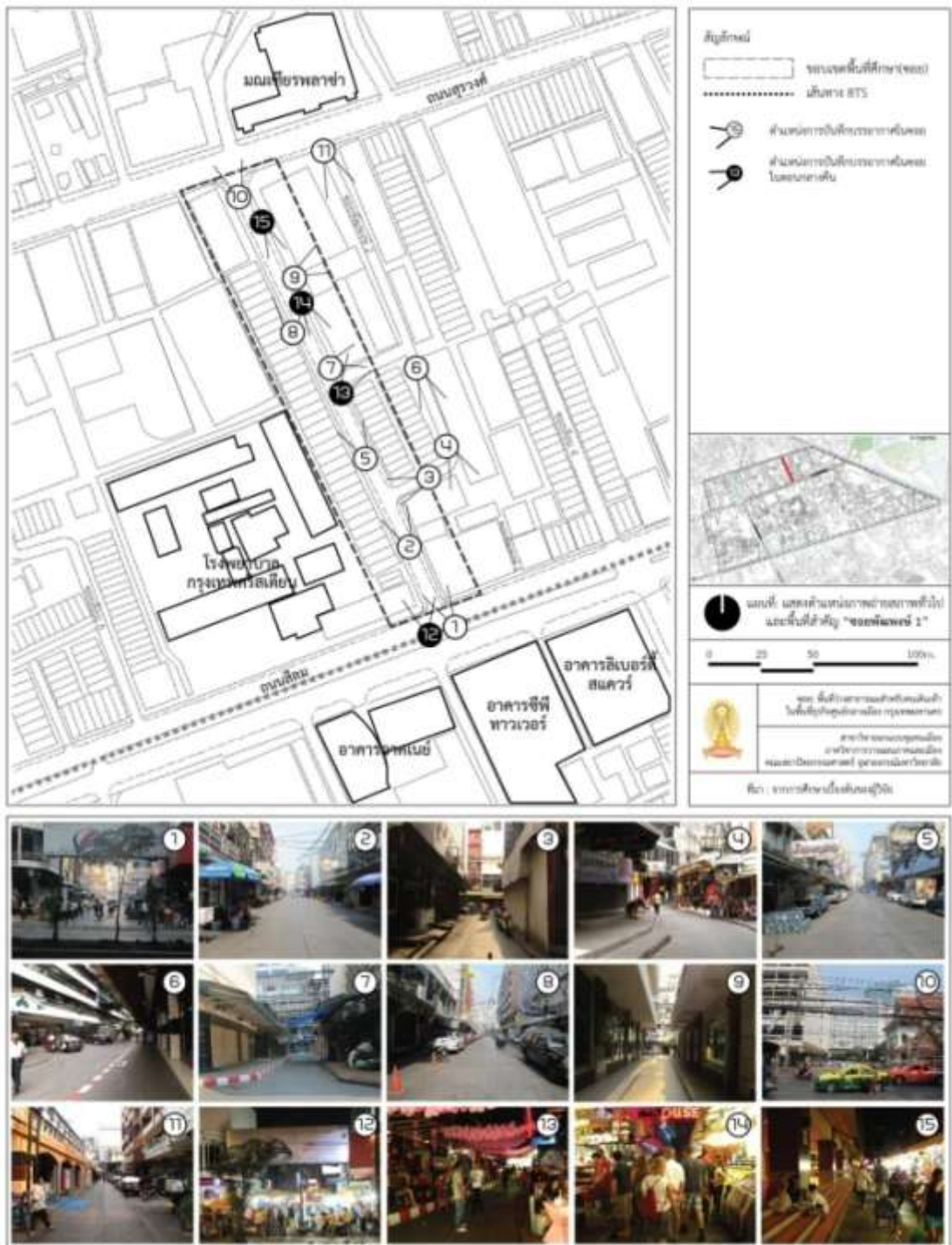
สำนักงานและร้านค้าต่างๆ เช่น อาคารออคเนย์ อาคารซีพี ทาวเวอร์ และอาคารลิเบอร์ตีสแควร์ ซึ่งอาคารสำคัญเหล่านี้ได้ส่งเสริมให้เกิดการขับเคลื่อนทางด้านธุรกิจ และกิจกรรมต่างๆนั้นยังส่งเสริมให้คนเข้ามาใช้พื้นที่นี้ได้ตลอดทั้งวัน (ดูแผนที่ 4.16)



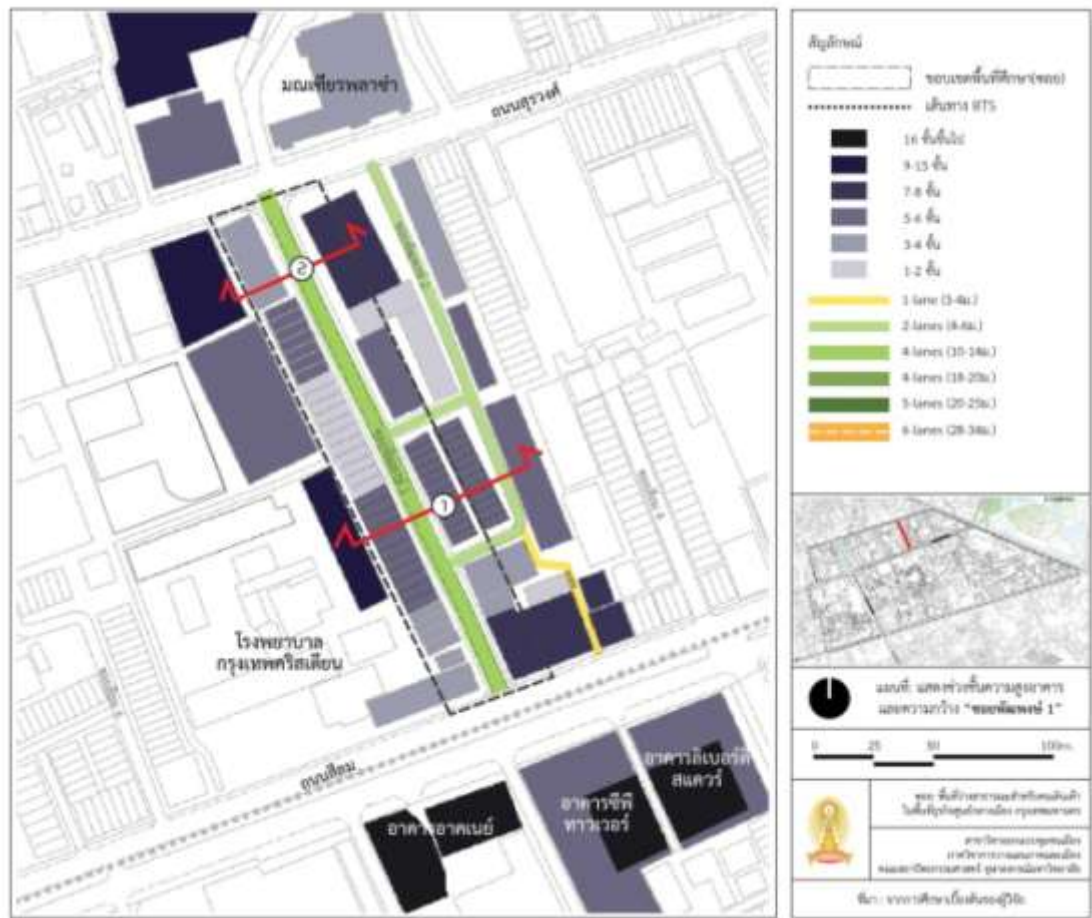
แผนที่ 4.15 แสดงที่ตั้งของซอยพัฒนาพงษ์ 1 ลักษณะเส้นทางและตำแหน่งของสถานีขนส่งมวลชน

1.3) ลักษณะพื้นฐานของซอย

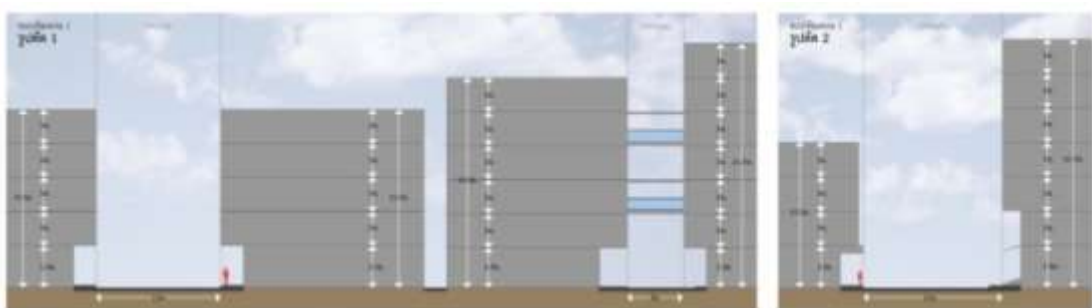
ซอยพัฒนาพงษ์ 1 จากการสำรวจพบว่า เป็นซอยที่มีลักษณะแคบยาว เป็นเส้นตรง โดยมีความยาวของซอยประมาณ 240 เมตรตั้งแต่ปากซอยทิศเหนือที่ติดกับถนนสุรวงศ์จนถึงปากซอยทิศใต้ที่ติดกับถนนสีลม และมีความกว้างของถนนประมาณ 11 เมตร ตลอดทั้งซอย ส่วนลักษณะความสูงของอาคารในพื้นที่นั้น มีอยู่ 3 ระดับช่วงชั้น ได้แก่ 1-2 ชั้น, 3-4 ชั้นและ 5-6 ชั้น โดยช่วงชั้นเหล่านี้มีสัดส่วนที่เท่าๆกัน โดยความสูงเฉลี่ยของอาคารภายในพื้นที่ซอยนั้นอยู่ที่ประมาณ 15 เมตร (ดูแผนที่ 4.17 และรูปตัด 4.3)



แผนที่ 4.16 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในซอยพัฒน์พงษ์ 1



แผนที่ 4.17 แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายในพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1



รูปตัด 4.3 แสดงลักษณะความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายในพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1 (ดูประกอบกับแผนที่ 4.17)

2) การสัญจรภายในพื้นที่

เนื่องจากซอยพัฒนาพงษ์ 1 มีรูปแบบการสัญจรเพื่อเป็นถนนคนเดินในเวลากลางคืน จึงทำให้การสัญจรภายในพื้นที่แบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

2.1) การสัญจรด้วยยานพาหนะ

- รูปแบบที่ 1 การสัญจรในช่วงเวลาปกติ ตั้งแต่ช่วงเวลา 4.00-15.00 น. มีช่องทางการจราจร 4 ช่องทาง โดยสามารถสัญจรโดยรถยนต์ได้ 2 ช่องทางและช่องจอดรถยนต์ได้ 2 ช่องทาง มีขนาดความกว้างของถนนประมาณ 11 เมตร สัญจรได้ 2 ทิศทาง

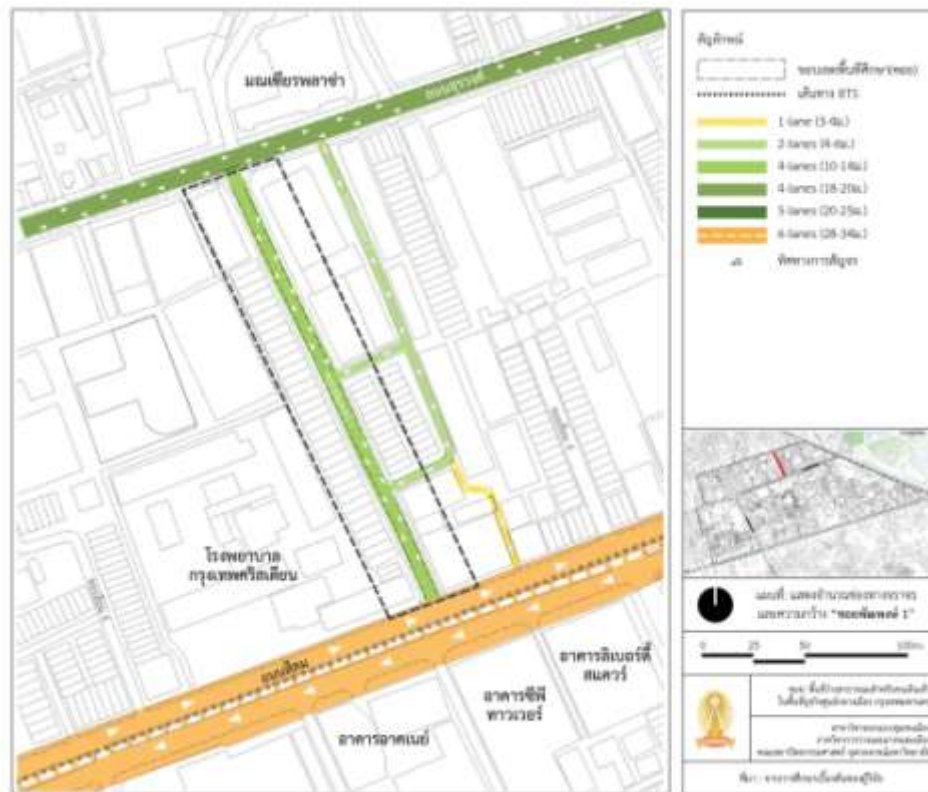
- รูปแบบที่ 2 การสัญจรพิเศษ ตั้งแต่ช่วงเวลา 15.00 - 4.00 น. ซึ่งช่องทางการจราจร 4 ช่องทาง นั้น ได้ถูกเปลี่ยนรูปแบบให้เป็นการสัญจรด้วยคนเดินเท้า ทั้งหมด (ดูแผนที่ 4.18)

2.2) การสัญจรด้วยเท้า

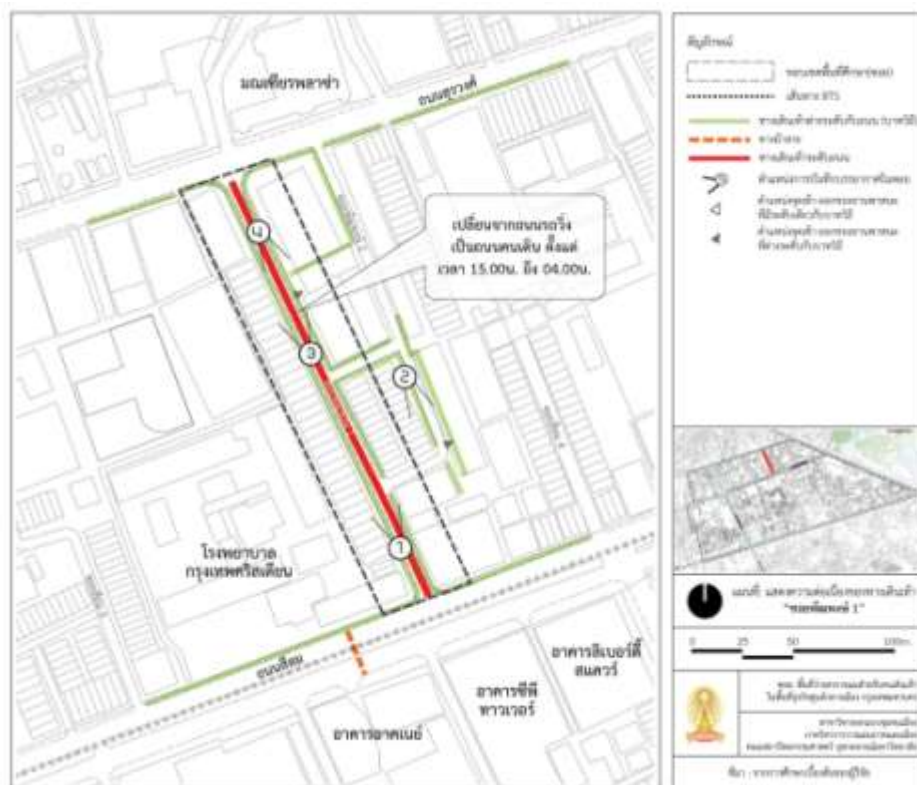
รูปแบบการสัญจรด้วยทางเท้าของพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1 มีความต่อเนื่องกันตลอดทั้งพื้นที่ โดยมีฟุตบาทรองรับการสัญจรข้างละประมาณ 2 เมตร ทั้งสองข้างทาง (ดูรูปภาพ 4.11)

2.3) ลักษณะการเชื่อมต่อและเข้าถึง

การเชื่อมต่อภายในพื้นที่ของพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1 มีการเชื่อมต่อโดยถนนซอยย่อยทั้งหมด 3 ตำแหน่ง จากทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ ซึ่งเป็นทางเชื่อมต่อไปยังซอยพัฒนาพงษ์ 2 เท่านั้น โดยมีระยะห่างจากซอยพัฒนาพงษ์ 1 และซอยพัฒนาพงษ์ 2 เพียงประมาณ 30 เมตร โดยทางเชื่อมต่อนั้นเป็นการสัญจรโดยรถยนต์ 2 เส้นทางและการสัญจรทางเท้า 1 เส้นทาง (ดูแผนที่ 4.19)



แผนที่ 4.18 แสดงลักษณะการสัญญาณ ขนาดช่องจราจรภายในซอยพัฒนาพงศ์ 1 ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555



แผนที่ 4.19 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญญาณภายในซอยพัฒนาพงศ์ 1



รูปภาพ 4.11 แสดงลักษณะขนาดช่องจราจรภายในพื้นที่ชอยพัฒน์พงษ์ 1

3) การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

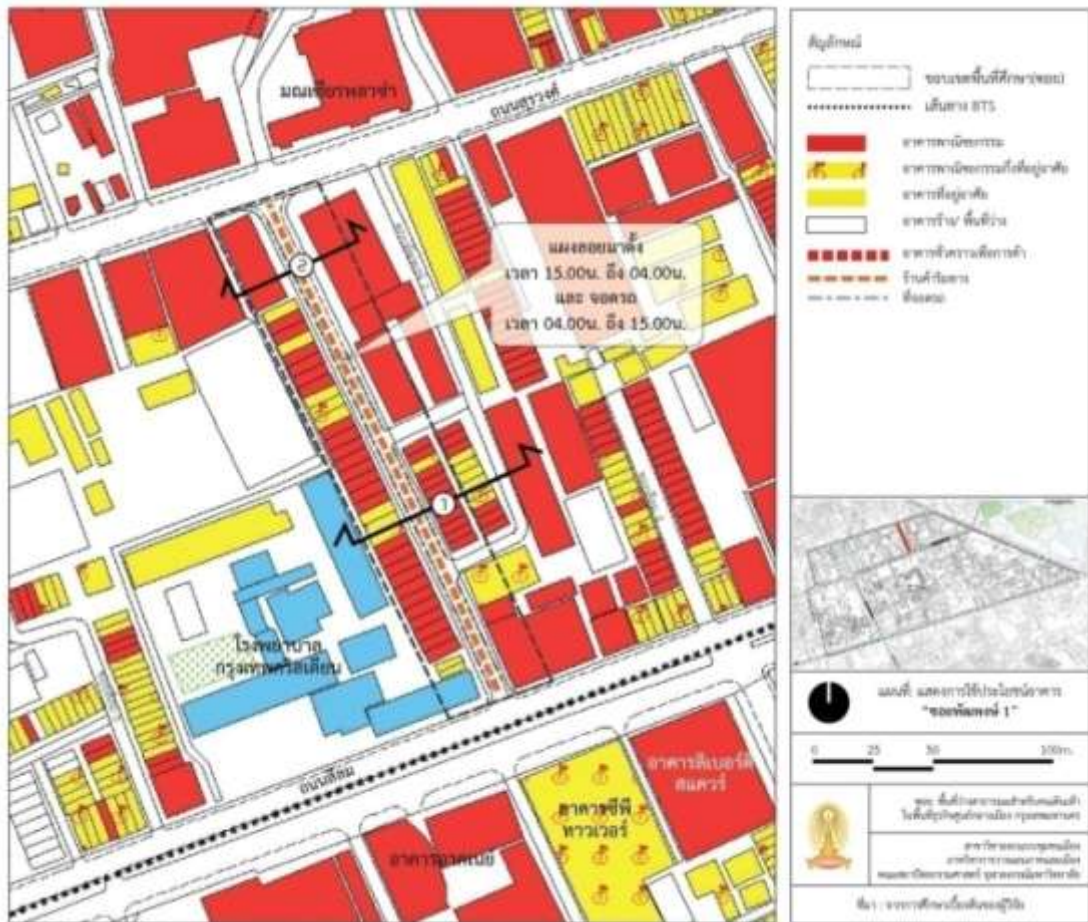
3.1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

จากการสำรวจ พบว่า ภายในพื้นที่ชอยพัฒน์พงษ์ 1 มีการใช้ประโยชน์อาคารอยู่ 2 ประเภท คือ การใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรม ได้แก่ ตึกแถวที่มีกิจกรรมสำหรับยามค่ำคืน , ร้านอาหาร, สถานบันเทิง ยามค่ำคืน, ร้านขายของที่ระลึก อีกทั้งยังพบอาคารพาณิชย์กรรม ประเภทตึกสูงขนาดไม่เกิน 7 ชั้นบ้างประปรายบริเวณปากซอยทางด้านทิศเหนือ และการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรมกึ่งที่พักอาศัย ได้แก่ รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรมในระดับช่วงชั้นล่าง และเป็นที่พักอาศัยประเภทโรงเรียน , เกสเฮ้าส์, สำนักงาน บริเวณช่วงชั้นบน (ดูแผนที่ 4.20)

3.2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ของทางเดินเท้า แบ่งออกได้เป็น 2 ช่วงเวลา ดังนี้

- ช่วงเวลากลางวัน มีฟุตบอลรองรับการเดินเท้าตลอดทั้ง 2 ข้างทางของพื้นที่ในชอย ซึ่งมีขนาดประมาณ 2-2.5 เมตร (ดูรูปตัด 4.4)

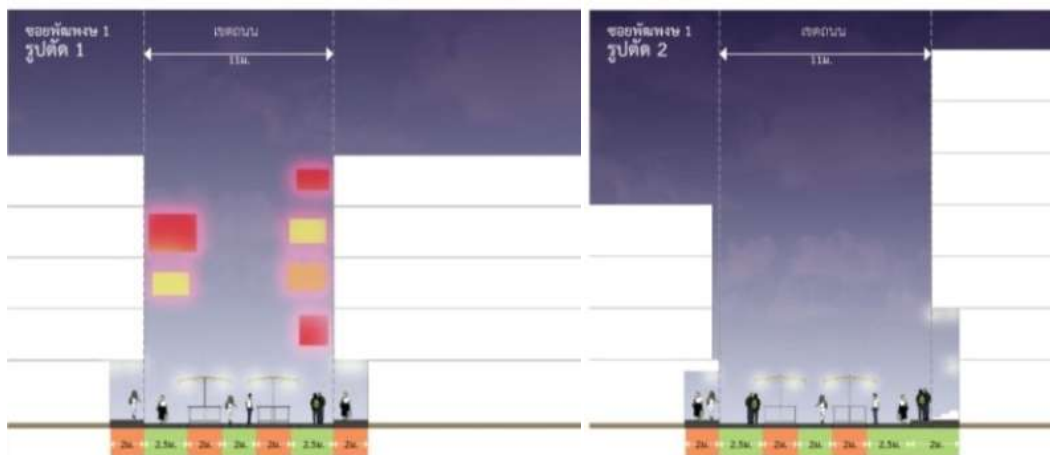
- ช่วงเวลากลางคืน ช่องทางสัญจรและช่องจอดรถยนต์ทั้งหมดในช่วงเวลากลางวันของพื้นที่ในซอย จะถูกเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้า หาบเร่แผงลอย โดยได้ถูกใช้เป็นที่ของตลาดนัดยามค่ำคืน ซึ่งแบ่งให้เป็นพื้นที่สำหรับหาบเร่ แผงลอย ขนาดประมาณ 2 เมตร และใช้สำหรับการสัญจรทางเท้า ขนาดประมาณ 2-2.5 เมตร สลับกันไป (ดูรูปตัด 4.5)



แผนที่ 4.20 แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1



รูปตัด 4.4 แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าในช่วงเวลากลางวันภายในพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1



รูปตัด 4.5 แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้า
ในช่วงเวลากลางคืนภายในพื้นที่ชอยพัฒนาพงษ์ 1

4) ภูมิทัศน์การสัญจร

ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ ดังนี้

4.1) อุปกรณ์ประกอบถนน

จากการสำรวจ พบว่า อุปกรณ์ประกอบถนนที่พบมากที่สุดในพื้นที่ คือ ป้ายร้านค้า ป้ายไฟต่างๆ ส่วนกันสาดที่พบภายในพื้นที่จะมาจกอาคารตึกแถว ซึ่งจะถูกใช้งานในช่วงเวลากลางวัน ตลอดพื้นที่ในชอย ซึ่งมีในปริมาณที่เพียงพอ แต่มีสภาพทรุดโทรม นอกนั้นไม่พบอุปกรณ์อื่นๆ ภายในชอยพัฒนาพงษ์ 1 เลย (ดูตาราง 4.4 และรูปภาพ 4.12)

4.2) พืชพรรณธรรมชาติ

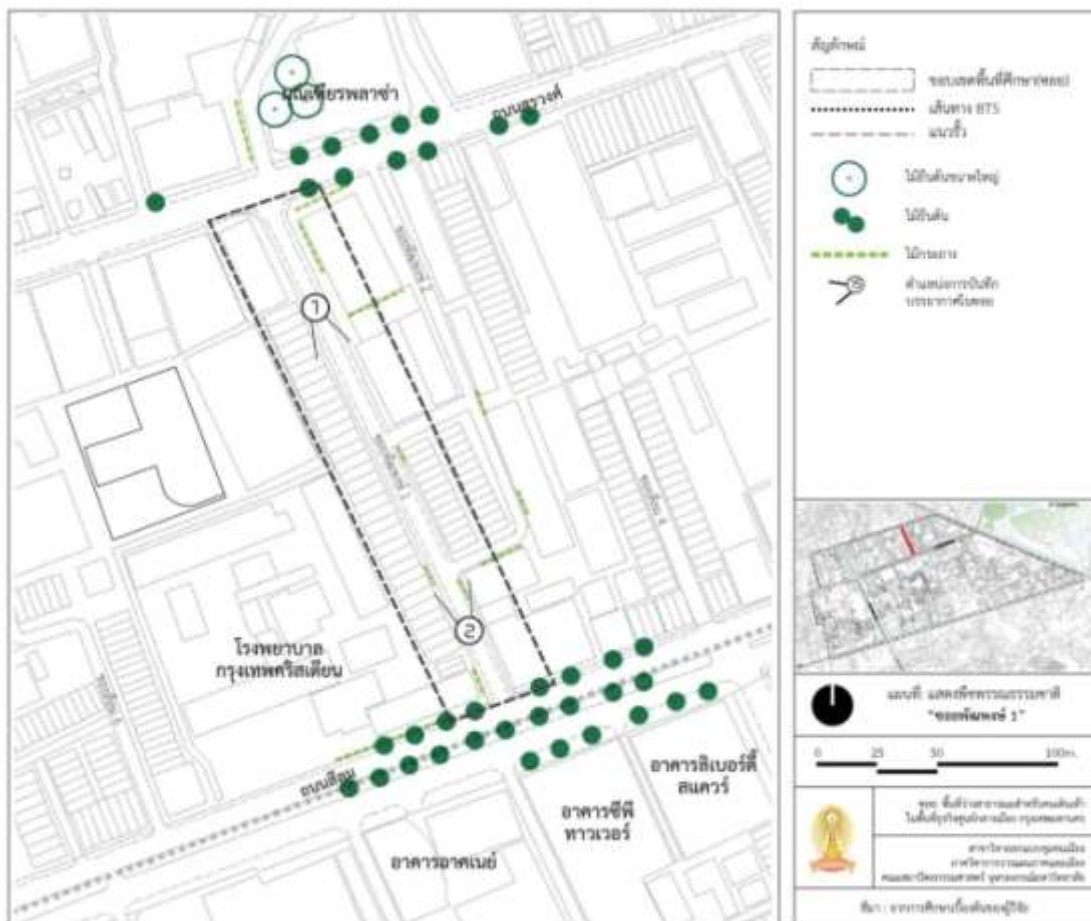
จากการสำรวจพบว่า ภายในพื้นที่ชอยพัฒนาพงษ์ 1 แทบไม่พบต้นไม้ในพื้นที่เลย โดยเฉพาะต้นไม้ใหญ่ที่ไม่สามารถพบเห็นได้เลย มีเพียงแต่กระถางต้นไม้ขนาดเล็กอยู่ริมทางเดินเท้า ที่อยู่บริเวณปากซอยทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ของพื้นที่เท่านั้น (ดูแผนที่ 4.21 และรูปภาพ 4.13)

ตารางแสดงรายการอุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในชอยศึกษาและปริมาณ: ชอยพัฒนาพงษ์ 1		
ลำดับที่	รายการอุปกรณ์ประกอบถนน	ปริมาณ (พอ= ●, ไม่เพียงพอ= ●)
1	ป้ายร้านค้า	●
2	กันสาด	●

ตาราง 4.4 แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ชอยพัฒนาพงษ์ 1



รูปภาพ 4.12 แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1



แผนที่ 4.21 แสดงลักษณะพื้นที่พร้อมธรรมชาติภายในพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1



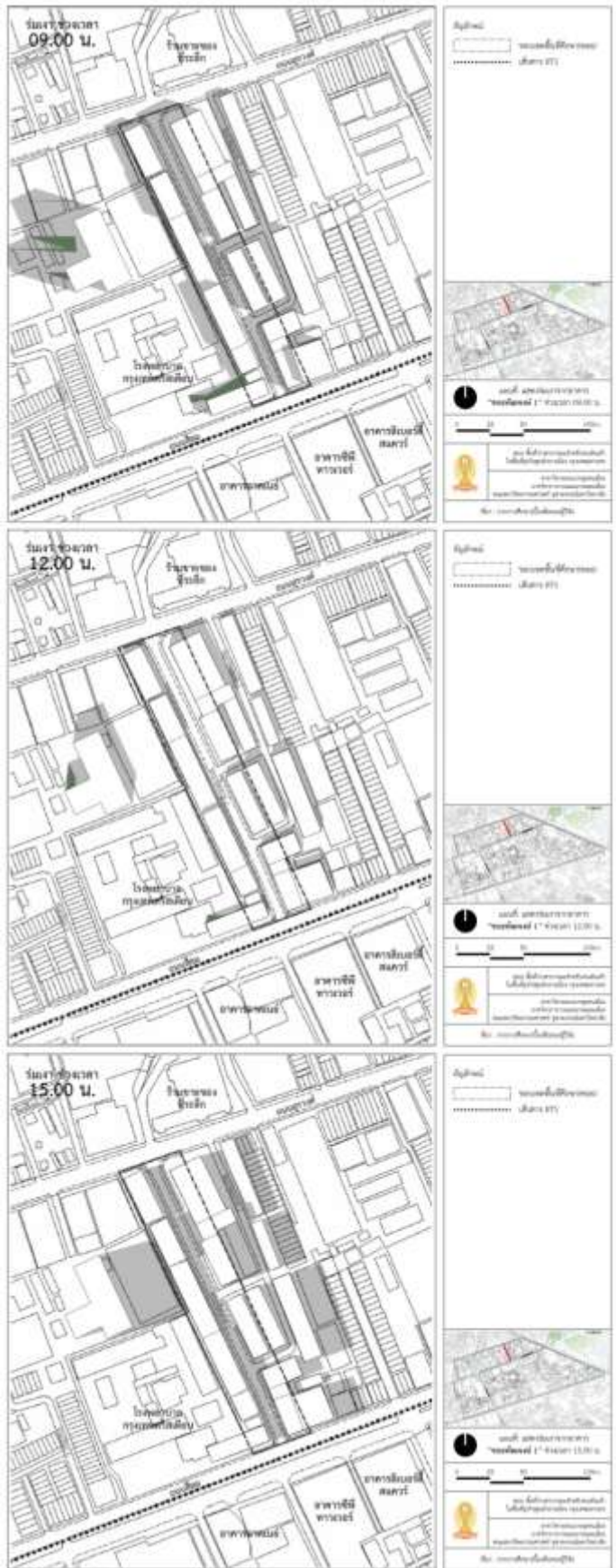
รูปภาพ 4.13 แสดงลักษณะของฟิสิกพรณธรรมชาติภายในพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1 ประกอบแผนที่ 4.21

5) การเกิดร่มเงาจากความสูงอาคาร

ซึ่งสามารถแยกออกได้เป็น 3 ช่วงเวลา ดังนี้

- ช่วงเช้า เวลา 9.00 น. มีเงากว่า 95% ของพื้นที่ทั้งหมด
- ช่วงเที่ยง เวลา 12.00 น. มีเงาไม่ถึง 5% ของพื้นที่ทั้งหมด
- ช่วงเย็น เวลา 15.00 น. มีเงากว่า 95% ของพื้นที่ทั้งหมด

ทำให้เห็นว่าช่วงเช้าและช่วงเย็นของพื้นที่ซอยพัฒนาพงษ์ 1 จะได้รับร่มเงาจากสองข้างทาง ในปริมาณที่เยอะมากเกือบเต็มพื้นที่ ในขณะที่ช่วงเที่ยงแทบจะไม่ได้รับร่มเงาจากอาคารเลย เฉลี่ยแล้วมีปริมาณเงาจากอาคารประมาณ 65% จากตลอดทั้งวัน (ดูรูปภาพ4.22)



แผนที่ 4.22 แสดงลักษณะร่วม
เงาตามช่วงเวลาภายในพื้นที่
ชอยพัฒนาพงษ์ 1

4.7.3 ซอยถนิยะ 1

1) **สภาพโดยทั่วไปของพื้นที่** ซึ่งจะประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลักๆ ดังนี้

1.1) ข้อมูลทั่วไป

ซอยถนิยะ เป็นซอยส่วนบุคคลที่ตัดเชื่อมระหว่างถนนสีลมและถนนสุรวงศ์ ที่รู้จักกันดีว่าเป็นซอยญี่ปุ่น เนื่องจากทั้งสินค้า บริการ หรือป้ายร้านค้า ล้วนแล้วแต่เป็นของญี่ปุ่นแทบทั้งสิ้น จึงมีชาวญี่ปุ่นมาใช้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งซอยถนิยะจะเป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และเป็นที่พักผ่อน สำหรับนักธุรกิจนักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่น ตั้งแต่อดีตมาแล้ว (ตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2520) โดยช่วงแรกๆ จะรับเฉพาะคนญี่ปุ่น ไม่รับคนไทย เพราะว่าชาวญี่ปุ่นมีลักษณะพิเศษ คือไม่ชอบข้องแวะกับคนแปลกหน้า ซึ่งค่าใช้จ่ายในบาร์ญี่ปุ่นมีราคาที่สูงมาก แพงพอๆ กับการเที่ยวในญี่ปุ่นเลยทีเดียว แต่ต่อมานโยบายของบาร์ หรือคลับที่ถนิยะหลายแห่งได้เปลี่ยนแปลงไป มีการรับลูกค้าคนไทยมากขึ้น เพื่อความอยู่รอดในทางธุรกิจ

ในปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์อาคารที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็น ร้านอาหาร ร้านคาราโอเกะ ไนท์คลับ โรงแรม สำนักงาน เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดอาจจะอยู่ในตึกแถวห้องเดียวกันก็ได้ จึงทำให้ซอยมีความคึกคักจากคนหลากหลายประเภทตลอดทั้งวัน

1.2) ตำแหน่งที่ตั้ง

ซอยถนิยะ 1 มีการวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ ตั้งฉากกับถนนสีลม โดยปากซอยทางด้านทิศเหนือติดกับถนนสุรวงศ์ เกือบจรดถนนพระราม 4 ส่วนปากซอยทางด้านทิศใต้ติดกับถนนสีลม ซึ่งติดกับทางขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีศาลาแดง และอยู่ห่างจากรถไฟฟ้ามหานคร สถานีสีลมเพียงประมาณ 300 เมตร ในขณะที่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช่องนนทรีประมาณ 1 กิโลเมตร (ดูแผนที่ 4.23)

อาคารสำคัญในพื้นที่ซอยถนิยะ จากการสำรวจพบว่า มีเพียงหนึ่งอาคารที่มีความโดดเด่นให้กับพื้นที่นั่นก็คือ อาคารถนิยะพลาซ่า ซึ่งเป็นอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นอาคารสำนักงานให้เช่า ภายในอาคารยังมีร้านค้า ร้านอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มากมาย จึงส่งเสริมให้เกิดการขับเคลื่อนทางด้านธุรกิจ และกิจกรรมนั้นยังส่งเสริมให้คนเข้ามาใช้พื้นที่นี้ได้ตลอดทั้งวัน โดยอาคารนี้ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ติดกับปากซอยทางด้านถนนสีลมของพื้นที่ (ดูแผนที่ 4.24)



แผนที่ 4.24 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในชอชอชนิยะ

2) การสัญจรภายในพื้นที่

รูปแบบการสัญจรโดยรถยนต์ของพื้นที่ชอยธนิยะ 1 แบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

2.1) การสัญจรด้วยยานพาหนะ

- รูปแบบที่ 1 มีช่องทางการจราจร 4 ช่องทาง โดยสามารถสัญจรโดยรถยนต์ได้ 2 ช่องทาง และช่องจอด รถยนต์ได้ 2 ช่องทาง ได้แก่ พื้นที่บริเวณปากซอยทางด้านถนนสีลม (ทิศใต้) ไปจนถึง อาคารธนิยะ พลาซ่า และช่วงบริเวณปากซอยทางด้านถนนสุรวงศ์ (ทิศเหนือ) มายังอาคารธนิยะ พลาซ่า

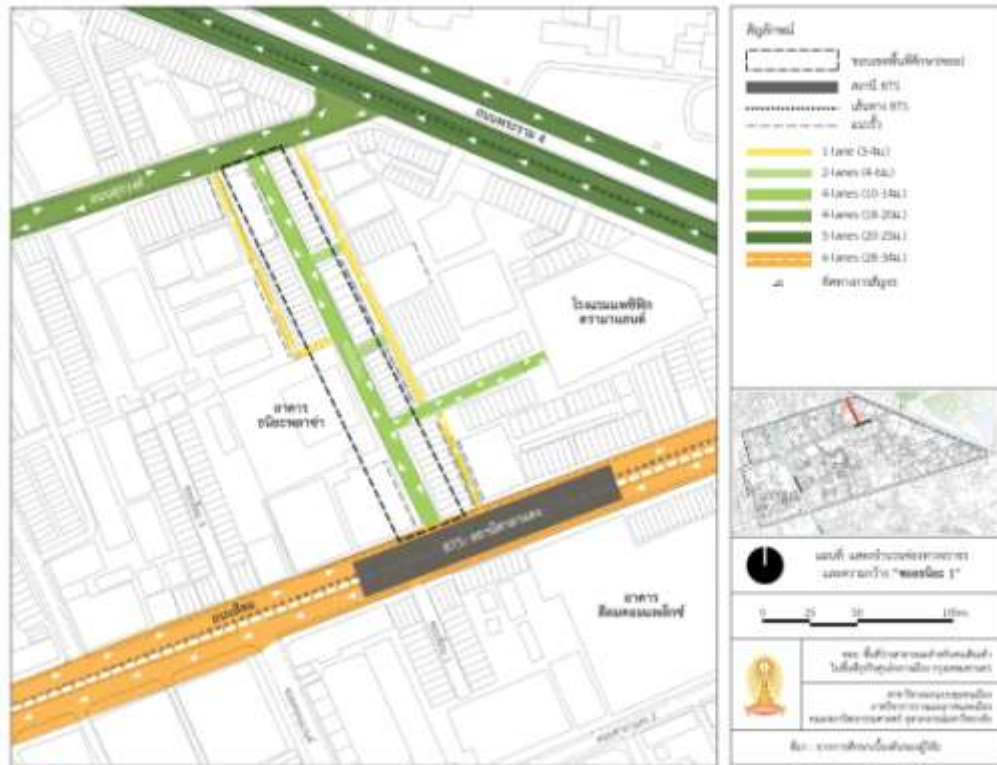
2.2) การสัญจรด้วยเท้า

- รูปแบบที่ 2 มีช่องทางการจราจร 3 ช่องทาง โดยสามารถสัญจรโดยรถยนต์ได้ 2 ช่องทาง และช่องจอด รถยนต์ได้ 1 ช่องทาง ได้แก่ พื้นที่บริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารธนิยะ พลาซ่าและตลอด หน้าอาคารธนิยะพลาซ่า โดยช่องจราจรที่หายไป 1 ช่องทางนั้น ได้ถูกเปลี่ยนให้เป็นการสัญจรด้วย คนเดินเท้า (ดูแผนที่ 4.26)

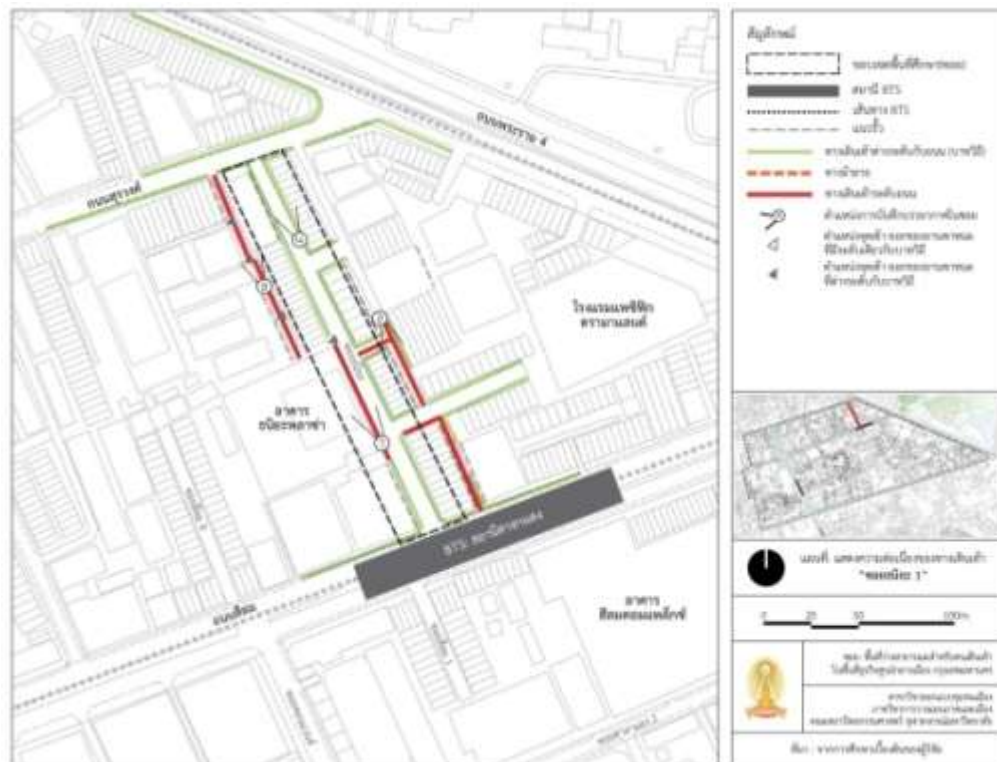
2.3) ลักษณะการเชื่อมต่อและเข้าถึง

รูปแบบการสัญจรด้วยทางเท้าของพื้นที่ชอยธนิยะ 1 มีความต่อเนื่องกันตลอดทั้งพื้นที่ โดยมีฟุตบอลรองรับการสัญจรข้างละประมาณ 1-1.5 เมตร ยกเว้นเฉพาะช่วงบริเวณหน้าอาคาร ธนิยะ พลาซ่า จะมีการปรับระดับการเดินเท้าบนฟุตบอล มาเดินบนถนนแทนด้วยความกว้าง ประมาณ 3 เมตร ในขณะที่ในเวลาว่างของพื้นที่ชอยนี้จะเป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าเพิ่มมากขึ้น จนทำให้เหลือช่องทางการจราจรสำหรับรถยนต์เพียง 2 ช่องทางเท่านั้น (ดูรูปภาพ 4.14)

การเชื่อมต่อภายในพื้นที่ของพื้นที่ชอยธนิยะ 1 มีการเชื่อมต่อโดยถนนซอยย่อยทั้งหมด 3 ตำแหน่ง จากทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ และจากทางเชื่อมต่อไปยังชอยธนิยะ 2 อีกหลาย ตำแหน่งด้วยกัน ด้วยการทะลุใต้อาคาร (ดูแผนที่ 4.27)



แผนที่ 4.26 แสดงลักษณะการสัญญาณ ขนาดช่องจราจรภายในซอยถนนที่ 1: โดยผู้วิจัย 2555



แผนที่ 4.27 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญญาณภายในซอยถนนที่ 1: โดยผู้วิจัย 2555



รูปภาพ 4.14 แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ชอยธนิยะ

3) การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่

ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

3.1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

จากการสำรวจ พบว่า การใช้ประโยชน์อาคารในย่านนี้มีความพิเศษกว่าย่านอื่นๆ เพราะเป็นชอยสำหรับนักท่องเที่ยวและพนักงานชาวญี่ปุ่นเป็นหลัก ซึ่งภายในพื้นที่ชอยธนิยะ 1 มีการใช้ประโยชน์อาคารอยู่ 2 ประเภท คือ การใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรม ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ , ร้านอาหารใน ตึกแถว, สถานบันเทิง ยามค่ำคีน, ร้านค้าทั่วไป เช่น อาคารธนิยะ พลาซ่า เป็นต้น และ การใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรมกึ่งที่พักอาศัย ได้แก่ รูปแบบตึกแถวที่มีพาณิชย์กรรมประเภทร้านอาหารและคาราโอเกะอยู่ชั้น 1-4 และเป็นที่พักอาศัยประเภทโรงเรียน, เกสเฮ้าส์ อยู่บนชั้น 4-6 โดยการใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชย์กรรมถึงกว่า 90% ของชอย (ดูแผนที่ 4.28)

3.2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ของทางเดินเท้า แบ่งออกได้เป็น 2 ช่วงเวลา ดังนี้

- ช่วงเวลากลางวัน มีฟุตบอลรองรับการเดินเท้าตลอดทั้ง 2 ข้างทางของพื้นที่ในซอย ซึ่งมีขนาดประมาณ 2-3 เมตร ยกเว้นบริเวณหน้าอาคารพาณิชย์ พลาซ่า ที่ส่วนของทางเดินเท้าจะอยู่ในระดับถนน ซึ่งมีขนาดประมาณ 3 เมตร (ดูรูปตัด 4.7)

- ช่วงเวลากลางคืน ช่องจอดร ถยนต์ทั้ง 2 ฝั่ง ตลอดทั้งแนวของพื้นที่ในซอย จะถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้า หาบเร่แ ผงลอย และบริการ ของร้านต่างๆ ที่ออกมาช่วยเรียก ลูกค้าชาวญี่ปุ่น (ดูรูปตัด 4.8)



แผนที่ 4.28 แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ซอยพาณิชย์ ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555



รูปตัด 4.7 แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยธนิยะ ตอนกลางวัน
(ดูประกอบกับแผนที่ 4.28)



รูปตัด 4.8 แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยธนิยะ ตอนกลางคืน
(ดูประกอบกับแผนที่ 4.28)

4) ภูมิทัศน์การสัญจร ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ ดังนี้

4.1) อุปกรณ์ประกอบถนน

จากการสำรวจ พบว่า อุปกรณ์ประกอบถนนที่พบมากที่สุดในพื้นที่ คือ ป้ายร้านค้าต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่ล้วนแล้วแต่เป็นภาษาญี่ปุ่น เพื่อให้สามารถรองรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่นี้ได้ โดยป้ายเหล่านั้นจะมีขนาดใกล้เคียงกัน อยู่ที่ประมาณ 50x1.20 เมตร อีกทั้งกันสาดจะ อยู่ติดกับตึกแถว ซึ่งเรียงรายกันตลอดในพื้นที่ชอยเกือบประมาณ 60% ของพื้นที่ทั้งหมด ส่วนร่มสนามนั้นจะมีบ้างประปราย ตามบริเวณที่มีหาบเร่งแผงลอยข้างทางที่มีการกระจุกตัวกันอยู่ ซึ่งอุปกรณ์ประกอบถนนที่น่าสนใจอื่นๆ ได้แก่ จอ LCD สำหรับโฆษณาต่างๆ รูปปั้น ประติมากรรมหน้าร้านค้า เป็นต้น (ดูตาราง 4.5 และ รูปภาพ 4.15)

4.2) พืชพรรณธรรมชาติ

จากการสำรวจพบว่า ภายในพื้นที่ชอยธนิยะ 1 แทบไม่พบต้นไม้ในพื้นที่เลย โดยเฉพาะต้นไม้ใหญ่ที่ไม่สามารถพบเห็นได้เลย มีเพียงแต่กระถางต้นไม้ขนาดเล็กที่ไว้ประดับหน้าอาคารธนิยะพลาซ่าและฝั่งตรงข้ามของตัวอาคารเท่านั้น (ดูแผนที่ 4.29 และ รูปภาพ 4.16)

ตารางแสดงรายการอุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในซอยศึกษาและปริมาณ: ถนนคอนกรีต		
ลำดับที่	รายการอุปกรณ์ประกอบถนน	ปริมาณ (พอ= ● ,ไม่เพียงพอ= ●)
1	ป้ายร้านค้า	●
2	จอ LED สำหรับโฆษณา	
3	ร่วมสนาม	●
4	กันสาด	●
5	ประติมากรรม (sculpture)	

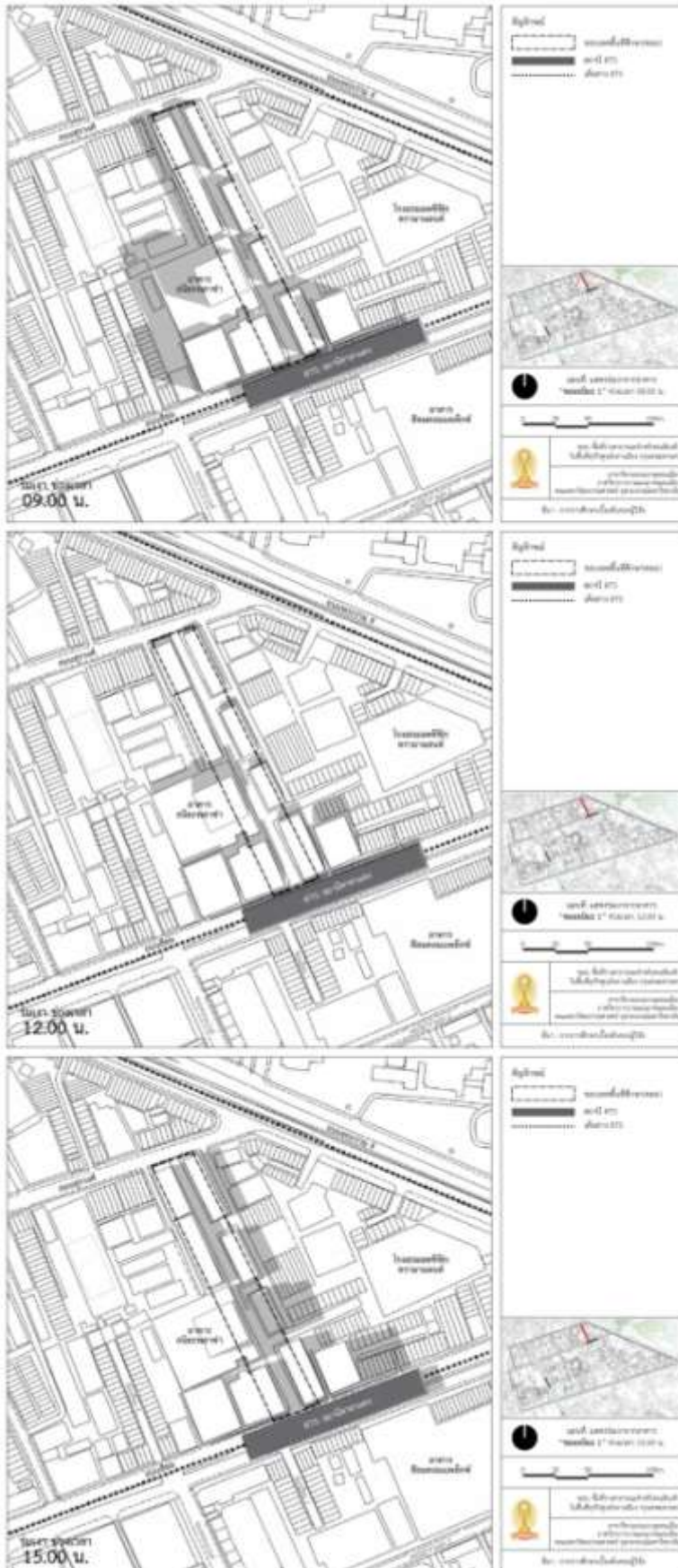
ตาราง 4.5 แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยนิตยะ



รูปภาพ 4.15 แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยนิตยะ



รูปภาพ 4.16 แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ซอยนิตยะ ประกอบแผนที่ 4.29



แผนที่ 4.30
แผนที่แสดงร่มเงาจาก
อาคารภายในซอยธนนิยะ
โดยผ่าน 3 ช่วงเวลา

4.7.4 ซอยคอนแวนต์

1) สภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลักๆ ดังนี้

1.1) ข้อมูลทั่วไป

ซอยคอนแวนต์ ตั้งอยู่ในย่านสีลมที่เป็น ถนนสายประวัติศาสตร์ สมัยก่อนเป็น ย่านเรือกสวน ไร่หนาแห่งเมืองบางกอกนอกเกาะรัตนโกสินทร์ สู่อินฐานย่านบ้านเรือนชาวตะวันตก จีน ฝรั่งเศส ตลอดจนหญิงนางไทยสมัยสยามประเทศ ซึ่งอดีตของย่านนี้ มีความเป็นไปที่ผูกพันกับการพัฒนาของกรุงรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนสายนี้พร้อมๆ กับถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร ตอนแรกสร้างเรียก “ถนนขวาง” ตามลักษณะที่เป็นคันดินจากการขุดคลองเชื่อมคลองบางรักกับคลองถนนตรง ซึ่งต่อมาชาวต่างประเทศนำ เครื่องสีลม หรือเครื่องสีข้าวที่ใช้แรงลมหมุนใบพัดให้เครื่องจักรทำงาน มาใช้วิดน้ำ ดัดตั้งบนถนน เครื่องสีลมจึงโดดเด่นและกลายเป็นชื่อเรียกมาจนปัจจุบัน

ซึ่งซอยคอนแวนต์นี้ เป็นที่ตั้งของโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ ซึ่งอยู่มานานปี เป็นโรงเรียนที่ภคินีเซนต์ปอลเดอซาร์ตแห่งฝรั่งเศสสร้างขึ้น ปัจจุบันนี้อายุประมาณ 108 ปีแล้ว ซึ่งถนนคอนแวนต์ ได้ตั้งชื่อตามโรงเรียนเซนต์โยเซฟ คอนแวนต์นั่นเอง ถัดไปเป็นโรงพยาบาล BHN เครือโรงพยาบาลกรุงเทพ เดิมเป็นสถานพยาบาลที่ชาวต่างชาติสร้างขึ้น เมื่อแรกสร้าง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระราชทานเงินบริจาคบำรุงให้ 960 บาท ทุกเดือน พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของถนนสายนี้ยังมีอีกมากมาย แน่หนอนว่ามีความเกี่ยวพันกับการเจริญเติบโตของเมืองบางกอก รัตนโกสินทร์ สยามประเทศจนถึงประเทศไทย

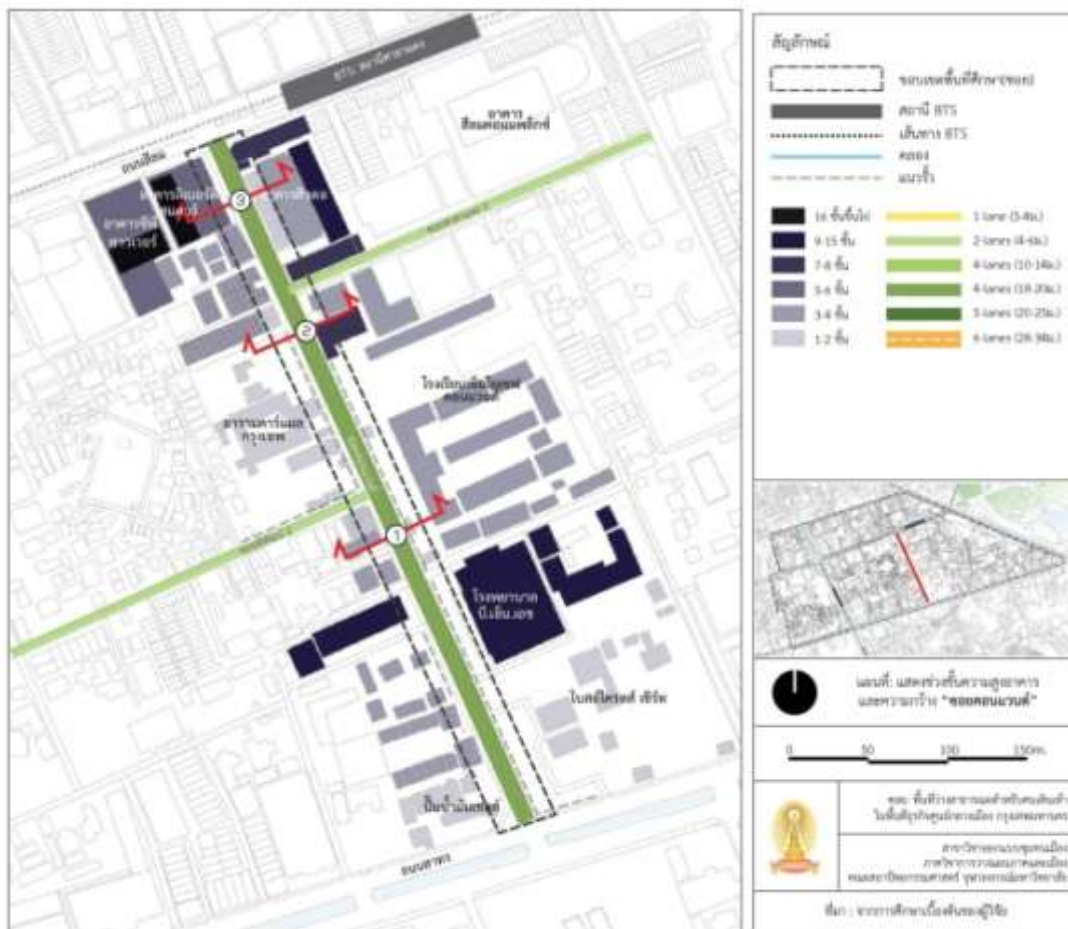
1.2) ตำแหน่งที่ตั้ง

ซอยคอนแวนต์ มีการวางตัวในแนวเหนือ -ใต้ ตั้งฉากกับถนนสีลม โดยปากซอยทางด้านทิศเหนือติดกับถนนสีลม ส่วนปากซอยทางด้านทิศใต้ติด กับถนนสาทร ซึ่งพื้นที่ซอยนี้อยู่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีศาลาแดงเพียงประมาณ 90 เมตร ในขณะที่อยู่ห่างจากรถไฟฟ้ามหานคร สถานีสีลมประมาณ 400 เมตร และห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช่องนนทรีประมาณ 550 เมตร โดยวัดจากซอยพิพัฒนาที่ติดกับพื้นที่กลางซอยคอนแวนต์ (ดูแผนที่ 4.22)

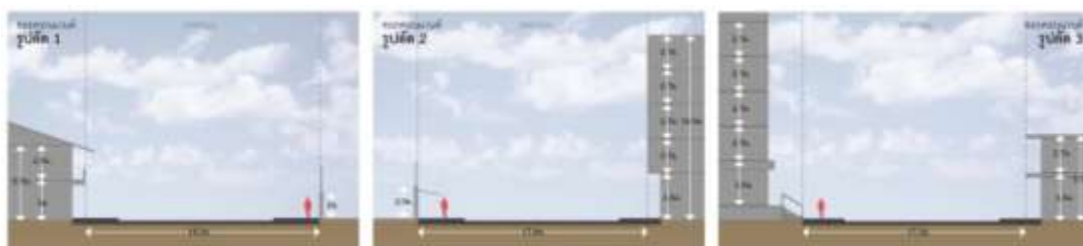
อาคารสำคัญบริเวณละแวกพื้นที่ซอยคอนแวนต์ จากการสำรวจพบว่า มีทั้งหมด 9 อาคารที่มีความโดดเด่นและสร้างเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่นี้ได้แก่ กลุ่มอาคารสำนักงานที่มีแหล่งพาดิษยกรรมผสมอยู่ด้วย ได้แก่ อาคารซีพี ทาวเวอร์ อาคารลิเบอร์ตี สแควร์ กลุ่มอาคารคิวดลที่มีอาคาร

1.3) ลักษณะสำคัญของซอย

ซอยคอนแวนต์ จากการสำรวจพบว่า เป็นซอยที่มีลักษณะยาว เป็นเส้นตรง โดยมีความยาวของซอยประมาณ 560 เมตรตั้งแต่ปากซอยทิศเหนือที่ติดกับถนนสีลมจนถึงปากซอยทิศใต้ที่ติดกับถนนสาทร และมีความกว้างของถนนประมาณ 18 เมตร ตลอดทั้งซอย ส่วนลักษณะความสูงของอาคารในพื้นที่นั้น มีอยู่ 6 ระดับช่วงชั้น ได้แก่ 1-2 ชั้น, 3-4 ชั้น, 5-6 ชั้น, 7-8 ชั้น, 9-15 ชั้น และ 16 ชั้นขึ้นไป โดยช่วงชั้น 1-2 ชั้นและ 3-4 ชั้น มีรวมกันกว่า 60% ของพื้นที่ซอยทั้งหมด ซึ่งเห็นได้ว่าขนาดความสูงของอาคารที่สูงขึ้นจะอยู่ติดกับฝั่งรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีศาลาแดง โดยความสูงเฉลี่ยของอาคารภายในพื้นที่ซอยนั้นอยู่ที่ประมาณ 10 เมตร (ดูแผนที่ 4.32 และรูปตัด 4.9)



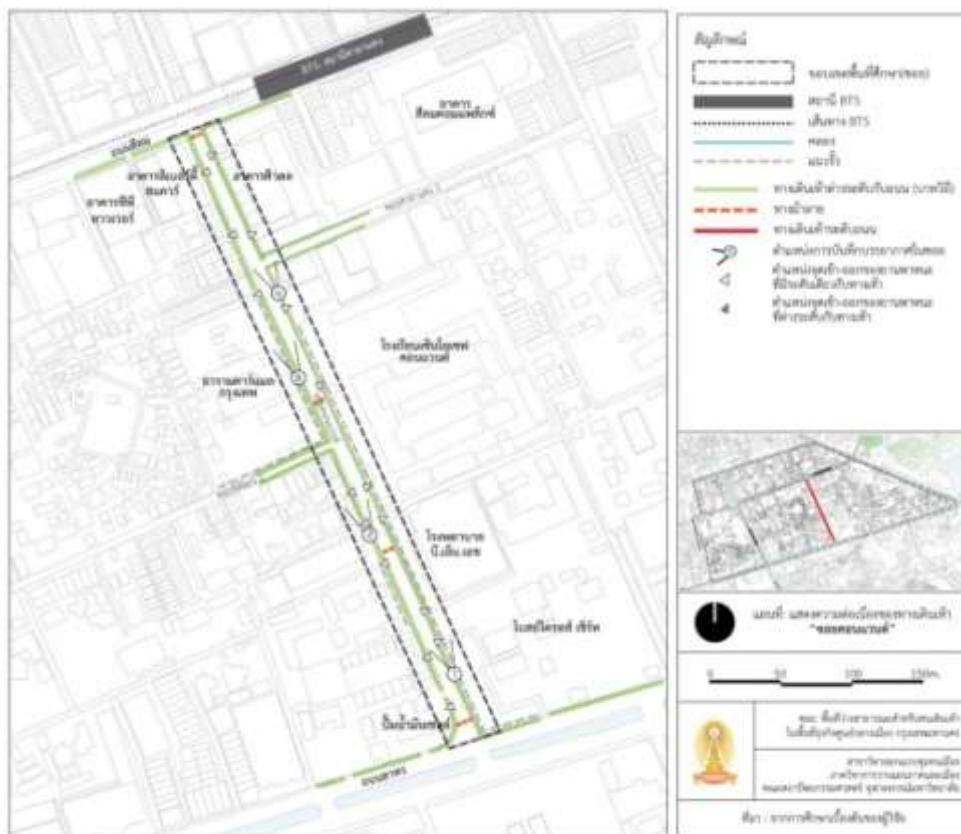
แผนที่ 4.33 แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ซอยคอนแวนต์



รูปตัด 4.9 แสดงลักษณะความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ซอยคอนแวนต์ (ดูประกอบกับแผนที่ 4.33)

2) การสัญจรภายในพื้นที่

รูปแบบการสัญจรโดยรถยนต์ของพื้นที่ซอยคอนแวนต์ มีถนนทั้งหมด 4 ช่องทาง สามารถเดินรถยนต์ได้สองทาง โดยรถยนต์สามารถเข้าพื้นที่ในซอยได้ทั้งจากทางทิศเหนือด้านถนนสีลม และจากทางทิศใต้ด้านถนนสาทร ซึ่งการจอดรถยนต์สามารถจอดในพื้นที่นี้ได้เพียงฝั่งเดียวเท่านั้น



แผนที่ 4.35 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจรภายในซอยคอนเวนต์
ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555



รูปภาพที่ 4.17 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจรภายในซอยคอนเวนต์
ดูแผนที่ 4.36 ประกอบ ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555

3) การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่

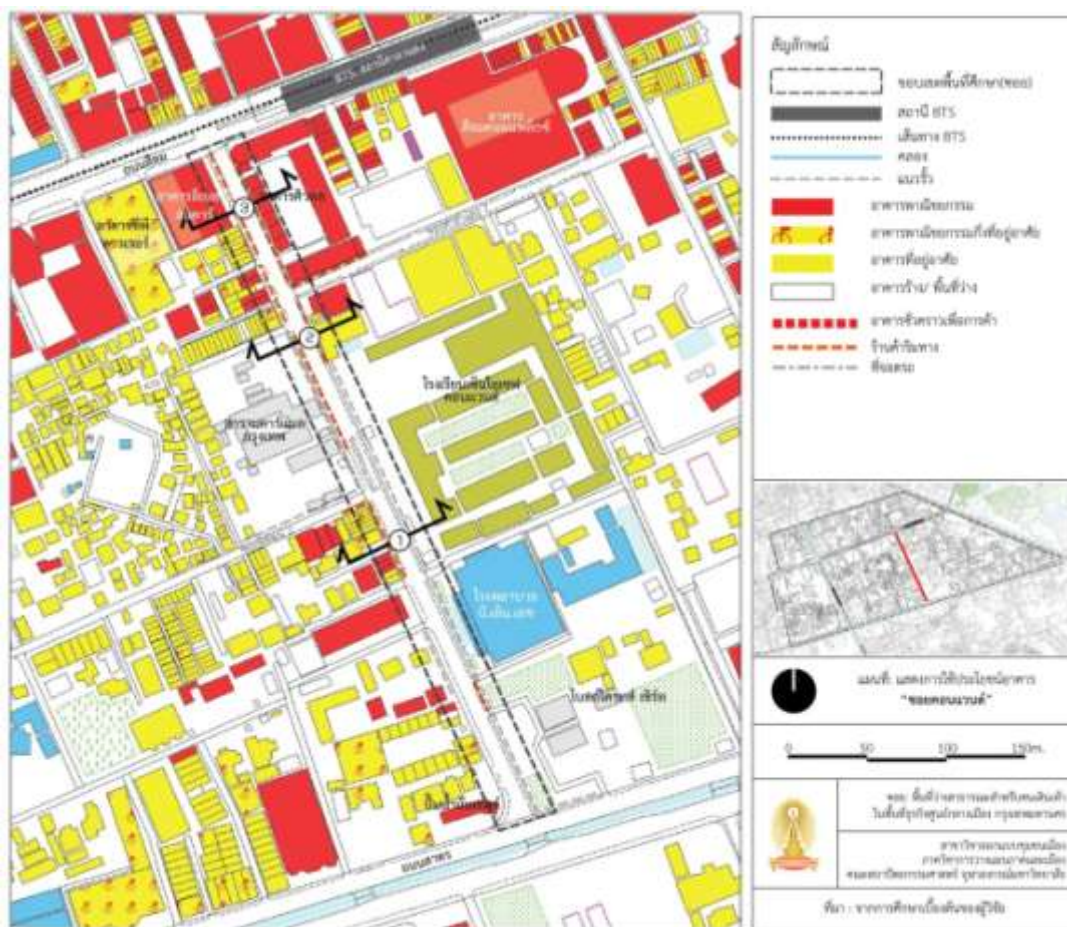
ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

3.1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

จากการสำรวจ พบว่า มีการใช้ประโยชน์อาคารอยู่ 5 ประเภท คือ การใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชยกรรม ได้แก่ ร้านอาหาร, ตึกแถว, อาคารสำนักงาน, โรงแรม, บิมน้ำมัน เช่น บิมน้ำมัน เซลล์ อาคารลิเบอร์ตี้ สแควร์ อาคารคิวตอล เป็นต้น ซึ่งการใช้ประโยชน์อาคารประเภทนี้จะกระจุกตัวกันมากบริเวณปากซอยทิศเหนือ ทางด้านถนนสีลม ยาวไปจนถึงซอยศลาแดง ระยะทางประมาณ 150 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่มีทาบแร่ ผงลอยมาตั้งชายของบนฟุตบาทเป็นอย่างมากและอาคารประเภทนี้จะพบอีกช่วงบริเวณแยกกลางซอยคอนแวนต์ตัดกับซอยพิพัฒน์ อีกทั้งยังพบการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชยกรรมกึ่งที่พักอาศัย ได้แก่ รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชยกรรมในระดับช่วงชั้นล่าง และเป็นที่พักอาศัยบริเวณช่วงชั้นบน เช่น ตึกแถวบริเวณแยกกลางซอยคอนแวนต์ตัดกับซอยพิพัฒน์ ผังตรงข้ามโรงเรียนเซนโยเซฟคอนแวนต์ รวมถึงมีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อสถานศึกษา พบอยู่ 1 ที่ คือ โรงเรียนเซนโยเซฟคอนแวนต์ ตั้งอยู่บริเวณกลางพื้นที่ซอย มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อศาสนสถาน พบอยู่ 2 ที่ คือ โบสถ์โครทส์ เซิร์ท ตั้งอยู่บริเวณปากซอยติดกับถนนสารและอารามคาร์เมล กรุงเทพฯ ตั้งอยู่บริเวณกลางซอยคอนแวนต์ ผังตรงข้ามโรงเรียนเซนโยเซฟคอนแวนต์และมีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อสาธารณูปการ ซึ่งมีอยู่ 1 ที่ คือ โรงพยาบาลบี .เอ็น.เอช ที่ตั้งอยู่ระหว่างโบสถ์และโรงเรียนในพื้นที่ซอยนี้ โดยการใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรมถึงกว่า 20% ของซอย (ดูแผนที่ 4.36)

3.2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ของทางเดินเท้า

พื้นที่ซอยคอนแวนต์เป็นถนนที่มีฟุตบาททั้งสองข้างทางรองรับ ตลอดแนวถนนในซอย แต่พื้นที่บริเวณปากซอยด้านถนน สีลมจะมีการตั้งชายของพวกทาบแร่ ผงลอยทำให้มีการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าเป็นระยะประมาณ 150 เมตร ซึ่งฟุตบาทในซอยมีความกว้างประมาณ 3.5 เมตร จึงทำให้คนสามารถมีระยะทางเดินเท้าได้เพียงประมาณ 1.5 เมตรเท่านั้น อีกทั้งบริเวณทางเดินเท้า ยังมีพวกอุปกรณประกอบถนน รวมถึงต้นไม้ใหญ่เป็นระยะๆ จึงทำให้การเดินเท้าใช้ได้ประมาณ 2.4 เมตร บริเวณนั้นๆ โดยการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าเป็นพาณิชยกรรมประมาณ 40% จากความยาวซอยทั้งหมด (ดูรูปตัด 4.10)



แผนที่ 4.36 แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์ ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555



รูปตัด 4.10 แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์

4) ภูมิทัศน์การสัญจร ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ ดังนี้

4.1) อุปกรณ์ประกอบถนน

จากการสำรวจ พบว่า อุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในพื้นที่ มีดังนี้ เสาไฟฟ้าสาธารณะ มีปริมาณที่เพียงพอในพื้นที่ และมีความต่อเนื่องกันตลอดพื้นที่ซอย โดยมีระยะห่างกันประมาณ 40 เมตร ซึ่งสามารถใช้เป็นไฟส่องทางในยามค่ำคืนได้เป็นอย่างดี , ตู้โทรศัพท์สาธารณะ มีปริมาณที่เพียงพอทั่วทั้งพื้นที่ มีการกระจายตัวตั้งอยู่ตรงตำแหน่งทางเดินเท้าได้อย่างเหมาะสม สามารถใช้งานได้ปกติ, ป้ายจราจรบอกเส้นทางและป้ายบอกทางต่างๆ มีในปริมาณที่เพียงพอ และเหมาะสม โดยอยู่ตามซอยแยกต่างๆ ตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและอยู่ใน สภาพการใช้งานได้ดี อีกทั้งยังมีที่กั้นคนเดินเท้ากับรถยนต์ ซึ่งมีในปริมาณที่เหมาะสมและอยู่ตามทางเข้าออกของอาคารสำคัญต่างๆในพื้นที่ เพื่อกันไม่ให้รถยนต์ ลุกล้ำเข้ามาบนฟุตบาท เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้าได้เป็นอย่างดี (ดูตาราง 4.4 และ รูปภาพ 4.18)

4.2) พืชพรรณธรรมชาติ

จากการสำรวจพบว่า ภายในพื้นที่ซอยคอนแวนต์ เป็นซอยที่สามารถพบต้นไม้ใหญ่ได้ในปริมาณที่มาก แทบทั่วทั้งพื้นที่ ตลอด 2 ข้างทาง ซึ่งต้นไม้ใหญ่จะถูกปลูกไว้ตามทางเดินเท้า ในระยะห่างที่เท่าๆกัน เพราะเนื่องจากเพื่อช่วยให้ความร่มรื่นให้กับตัวพื้นที่แล ยังช่วยป้องกันแสงแดดให้คนเดินเท้าได้อีกด้วย อีกทั้งยังสามารถพบต้นไม้กระถางได้บริเวณปากซอยคอนแวนต์ ทั้งทางด้านทิศเหนือและทิศใต้บ้างประปราย (ดูแผนที่ 4.28 และรูปภาพ 4.19)

ตารางแสดงรายการอุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในซอยศึกษาและปริมาณ: ถนนคอนแวนต์		
ลำดับที่	รายการอุปกรณ์ประกอบถนน	ปริมาณ (พอ= ● ,ไม่เพียงพอ= ●)
1	เสาไฟฟ้าสาธารณะ	●
2	ตู้โทรศัพท์สาธารณะ	●
3	ป้ายจราจร/ ป้ายบอกทางต่างๆ	●
4	ที่กั้นคนเดินเท้ากับรถ (bollard)	●

ตาราง 4.6 แสดงรายการและประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ซอยคอนแวนต์



รูปภาพ 4.19 แสดงลักษณะของพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ชอยคอนแวนต์ ประกอบแผนที่ 4.37

5) การเกิดร่มเงาจากความสูงอาคาร

ซึ่งสามารถแยกออกได้เป็น 3 ช่วงเวลา ดังนี้

- ช่วงเช้า เวลา 9.00 น. มีเงาประมาณ 20% ของพื้นที่ทั้งหมด
- ช่วงเที่ยง เวลา 12.00 น. แทบไม่พบเงาในพื้นที่เลย
- ช่วงเย็น เวลา 15.00 น. มีเงาประมาณ 40% ของพื้นที่ทั้งหมด

ทำให้เห็นว่าช่วงเช้าเป็นช่วงที่ได้รับร่มเงาในระดับที่ค่อนข้างน้อย ส่วนช่วงเที่ยงแทบไม่ได้รับร่มเงาจากอาคารสองข้างทางเลย จึงเป็นช่วงเวลาที่ได้รับแสงแดดแบบเต็มที่ แทบทุกพื้นที่ในชอย ในขณะที่ช่วงเย็นของพื้นที่ จะได้รับร่มเงาในระดับที่มากที่สุด แต่ไม่ถึง 50% ของพื้นที่ทั้งหมด เฉลี่ยแล้วมีปริมาณเงาจากอาคารประมาณ 0.2% จากตลอดทั้งวัน (ดูแผนที่ 4.38)



แผนที่ 4.38
แผนที่แสดงร่มเงาจากอาคาร
ภายในชอยคอนเวนต์โดยผ่าน
3 ช่วงเวลา

4.7.5 ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1

1) สภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลักๆ ดังนี้

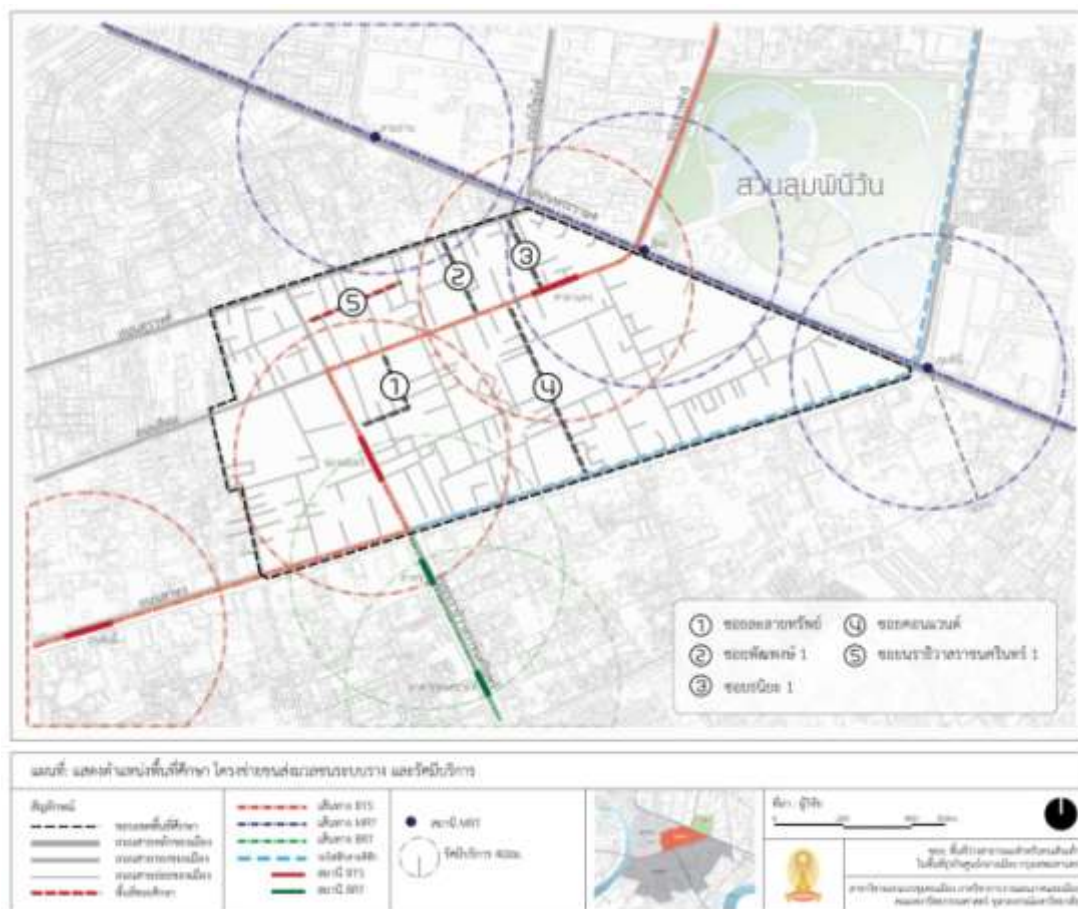
1.1) ข้อมูลทั่วไป

ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 เป็นซอยแรกของถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยฝั่งซอยเลขคู่เป็นท้องที่ของแขวงทุ่งมหาเมฆ เป็นซอยที่ตัดขนานไปกับถนนสุรวงศ์ และ ถนนสีลม โดยตัดผ่านด้านหลังอาคารใหญ่ๆ จาก 2 ถนนดังกล่าว มีลักษณะการใช้งานภายในซอยในปัจจุบันเป็นแบบผสมผสาน ปะปนกัน ทั้งสำนักงาน ที่พักอาศัย ร้านอาหาร โดยเฉพาะตลาดสีลมสแควร์ ที่ถือเป็นจุดสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้งานมาใช้บริการในซอยนี้อย่างมากมาย

1.2) ตำแหน่งที่ตั้ง

ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 มีการวางตัวในแนวตะวันตก - ตะวันออก โดยปากซอยทางด้านทิศตะวันตกติดกับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ส่วนปากซอยทางด้านทิศตะวันออกติดกับซอยสีลม 6 ซึ่งพื้นที่ซอยนี้อยู่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีช่องนนทรีเพียงประมาณ 415 เมตร อยู่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีศาลาแดงประมาณ 530 เมตร และห่างจากรถไฟฟ้ามหานคร สถานีสีลมประมาณ 840 เมตร (ดูแผนที่ 4.39)

อาคารสำคัญบริเวณละแวกพื้นที่ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 จากการสำรวจพบว่า มีทั้งหมด 4 อาคารที่มีความโดดเด่นให้กับพื้นที่นี้ ได้แก่ อาคารไอทีเอฟ สีลมเพลส เป็นอาคารสำนักงาน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกบริเวณปากซอยด้านถนนนราธิวาสราชนครินทร์ , ตลาดสีลมสแควร์ ตั้งอยู่ถัดลงมา ติดกับอาคารไอทีเอฟ สีลมเพลส , อาคารไทยสมุทร เป็นอาคารสำนักงาน ตั้งอยู่ทิศเหนือติดกับซอยอนุমানราชธนและอาคารทานตะวันเพลส เป็นโรงแรม ตั้งอยู่บริเวณกลางซอยของพื้นที่ (ดูแผนที่ 4.40)



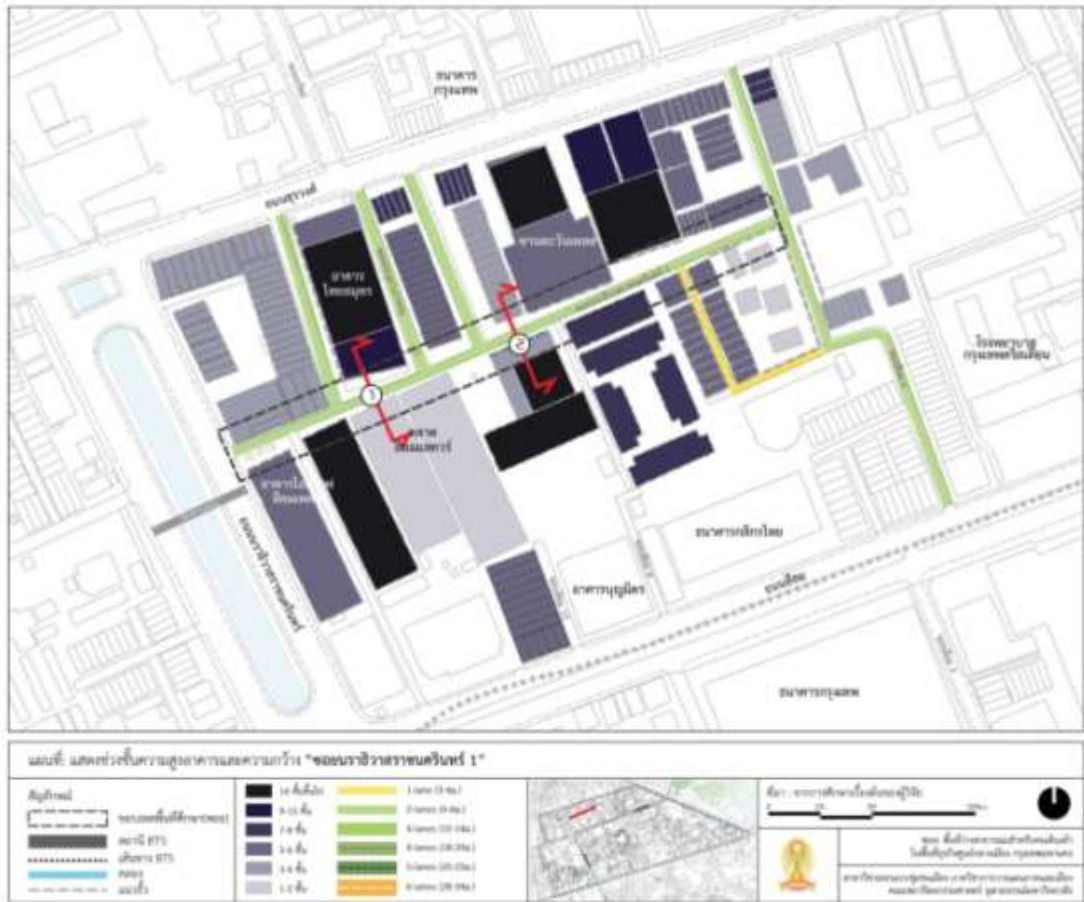
แผนที่ 4.39 แสดงที่ตั้งของชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1 ลักษณะเส้นทางและตำแหน่งของสถานีขนส่ง

1.3) ลักษณะสัญญาณของชอย

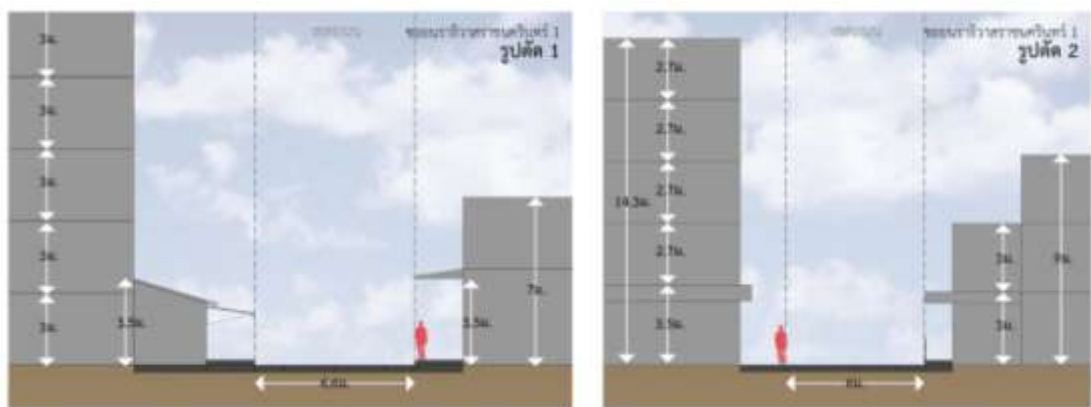
ชอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1 จากการสำรวจพบว่า เป็นชอยที่มีลักษณะแคบยาว โดยมีความยาวของชอยทั้งหมดประมาณ 300 เมตรตั้งแต่ปากชอยทิศตะวันตกที่ติดกับถนนนราธิวาสราชชนครินทร์จนถึงปากชอยทิศตะวันออกที่ติดกับชอยสี่ลม 6 และมีความกว้างของถนนประมาณ 6-6.6 เมตร ส่วนลักษณะความสูงของอาคารในพื้นที่นั้น มีอยู่ 6 ระดับช่วงชั้น ได้แก่ 1-2 ชั้น, 3-4 ชั้น, 5-6 ชั้น, 7-8 ชั้น, 9-15 ชั้นและ 16 ชั้นขึ้นไป โดยทุกช่วงชั้นมีปริมาณสัดส่วนที่เท่าๆกัน โดยความสูงเฉลี่ยของอาคารภายในพื้นที่ชอยนั้นอยู่ที่ประมาณ 20 เมตร สัดส่วนความสูงฐานอาคารกับความกว้างชอยเฉลี่ยประมาณ 0.3 (ดูแผนที่ 4.41 และรูปตัด 4.11)



แผนที่ 4.40 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญบริเวณพื้นที่ในขอนแก่นวิทยายนครินทร์ 1



แผนที่ 4.41 แสดงลักษณะรูปแบบความกว้างของถนนและความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยนราวิชารชนครินทร์ 1



รูปตัด 4.11 แสดงลักษณะความกว้างของถนน และความสูงของอาคารภายในพื้นที่ชอยนราวิชารชนครินทร์ 1 (ดูประกอบกับแผนที่ 4.41)

2) การสัญจรภายในพื้นที่

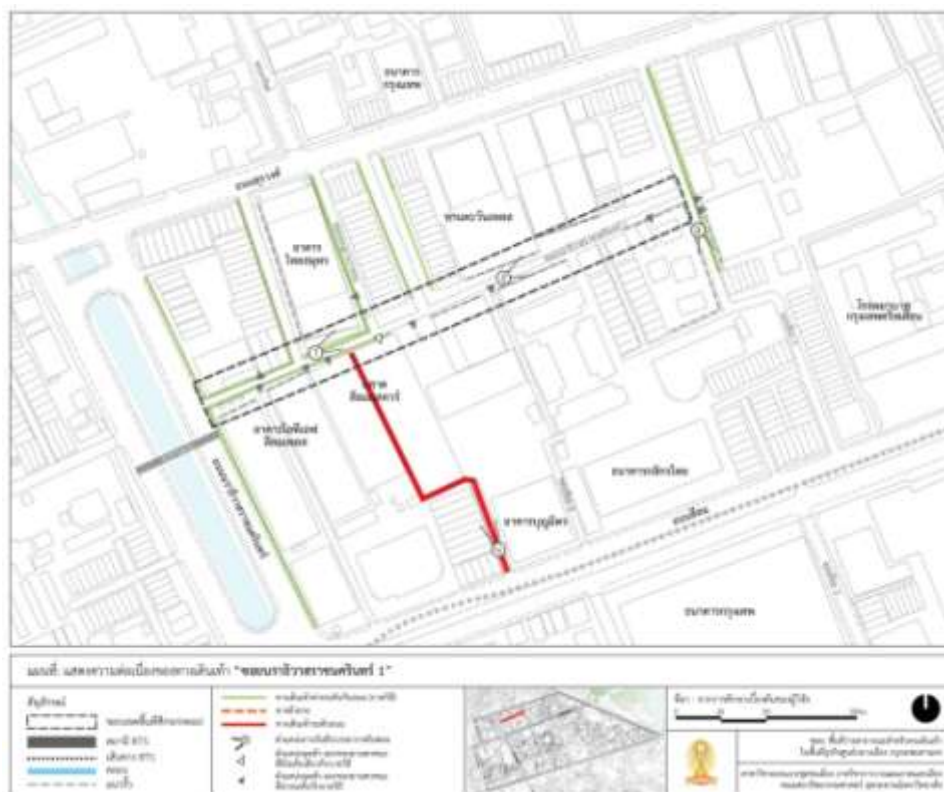
รูปแบบการสัญจรโดยรถยนต์ของพื้นที่ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 มีถนนทั้งหมด 4 ช่องทาง สามารถเดินรถยนต์ได้สองทาง โดยรถยนต์สามารถเข้าได้จากทางทิศตะวันตกและจากทางทิศตะวันออก ซึ่งในพื้นที่ ชอยนี้แทบจะไม่อนุญาตให้มีการจอดรถยนต์ริมทางได้เลย แต่อนุญาตให้สามารถจอดรถยนต์ได้ตรงบริเวณท้ายชอยทางทิศตะวันออกที่เชื่อมกับชอยสีลม 6 ที่อยู่ถัดไปจากด้านหลังของอาคารทานตะวันเพลสเท่านั้น โดยบริเวณนั้นเป็นด้านหลังของอาคารสำนักงานที่ไม่มีการใช้งาน ซึ่งสามารถ จอดรถยนต์ได้เพียงไม่ถึง 8 คันเท่านั้น อย่างไรก็ตามรถยนต์สามารถจอดที่อาคารไอทีเอฟ สีลมเพลส บริเวณปากชอยด้านถนนนราธิวาสราชนครินทร์ได้ (ดูแผนที่ 4.42)

รูปแบบการสัญจรด้วยทางเท้าของพื้นที่ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 จะพบทางเดินเท้าบริเวณปากชอยด้านถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ยาวมาจนถึงประมาณตลาดสีลมสแควร์ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 100 เมตร ซึ่งฟุตบอลที่มีขนาดประมาณ 2 เมตร ส่วนพื้นที่ข้างในชอยจะไม่มีฟุตบอลสองข้างทาง คนจึงเดินบนถนน แต่อย่างไรก็ตามถนนในชอยมีขนาดเล็กและแคบเลยส่งผลให้ความเร็วของรถยนต์ในชอยนี้ค่อนข้างต่ำ จึงทำให้การเดินเท้าภายในชอยนี้ไม่เป็นอันตรายมากนัก (ดูรูปภาพ 4.20)

การเชื่อมต่อภายในพื้นที่ของพื้นที่ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 มีการเชื่อมต่อโดยถนนชอยย่อยทั้งหมด 5 ตำแหน่ง โดย 3 ตำแหน่งแรกอยู่บริเวณกลางชอย ทางด้านทิศเหนือของพื้นที่ชอย ซึ่งอยู่ติดกับอาคารไทยสมุทร เช่น ถนนอนุমানราชธน เป็นต้น ซึ่งสามชอยนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสุรวงศ์ได้ อีกทั้งฝั่งตรงข้ามของชอยอนุমানราชธนจะมีถนนคนเดินที่เข้าไปยังตลาดสีลมสแควร์สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสีลมได้ และบริเวณแถวปากชอยทางทิศตะวันออกของพื้นที่จะมีถนนคนเดินที่สามารถเชื่อมต่อไปยังชอยสีลม 6 เพื่อเชื่อมไปยังถนนสีลมและถนนสุรวงศ์ได้อีกด้วย (ดูแผนที่ 4.43)



แผนที่ 4.42 แสดงลักษณะการสัญจร ขนาดช่องจราจรภายในซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1



แผนที่ 4.43 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้าภายในซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1



รูปภาพที่ 4.20 แสดงลักษณะรูปแบบการเดินเท้า การเชื่อมต่อของระบบการสัญจรภายใน
ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 คู่มือที่ 4.11 ประกอบ ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555

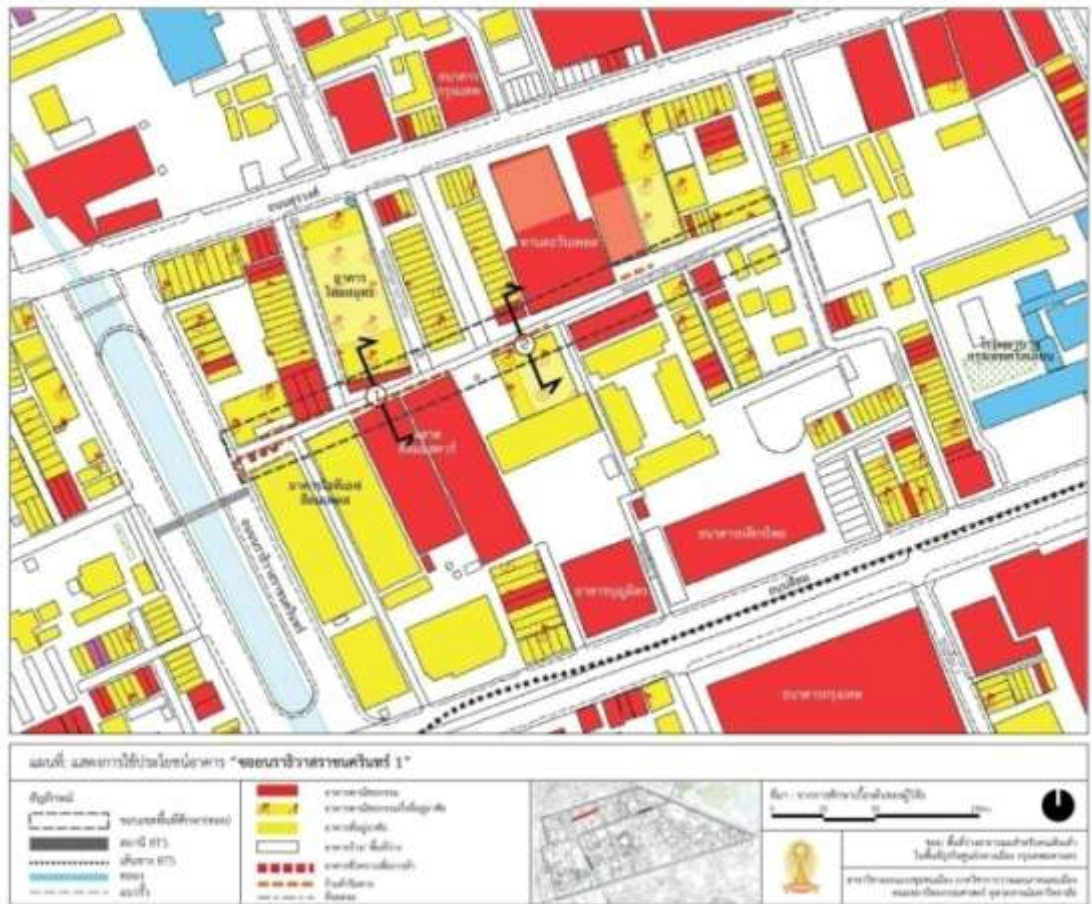
3) การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

3.1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

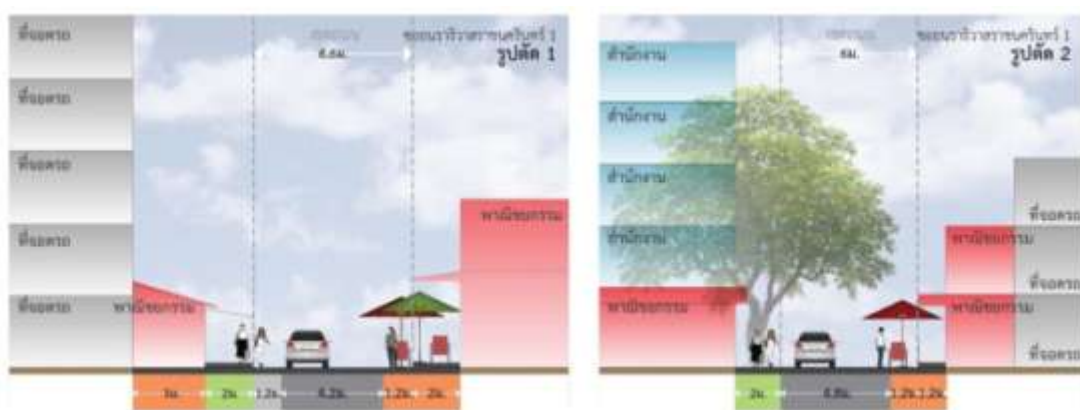
จากการสำรวจ พบว่า มีการใช้ประโยชน์อาคารอยู่ 3 ประเภท คือ การใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรม ได้แก่ ร้านค้าสะดวกซื้อ , ร้านอาหาร, สถานที่เที่ยวกกลางคืน (เฉพาะกลุ่ม) เช่น ตลาดสีลมสแควร์ อาคารไอทีเอฟ สีลมเพลสที่เป็นอาคารจอดรถได้เช่นกัน เป็นต้น อีกทั้งยังพบอาคารประเภทที่อยู่อาศัย ได้แก่ โรงแรมและคอนโด เช่น ทานตะวันเพลส , สีลมสรวงศ์ คอนโดมิเนียม เป็นต้น และการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรมกึ่งที่พักอาศัย ได้แก่ รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรมในระดับช่วงชั้นล่าง และเป็นที่พักอาศัยบริเวณช่วงชั้นบน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณกลางซอยของพื้นที่ โดยการใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชย์กรรมถึงกว่า 60% ของซอย (คู่มือที่ 4.44)

3.2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ของทางเดินเท้า

พื้นที่นราธิวาสราชนครินทร์ 1 จะพบทางเดินเท้าแค่ช่วงประมาณ 100 เมตร บริเวณปากซอยด้านถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งทำให้พื้นที่นี้ไม่มีความต่อเนื่องของฟุตบอลสองข้างทาง คนจึงจำเป็นต้องใช้ถนนเป็นทางเดินเท้าแทน อีกทั้งบริเวณทางเดินเท้ายังมีหาบเร่แผงลอยและรถเข็นต่างๆกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ซอย โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นจุดตัดของถนนเชื่อมต่อ โดยการตั้งขายของจะมีระยะอยู่ที่ประมาณ 1.2 เมตร และคนสามารถมีระยะทางเดินเท้าได้อย่างมากที่สุดประมาณ 2 เมตรเท่านั้น โดยเฉลี่ยพื้นที่ทั้งซอยแล้ว ผู้คนเดินเท้าจะต้องลงมาสัญจรบนถนนเป็นส่วนใหญ่ โดยการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าเป็นพาณิชย์ประมาณ 40% จากความยาวซอยทั้งหมด (ดูรูปตัด 4.12)



แผนที่ 4.44 แสดงลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ขอนแก่นวิทยายนครินทร์ 1 ที่มา: โดยผู้วิจัย 2555



รูปตัด 4.12 แสดงลักษณะรูปแบบของการใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ขอนแก่นวิทยายนครินทร์ 1

4) ภูมิทัศน์การสัญจร ซึ่งจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ ดังนี้

4.1) อุปกรณ์ประกอบถนน

จากการสำรวจ พบว่า อุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในพื้นที่ มีหลากหลายแต่ทุกอย่างอยู่ในปริมาณที่ไม่เพียงพอและไม่เหมาะสมกับพื้นที่ซอย ดังนี้ ป้ายร้านค้ามีขนาดเล็ก อยู่ในระดับที่ต่ำบ้างและมีเพียงแค่บางร้านเท่านั้น จึงทำให้คนไม่สามารถมองเห็นได้ในระยะไกลๆ หรือไม่สามารถรู้ว่าพื้นที่เหล่านั้นมีกิจกรรมอะไรบ้าง , ตู้โทรศัพท์สาธารณะ พบในปริมาณที่น้อยมากและไม่เพียงพอกับความต้องการของคนในพื้นที่ , เสาไฟสาธารณะ มีจำนวนที่น้อย จึงมีปริมาณไฟส่องทางที่น้อย ส่วนใหญ่จะได้รับแสงไฟจากตัวอาคารเองมากกว่า , กั้นสาด จะยื่นออกมาจากตัวอาคารเอกชน ซึ่งพบได้น้อยมากในพื้นที่ ไม่มีความต่อเนื่องกัน และที่กั้นคนเดินเท้ากับรถยนต์ พบได้บริเวณหน้าปากซอยทางด้านถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ดูตาราง 4.8 และ รูปภาพ 4.21)

4.2) พืชพรรณธรรมชาติ

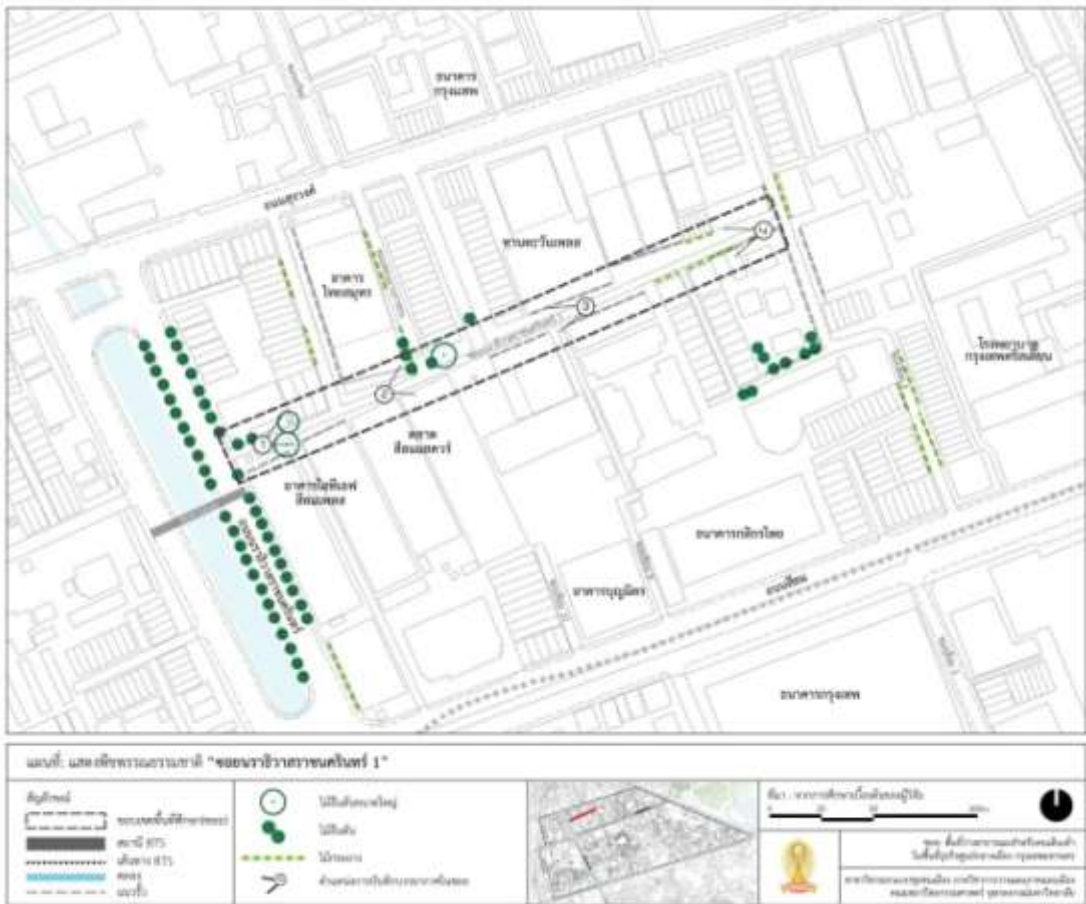
จากการสำรวจพบว่า ภายในพื้นที่ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 พบต้นไม้ในปริมาณที่น้อย ซึ่งต้นไม้ใหญ่ก็จะอยู่บริเวณปากซอยทางด้านทิศ ตะวันตกที่เชื่อมต่อกับถนนใหญ่ภายนอก (ถนนนราธิวาสราชนครินทร์) และพบบริเวณปากซอยทางเชื่อมของซอยอนุমানราชชน นอกนั้นจะพบไม้กระถางบ้างประปรายตามแนวทางเดินแถวปากซอยทางด้านทิศตะวันออกที่เชื่อมต่อกับซอยสีลม 6 (ดูแผนที่ 4.45 และ รูปภาพ 4.22)

ตารางแสดงรายการอุปกรณ์ประกอบถนนที่พบในซอยศึกษาและปริมาณ: ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ 1		
ลำดับที่	รายการอุปกรณ์ประกอบถนน	ปริมาณ (พอ= ● , ไม่เพียงพอ= ●)
1	ป้ายร้านค้า	●
2	ตู้โทรศัพท์สาธารณะ	●
3	เสาไฟสาธารณะ	●
4	กั้นสาด	●
5	ที่กั้นคนเดินเท้ากับรถ (bollard)	●

ตาราง 4.8 แสดงรายการ และ ประเมินความพอเพียงของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่
ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1



รูปภาพ 4.21 แสดงลักษณะของอุปกรณ์ประกอบถนนภายในพื้นที่ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1



แผนที่ 4.45 แสดงลักษณะพืชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1



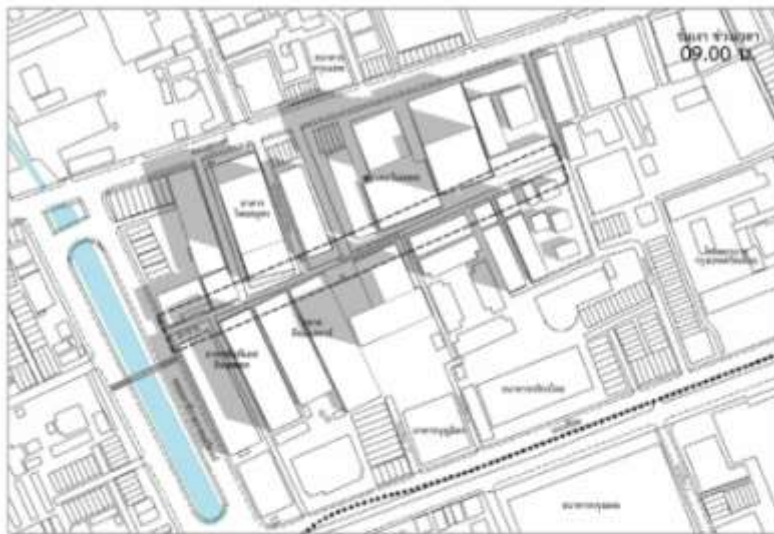
รูปภาพ 4.22 แสดงลักษณะของพีชพรรณธรรมชาติภายในพื้นที่
ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 ประกอบแผนที่ 4.13

5) การเกิดร่มเงาจากความสูงอาคาร

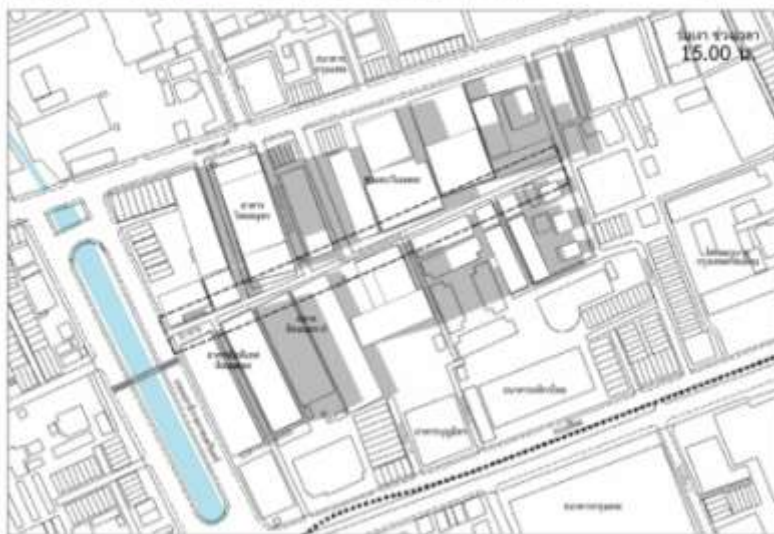
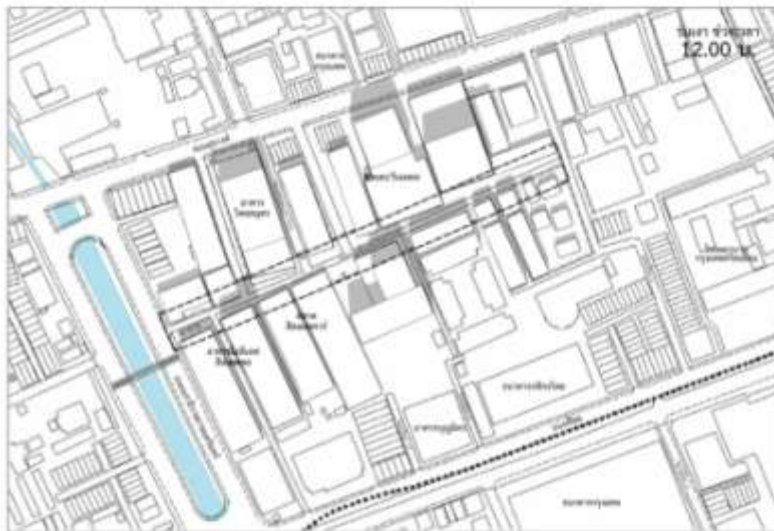
ซึ่งสามารถแยกออกได้เป็น 3 ช่วงเวลา ดังนี้

- ช่วงเช้า เวลา 9.00 น. มีเงามากกว่า 80% ของพื้นที่ทั้งหมด
- ช่วงเที่ยง เวลา 12.00 น. มีเงาประมาณ 50% ของพื้นที่ทั้งหมด
- ช่วงเย็น เวลา 15.00 น. มีเงาเพียง 10% ของพื้นที่ทั้งหมด

ทำให้เห็นว่าช่วงเช้าเป็นช่วงที่มีความร่มเงามากที่สุด ในขณะที่ช่วงเที่ยงได้รับร่มเงาจากสองข้างทางในระดับปานกลาง พอๆกับการได้รับแสงแดด และช่วงเย็นของพื้นที่ กลับได้รับร่มเงาจากอาคารเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เฉลี่ยแล้วมีปริมาณเงาจากอาคารประมาณ 46.6% จากตลอดทั้งวัน (ดูแผนที่ 4.46)



แผนที่ 4.46
แผนที่แสดงร่มเงา
จากอาคาร ภายใน
ชอยนราภิวาสราษ
นครินทร์ โดยผ่าน 3
ช่วงเวลา



ศูนย์บริการชุมชน "ศูนย์บริการชุมชน"

เส้นทึบ	อาคาร
เส้นประ	รั้ว
เส้นขีด	ถนน
เส้นจุด	น้ำ

รูปที่ 4.46 แสดงผังบริเวณอาคาร "ศูนย์บริการชุมชน" ในขณะเวลา 09.00 น. 12.00 น. และ 15.00 น. โดยแสดงเงาของอาคารที่ทอดยาวไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้, ทิศเหนือ-ใต้ และทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามลำดับ

ศูนย์บริการชุมชน "ศูนย์บริการชุมชน"

ศูนย์บริการชุมชน "ศูนย์บริการชุมชน"

ศูนย์บริการชุมชน "ศูนย์บริการชุมชน"

บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์การศึกษา

วิเคราะห์จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม ด้านองค์ประกอบทางกายภาพ ซึ่งประกอบไปด้วย โครงข่ายการสัญจร, คุณภาพร่มเงาที่เกิดจากสัดส่วนความสูงฐานอาคารกับชอย องค์ประกอบอาคาร หรืออุปกรณ์ประกอบถนน, การใช้ประโยชน์อาคารในระดับฐาน, รูปแบบ ตำแหน่ง และช่วงเวลาของกิจกรรมการค้า ไม่ว่าจะเป็นหาบเร่ แผงลอย หรืออาคารชั่วคราว, การเชื่อมต่อมุมมองที่ดี, การมีจุดหมายตาเป็นระยะ, การประดับประดาไฟ ให้ชอยมีทัศนียภาพที่ดีในยามค่ำคืน รวมไปถึงมาตรฐาน ทางเดินเท้า และอุปกรณ์ประกอบถนน ของแต่ละชอยศึกษามาซ้อนทับกัน (overlay) เพื่อหาว่าคุณสมบัติที่สำคัญอะไรบ้าง ที่จะทำให้ชอยในพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ประสบผลสำเร็จ หรือมีความเป็นอเนกประโยชน์ และสามารถนำไปเป็นแนวทางเบื้องต้นในการ กำหนดองค์ประกอบทางกายภาพ ของการพัฒนาพื้นที่พื้นที่ธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพฯ ที่ เกี่ยวเนื่องกับการใช้“ชอย”เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับคนเดินเท้าได้

5.1 การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา (ชอย)

จากการลงสำรวจชอยศึกษาทั้ง 5 อย่างละเอียด ผ่านการสังเกต บันทึกข้อมูลต่างๆอย่างเป็นระบบ โดยยึดตามคุณสมบัติของชอย หรือพื้นที่สาธารณะสำหรับคนเดินเท้าที่ดีตาม มาตรฐานสากล และทำการแปลงข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบของแผนที่ หรือรูปตัด เพื่อให้เกิดความ ชัดเจนและง่ายต่อการวิเคราะห์ชอยศึกษา มีผลการ วิเคราะห์ผ่านเกณฑ์การพิจารณา (หัวข้อ 3.2.4:57) โดยได้แบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

5.1.1 ชอยประเภทถนนคนเดิน

5.1.1.1 “ชอยละลายทรัพย์”

เป็นชอย มีวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่เป็นถนนคนเดินเพื่อกิจกรรมการค้าในช่วงเวลา กลางวัน จากการสำรวจพบว่า มีการเข้าถึงที่ดีมาก โดยจุดกึ่งกลางชอยห่างจากสถานีรถไฟฟ้าชอง นนทรีเพียง 200 เมตร และระยะห่างระหว่างสายย่อยที่เชื่อมต่อเฉลี่ยอยู่ที่ 60 เมตร แสดงให้เห็นว่า ชอยละลายทรัพย์มีการเชื่อมต่อในระดับที่ดี จึงมักถูกใช้เส้นทางลัด (Short-cut) เชื่อมต่อระหว่าง ถนนสีลม (ช่วงสีลมชอย 3 ถึงสีลมชอย 5) กับสถานีรถไฟฟ้าชองนนทรี หรืออาคารสำคัญต่างๆ

ภายในซอยยังมีทั้งกิจกรรมการค้าที่น่าดึงดูด (attractor) ตลอดเส้นทาง ชั้นล่างของอาคารกว่า 70% และการใช้ทางเท้ามากกว่า 90% เป็นพาณิชยกรรม ด้วยลักษณะสินค้ากับราคา ที่พิเศษเฉพาะ รวมทั้งยังมี ศูนย์อาหาร ขนาดใหญ่และรถ เซ็นราคาเยาที่พนัก งานบริษัทต้องมาใช้บริการทุกวัน อีกทั้งยังใกล้กับแหล่งผู้ ใช้บริการกิจกรรมกา รค้าหรือศูนย์อาหารเหล่านั้น อย่างอาคารสำนักงานขนาด ใหญ่ และอาคารสำคัญของพื้นที่ หลายแห่ง ได้แก่ สำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงเทพ, สำนักงานใหญ่ธนาคารไทยทนุ, อาคารตริเน็ตคอมเพล็กซ์ และอาคารโดมอันทาวเวอร์ ทำ ให้ซอยมีโอกาสถูกใช้บริการมากขึ้นตามไปด้วย

โดยซอยมีคุณภาพของร่มเงาที่ดี ตลอดทั้งวันเฉลี่ยประมาณ 50% จากทั้งอาคารสองข้างทางในช่วงเช้า และกันสาดร้านค้า กับร่มสนามของแม่ค้าขายของในช่วงเที่ยงและช่วงบ่าย

ส่วนเรื่องของคุณภาพมุมมอง อาคารสองข้างทางเรียงตัวกันชัดเจน ในระดับปานกลาง สามารถเชื่อมต่อมุมมองได้ดี จากร่มสนามของรถเข็น และหาบเร่ที่เป็นกิจกรรมการค้าหลักของพื้นที่ ประมาณ 50% โดยมีสัดส่วนระหว่างความสูงฐานอาคารกับความกว้างซอยอยู่ที่ 1:0.6 ซึ่งภายในซอยไม่มีจุดหมายตา และการประดับประดาใดๆ ใกล้กับทางเดินเท้า



รูปที่ 5.1: แสดงบรรยากาศ อุปกรณ์ประกอบถนน และการใช้ประโยชน์อาคารและทางเดินเท้าของซอยละลายทรัพย์ (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

อุปกรณ์ประกอบถนนไม่ได้คุณภาพตามมาตรฐานสากล ไม่เป็นมิตรกับคนเดินเท้าเลย มีเพียงความต่อเนื่องของทางเดินเท้าจากการเป็นถนนคนเดิน ประมาณ 80% และสัดส่วนระหว่างความสูงอาคารกับซอยเท่านั้นที่เอื้อสำหรับผู้สัญจรด้วยเท้า (ดูตาราง 5.1)

นอกเหนือจากประเด็นทางด้านกายภาพโดยทั่วไปแล้ว ซอยละลายทรัพย์มีเอกลักษณ์และจุดที่น่าสนใจในภาพรวม ว่าเป็ รียบเสมือนเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจสำหรับคนทำงาน เนื่องจากอยู่ใกล้สำนักงานใหญ่ต่างๆหลายแห่ง ที่สามารถใช้เวลาสั้นๆระหว่างวันมารับประทาน

อาหารราคาประหยัดได้ โดยมีเวลาเหลือในการเดินพักผ่อน เลือกชม เลือกซื้อสินค้าที่มีหลากหลาย และราคาถูกด้วยในที่เดียวกัน

ตารางที่ 5.1: ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยละลายทรัพย์ (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

คุณสมบัติของ "ซอยที่ดี"	ระดับศักยภาพของพื้นที่				สรุปผลรวมประเด็น อื่นๆที่น่าสนใจ
	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
1.เข้าถึงสะดวก					ดีมาก
- ระยะห่างจาก bts ถึงจุดกึ่งกลางซอย	●				เชื่อมต่อไปอาคารสำคัญ ใกล้ๆได้หลายแห่ง, ใกล้ bts 2 สถานี
- ระยะห่างของเส้นทางเชื่อมต่อ		●			
2.มีคุณภาพมุมมองที่ดี					ปานกลาง
- ความต่อเนื่องของมุมมอง			●		เชื่อมต่อมุมมอง เพื่อชมตึกราม
- สัดส่วนระหว่างความสูงฐานอาคารกับ ความกว้างซอย		●			
3.กิจกรรมพาณิชย์ที่ฐานอาคาร					ดีมาก
- ใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชย์		●			node การค้าระดับย่าน สินค้าหลากหลาย ราคาถูก
- ใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าเป็นพาณิชย์	●				
4.ปลอดภัย เป็นมิตรต่อคนเดินเท้า					น้อย
- ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า	●				แทบไม่พบอุปกรณ์ ประกอบถนนและ ไฟส่องทาง
- คุณภาพไฟส่องสว่าง				●	
- ปริมาณต้นไม้ทั้งซอย				●	
5.คุณภาพร่มเงาตลอดทั้งวัน					ดีมาก
- ร่มเงาจากความสูงอาคาร	●				ได้รับเงาจากร่มถนน ตลอดทั้งวัน

5.1.1.2 "ซอยพัฒนาพงษ์ 1"

มีวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่เป็นถนนคนเดินเพื่อกิจกรรมพาณิชยกรรม ในช่วงเวลากลางคืน จากการสำรวจ พบว่า มีการเข้าถึงที่ ดี โดยจุดกึ่งกลางซอย ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง เพียง 320 เมตร และระยะห่างระหว่างสายย่อยที่เชื่อมต่อเฉลี่ยอยู่ที่ 80 เมตร ในด้านทิศเหนือติดถนนสุขุมวิท ซึ่งมีโรงแรมตั้งอยู่จำนวนมาก ทำให้เกิดการใช้ซอยเป็นทางลัดเชื่อมต่อมายังสถานีรถไฟฟ้าจากนักท่องเที่ยว

การใช้ประโยชน์ อาคารระดับฐานภายในซอยประกอ ไปด้วยพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ โดยซอยพัฒนาพงษ์มีเอกลักษณ์ที่น่าสนใจ คือการเป็นถนนคนเดินที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวยามค่ำคืน

มีร้านขายเสื้อผ้า กระเป๋า ของที่ระลึก รวมไปถึงจนถึงสินค้าลอกเลียนแบบให้เลือกซื้ออยู่บริเวณแฉงลอยที่อยู่บนพื้นถนนในราคาที่ถูก ในขณะที่ก็มีการแสดงและบริการพิเศษ เฉพาะเป็นตัวดึงดูด (attractor) กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ จากร้านค้าที่อยู่ภายในอาคารห้องแถวสองข้างทาง โดยชั้นล่างของอาคาร และการใช้ทางเท้าเป็นพาณิชยกรรมเกือบ 100% ของความยาวตลอดทั้งซอย

ทั้งนี้ในช่วงเวลากลางวันก็มีคุณภาพของร่มเงาที่ดี จาก การโอบล้อมของอาคารสองฝั่ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย แต่ในตอนเที่ยงคุณภาพค่อนข้างแย่ เนื่องจากไม่มีต้นไม้ในการให้ร่มเงาที่แผ่กว้างเลย มีเพียงร่มจากกันสาดที่ ปกคลุมทางเดินหน้าตึกแถวเท่านั้น โดยตลอดทั้งวันมีเงาจากอาคารเฉลี่ยประมาณ 65%



รูปที่ 5.2: แสดงบรรยากาศซอยพัฒนา 1 ตอนกลางวัน และการใช้ประโยชน์ ทางเดินเท้าในตอนกลางวัน (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

ซอยพัฒนา 1 มีระดับคุณภาพมุมมองที่ดีมาก อาคารเรียงตัวในระดับความสูงเดียวกันกว่า 80% และจะสังเกตเห็นได้ง่ายจากป้ายทางเข้าที่ตั้งอยู่ ปากซอยสองฝั่ง เป็นจุดหมายตา ที่สำคัญอันหนึ่ง และอีกจุดหนึ่ง คือ ร้านขายของที่ระลึกที่เป็นอาคารทรงไทยขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ปากซอยที่ติดกับถนนสุขุมวิท อีกทั้งยามค่ำคืนมีการประดับประดาหลอดไฟ ป้ายไฟอย่างสวยงาม ให้ความเพลิดเพลินแก่ผู้สัญจรอยู่ภายในซอย และดึงดูดคนที่อยู่ภายนอกได้ดี

มีบาทวิถีที่ ขนาดได้มาตรฐานและมีความต่อเนื่องตลอดทั้งซอย แต่เข้าไปใช้ลำบาก เนื่องจากตอนกลางวันมีรถจอดปิดอยู่ทั้งสองข้าง ส่วนตอนค่ำก็สามารถเดินบนถนนได้ตลอดเส้นทาง สัดส่วนระหว่างความสูงอาคารกับซอยได้มาตรฐาน 1: 0.7 เป็นมิตรกับคนเดินเท้า แต่

อุปกรณ์ประกอบถนนอื่นๆนั้นไม่เพียงพอและขาดมาตรฐานอย่างมาก ซอยมีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับคนเดินเท้าอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากยังพอแสงไฟในยามค่ำคืนจากบ้านร้านค้าอยู่ตลอด แต่กิจกรรมในพื้นที่ก็เสี่ยงต่อการเกิดการทะเลาะวิวาทได้ (ดูตาราง 5.2)

ตารางที่ 5.2: ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยพัฒนาพงศ์ 1 (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

คุณสมบัติของ "ซอยที่ดี"	ระดับศักยภาพของพื้นที่				สรุปโดยรวมประเด็นอื่นๆที่น่าสนใจ
	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ไม่มี	
1.เข้าถึงสะดวก					ดี
- ระยะห่างจาก bts ถึงจุดกึ่งกลางซอย		●			
- ระยะห่างของเส้นทางเชื่อมต่อ		●			
2.มีคุณภาพของที่ดี					ดีมาก
- ความต่อเนื่องของมุมมอง	●				- การเว้นอาคารเรียงตัวระดับเดียวกัน - กลางคืน มีแสงสว่างเพียงพอ
- สัดส่วนระหว่างความสูงฐานอาคารกับความกว้างซอย		●			
3.กิจกรรมพาณิชย์ที่ฐานอาคาร					ดีมาก
- ใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชย์	●				ซอยมีสภาพเป็น node ของกิจกรรมการค้าระดับเมือง
- ใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าเป็นพาณิชย์	●				
4.ปลอดภัย เป็นมิตรต่อคนเดินเท้า					ปานกลาง
- ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า	●				มีแสงไฟจากบ้านร้านค้า แต่ไม่พบอุปกรณ์ประกอบถนนใดๆ
- คุณภาพไฟส่องสว่าง		●			
- ปริมาณต้นไม้ที่ซอย				●	
5.คุณภาพร่มเงาตลอดทั้งวัน					ดี
- ร่มเงาจากความสูงอาคาร		●			

5.1.2 ซอยประเภทถนนคนเดิน

5.1.2.1 "ซอยถนิมยะ"

มีวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่เป็น ถนนเพื่อการสัญจรทั่วไป จากการสำรวจ พบว่า มีการเข้าถึงที่ดีมาก ทั้งเข้าถึงจากถนนสายหลัก สายรองของเมือง จากสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดงที่อยู่ตรงกับสถานีเลย และจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสีลม ซึ่งอยู่ห่างประมาณ 250 เมตร ระยะห่างระหว่างสายย่อยที่เชื่อมต่อกันอยู่ที่ 45 เมตร จึงถูกใช้เป็นทางลัด เชื่อมต่อระหว่างถนนพระราม 4 ถนนสุขุมวงศ์ และถนนสีลมกับระบบขนส่งมวลชนต่างๆ

มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจค่อนข้างมีเอกลักษณ์ (attractor) นั่นคือ กิจกรรมพาณิชยกรรมแบบเน้นกลุ่มลูกค้าชาวญี่ปุ่นโดยเฉพาะ มีการผสมผสาน (mixed-used) การใช้ประโยชน์อาคารมาก โดยชั้นล่างของอาคารกว่า 90% เป็นพาณิชยกรรม ซึ่งประกอบไปด้วย ร้านอาหารญี่ปุ่น ไนต์คลับ บาร์ โรงแรม สำนักงาน และห้างสรรพสินค้า แต่จะมีข้อสังเกตว่าชอยธินิยะนี้จะมีความแตกต่างกับชอยพัฒนังค์ 1 ที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมกลางคืนเหมือนกัน ตรงที่ให้รถผ่านได้ กับผ่านไม่ได้ เนื่องจากกลุ่มลูกค้าญี่ปุ่นส่วนใหญ่ที่มายังชอยธินิยะมีรถขับ เพราะเป็นผู้ที่มาทำงานประจำอยู่ในประเทศไทย หรือในกรุงเทพมหานครนั่นเอง จึงทำให้ชอยธินิยะต้องการการเข้าถึงจากรถ สังเกตได้จากการมีความต้องการพื้นที่จอดรถภายในสูง ทั้งอาคารจอดรถและการเจาะอาคาร พาณิชยกรรมชั้นล่างเป็นที่จอดรถโดยเฉพาะ ในขณะที่ชอยพัฒนังค์ 1 เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติอื่นๆ ที่ไม่ได้ทำงานประจำในประเทศไทย ทำให้ไม่จำเป็นต้องมีการเข้าถึง การผ่าน หรือที่จอดรถภายในชอยมากนัก ส่วนพื้นที่การใช้ทางเท้าในตอนกลางวันถูกใช้เป็นพาณิชยกรรมเพียง 40% แต่ในตอนกลางคืนจะเพิ่มขึ้นเป็น 60% ของพื้นที่ชอยทั้งหมด ส่งผลให้ชอยธินิยะมีระดับการค้าในพื้นที่ฐานอาคารที่ดีมาก มีชีวิตชีวาตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน

การมีเอกลักษณ์ดังกล่าว ยังส่งผล ให้ชอยธินิยะมีระดับคุณภาพมุมมองที่ดี จาก ปลายร้านค้าที่มีเอกลักษณ์ สะดุดตา เรียงในระดับใกล้เคียงกัน เส้นระดับความสูงของฐานอาคารต่อเนื่องกว่า 60% การจำกัดพื้นที่สำหรับหาบเร่ แผงลอย สร้างความเป็นระเบียบ และความสะอาดให้แก่พื้นที่ การสร้างอาคารพาณิชยกรรมชั่วคราวบริเวณกำแพงที่บตันของอาคารสำนักงาน และห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่



รูปที่ 5.3: แสดงบรรยากาศชอยธินิยะและการใช้ประโยชน์อาคารและทางเดินเท้า (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

มีคุณภาพร่วมเงาที่ดี จากการโอบล้อมของอาคารสูงในช่วงเวลาเช้า ปลาย ส่วนตอนเที่ยงได้ร่วมเงาจากกันสาดก้านอาคาร โดยตลอดทั้งวันเฉลี่ยประมาณ 63.3% ชอยธินิยะมีซุ้มประตูทางเข้าเป็นจุดหมายตา สังเกตได้ง่าย และป้ายร้านค้าที่ติดบนอาคารสองข้างทางอย่างมีชั้นเชิง ก็เป็น

เอกลักษณ์ที่สังเกตได้ง่ายทั้งกลางวันและกลางคืน มีทางเดินเท้าต่อเนื่อง และได้มาตรฐาน สัดส่วนระหว่างความสูงอาคารกับชอยได้มาตรฐานตลอดเส้นทาง แต่อุปกรณ์ประกอบถนนอื่นๆยังไม่ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับคนเดินเท้าอยู่ในระดับปานกลาง (ดูตาราง 5.3)

ตารางที่ 5.3: ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ชอยระยะ 1 (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

คุณสมบัติของ "ชอยที่ดี"	ระดับศักยภาพของพื้นที่				สรุปผลรวมประเด็นอื่นๆที่น่าสนใจ
	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
1.เข้าถึงสะดวก					ดีมาก
- ระยะห่างจาก bts ถึงจุดกึ่งกลางชอย	●				อยู่ตรงกับสถานี bts และใกล้สถานีรถไฟใต้ดิน
- ระยะห่างของเส้นทางเชื่อมต่อ	●				
2.มีคุณภาพมุมมองที่ดี					ดี
- ความต่อเนื่องของมุมมอง		●			ต่อเนื่องจากบ้านโพธิ์วันค้า สันตโศ ขนาดใกล้เคียงตลาดวังชอย
- สัดส่วนระหว่างความสูงฐานอาคารกับความกว้างชอย		●			
3.กิจกรรมพาณิชย์ที่ฐานอาคาร					ดีมาก
- ใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชย์	●				ยามค่ำคืนกิจกรรมจะหลากหลายมาก
- ใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าเป็นพาณิชย์			●		
4.ปลอดภัย เป็นมิตรต่อคนเดินเท้า					ปานกลาง
- ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า	●				แทบไม่พบอุปกรณ์ประกอบถนนและไฟส่องทาง
- คุณภาพไฟส่องสว่าง			●		
- ปริมาณต้นไม้ที่ชอย				●	
5.คุณภาพร่มเงาตลอดทั้งวัน					ดี
- ร่มเงาจากความสูงอาคาร		●			

2.2) "ชอยคอนแวนต์"

มีวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่เป็นถนนเพื่อการสัญจรทั่วไป จากการสำรวจพบว่า มีการเข้าถึงที่ดี โดยจุดกึ่งกลางชอยห่างจากสถานีรถไฟฟ้า ศาลาแดงเพียง 370 เมตร และมีการเชื่อมต่อกอยู่ในระดับปานกลาง จากระยะห่างระหว่างสายชอยที่เชื่อมต่อเฉลี่ยอยู่ที่ 60 เมตร และด้านทิศใต้ติดกับถนนสาทรเหนือ สามารถใช้เป็นทางลัดเชื่อมต่อกันได้ ด้วยระยะความยาวชอย 500 เมตรที่สามารถสัญจรได้ด้วยเท้า

ภายในซอยส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญๆหลายแห่ง ที่มีการใช้ประโยชน์ที่จำกัด และมีกำแพงที่ยาวตลอดพื้นที่ ได้แก่ โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ อารามคาร์เมลล โบสถ์ไครทส์ เซิร์ท และโรงพยาบาลบีเอ็นเอช (BHN) ซึ่งจะมีสำนักงานและอาคารที่เป็นพาณิชย์กรรมขนาดเล็กปะปนอยู่ไม่มาก แต่ระหว่างกำแพงที่บของสถานที่สำคัญนั้น ก็จะมีหาบเร่แผงลอยมาตั้งตลอดสองข้างทางในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน สร้างความครึกครื้น ให้กับผู้ที่สัญจรผ่านไปมาในพื้นที่ได้ ดี โดยตลอดเส้นทาง ชั้นล่างของอาคารเพียง 20% และการใช้ทางเท้า 40% เป็นพาณิชย์กรรมเท่านั้นส่งผลให้ซอยมีกิจกรรมการค้าอยู่ที่ระดับปานกลาง โดยจะมีความครึกครื้นมากที่สุดช่วงเช้าและเย็น คือช่วงที่นักเรียนโรงเรียนเซนต์โยเซฟ คอนเวนต์ ไปและกลับออกจากโรงเรียน ซึ่งกิจกรรมจะอยู่บริเวณต้นซอยเป็นส่วนใหญ่



รูปที่ 5.4: แผนที่และรูปภาพแสดงตำแหน่งและสภาพพืชพรรณธรรมชาติ ในซอยคอนเวนต์ (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

ในซอยคอนเวนต์มีคุณภาพของพืชพรรณธรรมชาติที่ดีมาก ทั้งขนาดและจำนวน แลดูเป็นลักษณะซุ่มหลังอาคารขนาดใหญ่ที่เกิดจากต้นไม้ภายในพื้นที่ ทำให้มีคุณภาพของร่มเงาที่ดี แม้ว่าสัดส่วนของความสูงอาคารกับความกว้างของซอยจะมีเฉลี่ยสูงถึง 1:1.8 ซึ่งไม่เอื้อให้เกิดคุณภาพร่มเงาที่ดีเลยก็ตาม โดยตลอดทั้งวันมีเงาจากอาคารเฉลี่ยประมาณ 2% เท่านั้น และในซอยมีการเชื่อมต่อของทางเดินเท้า และอุปกรณ์ถนนที่ดีเพียงพอได้มาตรฐาน มีความปลอดภัยและเป็นมิตรอยู่ในระดับดีมากเมื่อเทียบกับทุกซอย ขาดเพียงม้านั่งสำหรับนั่งพัก และถึงขยะที่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อปริมาณขยะในพื้นที่เท่านั้น (ดูตาราง 5.4)

โดยสิ่งที่เห็นได้ชัดจากชอยคอนเวนต์ว่ามีเอกลักษณ์กว่าชอยอื่นๆ จนอาจจะเป็นสิ่งที่นำคุณลักษณะประกอบถนนและพืชพรรณธรรมชาติที่ครบครันมาสู่พื้นที่ได้นั้นคือ การมีประวัติศาสตร์ที่ยาวนานของชอย และการมีสถาปัตยกรรมที่สวยงามจากโบสถ์ต่างๆที่อยู่ภายในชอยนั่นเอง

ตารางที่ 5.4: ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ชอยคอนเวนต์ (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

คุณสมบัติของ "ชอยที่ดี"	ระดับศักยภาพของพื้นที่				สรุปโดยรวมประเด็นอื่นๆที่น่าสนใจ
	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
1.เข้าถึงสะดวก					ดี
- ระยะห่างจาก bts ถึงจุดกึ่งกลางชอย		●			
- ระยะห่างของเส้นทางเชื่อมต่อ			●		
2.มีคุณภาพมุมมองที่ดี					ปานกลาง
- ความต่อเนื่องของมุมมอง				●	มีพืชพรรณธรรมชาติตลอดทั้งชอยทำให้สบายตา
- สัดส่วนระหว่างความสูงฐานอาคารกับความกว้างชอย				●	
3.กิจกรรมพาณิชย์ที่ฐานอาคาร					ปานกลาง
- ใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชย์				●	กิจกรรมพาณิชย์ประเภทชั่วคราวกระจายอยู่ทั่วชอย
- ใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าเป็นพาณิชย์			●		
4.ปลอดภัย เป็นมิตรต่อคนเดินเท้า					ดีมาก
- ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า	●				พบอุปกรณ์ประกอบถนนและไฟส่องทางครบครัน อีกทั้งมีพืชพรรณมาก
- คุณภาพไฟส่องสว่าง		●			
- ปริมาณต้นไม้ที่ชอย	●				
5.คุณภาพพรมเงาตลอดทั้งวัน					ดี
- ร่มเงาจากความสูงอาคาร				●	มีพืชพรรณธรรมชาติให้ความร่มรื่นตลอดทั้งชอย

2.3) "ชอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1"

มีวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่เป็ ถนนเพื่อการสัญจรทั่วไป จากการสำรวจ พบว่า มีการเข้าถึงในระดับ ที่ดี ถึงแม้ว่าระยะห่างจากจุดกึ่งกลางชอยถึง สถานีรถไฟฟ้า ชองถนนทริจะอยู่เกินระยะเดาเท้าที่ 550 เมตร แต่มีการเชื่อมต่ออยู่ในระดับดีมาก จากเส้นทางเชื่อมต่อมากมายทำให้ระยะห่างระหว่างสายย่อยที่เชื่อมต่อเฉลี่ยอยู่ที่ 45 เมตร สามารถสัญจร เชื่อมต่อไปยังที่สำคัญอื่นๆได้ด้วยเท้าได้เช่นกัน และจากการ เป็นชอยที่วางตัวในแนวตะวัน นนอก-ตะวันตกที่ยาวที่สุดของพื้นที่ปิดล้อมในทางทิศเหนือของสถานี รถไฟฟ้าศาลาแดง จึงถูกใช้เป็นเส้นทางลัดภายในพื้นที่ปิดล้อม

เชื่อมต่อระหว่างโรงแรม คอนโดมิเนียม หรือสำนักงานต่างๆ บนถนนสุรวงศ์มายังพื้นที่พาณิชย์กรรมบนถนนสีลม

มีคุณภาพร่มเงาปานกลาง จากการโอบล้อม ของอาคารสูง ในเวลาเช้าและบ่าย ส่วนในเวลาเที่ยงจะได้ร่มเงาจากกันสาดของอาคารพาณิชย์ขนาดเล็ก ก็ร่มสนามจากรถเข็นที่ขายอาหาร เป็นบางส่วนเท่านั้น โดยตลอดทั้งวันมีเงาจากอาคารเฉลี่ยประมาณ 46.6%

การใช้ประโยชน์ของที่ดินและอาคารค่อนข้างหลากหลาย มีสำนักงานติดกับซอยและบริเวณใกล้เคียงจำนวนมาก กิจกรรมพาณิชย์หลักในพื้นที่ ได้แก่ ตลาดนัดขายของประจำวันในราคาถูก กับตลาดขายอาหารซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มพนักงานบริษัทที่ต้องการอาหารราคาย่อมเยา อยู่ในบริเวณเดียวกัน และมีร้านทั่วไปที่มีโครงสร้างชั่วคราวตั้งเรียงรายตลอดซอย สลับกับไนต์คลับ หรือสถานบริการเฉพาะกลุ่ม (attractor) ที่เปิดยามค่ำคืน ที่เป็นตัวเพิ่มสีสันและความครึกครื้นให้กับพื้นที่ในยามวิกาล ทำให้ซอยมีกิจกรรมการค้าอยู่ที่ระดับที่ดีโดย ตลอดเส้นทางพื้นที่ชั้นล่างของอาคารกว่า 60% และการใช้ทางเท้า 40% เป็นพาณิชย์กรรม



รูปที่ 5.5: แผนที่และรูปตัดแสดงการใช้ประโยชน์อาคารและทางเดินเท้าของซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

ในด้านคุณภาพของมุมมองของพื้นที่ อยู่ในระดับปานกลาง ถึงไม่มีจุดหมายตาใดๆ ที่เด่นชัด แนวอาคารหรือส่วนประกอบอาคารก็ไม่ต่อเนื่องกัน แต่ยังมีแนวกันสาดและร่วมสนามที่เรียงตัวได้ดี และมีสัดส่วนของความสูงอาคารกับความกว้างของซอยจะมีเฉลี่ยที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้ามากคือ 1:0.3 แต่มาตรฐานการออกแบบทางเท้า ความต่อเนื่องของทาง เดินเท้า และอุปกรณประกอบถนนต่างๆ ที่เป็นมิตรต่อคนเดินเท้าก็น้อยมาก ทำให้ความปลอดภัยและเป็นมิตรกับคนเดินเท้าอยู่ที่ระดับไม่ดี (ดูตาราง 5.5)

ตารางที่ 5.5: ตารางสรุปการวิเคราะห์ของ ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

คุณสมบัติของ "ซอยที่ดี"	ระดับศักยภาพของพื้นที่				สรุปผลรวมประเด็น อื่นๆที่น่าสนใจ
	ดีมาก	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
1.เข้าถึงสะดวก					ดี
- ระยะห่างจาก bts ถึงจุดกึ่งกลางซอย			●		มีเส้นทางเชื่อมต่อ ค่อนข้างมาก
- ระยะห่างขอมลเส้นทางเชื่อมต่อ	●				
2.มีคุณภาพมุมมองที่ดี					ปานกลาง
- ความต่อเนื่องของมุมมอง				●	เส้นคั่นมุมมอง เพียงคนในสายและ รั้วสนามเท่านั้น
- สัดส่วนระหว่างความสูงฐานอาคารกับ ความกว้างซอย	●				
3.กิจกรรมพาณิชย์ที่ฐานอาคาร					ดี
- ใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่างเป็นพาณิชย์		●			มีกิจกรรมในหลากหลาย ช่วงเวลา หลายรูปแบบ มีเอกลักษณ์เฉพาะ
- ใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าเป็นพาณิชย์			●		
4.ปลอดภัย เป็นมิตรต่อคนเดินเท้า					น้อย
- ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า				●	แทบไม่พบอุปกรณ์ ประกอบถนนและ ไฟส่องทาง
- ระยะห่างของเสาไฟ				●	
- ปริมาณต้นไม้ที่ซอย				●	
5.คุณภาพร่มเงาตลอดทั้งวัน					ปานกลาง
- ร่มเงาจากความสูงอาคาร			●		ได้รับเงาจากกันสาด และรั้วสนามบางเวลา

ตารางที่ 5.6: ตารางสรุปผลการวิจัยเทียบกับสมมุติฐานของงานวิจัย (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

พื้นที่ศึกษาละเอียด (ซอย)	คุณภาพของคุณสมบัติของ "ซอยที่ดี"				
	เข้าถึงดี	มุมมองดี	มีกิจกรรมฐานอาคาร	ความปลอดภัย	ร่มเงาดี
1. ประเภทถนนคนเดิน					
1.1 ซอยละลายทรัพย์	ดีมาก	ปานกลาง	ดีมาก	น้อย	ดีมาก
1.2 ซอยพัฒนาพงศ์ 1	ดี	ดีมาก	ดีมาก	ปานกลาง	ดี
2. ประเภทสัญจรทั่วไป					
2.1 ซอยธนนิยะ 1	ดีมาก	ดี	ดีมาก	ปานกลาง	ดี
2.2 ซอยคอนแวนต์	ดี	ปานกลาง	ปานกลาง	ดีมาก	ดี
2.3 ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1	ดี	ปานกลาง	ดี	น้อย	ปานกลาง

บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาในบทนี้เป็นบทสรุปของศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ ประกอบด้วยบทสรุปและข้อค้นพบของการศึกษา ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในระดับย่านและระดับชอย รวมไปถึงข้อเสนอแนะด้านการวิจัย มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

6.1 ผลสรุปจากการศึกษา

การศึกษามีข้อสรุปเพื่อตอบคำถามงานวิจัยว่า ชอยที่สามารถทำหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ สร้างเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่ และเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานครได้นั้น จะต้องประกอบด้วยคุณสมบัติที่สำคัญอะไรบ้าง นั้น จากการลงสำรวจ ชอยที่มีความเป็นอเนกประโยชน์ นำมาวิเคราะห์และประเมินผลโดยเกณฑ์มาตรฐานสากลแล้ว ได้ผลศึกษาและข้อสรุปดังนี้

1) มีการเข้าถึงที่ดี

คือ การอยู่ติดกับถนนสายหลักและรองของเมือง รวมไปถึงการ อยู่ใกล้สถานีขนส่งมวลชนระบบราง (transportation node) มีโอกาส ทำให้ชอย ประสบผลสำเร็จในการเป็นพื้นที่อเนกประโยชน์มาก เนื่องจากคนเดินเท้าสามารถเข้าถึงได้สะดวกในยุคปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต โดยชอยที่ประสบผลสำเร็จมักจะถูกใช้ เป็นทางลัด เชื่อมต่อระหว่างสถานที่สำคัญๆ ของพื้นที่ใน ระยะที่เหมาะสม สำหรับการเดินเท้าเนื่องจากจะทำให้มีการเชื่อมต่อดี แยกได้เป็นส่วนหนึ่งของถนนคนเดินจะมีระยะห่างระหว่างชอยย่อยต่างๆ อยู่ที่ 60-80 เมตร และ ชอยเพื่อการสัญจรทั่วไป อยู่ที่ 45-60 เมตร โดยถนนคนเดินสำหรับพนักงานในตอนกลางวัน จำเป็นต้องอยู่ติดกับสำนักงานขนาดใหญ่ เพื่อให้คนจำนวนมากใช้เวลาในการเดินน้อยที่สุด และจะมีเวลาเหลือจากการรับประทานอาหารให้มากที่สุด สำหรับเดินพักผ่อนหย่อนใจไปกับการเลือกชมและซื้อสินค้า

2) มีการประโยชน์อาคารและทางเดินเท้าที่หลากหลาย

มีการผสมผสานการใช้ ประโยชน์อาคารและทางเดินเท้า (building and pathway mix-use) ในรูปแบบเฉพาะตัวของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง คือ ควรมีอย่างน้อย 3 ประเภทการใช้งานที่แตกต่าง โดยคำนึงถึงคนทุกระดับชั้นในชอยเดียวกัน ได้แก่

2.1) ประเภทสำนักงาน หรือแหล่งงาน ต่างๆ ให้เป็นตัวขับเคลื่อนกิจกรรม โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน

2.2) ประเภทพาณิชยกรรม ควรมีทั้งห้างสรรพสินค้า และร้านค้าขนาดย่อม ร้านขายอาหารทั้งรูปแบบภัตตาคาร ราคาสูง และตลาดนัดขายอาหารราคาย่อมเยา รวมไปถึงหาบเร่ และแผงลอยในปริมาณที่เหมาะสม โดยแบ่งได้เป็นถนนคนเดิน ควรเป็นร้านค้าตึกแถว เรียงรายยาวไม่น้อยกว่า 70% ของความยาวซอย และรถเข็นแผงลอยสอง ข้างทางไม่น้อย 90% ซึ่งมีราคาย่อมเยาเหมาะสมสำหรับพนักงานบริษัทและคนใช้แรงงานอื่นรอบๆ พื้นที่ด้วย และประเภทการสัญจรทั่วไป การใช้ประโยชน์อาคารในระดับฐานอาคารควรเป็นพาณิชยกรรมไม่ต่ำกว่า 60% ของความยาวซอย และหาบเร่แผงลอยไม่น้อยกว่า 40% โดยจะพบได้มากมากบริเวณปากซอยเข้ามาในซอยไม่เกิน 150 เมตร กับบริเวณจัดตัดของซอย

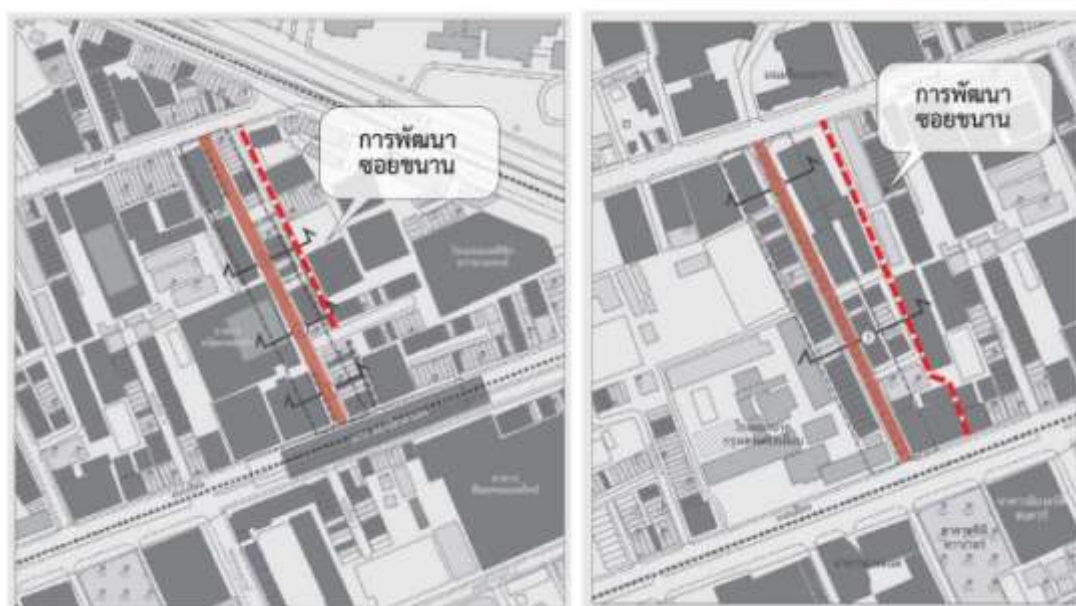
2.3) ประเภทที่อยู่อาศัยในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ที่ควรมีได้แก่ โรงแรม และคอนโดมิเนียม ซึ่งจะเป็นตัวขับเคลื่อนกิจกรรมในเวลากลางคืน

กล่าวคือ มีทั้งจุดตั้งต้นของคน (origin) และจุดหมายปลายทาง (destination) ภายในซอยเดียวกัน โดยมีกิจกรรมพิเศษดึงดูดนักท่องเที่ยว (attractor) ทั้งสินค้าและบริการที่มีเอกลักษณ์ หรือการรวมกลุ่มกันเฉพาะกิจเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว หรือกลุ่มเป้าหมายเฉพาะต่างๆ

ในซอยหรือเส้นทางที่มีความเป็นเอกประโยชน์สูงจะพบว่า หากมีซอยย่อยใดเชื่อมต่อกับซอยนั้น ก็จะมีโอกาสที่ความครึกครื้นจะไหลเข้ามาภายในพื้นที่ทำให้เกิด **“การพัฒนาซอยย่อยที่เชื่อมต่อ”** นั้นๆตามมาด้วย (แผนที่ 6.1) และหากมีซอยที่ขนานกับซอยที่ ประสบผลสำเร็จนั้นใน ระยะที่ห่างกันไม่มาก ก็มีโอกาที่จะเกิด **“การพัฒนาซอยขนาน”** ทำให้เกิดเป็นย่านกิจกรรมเล็กๆ ในบริเวณนั้นได้ (แผนที่ 6.2)



แผนที่ 6.1: แสดงการพัฒนาที่เชื่อมต่อกับซอยละลายทรัพย์ (ซ้าย) และซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 (ขวา)
(ที่มา: ผู้วิจัย 2555)



แผนที่ 6.2: แสดงการพัฒนาซอยขนานกับซอยธนียะ 1 (ซ้าย) และซอยพัฒนาพงษ์ 1 (ขวา)
(ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

3) มีคุณภาพร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน

ภายในซอยจะต้องมีคุณภาพของร่มเงาที่ดีตลอดทั้งวัน ครอบคลุม พื้นที่ส่วนใหญ่ของเส้นทางเดินเท้าทั้งหมดของแต่ละซอย ซึ่งส่วนใหญ่จะได้ร่มเงาจากการมีสัดส่วนระหว่างอาคารสูงและความกว้างที่เหมาะสม โดยทั้งสองประเภททั้งถนนคนเดินและการสัญจรทั่วไป ควรมีปริมาณเงาเฉลี่ยตลอดทั้งวันไม่ควรต่ำกว่า 50% ของพื้นที่ซอยทั้งหมด ร่องลงมาจึงเป็นร่มเงาที่ได้จากร่ม

สนามของหาบเร่แผงลอยริมทางเดิน และจึงเป็นร่วมเงาจากพืชพรรณธรรมชาติ ซึ่งรวมกันทั้งหมด ร่มเงาไม่ควรต่ำกว่า 80 % ของพื้นที่ชอยทั้งหมด

4) ค่านึงมีคุณภาพทางด้านมุมมองน้อย

มีคุณภาพ ของมุมมองทางสายตา มีส่วนสำคัญ ในระดับปานกลาง ที่มีผลทำให้ชอย ประสบผลสำเร็จ จากการประดับประดาแสงไฟ ป้ายร้านค้าที่ตั้งพื้น หรือ แขนงลอยเรียงขึ้นใน แนวสูงไปบนแต่ละชั้นอาคาร และเรียงต่อกันเป็นแนวยาวตลอดชอยของชอยธนิยะ และ พัฒน์พงศ์ 1 ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ทำกิจกรรมยามค่ำคืนที่สามารถจะดึงดูดคนเดินเท้าได้ดีกว่าการไม่ประดับ ตกแต่งใดๆ ในขณะที่พบความต่อเนื่องของด้านหน้าของอาคารอยู่น้อยมาก มีเพียงความต่อเนื่อง ของกันสาดและร่วมสนามเท่านั้น

5) ความปลอดภัยมีผลกับการเลือกใช้ชอยไม่มาก

ในการสำรวจแทบไม่พบ อุปกรณ์ประกอบถนน ที่ได้มาตรฐานที่ เอื้อให้เกิด ความสะดวก และปลอดภัยของคนเดินเท้า ในพื้นที่ศึกษาเลย จะมีเพียงชอยคอนแวนต์เท่านั้น ที่พอจะมี มาตรฐานทางด้านภูมิทัศน์ทางการสัญจรมากที่สุด โดยเฉพาะในส่วนของพืชพรรณธรรมชาติที่เป็น จุดเด่นของชอยแห่งนี้

จากการศึกษาชอยที่ประสบผลสำเร็จในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร พบว่า ทั้งชอยประเภทถนนคนเดิน และชอยเพื่อการสัญจรทั่วไปสอดคล้องไปในทางเดียวกัน แตกต่างไป ในรายละเอียดของประเด็นย่อยต่างๆ เท่านั้น คือ “การเข้าถึง” เป็นคุณสมบัติที่สำคัญมากที่สุดที่ จะทำให้ชอยประสบความสำเร็จ ได้แก่ การอยู่ใกล้กับสถานีขนส่งมวลชนที่หลากหลาย การ เชื่อมต่อที่ดี รวมถึงการอยู่ใกล้อาคารสำคัญ สำนักงานใหญ่ต่างๆ ควบคู่กับการมี “กิจกรรมทาง เศรษฐกิจในพื้นที่ชอย” ทั้งจากการใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่าง กิจกรรมการค้ากึ่งถาวรเป็นซุ้มเล็กๆ (kiosk) และกิจกรรมการค้าชั่วคราวอย่างหาบเร่ แผงลอย เป็นคุณสมบัติสำคัญมากรองลงมา ซึ่ง ในชอยประเภทการสัญจร ทั่วไป เช่น ชอยคอนแวนต์ จะพบมากบริเวณปากชอยเข้ามาในชอยไม่ เกิน 150 เมตร และจะค่อยๆเบาบางลง แต่ในชอยประเภทถนนคนเดินเพื่อการค้านั้น จะพบได้ทั่ว ตลอดทั้งชอย “คุณภาพร่วมเงา” และ “มุมมอง” เป็นปัจจัยที่สำคัญรองลงมา โดย “การมีร่วมเงา” จะ มีความสำคัญมากกว่าในช่วงเวลา กลางวัน จากการสังเกตพบว่าคนเดินเท้าต้องการจะหลีกเลี่ยง พื้นที่ที่ไม่มีร่วมเงา ในขณะที่ “มุมมอง” จะมีความสำคัญในช่วงเวลากลางคืนมากกว่า จากการ ประดับประดาแสงไฟ ซึ่งเรื่อง “ความปลอดภัย” รวมไปถึงเรื่อง ความสะดวก สบาย เป็นมิตรกับคน เดินเท่านั้น เป็นคุณสมบัติที่ปรากฏอยู่น้อยสุดในชอยที่ประสบผลสำเร็จ ในบริเวณย่านสีลม -สาทร

จะมีเพียง ซอยคอนแวนต์ เท่านั้น ที่พอจะมีมาตรฐานทางด้านภูมิทัศน์ทางการสัญจรมากที่สุด และก็อาจจะเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่ทำให้ ซอยคอนแวนต์ เป็นซอยที่ประสบผลสำเร็จก็เป็นได้

สรุปผลการศึกษาเบื้องต้นนี้ได้ ว่า มีความสอดคล้องกับสมมุติฐานของการศึกษาที่ตั้งไว้ หลังจากทบทวนวรรณกรรมเบื้องต้นเป็นส่วนใหญ่ โดยจะมีข้อ 2 ข้อจาก 5 ข้อที่เป็นคุณสมบัติที่สำคัญมาก และที่เหลือสำคัญในระดับปานกลาง (ตารางที่ 6.1) แต่ผู้วิจัยเห็นว่าข้อสรุปดังกล่าวยังไม่เพียงพอที่จะทำให้ซอยๆหนึ่ง นั้นประสบผลสำเร็จมากนัก จากการศึกษาพบว่ายังมีประเด็นที่น่าสนใจอยู่อีกประเด็นหนึ่งนั่นก็คือ ในแต่ละซอยนั้นไม่ว่าจะเป็นในส่วนของประเภทถนนคนเดิน หรือ ซอยเพื่อการสัญจรทั่วไปจะมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว (characteristics) ที่เด่นๆแตกต่างกันไป ได้แก่ “ซอยละลายทรัพย์” เป็นซอยที่เป็นถนนคนเดินในตอนกลางวันเฉพาะวันทำงาน ขายทั้งอาหารและของใช้ต่างๆ มากมาย เป็นทั้งที่กิน (eat) และจับจ่าย (shopping) ในที่เดียวกัน ซึ่งอยู่ใกล้กับบริษัทและสำนักงานต่างๆมา “ซอยพัฒนพงศ์ 1” เป็นซอยถนนคนเดินในช่วงเย็นไปจนถึงดึกที่เปิดบริการทุกวัน มีเอกลักษณ์อยู่ที่สินค้าและบริการที่หาซื้อหาชมไม่ได้ง่ายๆในซอยทั่วไป โดยมีกลุ่มเป้าหมายหลักเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ “ซอยธนิยะ 1” เป็นซอยที่ขึ้นชื่อในเรื่องของการเป็นย่านญี่ปุ่น (Japanese district) บริการหลายๆอย่างสร้างมาสำหรับชาวญี่ปุ่นโดยเฉพาะตั้งแต่เริ่มก่อตั้งซอยจนถึงปัจจุบัน “ซอยคอนแวนต์” เป็นซอยที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน มีสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นสวยงาม และมีพืชพรรณธรรมชาติที่ร่มรื่นน่าเดิน

มีเพียงซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1 ที่ไม่มีเอกลักษณ์ที่ชัดเจนมากนัก เพียงแต่เป็นซอยที่มีความหลากหลาย การเชื่อมต่อไปยังที่ อื่นๆได้ดีเท่านั้น เพราะฉะนั้นอาจจะสรุปเพิ่มเติมและเป็นข้อค้นพบในงานวิจัยครั้งนี้ได้ว่า การที่จะเป็นซอยที่ประสบผลสำเร็จของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานครได้นั้นจะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลักๆ ได้แก่

1) คุณสมบัติทางกายภาพพื้นฐาน 3 ข้อหลัก คือ การเข้าถึงที่ดี, มีการประโยชน์อาคารและทางเดินเท้าที่หลากหลาย โดยเฉพาะพาณิชยกรรม และมีคุณภาพร่มเงาที่ติดตลอดทั้งวัน กับอีก 2 ข้อรอง คือ การค้ำนี้มีคุณภาพทางด้านมุมมอง และความปลอดภัยกับคนเดินเท้า

2) คุณลักษณะพิเศษของซอย เช่น สินค้าและบริการที่เฉพาะตัว, การมีประวัติศาสตร์ หรือการมีสถาปัตยกรรมที่สวยงาม เป็นต้น

พื้นที่ศึกษาระยะเขต (ซอย)	คุณภาพของคุณสมบัติของ "ซอยที่ดี"				
	เข้าถึงดี	มีกิจกรรมฐานอาคาร	ร่วมญาติ	มุมมองดี	ความปลอดภัย
1. ประเภทถนนคนเดิน					
1.ซอยละลายทรัพย์	4	4	4	2	1
2.ซอยพัฒนาฯ 1	3	4	3	4	2
2. ประเภทสัญจรทั่วไป					
2.1 ซอยธนิยะ1	4	4	3	3	2
2.2 ซอยคอนแวนต์	3	2	3	2	4
2.3 ซอยนราธิวาสราชนครินทร์ 1	3	3	2	2	1
รวมคะแนนความสำคัญ (20)	17	16	15	13	10

หมายเหตุ: 1) เกณฑ์การให้คะแนนคุณสมบัติ สีเทา=4 สี=3 ปานกลาง=2 ไม่ดี=1
 2) เกณฑ์การให้คะแนนความสำคัญ 16-20=มาก 10-15=ปานกลาง ต่ำกว่า10=น้อย

ตารางที่ 6.1: แสดงผลสรุปการศึกษาเปรียบเทียบกับสมมุติฐาน โดยเรียงตามลำดับความสำคัญของ
 คุณสมบัติที่ดีของซอย (ที่มา: ผู้วิจัย 2555)

6.2 ข้อเสนอแนะของการศึกษา

6.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

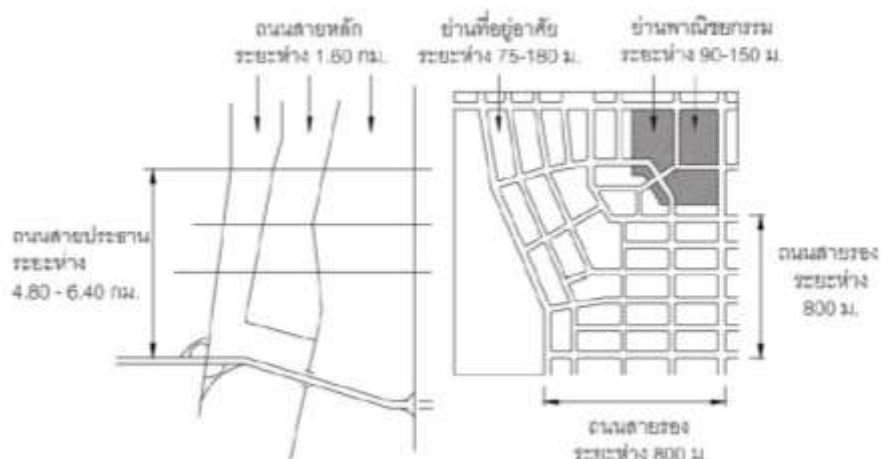
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย สำหรับการพัฒนาพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม -สาทร
 จากการใช้ซอยเป็นองค์ประกอบทางกายภาพของเมือง มีดังนี้

1) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการคมนาคม

1.1) โครงข่ายระบบถนน

จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่าซอยต่างๆ ที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองสีลม -สาทร
 นั้น ยังขาดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่ากับศักยภาพที่มีอยู่ ซึ่งพบว่าสาเหตุหลักๆ นั้น
 เกิดจากการขาดการเข้าถึงที่ดีจากระบบถนนสายย่อยที่ดีตาม มาตรฐานด้านผังเมือง
 กรุงเทพมหานคร (2553) ได้กำหนดมาตรฐานระยะห่างจำแนกตามลำดับศักยภาพของถนน ที่เกี่ยวข้องกับ
 กับข้อเสนอแนะของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนสายรองของเมือง (Collector Street) ระยะห่าง 800
 เมตร และ ถนนสายย่อยของเมือง (Local Street) ในย่านพาณิชยกรรม ระยะห่างประมาณ 90 -
 150 เมตร จึงได้เสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา ให้มีการเชื่อมต่อกันอย่าง
 ทัวถึง อย่างเป็นระบบโดยยึดหลักตามมาตรฐานของกรุงเทพฯ แล้วพิจารณาตามแนวการพัฒนา

เดิม และความเป็นไปได้ต่าง มีข้อเสนอแนะ ได้แก่ ปรับปรุงพัฒนาซอยคอนแวนต์ให้เป็นถนนสายรองของเมือง 1 เส้นทาง และปรับปรุงถนนสายย่อยให้แก่พื้นที่เพิ่มอีก 15 เส้นทาง ตามแผนที่ที่ 6.3



แผนภาพที่ 6.1: แสดงมาตรฐานระยะห่างจำแนกตามลำดับคีย์ของถนน (ที่มา: โครงการจัดมาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร.2553)



แผนที่ที่ 6.3: แสดงข้อเสนอแนะแนวทางการวางแผนระบบถนนในพื้นที่ศึกษา (ที่มา: โดยผู้วิจัย 2556)

2) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาชอย

2.1) สัณฐานของชอย

สัดส่วนระหว่างความสูงของฐานอาคารกับความกว้างของชอยนับรวมกับบาทวิถีไม่ควรเกิน 0.8 เนื่องจากจะได้ร่มเงาที่ดีที่สุดจากความสูงของอาคาร ซึ่งหากชอยใดที่มีสัดส่วนเกินแนะนำให้มีการปลูกต้นไม้ในระยะที่เหมาะสม หรือติดตั้งอุปกรณ์ป้องกัน เช่น กันสาดให้อยู่ในระดับเดียวกัน โดยอาจจะควบคุมสีสันให้เกิดเอกลักษณ์ของชอยได้ เป็นต้น ทั้งหมดเพื่อให้ได้ร่มเงาเหมาะแก่การเดินเท้าเช่นกัน

2.2) ทางเดินเท้าภายในชอย

- ปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าให้เกิดความต่อเนื่อง เชื่อมต่อกันตลอดทั้งชอย ไม่ว่าจะในลักษณะของบาทวิถี หรือ ทางเดินเท้าในระดับถนนที่ได้กั้นระหว่างคนกับรถอย่างเหมาะสม

- ในการเปลี่ยนระดับทางเดิน (leveling) เพื่อการเข้า-ออกของรถ หรือ เพื่อกิจอย่างอื่น ควรทำทางลาด (ramp) ให้เหมาะสมและไม่มีสิ่งกีดขวางให้เป็นทางที่ทุกคนสามารถเดินได้อย่างมีความสุข (universal design)

- ระยะเว้นว่างสำหรับทางเดินเท้า (clearance) ในย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง จากพื้นที่ศึกษา พบว่าหากเป็นกรณีบนบาทวิถี ควรเว้นระยะอย่างน้อย 1.2 เมตร จากขอบแฉงลอยต่างๆที่อยู่สองข้างทาง โดยขนาดบาทวิถีไม่ควรน้อยกว่า 2 เมตร ส่วนในกรณีเป็นทางเดินเท้าในระดับเดียวกันกับถนน ควรมีขนาดอย่างน้อย 2.5 เมตร และกรณีเป็นทางเดินในถนนคนเดิน ควรเว้นระยะเดินเท้าอย่างน้อย 2 เมตร

- วัสดุปูพื้น (paving) ควรจะมีการเน้นวัสดุปูพื้น ในจุดที่มีกิจกรรมสำคัญของพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์ เช่น ในชอยพัฒนาพงษ์ 1 หรือ ชอยละลายทรัพย์ เป็นต้น หรือ ในบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของพื้นที่ เช่น เมื่อเข้าใกล้ระยะ 200 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า วัสดุปูพื้นจะเปลี่ยนไป เป็นต้น

- ควบคุมขอบแฉงลอยสองข้างทาง โดยการจัดพื้นที่รองรับอย่างเหมาะสม ไม่รบกวนคนเดินเท้า มีขอบเขตอนุญาตอย่างชัดเจน ในระยะ 150 เมตรจากปากชอย โดยจะต้องมีขนาดทางเท้าที่ใหญ่พิเศษเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีเส้นหน้ของไทยประเภนี้ ทั้งประเภทชั่วคราว หรือ กึ่งชั่วคราว

2.3) อาคารสองข้างทางในซอย

ข้อเสนอแนะส่วนใหญ่ของการออกแบบอาคารสองข้างทางในซอยจะเป็นในรูปแบบเพื่อสร้างความต่อเนื่องของมุมมองจากรูปด้านหน้าของอาคาร (Façade) และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบอันหนึ่งอันเดียวกันของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง มีรายละเอียดดังนี้

- อาคารควรอยู่ใน ระยะสร้างชิด (built to line) เดียวกันทั้งสองข้างทาง ให้เกิดคุณภาพของช่องทางเปิดโล่ง (corridor space) ที่ดีของซอย
- ความสูงของอาคารและฐานอาคารที่ติดอยู่กับซอย หากเป็นอาคารสร้างใหม่ ควรสูงใกล้เคียงกับอาคารเดิม แต่ไม่ควรเกิน 6 ชั้นสำหรับฐานอาคาร (podium) โดยระยะห่างของอาคารสูง (tower) กับฐานอาคารควรอยู่ที่ 5 เมตร
- อุปกรณ์ประกอบอาคาร เช่น กันสาด แนวระเบียง ขอบหน้าต่าง เป็นต้น ควรสร้างให้อยู่ในระดับเดียวกัน
- ในระหว่างทางเชื่อมต่อ หรือ ทางเลี้ยวที่นำไปสู่สถานที่สำคัญของย่าน ควรมีการออกแบบรูปด้านของอาคารที่อยู่บริเวณหัวมุมนั้นๆ หรือ ตรงข้ามกับทางเชื่อมต่อนั้นๆ ให้พิเศษกว่าอาคารบริเวณทั่วไป ให้มีเอกลักษณ์ เป็นจุดสนใจ (landmarks) เป็นที่จดจำได้
- การใช้ประโยชน์อาคารสองข้างทางในซอยของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง ควรเป็นแบบผสมผสานพิเศษ คือ มีอย่างน้อย 3 ประเภทใน 1 อาคาร เช่น ชั้นล่างเป็นพาณิชย์กรรม ชั้นที่เหลือของฐานอาคารเป็นสำนักงาน และในส่วนของอาคารสูงเป็นโรงแรม เป็นต้น เพื่อให้คุ้มค่ากับศักยภาพของพื้นที่ และทำให้มีผู้ใช้งานพื้นที่ได้ตลอดทั้งวัน เปลี่ยนย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองที่เคยเงียบเหงาในช่วงเวลากลางคืน ให้มีสีสันไม่เหมือนที่ใด

2.4) อุปกรณ์ประกอบถนน

อุปกรณ์ประกอบถนนเป็นตัวช่วยในเรื่องสำคัญๆ ได้แก่ ช่วยในเรื่องความสะดวก -สบาย และเรื่องที่สอง คือ สวรรค์บรรยากาศที่ดีให้กับซอย หรือ ทางเดินเท้าว่างสาธารณะได้ ซึ่งในพื้นที่ย่านสีลม-สาทร มีจุดที่ต้องการแนะนำเป็นพิเศษ ดังนี้

- ควรเพิ่มปริมาณพืชพรรณธรรมชาติในแต่ละซอยเป็นอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นต้นไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม หรือ ไม้กระถาง โดยอาจจะมีการปลูกประดู่อะไรก็ได้ ปลูกแรกเริ่มของย่านในจุดที่เหมาะสม เป็นการสร้างเอกลักษณ์ของพื้นที่ด้วยธรรมชาติอีกวิธีหนึ่ง

- ไฟส่องทาง (lighting) เป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับคนเดินเท้าในยามค่ำคืน เพราะสามารถช่วยให้ป้องกันเราจากอันตรายจากความมืดได้ และแทบไม่พบในซอยโดยทั่วไปเลยเช่นกัน เพราะฉะนั้นควรเพิ่มจำนวนเสาไฟส่องสว่างทางเป็นอย่างมาก โดยอาจจะเพิ่มพื้นที่สำหรับโฆษณาไปด้วยในแนวเสา และกำหนดระยะที่ไม่รบกวนคนเดินเท้า
- ควรเพิ่มจำนวนม้านั่งพัก (bench) หรือ ที่สำหรับนั่งได้ เช่น บันได เป็นต้น ระหว่างทางเดินในซอย เพราะเป็นสิ่งที่ขาดแคลน คือแทบจะไม่พบในซอยใดเลย ซึ่งม้านั่งนั้นเป็นอุปกรณ์ที่จำเป็นและค่อนข้างสำคัญในการเดินภายในซอย โดยอาจจะมีการออกแบบพิเศษเพื่อการโฆษณาเพื่อหารายได้ด้วยก็ได้ และอุปกรณ์ประกอบถนนอื่นๆตามมาตรฐานสากล

6.2.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

ทั้งนี้บทสรุปและข้อค้นพบในงานวิจัยชิ้นนี้อาจจะยังไม่สมบูรณ์ที่สุด คงมีประเด็นเกี่ยวกับคุณสมบัติที่ดีของซอยในการพัฒนาฟื้นฟูเมืองอื่นๆ ที่ยังไม่ได้ถูกกล่าวถึง เช่น คุณสมบัติทางวัฒนธรรม ความเชื่อของแต่ละชุมชน เป็นต้น หรือ ในประเด็นของซอยที่ไม่ได้อยู่ในใจกลางของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองซึ่งอาจจะมีสาระที่ต่างกันออกไปได้

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย :

กาญจน์ นทีวุฒิกุล . การวิเคราะห์ทัศนคนเดินใต้ดินโดยใช้เทคนิคสเปซซินแทกซ์ เพื่อการประหยัดพลังงานในใจกลางเมือง . เอกสารบทความประกอบการสัมมนาการประชุมวิชาการการออกแบบและวางผังชุมชนเมืองประจำปี 2551 เรื่อง “เมืองประหยัดพลังงาน” คณะศิลปกรรมและสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ลำปาง, 2551.

กาญจน์ นทีวุฒิกุล . ผลกระทบของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะอย่างอเนกประโยชน์ในเมืองเชียงใหม่ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ไชศรี รักดีสุขเจริญ . วาทกรรมของเมืองผ่านโครงสร้างเชิงสัญลักษณ์ . วารสารวิชาการสถาปัตยกรรม. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2547.

ไชศรี รักดีสุขเจริญ . ขอยลดัดประหยัดพลังงาน . เอกสารบทความประกอบการสัมมนาการประชุมวิชาการการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง ประจำปี 2551 เรื่อง “เมืองประหยัดพลังงาน” . ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ . ปัญหาเกี่ยวกับแผนผังและข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวม . เอกสารบทความประกอบการสัมมนาการประชุมวิชาการการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง ครั้งที่ 1 เรื่อง “มหานคร” 24 มกราคม 2543-1. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

นิภาพร แสนสุภา . แนวทางการพัฒนาเส้นทางถนนคนเดินในนครเชียงใหม่ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

พนิต ภูจินดา . บัญญัติสิบประการสำหรับการวางแผนการขนส่ง และจราจรเพื่อเมืองประหยัดพลังงาน . เอกสารบทความประกอบการสัมมนาการประชุมวิชาการการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง ประจำปี 2551 เรื่อง “เมืองประหยัดพลังงาน” . ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

บังอร ชมจำปี .การศึกษาพื้นที่ชอยสุขุมวิท 3-63 จากถนนสุขุมวิทจดคลองแสนแสบ . ปรินญา
นิพนธ์.ตามหลักสูตรการศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรจน์ ประสานมิตร ,
2529.

สกุลชัย ตันติเศรณี . แนวทางพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่โล่งว่างเพื่อการพาณิชย์ภายใน ย่าน
ถนนข้าวสาร กรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบ
ชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

.โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร . คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.

ภาษาอังกฤษ :

Alasdair A.K. White. "From Comfort Zone to Performance Management". Performance
Management Solutions. Retrieved 29 September 2010.

B., Hanson, J. The Social Logic of space. Bartlett School of Architecture and Planning,
University College London. Cambridge: University Press, 1984.

Breines, S. Planning for Pedestrians, in Seymour, W. (eds.), Small Urban Spaces. The
Philosophy, Design, Sociology and Politics of Vest-Pocket Parks and Other Small
Urban Open Space, pp. 59-72. New York: New York Press, 1969.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G. and Stone, A.M. Public Space. Cambridge: Cambridge
University Press, 1993.

Cohen, N. Urban Conservation. Massachusetts: The MIT Press, 1999.

Jacob, J. The Death and Life of Great American Cities. Middlesex, England: Penguin
Book in Association with Jonathan Cape, 1961.

Gehl, J. (first published 1971). Life Between Building: Using Public Space. (fourth
edition). Arkitektens Forlag. Skive, 1996, 2001,

Hillier, B., Hanson, J. The Social Logic of space. Bartlett School of Architecture and
Planning, University College London. Cambridge: University Press, 1984.

Lennard, S. and Lennard, H. Livable Cities Observed. Gondolier: Gondolier Press, 1995

Rappoport, A. Human Aspect Urban Form:Towards a Man Environment Rapoport
Amos. Humanity Culture and Social Life. In Tim Ingold (ed.), Companion

Encyclopedia of Anthropology. New York: Routledge. Approach to urban Form and Design. Oxford: Pergamon Press, 1977.

Sitte, C. City Planning According to Artistic Principles. Translated by Collin, G. R. and Collins, C. C. London: Phaidon Press. Cited in Camona, M., Heath, T., Oc, T. and Tiesdell, S. Public Place , Public space: The Dimensions of Urban Design. Amsterdam: Architectural Press, 2003, 1889.

Sommer, R. Farmers' Markets as Community Events, in Altman, I. And Ervin H. Whyte, W. H. 1980. The Social Life of Small Urban Space. Washington: The Conservation Foundation Washington, D.C., 1989.

_____. Urban Design Guidelines for Hong Kong. Executive Summary. Planning Department, Hong Kong SAR Government, 2002.

_____. Revised Combined Façade Articulation & Urban Verandah guidelines. Urban Redevelopment Authority URA, Singapore, 2009.

_____. Central Sydney Development Control Plan 1996, Sydney Development Control Plan 2010. Central Sydney Council, 2010.

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

วาญภัทร ทองเหลือง

wayupat.th@gmail.com

ประวัติการศึกษา

ระดับปริญญาตรี การวางผังเมืองบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน

- พ.ศ. 2555 **ผู้จัดการโครงการ/นักวิจัย/สถาปนิกผังเมือง**
 - ปัจจุบัน บริษัท คอร์เนอร์สโตน โซลูชั่น (Cornerstone Solution)
อาจารย์พิเศษ
 วิชาปฏิบัติการสถาปัตยกรรมผังเมือง 2 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- พ.ศ. 2554 **ผู้ประสานงานและดำเนินการ**
 โครงการการอบรมเชิงปฏิบัติการสร้างผู้นำ ครั้งที่ 1: การอนุรักษ์และฟื้นฟูมรดกวัฒนธรรมชุมชน ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยการสนับสนุนจากมูลนิธิรีออคกีเฟลเลอร์
- พ.ศ. 2553 **กรรมการนิสิตผังเมือง**
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี 2553
- พ.ศ. 2551 **สถาปนิกผังเมืองฝึกหัด**
 บริษัท เอเซเวน คอร์เปอร์เรชั่น จำกัด
- พ.ศ. 2551 **กรรมการนิสิตผังเมือง**
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี 2551