



การศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl) : กรณีศึกษา
ย่านบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

โดย
นายศิริวัฒน์ พิงฉิม

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

การศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl) :
กรณีศึกษา ย่านบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโท
ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2562
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

A STUDY OF PUBLIC SPACE IN SUBURBAN AREA TOWOARDS JAN GEHL'S
"CITIES FOR PEOPLE" PREPOSITION:A CASE STUDY OF BANGYAI, NONTHABURI
PROVINCE.



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Architecture (Urban Design)
Department of Urban Design and Planning
Graduate School, Silpakorn University
Academic Year 2019
Copyright of Graduate School, Silpakorn University

หัวข้อ	การศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl) : กรณีศึกษา ย่านบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
โดย	ศิริวัฒน์ พึ่งนิม
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโท
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	อาจารย์ ดร. พิริยา บุญชัยพฤกษ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.จุไรรัตน์ นันทานิช)

พิจารณาเห็นชอบโดย

.....ประธานกรรมการ

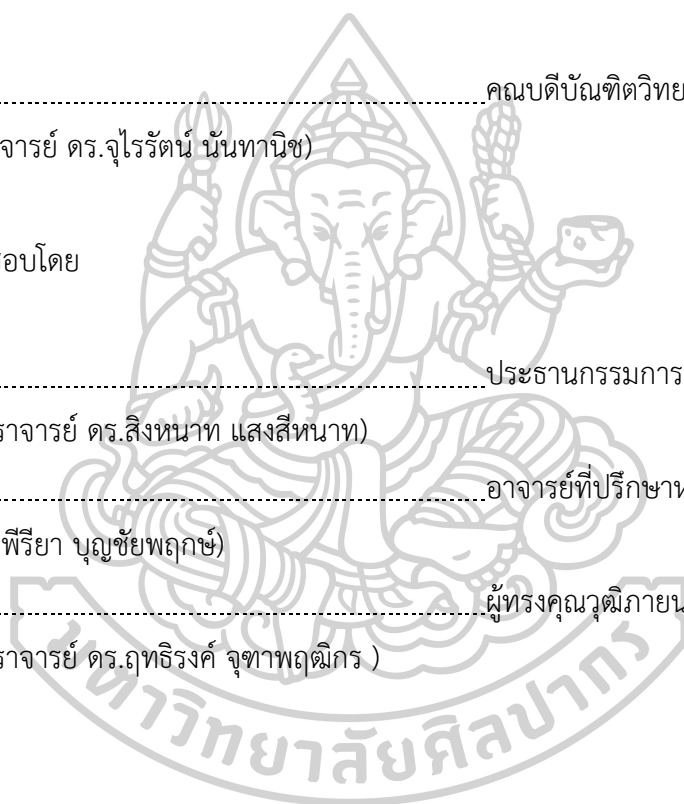
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สิงหนาท แสงสีหนาท)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

(อาจารย์ ดร.พิริยา บุญชัยพฤกษ์)

.....ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฤทธิรงค์ จุฑาพฤตนิกร)



58051218 : การออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโท

คำสำคัญ : พื้นที่สาธารณะ, ย่านชุมชนเมือง, เมืองของผู้คน

นาย ศิริวัฒน์ พิงฉิม: การศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชุมชนเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl) : กรณีศึกษา ย่านบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : อาจารย์ ดร. พิรียา บุญชัยพฤกษ์

ประเด็นปัญหาเรื่องการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพมหานครที่อพยพจากชนบทเข้าสู่ในเมืองจนทำให้กรุงเทพมหานครมีการขยายการตั้งถิ่นฐานไปยัง 5 จังหวัดปริมณฑล ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาคร จนได้รับความนิยมให้เป็นที่อยู่อาศัยของประชากรส่วนใหญ่ที่ทำงานในเมือง แต่ในขณะเดียวกันลักษณะของการพัฒนาชุมชนเมืองกลับตรงกันข้ามกับลักษณะของการพัฒนาเมืองของผู้คน (Human dimension, Cities for People, Gehl (2559)) ที่ควรจะมุ่งเน้นการสร้างเมืองเพื่อผู้คน ไม่ใช่สร้างเมืองเพื่อรถยนต์ ซึ่งเป็นหัวใจหลักสำคัญของการพัฒนาเมืองของผู้คนทั้งหมดจะส่งผลต่อพฤติกรรม ทัศนคติ สุขภาพ และความเป็นอยู่ของเมือง ได้แบ่งไว้ 4 หัวข้อ คือ ความมีชีวิตชีวา ความปลอดภัย ความยั่งยืน และสุขภาพที่ดี ดังนั้นงานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาเมืองของผู้คนและนำผลที่ได้ไปประยุกต์ใช้กับชุมชนบริเวณย่านชุมชนเมือง

งานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาแนวความคิดเรื่องเมืองของผู้คนและรูปแบบการใช้งานพื้นที่ที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองของผู้คนในบริเวณย่านชุมชนเมือง โดยใช้วิธีการสำรวจและสังเกตการณ์ การบันทึกภาพถ่าย และการสเกตรอยตาม ตามจังหวะที่เหมาะสมเพื่อให้ได้ทราบถึงข้อมูลเชิงลึกและความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและการทำงานของพื้นที่ย่านชุมชนเมือง และนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการใช้งานในปัจจุบันควบคู่ไปกับทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการออกแบบเมืองของผู้คน

ผลการศึกษาสามารถนำไปเสนอเป็นแนวทางที่ส่งเสริมในเรื่องเมืองของผู้คน ในระดับนโยบายพัฒนาเมืองที่จะนำมาสนับสนุนจากภาครัฐที่จะทำให้เมืองกลายเป็นเมืองของผู้คน โดยมีนโยบายที่ส่งเสริมทางด้านกายภาพของชุมชนเพื่อสนับสนุนการเดินเท้าและการพบปะกันภายในชุมชน สร้างความปลอดภัยให้เมือง ส่งเสริมให้คนออกมาใช้งานพื้นที่สาธารณะ ลดการใช้พลังงาน และลดการใช้รถยนต์ เพื่อสุขภาพที่ดีของผู้คนในย่านชุมชนเมือง บรรลุเป้าหมายของการพัฒนาเมืองตามแนวความคิดเมืองของผู้คนและเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีต่อไป



58051218 : Major (Urban Design)

Keyword : Public Space, Suburb District, Cities for People

MR. SIRIWAT PHUNGCHIM : A STUDY OF PUBLIC SPACE IN SUBURBAN AREA TOWARDS JAN GEHL'S "CITIES FOR PEOPLE" PREPOSITION: A CASE STUDY OF BANGYAI, NONTABURI PROVINCE. THESIS ADVISOR : LECTURER PHEEREEYA BOONCHAIYAPRUEK, PhD

Issues of rapid urban expansion especially, the increase in the population of Bangkok that extends from the countryside into the city, causing Bangkok to expand its settlement to 5 provinces, namely Nonthaburi, Pathum Thani, Nakhon Pathom, Samut Prakan, and Samut Sakhon, thus being popular to it is home to the majority of the population working in the city. In the meantime, the characteristics of suburb development are in contrast to the characteristics of urban development (Human dimension, Cities for People, Gehl (2016)) that should focus on building cities for people, instead of building cities for cars which is the cornerstone of all people's development, which will affect the behavior, attitude, health and well-being of the city, divided into 4 topics: vitality, safety, sustainability, and good health. Therefore, this research aims to study people's cities and apply the results to suburban communities.

This research aims to study the concept of people's cities and the usage patterns that affect the urban development of people in the suburbs. By means of surveying and observation saving a photo and stalking In a timely manner to gain insight into and the relationships of various factors affecting the behavior and usage of suburb areas. Such data thus is analyzed along with relevant theories of human-centric urban design paradigms.

The results of the study can be presented as a way to promote a city for people at the community design level as well as government policy guidance. In order to do that, there should be a policy to promote the physical of the community to support walking and meeting in the community, create safety for the city; encourage people to use the public space; reduce energy consumption and reduce the use of

cars for the good health of people in the suburbs. By achieving such goals of urban development in accordance with people's urban ideas and enhance the quality of life.



กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยดี ด้วยคำปรึกษา คำแนะนำ และความกรุณาจากอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ อาจารย์ ดร. พิริยา บุญชัยพฤกษ์ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ศึกษา ทำให้การค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีความถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุด

นอกจากนี้ผู้ศึกษาขอขอบคุณคณะกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ ผู้ที่ให้ข้อมูลและความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยนี้ รวมถึงผู้ช่วยวิจัยที่ให้ความช่วยเหลือในหลายด้าน จนการศึกษาวิจัยครั้งนี้สำเร็จไปได้ด้วยดี ตลอดจนผู้ให้ข้อมูลในย่านบางใหญ่ทุกท่าน ทั้งความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์รวมถึงข้อเสนอแนะในการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl)

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์สาขาการออกแบบชุมชนเมืองทุกท่านที่ให้ความรู้ ให้คำแนะนำและประสบการณ์อันมีค่าแก่ผู้ศึกษา ขอขอบพระคุณเจ้าของหนังสือ เอกสาร วารสาร และวิทยานิพนธ์ทุกเล่ม ที่ช่วยให้การค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีความสมบูรณ์

ขอขอบคุณพี่ ๆ เพื่อน ๆ และน้อง ๆ ทุกคนที่ให้คำแนะนำความร่วมมืออย่างดียิ่งในการเก็บข้อมูลการศึกษาวิจัย ส่งผลให้ผู้ศึกษาสามารถดำเนินการวิจัยจนสำเร็จลงด้วยดี คุณค่าหรือประโยชน์ที่เกิดจากการค้นคว้าอิสระเล่มนี้ ผู้ศึกษาขอน้อมบูชาแด่พระคุณบิดา มารดา ครูอาจารย์ที่อบรมสั่งสอน แนะนำ ให้การสนับสนุน และให้กำลังใจอย่างดียิ่งตลอดมา



ศิริวัฒน์ พิงฉิม

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ณ
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญภาพ	ฐ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3
1.3 คำถามของการวิจัย.....	3
1.4 สมมติฐานของการวิจัย.....	4
1.5 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.6 ขั้นตอนการศึกษา.....	5
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
1.8 นิยามศัพท์	6
บทที่ 2 การศึกษาทบทวนวรรณกรรม	8
2.1 แนวคิดการขยายตัวของเมือง และชุมชนล้อมรั้ว	8
2.2 แนวคิดพื้นที่สาธารณะ	19
2.3 แนวคิดพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	22
2.4 แนวคิดเมืองของผู้คน Jan Gehl.....	26
2.5 ทฤษฎีชีวิตสังคมเมือง.....	32

2.6 แผนพัฒนาท้องถิ่น	33
2.7 สรุปความรู้ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl)	35
บทที่ 3 ระเบียบวิจัย.....	39
3.1 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา พื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง กรณีศึกษาย่านบางใหญ่	39
3.2 ตัวแปรของงานวิจัย.....	41
3.3 วิธีที่ใช้ในการวิจัย	41
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	43
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	47
3.6 สรุปวิธีดำเนินงานวิจัย.....	47
บทที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	49
4.1 ข้อมูลทั่วไปและประวัติความเป็นมา	49
4.2 ข้อมูลเชิงกายภาพของพื้นที่ที่ได้จากการสำรวจ	51
4.3 สรุปลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ตลาดบางใหญ่.....	65
บทที่ 5 ข้อมูลเชิงพฤติกรรมการใช้พื้นที่ศึกษา	69
5.1 การดำเนินการศึกษา.....	69
5.2 ผลการสำรวจพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะตลาดบางใหญ่.....	69
5.3 สรุปผลการสำรวจ	90
บทที่ 6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล	91
6.1 ถนนและการเข้าถึง	91
6.2 พื้นที่สาธารณะ.....	95
6.3 ระบบขนส่งสาธารณะ	104
6.4 การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน.....	106

6.5 สรุปลักษณะทางกายภาพและองค์ประกอบในการออกแบบพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองที่ ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้งานของผู้คน	110
6.6 สรุปความเหมาะสมในด้านการเป็นเมืองของผู้คน.....	115
6.7 อุปสรรคและปัญหาของพื้นที่สาธารณะชานเมืองและการเป็นเมืองของผู้คน	123
6.8 สรุปแนวทางการออกแบบเมืองของผู้คนในพื้นที่สาธารณะชานเมือง	124
6.9 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	128
รายการอ้างอิง	130
ประวัติผู้เขียน.....	133



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 วันที่เก็บข้อมูลที่จะทำการแสดงข้อมูลตามช่วงเวลา 42

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในด้านการเป็นเมืองของผู้คน 118



สารบัญภาพ

หน้า

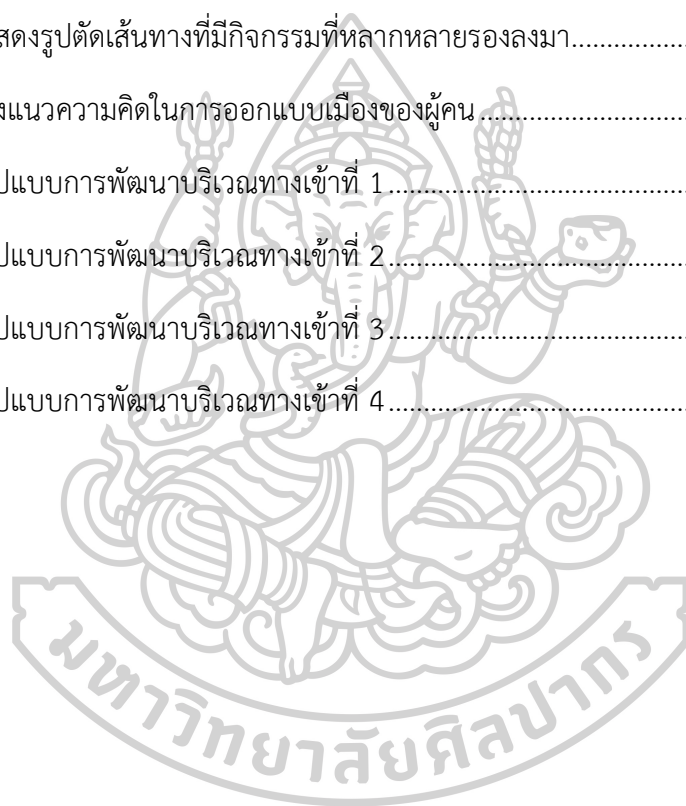
ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา ตลาดบางใหญ่.....	4
ภาพที่ 2 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2518 – 2558 .	9
ภาพที่ 3 เซ็นทรัลพลาซาเวสต์เกต เป็นห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่บนถนนรัตนาธิเบศร์	9
ภาพที่ 4 ระบบการคมนาคมบนถนนกาญจนาภิเษก	9
ภาพที่ 5 ตลาดบางใหญ่ เปิดบริการ 24 ชั่วโมง เป็นตลาดขนาดใหญ่ของชุมชนเมือง.....	10
ภาพที่ 6 ลักษณะอาคารที่อยู่อาศัยบนอาคารสูง	10
ภาพที่ 7 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2518 – 2558	10
ภาพที่ 8 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดนนทบุรี ปี พ.ศ. 2518 – 2558	11
ภาพที่ 9 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดปทุมธานี ปี พ.ศ. 2518 – 2558	11
ภาพที่ 10 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2518 – 2558	12
ภาพที่ 11 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดสมุทรสาคร ปี พ.ศ. 2518 – 2558.....	12
ภาพที่ 12 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดนครปฐม ปี พ.ศ. 2518 – 2558	13
ภาพที่ 13 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2549.....	14
ภาพที่ 14 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2562.....	15
ภาพที่ 15 ประเภทของพื้นที่ว่าง (พื้นที่ว่างส่วนตัว สวนกึ่งสาธารณะ และสวนสาธารณะ).....	22
ภาพที่ 16 สรุปจากการวิเคราะห์แนวความคิดของ “Jan Gehl” ในเรื่อง Cities for People.....	37
ภาพที่ 17 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่	40
ภาพที่ 18 ตำแหน่งของด่านนับปริมาณการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่.....	45
ภาพที่ 19 ตำแหน่งจุดเริ่มต้นในการบันทึกเส้นทางยอดนิยมนักเดินเท้าในพื้นที่ว่าง สาธารณะย่านชานเมืองตลาดบางใหญ่	46
ภาพที่ 20 ตำแหน่งที่ตั้งตลาดบางใหญ่	50

ภาพที่ 21 ถนนและการเข้าถึง.....	52
ภาพที่ 22 ถนนในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ 1.....	53
ภาพที่ 23 ถนนในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ 2.....	53
ภาพที่ 24 เส้นทางเดินหน้าตลาดบางใหญ่.....	53
ภาพที่ 25 เส้นทางเดินภายในตลาดสด.....	53
ภาพที่ 26 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ ช่วงเช้า.....	54
ภาพที่ 27 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ ช่วงเย็น	55
ภาพที่ 28 โซนตลาดนัดของใช้	55
ภาพที่ 29 โซนตลาดนัดของกิน	55
ภาพที่ 30 ร้านค้าและร้านอาหารตามอาคารพาณิชย์	56
ภาพที่ 31 โซนร้านอาหาร	56
ภาพที่ 32 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงา	56
ภาพที่ 33 ป้ายตลาดบางใหญ่.....	57
ภาพที่ 34 อาคารสำนักงานตลาดบางใหญ่	57
ภาพที่ 35 จุดหมายตาในพื้นที่.....	58
ภาพที่ 36 แสงสว่างที่ออกมาจากตัวอาคาร	59
ภาพที่ 37 แสงสว่างที่ออกมาจากอาคาร 1.....	59
ภาพที่ 38 แสงสว่างที่ออกมาจากอาคาร 2.....	59
ภาพที่ 39 แสงสว่างที่ออกมาจากอาคารบริเวณทางเดินเท้า	60
ภาพที่ 40 แสงสว่างที่ออกมาจากตลาดนัด	60
ภาพที่ 41 บริเวณร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ที่การจับตา.....	61
ภาพที่ 42 บริเวณด้านหน้าอาคารที่มีการจับตา.....	61
ภาพที่ 43 ด้านหน้าอาคาร	61
ภาพที่ 44 กิจกรรมด้านหน้าอาคาร	61

ภาพที่ 45 บริเวณทางเดินด้านหน้าอาคาร	62
ภาพที่ 46 การซื้อขายภายในอาคาร	62
ภาพที่ 47 ช่วงของทางเดินเท้าที่มีความกว้างและแคบ	62
ภาพที่ 48 ตำแหน่งระบบขนส่งสาธารณะ	63
ภาพที่ 49 รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง	64
ภาพที่ 50 ป้ายรอรถประจำทาง	64
ภาพที่ 51 ที่รอกวินมอเตอร์ไซด์	64
ภาพที่ 52 ที่รอรถสองแถว	64
ภาพที่ 53 แผงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณตลาดบางใหญ่	65
ภาพที่ 54 ลักษณะกิจกรรมภายในพื้นที่แบบแบ่งโซน	66
ภาพที่ 55 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ของวันจันทร์	71
ภาพที่ 56 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ ของวันศุกร์	71
ภาพที่ 57 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ ของวันเสาร์	72
ภาพที่ 58 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ ของวันจันทร์ วันศุกร์ และวันเสาร์	72
ภาพที่ 59 ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการ สะกดรอย (Looking for Trace) ในวันจันทร์	73
ภาพที่ 60 ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการ สะกดรอย (Looking for Trace) ในวันศุกร์	74
ภาพที่ 61 ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการ สะกดรอย (Looking for Trace) ในวันเสาร์	75
ภาพที่ 62 สรุปผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วย วิธีการสะกดรอย (Looking for Trace)	76
ภาพที่ 63 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับ ภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันจันทร์ ช่วงเวลาเช้า	77

ภาพที่ 79 การเข้าถึงและการสะกดยในวันเสาร์	94
ภาพที่ 80 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมจับจองพื้นที่ว่างสาธารณะในวันศุกร์ (ช่วงเช้า)	96
ภาพที่ 81 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมจับจองพื้นที่ว่างสาธารณะในวันศุกร์ (ช่วงเย็น).....	96
ภาพที่ 82 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะและการสะกดยในวันศุกร์.....	97
ภาพที่ 83 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงาและรูปแบบการจับจองของพื้นที่ว่างในวันจันทร์	98
ภาพที่ 84 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงาและรูปแบบการจับจองของพื้นที่ว่างในวันศุกร์	98
ภาพที่ 85 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงาและรูปแบบการจับจองของพื้นที่ว่างในวันเสาร์	99
ภาพที่ 86 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเช้า	100
ภาพที่ 87 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงบ่าย.....	100
ภาพที่ 88 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเย็น.....	101
ภาพที่ 89 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในสัปดาห์	101
ภาพที่ 90 ผังรวมการใช้งานในวันจันทร์ช่วงเย็น	102
ภาพที่ 91 ผังรวมการใช้งานในวันศุกร์ช่วงเย็น.....	103
ภาพที่ 92 ผังรวมการใช้งานในวันเสาร์ช่วงเย็น.....	103
ภาพที่ 93 ผังรวมการสะกดยตามในพื้นที่ช่วงเย็น.....	104
ภาพที่ 94 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเช้า	105
ภาพที่ 95 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเย็น.....	105
ภาพที่ 96 ผังรวมการสะกดยตามของผู้คนในพื้นที่	106
ภาพที่ 97 ผังรวมการแสดงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่.....	107
ภาพที่ 98 ผังรวมการแสดงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ในช่วงเวลาที่เกิดกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ	107
ภาพที่ 99 ผังรวมการแสดงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่และรูปแบบการจับจองพื้นที่สาธารณะ	108

ภาพที่ 100 ผังรวมการแสดงการใช้ประโยชน์อาคารและรูปแบบการจับจองพื้นที่สาธารณะ	108
ภาพที่ 101 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 1.....	111
ภาพที่ 102 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 2.....	112
ภาพที่ 103 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 3.....	112
ภาพที่ 104 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 4.....	112
ภาพที่ 105 แสดงรูปตัดเส้นทางที่มีกิจกรรมที่หลากหลายมากที่สุด	114
ภาพที่ 106 แสดงรูปตัดเส้นทางที่มีกิจกรรมที่หลากหลายรองลงมา.....	114
ภาพที่ 107 ผังแนวความคิดในการออกแบบเมืองของผู้คน	126
ภาพที่ 108 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 1.....	126
ภาพที่ 109 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 2.....	127
ภาพที่ 110 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 3.....	127
ภาพที่ 111 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 4.....	128



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันการเจริญเติบโตของการอยู่อาศัยหรือการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ย่านชานเมืองเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วตลอดระยะเวลา 30-40 ปีที่ผ่านมา โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพมหานครที่อพยพจากชนบทเข้าสู่เมือง ส่งผลให้กรุงเทพมหานครมีประชากรมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรเมืองทั้งประเทศ ทำให้เมืองกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวของการตั้งถิ่นฐานอย่างมาก จากการศึกษาข้อมูลของประชากร (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2561) พบว่าเมืองกรุงเทพมหานครได้กระจายตัวออกไปในพื้นที่ชานเมืองซึ่งมีการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างมากในระยะเวลา 10 ปี และนครปฐม รวมทั้งยังมีการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและมีความเป็นเมืองมากขึ้น โดยเรียงตามลำดับมากไปหาน้อย ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ การขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของชุมชนบริเวณชานเมืองก่อให้เกิดความขัดแย้งและยังคุกคามต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่เป็นอยู่และยังส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและทางสังคมอีกด้วย

การขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาคร จากการศึกษาของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2558) โดยตรวจสอบจากภาพถ่ายทางอากาศในปีต่าง ๆ พบว่า ในปี พ.ศ. 2510 กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ชุมชน (Urbanized Area) ประมาณ 143.42 ตารางกิโลเมตร โดยเมืองได้ขยายตัวออกไปทางด้านทิศใต้ถึงจังหวัดสมุทรปราการ ทางด้านเหนือไปถึงจังหวัดนนทบุรี ด้านตะวันตกอยู่บริเวณเขตธนบุรีและพื้นที่ติดต่อกับและทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ขยายตัวไปตามแนวถนนสุขุมวิทและจากการศึกษาภาพถ่ายทางอากาศในปีต่อมาเป็นช่วง ๆ ได้แก่ ปี พ.ศ. 2529 และ พ.ศ. 2538 และ พ.ศ. 2543 ได้พบว่าพื้นที่ความเป็นเมืองได้ขยายตัวออกไปรวดเร็วมาก เป็นจำนวน 347.39 , 585.54 และ 672.339 ตารางกิโลเมตรตามลำดับ และจากการศึกษาของธนาคารโลก (2558) ด้วยการรวบรวมข้อมูลใหม่จากภาพถ่ายดาวเทียมและแผนที่ทางภูมิศาสตร์ (Geospatial) ได้แสดงการขยายตัวอย่างรวดเร็วของขอบเขตการพัฒนาเมืองตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 - 2553 พื้นที่เมืองกรุงเทพมหานครขยายตัวเป็น 2,100 ตารางเมตร โดยทิศทางการขยายตัวของเมืองได้ครอบคลุมจุดพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ ในบริเวณปริมณฑลและอยู่ในแนวทางด้านตะวันออกและด้านเหนือของศูนย์กลางเมืองเดิม และเป็นการเปลี่ยนแปลงจาก

พื้นที่เกษตรกรรมมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม เพื่อให้บริการ ชุมชนโดยรอบ พื้นที่ดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่

ในบริเวณพื้นที่ชานเมืองมักเป็นที่อยู่อาศัยของประชากรส่วนใหญ่ที่ทำงานในเขตพื้นที่ใจกลางเมืองเพราะมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า ขนาดบ้านและตัวที่ดินที่ใหญ่ขึ้น มีความเป็นส่วนตัว ซึ่งดึงดูดให้ผู้คนย้ายออกจากใจกลางเมืองมาอาศัยอยู่บริเวณชานเมืองมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะที่พื้นที่ชานเมืองขยายตัวอย่างรวดเร็วก็ส่งผลให้มีการพัฒนาพื้นที่เต็มไปด้วยที่พักอาศัย หมู่บ้านล้อมรั้ว ห้างสรรพสินค้า โดยขนาดการผสมผสานกันของการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพราะการขยายตัวเป็นหน่วยย่อยของแต่ละโครงการต่าง ๆ โดยไม่มีการวางผังของเมืองที่ดี หรือการวางผังเมืองรวมก็ไม่สามารถตอบสนองต่อการพัฒนาดังกล่าวได้ทันกับการเติบโตของเมือง จนกระทั่งเกิดความแออัดของชานเมืองและทรัพยากรสีเขียวที่มีอยู่แต่เดิมก็ค่อยๆ หายไปและก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม การลดลงของคุณภาพชีวิตที่ต้องพึ่งพารถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง เนื่องจากขาดการวางโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในพื้นที่เมือง เป็นต้น การอยู่อาศัยอย่างแยกส่วนดังกล่าวส่งผลให้พื้นที่สาธารณะของชุมชนในพื้นที่เมือง และพื้นที่ชานเมืองนั้นมีความแตกต่างกันไปตามบริบท ซึ่งในปัจจุบันมีการศึกษาจำนวนมากที่มุ่งศึกษาพื้นที่สาธารณะในเมือง แต่ในพื้นที่สาธารณะชานเมืองกลับยังไม่มีการศึกษาเกี่ยวกับคุณลักษณะที่ดีของพื้นที่สาธารณะในบริบทชานเมืองที่มากนัก โดยงานวิจัยนี้จึงมีแนวคิดที่จะศึกษารูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะชานเมือง โดยศึกษาผ่านพื้นที่สาธารณะของชานเมืองมาประยุกต์ใช้กับแนวความคิดเมืองของผู้คน (Jan Gehl) เพื่อให้ได้ทราบถึงว่าพื้นที่สาธารณะในชุมชนชานเมืองของกรุงเทพมหานครมีลักษณะความเป็นเมืองในมิติมนุษย์ (Human dimension (Gehl, 2002), Cities For People (Gehl, 2010)) หรือไม่ และจะมีแนวทางในการออกแบบ ปรับปรุงและฟื้นฟูอย่างไร

จากแนวความคิดเมืองของผู้คนของ Jan Gehl (2559) พื้นที่เมืองเพื่อการอยู่อาศัยที่ดีควรจะต้องตอบสนองความต้องการใช้ชีวิตของคน ซึ่งจะสัมพันธ์กับพฤติกรรม ทัศนคติ สุขภาพ และความเป็นอยู่ของคนในเมือง ซึ่งมีหลักหัวใจสำคัญในการวางแผนและออกแบบสิ่งแวดล้อมเมืองที่ดี 4 คุณลักษณะ ได้แก่

1. ความมีชีวิตชีวา (Lively) เมืองที่มีชีวิตชีวา คือเมืองที่มีความเป็นมิตร เชื้อเชิญ และอบอุ่น เอื้อต่อการมีปฏิสัมพันธ์กันในสังคม ส่งเสริมให้คนได้มีประสบการณ์ที่ดีร่วมกัน ทำให้ชีวิตในพื้นที่สาธารณะกลายเป็นสิ่งที่น่าดึงดูดและน่าหลงใหลของเมือง
2. ความปลอดภัย (Safe) ควรฟื้นฟูเมืองโดยให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าเป็นอันดับแรก ส่งเสริมให้เกิดการขี่จักรยาน การเดิน และความมีชีวิตชีวาในตัวอาคาร เช่น การที่ตึกต่าง ๆ เปิดไฟ

ตอนกลางคืน มีส่วนช่วยให้คนรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น และคนในเมืองก็จะช่วยกันเป็นหูเป็นตาในที่สาธารณะด้วย

3. ความยั่งยืน (Sustainable) ส่งเสริมให้คนเดินเท้าและปั่นจักรยาน เพื่อลดมลพิษ ลดการสูญเสียพลังงานเชื้อเพลิง และนอกจากความยั่งยืนด้านพลังงานแล้ว การสนับสนุนให้คนออกมาใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกัน ถือเป็นการสร้างความยั่งยืนทางสังคมด้วย เพราะผู้คนจะรู้สึกเท่าเทียมกันมากขึ้น และรู้สึกมีความเสมอภาคในสังคมมากขึ้น

4. สุขภาพดี (Healthy) การสร้างเมืองที่มีชีวิตชีวา ด้วยการจัดกิจกรรมบนพื้นที่ว่างสาธารณะภายในเมืองเป็นมิตรกับคน ทำให้คนมีความต้องการเดินมากขึ้น ส่งเสริมใช้พื้นที่กลางแจ้งเพื่อทำกิจกรรมร่วมกับผู้อื่น

โดยที่ลักษณะเมืองของผู้คนตามแนวความคิดของ “ฌาน เกล” ทั้ง 4 คุณลักษณะข้างต้นสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการสร้างเกณฑ์การศึกษาและแนวทางการออกแบบของผู้คนเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านพฤติกรรม และด้านกายภาพทางชุมชนเมือง ซึ่งจะเป็นเครื่องมือหลักในการศึกษาวิจัยในขั้นนี้

1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาแนวความคิดของ Jan Gehl เรื่อง Cities for people: เมืองของผู้คนและนำมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง
- 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้งาน
- 4) เพื่อเสนอแนะแนวทางการสร้างพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง

1.3 คำถามของการวิจัย

พื้นที่สาธารณะในชุมชนย่านชานเมืองของกรุงเทพมหานครมีลักษณะความเป็นเมืองในมิติมนุษย์ The Human Dimension (2002) และ Cities for People โดย Gehl (2010) อันประกอบไปด้วยหลักการ 4 ข้อได้แก่ ความมีชีวิตชีวา ความปลอดภัย ความยั่งยืน และสุขภาพดี หรือไม่

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

พื้นที่สาธารณะในชุมชนย่านชานเมืองของกรุงเทพมหานครมีองค์ประกอบเป็นไปตามหลักการเมืองของผู้คนในมิติมนุษย์ (Human Dimension, Cities for People, Gehl (2559)) ประกอบด้วย หลักการ 4 ข้อ ได้แก่ เมืองมีชีวิตชีวา เมืองปลอดภัย เมืองยั่งยืน และเมืองสุขสภาวะดี

1.5 ขอบเขตการศึกษา

1) เกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ศึกษา

- 1.1) เป็นพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองในจังหวัดนนทบุรี
- 1.2) อยู่ในย่านที่พักอาศัย และพาณิชยกรรม
- 1.3) มีการใช้งานที่หลากหลาย

2) ขอบเขตพื้นที่การศึกษา

ตลาดบางใหญ่ และรัศมีโดยรอบในระยะ 800 เมตร



ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา ตลาดบางใหญ่

ที่มา : ดัดแปลงจาก Google Earth (2562) โดยผู้วิจัย

3) ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการจัดการพื้นที่ และวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้

- 3.1) การศึกษาลักษณะทางกายภาพ (ขนาด ลักษณะ ที่ว่าง กิจกรรม การสัญจร ร่มเงา ต้นไม้ น้ำ วัสดุพื้น แสงสว่าง)

- 3.2) การศึกษาใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบ
- 3.3) การศึกษาการเข้าถึงและการสัญจรกับพื้นที่โดยรอบ
- 3.4) การศึกษารูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม
- 3.5) การศึกษาการจัดการพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา
- 3.6) การศึกษารูปแบบกิจกรรมและพฤติกรรมของผู้คนในพื้นที่สาธารณะ
- 3.7) การศึกษาความปลอดภัยในด้านการใช้งานจากอุบัติเหตุหรืออาชญากรรม

1.6 ขั้นตอนการศึกษา

1) ตั้งคำถามในการวิจัยและข้อสมมุติฐานเพื่อกำหนดหัวข้อในการศึกษา โดยกำหนดความสำคัญของปัญหา และตัวแปรที่ต้องการศึกษา

2) การทบทวนวรรณกรรมและเก็บข้อมูลเบื้องต้น

ในขั้นตอนนี้จะเป็นการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากเอกสาร และงานวิจัย เพื่อหาทฤษฎีแนวคิด และหลักการเบื้องต้นที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง

2.1) ทฤษฎี และแนวความคิดที่เกี่ยวกับแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ และศึกษาลักษณะพื้นฐานทางกายภาพ

2.2) รวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่มีความเกี่ยวเนื่องกับเนื้อหาที่ศึกษา เพื่อกำหนดปัจจัยและตัวแปรที่มีผลต่อลักษณะทางพฤติกรรมที่ต้องทำการเก็บข้อมูล

2.3) การตั้งข้อสังเกต และกำหนดตัวตุแปรที่เกี่ยวข้อง โดยการเลือกจากปัจจัยที่พบจากการศึกษาแนวคิดต่าง ๆ และคาดว่าจะมีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

3) การสำรวจภาคสนาม

3.1) ใช้การสังเกตการณ์ เพื่อทำการเก็บข้อมูลเบื้องต้น ทั้งทางกายภาพของพื้นที่ และเพื่อกำหนดช่วงเวลาที่จะทำการเก็บข้อมูล เชิงพฤติกรรม

3.2) จัดทำผังลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาเพื่อบันทึกพฤติกรรม และ ตำแหน่งการใช้งาน

3.3) ใช้การบันทึกภาพเพื่อบันทึกพฤติกรรมของผู้ใช้งานในแต่ละช่วงเวลา

4) การรวบรวมข้อมูล

โดยการแยกหมวดหมู่ข้อมูลที่มีความสัมพันธ์กัน ระหว่างข้อมูลทางเอกสาร และข้อมูลภาคสนามเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์

5) การวิเคราะห์ข้อมูล สรุปปัญหาและอุปสรรคที่พบในการศึกษา

6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

- 6.1) ประเภทของกิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยการบันทึกในแผนผังแบ่งตามช่วงเวลา และรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้เป็นตารางเพื่อเปรียบเทียบทุกช่วงเวลา
- 6.2) ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของพื้นที่ รวมทั้งกิจกรรมที่มีความขัดแย้งกันโดยแจ่มแจ้งเป็นข้อ ๆ เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะวิธีการแก้ไข
- 6.3) ข้อเสนอแนะในการวิจัยเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่พบจากการวิจัย

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ได้ทราบถึงแนวคิดเมืองของผู้คน (Human dimension, Cities for People, Gehl)
- 2) ได้ทราบถึงรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองและความสัมพันธ์ทางกายภาพและพฤติกรรมที่ส่งผลต่อผู้ใช้งาน
- 3) ได้ทราบถึงแนวทางการสร้างพื้นที่สาธารณะตามแนวความคิดเมืองของผู้คน

1.8 นิยามศัพท์

Suburban (ชานเมือง) คือ พื้นที่บริเวณรอบนอกของเมืองหรือนคร ซึ่งประชากรยังอยู่อาศัยไม่หนาแน่นเหมือนในเขตเมือง แต่ก็หนาแน่นกว่าชนบทที่อยู่ไกลออกไป เขตชานเมืองอาจจะเป็นที่อยู่อาศัยของคนทำงานในเมือง และเดินทางเข้าเมืองแบบไปเช้าเย็นกลับ (สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, 2562)

Suburbanization (การขยายชานเมือง) คือ กระบวนการที่ประชากรเคลื่อนย้ายจากในตัวเมืองหรือชนบทเข้าไปอยู่อาศัยในพื้นที่ปริมณฑลของเมือง ในประเทศที่พัฒนาแล้วจะเป็นการย้ายออกจากตัวเมืองมาอาศัยอยู่ชานเมืองเป็นส่วนใหญ่ ส่วนประเทศที่กำลังพัฒนา เขตชานเมืองเป็นพื้นที่รองรับผู้คนที่ย้ายที่อยู่อาศัยจากทั้งในตัวเมืองและชนบท (สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, 2562)

ชุมชนจัดสรรล้อมรั้ว คือ รูปแบบการอยู่อาศัยสมัยใหม่ที่มีการควบคุมการเข้าออกของคนเดินเท้า จักรยาน และรถยนต์ อย่างเคร่งครัด มีลักษณะเฉพาะของการปิดด้วยกำแพง โดยปกติชุมชนล้อมรั้วจะประกอบไปด้วยถนนขนาดเล็กและรวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ชุมชนล้อมรั้วคือรูปแบบการพัฒนาทั่วไปที่เกิดขึ้นแตกต่างจากชุมชนทั่วไปอย่างตั้งใจ (ไชศรี รักดีสุขเจริญ, 2551)

พื้นที่สาธารณะ (Public Space) หมายถึงพื้นที่หรือสถานที่เปิดกว้างสำหรับประชาชนสามารถเข้าใช้ได้ โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องเพศ เชื้อชาติ อายุ หรือฐานะทางสังคม เช่น พื้นที่ทางเท้า จัตุรัสเมือง สวนสาธารณะ สถานที่ราชการ ห้องสมุดประชาชน ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

ความมีชีวิตชีวาของเมือง (Lively City) หมายถึง ความคึกคัก ความมีเสน่ห์น่าสนใจอันเกิดจากความหลากหลายของผู้คน หลากหลายกิจกรรมและหลากหลายช่วงเวลาที่เกิดขึ้น ความหลากหลายของผู้คนเช่น หลากหลายกลุ่มคน เช่น คนในพื้นที่ คนนอกพื้นที่ นักท่องเที่ยว เป็นต้น หลากหลายกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็นในปกติประจำวัน กิจกรรมนันทนาการ การพักผ่อน กิจกรรมทางสังคม และถ้าเมืองมีกิจกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นทั้งวันนั้นหมายถึงความหลากหลายของช่วงเวลาจะสามารถสะท้อนความมีชีวิตชีวาของเมือง อันจะส่งผลด้านเศรษฐกิจ สังคม และความเป็นอยู่ของเมือง



บทที่ 2

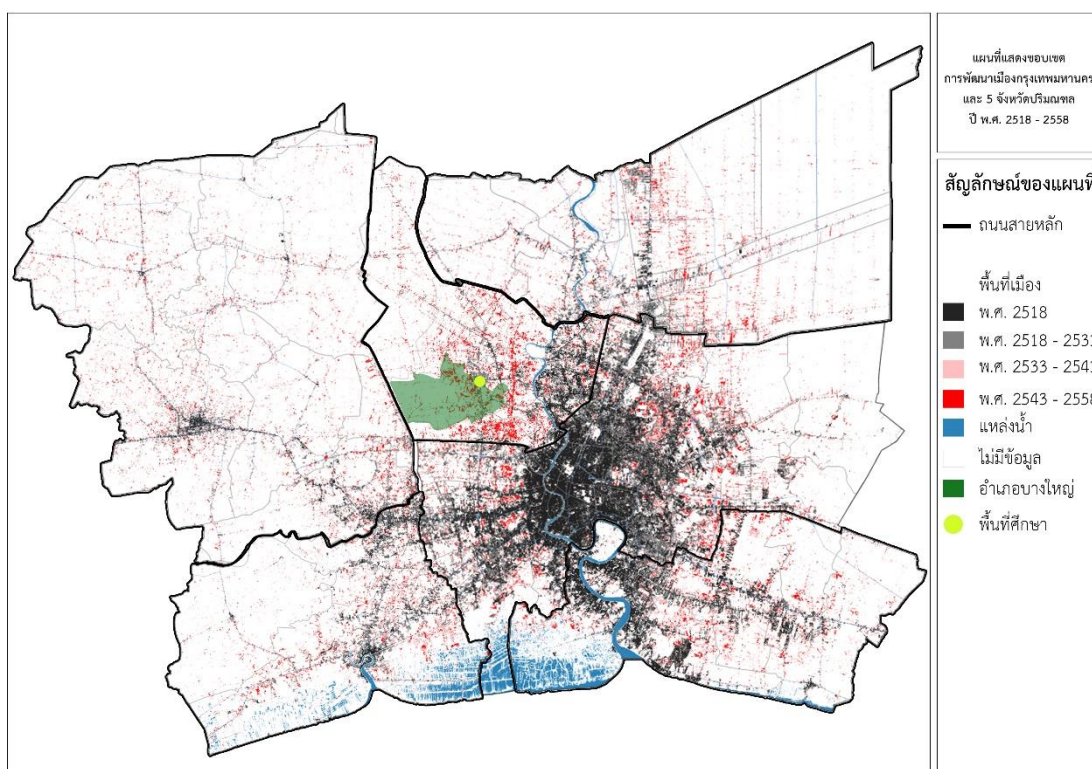
การศึกษาทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยมีความจำเป็นที่ต้องศึกษาค้นคว้าหาความรู้ ทฤษฎี หลักการ และแนวคิดต่าง ๆ รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด “เมืองของผู้คน” (Jan Gehl) : กรณีศึกษา ย่านบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เพื่อใช้อ้างอิงและกล่าวถึงหลักการและผลตามแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยต่าง ๆ ที่ได้ทำการศึกษา ประกอบไปด้วยแนวคิดการขยายตัวของเมืองและชุมชนล้อมรั้ว แนวคิดพื้นที่สาธารณะ แนวคิดเรื่องพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และแนวคิดเรื่องเมืองของผู้คน

2.1 แนวคิดการขยายตัวของเมือง และชุมชนล้อมรั้ว

2.1.1 การขยายตัวของเมืองย่านชานเมืองกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาภาพการขยายตัวของพื้นที่เมืองในกรุงเทพมหานครของกรมพัฒนาที่ดิน (2552) ในระหว่างปี พ.ศ. 2544-2552 และการศึกษาขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑลของ Phannisa (2563) ในระหว่างปี พ.ศ. 2518 – 2558 พบว่า มีการขยายตัวทางพื้นที่ของเนื้อเมืองกรุงเทพมหานครต่อเนื่องไปในพื้นที่ปริมณฑล 5 จังหวัด (ภาพที่ 2) ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม (ภาพที่ 3 - 8) อย่างไม่มีการควบคุมทำให้ชานเมืองกรุงเทพมหานครเกิดการพัฒนารั้วขอบเขต การขยายตัวเชิงพื้นที่ที่เกิดขึ้นอย่างไม่มี การวางแผนส่งผลให้เกิดการสูญเสียที่ดินสำหรับการเกษตรกรรมไปในกระบวนการขยายตัวของเมือง มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างกระจัดกระจายสลับกันไประหว่างการใช้ที่ดินแบบชุมชนเมืองและชนบท จากการสำรวจพื้นที่ภาคสนาม พบว่า พื้นที่บริเวณชานเมืองส่วนใหญ่เป็นการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ ตลอดแนวสองข้างของถนนสายหลักและหมู่บ้านจัดสรร สลับกับห้างสรรพสินค้า ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ สวนอาหาร ร้านอาหาร ธุรกิจการค้า และบริการอื่น ๆ โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น โดยมีป้ายโฆษณาหมู่บ้านจัดสรรทั้งขนาดใหญ่และเล็ก จำนวนมากตั้งอยู่ตลอดริมทางทั้งถนนสายหลักและสายรอง ส่วนถนนเส้นรองและถนนซอยจะพบหมู่บ้านจัดสรรสำหรับผู้มีรายได้ปานกลาง-น้อย



ภาพที่ 2 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2518 – 2558

ที่มา : Phannisa (2563)



ภาพที่ 3 เซ็นทรัลพลาซาเวสต์เกต เป็น
ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่บนถนนรัตนธิเบศร์
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



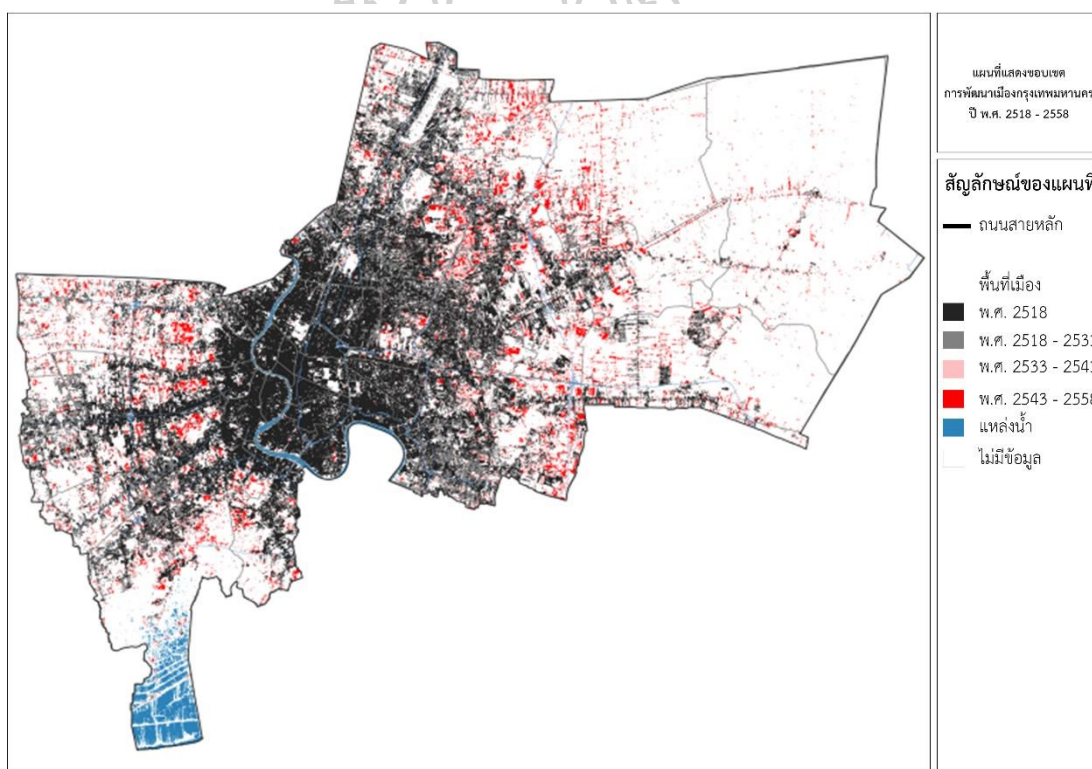
ภาพที่ 4 ระบบการคมนาคมบนถนนกาญจนา
ภิเษก
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 5 ตลาดบางใหญ่ เปิดบริการ 24 ชั่วโมง
เป็นตลาดขนาดใหญ่ของชุมชนเมือง
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

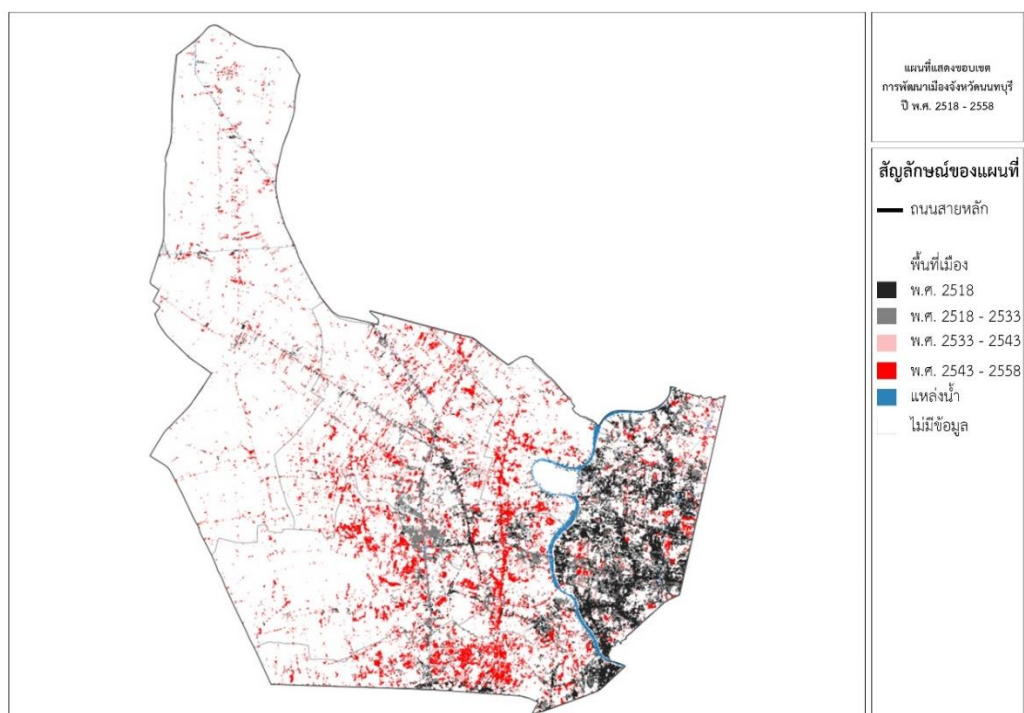


ภาพที่ 6 ลักษณะอาคารที่อยู่อาศัยบนอาคารสูง
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 7 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2518 – 2558

ที่มา : Phannisa (2563)



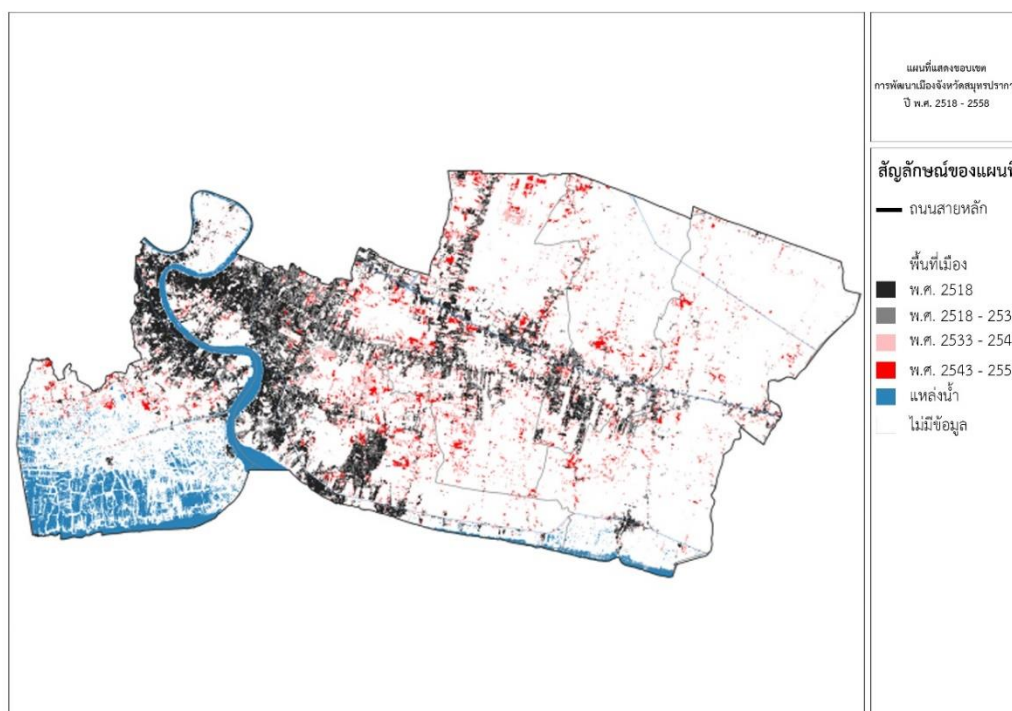
ภาพที่ 8 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดนนทบุรี ปี พ.ศ. 2518 – 2558

ที่มา : Phannisa (2563)



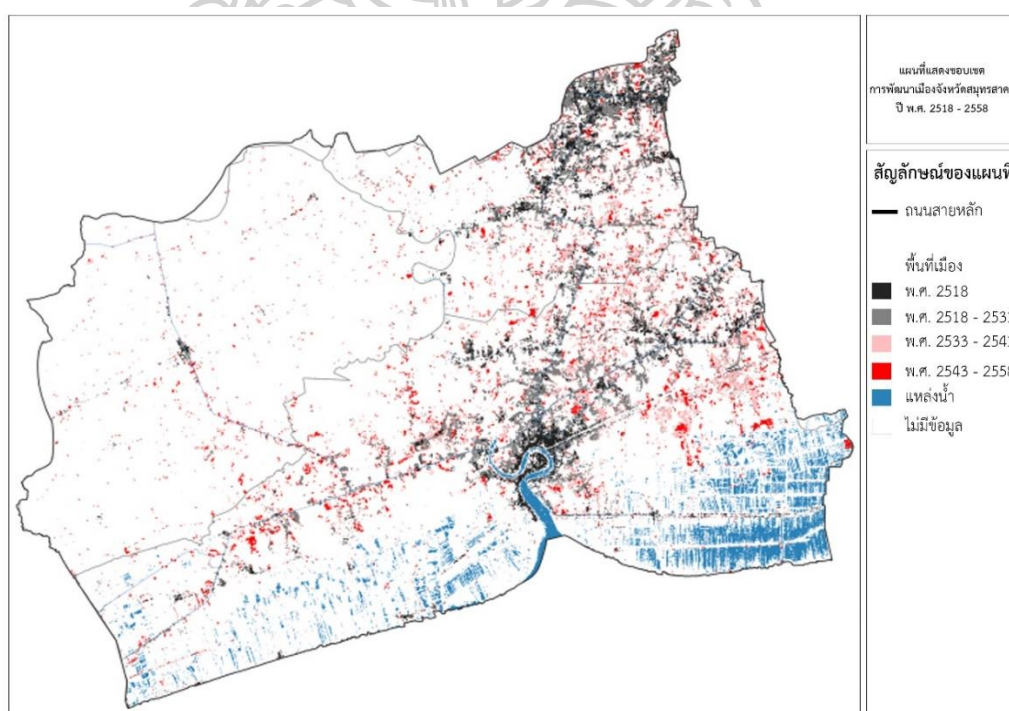
ภาพที่ 9 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดปทุมธานี ปี พ.ศ. 2518 – 2558

ที่มา : Phannisa (2563)



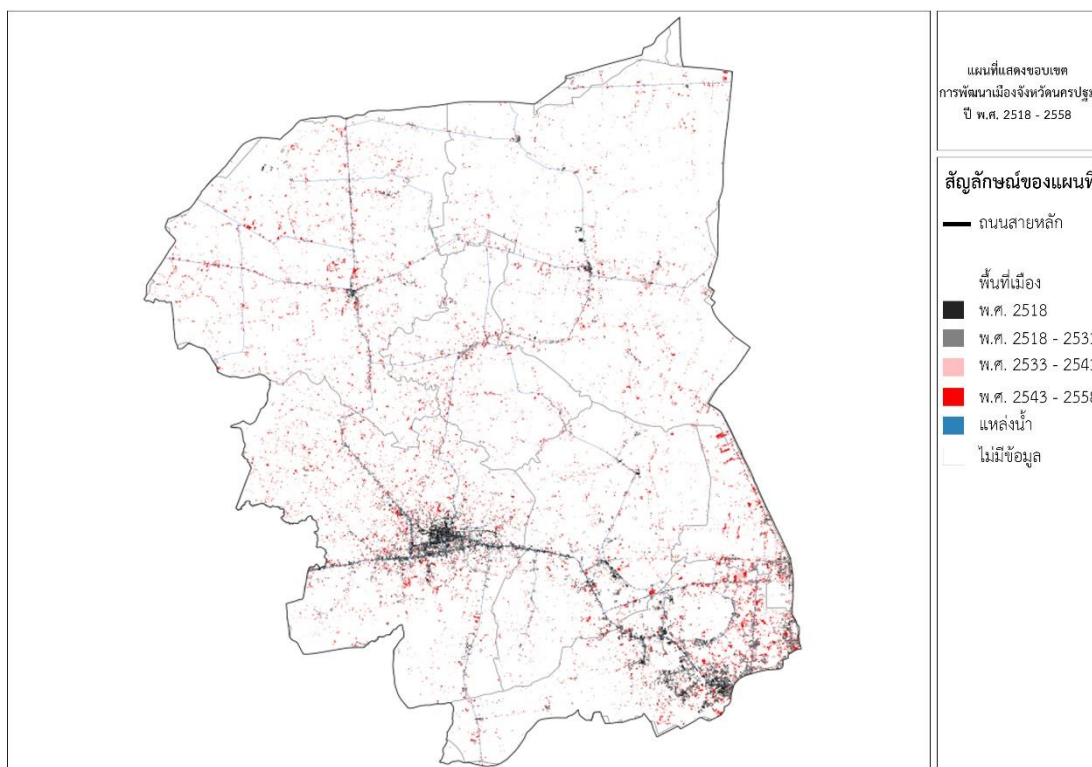
ภาพที่ 10 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2518 – 2558

ที่มา : Phannisa (2563)



ภาพที่ 11 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดสมุทรสาคร ปี พ.ศ. 2518 – 2558

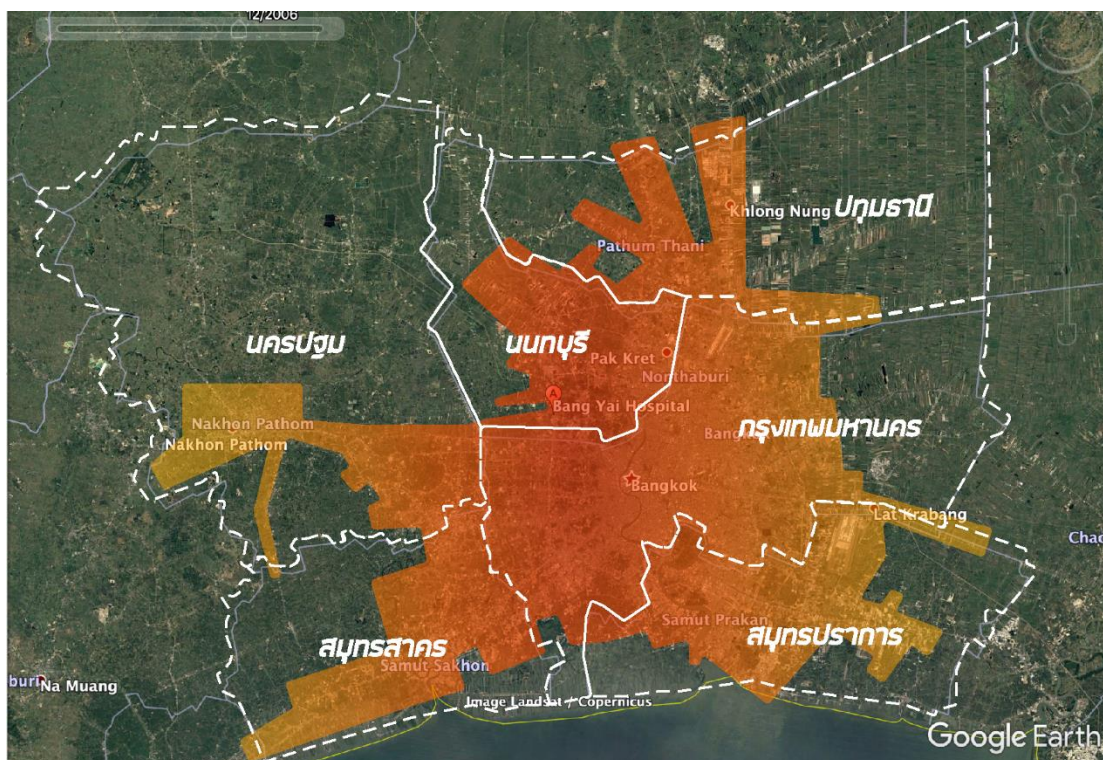
ที่มา : Phannisa (2563)



ภาพที่ 12 ขอบเขตการพัฒนาเมืองจังหวัดนครปฐม ปี พ.ศ. 2518 – 2558

ที่มา : Phannisa (2563)

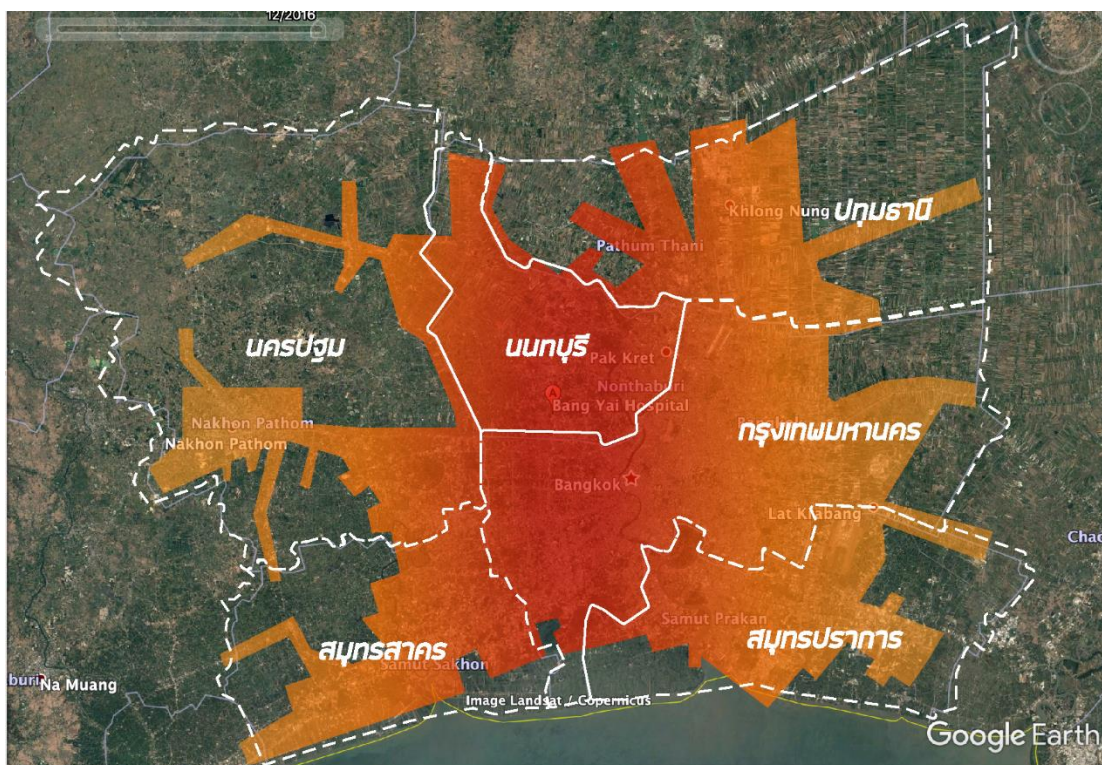
สรุปแนวโน้มการขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานครต่อเนื่องไปในพื้นที่ปริมณฑล 5 จังหวัด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 มีการก่อสร้างเมืองหนาแน่นภายในกรุงเทพมหานครและภายในอำเภอเมืองของ 5 จังหวัดปริมณฑล ต่อมาระหว่างปี พ.ศ. 2518 – 2533 เริ่มมีการก่อสร้างออกไปยังจังหวัดอื่น ๆ 5 จังหวัดปริมณฑล ส่วนใหญ่อยู่ตามแนวถนนสายประธานและถนนสายหลัก ระหว่างปี พ.ศ. 2533 – 2543 ก่อสร้างที่อยู่อาศัยกระจายออกไปทั่วบริเวณทุกที่ของแต่ละจังหวัด ไม่ได้ยึดตามแนวเส้นถนน เนื่องจากที่ดินที่เคยเป็นแปลงนาทำเกษตรกรรมถูกปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย หนาแน่นน้อย และระหว่างปี พ.ศ. 2543 – 2558 ยังคงมีอัตราการเติบโตของเมืองมากขึ้นแต่กระจุก อยู่ตามถนนสายหลัก ซึ่งเป็นถนนที่สามารถเชื่อมไปจังหวัดอื่นได้อย่างสะดวกสบาย เพื่อการเดินทางที่ ง่ายมากยิ่งขึ้น เห็นได้จากถนนราชพฤกษ์และถนนกาญจนาภิเษกอยู่ใกล้กับพื้นที่ศึกษาย่านบางใหญ่ (ภาพที่ 2) ระดับการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2549 (ภาพที่ 13) มีการก่อสร้างทั้งที่อยู่อาศัย คอนโดมิเนียม หมู่บ้านจัดสรร และห้างสรรพสินค้า เป็นต้น อยู่ในระดับสี ส้มค่อนข้างไปทางเหลือง ส่วนใหญ่กระจุกตัวหนาแน่นอยู่ในกรุงเทพมหานคร และเริ่มกระจายตัวไปยังตัว เมืองของทั้ง 5 จังหวัด



ภาพที่ 13 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2549

ที่มา : ดัดแปลงจาก Google Earth (2562) โดยผู้วิจัย

การพัฒนาเมืองจากขอบเขตกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2562 (ภาพที่ 14) ส่วนใหญ่เกือบเต็มพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี สมุทรปราการ โดยมีระดับการพัฒนาก่อสร้างสีแดงค่อนข้างต่ำ ซึ่งมีความหนาแน่นของการก่อสร้างใกล้เคียงกับรถไฟฟ้ามหานคร - ราชพฤกษ์ - ราษฎร์บูรณะ ทำให้คนที่อยู่อาศัยในเมืองสามารถเข้าถึงใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครได้โดยสะดวก สถานีตลาดบางใหญ่และสถานีสามแยกบางใหญ่เป็นสถานีที่อยู่ใกล้พื้นที่ศึกษาามากที่สุด เดินทางไปสถานีบางซื่อใช้เวลาประมาณ 29 นาที และสามารถเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้อย่างหลากหลาย และพัฒนาพื้นที่บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี สมุทรสาคร และนครปฐม อยู่ในระดับสีส้มค่อนข้างต่ำ



ภาพที่ 14 ขอบเขตการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล ปี พ.ศ. 2562

ที่มา : ดัดแปลงจาก Google Earth (2562) โดยผู้วิจัย

2.1.2 ชุมชนล้อมรั้ว

ตามข้อสังเกตของ Senet (1971) อ้างถึงใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2551) เกี่ยวกับการแสดงอัตลักษณ์และชีวิตคนในเมือง การล้อมรั้วพื้นที่ชุมชนหรือเกิดการสร้างกำแพงเพื่อแบ่งกันตนเองออกจากพื้นที่อื่น ๆ ของเมือง ถือเป็นชุมชนไร้สิ่งแปลกปลอม การสร้างกำแพงปิดล้อมพื้นที่ชุมชนบ้านจัดสรรสำหรับคนเฉพาะกลุ่มยังเป็นกลไกที่นำไปสู่การการวางโครงข่ายทางสัญจรของเมืองในภาพรวมซึ่งเป็นปัญหาในเชิงสัญญาณอย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังเป็นประเด็นปัญหาด้านสังคมที่เกิดความแตกต่างของคนกลุ่มอื่น ๆ จากสถานภาพหรือฐานะทางสังคม จนไม่สามารถอยู่ร่วมกันในสภาพแวดล้อมเดียวกันได้

ชุมชนจัดสรรล้อมรั้ว คือ รูปแบบการอยู่อาศัยสมัยใหม่ที่มีการควบคุมการเข้าออกของคนเดินเท้า จักรยาน และรถยนต์ อย่างเคร่งครัด มีลักษณะเฉพาะของการปิดด้วยกำแพง โดยปกติชุมชนล้อมรั้วจะประกอบไปด้วยถนนขนาดเล็กและรวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับชุมชนที่มีขนาดเล็กอาจจะมีแค่สวนสาธารณะหรือพื้นที่ใช้สอยธรรมดาเท่านั้น สำหรับชุมชนล้อมรั้วขนาดใหญ่ก็

มีความเป็นไปได้ที่จะให้ผู้อยู่อาศัยเข้ามาพักผ่อนเพื่อทำกิจกรรมแบบวันต่อวันภายในชุมชน ชุมชนล้อมรั้วคือรูปแบบการพัฒนาทั่วไปที่เกิดขึ้นแตกต่างจากชุมชนทั่วไปอย่างตั้งใจ

การสร้างพื้นที่ปิดล้อมเกิดจากกลุ่มคนที่มีสถานภาพหรือฐานะแตกต่างจากกลุ่มอื่น ๆ เพื่อป้องกันตนเองจากการคุกคามและเอาเปรียบจากผู้ที่แตกต่างกันกว่าทางสังคมเมืองหรือการปกครอง การสร้างแนวร่วมจึงเป็นสิ่งที่พบได้เสมอในทุกสถานภาพของชุมชน โดยการปิดกั้นตนเองเกิดจากความจำเป็นมากกว่าความตั้งใจ โดยความตั้งใจที่จะสร้างอาณาเขตของการล้อมรั้ว เพราะมีความสามารถในการกำหนดแนวเขตเพื่อจำกัดว่าใครบ้างที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าหรือออกจากพื้นที่นี้ได้

2.1.2.1 ลักษณะการปิดล้อมของชุมชน

ลักษณะการปิดล้อมของชุมชนจัดสรรล้อมรั้วมี 4 ลักษณะ (ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2551) คือ

- 1) รั้ว กำแพง หรือพื้นที่โล่งที่แยกตัวชัดเจนจากสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการเดินเท้าแต่เหมาะกับการใช้รถยนต์
- 2) ระบบรักษาความปลอดภัย ที่เหมาะสมกว่ารั้วหรือกำแพงที่ไม่สามารถปิดกั้นอาณาเขตตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) บรรยากาศ ที่ตัดขาดจากสภาพแวดล้อมนอกรั้ว
- 4) ความอิสระ ชุมชนล้อมรั้วแยกตัวออกจากภายนอกเช่น การหันหลังให้พื้นที่สาธารณะภายนอก ดังนั้นถนนสาธารณะต่าง ๆ ของเมืองจึงเป็นเส้นทางผ่านของชุมชน

2.1.2.2 ที่มาและการเกิดหมู่บ้านจัดสรร (ชุมชนล้อมรั้ว)

ในช่วงปี พ.ศ. 2500 - 2525 รัฐบาลมีนโยบายเร่งพัฒนาระบบอุตสาหกรรมแห่งชาติและเปิดรับการลงทุนจากต่างชาติ เพราะประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 มีการเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม ขนส่ง และระบบสาธารณูปโภคในด้านต่าง ๆ ก่อให้เกิดอาชีพและรายได้แก่ประชาชน การประกอบอาชีพส่วนใหญ่เปลี่ยนแปลงจากเกษตรกรรมกลายเป็นผู้ขายแรงงาน ซึ่งในขณะนั้นอาชีพแรงงานมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนใหญ่ย้ายเข้าสู่เขตเมืองใหญ่โดยเฉพาะเมืองหลวงซึ่งมีการพัฒนาอย่างมาก การเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดความหนาแน่นของประชากร ขณะเดียวกันการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวยังส่งผลให้รายได้ของประชาชนมีความแตกต่างกันมากขึ้นเรื่อย ๆ (สุสดี ทิพพัศ, 2525, p. 359)

ผลจากความหนาแน่นของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ ก่อให้เกิดความต้องการด้านที่อยู่อาศัยซึ่งไม่เพียงพอในตอนนั้น โดยต่อมารัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการสร้างที่อยู่อาศัยให้แก่ประชาชน

โดยมีทั้งการจัดสร้างที่อยู่อาศัยแก่ผู้มีรายได้น้อยและการจะสร้างโครงการบ้านจัดสรรขายให้แก่ผู้มีรายได้อีกปานกลางถึงสูง โดยเฉพาะในหน่วยงานเอกชนที่เป็นหน่วยงานใหญ่ซึ่งมีพนักงานจำนวนมาก ได้มีการจัดสร้างที่อยู่อาศัยในรูปแบบสวัสดิการเพื่อสนับสนุนพนักงานโดยมีรูปแบบที่หลากหลาย ทั้ง บ้านเดี่ยว อาคารพักอาศัย ตึกแถว เป็นต้น

ในการจัดสร้างโครงการบ้านจัดสรร โดยรัฐบาลและบริษัทเอกชนเพื่อขายให้แก่ประชาชนในระยะแรก ช่วงปี พ.ศ. 2510 – 2515 ที่มุ่งเน้นไปที่กลุ่มเป้าหมายซึ่งเป็นกลุ่มมีฐานะระดับกลางขึ้นไป โดยโครงการบ้านจัดสรรของรัฐบาลโครงการแรก ๆ ตั้งอยู่บริเวณชานเมืองต่อมาจึงมีโครงการจัดสรรขนาดเล็กลงมาในปี พ.ศ. 2513 โครงการบ้านจัดสรรที่จัดสร้างขึ้นโดยบริษัทเอกชนเพื่อขายแก่ประชาชนเกิดขึ้นมากมายในพื้นที่เขตชานเมืองและในจังหวัดปริมณฑลซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นโครงการขนาดใหญ่มากกว่า 100 หลังคาเรือน โดยกล่าวได้ว่าช่วงแรกของหมู่บ้านจัดสรรมุ่งเน้นถึงการเร่งสร้างที่อยู่อาศัยเพื่อตอบสนองความต้องการดังกล่าว เน้นความประหยัด เรียบง่าย รวดเร็ว ทำให้การคำนึงถึงเรื่องของความประณีตและการคำนึงถึงคุณภาพชีวิตในการอยู่อาศัยลดน้อยลงไป

2.1.2.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อกระบวนการเกิดชุมชนจัดสรรล้อมรั้ว

วิมลสิทธิ์ หยางกูร (2536) ได้อธิบายถึงปัจจัยภายนอกและบริบททางสังคมและเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อกระบวนการเกิดชุมชนจัดสรรล้อมรั้วสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 พ.ศ. 2510 – 2519 เป็นช่วงที่ธุรกิจจัดสรรที่ดินชบเซา ตลาดการจัดสรรที่ดินแปรสภาพเป็นตลาดเก็งกำไร ทั้งสถาบันการเงินไม่ได้ให้ความสนับสนุนกับผู้ประกอบการ ทำให้มีความเสี่ยงในการลงทุนมากขึ้น ซึ่งนับเป็นปัจจัยสำคัญที่สุด ต่อมาผู้ประกอบการบางรายหันมาลงทุนธุรกิจบ้านจัดสรรซึ่งประสบความสำเร็จ ตั้งแต่นั้นมาจำนวนผู้ประกอบการก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2512 เกิดโครงการบ้านจัดสรรถึง 40 โครงการประกอบกับธนาคารพาณิชย์บางแห่งให้การสนับสนุนด้านการเงินและเงินกู้ระยะยาวจึงทำให้ธุรกิจบ้านจัดสรรได้ขยายตัวอย่างมากในกรุงเทพฯ กล่าวได้ว่าเป็นยุคเฟื่องฟู ช่วยให้มีการขยายตัวสูงสุด ช่วง พ.ศ. 2512 -2515 แต่ พ.ศ. 2516 ก็ประสบผลสมด้านเศรษฐกิจและปัญหาราคาน้ำมันซึ่งก่อให้เกิดค่าราคาสินค้าและค่าแรงที่สูงขึ้น แต่กำลังซื้อของประชาชนชนกลับลดลง อีกทั้งธนาคารสงเคราะห์ได้เริ่มให้สินเชื่อระยะสั้นเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัย และสินเชื่อระยะยาวเพื่อการซื้อบ้านในปี พ.ศ. 2515 ทำให้สามารถพยุงตัวอยู่ท่ามกลางภาวะยุ่งยากทางเศรษฐกิจในขณะนั้น (pp. 97-140)

ช่วงที่ 2 พ.ศ. 2520 – 2529 ธุรกิจบ้านจัดสรรเริ่มฟื้นตัวขึ้นโดยมีปัจจัย 3 ประการคือ 1) รัฐบาลประกาศนโยบายการส่งเสริมการก่อสร้างที่อยู่อาศัย โดยให้การเคหะแห่งชาติเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อกระตุ้นให้เกิดความมั่นใจในการลงทุน 2) สถาบันการเงินต่าง ๆ ปลดปล่อยสินเชื่อมากขึ้นโดยให้ดอกเบี้ยที่ไม่สูงมากเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ลงทุนในธุรกิจที่อยู่อาศัยสามารถหาแหล่งเงินได้สะดวกมากขึ้น 3) ธนาคารอาคารสงเคราะห์สนับสนุนทางการเงินแก่ผู้ประกอบการบ้านจัดสรรมากขึ้น โดยให้บริการสินเชื่อแก่ผู้ประกอบการควบคู่ไปกับการให้สินเชื่อแก่ผู้ที่ตัดสินใจซื้อบ้าน โดยคิดอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าธนาคารพาณิชย์ และบริษัทเงินทุนทั่วไป หลังจาก ธุรกิจบ้านจัดสรรเพิ่งเริ่มฟื้นตัวได้ไม่นาน ก็ถูกผลของวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันครั้งที่ 2 และผลของวิกฤตการณ์ทางการเงินทำให้ต้องขบเซาะลงไปอีก ผู้ประกอบการจึงหันมาแบ่งเป็นโครงการออกเป็นขนาดย่อย ๆ ดำเนินการสร้างและย้ายเป็นระยะ ๆ เป็นอีกวิธีหนึ่งที่หันมาใช้ก็คือการสร้างบ้านตัวอย่างในโครงการก่อนไม่กี่หลัง เมื่อมีผู้สั่งจอง และวางเงินมัดจำหรือเงินล่วงหน้าแล้วจึงค่อยลงมือสร้างบ้าน ซึ่งวิธีนี้เป็นที่นิยมมาจนถึงปัจจุบัน (pp. 169-175)

ช่วงที่ 3 พ.ศ. 2530 – 2539 จากภาวะเศรษฐกิจซบเซา รัฐบาลจึงมีนโยบายเร่งพัฒนาที่อยู่อาศัยทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อกระตุ้นภาวะเศรษฐกิจและการจ้างงานทำให้มีการระดมทุนในประเทศเพื่อนำมาพัฒนาที่อยู่อาศัยมากขึ้น ภายหลังช่วงปี พ.ศ. 2535 สถาบันการเงินเริ่มมีสภาพคล่องเพิ่มมากขึ้นประกอบกับการแข่งขันในการให้บริการสินเชื่อ มีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยในปี พ.ศ. 2536 นอกจากนี้รัฐบาลยังได้นำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มใช้ซึ่งเป็นระบบใหม่ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวส่งผลให้การขยายตัวของธุรกิจบ้านจัดสรรไม่เติบโตอย่างรวดเร็วเท่าที่ควร แต่ภายหลัง พ.ศ. 2537 ธุรกิจบ้านจัดสรรเริ่มมีการแข่งขันมีอัตราสูงขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของผู้บริโภค ถึงแม้ว่าจะมีการแข่งขัน แต่ตลาดบ้านจัดสรรกลับมีความเสรีจากผู้ประกอบการมากขึ้น ส่งผลให้เกิดเทคโนโลยีและแนวความคิดการออกแบบใหม่ ๆ มากมายรวมทั้งแนวโน้มการลงทุนมีการขยายตัวออกไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น (pp. 249-260)

ช่วงที่ 4 พ.ศ. 2540 - ปัจจุบัน ในช่วงปี พ.ศ. 2540-2542 เกิดวิกฤตเศรษฐกิจประเทศไทย ค่าเงินบาทลอยตัว ก่อให้เกิดยุคลพองสบู่แตก ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ซบเซาอย่างหนัก จนกระทั่ง พ.ศ. 2544 – 2545 เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ธุรกิจต่าง ๆ เริ่มดีขึ้นนับตั้งแต่ พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา ธุรกิจบ้านจัดสรรมีการฟื้นตัวอย่างชัดเจน ขณะนั้นรัฐบาลได้มีมาตรการลดภาษีธุรกิจจากร้อยละ 3.3 เหลือร้อยละ 0.11 ลดค่าธรรมเนียมการโอนและค่าจดจำนองจากร้อยละ 2.0 เหลือร้อยละ 0.01 ซึ่งทำให้ธุรกิจบ้านจัดสรรมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.3 และ 109.4 ตามลำดับ

จึงเห็นได้ว่าในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาอัตราการขยายตัวของชุมชนจัดสรรล้อมรั้วเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากซึ่งผลจากการรองรับการขยายตัวด้านที่อยู่อาศัยกรุงเทพฯ โดยอัตราการขยายตัวของชุมชนล้อมรั้วที่เพิ่มมากขึ้นในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ย่อมส่งผลกระทบต่อชุมชนดั้งเดิมที่อยู่ในพื้นที่ปริมณฑลจำนวนมากทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมไปถึงพื้นที่สาธารณะของชุมชนในหมู่บ้านจัดสรร บริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

2.2 แนวคิดพื้นที่สาธารณะ

2.2.1 ความหมายและนิยามของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะ (Public Space) หมายถึงพื้นที่หรือสถานที่เปิดกว้างสำหรับประชาชนสามารถเข้าใช้ได้ โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องเพศ เชื้อชาติ อายุ หรือฐานะทางสังคม เช่น พื้นที่ทางเท้า จัตุรัสเมือง สวนสาธารณะ สถานที่ราชการ ห้องสมุดประชาชน ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น โดยมีนักวิชาการให้คำจัดการความในเชิงรายละเอียดแตกต่างกันไป ดังตัวอย่างต่อไปนี้

Moudon (1991) ให้ความหมายของพื้นที่สาธารณะ คือ ที่สำหรับผู้คนมาพบปะกัน เพื่อรับอากาศ แสงแดด เพื่อให้ความชุ่มชื้น มีชีวิตชีวาของเมือง (Irrigate the city) ส่วน Lynch (1981) และ Jackson (1984) เน้นถึงความเป็นสาธารณะว่าเป็นโครงร่างของการพัฒนาวัฒนธรรมมวลชนให้งอกงาม ซึ่งทั้งนี้ก่อรูปแบบชุมชนเมืองและภูมิสถาปนิก มักจะใช้ลำดับความสาธารณะในการระบุลักษณะพื้นที่ โดยขยายความหมายจากกายภาพสู่ส่วนที่เป็นพฤติกรรมในเชิงมนุษยศาสตร์มากขึ้น

Carr (1992) ได้ให้ความหมายของพื้นที่สาธารณะว่า พื้นที่สาธารณะนั้นจะเป็นเจ้าของโดยผู้ใดก็ได้ทั้งภาครัฐและเอกชน แต่สิ่งสำคัญอยู่ที่ว่าพื้นที่สาธารณะนั้นควรเป็นพื้นที่ซึ่งผู้คนสามารถเข้าไปใช้ได้ ตามความหมายของพื้นที่สาธารณะ และยังให้ความเห็นเกี่ยวกับการออกแบบพื้นที่สาธารณะไว้ ไม่ว่าพื้นที่สาธารณะจะมีการออกแบบหรือไม่ก็ตาม แต่หากพื้นที่นั้นมีการยึดกิจกรรมสาธารณะย่อมมีความหมายเป็นพื้นที่สาธารณะทั้งสิ้น

Madanipour (1996) กล่าวไว้ว่า พื้นที่สาธารณะ คือ พื้นที่ที่ให้ทุกคนเข้าถึงและเข้าร่วมกิจกรรมในพื้นที่นั้น ไม่จำเป็นต้องมีการพบปะหรือมีกิจกรรม ซึ่งสร้างความผูกพันกับสถานที่เช่นเดียวกับถนนก็เป็นเพียงพื้นที่การสัญจรเท่านั้น

ฉันทส เพียรธรรม (2542) กล่าวไว้ว่าในปัจจุบัน พื้นที่แบบอารยะ ภายในเมืองจะมีย่านการค้า ตามถนนสายต่าง ๆ มีการจัดแบ่งพื้นที่การปกครองดูแลรักษา และมีพื้นที่สาธารณะ เช่น ลานคนเมืองเพื่อส่งเสริมความเป็นประชาคม

จะเห็นได้ว่าทั้ง Madanipour (1996), Carr (1992) & Moudon (1991) ได้ให้ความหมายของพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกันว่า เป็นพื้นที่ที่ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ทำกิจกรรมสาธารณะร่วมกัน และสามารถรับรู้ถึงสายลมธรรมชาติ แสงแดด และพื้นที่สาธารณะนั้นควรได้รับการดูแลรักษาจากหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในชุมชน

2.2.2 ประเภทของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะสามารถแบ่งออกได้ตามคุณลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) การแบ่งประเภทตามความสำคัญในระดับเมือง

พื้นที่ว่างสาธารณะระดับชุมชน เป็นพื้นที่ที่มีการยึดใช้ภายในชุมชน โดยอาจแทรกตัวอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ หรือเกาะตัวอยู่ตามโครงข่ายการสัญจรย่อยภายในชุมชน หรือเป็นพื้นที่ที่เว้นไว้เพื่อให้เกิดประโยชน์เป็นสาธารณะ สำหรับชุมชนเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกันอย่างสม่ำเสมอตามช่วงวันและเวลาต่าง ๆ เช่น ทางเท้าริมถนนภายในชุมชน สวนสาธารณะ ตลาดนัด ลานอเนกประสงค์ เพื่อกิจกรรมทางสังคม เช่น การพูดคุย การทำพิธีกรรมทางศาสนา การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ทั้งนี้ผู้คนที่ใช้พื้นที่มักรู้จักกันมีความสัมพันธ์ทางสังคมต่อกัน แต่ก็อาจพบคนแปลกหน้าจากต่างถิ่นเข้ามาใช้พื้นที่ แต่มักเป็นจำนวนน้อยกว่าคนในชุมชนเอง (อิติมา, 2550)

พื้นที่ว่างสาธารณะระดับเมือง เป็นพื้นที่ที่มีการยึดใช้ในระดับเมือง เพื่อรองรับกิจกรรมสาธารณะของคนหลากหลายประเภทภายในเมืองร่วมกันอย่างสม่ำเสมอตามช่วงวันและเวลาต่าง ๆ เช่น ถนนคนเดิน ทางเท้าริมถนนสายหลัก สวนสาธารณะ ตลาด ที่มีการใช้งานเป็นพื้นที่อเนกประสงค์ของคนหลากหลายประเภทในเมือง

2) การแบ่งประเภทตามลักษณะคุณสมบัติประโยชน์ใช้สอย

ปาจริย ประเสริฐ (2546) ได้แบ่งพื้นที่ว่างสาธารณะออกตามลักษณะประโยชน์ใช้สอย ไว้ดังนี้

2.1) สวนสาธารณะ (Public Park) เป็นพื้นที่โล่งสีเขียวของเมือง ที่มีไว้เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและทำกิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ ภายในสวนสาธารณะมักมีการปลูกพืชพรรณต่าง ๆ หลากหลายชนิด

2.2) ลานโล่งหรือจัตุรัส (Plaza) เป็นพื้นที่สาธารณะที่เปิดโล่ง ส่วนใหญ่มักก่อสร้างเป็นลานที่แข็งแรงทนทาน เหมาะสำหรับแต่ละกิจกรรม เช่น ตลาด สถานที่จัดงาน สถานที่ชุมนุม พื้นที่ตรงกลางของจัตุรัสมักมีสัญลักษณ์สำคัญ ได้แก่ น้ำพุ บ่อน้ำ อนุสาวรีย์หรือรูปปั้นบริเวณโดยรอบมักมีการตกแต่งด้วยการปลูกพรรณไม้ต่าง ๆ

2.3) ถนน และทางเท้า (Street and Walkway) เป็นพื้นที่ที่ได้จัดเตรียมและออกแบบไว้เพื่อการเดินเท้าโดยเฉพาะ โดยปลอดจากการสัญจรของยานพาหนะ

2.4) สนามกีฬา (Sport Ground) เป็นพื้นที่สาธารณะที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับและตอบสนองผู้เข้าใช้และผู้สนใจด้านกีฬา มีทั้งสนามหญ้า ลานคอนกรีต ลานดิน มีที่นั่งสำหรับผู้ชม เช่น สนามฟุตบอล บาสเกตบอล เป็นต้น

2.5) สนามเด็กเล่น (Playground) เป็นพื้นที่สาธารณะพื้นฐานสำหรับเด็ก ใช้พื้นที่เล็กน้อยมีเครื่องเล่นต่าง ๆ ได้แก่ ม้าหมุน กระดานลื่น ชิงช้า เป็นต้น ตั้งอยู่ในชุมชนระยะเดินเท้าไม่เกิน 800 ม. และเข้าถึงได้ง่ายโดยใช้ประโยชน์จากพื้นที่ว่างระหว่างกลุ่มอาคาร

2.6) พื้นที่ไร้ประโยชน์ (Non – Utilized area) หมายถึง พื้นที่ที่ถูกปล่อยโดยไม่มีการใช้งานประโยชน์ เช่น พื้นที่ทิ้งร้างริมทางรถไฟ ทางด่วน ทางยกระดับต่าง ๆ ด้านหลังหรือระหว่างอาคารขนาดใหญ่

3) การแบ่งประเภทตามลักษณะการครอบครองพื้นที่

ปจริย ประเสริฐ (2546) ปราณระฟ้า พรหมประวดี (2550) และกาญจน์ นทีวุฒิกุล (2550) ได้แบ่งประเภทของพื้นที่ว่างสาธารณะตามการครอบครองพื้นที่ว่างสาธารณะมีผลต่อการเข้าใช้งานพื้นที่สาธารณะ ดังนี้

3.1) พื้นที่ว่างส่วนตัว (Private Space) เป็นพื้นที่ว่างนอกบ้านหรืออาคารพักอาศัย แต่สาธารณะเข้าไปไม่ถึง เป็นเหมือนอาณาเขตเฉพาะของแต่ละบุคคล เช่น พื้นที่ว่างด้านหลังบ้าน บ้านหรืออาคารพาณิชย์ที่มีรั้วล้อมรอบ

3.2) สวนกึ่งสาธารณะ (Semi – Public Space) เป็นสวนที่หน่วยงานของรัฐเป็นผู้จัดหาและบำรุงรักษา เปิดให้ประชาชนใช้บริการ โดยจ่ายค่าตอบแทน แต่เป็นไปในลักษณะไม่แสวงหากำไร

3.3) สวนสาธารณะ (Public Space) เป็นสวนที่หน่วยงานของรัฐฯ ได้จัดหาให้กับประชาชน ทุกเพศทุกวัย ได้ใช้บริการ โดยไม่คิดมูลค่าตอบแทนใด ๆ ประชาชนสามารถเข้าไปใช้ได้ตลอดเวลา โดยทำการแบ่งประเภทของพื้นที่ว่าง (พื้นที่ว่างส่วนตัว สวนกึ่งสาธารณะ และสวนสาธารณะ) (ภาพที่ 15)



ภาพที่ 15 ประเภทของพื้นที่ว่าง (พื้นที่ว่างส่วนตัว สวนกิ่งสาธารณะ และสวนสาธารณะ)

ที่มา : พรรณทิภา สายวัฒน์ (2552, p. 14)

2.3 แนวคิดพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

2.3.1 พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

ผู้คนในเมืองต้องการพื้นที่เพื่อเป็นสถานที่พบปะสังสรรค์ สถานที่สำหรับการผ่อนคลายอย่าง ยิ่งใหญ่ตามวาระสำคัญ รวมไปถึงเป็นพื้นที่สำหรับความบันเทิง เช่น โรงละคร โรงภาพยนตร์ คาเฟ่ เป็นต้น พื้นที่และถนนสำหรับซื้อขาย และตลาด ก็นับรวมเป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองด้วยเช่นกัน ผู้คนที่แตกต่างกันทำให้มีความหลากหลายของวัตถุประสงค์ ในการใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อการ แลกเปลี่ยนทางสังคม โดยการสร้างความหลากหลายของการใช้พื้นที่สาธารณะ ประกอบด้วย องค์ประกอบ 3 ประการคือ คน เวลา และกิจกรรม ดังต่อไปนี้

1) ความหลากหลายของคน

พื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองจะต้องมีการใช้งานร่วมกันของผู้คนที่หลากหลายในพื้นที่ มุ่งเน้นประโยชน์ใช้สอยทางสังคมในการใช้ถนน บาทวิถี และสวนสาธารณะ ให้มีบทบาทสำคัญเป็น พื้นที่ปฏิสัมพันธ์กันของชุมชน (Whyte (1980); Gehl (2010)) รวมไปถึงตามร้านค้าชุมชนหัวมุมถนน ความหลากหลายของผู้ใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะของเมือง (Jacobs, 1961) โดยในการศึกษานี้ได้ทำ การสำรวจพื้นที่ว่างสาธารณะด้านความหลากหลายของคน โดยพิจารณาจาก หน่วยวิเคราะห์การวิจัย คือคนที่อาศัยในชุมชนทั้ง 3 ประเภทเป็นคุณลักษณะของคน ว่าเป็นคนกลุ่มใดใช้ ว่างใด และมีสถานะ เป็นอย่างไร การแบ่งชั้นของวัยมาจากการสำรวจเบื้องต้นพบว่าบุคคลที่มายุ่กับผู้ใช้พื้นที่ว่างแสดง ถึงความหลากหลายของคน ดังนั้นจึงพิจารณาคนด้วยองค์ประกอบย่อย ได้แก่ เพศ ช่วงอายุ ระดับ การศึกษา และระดับรายได้

2) ความหลากหลายของเวลาการใช้งาน

รูปแบบของกิจกรรมของคนในชุมชนมีหลายระดับเวลา ทั้งในช่วงวัน สัปดาห์ ฤดูกาล และในแต่ละช่วงชีวิต กิจกรรมที่เกิดขึ้นทำให้เกิดเป็นบทบาทที่โดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของ

พื้นที่นั้น ๆ (Jacobs, 1961) นอกจากนี้ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่สาธารณะที่กระจายตามตัวของเมืองที่อยู่ห่างกันมากและเข้าถึงยาก มีผลต่อความถี่ในการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ และในขณะที่ขนาดของพื้นที่สาธารณะสัมพันธ์ต่อรูปแบบกิจกรรมและช่วงเวลาที่ใช้ (อมรรัตน์ 2526)

ระบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ นักคิดต่าง ๆ ได้อธิบายว่าความหลากหลายของเวลานั้นขึ้นอยู่กับชนิดของกิจกรรม แบ่งช่วงเวลาของการทำกิจกรรม และเวลาที่ทำกิจกรรม ดังนั้น การศึกษานี้ผู้วิจัยได้ใช้คุณลักษณะของเวลาในการเข้าใช้พื้นที่ทั้งช่วงเวลาที่เข้าใช้ ระยะเวลาที่เข้าใช้ และความถี่ที่เข้าใช้ มาศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง (ดูรายละเอียดบทที่ 3)

3) ความหลากหลายของกิจกรรม

แนวคิดการใช้ชีวิตระหว่างอาคาร “Life Between Building” ของ Gehl (1998) ได้กล่าวว่าพื้นที่ประกอบไปด้วยกิจกรรมหลากหลายระดับ ทั้งระดับบุคคลไปจนถึงการปฏิสัมพันธ์กัน สังคมล้วนมีความสำคัญ เพราะกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ว่างซึ่งมีหน้าที่ใช้สอยหลักหรือชั่วคราวจะเป็นสถานที่ที่ทำให้เกิดการสื่อสาร การเผยแพร่ข่าวสารสถานที่ เกิดการนัดพบและค้าขาย การออกแบบสภาพแวดล้อมที่ดีจะสามารถสร้างโอกาสของการติดต่อระหว่างคนในชุมชนและเมือง โดยกิจกรรมของมนุษย์ที่ใช้ชีวิตภายนอกอาคารสามารถแบ่งได้หลากหลายระดับ ได้แก่ กิจกรรมในชีวิตประจำวัน กิจกรรมทางเลือก และกิจกรรมสังคม โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างสาธารณะ คือ การรับประทานอาหาร รองลงมา คือ ขอบปั้ง นันทนาการกีฬา และกิจกรรมทางสังคม ส่วนมากจะนั่งคุยหรือยืนคุย รองลงมาคือจับกลุ่มคุย จากความหลากหลายของกิจกรรมได้กล่าวถึงสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมทำให้คนใช้เวลาในพื้นที่ได้ยาวนานขึ้นและยังเป็นโอกาสของการเกิดกิจกรรมทางสังคม ซึ่งจะถูกนำไปใช้เพื่อสำรวจกิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษาต่อไป (ดูรายละเอียดในบทที่ 3)

2.3.2 การศึกษาพฤติกรรมของผู้คนในสังคมเมือง

การศึกษาพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนในสังคมเมือง (The Social Life of Small Urban Space) ของ Whyte (1980) ได้กล่าวไว้ว่าเมืองที่ดีต้องมี 11 อย่างเพื่อที่จะดึงดูดการใช้งานของผู้คนให้เข้ามาใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) ลานสาธารณะในเมืองที่มีชีวิตชีวา (The Life of Plazas)

เมืองที่ดีนั้นต้องมีพลาซ่า ที่ดีและเป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองและเป็นลานหรือมีที่ตั้งที่เหมาะสมกับการเดินเล่น ทำกิจกรรมต่าง ๆ พบปะพูดคุย การสำรวจทำได้โดยการติดกล้องไว้บริเวณลานสาธารณะ จะพบว่าผู้ใช้งานมาจากที่ไหน ทำอะไร อยู่บริเวณใด ผู้ใช้สถานที่มาอยู่ตรงบริเวณลานสาธารณะนั้นนานแค่ไหน เพื่อสำรวจว่าพื้นที่นั้นตอบสนองการใช้งานหรือไม่ ปัจจัยสำคัญที่กำหนดการใช้งานลานสาธารณะ ได้แก่ สภาพแวดล้อมและสิ่งปลูกสร้างในลานสาธารณะ รูปร่าง ขนาดของลาน

สาธารณะ พื้นที่ว่างเปล่าที่มีแนวโน้มที่จะมีคนเข้ามาใช้พื้นที่ เช่น ที่นั่งไม่สะดวกสบาย แต่ให้ความรู้สึกเป็นทางการ ทางเข้าและทางเชื่อมต่อที่เชื่อถือได้ บริเวณที่มีแดดอ่อน และลักษณะที่นั่งในบริเวณลานสาธารณะ

2) พื้นที่นั่งพักคอย (Sitting Space)

ผู้คนส่วนใหญ่จะออกมานั่งในลานสาธารณะในวันที่อากาศดี แต่อย่างไรก็ตามไม่สามารถกำหนดพฤติกรรมของคนนั่งได้ ซึ่งคนเหล่านี้สามารถนั่งได้ทั้งบนไ้ ขอบกระถางต้นไม้ หรือเก้าอี้ต่าง ๆ หากเราสังเกตพฤติกรรม พื้นที่ลานสาธารณะจำนวนมาก ขนาดของลานสาธารณะและจำนวนของคนที่ใช้จะต้องสัมพันธ์กัน

3) แสงอาทิตย์ ลม ต้นไม้ และน้ำ (Sun, Wind, Tree and Water)

พื้นที่เปิดโล่งแห่งใหม่ของนิวยอร์กนั้นกำหนดมีต้นไม้ทุก ๆ 25 ฟุต ด้านข้างถนนและมีที่นั่ง มีการใช้งานร่วมกัน แสงอาทิตย์ ลม ต้นไม้และน้ำเป็นสิ่งที่จำเป็นมากที่สุดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ

4) อาหาร (Food)

ทางเดินเท้าตามถนนหรือพื้นที่สาธารณะ ลานสาธารณะมักจะเกิดร้านอาหารจานด่วน ร้านกาแฟ โดยเฉพาะตามมุมถนนต่าง ๆ ทำให้เกิดเป็นพื้นที่ที่คนจะหยุดสนทนากันชั่วคราวแล้วจึงเดินทางต่อไป หรือนั่งตามร้านเพื่อมองดูคนที่เดินผ่านไปมา

5) ถนน (Street)

ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้คนจำนวนมากที่อยู่ตามถนนและทางเดิน เกิดจากความรู้สึกปลอดภัยและได้รับการปกป้องอย่างดี มีแผงบังแดดของร้านริมถนน หรือการทับซ้อนของต้นไม้เพื่อให้ร่มเงา และมีพื้นที่นั่งเล่นระหว่างทางที่เดิน

6) สิ่งที่ไม่พึงประสงค์ (Undesirables)

สิ่งที่ไม่พึงประสงค์ของการใช้งานพื้นที่ เช่น คนเมา พ่อค้ายา และการออกแบบเฟอร์นิเจอร์เมืองที่ไม่สบายต่อการใช้งาน วิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการปัญหา คือ การทำให้สถานที่นั้นดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่ การเพิ่มเฟอร์นิเจอร์เมืองที่สามารถใช้งานได้ดี ช่วยสร้างพื้นที่ที่เหมาะสมให้กับผู้ใช้งาน และทำให้เมืองมีชีวิต

7) การรองรับอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Capacity)

การรองรับผู้ใช้งานพื้นที่ลานสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการเชื่อเชิญผู้คนเข้ามาใช้งานลานสาธารณะที่ดีอีกอย่างหนึ่ง เช่น การจำลองน้ำตกไว้กลางเมือง หรือระหว่างลานสาธารณะ มีน้ำพุเข้ามาช่วยทำให้ผู้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่มากขึ้น

8) พื้นที่ภายในอาคาร (Indoor Space)

การสร้างพื้นที่ภายในอาคารให้มีการดึงดูดสายตาจากคนภายนอกเข้ามาใช้ในอาคาร เช่น การเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือสวนแนวตั้งในอาคาร เพื่อให้มีพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจส่งผลให้พื้นที่ที่มีความน่าใช้งานรุ่มร้อนมากขึ้น

9) โครงสร้างหรืออาคารขนาดใหญ่ (Concourses and Mega Structures)

โครงสร้างหรืออาคารขนาดใหญ่ ควรจะมีพื้นที่ลานสาธารณะหรือต้นไม้เข้ามาช่วยลดทอนอาคารให้ไม่ใหญ่เกินไปและช่วยนำสายตา เพื่อให้คนเข้าไปใช้งานภายในอาคาร

10) เมืองและพื้นที่ขนาดเล็ก (Smaller Cities and Spaces)

เมืองและพื้นที่ขนาดเล็ก เป็นขนาดที่เหมาะสมสำหรับชุมชน ผู้คนที่อยู่อาศัยสามารถเดินออกมาเพื่อใช้พื้นที่ลานสาธารณะของชุมชนได้อย่างอเนกประสงค์ เช่น พักผ่อนหย่อนใจ จัดกิจกรรมของชุมชน และพื้นที่ออกกำลังกาย เป็นต้น

11) สิ่งดึงดูดคน (Triangulation)

การเปรียบเทียบข้อค้นพบของปรากฏการณ์ที่ทำการศึกษา จากแหล่งและมุมมองที่แตกต่างกัน ผู้คนส่วนใหญ่ชอบไปเที่ยวสวนสาธารณะ พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก มีความหนาแน่นสูง และมีการใช้งานพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ การเพิ่มกิจกรรมเข้าไปในสวนสาธารณะจะสามารถดึงดูดคนเข้าร่วมกิจกรรมได้มาก เช่น การร้องเพลงเปิดหมวก การแสดงตลก หุ่นนิ่ง สิ่งเหล่านี้จะเป็นการเพิ่มความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่สวนสาธารณะ

จากองค์ประกอบของเมืองที่ดีมีทั้งหมด 11 อย่าง สามารถนำไปประยุกต์กับการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl) : กรณีศึกษา ย่านบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยประยุกต์ใช้เป็นเครื่องมือสำรวจพฤติกรรมการใช้งานของพื้นที่ ว่าในพื้นที่ตลาดบางใหญ่มีความเป็นเมืองสำหรับผู้คนหรือไม่ การใช้งานในชีวิตประจำวันเป็นอย่างไร และพื้นที่ไหนที่มีลักษณะความเป็นเมืองของผู้คน

2.4 แนวคิดเมืองของผู้คน Jan Gehl

ในปัจจุบันสิ่งที่สำคัญที่สุดคือ มนุษย์ ผู้ที่อยู่อาศัยทั่วทุกแห่งในเมือง โดยมีการกำหนดวิสัยทัศน์ เพื่อให้เมืองมีชีวิตชีวา เมืองปลอดภัย เมืองยั่งยืน เมืองสุขภาวะ ซึ่งสามารถส่งเสริมการเดินเท้า การใช้จักรยาน และส่งเสริมการใช้พื้นที่ลานสาธารณะในชุมชนเมืองร่วมกับการจัดกิจกรรม ซึ่งอาจเป็นกิจกรรมประจำวันหรือโอกาสพิเศษต่าง ๆ โดยรูปแบบเมืองทั้ง 4 เมือง มีรายละเอียด ดังนี้ (Gehl, 2010)

2.4.1 เมืองมีชีวิตชีวา

เมืองที่เชื่อเชิญให้ผู้คนออกมาใช้พื้นที่สาธารณะ การทำให้ผู้คนรู้สึกได้ว่าเมืองเป็นมิตรกับคนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และความสะดวกในการใช้พื้นที่ลานสาธารณะของเมือง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญต่อศักยภาพการเป็นเมืองที่มีชีวิตชีวา การใช้ชีวิตในพื้นที่สาธารณะโดยเฉพาะโอกาสทางสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงเป็นสิ่งดึงดูดต่าง ๆ ที่ทำให้เมืองมีชีวิตชีวา โดยนักผังเมืองเป็นบุคคลสำคัญมีเป้าหมายในการทำงานมากกว่าการเดินและปั่นจักรยานภายในเมือง ขอบเขตของงานคือการจัดการพื้นที่ให้มีเพียงพอสำหรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น ทำให้ผู้ใช้งานพื้นที่ในเมืองมีปฏิสัมพันธ์กับสังคมที่อยู่รอบ ๆ ตัว และส่งเสริมให้พื้นที่สาธารณะมีชีวิตชีวา พร้อมใช้งาน ก่อให้เกิดการมีปฏิสัมพันธ์ในสังคมคนหลากหลายกลุ่มอยู่ร่วมกันในพื้นที่เมืองแสดงให้เห็นว่าพื้นที่นั้นมีคุณค่า เมืองที่มีชีวิตชีวาควรมีความหลากหลายและซับซ้อนของผู้อยู่อาศัยรวมถึงผู้ใช้งานพื้นที่ กิจกรรมทางสังคมและกิจกรรมสันติภาพผสมผสานรวมไปกับพื้นที่สัญจรและกิจวัตรประจำวัน

1) การรวมหรือกระจายของผู้ใช้งานพื้นที่และการทำกิจกรรมต่าง ๆ

ในพื้นที่เมืองปัจจุบัน รูปแบบการใช้ชีวิตและโลกออนไลน์ทำให้คนมีปฏิสัมพันธ์กันน้อยลง มีจำนวนผู้คนและการทำกิจกรรมน้อยลงไป ทำให้การเติมเต็มพื้นที่เมืองมีศักยภาพน้อยลง แต่กระบวนการวางผังเมือง การวางแผนจัดงานกิจกรรมยังคงมีความต้องการให้คนใช้พื้นที่ลานสาธารณะให้มากขึ้น เช่น การพักผ่อนหย่อนใจ การออกกำลังกาย การพบปะพูดคุย เป็นต้น โดยโครงสร้างเมืองแบบเกาะตัวกันอยู่หนาแน่นประกอบกับเส้นทางเดินเท้าที่มีอยู่มากมาย จนกลายเป็นโครงข่ายทางเดินเท้า ซึ่งใช้เส้นทางที่สั้นที่สุดและใช้พื้นที่น้อย เส้นทางเดินเท้าสามารถส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ส่งเสริมเศรษฐกิจระหว่างทางเดินเท้า เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร อนุสาวรีย์ และอาคารสาธารณะ การมีคนเดินผ่านทำให้มีโอกาสที่จะจับจ่ายใช้สอยหรือเข้าไปใช้งานพื้นที่มากขึ้น ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีประโยชน์ใช้สอยที่เหมาะสมกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนสมัยใหม่ ซึ่งนิยมเคลื่อนที่ด้วยวิธีการเดินเท้าและขี่จักรยาน

2) การลดระยะทางสำหรับทางเดินให้สั้นและสมเหตุสมผล การสร้างพื้นที่ขนาดเล็กในเมือง และการจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่เมือง โดยลักษณะทั้ง 3 รูปแบบนี้ช่วยส่งเสริมความมีชีวิตชีวาสามารถเข้าถึงได้สะดวก

3) ปริมาณผู้ใช้พื้นที่และคุณภาพของพื้นที่ เป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดรูปแบบของลานสาธารณะในเมือง รวมไปถึงระยะเวลาในการใช้พื้นที่ ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมหรือประสบการณ์ต่อคนเดินเท้าด้วย

4) การใช้ประโยชน์อาคารอย่างหลากหลายและการดูแลรักษาเมือง โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณชั้นล่างของอาคารเป็นพื้นที่ที่คนเดินเท้าสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกสบายมากที่สุด สามารถมองเห็นและสัมผัสอย่างใกล้ชิดและส่งผลต่อความรู้สึกอย่างมากมีอิทธิพลอย่างชัดเจนต่อความมีชีวิตชีวาในเมือง ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิต ทำให้เกิดประสบการณ์รับรู้พื้นที่ที่ดีและสร้างเอกลักษณ์ให้แต่ละในพื้นที่ มีการตกแต่งด้านหน้าอาคารยาวประมาณ 5-6 เมตร หรือสิ่งตกแต่งอื่น ๆ ที่สามารถดึงดูดสายตาต่อความยาวประมาณ 100 เมตร ระยะของการตกแต่งหน้าอาคารบนถนนเหล่านี้หมายถึงการมีกิจกรรมใหม่ ๆ และมีสิ่งดึงดูดให้ดูทุก ๆ 5 วินาที จนทำให้คนเดินเท้ารู้สึกว่าการเดินทางสั้นลง ด้านหน้าอาคารมีเก้าอี้สำหรับนั่งพักคอย หรือนั่งดื่มกาแฟเสมือนเป็นเฟอร์นิเจอร์ของเมืองทำให้คนเลือกที่จะนั่งพูดคุยสังสรรค์กันมากขึ้น ทั้งในพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัว ทั้งในร่มและกลางแจ้ง

5) ลักษณะของยูนิตอาคารหน้าแคบและหน้ากว้าง

ลักษณะของยูนิตอาคารหน้าแคบ มีประตูหลายบาน หน้าต่างบานสูงสามารถมองเห็นสิ่งของที่อยู่ด้านในอาคาร และองค์ประกอบของอาคารในแนวตั้ง โดยด้านหน้าอาคารช่วยทำให้มีความน่าสนใจและมีชีวิตชีวามากขึ้น ส่งเสริมให้เกิดความรู้สึกอยากมีประสบการณ์ร่วมกันเพิ่มมากขึ้น การเดินบนทางเท้าในเมืองจะให้ความรู้สึกปลอดภัยมากขึ้นและให้ความรู้สึกถึงระยะทางสั้นลง กิจกรรมบริเวณพื้นที่ชั้นล่างจะมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับคนเดินเท้า ท้องถนนในเมืองมาก เนื่องจากมีพื้นที่ต่อเนื่องกัน

6) กระบวนการจัดการ เวลาที่ใช้งาน จำนวนผู้ใช้งาน และความดึงดูดใช้งาน

กระบวนการจัดการให้เมืองมีความเจียบสงบ คือ คุณภาพของลานสาธารณะในเมืองที่มีค่าและเป็นสิ่งที่คนต้องการความสุข คนในเมืองมีการพบปะกันระหว่างคือเรื่องที่สำคัญที่สุดซึ่งสามารถทำให้เมืองมีชีวิตชีวา จำนวนผู้ใช้งานและใช้เวลาในพื้นที่ลานสาธารณะมากขึ้น ส่งผลต่อความหนาแน่นในเมือง การพัฒนาอาคารที่ดึงดูดการใช้งานสอดคล้องกับปริมาณคนในเมือง

2.4.2 เมืองปลอดภัย

คนในเมืองใช้งานพื้นที่สาธารณะของเมือง ซึ่งทำให้ผู้ใช้งานเป็นสายตาเฝ้าระวังความปลอดภัยให้ซึ่งกันและกัน การออกแบบเมืองให้มีสิ่งที่ดึงดูดคนออกมาเดินมากขึ้น สามารถช่วยเพิ่มปริมาณกิจกรรมและความรู้สึกได้ถึงความปลอดภัยทั้งภายในและโดยรอบพื้นที่เมือง โดยมีสายตามากมายตลอดแนวถนนและมีสิ่งจูงใจให้ติดตามเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นรอบตัว และมุมมองจากอาคารที่พักอาศัยที่อยู่ทุกทิศทาง ความรู้สึกปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ หากต้องการให้คนเข้าไปใช้ชีวิตในพื้นที่เมืองอย่างมีชีวิตชีวา จำเป็นต้องมีสิ่งดึงดูดการใช้งานและสร้างความรู้สึกปลอดภัย โดยมีองค์ประกอบ 2 ประการ คือ ความปลอดภัยในด้านการจราจร และการป้องกันอาชญากรรม

1) ความปลอดภัยในด้านการจราจร

ปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาในเมืองเพิ่มมากขึ้นตลอดเวลา จนทำให้การจราจรติดขัดและอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงส่งผลกระทบต่อตรงต่อคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน พื้นที่สำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานถูกลดความสำคัญลง มีลักษณะเป็นทางเดินขนาดเล็ก อีกทั้งยังมีการตั้งป้ายจราจร เพิ่มที่จอดรถจักรยานยนต์ เสาคอนกรีต เส้าไฟส่องสว่างบนถนน และสิ่งกีดขวางทางกายภาพยังมีสิ่งอื่น ๆ เช่น สัญญาณรถไฟข้ามถนน สะพานลอยสำหรับคนเดินเท้า การอำนวยความสะดวกให้คนเดินเท้าหรือการใช้จักรยานสามารถใช้งานพื้นที่เมืองได้อย่างปลอดภัย เหมาะสำหรับคนทั้งหมด ได้แก่ เด็ก วัยรุ่น คนสูงอายุ และคนพิการ ดังนั้นการออกแบบถนนที่สมบูรณ์แบบ คือ การผสมผสานประเภทของช่องทางสัญจรของรถยนต์ รถโดยสารสาธารณะ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน

2) สวัสดิภาพและความปลอดภัย

ความปลอดภัยภายในสังคม ตามวิสัยทัศน์ในอุดมคติของเมืองที่มีความปลอดภัยกลายเป็นสิ่งที่ดูแลได้ยากในสังคมเมืองหลายแห่ง จากปัจจัยทางด้านความไม่เท่าเทียมกันในสังคมและสภาพเศรษฐกิจ เป็นสิ่งที่กระตุ้นให้มีอาชญากรรมสูงขึ้น ดังนั้นการสร้างสวัสดิภาพและความปลอดภัย ได้แก่ การดูแลทรัพย์สินและชีวิตความปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็นในชุมชนเมือง การสร้างกำแพงรั้วสูง ลูกกรงเหล็ก ป้ายเตือน กล้องวงจรปิด พนักงานรักษาความปลอดภัยพร้อมอาวุธบริเวณร้านค้าและธนาคาร เป็นต้น และการสร้างปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน ความปลอดภัย และควมมีชีวิตชีวาของเมือง เพื่อให้มีผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะ เดินเท้าและใช้จักรยานสามารถช่วยเพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะด้วยการเป็นหูเป็นตาบนถนน และทางเดินเท้า ซึ่งในช่วงเวลากลางคืนยังคงมีสำนักงานร้านอาหาร ร้านค้า และคาเฟ่ ที่มีคนใช้งานอยู่แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นและการพบปะสังสรรค์ จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน

การออกแบบผังเมืองที่ดี ด้วยการมีโครงสร้างถนนที่สมบูรณ์และองค์ประกอบของทางเท้า จะช่วยให้เมืองมีความปลอดภัยมากขึ้น มีจุดหมายตาที่ชัดเจน ลานสาธารณะ ถนนสายสำคัญ ป้ายบอกทาง ระบบไฟส่องสว่างที่ดี เป็นองค์ประกอบสำคัญของความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างเมืองและความรู้สึกปลอดภัย พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ ควรมีการกำหนดขอบเขตให้ชัดเจนจากแนวกำแพง รั้วต้นไม้ พุ่มไม้ ส่วนการเชื่อมต่อพื้นที่เป็นกิ่งสาธารณะและกิ่งส่วนตัว จะช่วยให้คนเดินเท้ารับรู้ได้ถึงอาณาเขตการเปลี่ยนแปลง ซึ่งต้องมีสัดส่วนที่พอเหมาะสามารถรักษา ระยะห่าง การเปลี่ยนวัสดุปูทาง การแยกระดับพื้นที่แตกต่างกัน การใช้ระดับ ขั้นบันได ภูมิทัศน์ เฟอร์นิเจอร์ แนวต้นไม้ ประติมากรรม และกันสาด สามารถใช้กำหนดตำแหน่งเริ่มต้นและสิ้นสุดของพื้นที่สาธารณะ

2.4.3 เมืองยั่งยืน

เมืองยั่งยืนมีระบบการคมนาคมที่สมบูรณ์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การสัญจรสีเขียว (Green Mobility) คือ การสัญจรโดยการเดินเท้า จักรยาน หรือระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อม ลดการใช้ทรัพยากร ลดการปล่อยมลพิษ ลดการปล่อยคาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศ และลดระดับเสียงรบกวน ทำให้ประชาชนสนใจการวางผังเมืองที่ยั่งยืนเพิ่มมากขึ้น โดยแนวคิดของความยั่งยืนนั้นนำมาใช้กับการวางผังเมืองในลักษณะภาพกว้าง โดยทั่วไปจะมีการใช้พลังงานและปล่อยของเสียออกไปจากแหล่งที่ใช้พลังงานซึ่งไม่มีการคำนึงถึงผลกระทบจากมลพิษ ดังนั้นในภาคอุตสาหกรรม จึงควรมีการวางแผนด้านการจัดหาพลังงานสะอาด การใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพ ระบบการจัดการขยะ ระบบการสัญจรหรือคมนาคมสนับสนุนคนเดินเท้าและการขี่จักรยาน และระบบขนส่งสาธารณะที่ดี องค์ประกอบที่กล่าวมานี้มีส่วนในการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน เพราะนอกจากจะช่วยลดการใช้พลังงานแล้วยังทำให้ประชาชนในเมืองมีสุขภาพที่ดีด้วย ซึ่งระบบการจัดการเมืองที่สามารถใช้งานได้ดีจะต้องอาศัยความร่วมมือของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ทำให้รับรู้ถึงความเป็นเอกลักษณ์ของย่านและสังคมเมืองตั้งแต่ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ด้านสังคม และด้านวัฒนธรรม โดยมีขั้นตอนสำคัญที่นำไปสู่เมืองยั่งยืน รายละเอียดดังนี้

1) เมืองสำหรับคนเดินเท้าและการขี่จักรยาน

การให้ความสำคัญกับการสัญจรของคนเดินเท้าและจักรยาน เป็นระบบโครงข่ายการสัญจรหลักของเมือง และเป็นนโยบายที่สำคัญของความยั่งยืนในภาพรวมของเมือง ระบบการสัญจรหรือคมนาคมด้วยการเดินเท้าและขี่จักรยานจะบริโภคพลังงานน้อยกว่า และมีผลต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าระบบการสัญจรหรือคมนาคมในรูปแบบอื่น ๆ แทบจะไม่มีเสียงรบกวนและไม่สร้างมลภาวะ เมื่อ

เปรียบเทียบอัตราการบริโภคพลังงานกับระยะทาง ระบบการสัญจรหรือคมนาคม ด้วยจักรยานต่อการเดินเท้าต่อการใช้รถยนต์เท่ากับ 1 : 3 : 60 ของหน่วยพลังงาน หรือกล่าวอีกอย่างหนึ่งได้ว่าการใช้จักรยานจะไปได้ไกลกว่าการเดิน 3 เท่าจากการใช้พลังงานที่เท่ากัน ส่วนรถยนต์จะใช้พลังงานมากกว่าจักรยาน 60 เท่า และมากกว่าการเดิน 20 เท่า

ดังนั้นระบบการสัญจรหรือคมนาคม ด้วยการเดินเท้าและการใช้จักรยานไม่ได้ทำให้พื้นที่เมืองเกิดความแออัด เพราะคนเดินเท้าต้องการทางเดินที่เรียบง่าย โดยรูปแบบทางเดินเท้ามี 2 รูปแบบ คือ เขตทางมีขนาดความกว้าง 3.5 เมตร และถนนคนเดินมีขนาดความกว้าง 7 เมตร สามารถรองรับคนได้ถึง 20,000 คนต่อชั่วโมง ส่วนทางจักรยานมีขนาดความกว้าง 2 เมตร สามารถรองรับจักรยานได้ถึง 10,000 คันต่อชั่วโมง โดยปกติทางจักรยานสามารถสัญจรได้มากกว่าทางรถยนต์ถึง 5 เท่า ส่วนที่จอดรถจักรยานใช้พื้นที่น้อยเมื่อเทียบกับที่จอดรถยนต์ คือ 10 : 1 หรือกล่าวอีกอย่างหนึ่งได้ว่าที่จอดรถจักรยาน 10 คันในที่จอดรถ 1 คัน สรุปการสัญจรของคนเดินเท้าและการใช้จักรยานจะช่วยประหยัดพื้นที่การสัญจรบนท้องถนนและช่วยสร้างพื้นที่สีเขียวของเมืองเพิ่มมากขึ้นด้วยการลดมลภาวะและลดการปล่อยมลพิษสู่บรรยากาศ

2) ระบบขนส่งสาธารณะที่ดี

ระบบการขนส่งสาธารณะที่ดีสำหรับชุมชนเมือง มีความครอบคลุมทุกเส้นทางการสัญจรทั้งถนนสายประธาน ถนนสายหลัก และถนนสายรอง โดยต้องมีคุณภาพของการให้บริการที่มีมาตรฐาน ปริมาณรถสาธารณะที่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและเวลาปกติทั่วไป ทำให้ประชาชนเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าใช้รถยนต์ส่วนตัว จะช่วยลดปริมาณรถบนท้องถนน ลดการปล่อยมลพิษในเมืองและทำให้การจราจรติดขัดน้อยลง

3) ความยั่งยืนทางสังคมกับพื้นที่สาธารณะของเมือง

ความยั่งยืนทางสังคมเป็นมิติทางด้านความเสมอภาคในสังคม โดยให้ความสำคัญกับความเท่าเทียมกันในสังคม เช่น การพบปะกับคนอื่น ๆ ในพื้นที่สาธารณะของเมือง องค์ประกอบที่สำคัญคือ การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะอย่างสะดวกสบาย สถานที่ดึงดูดการใช้งาน ทำให้ผู้ใช้งานรู้สึกถึงการเชื่อมโยง จนทำให้เกิดการรวมพลอย่างเป็นทางการและไม่ทางการของคนเมือง สามารถทำให้เกิดความเสมอภาคของการใช้งานพื้นที่ โดยรองรับการใช้อย่างหลากหลายของคนในสังคม และแบ่งปันพื้นที่สาธารณะของเมืองร่วมกัน

2.4.4 เมืองสุขภาวะ

การสร้างเมืองสุขภาวนั้นได้รับผลมาจากการเดินเท้าหรือการใช้จักรยานในเมือง จนกลายเป็นกิจกรรมโดยปกติทั่วไป และเป็นกิจวัตรประจำวันของคนเมือง โดยความสัมพันธ์ระหว่างสุขภาพกับการวางผังเมืองเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยาก ซึ่งการสร้างเมืองสุขภาวนี้นี้จะมุ่งเน้นไปที่สุขภาพของคน และนโยบายสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับคนเมือง การเปลี่ยนแปลงมากมายในสังคมที่มีพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว นำไปสู่ความท้าทายใหม่ ๆ ของนโยบายเพื่อสุขภาพ ในปัจจุบันรถยนต์กลายเป็นวิธีการสัญจรหลักของการเดินทางที่มีเพิ่มมากขึ้น เทคโนโลยีช่วยอำนวยความสะดวกให้คนเมืองมากขึ้น เช่น การเดินขึ้นบันไดถูกแทนที่ด้วยบันไดเลื่อนและลิฟต์ โดยส่วนใหญ่แล้วคนเมืองจะใช้เวลาว่างที่บ้าน ทำกิจกรรมทั่วไปในกิจวัตรประจำวัน เช่น นั่งดูทีวี รับประทานอาหาร โดยเฉพาอย่างยิ่งการกินอาหารที่ไม่มีประโยชน์ และนอนหลับ ทำให้หลายคนไม่มีโอกาสได้ใช้ร่างกายเพื่อการออกกำลังกายจนทำให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพ

1) การออกกำลังกายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน

สิ่งที่สำคัญอย่างหนึ่งของนโยบายสุขภาพ คือ การเชื่อเชิญให้คนออกมาใช้จักรยานให้มากขึ้น ทำกิจกรรมนอกบ้าน โดยสามารถทำให้เกี่ยวข้องกับกิจวัตรประจำวันของคนเมือง ซึ่งปกติการเชื่อเชิญต้องประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ดี มีมาตรฐาน มีรูปแบบของเส้นทางสำหรับการเดินหรือการวิ่งที่มีคุณภาพ ร่วมกับการประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้คนเมือง ทราบถึงประโยชน์และโอกาสของการใช้พลังงานเพื่อการเดินทาง ตัวอย่างของเมืองใหญ่ที่กำลังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสร้างวัฒนธรรมรูปแบบใหม่ของเมืองที่สนับสนุนให้คนเดินเท้าและใช้จักรยานมากขึ้น คือ นิวยอร์ก ซิตี้ และเม็กซิโกซิตี ซึ่งสามารถทำให้การใช้กิจวัตรประจำวันของคนเมืองสัมพันธ์ไปกับการสัญจรของคนเดินเท้าและใช้จักรยานเข้าครอบครองพื้นที่ต่าง ๆ ในเมืองได้เป็นอย่างดี ดังนั้นปัญหาเรื่องสุขภาพมากมายอาจจะลดลงและคุณภาพชีวิตของคนเมืองก็จะได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นด้วย การผสมผสานในรูปแบบการสัญจรทำให้คนเมืองใช้ชีวิตประจำวันได้อย่างง่ายและสะดวกสบายมาก ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีพื้นที่สาธารณะของเมืองเป็นสถานที่พบปะกัน มีกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น ตลาด แสดงดนตรี เล่นกีฬา นั่งพักผ่อนหย่อนใจ เป็นพื้นที่ทางผ่านที่มีการเดินทางไปมาระหว่างสถานที่ต่าง ๆ ในเมือง

2) องค์ประกอบของทางเดินเท้าและทางจักรยาน

การยกระดับโครงข่ายของการเดินเท้าและการใช้จักรยาน โดยวิธีการสร้างทางเดินเท้าให้กว้างขึ้นเหมาะสมสำหรับปริมาณคนในเมือง การเลือกใช้วัสดุผิวทางเท้าและทางจักรยานที่ดีขึ้นเหมาะ

สำหรับคนทั้งมวล เช่น เด็ก ผู้ใหญ่ คนชรา และผู้พิการ ทำให้คนรู้สึกว่าการเท้าสำหรับคนมีความสำคัญในระดับเดียวกับถนนสำหรับรถยนต์ การเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้ความร่มเงาบนทางเท้า ลดปริมาณสิ่งกีดขวางที่ไม่จำเป็น ปรับปรุงระบบทางข้ามถนนให้มีความปลอดภัย มีเป้าหมาย คือ ทำให้คนเมืองสามารถเดินได้ง่าย สะดวก มีสัญลักษณ์บอกทางที่ชัดเจน ระบบไฟส่องสว่าง และมีความปลอดภัยทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน ทำให้คนมีความเพลิดเพลินกับสภาพแวดล้อมของทางเดินเท้าในเมืองที่มีความสวยงาม ประกอบกับเฟอร์นิเจอร์เมืองที่ดี อำนวยความสะดวกต่อการนั่งพักผ่อนหย่อนใจ

2.5 ทฤษฎีชีวิตสังคมเมือง

เจน เจคอบส์ (1961) เขียนหนังสือ The Death and Life of Great America Cities อ้างอิงใน กำธร กุลชล (2545, p. 223) โดยให้ความสำคัญกับวิถีชีวิตความเป็นอยู่แบบธรรมดาสามัญ และการใช้ชีวิตร่วมกันอย่างอบอุ่น ตลอดแนวถนนต่าง ๆ ในเมืองใหญ่ ซึ่งชาวเมืองทั้งหลายมีความคุ้นเคยมาหลายชั่วอายุคน

เจน เจคอบส์ ได้รวบรวมประสบการณ์จากการใช้ชีวิตในเมืองต่าง ๆ มาประมวลเป็นข้อเสนอแนะต่าง ๆ ซึ่งอาจสรุปเป็นทฤษฎีชีวิตสังคมเมืองที่เน้นเรื่อง “ถนนและความหลากหลาย” ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาชีวิตในพื้นที่สาธารณะในงานวิจัยชิ้นนี้ ดังนี้

2.5.1 ถนน

1) ถนนและทางเท้าคือดัชนีชี้วัดคุณภาพของเมือง เมืองใดมีถนนและทางเท้าที่มีชีวิตชีวา เมืองนั้นมีความน่าสนใจแต่ในทางตรงกันข้าม เมืองที่มีถนนที่เงียบเหงาจะรู้สึกน่าเบื่อและไม่ปลอดภัย

2) การออกแบบถนนให้มีชีวิตชีวา ทำได้โดยการดึงดูดให้มีผู้คนเดินผ่านไปผ่านมาอยู่ตลอดเวลา เช่น มีร้านค้าที่หลากหลาย จำหน่ายสินค้า พิเศษ หรือให้บริการซึ่งที่อื่น ๆ ไม่มี ถนนและทางเท้าที่มีผู้คนเดินผ่านจำนวนมากจะเกิดความน่าสนใจ เพราะผู้คนมักชอบดูผู้คนด้วยตัวเอง ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงไม่ควรออกแบบถนนสายต่าง ๆ ให้มีลักษณะเหมือนกันไปหมด

3) การออกแบบถนนให้มีความปลอดภัย จะต้องสร้างแนวแสดงอาณาเขต (Territory) ส่วนบุคคล - ส่วนสาธารณะ ให้แตกต่างอย่างเห็นได้ชัดอาคารชั้นบนที่ชิดขอบทางเท้า ก็ควรออกแบบให้มีส่วนยื่นล้ำออกไปในลักษณะ Bay Window เพื่อให้ผู้ที่อยู่อาศัยภายในอาคารสามารถกวาดสายตามองเห็นสิ่งที่เกิดขึ้นบนท้องถนนทั้งทางซ้ายและขวาได้มากที่สุด อนึ่งถนนที่ยาวเกินไป เช่น ถนนบางสายในนิวยอร์ก ซึ่งยาว 300 เมตร ก็ควรตัดลงครึ่งหนึ่งเพื่อสร้างเส้นทางลัดให้เดินสั้นลงและเพิ่มร้าน

ห้วงมณนให้มากขึ้น ถนนซึ่งไม่ค่อยมีผู้คนเดินผ่านหรือไม่มีสายตาคอยเฝ้าระวัง มันจะกลายเป็นแหล่งอาชญากรรมของแก๊งวัยรุ่นและพวกมิจฉาชีพ

2.5.2 ความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1) ในย่านใจกลางเมือง ควรใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ร้านค้า แม้กระทั่งอุตสาหกรรมที่ปราศจากมลภาวะ ทั้งนี้ เพื่อให้มีผู้คนผ่านไปผ่านมาจำนวนมาก ๆ ตลอดเวลา โดยให้เหตุผลว่าอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถทำให้สะอาด เงียบ และสวยงามได้ จึงไม่จำเป็นต้องแยกตัวออกห่างย่านอื่น ๆ

2) ควรอนุรักษ์อาคารเดิม ๆ ไว้ให้มีสัดส่วนมากกว่าอาคารใหม่เพื่อรักษาระดับเศรษฐกิจท้องถิ่น

3) การสร้างความหนาแน่นของอาคารและผู้คน เพื่อความมีชีวิตชีวาและความหลากหลายในย่านใจกลางเมือง โดยเฉพาะเมืองใหญ่แต่ไม่ใช้การสร้างความแออัด สร้างบรรยากาศของอากาศหลายรูปแบบ เกิดบรรยากาศที่มีชีวิตชีวา ผู้คนก็จะพบปะสังสรรค์และช่วยกันสอดส่องดูแลความปลอดภัย

4) แนวคิดที่เป็นจุดเด่นของเจน เจคอบส์ ได้แก่ (1) การคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้งาน ไม่ใช่ของผู้ออกแบบ (2) การใช้ที่ดินผสมผสานไม่แบ่งแยกอย่างเด็ดขาด (3) การออกแบบให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของสังคม

2.6 แผนพัฒนาท้องถิ่น

แผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรีปี พ.ศ. 2561 – 2565 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปฏิบัติงานจึงกำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2561-2565 โดยจังหวัดนนทบุรีเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยคุณภาพดีของประชาชน มีสภาพเศรษฐกิจ ที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ พันธกิจตัวชี้วัด รวมทั้งแผนงานโครงการของแผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรี 5 ปี พ.ศ. 2561-2565 (สำนักงานจังหวัดนนทบุรี, 2562)

1) วิสัยทัศน์จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดนนทบุรี เป็นเมืองที่อยู่อาศัยคุณภาพดีและมีเศรษฐกิจสร้างสรรค์

2) เป้าประสงค์รวม

2.1) จังหวัดนนทบุรีเป็นเมืองที่น่าอยู่รองรับการอยู่อาศัยของคนทุกระดับ

2.2) จังหวัดนนทบุรีเป็นเมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า และภาคบริการให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

2.3) จังหวัดนนทบุรีเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3) พันธกิจของจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2561 – 2565

3.1) พัฒนาและบริหารจัดการจังหวัดนนทบุรีให้เป็นเมืองที่น่าอยู่รองรับการอยู่อาศัยของคนทุกระดับ

3.2) พัฒนาและส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีการดำรงชีวิตตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

3.3) เสริมสร้างและพัฒนาจังหวัดนนทบุรีให้เป็นเมืองแห่งเศรษฐกิจสร้างสรรค์ เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและภาคบริการให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

3.4) พัฒนาและบริหารจัดการจังหวัดนนทบุรีให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

4) ประเด็นยุทธศาสตร์สำหรับแผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2561 – 2564

ประเด็นยุทธศาสตร์ 1 : พัฒนาให้เป็นเมืองรองรับการอยู่อาศัยของประชาชนทุกระดับ

กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะและระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองและบริการประชาชนอย่างทั่วถึง

กลยุทธ์ที่ 2 : สร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาและส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความภูมิใจในจังหวัดนนท์ และเทิดทูลไว้ซึ่งสถาบันชาติ ศาสนา และพระมหากษัตริย์ และดำรงชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

กลยุทธ์ที่ 4 : พัฒนาระบบการให้บริการภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเติบโตของเมือง

ประเด็นยุทธศาสตร์ 2 : พัฒนาให้เป็นเมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์ให้การบริการภาค

เกษตรกรรม ภาคพาณิชย์กรรม ภาคการลงทุนการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและมีมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 1 : ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนและเศรษฐกิจฐานราก

กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนา และส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ด้านประวัติศาสตร์ วิถีชีวิตและสุขภาพ

กลยุทธ์ที่ 3 : ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นแหล่งผลิตภาคเกษตรกรรมที่มีคุณภาพและเชิงสร้างสรรค์

กลยุทธ์ที่ 4 : ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นแหล่งประกอบธุรกิจที่มีคุณภาพเชิงสร้างสรรค์

กลยุทธ์ที่ 5 : พัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีความสามารถในการประกอบอาชีพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ 3 : พัฒนาให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาพื้นที่ของจังหวัดนนทบุรีให้เป็นเมืองสีเขียว

กลยุทธ์ที่ 2 : จัดการมลพิษและขยะมูลฝอยเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมให้น่าอยู่

กลยุทธ์ที่ 3 : ส่งเสริมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

จากแผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรีปี พ.ศ. 2561 – 2565 จะเห็นได้ว่าจังหวัดนนทบุรีมุ่งเน้นการพัฒนาซึ่งนำไปสู่เมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีของคนในทุกกระดับ ความเป็นเมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และพัฒนาเมืองให้มีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการขยายตัวของเมืองชุมชนล้อมรั้ว และแนวคิดเรื่องเมืองของผู้คน ที่จะนำไปสู่การเลือกพื้นที่ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองในจังหวัดนนทบุรี

2.7 สรุปความรู้ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl)

จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎี ประกอบด้วย แนวคิดการขยายตัวของเมืองและชุมชนล้อมรั้ว โดยการขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างมาก จึงทำให้ย่านชานเมืองของกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารห้างสรรพสินค้า ตลาด ที่พักอาศัย และหมู่บ้านจัดสรรเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ทุกปี ในพื้นที่ย่านชานเมืองถูกขยายตัวไปยัง 5 จังหวัดปริมณฑล มีลักษณะความเป็นชุมชนล้อมรั้วเนื่องมาจากการขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานคร การให้ความหมายและนิยามของชุมชนล้อมรั้ว ลักษณะการปิดล้อมของชุมชนและที่มาและการเกิดหมู่บ้านจัดสรร (ชุมชนล้อมรั้ว) ต่อมาเป็นแนวคิดพื้นที่สาธารณะ การให้ความหมายและนิยามของพื้นที่สาธารณะและประเภทของพื้นที่สาธารณะแนวคิดพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ สอดคล้องกับกิจวัตรประจำวันของคนเมืองมากที่สุด พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ซึ่งมีการศึกษาจากคนหลายกลุ่มที่มีการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ และการศึกษาพฤติกรรมของผู้คนในสังคมเมือง มีแนวคิดเมืองของผู้คน Jan Gehl เป็นแนวคิดหลักของงานวิจัยนี้ซึ่งประกอบด้วย เมืองมีชีวิตชีวา เมืองปลอดภัย เมืองยั่งยืน และเมืองสุขภาวะ แนวคิดเมืองของผู้คนสัมพันธ์กับทฤษฎีชีวิตสังคมเมืองที่ประกอบด้วย ถนนและความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน กระบวนการพัฒนาเมืองจะต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาท้องถิ่น โดยแผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรีปี พ.ศ. 2561 – 2565 มีเป้าหมายพัฒนาให้จังหวัดเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยคุณภาพดีของประชาชน มีสภาพเศรษฐกิจ ที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

สรุปแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ โดยแนวคิดเมืองของผู้คนของ Gehl (2010) ประกอบไปด้วย การเดินถนน การปั่นจักรยาน และการออกมาใช้พื้นที่สาธารณะของเมือง เป็นหัวใจหลักที่สำคัญในการพัฒนาทุก ๆ ด้านของเมืองในด้านกายภาพ ส่วนในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่น่าสนใจ การที่จะบรรลุ

ซึ่งวิสัยทัศน์ของเมืองที่มีชีวิตชีวา เมืองปลอดภัย เมืองยั่งยืน เมืองสุขภาวะ ได้นั้นมีวัตถุประสงค์หลักทั้ง 4 ประการที่กล่าวมาข้างต้น ควรจะเริ่มจากการเพิ่มความใส่ใจต่อคนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองมากขึ้น หรือสร้างนโยบายที่ช่วยส่งเสริมให้ผู้คนออกมาใช้งานพื้นที่สาธารณะให้ได้มากที่สุด โดยกระทำร่วมกับกิจกรรมที่ต้องทำอยู่แล้วในแต่ละวัน นั้นเป็นการสนับสนุนอย่างดียิ่งต่อวัตถุประสงค์แห่งเมืองทั้ง 4 ประการ คือ 1) เมืองที่มีชีวิตชีวา ได้แก่ การเดินถนน การปั่นจักรยาน และการออกมาใช้พื้นที่สาธารณะของเมือง 2) เมืองปลอดภัย ได้แก่ การให้ผู้คนออกมาอยู่หรือใช้พื้นที่สาธารณะของเมือง การเดินที่ดี เช่น ทางเดินที่เอื้อต่อการเดินระยะสั้น ๆ พื้นที่สาธารณะที่น่าสนใจ ที่เหมาะแก่การเดิน การใช้งานพื้นที่ที่หลากหลาย Eye on the Street 3) เมืองยั่งยืน โดยการใช้ระบบ Green Mobility คือ การเดิน การปั่นจักรยาน และระบบขนส่งสาธารณะ และ 4) เมืองสุขภาวะ ซึ่งการเดินเท้า และการขี่จักรยานเสมือนเป็นการออกกำลังกาย สัมพันธ์กับแนวคิดการใช้พื้นที่อย่างหลากหลายประกอบกับการมีสายตาช่วยสอดส่องความปลอดภัยในเมือง (Eye on the Street) โดย Jacobs (1961) กล่าวว่าเป็นการช่วยส่งเสริมให้เมืองมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นเพราะจะทำให้ผู้คนออกมาใช้งานพื้นที่สาธารณะมากขึ้น เมื่อรวมกับการสัญจรสีเขียว เช่น การเดิน การปั่นจักรยาน หรือระบบขนส่งสาธารณะที่ดีจะส่งเสริมให้เมืองมีความยั่งยืน และเมื่อเมืองมีพื้นที่ด้านกายภาพที่ดีที่สามารถรองรับการใช้งานของผู้คน ทำให้ผู้คนรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งของเมือง มีทางเดินหรือทางจักรยานที่ดี ระบบขนส่งสาธารณะที่ดี ทำให้ผู้คนรู้สึกว่าได้ออกกำลังกายไปพร้อมกับส่วนหนึ่งของเมือง และเกิดเป็นเมืองสุขภาวะ โดยมีกิจกรรมที่สอดคล้องกับองค์ประกอบการใช้งานเมืองที่ดีของ Whyte (1980) คือ การใช้พื้นที่สาธารณะที่มีชีวิตชีวา พื้นที่นั่งพักคอย แสงอาทิตย์ ต้นไม้ อาหาร ถนน อุปสรรคต่อการใช้งาน และกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ

จากการสรุปแนวความคิดของ “Jan Gehl” ในเรื่อง Cities for People ที่พูดถึงเมืองของผู้คนได้แบ่งไว้เป็น 4 หัวข้อคือ 1) Lively City 2) Safety City 3) Sustainable City 4) Healthy City ซึ่งในแต่ละหัวข้อให้ความหมายได้ดังนี้

1. Lively City คือ การทำให้ผู้คนที่อยู่ในเมืองจำนวนมากได้รู้สึกว่าได้รับการเชื้อเชิญให้ออกมาเดินถนน ออกมาขี่จักรยานและออกใช้กิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นกำลังที่สำคัญต่อศักยภาพในการพัฒนาเมืองให้มีความมีชีวิตชีวา รวมไปถึงเรื่องการใช้ชีวิตในพื้นที่สาธารณะ

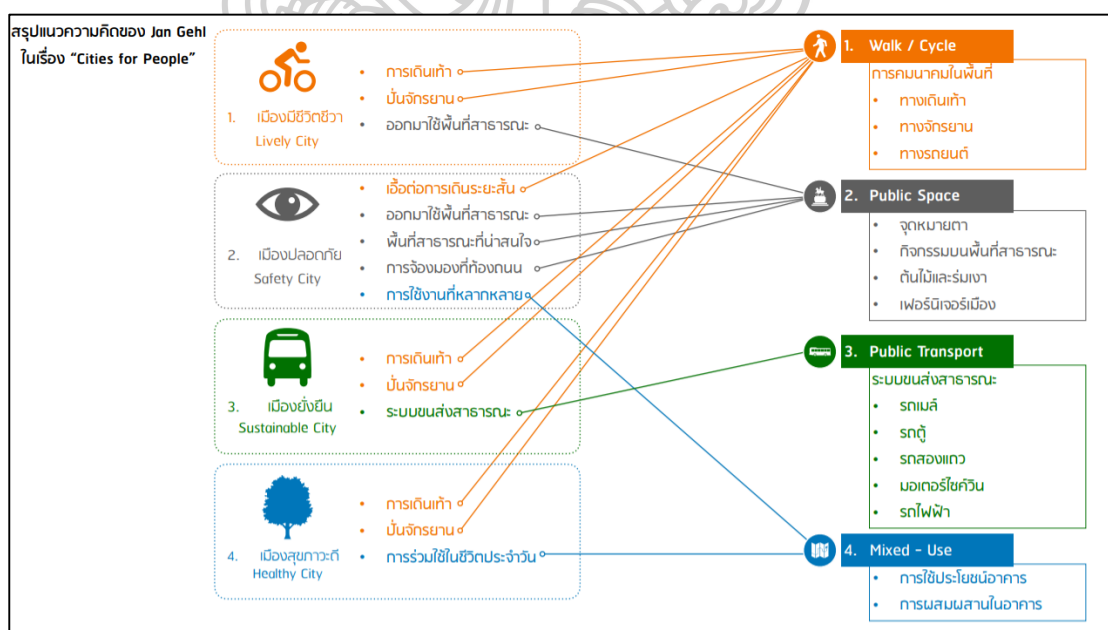
2. Safety City คือ การทำให้ผู้คนจำนวนมากที่มาใช้พื้นที่สาธารณะได้รู้สึกปลอดภัย ซึ่งเมืองที่เชื้อเชิญให้คนรู้สึกออกมาเดินนั้น จะต้องมีการสร้างเมืองที่ตอบรับและเหมาะสม เช่น เอื้อต่อการเดินในระยะสั้นๆ มีพื้นที่สาธารณะที่น่าสนใจ มีกิจกรรมในพื้นที่ที่หลากหลาย องค์ประกอบ

เหล่านี้อาจช่วยเพิ่มปริมาณกิจกรรมและความรู้สึกได้ถึงความปลอดภัยในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ เมื่อมีผู้คนออกมาใช้พื้นที่สาธารณะของเมือง มีสายตามากมายคอยสอดส่องตลอดแนวนอน และมีกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ นั้นเป็นกำลังสำคัญต่อศักยภาพที่ทำให้เกิดเมืองปลอดภัย

3. Sustainable City คือ การพัฒนาเมืองให้มีระบบคมนาคมส่วนใหญ่ไปในรูปแบบการสัญจรสีเขียว (Green Mobility) เช่น การเดินเท้า การใช้จักรยาน การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ หรือ การลดการใช้รถยนต์ การคมนาคมเหล่านี้อาจทำให้เกิดผลประโยชน์ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมโดยตรง

4. Healthy City คือ การพัฒนาเมืองมีชีวิตชีวา เมืองปลอดภัย และเมืองยั่งยืน เช่น การเดินเท้าหรือการใช้จักรยานกลายเป็นกิจกรรมธรรมชาติ ทำให้สามารถถูกใช้งานเป็นกิจวัตรประจำวันของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองได้

แนวความคิดของ “Jan Gehl” ในเรื่องเมืองทั้ง 4 เมือง ทำให้ได้ทราบคำจำกัดความและความหมายของเมืองต่าง ๆ ซึ่งจะนำไปพัฒนาเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจและการวิเคราะห์พื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ตลาดบางใหญ่ จากการศึกษาแนวคิดต่าง ๆ สามารถสรุปตัวชี้วัดที่มีความสอดคล้องกันระหว่างรูปแบบเมืองทั้ง 4 ด้านคือ 1) การเดินเท้าและการใช้จักรยาน (Walk/Cycle) 2) พื้นที่สาธารณะ (Public Space) 3) ระบบขนส่งสาธารณะ Public Transport 4) การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed – Use) (ภาพที่ 16)



ภาพที่ 16สรุปจากการวิเคราะห์แนวความคิดของ “Jan Gehl” ในเรื่อง Cities for People
ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย (2563)

จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องทำให้เห็นความหลากหลายของเนื้อหาที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองของผู้คน เพื่อใช้ออกแบบการวิจัย กระบวนการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และขั้นตอนการวิจัย ในบทที่ 3 ต่อไป



บทที่ 3

ระเบียบวิจัย

การวิจัยเรื่อง การศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวคิด “เมืองของผู้คน” (Jan Gehl) : กรณีศึกษา ย่านบางใหญ่นนทบุรี เป็นงานวิจัยที่ต้องการเสนอแนะแนวทางสำหรับการพัฒนา รูปแบบพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองย่านบางใหญ่ และพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยใช้พื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่เป็นพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาทฤษฎีและหลักการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกำหนดวัตถุประสงค์ในการวิจัย และตัวแปรที่ต้องการศึกษาแล้วนั้น จึงนำมาสร้างกระบวนการ และวิธีวิจัย เพื่อทำการศึกษาเชิงลึกทางด้าน กายภาพ และพฤติกรรมของผู้ใช้ ซึ่งเป็นขั้นตอนในการหาคำตอบของปัญหาในการวิจัยนี้โดยในส่วนของระเบียบวิจัยประกอบไปด้วย การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา คำถามของงานวิจัย ตัวแปรของงานวิจัย กลุ่มตัวอย่าง วิธีที่ใช้ในการวิจัย และหลักการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา พื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง กรณีศึกษาย่านบางใหญ่

3.1.1 ศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง กรณีศึกษาย่านบางใหญ่

การศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่ โดยการศึกษาจากแผนที่และภาพถ่ายสถานที่จริงที่มีอยู่ในระบบอินเทอร์เน็ต โดยใช้โปรแกรม Google Earth และ Street View ทำการสำรวจพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่ทั้งหมด และจำกัดพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาให้แคบลง โดยการคัดเลือกพื้นที่ที่มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่หลากหลายทั้งการใช้งานและผู้คน รวมถึงมีองค์ประกอบที่บ่งบอกถึงการทำกิจกรรมการใช้ประโยชน์ พื้นที่ที่ชัดเจน และมีการทำกิจกรรมเหล่านั้นเป็นเวลานานพอสมควรแล้ว หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้มาหาข้อสรุปในการคัดเลือกพื้นที่ต่อไป

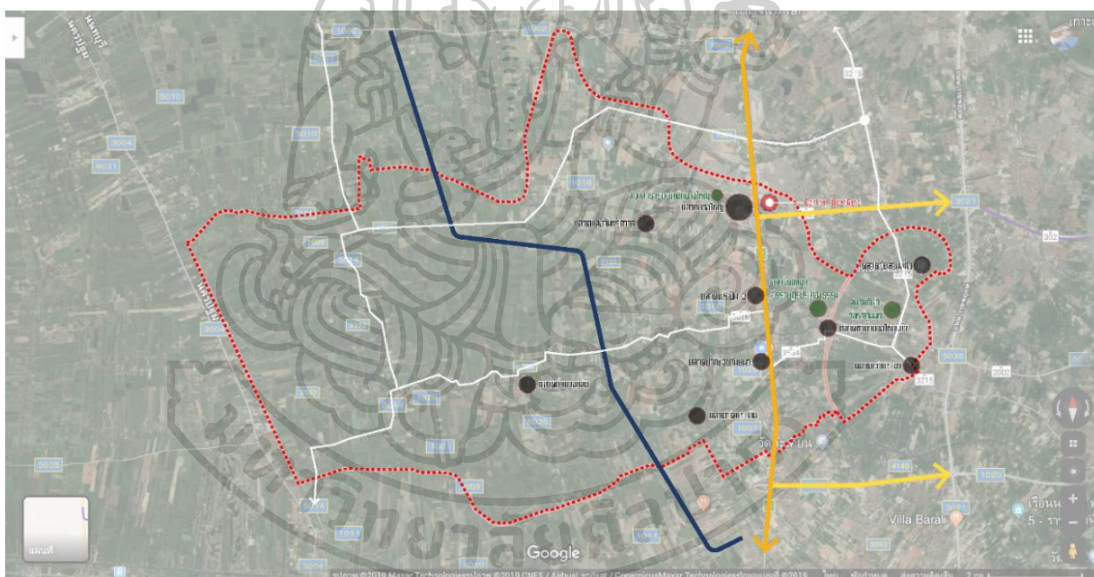
จากการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีการใช้ประโยชน์เป็นตลาดหรือพื้นที่พาณิชยกรรม ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของเมืองไปสู่ชานเมือง คนย้ายจากในเมืองเข้าไปสู่หมู่บ้านจัดสรรล้อมรั้ว ซึ่งมีลักษณะเป็นการใช้งานพื้นที่เชิงเดียว เพื่อการอยู่อาศัยเป็นหลัก ปรากฏการณ์ของการเกิดขึ้นของตลาดเหล่านั้น เพื่อที่จะรองรับการใช้งานของผู้คน เช่น การจับจ่ายใช้สอย การเข้าถึงอาหาร และการพักผ่อนเพื่อเดินทางต่อไป แต่ในขณะเดียวกันพื้นที่ตลาดเหล่านี้ก็ต้องมีการใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ เพื่อให้เป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองอย่างแท้จริง

3.1.2 ศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะ

รูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่กว่ามีการใช้ประโยชน์รูปแบบใดบ้างและตั้งอยู่ที่ใด โดยขั้นตอนในการศึกษาถึงรูปแบบที่มีการใช้ประโยชน์อยู่ในปัจจุบันของพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่ เป็นการจัดหมวดหมู่ตามลักษณะของการใช้พื้นที่ จากการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่ทั้งหมด ได้ใช้ปัจจัยด้านประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่เป็นรูปแบบการในการจัดกลุ่มแบ่งแยกประเภท

จากการศึกษาพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่พบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินใน 3 รูปแบบ ดังนี้

- 1) การใช้ประโยชน์เป็นตลาด
- 2) การใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง
- 3) การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบกึ่งสาธารณะเชิงธุรกิจ



ภาพที่ 17 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่

ที่มา : ดัดแปลงจาก Google Earth (2562) โดยผู้วิจัย

3.1.3 คัดเลือกพื้นที่ศึกษาวิจัย

ผู้วิจัยได้ทำการเลือกพื้นที่ สำหรับการศึกษาวิจัย เป็นพื้นที่สาธารณะย่านบางใหญ่เป็นจำนวน 1 แห่ง โดยการใช้ประโยชน์พื้นที่เป็นตลาด เนื่องจากปรากฏการณ์ของการขยายตัวจากเมืองไปสู่ชนเมือง การย้ายคนจากเมืองไปสู่ชนเมืองทำให้เกิดขึ้นของตลาดเหล่านี้เป็นจำนวนมากที่สุด จึงได้ทำการเลือกพื้นที่ตลาดบางใหญ่ เพราะเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดในย่านบางใหญ่และมีการใช้งานที่ค่อย้างหลากหลาย และมีความมีชีวิตชีวมากที่สุด

3.2 ตัวแปรของงานวิจัย

ในการวิจัยนี้จำเป็นต้องมีการกำหนดตัวแปรในการวิจัย เพื่ออธิบายเหตุและผล ในการเกิดพฤติกรรมภาพในพื้นที่ศึกษา ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

3.2.1 ตัวแปรต้น

ตัวแปรต้นของงานวิจัยนี้ คือองค์ประกอบและลักษณะทางกายภาพต่าง ๆ ของพื้นที่ศึกษาอันจะส่งผลต่อการเกิดพฤติกรรมภาพในพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้จากการศึกษาแนวคิดและหลักการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ ประกอบไปด้วย

1) องค์ประกอบทางกายภาพ ได้แก่ ตำแหน่งที่ตั้ง การเข้าถึง ทางสัญจร บริบทโดยรอบ จุดที่น่าสนใจ การแบ่งพื้นที่ใช้สอย อาคาร ร้านค้า ร้านอาหาร ต้นไม้ ร่มเงา ความปลอดภัย ทางเดิน ระบบขนส่งสาธารณะ

2) ปัจจัยคุณลักษณะของผู้ใช้งาน ได้แก่ เพศ ช่วงอายุ ระดับการศึกษา และระดับรายได้

- เพศ แบ่งเพศ ได้แก่ เพศชาย เพศหญิง
- ช่วงอายุ แบ่งช่วงอายุ ได้แก่ วัยเด็ก 1-11 ปี วัยรุ่น 12-25 ปี วัยผู้ใหญ่ 26-60 ปี และวัยสูงอายุ มากกว่า 61 ปี
- ระดับการศึกษา แบ่งระดับการศึกษา ได้แก่ ต่ำกว่ามัธยม มัธยมศึกษา ปวช. ปวส. อนุปริญญา ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี
- ระดับรายได้ แบ่งระดับรายได้ ได้แก่ ต่ำกว่า 6,000 บาท 6000 - 10000 บาท 10,000 - 20,000 บาท 20,000 - 30,000 บาท และมากกว่า 30,000 บาท

3.2.2 ตัวแปรตาม

ตัวแปรตามของงานวิจัยนี้ คือลักษณะพฤติกรรมที่เกิดขึ้นโดยมีความแตกต่างกัน เมื่อเกิดลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่แตกต่างกันหรือมีการเปลี่ยนแปลง ตัวแปรตามหรือผลที่เกิดขึ้นนี้สามารถแบ่งออกเป็นสองส่วนประกอบด้วย

- 1) ด้านปริมาณ คือ พื้นที่รองรับกิจกรรมต่าง ๆ มีปริมาณการใช้งานของผู้คนหรือไม่
- 2) ด้านคุณภาพ คือ ผู้คนใช้งานพื้นที่อย่างไร ใช้พื้นที่ว่างสาธารณะทำกิจกรรมอะไรบ้าง

3.3 วิธีที่ใช้ในการวิจัย

3.3.1 การเก็บข้อมูลของพื้นที่ศึกษา

- 1) ด้านกายภาพ สามารถแบ่งวิธีการเก็บข้อมูลได้เป็น 2 ส่วน คือ

- การค้นคว้าจากเอกสารที่ได้มีการบันทึกไว้แล้ว ซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูลเกี่ยวกับความเป็นมาของพื้นที่ ตำแหน่งที่ตั้ง

- การเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยการลงสำรวจสภาพบริบทโดยรอบ และองค์ประกอบต่าง ๆ ภายในพื้นที่ การเข้าถึง

2) ด้านพฤติกรรม ต้องการเก็บข้อมูล 2 ส่วน คือ ช่วงวันและเวลา และลักษณะของกิจกรรม

2.1) ช่วงวันและเวลา

ใช้การสังเกตการณ์เบื้องต้น เพื่อสังเกตความแตกต่างทั้งในเชิงพฤติกรรม และกายภาพเพื่อแบ่งช่วงเวลาที่ต้องการเก็บข้อมูลเชิงพฤติกรรม เพื่อสะท้อนความหลากหลายการใช้งานตามช่วงเวลา ซึ่งจากการสำรวจและการเก็บข้อมูลเบื้องต้น พบว่า ลักษณะการใช้งาน กลุ่มผู้ใช้งาน และปริมาณของผู้ใช้งานในวันจันทร์ถึงวันพฤหัสบดีมีความใกล้เคียงกัน จึงทำให้การสุ่มเก็บข้อมูลซึ่งเป็นตัวแทนของวันจันทร์ถึงวันพฤหัสบดี ส่วนวันศุกร์ ลักษณะการใช้งานพื้นที่ค่อนข้างจะเหมือนวันจันทร์ถึงวันพฤหัสบดีแต่จะแตกต่างกันที่จำนวนของผู้ใช้งานที่ค่อนข้างหนาแน่นมากกว่า และส่วนการใช้งานวันเสาร์ - อาทิตย์ ซึ่งเป็นวันหยุดของคนทำงาน ทำให้กลุ่มผู้ใช้และปริมาณของผู้ใช้งานมีความแตกต่างกัน จึงแยกการเก็บข้อมูลของทั้ง 3 วัน และในแต่ละวันพบว่าความแตกต่างของการใช้งาน กลุ่มผู้ใช้และปริมาณของผู้ใช้งานสามารถแบ่งได้เป็น 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงเช้า (06.00 - 12.00 น.) ช่วงบ่าย (13.00 - 16.00 น.) และช่วงเย็น (17.00 - 22.00น.) ซึ่งวันและเวลาที่แบ่งจะนำไปใช้เก็บข้อมูลเชิงลึกของพื้นที่ศึกษา (ตารางที่ 1) ลงพื้นที่สำรวจตั้งแต่วันที่ 6 - 17 มกราคม 2563

ตารางที่ 1 วันที่เก็บข้อมูลที่จะทำการแสดงข้อมูลตามช่วงเวลา

ช่วงเวลา	วันธรรมดา		วันหยุดสุดสัปดาห์
	วันจันทร์ถึงพฤหัสบดี	วันศุกร์	วันเสาร์ถึงอาทิตย์
ช่วงเช้า 06.00 - 12.00น.	วันจันทร์ที่ 06/01/63	วันศุกร์ที่ 17/01/63	วันเสาร์ที่ 04/01/63
ช่วงบ่าย 13.00 - 16.00น.	วันจันทร์ที่ 06/01/63	วันศุกร์ที่ 17/01/63	วันเสาร์ที่ 04/01/63
ช่วงเย็น 17.00 - 22.00น.	วันจันทร์ที่ 06/01/63	วันศุกร์ที่ 17/01/63	วันเสาร์ที่ 04/01/63

การจับตามองบนท้องถนน สามารถสังเกตได้จากการมองดูด้านหน้าของตัวอาคาร ซึ่งอาคารที่มีลักษณะด้านหน้าเป็นกระจก หรือเป็นโถะนั้นจะมีสายตาที่คอยสอดส่องหรือมองออกมาที่ถนนอยู่ตลอดเวลา แต่การมองที่ออกมาจากอาคารพาณิชย์นั้นส่วนใหญ่จะมองเห็นแค่ฟุตบอลบริเวณ

ด้านหน้าของอาคารแต่จะไม่สามารถมองเห็นข้ามฝั่งถนนได้ เนื่องจากการจอดรถด้านหน้าของอาคาร บังทัศนียภาพในการมองเห็น

2.2) ลักษณะของกิจกรรม

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาคือบริเวณตลาดบางใหญ่ การเข้าถึงส่วนใหญ่ใช้รถส่วนตัวเป็นหลัก กิจกรรมที่เกิดขึ้นจึงเป็นการเข้ามาในพื้นที่แล้วจอดรถเพื่อไปสถานที่ที่ต้องการใช้บริการ โดยกิจกรรมที่พบในพื้นที่ศึกษา คือ กิจกรรมที่มีการเคลื่อนไหวที่เกิดจากสถานที่ ซึ่งสามารถแบ่งเป็นประเภทย่อย ๆ ประกอบด้วย การเดิน ชื้อของ ขายของ รอรถสาธารณะ และนั่งรับประทานอาหาร

โดยผู้วิจัยจึงได้แบ่งประเภทของพฤติกรรมการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะตามกิจกรรม ดังนี้

- กิจกรรมประจำวัน ได้แก่ กิน ดื่ม ชื้อสินค้าและบริการ ทำงาน ขึ้นรถประจำทาง ขายของ และทำธุระ

- กิจกรรมทางเลือก ได้แก่ นันทนาการ กีฬา ท่องเที่ยว และเดินเล่น

- กิจกรรมทางสังคม ได้แก่ คุยกับคนรู้จัก และคุยกับคนแปลกหน้า

การเก็บข้อมูลเชิงพฤติกรรม ใช้วิธีลงพื้นที่ศึกษาตามช่วงเวลาที่ได้ทำการแบ่งไว้ และบันทึกภาพลักษณะของพฤติกรรมที่เกิดขึ้นทุก ๆ 30 นาที และนำมาทำแผนผังเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของปริมาณผู้ใช้ และกิจกรรมต่าง ๆ ในช่วงเวลาเดียวกัน เพื่อสะท้อนความหลากหลายในการใช้งาน โดยที่ข้อมูลจะปรากฏแผนผังประกอบด้วยตำแหน่งของผู้ใช้งาน และลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น ตามสรุปตัวชี้วัดเมืองของผู้คนจากบทที่ 2 คือ 1) การเดินเท้าและการใช้จักรยาน 2) พื้นที่สาธารณะ 3) ระบบขนส่งสาธารณะ 4) ความหลากหลายของกิจกรรมและความปลอดภัยในเมือง

การวิเคราะห์ความหลากหลายของกิจกรรม

สำรวจจากการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สอดคล้องกับการใช้งานพื้นที่ที่มากน้อยเพียงใด โดยการใช้งานในพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองที่มีความหลากหลายทั้งการใช้งานในแต่และพื้นที่ ช่วงวันและเวลา ในการวัดระดับการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานของพื้นที่นั้นจะใช้สูตรประเภทของกิจกรรม(จำนวนกิจกรรม) / ระยะทาง (เมตร) ซึ่งได้ค่าความหลากหลายของการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานมีหน่วยเป็น กิจกรรมต่อเมตร

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยได้ใช้แบบสังเกตการณ์(แผนที่สำรวจ) โดยการบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่ ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวันด้วยการนับด่าน (Gate Count) เพื่อเป็นเครื่องมือในการ

เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่สำคัญนี้ ได้จากกลุ่มตัวอย่างของผู้ใช้งานตลาดบางใหญ่

1) แบบสังเกตการณ์แผนที่สำรวจและการบันทึกอัตราการสัญจรผ่าน (Gate Count)

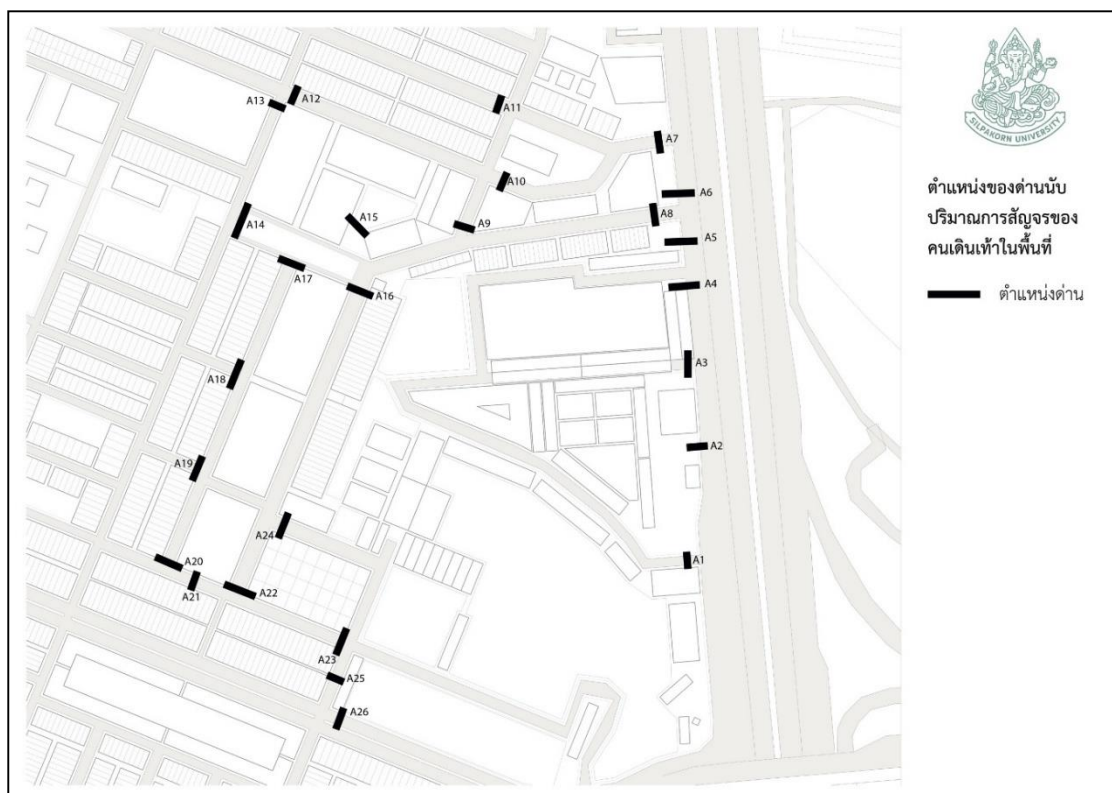
การบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า ทำให้เราทราบถึงปริมาณคนเดินเท้าที่สัญจรในแต่ละด้านของพื้นที่ แสดงให้เห็นถึงจุดหรือบริเวณที่มีปริมาณของคนเดินเท้าสัญจรผ่านสูงสุดในแต่ละช่วงเวลาของวัน เพื่อทำให้สามารถเห็นถึงภาพรวมของปริมาณผู้คนในการใช้งานพื้นที่ที่ทำการศึกษา

โดยกำหนดด้านทั้งหมด 26 ด้าน (ภาพที่ 18) ซึ่งได้กำหนดด้านการบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า โดยจะเลือกบริเวณจุดตัดหรือทางแยกสำคัญ โดยใช้ชื่อด้าน A1-A26

ทั้งนี้ก็เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลในแต่ละช่วงเวลาได้ภายในเวลาที่กำหนดไม่เกิน 2 ชั่วโมงต่อ

1 ช่วงเวลา และทำการเก็บข้อมูลระหว่างสัปดาห์ และวันหยุดสัปดาห์ โดยทำการแบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ช่วงเวลาตามตารางที่ 1 วันที่เก็บข้อมูลที่จะทำการแสดงข้อมูลตามแต่ละช่วงเวลา

โดยการเก็บข้อมูลจะใช้เวลาเก็บด้านละ 3 นาที โดยเก็บวันระหว่างสัปดาห์ (วันจันทร์และวันศุกร์) และวันหยุดสุดสัปดาห์ (วันเสาร์) เมื่อทำการเก็บข้อมูลแล้วจึงนำมาหาค่าเฉลี่ยเป็นอัตราต่อชั่วโมง ทั้งวันระหว่างสัปดาห์และวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งการเก็บข้อมูลด้วยวิธีนี้ ทำให้ทราบถึงปริมาณของคนเดินเท้าที่สัญจรผ่านพื้นที่โดยเฉลี่ยในแต่ละด้าน และบริเวณที่มีคนเดินเท้าสัญจรผ่านสูงสุดในแต่ละช่วงเวลาของวัน



ภาพที่ 18 ตำแหน่งของค่านับปริมาณการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

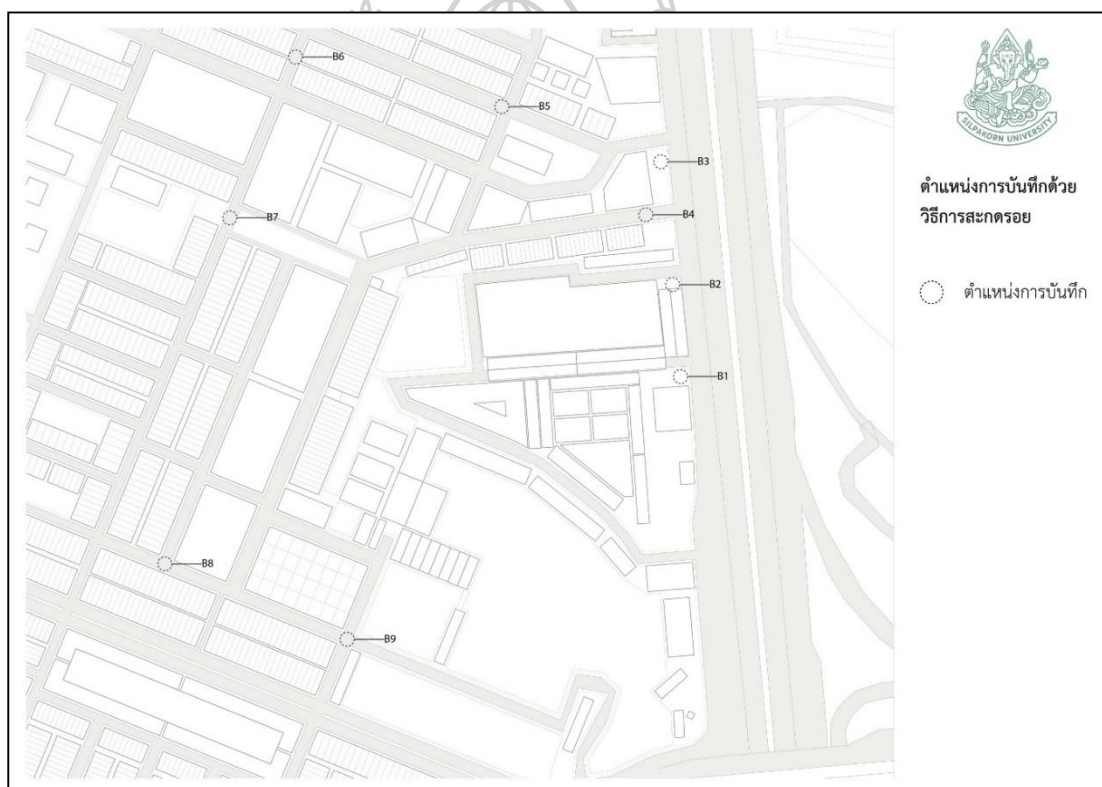
2) การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางยอดนิมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Traces)

การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางยอดนิมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน เป็นการสะกดรอยตามคนในพื้นที่ศึกษา และทำการบันทึกรูปแบบเส้นทางสัญจรที่นิยมใช้ จุดปฏิสัมพันธ์ในระหว่างการเดินทาง ของกลุ่มผู้คนหลากหลายประเภท ทำให้ทราบถึงศักยภาพในการใช้งานของบริเวณต่าง ๆ ในพื้นที่สาธารณะของคนเดินเท้าที่นิยมสัญจรเพื่อเข้าถึงและสัญจรผ่าน ทั้งนี้จะกำหนดจุดเริ่มต้นที่จะทำการสำรวจ โดยมีเส้นทางของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาไว้ 9 จุดเป็นทางเข้าออกพื้นที่ศึกษาโดยรอบ (ภาพที่ 19) โดยทำการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางยอดนิมของคนเดินเท้าในวันจันทร์ วันศุกร์ และวันเสาร์

เนื่องจากการสุ่มตัวอย่างหารูปแบบเส้นทางยอดนิมสัญจรในช่วงวันเวลาที่กำหนด จึงเลือกช่วงเวลาที่มีคนใช้งานเฉลี่ยมากที่สุดในช่วงเย็นของวันที่ทำการสำรวจ ได้แก่ เวลา 18.00 น.- 22.00 น. เพื่อสอดคล้องกับผลการบันทึกอัตราสัญจรโดยการนับด่าน

ในการเก็บข้อมูลการบันทึกความนิยมในการสัญจรของคนเดินเท้า โดยกำหนดเงื่อนไขในการติดตามคนดังนี้

- 1) เวลาในการสะกดรอยจากจุดเริ่มต้น คนละ 5 นาที
 - 2) ทำการสุมสะกดรอยตามด่านละ 3 คน
 - 3) เวลาที่จะเลิกติดตามเมื่อสิ้นสุดเวลา 5 นาที หรือเมื่อผู้ติดตามหยุดทำกิจกรรมนานกว่า 1 นาที โดยถือว่าผู้ติดตามถึงจุดหมายปลายทางในการสัญจรแล้ว
 - 4) เลิกติดตามเมื่อผู้ติดตามออกนอกขอบเขตพื้นที่การศึกษาทั้งหมดเวลาที่กำหนดไว้
- ทำการเก็บข้อมูลในวันจันทร์ที่ 6 มกราคม 2563 วันศุกร์ที่ 17 มกราคม 2563 และวันเสาร์ที่ 4 มกราคม 2563



ภาพที่ 19 ตำแหน่งจุดเริ่มต้นในการบันทึกเส้นทางยอดนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ว่าง
สาธารณะย่านชานเมืองตลาดบางใหญ่

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

3) การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snaps Short)

การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างสาธารณะอย่างเป็นระบบ โดยทำการแบ่งพื้นที่ออกเป็นส่วนย่อย ๆ ที่สามารถทำการเก็บบันทึกกิจกรรมที่เกิดขึ้น ในช่วงเวลานั้น ที่ละส่วนในขอบเขตที่สามารถมองเห็นพร้อมกันในช่วงขณะเดียว เสมือนกับการกดชัตเตอร์ของกล้องถ่ายรูป โดยจะทำการบันทึกคนและกิจกรรมต่าง ๆ ลงในแผนที่โดยแยกสัญลักษณ์ตามประเภทของคนและกิจกรรม ทำให้ทราบถึงศักยภาพการใช้งานบริเวณต่าง ๆ ในพื้นที่เพื่อนั่ง ยืน หรือหยุดเพื่อซื้อของ พูดคุย ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตอนต้น

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ โดยใช้วิธีทางสถิติเพื่อศึกษาความต้องการในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง เพื่ออภิปรายและหาคำตอบของการวิจัย และเกิดเป็นข้อเสนอแนะในการออกแบบพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองต่อไป มีดังนี้

3.5.1 วิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม ข้อมูลทางกายภาพ จำนวน ลักษณะของผู้ใช้งาน และกิจกรรมที่เกิดขึ้น โดยวิเคราะห์จากผังกิจกรรมที่ได้จากการเก็บข้อมูล

3.5.2 การวิเคราะห์ เพื่อมุ่งหาคำตอบของการวิจัยโดยการอ้างอิงข้อมูลเชิงทฤษฎีสนับสนุนเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ขององค์ประกอบ และปัจจัยต่าง ๆ พร้อมทั้งเสนอแนะเป็นแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองต่อไป

3.6 สรุปวิธีดำเนินงานวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแนวทฤษฎีพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิด "เมืองของผู้คน" (Jan Gehl) มาประยุกต์ใช้โดยนำปัจจัยด้านช่วงวันและเวลา และลักษณะของกิจกรรมในตลาดบางใหญ่ โดยปัจจัยทั้ง 2 ประการมีส่วนทำให้พื้นที่นั้นมีความเป็นเมืองของผู้คน ซึ่งการวิจัยนี้จัดเป็นการวิจัยเชิงอธิบาย โดยทำการวิเคราะห์อัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า ทำให้เราทราบถึงปริมาณคนเดินเท้าที่สัญจรในแต่ละด้านของพื้นที่เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างทางกายภาพกับพฤติกรรมการใช้พื้นที่ย่านชานเมือง ซึ่งได้เจาะจงเลือกพื้นที่ศึกษาจากตลาดบางใหญ่ ที่ล้อมไปด้วยชุมชนหรือหมู่บ้านจัดสรร ในเขตย่านชานเมืองกรุงเทพมหานคร โดยประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการ

วิจัย คือ ผู้ใช้งานตลาดบางใหญ่และผู้ที่สัญจรไปมาบริเวณตลาด เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ได้ดีที่สุด เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ

1) แบบสังเกตการณ์แผนที่สำรวจและการบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า (Gate Count) ซึ่งวิธีนี้จะทำให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตลาดบางใหญ่ ว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร กิจกรรมมีอะไรบ้าง การใช้งานในแต่ละพื้นที่แตกต่างกันหรือไม่ โดยในการนับด่าน (Gate Count) จะทำให้ทราบถึงปริมาณของผู้คนที่สัญจรผ่านด่าน ว่ามีมากน้อยแค่ไหนในแต่ละวันและช่วงเวลา ซึ่งจะทำให้เห็นภาพรวมของพื้นที่ตลาดบางใหญ่ว่ามีลักษณะทางกายภาพเป็นแบบไหนและพื้นที่ไหนบ้างที่มีผู้ใช้งาน

2) การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางยอดนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Traces) ซึ่งในเครื่องมือนี้จะเหมือนกับการแจกแบบสอบถาม เพื่อที่จะทำให้ทราบถึงรูปแบบการสัญจรของผู้คนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ จากจุดที่อ้างอิง เช่น ป้ายรถเมล์ สะพานลอยหรือพื้นที่จอดรถ เพื่อที่จะได้บันทึกรูปแบบการเดิน จุดแวะพักต่าง ๆ หรือจุดที่หยุดพูดคุยกัน การใช้เวลาอยู่ในพื้นที่ และศักยภาพในการใช้งานจุดต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงเส้นทางที่ผู้คนนิยมสัญจรมากที่สุด

3) การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snaps Short) ในวิธีนี้จะทำให้เห็นถึงลักษณะของพฤติกรรมการใช้งานในแต่ละพื้นที่ เช่น การเดิน นั่ง ชื้อของ หรือจอดรถประจำทาง และจะแสดงปริมาณของผู้คนที่ใช้งานผ่านรูปแบบกราฟฟิก เพื่อให้สามารถเข้าใจได้ง่ายมากยิ่งขึ้น โดยใช้สัญลักษณ์แทนผู้คนและกิจกรรมที่กำลังทำ ซึ่งจะสามารถเห็นภาพรวมในการใช้งานของแต่ละช่วงเวลา ช่วงวัน ว่าแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด

จากเครื่องมือทั้ง 3 เครื่องมือที่จะนำมาใช้ในการสำรวจ สามารถสรุปได้ว่าแต่ละเครื่องมือมีการสำรวจและได้ข้อมูลที่แตกต่างกัน ซึ่งในแต่ละเครื่องมือก็จะถูกนำไปวิเคราะห์ในหลาย ๆ ด้าน เพื่อให้ครอบคลุมถึงลักษณะความเป็นเมืองของผู้คน เมื่อได้ข้อมูลครบถ้วนแล้ว จึงนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์และนำมาประมวลผล เพื่อสรุปผลการวิจัย ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของพื้นที่ รวมทั้งกิจกรรมที่มีความขัดแย้งกัน และลักษณะเมืองของผู้คนตามแนวคิดของ Jan Gehl โดยแบ่งเป็นข้อ ๆ เพื่อเสนอแนะวิธีการแก้ไข เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาที่พบภายในพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง โดยต้องมีลักษณะเมืองของผู้คนตามแนวคิดของ Jan Gehl ที่ต้องการให้เกิดขึ้นด้วย

บทที่ 4

ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ในบทนี้จะกล่าวถึงข้อมูลทั่วไปและรายละเอียดของพื้นที่ศึกษาทั้งที่ได้จากการสำรวจด้วยตัวเองและได้จากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ ข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ โดยสามารถแบ่งเป็นหัวข้อได้ดังนี้

- ข้อมูลทั่วไปและประวัติความเป็นมา
- ข้อมูลเชิงกายภาพที่ได้จากการสำรวจ
- สรุปลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ตลาดบางใหญ่

4.1 ข้อมูลทั่วไปและประวัติความเป็นมา

ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา คือ ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าข้อมูลที่ได้มีการบันทึกไว้ ทั้งทางกายภาพและประวัติศาสตร์ซึ่งจะแสดงให้เห็นความเปลี่ยนแปลง และการใช้งานบริเวณนั้น

4.1.1 ความเป็นมาของย่านบางใหญ่

บางใหญ่ เป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดนนทบุรี มีประชากรค่อนข้างมาก เดิมตั้งอยู่บริเวณที่คลองสามสายมาบรรจบกัน ได้แก่ 1) ปลายคลองอ้อมนนท์ 2) สุดคลองบางกอกน้อย 3) ต้นคลองบางใหญ่ แต่ในปัจจุบันตัวอำเภอบางใหญ่ได้ย้ายมาอยู่ในหมู่บ้านบางใหญ่ซีดี ซึ่งได้รับความเจริญอย่างรวดเร็วจากการก่อสร้างถนนกาญจนาภิเษกและถนนรัตนธิเบศร์ และมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่เชื่อมโยงผู้คนเข้าสู่เมืองได้อย่างรวดเร็ว ในย่านนี้มีบริการที่ทันสมัย เช่น โรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้า ตลาดกลางของจังหวัด หน่วยงานราชการ หมู่บ้านจัดสรร และคอนโดมิเนียมที่เกิดขึ้นใหม่

พื้นที่ศึกษาอยู่ในขอบเขตอำเภอบางใหญ่ทุกวันนี้เดิมอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอบางใหญ่ (บางกรวย) และอำเภอบางบัวทองซึ่งมีพื้นที่กว้างขวางมาก ในปี พ.ศ. 2460 ทางราชการจึงได้พิจารณาแบ่งตำบลบางใหญ่และบางม่วงจากอำเภอบางใหญ่ (บางกรวย) และแบ่งตำบลบางแม่นางเสาชิงหิน และบ้านใหม่จากอำเภอบางบัวทองมาจัดตั้งเป็น กิ่งอำเภอบางแม่นาง เพื่อความสะดวกในการปกครอง ในช่วงแรกตั้งที่ว่าการกิ่งอำเภอยู่บริเวณวัดส้มเกลี้ยง หมู่ที่ 2 ตำบลบางแม่นาง

ตลาดบางใหญ่เป็นตลาดที่มีพื้นที่มากกว่า 50 ไร่ จึงถือได้ว่าเป็นตลาดค้าปลีกและค้าส่งที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดนนทบุรี ด้วยความที่ตลาดเปิด 24 ชั่วโมง จึงมีความสำคัญต่อคนในพื้นที่อย่างมาก เป็นหนึ่งในตลาดเช้าในนนทบุรี อีกทั้งยังเป็นหนึ่งในตลาดนัดละแวกนนทบุรี มีด้วยกัน 3 โซนใหญ่ ๆ คือ 1) ตลาดกลางวัน เปิดเวลา 04.00-22.00 น. 2) ตลาดกลางคืน (ค้าส่ง) เปิดเวลา 21.00-09.00 น. 3) ตลาดนัดกลางคืน เปิดเวลา 16.00-22.00 น.

ปัจจุบันตลาดบางใหญ่ถือว่าเป็นตลาดสดถนนทปฐที่ได้รับความนิยมมากที่สุดแห่งหนึ่ง โดยมีเซ็นทรัลพลาซาเวสต์เกต IKEA และ สถานีรถไฟฟ้าสถานีตลาดบางใหญ่ (MRT) เป็นตัวนำพาความเจริญสู่ชานเมือง ยิ่งไปกว่านั้นกำลังมีอีกหลากหลายโครงการธุรกิจเกิดใหม่ เช่น ทางด่วน บางใหญ่-กาญจนบุรี ส่งผลให้บางใหญ่กลายเป็น New CBD (Central Business District) ของกรุงเทพมหานครอย่างเต็มตัว ด้วยเหตุนี้ตลาดบางใหญ่จึงถือเป็นพื้นที่ทำเลทอง มีการเจริญเติบโตของธุรกิจในอนาคต

4.1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง

อำเภอบางใหญ่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกก่อนไปทางใต้ของจังหวัดนนทบุรี ห่างจากตัวเมืองจังหวัดนนทบุรีเป็นระยะทาง 8.11 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดกับอำเภอไทรน้อยและอำเภอบางบัวทอง
ทิศตะวันออก	ติดกับอำเภอเมืองนนทบุรี
ทิศใต้	ติดกับอำเภอบางกรวย
ทิศตะวันตก	ติดกับอำเภอพุทธมณฑล (จังหวัดนครปฐม)



ภาพที่ 20 ตำแหน่งที่ตั้งตลาดบางใหญ่
ที่มา : ดัดแปลงจาก Google Earth (2562) โดยผู้วิจัย

4.2 ข้อมูลเชิงกายภาพของพื้นที่ที่ได้จากการสำรวจ

จากการศึกษาหลักการต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเกิดพฤติกรรมการใช้งานของพื้นที่นั้น ๆ เพื่อนำไปใช้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมและกายภาพของพื้นที่ที่เกิดขึ้นจริง จึงต้องทำการเก็บข้อมูลโดยละเอียดขององค์ประกอบต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศึกษา

4.2.1 การเข้าถึงพื้นที่ตลาดบางใหญ่และความสัมพันธ์กับบริบทโดยรอบ

1) การเข้าถึง

ถนนสายหลัก ที่ผ่านตลาดบางใหญ่ คือ ถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตกรอบนอก) ซึ่งถือว่าเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ย่านบางใหญ่ และมีขนาดความกว้างถึง 14 ช่องทาง (ขาไป-ขากลับ) ส่งผลให้มีการจราจรปริมาณมาก และมีการสัญจรตลอดทั้งวัน

การเข้าถึงภายในพื้นที่การศึกษาตลาดบางใหญ่ สามารถเข้าถึงได้หลากหลายช่องทาง เช่น ทางรถยนต์ รถประจำทาง วินมอเตอร์ไซด์ หรือการเดิน โดยเข้าถึงพื้นที่ได้ผ่านทางถนนกาญจนาภิเษก สู่ภายในพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมด 4 ช่องทาง (ภาพที่ 21) ได้แก่

ทางเข้าที่ 1 เป็นช่องทางแรกที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ศึกษาได้สะดวก เป็นทางเข้าที่มีขนาด 4 ช่องทาง (ไปกลับ) และมีเกาะกลางถนน สามารถเข้าไปถึงสถานที่ราชการภายในพื้นที่โดยไม่ต้องผ่านตลาดสดได้

ทางเข้าที่ 2 อยู่ตรงบริเวณตลาดป๊อ สามารถนำรถเข้าไปจอดได้ภายในแต่ไม่สามารถเดินทะลุเข้าไปในส่วนของตลาดได้ เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่าง BB Market และ Index Living Mall

ทางเข้าที่ 3 อยู่ตรงบริเวณตลาดนัดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะเป็นคนเดินหรือทางมอเตอร์ไซด์ เพราะในช่วงเย็นจะมีตลาดนัดคนเดินค่อนข้างหนาแน่น

ทางเข้าที่ 4 เป็นทางเข้าหลักของตลาดบางใหญ่ โดยจะมีป้ายเทศบาลเสาธงหินอยู่ข้างหน้า สามารถแยกไปตลาดสดหรือเข้าไปยังหมู่บ้านที่อยู่ภายในได้สะดวกที่สุด

2) การคมนาคมในพื้นที่

2.1) ถนน

ในพื้นที่ตลาดบางใหญ่นั้น ทางสัญจรส่วนใหญ่จะเป็นถนนในรูปแบบตาราง ซึ่งรถยนต์สามารถเข้าถึงได้สะดวกมากในพื้นที่ที่ต้องการใช้บริการ แต่เนื่องจากการใช้งานที่ค่อนข้างหลากหลายหรือการใช้พื้นที่ของรถยนต์จำนวนมากเลยทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่ที่เป็นถนน ถูกแปลงสภาพ

กลายเป็นที่จอดรถของตลาด เพื่อที่จะสามารถจอดรถได้บริเวณหน้าร้านที่ต้องการใช้บริการได้สะดวก (ภาพที่ 22)



ภาพที่ 21 ถนนและการเข้าถึง

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

2.2) ทางเดินและทางจักรยาน

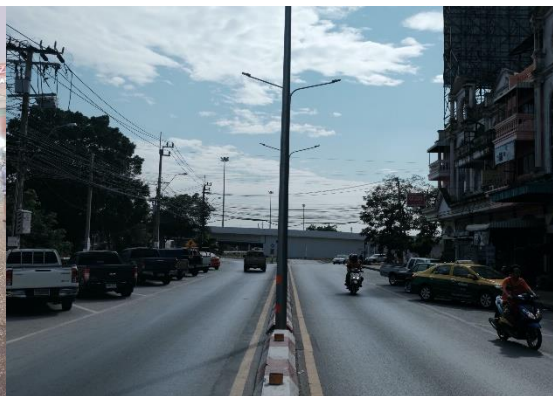
จากการสำรวจในพื้นที่ตลาดบางใหญ่พบว่า พื้นที่ศึกษานี้มีทางเดินหรือฟุตบอลค่อนข้างน้อยมากถ้าเทียบกับถนนรถยนต์ เส้นทางเดินส่วนใหญ่จะเป็นฟุตบอลขนาด 2 - 2.5 เมตร (ภาพที่ 23 - 25) ตามลักษณะของพื้นที่และไม่มีทางลาดสำหรับคนพิการ ทางเดินส่วนใหญ่จะถูกกั้นด้วยถนนหรือสิ่งกีดขวางอื่น ๆ เช่น ป้ายจราจร เสาไฟ ร้านค้าแผงลอย ทำให้การเดินมีอุปสรรคค่อนข้างมาก บางพื้นที่ทางเดินเท้าของตลาดถูกใช้เป็นทางลาดเพื่อใช้ขนของสำหรับอาคารพาณิชย์ และมีการจับจองพื้นที่บริเวณด้านหน้าอาคาร เช่น นำสิ่งของมาเก้น ทำให้การสัญจรภายในไม่ค่อยได้รับความสะดวก

ส่วนเส้นทางจักรยานในพื้นที่ตลาดบางใหญ่พบว่า พื้นที่ศึกษานี้ไม่มีทางสำหรับจักรยาน แต่การใช้งานจักรยานนั้นส่วนมากจะสามารถพบได้ในช่วงเวลาเย็น เป็นเวลาที่ผู้คนที่ใช้จะปั่นออกมาซื้อของ



ภาพที่ 22 ถนนในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ 1

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 23 ถนนในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ 2

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 24 เส้นทางเดินหน้าตลาดบางใหญ่

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 25 เส้นทางเดินภายในตลาดสด

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

4.2.2 พื้นที่สาธารณะ

1) กิจกรรมที่เกิดบนพื้นที่สาธารณะ

กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ตลาดบางใหญ่ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วงเวลาคือช่วงเวลาเช้าและช่วงเวลาเย็น ช่วงเวลาเช้าจะมีร้านค้าขายประเภทของอาหารเช้า เช่น โจ๊ก ข้าวต้ม หรือข้าวเหนียวหมูปัง ในส่วนของด้านหน้าตลาดบางใหญ่ ส่วนในช่วงเวลาเย็นจะมี 2 โซน ด้วยกันคือ โซนตลาดนัดของใช้ (ภาพที่ 28) กับโซนตลาดนัดของกิน (Street Food) (ภาพที่ 27) ในส่วนของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาเย็นจะมีการปิดถนนไป 1 เลน แล้วให้คนเดินอยู่บนฟุตบาทเพื่อซื้อของกินต่าง ๆ

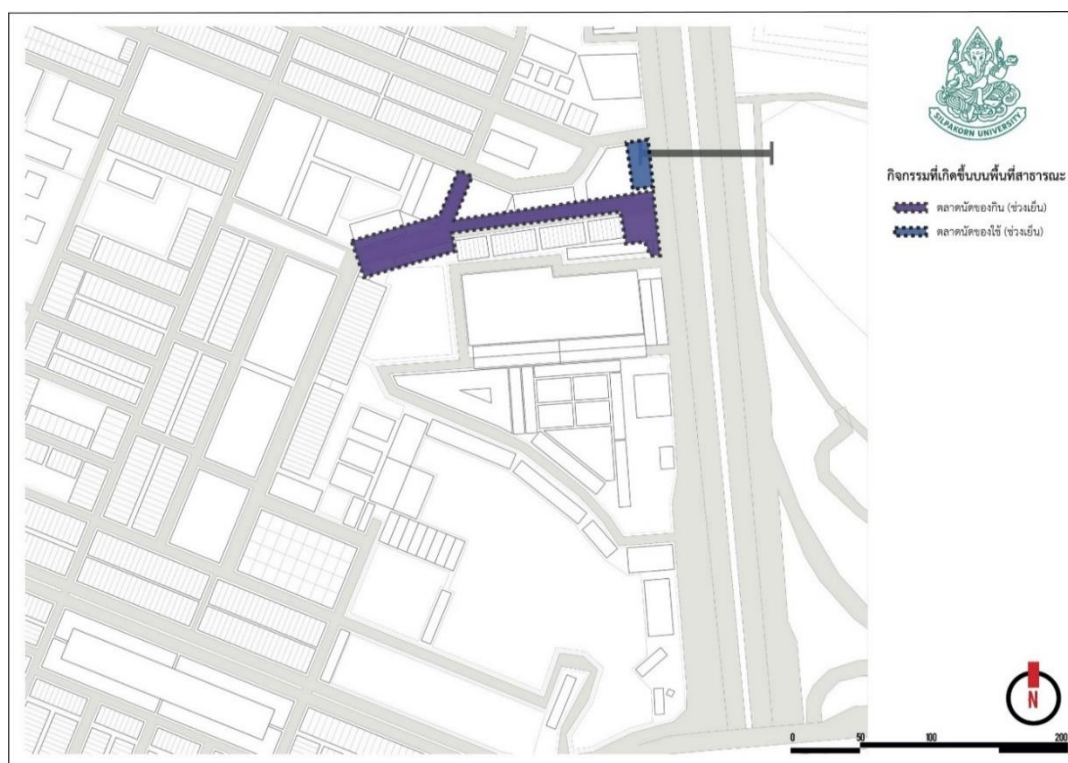
2) ต้นไม้และร่มเงา

ในส่วนของตลาดบางใหญ่นั้นส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์และถนน จึงทำให้ต้นไม้มีค่อนข้างน้อย (ภาพที่ 32) ส่วนร่มเงาส่วนใหญ่ก็จะมาจากหลังคาของตัวตลาดเอง หรือหลังคาของร้านค้าต่าง ๆ



ภาพที่ 26 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ ช่วงเช้า

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 27 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ ช่วงเย็น
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 28 โซนตลาดนัดของใช้
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 29 โซนตลาดนัดของกิน
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 30 ร้านค้าและร้านอาหารตามอาคาร ภาพที่ 31 โซนร้านอาหาร
พาณิชย์
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 32 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

3) เฟอร์นิเจอร์เมือง

เฟอร์นิเจอร์เมือง ซึ่งหมายถึง เก้าอี้นั่งพักคอย พบว่าในพื้นที่ตลาดบางใหญ่มีเฟอร์นิเจอร์น้อยมากหรือแทบไม่มีเลย

4) จุดหมายตา หรือ ประติมากรรมในพื้นที่

ภายในพื้นที่ตลาดบางใหญ่นั้น ไม่ได้มีประติมากรรมในพื้นที่ จะมีป้ายของตลาดบางใหญ่ และพื้นลานโล่งข้างหน้าที่ทำหน้าที่เป็นจุดศูนย์รวมหรือจุดหมายตาพื้นที่ (ภาพที่ 33) และมีอาคารสำนักงานของตลาด (ภาพที่ 34) ที่เป็นจุดหมายตา และพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ แสดงเป็นแผนที่จุดแผนที่ของตลาดบางใหญ่ (ภาพที่ 35)



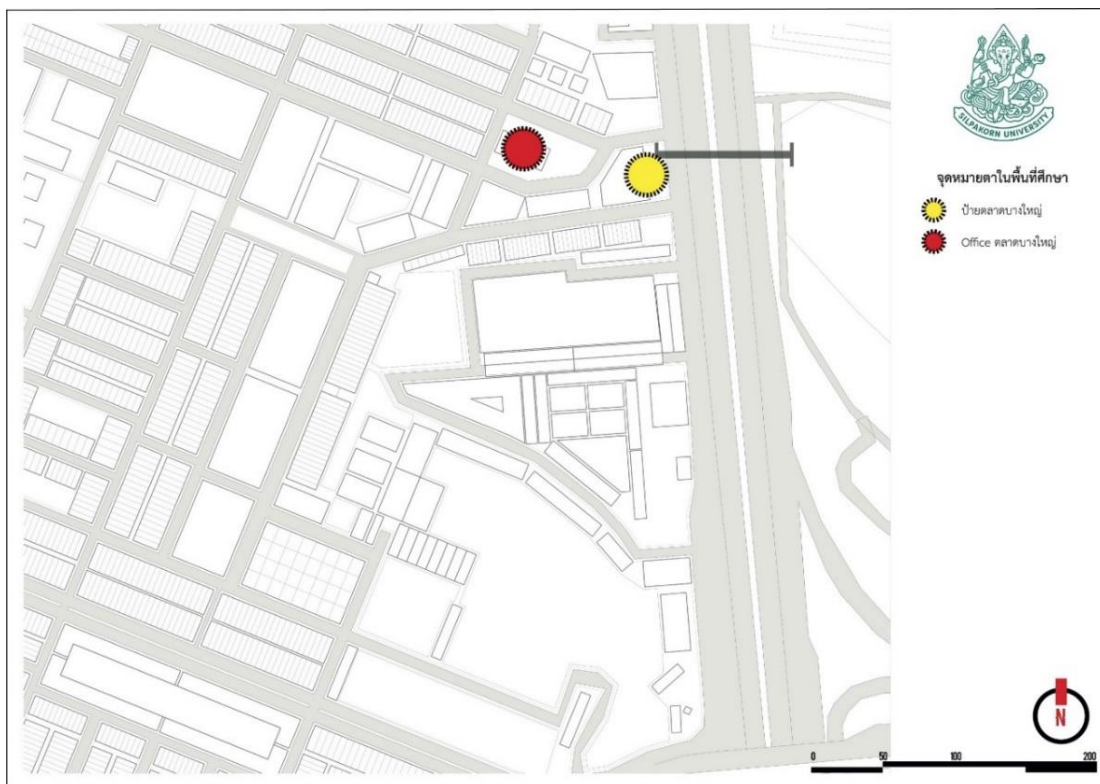
ภาพที่ 33 ป้ายตลาดบางใหญ่

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 34 อาคารสำนักงานตลาดบางใหญ่

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 35 จุดหมายตาในพื้นที่
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5) แสงที่ออกมาจากอาคาร

ภายในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ การใช้งานภายหลัง 6 โมงเย็นนั้นจะมีการใช้งานที่แบ่งเป็นโซนอย่างชัดเจน แสงที่ออกมาจากอาคารแปรผันตามช่วงเวลา จึงสามารถแสดงถึงการถูกใช้งานของพื้นที่และความถี่ของการใช้งาน ซึ่งแสดงถึงความปลอดภัยในการเข้าไปใช้งานร่วมกับคนอื่น ๆ โดยการช่วยกันระมัดระวัง ในเวลาเย็นมีคนใช้งานค่อนข้างเยอะ จะต่างกับที่โซนตลาดเช้าในช่วงเวลาเย็นโดยรอบ ๆ ตลาดเช้าจะเป็นพื้นที่ที่พักอาศัยจึงทำให้มีแค่ไฟส่องทางสว่าง และไม่มีการใช้งานพื้นที่ (ภาพที่ 36)



ภาพที่ 36 แสงสว่างที่ออกมาจากตัวอาคาร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 37 แสงสว่างที่ออกมาจากอาคาร 1
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ภาพที่ 38 แสงสว่างที่ออกมาจากอาคาร 2
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 39 แสงสว่างที่ออกมาจากอาคารบริเวณ ทางเดินเท้า

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ภาพที่ 40 แสงสว่างที่ออกมาจากตลาดนัด

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

6) การจับตามองบนท้องถนน

ภายในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ มีคนเข้ามาใช้งานพื้นที่จำนวนมาก ทั้งคนซื้อขจร ขาประจำ โดยพ่อค้าหรือแม่ค้าจะเป็นผู้ที่อยู่ประจำพื้นที่ สามารถช่วยเป็นหูเป็นตาให้กับตลาดได้เป็นอย่างดี เพราะอยู่ในพื้นที่ตลอดเวลา คำนึงกับลูกค้าประจำ และเห็นหน้าลูกค้าใหม่อยู่เสมอ ส่วนบริเวณด้านหน้าร้านสะดวกซื้อจะมีขออาคารถูกใช้เป็นที่นั่งรอรถโดยสารสาธารณะ ผู้โดยสารจะเข้ามานั่งรอรถบนจุดนี้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุในย่านบางใหญ่ทำให้เกิดความคึกคักของใบหน้าของผู้ร่วมเดินทาง หากเป็นช่วงเวลากลับบ้านตอนเย็นซึ่งเกิดขึ้นเป็นประจำจะมีความสามารถจดจำใบหน้าได้ดี ส่วนใหญ่เป็นบุคคลวัยทำงาน นักเรียน และนักศึกษา



ภาพที่ 41 บริเวณร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ที่การจับตา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

ภาพที่ 42 บริเวณด้านหน้าอาคารที่มีการจับตา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

7) พื้นที่ชั้นล่างของอาคาร ด้านหน้าอาคาร หน้าแคบหน้ากว้างของอาคาร และกิจกรรม

พื้นที่ชั้นล่างของอาคารส่วนใหญ่จะประกอบกิจการค้าขาย โดยพื้นที่ด้านหน้าอาคารสามารถมองเห็นภายในอาคาร และภายนอกอาคารได้ (ภาพที่ 43) ในส่วนของทางเดินสามารถจอดรถได้ข้างทางฟุตบาท จึงทำให้ผู้คนส่วนใหญ่จะเข้ามาซื้อของเลือกที่จะจอดรถด้านหน้าอาคารมากกว่า การหาที่จอดรถแล้วเดินมา ความกว้างของอาคารเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ที่ 5-6 เมตร แต่บางช่วงมีทางเดินเท้าค่อนข้างแคบ มีความกว้างประมาณ 2-3 เมตร เนื่องจากร้านค้านำสินค้ามาวางด้านหน้า (ภาพที่ 44-46) จึงทำให้คนสัญจรลำบาก แสดงช่วงของทางเท้าที่มีความกว้างและแคบ (ภาพที่ 47)



ภาพที่ 43 ด้านหน้าอาคาร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

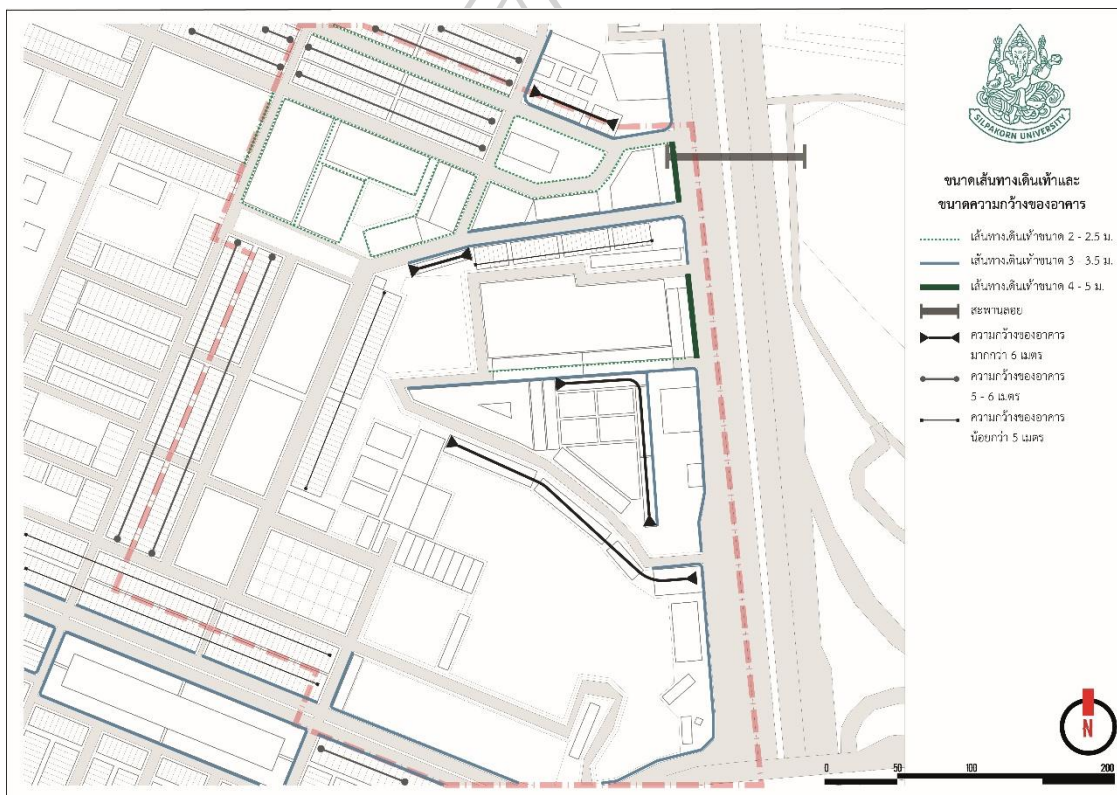
ภาพที่ 44 กิจกรรมด้านหน้าอาคาร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 45 บริเวณทางเดินด้านหน้าอาคาร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 46 การซื้อขายภายในอาคาร
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 47 ช่วงของทางเดินเท้าที่มีความกว้างและแคบ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

4.2.3 ระบบขนส่งสาธารณะ

ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ประกอบไปด้วย (ภาพที่ 48)

1) MRT สายสีม่วง บางใหญ่ - บางซื่อ เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่คนทั่วไปส่วนใหญ่นิยมใช้ โดยเฉพาะกลุ่มคนที่ต้องเข้าไปทำงานในตัวเมืองกรุงเทพฯ เป็นเส้นทางที่สะดวกและรวดเร็วที่สุด ทาง

ขึ้นและทางลงจะอยู่ตรงบริเวณหน้าตลาดบางใหญ่โดยจะเชื่อมกับสะพานลอยข้ามไป Central Westgate (ภาพที่ 49)

2) รถประจำทาง ประกอบไปด้วย รถเมล์ รถตู้ รถสองแถวและรถกระบะ โดยจะวิ่งผ่านหน้าตลาดบางใหญ่เป็นประจำทุกวัน (ภาพที่ 50)

3) วินมอเตอร์ไซด์ เป็นการขนส่งที่คนในพื้นที่นิยมใช้มากเพราะเป็นการเชื่อมต่อหรือการเปลี่ยนจากรถประจำทางหรือรถไฟฟ้า MRT เข้าไปในยังพื้นที่อยู่อาศัย (ภาพที่ 51)

4) รถสองแถวประจำทาง จะเป็นการขนส่งผู้คนเข้าไปยังหมู่บ้านข้างใน แต่กลับมีบริการที่ไม่เพียงพอจึงทำให้ได้รับความนิยมน้อยวินมอเตอร์ไซด์ไม่ได้ (ภาพที่ 52)



ภาพที่ 48 ตำแหน่งระบบขนส่งสาธารณะ

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



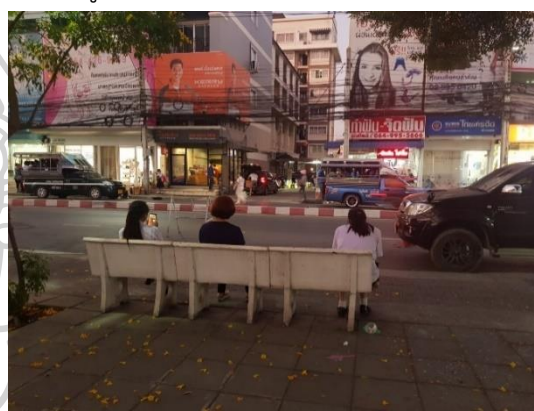
ภาพที่ 49 รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 50 ป้ายรถประจำทาง
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 51 ที่จอดรถมอเตอร์ไซด์
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 52 ที่จอดรถสองแถว
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

4.2.4 การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน

1) การใช้ประโยชน์อาคาร

พื้นที่ตลาดบางใหญ่เป็นศูนย์กลางของย่านบางใหญ่มาตั้งแต่ในอดีต โดยเริ่มจากการย้ายตลาดบางใหญ่เก่าไปบางใหญ่ซิดี (ตลาดบางใหญ่ในปัจจุบัน) อีกทั้งยังเป็นศูนย์รวมของศูนย์ราชการ อาคารโดยรอบตลาดบางใหญ่จึงเป็นอาคารพาณิชย์สูง 3-4 ชั้น และบ้านพักอาศัยรวมถึงตลาดนัดหรือห้างสรรพสินค้า ในปัจจุบันในส่วนของตลาดก็ทำหน้าที่เป็นพื้นที่เชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ทำให้มีคนทั้งภายนอกและภายในเข้ามาใช้พื้นที่มากอีกด้วย (ภาพที่ 53)

การผสมผสานในอาคารส่วนใหญ่จะเป็นการผสมผสานกันระหว่างอาคารพาณิชย์กรรมกับที่อยู่อาศัย โดยพื้นที่ด้านล่างอาคารหรือด้านหน้าอาคารมีการค้าขาย ส่วนพื้นที่ด้านบนจะเป็นที่อยู่อาศัย

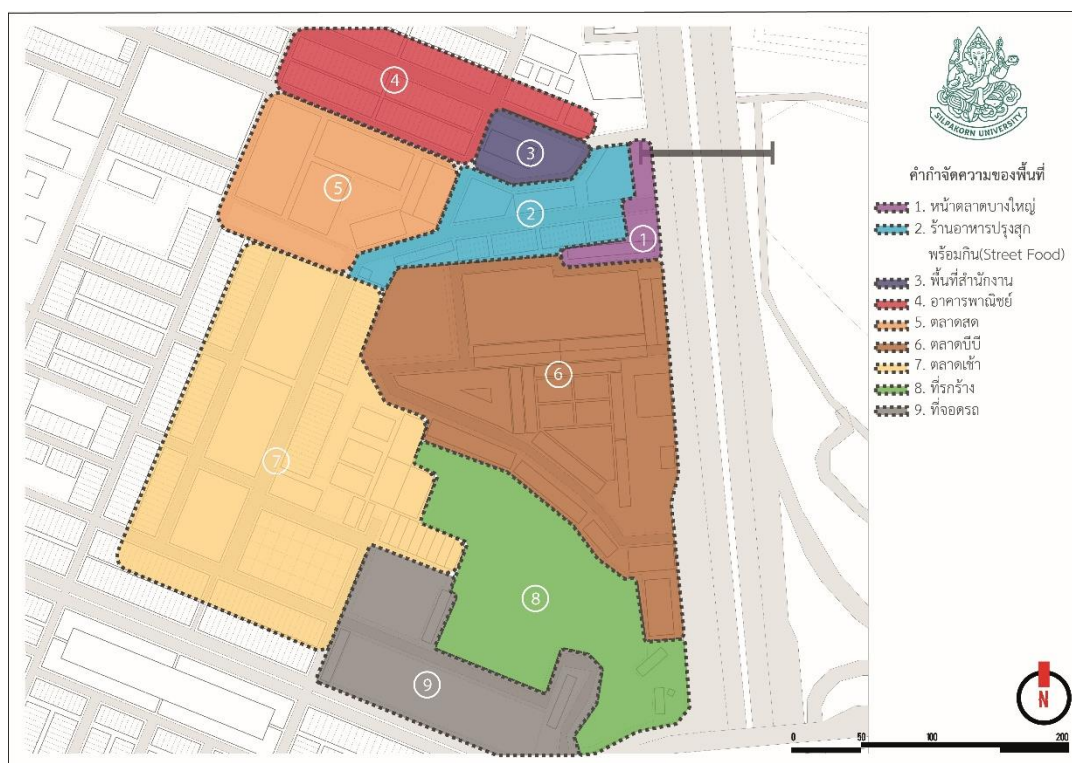


ภาพที่ 53 ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณตลาดบางใหญ่

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

4.3 สรุปลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ตลาดบางใหญ่

จากการเก็บข้อมูลเชิงกายภาพโดยละเอียดของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ตลาดบางใหญ่ พบว่า มีการใช้งานและองค์ประกอบที่หลากหลายและเป็นไปตามปัจจัยที่ได้จากการศึกษาข้อมูลพื้นฐานของการออกแบบเมืองสำหรับผู้คน และเนื่องจากพื้นที่ตลาดบางใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง จึงมีลักษณะทางกายภาพแบ่งเป็นพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อการอธิบายตำแหน่งของการเกิดกิจกรรมให้เป็นที่เข้าใจ จึงจำเป็นต้องให้คำจำกัดความหรือชื่อเรียกในแต่ละพื้นที่ (ภาพที่ 54) ประกอบด้วย 1) หน้าตลาดบางใหญ่ 2) ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) 3) พื้นที่สำนักงาน 4) อาคารพาณิชย์ 5) ตลาดสด 6) ตลาดปี 7) ตลาดเช้า 8) ที่รกร้าง 9) ที่จอดรถ



ภาพที่ 54 ลักษณะกิจกรรมภายในพื้นที่แบบแบ่งโซน
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากการสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง “ตลาดบางใหญ่” พบว่าคนส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้บริการจะเป็นคนที่พักอาศัยอยู่ในตลาดบางใหญ่ หรือหมู่บ้านในซอยตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะใช้พื้นที่เพื่อเป็นจุดต่อรถสาธารณะเข้าไปทำงานในเมือง และคนอีกหนึ่งกลุ่มซึ่งเข้ามาใช้พื้นที่ตลาด เช่น พ่อค้าแม่ค้าที่มาซื้ออาหารสด อาหารทะเล เพื่อที่จะนำไปจำหน่ายต่อ โดยมีการเลือกใช้พื้นที่ในการประกอบกิจกรรมที่แตกต่างกัน เพื่อนำไปวิเคราะห์หารูปแบบและแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ตลาดบางใหญ่ว่าให้ตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้งานเป็นเมืองของผู้คนตามแนวความคิดของ “ยาน เกล” โดยสรุปทางเข้าออกของพื้นที่ตลาดบางใหญ่สัมพันธ์กับการใช้ชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ย่านชานเมืองเป็นหลัก ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ตลาดบางใหญ่นั้น มุ่งเน้นไปที่การเข้าถึงของรถยนต์เป็นหลัก โดยมีช่องทางเข้าตลาดอยู่ด้วยกัน 4 ช่องทาง ซึ่งช่องทางที่ 1 2 และ 4 จะเป็นทางเข้าของรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ (จากการสำรวจ) ซึ่งสามารถสังเกตได้จากถนนทางเข้าที่ด้านข้างของทั้ง 2 ฝั่งเป็นอาคารพาณิชย์ ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อให้บริการผู้คนที่ขับรถผ่านไปมาจึงทำให้เกิดที่จอดรถด้านหน้าบริเวณอาคารต่างๆ เพื่อทำให้กลุ่มคนที่ขับรถสามารถเข้าถึงการใช้งานพื้นที่ได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น ส่วนทางเข้าที่ 3 นั้นจะสัมพันธ์กับคนเดิน

เท้า การใช้ชีวิตบนท้องถนน เป็นส่วนที่มีการเดินเท้าของผู้คนมากที่สุดเนื่องจากทางเข้านี้เป็นเหมือนจุดเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เช่น รถสองแถว วินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถเมล์ แท็กซี่ และรถไฟฟ้า MRT ทำให้ในแต่ละช่วงเวลามีการสัญจรผ่านไปผ่านมาที่ค่อนข้างหลากหลาย จึงทำให้พื้นที่ทางเข้าที่ 3 นี้ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ในตอนเช้าและตอนเย็น ร่วมกับการจัดการของตลาดร้านอาหารปรั่งสุพร้อมกิน (Street food) ที่ห้ามจอดรถในทางเข้านี้ตั้งแต่เวลาบ่ายโมง เหมือนเป็นการส่งเสริมซึ่งกันและกันในการเกิดกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะ

ลักษณะทางกายภาพที่ดีของตลาดบางใหญ่ คือ บริเวณด้านหน้าตลาดบางใหญ่ ด้านหน้าตลาดปี่ และร้านอาหารปรั่งสุพร้อมกิน (Street food) ที่มีกิจกรรมในช่วงเย็น ทำให้เกิดความหลากหลายของการใช้งาน หลากหลายผู้คน และส่งเสริมให้ผู้คนออกมาใช้พื้นที่มากขึ้น

ลักษณะโดยทั่วไปของตลาดเป็นตลาดที่ค้าปลีกและค้าส่งที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดนนทบุรี และเปิดตลอด 24 ชั่วโมง สามารถแบ่งเป็นโซนใหญ่ ๆ ได้ 3 โซน คือ ตลาดกลางวัน 04.00-22.00 ตลาดเช้า (ค้าส่ง) 21.00 - 09.00 น. ของอีกรวัน ตลาดนัดกลางคืน 16.00 - 22.00 น. เป็นพื้นที่ที่เป็นจุดกระจายสินค้า ของสด ของแห้ง และอาหารต่าง ๆ ไปยังรอบจังหวัดนนทบุรี โดยมีประเด็นที่น่าสนใจได้แก่

1. การใช้งานตลาดเช้าพบว่าส่วนใหญ่มีการใช้งานในพื้นที่ ในช่วงเวลา 01.00 – 09.00 น. หลักจากการใช้งานในช่วงเวลาดังกล่าวไม่พบการใช้งานพื้นที่ดังกล่าว จะมีแค่ร้านขายของตามอาคารพาณิชย์ที่เปิดตลอด 24 ชั่วโมง เปิดเป็นบางร้านเท่านั้น

2. ตลาดกลางคืน คือ ร้านอาหารปรั่งสุพร้อมกิน (Street food) เพื่อตอบการใช้งานชีวิตของผู้คนย่านชานเมืองที่ไม่ค่อยทำกับข้าวกินเองที่บ้านหรือไม่มีเวลาทำกับข้าว ทำให้ตลาดนี้ได้รับความนิยมอย่างมากในการใช้งานของผู้คนที่เดินเท้าเป็นหลัก รวมถึงมีตลาดของใช้ เสื้อผ้า รองเท้าขายในตอนเย็นทำให้ผู้คนสามารถมาใช้บริการตลาดได้ 24 ชั่วโมง

3. ทางเดินที่ดีแต่ไม่มีกิจกรรม ไม่มีคนเดิน แต่ทางเดินที่ไม่ดีมักจะมีกิจกรรม คนเดินเยอะ

4. อาคารพาณิชย์กระจุกตัวอยู่ตามแนวถนน

5. ผู้คนส่วนใหญ่จะใช้งานตอนเช้ากับตอนเย็น

6. พื้นที่สาธารณะส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ประกอบกิจการค้าขาย ทำให้พื้นที่ที่ถูกมุ่งเน้นไปทางธุรกิจทำให้ขาดพื้นที่สีเขียว

สรุปผลการสำรวจ พบว่า ผู้คนส่วนใหญ่จะเดินบริเวณด้านหน้าตลาดบางใหญ่ หรือตลาดปี่ ที่มีกิจกรรมการใช้งานพื้นที่ที่หลากหลาย กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะที่เกิดเป็นส่วนปัจจัยที่ทำให้ผู้คน

มาเดินเท้าได้มาก ซึ่งจากการสังเกตการณ์ผู้คนส่วนใหญ่มักหยุดพักการเดินเท้าที่จุดรอรถสาธารณะ หรือที่จอดรถ โดยมีการใช้งานบริเวณป้ายรอรถสาธารณะในช่วงเย็น เฉลี่ยเกือบทุกวัน พื้นที่บริเวณจุดรอรถสาธารณะไม่ได้รองรับผู้คนจำนวนมาก ทำให้ผู้ใช้งานยืนรอรถสาธารณะบริเวณถนนแทน ในช่วงเวลาเช้าและเย็น การใช้งานตลาดเช้าจะมีเฉพาะส่วนของพ่อค้าแม่ค้าที่ซื้อของส่ง ไม่ได้เชื่อมโยงกับกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ย่านชานเมือง ซึ่งจากการเก็บข้อมูลทางกายภาพสามารถนำไปใช้วิเคราะห์ในบทที่ 5 ต่อไป



5.1 การดำเนินการศึกษา

1. การสำรวจพื้นที่ศึกษาเพื่อเก็บข้อมูลเชิงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากแบบสังเกตการณ์ (แผนที่สำรวจ) เป็นการบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า
2. การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางยอดนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Traces)
3. การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snaps Short)
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

5.2 ผลการสำรวจพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะตลาดบางใหญ่

5.2.1 แบบสังเกตการณ์ (แผนที่สำรวจ)

การบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า เพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะย่านชานเมืองของคนเดินเท้าในตลาดบางใหญ่ นนทบุรี เป็นวิธีการเก็บข้อมูลด้วยการเข้าสังเกตการณ์ปรากฏการณ์การใช้พื้นที่ว่างสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ของคนเดินเท้า เพื่อให้เห็นถึงภาพรวมของการเข้าใช้พื้นที่ศึกษาในช่วงเวลาต่าง ๆ ของกลุ่มคนหลากหลายประเภทได้อย่างชัดเจน

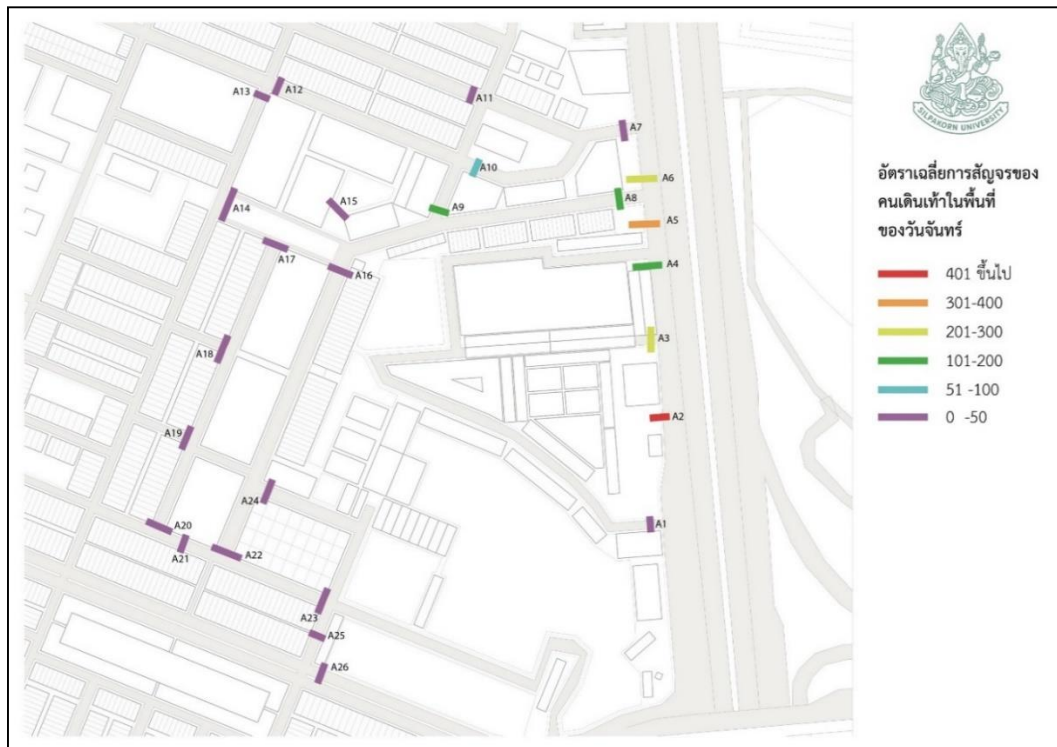
จากการสำรวจอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในวันจันทร์ (ภาพที่ 55) พบว่าด่านที่มีคนเดินผ่านต่อชั่วโมงมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ ด่าน A2 จำนวน 430 คน ด่าน A5 จำนวน 340 คน ด่าน A6 จำนวน 250 คน ด่าน A3 จำนวน 240 คน และด่าน A9 จำนวน 150 คน ตามลำดับ ด่าน A2 เป็นทางยาวระหว่างรอรถบริการสาธารณะ จึงทำให้มีอัตราการสัญจรผ่านสูง โดยเฉพาะช่วงเย็นเนื่องจากเป็นช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่นักเรียน นักศึกษา และวัยทำงานกำลังกลับบ้าน ด่าน A5 A6 A3 เป็นด่านที่อยู่บริเวณหน้าตลาดบางใหญ่ จะเป็นทางผ่านเพื่อที่จะเข้าไปยังตลาดหรือไปเซ็นทรัลพลาซา เวสต์เกต และด่าน A9 เป็นด่านภายในตลาดบางใหญ่ซึ่งเป็นตลาดนัด เริ่มตั้งแต่ช่วงเวลา บ่ายโมงถึงสองทุ่ม แต่ช่วงที่คนหนาแน่นที่สุดจะเป็นช่วงเย็น

จากการสำรวจอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในวันศุกร์ (ภาพที่ 56) พบว่าด่านที่มีคนเดินผ่านต่อชั่วโมงมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ A8 จำนวน 330 คน A6 จำนวน 270 คน A5 จำนวน 261 คน A4 จำนวน 164 คน และ A9 จำนวน 150 คน ตามลำดับ ด่าน A8 เป็นด่านที่เข้าไปสู่ตลาดบางใหญ่ จะมีตลาดนัดในช่วงเวลาเย็นจึงทำให้มีอัตราการสัญจรผ่านค่อนข้างสูงไปยังด่าน A9 ที่แยกออกไปเป็นตลาดนัดอีกส่วน ส่วนด่าน A6 A5 A4 จะเป็นบริเวณหน้าตลาดบางใหญ่ การสัญจรผ่านค่อนข้างมากในช่วงเวลาเย็น เนื่องจากเป็นเวลาที่คนส่วนใหญ่กลับบ้านและจะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางอีกด้วย

สำหรับในวันเสาร์ (ภาพที่ 57) พบว่าด่านที่มีคนเดินผ่านต่อชั่วโมงมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ A8 จำนวน 350 คน A5 จำนวน 300 คน A9 จำนวน 220 คน A6 จำนวน 200 คน และ A4 จำนวน 180 คน ตามลำดับ ด่าน A8 เป็นด่านที่เข้าไปสู่ตลาดบางใหญ่ จะมีตลาดนัดในช่วงเวลาเย็นจึงทำให้มีอัตราการสัญจรผ่านค่อนข้างสูงไปยังด่าน A9 ที่แยกออกไปเป็นตลาดนัดอีกส่วน ส่วนด่าน A6 A5 A4 จะเป็นบริเวณหน้าตลาดบางใหญ่ การสัญจรผ่านค่อนข้างมากในช่วงเวลาเย็น เนื่องจากเป็นเวลาที่คนส่วนใหญ่กลับบ้านและจะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางอีกด้วย ซึ่งเรียงตามลำดับจะใกล้เคียงกับวันศุกร์แต่ปริมาณผู้คนในวันเสาร์จะหนาแน่นกว่าเล็กน้อย

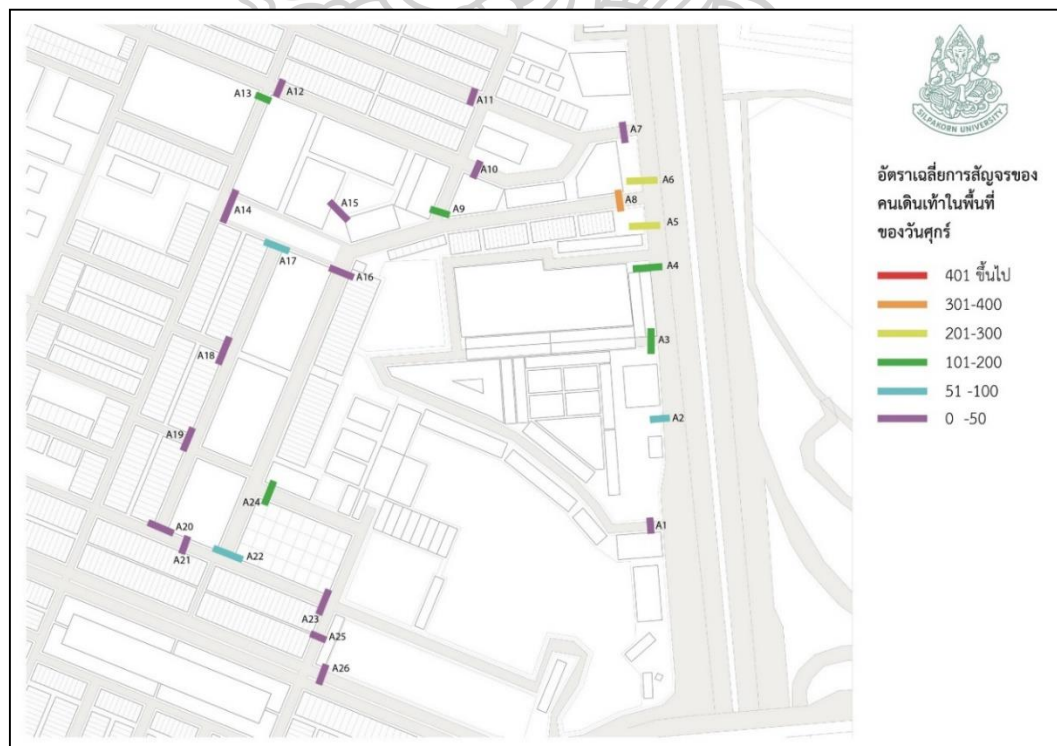
จากการศึกษาปริมาณการสัญจรผ่านพื้นที่สาธารณะตลาดบางใหญ่ ซึ่งเป็นอัตราเฉลี่ยของทั้ง 3 วันที่ทำการสำรวจ (ภาพที่ 58) ด่านที่ผู้คนนิยมผ่าน 5 อันดับแรกคือวันจันทร์ช่วงเย็นด่าน A2 จำนวน 420 คน วันเสาร์ช่วงเย็นด่าน A8 จำนวน 350 คน วันศุกร์ช่วงเย็นด่าน A8 จำนวน 330 คน วันจันทร์ช่วงเย็นด่าน A5 จำนวน 340 คน และคน วันเสาร์ช่วงเย็นด่าน A5 จำนวน 300 คน

ผลจากการบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่ แสดงให้เห็น ปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในแต่ละด้านมีความแตกต่างกันในวันและเวลาต่าง ๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกิจกรรมการเข้าไปใช้งานพื้นที่ ประเภทของผู้ใช้งานบริเวณนั้น ส่วนใหญ่การใช้งานในพื้นที่จะหนาแน่นมากในช่วงเวลาเย็น ได้แก่ A2- A6 A8- A10 ส่วนการใช้งานในช่วงเวลาเช้าจะมี A16-A17 A20-A24 จะเป็นช่วงเวลาที่คนส่วนใหญ่ออกมาซื้อของสด ผัก และผลไม้ เนื่องจากในพื้นที่นี้เป็นตลาดเช้า ส่วนวันที่คนมาใช้บริการเยอะสุดจะเป็นวันเสาร์ช่วงเช้า และการใช้งานในช่วงบ่าย จะอยู่ในด่าน A3-A15



ภาพที่ 55 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ของวันจันทร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



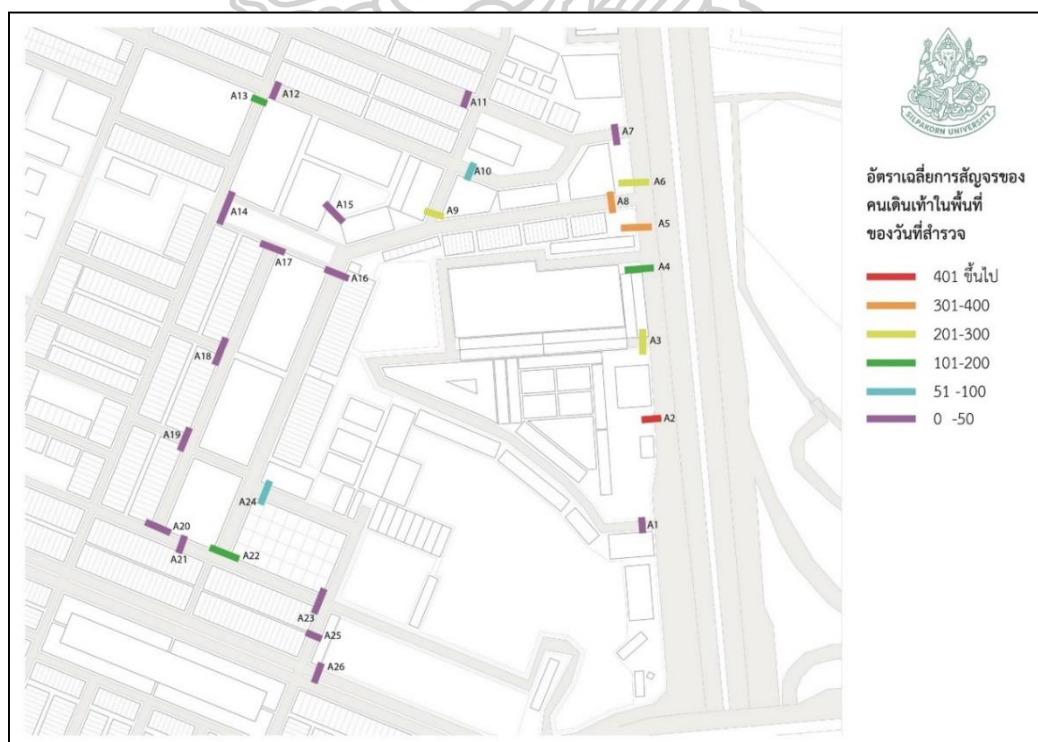
ภาพที่ 56 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ ของวันศุกร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 57 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ ของวันเสาร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 58 อัตราเฉลี่ยของการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ ของวันจันทร์ วันศุกร์ และวันเสาร์

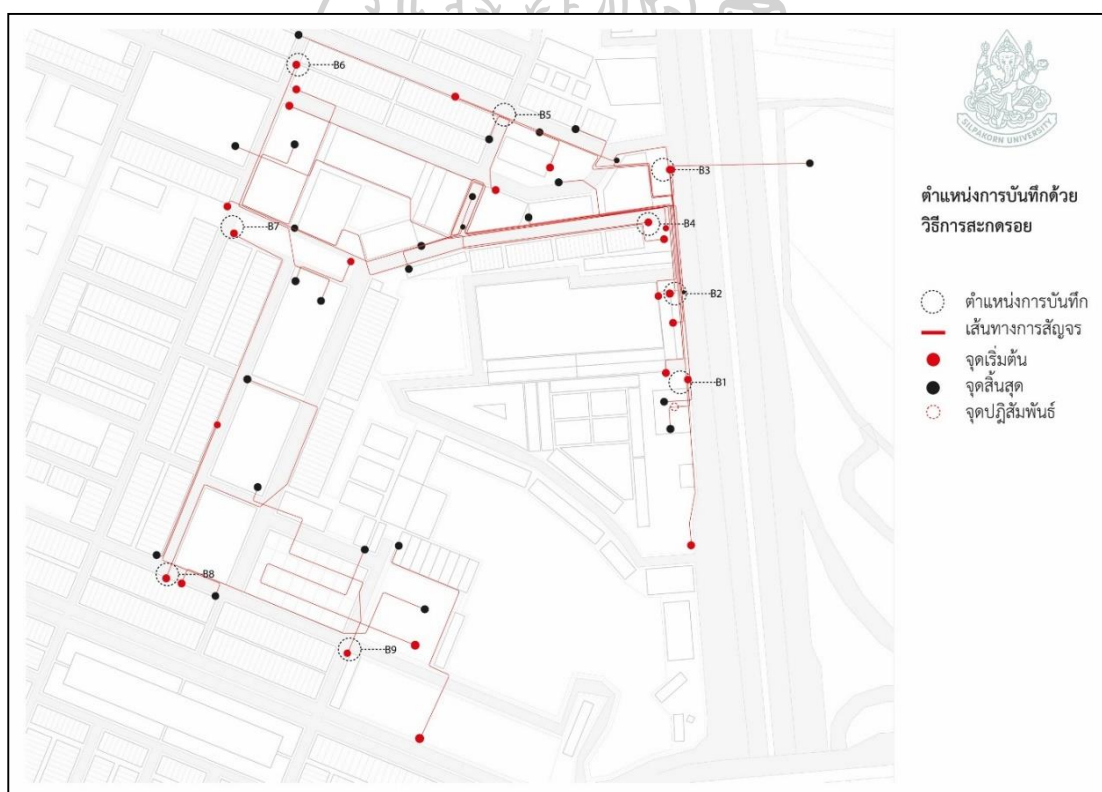
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.2.2 การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางยอดนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Traces)

แบ่งตามช่วงวันที่สำรวจ คือ วันจันทร์ วันศุกร์ และวันเสาร์

1) ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Trace) ในวันจันทร์

พบว่าเส้นทางที่กลุ่มตัวอย่างนี้สัญจรมากที่สุดคือเส้นทางร้านอาหารปรั่งพร้อมกิน (Street Food) จากด้านหน้าตลาดบางใหญ่เข้าไป ส่วนเส้นรองลงมาเป็นเส้นด้านหน้าตลาดบางใหญ่ เชื่อมต่อไปยังตลาดป๊ปปี้ และรองลงมาเป็นเส้นด้านหลังตลาดสด สังเกตได้ว่าการสัญจรผ่านของกลุ่มคนตัวอย่างมีเป้าหมายที่ชัดเจน กล่าวคือ เดินทางไปยังที่หมายต่าง ๆ ภายในพื้นที่ เช่น ร้านอาหารปรั่งพร้อมกิน (Street Food) ป้ายรถเมล์ รอรถสองแถว ไปซื้อสินค้า หยุดแหวะดูสินค้า

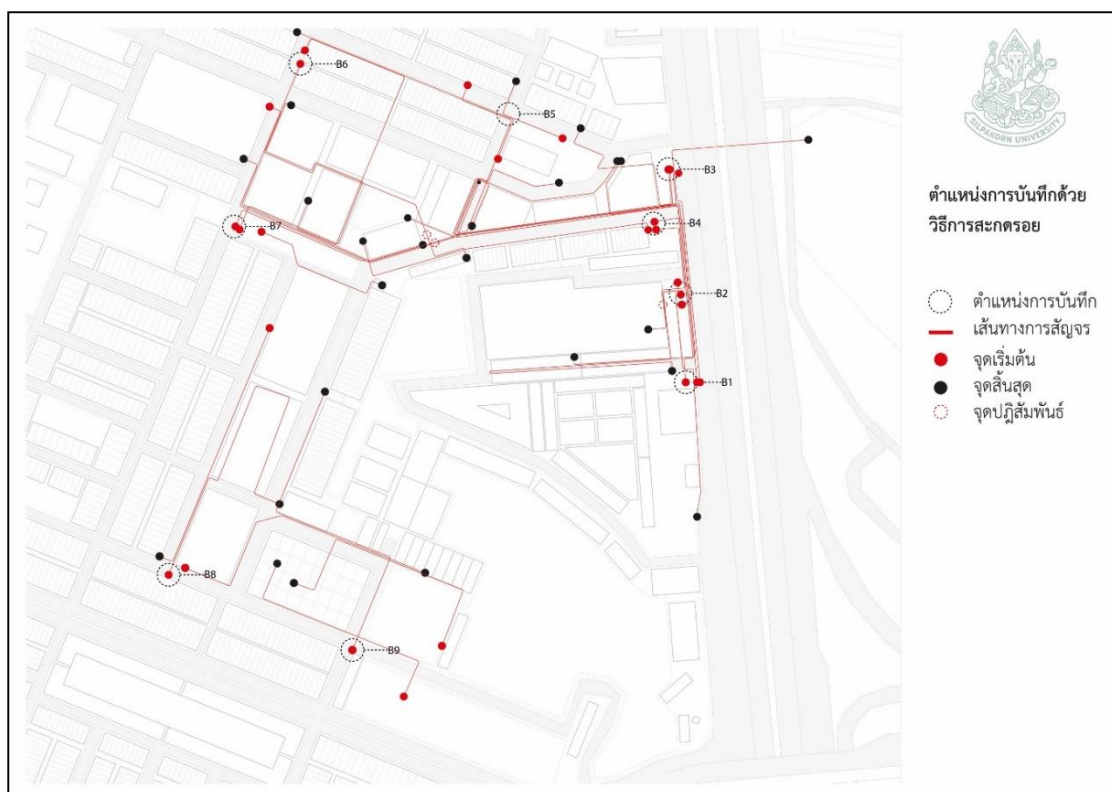


ภาพที่ 59 ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Trace) ในวันจันทร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

2) ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Trace) ในวันศุกร์

พบว่าเส้นทางกลุ่มตัวอย่างนิมสัญญรมากที่สุด คือพื้นที่บริเวณหน้าตลาดบางใหญ่ ที่เดินมาจากหน้าตลาดบิปปี้ เข้าไปยังพื้นที่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) สังเกตได้ว่ากลุ่มคนตัวอย่างมีเป้าหมายที่ชัดเจน กล่าวคือ เดินไปซื้อของกิน เดินไปจอดรถสองแถว วินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ทั้งนี้ยังพบการหยุดพูดคนในบริเวณที่เป็นร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) อีกด้วย



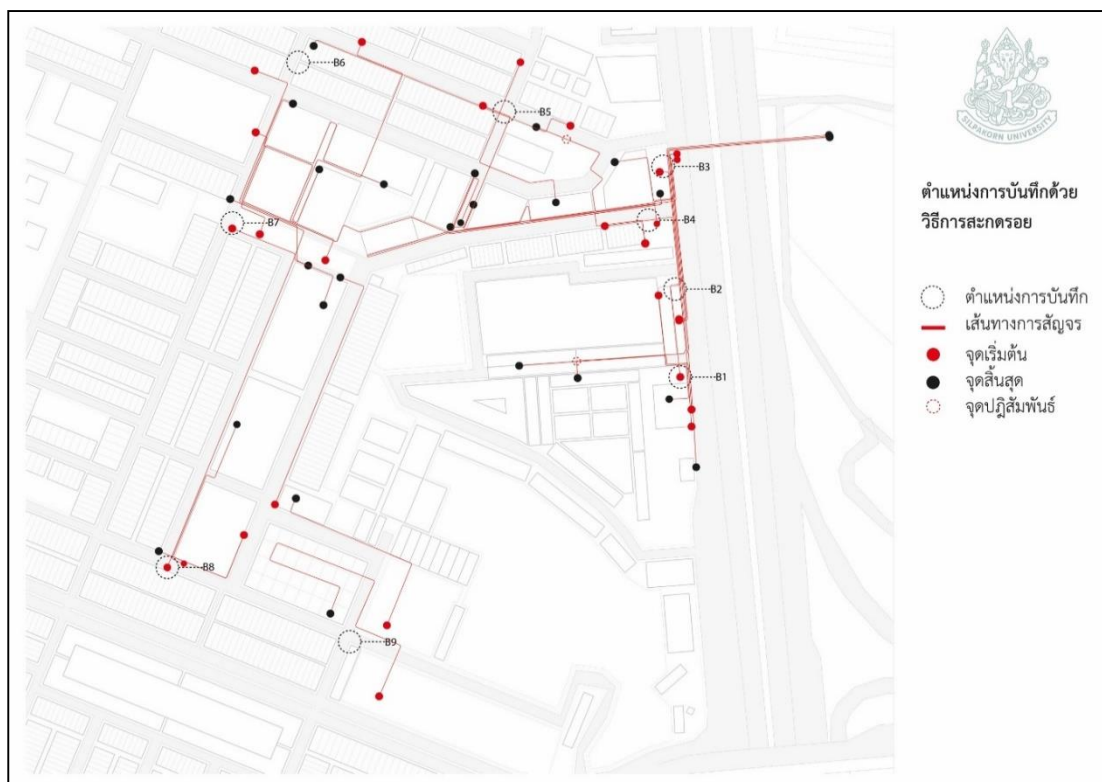
ภาพที่ 60 ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Trace) ในวันศุกร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

3) ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Trace) ในวันเสาร์

พบว่าเส้นทางกลุ่มตัวอย่างนิมสัญญรมากที่สุด คือพื้นที่บริเวณหน้าตลาดบางใหญ่ ที่เดินมาจากหน้าตลาดบิปปี้ เข้าไปยังพื้นที่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) สังเกตได้ว่ากลุ่มคนตัวอย่างจะเป็นกลุ่มครอบครัว พ่อแม่ลูก ซึ่งมีเป้าหมายที่ชัดเจน กล่าวคือ เดินไปซื้อของกิน ใช้เวลา

ร่วมกัน เดินไปจุดตรอรถสองแถว วินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ทั้งนี้ยังพบการหยุดพูดคนในบริเวณที่เป็นร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) อีกด้วย



ภาพที่ 61 ผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Trace) ในวันเสาร์
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

สรุปผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (Looking for Trace) จากผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางนิมสัญญรของคนเดินเท้าในสัปดาห์ (ภาพที่ 62) เส้นทางที่ได้รับความนิยมสัญญรผ่านของคนเดินเท้ามากที่สุด ได้แก่ หน้าตลาดบิบีและหน้าตลาดบางใหญ่ เพื่อเชื่อมไปยังเซ็นทรัลพลาซาเวสต์เกต และขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ส่วนเส้นทางรองลงมาคือ เส้นทางร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) บริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักของพื้นที่ศึกษาอีกทั้งยังมีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อพาณิชย์กรรม และเป็นที่รอรถประจำทาง ส่งผลให้บริเวณดังกล่าวเป็นที่นิยมของคนสัญจรด้วยการเดินเท้า โดยผู้คนส่วนใหญ่ที่ผ่านจะเป็นคนในพื้นที่ศึกษา ประเภทกลุ่มคนวัยทำงานและนักเรียน นักศึกษา

ส่วนพื้นที่ที่ไม่นิยมในการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าได้แก่ เส้นทางติดกับลานจอดรถและที่กรร้าง โดยพื้นที่ดังกล่าวใช้ประโยชน์เพื่อการจอดรถเพียงอย่างเดียวและไม่ได้ใช้ประโยชน์ เส้นทางบริเวณที่

รกร้างและที่จอดรถส่วนใหญ่จะรองรับการสัญจรด้วยรถยนต์มากกว่า และไม่มีที่จอดรถประจำทาง ทำให้ไม่ได้รับความนิยมในการสัญจร

สำหรับพื้นที่ที่มีความแตกต่างในช่วงเวลาของวันในสัปดาห์ที่เห็นได้ชัดเจนคือช่วงเวลา การใช้งานพื้นที่ตั้งแต่ 04.00 – 11.00 น. การใช้งานพื้นที่ตลาดเช้ามีการใช้งานที่มากที่สุดและหลังจาก 11.00 น. คือ ไม่มีการใช้งาน ส่วนพื้นที่ตลาดสดและอาคารพาณิชย์ จะมีการใช้งานในช่วง 08.00 – 18.00 น. และพื้นที่ตลาดปศุสัตว์ ตลาดบางใหญ่ และร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) จะมีการใช้งานตั้งแต่ 13.00 – 20.00 น. โดยคนจะนิยมสัญจรในช่วงเวลาหลังเลิกงานหรือช่วงเย็น

ส่วนความแตกต่างในช่วงของวันในสัปดาห์ ที่เห็นได้ชัดเจนคือการใช้งานในพื้นที่ของวันเสาร์ ผู้คนส่วนใหญ่นิยมมาใช้งานพื้นที่ในช่วงเวลาเช้าตรู่บริเวณตลาดเช้าและตลาดสด จะมีปริมาณการสัญจรของผู้คนมากที่สุดในสัปดาห์ คนส่วนใหญ่ที่มาใช้พื้นที่จะเป็นคนภายในพื้นที่ วิทยาลัยและวิทยาลัยอาชีวศึกษาเพื่อ ซื้อของหรือรับประทานอาหาร



ภาพที่ 62 สรุปผลการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วย

วิธีการสะกดรอย (Looking for Trace)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.2.3 การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snaps Short)

แบ่งตามช่วงวันที่สำรวจ คือ วันจันทร์ วันศุกร์ และวันเสาร์ ส่วนช่วงเวลา แบ่งเป็นช่วงเช้า (06.00 - 12.00 น.) ช่วงบ่าย (13.00 - 16.00 น.) และช่วงเย็น (17.00 - 22.00น.)

1) ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันจันทร์

จากผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวันจันทร์ พบว่า

(1) ช่วงเวลาเช้า พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณหน้าตลาดบางใหญ่ มีการเข้าใช้จับจองของพื้นที่คนเดินเท้าเป็นจำนวนมาก โดยพบกิจกรรมการจับจองพื้นที่เพื่อค้าขายอาหารเช้าและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางไปยังรถบริการสาธารณะอีกด้วย รองลงมาจะเป็นในส่วนด้านหลังของตลาด โดยพบกิจกรรมซื้ออาหารสด เช่น เนื้อไก่ เนื้อหมู เป็นส่วนใหญ่ (ภาพที่ 63)



ภาพที่ 63 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันจันทร์ ช่วงเวลาเช้า

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

(2) ช่วงเวลากลางวัน พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณตลาดบางใหญ่มีการเข้ามาจับจองในพื้นที่มากขึ้น ในบริเวณหน้าตลาดป๊อ โดยพบกิจกรรมคือการรอรถบริการสาธารณะ และลงรถบริการสาธารณะ รองลงมา คือบริเวณหน้าตลาดบางใหญ่ มีการเข้ามาจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าเพื่อทำกิจกรรมซื้อขายสินค้า โดยทางตลาดบางใหญ่ได้มีการจัดเป็นตลาดนัด (Street Food) ในช่วงเวลา 13.00 – 20.00 น. ส่งผลให้จำนวนคนเดินเท้าค่อนข้างเยอะตั้งแต่ช่วงบ่าย (ภาพที่ 64)



ภาพที่ 64 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันจันทร์ ช่วงเวลาบ่าย
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

(3) ช่วงเวลาเย็น หรือช่วงเวลาหลังเลิกงานและเลิกเรียน พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณหน้าตลาดป๊อ จะมีการเข้ามาจับจองพื้นที่เป็นจำนวนมากที่สุด เช่นการนั่งหรือยืนรอรถสาธารณะ การลงจากรถประจำทางเพื่อไปยังตลาดหรือเดินทางกลับบ้าน ทั้งนี้ถัดจากด้านหน้าของตลาดป๊อไป จะเป็นบริเวณที่มีการค้าขายตั้งแต่ป้ายรถเมล์หน้าตลาดป๊อ ไปยังตลาดบางใหญ่ การสัญจรในช่วงเวลาเร่งด่วนมีปริมาณมากที่สุด (ภาพที่ 65)



ภาพที่ 65 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันจันทร์ ช่วงเวลาเย็น
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองในพื้นที่ของคนเดินเท้า ในระหว่างวันจันทร์ (ภาพที่ 66) พบว่าเส้นทางที่คนเดินเท้านิยมส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางการสัญจรด้านหน้าของตลาดปีโป้ ไปจนถึงตลาดบางใหญ่ ดิสนอนกาญจนาภิเษก มีการใช้งานในกิจกรรมต่าง ๆ เช่น รอรถสาธารณะ ลงรถสาธารณะ พบปะพูดคุยของกลุ่มนักเรียน-นักศึกษา ซื้อขายสินค้า หรือไปต่อรถสาธารณะต่าง ๆ เช่น สถานีรถไฟฟ้า MRT วินมอเตอร์ไซด์ และรถสองแถว ส่วนตรงด้านหน้าบริเวณตลาดบางใหญ่เข้าไปจนถึงด้านในของตลาด จะเป็นรูปแบบร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ผู้คนค่อนข้างที่จะเดินเข้าไปซื้ออาหารก่อนที่จะเดินกลับออกมายังด้านหน้าตลาดเพื่อไปยังจุดหมายอีกครั้ง



ภาพที่ 66 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันจันทร์ ทุกช่วงเวลา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

2) ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันศุกร์
จากผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวันศุกร์ พบว่า

(1) ช่วงเวลาเช้า พื้นที่ว่างสาธารณะหน้าตลาดบางใหญ่จะมีการเข้ามาใช้หรือจับจองเป็นจำนวนมาก โดยพบกิจกรรมต่าง ๆ เช่น เดิน ซื้อของ รอรถบริเวณป้ายรถเมล์ ส่วนรองลงมาเป็นพื้นที่บริเวณด้านหลังของตลาดสด กิจกรรมที่พบส่วนใหญ่จะเป็นคนในพื้นที่ออกมาซื้อสินค้า ประเภทเนื้อสัตว์และผัก ส่วนใหญ่จะเดินทางมาด้วยรถมอเตอร์ไซด์ ส่วนในพื้นที่ที่เป็นตลาดเช้า จะเป็นพื้นที่ขายส่งของสด ผัก และผลไม้ การใช้งานค่อนข้างมากแต่การสัญจรผ่านยังไม่เท่าด้านหน้าตลาด ส่วนใหญ่จะเป็นพ่อค้าแม่ค้าที่มาซื้อของ เพื่อที่จะนำไปจำหน่ายต่อ ส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยรถยนต์ และรถกระบะบรรทุกเป็นส่วนใหญ่ (ภาพที่ 67)



ภาพที่ 67 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันศุกร์ ช่วงเช้า
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

(2) ช่วงบ่าย พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณด้านหน้าตลาดบีบีและตลาดบางใหญ่ จะมีการเข้ามาจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า กิจกรรมที่พบส่วนใหญ่จะเป็น การยืนหรือนั่งรอรถประจำทาง รองลงมาจะเป็นพื้นที่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ที่เริ่มมาตั้งร้านค้า กิจกรรมที่พบคือ ซื้อขายอาหาร เดิน หรือนั่งรับประทานอาหาร (ภาพที่ 68)



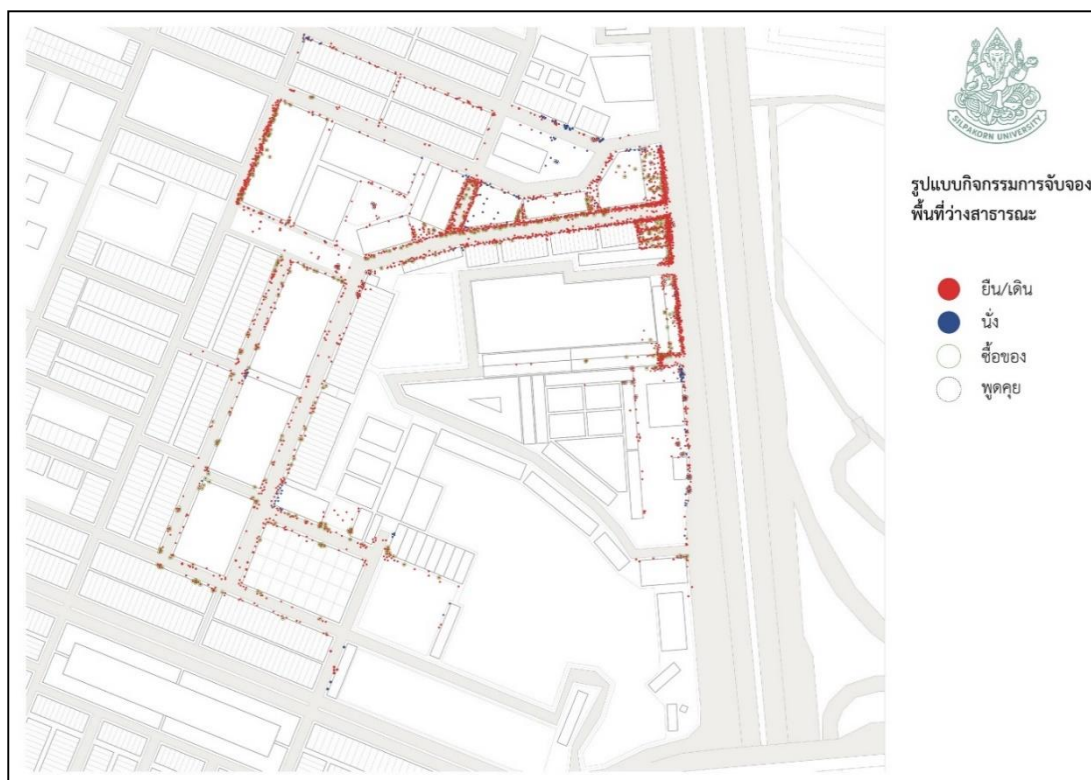
ภาพที่ 68 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันศุกร์ ช่วงบ่าย
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

(3) ช่วงเย็น หรือช่วงเวลาหลังเลิกงาน พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณทางเท้าด้านหน้าตลาดปืและตลาดบางใหญ่ จะมีการเข้ามาจับจองในพื้นที่เป็นจำนวนมากเพื่อลงรถสาธารณะ ยืนรอรถสาธารณะ ซื้อสินค้า หรือเดินทางกลับบ้าน ส่วนพื้นที่รองลงมาคือบริเวณร้านอาหารปรั่งพร้อมกิน (Street Food) มีการจับจองพื้นที่สูง ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินไปซื้ออาหาร หรือเข้าไปนั่งรับประทานอาหาร (ภาพที่ 69)



ภาพที่ 69 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันศุกร์ ช่วงเย็น
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากผลการบันทึกรูปแบบของกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ในทุกช่วงเวลา (ภาพที่ 70) พบว่าพื้นที่ว่างสาธารณะที่ได้รับความนิยมคือบริเวณหน้าตลาดปืและตลาดบางใหญ่เข้ามาสุดที่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) มีการใช้งานกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น ซื้อขายสินค้าอาหาร รอรถประจำทาง นั่งรับประทานอาหาร และเดินทางไปทำงานหรือเดินทางกลับบ้าน เป็นต้น และในช่วงเวลาเช้าการใช้งานจะค่อนข้างกระจายตัวไปในทุก ๆ พื้นที่ว่างสาธารณะที่ทำการศึกษา

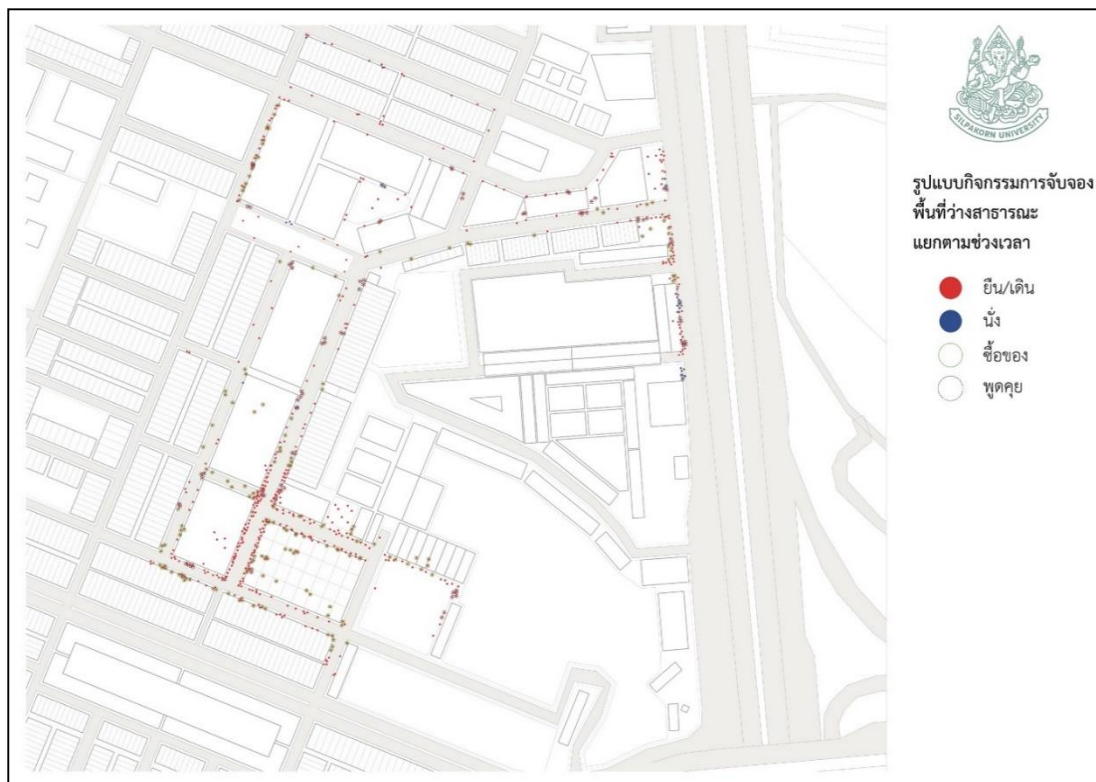


ภาพที่ 70 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันศุกร์ ทุกช่วงเวลา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

3) ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันเสาร์

จากผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวันเสาร์พบว่า

(1) ช่วงเวลาเช้า การใช้งานในพื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่ที่บริเวณตลาดเช้า มีการสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก โดยพบกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การซื้อขายสินค้า การขนส่งสินค้า รองลงมาจะเป็นพื้นที่ด้านหน้าตลาดบางใหญ่และตลาดปี่ มีการสัญจรผ่านรองลงมา กิจกรรมที่พบส่วนใหญ่จะเป็นการ รอรถสาธารณะ และการเดินเพื่อที่จะไปสถานีรถไฟฟ้า MRT (ภาพที่ 71)



ภาพที่ 71 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันเสาร์ ช่วงเช้า
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

(2) ช่วงเวลาบ่าย พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณด้านหน้าตลาดปื๊และตลาดบางใหญ่มีการสัญจรผ่านมากที่สุด ส่วนใหญ่กิจกรรมที่พบคือ ลงรถสาธารณะ ยืนรอรถสาธารณะ ซื้อสินค้า และเดินเข้ามายังตลาดบางใหญ่ รองลงมาเป็นพื้นที่บริเวณอาคารพาณิชย์กรรม ที่มีการค้าขายสินค้า ประเภทต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์เครื่องเขียน ร้านอาหาร ร้านถ่ายรูป ของใช้ทั่วไป ร้านทอง และอื่น ๆ คนส่วนใหญ่ที่ใช้งานบริเวณนี้จะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเพื่อที่จะสามารถจอดรถหน้าร้านได้เลย กิจกรรมที่พบในพื้นที่บริเวณอาคารพาณิชย์ ได้แก่ การซื้อขายสินค้า นั่งรับประทานอาหาร และเดินไปยังร้านต่าง ๆ (ภาพที่ 72)



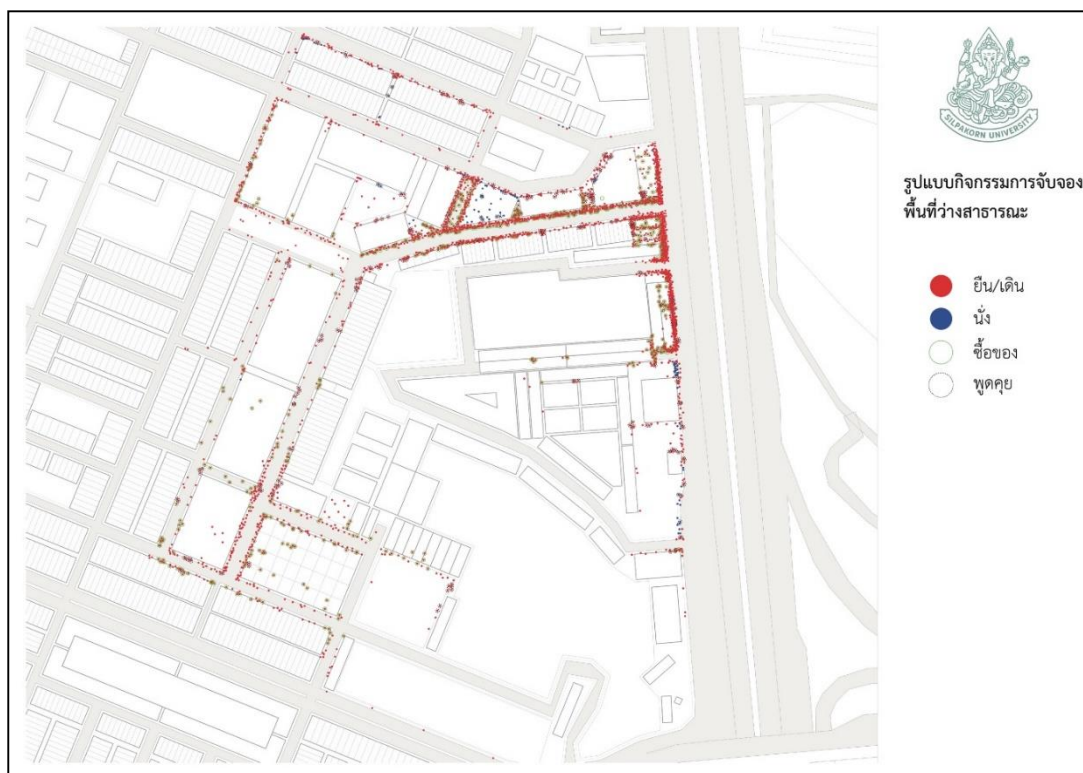
ภาพที่ 72 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันเสาร์ ช่วงบ่าย
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

(3) ช่วงเย็น หรือเวลาหลังเลิกงาน พบว่าพื้นที่ว่างสาธารณะที่ได้รับความนิยมคือบริเวณหน้าตลาดป๊อปปูล่าและตลาดบางใหญ่และเข้ามาสุดที่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) มีการใช้งานกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น ซื้อขายสินค้า อาหาร รอรถประจำทาง นั่งรับประทานอาหาร และเดินทางไปทำงานหรือเดินทางกลับบ้าน เป็นต้น (ภาพที่ 73)



ภาพที่ 73 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันเสาร์ ช่วงเย็น
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองของพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันเสาร์ พบว่าการใช้งานในแต่ละพื้นที่เวลาจะเป็นตัวกำหนดการใช้งาน ในช่วงเช้าการสัญจรของคนใช้พื้นที่จะมีมากบริเวณตลาดเช้า กิจกรรมที่พบคือการซื้อขายอาหารสด อาหารทะเล ผักและผลไม้ ส่วนใหญ่เป็นการขายส่ง และการส่งสินค้า ไปขายยังที่ต่าง ๆ ส่วนการใช้งานช่วงบ่ายจะมีส่วนของอาคารพาณิชย์ที่มีการใช้งานเพิ่มขึ้นมา และในช่วงเวลาเย็นการใช้งาน การสัญจรในพื้นที่จะมากที่สุดของวัน (ภาพที่ 74)



ภาพที่ 74 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ในวันเสาร์ ทุกช่วงเวลา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

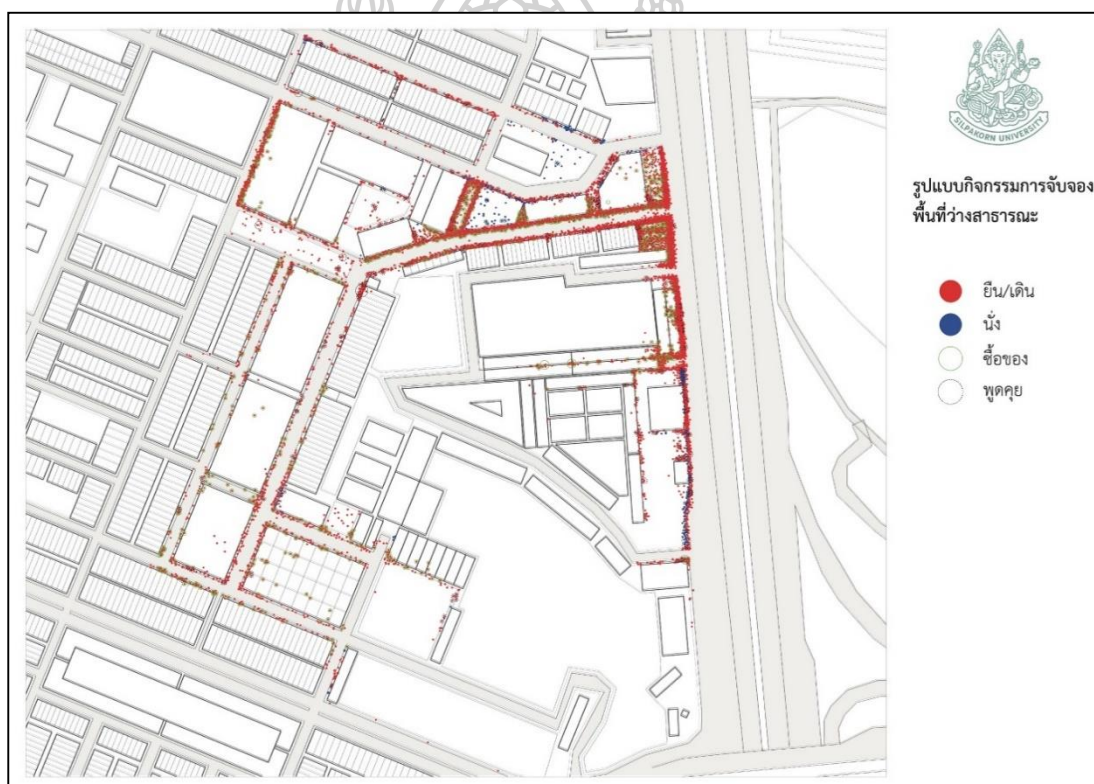
4) สรุปผลการศึกษารูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (Snapshot) ระหว่างสัปดาห์

จากผลการบันทึกรูปแบบของกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าระหว่างสัปดาห์ (ภาพที่ 75) พื้นที่ที่มีการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ส่วนใหญ่จะแบ่งเป็นตามช่วงเวลา เช้า บ่าย และเย็น อย่างชัดเจน ส่วนใหญ่การสัญจรของรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้น จะเกิดบนพื้นที่สาธารณะหน้าตลาดปื๊และตลาดบางใหญ่ เป็นเส้นทางหลักของการเดินทาง ยืนรอรถ มีการสัญจรครอบคลุมทั่วทั้งสัปดาห์และทุกช่วงเวลา ส่วนร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) จะเกิดขึ้นในช่วงเวลาบ่ายโมงเป็นต้นไปของทุก ๆ วันในสัปดาห์ กิจกรรมที่เกิดขึ้นคือเป็นถนนสายอาหาร ที่มีทั้งร้านอาหารที่สามารถนั่งได้และร้านที่ต้องซื้อกลับบ้าน ส่วนใหญ่ผู้คนจะเดินเข้ามาหลังช่วงเวลาเลิกงาน ก่อนที่จะเดินทางไปต่อรถสาธารณะต่าง ๆ เพื่อเดินทางกลับบ้าน และการใช้งานในช่วงเช้าจะเกิดขึ้นบริเวณตลาดเช้ามีการค้าขายกันตั้งแต่ ตี 3 จนถึงประมาณ 10 โมง ส่วนใหญ่จะเป็นพ่อค้าและแม่ค้าเข้ามาซื้ออาหารสด

อาหารทะเล และผัก เพื่อนำไปจำหน่ายต่อ ส่วนการใช้งานในทั่ว ๆ ไปของตลาดจะอยู่ที่ตลาดสดกับอาคารพาณิชย์ มีการใช้งานที่หลายหลายแต่จะปิดลงในช่วงเย็น (ปิดหลัง 17.00 น.)

สำหรับพื้นที่ที่มีความแตกต่างของช่วงเวลาอย่างชัดเจนคือบริเวณตลาดเช้า จะมีการค้าขายเฉพาะช่วงเช้ามีถึงเช้าเท่านั้น ที่จะมีคนออกมาจับจองพื้นที่ซื้อขายสินค้า ส่วนการใช้งานในช่วงบ่ายและเย็น จะมีแค่อาคารพาณิชย์ที่อยู่รอบ ๆ เปิดอยู่ 2-3 ร้าน การสัญจรและการจับจองในพื้นที่น้อยมากหรือไม่มีผู้คน

ส่วนร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ความแตกต่างของช่วงเวลาคือจะมีการใช้งานตั้งแต่ช่วงบ่าย ทำให้การใช้งานช่วงเช้ามีการจับจองในพื้นที่น้อย



ภาพที่ 75 ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการจับ

ภาพชั่วขณะ (Snapshot) ทุกวัน ทุกช่วงเวลา

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

5.3 สรุปผลการสำรวจ

1. พื้นที่ว่างสาธารณะได้รับความนิยมสัญจรผ่านของคนเดินเท้ามากที่สุด ได้แก่ ทางเท้าด้านหน้าตลาดป๊อปปี้ ทางเท้าด้านหน้าตลาดบางใหญ่ และทางเท้าบริเวณร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางสัญจรหลักของพื้นที่ศึกษา อีกทั้งยังมีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อพาณิชยกรรมและเป็นที่จอดรถประจำทาง ส่งผลให้บริเวณดังกล่าวเป็นที่นิยมของคนสัญจรเดินเท้า โดยส่วนใหญ่ผู้คนที่สัญจรผ่านมีทั้งคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่หรือคนที่มาเพื่อต่อรถไปอีกที่หนึ่ง ส่วนพื้นที่ที่ไม่เป็นที่นิยมของคนเดินเท้า ได้แก่ บริเวณที่จอดรถ ที่รกร้าง ของพื้นที่ศึกษา และมีการใช้ประโยชน์เพื่อจอดรถอย่างเดียว โดยผู้คนที่สัญจรบริเวณนี้จะเลือกการใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นหลักมากกว่าการเดิน

2. พื้นที่ว่างสาธารณะที่ได้รับความนิยมในการเข้าใช้งานจากคนเดินเท้ากระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ได้แก่ ตลาดป๊อปปี้ ด้านหน้าตลาดบางใหญ่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) บริเวณอาคารพาณิชย์ และบริเวณด้านหลังตลาดสด กิจกรรมที่เกิดขึ้นสอดคล้องกับการเลือกเส้นทางสัญจรของคนเดินเท้าและมีการใช้ประโยชน์อาคารพาณิชยกรรม กิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นกิจกรรม พบปะพูดคุย ซื้อขายสินค้า พื้นที่ต่อมาเป็นพื้นที่บริเวณตลาดเช้า เป็นพื้นที่ว่างที่ได้รับความนิยมในการใช้งานเฉพาะในช่วงเช้า กิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นกิจกรรม ซื้อขายสินค้า และการขนส่งสินค้า

3. พื้นที่ว่างสาธารณะที่พบรูปแบบกิจกรรมการหยุดนิ่ง ทั้งยืน นั่ง เพื่อการพักผ่อน ได้แก่ บริเวณพื้นที่สำนักงานตลาดบางใหญ่ เป็นอาคารสูงประมาณ 4 ชั้น พื้นที่สีเขียวอยู่ข้างหน้าอาคาร ทำหน้าที่เป็นที่นั่งเล่น เดินผ่าน หรือรอรถสาธารณะ แต่การใช้งานพื้นที่กลับไม่ค่อยได้รับความนิยม จึงทำให้มีการใช้งานที่น้อยมาก

บทที่ 6

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล

การประมวลผลวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อระบุความสัมพันธ์ระหว่างคุณสมบัติเชิงของพื้นที่ สาธารณะย่านชานเมืองกับการใช้งานในชีวิตประจำวันของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ตลาดบางใหญ่ จากการเก็บข้อมูลทางกายภาพและพฤติกรรมผู้ใช้งานภายในพื้นที่ศึกษาพบว่าปัจจัยทาง พฤติกรรมส่งผลต่อการเลือกใช้งานพื้นที่ จึงต้องนำข้อมูลแนวคิดและทฤษฎีที่ได้ค้นคว้า และข้อมูลเชิง ลึกที่ได้จากการสำรวจมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ เพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลและอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ ซึ่งประกอบไปด้วยประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมและกายภาพของพื้นที่ ประกอบด้วย 1) ถนนและการเข้าถึง 2) พื้นที่สาธารณะ 3) ระบบขนส่งสาธารณะ และ 4) การใช้ประโยชน์อาคาร แบบผสมผสาน
- การวิเคราะห์ความเหมาะสมในด้านการเป็นเมืองของผู้คน สามารถสรุปลักษณะทาง กายภาพและองค์ประกอบในการออกแบบพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้ งานของผู้คน แบ่งเป็นด้านกายภาพและด้านพฤติกรรม
- ปัจจัยส่งเสริมความเป็นเมืองของผู้คน

การสรุปผลและเสนอแนะ จุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์หลักของงานวิจัย เพื่อศึกษา รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิดของ “Jan Gehl” ในเรื่องเมืองของ ผู้คนที่ประกอบไปด้วยหลักการ 4 หัวข้อ ได้แก่ เมืองมีชีวิตชีวา เมืองปลอดภัย เมืองยั่งยืน และเมือง สุขภาวะดี เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าพื้นที่ศึกษานี้เป็นไปตามแนวความคิดของ “Jan Gehl” หรือไม่ และ ค้นหาปัจจัยต่าง ๆ ทางกายภาพที่ส่งผลต่อการออกแบบและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ของผู้ใช้และยัง ต้องการชี้ให้เห็นถึงอุปสรรคและปัญหาในการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองในปัจจุบัน เพื่อที่จะ ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาและการแก้ปัญหา รวมถึงเป็นแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะ ย่านชานเมือง ในประเทศไทย

6.1 ถนนและการเข้าถึง

6.1.1 การเข้าถึง

พื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตลาดบางใหญ่ สามารถเข้าถึงได้ทั้งการเดินเท้า การใช้รถบริการ ขนส่งสาธารณะหรือการใช้รถยนต์ เพื่อรองรับการเข้าถึงในทุก ๆ รูปแบบ โดยการเข้าถึงภายในพื้นที่

ตลาดบางใหญ่นั้นสามารถเข้าถึงได้ทั้งหมด 4 ช่องทางผ่านทางถนนหลักคือถนนกาญจนาภิเษก จากการศึกษาพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนกับการเข้าถึงภายในพื้นที่นั้น สรุปได้ว่า

ทางเข้าที่ 1 เป็นทางเข้าหลักไปยังศูนย์ราชการโดยตรง มุ่งเน้นไปที่การใช้งานรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก จึงทำให้มีลักษณะถนนที่กว้างที่มีขนาด 4 เลน มีเกาะกลางถนน และไม่มีที่ตั้งของป้ายรถประจำทางจึงทำให้ไม่เป็นที่นิยมของคนเดินเท้า

ทางเข้าที่ 2 เป็นทางเข้าของตลาดบิปี สามารถนำรถเข้าไปจอดได้แต่ไม่สามารถเดินทะลุไปยังตลาดบางใหญ่ได้ เหมาะสำหรับคนที่ขับรถมาใช้งานบริเวณด้านหน้าตลาดบิปีหรือตลาดบางใหญ่

ทางเข้าที่ 3 ทางเข้านี้เหมือนกับเป็นการสร้างทางเข้าตลาดบางใหญ่เพิ่มขึ้นจากทางเข้าเดิมเนื่องจากมีปริมาณการใช้รถยนต์ที่ค่อนข้างหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่ในปัจจุบันทางเข้าที่ 3 นี้เป็นทางที่นิยมสำหรับคนเดินเท้ามากที่สุด และในตอนเย็นของทุกวันจะมีตลาดนัดบริเวณร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ทำให้เสียถนนทางเข้าไปอีก 1 เลน และมีการเดินซื้อของที่หนาแน่นมากประเภทของกิน จึงทำให้รถยนต์ที่จะเข้ามาจะมีจำนวนน้อยลงไปเอง เมื่อเทียบกับทางเข้าอื่น ๆ

ทางเข้าที่ 4 เป็นทางเข้าไปยังหมู่บ้านที่อยู่ภายในตลาดบางใหญ่ตั้งแต่ดั้งเดิม เป็นถนนขนาด 4 เลน (รถยนต์ไม่สามารถวิ่งสวนกันได้) สามารถจอดรถได้ตลอดแนวถนน เนื่องจากทางเข้าที่ 4 นี้เป็นทางเข้าหลักของหมู่บ้านก่อนจะแยกไปยังตลาดบางใหญ่ จึงทำให้ผู้คนส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ในการเข้าออกที่ทางเข้านี้ และเกิดอาคารพาณิชย์กรรมขึ้นตามแนวถนนที่เข้าสู่หมู่บ้านนี้

6.1.2 ทางเดิน

จากการวิเคราะห์เส้นทางการเดินเท้ามีขนาดตามมาตรฐานอยู่ที่ประมาณ 2 – 2.5 เมตร แต่ในขณะเดียวกันที่บางพื้นที่ บางเวลา ทางเดินเท้าที่มีขนาด 2 – 2.5 เมตร ยังคงไม่เพียงพอต่อการเดินเท้าในบางช่วง รวมถึงอุปสรรคที่กีดขวางการเดินเท้า เช่น ป้ายรถประจำทาง ป้ายบอกทาง การตั้งแผงลอยกีดขวางการเดิน การตั้งกระถางต้นไม้หรือนำของมาขวางหน้าร้านเพื่อเป็นการแสดงอนาเขตของตัวเอง ทำให้การเดินเท้าไม่ค่อยสะดวกเท่าไร

6.1.3 เส้นทางจักรยาน

จากการวิเคราะห์พื้นที่ไม่พบเส้นทางจักรยาน แต่ในทางการเพิ่มพื้นที่การสัญจรของจักรยานเข้าไปจะช่วยให้สามารถประหยัดพื้นที่ภายในเมืองไปได้มาก ช่องทางสัญจรของรถยนต์ 1 เลนสามารถเป็นพื้นที่สำหรับจักรยานได้ถึง 5 เท้าและที่จอดรถ 1 คัน สามารถจอดจักรยานได้ถึง 20 คัน



ภาพที่ 76 การเข้าถึงและกิจกรรมจับจองพื้นที่ว่างสาธารณะในวันเสาร์ (ช่วงเช้า)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 77 การเข้าถึงและกิจกรรมจับจองพื้นที่ว่างสาธารณะในวันเสาร์ (ช่วงบ่าย)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 78 การเข้าถึงและกิจกรรมจับจองพื้นที่ว่างสาธารณะในวันเสาร์ (ช่วงเย็น)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 79 การเข้าถึงและการสักระยะในวันเสาร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

สรุปถนนและการเข้าถึง จากการวิเคราะห์ในด้านกายภาพกับพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่

ในด้านการเข้าถึงพื้นที่ศึกษาพบว่าปัจจัยหลักที่ทำให้ทางเข้าที่ 1 2 และ 4 ไม่ได้รับความนิยมในการเดินเท้าเนื่องจากเป็นถนนขนาดใหญ่ 2-4 เลน การใช้งานถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกแก่รถยนต์เป็นหลักในการเข้าถึงพื้นที่ ส่วนในทางเข้าที่ 3 นั้นจะได้รับความนิยมในการเดินเท้ามากที่สุดเนื่องจากพื้นที่ทางเข้านั้นเป็นจุดเชื่อมต่อหรือเปลี่ยนถ่ายการเดินทางจากการเดินไปสู่รถบริการสาธารณะ หรือจากรถบริการสาธารณะไปสู่การเดิน รวมถึงมีกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร แผงลอย ตลอดบริเวณทางเดิน ทำให้การถนนเส้นนี้กลายเป็นเส้นที่คนเดินเยอะที่สุดและการใช้งานของรถยนต์ก็น้อยลง เมื่อเทียบกับการเข้าถึงอีก 3 เส้นทาง

ทางเดินเท้า จากการวิเคราะห์การเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาพบว่าเส้นทางที่มีการเดินเท้านั้นไม่ได้ครอบคลุมทั่วพื้นที่ศึกษาจากแผนผัง (ภาพที่ 79) การสัญจรของคนเดินในช่วงเช้าจะมีมากอยู่ที่บริเวณตลาดเช้าซึ่งไม่มีทางเดินเท้าในพื้นที่เลย ผู้คนส่วนใหญ่ที่มาซื้อของนั้นจะเดินไปตามถนน หรือทางพ้อค้า แม่ค้า จะจอดรถติดกับตลาดเช้าเลยเพื่อให้ง่ายต่อการขนส่ง ถึงแม้ในตลาดเช้าจะมุ่งเน้นไปที่พ่อค้า แม่ค้าเป็นหลัก แต่ก็ยังมีผู้คนทั่วไปที่เข้าไปใช้พื้นที่บริเวณนี้

เส้นทางเดินเท้าที่ผู้คนส่วนใหญ่นิยมเลือกเดินนั้นไม่ได้เกิดจากการที่มีเส้นทางเดินเท้าที่ดี การเดินที่ไม่มีอุปสรรค แต่เส้นทางที่คนส่วนใหญ่เลือกในการเดินเท้านั้นเกิดจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะตามแต่ละช่วงเวลาที่เป็นตัวกำหนดให้มีปริมาณมากหรือน้อย หรือเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ หรือบริการรถสาธารณะได้สะดวก

6.2 พื้นที่สาธารณะ

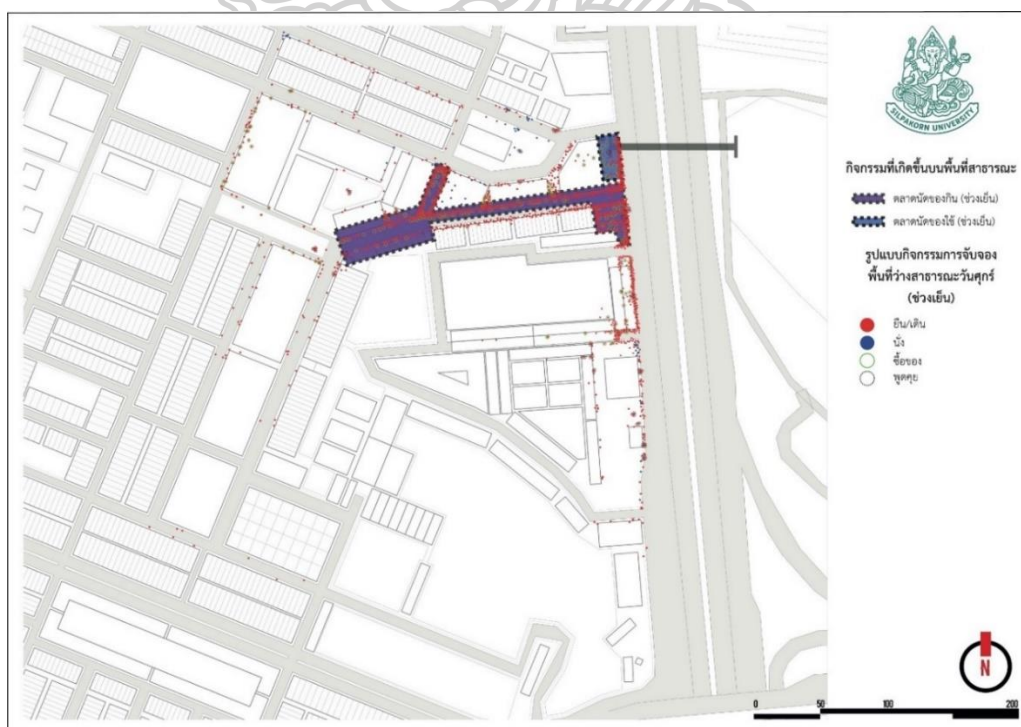
6.2.1 กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ

กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะจะมี 2 ช่วงเวลาด้วยกันคือช่วงเวลาเช้าและช่วงเวลาเย็น โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะนั้นสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้คนในพื้นที่



ภาพที่ 80 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมจับจองพื้นที่ว่างสาธารณะในวันศุกร์ (ช่วงเช้า)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 81 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมจับจองพื้นที่ว่างสาธารณะในวันศุกร์ (ช่วงเย็น)

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 82 กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะและการสะกดรอยในวันศุกร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

6.2.2 ต้นไม้และร่มเงา

จากการวิเคราะห์ ต้นไม้ในพื้นที่ตลาดบางใหญ่มีจำนวนน้อยมาก ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีประมาณ 50 ต้นเมื่อเทียบกับสัดส่วนรัศมีประมาณ 400 เมตร จะกระจายอยู่ทั่วบริเวณตลาดบางใหญ่ แต่จากการสังเกตพฤติกรรมการเดินทางของผู้คนพบว่า ต้นไม้หรือร่มเงาของต้นไม้นั้นไม่ได้เป็นเหตุผลหลักในการเลือกเส้นทางของการเดินเท้า กลับกลายเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะที่ส่งผลต่อการเลือกเส้นทางเดินมากกว่า

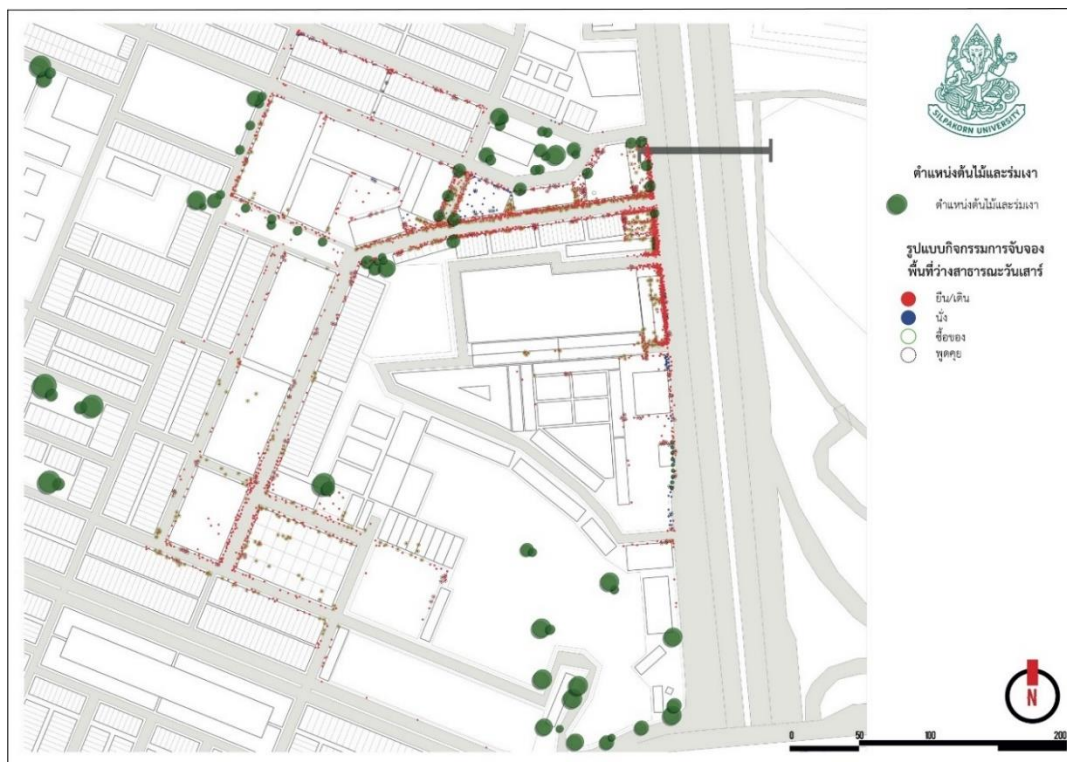
สรุปจากการศึกษาพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ของผู้คนกับตำแหน่งต้นไม้ ผู้คนส่วนใหญ่เลือกที่จะเดินในพื้นที่ที่มีกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะและเลือกเดินใช้งานในช่วงเวลาเย็น



ภาพที่ 83 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงาและรูปแบบการจับจองของพื้นที่ว่างในวันจันทร์
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 84 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงาและรูปแบบการจับจองของพื้นที่ว่างในวันศุกร์
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 85 ตำแหน่งต้นไม้และร่มเงาและรูปแบบการจับจองของพื้นที่ว่างในวันเสาร์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

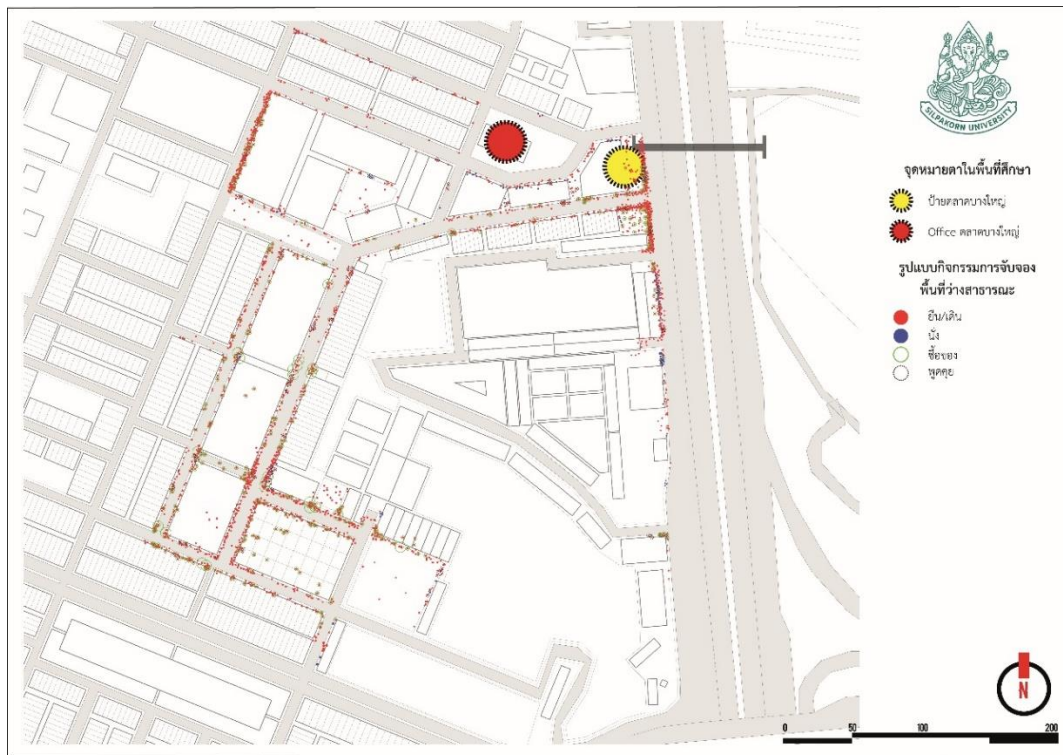
6.2.3 เฟอร์นิเจอร์เมือง

จากการวิเคราะห์การใช้งานของพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองโดยสังเกตจากพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนพบว่าพื้นที่ศึกษาไม่มีเฟอร์นิเจอร์เมือง ส่งผลให้ผู้ที่มาใช้งาน ส่วนมากจะเป็นการเดินเข้ามาซื้อของ รับประทานอาหารหรือยืมรถสาธารณะแล้วก็ออกจากพื้นที่สาธารณะเมื่อทำกิจกรรมเสร็จแล้ว ความหลากหลายของกิจกรรมถูกเชื่อมโยงกับจำนวนคนที่เข้ามาใช้งานและระยะเวลาที่ใช้งานของแต่ละคนในพื้นที่นั้น ๆ ส่งผลให้เมืองมีความมีชีวิตชีวาแต่ก็มีน้อยคนที่จะใช้เวลาอยู่ในพื้นที่สาธารณะ

สรุปการผสมผสานโอกาสที่จะเดินเข้าไปใช้งาน พร้อมกับการแวะหรือหยุดพัก การพบปะสิ่งต่าง ๆ นั้น เฟอร์นิเจอร์เมือง และสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่สาธารณะจะช่วยทำให้ผู้คนใช้ชีวิตอยู่บนพื้นที่สาธารณะนานขึ้น และอยากออกมาใช้งานพื้นที่สาธารณะมากขึ้น

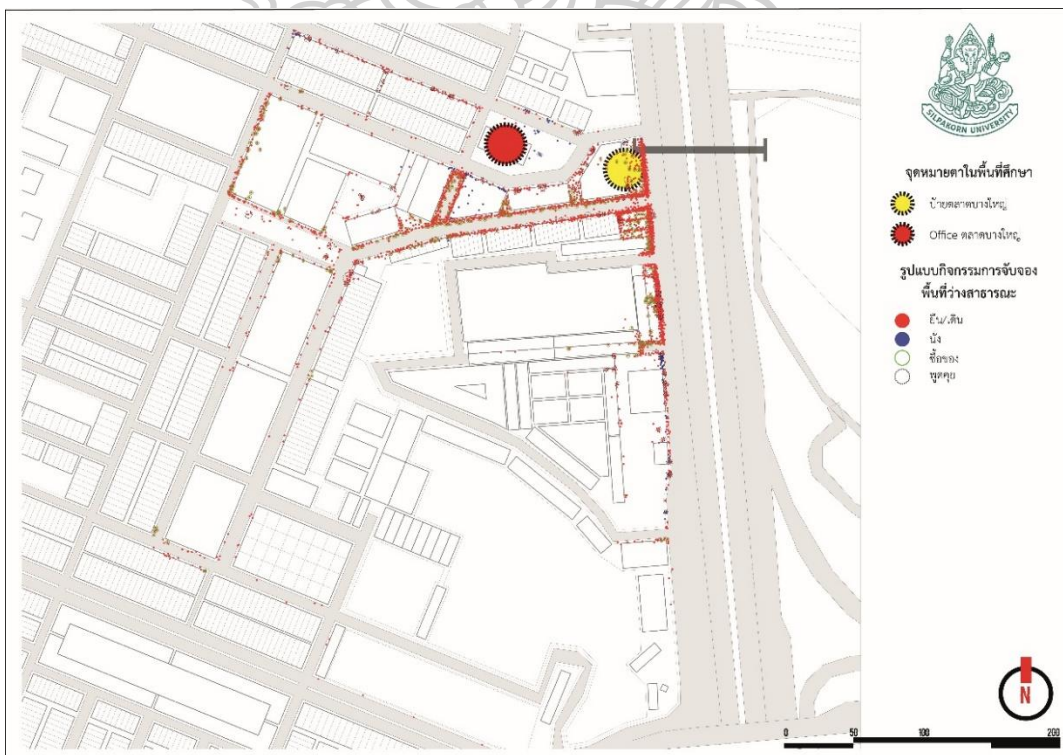
6.2.4 จุดหมายตา หรือประติมากรรมในพื้นที่

เนื่องจากจุดหมายตาในพื้นที่คือป้ายด้านหน้าบริเวณลานโล่งตลาดบางใหญ่ ซึ่งจะมีการใช้งานที่แตกต่างกันเป็นตามช่วงเวลาของแต่ละวันคือ ช่วงเวลาเช้าจะมีอาหารเข้าเข้ามาขายในพื้นที่ ส่วนช่วงเวลากลางวันจะเป็นพื้นที่เปิดโล่ง และช่วงเวลาเย็นจะเป็นตลาดนัดโซนของใช้ จึงทำให้การใช้อย่างคนทำกิจกรรมจะแตกต่างกันไปตามวันและช่วงเวลา



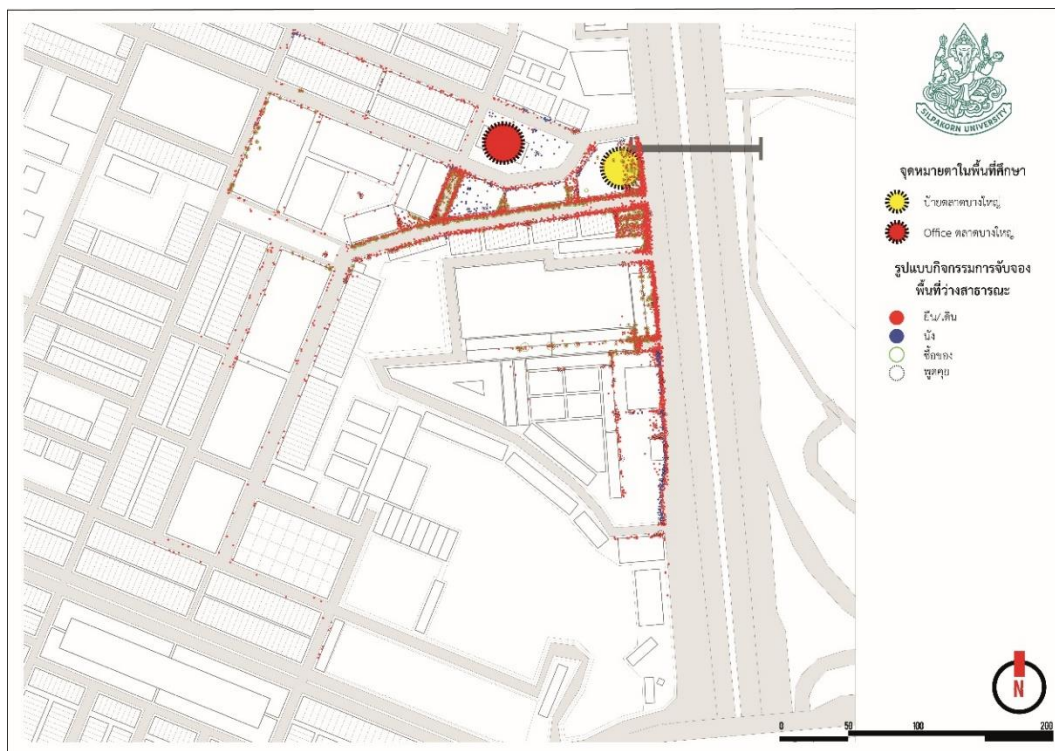
ภาพที่ 86 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเช้า

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



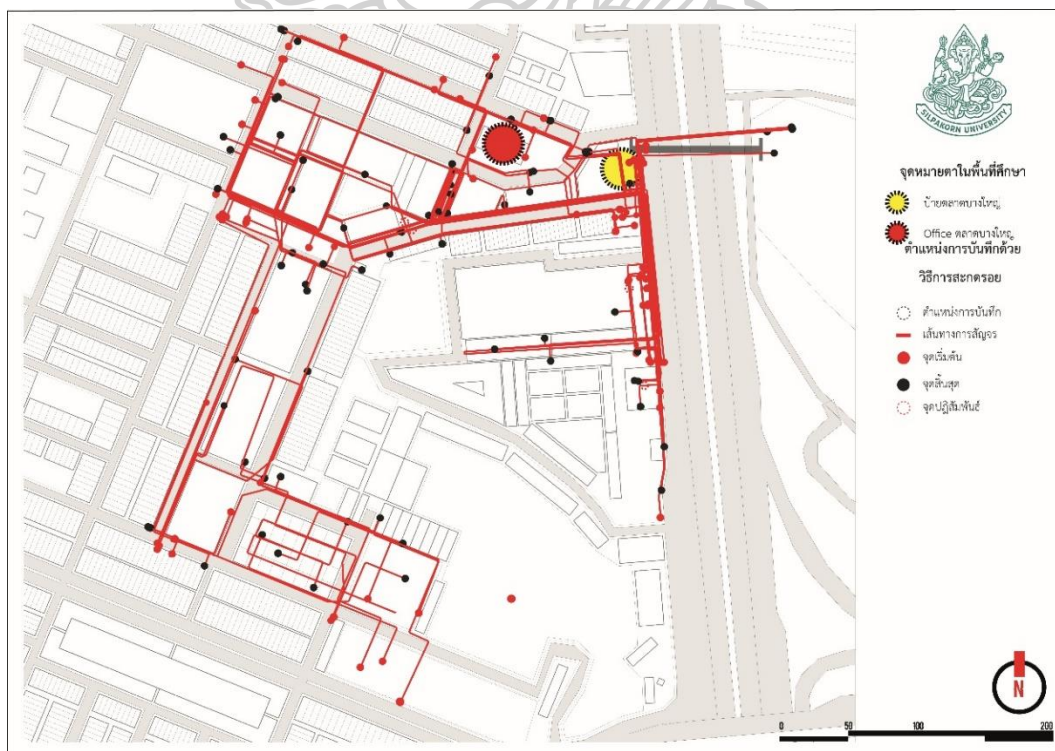
ภาพที่ 87 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงบ่าย

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 88 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเย็น

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 89 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในสัปดาห์

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

6.2.5 แสงสว่างที่ออกมาจากอาคารและสายตาของผู้คนเพื่อสร้างความปลอดภัย

จากการวิเคราะห์พบว่าแสงสว่างที่ออกมาจากตัวอาคารมีความสำคัญอย่างมากต่อการเลือกใช้งานพื้นที่ เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ศึกษามีลักษณะที่เป็นตลาดจะมีการเปิด - ปิดเป็นเวลา ส่งผลให้ช่วงเย็น-ค่ำ จะมีบางโซนเท่านั้นที่ยังเปิดอยู่ ซึ่งในบริเวณที่มีแสงไฟที่สว่างออกมาจากตัวอาคารจะมีคนเดินผ่าน ยืนรอรถ และซื้อของมากกว่าตรงที่ไม่มีแสงสว่าง ทำให้รู้สึกปลอดภัยมากขึ้นในการใช้งาน



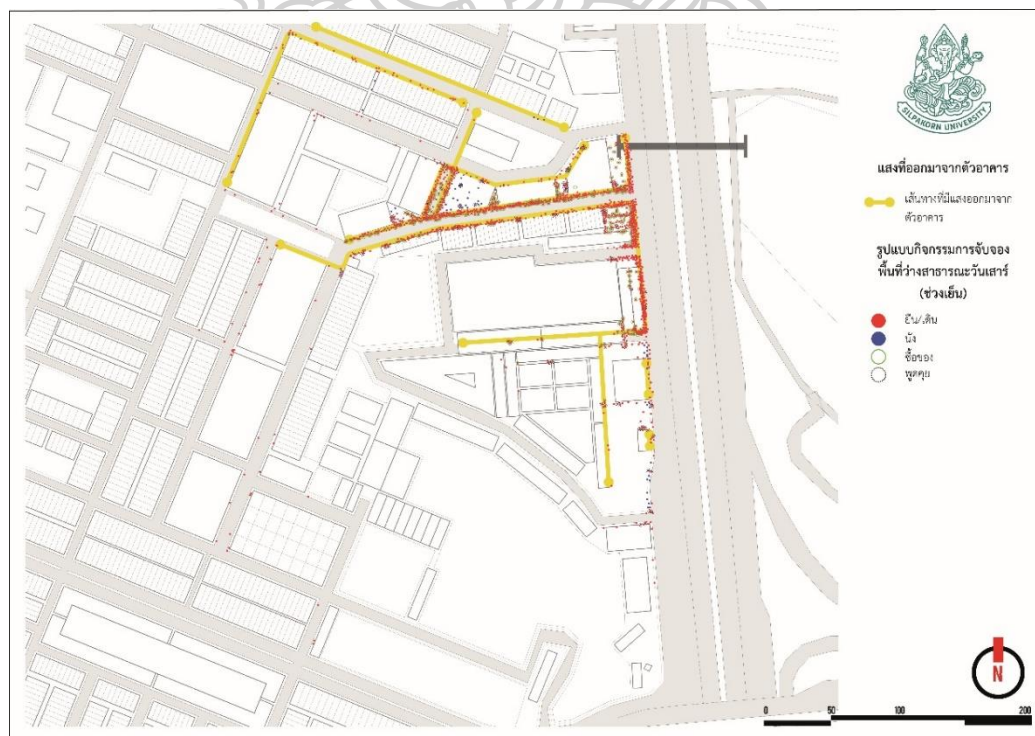
ภาพที่ 90 ผังรวมการใช้งานในวันจันทร์ช่วงเย็น

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



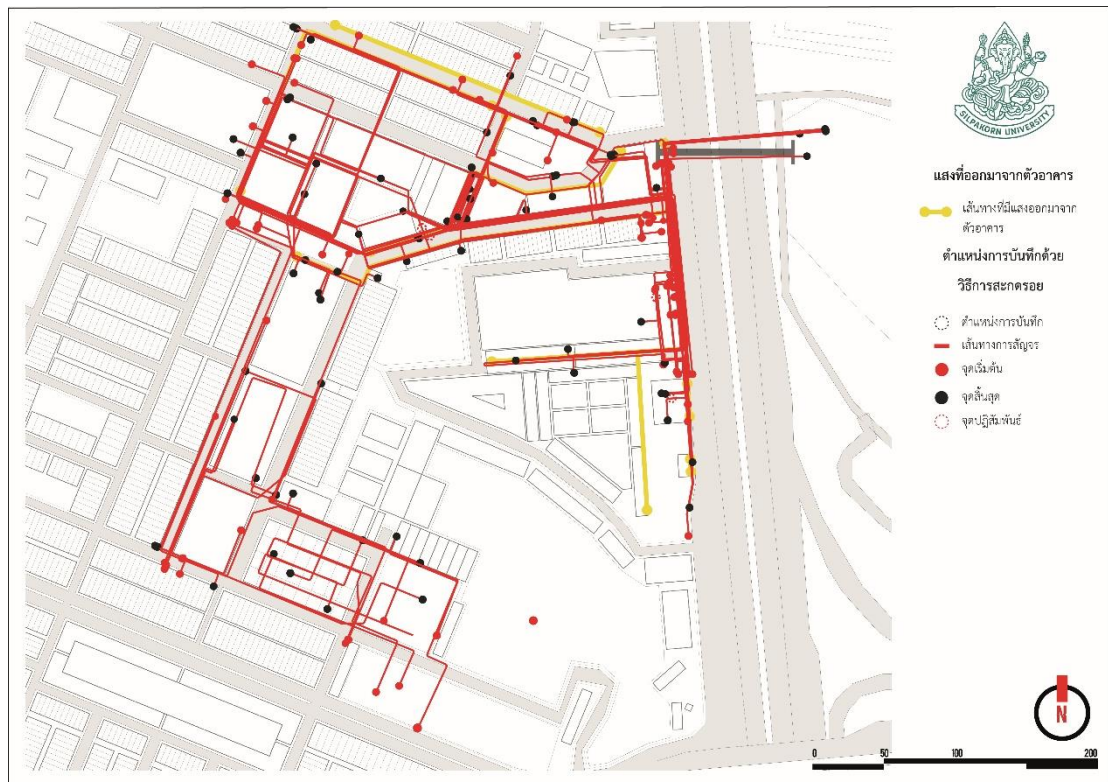
ภาพที่ 91 ผังรวมการใช้งานในวันศุกร์ช่วงเย็น

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 92 ผังรวมการใช้งานในวันเสาร์ช่วงเย็น

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



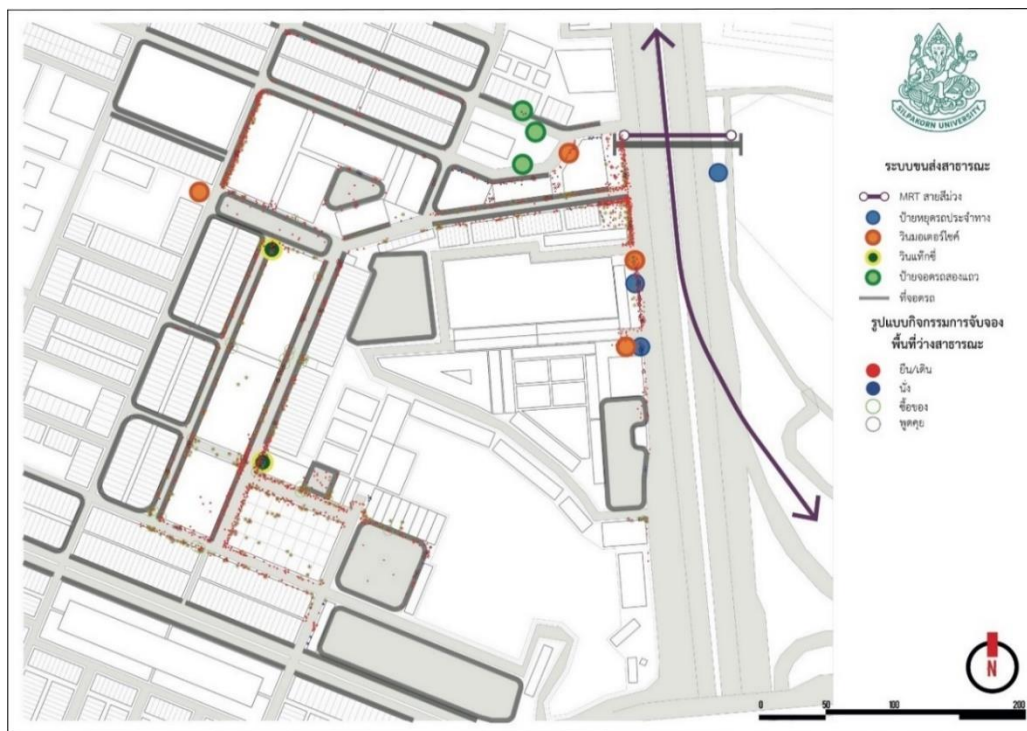
ภาพที่ 93 ผังรวมการสะกดรอยตามในพื้นที่ช่วงเย็น

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

6.3 ระบบขนส่งสาธารณะ

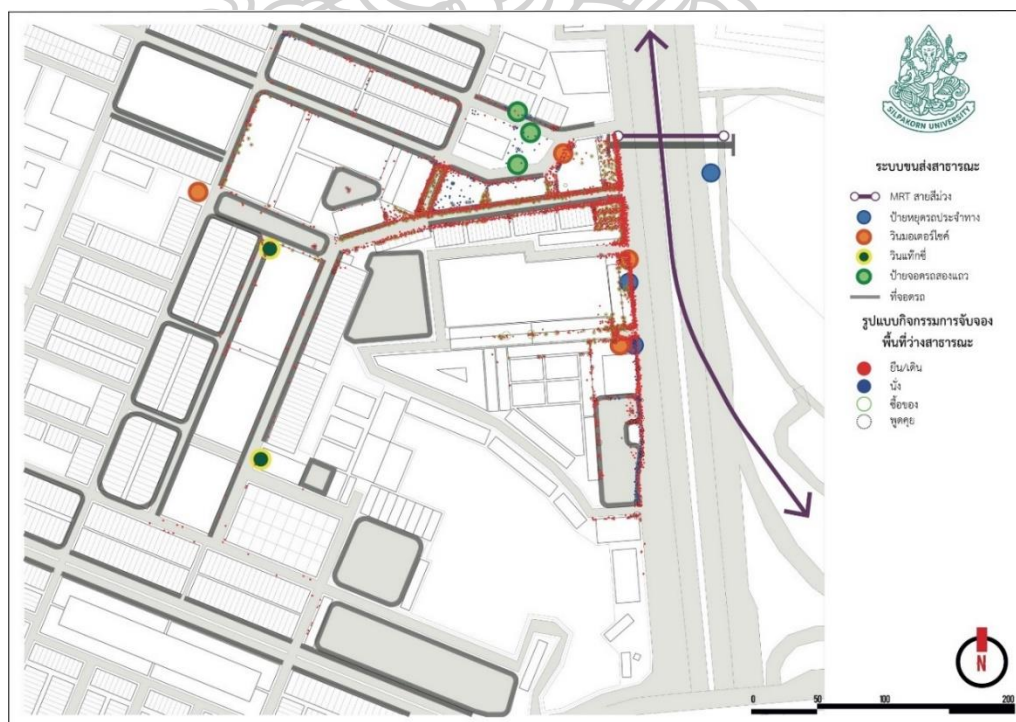
6.3.1 ระบบขนส่งสาธารณะ

จากการวิเคราะห์พบว่าระบบขนส่งสาธารณะมีความจำเป็นอย่างมากในพื้นที่ศึกษา และเป็นจุดที่สำคัญอย่างมากในการเลือกเดินหรือทำกิจกรรมในพื้นที่ ผู้คนส่วนใหญ่เลือกที่จะรอรถโดยประจำทางตามป้ายต่าง ๆ ของพื้นที่ และจะเลือกเดินจากป้ายรถประจำทางไปยังระบบขนส่งอื่น ๆ อีกด้วย เช่น รถไฟฟ้า MRT รถสองแถว และวินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง



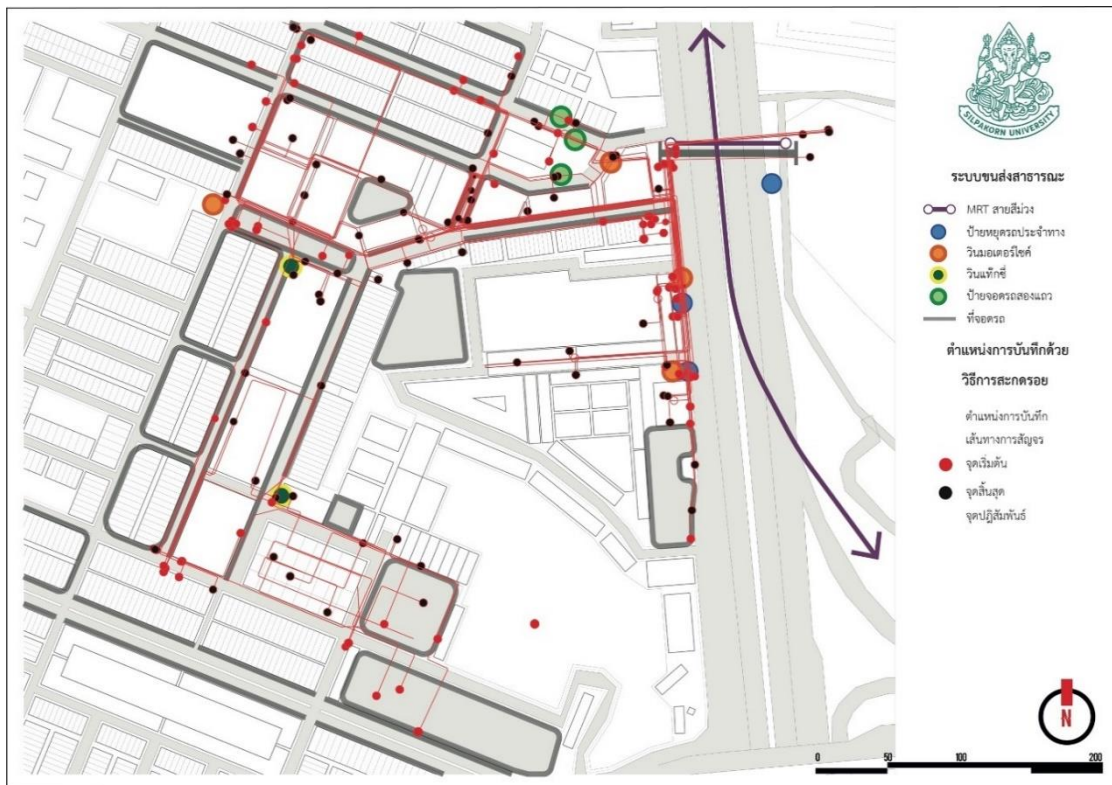
ภาพที่ 94 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเช้า

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 95 ผังรวมการใช้งานของพื้นที่ในช่วงเย็น

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 96 ผังรวมการสะกดรอยตามของผู้คนในพื้นที่

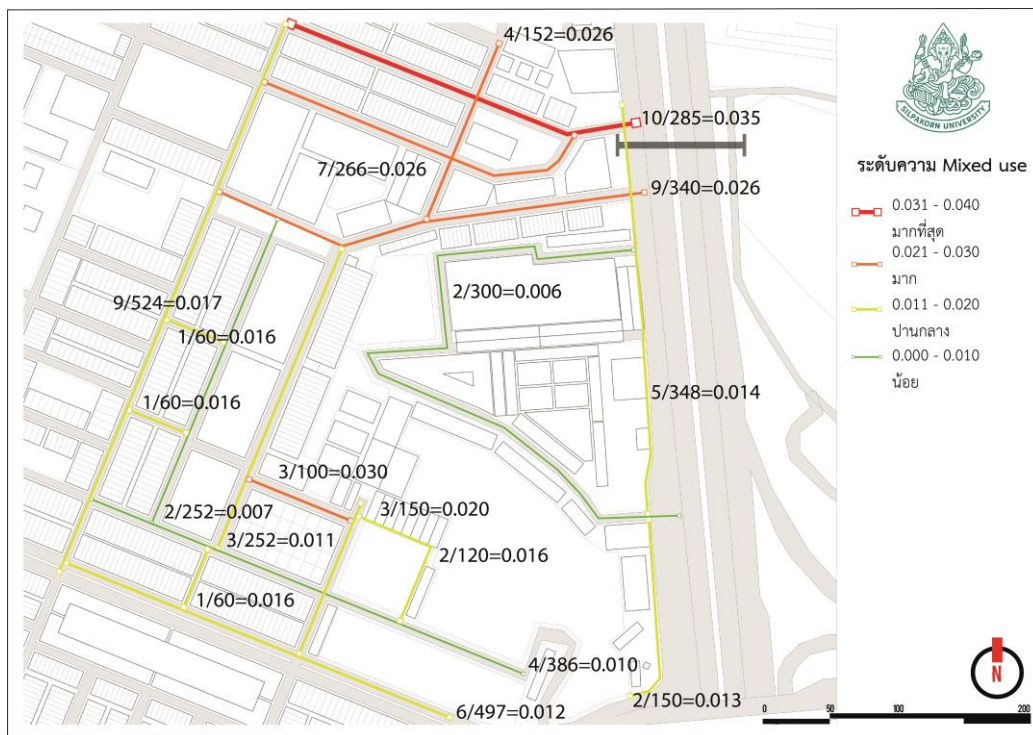
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

โดยสรุปแล้วผู้คนส่วนใหญ่ที่เดินทางมาด้วยระบบขนส่งสาธารณะหรือการเดินทางนั้นจะนิยมการเดินทางจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่งโดยผ่านพื้นที่ค้าขายร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) เพื่อที่จะใช้ซื้อของในบริเวณนั้น เนื่องจากในพื้นที่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) เป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและเป็นเส้นทางเดินเชื่อมต่อไปยังจุดบริการรถสาธารณะ เช่น รถสองแถว รถประจำทาง หรือวินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพื่อที่จะเดินทางกลับบ้านในช่วงเวลาเย็น

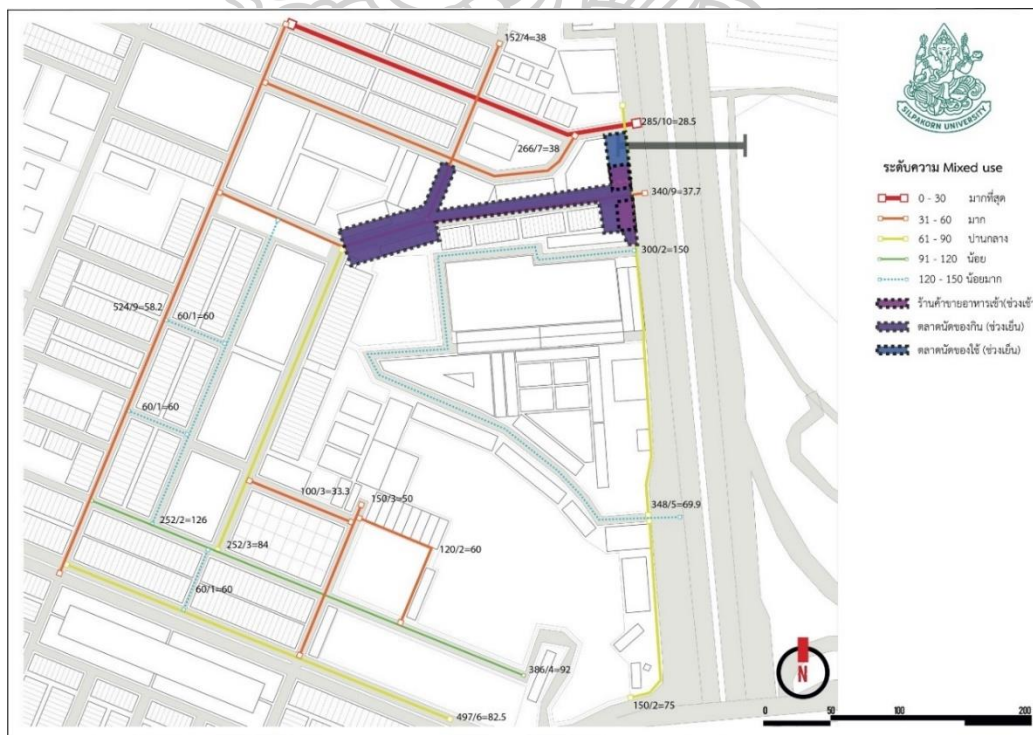
ส่วนผู้คนเดินทางมาด้วยรถยนต์ส่วนใหญ่การใช้งานจะอยู่ภายในตลาดบางใหญ่มากกว่าที่จะออกมาใช้บริเวณร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) เนื่องจากพื้นที่ด้านในตลาดเป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก ด้วยความสามารถจอดรถที่ด้านหน้าของอาคารที่ต้องการใช้งานได้เลย

6.4 การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน

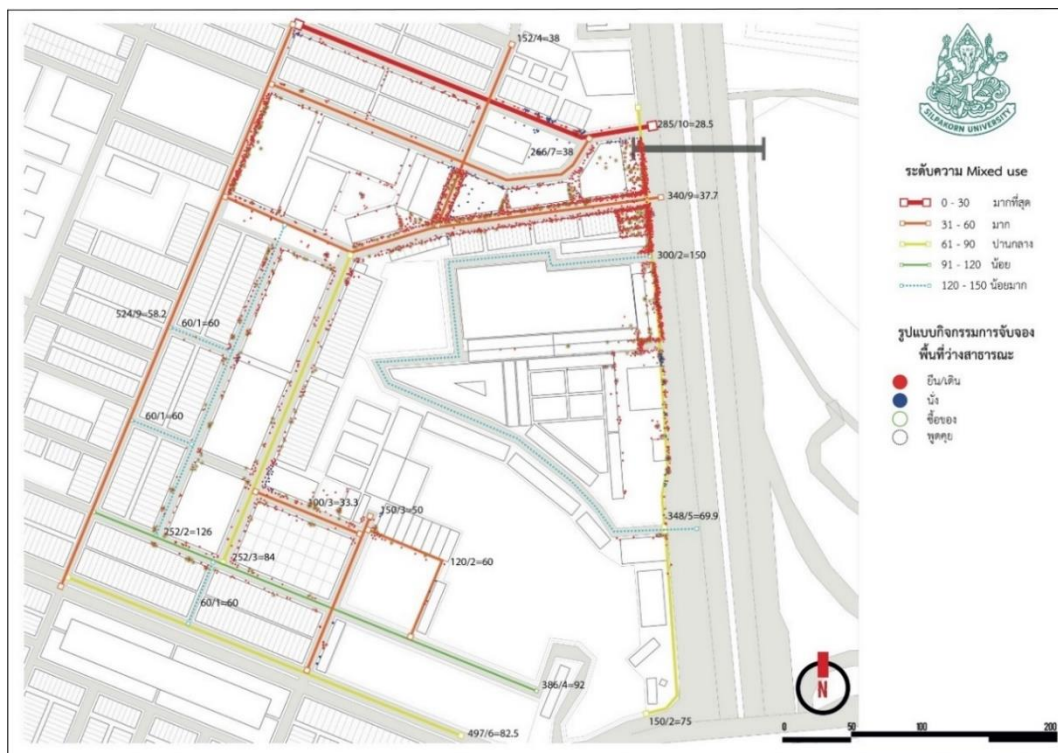
จากการวิเคราะห์ความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ การใช้ประโยชน์อาคารนั้นมีความสอดคล้องกับการใช้งานพื้นที่ สามารถสรุปเป็นระดับการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ดังนี้ (ภาพที่ 97)



ภาพที่ 97 ผังรวมการแสดงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 98 ผังรวมการแสดงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ในช่วงเวลาที่เกิดกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 99 ผังรวมการแสดงค่าความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่และรูปแบบการจับจองพื้นที่สาธารณะ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 100 ผังรวมการแสดงการใช้ประโยชน์อาคารและรูปแบบการจับจองพื้นที่สาธารณะ
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้นส่งผลต่อพฤติกรรมการเลือกใช้งานในพื้นที่ของผู้อยู่อาศัยในเมือง โดยเส้นที่มีความหลากหลายของกิจกรรมมากที่สุดคือเส้นที่เข้าจากทางเข้าที่ 4 ตรงไปยังส่วนที่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม ซึ่งมีระดับการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานเฉลี่ยอยู่ที่ 0.035 กิจกรรมต่อเมตร คำนวณจากประเภทของกิจกรรม 10 กิจกรรม / ระยะทาง 285 เมตร หรือในระยะทาง 100 เมตรมีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน 3.5 กิจกรรม เป็นเส้นในการเดินทางหลักของรถยนต์ที่ผ่านไปยังหมู่บ้านที่อยู่ข้างหลังตลาดบางใหญ่ ในถนนเส้นนี้มีความหลากหลายของกิจกรรมมากที่สุดแต่กลับไม่ได้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้คนย่านชานเมือง เนื่องจากในพื้นที่ส่วนที่เป็นพาณิชย์เป็นส่วนที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกโดยการใช้อัตราส่วนตัวเป็นหลัก ทำให้ผู้ขับจอดรถหน้าอาคารที่ใช้และใช้ทำกิจกรรมในอาคารนั้น ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการใช้งาน

ส่วนเส้นที่มีความหลากหลายน้อยลงมาและสอดคล้องกับพฤติกรรมที่เกิดของผู้คนคือเส้นที่อยู่บนถนนร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ซึ่งมีระดับการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานเฉลี่ยอยู่ที่ 0.026 กิจกรรมต่อเมตร คำนวณจากประเภทของกิจกรรม 9 กิจกรรม / ระยะทาง 340 เมตร หรือในระยะทาง 100 เมตรมีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน 2.6 กิจกรรม เป็นเส้นทางที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกและปลอดภัยที่สุด มีกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะในช่วงเย็นที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของผู้อยู่อาศัยในเมือง ที่ไม่นิยมทำกับข้าวเองที่บ้าน ส่วนมากเลือกที่จะแวะซื้อกับข้าวหรือรับประทานอาหาร ก่อนที่จะต้องบริการสาธารณะกลับไปยังที่พักหรือบ้าน

จะเห็นได้ว่าความหลากหลายของกิจกรรม ไม่ได้ส่งผลโดยตรงที่ให้ผู้คนออกมาใช้พื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง แต่ความสามารถในการเดินได้สะดวกกลับเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลมากกว่า ผู้คนที่อาศัยอยู่ย่านชานเมืองซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มที่ใช้อัตราส่วนตัวเป็นหลักกับกลุ่มที่ใช้บริการสาธารณะ เมื่อวิถีชีวิตของคน 2 กลุ่มนี้ต้องเข้าไปทำงานในเมืองและกลับมาบ้านพักอาศัยที่อยู่ชานเมืองเช่นเดียวกัน แต่มีวิธีการเดินทางไม่เหมือนกัน จึงทำให้มีความแตกต่างกันในด้านการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง ผู้คนส่วนใหญ่ที่เน้นการใช้อัตราส่วนตัวเป็นหลัก การใช้งานพื้นที่หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นจะเกิดจากการเกาะตัวตามถนนสายหลักที่มีรถผ่านเข้าออกเป็นจำนวนมากเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายของผู้คนที่ใช้อัตราส่วนตัว

ส่วนพฤติกรรมเดินทาง การพูดคุย ซื้อของในพื้นที่ศึกษานั้นส่วนใหญ่เกิดจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ (ร้านค้าและร้านอาหาร) ที่เป็นส่วนสำคัญอย่างมากในการดึงดูดผู้คนให้มาใช้งานใน

พื้นที่ ซึ่งในความหลากหลายของการใช้งาน ความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ จะทับซ้อนกันตามแต่ละช่วงเวลา ซึ่งในช่วงเวลาเย็นของทุก ๆ วันจะมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ ทำให้เกิดความหลากหลายของผู้คนและกิจกรรม มากที่สุดในช่วงวัน ซึ่งส่วนมากกิจกรรมเหล่านี้มักจะเกาะตัวอยู่ตามถนนสายเล็ก ๆ ที่ไม่ใช่ถนนหลักของพื้นที่ ทำให้ผู้คนที่เข้ามาใช้งานส่วนมากจะเป็นผู้ที่เน้นการเดินเท้าเป็นหลัก มีจำนวนมากกว่าที่รถส่วนตัวจะเข้ามาใช้ในพื้นที่นี้ในช่วงเวลาเย็น ทำให้การจัดการของพื้นที่ร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) กลายเป็นถนนคนเดินที่มีการสัญจรของผู้คนจำนวนมาก เข้ามาใช้งานพื้นที่สาธารณะ ที่สร้างให้เกิดความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่สาธารณะและยังสามารถลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวที่จะเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณนี้ได้อีกด้วย

6.5 สรุปลักษณะทางกายภาพและองค์ประกอบในการออกแบบพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้งานของผู้คน

ด้านกายภาพ

จากการศึกษาพบว่าพื้นที่ตลาดบางใหญ่เป็นพื้นที่ที่เน้นออกแบบมาเพื่อเป็นตลาดขายสินค้าแต่เพียงอย่างเดียว ไม่ได้มีการคำนึงถึงการออกแบบพื้นที่สาธารณะในย่านเมืองหรือเมืองของผู้คน การจัดวางองค์ประกอบ รูปแบบของตลาดจะเป็นการแบ่งพื้นที่เป็นส่วน ๆ เพื่อให้ง่ายต่อการทำกิจกรรม ต่อมาในภายหลังผู้คนที่อาศัยอยู่รอบ ๆ พื้นที่เริ่มมีจำนวนมากขึ้น จากปรากฏการณ์หมู่บ้านล้อมรั้ว ที่ขยายตัวจากในเมืองไปสู่ชานเมืองจึงทำให้พื้นที่ตลาดบางใหญ่นี้ทำหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองของผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณนั้น เริ่มมีการใช้งานที่หลากหลายของกิจกรรม หลากหลายช่วงเวลา หลายกลุ่มคนใช้งาน จึงเกิดการใช้งานพื้นที่ซ้อนทับกันในช่วงเวลาที่มีผู้ใช้จำนวนมาก และเกิดความ Mixed-use ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนเส้นถนนที่มีผู้คนใช้เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความมีชีวิตชีวาในพื้นที่ และพบว่าองค์ประกอบที่สำคัญทางกายภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมผู้ใช้งาน คือ ถนนและการเข้าถึง กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ และความหลากหลายของกิจกรรม

ด้านพฤติกรรม

จากการเก็บข้อมูลเชิงพฤติกรรมของผู้ใช้งาน พบว่าความสะดวกสบายในการเข้าถึงพื้นที่ตลาดเป็นตัวแบ่งแยกที่ชัดเจนที่สุดในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ตลาดบางใหญ่ โดยสามารถแบ่งเป็นประเภทการเข้าถึงได้ 2 แบบ คือ การเข้าถึงด้วยรถส่วนตัวและการเข้าถึงด้วยการเดินเท้า

การเข้าถึงด้วยรถยนต์ส่วนตัว ทำให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้งานและการเข้าถึง โดยพบว่ากิจกรรมส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นกับผู้คนที่ใช้รถส่วนตัวเป็นหลักนั้น จะเกิดความหลากหลายของกิจกรรม (Mixed-use) บนเส้นถนนหลักที่เกาะตัวอยู่ตามอาคารพาณิชย์ หรือเป็นในส่วนของตลาดสด

ที่แบ่งเป็นกิจกรรมไว้อยู่แล้ว การใช้งานที่พบจะเป็น การซื้อของกินของใช้ และรับประทานอาหาร ซึ่งเป็นกิจกรรมเดียวกันกับการเข้าถึงด้วยการเดินเท้า

การเข้าถึงด้วยการเดินเท้า พบว่าความต้องการของผู้ใช้คือใช้เป็นเส้นทางในการเดินไปต่อระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ความสะดวกสบายในการเดินและกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ ทำให้การเดินนั้นรู้สึกมีความน่าเดิน น่าสนใจในการเข้าไปเดิน เป็นกิจกรรมที่ผู้คนส่วนใหญ่เข้าไปใช้ในชีวิตประจำวัน

ปัจจัยส่งเสริมความเป็นเมืองของผู้คน

1. การเข้าถึงของพื้นที่ศึกษานั้นสามารถเข้าถึงได้สะดวกโดยมีช่องทางการเข้าถึงพื้นที่ได้ทั้งหมด 4 ช่องทาง แต่ในการเข้าถึงที่สะดวกนั้นส่วนมากจะมุ่งเน้นไปที่การเข้าถึงของรถยนต์ จากพฤติกรรมการใช้งานกับการเข้าถึงพบว่าเมื่อถนนมีขนาดใหญ่ขึ้น ปริมาณรถยนต์ที่เข้าไปก็จะมีมากกว่าถนนที่เล็ก จากสถิติการเข้าถึงของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางเข้าที่ 1 เพราะสัมพันธ์กับความสะดวกทางเข้า – ออกสู่ถนนสายหลัก และพื้นที่สาธารณะ (Public Space)

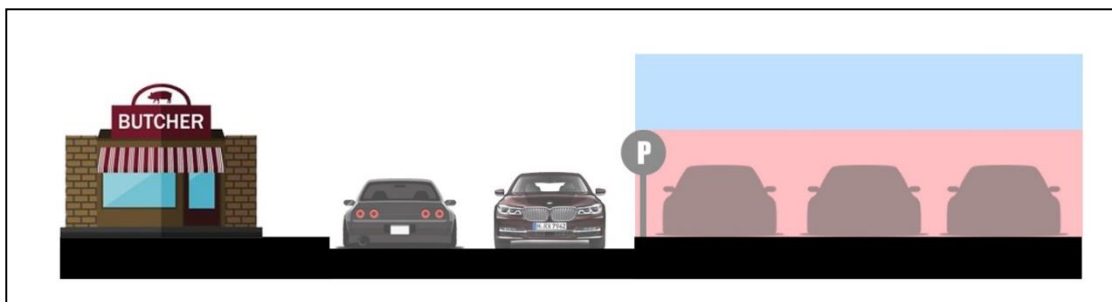
ส่วนทางเข้าที่ 3 มีความหลากหลายของทางเลือกในการเข้าถึงมากที่สุด เช่น รถขนส่งสาธารณะ สะพานลอย ทางเดินเท้า รถยนต์ และมอเตอร์ไซด์ ซึ่งเป็นจุดที่เชื่อมโยงไปยังร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) จึงทำให้ได้รับความนิยมในการเดินเท้า เพราะสัมพันธ์กับ 1) การเดินเท้า และการใช้จักรยาน (Walk/Cycle) 2) พื้นที่สาธารณะ (Public Space) 3) ระบบขนส่งสาธารณะ Public Transport 4) การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed – Use)

โดยสรุปแล้วลักษณะทางกายภาพมีส่วนสำคัญมากที่สุดในการกำหนดพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ หากการออกแบบเน้นไปที่การสร้างพื้นที่ถนนเป็นหลัก โดยปราศจากสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินจะไม่พบพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ แต่หากมีทางเดินเท้าหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะผลที่ได้รับก็คือผู้คนที่ออกมาใช้งานพื้นที่สาธารณะมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ



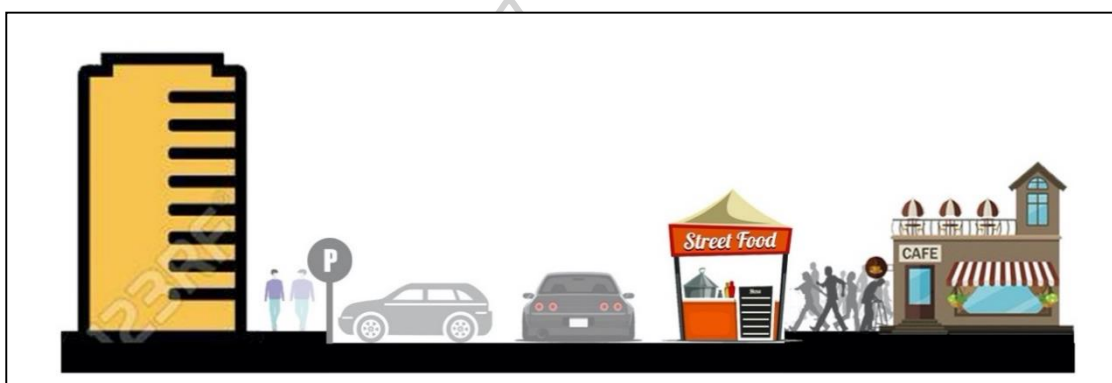
ภาพที่ 101 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 1

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



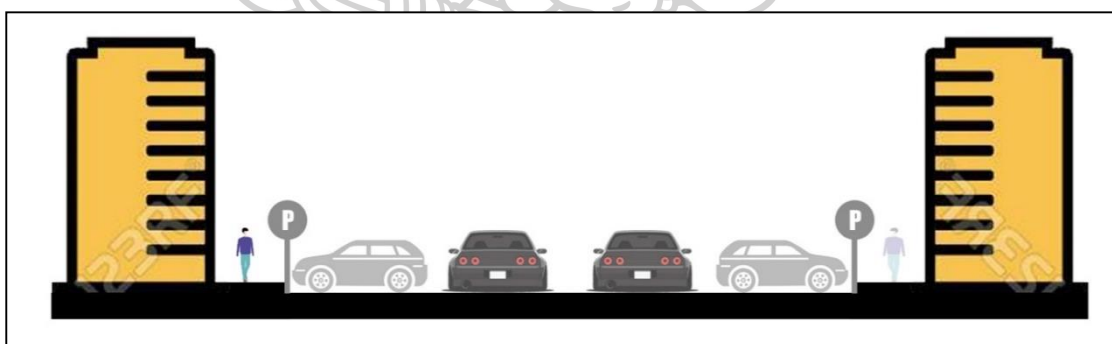
ภาพที่ 102 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 2

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 103 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 3

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 104 แสดงรูปตัดทางเข้าที่ 4

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

2. กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ นั้นสอดคล้องกับความหลากหลายของช่วงเวลาซึ่งกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นในช่วงเช้า จะตอบรับกับการเดินทางออกไปทำงานในเมืองหรือไปเรียนหนังสือ ส่วนในช่วงเวลาเย็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นจะตอบรับกับช่วงเวลาหลังเลิกงานหรือเลิกเรียน เป็นเวลาที่ผู้คนส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทางกลับบ้าน สรุปกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะนั้นเป็นลักษณะทาง

กายภาพที่สำคัญที่ช่วยทำให้ผู้คนออกมาใช้พื้นที่สาธารณะ เช่น เดิน ชื้อของ หรือพูดคุย ทำให้เมืองมีชีวิตชีวามากขึ้น

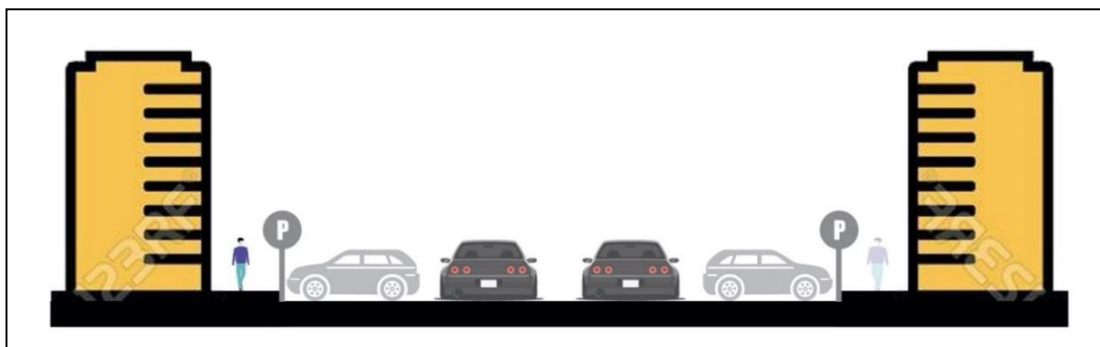
3. ต้นไม้และร่มเงา จากพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ส่วนใหญ่การใช้งานจะอยู่ที่ช่วงเช้าและช่วงเย็น จึงทำให้ต้นไม้หรือร่มเงาไม่ได้เป็นองค์ประกอบสำคัญในการเลือกใช้งานหรือเลือกเส้นทางเดินเท้า

4. เฟอร์นิเจอร์เมือง การผสมผสานโอกาสที่จะเดินเข้าไปใช้งาน พร้อมกับการแวะหรือหยุดพัก สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่สาธารณะจะช่วยให้ผู้คนอยากที่จะเข้ามาใช้งานพื้นที่สาธารณะหรือสามารถดึงดูดให้ผู้คนใช้งานในพื้นที่มากขึ้น พร้อมทั้งคอยสอดส่องสายตา ดูแลพื้นที่ นั้นหมายถึงเมืองที่มีความมีชีวิตชีวาและความปลอดภัย

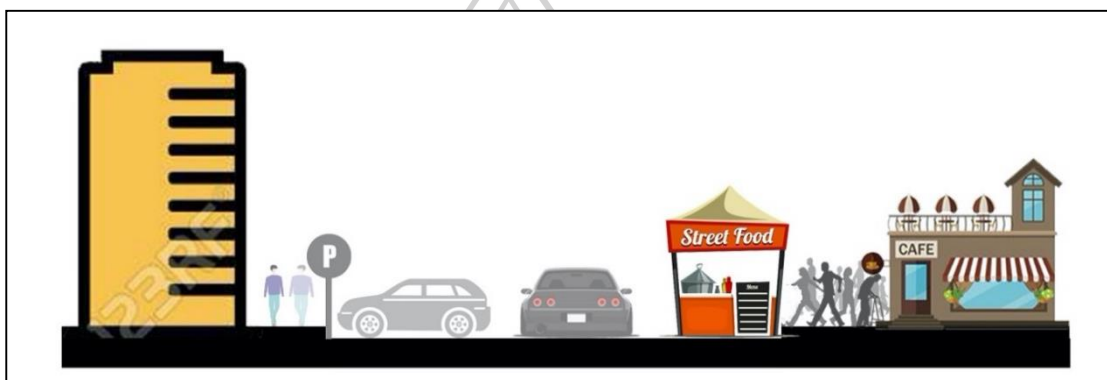
5. แสงสว่างที่ออกมาจากอาคารและสายตาของผู้คนเพื่อสร้างความปลอดภัยในพื้นที่ศึกษา ผู้คนส่วนใหญ่เลือกที่จะเดินหรือหยุดรอ ในพื้นที่ที่มีแสงสว่างจากถนนหรือแสงสว่างที่ออกมาจากด้านหน้าอาคาร ผู้คนส่วนใหญ่จะรู้สึกปลอดภัยมากขึ้นเมื่อมีแสงสว่างบนพื้นที่สาธารณะ

6. ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นตัวกำหนดจุดเริ่มต้น - สิ้นสุด ของเส้นทางการสัญจรของคนเดินเท้า ผู้ส่วนใหญ่ที่เดินเท้าเป็นหลักจะมีเส้นทางจากจุดลงรถสองแถวหรือมอเตอร์ไซค์วิน (บริเวณด้านหน้าสำนักงานตลาดบางใหญ่) เพื่อเดินไปยังป้ายรถสาธารณะหรือรถไฟฟ้า MRT

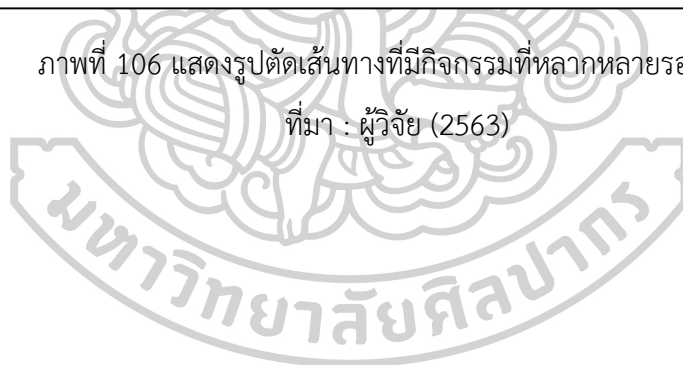
7. กิจกรรมที่หลากหลาย พื้นที่ที่มีการใช้งานที่หลากหลายในสัดส่วนเท่ากันหรือใกล้เคียงกัน แต่มีการใช้งานของผู้คนที่ไม่เหมือนกันเกิดจากปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ซึ่งสัมพันธ์กับปริมาณการสัญจรด้วยรถยนต์ แต่ไม่สัมพันธ์กับปริมาณการเดินเท้าและการใช้พื้นที่สาธารณะ ดังนั้นความหลากหลายของการใช้งานเป็นองค์ประกอบหนึ่งเท่านั้นในการสร้างเมืองของผู้คน แต่การสร้างเมืองของผู้คนก็ต้องอาศัยลักษณะทางกายภาพที่สำคัญ ที่ช่วยส่งเสริมให้คนเดินเท้า เช่น กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ เฟอร์นิเจอร์เมือง ต้นไม้และร่มเงา ในการสร้างเมืองของผู้คนนั้นไม่ได้สำคัญที่ทำให้ถนนเส้นหนึ่งมีความหลากหลายของกิจกรรมแต่เพียงอย่างเดียว แต่ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ต้องส่งเสริมกับกิจกรรมที่หลากหลายด้วย จึงจะเป็นเมืองของผู้คน



ภาพที่ 105 แสดงรูปตัดเส้นทางที่มีกิจกรรมที่หลากหลายมากที่สุด
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 106 แสดงรูปตัดเส้นทางที่มีกิจกรรมที่หลากหลายรองลงมา
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



6.6 สรุปความเหมาะสมในด้านการเป็นเมืองของผู้คน

6.6.1 สรุปความเหมาะสมของลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ในการเป็นเมืองมีชีวิตชีวา

ในด้านการเป็นเมืองที่มีความมีชีวิตชีวานั้นคือการส่งเสริมหรือทำให้ผู้คนออกมาใช้งานพื้นที่สาธารณะ ซึ่งกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เมืองมีชีวิตชีวานั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 กิจกรรมหลัก ๆ คือ การส่งเสริมให้คนเดินเท้าหรือปั่นจักรยานและการที่เมืองมีพื้นที่สาธารณะที่ดี พื้นที่ตลาดบางใหญ่พบว่าส่วนที่มีการใช้งานทำให้เกิดความมีชีวิตชีวาคือช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งการเดินเท้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณหน้าตลาดไปจนถึงตลาดบางใหญ่ และพบว่าเกิดจากตำแหน่งที่ตั้งของจุดบริการรถสาธารณะที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกและหลากหลายช่องทาง ทำให้ผู้คนกำหนดเส้นทางการเดินเท้าไปยังจุดหมายแต่สิ่งที่เป็นตัวแปรสำคัญของการเดินเท้าคือกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่สาธารณะ ที่มีความหลากหลายทั้งในการใช้งานพื้นที่และผู้คน ทำให้พื้นที่นั้นเป็นมิตรและเอื้อให้เกิดการทำกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะ

ส่วนพื้นที่ศึกษานั้นไม่มีความมีชีวิตชีวาในช่วงบ่าย ซึ่งเกิดจากวิถีชีวิตของผู้อยู่อาศัยย่านชานเมืองทำให้มีการใช้งานพื้นที่ค่อนข้างน้อยมาก และสัมพันธ์กับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตลาดบางใหญ่ เช่น ไม่มีทางเดินระหว่างโซนที่มีร่มเงา ไม่มีจุดนั่งพักผ่อนในที่ร่ม และสภาพอากาศค่อนข้างร้อน คนจึงไม่นิยมเข้ามาจับจ่ายใช้สอย ทำให้ไม่เกิดกิจกรรมที่หลากหลายในตลาดมากนัก เนื่องจากคนส่วนใหญ่เป็นวัยทำงานอีกทั้งยังสัมพันธ์กับเวลาเริ่มและเลิกงาน ออกไปทำงานในช่วงเช้า และกลับบ้านในช่วงเย็น ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางเข้าสู่เมืองได้เป็นอย่างดี ประกอบร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ที่ส่วนใหญ่จะขายในช่วงเช้าและเย็น

สรุปตัวชี้วัดในการเป็นเมืองมีชีวิตชีวา ประกอบไปด้วย 1.พื้นที่สาธารณะ 2.กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ 3.เส้นทางเดินเท้าหรือปั่นจักรยาน 4.รถขนส่งสาธารณะ 5.การเข้าถึง 6.ต้นไม้ 7.เฟอร์นิเจอร์เมือง 8.จุดหมายตา ซึ่งในกรณีพื้นที่ศึกษาตลาดบางใหญ่นั้นมีปัจจัยที่ทำให้เกิดเมืองมีชีวิตชีวาอยู่มาก แต่จะขาดในเรื่องเฟอร์นิเจอร์เมือง และการจัดการพื้นที่หรือปัจจัยในด้านต่าง ๆ ที่ดี จึงทำให้การใช้งานในพื้นที่ตลาดบางใหญ่มีความมีชีวิตชีวาแค่เฉพาะบางพื้นที่ของตลาดบางใหญ่

6.6.2 สรุปความเหมาะสมของลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ในการเป็นเมืองปลอดภัย

โดยในพื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน จึงเป็นสิ่งที่เหมาะสมทั้งเหตุผลทางด้านสังคมต่อชุมชน และสภาพแวดล้อม โดยคำนึงถึงความกลมกลืนของการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละประเภทในพื้นที่ศึกษา เช่น ย่านพักอาศัย ย่านพาณิชยกรรมบริเวณชุมชน ย่านธุรกิจ ย่าน

ศูนย์การค้า เป็นต้น จะทำให้เกิดการสวดส่องดูแลแบบไม่เป็นทางการ กิจกรรมที่หลากหลายบนพื้นที่สาธารณะทำให้มีผู้ใช้งานมากขึ้นช่วยเป็นหูเป็นตาสอดส่องความปลอดภัยได้ด้วย

การติดตั้งสัญญาณเตือนภัยและเฝ้าระวังตามจุดต่าง ๆ ที่เป็นพื้นที่เสี่ยงภัยในบริเวณย่านที่พักอาศัยชุมชนเมือง เพื่อให้ผู้ใช้งานพื้นที่ใกล้เคียงทราบถึงเหตุร้ายที่เกิดขึ้น อีกทั้งควรทำการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์บอกให้ผู้ผ่านไปมาทราบว่า ย่านนี้ติดตั้งสัญญาณกันขโมย และกล้องวงจรปิด เป็นการสร้างความปลอดภัยภายในเมืองได้

สรุปตัวชี้วัดในการเป็นเมืองปลอดภัย ประกอบด้วย 1.การเอื้อต่อการเดินในระยะสั้นๆ 2.พื้นที่สาธารณะที่ดี 3.กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ 4.จุดหมายตา 5.ต้นไม้และร่มเงา 6.เฟอร์นิเจอร์เมือง 7.การใช้งานที่หลากหลาย 8.แสงสว่าง ซึ่งในพื้นที่ตลาดบางใหญ่มีความปลอดภัยจากการใช้งานอยู่พอสมควร เนื่องจากพื้นที่เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีกิจกรรมที่หลากหลาย และมีผู้ใช้เป็นจำนวนมาก แต่อาจจะมีปัญหาในเรื่องของแสงสว่างในบางพื้นที่ หรือจุดอับในพื้นที่โดยเฉพาะช่วงเวลาเย็น - ค่ำ

6.6.3 สรุปความเหมาะสมของลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ในการเป็นเมืองยั่งยืน

ในพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นพบว่าปัจจัยหลายๆด้านที่สามารถช่วยให้เมืองมีความยั่งยืนอย่างมาก ทั้งการเข้าถึงได้หลายหลายทาง การเดินเท้า หรือรถบริการสาธารณะ แต่ยังขาดถึงการจัดการที่ดีทางเดินที่มีคุณภาพ หรือจุดบริการรถสาธารณะที่ได้มีการเอื้อให้คนรอรถสาธารณะเข้ามาใช้บริการทำให้การใช้งานในจุดนี้เกิดความไม่สะดวกสบายต่อการใช้งาน จึงทำให้ผู้คนส่วนใหญ่จำเป็นต้องพึ่งพารถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น

การลดปริมาณของรถยนต์ที่เข้ามาใช้ในพื้นที่ด้วยการจัดการจราจรให้ดีขึ้น หรือเพิ่มการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางหรือค่าใช้บริการพื้นที่ของผู้ที่ใช้อย่างส่วนตัว เพื่อลดปริมาณของรถยนต์ที่จะเข้ามาในพื้นที่ และควรส่งเสริมการเดินเท้า ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยมลภาวะไม่ดี การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและปลอดภัยต่อการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะ เพื่อให้ประชาชนเลือกใช้จักรยานบนพื้นที่สาธารณะมากขึ้น โดยการออกแบบโครงข่ายจักรยานที่มีประสิทธิภาพ แยกทางจักรยาน ทางเดินเท้า และถนนอย่างชัดเจน มีไฟจราจรที่เป็นของจักรยานโดยเฉพาะ และการจัดการแยกที่จอดรถกับถนนหรือการเพิ่มกิจกรรมต่างๆเข้าไปบนท้องถนน จะช่วยทำให้เมืองสามารถเป็นเมืองยั่งยืนได้อย่างมาก

สรุปตัวชี้วัดในการเป็นเมืองยั่งยืน ประกอบด้วย 1. ระบบขนส่งสาธารณะ 2. การเดินเท้าหรือการปั่นจักรยาน ในส่วนของพื้นที่ตลาดบางใหญ่นั้นมีระบบขนส่งสาธารณะที่ค่อนข้างหลากหลาย

แต่ไม่ได้มีการบำรุง ซ่อมแซม หรือการจัดการระบบขนส่งให้ดีขึ้น ดังนั้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะไปสู่รูปแบบการสัญจรสีเขียว จะมีส่วนช่วยอย่างมากในการเป็นเมืองยั่งยืน

6.6.4 สรุปความเหมาะสมของลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ในการเป็นเมืองสุขภาวะดี

ด้านการจัดกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะภายในย่านชานเมืองให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น กระตุ้นให้คนออกมาใช้งานพื้นที่สาธารณะในการพักผ่อนหย่อนใจ ส่งเสริมการเดินเท้าและใช้จักรยานให้มากขึ้น โดยการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพักผ่อนด้วยวิธีการเพิ่มจำนวนต้นไม้ให้มากขึ้น สร้างร่มเงาและลดความร้อนที่เกิดขึ้น เพื่อให้ผู้คนในย่านชานเมืองออกมาใช้งานมากขึ้นและได้รับอากาศที่ดี ในการที่ใช้ชีวิตอยู่ในพื้นที่สาธารณะและสามารถสร้างสุขภาวะที่ดีภายในย่านชานเมือง

สรุปตัวชี้วัดในการเป็นเมืองสุขภาวะดี ประกอบด้วย การที่สามารถใช้ร่วมกันในชีวิตประจำวัน เช่น การเดินเท้า การปั่นจักรยาน กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ หรือการจัดการพื้นที่สาธารณะให้ดีขึ้น จะช่วยทำให้พื้นที่กลายเป็นเมืองสุขภาวะดี



ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในด้านการเป็นเมืองของผู้คน

เมืองของผู้คน	Index	สิ่งที่เกิด	ปัจจัย	ปัญหา	แนวทางแก้ไข
	การเข้าถึง	สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ 4 ช่องทางจากถนนหลัก แบ่งเป็นทางของรถยนต์ 3 ทาง ทางเข้าของคนเดินเท้า 1 ทาง	วิถีชีวิตของผู้คนย่านชานเมืองที่ใช้รถยนต์เป็นหลัก	เกิดการจราจรติดขัดในพื้นที่ในชั่วโมงเร่งด่วน	ถนนมากขึ้น-การจราจรมากขึ้น ถนนน้อยลง-การจราจรน้อยลง ลดปริมาณของรถยนต์ที่เข้ามาใช้ในพื้นที่ ด้วยการจัดการจราจรให้ดีขึ้น การเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางหรือค่าใช้บริการพื้นที่ของผู้ที่จอดรถส่วนตัว ส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้น
	ถนน	ถนนขนาด 2-4 เลน วิ่งแบบทางเดียว มีถนนเข้าถึงในทุกพื้นที่ ที่มีการใช้งาน	เกิดจากการที่รถยนต์ส่วนตัวเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ เพื่อความสะดวกสบายที่สามารถจอดรถด้านหน้าอาคารที่มาใช้ได้เลย	จากถนน 100% กลายเป็นที่จอดรถ 50%	ปรับปรุงสร้างของถนน ด้วยการแบ่งโซนพื้นที่จอดรถอย่างชัดเจน ออกมาตรการห้ามจอดรถ เปลี่ยนสภาพจากพื้นที่จอดรถให้กลายเป็นเส้นทางเดินเท้า หรือทางจักรยาน

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในด้านความเป็นเมืองของผู้คน (ต่อ)

เมืองของผู้คน	Index	สิ่งที่เกิด	ปัจจัย	ปัญหา	แนวทางแก้ไข
	ทางเดินเท้า	มีทางเดินเท้าขนาดมาตรฐาน 2-2.5 เมตร ทางเดินเท้ามีปริมาณที่น้อยในพื้นที่บางพื้นที่ ไม่มีทางเดินเท้าทางเดินเท้าบางส่วนชำรุดบางเส้นทางมีอุปสรรคการกีดขวางการเดินเท้า	ผู้คนที่เข้าไปทำงานในเมืองโดยรถบริการสาธารณะ	บางพื้นที่ไม่มีคนเดินเท้า	เพิ่มร้านค้า ร้านอาหาร หรือจุดสำคัญ ทำให้ผู้คนรู้สึกว่าการเดินทางที่ดูเหมือนไกลกลับ ใกล้ขึ้น
	ทางจักรยาน	ไม่มีเส้นทางจักรยาน	วิถีชีวิตของผู้คนย่านชานเมืองที่ใช้รถยนต์เป็นหลัก	ทำให้พื้นที่สาธารณะขาดทางเลือกในการเลือกใช้จักรยาน	การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและปลอดภัยกับการปั่นจักรยาน เพื่อให้ผู้คนที่ใช้พื้นที่สาธารณะนี้ เหมือนรู้สึกว่าการขี่จักรยานให้ออกมาปั่นจักรยาน โดยการออกแบบโครงสร้างจักรยานที่มีประสิทธิภาพ แบ่งแยกจากทางเดิน และถนนอย่างชัดเจน มีเฟรจวาร์ที่เป็นของจักรยานโดยเฉพาะ

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในด้านความเป็นเมืองของผู้คน (ต่อ)

เมืองของผู้คน	Index	สิ่งที่เกิด	ปัจจัย	ปัญหา	แนวทางแก้ไข
	กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ	มีร้านค้าร้านอาหารที่ขายอาหารเช้า มีร้านอาหารปรุงพร้อมกิน (Street Food) ในตอนเย็นของทุกวัน	จากพฤติกรรมของผู้คนย่านชานเมืองที่ต้องเข้าไปทำงานในเมืองทำให้เกิดเส้นทางที่เปลี่ยนระบบการขนส่ง	มีแค่เฉพาะช่วงเช้ากับช่วงเย็นเท่านั้น ในเคา์บบางพื้นที่เท่านั้น	เพิ่มกิจกรรมบนพื้นที่ให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น
	ต้นไม้และร่มเงา	ต้นไม้ในพื้นที่มีน้อยมาก	ในพื้นที่ตลาดขนาดใหญ่ การใช้งานส่วนมากจะใช้เพื่อซื้อของหรือทำกิจกรรมในช่วงเช้าและช่วงเวลาเย็น ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ยังไม่ค่อยมีแสงอาทิตย์ทำไร ผู้คนเลยไม่ให้ความสำคัญ	ต้นไม้และร่มเงาไม่ได้เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ผู้คนเลือกใช้เส้นทางที่มีต้นไม้ ทำกิจกรรมในพื้นที่	เพิ่มจำนวนต้นไม้ให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้คนในย่านชานเมืองออกมาใช้งานมากขึ้นและได้รับอากาศที่ดีในการใช้ชีวิตอยู่ในพื้นที่สาธารณะ

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในด้านความเป็นเมืองของผู้คน (ต่อ)

เมืองของผู้คน	Index	สิ่งที่เกิด	ปัจจัย	ปัญหา	แนวทางแก้ไข
	เพอร์นิเจอร์เมือง	ไม่มีเพอร์นิเจอร์เมือง	ในพื้นที่สาธารณะส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ที่ประกอบกิจการค้าขาย จึงทำให้พ่อค้าแม่ค้า มุ่งเน้นไปที่ด้านธุรกิจ	ทำให้ขาดการพัฒนาในพื้นที่ขาดจุดแวะหรือจุดพักของผู้คน ทำให้ขาดควมมีชีวิตชีวาในพื้นที่	การสร้างเพอร์นิเจอร์เมืองที่จะช่วยส่งเสริมให้คนใช้งานในพื้นที่ได้มากขึ้น เช่น เพิ่มเก้าอี้เพื่อมองดูผู้คนเดินผ่านหรือจิบกาแฟให้สอดคล้องไปกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ
	จุดหมายตา	มีป้ายด้านหน้าขนาดใหญ่ มีอาคารขนาดใหญ่ให้สายตาคนดูใหญ่โต	เป็นพื้นที่ที่คนส่วนใหญ่เดินผ่านและมีย้ายหรืออาคารขนาดใหญ่ที่ทำให้เกิดจุดสนใจในพื้นที่	ไม่ได้มีของตกแต่งที่เป็นจุดหมายตาของพื้นที่	การสร้าง Landmark ที่สอดคล้องกับการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในพื้นที่เพื่อที่จะช่วยส่งเสริมให้ผู้คนออกมาใช้พื้นที่ในเมืองมากยิ่งขึ้น
	ระบบขนส่งสาธารณะ	รถเมล์ รถประจำทาง รถสองแถว รถตู้ วินมอเตอร์ไซด์	การเดินทางออกมจากบ้านเพื่อต่อรถบริการสาธารณะ ไปทำงานในเมือง	รถเมล์ไม่ตรงเวลา รถบริการมีน้อย ในช่วงเวลาเร่งด่วนรถไม่พอบริการ	จะต้องมีการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะที่มีเพอร์นิเจอร์เมืองที่บอกให้รู้ถึงสถานะของรถบริการในแต่ละสาย

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในด้านการเป็นเมืองของผู้คน (ต่อ)

เมืองของผู้คน	Index	สิ่งที่เกิด	ปัจจัย	ปัญหา	แนวทางแก้ไข
	การใช้ประโยชน์อาคาร	เส้นที่มีความหลากหลายมากที่สุด ไม่ใช่เส้นทางที่มีคนเดินมากตามการใช้ประโยชน์อาคาร	วิถีชีวิตของผู้คนย่านชานเมืองที่ใช้รถยนต์เป็นหลัก	อาคารพาณิชย์ที่ประกอบกิจการค้าขายส่งเสริมให้ผู้คนใช้รถยนต์ส่วนตัว	การเพิ่มกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้ถนนเป็นที่พักอาศัย จะต้องมีการจัดการที่จอดรถเป็นส่วนใหญ่ เพื่อที่จะได้ส่งเสริมให้คนเดินเท้าในพื้นที่มากขึ้น
	การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน	ในพื้นที่ของตลาดบางใหญ่มีความผสมผสาน	จากกิจกรรมการใช้งานของผู้คนในพื้นที่ที่มีความหลากหลาย	การที่พื้นที่มีความหลากหลายมากไม่ได้เป็นการส่งเสริมให้คนออกมาเดินเท้าหรือใช้พื้นที่สาธารณะ	การเพิ่มกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะร้านค้า ร้านอาหาร พื้นที่นั่ง ต้นไม้ หรือเฟอร์นิเจอร์เมือง สิ่งเหล่านี้จะเป็นการส่งเสริมให้ผู้คนออกมาใช้ทำกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะมากขึ้น

6.7 อุปสรรคและปัญหาของพื้นที่สาธารณะในเมืองและการเป็นเมืองของผู้คน

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพและพฤติกรรมของผู้ใช้งาน พบว่าเมืองค์ประกอบหลายส่วนที่ยังไม่เหมาะสมกับการใช้งานหรือยังไม่มีในพื้นที่ศึกษา ดังนั้นเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะจึงแบ่งอุปสรรคและปัญหาตามแนวความคิดของ “Jan Gehl” ในเรื่องเมืองของผู้คนที่ประกอบไปด้วยหลักการ 4 หัวข้อ ได้แก่

6.7.1 เมืองมีชีวิตชีวา

จากวิถีชีวิตของผู้คนย่านชานเมืองที่เน้นการใช้รถยนต์เป็นหลัก ทำให้การใช้งานของรถยนต์มีปริมาณที่เยอะกว่าคนที่เดินหรือปั่นจักรยาน ซึ่งสังเกตได้จากลานจอดรถและพื้นที่จอดรถที่มีอยู่ทั่วตลาดบางใหญ่ รวมถึงใช้พื้นที่ถนนสาธารณะเป็นที่จอดรถด้วย จากการใช้งานของรถยนต์ที่มีการสัญจรอย่างรวดเร็วส่งผลกระทบโดยตรง คือ ทำให้เมืองไร้ความมีชีวิตชีวา และสัมพันธ์กับปัจจัยอื่น ๆ เช่น ตำแหน่งที่ตั้ง ความห่างกันของพื้นที่สาธารณะ การขาดแคลนพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่ทำกิจกรรมของเมือง

6.7.2 เมืองปลอดภัย

ความปลอดภัยภายในย่านชานเมืองมีน้อยกว่าย่านในเมือง การสัญจรของรถยนต์ในช่วงเวลาที่มีผู้ใช้งานพื้นที่น้อยจะขับเคลื่อนด้วยความเร็วทำให้เกิดอันตรายต่อคนเดินเท้าและใช้จักรยาน และจากการลงพื้นที่สำรวจมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดในบางพื้นที่สำคัญเท่านั้น เช่น อาคารสำนักงาน และบริเวณรถไฟฟ้า แต่ภายในซอยย่อยบางซอยยังไม่มีไฟส่องสว่าง

ควรมีการออกแบบให้มีทางเท้า ทางจักรยาน และถนนที่เหมาะสมกับพื้นที่ให้ความสำคัญระดับเดียวกัน ต้องมีการจัดพื้นที่ขนถ่ายสินค้าสำหรับตลาดขนาดใหญ่เพื่อไม่ให้พื้นที่ทางเท้าเป็นจุดถ่ายสินค้า และไม่อนุญาตให้จอดรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ด้านหน้าร้านค้า เพื่อป้องกันการจอดรถรูกล้ำ กีดขวางทางเท้า และทางจักรยาน บางพื้นที่ไม่มีทางเดินเท้า ทำให้ผู้ใช้งานต้องเดินบนถนน

6.7.3 เมืองยั่งยืน

การพัฒนาการสัญจรทางเลือกให้เป็นการสัญจรสีเขียว พบว่าในพื้นที่ตลาดบางใหญ่มีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย และรองรับกับการใช้งานของผู้คนย่านเมือง แต่ปัญหาของระบบขนส่งนี้อยู่ที่การจัดการของการบริการรถสาธารณะซึ่งเราไม่สามารถทราบได้เลยว่ารถจะออกเวลาไหน รถจะมาเวลาไหน และคนที่ไม่ได้มีความคุ้นเคยกับการใช้งานพื้นที่อยู่แล้วก็จะไม่สามารถทราบได้ว่ารถสายนี้จะไปที่ไหน และพื้นที่รอรถสาธารณะก็ไม่ได้มีการจัดระเบียบให้ผู้คนที่มาใช้บริการ เช่น ไม่มีพื้นที่นั่งรถ

รถ ไม่มีป้ายบอกสถานที่ ราคา ไม่มีแสงสว่างที่จำเป็นกับจุดจอดรถสาธารณะ และช่วงเวลาเร่งด่วนรถสาธารณะไม่พอให้บริการ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการใช้งานพื้นที่ ซึ่งอาจจะทำให้ผู้ที่ใช้บริการอยู่เปลี่ยนไปใช้รถยนต์ส่วนตัว เพื่อความสะดวกสบายที่มากกว่า

ความยั่งยืนภายในย่านชานเมืองควรจะต้องมีการลดการใช้พลังงาน ระบบบริหารจัดการขยะที่ดีภายในเมืองอย่างยั่งยืน โดยต้องลดการใช้พลาสติก ใช้ถุงผ้าในการซื้อสินค้า ประชาชนต้องช่วยกันแยกขยะ เพื่อรักษาสีสิ่งแวดล้อมภายในย่านชานเมืองอย่างยั่งยืน

6.7.4 เมืองสุขภาวะดี

การที่จะทำให้เป็นเมืองสุขภาวะดีนั้น จะต้องทำให้เมืองเกิดการเดินเท้า ปั่นจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะที่ดี และพื้นที่สาธารณะที่ดีและสามารถทำให้การใช้งานเหล่านี้สามารถใช้ในชีวิตประจำวันได้ แต่จากศักยภาพของตลาดบางใหญ่ในการพัฒนาเป็นเมืองของผู้คนนั้นสามารถทำได้ แต่อาจจะต้องปรับเปลี่ยนวิธีการเดินทาง รวมถึงการออกแบบเมืองที่ดีให้ผู้คนออกมาใช้งาน สิ่งเหล่านี้จะช่วยทำให้เมืองกลายเป็นเมืองของผู้คนได้ในอนาคต

6.8 สรุปแนวทางการออกแบบเมืองของผู้คนในพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง

ในการกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง กรณีศึกษาตลาดบางใหญ่ ควรมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และกายภาพการใช้งานของพื้นที่ ที่ได้ทำการวิเคราะห์ ซึ่งสามารถสรุปและนำไปสู่แนวคิดในการวางผังของพื้นที่ตลาดบางใหญ่ได้ดังนี้

6.8.1 ผังแนวความคิดในการออกแบบ

จากการวิเคราะห์แนวความคิดเมืองของผู้คน ลักษณะกิจกรรมที่เกิด และกายภาพของพื้นที่ สามารถกำหนดแนวคิดในการออกแบบเมืองและพัฒนาพื้นที่สาธารณะไปสู่รูปแบบเมืองของผู้คน ได้ดังนี้

1. การจัดการระบบการสัญจรใหม่ของคนเดินเท้า ปั่นจักรยาน รถขนส่งสาธารณะ และรถยนต์ โดยให้ความสำคัญกับการเดินเท้า ปั่นจักรยาน หรือรถขนส่งสาธารณะ มากกว่ารถยนต์ส่วนตัว และพัฒนาเส้นทางเดินนั้นไปสู่เส้นทาง Green Network ที่เชื่อมโยงทุก ๆ กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียว และจุดบริการรถสาธารณะ (สามารถดูได้จากผังแนวความคิดที่เป็นลูกศรสีเขียวเข้ม)

2. การกำหนดเส้นทางของรถยนต์ให้เป็น Green Network สำหรับรถยนต์ ซึ่งจากผังที่แสดง (ลูกศรเส้นปะสีเขียวอ่อน) จะเห็นได้ว่า มีทางเข้าที่แยกกันระหว่างรถยนต์ส่วนตัว กับการเดินเท้า

รวมถึงการกำหนดให้รถยนต์ให้มีการสัญจรอยู่รอบ ๆ พื้นที่สาธารณะ ด้วยการเปลี่ยนที่จอดรถบางส่วนให้เป็นพื้นที่สีเขียว และมีการจัดการที่จอดรถให้อยู่เป็นจุดหลัก ๆ ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยของเมือง และเป็นการลดมลภาวะที่จะเข้ามาสู่ในพื้นที่สาธารณะอีกด้วย

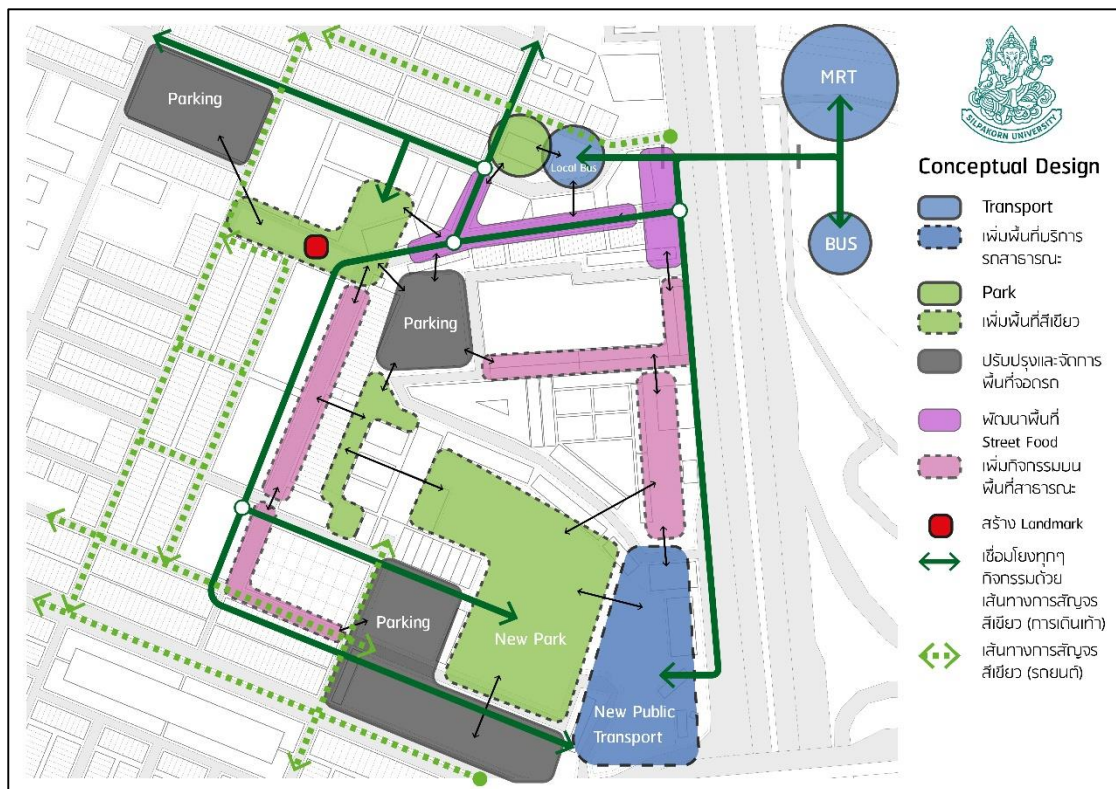
3. ปรับเปลี่ยนรูปแบบของที่จอดรถบางส่วน หรือที่รกร้าง ให้ถูกพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ หรือพื้นที่สีเขียวของเมืองตามแผนผังแนวความคิด (สีเขียว) ทั้งนี้การเพิ่มพื้นที่สีเขียวของเมืองจะช่วยให้ผู้คนออกมาใช้งานพื้นที่ที่จากเดิมออกมาซื้อของ หรือจอดรถ แต่รูปแบบใหม่จะนำไปสู่การพักผ่อน และออกกำลังกายได้ด้วย บนพื้นที่สาธารณะย่านชานเมือง จะทำให้ผู้คนที่ออกมาช้อปปิ้งที่จะใช้งานนานขึ้น และสามารถเพิ่มการพบปะ พูดคุย ของคนในพื้นที่หรือนอกพื้นที่ห่างไกลมากยิ่งขึ้น

4. การออกแบบพื้นที่รองรับระบบขนส่งสาธารณะใหม่ โดยใช้พื้นที่รกร้างของตลาดบางใหญ่ ให้พัฒนาเป็น New Public Transport (สีฟ้า) โดยมีทั้งที่จอดรถสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถตู้ วินมอเตอร์ไซด์ และมีที่จอดรถบริการสาธารณะที่ทันสมัย และสะดวกสบาย ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะลดปัญหาการติดบริเวณด้านหน้าตลาดบางใหญ่ที่เป็นปัญหาของมลพิษที่จะทำให้สุขภาพของผู้คน โดยเชื่อมโยงกับการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะภายในตลาด และ MRT ด้วยเส้นทาง Green Network และเพิ่มเฟอร์นิเจอร์เมืองให้สอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของผู้คน การที่ผู้คนได้รับความสะดวกสบายในการใช้งาน มีป้ายสัญลักษณ์ที่บอกทาง ป้ายรถเมล์ และจุดจอดรถที่ดี จะเป็นแรงกระตุ้นอย่างมากที่จะทำให้ผู้คน มาใช้รถขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น

5. การเพิ่มกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ (สีชมพู) การเชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ ด้วยกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้คน เช่น Street Food ตลาดนัดเสื้อผ้า ตลาดนัดของใช้ ตลาดนัดมือสอง หรือลานกิจกรรมที่สามารถรองรับการจัดงาน Event หรือ Mini Concert จะเป็นทางเลือกที่ดีในการทำให้เกิดความมีชีวิตชีวาอย่างมาก

6. การเพิ่มจุดหมายตาในพื้นที่ตลาดบางใหญ่ (สีแดง) นอกจากจะช่วยให้เมืองเกิดความสวยงามแล้ว ยังสามารถช่วยในเรื่องของการจดจำเมือง และลักษณะความเป็นพื้นที่ย่านชานเมืองในรูปแบบเมืองของผู้คนอีกด้วย

7. แนวทางการสร้างเมืองที่มีความหลากหลายนั้น ไม่ใช่ว่าจะเพิ่มกิจกรรมเข้าไปให้มีความหลากหลายเพียงอย่างเดียว ยังต้องคำนึงถึงการใช้งานของผู้คน เส้นทางการเดิน จุดที่น่าสนใจ และกิจกรรมที่เกิดบนพื้นที่สาธารณะ ทุกสิ่งเหล่านี้เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ไปสู่เมืองของผู้คน



ภาพที่ 107 ผังแนวความคิดในการออกแบบเมืองของผู้คน

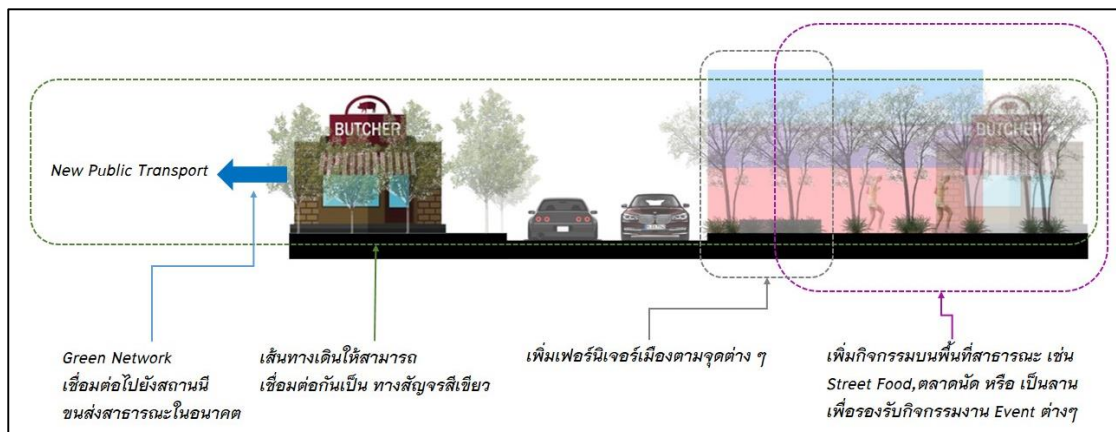
ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

6.8.2 ตัวอย่างรูปแบบการพัฒนาพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองไปสู่เมืองของผู้คน



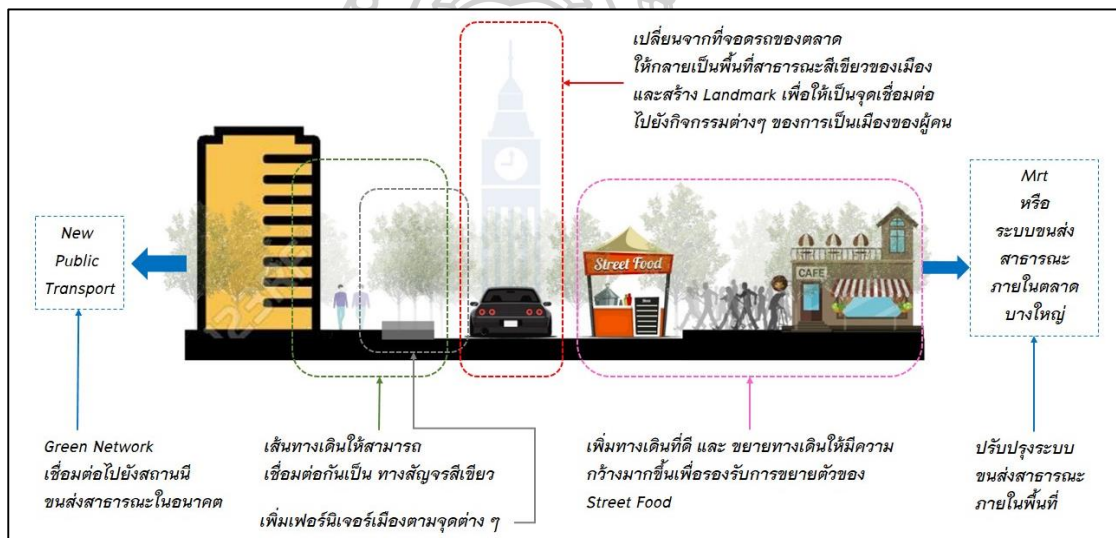
ภาพที่ 108 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 1

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



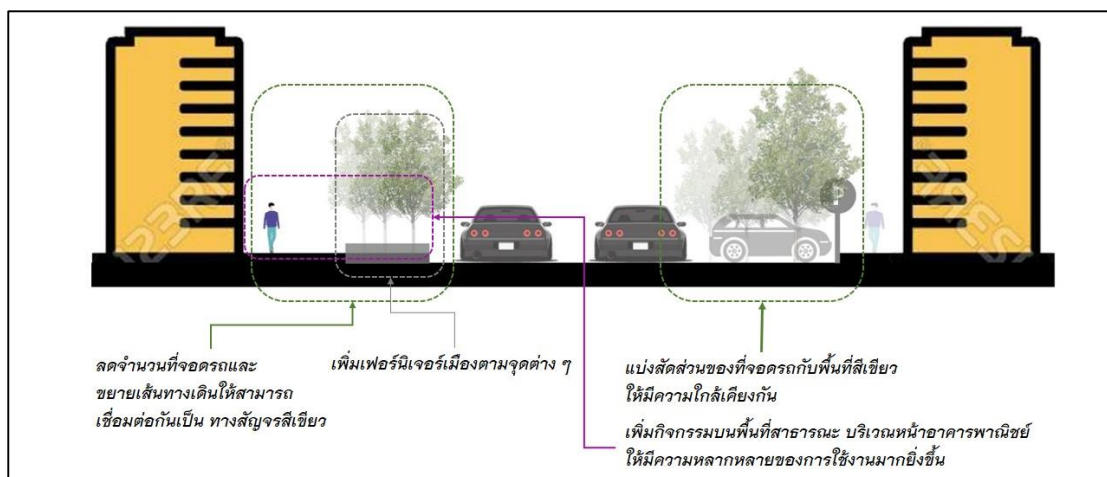
ภาพที่ 109 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 2

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 110 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 3

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 111 รูปแบบการพัฒนาบริเวณทางเข้าที่ 4

ที่มา : ผู้วิจัย (2563)

6.9 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาในขั้นต่อไปที่ต่อเนื่องกับการศึกษานี้ สามารถนำไปคิดเพื่อต่อยอดให้เกิดความสมบูรณ์ของเนื้อหา และหารูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิดของ “Jan Gehl” ได้มากยิ่งขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ควรทำการศึกษาถึงความหลากหลายของลักษณะองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมจากหลาย ๆ พื้นที่ เพื่อให้ข้อมูลที่ได้ครอบคลุมทุกเป้าหมาย และเปรียบเทียบว่ามีรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองแตกต่างกันหรือไม่
2. ควรทำการทดลองและการปฏิบัติในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งการติดตามผลของการศึกษาและวิจัยในระยะยาวเป็นประจำเพื่อให้เกิดผลที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ ตามหลักการและเหตุผลที่ได้ตามปัจจัยของตัวแปรต่าง ๆ จากการวิเคราะห์ข้อมูลว่าได้ผลลัพธ์อย่างไร และสามารถหารูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองได้หรือไม่
3. ขยายพื้นที่ศึกษาให้มีขอบเขตที่กว้างมากขึ้น เพื่อเพิ่มขนาดของจำนวนกลุ่มตัวอย่างในบริเวณพื้นที่ศึกษา และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าสถิติเข้ามาแทนที่การสังเกตการณ์ และมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้นแต่เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้มีข้อจำกัดด้านเวลา และงบประมาณในการศึกษา

จากการศึกษานี้ เป็นการศึกษาในรายวิชาสุดท้ายของหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิตสาขาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง ผู้วิจัยได้ดำเนินการให้ถูกต้องตามระเบียบวิจัย โดยทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากการศึกษารวมถึงข้อเสนอแนะที่ได้จากการรวบรวมข้อมูล นอกจากนี้ยังได้เสนอข้อเสนอแนะในครั้งต่อไป อีกทั้งยังระบุข้อบกพร่องที่

เกิดขึ้นจากการศึกษาในครั้งนี้ คาดว่าจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจศึกษาปัญหาของการศึกษาเรื่องรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองตามแนวความคิดของ “Jan Gehl” ทำยที่สุดนี้รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองที่สัมฤทธิ์ผลนั้น คือ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้แก่ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ รวมทั้งการมีส่วนร่วมต่อสังคมในชุมชน ทำให้มีรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองที่ดี ซึ่งเกิดจากปัญหาการใช้พื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นในสังคมและชุมชน ดังนั้นการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองย่อมดีกว่าการแก้ไขปัญหาหลังการใช้งาน เมื่อเกิดปัญหาขึ้นในสังคมและจะต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนทุกคน และทุกฝ่าย ตลอดจนหน่วยงาน เจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องประกอบกันในการหารูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะย่านชานเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ



รายการอ้างอิง

- Gehl, J. (2002). The Human Dimension - A Sustainable Approach to City Planning. Paper presented at the Paper presented at Irland-Harvard Design School Conference, Belfast, Ireland. เข้าถึงเมื่อ 2 ตุลาคม 2562. เข้าถึงได้จาก <https://aqtr.com/node/2216>
- Gehl, J. (2010). Cities for People (ศรีสุเมธ ฤทธิไพโรจน์ Ed.): Island Press; First Edition edition.
- Google Earth. (2562). ตลาดบางใหญ่ เข้าถึงเมื่อ 16 ธันวาคม 2562. เข้าถึงได้จาก <https://www.google.com/earth/>.
- Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. England: Penguin Books.
- Phannisa. (2563). ขอบเขตการพัฒนาเมือง. เข้าถึงเมื่อ 9 มกราคม 2563. เข้าถึงได้จาก <https://phannisa.com/2020/03/31/thailands-built-up-areas-1975-2000-visualization/>.
- Whyte, W. H. (1980). The Social Life of Small Urban Spaces.
- กรมพัฒนาที่ดิน. (2552). การขยายตัวของพื้นที่เมืองในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2544-2552. กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน. เข้าถึงเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2562. เข้าถึงได้จาก http://www.ldd.go.th/www/lek_web/web.jsp?id=18767.
- กาญจน์ นีวุฒิกุล. (2550). ตรรกะของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะอย่างอเนกประโยชน์ในเมืองเชียงใหม่. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง.
- กำธร กุลชล. (2545). การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร-การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ. (2551). กำแพงในซอยและรั้วในใจ การปรับแนวคิดในการฟื้นฟูเมือง.
- ธนาคารโลก. (2558). การพัฒนาเขตเมืองในประเทศไทยกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ. เข้าถึงเมื่อ 26 กันยายน 2562. เข้าถึงได้จาก <https://www.worldbank.org/th/news/feature/2015/01/26/urbanization-in-thailand-is-dominated-by-the-bangkok-urban-area>
- นิลบล คล่องเวสสะ. (2544). การศึกษาเพื่อจัดทำสารานุกรมถนนในกรุงเทพฯ เขตพระนครและป้อมปราบศัตรูพ่าย. เข้าถึงเมื่อ 6 ตุลาคม 2562. เข้าถึงได้จาก <http://www.land.arch.chula.ac.th/people/nilubol-klongvessa>

- ปราณระฟ้า พรหมประวัติ. (2550). สนามทัศน์และรูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะของชุมชนเมือง: กรณีศึกษาชุมชนย่านเสาชิงช้า กรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง.
- ปาจริย ประเสริฐ. (2546). แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง.
- ผุสดี ทิพพัศ. (2525). รูปแบบการเปลี่ยนแปลงในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325-2525). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ผู้วิจัย. (2563). รูปภาพจากการสำรวจพื้นที่ศึกษา.
- พรธิดา สายวัฒน์. (2552). การปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง.
- วิมลสิทธิ์ หยางกูร. (2536). พัฒนาการแนวคิดและรูปแบบของงานสถาปัตยกรรม : อดีต ปัจจุบัน อนาคต. อมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป: อมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป.
- สำนักงานจังหวัดนนทบุรี. (2562). แผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรี 5 ปี (พ.ศ. 2561-2565). กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร. เข้าถึงเมื่อ 25 ธันวาคม 2562. เข้าถึงได้จาก <http://nonhaburi.go.th/61654.html>
- สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. (2562). คำจำกัดความของชานเมือง. เข้าถึงเมื่อ 5 ตุลาคม 2562. เข้าถึงได้จาก <http://www.royin.go.th/>.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2561). การตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ชานเมือง.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2558). กรุงเทพฯ ปัจจุบัน. (หนังสือสรุปผลการสัมมนา ด้านผังเมืองและการใช้ที่ดิน และด้านการจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภคของกรุงเทพมหานคร นโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานคร). เข้าถึงเมื่อ 3 ธันวาคม 2562. เข้าถึงได้จาก <http://203.155.220.230/m.info/nowbma/>



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ศิริวัฒน์ พึ่งฉิม
วัน เดือน ปี เกิด	27 มีนาคม 2535
สถานที่เกิด	นนทบุรี
วุฒิการศึกษา	สถาปัตยกรรมบัณฑิต (สถาปัตยกรรม) คณะวิศวกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์ สาขาเทคโนโลยี สถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ วิทยาเขตนนทบุรี
ที่อยู่ปัจจุบัน	เลขที่ 1/4 หมู่ที่ 3 ตำบลบางม่วง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี 11140

