



การศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะย่านเยาวราช
กรุงเทพมหานคร



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผน ข

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2566

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

การศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะย่าน
เยาวราช กรุงเทพมหานคร



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผน ข
มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2566
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

STUDYING USAGE PATTERNS AND ARCHITECTURAL ELEMENTS TO IMPROVE
PUBLIC PEDESTRIAN AREAS IN BANGKOK'S YAOWARAT AREA



By
MR. Tachin SAETANG

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Landscape Architecture Master of Landscape Architecture Program

Division of Landscape Architecture

Academic Year 2023

Copyright of Silpakorn University

หัวข้อ การศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดิน
เท้าสาธารณะย่านเยาวราช กรุงเทพมหานคร
โดย นายเตชินต์ แซ่ตั้ง
สาขาวิชา หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผนก ข
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สินีนาถ ศุกลรัตน์เมธี

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

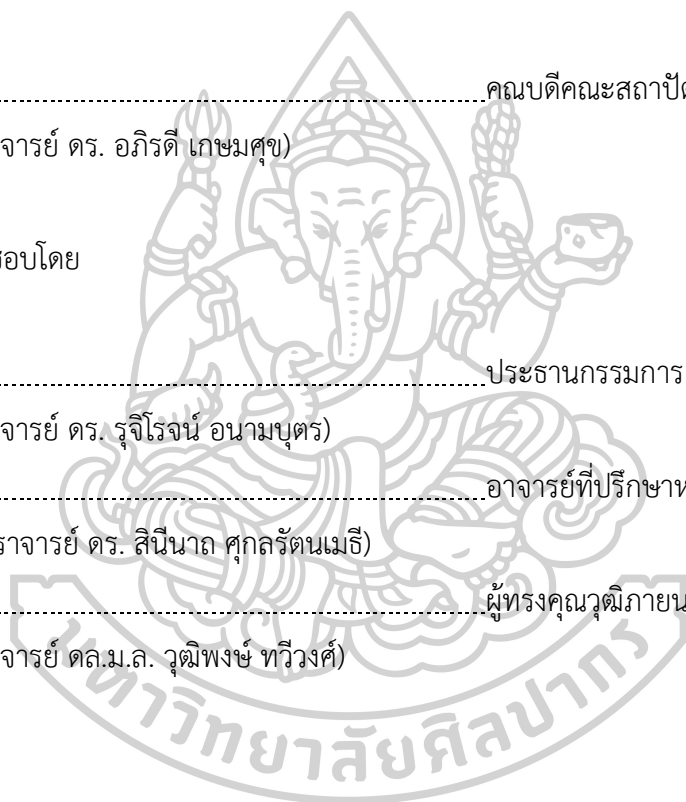
.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. อภिरตี เกษมสุข)

พิจารณาเห็นชอบโดย

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามบุตร)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สินีนาถ ศุกลรัตน์เมธี)

.....ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก
(รองศาสตราจารย์ ดร.ม.ล. วุฒิพงษ์ ทวีวงศ์)



650220013 : หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผน ข

คำสำคัญ : ภูมิสัญลักษณ์, ทางเดินเท้าสาธารณะ, พื้นที่ทางเท้า, เขตทาง

นาย เตชินต์ แซ่ตั้ง: การศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้า
สาธารณะย่านเยาวราช กรุงเทพมหานคร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผู้ช่วยศาสตราจารย์
ดร. สินีนาถ ศุภรัตน์เมธี

พื้นที่ทางเท้าที่มีความสำคัญอย่างมากในการนำพาผู้คนไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ให้เกิดการใช้งาน
และเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกสบายส่งเสริมให้เมืองและย่านเกิดการใช้งานที่คึกคัก มีชีวิตชีวา
และมีความปลอดภัย เนื่องจากภายในย่านเยาวราชที่เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญของ
กรุงเทพมหานคร ที่มีจำนวนผู้ใช้งานที่มากและหลากหลายในแต่ละช่วงเวลา เนื่องด้วยปัจจุบันพื้นที่
ทางเท้าภายในย่านเยาวราชที่มีพื้นที่ที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งานที่หลากหลายบนทางเท้าและผิด
วัตถุประสงค์ทำให้เกิดความแออัด หนาแน่น

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและเสนอแนะรูปแบบทางเท้าที่เหมาะสมต่อการใช้งาน
ภายในย่านเยาวราช โดยมีการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีและข้อมูลเกี่ยวข้อง ได้แก่ หลักการออกแบบ
ทางเท้า ความหลากหลายของกิจกรรมบนทางเท้า กิจกรรมที่ส่งเสริมถึงเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม วิถี
ชีวิต และผู้ใช้งาน

การศึกษานี้มีการเก็บข้อมูล 2 แบบ คือ การสังเกตการณ์และสำรวจเพื่อศึกษาลักษณะ
ทางกายภาพ พฤติกรรมการใช้ทางเดินเท้า และกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ย่านเยาวราช และการ
จัดทำแบบสอบถามเพื่อศึกษาทัศนคติของผู้ใช้งานที่มีต่อทางเท้าในพื้นที่ย่านเยาวราช เพื่อนำไปสู่แนว
ทางการจัดการทางเท้าเพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาทางเดินเท้าในย่านพาณิชย์กรรมเพื่อส่งเสริมสภาวะ
น่าเดินและเพื่อเพิ่มปริมาณการสัญจรทางเท้าภายในย่าน

จากผลการศึกษาพบว่าพื้นที่การศึกษานี้มีลักษณะพื้นที่ทางเดินเท้าที่ยังขาดการ
จัดการพื้นที่ทางเท้าที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งานเนื่องจากในบางพื้นที่ทางเท้ามีขนาดความกว้างที่ไม่
เท่ากัน การจัดการหาเบาะนั่งที่ไม่ได้ถูกจัดการตามข้อบังคับหลักเกณฑ์และมาตรฐานของทางเดิน
เท้า การสัญจรที่ไม่สะดวกสบายเกิดเป็นอุปสรรคต่อการใช้งานภายในพื้นที่

ข้อเสนอแนะของการศึกษานี้แนะนำให้เสนอผ่านแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้าใน
พื้นที่ย่านเยาวราชให้มีศักยภาพโดยอ้างอิงตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานการออกแบบทางเท้า โดย
เสนอแนะการปรับปรุงประกอบด้วย การขยายความกว้างของพื้นที่ทางเท้าด้วยการลดช่องจราจรบน

ถนน การจัดระเบียบแผงลอยอยู่ในพื้นที่เยาวราชซอย 11 ที่มีความต่อเนื่องเชื่อมโยง สอดคล้องกับพื้นที่ค้าขายทั้งอุปกคละบริโภค และสร้างสภาพแวดล้อมบนทางเท้าที่ประกอบไปด้วย เส้นทางจักรยาน พื้นที่นั่ง ป้ายรถประจำทาง พื้นที่สีเขียว ภายในย่านให้เกิดความร่มรื่น และเป็นแนวทางการออกแบบเพื่อนำเสนอตัวอย่างในการปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าและเป็นแนวทางที่สามารถปรับใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่อื่น ๆ



650220013 : Major Master of Landscape Architecture Program

Keyword : SYMBOLS, PUBLIC WALKWAYS, PEDESTRIAN SPACES, WALKWAY ZONES

MR. Tachin SAETANG : Studying usage patterns and architectural elements to improve public pedestrian areas in Bangkok's Yaowarat area Thesis advisor : Assistant Professor Sineenart Sukolratanamete, Ph.D.

Pedestrian walkways are critical in transporting people to various locations in a convenient manner, supporting dynamic, safe, and busy urban usage within Bangkok's economic area. Given the significant diversity and volume of people throughout the day, Yaowarat's current pedestrian spaces are insufficiently large and purposefully designed, resulting in overpopulation.

The purpose of this project is to investigate and propose appropriate pedestrian pathway designs for Yaowarat. The research uses theoretical frameworks, conceptual investigations, and pertinent data. It collects data using two methods: observational surveys to analyze physical attributes and pedestrian behavior, and questionnaires to assess user impressions of Yaowarat's sidewalks. The findings highlight flaws in corridor management, such as unequal widths and poorly regulated floating platforms, which impede comfortable pedestrian travel.

Recommendations include reconstructing Yaowarat walkways using defined criteria and standards. The proposed improvements include widening walkways by reducing road traffic lanes, organizing floating platforms along Soi Yaowarat 11 to seamlessly integrate with commercial and consumer areas, and creating an environment that includes bicycle lanes, seating areas, bus signage, green spaces, and vibrant atmospheres, serving as a model for improving pedestrian spaces that can be applied to other urban contexts.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระเรื่อง “โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่ทางเดินสาธารณะย่านเยาวราช” สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีเพราะความอนุเคราะห์ ความกรุณาจากอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผู้ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และข้อคิดต่าง ๆ ในการแก้ไขปรับปรุง หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ที่สามารถนำไปต่อยอด และพัฒนา เกิดการปรับปรุงพื้นที่ทางเดินสาธารณะของเมือง ในด้านการศึกษาให้เกิดประโยชน์ต่อไป

ขอขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ทุกท่านที่ให้คำแนะนำ และมอบโอกาสให้แก่ผู้ศึกษาในการค้นคว้าอิสระนี้ และขอขอบคุณสำนักงานคณะที่ช่วยในเรื่องเอกสาร และด้านอื่น ๆ เป็นอย่างดี การศึกษาครั้งนี้จึงสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีมิได้หากขาดความเอาใจใส่และเคี่ยวเข็ญจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สินีนาถ ศุภรัตน์เมธี ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระที่คอยสละเวลาและอดทนพรั้าบอกในสิ่งที่กำลังศึกษา พร้อมให้คำแนะนำในเรื่องต่าง ๆ ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์เป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม อาจารย์รุจิโรจน์ อนุามบุตร, อาจารย์ชัยสิทธิ์ ด้านกิตติกุล, อาจารย์กัตติกา กิตติประसार, อาจารย์สุพิชญ์ เมืองศรี, อาจารย์นวิภาพ ทักษะยศ, อาจารย์ลักษมณ ไมตรีมิตร, อาจารย์วิมลลญา สงค์อิม ที่มอบความรู้และประสบการณ์มาโดยตลอด

ขอขอบพระคุณครอบครัว บิดา - มารดา ของผู้ทำการศึกษาและวิจัย ผู้คอยสนับสนุนเป็นทั้งกำลังกายและกำลังใจที่ตีเสมอมา รวมถึงพี่ เพื่อน ผู้ร่วมศึกษาในสาขาภูมิสถาปัตยกรรมที่คอยให้ความช่วยเหลือ และแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดในด้านต่าง ๆ

เดชินต์ แซ่ตั้ง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2. ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3. ขอบเขตการศึกษา.....	2
1.4. กระบวนการวิจัย.....	5
1.5. วิธีการวิจัย.....	6
1.6. ข้อตกลงเบื้องต้น.....	6
1.7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
1.8. นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา.....	7
บทที่ 2 ทฤษฎี แนวคิด เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
2.1. แนวคิดเกี่ยวกับภูมิสัญลักษณ์.....	8
2.2. แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าและทางเดินเท้า.....	10
2.3. มาตรการและข้อบัญญัติเกี่ยวกับทางเดินเท้า.....	18
2.4. เอกสารการศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	20
2.5. สรุปการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี และแนวคิด.....	21

บทที่ 3 กระบวนการวิจัยและการดำเนินงาน.....	22
3.1. วัตถุประสงค์ของการวิจัย	22
3.2. คำถามของการวิจัย	22
3.3. การออกแบบกระบวนการวิจัย	22
3.4. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	23
3.5. แหล่งที่มาของข้อมูล.....	23
3.6. เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลการทำวิจัย.....	24
3.7. วิเคราะห์ข้อมูล.....	24
3.8. การสรุปผลการวิจัย.....	25
บทที่ 4 ผลการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์พื้นที่การศึกษา.....	27
4.1. ประวัติความเป็นมาพื้นที่เขาวราช.....	27
4.2. ลักษณะสภาพสังคมย่านเขาวราช.....	28
4.3. ลักษณะสภาพเศรษฐกิจย่านเขาวราช.....	31
4.4. การสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบันย่านเขาวราช.....	32
บทที่ 5 การพัฒนาแบบและการออกแบบ	68
5.1. กรอบแนวทางการออกแบบทางเดินเท้าย่านเขาวราช.....	68
5.2. กรอบแนวคิดในการออกแบบ.....	73
5.3. สังเคราะห์การออกแบบ	73
5.4. รายละเอียดการออกแบบ.....	74
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	84
6.1. สรุปผลการศึกษา	84
6.2. ข้อจำกัดในการศึกษาวิจัย.....	85
6.3. ข้อเสนอแนะ	85
รายการอ้างอิง	87

ภาคผนวก.....	89
ภาคผนวก ก.....	90
ภาคผนวก ข.....	95
ภาคผนวก ค.....	101
ประวัติผู้เขียน.....	103



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ข้อมูลเพศสภาพผู้ตอบแบบสอบถาม.....	57
ตารางที่ 2 ข้อมูลช่วงอายุผู้ตอบแบบสอบถาม.....	57
ตารางที่ 3 ข้อมูลอาชีพผู้ตอบแบบสอบถาม.....	58
ตารางที่ 4 ข้อมูลรายได้ผู้ตอบแบบสอบถาม.....	58
ตารางที่ 5 ข้อมูลที่อยู่อาศัยผู้ตอบแบบสอบถาม.....	58
ตารางที่ 6 ข้อมูลลักษณะการใช้งานผู้ตอบแบบสอบถาม.....	59
ตารางที่ 7 ข้อมูลลักษณะการเดินทางผู้ตอบแบบสอบถาม.....	59
ตารางที่ 8 ข้อมูลระยะเวลาในการเดินทางผู้ตอบแบบสอบถาม.....	59
ตารางที่ 9 ข้อมูลช่วงเวลาที่เข้ามาใช้งานผู้ตอบแบบสอบถาม.....	60
ตารางที่ 10 ข้อมูลความถี่ที่เข้าใช้งานพื้นที่ผู้ตอบแบบสอบถาม.....	60
ตารางที่ 11 ข้อมูลช่วงเวลาที่เข้ามาใช้งานผู้ตอบแบบสอบถาม.....	60
ตารางที่ 12 ข้อมูลช่วงเวลาที่ใช้งานผู้ตอบแบบสอบถาม.....	60
ตารางที่ 13 ข้อมูลการใช้ทางเท้าเพื่อทำกิจกรรมผู้ตอบแบบสอบถาม.....	61
ตารางที่ 14 ข้อมูลเหตุผลที่เลือกทางเดินเท้ามากกว่ารูปแบบอื่นจากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	61
ตารางที่ 15 ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการใช้งานจากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	62
ตารางที่ 16 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกจากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	62
ตารางที่ 17 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านความปลอดภัยจากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	63
ตารางที่ 18 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์จากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	64
ตารางที่ 19 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านเอกลักษณ์ของพื้นที่จากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	64
ตารางที่ 20 ข้อมูลปัญหาและอุปสรรคบนทางเดินเท้าจากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	65
ตารางที่ 21 ข้อมูลในการปรับปรุงทางเดินเท้าจากผู้ตอบแบบสอบถาม.....	66

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 แสดงขอบเขตพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์.....	3
ภาพที่ 2 แสดงขอบเขตการวิจัยพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ย่านเยาวราช.....	4
ภาพที่ 3 กรอบพื้นที่การขับเคลื่อน 15	15
ภาพที่ 4 ระยะเฟื้อด้านข้างพื้นที่จักรยาน.....	16
ภาพที่ 5 บรรยากาศเทศกาลกินเจ ช่วงถนนเยาวราช	29
ภาพที่ 6 บรรยากาศเทศกาลตรุษจีน ช่วงถนนเยาวราช.....	31
ภาพที่ 7 เทศกาลไหว้พระจันทร์.....	31
ภาพที่ 8 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์	33
ภาพที่ 9 ผังแสดงการโครงการสำรวจภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์.....	35
ภาพที่ 10 ผังแสดงการจราจรภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเช้าเร่งด่วน 07:00-09:00 น.....	37
ภาพที่ 11 ผังแสดงการจราจรภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเช้า - บ่าย 11:00-15:00 น.	38
ภาพที่ 12 ผังแสดงการจราจรภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเย็นเร่งด่วน 17:00-20:00 น.	39
ภาพที่ 13 ผังแสดงเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์	41
ภาพที่ 14 ภาพวัดมังกรกมลาวาสหรือวัดเล่งเน่ยยี่.....	42
ภาพที่ 15 ภาพวัดกุศลสมาคร	43
ภาพที่ 16 ภาพวัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหาร	43
ภาพที่ 17 ภาพวัดสัมพันธวงศารามวรวิหารหรือ วัดเกาะ	44
ภาพที่ 18 ภาพวัดปทุมคงคาราชวรวิหาร.....	45
ภาพที่ 19 ภาพวัดก้นยาตุยาราม	45

ภาพที่ 20 ภาพวัดมิ่งคลสมาคม (โห่ย์คั่นต้อ).....	46
ภาพที่ 21 ภาพศาลเจ้ากวนอูและเทพเจ้าม้า.....	46
ภาพที่ 22 ภาพศาลเจ้าแม่กวนอิม หรือ (มูลนิธิเทียนฟ้า).....	47
ภาพที่ 23 ภาพศาลเจ้าเล่งบ๊วยเอี้ยะ.....	47
ภาพที่ 24 ภาพศาลเจ้าเล่าปุ่นเก้ากง.....	48
ภาพที่ 25 ภาพศาลเจ้ากวางตุ้ง.....	48
ภาพที่ 26 ภาพบรรยากาศศาลเจ้าเซี่ยอึ้งกง.....	49
ภาพที่ 27 ภาพซุ้มประเจolimพระเกียรติ.....	49
ภาพที่ 28 ฝั่งแสดงสถานที่สำคัญและกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์.....	50
ภาพที่ 29 ฝั่งแสดงเส้นทางเดินเท้า สถานที่ และกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์.....	52
ภาพที่ 30 ฝั่งแสดงความหนาแน่นเส้นทางกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเช้า 7:00 – 9:00 น.	54
ภาพที่ 31 ฝั่งแสดงความหนาแน่นเส้นทางกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลากลางวัน 11:00 –15.00 น.	55
ภาพที่ 32 ฝั่งแสดงความหนาแน่นเส้นทางกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเย็น-ค่ำ 17:00 – 21:00 น.	56
ภาพที่ 33 สรุปรูปผู้ใช้งานจากแบบสอบถาม.....	68
ภาพที่ 34 Route เส้นทางจาก MRT วัดมังกรกมลาวาสและบรรจบที่เส้นทางตลาดเยาวราชและตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะ	69
ภาพที่ 35 Route เส้นทางจาก MRT วัดมังกรกมลาวาสและบรรจบที่เส้นทางตลาดเยาวราชและตลาดเล่งบ๊วยเอี้ยะและเส้นทางจักรยาน	70
ภาพที่ 36 ฝั่งแสดงเส้นทางที่เลือกนำมาศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบทางเดินเท้าสาธารณะ	71
ภาพที่ 37 ฝั่งแสดงเส้นทางที่เลือกนำมาศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบทางเดินเท้าสาธารณะ	72
ภาพที่ 38 แผงผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคาร.....	73

ภาพที่ 39 MASTER PLAN	74
ภาพที่ 40 DETAIL PLAN 01	75
ภาพที่ 41 ภาพแสดงรูปตัดการปรับปรุงทางเดินเท้า ด้าน D.....	75
ภาพที่ 42 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 01.....	76
ภาพที่ 43 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 02.....	76
ภาพที่ 44 DETAIL PLAN 02.....	77
ภาพที่ 45 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 03.....	77
ภาพที่ 46 DETAIL PLAN 03.....	78
ภาพที่ 47 ภาพแสดงรูปตัดการปรับปรุงทางเดินเท้า ด้าน A.....	78
ภาพที่ 48 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 04.....	79
ภาพที่ 49 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 05.....	79
ภาพที่ 50 DETAIL PLAN 04.....	80
ภาพที่ 51 ภาพแสดงรูปตัดการปรับปรุงทางเดินเท้า ด้าน B.....	80
ภาพที่ 52 ภาพแสดงรูปตัดการปรับปรุงทางเดินเท้า ด้าน C.....	81
ภาพที่ 53 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 06.....	81
ภาพที่ 54 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 07.....	82
ภาพที่ 55 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 08.....	82
ภาพที่ 56 ภาพแสดง Furniture ในพื้นที่การศึกษา 09.....	83

บทที่ 1

บทนำ

1.1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เยาวราชเป็นย่านแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร ที่ครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่วงเวียนโอเดียน ถนนเจริญกรุง สิ้นสุดที่แยกถนนพระพงษ์ตัดกับถนนมหาไชย และถนนจักรเพชร เป็นย่านเมืองเก่าที่ก่อตั้งในช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ ที่เต็มไปด้วยสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และเรื่องราวต่าง ๆ โดยแต่เดิมนั้นย่านเยาวราชเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชนชาวจีน ที่ย้ายมายังสำเพ็งที่มีถิ่นฐานเดิมมาจากบริเวณพระบรมมหาราชวังเดิมทำให้เกิดการพัฒนา หล่อหลอม และเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลา ยุคสมัยทางสังคม จนเกิดเป็นต้นกำเนิดชาวไทยเชื้อสายจีน ที่เกิดการนำเอาวัฒนธรรมประจำถิ่นมายังประเทศไทยมาผนวก ปรับเปลี่ยน พัฒนาตามยุคสมัยทำให้เกิดการขยายสู่ย่านการค้า อาทิเช่น ธุรกิจการค้า ห้างทอง อาหารแห้ง โรงแรมที่พัก ฯลฯ ทำให้อ่านเยาวราชเป็นย่านที่สำคัญต่อเศรษฐกิจในปัจจุบันที่มีชีวิตชีวาตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน นอกจากนี้ในเรื่องของวัฒนธรรมที่มีผสมผสานแล้ว สิ่งที่ทำให้อ่านเยาวราชที่อยู่ใจกลางเมืองนั้นมีความโดดเด่นขึ้นมา คือ การท่องเที่ยว ที่มีความเป็นอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่มีจุดเด่น และเป็นเอกลักษณ์ ประวัติศาสตร์ ที่หลอมรวมร้อยเรียงเรื่องราวของชุมชนชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีนเอาไว้มาอย่างยาวนานที่เห็นได้จาก สถาปัตยกรรม วัฒนธรรม ประเพณี ธุรกิจ การค้าขาย ที่ทำให้อ่านเยาวราชที่มีความโดดเด่นในเรื่องวัฒนธรรมจีนที่สามารถดึงดูดผู้คนจากภายในและต่างประเทศ ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวภายในย่านเยาวราชและจุดหมายระดับสากล ที่ต้องมาเยือนเมื่อมาประเทศไทย

โดยย่านเยาวราชในปัจจุบันนั้นเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญของกรุงเทพมหานครและยังเป็นย่านที่ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวในระดับประเทศ แต่เนื่องจากพื้นที่ที่เต็มไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง ไม่มีพื้นที่ทำกิจกรรมสาธารณะ ลักษณะอาคารพาณิชย์ ตึกแถวอาคารขนาดใหญ่ที่หนาบดบัง และการใช้งานพื้นที่ภายในย่านที่ไม่เพียงพอต่อความหลากหลาย หรือ การใช้งานที่ผิดประเภททำให้เกิดความแออัด หนาแน่น จึงทำให้ผู้ทำโครงการเล็งเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นภายในย่านเยาวราชที่มีปัญหาอย่างยาวนาน โดยปัญหาหลัก คือ ทางเท้าหรือทางเดินเท้าที่มีปัจจัยมาจาก อาทิเช่น หาบเร่ แผงลอย ทางเดินคับแคบ การใช้งานที่ผิดวัตถุประสงค์ ความปลอดภัย ขยะ ฯลฯ ซึ่งหากย่านเยาวราชนั้นสามารถเกิดการเดินได้อย่างปลอดภัย ความสะดวก และสามารถเดินได้อย่างทั่วถึงเชื่อมโยงไปกับสถานที่ต่าง ๆ ที่รอให้ผู้คนที่สนใจได้เข้ามาสัมผัสและที่สำคัญอย่างมากเข้ามาภายในพื้นที่ได้นั้น คือ เส้นทาง ทางเดินสาธารณะ ทางเท้าที่ดีที่นำเดินเป็นโครงข่ายที่สามารถเกิดความหลากหลายในการใช้

งานในเชิงพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ ที่สามารถสร้างความประทับใจให้กับผู้คนภายใน และภายนอกย่านให้เกิดการใช้งานพื้นที่ภายในย่านอย่างครอบคลุม ปลอดภัย ความสะอาดเกิด สภาวะสบายต่อผู้อยู่อาศัยภายในย่านและผู้คนภายนอกที่มาเยือนภายในย่านทำให้อ่านเกิดความน่า เติบโตต่อผู้ใช้งาน

1.2. ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

ในการค้นคว้านี้มีจุดมุ่งหมายในการศึกษา “ทางเดินเท้าสาธารณะ” และสร้างพื้นที่ทางเดินเท้า ที่รองรับการใช้งานที่หลากหลายส่งเสริมภูมิทัศน์เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาบริบทให้สอดคล้องไปกับ พื้นที่ เพื่อรักษาคุณค่าความสำคัญของย่านเมืองเก่าที่เต็มไปด้วยวัฒนธรรมอันมีค่า และเป็นแนวทาง ในการศึกษาการจัดการทางเดินเท้าให้กับย่านเยาวราชในอนาคต

1.2.1. คำถามในการศึกษา

พื้นที่ทางเท้าสาธารณะที่ควรแก่การปรับปรุงให้สอดคล้องไปกับการใช้งานและบริบท โดยรอบเพื่อรองรับต่อการสัญจรที่มีคุณภาพนั้นเป็นอย่างไร

1.2.2. ความมุ่งหมายของการศึกษา

ศึกษารูปแบบการใช้งานและเสนอแนะแนวทางในการออกแบบให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ให้ สอดคล้องไปกับพื้นที่ในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ตรงต่อความมุ่งหมายในการออกแบบและเกิดการใ้ งานที่เหมาะสมสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่สาธารณะในระดับย่าน

1.2.3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

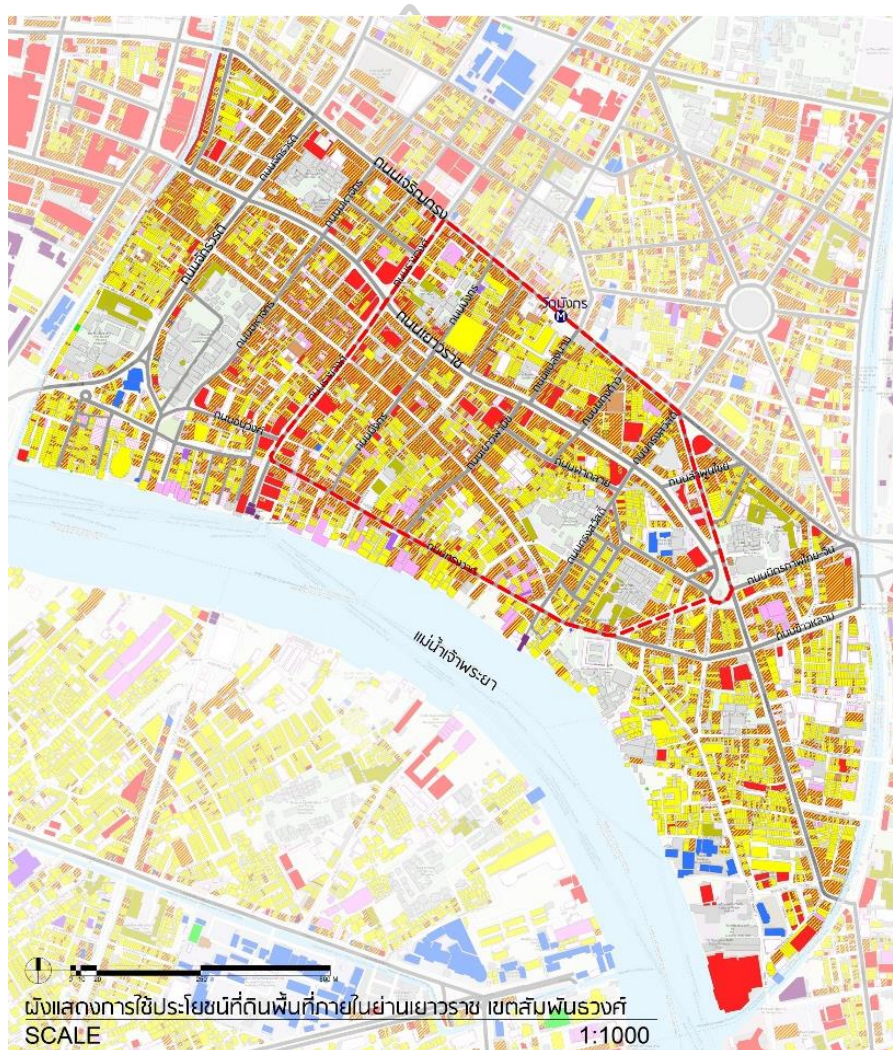
1. เพื่อศึกษาอัตลักษณ์ย่านเยาวราช สถานที่สำคัญที่ประกอบเป็นอัตลักษณ์ย่านเยาวราช ให้เกิดความชัดเจน เชื่อมต่อทางเดินเท้า และกิจกรรมที่ส่งเสริมอัตลักษณ์ย่านเยาวราช
2. เพื่อศึกษาทางเท้าและสภาพโดยรอบเพื่อประเมินคุณภาพทางเท้าย่านเยาวราช เพื่อ นำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ทางสัญจร ทางเท้าสาธารณะที่ปลอดภัย และพื้นที่ที่รองรับการจัด กิจกรรมสาธารณะ
3. เพื่อออกแบบปรับปรุงเส้นทางและพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะที่เหมาะสมกับ พฤติกรรมผู้ใช้งาน ออกแบบอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมสร้างอัตลักษณ์ย่านเยาวราช

1.3. ขอบเขตการศึกษา

1.3.1. ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

การศึกษานี้แบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ขอบเขตเชิงพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ ที่ครอบคลุมพื้นที่ ศึกษาและขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษาย่านเยาวราชที่ครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ถนนเยาวราชถึงช่วงที่มี

- ทิศเหนือ ติดต่อกับแขวงบ้านบาตรและแขวงป้อมปราบ (เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย) มีถนนเจริญกรุงเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับแขวงตลาดน้อย (เขตสัมพันธวงศ์) มีถนนเจริญกรุงเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศใต้ ติดต่อกับแขวงตลาดน้อย (เขตสัมพันธวงศ์) และแขวงคลองสาน (เขตคลองสาน) มีถนนทรงวาด ซอยกาญจนาภิเษก และแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันออกเฉียงใต้ ติดต่อกับแขวงจักรวรรดิ (เขตสัมพันธวงศ์) และแขวงวังบูรพาภิรมย์ (เขตพระนคร) มีถนนเยาวพานิชย์ ถนนเยาวราช และคลองรอบกรุงเป็นเส้นแบ่งเขต



ภาพที่ 2 แสดงขอบเขตการวิจัยพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ย่านเยาวราช
ที่มา: ระบบตรวจสอบผังเมืองรวมและข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

1.3.2. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาทฤษฎี แนวคิด ที่เกี่ยวข้องกับภูมิสัญลักษณ์ แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าและทางเดินเท้า กฎหมายและข้อบัญญัติเกี่ยวกับทางเท้า โดยจากการศึกษาบริบทประวัติความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพ ลักษณะทางสังคม ฯลฯ ของพื้นที่ย่านเยาวราชที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบทางเดินเท้าสาธารณะโดยการศึกษาแนวทางการจัดการและพัฒนาพื้นที่ให้เกิดการประยุกต์ในมิติต่าง ๆ ให้สอดคล้องไปกับความต้องการของผู้ใช้งานทั้งภายในและภายนอกย่านเยาวราชให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ตอบรับให้เข้าถึงบริบทภายในย่านเยาวราชให้ได้มากที่สุด

1.4. กระบวนการวิจัย

ในกระบวนการศึกษา ประกอบด้วยการทำงาน 8 ขั้นตอน ได้แก่

- ขั้นตอนที่ 1 การเสนอขออนุมัติโครงการและร่างเค้าโครงการวิจัย
- ขั้นตอนที่ 2 การศึกษา ทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ภูมิสัญลักษณ์ แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าและทางเดินเท้า กฎหมายและข้อบัญญัติเกี่ยวกับทางเท้า
- ขั้นตอนที่ 3 การออกแบบการวิจัยและเก็บข้อมูล โดยการกำหนดกรอบด้านทฤษฎี วิธีการวิจัย แนวคิดกระบวนการวิจัย อุปกรณ์เครื่องมือ ช่วงระยะเวลาที่ดำเนินการ และรายละเอียดอื่น ๆ
- ขั้นตอนที่ 4 การศึกษาบริบทโดยรอบพื้นที่ ประวัติความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพ ความสัมพันธ์ที่เกี่ยวกับโครงการศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะย่านเยาวราช กรุงเทพมหานคร
- ขั้นตอนที่ 5 การจัดเตรียมเอกสารแบบสำรวจข้อมูล ศึกษาลักษณะทางกายภาพ และพฤติกรรมของผู้ใช้งานเส้นทางเดินเท้าในย่านเยาวราช จากแบบสอบถาม การสัมภาษณ์ และการสังเกตการณ์ภาคสนาม
- ขั้นตอนที่ 6 การวิเคราะห์และการสรุปผลที่ได้จากการวิเคราะห์ จากข้อมูลที่ได้ต่าง ๆ
- ขั้นตอนที่ 7 การสรุปผลการวิจัยและอภิปราย ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้
- ขั้นตอนที่ 8 การจัดทำรายงานเอกสาร

1.5. วิธีการวิจัย

1.5.1. การศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับย่านเยาวราชและโครงการศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะย่านเยาวราช กรุงเทพมหานคร

1.5.2. การศึกษาทฤษฎี แนวคิด งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ บทความ กฎหมายข้อบังคับ โดยการค้นคว้าจากประมวลกฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ กรุงเทพมหานคร สื่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

1.5.3. การจัดเตรียมเครื่องมือในการวิจัย การสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนาม ข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ รวบรวมข้อมูลและสรุปนำเสนอการวิเคราะห์ ลักษณะทางกายภาพ ความสัมพันธ์ของผู้ใช้งานภายในพื้นที่ย่านเยาวราช ในแต่ละช่วงเวลา การเข้าถึง ขนาดทางเท้าในแต่ละพื้นที่ภายในย่านเยาวราช

1.5.4. การสรุปผลการวิจัย ดำเนินการเป็นหัวข้อเสนอแนะในรูปแบบ การออกแบบ วางผังทางเท้า รูปตัด SECTION รูปทัศนียภาพ ให้เกิดการสร้างจินตภาพ ความเข้าใจ บรรยากาศ ภาพรวมภายในพื้นที่ และอภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

1.6. ข้อตกลงเบื้องต้น

การวิจัยนี้มุ่งเน้นเพื่อศึกษาค้นคว้าหาหลักการ รูปแบบลักษณะการใช้งานทั้งภายในและภายนอกอาคาร กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ในแต่ละช่วงของย่าน ซึ่งมีการใช้งานอยู่จริงและเป็นที่ยอมรับได้ในมิติต่าง ๆ เป็นการวิจัยออกแบบที่มีคำตอบมาจากการศึกษาทำความเข้าใจเกี่ยวกับข้อมูลที่ได้ทำการรวบรวมในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงความเชื่อมโยงของข้อมูลที่มุ่งเน้นไปที่การศึกษาทางเท้า หรือ ทางเดินเท้าที่มีองค์ประกอบที่มีความเฉพาะในพื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเยาวราชตั้งแต่บริเวณที่มีจุดตัดถนนทรงสวัสดิ์ไปจนถึงจุดตัดถนนราชวงศ์ตัดผ่าน โดยเป็นการนำเสนอข้อเสนอแนะในการขยายทางเท้าด้วยการลดช่องจราจรบนถนน จัดระเบียบแผงลอย และสร้างสภาพแวดล้อมบนทางเท้า เพื่อเป็นแนวทางการออกแบบและปรับให้เหมาะสมกับพื้นที่อื่น ๆ และเป็นรูปแบบเดียวกันเท่านั้น

1.7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถนำหลักการออกแบบทางเท้า หรือ ทางเดินสาธารณะนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้กับโครงการที่มีความใกล้เคียงให้เหมาะสม มีคุณค่าต่อการพัฒนา และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีความเหมาะสมต่อกิจกรรมการใช้งาน เป็นที่ยอมรับในอนาคตในมิติต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมและสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ดีต่อชุมชน ย่าน เมือง ผ่านการออกแบบที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดการพัฒนาและการส่งเสริมที่ครอบคลุมในเรื่องของ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว ที่

อยู่อาศัย และตอบรับสำหรับผู้ใช้งานทุกเพศทุกวัย เพื่อเป็นประโยชน์ต่อองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องใน การจัดระเบียบทางเดินเท้าสาธารณะ

1.8. นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

1. ภูมิสัญลักษณ์ หมายถึง จุดสังเกตหรือจุดหมายตา ที่ใช้ในการอ้างอิง วัตถุเด่นชัด หรือ ภูมิทัศน์ที่เด่นชัดซึ่งเป็นเครื่องชี้ทาง หรือ เครื่องหมายสถานที่ ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ คุณลักษณะทางวัฒนธรรม หรือ สุนทรียภาพ และได้รับการประกาศให้มีความสำคัญในทาง สังคม และวัฒนธรรมต่าง ๆ
2. ทางเดินเท้าสาธารณะ หมายถึง พื้นที่ทางสัญจร หรือ ระบบขนส่งพื้นฐานที่เชื่อมต่อพื้นที่ หน่วยอื่นของเมือง ที่เชื่อมต่อทั้งพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการ เคลื่อนที่ร่วมกันของคนจำนวนมาก เช่น ทางเดินเท้าสาธารณะ ทางเท้าในเมืองหลวง ในพื้นที่ เศรษฐกิจ หรือ การท่องเที่ยว และยังเป็นส่วนสำคัญที่ระบบขนส่งสาธารณะพื้นฐาน
3. พื้นที่ทางเดินเท้า หมายถึง พื้นที่สาธารณะริมถนนที่เป็นพื้นที่ทางสัญจรสำหรับเดินเท้า หรือ ช่องทางริมถนน เป็นพื้นที่ทางสัญจรที่เชื่อมต่อพื้นที่จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมาย
4. เขตทาง หมายถึง เขตถนนที่วัดจากฝั่งด้านด้านหนึ่งไปยังอีกฝั่งตรงข้ามถนนในแนวตั้งฉาก ซึ่ง ความกว้างของเขตทางมีส่วนประกอบ คือ ทางเท้า ช่องจราจร เกาะกลางถนน โดยพื้นที่ถูก กำหนดเอาไว้สำหรับ การสัญจร การเคลื่อนที่หรือการใช้งานทางเดินเท้า โดยมีกฎข้อบังคับ เฉพาะสำหรับกิจกรรมที่สามารถทำในพื้นที่ได้เท่านั้น เพื่อมุ่งเน้นความปลอดภัย และเพื่อ อำนวยความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้งาน

บทที่ 2

ทฤษฎี แนวคิด เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรอบแนวความคิดในการศึกษา ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในการศึกษาจำกัด ความ และมุ่งเน้นศึกษาในเรื่องหลักการ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะ และการศึกษา แนวทางการออกแบบทางเดิน ทางเดินเท้า ในพื้นที่สาธารณะ โดยการศึกษาทฤษฎี แนวคิด เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักได้ ดังนี้

- ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับภูมิสัญลักษณ์
- ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าและทางเดินเท้า
- มาตรการและข้อบัญญัติเกี่ยวกับทางเดินเท้า
- เอกสารการศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- สรุปรายการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี และแนวคิด

2.1. แนวคิดเกี่ยวกับภูมิสัญลักษณ์

2.1.1. คำจำกัดความของภูมิสัญลักษณ์

ภูมิสัญลักษณ์ หมายถึง สิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะกายภาพที่เป็นเอกลักษณ์ และโดดเด่น ทางสายตา ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่บริบทนั้น ๆ มีความแตกต่างจากบริบทโดยรอบ ซึ่งเป็น สัญลักษณ์ที่บ่งบอกถึงความสำคัญของสถานที่ โดยมักจะเป็นสัญลักษณ์ที่มีความหมายทาง วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ หรือ ความเชื่อของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งพจนานุกรมศัพท์ ภูมิศาสตร์ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2549 ให้คำนิยามภูมิสัญลักษณ์ว่าเป็นเครื่องหมาย เด่นในภูมิประเทศ วัตถุธรรมชาติ หรือ สิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นซึ่งเห็นได้เด่นชัดใน สภาพแวดล้อม ของวัตถุนั้น ๆ เช่น ภูเขา แม่น้ำ ที่ใช้ประโยชน์ในการเป็นเครื่องหมายบอกที่ตั้ง อาณาเขต หรือ ทิศทางของสิ่งต่าง ๆ (อ้างอิงจาก พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน, 2549: 117) ภูมิ สัญลักษณ์จึงเป็นสิ่งก่อสร้าง หรือ อาคารโดดเด่นที่สร้างภาพลักษณ์ของเมือง เป็นสถานที่ สำคัญที่สะท้อนให้เห็นถึงประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม การเมืองการ ปกครอง สถาปัตยกรรม และประเพณีความเชื่อของประเทศ ภูมิสัญลักษณ์ที่ใช้ในด้านต่าง ๆ ที่ไม่ได้ถูก จำกัดเฉพาะสิ่งก่อสร้างตัวอย่าง เช่น

ภูมิภาค : ความเป็นลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ อาจจะเป็นสัญลักษณ์แทนที่ตั้งของ ประเทศ เช่น ประเทศไทยมีภูมิภาคที่แตกต่างกันออกไป จึงมักมีภูมิภาคสัญลักษณ์ที่แตกต่าง กันและมีการใช้ภูมิภาคสัญลักษณ์ในแผนที่ และคุณสมบัติทางภูมิศาสตร์ของประเทศ

ประวัติศาสตร์ : ภูมิสัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญในประเทศ หรือ พื้นที่ที่อาจจะเป็นสัญลักษณ์ของการเปลี่ยนแปลงทางประวัติศาสตร์ หรือ ที่ทำให้ประเทศเป็นที่รู้จักในระดับโลก เช่น ธงชาติ อาณาจักร ฯลฯ

วัฒนธรรม : ภูมิสัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมและความเป็นเอกลักษณ์ของประชากรในพื้นที่ อาจจะเป็นสัญลักษณ์ที่แสดงถึงประเพณี ศิลปะ หรือ สัญลักษณ์ทางวัฒนธรรมอื่น ๆ ของชุมชน ที่มีความสำคัญและเป็นเอกลักษณ์ต่อสถาบันวัฒนธรรมของพื้นที่นั้น

จากการศึกษา พบว่าผู้ที่ให้คำจำกัดความของคำว่า “ภูมิลักษณ์” ไว้หลากหลาย ดังนี้ (Lynch, 1977) ให้นิยามคำว่า ภูมิสัญลักษณ์ หรือ จุดหมายตา หมายถึง สิ่งแวดล้อมทางกายภาพที่มีลักษณะเฉพาะที่เด่นชัด สามารถมองเห็น รับรู้ และแปลความหมายได้ง่าย ซึ่งมนุษย์ใช้เป็นจุดอ้างอิง หรือ จุดหมายตาในการเดินทาง ซึ่งมีจุดหมายตาแบ่งเป็น 2 กลุ่ม (อ้างถึงใน นวรัตน์ เพชรพวงพิพัฒน์, 2562, pp. 30 - 31) ได้แก่

2.1.1.1. จุดหมายตาระยะไกล เป็นจุดหมายตามองเห็นระยะไกล มักใช้เป็นจุดอ้างอิงในการนำทาง เช่น ภูเขา ตึกระฟ้า หอคอย ประตูเมือง

2.1.1.2. จุดหมายตาระยะใกล้ หรือ จุดหมายตาเฉพาะถิ่น เป็นจุดหมายตาที่สามารถระบุในระยะใกล้ที่เกี่ยวข้องกับสถานที่หรือภูมิลักษณ์ของพื้นที่เฉพาะ เช่น ป้ายบอกทาง สถานที่จอดรถ

2.1.2. ความสำคัญของภูมิสัญลักษณ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม (2513) ได้สรุปไว้ว่าภูมิสัญลักษณ์มีความสำคัญอยู่ 2 ประเด็น (อ้างถึงใน นวรัตน์ เพชรพวงพิพัฒน์, 2562, pp. 31 - 32) คือ

2.1.2.1. ภูมิสัญลักษณ์เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ทำให้เมืองหรือสถานที่ต่าง ๆ มีจุดเด่นและน่าสนใจที่สำคัญด้านการท่องเที่ยวที่ทำให้นักท่องเที่ยวมาเยือนสถานที่เข้ามาเยี่ยมชม ศึกษา และหาความรู้ เช่น เมืองโบราณ สถานที่สำคัญทางศาสนา

2.1.2.2. ภูมิสัญลักษณ์ในการกำหนดทิศทางและเพื่อเป็นจุดหมายตาโดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่ไม่คุ้นชินกับสถานที่ ภูมิสัญลักษณ์ช่วยให้มีความสะดวกสบายและปลอดภัย ไม่สับสน ในการเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละเมืองในการนำทางและการจัดทำหรือ ปรับปรุงที่หมายตายังเป็นการตกแต่งประดับเมืองให้สวยงาม ซึ่งมีผลต่อการสร้างภาพลักษณ์และเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของเมืองหรือย่านนั้น ๆ

2.2. แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าและทางเดินเท้า

2.2.1. นิยามของทางเท้าและทางเดินเท้า

ทางเท้าและทางเดินเป็นพื้นที่สาธารณะและเส้นทางสัญจรที่มีความสำคัญอย่างมากในเมืองเป็นพื้นที่ฐานที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้และเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ที่มุ่งเน้นไปที่ความปลอดภัยและความสะดวกสบายรวมไปถึงองค์ประกอบ ได้แก่ ต้นไม้ ที่นั่งพัก ป้ายสัญญาณจราจร เสาไฟฟ้า เป็นต้น ในการเอื้ออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้กับผู้ใช้งานทางเท้าและทางเดินเท้าโดยมีแนวคิดการสร้างเมืองแห่งการเดินที่เน้นพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมสำหรับการเดินเป็นหลัก ดังนี้

นิรมล กุลศรีสมบัติ (2015) กล่าวอีกว่า “การเดินเท้า” เป็นการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนทั้งในระดับบุคคลและระดับสังคม

ระดับบุคคล นั้นการเดินเท้าช่วยสร้างเสริมสุขภาพและเพิ่มกิจกรรมทางกายภาพต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน โดยสามารถทำได้ง่ายและไม่มีค่าใช้จ่าย

ระดับสังคม การเดินเท้าช่วยกระจายรายได้และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับย่าน ส่งเสริมให้เกิดความเท่าเทียมกันและความสัมพันธ์ที่เข้มแข็งในสังคมได้อย่างเต็มศักยภาพ

(อ้างถึงใน ภัทรราตรี เพชรประกอบ, 2563, p. 32)

(Speck, 2013) ได้ให้นิยามเกี่ยวกับความสามารถในการเดินเท้าที่น่าพึงพอใจ ซึ่งประกอบด้วย 4 วิธี ได้แก่ มีประโยชน์ ปลอดภัย สะดวกสบาย และน่าสนใจ โดยมีโครงสร้างเมือง อาคาร และพื้นที่เปิดต่าง ๆ ที่เป็นจุดสำคัญในการดึงดูดผู้คนให้มาเยือน (อ้างถึงใน ยมลพร เครือแก้ว, 2561, p. 7)

ฐาปนา บุญประวีตร (2557) ได้สรุปขั้นตอนในการสร้างเมืองแห่งการเดิน โดยมี 4 ขั้นตอน ดังนี้

2.2.1.1. การสร้างเมืองที่มีความหลากหลายทางสังคมและเศรษฐกิจโดยสร้างพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ภายในย่านที่อยู่อาศัย เช่น ร้านค้า, ร้านอาหาร, สำนักงาน, ที่ทำงาน, และอื่น ๆ

2.2.1.2. สร้างความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ทางเท้า สร้างโครงสร้างพื้นที่สาธารณะที่สะดวกสบายและเข้าถึงได้ง่าย เช่น ทางเท้าที่เชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสม

2.2.1.3. สร้างทางเดินที่มีความสะดวกสบาย การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดิน เช่น ทางเท้าที่กว้าง, ที่นั่งพัก

2.2.1.4. สร้างทางเดินให้มีความเป็นเอกลักษณ์ เช่น พื้นที่สาธารณะ เส้นทางเดินขนาดใหญ่ เป็นต้น (อ้างถึงใน ยมลพร เครือแก้ว, 2561, p. 7)

Shirvane (1985: 31 - 36) ได้กล่าวถึงแนวทางการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อส่งเสริมทางเท้า ดังนี้ (อ้างถึงใน พรราชพร ชมภูพันธ์ุ, 2554, p. 8)

2.2.1.5. การกำหนดแนวทางพัฒนาการสัญจรทางเท้าให้มีความสะดวก ปลอดภัย ร่วมกับการจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพโดยใช้ทั้งแนวคิดในการออกแบบและการจัดการร่วมกันเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการสัญจรทางเท้าและทางรถยนต์ให้มีความเหมาะสม

2.2.1.6. การพิจารณาถึงการจัดเตรียมขนาดและสภาพของพื้นที่ที่สามารถรองรับปริมาณผู้ใช้งานทางเดินเท้าที่เพียงพอและมีความต่อเนื่องของการสัญจรทางเท้า

2.2.1.7. การส่งเสริมทางเท้าในการสร้างบรรยากาศ กิจกรรม สิ่งอำนวยความสะดวก การขายอาหารและเครื่องดื่มที่คำนึงถึงตำแหน่งที่ตั้งที่ส่งเสริมคุณภาพของการเดินเท้า

2.2.2. องค์ประกอบของทางเท้าและทางเดินเท้า

ทางเท้าที่ประกอบด้วยองค์ประกอบที่ส่งเสริม หรือ สร้างความสะดวกสบายให้กับทางเท้าโดยแบ่งตามลักษณะหน้าที่และบทบาทที่สำคัญ (อ้างถึงใน พรชัย โลหะพิริยกุล, 2557, pp. 18 - 20) ได้แก่

2.2.2.1. องค์ประกอบเพื่อการสัญจรทางเท้า

ภูมิทัศน์ถนนเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญต่อการสร้างความต่อเนื่องเชื่อมโยงระหว่างทางเท้าและถนน เช่น พื้นผิวทางเท้า ทางลาด ขอบเขตทางเท้า

2.2.2.2. องค์ประกอบเพื่อการสัญจรบนถนน

องค์ประกอบที่มีบทบาทสำคัญและส่งเสริมในการควบคุมและสนับสนุนการจราจรบนถนน เช่น สัญญาณไฟจราจร เส้นทางจักรยาน เครื่องมือป้องกันอุบัติเหตุ ป้ายจราจร

2.2.2.3. องค์ประกอบเพื่อระบบขนส่งมวลชน

องค์ประกอบการดำเนินให้บริการรองรับระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ป้ายรถประจำทาง ที่จอดรถประจำทาง ที่จอดจักรยาน

2.2.2.4. องค์ประกอบเพื่อการสื่อสาร

องค์ประกอบเพื่อสื่อสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการส่งผ่านข้อมูลที่สามารถเข้าใจง่าย ป้ายจราจร ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนเส้นทางเดินเท้า ป้ายแนะนำ

2.2.2.5. องค์ประกอบเพื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

ป้ายโฆษณา ป้ายโปรโมทสถานที่ หรือ ข้อมูลการนำทาง ป้ายแนะนำการท่องเที่ยว

2.2.2.6. องค์ประกอบเพื่อระบายสาธารณูปโภค

สาธารณูปโภคมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายต่าง ๆ ทั้งด้านบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก และมีคุณภาพชีวิตมากขึ้น เช่น การจัดการทางเท้าที่มีความปลอดภัยและเพียงพอต่อการสัญจร เสาไฟฟ้าที่มีแสงสว่างเพียงพอปลอดภัยต่อการใช้งาน และการจัดการงานระบบที่รองรับการใช้งานต่อภูมิทัศน์และการดูแลบำรุงรักษา ได้แก่ ท่อน้ำประปา ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้า สายไฟโทรศัพท์ ที่คำนึงถึงตำแหน่งในการติดตั้งการวางระบบ การซ่อมบำรุง เพื่อให้เกิดการใช้งานได้อย่างเป็นระบบที่ผู้ใช้งานทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้บริการได้

2.2.2.7. องค์ประกอบเพื่ออำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้คุณภาพชีวิตในการใช้งานและง่ายต่อการเข้าถึง เช่น ทางเดินที่เชื่อมต่อกันที่หรือสถานที่ต่าง ๆ ที่เหมาะสำหรับทุกเพศทุกวัยไม่ว่าจะเป็นทางเดิน หรือ พื้นที่สำหรับผู้พิการ ทางลาด พื้นที่สำหรับนั่งพัก

2.2.2.8. องค์ประกอบเพื่อสุนทรียภาพ

พืชพรรณ ต้นไม้ และการปรับภูมิทัศน์บริบทที่ช่วยในการสร้างบรรยากาศและช่วยให้พื้นที่มีความร่มเย็น ร่มเงา ลดพื้นที่แดดแข็ง ให้เกิดพื้นที่ใช้งานภายนอกอาคารเกิดกิจกรรมนันทนาการ (อ้างถึงใน พรชัย โลหะพิริยกุล, 2557, pp. 18 - 20)

2.2.3. ประเภทหรือรูปแบบของทางเท้าและทางเดินเท้า

(Michael J. Blender, 1989, pp. 10 - 11 อ้างถึงใน ชาตรี ควบพิมาย, 2555) ได้กล่าวถึง การกำหนดรูปแบบทางเดินเท้าตามวัตถุประสงค์ในการใช้งาน แบ่งออกเป็น 5 ประเภท (อ้างถึงใน พรชัย โลหะพิริยกุล, 2557, pp. 17 - 18)

2.2.3.1. ทางเท้าขนานไปกับแนวถนน คือ เส้นทางเดินเท้าที่ขนานคู่ไปกับถนน หรือ ถนนทางหลักสามารถใช้งานเพื่อไปยังจุดหมายต่าง ๆ ได้อย่างปลอดภัยและสะดวกสบาย

2.2.3.2. ทางเท้าที่เป็นทางลัด คือ ทางเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างทางเท้า หรือ ถนนหลักกับทางเท้าหลักเพื่อเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ที่ลดระยะทางและเวลา

2.2.3.3. ย่านทางเดินเท้า คือ พื้นที่ หรือ เส้นทางที่ออกแบบเฉพาะสำหรับเดินเท้า ที่สามารถเดินเท้าได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีการสัญจรยานพาหนะอื่น ๆ ในบริเวณนั้น เช่น ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์ พื้นที่สาธารณะ ที่ส่งเสริมกิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวก

2.2.3.4. ทางเท้าชั่วคราว คือ การปิดถนนชั่วคราวจากการจัดกิจกรรมเนื่องในวันสำคัญต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นเส้นทางหรือทางเท้าเพื่อกิจกรรมนันทนาการทางเดินเท้าที่อยู่ในแนว

ขวางเส้นทาง หรือ เส้นทางข้าม คือ ทางเดินเท้าที่มีเส้นทางแนวขวางกับเส้นทางจราจร เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างฝั่งทางเดิน

2.2.3.5. ทางเท้าในแนวขวาง คือ ทางเท้าที่ช่วยในการเชื่อมต่อให้ต่อเนื่องและเป็นระบบ McCluskey (1979) ได้กล่าวว่า รูปแบบทางเท้าจะจำแนกจากลักษณะทางกายภาพของทางเท้าได้ ดังนี้

2.2.3.5. Alignment คือ การจัดประเภทและตำแหน่งของทางเดินเท้าที่เป็นแนวยาว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนน เช่น ทางเท้า ทางข้ามม้าลาย สามารถจำแนกได้ ดังนี้

- ทางเท้าที่มีความกว้างสม่ำเสมอเท่ากันตลอดทั้งทาง แนวตรง แนวโค้ง แนวคด
- ทางเท้าที่มีความกว้างไม่แน่นอน หรือ มีรูปทรงอิสระหรือรูปทรงเรขาคณิต

2.2.3.6. Shape คือ ทางเท้าที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานกิจกรรมที่หลากหลาย โดยมีรูปแบบหลายแบบ เช่น รูปทรงสี่เหลี่ยม รูปทรงวงกลม รูปทรงครึ่งวงกลม รูปทรงวงรี รูปทรงอิสระ (อ้างถึงใน วรินทร์ จารุพุทธิกร, 2557, pp. 13 - 14)

2.2.4. ลักษณะทางเท้าและทางเดินเท้าที่ดี

- โดยเกณฑ์มาตรฐานสากลขนาดความกว้างของเส้นทางสัญจรทางเท้าภายในย่านธุรกิจที่มีผู้ใช้งานจำนวนมากควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร เพื่อรองรับอำนวยความสะดวกสบายในการสัญจรโดยไม่รวมกิจกรรมอื่น ๆ บนทางเท้า ยกเว้นการคอยรถโดยสารประจำทาง
- ทางเท้าที่ดีควรมีภูมิทัศน์ สภาพแวดล้อม บรรยากาศที่ร่มรื่นและมีร่มเงา และมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับอย่างมีชีวิตชีวาและผ่อนคลาย เช่น พื้นที่นั่งพัก ต้นไม้ให้ร่มเงา
- วัสดุพื้นผิวที่ส่งเสริมภูมิทัศน์และมีความคงทนแข็งแรงต่อการใช้งานและกิจกรรมบนทางเท้าและง่ายต่อการดูแลรักษา
- ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า ควรคำนึงถึงความต่อเนื่องของโครงข่ายทางเท้าที่ทำให้สามารถไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัยและสะดวกสบายต่อผู้ใช้งาน
- ความปลอดภัยต่อการเดินเท้า ที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเดินเท้าเพื่อส่งเสริมในการใช้งานทางเท้า เช่น ทางเท้าที่มีพื้นผิวเรียบไม่มีอุปสรรคการมีแสงสว่างที่เพียงพอช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ (อ้างถึงใน ศันสนีย์ แสงศิลา, 2555, pp. 9-10)

2.2.5. มาตรฐานทั่วไปการออกแบบทางเท้าและทางจักรยาน

2.2.5.1. พื้นที่และขนาดทางเท้า ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่

1. พื้นที่ด้านหน้าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง
2. พื้นที่ทางเดินเท้า
3. ขอบคันถนน

การจะออกแบบทางเท้าที่ดีต้องกำหนดแนวทางการสัญจรบริเวณกลางพื้นที่ทางเท้าและปราศจากสิ่งกีดขวางบนเส้นทางเท้า ควรมีการจัดวางอย่างเป็นสัดส่วนให้เหมาะสม เช่น อุปกรณ์ถนน พืชพรรณ

2.2.5.2. มาตรฐานความกว้างของช่องทางเดิน โดยเฉลี่ยสำหรับ 1 คนยืนหรือสัญจร จะอยู่ที่ประมาณ 0.45 – 0.60 เมตร ความกว้างของช่องทางเดินอย่างน้อย 0.90 – 1.20 เมตร และช่องทางเดินสำหรับ 2 คนยืนหรือสัญจร จะอยู่ที่ประมาณ 1.50 – 1.80 เมตร มาตรฐานสากลระบุว่า ทางเดินเท้าในย่านพาณิชย์กรรมควรมีทางเดินกว้างโดยประมาณ 2.50 – 3.00 เมตรเป็นอย่างน้อย และมีองค์ประกอบ อาทิ ต้นไม้ ม้านั่ง พุ่มไม้ ป้าย และภายในย่านที่พักอาศัยทางเดินกว้างโดยประมาณ 1.20 – 2.00 เมตร

2.2.5.3. พื้นที่และทางจักรยาน มีรูปแบบการใช้งาน 2 รูปแบบ คือ (กระทรวงคมนาคม, 2559, pp. 7 - 10)

1. การขี่จักรยานเพื่อนันทนาการและออกกำลังกาย
 2. การขี่เพื่อเป็นทางเลือกในการสัญจรเพื่อเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ
- ทางจักรยานตามมาตรฐานในหลายประเทศแบ่งได้ 3 ประเภท

1. ทางจักรยานแบบใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์

เป็นการใช้ช่องจราจรร่วมกับรถยนต์โดยไม่มีการแบ่งพื้นที่เฉพาะสำหรับจักรยาน แต่มีเพียงป้าย หรือ สัญลักษณ์เพื่อให้รับรู้ว่าจะสามารถใช้เส้นทางร่วมกันบนถนน โดยการใช้งานแบบนี้เหมาะสำหรับถนนที่มีปริมาณและความเร็วของการจราจรที่น้อยเพื่อความปลอดภัยของผู้ขี่จักรยาน

2. ทางจักรยานแบบแบ่งพื้นที่สำหรับถนน

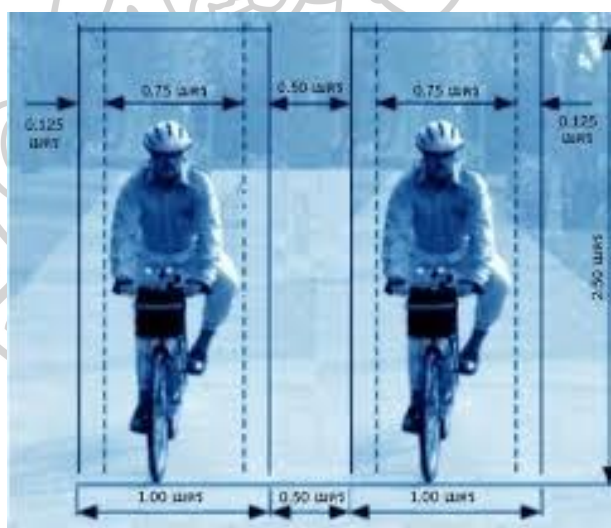
ในกรณีที่มีปริมาณจราจรความเร็วปานกลาง มีการแบ่งพื้นที่สำหรับจักรยานบนผิวจราจรเดียวกับรถยนต์โดยการใช้เส้นจราจร ป้าย และสี เพื่อบอกขอบเขตและกำหนดพื้นที่ที่ชัดเจนให้กับพื้นที่จักรยาน โดยการแบ่งพื้นที่จักรยานนั้นมีทั้ง ช่องทางจักรยาน และการใช้ไหล่ทางเป็นทางจักรยาน

3. ทางจักรยานแบบจัดพื้นที่เฉพาะสำหรับจักรยาน

การจัดพื้นที่เฉพาะจักรยานมีการใช้พื้นที่ในการแบ่งในลักษณะต่าง ๆ เช่น โดยใช้เกาะกลาง ขอบคันหิน การกั้นด้วยเสาหรือหลัก พื้นที่กั้นเฉพาะ และพื้นที่รวมกันที่กั้นมากกว่าหนึ่งประเภท ในกรณีที่ปริมาณจราจรหรือความเร็วสูง

โดยมีปัจจัยส่วนประกอบที่สำคัญในการกำหนดความกว้างของทางจักรยาน ดังนี้

- ขนาดและสัดส่วนที่เฉพาะของจักรยานและผู้ขี่
 - การใช้ทางจักรยานที่มีการใช้งานหลากหลาย
 - ช่องว่างระหว่างการสัญจรและระยะห่างระหว่างอุปสรรคข้างทาง
 - การวางแผนปริมาณในการใช้จักรยานให้ครอบคลุมและรอบที่เพียงพอ
- กรอบพื้นที่การขี่จักรยาน ดังนี้ (กระทรวงคมนาคม, 2559, pp. 13 - 15)
- จักรยานและผู้ขี่ที่มีความกว้างหน้าตัดอยู่ที่ 1.00 เมตร โดยเป็นเนื้อที่จักรยานเป็นระยะเพื่อด้านข้างและระยะในกรณีที่มีการขี่จักรยานคู่กัน ควรมีระยะห่างระหว่างกรอบพื้นที่การขี่จักรยานอยู่ที่ 0.50 เมตร



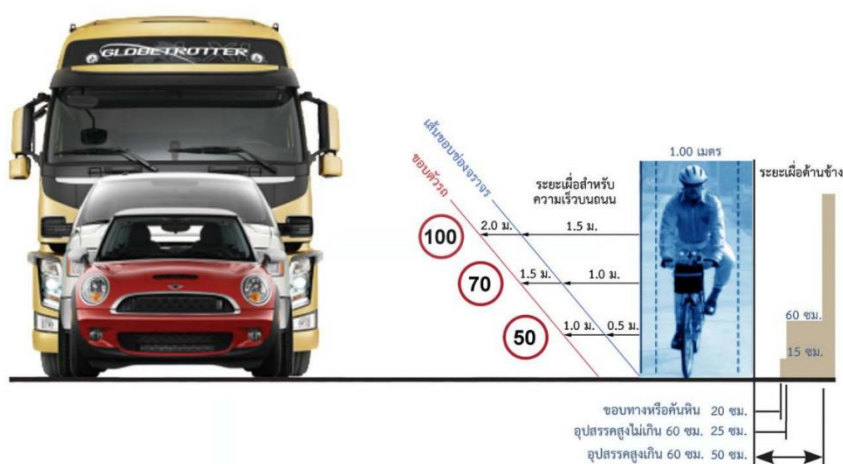
ภาพที่ 3 กรอบพื้นที่การขี่จักรยาน

ระยะห่างจักรยานกับอุปสรรคด้านข้าง

- กรณีเป็นขอบทาง หรือ ขอบคันหินจะเผื่อระยะห่างที่ 20 เซนติเมตร
- กรณีเป็นอุปสรรค หรือ กำแพงด้านข้างสูงไม่เกิน 60 เซนติเมตร จะเผื่อระยะห่างที่ 25 เซนติเมตร
- กรณีเป็นอุปสรรค หรือ กำแพงด้านข้างสูงเกิน 60 เซนติเมตร จะเผื่อระยะห่างที่ 50 เซนติเมตร

ระยะห่างจักรยานกับยานพาหนะบนถนน

- กรณีความเร็วของยานพาหนะบนถนน 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเพื่อจะเท่ากับ 0.5 เมตร ถึงเส้นขอบช่องจราจร 1.0 เมตรถึงตัวรถ
- กรณีความเร็วของยานพาหนะบนถนน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเพื่อจะเท่ากับ 1.0 เมตร ถึงเส้นขอบช่องจราจร 1.5 เมตรถึงตัวรถ
- กรณีความเร็วของยานพาหนะบนถนน 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะเพื่อจะเท่ากับ 1.5 เมตร ถึงเส้นขอบช่องจราจร 2.0 เมตรถึงตัวรถ



ภาพที่ 4 ระยะเพื่อด้านข้างพื้นที่จักรยาน

1. ทางสำหรับจักรยาน

เป็นเส้นทางโล่ง หรือ มีต้นไม้ปกคลุม ซึ่งจะรวมอยู่ในพื้นที่เขตทาง หรือ อยู่นอกเขตทางก็ได้ นั้น ต้องมีความกว้างอย่างน้อย 2.40 – 3.60 เมตร

2. ช่องทางสำหรับจักรยาน

ช่องทางจักรยานเฉพาะที่มีระดับและต่อเนื่องไปกับถนน มีแถบขอบทาง หรือ วัสดุปูพื้นผิวที่แสดงแนวเขต โดยมีความกว้างของช่องทางอย่างน้อย 1.50 – 1.80 เมตร

3. ช่องทางจักรยานริมไหล่ทาง

เป็นช่องทางที่ขยายพื้นที่ไหล่ทางออกไปที่ใช้ร่วมกันกับจักรยานยนต์และไม่แสดงเส้นแนวเขตของทางจักรยาน มีความกว้างอย่างน้อย 4.20 เมตร

4. ทางจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนน

เป็นการแบ่งพื้นที่ถนนมาทำเป็นช่องทางจักรยาน โดยมีขอบเขตและวัสดุพื้นผิวที่บ่งบอก ยังเป็นช่องทางสำหรับจักรยานยนต์และทางเดินเท้า ความกว้างของพื้นที่ช่องทางจักรยานอย่างน้อย 1.50 – 1.80 เมตร

2.2.5.4. ส่วนประกอบภูมิทัศน์ถนน

1. พื้นผิวทางเท้า เป็นส่วนประกอบภูมิทัศน์ที่เด่นที่สุด ในการปูพื้นผิวนั้นควรใช้วัสดุที่เหมาะสมกับขนาดทางเท้าและดูแลรักษาง่าย โดยพื้นผิวทางเท้ามีการพัฒนาวัสดุและรูปแบบ ตั้งแต่เทคอนกรีต บล็อกคอนกรีต จนถึงปูหน่วยย่อย โดยมีขอบคันถนนเป็นแนวแบ่งเขตถนนกับพื้นที่ทางเท้า
2. วัสดุพืชพรรณ มีความสำคัญทั้งด้านสุนทรียภาพและด้านกายภาพโดยมีต้นไม้ที่ช่วยสร้างบรรยากาศและลดความแข็งกระด้างของถนนและอาคาร ซึ่งในการเลือกใช้ต้นไม้สำหรับภูมิทัศน์ถนนควรพิจารณาด้านต่าง ๆ เช่น ขนาดของต้นไม้เมื่อโตเต็มที่และทรงพุ่ม อัตราการเจริญเติบโต คุณลักษณะตามฤดูกาล ความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม ความทนทานต่อสภาพอากาศ ดินในพื้นที่ และรูปแบบการใช้ถนนและทางเท้า ฯลฯ
3. ระบบแสงสว่างบนถนนและทางเท้า ควรคำนึงถึงการให้แสงสว่างที่เพียงพอและปลอดภัยกับถนนและทางเท้าในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งในการเลือกใช้ระบบแสงสว่างต้องพิจารณารายละเอียด ได้แก่ ระดับการส่องสว่าง ตำแหน่งติดตั้ง ชนิดของไฟฟ้าส่องสว่าง
4. อุปกรณ์ประกอบถนน ในการเลือกใช้อุปกรณ์ประกอบแต่ละชิ้นต้องทำให้เกิดสุนทรียภาพบนทางเท้าและมีสี สัน วัสดุ รูปแบบ ที่สอดคล้องไปกับบริบท เช่น ม้านั่ง จุดทิ้งขยะ ที่จอดจักรยาน จุดจอดรถโดยสารประจำทาง ป้ายสัญลักษณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (อ้างถึงใน ตำราฯ คัดค้าน สังข์ทอง, 2549, pp. 13 - 30)

2.2.6. การออกแบบเพื่อการเดินเท้า

หลักการในการออกแบบทางเดินเท้าที่จัดทำโดย (กรมการขนส่งแห่งเมือง Portland, รัฐ Oregon) (อ้างถึงใน กฤตแก้ว ชีโนรักษ์, 2557, pp. 18 - 19)

- 2.2.6.1. ทางเดินเท้าที่ควรมีความปลอดภัย สิ่งแรกที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบทางเดินเท้าเพื่อลดความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกหรืออุบัติเหตุและอันตรายจากสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ
- 2.2.6.2. ทางเดินเท้าที่สามารถเข้าถึงได้ทุกเพศทุกวัยรวมถึงผู้พิการและผู้ทุพพลภาพ
- 2.2.6.3. ทางเดินเท้าที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังสถานที่ต่าง ๆ รองรับผู้ใช้งานเข้าถึงได้ง่ายและสะดวกเพิ่มทางเลือกในการเดินเท้าให้กับผู้ใช้งาน

2.2.6.4. ทางเดินเท้าที่ง่ายต่อการเข้าถึง โดยการออกแบบทางเท้าหรือทางข้ามควรมีลักษณะที่ชัดเจนและเป็นมิตรต่อผู้ใช้งานและการจัดวางเพื่อลดเวลาในการเดินทาง

2.2.6.5. สภาพแวดล้อมทางเดินเท้าที่รวมถึง พื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ และพื้นที่ด้านหน้าอาคาร ล้วนเป็นขอบเขตของทางเท้าควรมีสสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น พื้นที่นั่งพัก น้ำพุ พื้นที่สีเขียว หรือ องค์ประกอบที่ส่งเสริมบรรยากาศภายในให้เกิดการใช้งานทางเดินเท้า

2.2.6.6. ทางเดินเท้าควรใช้งานได้หลายวัตถุประสงค์ ที่กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่รบกวนทางเดินเท้าและไม่บดบังสภาพแวดล้อมทางสายตา

2.3. มาตรการและข้อบัญญัติเกี่ยวกับทางเดินเท้า

โดยมีมาตรการควบคุมและข้อกำหนดเกี่ยวกับทางเดินเท้าตามมาตราต่าง ๆ ดังนี้

- พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่อง การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ พ.ศ. 2545
- การปฏิบัติของคนเดินเท้าตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2.3.1. พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

พ.ศ. 2535

โดยพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 หมวด 1 การรักษาความสะอาดในพื้นที่สาธารณะและสถานสาธารณะ ซึ่งมีมาตราที่กล่าวถึงเกี่ยวกับทางเดินเท้าสรุปได้ ดังนี้

มาตราที่ 8 เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือ ที่ดินผู้ใด

การปล่อยปละละเลยที่ทำให้ต้นไม้ หรือ วัสดุที่ปลุกไว้ในกระถาง บริเวณภายนอกอาคาร หรือ ขึ้นเองในที่ดินของตนให้เหี่ยวแห้ง หรือ มีสภาพกรูกร้าง เจ้าของ หรือ ผู้ครอบครองอาคารมีความผิดตามพระราชบัญญัติ

มาตราที่ 9 ห้ามมิให้ผู้ใดอาบน้ำหรือซักล้างใด ๆ บนถนน หรือ ในสถานสาธารณะ

มาตราที่ 17 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ ให้ทางเท้าชำรุดเสียหายและห้ามจอดหรือ ขับขี่ทั้ง รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือ ล้อเลื่อน บนทางเท้า เว้นแต่เป็นการจอดหรือ ขับขี่เพื่อเข้าไปยังอาคารหรือเจ้าพนักงานผ่อนผัน

มาตราที่ 18 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือ กองซากรถยนต์บนถนน หรือ สถานสาธารณะ

มาตราที่ 19 ห้ามมิให้ผู้ใดตั้ง วาง หรือ กองวัตถุใด ๆ บนถนนเว้นแต่เจ้าพนักงานประกาศเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

มาตราที่ 20 ห้ามมิให้ผู้ให้ใช้รถยนต์ หรือ ล้อเลื่อนเพื่อปรุงอาหารหรือขายสินค้าบนถนน หรือ ในสถานสาธารณะ หรือ ขายสินค้าที่บรรทุกบนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือ ล้อเลื่อนบนถนน หรือ ในสถานสาธารณะ เว้นแต่ได้รับอนุญาตโดยเจ้าพนักงานที่ อำนวยการสถานที่ตามที่ประกาศผ่อนผันให้แก่รถเดินทางในระหว่างเวลาที่กำหนดด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

มาตราที่ 21 ห้ามมิให้ผู้อยู่ในรถยนต์หรือผู้ขับขี่ หรือ ผู้นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ซื่อสินค้าที่จำหน่ายในสถานสาธารณะ หรือ บนถนน (การสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม, 2535)

2.3.2. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่อง การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ

พ.ศ. 2545

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยเรื่อง การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ พ.ศ. 2545 ที่ตราข้อบัญญัติขึ้นไว้โดยสรุป ดังนี้

ข้อ 5 ห้ามมิให้ผู้ใดจำหน่ายสินค้าในที่ หรือ ทางสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายโดยลักษณะวิธีการจัดวางสินค้า หรือ เร่ขายเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น

ข้อ 6 การจำหน่ายสินค้าในที่ หรือ ทางสาธารณะ ผู้จำหน่ายและผู้ช่วยจำหน่ายสินค้า จัดวางสิ่งของอุปกรณ์ประกอบการค้าและทรัพย์สินให้เป็นระเบียบเรียบร้อยไม่ยื่นล้ำ บริเวณที่กำหนด รักษาความสะอาดบริเวณที่จำหน่ายและมีภาชนะรองรับมูลฝอยที่ถูกต้องด้วยสัญลักษณ์

ข้อ 8 การเร่ขายสินค้าในที่ หรือ ทางสาธารณะ ผู้จำหน่ายและผู้ช่วยจำหน่ายสินค้าต้องได้รับอนุญาต (กรุงเทพมหานคร, 2545)

2.3.3. การปฏิบัติของคนเดินเท้าตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การปฏิบัติตามบทบัญญัติลักษณะ 13 ว่าด้วยเกี่ยวกับคนเดินเท้า มาตรา 103 104 105 ว่าด้วยคนเดินเท้า ได้แก่ คนเดินรวมถึงผู้พิการ และรถสำหรับเด็ก ที่ต้องปฏิบัติตาม ดังนี้ มาตรา 103 ให้เดินบนไหล่ทาง หรือ ทางเท้า หากไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ ให้เดินริมทางด้านขวาของตน

มาตรา 104 ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้ามในระยะเกิน 100 เมตร นับจากระยะทางข้าม

มาตรา 105 ในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า คนเดินเท้าต้องปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังนี้

1. เมื่อมีไฟสีแดง ให้คนเดินเท้าหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือ ในเขตปลอดภัย หรือ ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง (กรณีไม่มีทางเท้า)
2. เมื่อมีไฟสีเขียว ให้เดินเท้าข้ามทางเดินรถได้
3. เมื่อมีไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2522, pp. 26 - 27)

2.4. เอกสารการศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ยมลพร เครือแก้ว (2561) วิทยานิพนธ์เรื่อง การปรับปรุงทางเดินเท้าในย่านค้า อำเภอบางใหญ่ จังหวัดสงขลา : กรณีศึกษา ชุมชนกิมหยงสันติสุข

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนะผลการศึกษาในการปรับปรุงแผนพัฒนาเทศบาลนครหาดใหญ่ให้ส่งเสริมสภาพแวดล้อมทางกายภาพในการเดินเท้าให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น จากการศึกษาพบว่าเมื่อพิจารณาสภาพทางเดินเท้าในย่านการค้าของเมืองหาดใหญ่เปรียบเทียบกับนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชุมชนกิมหยงสันติสุข เป็นไปตามความคาดหวัง 3 ประเด็น คือ อุบัติเหตุทางเท้า, ไม่มีทางม้าลายและสัญญาณไฟจราจร, ความต้องการใช้พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ และไม่เป็นไปตามความคาดหวัง 2 ประเด็น คือ พื้นที่อัปสไลด์หรือมูมมีดที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุและอาชญากรรม, ลดความร้อนหรือเปียกฝน และประเด็นอื่น ๆ คือ การให้ข้อมูลเส้นทางเดินเท้าและการขาดแคลนพื้นที่จอดรถ ทั้งนี้ผู้ทำวิจัยได้มีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแผนพัฒนาพื้นที่ชุมชนในย่านการค้าของเทศบาลนครหาดใหญ่ คือ ควรสร้างการมีส่วนร่วมของ ประชาชนรวมทั้งหน่วยงานรัฐ และภาคเอกชน เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้งานในพื้นที่ ควรระบุจุดพิภักในการพัฒนาโครงการต่าง ๆ อย่างชัดเจนและควรปรับปรุงพัฒนาเทคนิคการประชาสัมพันธ์

พรชพร ชมภูพันธ์ (2554) วิทยานิพนธ์เรื่อง แนวทางการออกแบบและปรับปรุงทางเท้าในย่านธุรกิจของเมืองที่เหมาะสมกับสภาพวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทางเท้าที่เหมาะสมกับวิถีชีวิตของผู้ใช้ทางเท้าในย่านธุรกิจของกรุงเทพฯ และลักษณะพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของผู้ใช้ทางเท้าในบริเวณนั้น โดยมีพื้นที่ศึกษาอยู่บริเวณย่านสีลมซึ่งเป็นย่านที่มีความหลากหลายทางกิจกรรมบนทางเท้า และมีกลุ่มผู้ใช้สอยหลักเป็นประชากรวัยทำงาน จากการศึกษาดังกล่าวทำให้ทราบถึงลักษณะกิจกรรมที่เหมาะสมบนทางเท้าภายในพื้นที่ย่านธุรกิจ คือควรจะมีพื้นที่

ขายอาหารอยู่บนทางเท้าบริเวณที่มีผู้คนสัญจรผ่านเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และควรมีการบริหารการจัดการกำหนดพื้นที่ขายเสื้อผ้าให้อยู่ในปริมาณที่พอเหมาะกับทางเท้าที่มีอยู่อย่างจำกัด เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทางเท้าในย่านธุรกิจของเมือง รวมถึงการจัดการพื้นที่รอรถโดยสารประจำทางที่เหมาะสมและไม่รบกวนพื้นที่ทางเท้า ทั้งนี้ผู้ทำวิจัยได้ขอเสนอแนะต่อการเพิ่มพื้นที่ทางเท้าเพื่อให้เหมาะกับสภาพชีวิตของคนเมืองสามารถทำได้โดยใช้การจัดการและการออกแบบ การใช้ระบบจัดการสามารถทำได้ เช่น การจำกัดพื้นที่ ปริมาณ และรูปแบบการตั้งร้าน ไม่ให้รบกวนพื้นที่ทางเท้าหลักจนไม่สามารถเดินสวนกันได้โดยสะดวก การกำหนดจุดผ่อนผันการขายใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพกิจกรรมในพื้นที่ส่วนการใช้การออกแบบเข้ามาช่วย เช่น การใช้พื้นที่ในแนวระยะถอยร่นของอาคารขนาดใหญ่ให้มีความต่อเนื่องกับทางเท้า ซึ่งจะให้มีพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าเพิ่มขึ้นและใช้ประโยชน์จากพื้นที่ด้านติดถนนเป็นพื้นที่ขายอาหารรถเข็นได้

2.5. สรุปการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี และแนวคิด

จากการรวบรวมหลักการ ทฤษฎี แนวคิด และการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถนำข้อมูลที่ได้นำมาเป็นกรอบกำหนดในขั้นตอนการศึกษาข้อมูล การลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม และดำเนินการตามกระบวนการศึกษาในส่วนถัดไป

2.5.1. ข้อมูลสรุปเกี่ยวกับภูมิสัญลักษณ์

ภูมิสัญลักษณ์ หมายถึง องค์ประกอบที่สำคัญที่ส่งเสริมให้กับสถานที่นั้น ๆ ที่รวมทั้งสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นและที่ไม่ได้ถูกจำกัดเฉพาะสิ่งก่อสร้าง ที่ทำให้พื้นที่บริเวณนั้นมีความโดดเด่น น่าสนใจ เป็นเอกลักษณ์ทางสายตา และสามารถใช้ประโยชน์ในการบอกที่ตั้ง อาณาเขต และทิศทาง

2.5.2. ข้อมูลสรุปเกี่ยวกับทางเท้าหรือทางเดินเท้าและทางจักรยาน

ทางเท้าหรือทางเดินเท้าที่มีความสำคัญทั้งทางด้านสังคมและเศรษฐกิจที่ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานพื้นที่ต่าง ๆ ภายในย่าน เมือง ที่นำพาผู้คนไปยังสถานที่ต่าง ๆ เชื่อมต่อและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบโครงข่ายทางสัญจร โดยมีองค์ประกอบและรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- ความกว้างทางเดินเท้า ที่มีความกว้างเพียงพอต่อการสัญจร
- วัสดุพื้นพรรณ ที่ต้องคำนึงถึงด้านสุนทรียภาพที่ส่งเสริมและลดความแข็งกระด้างของอาคาร
- ระบบแสงสว่าง มีแสงสว่างที่เพียงพอต่อการใช้งานในช่วงเวลากลางคืน
- อุปกรณ์ประกอบถนน ที่ช่วยสร้างบรรยากาศให้กับพื้นที่ทางเดินเท้าให้เกิดการใช้งานและเกิดกิจกรรมสาธารณะ

บทที่ 3

กระบวนการวิจัยและการดำเนินงาน

งานวิจัยนี้มีวิธีการวิจัยด้วยการทบทวนวรรณกรรมจากการศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การศึกษาแนวคิด ทฤษฎีที่สอดคล้องไปกับบทที่ 2 และข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ จัดทำแบบสอบถาม และนำมากำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัย ตั้งคำถามในการวิจัย เป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัย และกระบวนการในการออกแบบการวิจัย เพื่อกำหนดตัวแปรในการวิจัยเพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูล สำรวจพื้นที่ อภิปรายผลการวิจัย การสรุปผลการวิจัย และเสนอแนะแนวทางในการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทำการวิจัย โดยสามารถอธิบายกระบวนการวิจัยซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

3.1. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

3.1.1. เพื่อศึกษาอัตลักษณ์ย่านเยาวราช สถานที่สำคัญที่ประกอบเป็นอัตลักษณ์ย่านเยาวราช ให้เกิดความชัดเจน เชื่อมต่อทางเดินเท้า และกิจกรรมที่ส่งเสริมอัตลักษณ์ย่านเยาวราช

3.1.2. เพื่อศึกษาทางเท้าและสภาพโดยรอบเพื่อประเมินคุณภาพทางเท้าย่านเยาวราช เพื่อนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ทางสัญจร ทางเดินสาธารณะที่ปลอดภัย และพื้นที่ที่รองรับการจัดกิจกรรมสาธารณะ

3.1.3. เพื่อสร้างเส้นทางและพื้นที่ทางเดินสาธารณะที่เหมาะสมกับพฤติกรรมผู้ใช้งาน ออกแบบอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมสร้างอัตลักษณ์ย่านเยาวราช

3.2. คำถามของการวิจัย

พื้นที่ทางเดินสาธารณะ ที่ควรแก่ปรับปรุงให้สอดคล้องไปกับการใช้งาน และบริบทโดยรอบเพื่อรองรับต่อการสัญจรที่มีคุณภาพนั้นเป็นอย่างไร

3.3. การออกแบบกระบวนการวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 เก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้าเอกสาร ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบทางเท้าและมาตรฐานการออกแบบทางเท้าซึ่งปรากฏในเนื้อหาที่ 2 เพื่อเป็นการกำหนดกรอบแนวทางในการวิจัย และศึกษาค้นคว้าเอกสาร สื่ออิเล็กทรอนิกส์ และข้อมูลพื้นที่วิจัย เพื่อเป็นการศึกษาและทำความเข้าใจถึงบริบทของพื้นที่ย่านเยาวราชและย่านโดยรอบ

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาข้อมูลเพื่อจำแนกการใช้งานตามเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวกับทางเท้า เพื่อใช้อ้างอิงและเปรียบเทียบกับบริบทภายในพื้นที่ในปัจจุบัน

ขั้นตอนที่ 3 สร้างเครื่องมือการวิจัยเพื่อสำรวจข้อมูล ลักษณะทางกายภาพ และพฤติกรรมผู้ใช้งานเส้นทางเดินเท้าในย่านเยาวราช การสัมภาษณ์ และการสังเกตการณ์ภาคสนาม โดย

รวบรวมข้อมูลที่ได้จากข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ นำมาสรุปข้อมูลจัดทำแบบสอบถามในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนที่ 4 จัดเตรียมเครื่องมือแบบสอบถามการวิจัยเพื่อสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้ใช้งานทั้งบุคคลภายในและภายนอกพื้นที่ จากแบบสอบถามที่นำมาเก็บข้อมูล

ขั้นตอนที่ 5 วิเคราะห์ สังเคราะห์ และสรุปผลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับทางเท้าในมิติต่าง ๆ ในแง่ของลักษณะทางกายภาพของทางเท้า การจัดการและการใช้งานทางเท้า กิจกรรมที่รองรับบนทางเท้า

ขั้นตอนที่ 6 การวิเคราะห์และการสรุปผลวิเคราะห์จากข้อมูลลักษณะทางกายภาพและความสัมพันธ์

ขั้นตอนที่ 7 การสรุปผลการวิจัย อภิปราย และข้อเสนอแนะนำผลที่ได้จากการวิจัยเผยแพร่สู่สาธารณะ

ขั้นตอนที่ 8 จัดทำเอกสาร

3.4. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นโดยการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและเก็บข้อมูลจากการลงพื้นที่สำรวจภาคสนามด้วยการสังเกตการณ์ จัดทำแบบสอบถาม

3.5. แหล่งที่มาของข้อมูล

แหล่งที่มาของข้อมูลสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท คือ ข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ สามารถแบ่งได้ ดังนี้

3.5.1. ข้อมูลปฐมภูมิ

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการลงพื้นที่ภาคสนามสำรวจด้วยวิธีการสังเกตการณ์ ภาพถ่ายทิวทัศน์ ลักษณะทางกายภาพ กิจกรรม ลักษณะพฤติกรรม โครงสร้างการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น เพื่อให้เห็นถึงการใช้งานและปัญหาทางเดินเท้า ด้วยการบันทึกภาพถ่ายเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ในส่วนถัดไป

3.5.2. ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลในมิติต่าง ๆ เช่น เอกสาร ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องการให้ความสำคัญกับพื้นที่ทางเดินเท้าและพื้นที่สาธารณะเมื่องภายในย่านพาณิชย์กรรมของกรุงเทพมหานคร และปัญหา ผลกระทบต่อการใช้งานพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะภายในย่านเพื่อให้ทราบและแก้ไขนำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้เกิดความเหมาะสม

ต่อการใช้งานและเชื่อมโยงผู้คนที่อาศัยภายในย่านและผู้ที่มาใช้งานภายในย่านเยาวราชที่มีความสัมพันธ์ระหว่างเมืองและภูมิภาค

3.6. เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลการทำวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลการทำวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจกลุ่มผู้ใช้งาน โดยมีขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม ดังนี้

3.6.1. การทำแบบสำรวจ

การสำรวจลักษณะทางกายภาพและความสัมพันธ์ระหว่างทางเท้า ผู้ใช้งาน เพื่อที่จะทราบถึงข้อมูลขนาดระยะความกว้างทางเท้า หรือ รูปแบบกิจกรรมบนทางเท้า และปัญหาที่เกี่ยวกับทางเดินเท้าที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่วิจัย เพื่อให้การสำรวจสามารถรวบรวมข้อมูลได้อย่างครบถ้วนและสามารถนำมาวิเคราะห์ในบริบทต่อ ๆ ไปได้อย่างครบถ้วนและแม่นยำมากยิ่งขึ้น

3.6.2. การทำแบบสอบถาม

การสอบถามและสัมภาษณ์ กลุ่มผู้ใช้งานภายในและกลุ่มผู้ใช้งานภายนอกที่ใช้ทางเท้าภายในพื้นที่ย่านเยาวราชหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ให้ทราบถึงการใช้ทางเท้าในบริบทต่าง ๆ ตามจุดประสงค์ของผู้ใช้งานและลักษณะกิจกรรมบนทางเท้า ปัญหาการใช้งานทางเท้าได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้นจากผู้ใช้งานจริงและสามารถรวบรวมและวิเคราะห์จากแบบสอบถามได้อย่างชัดเจนและตรงจุดได้อย่างแม่นยำและตอบรับให้กับผู้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.6.3. การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม

การรวบรวมข้อมูลวิจัยนั้นใช้วิธีการสังเกตการณ์ จดบันทึก และบันทึกภาพ เพื่อทราบถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่วิจัยในช่วงเวลาต่าง ๆ และได้เห็นถึงกิจกรรม รูปแบบของการใช้งานทางเท้าของผู้ใช้งานจริงและปัญหาที่พบเห็นได้จากการสำรวจภาคสนามนำมาผนวกเข้ากับข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้นำมาวิเคราะห์และออกแบบให้รองรับสำหรับผู้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.7. วิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมจากการเก็บข้อมูลต่าง ๆ นั้นที่มีบริบทเกี่ยวข้องกับทางเดินเท้าสามารถแบ่งได้ ดังนี้

3.7.1. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม

นำข้อมูลมาวิเคราะห์บริบทสถานที่ที่สำคัญ ลักษณะประเภทการใช้งานและกิจกรรมอย่างละเอียดเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้งานกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้าโดยการใช้ภาพถ่ายและแผนผังเพื่อให้ทราบถึงข้อมูลเชิงลึก

3.7.2. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม

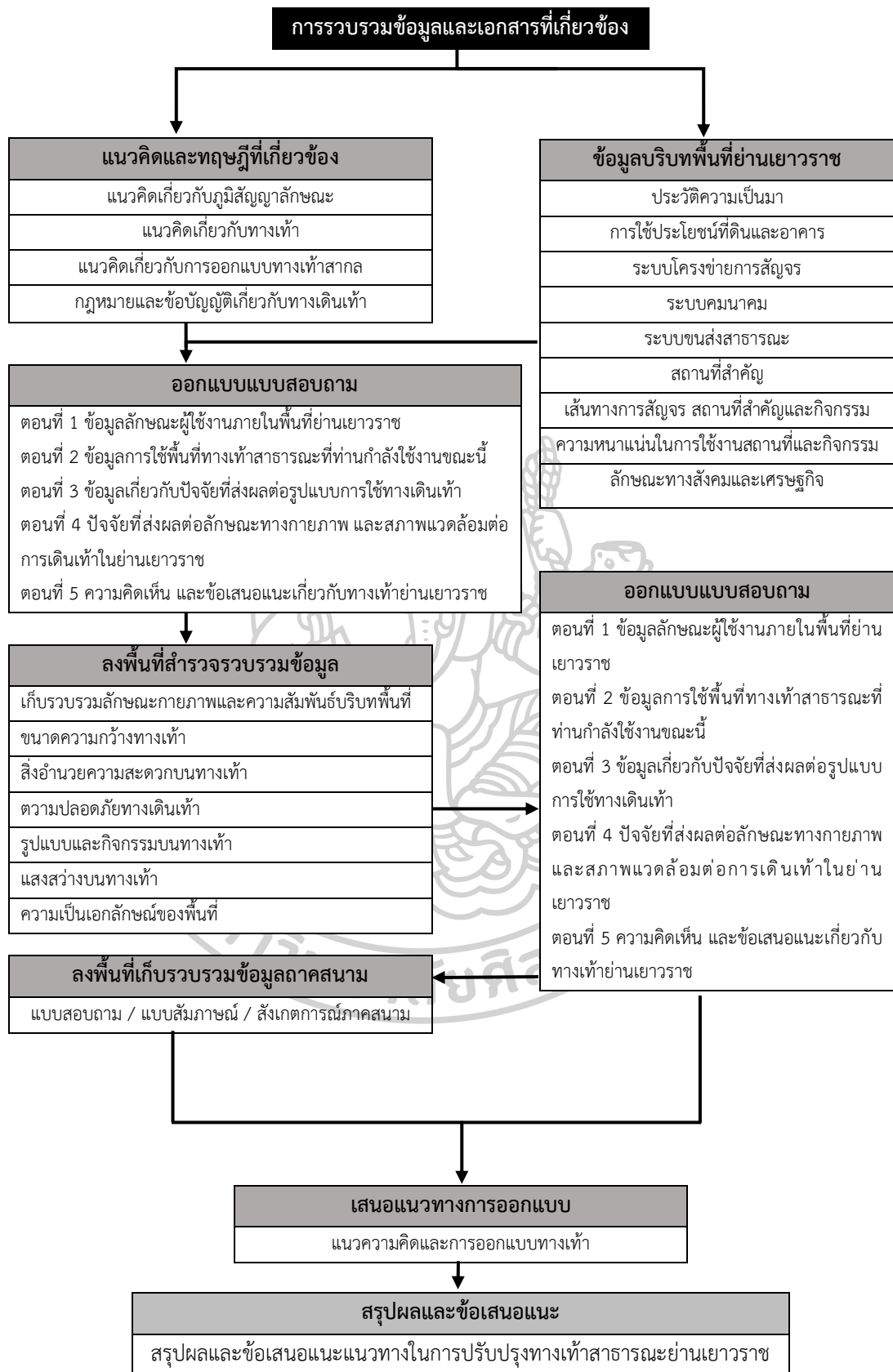
นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนำเข้าโปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูล โดยการประมวลผลด้วยโปรแกรม Microsoft Excel ในการหาค่าเฉลี่ยและหาค่าความสัมพันธ์ข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพที่ได้จากแบบสอบถามที่พบเจอจากผู้ตอบแบบสอบถาม

3.7.3. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์

วิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์โดยเจาะจงเฉพาะกลุ่มผู้ใช้งานเป็นประจำที่สัญจรผ่านทางท่าภายในพื้นที่ ได้แก่ พ่อค้าแม่ค้า เจ้าของกิจการ โดยการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างและไม่มีลำดับขั้นตอนมากเป็นเพียงสัมภาษณ์ถึงข้อมูลที่พบเห็นเป็นประจำและปัญหาที่พบเห็นนำมาพิจารณาในการศึกษารูปแบบและออกแบบเพื่อพัฒนาทางท่าเพื่อให้ได้ข้อสรุปและแนวทางสอดคล้องไปกับการพัฒนาย่านเยาวราชเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะต่อไป

3.8. การสรุปผลการวิจัย

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพ พฤติกรรมรูปแบบการใช้งาน กิจกรรม เส้นทางเดินและปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้จากการเก็บข้อมูลในมิติต่าง ๆ เช่น แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ และการเก็บข้อมูลพื้นที่ภาคสนาม ที่สอดคล้องไปกับการใช้งานพื้นที่ทางเดินเท้า สาธารณะมีลักษณะการใช้งานที่หลากหลายต่อเนื่องกันเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเส้นทางสัญจรที่ขนานไปกับถนน ที่รวมทั้งการใช้ทางเดินเท้าเพื่อทางสัญจรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ บริบทภาพรวมทั้ง ลักษณะทางกายภาพและลักษณะทางสังคมที่นำมาผนวกกัน เพื่อนำมาประกอบการนำเสนอข้อเสนอแนะในการออกแบบทางเท้าเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในมิติต่าง ๆ



แผนภูมิที่ 1 กระบวนการวิจัย

บทที่ 4

ผลการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์พื้นที่การศึกษา

กรอบการศึกษาประมวลผลพื้นที่ย่านเยาวราชที่ประกอบด้วยข้อมูลสภาพพื้นที่ทั่วไปภายในย่าน เช่น ลักษณะทางกายภาพ ลักษณะทางสังคม ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ เป็นต้น โดยในบทนี้นั้นเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับขอบเขตพื้นที่การศึกษาในรายละเอียดลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

4.1. ประวัติความเป็นมาพื้นที่เยาวราช

ถนนเยาวราช สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ตามโครงการตัดถนน 18 สาย เพื่อส่งเสริมการค้าขายในอำเภอสำเพ็ง เนื่องด้วยบริเวณตรอกซอยเต็มไปด้วยสิ่งสกปรกที่แต่เดิมเป็นชุมชนแออัดของชาวจีน ถนนสายนี้ริเริ่มสร้างเมื่อ พ.ศ. 2435 กระทรวงโยธาธิการได้กราบบังทูลต่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อสร้างถนนเยาวราช โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อถนน มีความหมายว่า “พระราชานุเคราะห์เยาว์” อันหมายถึงองค์ราชทายาท พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริให้การก่อสร้างถนนให้หลีกเลี่ยงบ้านเรือนของราษฎร ทำให้แนวถนนเยาวราชคดโค้งไปมา เมื่อถนนเสร็จจึงได้โปรดเกล้าฯ ให้ปลูกตึกแถวสมัยใหม่สองข้างถนน เปิดโอกาสให้ชาวจีนจำนวนมากได้ริเริ่มตึกกิจการห้างร้านถาวรทันสมัยทำให้เกิดเป็นย่านการค้าสมัยใหม่ที่ทำให้อำเภอสำเพ็งมีความเจริญรุ่งเรืองและกลายเป็นพื้นที่เก็บภาษีอากรโรงงานได้มากในประเทศ

เมื่อยุคเรือกลไฟเริ่มเข้ามาในประเทศไทยในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 และเริ่มต้นศตวรรษที่ 20 ชุมชนจีนในสำเพ็งก็ขยายตัวอย่างมากตามจำนวนคนจีนที่เข้ามาใหม่ ถนนเยาวราชกลายเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างยุคที่ยั่งยืนในกรุงเทพฯ ในช่วงปี พ.ศ. 2500 นอกจากนี้ ชื่อถนนเยาวราชก็กลายเป็นคำที่ใช้เรียกชุมชนชาวจีนในกรุงเทพฯ จนถึงปัจจุบัน

นอกจากนั้นนโยบายของรัฐบาลไทยในการพัฒนาเมืองไปสู่ความเจริญแบบตะวันตก โดยมีการตัดถนนใหม่หลายสายในย่านนี้ มีบทบาทสำคัญในการสร้างความเจริญรุ่งเรืองของเยาวราช โดยมีพื้นฐานที่สำคัญมาจากความสามารถของชาวจีนในการปรับตัวเข้าสู่เศรษฐกิจรูปแบบใหม่ รวมถึงระบบการค้าเสรีที่ชาวตะวันตกนำเข้ามาพร้อมกับเรือกลไฟ เมื่อชาวจีนรู้ถึงโอกาสที่เปิดอยู่ใหม่และใช้ทรัพยากรดังกล่าวในการค้า การค้าขายข้าวเป็นเรื่องหนึ่งที่เริ่มต้น และก่อให้เกิดธุรกิจอื่น ๆ ที่หลากหลาย ซึ่งสร้างความมั่นคงและเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจยุคใหม่ของไทย ซึ่งมีศูนย์กลางที่เยาวราชและค่อย ๆ ขยายความให้เกิดการเจริญเติบโตในเครือข่ายธุรกิจและสังคม

เยาวราชเป็นชุมชนชาวจีนตั้งแต่ยุครุ่งเรืองของชุมชนในอดีตจนถึงปัจจุบันซึ่งทำให้เยาวราชเป็นพื้นที่ที่สะท้อนวิถีชีวิตและแสดงถึงวัฒนธรรมและประเพณีต่าง ๆ โดยมีการส่งต่อตั้งแต่บรรพบุรุษ

มายังทายาทรุ่นหลังที่มีเชื้อสายไทยจีน ที่รักษาและอนุรักษ์อัตลักษณ์ความเป็นจีน ทำให้เยาวราชเป็นชุมชนชาวจีนที่มีความเก่าแก่ที่รวมทั้งทางด้าน ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณีจีน โดยในแต่ละปี จะมีการจัดกิจกรรมและปฏิบัติพิธีกรรมต่าง ๆ ที่ประกอบด้วย การแห่ประจำปี งานเทศกาลตรุษจีน และเทศกาลต่าง ๆ เพื่อสืบสานประเพณีและวัฒนธรรมของชาวจีนที่เคยปฏิบัติในถิ่นฐานเดิม ที่มีอิทธิพลต่อชุมชนชาวจีนในเยาวราช เพื่อรักษาและสร้างเอกลักษณ์ให้กับชุมชนชาวจีนในเยาวราช

ถนนเยาวราชเป็นสัญลักษณ์ที่แสดงถึงวัฒนธรรมของจีนอย่างชัดเจน บริเวณถนนเยาวราชที่มีทั้งร้านทอง ร้านขายยา ร้านอาหาร และร้านค้าต่าง ๆ เป็นแหล่งค้าปลีกที่ใหญ่ที่สุดในกรุงเทพฯ ชื่อ "เยาวราช" มีการตั้งชื่อนี้เพื่อเฉลิมพระเกียรติยศของพระยุพราชหรือสมเด็จพระเจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ (พระราชโอรสพระองค์ใหญ่ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว) นอกจากนี้ ตามตรอก ซอก ซอย ในถนนเยาวราชยังเป็นสถานที่ที่คนรุ่นใหม่มองว่าเป็นหน้าต่างที่ทำให้สามารถเรียนรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ของคนชาวจีนยุคเก่าที่เข้ามาอยู่ในประเทศไทยได้อย่างชัดเจน

4.2. ลักษณะสภาพสังคมย่านเยาวราช

สังคมภายในย่านเยาวราชมีลักษณะความหลากหลายทั้งทางด้านชุมชน ประชากร ศาสนา วัฒนธรรม ที่มีคุณค่าในหลายมิติที่มีมาอย่างยาวนาน โดยที่สภาพสังคมในปัจจุบันนั้นแบ่งออกเป็น 3 ประเภทโดยแบ่งจากเขตสัมพันธวงศ์ มีดังนี้

4.2.1. ประชากร

เขตสัมพันธวงศ์ มีเนื้อที่ทั้งหมด 1.416 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งย่อยออกเป็น 3 เขต ได้แก่ เขตจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์ และเขตตลาดน้อย ที่ประกอบด้วย 18 ชุมชน จำนวนหลังคาเรือน 13,239 หลังคาเรือน และมีประชากรโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 20,168 คน (ประชากรทะเบียนราษฎร จำแนกตามกลุ่มวัยและเพศ, 2565)

4.2.2. ศาสนา

ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนไทยเชื้อสายจีนหรือคนจีนที่นับถือและมีความเชื่อที่หลากหลายที่เป็นทั้งศูนย์กลาง ความศรัทธา และที่ยึดเหนี่ยวจิตใจ เช่น พุทธหินยาน มหายาน อนันมิกาย คริสต์ และอิสลาม จึงเกิดเป็นศาลเจ้าและวัดต่าง ๆ

4.2.3. วัฒนธรรมและประเพณี

วัฒนธรรมและประเพณีที่ยังคงดำรงรักษาสืบต่อกันมาอย่างยาวนานและเหนียวแน่น ยึดถือปฏิบัติกันมาโดยมี ดังนี้

4.2.3.1. เทศกาลกินเจ

วันจันทร์หรือเริ่มต้นตั้งแต่วันขึ้น 1 ค่ำ ถึง ขึ้น 9 ค่ำ เดือน 9 ตามปฏิทินจีนโบราณรวมเป็น 9 วัน เป็นประเพณีถือศีลกินเจหรือเรียกว่า ประเพณีถือศีลกินผัก ถือศีลกินเจหรือกินเจเป็นพิธีอันตรกรรมบูชาที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในพระพุทธศาสนาิกายมหายาน โดยอาศัยพระแม่แห่งดวงดาวมารีจีในแบบของพระพุทธศาสนาิกายมหายาน แต่ในทางลัทธิเต๋าเรียกว่า "เต้าโบ้ห่งวนกุนหรือเต้าโบ้เทียนจุน" โดยเชื่อว่าเมื่อพระพุทธศาสนาเผยแผ่เข้าสู่เมืองจีน พระเจ้าแผ่นดินทั้ง 9 พระองค์ได้ประกอบกรรมดีเกิดการนับถือดวงวิญญาณที่สถิตอยู่ในสรวงสวรรค์ เมื่อสิ้นพระชนม์แล้วจึงได้จุติเป็นเทพเจ้าประจำดาวนพเคราะห์ ทำหน้าที่คุ้มครองมวลหมู่ประชาชน และได้รวบรวมได้ทั้งหมด 9 พระองค์ ซึ่งรวมเรียกว่า "พระราชาราช 9 พระองค์" ในภาษาจีนฮกเกี้ยนเรียกว่า "กิวห่งไต่เต้" โดยชาวจีนเชื่อว่าทุกสิ่งทุกอย่างในโลกเป็นธรรมชาติและดำเนินไปตามวิถีแห่งสวรรค์ และอาศัยตามความเชื่อในลัทธิเต๋า ศีลนี้เน้นในเรื่องบรรพบุรุษและความกตัญญู บรรดาบุรุษกษัตริย์ที่เคยอุทิศตนเพื่อให้ประชาชนมีความเจริญโดยใช้หลักเมตตาธรรมจะเป็นบุคคลผู้ได้รับการสรรเสริญจากประชาชน และตำนานนี้ยังรวมถึงพระพุทธเจ้า 7 พระองค์ และพระโพธิสัตว์อีก 2 พระองค์ที่ชาวจีนเชื่อว่าเป็นที่ประสพชัยอันมหาในโลกร และจึงส่งผลให้เกิดการนับถือดวงวิญญาณที่สถิตอยู่ในสรวงสวรรค์ ในภาคต่อไป พระเจ้าแผ่นดินทั้งเก้าพระองค์เมื่ออยู่ในโลกมนุษย์ได้ประกอบกรรมดีมากมาย เมื่อสิ้นพระชนม์แล้วจึงได้จุติเป็นเทพเจ้าประจำดาวนพเคราะห์ ทำหน้าที่คุ้มครองมวลหมู่ประชาชนและเกิดความเชื่อในประเพณีของชาวจีน โดยเฉพาะลัทธิขงจื้อซึ่งเน้นในเรื่องบรรพบุรุษและความกตัญญู และบุคคลที่ได้รับการสรรเสริญจากประชาชน ตามตำนานสามารถรวบรวมได้ 9 พระองค์ ซึ่งอยู่ในยุคสมัยต่างๆกัน ทั้ง 9 พระองค์รวมเรียกว่าพระราชาราช 9 พระองค์ ในภาษาจีนฮกเกี้ยนเรียกว่า "กิวห่งไต่เต้" ซึ่งเป็นหลักการของลัทธิเต๋า



ภาพที่ 5 บรรยากาศเทศกาลกินเจ ช่วงถนนยาวราช

จากการสำรวจภาคสนาม, ตุลาคม 2566

4.2.3.2. เทศกาลตรุษจีน

เทศกาลตรุษจีนเป็นเทศกาลที่เริ่มตามปฏิทินจีนโบราณเริ่มต้นในวันที่ 1 เดือน 1 สิ้นสุดลงภายใน 15 วัน โดยเยาวราชจะมีการจัดงานที่คึกคักอย่างมาก โดยมีการปิดถนนในช่วงวงเวียนโอเดียนหรือซุ้มประตูวัฒนธรรมไทยถึงช่วงถนนทรงสวัสดิ์ตัดผ่านให้กลายเป็นถนนสำหรับคนเดินเท้า โดยมีการตกแต่งประดับด้วยหิ่งห้อยหรือโคมไฟสีแดงจำนวนมาก เพื่อสร้างความเป็นสิริมงคลตามความเชื่อของชาวจีน โดยมีการปฏิบัติกันอย่างยาวนานและเคร่งครัด โดยมีพระบรมวงศานุวงศ์ชั้นสูง เช่น สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จเป็นองค์ประธานในการเปิดงานเทศกาลเป็นประจำทุกปี ในวันตรุษจีนชาวไทยเชื้อสายจีนและชาวจีนที่ยึดถือปฏิบัติกัน 3 วัน ได้แก่ วันจ่าย วันไหว้ และวันเที่ยว

- วันจ่าย

เป็นวันก่อนสิ้นปีเป็นที่ชาวไทยเชื้อสายจีนและชาวจีนจัดเตรียมและซื้อของไหว้อาหารและผลไม้ต่าง ๆ ก่อนที่ร้านค้าจะปิดร้านหยุดพักผ่อนยาว

- วันไหว้

ช่วงแรกในเวลาเช้ามืด “ไปไหว้อ้าย” เป็นการไหว้เทพเจ้าต่าง ๆ โดยมีเครื่องไหว้ประกอบด้วย เนื้อสัตว์ 3 อย่าง (ซาแซ ซำแซง) ได้แก่ กุ้ง เป็ด ไก่ หรือเพิ่มตับ ปลา

เนื้อสัตว์ 5 อย่าง (โหงวแซ) ได้แก่ เหล้า น้ำชา และกระดาษเงินกระดาษทอง

ช่วงตอนสาย “ไปแป๊ะบ๊อ” เป็นการไหว้บรรพบุรุษ พ่อแม่ญาติพี่น้องที่ถึงแก่กรรม เป็นการแสดงความกตัญญูตามคติความเชื่อแบบจีน เป็นการไหว้ไม่เกินช่วงเที่ยง เครื่องไหว้ประกอบด้วย ซาแซ อาหารคาวหวาน หรือของไหว้ที่ผู้ล่งลับชอบ และมีการเผากระดาษเงินกระดาษทอง เสื้อผ้ากระดาษเพื่ออุทิศแก่ผู้ล่งลับและหลังจากนั้นถือเป็นเวลารวมญาติพี่น้องครอบครัวร่วมโต๊ะรับประทานอาหารที่เซ่นไหว้เพื่อเป็นสิริมงคลแลกเปลี่ยน

ช่วงตอนบ่าย “ไปฮ้อเฮียตี” เป็นการไหว้พี่น้องที่ล่งลับไปแล้ว เครื่องไหว้ประกอบด้วย ขนมเซ่ง ขนมเทียน เผือกเชื่อมน้ำตาล กระดาษเงินกระดาษทอง พร้อมทั้งจุดประทัดเพื่อไล่สิ่งชั่วร้ายและเป็นสิริมงคล

- วันเที่ยวหรือวันถือ

วันที่ 1 ของเดือนที่ 1 ของปี ชาวจีนถือเป็นวันขึ้นปีใหม่เป็นวัน “ไปเจีย” ถือเป็นวันไหว้ขอพรและอวยพรจากญาติผู้ใหญ่



ภาพที่ 6 บรรยากาศเทศกาลตรุษจีน ช่วงถนนเยาวราช
จากการสำรวจภาคสนาม, มกราคม 2567

4.2.3.3. เทศกาลไหว้พระจันทร์

เทศกาลไหว้พระจันทร์หรือ “จงชีวจี๋ย” ช่วงฤดูใบไม้ร่วงตรงกับวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 8 ของทุกปีตามปฏิทินจันทรคติ โดยเป็นเทศกาลที่ชาวจีนเฉลิมฉลองด้วยการไหว้ดวงจันทร์ คล้ายกับการไหว้เจ้าทั่วไป เช่น กระดาดเงินกระดาดทอง ดอกไม้สด น้ำบริสุทธิ์ อาหารเจ ผลไม้ที่มีความหมายมงคล ขนมไหว้พระจันทร์เพื่อขอพรขอโชคลาภให้กับตนเองและครอบครัว กินขนมไหว้พระจันทร์ และชมพระจันทร์



ภาพที่ 7 เทศกาลไหว้พระจันทร์

ที่มา : <https://www.bloggang.com/m/viewdiary.php?id=neverthelast&month=10-2013&date=01&group=10&gblog=19>

4.3. ลักษณะสภาพเศรษฐกิจย่านเยาวราช

ย่านเยาวราชเป็นหนึ่งในย่านที่มีบทบาทที่สำคัญของกรุงเทพมหานครที่มีความหลากหลายทางด้านต่าง ๆ มีลักษณะเศรษฐกิจที่ไม่หลับใหลส่งเสริมให้ย่านมีชีวิตชีวาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันที่มีความหลากหลายรูปแบบทั้งด้านค้าขาย สินค้า อุปโภคและบริโภค การบริการ อุตสาหกรรมการบันเทิง ร้านอาหาร ตลาด โรงแรม ที่รองรับทุกช่วงเวลาทั้งเทศกาล เนื่องจากย่านเยาวราชมีความคล่องตัวในการจับจ่ายใช้สอยอย่างมากทำให้ย่านเยาวราชเป็นย่านพาณิชย์ที่มีความโดดเด่นอย่างมากและเป็นหนึ่งในย่านที่ผู้คนต่างต้องมาเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

4.4. การสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบันย่านเยาวราช

4.4.1. การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

ภายในย่านเยาวราชมีลักษณะทางกายภาพที่หลากหลายซึ่งแบ่งตามประโยชน์ใช้สอยประกอบไปด้วยอาคารประเภทแบบผสมพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชยกรรม อาคารที่อยู่อาศัย ที่ไม่ได้แยกกันอย่างชัดเจนมากนักและมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมตามแต่ละช่วงเวลาและกิจกรรมการใช้งานผสมผสานกันไปตามผังเมืองที่มีการขยับขยาย

4.4.1.1. อาคารประเภทแบบผสมพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย

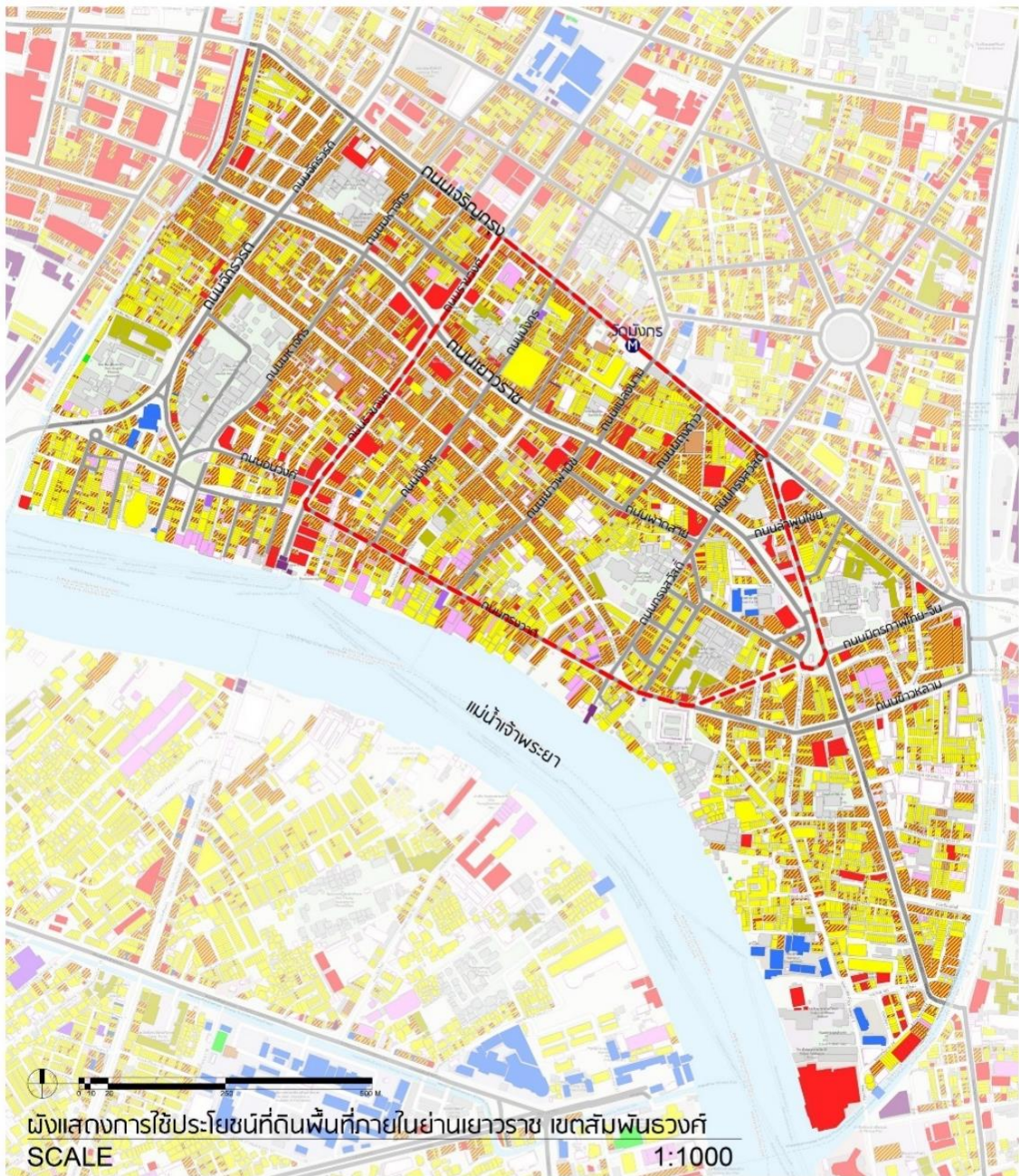
โดยอาคารประเภทแบบผสมผสาน ที่ตั้งอยู่ตามขอบเส้นแนวถนนสายต่าง ๆ ภายในย่าน เช่น ถนนเยาวราช ถนนมหาจักร ถนนราชวงศ์ ถนนมังกร ถนนเยาวพานิช ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว ถนนทรงสวัสดิ์ ถนนลำพูนไชย ถนนวานิช 1 ถนน ถนนตรีมิตร ซึ่งส่วนใหญ่ภายในย่านเป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชยกรรม โรงแรม โรงพยาบาล ตลาด ห้างสรรพสินค้า สมาคม และที่อยู่อาศัยทำให้อาคารมีความหนาแน่นที่สูงทั้งทางด้านเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัยที่มีสีสันชีวิตชีวาตลอดทั้งวันตามแต่ละช่วงเวลาที่มิกิจกรรมที่ต่างกันออกไป

4.4.1.2. อาคารพาณิชยกรรม

โดยอาคารแบบพาณิชยกรรมจะอยู่บริเวณพื้นที่ห้วงมุมเส้นถนนต่าง ๆ ซึ่งกระจายตัวกันไม่เกาะกลุ่มอาคารและไม่ได้อยู่ริมถนนสายหลักอยู่ตามแนวถนนโดยรอบย่านตามกลุ่มอาคารต่าง ๆ เช่น ถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนราชวงศ์ ที่มีไม่มากนักเมื่อเทียบกับอาคารประเภทแบบผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยที่มีมากและหนาแน่นอยู่ตามย่านตามเส้นถนนเศรษฐกิจและการค้าขายส่วนใหญ่

4.4.1.3. อาคารที่อยู่อาศัย

โดยอาคารเกาะกลุ่มหนาแน่นตามอาคารแบบผสม อาคารพาณิชยกรรม ชุมชน และตามย่านการค้าและบริการต่าง ๆ ได้แก่ แนวเส้นถนนเยาวราช ถนนจักรวรรดิ ถนนมังกร ถนนแปลงนาม ถนนผดุงด้าว ถนนพาดสาย ถนนทรงวาด ที่มีความหนาแน่นและกระจายหรืออยู่เกาะเป็นกลุ่มอาคารอยู่ตามเส้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ภายในย่าน



สัญลักษณ์

- | | | |
|---|----------------------------------|----------------------|
| อาคารที่อยู่อาศัย | สถาบันการศึกษา | เกษตรกรรม |
| อาคารพาณิชย์กรรม | สถาบันศาสนา | อื่นๆ ที่จำแนกไม่ได้ |
| อาคารอุตสาหกรรม | สถาบันราชการ/การสาธารณสุข | MRT วัดมังกร |
| คลังสินค้า | ศิลปวัฒนธรรม | ขอบเขตการศึกษา |
| อาคารประเภทแบบผสมพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย | อนุรักษ์เพื่อศิลปะและวัฒนธรรมไทย | ถนน |
| รัฐวิสาหกิจ | นันทนาการ | |

ภาพที่ 8 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์

ที่มา : ระบบตรวจสอบผังเมืองรวมและข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

4.4.2. ระบบโครงข่ายการสัญจร

โครงข่ายการคมนาคมขนส่งภายในย่านเยาวราช ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักที่เป็นจุดเชื่อมต่อ ย่านแต่ละย่านเข้าสู่ศูนย์กลางย่านเยาวราชและกระจายออกไปตามเมืองและย่านต่าง ๆ ได้ในเวลาเดียวกัน จากการสำรวจระบบโครงข่ายการสัญจรภายในย่านเป็นแบบเชื่อมต่อกันผ่านถนนเส้นหลักที่วิ่งเข้าถนนเยาวราชเส้นเดินรถทางเดียวและมีเส้นถนนสายรองที่ส่งเสริมการจราจรให้กับถนนเยาวราชในการสัญจรผ่านไปยังเมืองหรือย่านต่าง ๆ ได้อย่างอิสระแม้ในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือช่วงเทศกาลนั้นสภาพการจราจรมีความหนาแน่นทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นในพื้นที่การค้าและบริการที่สำคัญของย่านและเนื่องจากการสัญจรภายในย่านมีเพียงเส้นเดินรถทางเดียว จึงจำแนกโครงข่ายการสัญจรภายในย่านเยาวราชออกเป็น 3 ประเภท ที่ประกอบด้วย

4.4.2.1. ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักที่มีความสำคัญกับย่านเนื่องจากเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อสู่ย่านเยาวราชและสถานที่สำคัญ เชื่อมต่อการเดินทางเข้า - ออกสู่เมืองและย่านต่าง ๆ โดยเส้นทางถนนสายหลักใช้ความเร็วเฉลี่ย 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีเขตทางประมาณ 17.00 – 24.90 เมตร เช่น ถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนจักรวรรดิ ที่ค่อยเชื่อมต่อไปยังสถานที่หรือย่านในการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวหรือการค้าขายให้กับผู้ใช้งานทั้งภายในและภายนอกย่านได้อย่างต่อเนื่อง

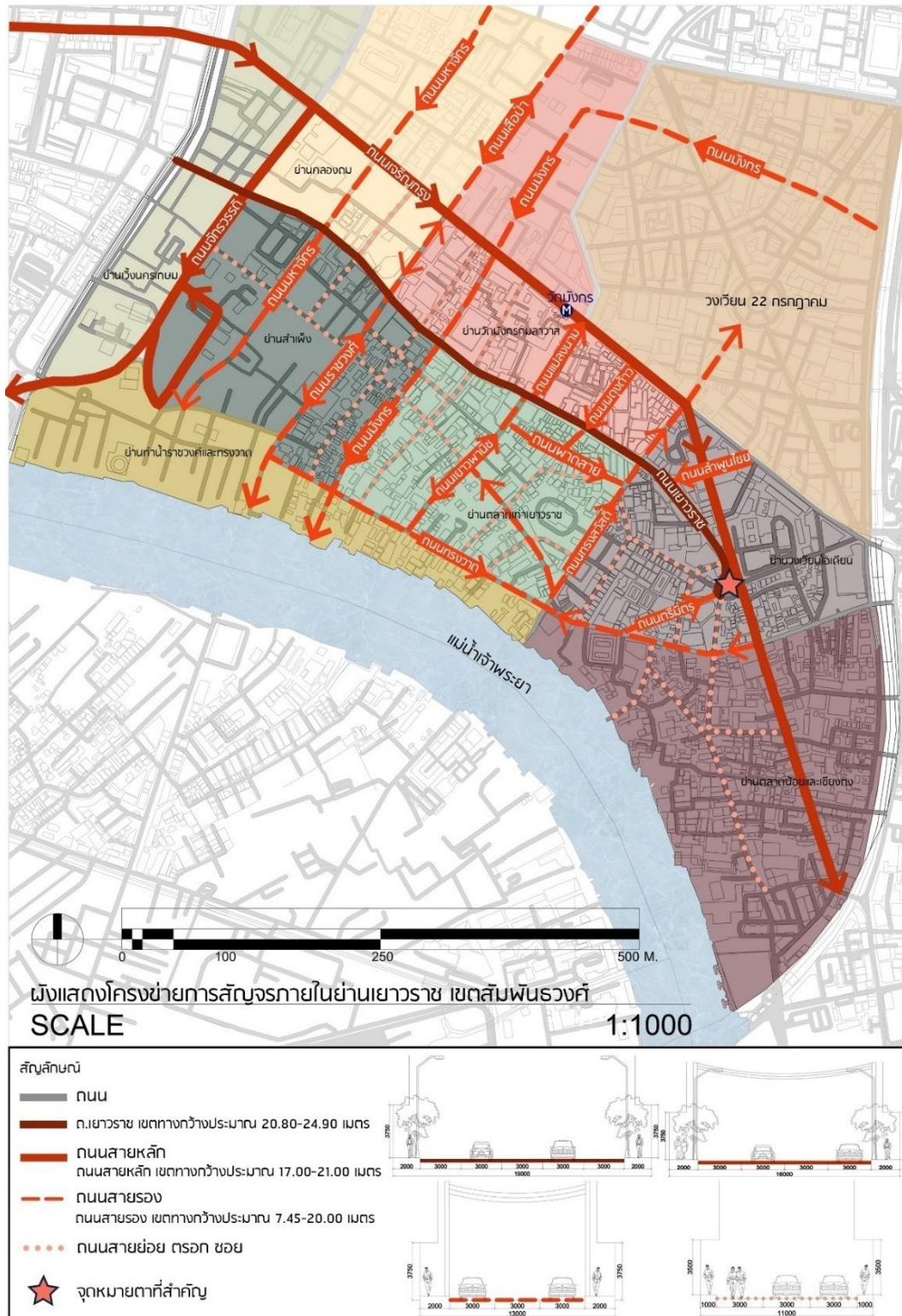
4.4.2.2. ถนนสายรอง

ถนนที่รองรับการสัญจรและเชื่อมต่อกับถนนสายหลักที่เชื่อมไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ภายในย่านไปยังเมือง หรือ ย่านต่าง ๆ โดยถนนสายรองนี้นั้นจะมีการสัญจรทั้งแบบเส้นเดินรถทางเดียวและเส้นเดินรถสองทางที่จะนำผู้ใช้งานต่าง ๆ เข้ามายังพื้นที่ภายในย่านเยาวราชให้เกิดส่งเสริมการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยเส้นทางถนนสายหลักใช้ความเร็วเฉลี่ย 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีเขตทางประมาณ 7.45 – 20.00 เมตร ได้แก่ ถนนมหาจักร ถนนราชวงศ์ ถนนมังกร ถนนเยาวพานิช ถนนแปลงนาม ถนนทรงวาด ถนนผดุงด้าว ถนนพาดสาย ถนนทรงสวัสดิ์ ถนนตรีมิตร ถนนลำพูนไชย ถนนวานิช 1

4.4.2.3. ถนนสายย่อย ตรอก ซอย

ถนนที่มีผู้ใช้งานในการสัญจรผ่าน หรือ เส้นทางลัดทั่วไปในการเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักถนนสายรองและเป็นถนนสายย่อยภายในย่านที่เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรและเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ เช่น ย่าน เมือง ชุมชน และพื้นที่สาธารณะ ภายในย่านเข้าไว้ด้วยกัน ในการสัญจรไปยังจุดหมายโดยเส้นทางถนนสายย่อยใช้ความเร็วเฉลี่ย 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มี

เขตทางประมาณ 2.50 – 15.00 เมตร เป็นถนนภายในย่านที่รองรับการจราจรจากจุดต่าง ๆ ภายในย่านที่เชื่อมต่อกับถนนสายรอง



ภาพที่ 9 ผังแสดงการโครงข่ายการสัญจรภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์

4.4.3. ระบบคมนาคม

เนื่องจากถนนภายในย่านเยาวราชที่มีการเชื่อมต่อเมืองและย่านต่าง ๆ โดยมีถนนสายหลัก ถนนสายรองนั้นเป็นเส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมทำให้มีการจราจรที่คล่องตัวหรือ หนาแน่นในบางช่วงเวลาโดยจากการสำรวจนั้นได้แบ่งตามช่วงเวลาในการสัญจร เช่น ช่วงเวลาเช้าเร่งด่วน ช่วงเวลาเช้า - บ่าย ช่วงเวลาเย็นเร่งด่วน ที่มีการใช้งานที่แตกต่างกันตามช่วงเวลาและผู้ใช้งานที่เข้ามายังพื้นที่หรือเพียงแค่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และการใช้เส้นทางเพียงแค่สัญจรผ่านไปยังย่านต่อไป สามารถอธิบายช่วงเวลาที่มีการใช้งานที่แตกต่างกันได้ ดังนี้

4.4.3.1. ช่วงเวลาเช้าเร่งด่วน

ช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้านี้ มีการจราจรที่หนาแน่นถึงหนาแน่นมากภายในเส้นถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย ที่จะเห็นกิจกรรมภายในย่านในการใช้งานช่วงเวลาเช้าที่มีการใช้งานเช้า - ออกเมืองเนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างย่านกับเมืองในการสัญจรผ่านไปยังย่านและเมืองโดยรอบจากการใช้เส้นทางเดินรถที่มีเพียงถนนสายหลักคือถนนเจริญกรุง ถนนจักรวรรดิ ถนนเยาวราช ที่เป็นเส้นทางเดินรถสายหลักในย่านนี้ในการกระจายออกสู่ย่านและเมือง

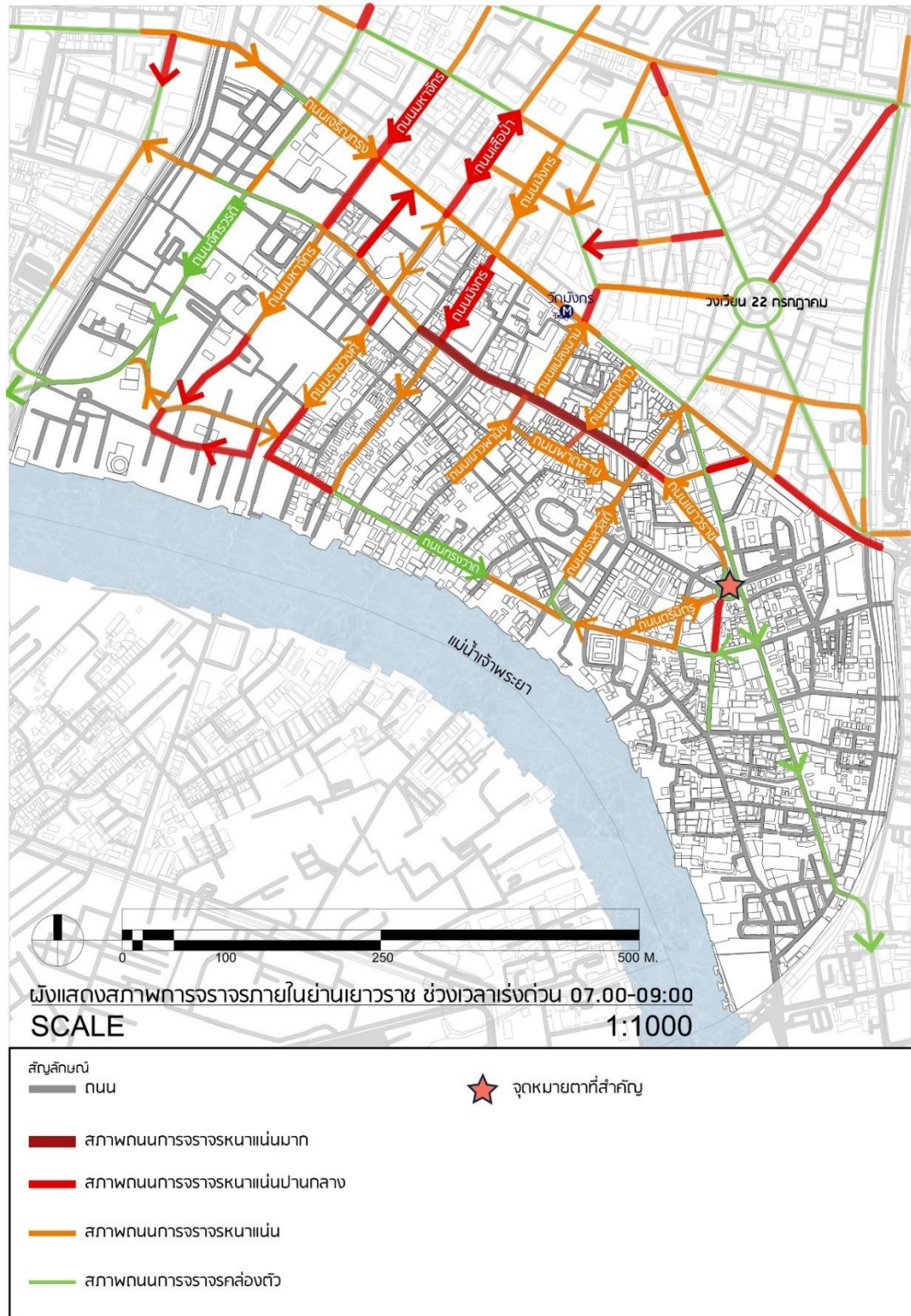
4.4.3.2. ช่วงเวลาเช้า - บ่าย

ช่วงเวลาเช้า - บ่าย ในช่วงนี้มีการจราจรที่หนาแน่นถึงหนาแน่นปานกลางในบางช่วงถนนที่มีการใช้งานและมีกิจกรรม โดยจะเห็นได้ว่าช่วงถนนที่มีการจราจรหนาแน่นนั้นคือช่วงถนนสายหลักและถนนสายรองที่มีการใช้งานตั้งแต่ช่วงเช้า - บ่าย อย่างต่อเนื่องโดยมีผู้ใช้งานที่เข้ามายังพื้นที่ภายในย่านในการใช้งาน เช่น ย่านการค้า ตลาด จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และเป็นพื้นที่ที่สามารถเกิดกิจกรรมในช่วงเวลาบ่ายอย่างต่อเนื่องไปถึงช่วงเย็นที่มีการปรับเปลี่ยนการใช้งานในช่วงเย็นถึงช่วงค่ำ

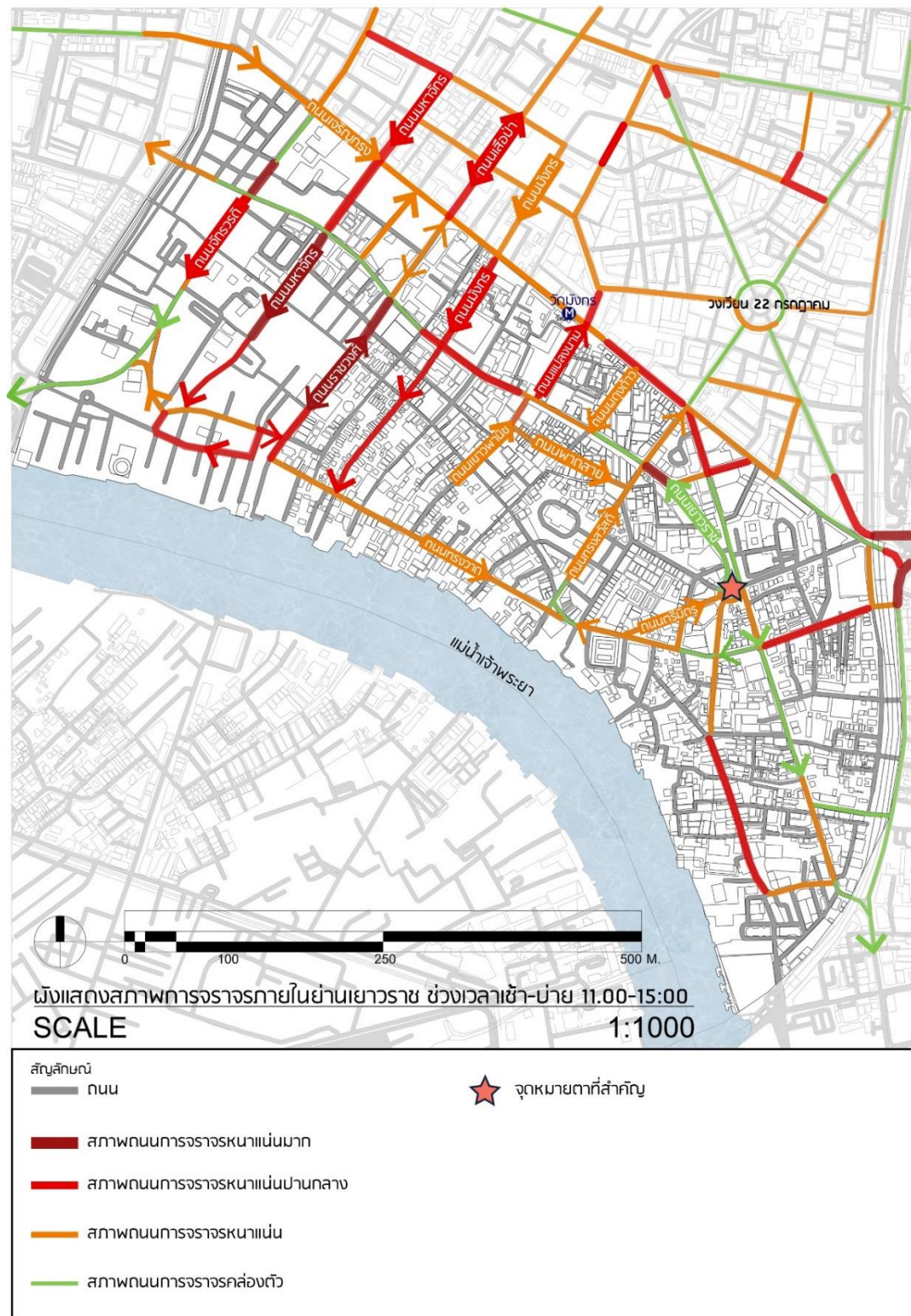
4.4.3.3. ช่วงเวลาเย็นเร่งด่วน

ช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเย็น มีการจราจรที่หนาแน่นถึงหนาแน่นมากในช่วงถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุงและถนนสายรองที่จะมีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เนื่องจากถนนเยาวราชในช่วงวู้มประตู่ไทย - จีนเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา ถึงช่วงตัดผ่านถนนราชวงศ์ที่มีการใช้งานทางเดินเท้าที่เป็นพื้นที่ผ่อนผันในการค้าขายที่ลงมายังพื้นที่ถนนทำให้เหลือเส้นทางจราจรเพียง 3 เส้นทาง ทำให้ช่วงเวลานี้มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นมากและ

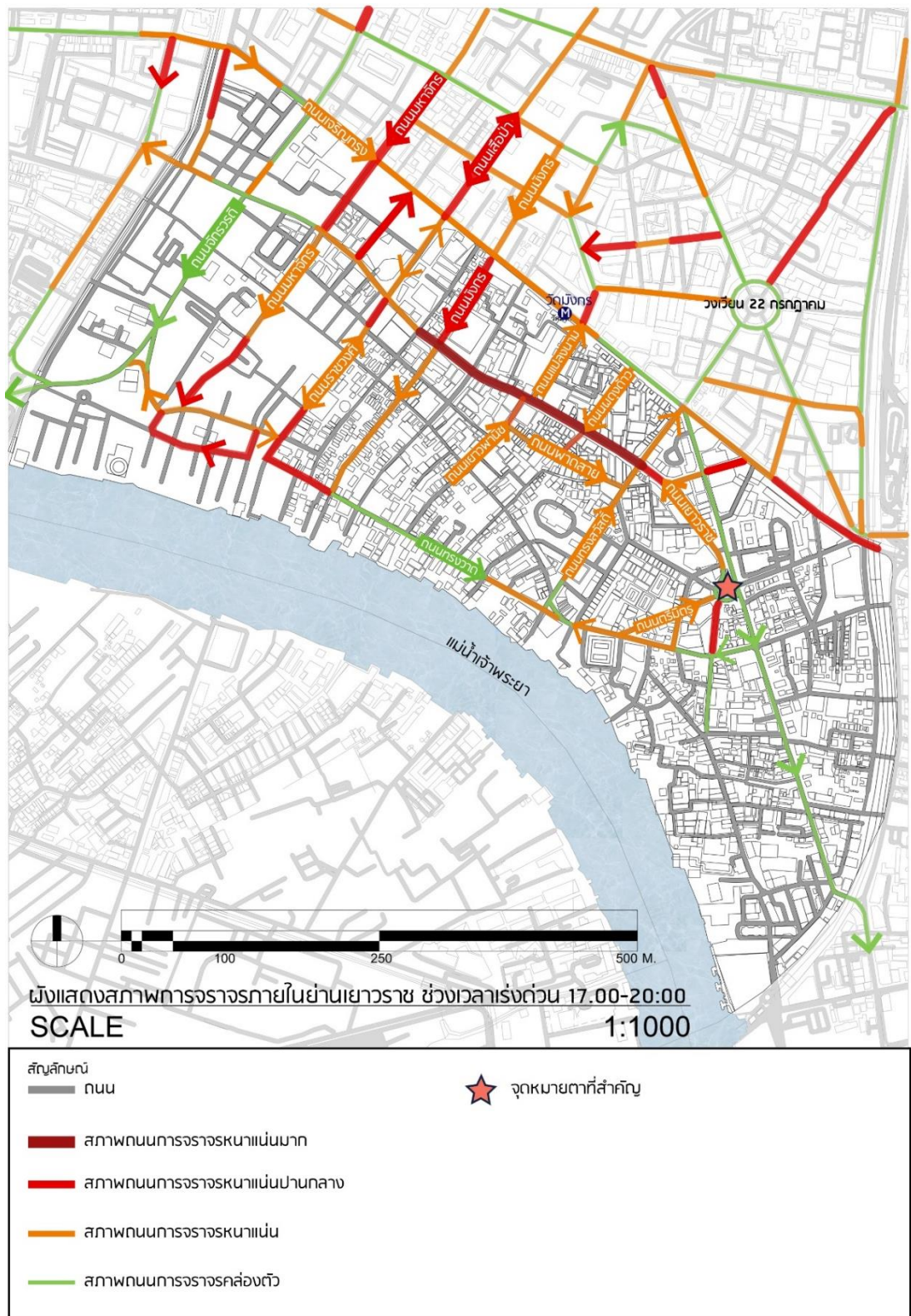
สอดคล้องไปกับถนนสายรองเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างย่านและเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น ทำให้บริเวณถนนสายรองนั้นเกิดการจราจรติดขัดตามไปด้วย



ภาพที่ 10 ผังแสดงการจราจรภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเช้าเร่งด่วน 07:00-09:00 น.



ภาพที่ 11 ผังแสดงการจราจรภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเช้า - บ่าย 11:00-15:00 น.



ภาพที่ 12 ผังแสดงการจราจรภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเย็นเร่งด่วน 17:00-20:00 น.

4.4.4. ระบบขนส่งสาธารณะ

ภายในย่านเยาวราชนั้นมีระบบขนส่งสาธารณะ 4 แบบ ประกอบด้วย รถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารทั่วไป ท่าเรือโดยสาร และรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยมีสถานี 1 แห่ง ที่ตั้งอยู่ภายในย่าน โดยแบ่งได้ ดังนี้

4.4.4.1. รถโดยสารประจำทางสาธารณะ

โดยมีเส้นทางรถโดยสารสาธารณะหลักที่สามารถมายังย่านเยาวราชมีโดยประมาณ 14 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางสาธารณะ

- (1) รถโดยสารประจำทางสาธารณะสาย 40,73 : ตลิ่งชัน – หัวลำโพง, ตลิ่งชัน – หัวลำโพง
- (2) รถโดยสารประจำทางสาธารณะ สาย 4,529/4-28 : ท่าเรือคลองเตย – ท่าหน้าภาษีเจริญ, แสมดำ – อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- (3) รถโดยสารประจำทางสาธารณะ สาย 1,25,507 : ถนนตก – ท่าเตียน, ปากน้ำ – ท่าเตียน, ปากน้ำ – ตลิ่งชัน
- (4) รถโดยสารประจำทางสาธารณะ สาย 35/4-8 : การเคหะธนบุรี – บางลำพู
- (5) รถโดยสารประจำทางสาธารณะ สาย 53 : วงกลมรอบเมือง – เทเวศน์
- (6) รถโดยสารประจำทางสาธารณะ สาย 204 : ห้วยขวาง – ท่าหน้าราชวงศ์
- (7) รถโดยสารประจำทางสาธารณะ สาย 21,8,37,48 : วัดคู่สร้าง – จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, แอปป์แลนด์ – สะพานพุทธ, แฉงร้อน – มหานคร, พระราม 2 – วัดพระเชตุพน (วัดโพธิ์)

4.4.4.2. MRT วัดมังกร

เป็นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-หลักสอง ที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครเพื่อเข้าสู่ย่านเยาวราช โดยมีทางเข้า – ออกสถานี ดังนี้

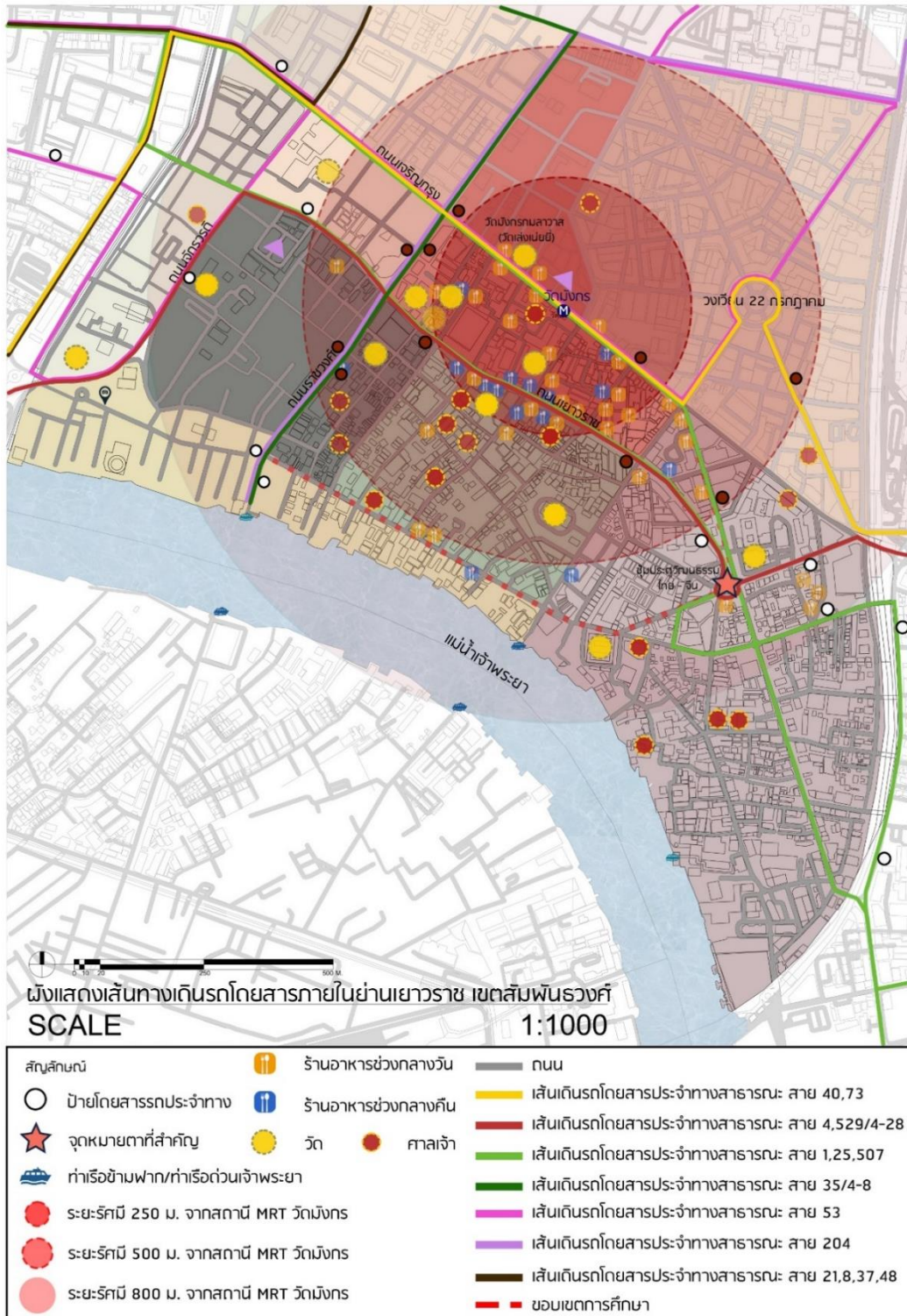
- ทางออก 1 ถนนเจริญกรุง
- ทางออก 2 วัดกัณมาตุยาราม
- ทางออก 3 วัดมิ่งกรมลาวาส

4.4.4.3. รถโดยสารทั่วไป

โดยมีรถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์รับจ้าง Grab Taxi ที่บริการอยู่โดยรอบย่านเยาวราชรูปแบบการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะที่มีหลากหลายตามผู้ใช้งานที่ต้องการหรือจุดหมายที่ต้องการไปเนื่องจากมีการบริการที่รองรับที่มามากและสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา

4.4.4.4. ท่าเรือโดยสาร

มีท่าเรือรองรับที่สามารถนั่งข้ามจากฝั่งธนบุรีมายังฝั่งบางกอก โดยมีท่าเรือข้ามฟาก และท่าเรือด่วนเจ้าพระยา



ภาพที่ 13 ผังแสดงเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์

4.4.5. สถานที่สำคัญ

ย่านพาณิชย์กรรมที่เก่าแก่ที่มีความสำคัญต่อภายในย่านเยาวราชที่มีเอกลักษณ์ทางด้านวิถีชีวิต วัฒนธรรม องค์ประกอบโครงสร้างที่ทำให้เกิดคุณค่า ภาพจำให้กับย่านเยาวราชและมีผลต่อการใช้งานพื้นที่เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายและเป็นศูนย์กลางที่รวมศาสนาสถานแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ แหล่งจับจ่ายสินค้า ร้านอาหาร ภัตตาคาร แหล่งที่อยู่อาศัย และเป็นแหล่งชุมชนไทย – จีน ที่มีประวัติมาอย่างยาวนาน โดยมีสถานที่สำคัญ ดังนี้

4.4.5.1. วัดมังกรกมลาวาสหรือ “วัดเล่งเน่ยยี่”

วัดมังกรกมลาวาสก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2414 ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง ระหว่างซอยเจริญกรุง 19 – 21 เป็นวัดที่สำคัญที่สังกัดคณะสงฆ์จีนนิกายแห่งประเทศไทย โดยมีพระอาจารย์จีนวังสมาธิวัตร (สกลเทีง) เเผยแพร่ศาสนาพุทธลัทธิมหายาน หลักจากนั้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเปลี่ยนชื่อให้เป็นวัดมังกรกมลาวาส ซึ่งมีลักษณะสถาปัตยกรรมในการวางแปลนตามแบบวัดหลวงแบบทางตอนจีนใต้ของ สกูลช่างแต้จิ๋ว โดยคือการวางวิหารท้าวจตุโลกบาลเป็นวิหารแรก ส่วนกลางเป็นพระอุโบสถ ด้านหลังเป็นพระอุโบสถวิหารเทพเจ้า



ภาพที่ 14 ภาพวัดมังกรกมลาวาสหรือวัดเล่งเน่ยยี่
ที่มา : Viroj Supornpradit / Shutterstock.com

4.4.5.2. วัดกุศลสมาคร

วัดกุศลสมาคร มีความหมายว่า “วัดที่มีแต่ความดี ความบริสุทธิ์ ดุจน้ำในสาคร” ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2384 เป็นวัดฝ่ายมหายานสังกัดคณะสงฆ์อนัมนิกายแห่งประเทศไทยตั้งอยู่ที่ 97 ราชวงศ์ แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ ได้รับพระราชทานวิสุงคาม เมื่อ พ.ศ. 2400 และได้รับพระราชทานนามเป็นภาษาอนัมนว่า “ซึก ต้า ฮึง เกวีก โผ เพ็อก ต้อ” หรืออนัมนเรียกว่า “จ้าว โผ เพ็อก” และภาษาจีนเรียกว่า “โผว ฮอก หยี่” มีพระมหาคณานัมนธรรมปัญญาธิวัตร (เจริญ กีนเจี๊ว) อดีตเจ้าอาวาสเจ้าคณะใหญ่อนัมนิกาย ภายในอุโบสถประดิษฐานพระศากยมุนีพุทธเจ้า (เส็กเกียยูไลฮุก) ด้านข้างอุโบสถมีเจดีย์รูปทรง 5 เหลี่ยม

สูง 7 ชั้น ภายในบรรจุอัฐิของพระเจริญราชชน คุณหญิงอิม คุณนายชีว พระยาโชฎ๊กกราช เศรษฐี ตระกูลเลาเศณษฐี และตระกูลเกษมศรี

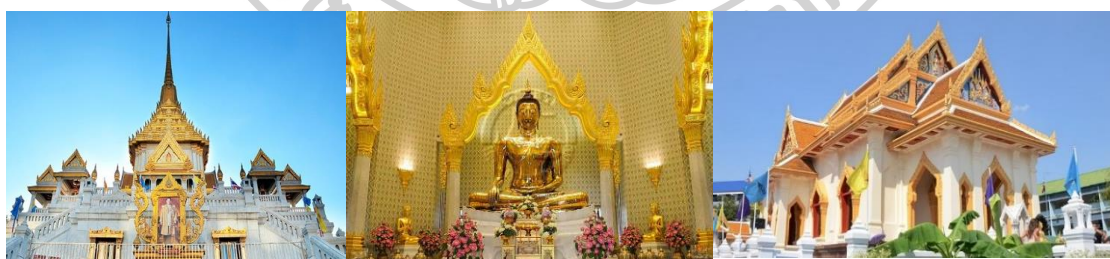


ภาพที่ 15 ภาพวัดกุศลสมาคร

ที่มา : https://www.jeenthainews.com/china-news/68980_20230302

4.4.5.3. วัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหาร

วัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหารเดิมชื่อ “วัดสามจีน” ตั้งอยู่บนถนนตรีมิตร แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ เป็นวัดที่อยู่ในกลุ่มพระอาราม ในปี พ.ศ. 2477 ผู้รักษาการเจ้าอาวาสพระมหากิม สุวรรณชาติ ได้ริเริ่มปรับปรุงวัด ถัดมาในปี พ.ศ. 2480 ได้รับอนุมัติจากมหาเถรสมาคมให้ปรับปรุงวัดอีกครั้ง และในปี พ.ศ. 2482 เปลี่ยนชื่อเป็น “วัดไตรมิตรวิทยาราม” ซึ่งมีความหมายว่า “เพื่อน 3 คนร่วมกันสร้างวัด” ซึ่งประกอบด้วยวัดเป็นที่ตั้งของโรงเรียนปริยัติธรรมและโรงเรียนไตรมิตรวิทยาลัยของรัฐบาลที่อยู่ภายในบริเวณวัด มีสมเด็จพระราชาคณะ 2 รูป และเจ้าคณะใหญ่ 2 คน คือ สมเด็จพระพุฒาจารย์ (สนิท ชวนปญฺโญ) ป.ธ. 9 เจ้าคณะใหญ่หนตะวันออกและสมเด็จพระมหารัชมงคลมุนี (ธงชัย ธมมธโช) ป.ธ. 6 เจ้าคณะใหญ่หลวงหนกกลาง



ภาพที่ 16 ภาพวัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหาร

ที่มา : <https://mgronline.com/travel/detail/9530000007981>

4.4.5.4. วัดสัมพันธวงศารามวรวิหารหรือ “วัดเกาะ”

เดิมวัดราชภูร์มีนามว่า วัดเกาะ ซึ่งเป็นวัดเก่าแก่ตั้งแต่ก่อนสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี โดยในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช พระองค์ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระบรมวงศานุวงศ์บุรณปฏิสังขรณ์วัดต่าง ๆ วัดเกาะนั้นทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระสัมพันธวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงพิทักษมนตรี

ดำเนินการบูรณปฏิสังขรณ์ใหม่ทั้งวัด โดยในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างใหม่และเปลี่ยนชื่อเป็น วัดสัมพันธวงศารามวรวิหาร โดยมีนามว่า “วัดเกาะแก้วลังการาม” ตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ โดยภายในประดิษฐานพระประธาน 2 องค์ มีนามว่า พระพุทธรูปราศภทศพลและพระพุทธรูปศรีสุทิสัมพันธ์



ภาพที่ 17 ภาพวัดสัมพันธวงศารามวรวิหารหรือ วัดเกาะ

ที่มา : <https://www.wongnai.com/reviews/e960089dd77e4a0b9fe87459eff76b2e>

4.4.5.5. วัดปทุมคงคาราชวรวิหาร

วัดปทุมคงคาราชวรวิหารเป็นวัดโบราณที่มีตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา มีอาณาเขตและอุปการวัดกว้างขวาง โดยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกเริ่มแรกสร้างรัตนโกสินทร์ เห็นว่าเมืองธนบุรีซึ่งอยู่ฝั่งตะวันตกนั้นแคบป้องกันศัตรูได้ยาก อีกทั้งพระราชานิเวศน์มณเฑียรสถานนั้นก็ขยับขยายไม่ได้เพราะตั้งอยู่ในเขตวัดแจ้งหรือ(วัดอรุณราชวราราม)และวัดท้ายตลาดหรือ(วัดโมลีโลกยาราม) ส่วนฝั่งตะวันออก(ฝั่งพระนคร) เป็นชัยภูมิที่ดีเป็นแหลมมีลำแม่น้ำเป็นขอบเขตกว่าครึ่ง ถ้าตั้งพระนครข้างฝั่งตะวันออกถึงข้าศึกยกมาติดชานพระนครก็พอจะสู้และป้องกันได้ง่ายกว่าฝั่งตะวันตก แต่ว่าเป็นกลุ่มอยู่บ้าง จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้พระยาธรรมาธิกรณ์หรือ(บุญรอด บุญรัตนพันธ์) กับพระวิจิตรนาวิ เป็นแม่กองคุมช่างและไพร่ไปกับที่สร้างพระนครใหม่ ตรงบริเวณฝั่งตะวันออกและซึ่งสร้างพระราชวังใหม่และเสนาหลักเมืองนั้นเป็นที่ของพระยาราชเศรษฐีกับคนจีนได้อาศัยตั้งบ้านเรือนอยู่ก่อน จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้ย้ายไปตั้งบ้านเรือนที่สวนตั้งแต่คลองวัดสามปลื้มหรือ(วัดจักรวรรดิราชาวาส) จนถึงคลองวัดสำเพ็ง(วัดปทุมคงคา) ขณะที่พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ใ้กับพระยาราชเศรษฐีและชาวจีนย้ายมาตั้งเคหสถานกันใหม่เห็นว่า วัดสำเพ็ง(วัดปทุมคงคา) มีอยู่แล้วเป็นวัดโบราณที่มีมานานและเป็นวัดที่ชำรุดทรุดโทรมอย่างมาก สมเด็จพระอนุชาธิราชเจ้า กรมพระราชวังบวรสุรมหาสิงหนาท จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้ซ่อมแซมใหม่ทั้งวัด ดังปรากฏเรื่องในพระราชพงศาวดารว่า “ทรงปฏิสังขรณ์ซ่อมแซมของเก่า” คือ วัดสำเพ็งเมื่อเสร็จแล้วทรงอุทิศถวายสมเด็จพระบรมชนกาธิราชเจ้า ภายหลังที่กรมพระราชวังบวรสุรมหาสิงหนาททรง

ปฏิสังขรณ์และสร้างเสร็จแล้ว เห็นเดิมมีชื่อ วัดสำเพ็ง ที่ตั้งตามชื่อถนนหน้าวัด ต่อมาสมัยรัชกาลที่ 1 ทรงพระราชทานนามใหม่ว่า “วัดปทุมคงคา”

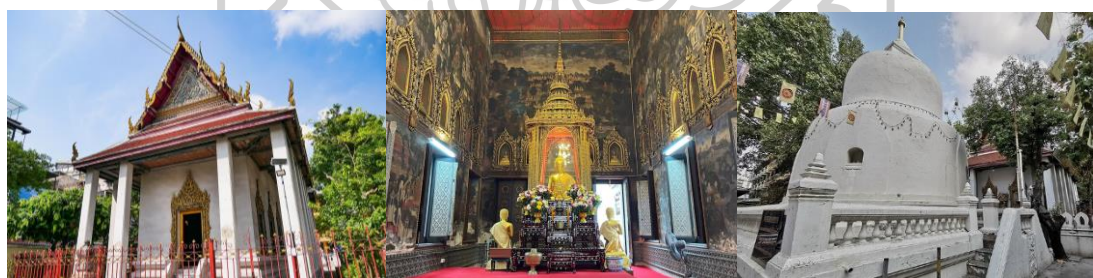


ภาพที่ 18 ภาพวัดปทุมคงคาราชวรวิหาร

ที่มา : <http://www.dhammathai.org/watthai/bangkok/watpathumkhongkha.php>

4.4.5.6. วัดกันมาตุยาราม

วัดกันมาตุยารามสร้างขึ้นรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2407 โดยนางกลีบ สาครวาสี ผู้เป็นบุตรสาวของยายแพ่งผู้เป็นเจ้าของโรงโสมณีในย่านสำเพ็งเป็นผู้อุทิศทรัพย์สินและที่ดินสร้างเป็นวัดคณิกาผล ที่อยู่ใกล้ด้านฝั่งถนนพลับพลาไชยและได้อุทิศสวนดอกไม้สร้างเป็นวัดขึ้นมา ต่อมาบุตรของนางกลีบ คือ พระตรุณรักษา (กั้น สาครวาสี) ได้ถวายตัวเป็นมหาดเล็กในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อสร้างวัดเสร็จ นางกลีบได้น้อมเกล้าฯ ถวายจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า “วัดกันมาตุยาราม” เป็นวัดราษฎร์ขนาดเล็ก สังกัดธรรมยุติกนิกาย หมายถึง วัดที่มารดาของนายกันเป็นผู้สร้างวัดแห่งนี้เนื่องจากวัดค่อนข้างคับแคบ ปุชนิยมสถานสำคัญมีเจดีย์ทรงระฆังคว่ำแบบลังกาสร้างเลียนแบบธัมเมกขสถูปในประเทศอินเดีย

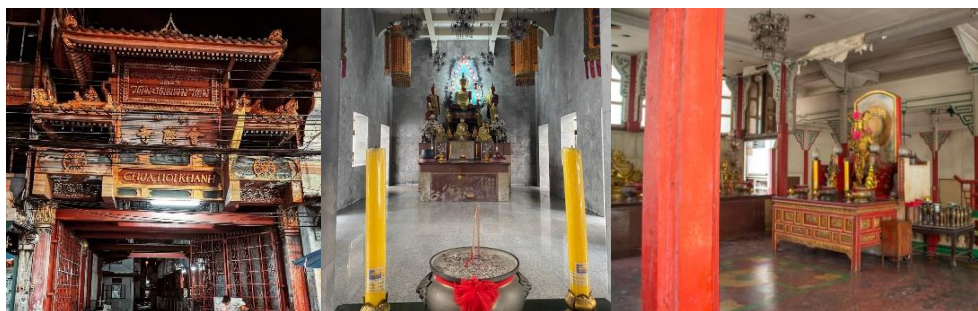


ภาพที่ 19 ภาพวัดกันมาตุยาราม

ที่มา : https://www.silpa-mag.com/history/article_103496

4.4.5.7. วัดมงคลสมาคม (โห่ยคั่นต้อ)

วัดมงคลสมาคมหรือวัดญวนแปลงนามเป็นวัดฝ่ายมหายานสร้างในสมัยกรุงธนบุรี ในปีพ.ศ. 2319 เป็นวัดสังกัดคณะสงฆ์อนัมนิกาย ตั้งอยู่บริเวณหลังวัดบูรพาภิรมย์ ต่อมามีการสร้างถนน พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดให้ทำผาติกรรมอย่างวัดไทย และพระราชทานที่ดินริมถนนแปลงนาม เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ ให้สร้างวัดมงคลสมาคม



ภาพที่ 20 ภาพวัดมงคลสมามคม (โห่ยคั่นตือ)

ที่มา : <https://www.blockdit.com/posts/644cadfc8cbc0da95f1985b2>

4.4.5.8. ศาลเจ้ากวนอูและเทพเจ้าม้า

ศาลเจ้ากวนอูสร้างโดย พระยาอาชาชาติ (เจ้าพระยาคลัง) หรือเฉินอี่ซาน ซึ่งเดินทางไปราชการที่ประเทศจีนกลับมาได้นำวัสดุก่อสร้างกลับมาสร้างศาลเจ้าแห่งนี้ เพื่อเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจชาวจีนที่อยู่ประเทศไทยในสมัยนั้น โดยศาลเจ้าสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2522 ถัดมามีการขยายชอยอิสรานภาพให้กว้างและมีการบูรณะซ่อมแซมศาลเจ้ากวนอูให้ดีขึ้นกว่าเดิม ต่อมาม้าเส็กเทาของกวนอู หรือเจ้าพ่อม้าสร้างขึ้นโดย พล.ต.ต.พระยาคทาธรบดีสีหราชบาลเมือง (เทียบ อัครวิทย์) จึงได้เกิดตระกูลเบ๊ หรือ หม่า ตามภาษาจีนกลางมีความหมายว่า ม้า



ภาพที่ 21 ภาพศาลเจ้ากวนอูและเทพเจ้าม้า

ที่มา : <https://www.blockdit.com/posts/644cadfc8cbc0da95f1985b2>

4.4.5.9. ศาลเจ้าแม่กวนอิม หรือ มูลนิธิเทียนฟ้า

ศาลเจ้าแม่กวนอิมสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2445 หรือที่เรียกกันว่า เทียนฮั่วอูยอี่ จากการรวมพ่อค้าชาวจีนทั้ง 6 คน คือ นายโจ้วเหมียวจ้วน (จินล่าซ่า), นายเล่ากั๊ปปี้ (พระยาภักดีภักทรากร), นายกอกฮุยเจี๊ยะ, นายเหล่าซอเมี่ยง (พระเจริญราชชน), นายเฮ่งจิว และนายเตี้ยเก็งซำ(หลวงโสภณเพชรรัตน์) เกิดการร่วมแรงร่วมใจ พ่อค้าชาวจีน และประชาชนในการรวบรวมเงินสมทบทุนในการจัดซื้อที่ดิน 2 ไร่ 2 งาน 49 ตารางวาบริเวณเขตสัมพันธวงศ์ ถนนเยาวราช เป็นจำนวนเงิน 52,000 บาท เพื่อตั้งเป็นโรงพยาบาลและมูลนิธิโรงพยาบาลเทียนฟ้าในปัจจุบัน ส่วนเจ้าแม่กวนอิม สันนิฐานได้ว่าสร้างขึ้นในสมัยราชวงศ์ซ่ง เมื่อประมาณ 800 – 900 ปีที่ผ่านมา สร้างด้วยไม้แกะสลักเป็นศิลปะแบบราชวงศ์ถัง ถูกอัญเชิญมาจากประเทศจีนเมื่อปี พ.ศ. 2501 ประดิษฐานที่มูลนิธิเทียนฟ้า เพื่อให้สักการบูชา



ภาพที่ 22 ภาพศาลเจ้าแม่กวนอิม หรือ (มูลนิธิเทียนฟ้า)

ที่มา : <https://travel.trueid.net/detail/0d4RWK8qKxpk>

4.4.5.10. ศาลเจ้าเล่งบ้วยเอี้ยะ

ศาลเจ้าเล่งบ้วยเอี้ยะสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 3 ภายในศาลเจ้าประกอบด้วยแท่นบูชาเล่งบ้วยเอี้ยะหรือเทพเจ้ามังกรเป็นประธาน โดยมีฝั่งซ้ายเป็นแท่นบูชาเทพเจ้ากวนอูและฝั่งขวามือเป็นแท่นบูชาพระแม่สุวรรณค์ มีเสาเป็นมังกรล้อมพัน ฝั่งประตูขวาเป็นที่ตั้งระฆังโบราณที่สร้างมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์จักรพรรดิเต๋ากวง แห่งราชวงศ์ชิง สถาปัตยกรรมเป็นแบบจีนด้านหลังคาเป็นมังกรหันหน้าเข้าหากันปูด้วยกระเบื้องเคลือบสีและมีศาลเจ้ากลุ่มแต่จิวตั้งอยู่ภายในซอยเจริญกรุง 16 หรือตรอกอิศรานุกาภาพที่เชื่อมต่อกับซอยเยาวราช 6



ภาพที่ 23 ภาพศาลเจ้าเล่งบ้วยเอี้ยะ

ที่มา : <https://www.thailibrary.in.th/2022/02/25/leung-buai-ia-shrine/>

4.4.5.11. ศาลเจ้าเล่าปุนเถ้ากง

ศาลเจ้าของชาวจีนแต่จิวที่มีอายุมากกว่า 200 ปี ที่เกิดจากความเชื่อและต้องการที่ยึดเหนี่ยวที่ชาวจีนที่อพยพมาจากประเทศจีนมายังท่าหน้าทรงวาดซึ่งเดิมเป็นท่าน้ำที่ใช้ในการติดต่อซื้อขายสินค้ากับชาวต่างชาติ โดยชาวจีนต้องการสร้างขวัญและกำลังใจในการทำงานในที่ไม่ใช่บ้านเกิดของตนเอง จึงได้สร้างศาลเจ้าเพื่อเคารพบูชาขอให้อำนาจสิ่งศักดิ์สิทธิ์ปกป้องคุ้มครองในการดำรงใช้ชีวิต และขอให้กิจการค้าชาวจีนแต่จิวผ่านไปด้วยดี เนื่องจากแต่ก่อนประเทศจีนนั้นมีความลำบากอย่างมาก จึงต้องการที่ยึดเหนี่ยวนับถือจากเทพเจ้า เพราะเชื่อว่าคุ้มครองและช่วยเหลือเมื่อต้องเผชิญกับอุปสรรคหรือปัญหาต่าง ๆ จึงเปรียบเสมือนกำลังใจที่ทำให้เกิดความมุ่งมั่นอดทนต่ออุปสรรคต่าง ๆ โดยศาลเจ้าตั้งอยู่ที่ 833 ซอยอิศรานุกาภาพ ถนนทรงวาด เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ



ภาพที่ 24 ภาพศาลเจ้าเล่าปุนเถ่ากง

ที่มา : <https://mgonline.com/travel/detail/965000072707>

4.4.5.12. ศาลเจ้ากวางตุ้ง

ศาลเจ้ากวางตุ้ง ได้จดทะเบียนทางราชการเป็นศาสนสถานวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2463 ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้รวมตัวกันจัดตั้งสมาคมอย่างไม่เป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2420 จากชาวจีนที่อพยพมาจากจีนแผ่นดินใหญ่จากมณฑลกวางตุ้ง (กวางเจ้าหรือกวางสิว) โดยมีชื่อเรียกสมาคมว่า ศาลากว๋องสิว (บ้านพักของชาวกวางตุ้ง) เป็นสถานที่พบปะสังสรรค์เป็นสมาคมที่คอยช่วยเหลือชาวจีนที่มาจากมณฑลกวางตุ้ง หลังจากนั้นจึงก่อตั้งเป็นสมาคมการกุศลที่มีคณะกรรมการชาวจีน ต่อมาในปี พ.ศ. 2423 ได้ร่วมกันสร้างศาลเจ้าขึ้นมาและได้มีการนำวัสดุจากจีนเพื่อก่อสร้างและศิลปกรรมตกแต่งศาลเจ้ากวางตุ้งแบบจีนตามประเพณีโบราณ เช่น เส้าหิน บันไดหิน สิ่งโตหิน มังกรดินเผา กระเบื้องมุงหลังคา ฯลฯ เพื่อนำมาประกอบที่ประเทศไทย



ภาพที่ 25 ภาพศาลเจ้ากวางตุ้ง

ที่มา : <https://today.line.me/th/v2/article/M1gLnV>

4.4.5.13. ศาลเจ้าเซี่ยอังกง

ศาลเจ้าเซี่ยอังกง หรือ (เจิ้งหวงเมี่ยว) ศาลเจ้าหลักเมืองสำเพ็งที่ตั้งอยู่บริเวณชุมชนมิตรชัยภูมิหรือตึกสิบห้อง ตรอกชัยภูมิ ซอยวานิช 1 ที่มีความสำคัญต่อชาวจีนภายในย่านสำเพ็ง โดยสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2449 สมัยรัชกาลที่ 5 พระราชทานเพื่อสร้างอาคารตึกแถวในตรอกแดงและแบ่งที่ดินให้กับศาลเจ้าเพื่อประดิษฐานองค์เจ้าหลักเมืองที่อัญเชิญมาจากประเทศจีน มีลักษณะเป็นเทวรูปที่ตกแต่งแบบขุนนางจีนมีเทพบริวารขนบชาวยุโรป โดยมิตติในการตั้งศาลเจ้าหลักเมืองในประเทศจีนที่ว่า ในการจัดตั้งต้องอยู่บริเวณข้างกำแพง

เมืองหรือคูเมืองโดยชื่อศาลเจ้าเซี่ยอั้งกง มีความหมายว่า เซี่ยหรือเฉิง หมายถึง กำแพงเมือง
อั้งหรือหวง หมายถึง คูคลองที่ล้อมรอบกำแพงเมือง



ภาพที่ 26 ภาพบรรยากาศศาลเจ้าเซี่ยอั้งกง

ที่มา : <https://www.facebook.com/100064564157217/posts/2369952719883823/>

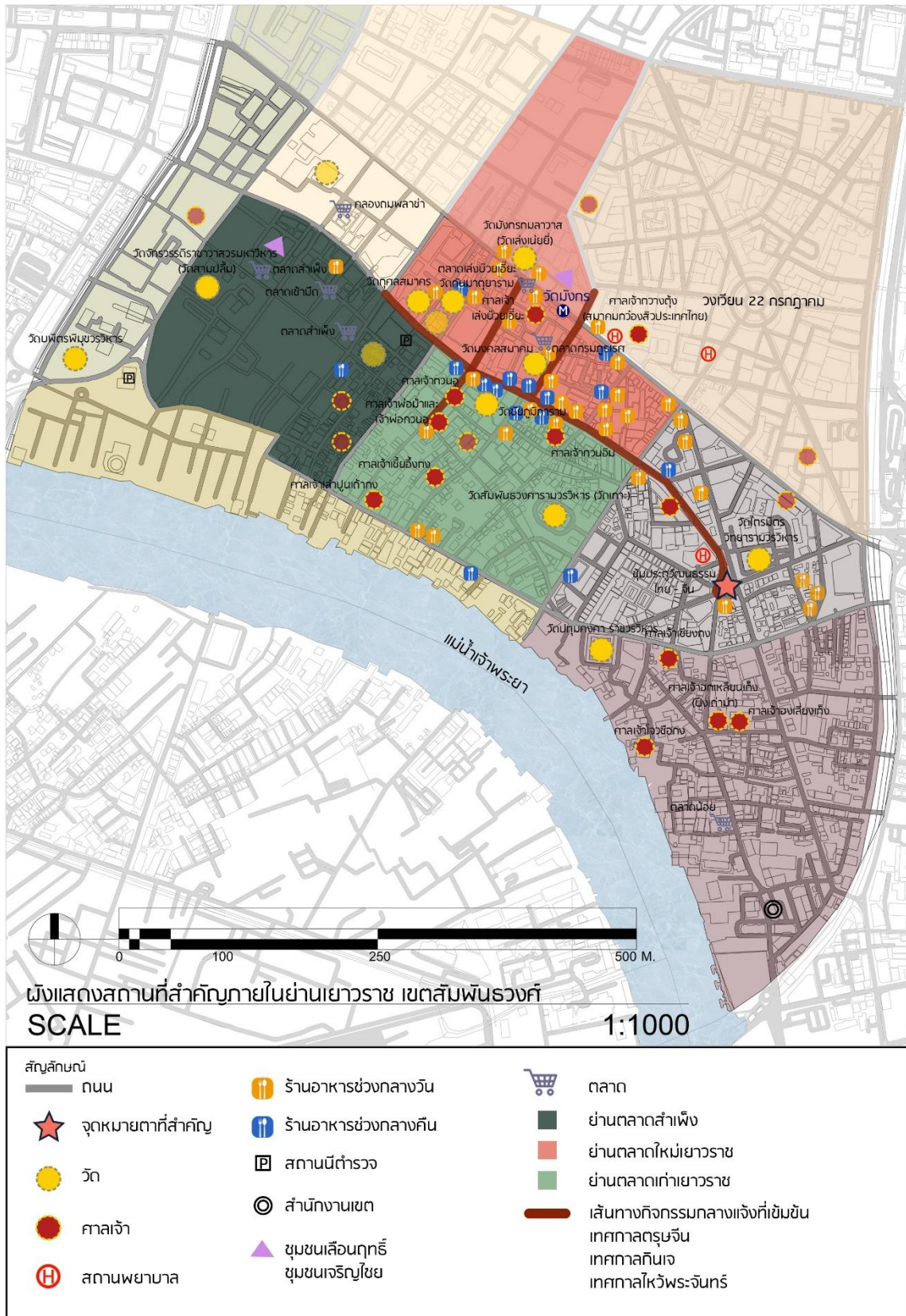
4.4.5.14. ชุมประตุนเฉลิมพระเกียรติ

ชุมประตุนเฉลิมพระเกียรติหรือชุมประตูวัฒนธรรมไทย - จีน ที่ตั้งอยู่บริเวณวงเวียน
โอเดียน ส่วนเริ่มต้นของถนนเยาวราชที่เปรียบเสมือนหัวมังกร สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2542 เนื่อง
ในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ทรงเจริญพระ
ชนมพรรษา 6 รอบ โดยมีบริษัท ห้างร้าน ประชาชน และหน่วยงานราชการได้ร่วมแรงร่วมใจ
ในการจัดสร้างชุมประตูแห่งนี้ขึ้นเพื่อถวายเป็นราชสดุดีแด่พระองค์และเป็นสัญลักษณ์ของไซ
น่าวาหนัน โดยได้รับการออกแบบโดยช่างผู้ชำนาญด้านศิลปกรรมจากจีน ที่รวมเอา
สถาปัตยกรรมและประติมากรรมผสมผสานเข้าด้วยกัน ส่วนประกอบด้วย ยอดหลังคาชุม
ประตูประกอบด้วยมังกร 2 ตัว ชูตราสัญลักษณ์ “พระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา
ชนมพรรษา 6 รอบ ในวันที่ 5 ธันวาคม 2542” และทองคำบริสุทธิ์หนัก 99 บาท ที่หุ้มพระ
ปรมาภิไธยย่อ ภปร. หมายถึง ชาวไทยเชื้อสายจีนที่เกิดทุนองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
ไว้เหนือเกล้า



ภาพที่ 27 ภาพชุมประตุนเฉลิมพระเกียรติ

ที่มา : <https://n9.cl/m24g5>



ภาพที่ 28 ผังแสดงสถานที่สำคัญและกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์

4.4.6. เส้นทางการสัญจรทางเท้า

ระบบโครงข่ายทางเท้าภายในย่านเยาวราช ที่มีลักษณะทางกายภาพและลักษณะการใช้งานทางเท้า 2 ประเภท คือ ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรม ทางเท้าเพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่เชื่อมต่อระหว่างย่านเยาวราชและเมืองให้กับผู้ใช้งานโดยทางเท้าสามารถแบ่งออกได้ เช่น ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมที่ครอบคลุมพื้นที่วิจัยและที่มีลักษณะเด่นที่สุดภายในย่านเยาวราชและผสมผสานกันไปตามเส้นทางถนนที่มีความหลากหลายกิจกรรมที่เกิดขึ้น โดยแบ่งออก ดังนี้

4.4.6.1. ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมถนนสายหลักที่มีถนนและฟุตบอลบาท

ทางเท้าที่มีการใช้สัญจรอย่างมากในทุกช่วงเวลาและมีกิจกรรมหลากหลายปรับเปลี่ยนตามช่วงเวลาโดยมีถนนสายหลัก คือ ถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ที่มีผู้ใช้งานในการสัญจรผ่านไปมาและทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรม

4.4.6.2. ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมถนนและฟุตบอลบาทเสมอกัน

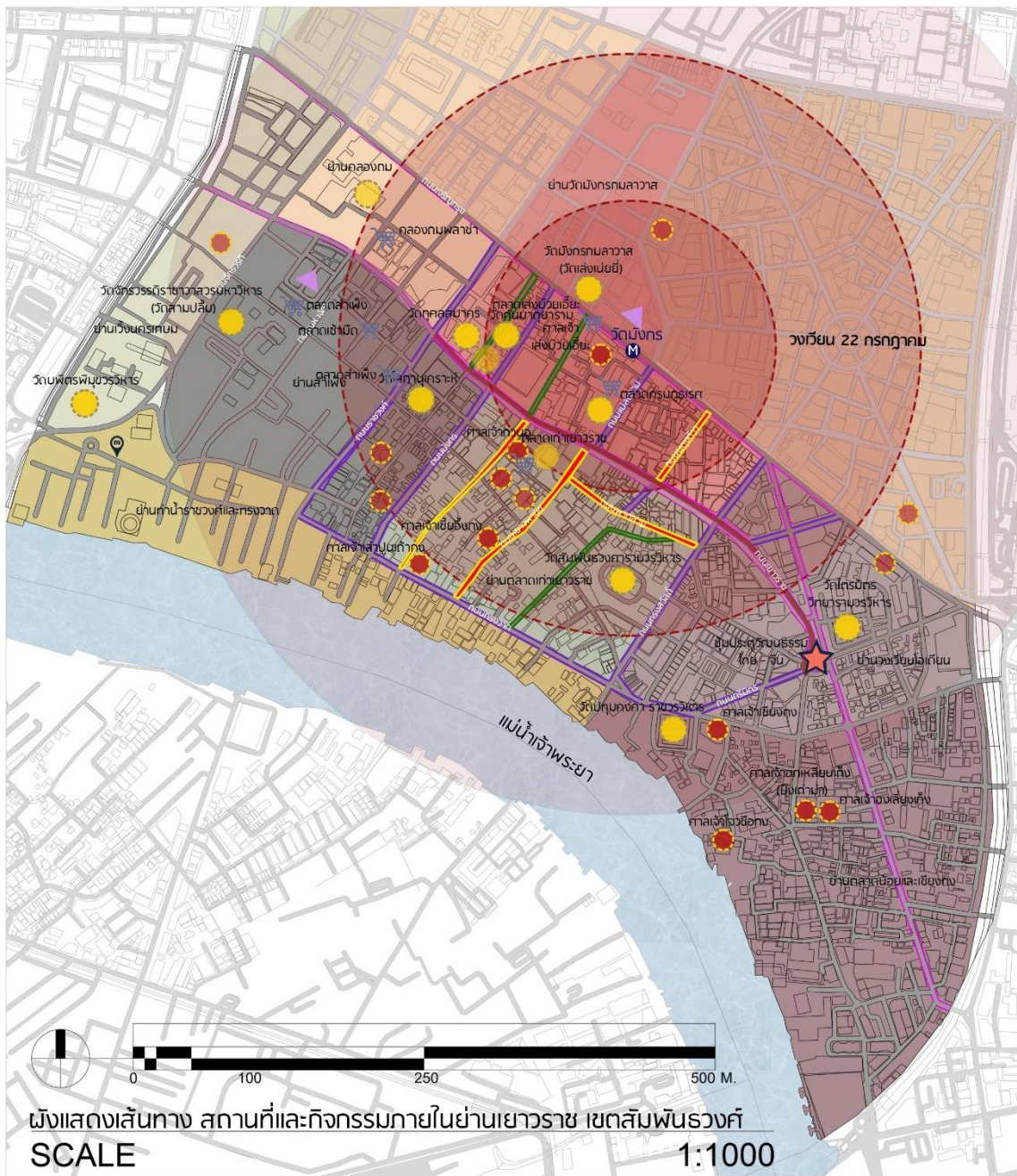
ทางเท้าที่มีการสัญจรร่วมกันทั้งถนนและทางเท้าในเวลาเดียวกัน แต่เนื่องจากมีการค้าขายที่มีการผ่อนผันตามประกาศของกรุงเทพมหานคร ด้วยเส้นทางที่สามารถให้รถผ่านเข้าได้นั้นทำให้การสัญจรไปมาเกิดความแออัดและหนาแน่นในช่วงเวลาที่มีรถยนต์ผ่านมายังเส้นทางนี้

4.4.6.3. ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมถนนสายรองที่มีถนนและฟุตบอลบาท

ทางเท้าที่มีการสัญจรที่แยกกันอย่างชัดเจนทั้งถนนและฟุตบอลบาททางเท้าถนนสายรองที่มีความต่อเนื่องจากถนนสายหลัก ถนนสายย่อย สามารถรองรับการสัญจรบนทางเท้าได้อย่างคล่องตัว มีจุดเปลี่ยนถ่ายเส้นทางการสัญจรที่รองรับ และมีการตัดผ่านที่ผ่านสถานที่สำคัญต่าง ๆ

4.4.6.4. ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมถนนสายย่อย ตรอก ซอย ทางลัดที่ไม่มีฟุตบอลบาท

ทางเท้าที่มีการสัญจรในการเปลี่ยนถ่ายเส้นทางการสัญจรและเส้นทางลัดเลาะตามตรอก ซอย เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ถนนสายรอง ที่สามารถเปลี่ยนถ่ายเส้นทางการสัญจรได้อย่างคล่องตัวเนื่องจากมีซอยสามารถเดินและใกล้กับจุดต่าง ๆ ภายในย่านเยาวราช



สัญลักษณ์			
ถนน		วัด	
ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมที่มีถนนและฟุตบาทเสมอกัน		ศาลเจ้า	
ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมถนนสายหลักที่มีถนนและฟุตบาท		ชุมชนเลื่อนฤทธิ์ / ชุมชนเจริญไชย	
ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมถนนสายรองที่มีถนนและฟุตบาท		ตลาด	
ทางเท้าเพื่อการพาณิชย์กรรมตรอก ซอย เพื่อการเปลี่ยนถ่าย การสัญจร และทางเดินสัดที่ไม่มีถนนและฟุตบาท		ระยะรัศมี 250 ม. จากสถานี MRT วัดมังกร	
ขอบเขตการศึกษา		ระยะรัศมี 500 ม. จากสถานี MRT วัดมังกร	
จุดหมายที่สำคัญ		ระยะรัศมี 800 ม. จากสถานี MRT วัดมังกร	

ภาพที่ 29 ผังแสดงเส้นทางเดินเท้า สถานที่ และกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์

4.4.7. ความหนาแน่นในการใช้งานสถานที่และกิจกรรม

ความหนาแน่นการใช้งานพื้นที่เปิดโล่งที่มีกิจกรรม เทศกาลวันสำคัญ และการใช้งานแต่ละช่วงเวลาที่แตกต่างกันตามสถานที่ต่าง ๆ ภายในย่านเยาวราช ที่มีความหนาแน่นโดยมีเส้นทางที่เกิดกิจกรรมและผู้ใช้งานที่แตกต่างกันตามจุดมุ่งหมายของผู้ใช้งานทั้งทางเท้าและการจราจรโดยแบ่งตามช่วงเวลาที่ได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามในช่วงเวลาต่าง ๆ ดังนี้

4.4.7.1. ช่วงเวลาเช้า 7:00 – 9:00

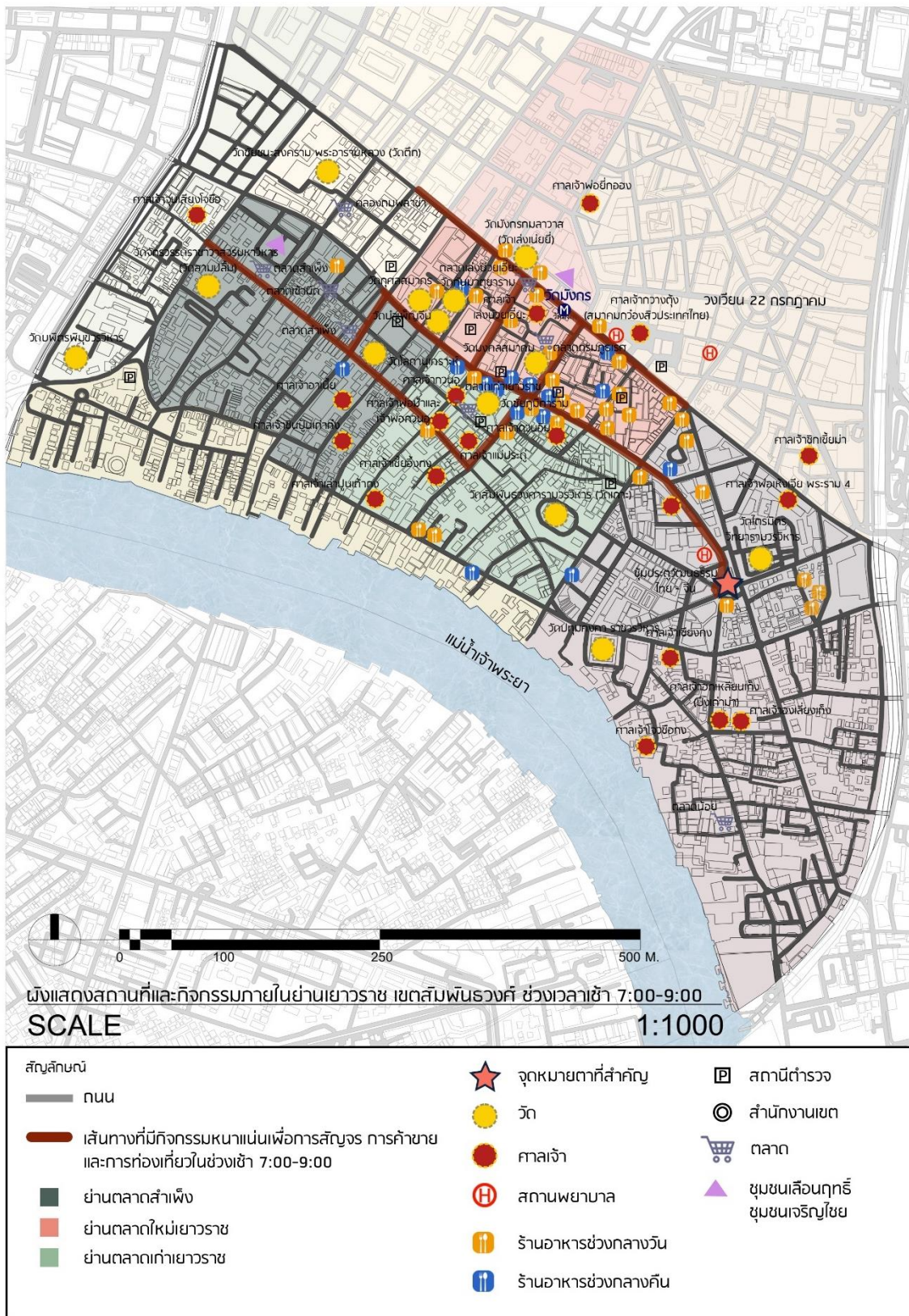
จากการสำรวจและเก็บข้อมูลนั้น ในช่วงเวลาเช้านั้นมีการใช้เส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างย่านที่เชื่อมต่อไปยังเมืองและกิจกรรมระหว่างวันนั้น มีการใช้งานที่มีความหนาแน่นทั้งถนนและทางเดินเท้าในการใช้งานทั้งถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย ตรอก ซอย โดยมีเส้นทางเจริญกรุง ถนนเยาวราชที่เป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมไปยังย่านและเมืองต่าง ๆ และมีการใช้งานทางเท้าที่ในกิจกรรมต่าง ๆ เช่น สัญจรผ่านไปมา ชื้อ - ขายสินค้า ชื้อของอุปโภค - บริโภค และจุดนัดพบ ที่มีผู้ใช้งานหนาแน่นในช่วงเวลาเช้านี้ ทั้งถนนและทางเท้าในการสัญจรไปยังจุดหมาย

4.4.7.2. ช่วงเวลากลางวัน 11:00 – 15:00

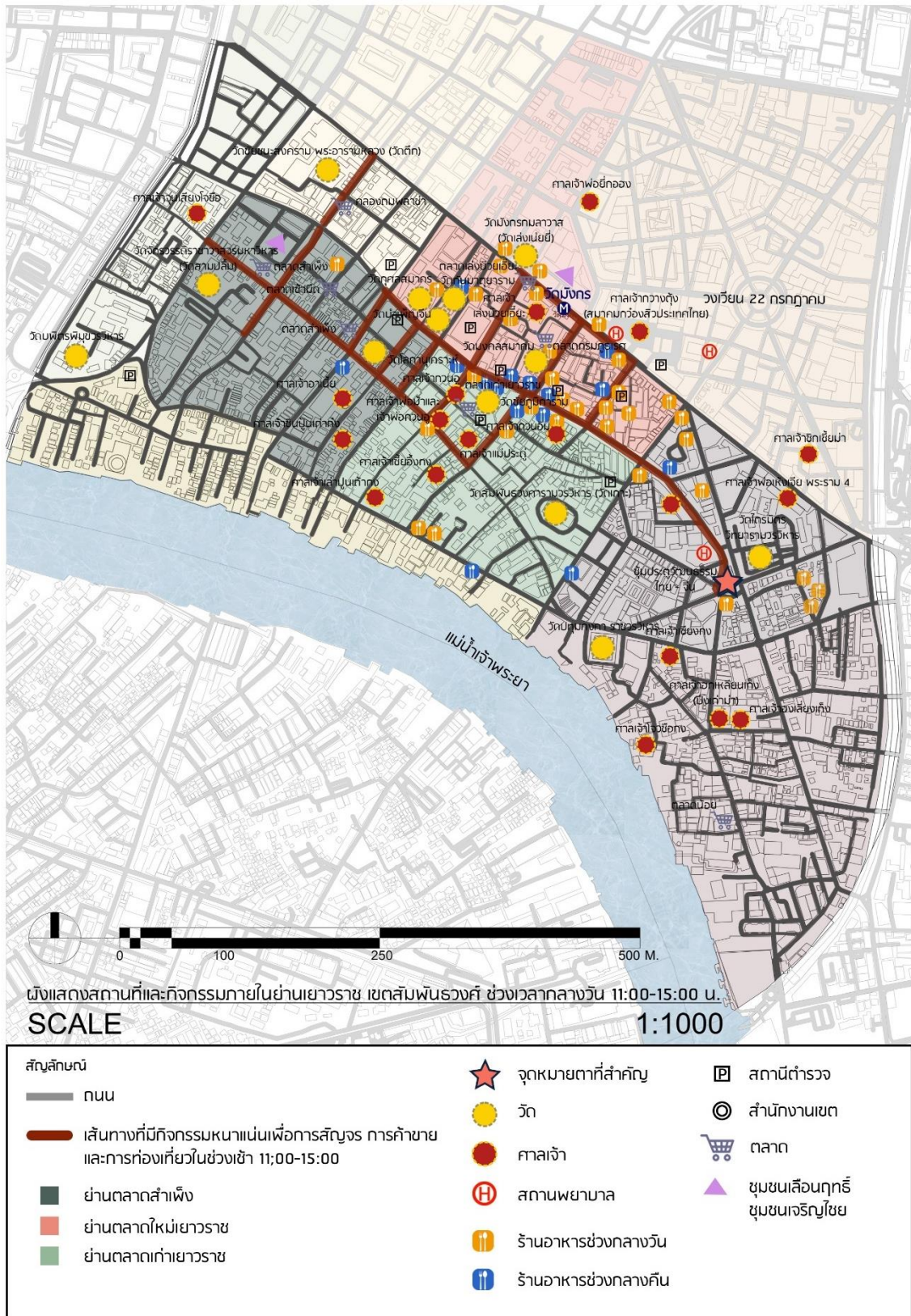
จากการสำรวจและเก็บข้อมูลนั้น ในช่วงเวลากลางวันที่มีการใช้เส้นทางถนนและทางเท้าในการสัญจรมายังพื้นที่ภายในย่านเยาวราชในการใช้งาน เช่น ชื้อ - ขายสินค้า ชื้อของอุปโภค - บริโภค จุดนัดพบ และสัญจรผ่านไปมา โดยเส้นทางที่มีผู้ใช้งานทั้งถนนและทางเท้ามีความหลากหลายในการใช้งานทั้งถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย ตรอก ซอย ที่เชื่อมโยงให้กับย่านเยาวราช โดยมีเส้นทางถนนสายหลักคือถนนเยาวราชที่คอยขับเคลื่อนให้กับย่านและมีถนนสายรองที่รองรับการจราจรให้กับถนนเยาวราชโดยมีถนนทรงสวัสดิ์ ถนนแปลงนาม ถนนมังกร และถนนราชวงศ์ ในการรองรับ

4.4.7.3. ช่วงเวลาเย็น - ค่ำ 17:00 – 21:00

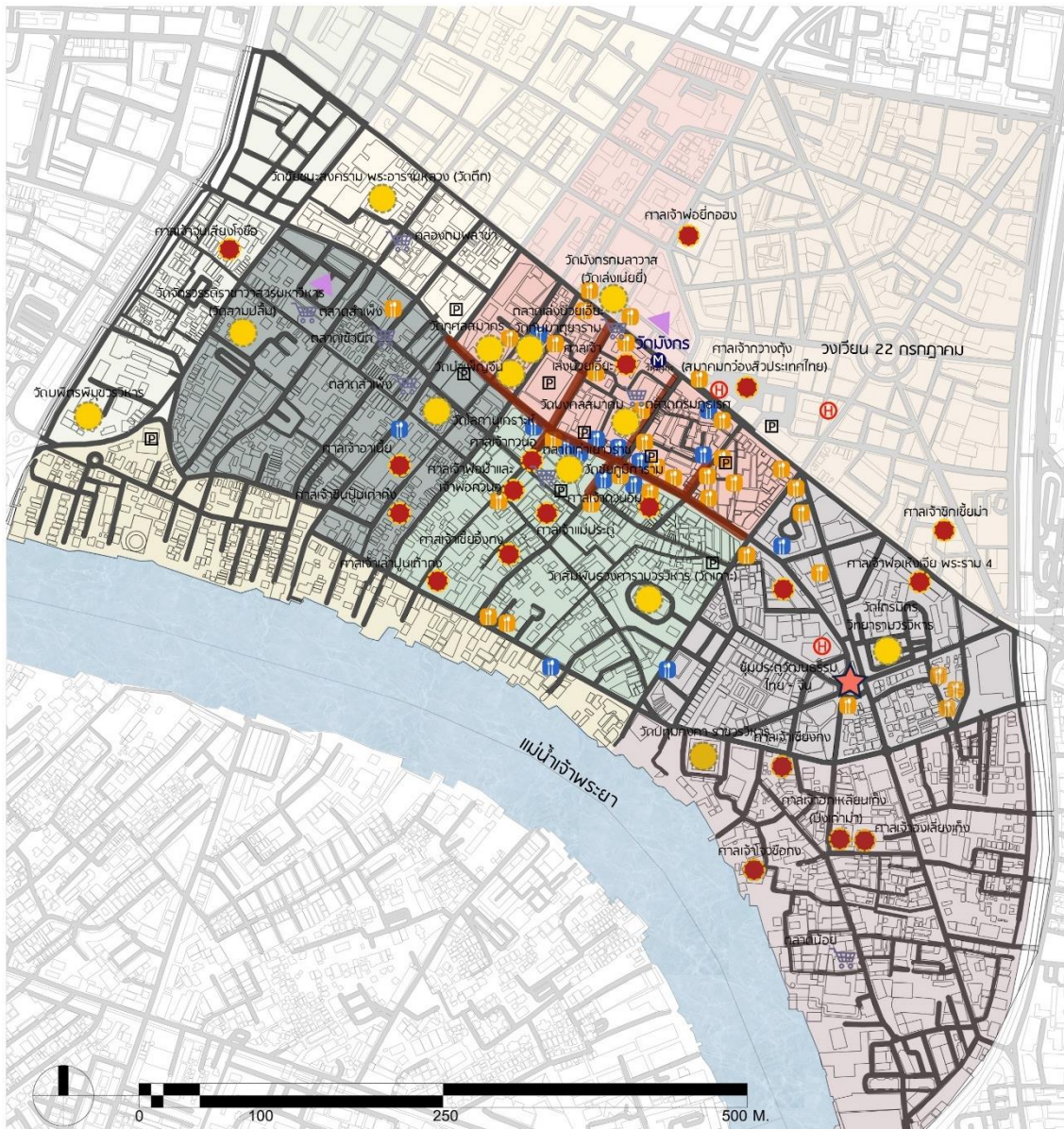
จากการสำรวจและเก็บข้อมูลนั้น ในช่วงเวลาเย็น - ค่ำ มีการปรับเปลี่ยนกิจกรรมการใช้งานภายในพื้นที่ทางเท้าขยายลงสู่ถนนโดยมีการใช้งาน 1 ช่องการจราจร ทั้ง 2 ฝั่งถนนเยาวราชโดยเริ่มตั้งแต่ช่วงถนนทรงสวัสดิ์ถึงถนนราชวงศ์ ทำให้เกิดการจราจรที่หนาแน่นถึงหนาแน่นมากในช่วงเวลานี้ทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง ที่มีผู้ใช้งานและกิจกรรมที่หนาแน่นในการ สัญจรผ่านไปมา ชื้อของอุปโภค - บริโภค



ภาพที่ 30 ผังแสดงความหนาแน่นเส้นทางกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเช้า 7:00 – 9:00 น.



ภาพที่ 31 ผังแสดงความหนาแน่นเส้นทางกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลากลางวัน 11:00 –15.00 น.



ผังแสดงสถานที่และกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ ช่วงเวลาเย็น-ค่ำ 17:00-21:00 น.

SCALE 1:1000

สัญลักษณ์	★ จุดหมายที่สำคัญ	📍 สถานีตำรวจ
— ถนน	🟡 วัด	🏢 สำนักงานเขต
— เส้นทางที่มีกิจกรรมหนาแน่นเพื่อการสัญจร การถ่ายภาพ และการท่องเที่ยวในช่วงเช้า 17:00-21:00 น.	🔴 ศาลเจ้า	🛒 ตลาด
■ ย่านตลาดสาเหิง	🏥 สถานพยาบาล	👤 ชุมชนเสือนฤกธี
■ ย่านตลาดใหม่เยาวราช	🍽️ ร้านอาหารช่วงกลางวัน	👤 ชุมชนเจริญไชย
■ ย่านตลาดเก่าเยาวราช	🍽️ ร้านอาหารช่วงกลางคืน	

ภาพที่ 32 ผังแสดงความหนาแน่นเส้นทางกิจกรรมภายในย่านเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ช่วงเวลาเย็น-ค่ำ 17:00 – 21:00 น.

4.4.8. การประมวลผลข้อมูลจากการสำรวจด้วยแบบสอบถาม

การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินลักษณะของพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะภายในย่านเยาวราช เก็บข้อมูลการใช้งานและทัศนคติของผู้ใช้งานทางเดินเท้าบริเวณถนนเยาวราช ซึ่งลักษณะแบบสอบถามเป็นลักษณะคำถามปลายเปิดและปลายปิด โดยภายในแบบสอบถามมีรายละเอียดทั้งหมด 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลลักษณะผู้ใช้งานภายในพื้นที่ย่านเยาวราช

ตอนที่ 2 ข้อมูลการใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะที่ท่านกำลังใช้งานขณะนี้

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อรูปแบบการใช้ทางเดินเท้า

ตอนที่ 4 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราช

ตอนที่ 5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับทางเท้าย่านเยาวราช

4.4.8.1. ผลการสำรวจข้อมูลลักษณะผู้ใช้งานภายในพื้นที่ย่านเยาวราช

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	20	40
หญิง	30	60
รวม	50	100

ตารางที่ 1 ข้อมูลเพศสภาพผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20	0	0
21 - 30 ปี	19	38
31 - 40 ปี	27	54
41 - 50 ปี	4	8
มากกว่า 50 ปี	0	0
รวม	50	100

ตารางที่ 2 ข้อมูลช่วงอายุผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 2 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าที่เข้ามาภายในพื้นที่ศึกษาย่านเยาวราชช่วงอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 31 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 54 รองลงมา 21 - 30 ปี และ 41 - 50 ปี ตามลำดับ ส่วนใหญ่อายุ 41 - 50 ปี และมากกว่า 50 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด ทำให้ทราบถึงผู้ใช้งานที่เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ศึกษามีเพศและอายุค่อนข้างต่างกันพอประมาณ ไม่ห่างกันมากอยู่ในช่วงวัยผู้ใหญ่จนถึงช่วงวัยผู้ใหญ่ตอนกลาง

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	10	20
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	1	2
พนักงานบริษัท	16	32
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	12	24
รับจ้าง	11	22
อื่น ๆ	0	0
รวม	50	100

ตารางที่ 3 ข้อมูลอาชีพผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 3 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมา ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว และรับจ้าง ตามลำดับ ส่วนใหญ่รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ มีจำนวนน้อยที่สุด

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	3	6
5,001 - 10,000 บาท	5	10
10,001 - 15,000 บาท	0	0
15,000 - 20,000 บาท	19	38
20,000 - 30,000 บาท	21	42
มากกว่า 30,000 บาท	2	4
รวม	50	100

ตารางที่ 4 ข้อมูลรายได้ผู้ตอบแบบสอบถาม

ที่อยู่อาศัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ในเขตสัมพันธวงศ์	25	50
นอกเขตสัมพันธวงศ์	25	50
รวม	50	100

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่อยู่อาศัยผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 5 ผลสำรวจผู้ใช้งานทางเดินเท้าพื้นที่ศึกษาภายในย่านเยาวราชโดยสัดส่วนการแบ่งจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจำนวนเท่ากันนั้นเพื่อทราบถึงมุมมอง ทิศนคติที่มีต่อทางเดินเท้าทั้งผู้ใช้งานภายในและภายนอกในสัดส่วนที่เท่ากันว่ามิติศนคติต่อทางเดินเท้าภายในย่านเยาวราชอย่างไร

4.4.8.2. ผลการสำรวจข้อมูลการใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะที่ท่านกำลังใช้งานขณะนี้

ลักษณะของผู้ใช้งาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เดี่ยว	14	28
ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป	36	72
รวม	50	100

ตารางที่ 6 ข้อมูลลักษณะการใช้งานผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 6 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานพื้นที่ศึกษาภายในทางเดินเท้าย่านเยาวราช ส่วนใหญ่มาแบบตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 72 ในกลับกันแบบเดี่ยวมีเพียง คิดเป็นร้อยละ 28 ตามลำดับ

ลักษณะการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เดินเท้า	2	4
จักรยาน	0	0
จักรยานยนต์	0	0
รถยนต์ส่วนตัว	12	24
การขนส่งสาธารณะ	32	64
รถยนต์หรือจักรยานยนต์รับจ้าง	4	8
อื่น ๆ	0	0
รวม	50	100

ตารางที่ 7 ข้อมูลลักษณะการเดินทางผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 7 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานพื้นที่ศึกษาภายในทางเดินเท้าย่านเยาวราช ส่วนใหญ่เดินทางด้วยการขนส่งสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 64 รองลงมารถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 24 และรถยนต์หรือจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 8 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าการเดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษานั้นผู้ใช้งานส่วนใหญ่เลือกใช้การขนส่งสาธารณะที่มีภายในย่านอย่าง MRT และรถโดยสารสาธารณะที่มีรองรับ

ระยะเวลาในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 15 นาที	2	4
15 - 30 นาที	10	20
มากกว่า 30 นาที	38	76
รวม	50	100

ตารางที่ 8 ข้อมูลระยะเวลาในการเดินทางผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงวันที่เข้ามาใช้งานพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
วันธรรมดา (อังคาร – ศุกร์)	32	64
วันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ – อาทิตย์)	18	36
รวม	50	100

ตารางที่ 9 ข้อมูลช่วงเวลาเข้ามาใช้งานผู้ตอบแบบสอบถาม

ความถี่ที่เข้ามาใช้งานพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทุกวัน	23	46
1 วัน/สัปดาห์	0	0
2 – 3 วัน/สัปดาห์	6	12
1 ครั้ง/เดือน	14	28
2 – 3 ครั้ง/เดือน	7	14
รวม	50	100

ตารางที่ 10 ข้อมูลความถี่ที่เข้าใช้งานพื้นที่ผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงเวลาที่เข้ามาใช้งานพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เช้า ช่วงเวลา 04:00 – 11:00 น.	8	16
กลางวัน ช่วงเวลา 11:00 – 16:00 น.	9	18
เย็น ช่วงเวลา 16:00 – 19:00 น.	22	44
ค่ำ ช่วงเวลา 19:00 – 00:00 น.	11	22
รวม	50	100

ตารางที่ 11 ข้อมูลช่วงเวลาที่ใช้พื้นที่ผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงเวลาที่ใช้พื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	2	4
30 นาที – 1 ชั่วโมง	2	4
1 – 2 ชั่วโมง	15	30
มากกว่า 2 ชั่วโมง	31	62
รวม	50	100

ตารางที่ 12 ข้อมูลเวลาที่ใช้งานผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 8 – 12 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่มาแบบวันธรรมดา (อังคาร – ศุกร์) คิดเป็นร้อยละ 64 ซึ่งส่วนใหญ่มาทุกวันในช่วงเวลา เย็น 16:00 – 19:00 น. คิดเป็นร้อยละ 44 และช่วงเวลาที่ใช้ส่วนใหญ่อยู่ที่มากกว่า 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 62

4.4.8.3. ผลการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อรูปแบบการใช้งานทางเดินเท้า

ใช้ทางเดินเท้าเพื่อทำกิจกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สัญจรผ่าน	14	28
ซื้อ - ขายสินค้า	33	66
ซื้อของอุปโภค - บริโภค	42	84
รอรถโดยสารสาธารณะ	27	54
ทำธุรกรรมทางการเงิน	2	4
จุดนัดพบ	15	30
อื่น ๆ	0	0

ตารางที่ 13 ข้อมูลการใช้ทางเท้าเพื่อทำกิจกรรมผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 13 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่นั้นเป็นการซื้อของอุปโภค - บริโภค รองลงมาเป็นการซื้อ - ขายสินค้า และรอรถโดยสารสาธารณะ ตามลำดับ

เหตุผลที่ท่านเลือกทางเดินเท้ามากกว่ารูปแบบอื่น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประหยัดค่าใช้จ่าย	36	72
สะดวกสบาย	16	32
มีความปลอดภัย	0	0
ประหยัดเวลา	10	20
ง่ายต่อการเข้าถึงย่านการค้า	42	84
สามารถรับรู้ภูมิทัศน์โดยรอบ	5	10
สภาพภูมิอากาศ	0	0
เข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ง่าย	28	56
อื่น ๆ	1	2

ตารางที่ 14 ข้อมูลเหตุผลที่เลือกทางเดินเท้ามากกว่ารูปแบบอื่นจากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 14 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่เลือกทางเดินเท้าเพราะง่ายต่อการเข้าถึงย่านการค้า รองลงมาประหยัดค่าใช้จ่าย และเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ง่าย สะดวกสบาย ตามลำดับ

ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการใช้งาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สินค้าราคาถูกและหลากหลาย	36	72
ร้านค้ามีความหลากหลาย	41	82
ภัตตาคารหรือร้านอาหาร	37	74
ใกล้สถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ	28	56

ใกล้ที่พัก, ที่ทำงาน และสถานศึกษา	17	34
สถานที่แลนด์มาร์ค	28	56

ตารางที่ 15 ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการใช้งานจากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 15 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่เลือกปัจจัยที่เกิดการใช้งานด้วยร้านค้ามีความหลากหลาย ภัตตาคารหรือร้านอาหาร สินค้าราคาถูกและหลากหลาย ตามลำดับ

4.4.8.4. ผลการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราช

ปัจจัยทางกายภาพ ด้าน สิ่งอำนวยความสะดวก	ความคิดเห็น					ความ สำคัญ
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
ทางเดินเท้าสามารถเดิน สัญจรได้อย่างสะดวกสบาย	1	2	8	30	9	50
ทางเดินเท้ามีขนาดที่ เพียงพอต่อการสัญจรใช้งาน	1	1	5	23	20	50
ทางเดินเท้าที่มีคุณภาพดีไม่ เสียหายหรือชำรุด	1	2	7	26	14	50
ทางเดินเท้าที่ปราศจากสิ่ง กีดขวาง (หาบเร่, แผงลอย)	2	0	4	20	24	50
จุดวางถังขยะในจุดต่าง ๆ ในพื้นที่	1	1	7	23	18	50
จุดจอดและจุดรับส่งผู้โดยสาร รถสาธารณะหรือบริการ ต่าง ๆ	1	0	8	26	15	50
รวม	7	6	39	148	100	300

ตารางที่ 16 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกจากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 16 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับทางเดินเท้าที่ไม่สะดวกสบายทั้งหมด น้อย 30 ความคิดเห็น รองลงมาเป็นทางเดินเท้าคุณภาพไม่ดีและเสียหายหรือชำรุด และจุดจอดรับส่งผู้โดยสารรถสาธารณะหรือบริการต่าง ๆ ทั้งหมด น้อย 26 ความคิดเห็น สุดท้ายทางเดินเท้าที่ปราศจากสิ่งกีดขวาง (หาบเร่, แผงลอย) ทั้งหมด น้อยที่สุด 24 ความคิดเห็น ตามลำดับ

ปัจจัยทางกายภาพ ด้าน ความปลอดภัย	ความคิดเห็น					ความ สำคัญ
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
ทางเดินเท้าที่ปลอดภัยต่อการสัญจรเดินเท้า	2	1	6	33	8	50
ความปลอดภัยต่อการข้ามทางม้าลาย	2	0	13	27	8	50
ความปลอดภัยต่อการข้ามจุดตัดหรือทางแยก	2	0	11	29	8	50
ความปลอดภัยต่อพื้นที่โดยรอบที่เหมาะสมแก่การเดินเท้า	1	2	9	28	10	50
ความปลอดภัยต่อทางเดินเท้าที่อยู่บนผิวถนน	1	1	10	28	10	50
การมีแสงสว่างที่เพียงพอปลอดภัยต่อการใช้งาน	2	5	9	23	11	50
รวม	10	9	58	168	55	300

ตารางที่ 17 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านความปลอดภัยจากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 17 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นทางเดินเท้าที่ปลอดภัยการสัญจรเดินเท้าทั้งหมด น้อย 33 ความคิดเห็น รองลงมาเป็นความปลอดภัยต่อการข้ามจุดตัดหรือทางแยกทั้งหมด น้อย 29 ความคิดเห็น และความปลอดภัยต่อพื้นที่โดยรอบที่เหมาะสมแก่การเดินเท้า, ความปลอดภัยต่อทางเดินเท้าที่อยู่บนผิวถนนทั้งหมด น้อย 28 ความคิดเห็น ตามลำดับ

ปัจจัยทางกายภาพ ด้าน สภาพแวดล้อมและภูมิ ทัศน์	ความคิดเห็น					ความ สำคัญ
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
ความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่	29	16	5	0	0	50
ความสวยงามของสภาพแวดล้อมโดยรอบในการเดินเท้า	9	20	19	2	0	50
ความเหมาะสมต่อรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร	15	25	10	0	0	50

ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ของทางเดินเท้า, ถนน	1	6	10	30	3	50
ความเหมาะสมของอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง	11	20	16	3	0	50
ความร่มเงาในพื้นที่ จาก อาคารหรือต้นไม้	11	17	13	9	0	50
รวม	76	104	73	44	3	300

ตารางที่ 18 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์จากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 18 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นความเป็นระเบียบเรียบร้อยของทางเดินเท้า, ถนนทั้งหมด น้อย 30 ความคิดเห็นรองลงมาเป็นความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ทั้งหมด มากที่สุด 29 ความคิดเห็น และความเหมาะสมต่อรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารทั้งหมด มาก 25 ความคิดเห็น

ปัจจัยทางกายภาพ ด้าน เอกลักษณ์ของพื้นที่	ความคิดเห็น					ความ สำคัญ
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
มีลักษณะทางกายภาพที่ โดดเด่น น่าดึงดูด และ น่าสนใจ	26	16	6	2	0	50
มีการจัดกิจกรรมที่สำคัญ ของเมืองกรุงเทพมหานคร	17	25	5	3	0	50
มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรม ของอาคารที่โดดเด่น	17	25	6	2	0	50
มีลักษณะทางสถาปัตยกรรม ที่สะท้อนเอกลักษณ์ใน ทิศทางเดียวกันเดียวกัน	14	22	12	2	0	50
มีการจัดพื้นที่ร้านค้า หาบเร่ และแผงลอยที่สอดคล้องไป กับผังเมือง	3	9	9	25	4	50
ความสวยงามของป้ายไฟ	21	20	8	1	0	50
รวม						300

ตารางที่ 19 ข้อมูลปัจจัยทางกายภาพด้านเอกลักษณ์ของพื้นที่จากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 19 ผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่ามีลักษณะทางกายภาพที่โดดเด่น น่าดึงดูด และน่าสนใจ มากที่สุด 26 ความ

คิดเห็น รองลงมาเป็นการจัดกิจกรรมที่สำคัญของเมืองกรุงเทพมหานคร มีรูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารที่โดดเด่น มาก 25 ความคิดเห็น รองลงมาเป็นการจัดพื้นที่ร้านค้า หาบเร่ และแผงลอยที่สอดคล้องไปกับผังเมือง น้อย 25 ความคิดเห็น มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สะท้อนเอกลักษณ์ในทิศทางเดียวกันเดียวกัน มาก 22 ความคิดเห็น

4.4.8.5. ผลการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะทางเดินเท้าย่านเยาวราช

ปัญหาและอุปสรรคบนทางเดินเท้า	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มีขนาดแคบเกินไป	46	92
มีขนาดไม่เพียงพอต่อการใช้งาน	29	58
ทางเดินเท้าไม่สะอาด	34	68
ทางเดินเท้าชำรุดและเสียหาย	31	62
ความไม่สะดวกสบายในการเดินเท้า	26	52
ความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ใช้งานร้านค้า หาบเร่ และแผงลอย	43	86
ทางเดินเท้ามีสิ่งกีดขวางการสัญจร	38	76
การจอดรถบนทางเดินเท้า	15	30
ความไม่ปลอดภัยของทางเดินเท้า	36	72
อื่น ๆ	0	0

ตารางที่ 20 ข้อมูลปัญหาและอุปสรรคบนทางเดินเท้าจากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 20 ผลผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับทางเดินเท้ามีขนาดแคบเกินไปจำนวน 46 คน รองลงมาเป็นความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ใช้งานร้านค้า หาบเร่ และแผงลอยจำนวน 43 คน และทางเดินเท้ามีสิ่งกีดขวางการสัญจรจำนวน 38 คน ตามลำดับ

อยากให้มีการปรับปรุงทางเดินเท้าอย่างไร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ปรับปรุงพื้นผิวทางเดินเท้าให้มีคุณภาพ สวยงาม แข็งแรง ทนทาน	35	70
ปรับปรุงทางเชื่อมสู่ย่านเยาวราชให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและมีความน่าสนใจ	31	62
ปรับปรุงทางเดินเท้าโดยลดพื้นที่ถนนและเพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้ารองรับกิจกรรมให้มากขึ้น	31	62
ปรับปรุงรูปแบบการตั้งร้านค้า หาบเร่ และแผงลอยให้เป็นระเบียบ	41	82
มีการสร้างร่มเงาและเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่	35	70

เพิ่มพื้นที่หรือจุดอำนวยความสะดวก เช่น จุดทิ้งขยะ จุดนั่งพัก และแสงสว่างให้มีความเหมาะสม	40	80
ลดไม่ให้มีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า	34	68
อื่น ๆ	0	0

ตารางที่ 21 ข้อมูลในการปรับปรุงทางเดินเท้าจากผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตารางที่ 21 ผลผลสำรวจพบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราชส่วนใหญ่ให้ความสำคัญเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงทางเดินเท้าปรับปรุงรูปแบบการตั้งร้านค้า หาบเร่ และแผงลอยให้เป็นระเบียบจำนวน 41 คน รองลงมาเป็นเพิ่มพื้นที่ หรือ จุดอำนวยความสะดวก เช่น จุดทิ้งขยะ จุดนั่งพัก และแสงสว่างให้มีความเหมาะสมจำนวน 40 คน และปรับปรุงพื้นผิวทางเดินเท้าให้มีคุณภาพ สวยงาม แข็งแรง ทนทานและมีการสร้างร่มเงาและเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่จำนวน 35 คน

4.4.9. การประมวลผลข้อมูลผลจากแบบสัมภาษณ์

ในการสัมภาษณ์บุคคลทั่วไปที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาภายในย่านเยาวราช จากการประมวลผลข้อมูลด้านต่าง ๆ ผู้วิจัยได้สร้างแบบสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลที่ทัศนคติของผู้ใช้งานทางเดินเท้า สามารถอธิบายได้ ดังนี้

4.4.9.1. ผู้ให้สัมภาษณ์ อบัส บันตะยืออารง (สื่อสารส่วนบุคคล, 31 พฤษภาคม 2567) ให้สัมภาษณ์ว่า ทางเท้าในปัจจุบันมีปัญหาหลัก ๆ คือเรื่องของความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ทางเดินที่ชำรุดเสียหาย การจัดระเบียบทางเดินเท้าให้ไม่มีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้าที่ทำให้ผู้ใช้งานต้องเดินบนถนน และเพิ่มจุดอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่รองรับและอำนวยความสะดวกสบายต่อผู้ใช้งาน เช่น จุดทิ้งขยะที่เพิ่มขึ้น มีพื้นที่สีเขียว พื้นที่รอรถเมล์ที่มีที่นั่งรอไม่บดบังในการใช้งาน ที่อยากจะให้มีการปรับปรุงที่จะทำให้เกิดการใช้งานที่ตรงรองรับการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน

4.4.9.2. ผู้ให้สัมภาษณ์ ภัทรา วรภูฒวิวัฒน์ (สื่อสารส่วนบุคคล, 31 พฤษภาคม 2567) ให้สัมภาษณ์ว่า ทางเท้าในปัจจุบันนั้นไม่ได้มีปัญหาหนัก แต่เป็นเรื่องของการจัดการทางเท้าที่ควรให้ความสำคัญอย่างมากกับการเพิ่มพื้นที่ทางเดินเพื่อรองรับผู้ใช้งานที่เข้ามายังพื้นที่จำนวนมากในแต่ละวัน แต่ละช่วงเวลา ทำให้บางที่มีพื้นที่ทางเดินที่น้อยลงและสับสนเนื่องจากปัจจุบันทางเท้าในบางช่วงที่แคบบางช่วงทำให้ใช้งานลำบาก ไม่สะดวกสบายและการจัดการ หาบเร่ แผงลอยที่ต้องมีข้อบังคับที่เข้มงวดกว่าเดิมหรือมีพื้นที่เฉพาะให้สำหรับหาบเร่ แผงลอยที่รองรับทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นไปจนถึงช่วงกลางคืน ให้มีพื้นที่เฉพาะที่แน่นอนไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานบนทางเท้า

4.4.9.3. ผู้ให้สัมภาษณ์ ๓ นววรรณ ว่องพิสุทธิวงค์ (สื่อสารส่วนบุคคล, 31 พฤษภาคม 2567) ให้สัมภาษณ์ว่า ถ้าหากมีปรับปรุงทางเท้าหรือทางเดินเท้าควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับให้ผู้ใช้งานทางเดินเท้าได้อย่างสะดวกสบาย มีพื้นที่นั่งพักที่รองรับกับการใช้งานทั้งหน้าร้านอาคารให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยไม่รบกวนทางเดินและมีพื้นที่หลบแดดให้ความร่มรื่นภายในย่าน เนื่องด้วยปัจจุบันปัญหาทางเดินนั้นบางช่วงที่มีพื้นที่ทางเดินคับแคบบวกกับการตั้งแผงลอยบนทางเท้าทำให้บางช่วงบางตอนต้องหลบลงไปเดินบนถนนจากการตั้งหน้าร้านที่ยื่นออกมาจากตัวอาคารเกือบตลอดทั้งเส้นเยาวราชทำให้การใช้งานยากลำบากและดูไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

4.4.10. สรุปข้อมูลการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา

จากการเก็บข้อมูลบริบทพื้นที่ศึกษา ลักษณะทางกายภาพ และลักษณะทางสังคมในด้านต่าง ๆ ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ ตลอดจนการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม การสัมภาษณ์ภายในพื้นที่เพื่อนำข้อมูลการวิเคราะห์เป็นแนวทางการออกแบบให้เหมาะสมสำหรับพื้นที่ทางเดินเท้าภายในย่านเยาวราชจากการรวบรวมนั้นจึงได้ข้อสรุปออกมา ดังนี้

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่และการเก็บข้อมูล วิเคราะห์นำแนวความคิดต่าง ๆ ที่ได้จากเนื้อหาภายในบทที่ 4 นั้นที่ทำให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมโดยรวมที่เกิดขึ้นภายในย่านโดยจะนำข้อมูลที่ได้มาผนวกเข้ากับการออกแบบเพื่อเสนอแนะแนวทางรูปแบบทางเดินเท้า โดยบริบทของพื้นที่ย่านเยาวราชนั้นมีศักยภาพที่จะส่งเสริมในการปรับปรุงทางเดินเท้าให้มีศักยภาพมากขึ้นเพื่อรองรับการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันและแก้ไขปัญหาดังเดิมที่มีมาอย่างยาวนานให้ส่งเสริมบริบทภายในพื้นที่ภายในพื้นที่ศึกษาให้ได้มากที่สุด

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามโดยใช้แบบสอบถามและบทสัมภาษณ์ทำให้ทราบถึงทัศนคติความต้องการของผู้ตอบแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์นั้นมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกันอย่างมากที่จะให้มีการปรับปรุงทางเดินเท้าให้สอดคล้องไปกับการใช้งานที่เชื่อมต่อภายในย่านและภายนอกย่านให้มีศักยภาพความเหมาะสมภายในย่านต่อไป

บทที่ 5

การพัฒนาแบบและการออกแบบ

จากการศึกษากรอบแนวความคิด ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลบริบทพื้นที่ศึกษา ลักษณะกายภาพ และลักษณะสังคมในด้านต่าง ๆ ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมินำไปสู่การกำหนดรูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้าสาธารณะย่านเยาวราช

5.1. กรอบแนวทางการออกแบบทางเดินเท้าย่านเยาวราช

จากการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่ทั่วไปภายในย่านเยาวราชที่รวมทั้ง ลักษณะทางกายภาพ ลักษณะทางสังคม ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ เป็นต้น จากการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์พื้นที่ภายในขอบเขตพื้นที่ศึกษาในรายละเอียดบทที่ 4 ข้างต้น นั้นจึงได้ข้อสรุปเส้นทางการศึกษา รูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้าสาธารณะย่านเยาวราช ดังนี้

5.1.1. ข้อสรุปผู้ใช้งาน

จากแบบสอบถามได้ข้อสรุปผู้ที่เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ศึกษานั้นมีความหลากหลายของอาชีพเป็นจำนวนมากนั้นมีทั้งอาชีพ พนักงานบริษัท, ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว, นักเรียน/นักศึกษา, รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ, และรับจ้าง ทั้งนี้ภายในพื้นที่ศึกษานั้นเป็นย่านที่มีกิจกรรมที่มีความหลากหลายทั้งยังเป็นแหล่งรวมอุปโภค – บริโภค สินค้าต่าง ๆ จำหน่าย และมีสถานที่สำคัญ เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางสัญจรต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อย่านเยาวราชจึงทำให้มีความหลากหลายของอาชีพของกลุ่มผู้ใช้งานที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 33 สรุปผู้ใช้งานจากแบบสอบถาม

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

5.1.2. ข้อเสนอเส้นทางศึกษา

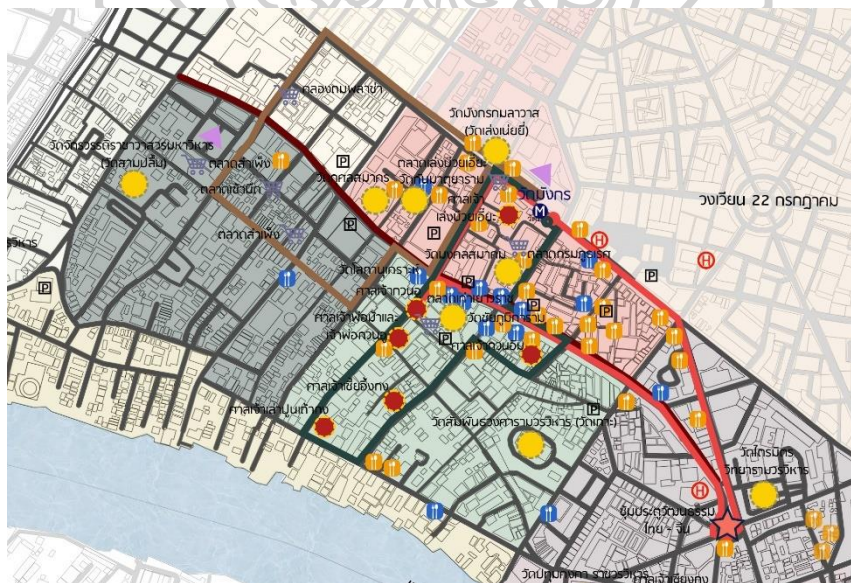
จากการวิเคราะห์ผังพื้นที่ศึกษาในหัวข้อที่ 4.4.7. ความหนาแน่นในการใช้งานสถานที่และกิจกรรม ที่รวบรวมเส้นทางที่มีความหนาแน่นของกิจกรรม เทศกาลสำคัญ และการใช้งานในแต่ละช่วงเวลาภายในย่านเยาวราชที่มีความหนาแน่นโดยมีเส้นทางที่เกิดกิจกรรมและผู้ใช้งานที่แตกต่างกันตามจุดมุ่งหมายของผู้ใช้งานทั้งทางเท้าและการจราจรโดยแบ่งตามช่วงเวลาที่ได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามในช่วงเวลาต่าง ๆ ทั้งในช่วงเวลาเช้า ช่วงกลางวัน ช่วงเย็น จึงได้จัดทำ route เส้นทางที่เริ่มจาก MRT วัดมังกรกมลาวาส

เส้นทางที่ 1 ■■■ เส้นสีน้ำตาลอ่อนเริ่มจากถนนเจริญกรุงเข้าไปยังถนนมหาจักรผ่านซอยวานิช 1 และถนนมังกร มาบรรจบที่ซอยเยาวราช 6 โดยเส้นทางนี้เป็นเส้นทางผ่านย่านชายของต่าง ๆ

เส้นทางที่ 2 ■■■ เส้นสีเขียวเข้มเริ่มจากถนนแปลงนามไปตามเส้นถนนเยาวราชผ่านถนนผดุงด้าว ถนนพาดสาย ถนนเยาวพานิช ถนนทรงวาด ตรอกโรงโคม และซอยเยาวราช 11 มาบรรจบที่ซอยเยาวราช 6 โดยเส้นทางนี้เป็นเส้นทางผ่านวัดและศาลเจ้าต่าง ๆ

เส้นทางที่ 3 ■■■ เส้นสีชมพูเริ่มจากถนนเจริญกรุงผ่านถนนเยาวราชและบรรจบที่ซอยเยาวราช 6 โดยเส้นทางนี้เป็นเส้นทางไปยังจุดหมายตา

เส้นทางที่ 4 ■■■ เส้นสีแดงเข้มเริ่มจากช่วงถนนจักรวรรดิตัดผ่านถึงชุมชนประตูล้อมวัฒนธรรมไทย - จีน โดยทั้ง 3 เส้นทางนั้นออกแบบให้สอดคล้องและครอบคลุมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในย่านเยาวราชให้ผู้ใช้งานสามารถไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึงตามเป้าหมายแต่ละเส้นทาง

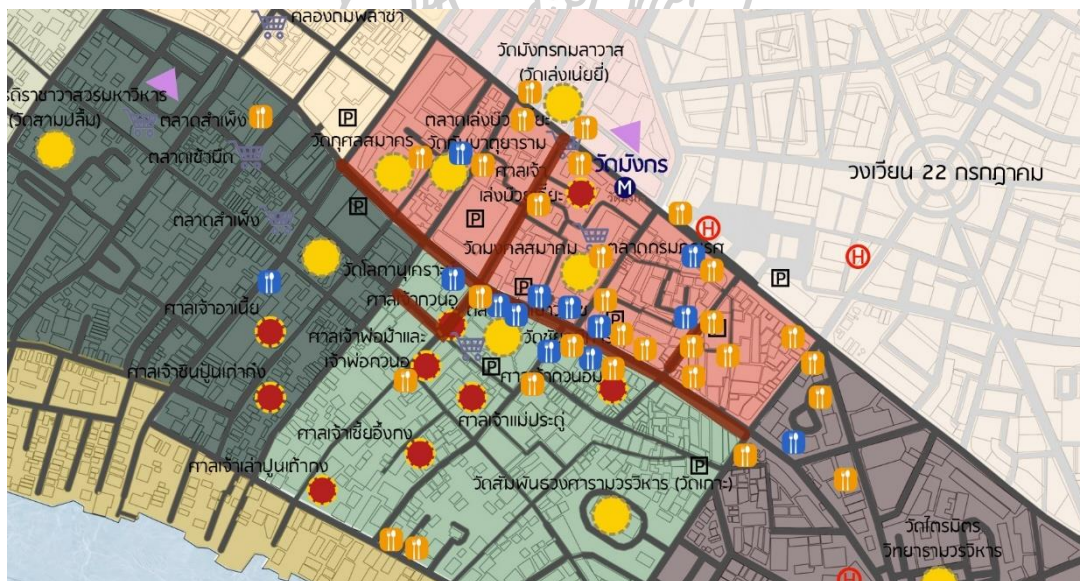


ภาพที่ 34 Route เส้นทางจาก MRT วัดมังกรกมลาวาสและบรรจบที่เส้นทางตลาดเยาวราชและตลาดเล่งบ๊วยเอี๊ยะ

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

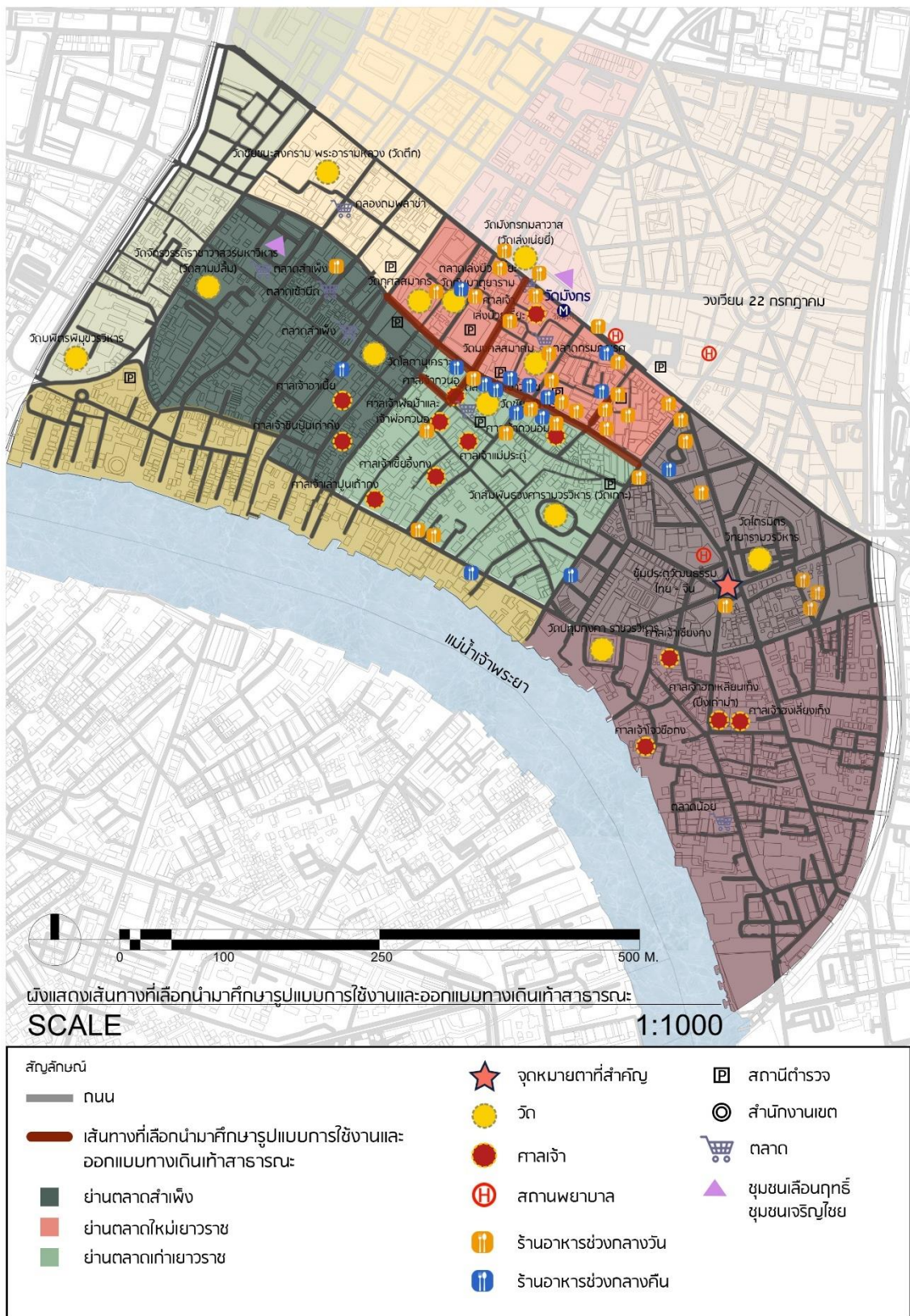
จากการวิเคราะห์ผังพื้นที่ศึกษารวบรวมเส้นทางกิจกรรมที่มีความหนาแน่นทั้งทางด้านการใช้งานทางเดินเท้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานร่วมกับการเชื่อมต่อพื้นที่ภายในย่านเยาวราชให้มีการกระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ จึงนำไปสู่เส้นทางศึกษาที่จะนำมาออกแบบทางเดินเท้าสาธารณะย่านเยาวราชที่มีศักยภาพในการสร้างการเชื่อมต่อและส่งเสริมให้อัตลักษณ์เดิมที่มีอยู่ นั้นสร้างบรรยากาศความเป็นถนนมังกรหรือถนนเยาวราชให้นำเดินรองรับทุกเพศทุกวัย โดยเส้นทางที่เลือกนำมาออกแบบนั้น คือ

- เส้นทางเยาวราชที่มีช่วงถนนตัดผ่านเริ่มตั้งแต่ถนนทรงสวัสดิ์จนถึงช่วงตัดผ่านถนนราชวงศ์
- ซอยเยาวราช 11 - ซอยเยาวราช 6 ที่มีกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจที่มีความต่อเนื่องกันเป็นแนวแกนเชื่อมต่อถนนเจริญกรุงและเชื่อมต่อ MRT วัดมังกรกมลาวาส ทำให้ในการเข้าถึงย่านเยาวราชนั้นมีการรองรับการเข้าถึงได้อย่างสะดวกสบาย



ภาพที่ 36 ผังแสดงเส้นทางที่เลือกนำมาศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบทางเดินเท้าสาธารณะ

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

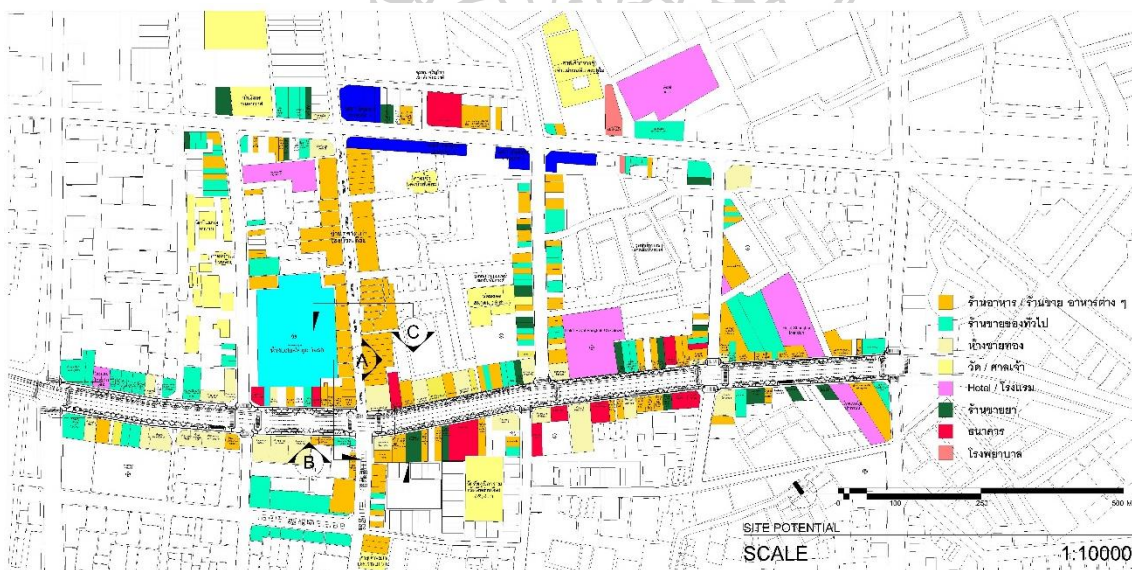


ภาพที่ 37 ผังแสดงเส้นทางที่เลือกนำมาศึกษาารูปแบบการใช้งานและออกแบบทางเดินเท้าสาธารณะ

5.2. กรอบแนวคิดในการออกแบบ

จากข้อมูลข้างต้นนำมาสู่แผนผังการแสดงแนวคิดและการออกแบบพื้นที่ เพื่อใช้ในการศึกษาโดยแนวคิดในการพัฒนาและการจัดการพื้นที่ทางเดินเท้ามีการแบ่งพื้นที่ให้มีลักษณะทางกายภาพและการใช้งานตามสัดส่วนที่เหมาะสมต่อการใช้งานพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะโดยให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าของพื้นที่ให้มีการส่งเสริมภูมิทัศน์ภายในย่านและสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกสบาย ปลอดภัย และมีความเรียบร้อยสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมให้ดียิ่งขึ้น โดยในแต่ละช่วงในการจัดวางผังนั้นจะจัดวางตามการใช้ประโยชน์อาคารและการใช้งานภายนอกอาคารให้สอดคล้องและส่งเสริมกันให้มากที่สุดตามแนวถนนในแต่ละส่วนมืองค์ประกอบทางเดินเท้า เช่น พื้นที่ทางเดินเท้าทางเดินเท้าสำหรับผู้พิการและผู้ทุพพลภาพ พื้นที่สีเขียว พื้นที่นั่งพัก จุดทิ้งขยะ ป้ายรอรถโดยสารประจำทาง รองรับการใช้งานของผู้ใช้งานที่เข้ามาที่ย่านเยาวราช

5.3. สังเคราะห์การออกแบบ



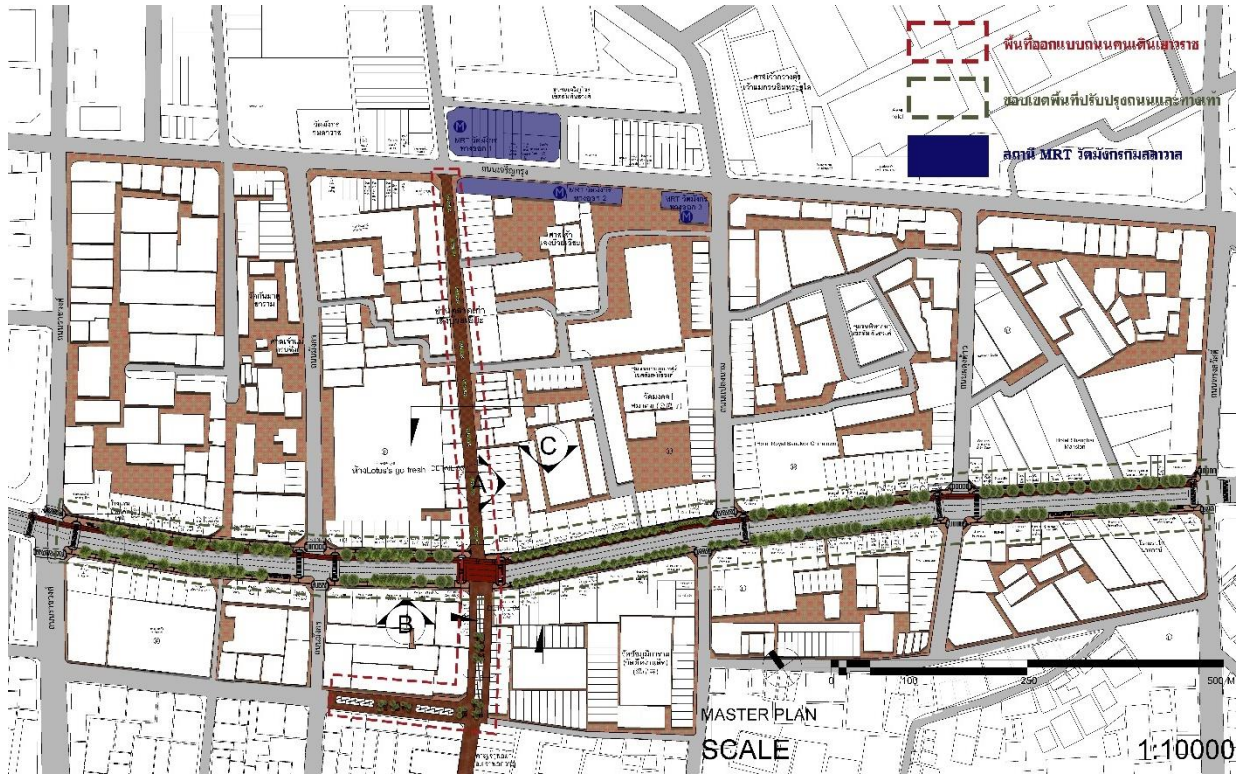
ภาพที่ 38 แผนผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคาร

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

จากแผนผังภาพ 33 การใช้ประโยชน์อาคารที่ทำให้เห็นถึงลักษณะการใช้งานภายในอาคารที่มีความหลากหลายตลอด 2 ฝั่งถนนที่มีการจับกลุ่มการใช้งานในแต่ละช่วงถนน โดยตั้งแต่ช่วงถนนทรงสวัสดิ์ตัดผ่านจนถึงช่วงถนนแปลงนามและถนนเยาวพานิชตัดผ่านนั้นส่วนใหญ่เป็น Hotel – โรงแรม, ร้านขายยา, ธนาคาร, และร้านขายของทั่วไป ถัดมาจากช่วงถนนแปลงนามและถนนเยาวพานิชตัดผ่านถึงช่วงถนนมังกรตัดผ่านนั้นเป็นการใช้ประโยชน์อาคาร ร้านอาหาร - ร้านขายอาหารต่าง ๆ ห้างขายทอง และสุดท้ายช่วงถนนมังกรตัดผ่านไปจนถึงช่วงถนนราชวงศ์ตัดผ่านนั้นส่วนใหญ่เป็น ห้าง

ขายทอง, ร้านขายของทั่วไป จะเห็นได้ว่าในแต่ละช่วงของถนนนั้นมีการใช้ประโยชน์อาคารที่แตกต่าง กันไปตามช่วงถนนที่มีความหลากหลายในการใช้งาน

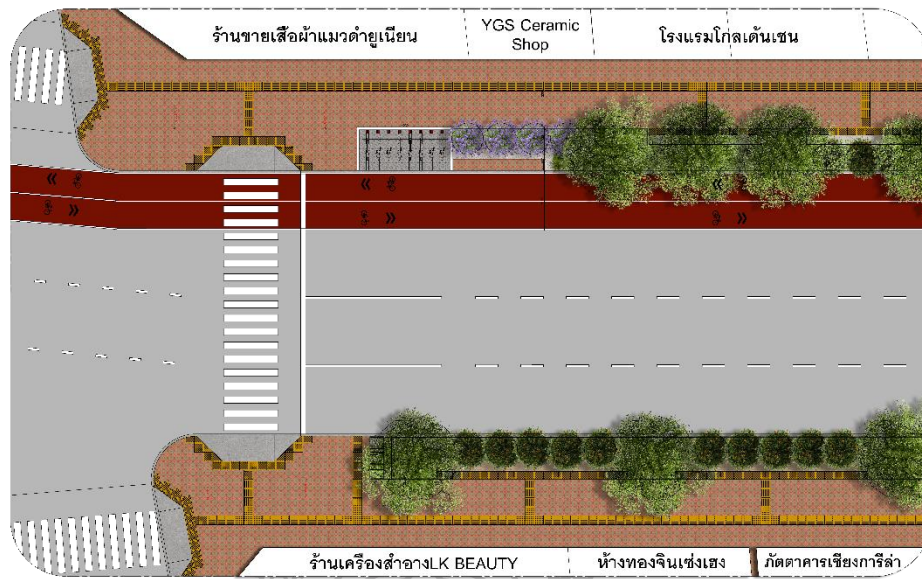
5.4. รายละเอียดการออกแบบ



ภาพที่ 39 MASTER PLAN

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

จากที่กล่าวมาข้างต้นจึงทำให้ทราบถึงบริบทภายในอาคารที่จะนำไปสู่การจัดวาง Master Plan ที่มีความเชื่อมต่อกับอาคารกับทางเดินเท้าในการจัดวางและแบ่งสัดส่วนของพื้นที่ทางเดินเท้าให้ สอดคล้องไปกับการใช้ประโยชน์อาคารโดยแนวคิดในการจัดวางที่ส่งเสริมการใช้งานทางเดินเท้าที่ รองรับผู้ใช้งานจำนวนมากส่งเสริมและให้ความสำคัญกับการเดินเท้า การใช้จักรยาน และประโยชน์ใน การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยจากเก็บข้อมูลแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ในปัจจุบันที่ผู้ใช้งานที่ เข้ามายังภายในพื้นที่ศึกษาด้วยรถโดยสารสาธารณะเป็นจำนวนมากจึงสอดคล้องกับการขยายความ กว้างของพื้นที่ทางเท้าด้วยการลดช่องจราจรบนถนน เพิ่มเส้นทางจักรยาน, พื้นที่นั่ง, ป้ายรถประจำ ทาง, พื้นที่สีเขียว, และการจัดระเบียบแผงลอยอยู่ในพื้นที่เยาวราชซอย 11 ที่มีความเชื่อมโยง สอดคล้องกับพื้นที่ค้าขายทั้งอุปกโศละบริโศค ที่เชื่อมต่อกับซอยเยาวราช 6 ที่เดิมเป็นตลาดเล่งบ๊วย เอี้ย ให้มีการเชื่อมต่อทั้งเส้นในแนวตั้งและเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเท้าให้เข้าถึงได้ง่ายและต่อ เนื่อง สะดวกต่อผู้ใช้งานและออกแบบรองรับอย่างเป็นระบบ



ภาพที่ 40 DETAIL PLAN 01

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

ในส่วนของรายละเอียดพื้นที่ศึกษาช่วงถนนราชวงศ์ตัดผ่านนั้นมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับอาคาร ให้มีการเชื่อมโครงข่ายเส้นทางเดินเท้าไปยังพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีการรองรับของพื้นที่จอดรถจักรยาน



ภาพที่ 41 ภาพแสดงรูปตัดการปรับปรุงทางเดินเท้า ด้าน D

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566



ภาพที่ 42 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 01

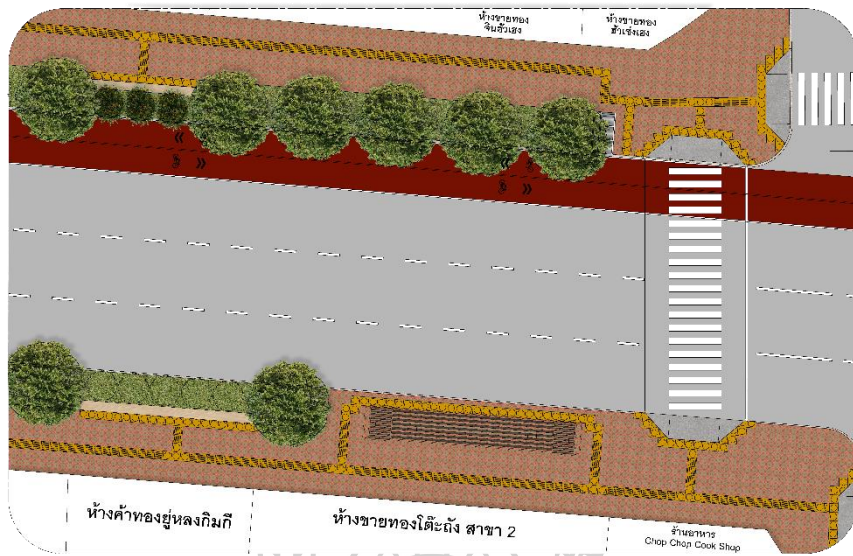
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

ช่วงถนนราชวงศ์ตัดผ่านถนนเยาวราชที่มีการปรับปรุงที่ทางเดินเท้าให้มีขนาดที่กว้างขึ้นและมีการเพิ่มเส้นทางจักรยาน, Class III Bikeway หรือ Bicycle Route และจุดจอดจักรยานสำหรับผู้ใช้งานที่เข้ามาใช้งานภายในย่านให้มีการส่งเสริมการใช้จักรยานในการสัญจรมากขึ้นภายในเขตเมืองใช้ร่วมกันกับยานพาหนะประเภทอื่น ๆ



ภาพที่ 43 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 02

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566



ภาพที่ 44 DETAIL PLAN 02

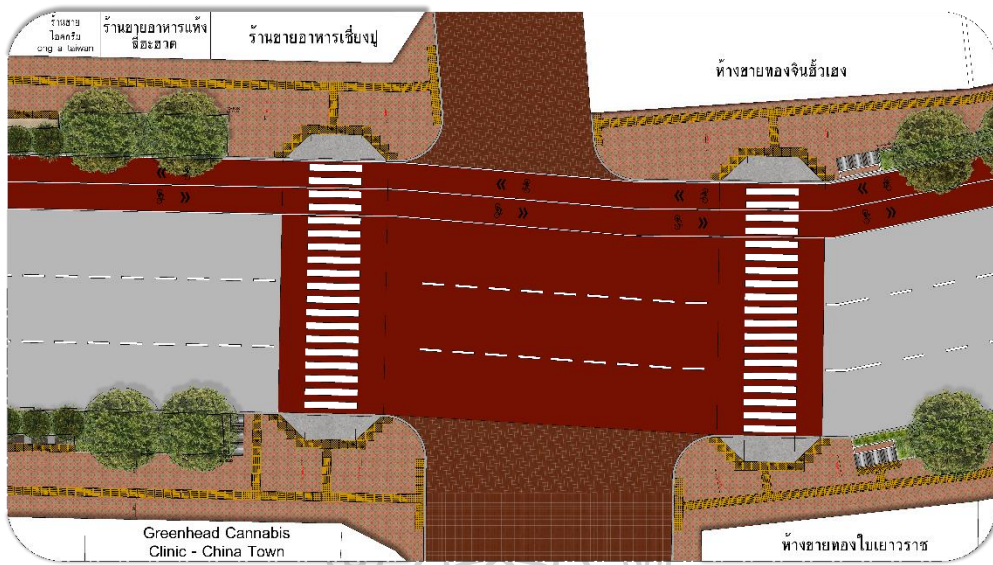
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566



ภาพที่ 45 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 03

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

เนื่องจากช่วงถนนเยาวราชนั้นในปัจจุบันยังไม่มีพื้นที่หรือป้ายรอรถโดยสารประจำทาง โดยในการออกแบบนั้นต้องการให้มีความเรียบง่ายและเข้าใจว่าเป็นพื้นที่รอรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับกลุ่มผู้ใช้งานที่ต้องการพื้นที่พักผ่อนและเป็นพื้นที่ให้ข้อมูลจุดเชื่อมต่อ ระบุสายรถเมล์



ภาพที่ 46 DETAIL PLAN 03
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

จุดเชื่อมต่อระหว่างซอยเยาวราช 6 – 11 ที่มีรายละเอียดในการจัดวางพื้นที่รองรับการสัญจร การจัดวางถังขยะ และทางข้ามที่เชื่อมต่อถึงกัน ให้มีความต่อเนื่องกันของทั้ง 2 ซอย



ภาพที่ 47 ภาพแสดงรูปตัดการปรับปรุงทางเดินเท้า ด้าน A
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566



ภาพที่ 48 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 04
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566



ภาพที่ 49 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 05
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

บริเวณจุดเชื่อมต่อตลาดทั้ง 2 ฝั่งที่แต่เดิมนั้นเป็นจุดที่มีการใช้งานที่หนาแน่นตลอดทั้งวันเนื่องจากซอยเยาวราช 6 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อบริเวณ MRT วัดมังกรกมลาวาส ทั้งสองฝั่งจึงเป็นเหมือนพื้นที่ที่สามารถทำให้เชื่อมต่อมีความต่อเนื่องถึงกันโดยการกำหนดพื้นที่หรือเส้นทางให้มีความชัดเจนและเดินทางเข้าถึงได้สะดวกมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 52 ภาพแสดงรูปตัดการปรับปรุงทางเดินเท้า ด้าน C
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566



ภาพที่ 53 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 06
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

ซอยเยาวราช 6 เป็นตลาดเล่นบัววยเอื้อะที่มีการเชื่อมต้อจาก MRT วัดมังกรกมลาวาส ทำให้ภายในซอยนั้นมืผู้ใช้งานจ่านวนมากอย่างหนาแน่นเนื่องจากเป็นย่านการค้าขายวัตถุดิบอาหารต่าง ๆ และพื้นที่ภายในมีการรูกล้ำพื้นที่ทางเดินเท้าและมีความแออัดจึงได้ออกแบบให้มืการเชื่อมต้อเดิมที่มีอยู่แล้วทำให้ดีขึ้นและมีพื้นที่นั่งพัก พื้นที่สีเขียวที่ค่อยช่วยให้ภายในซอยไม่รู้สึกแออัดจนเกินไป



ภาพที่ 54 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 07
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566



ภาพที่ 55 ภาพแสดงบรรยากาศภายในพื้นที่การศึกษา 08
ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

ภายในซอยเยาวราช 11 หรือตลาดเยาวราชที่เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับซอยเยาวราช 6 เนื่องจากมีความเชื่อมโยงทำให้ภายในซอยเยาวราช 11 นี้สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่ขายอาหารของหาบเร่หรือ แผงลอย ทำให้มีพื้นที่เฉพาะและไม่รบกวนพื้นที่ทางเดินเท้าทำให้เกิดพื้นที่ใหม่ที่รองรับผู้ใช้งานได้มากขึ้น โดยภายในซอยนั้นมีทั้ง พื้นที่นั่งและมีการค้าขายอาหารทั้งของสดและของแห้งทอดยาวตลาดทั้งซอยตั้งแต่ เยาวราช 6 จนถึงเยาวราช 11 ที่มีการปรับเปลี่ยนใหม่



ภาพที่ 56 ภาพแสดง Furniture ในพื้นที่การศึกษา 09

ที่มา : โดยผู้ทำวิจัย, 2566

CONCEPT ในการออกแบบ FURNITURE DESIGN ที่นำเอา ELEMENT อัดลักษณะ รูปทรง ที่แสดงถึงกลิ่นอายที่มีเอกลักษณ์อยู่ภายในย่านเยาวราช เช่น ความโค้งมนของอาคาร สถาปัตยกรรม หรือซุ้มประตู หลังคาทรงโค้ง เสา นำมาจัดวางใหม่และลดทอน ELEMENT ให้เข้าถึงได้ง่ายสอดคล้องไปกับย่านเยาวราชและลดทอนความแข็งกระด้างจากอาคารแนวตั้งที่ล้อมรอบย่านเยาวราชไว้



บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้า สาธารณะย่านเยาวราช เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการออกแบบพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทางเดินเท้าให้สอดคล้องไปกับการแก้ปัญหาและสภาพแวดล้อมผ่านกระบวนการวิเคราะห์และคำนึงถึงบริบทปัจจัยต่าง ๆ เพื่อค้นคว้าหาข้อสรุปประเด็น โดยสามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

6.1. สรุปผลการศึกษา

ในการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลองค์ประกอบทั้งทางด้านลักษณะกายภาพ ด้านลักษณะทางสังคม สภาพแวดล้อม ลักษณะการใช้งานทั้งพฤติกรรมและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษารวมถึงทัศนคติความคิดเห็นของกลุ่มผู้ใช้งานทางเดินเท้า ทำให้ผู้ศึกษามีความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์หลักของการศึกษาเพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้า ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลการศึกษาต่าง ๆ จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ในแง่มุมทั้งปัญหา ความต้องการและแนวทางการแก้ไขตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และมีกรอบแนวความคิดที่ในการจำแนกผลการศึกษาได้ ดังนี้

6.1.1. ด้านกายภาพ

เป็นการศึกษาบริบทองค์ประกอบพื้นที่ทั้งด้านตำแหน่งที่ตั้ง เส้นทางการสัญจรทางเดินเท้า ระบบโครงข่ายต่าง ๆ ความหนาแน่นของการใช้งานสถานที่และกิจกรรม โดยคำนึงถึงผู้ใช้งานทางเดินเท้าในพื้นที่ทางเท้าและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่ทางเดินเท้าควรมีเพื่อเป็นไปตามมาตรการและตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยจากการนำเอาความคิดเห็นและทัศนคติของผู้ใช้งานเป็นตัวชี้วัดถึงความพึงพอใจต่อคุณภาพทางเดินเท้า

6.1.2. ด้านสังคม

โดยจะเป็นการศึกษาถึงลักษณะการใช้งานทั้งจากการลงพื้นที่ภาคสนามและจากแบบสอบถาม บทสัมภาษณ์ พฤติกรรม และกิจวัตรประจำวันของกลุ่มผู้ใช้งาน ซึ่งจะศึกษาข้อมูลพื้นฐาน เช่น ช่วงอายุ รายได้ อาชีพ ที่อยู่อาศัย ลักษณะการใช้งาน ความถี่ในเข้ามาয়พื้นที่ วิธีการเดินทาง ฯลฯ โดยข้อมูลที่รวบรวมได้นั้นนำมาวิเคราะห์ สรุปประเด็นด้านต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ศึกษาได้เข้าใจถึงลักษณะการใช้งานต่าง ๆ นำมาประกอบการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าต่อไป

6.2. ข้อจำกัดในการศึกษาวิจัย

จากการศึกษาและวิเคราะห์การออกแบบพื้นที่ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ศึกษาสามารถสรุปประเด็นปัญหาและข้อจำกัดในการออกแบบพื้นที่ทางเดินเท้าได้ ดังนี้

6.3.1. ข้อจำกัดด้านการเลือกพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากการศึกษาที่ผ่านมาเน้นในการเลือกทางเดินเท้าที่จะนำมาออกแบบนั้นไม่ใช่เพียงแค่ออกแบบทางเดินเท้าเส้นหลักที่เลือกนั้นเพียงอย่างเดียวแต่ทางเดินเท้าทุกพื้นที่ที่รวมถึงถนนสายรอง ถนนสายย่อย ตรอก ซอย จากการศึกษานั้นพบว่าถนนแต่ละสายนั้นมีบริบทเอกลักษณ์ ความน่าสนใจที่แตกต่างกันออกไปในการนำพาผู้คนไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึงนั้น จึงไม่สามารถครอบคลุมในการตอบคำถามได้อย่างครบถ้วนทั่วทั้งเขตสัมพันธวงศ์ได้อย่างชัดเจน

6.3.2. ข้อจำกัดด้านเวลา

เนื่องด้วยเวลาในการทำการศึกษาคณะแรกที่ช่วงแรกมีเวลาที่จำกัดและยังไม่ชัดเจนในข้อสรุปของการหาข้อมูลและการศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบในหลาย ๆ มิติให้ครอบคลุมเท่าที่ควรจึงทำให้มีเวลาที่จำกัดอย่างมากในการทำวิจัยและรวมถึงการออกแบบให้ครอบคลุมและเหมาะสม

6.3.3. ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล

เนื่องจากการศึกษานี้เน้นเป็นการเก็บข้อมูลแบบไม่เป็นทางการเป็นเพียงการลงพื้นที่ภาคสนามจากการสังเกตการณ์ จดบันทึก บันทึกภาพถ่าย แบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานภายในพื้นที่ย่านเยาวราช อาจจะไม่ได้รับความละเอียดและครอบคลุมภายในพื้นที่ทั้งหมด ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีความรอบคอบและความละเอียดในด้านข้อมูลที่สามารถเป็นข้อมูลองค์ความรู้เชิงลึกในการศึกษาแม่นยำและครอบคลุมมากกว่านี้

6.3. ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้นำเสนอผ่านแนวทางการออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้าให้มีศักยภาพโดยอ้างอิงตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานการออกแบบทางเท้า โดยมีข้อเสนอแนะและสามารถนำไปต่อยอดการศึกษารูปแบบการใช้งานและปรับปรุงทางเดินเท้าภายในย่านเยาวราช ดังนี้

6.4.1. ทางเดินเท้าภายในพื้นที่ควรมีการปรับปรุงให้นำดึงดูดเนื่องจากบริเวณทางเท้าเป็นลักษณะตรงแนวยาวให้สอดคล้องทั้งบริบทภายนอกอาคารและภายในอาคารให้เชื่อมต่อกันส่งเสริมให้มีเอกลักษณ์พื้นที่มากยิ่งขึ้นและเกิดการเชิญชวนให้เดินทางเท้ามากยิ่งขึ้น

- 6.4.2. ทางเท้าควรมีการจัดการโดยใช้หลักการออกแบบเพื่อทุกคนที่คำนึงถึงผู้พิการและผู้ทุพพลภาพให้สามารถเข้าถึงได้ง่ายที่สุดในการใช้งานทางเดินเท้าได้อย่างสะดวกผ่านการออกแบบ เช่น การเพิ่มหรือต่อเติมแผ่นปูพื้นสำหรับผู้พิการให้ครอบคลุมและให้มีความต่อเนื่องกันทั้งมีจุดเชื่อมต่อการสัญจรที่สะดวกสบายภายในพื้นที่ศึกษา
- 6.4.3. ทางเท้ามีการจัดระเบียบให้สอดคล้องกับบริบททั้งภายในและภายนอกอาคารให้เกิดการเชื่อมโยงกันและมีความต่อเนื่องกันขององค์ประกอบทางเดินเท้า เช่น พื้นที่สีเขียว พื้นที่นั่ง ป้ายรอรถโดยสารประจำทาง ให้เกิดการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งานทางเดินเท้า
- 6.4.4. ทางเดินเท้าควรมีการรักษาบำรุงรักษาความสะอาดอย่างเป็นระบบและเข้มงวดในการกำหนดเส้นทางการทำความสะอาดให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ย่านเยาวราช เช่น มีการจัดตารางเวลาในการทำความสะอาดเป็นประจำทุกสัปดาห์ และรณรงค์สร้างจิตสำนึกให้มีส่วนร่วมแรงร่วมใจกับผู้ใช้งานที่เป็นทั้งผู้อยู่อาศัย ผู้ประกอบการให้เกิดการตระหนักรู้และความห่วงใยพื้นที่
- 6.4.5. ทางเดินเท้าควรปลอดภัยและสะดวกสบายควรมีการจัดการพื้นที่สำหรับทางเดินเท้าให้มีพื้นที่ที่เหมาะสมและเป็นไปตามมาตรฐานและเกณฑ์ต่าง ๆ ทางเดินเท้า
- 6.4.6. ทางเท้าควรมีการปรับปรุงหาบเร่ แผงลอยให้เป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น มีพื้นที่เฉพาะที่กำหนดขอบเขตไม่รบกวนบนพื้นที่ทางเดินเท้า การจัดระเบียบแผงลอยอยู่ในพื้นที่เยาวราชซอย 11 ที่มีความเชื่อมโยง สอดคล้องกับพื้นที่ค้าขายทั้งอุปโภคบริโภค
- 6.4.7. สามารถนำข้อมูลการศึกษาและความรู้ไปประยุกต์ใช้ในกระบวนการศึกษาทางเดินเท้าอื่น ๆ ได้

รายการอ้างอิง

- กระทรวงคมนาคม. (2559). คู่มือมาตรฐานการออกแบบการก่อสร้างทางจักรยานสำหรับประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร, ก. ส. (2545). ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การจำหน่ายสินค้าในที่หรือ
สาธารณะ.
- กฤตแก้ว ชิโนรักษ์. (2557). ระบบการเดินเท้าโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
กรณีศึกษา : สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอ่อนนุช
- การสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม. (2535). พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบ
เรียบร้อยของบ้านเมือง.
- ดำรงศักดิ์ สังข์ทอง. (2549). แนวทางการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนและทางเท้า ถนนศรีนครินทร์
นวัตน์ เพชรพวงพิพัฒน์. (2562). การศึกษาแนวทางการนำเสนอภูมิสัญลักษณ์ในภูมิทัศน์ใหม่ของเมือง
: กรณีศึกษา โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ลำน้ำทวนฝั่งขวา จังหวัดยโสธร
- พรชัย โลหะพิริยกุล. (2557). แนวทางการออกแบบทางเท้าสำหรับการพัฒนาที่ดินรอบระบบขนส่ง
มวลชนในเมืองใหญ่ กรณีศึกษาพื้นที่รอบสถานีมักกะสัน
- พรชพร ชมภูพันธ์. (2554). แนวทางการออกแบบและปรับปรุงทางเท้าในย่านธุรกิจของเมืองที่เหมาะสม
กับสภาพวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร
- ภัทราวดี เพชรประกอบ. (2563). การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินเท้า กรณีศึกษา ตรอกในเขต
พระนคร
- ยมลพร เครือแก้ว. (2561). การปรับปรุงทางเดินเท้าในย่านค้า อำเภอลาดใหญ่ จังหวัดสงขลา:
กรณีศึกษา ชุมชนกิมหยงสันติสุข
- วรรณธร จารุพุทธิกร. (2557). การศึกษาภูมิทัศน์บนทางเท้าของย่านพาณิชย์กรรม กรณีศึกษา : ทางเท้า
ย่านสยามสแควร์
- ศันสนีย์ แสงศิลา. (2555). พฤติกรรมการเดินเท้าเพื่อใช้งานรถไฟฟ้า ของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่ง
มวลชน
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2522). พระราชบัญญัติจราจรทางบก.
- Lynch, K. (1977). *The image of the city*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Speck, J. (2013). *Walkable City : How Downtown Can Save America, One Step at a
Time*. New York: Farrar, Straus and Giroux.





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยศิลปากร



ก. พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535

มาตรา 8 เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร หรือ ที่ดินผู้ใด

1. วางกระถางต้นไม้บนทางเท้า หรือ ปลูกต้นไม้ที่บริเวณภายนอกอาคารที่ตนเป็นเจ้าของ หรือ ผู้ครอบครอง และปล่อยปละละเลยให้ต้นไม้เหี่ยวแห้ง หรือ มีสภาพกรงูรัง หรือ ปล่อยปละละเลยให้มีสิ่งปฏิกูล หรือ มูลฝอยในกระถางต้นไม้ หรือ ที่บริเวณภายนอกของอาคาร

2. ปล่อยปละละเลยให้ต้นไม้ หรือ รั้วพืชที่ตนปลูกไว้ หรือ ที่ขึ้นเองในที่ดินของตนให้เหี่ยวแห้ง หรือ มีสภาพกรงูรัง หรือ ปล่อยปละละเลยให้มีการทิ้งสิ่งปฏิกูล หรือ มูลฝอยในบริเวณที่ดินของตน ถ้าการปล่อยปละละเลยตาม (2) มีสภาพที่ประชาชนอาจเห็นได้จากที่สาธารณะ เจ้าของ หรือ ผู้ครอบครองอาคารมีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดอาบน้ำ หรือ ซักล้างสิ่งใด ๆ บนถนน หรือ ในสถานสาธารณะซึ่งมิได้จัดไว้เพื่อการนั้น หรือ ในบริเวณทางน้ำที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ประกาศห้ามไว้

มาตรา 17 ห้ามมิให้ผู้ใด

1. กระทำด้วยประการใด ๆ ให้ทางเท้าชำรุดเสียหาย

2. จอด หรือ ขับขี่รถยนต์จักรยานยนต์ หรือ ล้อเลื่อนบนทางเท้า เว้นแต่เป็นการจอด หรือ ขับขี่เพื่อเข้าไปในอาคาร หรือ มีประกาศของเจ้าพนักงานจราจรผ่อนผันให้จอด หรือ ขับขี่ได้

มาตรา 18 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือ กองซากยานยนต์บนถนน หรือ สถานสาธารณะ

มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดตั้ง วาง หรือ กองวัตถุใด ๆ บนถนนเว้นแต่เป็นการกระทำในบริเวณที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศกำหนดด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 20 ห้ามมิให้ผู้ใด

1. ปรงอาหารขาย หรือ จำหน่ายสินค้าบนถนน หรือ ในสถานสาธารณะ

2. ใช้รถยนต์ หรือ ล้อเลื่อนเป็นที่ปรงอาหารเพื่อขาย หรือ จำหน่ายให้แก่ประชาชนบนถนน หรือ ในสถานสาธารณะ

3. ขายหรือจำหน่ายสินค้าซึ่งบรรทุกบนรถยนต์จักรยานยนต์ หรือ ล้อเลื่อนบนถนน หรือ ในสถานสาธารณะ ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การปรงอาหาร หรือ การขายสินค้าตาม (1) หรือ (2) ในถนนส่วนบุคคล หรือ ในบริเวณที่เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศผ่อนผันให้กระทำได้ในระหว่างวันเวลาที่กำหนดด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 21 ห้ามมิให้อยู่ในรถยนต์ หรือ ผู้ขับขี่ หรือ ผู้นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ซื้อสินค้าที่ขาย หรือ จำหน่ายในสถานสาธารณะ หรือ บนถนนยกเว้นถนนส่วนบุคคล

ข. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่อง การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ พ.ศ. 2545

ข้อ ๕ ห้ามมิให้ผู้ใดจำหน่ายสินค้าในที่ หรือ ทางสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายโดยลักษณะวิธีการจัดวางสินค้าในที่หนึ่งใดเป็นปกติ หรือ เร่ขาย เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น

ข้อ ๖ การจำหน่ายสินค้าในที่ หรือ ทางสาธารณะ ผู้จำหน่ายและผู้ช่วยจำหน่ายสินค้าจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑. แต่งกายสะอาด สุภาพเรียบร้อย

๒. จัดวางสิ่งของ อุปกรณ์ประกอบการค้าและทรัพย์สินใด ๆ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อยไม่ยื่นล้ำบริเวณที่กำหนด รวมทั้งตัวผู้ค้าต้องไม่ล้ำลงมาในผิวจราจร

๓. แผงสำหรับวางขาย เช่น แคร่ แท่น โต๊ะ รถเข็น ต้องทำด้วยวัสดุที่แข็งแรงมีขนาดและความสูงจากพื้นตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

๔. รักษาความสะอาดบริเวณที่จำหน่ายสินค้าอยู่เสมอทั้งในระหว่างทำการค้าและหลังจากเลิกทำการค้า

๕. จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยที่ถูกต้องด้วยสัญลักษณ์ไว้ให้เพียงพอ

๖. ไม่จัดวางสินค้าที่จำหน่ายบนแผง หรือ จัดวางในลักษณะอื่นตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

๗. ห้ามกระทำการใด ๆ กับต้นไม้ หรือ คอกต้นไม้ เช่น พาด ติดตั้งวางแผงค้า หรือ เกาะเกี่ยวสายไฟฟ้า หลอดไฟฟ้า หรือ อุปกรณ์ประกอบการค้ารวมถึงการตอกตะปู ผูกเชือก หรือ ยึดสิ่งหนึ่งสิ่งใดโดยเด็ดขาด

๘. ห้ามใช้เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องขยายเสียง หรือ เปิดวิทยุเทป หรือ กระทำโดยวิธีอื่นใดที่ก่อให้เกิดเสียงดังจนเกิดเหตุรำคาญแก่ผู้อื่น

๙. หลังจากเลิกทำการค้าต้องเก็บวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบการค้าออกจากบริเวณที่อนุญาตให้แล้วเสร็จโดยไม่ชักช้า

๑๐. หยุดประกอบการค้าเพื่อประโยชน์ทางด้านสุขลักษณะ การรักษาความสะอาดสาธารณะประโยชน์ หรือประโยชน์ของทางราชการตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

๑๑. ปฏิบัติการอื่นใดตามคำแนะนำของเจ้าพนักงานสาธารณสุข คำสั่งเจ้าพนักงานท้องถิ่น รวมทั้งระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งของกรุงเทพมหานคร

ข้อ ๘ การรื้อขายสินค้าในที่ หรือ ทางสาธารณะ ผู้จำหน่ายและผู้ช่วยจำหน่ายสินค้าจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑. จำหน่ายสินค้าในบริเวณที่ได้รับอนุญาต

๒. ต้องแต่งกายสะอาด สุภาพเรียบร้อย

๓. มุลฝอยจากการรื้อขาย ห้ามทิ้งลงในที่ หรือ ทางสาธารณะ

๔. ในขณะที่รื้อขาย การใช้เครื่องขยายเสียง หรือ เป็ดวิทยุเทป หรือ ส่งเสียงต้องไม่ดังจนเกิดเหตุรำคาญแก่ผู้อื่น

๕. หยุดประกอบการค้าเพื่อประโยชน์ทางด้านสุขลักษณะ การรักษา ความสะอาดสาธารณสุขประโยชน์ หรือ ประโยชน์ของทางราชการตามที่กรุงเทพมหานครกำหนด

๖. ปฏิบัติการอื่นใดตามคำแนะนำของเจ้าพนักงานสาธารณสุข คำสั่งเจ้าพนักงานท้องถิ่น รวมทั้งระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งของกรุงเทพมหานคร

ค. การปฏิบัติของคนเดินเท้าตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522

คนเดินเท้า ได้แก่ คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการ หรือ รถสำหรับเด็กด้วย ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติลักษณะ 13 ว่าด้วยคนเดินเท้า มาตรา 103 -105 ดังต่อไปนี้

1. ให้เดินบนไหล่ทาง หรือ ทางเท้าถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน (มาตรา 103)

มาตรา 103 ทางใดที่มีทางเท้า หรือ ไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้า เดินบนทางเท้า หรือ ไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

2. ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้ามในระยะเกินกว่า 100 เมตร นับจากระยะทางข้าม (มาตรา 104)

มาตรา 104 ภายในระยะไม่เกิน 100 เมตร นับจากทางข้ามห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม

3. ในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า เมื่อคนเดินเท้าต้องการจะข้ามทางเดินรถ ต้องปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้ (มาตรา 10)

3.1. เมื่อมีไฟสีแดง ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือ ในเขตปลอดภัย หรือ ให้หยุดรอบนไหล่ทาง หรือ ขอบทาง (กรณีไม่มีทางเท้า)

3.2. เมื่อมีไฟสีเขียว ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

3.3. เมื่อมีไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือ ในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถ ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว


มาตรา 105 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังนี้ต่อไปนี้

1. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมียูบ หรือ ข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วย หรือ ไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือ ในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

2. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมียูบ หรือ ข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วย หรือ ไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

3. เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบน ทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือ ในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว



	<p>แบบสอบถามการวิจัยรูปแบบการใช้งานพื้นที่ย่านเยาวราช ประกอบการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้า สาธารณะย่านเยาวราช กรุงเทพมหานคร โดย นายเตชินต์ แซ่ตั้ง รหัส 650220013 นักศึกษาหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร</p>
---	--

ชื่อพื้นที่.....เวลาทำแบบสอบถาม.....



ตอนที่ 1 ข้อมูลลักษณะผู้ใช้งานภายในพื้นที่ย่านเยาวราช

คำชี้แจง : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง (เลือกช่องที่ตรงความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

- 1.1. เพศ ชาย หญิง
- 1.2. ช่วงอายุ ต่ำกว่า 20 ปี 21-30 ปี 31-40 ปี 41-50 ปี
 มากกว่า 50 ปี
- 1.3. อาชีพ นักเรียน/นักศึกษา รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัท
 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว รับจ้าง อื่น ๆ
- 1.4. รายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท 5,001-10,000 บาท 10,001-15,000 บาท
 15,000-20,000 บาท 20,000-30,000 บาท มากกว่า 30,000 บาท
- 1.5. ที่อยู่อาศัย ในเขตสัมพันธวงศ์
 นอกเขตสัมพันธวงศ์

ตอนที่ 2 ข้อมูลการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะที่ท่านกำลังใช้งานขณะนี้

คำชี้แจง : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง (เลือกช่องที่ตรงความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียง 1 ข้อ)

2.1. ลักษณะของผู้ใช้งานที่เข้ามาใช้พื้นที่ย่านเยาวราช

- เดี่ยว ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป

2.2. การเดินทางมายังพื้นที่ย่านเยาวราชโดยวิธีการใด

- เดินเท้า จักรยาน จักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนตัว
 การขนส่งสาธารณะ รถยนต์หรือจักรยานยนต์รับจ้าง อื่น ๆ (ระบุ.....)

2.3. ระยะเวลาในการเดินทางมายังพื้นที่ย่านเยาวราช

- น้อยกว่า 15 นาที 15-30 นาที มากกว่า 30 นาที

2.4. ช่วงวันที่เข้ามาใช้งานพื้นที่ย่านเยาวราช

- วันธรรมดา (อังคาร - ศุกร์) วันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ - อาทิตย์)

2.5. ความถี่ที่เข้ามาในพื้นที่ย่านเยาวราช

- ทุกวัน 1 วัน/สัปดาห์ 2 - 3 วัน/สัปดาห์
 1 ครั้ง/เดือน 2 - 3 ครั้ง/เดือน

2.6. ช่วงเวลาที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่ย่านเยาวราช

- เช้า (ช่วงเวลา 04:00 – 11:00 น.)
 กลางวัน (ช่วงเวลา 11:00 – 16:00 น.)
 เย็น (ช่วงเวลา 16:00 – 19:00 น.)
 ค่ำ (ช่วงเวลา 19:00 – 00:00 น.)

2.7. เวลาที่ใช้ในพื้นที่ย่านเยาวราชต่อครั้ง

- น้อยกว่า 30 นาที 30 นาที – 1 ชั่วโมง 1 – 2 ชั่วโมง
 มากกว่า 2 ชั่วโมง

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อรูปแบบการใช้ทางเดินเท้า

คำชี้แจง : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง (เลือกช่องที่ตรงความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียง 1 ข้อ)

3.1. ท่านใช้ทางเดินเท้าในย่านเยาวราชเพื่อทำกิจกรรมใดบ้าง

- สัณฐานผ่าน ซื้อ - ขายสินค้า ซื้อของอุปโภค - บริโภค
 รอรถโดยสารสาธารณะ ทำธุรกรรมทางการเงิน จุดนัดพบ
 อื่น ๆ (ระบุ.....)

3.2. เหตุผลที่ท่านเลือกเดินทางโดยการเดินเท้าในย่านเยาวราชมากกว่ารูปแบบอื่น (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ประหยัดค่าใช้จ่าย สะดวกสบาย มีความปลอดภัย
 ประหยัดเวลา ง่ายต่อการเข้าถึงย่านการค้า สามารถรับรู้ภูมิทัศน์โดยรอบ
 สภาพภูมิอากาศ เข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ง่าย อื่น ๆ (ระบุ.....)

3.3. ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการเข้าใช้งานพื้นที่ย่านเยาวราช (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- สินค้าราคาถูกและหลากหลาย ร้านค้ามีความหลากหลาย ภัตตาคารหรือร้านอาหาร
 ใกล้สถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ใกล้ที่พัก, ที่ทำงาน และสถานศึกษา สถานที่แลนด์มาร์ค

ตอนที่ 4 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานทางเดินเท้าย่านเยาวราช

คำชี้แจง : กรุณาให้ค่าคะแนนที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านโดย 5-1 คือ มากที่สุด = 5 และ น้อยที่สุด = 1

เกณฑ์การประเมิน	ระดับความสำคัญ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ปัจจัยทางกายภาพ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	5	4	3	2	1
1. ทางเดินเท้าสามารถเดินสัญจรได้อย่างสะดวกสบาย					
2. ทางเดินเท้ามีขนาดที่เพียงพอต่อการสัญจรใช้งาน					
3. ทางเดินเท้าที่มีคุณภาพดีไม่เสียหายหรือชำรุด					
4. ทางเดินเท้าที่ปราศจากสิ่งกีดขวาง (หาบเร่, แผงลอย)					
5. จุดวางถังขยะในจุดต่าง ๆ ในพื้นที่					
6. จุดจอดและจุดรับส่งผู้โดยสารรถสาธารณะหรือบริการต่าง ๆ					
ปัจจัยทางกายภาพ ด้านความปลอดภัย					
1. ทางเดินเท้าที่ปลอดภัยต่อการสัญจรเดินเท้า					
2. ความปลอดภัยต่อการข้ามทางม้าลาย					
3. ความปลอดภัยต่อการข้ามจุดตัดหรือทางแยก					
4. ความปลอดภัยต่อพื้นที่โดยรอบที่เหมาะสมแก่การเดินเท้า					
5. ความปลอดภัยต่อทางเดินเท้าที่อยู่บนผิวถนน					
6. การมีแสงสว่างที่เพียงพอปลอดภัยต่อการใช้งาน					
ปัจจัยทางกายภาพ ด้านสภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์					
1. ความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่					
2. ความสวยงามของสภาพแวดล้อมโดยรอบในการเดินเท้า					
3. ความเหมาะสมต่อรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร					
4. ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของทางเท้า, ถนน					
5. ความเหมาะสมของอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง					

6. ความร่มเงาในพื้นที่จากอาคารหรือต้นไม้					
ปัจจัยทางกายภาพ ด้านเอกลักษณ์ของพื้นที่					
1. มีลักษณะทางกายภาพที่โดดเด่น น่าดึงดูด และน่าสนใจ					
2. มีการจัดกิจกรรมที่สำคัญของเมืองกรุงเทพมหานคร					
3. มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารที่โดดเด่น					
4. มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สะท้อนเอกลักษณ์ในทิศทางเดียวกัน					
5. มีการจัดพื้นที่ร้านค้า หาบเร่ และแผงลอยที่สอดคล้องไปกับผังเมือง					
6. ความสวยงามของป้ายไฟ					

ตอนที่ 5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับทางเดินเท้าย่านเยาวราช

คำชี้แจง : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง (เลือกช่องที่ตรงความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียง 1 ข้อ)

5.1. ท่านพบเจอกับปัญหา/อุปสรรคบนทางเดินเท้าอะไรบ้าง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- มีขนาดแคบเกินไป
- มีขนาดไม่เพียงพอต่อการใช้งาน
- ทางเดินเท้าไม่สะอาด
- ทางเดินเท้าชำรุดและเสียหาย
- ความไม่สะดวกสบายในการเดินเท้า
- ความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ใช้งานร้านค้า หาบเร่ และแผงลอย
- ทางเดินเท้ามีสิ่งกีดขวางการสัญจร
- การจอดรถบนทางเดินเท้า
- ความไม่ปลอดภัยของทางเดินเท้า
- อื่นๆ (ระบุ.....)

5.2. ท่านอยากให้มีการปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าแห่งนี้อย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ปรับปรุงพื้นผิวทางเดินเท้าให้มีคุณภาพ สวยงาม แข็งแรง ทนทาน
- ปรับปรุงทางเชื่อมสู่ย่านเยาวราชสามารถให้เข้าถึงได้อย่างสะดวกและให้ความน่าสนใจ
- ปรับปรุงทางเดินเท้าโดยลดพื้นที่ถนนและเพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้ารองรับกิจกรรมให้มากขึ้น
- ปรับปรุงรูปแบบการตั้งร้านค้า หาบเร่ และแผงลอยให้เป็นระเบียบ
- มีการสร้างร่มเงาและเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่
- เพิ่มพื้นที่หรือจุดอำนวยความสะดวก เช่น จุดทิ้งขยะ จุดนั่งพัก และแสงสว่างให้มีความเหมาะสม
- ลดไม่ให้มีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า
- อื่นๆ (ระบุ.....)


1.6. ท่านคิดอย่างไรกับพื้นที่ทางเดินเท้าย่านเยาวราชในปัจจุบัน

.....
.....

1.7. ความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....
.....



	<p>แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง : สำหรับผู้ที่อาศัยอยู่ในย่านเยาวราช ประกอบการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้า สาธารณะย่านเยาวราช กรุงเทพมหานคร โดย นายเตชินต์ แซ่ตั้ง รหัส 650220013 นักศึกษาหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร</p>
---	--

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง : เป็นแบบสัมภาษณ์ที่มีการตั้งคำถามไว้อย่างเป็นขั้นตอนเพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีทัศนคติที่มีต่อทางเดินเท้าให้ครอบคลุมประเด็นในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะแบบสัมภาษณ์เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าอิสระ หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ใน การศึกษารูปแบบการใช้งานและออกแบบปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าสาธารณะย่านเยาวราช

พื้นที่ศึกษา ผู้ให้สัมภาษณ์ อายุ

เกี่ยวข้องเป็น เวลาให้ข้อมูล วันที่บันทึก

ตอนที่ 1

1.1. ท่านคิดว่าปัญหาที่พบเห็นบนทางเดินเท้ามีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

1.2. ท่านคิดว่าปัญหาบนทางเดินเท้าที่ควรมีการแก้ไขและปรับปรุงมากที่สุด

.....

.....

.....

ตอนที่ 2

2.1. หากมีการปรับปรุงทางเดินเท้าอยากให้เพิ่มหรือลดสิ่งใดและปรับปรุงอย่างไร

.....

.....

.....

2.2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการทางเดินเท้าในปัจจุบัน

.....

.....

.....

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล

นายเตชินต์ แซ่ตั้ง

