พื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวระหว่างการเดินทาง: กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

โดย
นายชัชวินทร์ ธนสารทรัพย์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม (แนวความคิดในการออกแบบ) แผน ก แบบ ก 2
ภาควิชาสถาปัตยกรรม
มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2567
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

พื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวระหว่างการเดินทาง: กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

โดย
นายชัชวินทร์ ธนสารทรัพย์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม (แนวความคิดในการออกแบบ) แผน ก แบบ ก 2
ภาควิชาสถาปัตยกรรม
มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2567
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

INTERSTITIAL PUBLIC SPACE IN TRANSIT: A CASE STUDY OF IN-BETWEEN SPACES AROUND MRT STATION ENTRANCES

By

MR. Chatchawin THANASANSUB

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for Master of Architecture Architecture

Department of Architecture

Academic Year 2024

Copyright of Silpakorn University

หัวข้อ	พื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวระหว่างการเดินทาง: กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน
โดย	นายชัชวินทร์ ธนสารทรัพย์
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม (แนวความคิดในการออกแบบ) แผน ก แบบ ก 2
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	อาจารย์ ดร. ธนาคาร โมกขะสมิต

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. อภิรดี เกษมศุข)

พิจารณาเห็นชอบโดย

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อดิศร ศรีเสาวนันท์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(อาจารย์ ดร. ธนาคาร โมกขะสมิต)

.....ผู้ทรงคุณวุฒิภายใน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จีรศักดิ์ เกื้อสมบัติ)

.....ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก
(ศาสตราจารย์ ดร. ชินศักดิ์ ตัณฑิกุล)

660220017 : สถาปัตยกรรม (แนวความคิดในการออกแบบ) แผน ก แบบ ก 2
คำสำคัญ : พื้นที่แทรกตัว พื้นที่ระหว่าง พื้นที่สาธารณะ รถไฟฟ้าใต้ดิน

นาย ชัชวินทร์ ธนสารทรัพย์: พื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวระหว่างการเดินทาง: กรณีศึกษาพื้นที่ระหว่างทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : อาจารย์ ดร. ธนาคาร โมกขะสมิต

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาบทบาทและศักยภาพของพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ในบริบทของการเดินทางในเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ระหว่างทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมักมีลักษณะเป็นพื้นที่ผ่านทางชั่วคราว และไม่ได้รับการออกแบบให้รองรับกิจกรรมสาธารณะอย่างเต็มที่ การศึกษานี้เน้นการสำรวจเชิงกายภาพ การวิเคราะห์เชิงพื้นที่ และการสังเกตพฤติกรรมการใช้งานของผู้คน ณ พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินจำนวน 22 แห่ง เพื่อทำความเข้าใจถึงรูปแบบการใช้พื้นที่ คุณลักษณะทางกายภาพ และศักยภาพของพื้นที่ระหว่างทาง ในการนำมาเป็น “พื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวอยู่ระหว่างทาง” (Interstitial public space)

ผลการศึกษาพบว่าพื้นที่ดังกล่าวมีความหลากหลายในแง่ ระดับการใช้งาน และความเชื่อมโยงกับบริบทโดยรอบ ทั้งนี้ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ การออกแบบทางสถาปัตยกรรม การจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมของพื้นที่ หากมีการออกแบบและจัดการอย่างเหมาะสม พื้นที่เหล่านี้สามารถกลายเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กที่มีชีวิตชีวา สนับสนุนการเดินเท้า เพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชน และยกระดับคุณภาพชีวิตในเมืองได้อย่างเป็นรูปธรรม

660220017 : Major Architecture
Keyword : Interstitial Space In-between Space Public Space MRT

MR. Chatchawin THANASANSUB : INTERSTITIAL PUBLIC SPACE IN TRANSIT: A CASE STUDY OF IN-BETWEEN SPACES AROUND MRT STATION ENTRANCES Thesis advisor : Tanakarn Mokkhasmita, Ph.D.

This research investigates the role and potential of small-scale public spaces embedded within urban transit environments, focusing on the in-between areas surrounding entrances and exits of underground MRT stations in Bangkok. These spaces are often overlooked as transient zones and are rarely designed to support public functions. Through physical surveys, spatial analysis, and behavioral observations at 22 MRT stations, the study examines how these interstitial spaces are used, their physical characteristics, and their capacity to function as urban public spaces.

The findings indicate that the spatial quality and usage of these areas vary significantly depending on architectural design, infrastructural context, and surrounding environment. When appropriately designed and managed, these in-between spaces can serve as vibrant micro-public spaces that enhance pedestrian experience, support transit connectivity, and contribute to the livability and social fabric of the city.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “พื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวระหว่างการเดินทาง: กรณีศึกษาพื้นที่เข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน” ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความช่วยเหลือและสนับสนุนจากหลายบุคคลที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.ธนาคาร โมกขะสมิต ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำทั้งในด้านแนวคิดเชิงวิชาการและแนวทางการพัฒนาโครงการวิจัย ตลอดระยะเวลาการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณ คณาจารย์ทุกท่านในสาขาแนวความคิดการออกแบบ ประจำคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่ได้มอบความรู้ แนวคิด และแรงบันดาลใจในการศึกษาอันเป็นรากฐานสำคัญที่ช่วยให้ผู้วิจัยสามารถพัฒนาผลงานชิ้นนี้ได้อย่างมีคุณภาพ รวมถึงเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกตลอดปีการศึกษา

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณ ครอบครัวที่เป็นแรงสนับสนุนสำคัญในทุกด้านมาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงน้องๆ ร่วมรุ่นทุกคน ที่ร่วมแบ่งปันประสบการณ์และให้ความช่วยเหลือในระหว่างการศึกษาเสมอมา

ท้ายที่สุด ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กในเมือง และเป็นแนวทางหนึ่งในการออกแบบพื้นที่ที่เอื้อต่อการเดินทางและการใช้ชีวิตของผู้คนในเขตเมืองอย่างยั่งยืน

ชัชวินทร์ ธนสารทรัพย์

มหาวิทยาลัยศิลปากร

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ
กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ
สารบัญ ..... ช
สารบัญตาราง ..... ฏ
สารบัญภาพ ..... ฑ
บทที่ 1 บทนำ 1
1.1. ที่มาและความสำคัญของการศึกษา 1
1.2. คำถามการวิจัย 3
1.3. วัตถุประสงค์ในการวิจัย 3
1.4. ขอบเขตการวิจัย 4
1.5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 4
1.6. นิยามศัพท์เฉพาะ 5
1.6.1. พื้นที่แทรกตัว (Interstitial Space) 5
1.6.2. พื้นที่ระหว่าง (In-Between Space) 5
1.6.3. พื้นที่สาธารณะ (Public Space) 5
บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 6
2.1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public Space) 6
2.1.1. พื้นที่สาธารณะกับความสัมพันธ์ของพื้นที่ภายในเมือง 6
2.1.2. ประเภทของพื้นที่สาธารณะ 6
2.1.3. คุณลักษณะที่ดีของพื้นที่สาธารณะ 7

2.1.4. หลักการและทฤษฎีทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในพื้นที่สาธารณะ 8
2.1.5. ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะ 9
2.2. แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่แทรกตัวและพื้นที่ระหว่าง (Interstitial Space and In-Between Space) 13
2.2.1. ความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างระหว่างพื้นที่แทรกตัวและพื้นที่ระหว่าง 13
2.2.2. พื้นที่แทรกตัว (Interstitial Space) 14
2.2.3. พื้นที่ระหว่าง (In-Between Space) 15
2.2.4. ประเภทของพื้นที่ระหว่าง 16
2.2.5. แนวคิดเชิงการใช้งานของพื้นที่ระหว่าง 17
2.2.6. ศักยภาพของพื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวภายในเมือง 19
2.3. กรอบแนวคิดในการศึกษา 20
2.4. กรณีศึกษาพื้นที่แทรกตัวที่มีบทบาทเชิงสาธารณะในบริบทของเมืองที่หนาแน่น 21
2.4.1. กรณีศึกษาเรื่องรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่แทรกตัว : กรณีฮ่องกง 22
2.4.1.1. แลปส์ (Lapse): Heritage Signifier 23
2.4.1.2. มิสฟิต (Misfit) : Infrastructural Spanner 24
2.4.1.3. ริฟต์ (Rift) : Geodynamic Filler 26
2.4.1.4. ลิตโทรัล (Littoral) : Terrestrial Anchor 28
2.4.1.5. แก็ป (Gap) : Density Deconstructor 30
2.4.1.6. ลาคูนา (Lacuna) : Ecological Amplifier 32
2.4.2. กรณีศึกษาเรื่องการออกแบบของพื้นที่แทรกตัว 34
2.4.2.1. พื้นที่นั่งหน้าโชว์รูม มาร์ซ๊อตโต มิลาน, อิตาลี (Marsotto Milan Showroom, Italy) 34
2.4.2.2. อะโกรา แม็กซิมัส,มอนทรีออล, แคนาดา (Agora Maximus, Montreal, Canada) 35

2.4.2.3. พื้นที่หน้าอาคารเดอะ ยูนิคอร์น, กรุงเทพมานคร (The Unicorn, Bangkok) 37
2.4.2.4. พื้นที่หน้าอาคารวัน ซิตี้ เซ็นเตอร์, กรุงเทพมานคร (One City Centre / OCC , Bangkok) 38
2.4.2.5. บรีซเซ่ มาร์เก็ต, หนิงโป, จีน (BREEZZE Market, Ningbo, China) 38
2.4.2.6. เบียร์ยานัก เมโทรพลาซ่า, เตหะราน, อิหร่าน (Biryanak Metro Plaza, Tehran, Iran) 41
2.5. สรุปปัจจัยที่จะได้จากกรณีศึกษา 44
บทที่ 3 วิธีการวิจัย 47
3.1. รูปแบบงานวิจัย 47
3.2. กระบวนการดำเนินการวิจัย 47
3.2.1. ศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง 47
3.2.2. วิเคราะห์กรณีศึกษา 48
3.2.3. การสำรวจพื้นที่เชิงปริมาณเบื้องต้น 48
3.2.4. การจัดกลุ่มและคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่าง 48
3.2.5. การลงพื้นที่สำรวจทางกายภาพและพฤติกรรมการใช้งาน 49
3.2.6. การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล 49
3.2.7. เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กรอบบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT 49
3.3. การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างและกลุ่มประชากร 50
3.3.1. พื้นที่ตัวอย่าง 50
3.3.2. กลุ่มประชากร 52
3.4. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล 53
3.5. ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล 54
3.5.1. การเก็บข้อมูลจากทบทวนวรรณกรรม 54

3.5.2. การเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ 54
3.5.3. การเก็บข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม 54
3.6. การวิเคราะห์ข้อมูล 54
3.6.1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ 55
3.6.2. การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม 55
3.7. ข้อจำกัดของการวิจัย 55
3.7.1. พื้นที่บางส่วนอยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือปรับปรุง 55
บทที่ 4 ผลการวิจัยและอภิปรายผล 56
4.1. การสำรวจพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT 56
4.1.1. การสำรวจพื้นที่เชิงปริมาณ 57
4.1.2. ลักษณะสำคัญของพื้นที่ 63
4.1.2.1. ลักษณะทางกายภาพ 63
4.1.2.2. ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน 65
4.1.2.3. ลักษณะด้านการใช้งาน 66
4.1.2.4. ลักษณะสภาพแวดล้อม 73
4.2. การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่าง 76
4.2.1. การจัดกลุ่มพื้นที่ตามลักษณะทางกายภาพ 76
4.2.2. การจัดกลุ่มสถานีตามลักษณะทางสภาพแวดล้อมเมือง 82
4.2.3. การจัดลำดับสถานีตามจำนวนการใช้งาน 84
4.2.4. การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่าง 93
4.3. การวิเคราะห์พื้นที่ตัวอย่างจากการลงสำรวจ 101
4.3.1. BL15 สถานีลาดพร้าว (ย่านที่อยู่อาศัย) 101
4.3.2. BL13 สถานีสวนจตุจักร (ย่านการค้า) 112
4.3.3. BL22 สถานีสุขุมวิท (ย่านธุรกิจ) 132

4.3.4. BL29 สถานีวัดมังกร (ย่านเมืองเก่า) 142
4.4. การนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตัวอย่างเพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะ 155
4.4.1. แนวความคิดในการออกแบบ (Conceptual Design) 155
4.4.2. แนวความคิดเรื่องรูปแบบการใช้งาน (Program) 156
4.4.3. การออกแบบพื้นที่สาธารณะทางสถาปัตยกรรม (Architectural Design for Public Space) 162
4.4.3.1. BL15 สถานีลาดพร้าว (ย่านที่อยู่อาศัย) 162
4.4.3.2. BL13 สถานีสวนจตุจักร (ย่านพาณิชย์) 184
4.4.3.3. BL22 สถานีสุขุมวิท (ย่านธุรกิจ) 209
4.4.3.4. BL29 สถานีวัดมังกร (ย่านเมืองเก่า) 231
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ 243
5.1. ผลสรุป 243
5.2. ข้อเสนอแนะ 248
รายการอ้างอิง 249
ประวัติผู้เขียน 251

มหาวิทยาลัยศิลปากร

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง คุณภาพทางกายภาพของพื้นที่ และโอกาสการเกิดกิจกรรมกลางแจ้ง 9

ตารางที่ 4.1 ตารางสรุปพื้นที่ที่ถูกคัดเลือกเบื้องต้นรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานี 62

ตารางที่ 4.2 ตารางสรุปลักษณะกลุ่มพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานี 81

ตารางที่ 4.3 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านที่อยู่อาศัย 85

ตารางที่ 4.4 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านพาณิชย์ 87

ตารางที่ 4.5 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านธุรกิจ 89

ตารางที่ 4.6 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านเมืองเก่า 91

ตารางที่ 4.7 กราฟแสดการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ตามประเภทของย่านเมือง 92

ตารางที่ 4.8 ตารางแสดงพื้นที่ของสถานีที่ถูกคัดเลือกจากการลงสำรวจเบื้องต้น ในแต่ละประเภทย่าน 96

ตารางที่ 4.9 ตารางสรุปพื้นที่ตัวอย่างของแต่ละสถานี เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะในแต่ละประเภทย่าน 100

ตารางที่ 4.10 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพของ 4 สถานี 153

ตารางที่ 4.11 ตารางสรุปพฤติกรรมการใช้งานของ 4 สถานี 154

ตารางที่ 4.12 ตารางสรุปพฤติกรรมการใช้งานและรูปแบบของการใช้งาน (Program) ของพื้นที่ตัวอย่างทั้ง 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT 161

ตารางที่ 5.1 ตารางสรุปเปรียบเทียบแนวทางการออกแบบของพื้นที่ตัวอย่างทั้ง 4 สถานี.....243

สารบัญภาพ

หน้า

รูปที่ 1.1 แผนภาพแสดงพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานครต่อประชากรเทียบกับมาตรฐาน WHO 1

รูปที่ 1.2 แผนภาพแสดงพื้นที่ว่างรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สถานีพหลโยธิน (BL14) ทางออกที่ 1 ถึงทางออกที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2568..... 3

รูปที่ 2.1 ภาพแสดง Interstitial Space ในบริบทของสถาปัตยกรรม 15

รูปที่ 2.2 ภาพตัวอย่างแผนผังเขตของพื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวอยู่ในบริบทเมืองของ ฮ่องกง 22

รูปที่ 2.3 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท แลปส์ 23

รูปที่ 2.4 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่นั่งพักไทหว่องสตรีทอีสท์ 24

รูปที่ 2.5 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท มิสฟิต 25

รูปที่ 2.6 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของสวนพักผ่อนพีลไรซ์..... 26

รูปที่ 2.7 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท ริฟต์..... 27

รูปที่ 2.8 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของสวนสวนพักผ่อนวิงลี 28

รูปที่ 2.9 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท ลิตโทรัล.. 29

รูปที่ 2.10 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่พักผ่อนบริเวณถนนฮ่อยบุน... 30

รูปที่ 2.11 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท แก็ป 31

รูปที่ 2.12 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่พักผ่อนว่ำออนเลน 32

รูปที่ 2.13 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท ลาคูนา.. 33

รูปที่ 2.14 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของสวนพักผ่อนถนนหยั่นฝ่ง 34

รูปที่ 2.15 ภาพแสดงพื้นที่นั่งที่ฝังตัวอยู่บนหน้าโชว์รูม มาร์ซ๊อตโต มิลาน 35

รูปที่ 2.16 ภาพแสดงโครงการอะโกรา แม็กซิมัส ด้านหน้าห้องสมุดประวัติศาสตร์ แซงต์-ซัลพิซ (St-Sulpice Library) ประเทศแคนาดา ในปี 2022..... 36

รูปที่ 2.17 ภาพแสดงระบบโครงสร้างแบบแยกส่วน (Modular Installation) ที่ผสมผสานพื้นที่นั่งและพื้นที่ปลูกต้นไม้เข้าด้วยกัน..... 36

รูปที่ 2.18 ภาพแสดงพื้นที่นั่งหน้าอาคาร เดอะ ยูนิคอร์น 37
รูปที่ 2.19 ภาพแสดงพื้นที่หน้าอาคารวัน ซิตี้ เซ็นเตอร์ 38
รูปที่ 2.20 ภาพแสดงโครงการบรีซเซ่ มาร์เก็ต ที่แทรกตัวอยู่ระหว่างถนนกับหน้าอาคาร 39
รูปที่ 2.21 ภาพแสดงการต่อเติมหลังคาโครงสร้างเบาที่ยื่นออกจากชั้นล่างของอาคาร 40
รูปที่ 2.22 ภาพแสดงวัสดุโปร่งแสงและโครงสร้างเบา ภายในรอบโครงการ 40
รูปที่ 2.23 ภาพแสดงกิจกรรมของประชาชนที่เกิดขึ้นระหว่างพื้นที่ร้านค้าและที่นั่งรอบโครงการ 41
รูปที่ 2.24 รูปภาพแสดงโครงการเบียร์ยานัก เมโทรพลาซ่า ที่แทรกตัวอยู่ระหว่างทางหลวงและชุมชน 42
รูปที่ 2.25 รูปตัดที่แสดงระดับความสูงที่ต่ำกว่าถนนทางหลวงประมาณ 4 เมตร เพื่อใช้เป็นแนวกันเสียงตามธรรมชาติ 43
รูปที่ 2.26 รูปภาพแสดงการเชื่อมต่อกับชุมชนด้านข้าง และวัสดุของการก่อสร้าง 43
รูปที่ 2.27 รูปภาพแสดงพื้นที่กิจกรรมของประชาชน และร้านค้าขนาดเล็กในโครงการ 44
รูปที่ 4.1 ภาพพื้นที่ว่างรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL25 สถานีลุมพินี ทางออกที่ 1 56
รูปที่ 4.2 ภาพแสดงตำแหน่งของพื้นที่จำนวน 75 แห่งที่ผ่านการคัดเลือกเบื้องต้นจากพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 22 สถานี 58
รูปที่ 4.3 ภาพแสดงขอบเขตของพื้นที่จำนวน 75 แห่ง โดยเริ่มตั้งแต่ BL11 สถานีบางสื่อ ถึง BL32 สถานีอิสรภาพ 59
รูปที่ 4.4 (ต่อ) ภาพแสดงขอบเขตของพื้นที่จำนวน 75 แห่ง โดยเริ่มตั้งแต่ BL11 สถานีบางสื่อ ถึง BL32 สถานีอิสรภาพ 60
รูปที่ 4.5 (ต่อ) ภาพแสดงขอบเขตของพื้นที่จำนวน 75 แห่ง โดยเริ่มตั้งแต่ BL11 สถานีบางสื่อ ถึง BL32 สถานีอิสรภาพ 61
รูปที่ 4.6 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN1 63
รูปที่ 4.7 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN2 64
รูปที่ 4.8 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN3 64
รูปที่ 4.9 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN4 65

รูปที่ 4.10 ภาพพื้นที่ว่างและไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL11 สถานีบางซื่อ ทางออกที่ 2 67

รูปที่ 4.11 ภาพพื้นที่ว่างและมีสิ่งอำนวยความสะดวกรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL24 สถานีคลองเตย ทางออกที่ 2 67

รูปที่ 4.12 ภาพพื้นที่ลานหน้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL28 สถานีหัวลำโพง ทางออกที่ 3 68

รูปที่ 4.13 ภาพพื้นที่รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL26 สถานีสีลม ทางออกที่ 1 ที่อยู่ภายในสวนลุมพินี 69

รูปที่ 4.14 ภาพทางเข้าพื้นที่ลานจอดรถบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL16 สถานีรัชดาภิเษก ทางออกที่ 4 70

รูปที่ 4.15 ภาพอาคารโครงสร้างเบาเชิงพาณิชย์บนพื้นที่รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL14 สถานีพหลโยธิน ทางออกที่ 5 71

รูปที่ 4.16 ภาพทางเข้าที่อยู่ภายในอาคารของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL30 สถานีสามยอด ทางออกที่ 3 72

รูปที่ 4.17 ภาพบริบทย่านที่อยู่อาศัย รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL32 สถานีอิสรภาพ. 73

รูปที่ 4.18 ภาพบริบทย่านพาณิชย์ รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL20 สถานีพระราม 9.. 74

รูปที่ 4.19 ภาพบริบทย่านธุรกิจ รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL21 สถานีเพชรบุรี..... 74

รูปที่ 4.20 ภาพบริบทย่านเมืองเก่า รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL31 สถานีสนามไชย .. 75

รูปที่ 4.21 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ IN1 ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี..... 77

รูปที่ 4.22 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ IN2 ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี..... 78

รูปที่ 4.23 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ IN3 ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี..... 79

รูปที่ 4.24 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ IN4 ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี..... 80

รูปที่ 4.25 ภาพแผนผังแสดงเส้นทางสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 22 สถานี ผ่านตามลักษณะสภาพแวดล้อมของเมือง 83

รูปที่ 4.26 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL15 สถานีลาดพร้าว 103

รูปที่ 4.27 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL15 สถานีลาดพร้าว 104

รูปที่ 4.28 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว 105
รูปที่ 4.29 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว..... 106
รูปที่ 4.30 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว..... 108
รูปที่ 4.31 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว 109
รูปที่ 4.32 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว..... 110
รูปที่ 4.33 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว..... 111
รูปที่ 4.34 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3 116
รูปที่ 4.35 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2..... 117
รูปที่ 4.36 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 3..... 118
รูปที่ 4.37 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3..... 119
รูปที่ 4.38 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 120
รูปที่ 4.39 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2..... 122
รูปที่ 4.40 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2..... 123
รูปที่ 4.41 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 (ริมถนน) 124
รูปที่ 4.42 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 (ภายในสวนสาธารณะ)..... 125
รูปที่ 4.43 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3.. 126
รูปที่ 4.44 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3..... 127
รูปที่ 4.45 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก3128
รูปที่ 4.46 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก3..... 130

รูปที่ 4.47 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก3 131
รูปที่ 4.48 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL22 สถานีสุขุมวิท 134
รูปที่ 4.49 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL22 สถานีสุขุมวิท 135
รูปที่ 4.50 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท 136
รูปที่ 4.51 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท 137
รูปที่ 4.52 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท 138
รูปที่ 4.53 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท 139
รูปที่ 4.54 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท 140
รูปที่ 4.55 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท 141
รูปที่ 4.56 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL29 สถานีวัดมังกร 144
รูปที่ 4.57 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL29 สถานีวัดมังกร 145
รูปที่ 4.58 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร 146
รูปที่ 4.59 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร 147
รูปที่ 4.60 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร 149
รูปที่ 4.61 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร 150
รูปที่ 4.62 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร 151
รูปที่ 4.63 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร 152
รูปที่ 4.64 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งาน (Program) 4 ประเภท 158
รูปที่ 4.65 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL15 สถานีลาดพร้าว ทางออกที่ 3 162
รูปที่ 4.66 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL15 สถานีลาดพร้าว 164
รูปที่ 4.67 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ชั้น 2 ภายในพื้นที่ BL15 สถานีลาดพร้าว 165
รูปที่ 4.68 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL15 สถานีลาดพร้าว 167

รูปที่ 4.69 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 171
รูปที่ 4.70 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 172
รูปที่ 4.71 ภาพแสดงลักษณะโดยรวมของพื้นที่หลังการปรับปรุง 173
รูปที่ 4.72 ภาพบรรยากาศอาคารทางเข้าที่ถูกปรับปรุงใหม่ ที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่มุมแคบด้านใน ... 174
รูปที่ 4.73 ภาพบรรยากาศพื้นที่ภายในอาคารหลังการปรับปรุง ที่เชื่อมต่อกับทางขึ้นจากสถานีใต้ดิน 175
รูปที่ 4.74 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Hidden Restaurant มองออกไปยังทางเข้าออกสถานี ... 176
รูปที่ 4.75 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Hidden Restaurant เมื่อมองมาจากทางเข้าตรงกลางของพื้นที่ 177
รูปที่ 4.76 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Zone C พื้นที่ตรงกลาง 178
รูปที่ 4.77 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Zone C พื้นที่ตรงกลาง 179
รูปที่ 4.78 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Zone D พื้นที่รอรถประจำทาง 180
รูปที่ 4.79 ภาพบรรยากาศภายใน Coffee Shop & Bar พื้นที่ Zone E มองไปยังพื้นที่นั่ง Zone F และ Zone G 181
รูปที่ 4.80 ภาพบรรยากาศตอนค่ำภายในพื้นที่นั่ง Zone G มองไปยัง Coffee Shop & Bar 182
รูปที่ 4.81 ทัศนียภาพโดยรวมของการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ตัวอย่าง บริเวณสถานี BL15 ลาดพร้าว ทางออกที่ 3 183
รูปที่ 4.82 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออกที่ 2 และ 3 184
รูปที่ 4.83 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL13 สถานีสวนจตุจักร ... 188
รูปที่ 4.84ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ชั้น 2 ภายในพื้นที่ BL13 สถานีสวนจตุจักร 189
รูปที่ 4.85 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL13 สถานีสวนจตุจักร 192
รูปที่ 4.86 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 ทางออกที่ 3 194
รูปที่ 4.87 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 ทางออกที่ 3 195
รูปที่ 4.88 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 ทางออกที่ 2 199

รูปที่ 4.89 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 ทางออกที่ 2 200
รูปที่ 4.90 ภาพบรรยากาศพื้นที่ขายสินค้าและพื้นที่นั่งพักคอยบริเวณหน้าสถานี ทางออกที่ 3 (Zone 3A-1) 201
รูปที่ 4.91 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยที่อยู่ระหว่าง ทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า BTS (Zone 3B-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568 202
รูปที่ 4.92 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยและร้านค้าขนาดเล็ก บริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า BTS (Zone 3C-2) 202
รูปที่ 4.93 ภาพบรรยากาศพื้นที่ขายสินค้าและพื้นที่นั่งพักคอยบริเวณหน้าสถานี ทางออกที่ 2 (Zone 2A) 203
รูปที่ 4.94 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยภายในพื้นที่ Long stay seat (Zone 2B) 203
รูปที่ 4.95 ภาพบรรยากาศบริเวณทางเข้า Food garden แสดงพื้นที่นั่งพักผ่อนและร้านค้า (Zone 2D-1) 204
รูปที่ 4.96 ภาพบรรยากาศบริเวณที่นั่งรับประทานอาหารของ Food garden ชมวิวสวน (Zone 2D-1) 204
รูปที่ 4.97 ภาพบรรยากาศบริเวณที่นั่งรับประทานอาหารและที่พักผ่อนของ Food garden (Zone 2D-1) 205
รูปที่ 4.98 ภาพภายนอกของอาคารบริเวณ Food garden มองจากริมน้ำ 206
รูปที่ 4.99 ภาพบรรยากาศทางเดินขึ้น Terrain trail (Zone 2E-1) 207
รูปที่ 4.100 ภาพบรรยากาศทางเดิน Terrain trail ที่เชื่อมต่อกับ Food garden (Zone 2E-1) ... 207
รูปที่ 4.101 ภาพบรรยากาศทางเดิน Rest connector ชั้น 2 เชื่อมไปยังทางลงบันไดจุดรอรถโดยสาร และทางเชื่อมไปอาคารทางออกที่ 3 208
รูปที่ 4.102 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยสำหรับรอรถประจำทางและรถตู้โดยสาร (Zone 2C) 208
รูปที่ 4.103 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL22 สถานีสุขุมวิท ทางออกที่ 1 209
รูปที่ 4.104 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท 212
รูปที่ 4.105 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning)) ชั้น 2 ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท 213

รูปที่ 4.106 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning)) ชั้น 3-7 ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท 214
รูปที่ 4.107 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท 216
รูปที่ 4.108 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 219
รูปที่ 4.109 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 220
รูปที่ 4.110 ภาพแสดงแนวการออกแบบด้านหน้าอาคาร ของช่องว่างระหว่างห้องพักกับพื้นที่สีเขียวแนวตั้ง 221
รูปที่ 4.111 ภาพบรรยากาศพื้นที่ภายในอาคารหลังการปรับปรุง ที่เชื่อมต่อกับทางขึ้นจากสถานีใต้ดิน 222
รูปที่ 4.112 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยและจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างหน้าสถานี (Zone A) 223
รูปที่ 4.113 ภาพบรรยากาศภายในร้านค้าสะดวกซื้อและที่นั่งพักคอย บริเวณชั้น 2 (Zone B) 224
รูปที่ 4.114 ภาพบรรยากาศพื้นที่ Terrace bar ที่มีพื้นที่สีเขียวแทรกอยู่ระหว่างกลาง ในช่วงเวลาเย็น (Zone C) 225
รูปที่ 4.115 ภาพบรรยากาศพื้นที่ Terrace bar ในช่วงเวลากลางคืน (Zone C) 226
รูปที่ 4.116 ภาพบรรยากาศพื้นที่ Terrace bar ในช่วงเวลาเย็น (Zone C) 227
รูปที่ 4.117 ภาพรวมการพัฒนาพื้นที่บริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท มุมมองจากถนน 228
รูปที่ 4.118 ภาพรวมการพัฒนาพื้นที่บริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท มุมมองจากทางเท้าฝั่งตรงข้าม 229
รูปที่ 4.119 ภาพรวมการพัฒนาพื้นที่บริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท มุมมองจากถนน 230
รูปที่ 4.120 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL29 สถานีวัดมังกร (ย่านเมืองเก่า) ทางออกที่ 1 231
รูปที่ 4.121 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL29 สถานีวัดมังกร 233
รูปที่ 4.122 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL29 สถานีวัดมังกร 235
รูปที่ 4.123 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ 237
รูปที่ 4.124 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยที่อยู่ด้านหน้าทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL29 สถานีวัดมังกร ทางออกที่ 1 239
รูปที่ 4.125 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่ง Stepping seat มองไปยัง Spiral Tower 240

รูปที่ 4.126 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งโดยรวม และพื้นที่กิจกรรมภายในพื้นที่มองออกมาจากทางออกที่ 2 241

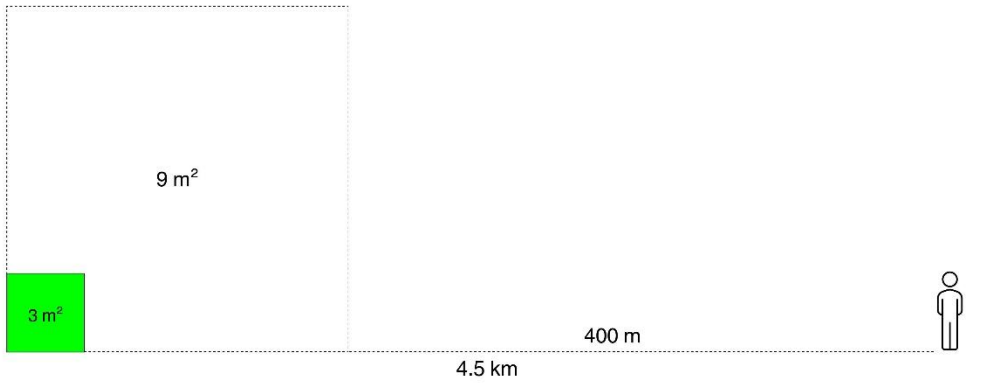
รูปที่ 4.127 ภาพบรรยากาศพื้นภายในร้าน Roof top Tea 242

บทที่ 1
บทนำ

1.1. ที่มาและความสำคัญของการศึกษา

ในการเดินทางภายในเมือง โดยเฉพาะการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ผู้คนมักต้องผ่านพื้นที่ที่ทำหน้าที่เป็น “จุดเปลี่ยนผ่าน” ระหว่างต้นทางและปลายทาง ซึ่งรวมถึงพื้นที่พักคอย พื้นที่รอ หรือพื้นที่เดินเท้าระหว่างระบบขนส่งต่าง ๆ พื้นที่เหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการรองรับพฤติกรรมการสัญจรและเป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์การเดินทางในชีวิตประจำวันของประชาชน

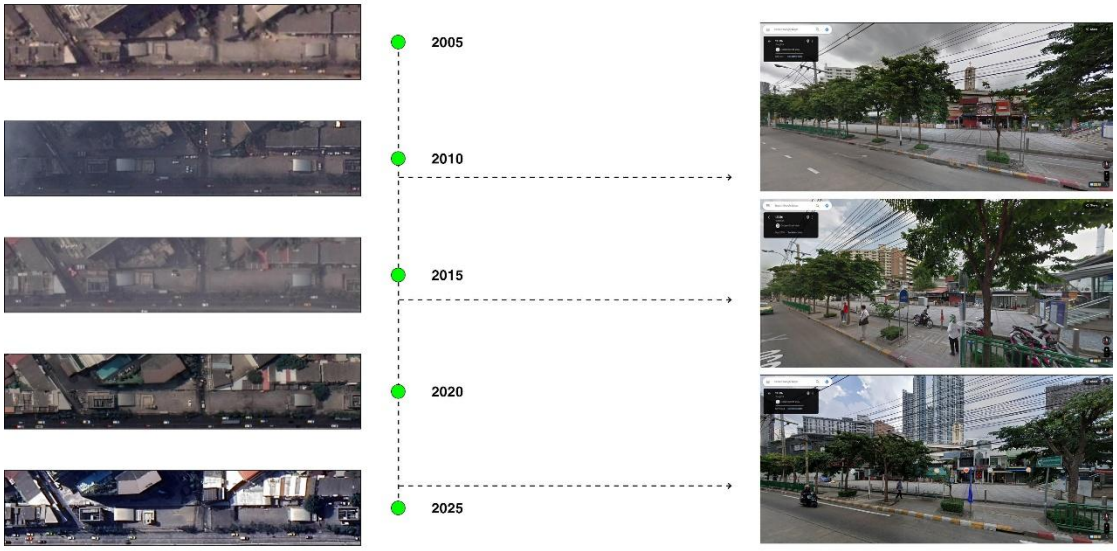
แม้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครจะมีความหลากหลายและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง สามารถเชื่อมโยงพื้นที่เมืองได้ครอบคลุมมากขึ้น แต่เมืองยังคงประสบปัญหาการขาดแคลน “พื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก” ที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและสอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้ระบบขนส่ง พื้นที่เหล่านี้มีศักยภาพในการรองรับกิจกรรมระหว่างการเดินทาง เช่น การพักรอ การหลบแดด หรือการนั่งพักชั่วคราว แต่ในความเป็นจริง พื้นที่สาธารณะดังกล่าวกลับกระจายตัวไม่ทั่วถึง หรืออยู่ห่างจากแนวสัญจรหลัก ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้พื้นที่อย่างจำกัด



รูปที่ 1.1 แผนภาพแสดงพื้นที่สีเขียวของกรุงเทพมหานครต่อประชากรเทียบกับมาตรฐาน WHO
ที่มา: ผู้วิจัย

ในกรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ถือเป็นหนึ่งในระบบขนส่งสาธารณะหลักที่ประชาชนใช้ในการเดินสัญจรภายในเมือง ทั้งยังเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้า BTS รถโดยสารประจำทาง รถบัส รถแท็กซี่ เรือโดยสาร และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนั้นพื้นที่รอบสถานีของรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จึงมีบทบาทสำคัญอย่างหนึ่งในการทำหน้าที่เป็นพื้นที่ระหว่างการรอ ก่อนเปลี่ยนผ่านไปยังอีกจุดหมายหนึ่ง

พื้นที่รอบบริเวณทางลงรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT นอกเหนือจากอาคารทางลงแล้ว ยังมีพื้นที่ว่างจากการใช้งานเกิดขึ้นมากมายขึ้นอยู่กับบริบททางกายภาพโดยรอบของสถานีนั้นๆ อันเนื่องมาจากการยึดครองพื้นที่ดินคืนจากภาครัฐและนำมาสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT โดยขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบ โดยจากการสำรวจจำนวนสถานีทั้งหมด 22 สถานีจากสถานี บางซื่อ (BL11) ถึงสถานีอิสรภาพ (BL32) พบพื้นที่ว่าง ทั้งหมด 75 พื้นที่ คิดเป็น 20,539 ตารางเมตร บางส่วนได้ถูกนำมาใช้เป็นพื้นที่ให้เช่าเชิงธุรกิจของภาคเอกชน แต่ส่วนใหญ่ถูกปล่อยทิ้งไว้เป็นพื้นที่ว่างเปล่าเป็นเวลานานนับ 10 - 20 ปี ในบางพื้นที่ถึงแม้จะมีที่จอดจักรยานวางไว้ แต่ก็มีการปิดกั้น และล้อมรั้วยากต่อการเข้าถึง พื้นที่ว่างเหล่านี้แทรกตัวอยู่ระหว่างการเดินทางสัญจรของประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะซึ่งกระจายตัวตามเส้นทางการเดินรถของรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ที่ครอบคลุมพื้นที่สำคัญภายในกรุงเทพมหานคร ถ้าพื้นที่ทิ้งเปล่าเหล่านี้สามารถถูกนำมาพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อประชาชน ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนจากภาคเอกชน หรือภาครัฐเอง ก็จะสามารถช่วยเพิ่มโอกาสในการเข้าถึง และเพิ่มจำนวนของพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก เพื่อช่วยบรรเทาความเหลื่อมล้ำและปัญหาการขาดแคลนในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะประชาชนในกรุงเทพมหานครได้ส่วนหนึ่ง



รูปที่ 1.2 แผนภาพแสดงพื้นที่ว่างรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สถานีพหลโยธิน (BL14) ทางออกที่ 1 ถึงทางออกที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2568 ที่มา : ผู้วิจัย

1.2. คำถามการวิจัย

1) พื้นที่ว่างรอบบริเวณทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT มีลักษณะทางกายภาพและรูปแบบการใช้งานอย่างไร
2) ปัจจัยใดที่ส่งผลต่อศักยภาพของพื้นที่ว่างในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณะ
3) แนวทางการออกแบบและการพัฒนาพื้นที่ว่างตัวเหล่านี้ให้มีคุณภาพในเชิงสาธารณะเป็นอย่างไร

1.3. วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1) เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพและรูปแบบการใช้งานของพื้นที่ว่างรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เพื่อจัดทำเป็นพื้นที่สาธารณะ
2) เพื่อหาพื้นที่ตัวอย่างจากการศึกษานำมาเป็นพื้นที่นำร่องในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ
3) เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบหรือการจัดการพื้นที่รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

1.4. ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้ดำเนินรวบรวมข้อมูลและศึกษาพื้นที่บริเวณรอบทางสถานีรถไฟฟ้าดิน MRT เฉพาะในส่วนของ สายสีน้ำเงิน (Blue Line) ที่เป็นสถานีใต้ดิน จำนวน 22 สถานี ตั้งแต่สถานีบางซื่อ (BL11) ถึงสถานีอิสรภาพ (BL32) โดยยกเว้นสถานี สามยอด (BL30) ซึ่งไม่มีพื้นที่ว่างบริเวณทางเข้าออกที่สามารถเข้าถึงได้ เนื่องจากทางเข้าสถานีอยู่ภายในอาคาร และยังอยู่ระหว่างดำเนินการส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

จากการพบพื้นที่ว่างในการใช้งานรอบบริเวณทางเข้าออกสถานีที่อยู่บนพื้นดิน มีขนาดเหมาะสมสำหรับจัดทำเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก สามารถเข้าถึงได้ง่าย และยังครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร โดยพิจารณาทั้งในแง่ลักษณะทางกายภาพ การเข้าถึง พฤติกรรมการใช้งานของประชาชน และ ศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก

1.5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) องค์ความรู้ด้านการออกแบบพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กในเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ที่แทรกตัวอยู่ในระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมือง
2) ผลการศึกษาสามารถใช้เป็นแนวทางอ้างอิงในการวิเคราะห์พื้นที่ลักษณะเดียวกันในเมืองอื่น ๆ หรือในการออกแบบเชิงทดลองสำหรับพื้นที่ที่จำกัดทางกายภาพ
3) แนวทางการออกแบบหรือจัดการพื้นที่ที่เสนอในงานวิจัยนี้จะสามารถประยุกต์ใช้กับโครงการในอนาคต เพื่อยกระดับประสบการณ์ของผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน และเพิ่มคุณภาพพื้นที่สาธารณะในเมือง
4) ผลการวิจัยจะช่วยส่งเสริมการมองเห็นศักยภาพของ "พื้นที่เล็กน้อยที่ถูกมองข้าม" ให้กลายเป็นเครื่องมือสร้างความเท่าเทียมในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ
5) ช่วยกระตุ้นการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ชุมชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับบริบทและความต้องการที่แท้จริงของผู้ใช้งาน

1.6. นิยามศัพท์เฉพาะ

1.6.1. พื้นที่แทรกตัว (Interstitial Space)

หมายถึง พื้นที่ว่างที่อยู่ระหว่างองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมหรือพื้นที่เมืองที่ใช้งานตามปกติ ซึ่งไม่ได้กลมกลืนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเนื้อเมืองโดยตรง เกิดเป็น“ช่องว่าง”ที่ไม่ถูกผนวกเข้ากับผังเมืองอย่างชัดเจน

1.6.2. พื้นที่ระหว่าง (In-Between Space)

หมายถึง พื้นที่ที่เกิดขึ้นระหว่างสองจุดหรือระหว่างสององค์ประกอบที่มีบทบาทชัดเจน เช่น ระหว่างอาคารกับทางเดิน ระหว่างถนนกับลาน หรือระหว่างการเดินทางจากบ้านสู่ระบบขนส่ง โดยพื้นที่เหล่านี้มักทำหน้าที่เป็นพื้นที่เปลี่ยนผ่าน และมีความยืดหยุ่นสูง

1.6.3. พื้นที่สาธารณะ (Public Space)

หมายถึง พื้นที่ทางกายภาพที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้อย่างเสรี และใช้ร่วมกันได้โดยไม่มีการจำกัดสิทธิ เช่น ทางเท้า ลานหน้าสถานี สวนสาธารณะ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง โดยพื้นที่เหล่านี้เอื้อต่อกิจกรรมทางสังคม การพักผ่อน การพบปะ และการเดินทาง

มหาวิทยาลัยศิลปากร

บทที่ 2
วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public Space)

2.1.1. พื้นที่สาธารณะกับความสัมพันธ์ของพื้นที่ภายในเมือง

พื้นที่สาธารณะเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของโครงสร้างทางกายภาพของเมือง ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ทั้งพื้นที่ของอาคาร ถนน ทางเท้า ระบบขนส่ง ตลอดจนพื้นที่กิจกรรมของผู้คน ไม่เพียงทำหน้าที่รองรับการเชื่อมต่อทางกายภาพเท่านั้น หากยังเปิดโอกาสให้เกิดปฏิสัมพันธ์ของผู้คนทั้งทางตรงและทางอ้อม ตั้งแต่ระดับบุคคลไปจนถึงระดับสังคม ซึ่งส่งผลต่อโครงสร้างทางสังคมโดยรวม สะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานของพื้นที่สาธารณะภายในเมืองต่อการดำรงชีวิตของประชาชนในชีวิตประจำวัน

อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี้ (2562) อธิบายว่า พื้นที่สาธารณะ หมายถึง “พื้นที่ของเมือง” (Urban Space) ไม่ว่าจะเป็นอาคาร สถานที่ ถนน ทางเท้า ลานโล่ง สวนสาธารณะ ที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมสาธารณะ โดย Michael Brill ได้ให้นิยามเอาไว้ว่า พื้นที่สาธารณะส่วนประกอบสร้างจากพื้นที่ทางกายภาพ ที่สัมพันธ์กับชีวิตสาธารณะซึ่งเข้าถึงได้ และมีกลุ่มคนผู้ใช้งานที่หลากหลาย มีการใช้พื้นที่ร่วมกัน ทั้งที่เข้ามามีส่วนร่วมโดยตรงและร่วมสังเกตการณ์ โดยเป็นพื้นที่ทางสังคมที่รองรับคนทั้งในระดับบุคคล กลุ่มเพื่อน ครอบครัว ชุมชนเมือง และรองรับความต้องการเพื่อผลประโยชน์ต่อสาธารณชน

2.1.2. ประเภทของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะภายในเมืองสามารถจำแนกระดับของความเป็นสาธารณะได้จากหลายปัจจัย ได้แก่ ลักษณะการเข้าถึง รูปแบบการใช้งาน และระดับของการจัดการ โดย Carmona, Heath, Oc, and Tiesdell (2010) และ Madanipour (2003) ได้เสนอแนวทางในการแบ่งประเภทของพื้นที่สาธารณะออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ดังนี้

2.1.2.1. พื้นที่สาธารณะที่เป็นทางการ (Formal Public Space)

พื้นที่ที่ได้รับการจัดสรร ออกแบบ และบริหารจากภาครัฐหรือหน่วยงานสาธารณะ เพื่อรองรับกิจกรรมของประชาชนโดยตรง สามารถเข้าถึงได้ง่าย มีโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการรองรับชัดเจน เช่น ทางเดิน ทางลาด แสงสว่าง พื้นที่นั่งพัก ตัวอย่างเช่น สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม ลานอนุสาวรีย์ และพื้นที่หน้าอาคารราชการ

2.1.2.2. พื้นที่สาธารณะที่ไม่เป็นทางการ (Informal Public Space)

พื้นที่ที่ไม่ได้ถูกกำหนดหรือออกแบบไว้โดยเฉพาะให้เป็นพื้นที่สาธารณะ แต่ผู้คนสามารถเข้าถึงและใช้งานร่วมกันได้ พื้นที่เหล่านี้มักไม่มีการจัดการที่ชัดเจน แต่เอื้อต่อการเกิดกิจกรรมในชีวิตประจำวันตามพฤติกรรมและความต้องการของผู้คน เช่น การพบปะ การพักคอย หรือการค้าขายรายย่อย ตัวอย่างเช่น ทางเท้า ริมถนน ซอกตึก หรือพื้นที่ข้างอาคาร

2.1.2.3. พื้นที่กึ่งสาธารณะ (Semi-public Space)

พื้นที่ที่เปิดให้บุคคลทั่วไปสามารถเข้าใช้งานได้ แต่มีข้อจำกัดบางประการในด้านการเข้าถึงหรือรูปแบบการใช้พื้นที่ เช่น การกำหนดช่วงเวลาใช้งาน การจำกัดลักษณะของกิจกรรม หรือเงื่อนไขเฉพาะที่กำหนดโดยเจ้าของหรือผู้ดูแล พื้นที่เหล่านี้มักอยู่ภายใต้การบริหารของภาคเอกชนหรือหน่วยงานเฉพาะ และมีลักษณะก้ำกึ่งระหว่างความเป็นสาธารณะและส่วนบุคคล ตัวอย่างเช่น พื้นที่รับรองภายในอาคาร ห้างสรรพสินค้า พื้นที่หน้าอาคารเอกชน หรือพื้นที่สาธารณะที่อยู่ในการดูแลของภาคเอกชน (Privately Owned Public Spaces: POPS)

2.1.3. คุณลักษณะที่ดีของพื้นที่สาธารณะ

Gehl (2010) เสนอว่าพื้นที่สาธารณะที่ดีควรได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงประสบการณ์ของผู้ใช้งานจริงเป็นหลัก ไม่ใช่เพียงโครงสร้างทางกายภาพเท่านั้น แต่ต้องตอบสนองต่อพฤติกรรม การเคลื่อนไหว และการมีปฏิสัมพันธ์ของผู้คนในชีวิตประจำวัน โดยแบ่งเกณฑ์คุณภาพของพื้นที่ออกเป็น 3 ด้านสำคัญ ได้แก่

2.1.3.1. ด้านการปกป้อง (Protection)

พื้นที่ควรมีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยจากความเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งจากการจราจร สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย และภัยคุกคามทางสังคม เช่น การแยกทางเดินเท้าให้ห่างจากรถยนต์ หรือมีร่มเงาป้องกันแสงแดดและฝน

2.1.3.2. ด้านความสะดวกสบาย (Comfort)

พื้นที่ควรเอื้อต่อการใช้งานจริง เช่น การเดิน การหยุดพัก หรือการอยู่อาศัยชั่วคราว โดยอาจมีองค์ประกอบอย่างที่นั่ง ร่มเงา ความสะอาด การส่องสว่าง และทางลาดสำหรับผู้ใช้ทุกกลุ่ม

2.1.3.3. ด้านความเพลิดเพลิน (Enjoyment)

พื้นที่ควรสร้างบรรยากาศที่น่าอยู่และดึงดูดให้ผู้คนใช้เวลาอย่างเต็มใจ เช่น มีการจัดวางที่นั่งหลากหลาย การเปิดมุมมองที่น่าสนใจ หรือมีพื้นที่ให้สังเกตกิจกรรมของผู้อื่น

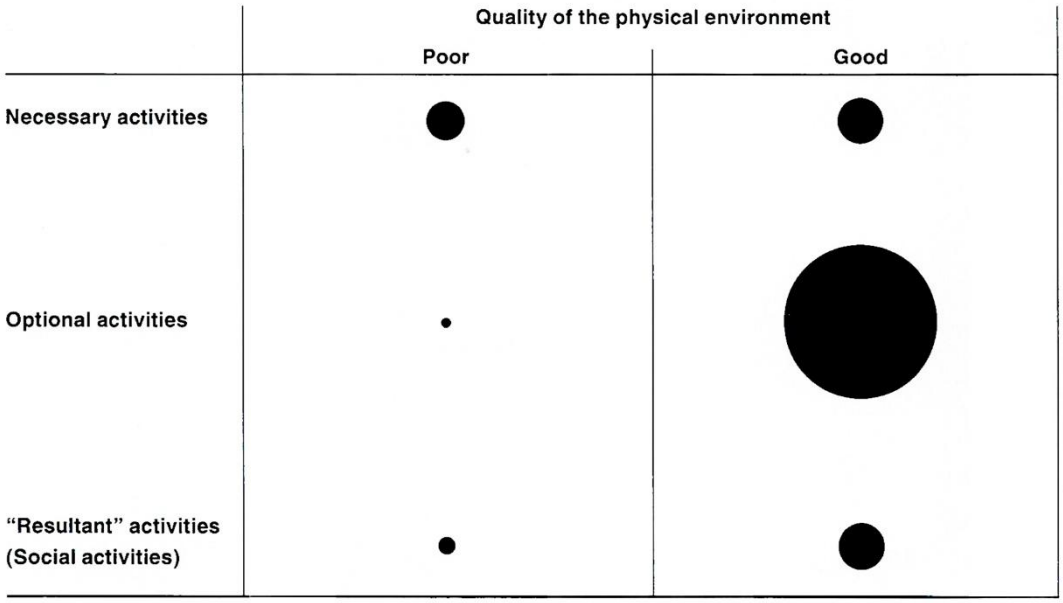
2.1.4. หลักการและทฤษฎีทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในพื้นที่สาธารณะ

Gehl (2011) ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะและแบ่งกิจกรรมกลางแจ้งออกเป็น 3 ประเภทคือ กิจกรรมจำเป็น กิจกรรมเลือกได้ และกิจกรรมทางสังคม พบว่าคุณภาพของพื้นที่สาธารณะมีผลโดยตรงต่อความถี่ของกิจกรรมทางเลือกและกิจกรรมสังคม หากสภาพแวดล้อมดี ผู้คนจะเต็มใจใช้เวลาอยู่ข้างนอกมากขึ้น กิจกรรมพักผ่อนจะเกิดบ่อยขึ้น และนำไปสู่การมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ ยังมีข้อสังเกตว่าผู้คนมีแนวโน้มดึงดูดกันและกัน – “คนมักมารวมกันตรงที่มีคนอื่น” – กล่าวคือ กิจกรรมหรือกลุ่มคนหนึ่งสามารถดึงดูดให้ผู้อื่นเข้ามาใช้พื้นที่ใกล้เคียงด้วย “Activity as Attraction”

สำหรับการเลือกตำแหน่งที่นั่ง Gehl อธิบายถึง “พื้นที่แนวขอบ” (Edge effect) ที่ผู้ใช้งานมักเลือกรอบนอกพื้นที่หรือบริเวณที่มีฉากหลัง เช่น ขอบผนัง ขอบอาคาร มากกว่านั่งตรงกลางที่โล่ง เพราะการนั่งชิดขอบทำให้รู้สึกปลอดภัยและมองเห็นสภาพแวดล้อมรอบด้านได้สะดวก

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง คุณภาพทางกายภาพของพื้นที่ และโอกาสการเกิดกิจกรรมกลางแจ้ง



ที่มา: (Gehl, 2011)

2.1.5. ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

2.1.5.1. ปัจจัยทางกายภาพ

1) การเข้าถึงและความสะดวกในการใช้งาน

พื้นที่สาธารณะที่ดีต้องเข้าถึงได้ง่ายและเชื่อมโยงกับบริบทโดยรอบอย่างสะดวก ทั้งทางการเดินเท้า จักรยาน หรือขนส่งสาธารณะ รวมถึงการออกแบบภายในพื้นที่ที่ทำให้ผู้ใช้ “เดินผ่านและใช้งานได้โดยสะดวก” ไม่มีอุปสรรคซับซ้อน

2) ความปลอดภัย

ความปลอดภัยเป็นเงื่อนไขสำคัญที่สุดประการหนึ่งในการจูงใจให้คนกล้าออกมาใช้พื้นที่สาธารณะ Gehl (2011) เน้นย้ำว่าการที่ผู้คนสามารถ “เดินได้อย่างปลอดภัย” ในที่สาธารณะคือคุณสมบัติขั้นพื้นฐานของเมืองที่น่าอยู่ และความรู้สึกปลอดภัยทั้งในเชิงประสบการณ์จริงและเชิงจิตใจนั้น “มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อชีวิตในพื้นที่เมือง” พื้นที่สาธารณะที่ออกแบบดีควรปกป้องผู้ใช้จากอันตรายทางกายภาพ รวมถึงมีการจัดแสงสว่างและการมองเห็นที่ดีเพื่อป้องกันอาชญากรรม และ Jacobs (1961) ได้ชี้ให้เห็นถึงบทบาทของ “สายตาของผู้คนบนท้องถนน” (Eyes

on The Street) ที่เกิดจากการที่มีผู้คนกิจกรรมหลากหลายในพื้นที่ตลอดเวลา ซึ่งช่วยสอดส่องดูแลความเรียบร้อยและลดอาชญากรรมในชุมชนเมือง

3) สภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวย (ร่มเงา อากาศ และความสะอาด)

คุณภาพสภาพแวดล้อมทางกายภาพในพื้นที่สาธารณะมีผลโดยตรงต่อความน่าใช้งานของพื้นที่ “การได้รับแสงแดดหรือร่มเงาสามารถกำหนดรูปแบบการใช้พื้นที่ได้แทบทั้งหมด” Gehl พบว่ากิจกรรมนันทนาการกลางแจ้ง (Optional activities) จะเกิดขึ้นมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในพื้นที่กลางแจ้งที่มีคุณภาพสูง และจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อ “สภาพอากาศและสถานที่เอื้ออำนวย” ให้ผู้คนรู้สึกสบายที่จะทำกิจกรรมนั้นนอกจากนี้ ความสะอาดก็เป็นองค์ประกอบพื้นฐานของสภาพแวดล้อมที่ดี จะสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและชักจูงให้คนอยากเข้ามาพักผ่อนใช้เวลาในพื้นที่นั้น งานศึกษาหลายชิ้นพบว่าประชาชนให้ความสำคัญกับความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่สาธารณะอย่างมาก โดยจัดให้ “ความปลอดภัย” และ “ความสะอาด” เป็นสองคุณลักษณะอันดับแรก ๆ ของพื้นที่สาธารณะที่ดีควบคู่กับการที่พื้นที่นั้นตอบสนองวัตถุประสงค์การใช้งานได้จริง

2.1.5.2. ปัจจัยทางสังคมและจิตวิทยา

1) ความรู้สึกเป็นเจ้าของและความผูกพันกับสถานที่

พื้นที่สาธารณะที่ดีควรทำให้ผู้ใช้รู้สึกมีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของสถานที่นั้น ๆ ไม่ใช่รู้สึกแปลกแยก นักวิชาการด้านการออกแบบเมืองชี้ว่าการออกแบบพื้นที่อย่าง “ทั่วถึงและเปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วม” จะช่วยสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของและความผูกพัน (Sense of Ownership & Belonging) ในหมู่ผู้ใช้หรือชุมชนรอบข้างพื้นที่นั้นๆ มากขึ้น (Carmona et al., 2010)

การให้ประชาชนหรือชุมชนเข้ามามีบทบาทตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนออกแบบไปจนถึงการช่วยดูแลรักษาพื้นที่ สามารถสร้างความรู้สึกว่าสถานที่นี้เป็นของทุกคนในชุมชน ส่งผลให้คนอยากออกมาใช้พื้นที่และรักษาพื้นที่ร่วมกัน เมื่อผู้ใช้มีความผูกพันและหวงแหนพื้นที่เหมือนบ้านของตนเอง พื้นที่สาธารณะก็จะมีชีวิตชีวาและปลอดภัยยิ่งขึ้นโดยธรรมชาติ เพราะผู้คนจะช่วยกันสอดส่องดูแลและไม่ทำลายพื้นที่ที่ตนรู้สึกผูกพันด้วย

2) ความปลอดภัยทางสังคม

เป็นปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่ส่งผลมากต่อการตัดสินใจออกมาใช้พื้นที่สาธารณะของผู้คน แม้โครงสร้างกายภาพจะเอื้อให้เกิดความปลอดภัย แต่หากผู้ใช้รู้สึกว่าพื้นที่นั้นเสี่ยงต่อปัญหาสังคม เช่น อาชญากรรม ยาเสพติด หรือการคุกคาม เป็นต้น ก็จะไม่กล้ามาใช้งาน Jacobs (1961) ได้ย้ำว่าเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้ถนนเมืองปลอดภัยคือการมี “ดวงตาของผู้คน” คอยเฝ้ามองอยู่ตลอดเวลา ซึ่งมาจากการที่ถนนหรือพื้นที่นั้นมีคนหลากหลายอยู่ใช้ชีวิต ทำกิจกรรมทั้งกลางวันและกลางคืนอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้นการผสมผสานกิจกรรมและการออกแบบที่ดึงดูดคนหลายกลุ่มหลายเวลาเข้ามาใช้พื้นที่ จะสร้างสภาวะที่มีคนอยู่ตลอด ช่วยยับยั้งพฤติกรรมไม่พึงประสงค์และเพิ่มความรู้สึกปลอดภัยทางสังคมให้กับผู้ใช้ทุกคน

3) ความเท่าเทียมและความทั่วถึงในการใช้ประโยชน์

พื้นที่สาธารณะควรเปิดต้อนรับคนทุกเพศทุกวัยทุกฐานะอย่างเท่าเทียม (Inclusive) ไม่มีการกีดกันหรือแบ่งแยก ทั้งในแง่กายภาพ และในแง่บรรยากาศสังคม Carmona et al. (2010) ระบุว่าการออกแบบพื้นที่เมืองที่ดีต้องทำให้ “ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้” และหลีกเลี่ยงการวางผังที่ก่อให้เกิด “การกีดกันทางสังคม” ในพื้นที่สาธารณะ

4) ความหลากหลายของกิจกรรมและผู้ใช้

พื้นที่สาธารณะที่รองรับกิจกรรมได้หลากหลายมักดึงดูดผู้คนมาใช้อย่างต่อเนื่องและยาวนานกว่า Whyte (1980) จากงานวิจัยการใช้พื้นที่เมืองในนิวยอร์กชี้ว่า “สิ่งที่ดึงดูดผู้คนมากที่สุด ก็คือผู้คนนั่นเอง” การที่เราเห็นผู้อื่นมารวมตัวทำกิจกรรมในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการนั่งพักผ่อน พูดคุย ดูการแสดงข้างถนน หรือเล่นกีฬา ล้วนเชื้อเชิญให้คนอื่น ๆ อยากเข้าร่วมและรู้สึกว่าพื้นที่มีชีวิตชีวาน่าอยู่ ดังนั้นการจัดให้มีความหลากหลายของการใช้งาน (Mixed-use) และมีกิจกรรมรองรับความสนใจของคนกลุ่มต่าง ๆ จะทำให้พื้นที่ไม่เงียบเหงาและรองรับผู้ใช้ได้กว้างขึ้น

นอกจากนี้ ความหลากหลายของผู้ใช้ก็สำคัญ เพราะจะสร้างบรรยากาศที่ทุกคนรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งและเรียนรู้ที่จะอยู่ร่วมกันในฐานะสังคมเดียว การมีผู้ใช้ที่หลากหลายยังสัมพันธ์กับความปลอดภัยทางสังคมคือ พื้นที่ที่รวมคนหลายประเภทจะลดโอกาสการเกิดพฤติกรรมเกเรของกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และสร้างการเกื้อกูลกันในหมู่ผู้ใช้

2.1.5.3. ปัจจัยเชิงนโยบายและการจัดการ

1) บทบาทของภาครัฐและท้องถิ่น

การสนับสนุนเชิงนโยบายจากหน่วยงานรัฐมีผลอย่างมากต่อความสำเร็จของพื้นที่สาธารณะ เช่น นโยบายผังเมืองที่จัดสรรที่ดินทำพื้นที่สาธารณะอย่างเพียงพอ การออกระเบียบดูแลความปลอดภัยในสวนสาธารณะ การจัดงบประมาณสำหรับบำรุงรักษาพื้นที่สีเขียว หรือการส่งเสริมกิจกรรมชุมชนในพื้นที่สาธารณะ เป็นต้น เมืองหรือประเทศที่ให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะมักมีนโยบายสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรม ตัวอย่างเช่น โคเปนเฮเกนมีนโยบาย “เมืองสำหรับผู้คน” ที่ริเริ่มโดย Jan Gehl และคณะ ทำให้เมืองปรับถนนให้คนเดินมากขึ้น จัดพื้นที่นั่งเล่นและพื้นที่กิจกรรมทั่วเมือง ส่งเสริมให้ประชาชนใช้ชีวิตนอกบ้านมากขึ้น ซึ่งผลที่ได้คือเมืองมีชีวิตชีวาและประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น

ในทางตรงข้าม หากภาครัฐละเลยบทบาทนี้ พื้นที่สาธารณะอาจถูกทิ้งร้างหรือปล่อยเสื่อมโทรม และภาคเอกชนอาจเข้ามาแทนที่ในการพัฒนาพื้นที่กึ่งสาธารณะต่าง ๆ ที่แม้ดูสวยงามแต่กลับจำกัดการเข้าถึงของคนบางกลุ่มจนบั่นทอนความเป็น “สาธารณะ” ลงไป ดังที่มีการวิจัยพบว่าในหลายเมืองยุคใหม่ ภาครัฐถอยบทบาทลงทำให้ “พื้นที่สาธารณะใหม่ ๆ มักถูกพัฒนาและบริหารโดยเอกชน” ซึ่งแม้ช่วยยกระดับคุณภาพกายภาพของสถานที่แต่ก็มักมาพร้อมข้อจำกัดการใช้ที่ “ทำให้บางกลุ่มประชาชนรู้สึกถูกกีดกันออกไป” (Madanipour, 1999) ดังนั้นรัฐและท้องถิ่นจึงต้องมีบทบาทในการกำกับดูแลให้เอกชนที่เข้ามาร่วมพัฒนาพื้นที่สาธารณะดำเนินการอย่างโปร่งใส และรักษาหลักการความเป็นสาธารณะและการเข้าถึงโดยถ้วนหน้า

2) การบริหารจัดการและการบำรุงรักษา

นโยบายที่ดีจะต้องลงมือปฏิบัติผ่านการจัดการที่มีประสิทธิภาพด้วย พื้นที่สาธารณะจะน่าใช้งานต่อเมื่อได้รับการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ หากขาดการบำรุงรักษา ไม่ชำระล้างสิ่งสกปรก ไม่ซ่อมแซมความเสียหาย หรือปล่อยให้มีพฤติกรรมเสื่อมโทรมเกิดขึ้น พื้นที่นั้นก็จะเสื่อมความนิยมและถูกทิ้งร้างในที่สุดองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจึงจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณและบุคลากรในการดูแลสถานที่ อย่างน้อยควรมีกำหนดการทำความสะอาด เก็บกวาดขยะ ดูแลต้นไม้ ตรวจสอบไฟฟ้าและกล้องวงจรปิด รวมถึงมีเจ้าหน้าที่รักษา

ความปลอดภัยหรือผู้ดูแลประจำตามความเหมาะสมของพื้นที่นั้น ๆ เพื่อให้ผู้ใช้รู้สึกอุ่นใจและได้รับความสะดวก

การจัดการที่ดีไม่ได้หมายถึงเพียงการรักษาสภาพเดิม แต่ยังรวมถึงการปรับปรุงพัฒนาให้พื้นที่ตอบสนองความต้องการใหม่ๆ ของชุมชนอยู่เสมอ เช่น ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์หรือจัดโซนใหม่เมื่อรูปแบบการใช้งานของประชาชนเปลี่ยนไปตามยุคสมัย

3) การมีส่วนร่วมของชุมชนและผู้ดูแลพื้นที่

การจัดการพื้นที่สาธารณะที่ยั่งยืนมักต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับชุมชนและภาคเอกชนในท้องถิ่น ในหลายประเทศได้มีแนวคิด “ผู้ดูแลพื้นที่” ซึ่งอาจเป็นองค์กรเอกชนหรือกึ่งรัฐที่เข้ามาช่วยบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะเฉพาะแห่ง แต่ไม่ว่าผู้ดูแลจะเป็นใคร การมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้ถือเป็นกุญแจสำคัญในการสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของและรักษามาตรฐานของพื้นที่นั้น ๆ

เมื่อคนในชุมชนรู้สึกว่าตนมีเสียงและมีบทบาทในการดูแลพื้นที่ ก็จะช่วยแบ่งเบาภาระภาครัฐในการบำรุงรักษา อีกทั้งลดพฤติกรรมในทางลบเพราะชุมชนช่วยกันกำกับกันเอง

การมีส่วนร่วมหลายภาคส่วนเช่นนี้ หากบริหารจัดการอย่างโปร่งใสและมีเป้าหมายร่วมกันที่มุ่งให้ประโยชน์แก่ส่วนรวม จะช่วยให้พื้นที่สาธารณะได้รับการดูแลอย่างต่อเนื่องและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้ดียิ่งขึ้น

2.2. แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่แทรกตัวและพื้นที่ระหว่าง (Interstitial Space and In-Between Space)

2.2.1. ความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างระหว่างพื้นที่แทรกตัวและพื้นที่ระหว่าง

ในการศึกษาพื้นที่ที่ไม่ใช่พื้นที่หลักในกระบวนการออกแบบเมืองและสถาปัตยกรรม แนวคิดของ “พื้นที่แทรกตัว” (Interstitial Space) และ “พื้นที่ระหว่าง” (In-Between Space) ถือเป็นแนวคิดสำคัญที่ช่วยขยายขอบเขตของการมองเห็นศักยภาพของพื้นที่ “คั่นกลาง” (In-between) ซึ่งมักถูกละเลยในเชิงผังเมือง

ในเชิงความสัมพันธ์เชิงแนวคิด สามารถเข้าใจได้ว่า พื้นที่ระหว่าง (In-Between Space) คือพื้นที่แทรกตัวประเภทหนึ่งที่ ที่มีลักษณะเฉพาะคือการเข้าถึงและการใช้งานจริง

โดยเฉพาะในชีวิตประจำวันของผู้คนในเมือง เช่น ทางเดิน จุดพักคอย พื้นที่รอเปลี่ยนระบบขนส่ง หรือพื้นที่ค้าขายขนาดเล็ก

ในขณะที่ พื้นที่แทรกตัว (Interstitial Space) หมายถึงพื้นที่ที่อยู่ระหว่างองค์ประกอบหลักของโครงสร้างหรือระบบ ไม่ว่าจะเป็นระดับอาคารหรือระดับเมือง โดยอาจยังไม่ได้ถูกใช้งานโดยตรง หรือมีจุดมุ่งหมายทางเทคนิค เช่น พื้นที่ระหว่างชั้น ระบบท่อ หรือพื้นที่เหลือจากโครงสร้างพื้นฐาน

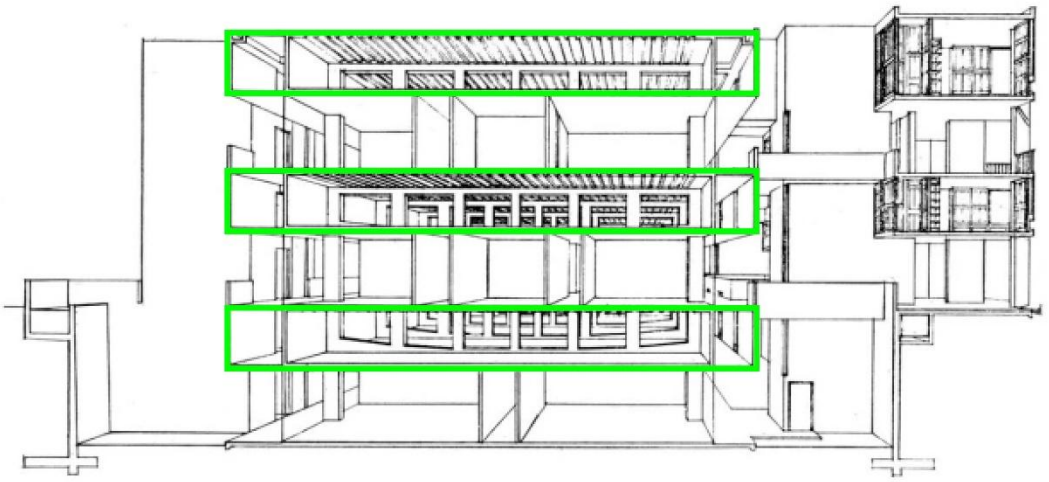
2.2.2. พื้นที่แทรกตัว (Interstitial Space)

หมายถึง พื้นที่ว่างที่อยู่ระหว่างองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมหรือพื้นที่เมืองที่ใช้งานตามปกติ ซึ่งไม่ได้กลมกลืนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเนื้อเมืองโดยตรง เกิดเป็น“ช่องว่าง”ที่ไม่ถูกผนวกเข้ากับผังเมืองอย่างชัดเจน

2.2.2.1. ในบริบทของสถาปัตยกรรม

Interstitial Space ถูกใช้เพื่อจัดสรรพื้นที่สำหรับระบบกลไกหรือโครงสร้างที่รองรับอาคาร เช่น พื้นที่ระหว่างชั้นในอาคารที่ใช้ติดตั้งระบบสาธารณูปโภค

โครงการ Salk Institute for Biological Studies โดย Louis Kahn (1959–1965) มีการออกแบบ “Interstitial floors” ระหว่างชั้นใช้งาน เพื่อรองรับระบบเทคนิค โดยไม่รบกวนพื้นที่วิจัยหลัก เป็นตัวอย่างของการใช้พื้นที่แทรกตัวอย่างมีระบบและชัดเจนในเชิงโครงสร้าง



Louis Kahn's Salk Institute for Biological Studies in La Jolla, California (1959–1965)

รูปที่ 2.1 ภาพแสดง Interstitial Space ในบริบทของสถาปัตยกรรม
ที่มา: ดัดแปลงโดย ผู้วิจัย, 2568

2.2.2.2. ในบริบทของการออกแบบเมือง

พื้นที่แทรกตัวในเมืองอาจหมายถึงพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร หรือช่องว่างระหว่างโครงสร้างพื้นฐาน ที่ไม่มีฟังก์ชันหลักแต่มีศักยภาพในการใช้ประโยชน์ เช่น พื้นที่เลียบแนวรางรถไฟ พื้นที่ว่างริมทาง หรือพื้นที่ใต้สะพาน

นักวิชาการอย่าง Soja (1996) เสนอให้มองพื้นที่แทรกตัวเป็น “Thirdspace” หรือพื้นที่ทางเลือกที่สะท้อนการผสมผสานระหว่างพื้นที่ทางกายภาพ จินตภาพ และความสัมพันธ์ทางสังคม ซึ่งสามารถใช้สร้างกิจกรรมใหม่ ๆ หรือพื้นที่ชั่วคราวได้

2.2.3. พื้นที่ระหว่าง (In-Between Space)

หมายถึง พื้นที่ที่เกิดขึ้นระหว่างสองจุดหรือระหว่างสององค์ประกอบที่มีบทบาทชัดเจน เช่น ระหว่างอาคารกับทางเดิน ระหว่างถนนกับลาน หรือระหว่างการเดินทางจากบ้านสู่ระบบขนส่ง โดยพื้นที่เหล่านี้มักทำหน้าที่เป็นพื้นที่เปลี่ยนผ่าน และมีความยืดหยุ่นสูง

2.2.3.1. ในบริบทของการออกแบบเมือง

แนวคิดของพื้นที่ระหว่างปรากฏในงานของ Lynch (1960) ผ่านการอธิบายองค์ประกอบของเมือง ได้แก่ Paths, Edges, Nodes ซึ่ง “Edges” เป็นพื้นที่แนวรอยต่อระหว่างเขตพื้นที่สองเขต เช่น แนวกำแพงแม่น้ำหรือรั้วรถไฟ และ Paths คือเส้นทางการเคลื่อนที่ที่ผู้คนใช้งานประจำ ซึ่งพื้นที่ระหว่างเหล่านี้สร้างประสบการณ์ของผู้ใช้เมืองอย่างมีนัยสำคัญ

2.2.4. ประเภทของพื้นที่ระหว่าง

2.2.4.1. พื้นที่ระหว่างทางสัญจร (Circulation In-Between Space)

คือพื้นที่ที่จัดไว้สำหรับการสัญจร นำทางผู้คนผ่านสถาปัตยกรรมหรือบริเวณเมือง ได้แก่ โถงทางเดิน ทางเชื่อม ระเบียง บันได หรือโถงลิฟต์ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างที่เชื่อมต่อระหว่างห้องหรืออาคารต่างๆ พื้นที่ระหว่างทางสัญจรมักถูกมองว่าเป็น “พื้นที่ว่างระหว่างพื้นที่ใช้งาน” ที่มีหน้าที่หลักในการเชื่อมโยงพื้นที่อื่นๆ เข้าด้วยกัน

2.2.4.2. พื้นที่รอยต่อระหว่างอาคาร (Edge In-Between Space)

คือพื้นที่บริเวณขอบเขตหรือแนวต่อเชื่อมระหว่างอาคารหรือระหว่างอาคารกับพื้นที่ภายนอก พื้นที่ประเภทนี้ทำหน้าที่เป็นเขตกันชนและพื้นที่เปลี่ยนผ่านระหว่างบริบทสองฝั่ง เช่น พื้นที่บริเวณแนวหน้าของอาคารที่ติดกับถนนหรือลานสาธารณะ พื้นที่ข้างอาคารที่เกิดจากระยะร่น หรือช่องว่างระหว่างตึกสองตึก พื้นที่รอยต่อเหล่านี้มักทำหน้าที่เป็นขอบเขตเชิงพื้นที่ที่ยืดหยุ่น - ช่วยลดความกระด้างระหว่างพื้นที่ภายในกับภายนอก และเอื้อให้เกิดกิจกรรมปฏิสัมพันธ์ระหว่างสองฝั่งนั้น พื้นที่บริเวณขอบอาคารชั้นล่างที่มีประตูและหน้าต่างเปิดสู่ถนน (active edge) ถือเป็นตัวอย่างของพื้นที่ระหว่างที่กระตุ้นให้กิจกรรมภายในอาคารขยายออกมาสู่พื้นที่ภายนอก สร้างความต่อเนื่องให้คนเดินถนนรู้สึกเชื่อมโยงกับกิจกรรมภายใน

2.2.4.3. พื้นที่เปลี่ยนผ่านการใช้สอย (Transition In-Between Space)

คือพื้นที่ที่ทำหน้าที่นำพาหรือปรับเปลี่ยนบรรยากาศผู้ใช้จากพื้นที่หนึ่งไปสู่อีกพื้นที่หนึ่งอย่างนุ่มนวล พื้นที่ประเภทนี้มักอยู่ตรงกลางระหว่างสองบริเวณที่มีลักษณะการใช้สอยต่างกัน และมักผสมผสานคุณลักษณะของทั้งสองฝั่งเข้าไว้ด้วยกันเพื่อให้การเปลี่ยนผ่านเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น โถงของอาคารสำนักงานที่อยู่กึ่งกลางระหว่างถนนสาธารณะกับพื้นที่ทำงาน

ส่วนตัว ทำหน้าที่เป็นเขตเปลี่ยนผ่านจากความพลุกพล่านภายนอกสู่บรรยากาศภายในสำนักงานอย่างราบรื่น อีกตัวอย่างหนึ่งคือ ชานพัก หรือพื้นที่กึ่งกลางระหว่างภายในบ้านกับนอกบ้าน

2.2.4.4. พื้นที่เหลือใช้หรือไม่ได้ตั้งใจ (Incidental or Leftover In-Between Space)

คือพื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญหรือมิได้ถูกวางแผนให้เป็นพื้นที่ใช้งานตั้งแต่ต้น มักเกิดจากช่องว่างที่เหลือจากการวางผังเมืองหรืองานสถาปัตยกรรม เช่น พื้นที่ใต้ทางยกระดับ พื้นที่แคบตามมุมอาคาร ซอกระหว่างตึก พื้นที่รูปทรงแปลกตาที่เหลือจากการแบ่งแปลงที่ดิน หรือแปลงที่ดินรกร้างที่ยังไม่ได้พัฒนา พื้นที่เหล่านี้โดยทั่วไปมักมีรูปทรงไม่เป็นระเบียบ เข้าถึงยาก และไม่ได้ถูกตั้งใจให้สาธารณชนใช้งาน พื้นที่เหลือใช้จึงถือเป็นพื้นที่ระหว่างที่สะท้อนความยืดหยุ่นและการปรับตัวของสภาพแวดล้อมเมืองตามพฤติกรรมของผู้คน

2.2.4.5. พื้นที่ใช้งานชั่วคราว (Temporary In-Between Space)

คือพื้นที่ว่างหรือพื้นที่สาธารณะที่ถูกนำมาใช้งานเป็นการชั่วคราวในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ก่อนที่จะถูกเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้งานถาวรอย่างอื่นหรือรอการพัฒนาในอนาคต พื้นที่ใช้งานชั่วคราวมักเกิดจากความพยายามในการใช้ประโยชน์จากที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างที่ว่างลง ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลจากเศรษฐกิจ สังคม หรือภาวะฉุกเฉิน

2.2.5. แนวคิดเชิงการใช้งานของพื้นที่ระหว่าง

ความเข้าใจพื้นที่ระหว่าง (In-Between Space) ไม่สามารถพิจารณาได้จากลักษณะทางกายภาพเพียงอย่างเดียว แต่ต้องพิจารณาผ่าน “การใช้งานจริง” ที่สะท้อนผ่านพฤติกรรมของผู้คนในชีวิตประจำวัน แนวคิดเชิงการใช้งาน (Use-oriented Perspective) จึงเป็นกรอบวิเคราะห์สำคัญในการอธิบายศักยภาพของพื้นที่ประเภทนี้ โดยเน้นว่า การใช้งานของผู้คนคือปัจจัยหลักที่สร้างความหมายให้กับพื้นที่ มากกว่าบทบาทที่ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าเพื่อให้เข้าใจพื้นที่ระหว่างจากมุมมองนี้อย่างรอบด้าน บทนี้จะจำแนกแนวคิดเชิงการใช้งานออกเป็น 4 ประเด็นหลัก ได้แก่

2.2.5.1. การใช้งานจริงสร้างความหมายใหม่ให้พื้นที่ระหว่าง

พื้นที่จำนวนมากในเมือง โดยเฉพาะบริเวณรอยต่อของอาคาร ทางเดิน ลานทางเข้าหรือทางขึ้นลงสถานีขนส่ง แม้มิได้ถูกออกแบบให้รองรับกิจกรรมเฉพาะ แต่กลับกลายเป็นพื้นที่ที่ผู้คน

ใช้งานจริง เช่น การพักคอย การค้าขายชั่วคราว หรือการพบปะ การใช้งานซ้ำเหล่านี้ช่วยสร้าง “ความหมายทางสังคม” ใหม่ให้กับพื้นที่ และเปลี่ยนให้พื้นที่ว่างกลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิต (Madanipour, 2003)

2.2.5.2. การใช้งานโดยไม่ตั้งใจ: พื้นที่ของความยืดหยุ่น

แนวคิดร่วมสมัยหลายแนวทางช่วยอธิบายพื้นที่ที่ถูกใช้งานโดยไม่ได้ถูกออกแบบไว้ล่วงหน้า เช่น

- Loose Space (Franck & Stevens, 2007) พื้นที่ที่เปิดให้เกิดกิจกรรมหลากหลายแบบไม่เป็นทางการ
- Everyday Urbanism (Crawford, 1999) พื้นที่ธรรมดาที่มีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวันของผู้คน
- Blurred Boundaries (Madanipour, 2003) พื้นที่ที่ขอบเขตระหว่างพื้นที่ส่วนตัวกับสาธารณะไม่ชัดเจน

พื้นที่เหล่านี้แสดงให้เห็นว่าการใช้งานที่เกิดขึ้นจริงสามารถ “เปลี่ยนสถานะ” ของพื้นที่ให้กลายเป็นพื้นที่สาธารณะแบบไม่เป็นทางการได้

2.2.5.3. พื้นที่ระหว่าง: พื้นที่ก้ำกึ่งด้านการใช้งาน (Function) และสถานะ

พื้นที่ระหว่างมักมีลักษณะไม่ชัดเจนทั้งด้านกานใช้งานและสถานะ เช่น

- กึ่งผ่าน–กึ่งพัก
- กึ่งส่วนตัว–กึ่งสาธารณะ
- กึ่งถาวร–กึ่งชั่วคราว

ลักษณะก้ำกึ่งเหล่านี้ทำให้พื้นที่ระหว่างสามารถตอบสนองต่อการใช้งานที่หลากหลายและเปลี่ยนแปลงไปตามเวลา บริบท และพฤติกรรมของผู้ใช้งาน (Carmona et al., 2010)

2.2.5.4. กรอบการวิเคราะห์พื้นที่ระหว่างในเชิงการใช้งาน

เพื่อการวิเคราะห์พื้นที่ระหว่างอย่างเป็นระบบ สามารถใช้กรอบแนวคิดเชิงการใช้งานจริง (Actual Use) ใน 4 ด้าน ดังนี้

- กายภาพ มีองค์ประกอบที่เอื้อต่อการใช้งานหรือไม่ เช่น ที่นั่ง ร่มเงา จุดพัก
- เวลา เป็นการใช้งานถาวรหรือชั่วคราว เกิดขึ้นช่วงเวลาใดบ้าง
- ทางสังคม ผู้ใช้งานเป็นใคร เป็นการใช้เดี่ยวหรือใช้กลุ่ม หรือเฉพาะกลุ่มอาชีพ
- การแทรกแซง มีการดัดแปลงพื้นที่หรือเพิ่มสิ่งของเพื่อให้สามารถใช้งานได้หรือไม่

แนวคิดนี้ชี้ให้เห็นว่า “พื้นที่ที่ไม่ได้ถูกออกแบบอย่างมีบทบาทเฉพาะเจาะจง” อาจกลายเป็นพื้นที่ที่มีความหมายและมีชีวิต หากเกิดการใช้งานซ้ำ (Repeated Use) จากผู้คนในชีวิตประจำวัน

พื้นที่ระหว่างเหล่านี้จึงสะท้อนให้เห็นถึง ความยืดหยุ่นของเมือง และเป็นเครื่องมือสำคัญในการขยายขอบเขตของ “พื้นที่สาธารณะ” ในบริบทเมืองที่มีข้อจำกัดด้านที่ดินและทรัพยากร โดยเฉพาะในเมืองหนาแน่นอย่างกรุงเทพมหานคร

2.2.6. ศักยภาพของพื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวภายในเมือง

พื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ภายในเมืองมักเกิดขึ้นจากรอยต่อหรือช่องว่างระหว่างโครงสร้างทางกายภาพ เช่น อาคาร ถนน ทางเดิน หรือโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะ พื้นที่เหล่านี้อาจดูไม่มีความสำคัญเชิงผังเมือง แต่หากพิจารณาจากการใช้งานจริงและประสบการณ์ของผู้ใช้งานในชีวิตประจำวันแล้ว กลับแสดงให้เห็นถึงศักยภาพที่หลากหลายในการเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตเมือง ทั้งในด้านการใช้งานชั่วคราว ความยืดหยุ่นทางสังคม และการสร้างคุณภาพชีวิตระดับจุลภาค

2.2.6.1. ศักยภาพด้านการใช้งานที่ยืดหยุ่น

พื้นที่แทรกตัวขนาดเล็กสามารถรองรับกิจกรรมที่ไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า ทั้งกิจกรรมรอง กิจกรรมชั่วคราว และกิจกรรมไม่เป็นทางการ เช่น การนั่งพักรอรถ การขายของบนฟุตบาท หรือกิจกรรมพบปะในชีวิตประจำวัน ซึ่งล้วนเกิดจากการปรับใช้พื้นที่ตามบริบทและความจำเป็นของผู้ใช้งาน (Franck & Stevens, 2007)

2.2.6.2. ศักยภาพในการสร้างชีวิตเมืองระดับจุลภาค

พื้นที่ที่แม้จะมีขนาดจำกัด แต่หากสามารถใช้ได้จริง ย่อมมีส่วนสร้าง “ชีวิตเมือง” และปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่สำคัญ เช่น การพบปะ พักผ่อน หรือการสังเกตผู้คน ซึ่ง (Gehl, 2010) ชี้ว่าเป็นกิจกรรมสำคัญที่ช่วยสร้างคุณภาพของพื้นที่สาธารณะ แม้ในระดับเล็กก็ตาม

2.2.6.3. ศักยภาพในการลดความเหลื่อมล้ำด้านพื้นที่สาธารณะ

ในเมืองใหญ่ที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในย่านเศรษฐกิจหรือพื้นที่หนาแน่นสูง พื้นที่แทรกตัวขนาดเล็กสามารถทำหน้าที่เป็น “พื้นที่สาธารณะทางเลือก” ให้กับผู้คนที่อาจเข้าไม่ถึงสวนสาธารณะหรือลานกิจกรรมขนาดใหญ่ โดยเฉพาะกลุ่มแรงงานและผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Madanipour, 2003)

2.2.6.4. ศักยภาพในการยกระดับประสบการณ์ในชีวิตประจำวัน

พื้นที่แทรกตัวอาจช่วยเติมเต็มคุณภาพชีวิตของผู้คนในระดับเล็ก เช่น การมีที่ร่มพักขณะรอรถ การมีที่นั่งริมทาง หรือแม้แต่พื้นที่ปลอดภัยระหว่างการเดินทาง ซึ่ง Crawford (1999) เน้นว่า “ชีวิตเมืองที่ดี” ไม่ได้เกิดจากโครงการใหญ่เพียงอย่างเดียว แต่อยู่ที่ประสบการณ์ประจำวันของผู้คนในพื้นที่เล็ก ๆ ที่ใช้งานได้จริง

พื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวภายในเมืองมีศักยภาพมากกว่าการเป็นเพียง “ที่เหลือ” หรือ “พื้นที่รอการพัฒนา” หากได้รับการออกแบบหรือบริหารจัดการอย่างเหมาะสม พื้นที่เหล่านี้สามารถกลายเป็น “พื้นที่สาธารณะขนาดจุลภาค” ที่ตอบสนองต่อความต้องการของชีวิตเมืองอย่างแท้จริง ทั้งในแง่การใช้งานทางกายภาพ มิติทางสังคม และความเป็นธรรมด้านพื้นที่

2.3. กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ (Public Space) และพื้นที่แทรกตัวหรือพื้นที่ระหว่าง (Interstitial and In-Between Space) งานวิจัยนี้ได้พัฒนากรอบแนวคิดในการวิเคราะห์พื้นที่รอบทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ซึ่งมักเป็นพื้นที่ที่ถูกมองข้ามในการออกแบบ แต่มีศักยภาพในการใช้งานของผู้คนในชีวิตประจำวัน พื้นที่เหล่านี้จะถูกวิเคราะห์ผ่าน 3 ด้าน ได้แก่

2.3.1. ด้านกายภาพและการออกแบบ (Physical & Design Dimension)

ศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เช่น รูปร่าง ขนาด ความต่อเนื่อง การเข้าถึง การเชื่อมโยงกับบริบทโดยรอบ รวมถึงองค์ประกอบในการออกแบบ เช่น ทางเดิน ม้านั่ง พื้นที่ร่มเงา หรือพื้นที่โล่ง โดยอ้างอิงจากแนวคิดของ Carmona et al. (2010) และ Gehl (2010) ที่เน้นการออกแบบพื้นที่เมืองให้รองรับการใช้งานจริงของผู้คน

2.3.2. ด้านการใช้งานและกิจกรรม (Use & Activity Dimension)

เน้นวิเคราะห์รูปแบบการใช้พื้นที่จริงของผู้คน ไม่ว่าจะเป็นการเดินผ่าน หยุดพัก ตั้งแผงขาย การใช้พื้นที่โดยไม่ตั้งใจ หรือกิจกรรมชั่วคราวต่าง ๆ โดยอ้างอิงแนวคิดจาก Crawford (1999) ว่าด้วย Everyday Urbanism และแนวคิดเกี่ยวกับ Loose Space ของ Franck and Stevens (2007) ที่ชี้ให้เห็นว่าผู้คนสามารถสร้างความหมายใหม่ให้พื้นที่ได้ผ่านการใช้งานจริง

2.3.3. ด้านประสบการณ์ของผู้ใช้งาน (User Experience Dimension)

พิจารณาประสบการณ์ของผู้ใช้งาน ทั้งในแง่ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความรู้สึกเป็นเจ้าของ ความสามารถในการใช้พื้นที่ร่วมกับผู้อื่น ตลอดจนความรู้สึกที่ได้รับจากพื้นที่ในฐานะ “พื้นที่สาธารณะ” โดยยึดตามแนวคิดของ (Gehl, 2010) ที่เสนอว่าพื้นที่ที่ดีควรส่งเสริมการพบปะ การสังเกต และการมีปฏิสัมพันธ์ในระดับต่าง ๆ

กรอบแนวคิดทั้ง 3 ด้านนี้จะถูกนำไปใช้วิเคราะห์พื้นที่ศึกษา เพื่อประเมินศักยภาพของพื้นที่แทรกตัวรอบสถานี MRT ในฐานะพื้นที่สาธารณะที่อาจมีบทบาทมากกว่าการเป็นเพียง "พื้นที่ผ่านทาง"

2.4. กรณีศึกษาพื้นที่แทรกตัวที่มีบทบาทเชิงสาธารณะในบริบทของเมืองที่หนาแน่น

กรณีศึกษาที่นำเสนอในบทนี้ประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะ “แทรกตัว” อยู่ภายในโครงสร้างเมือง ซึ่งแม้จะมีความหลากหลายในด้านขนาดและลักษณะการใช้งาน แต่ล้วนมีบทบาทเชิงสาธารณะไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ทั้งในบริบทของกรุงเทพมหานครและเมืองอื่น ๆ ที่มีลักษณะหนาแน่นคล้ายกัน โดยมุ่งสะท้อนให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบการแทรกตัวและการใช้ประโยชน์ที่สัมพันธ์กับบริบททางกายภาพและสังคมของเมือง แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กรณีศึกษาเรื่องรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่แทรกตัว และ กรณีศึกษาเรื่องการออกแบบของพื้นที่แทรกตัว

2.4.1. กรณีศึกษาเรื่องรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่แทรกตัว : กรณีฮ่องกง

การศึกษากรณีของฮ่องกงในหัวข้อนี้มีเป้าหมายเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ศึกษาในกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นพื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ในบริบทเมืองที่หนาแน่น ซึ่งอาจถูกมองข้ามหรือไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มศักยภาพ

ฮ่องกงถือเป็นเมืองที่มีลักษณะทางกายภาพและข้อจำกัดด้านพื้นที่คล้ายคลึงกับกรุงเทพมหานคร ในหลายด้าน เช่น ความหนาแน่นของเมืองที่สูง พื้นที่ราบจำกัด การเติบโตของเมืองตามแนวโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น สะพาน ทางยกระดับ และระบบขนส่งมวลชน รวมถึงความต้องการพื้นที่สาธารณะที่เพิ่มขึ้นท่ามกลางข้อจำกัดของที่ดิน ส่งผลให้เกิดช่องว่างขนาดเล็กที่กระจายตัวอยู่ทั่วเมือง ซึ่งสามารถใช้เป็นพื้นที่แทรกตัวเพื่อรองรับกิจกรรมของผู้คนในชีวิตประจำวัน

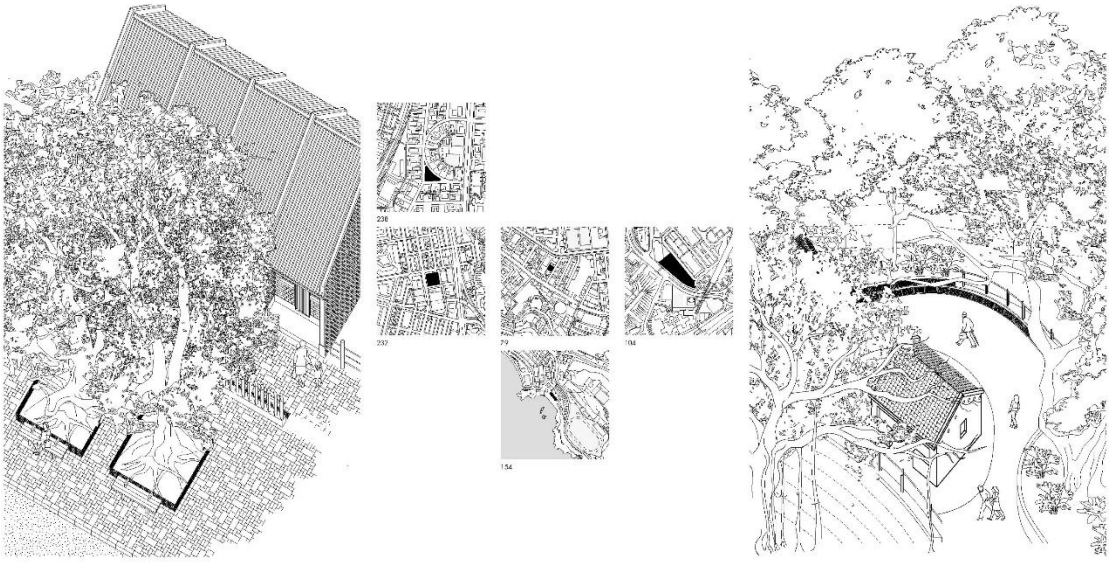
รูปที่ 2.2 ภาพตัวอย่างแผนผังเขตของพื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวอยู่ในบริบทเมืองของ ฮ่องกง
ที่มา: Lu, Trumpf, and Valin (2021, pp. 124,146,218)

กรณีศึกษาฮ่องกงนี้อ้างอิงจากหนังสือ Interstitial Hong Kong ซึ่งผู้เขียน Lu et al. (2021) ซึ่งได้สำรวจพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กจาก “ พื้นที่นั่งพัก ” (Seating-out Areas) และ “ สวนพักผ่อน ” (Rest Gardens) ในซึ่งมีมากกว่า 500 แห่งในฮ่องกง พื้นที่เหล่านี้มีขนาดระหว่าง 50–7,000 ตารางเมตร และแทรกตัวอยู่ในช่องว่างเชิงกายภาพของเมือง ไม่ว่าจะเป็นบริเวณระหว่างอาคาร ใต้สะพาน ริมถนน หรือพื้นที่เหลือใช้ตามแนวโครงสร้างพื้นฐาน พื้นที่เหล่านี้แม้จะมีขนาดเล็กแต่มีบทบาทในฐานะพื้นที่เปิดที่สามารถเข้าถึงได้ และตอบสนองต่อกิจกรรมของชุมชนท้องถิ่นในชีวิตประจำวัน ทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของเมือง

เพื่อให้เข้าใจบทบาทและลักษณะของพื้นที่เหล่านี้อย่างเป็นระบบ Lu et al. (2021) จึงได้จำแนกประเภทของพื้นที่แทรกตัวเหล่านี้ออกเป็น 6 ประเภทหลัก โดยอ้างอิงจากลักษณะทางกายภาพ การเกิดขึ้น และความสัมพันธ์กับบริบทแวดล้อมของเมือง ได้แก่:

2.4.1.1. แลปส์ (Lapse): Heritage Signifier

หมายถึง พื้นที่สะท้อนความทรงจำทางประวัติศาสตร์ของเมือง ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างอดีตกับปัจจุบัน จากการสะท้อนประวัติศาสตร์ ความทรงจำร่วม และอัตลักษณ์ของพื้นที่ผ่าน วัตถุ สัญลักษณ์ หรือองค์ประกอบทางกายภาพ ทั้งสิ่งที่ถูกลืมและมรดกที่จับต้องไม่ได้ พื้นที่เหล่านี้ทำหน้าที่เก็บรักษาเรื่องราว วัตถุ และประสบการณ์ของชุมชน ผ่านการออกแบบที่แสดงให้เห็นถึงความซ้อนทับของยุคสมัย ความขัดแย้ง และการเปลี่ยนแปลงของเมือง

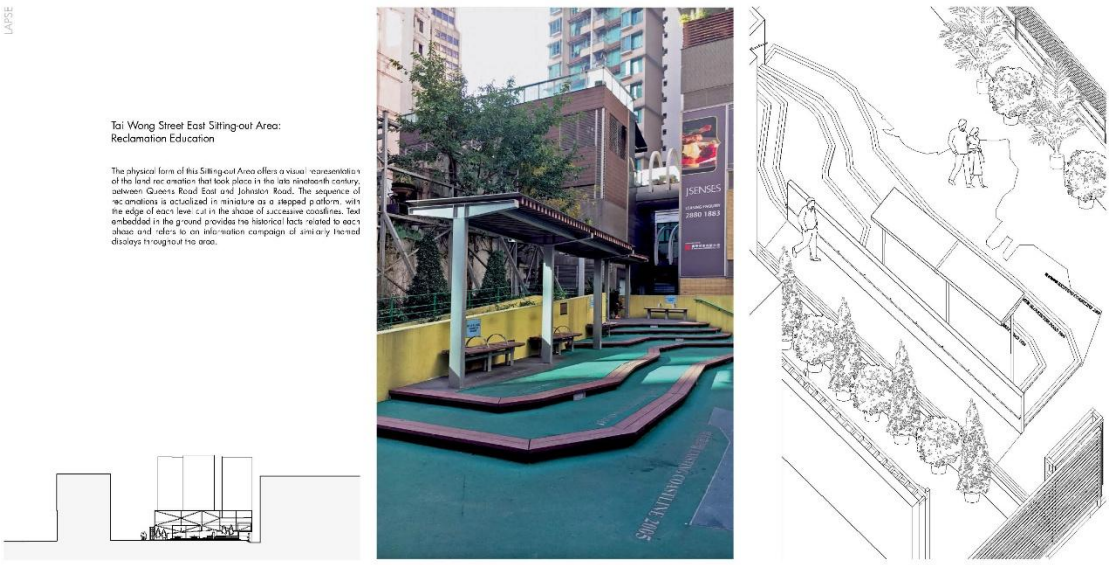


รูปที่ 2.3 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท แลปส์
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 124,140,144)

- **<u>กรณีศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง</u>**

  พื้นที่นั่งพักไทหว่องสตรีทอีสท์ (Tai Wong Street East Sitting-out Area) : เรียนรู้จากการถม (Reclamation Education)

เป็นพื้นที่ที่แทรกตัวอยู่ระหว่างถนนควีนส์โร้ด อีสท์ (Queen Road East) และ ถนนจอห์นสตัน (Johnston Road) รายล้อมด้วยกลุ่มอาคารสูง สะท้อนเรื่องราวระหว่างอดีตถึงการถมทะเลในบริเวณนี้ที่เกิดขึ้นในปลายศตวรรษที่ 19 ผ่านปัจจุบันด้วยการจำลองในรูปแบบย่อส่วนของลานขั้นบันได โดยแต่ละระดับถูกตัดขอบให้มีรูปทรงตามแนวชายฝั่งในแต่ละช่วงเวลา

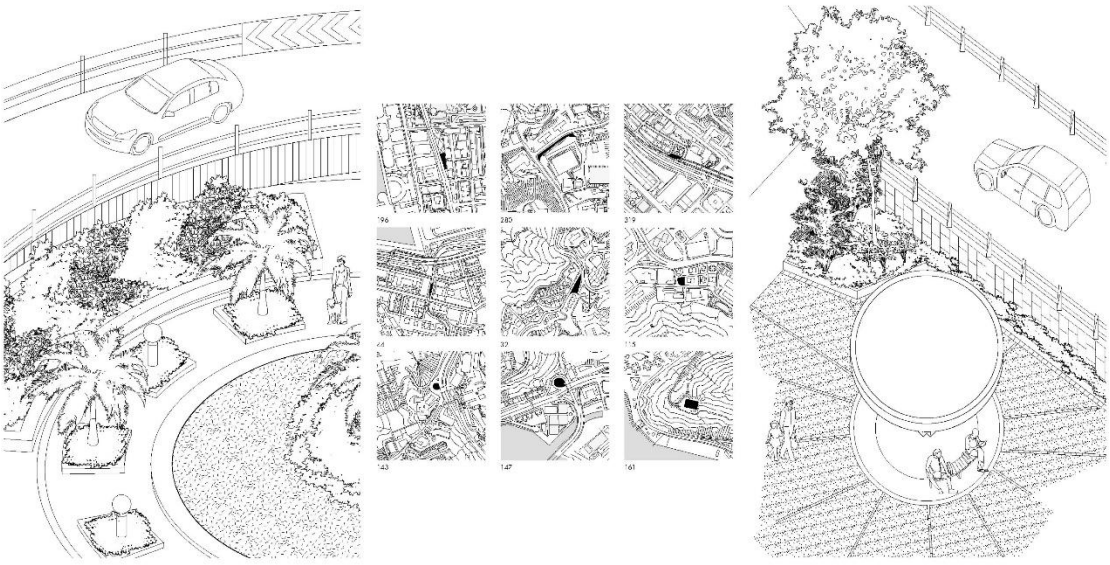


รูปที่ 2.4 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่นั่งพักไทหว่องสตรีทอีสท์
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 134-136)

2.4.1.2. มิสฟิต (Misfit) : Infrastructural Spanner

หมายถึง พื้นที่ที่เกิดขึ้นจากช่องว่างระหว่างโครงสร้างพื้นฐานของเมือง

พื้นที่ประเภทนี้มักเกิดขึ้นบริเวณรอยต่อหรือพื้นที่ว่างระหว่างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของเมือง เช่น ทางยกระดับ คลอง ระบบระบายน้ำ หรือพื้นที่ลาดเชิงเขา ซึ่งมีลักษณะที่ไม่สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่ใช้สอยตามรูปแบบผังเมืองปกติได้ พื้นที่นั่งพักและสวนพักผ่อนในกลุ่มนี้จึงแทรกตัวเข้าไปในช่องว่างของระบบโครงสร้างเหล่านั้น โดยอาศัยความแตกต่างด้านระดับพื้น การเปลี่ยนแปลงความสูง และลักษณะการเข้าถึงเฉพาะตัว พื้นที่เหล่านี้แม้จะอยู่ภายใต้ข้อจำกัดทางกายภาพ แต่กลับสามารถรองรับกิจกรรมสาธารณะในชีวิตประจำวันของชุมชนได้อย่างยืดหยุ่น

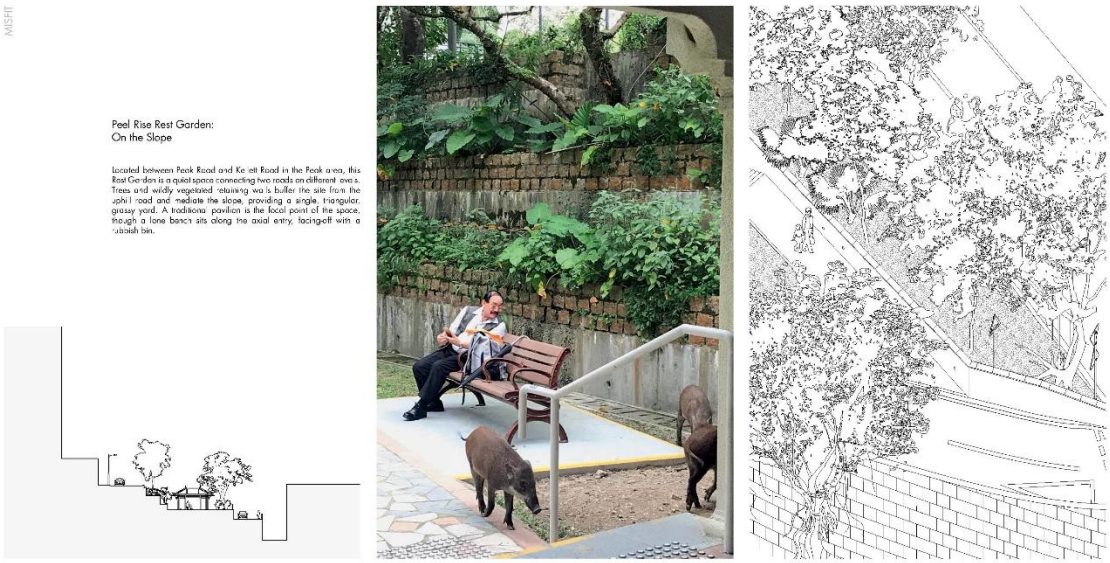


รูปที่ 2.5 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท มิสฟิต
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 146,150,178)

- **<u>กรณีศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง</u>**

  สวนพักผ่อนพีลไรซ์ (Peel Rise Rest Garden) : บนแนวบรรจบ (On the Slope)

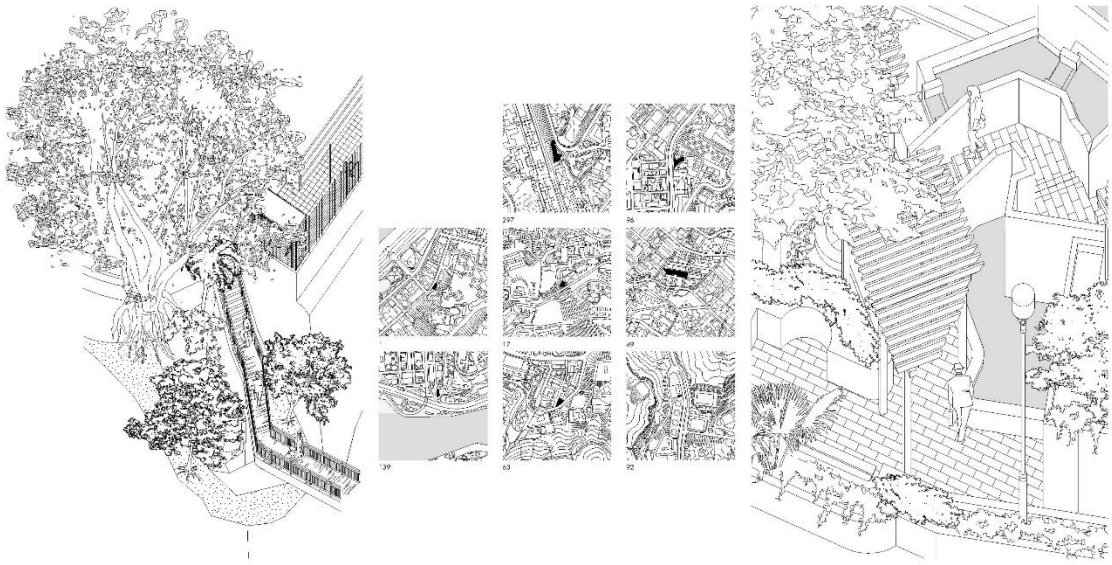
  พื้นที่พักผ่อนขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ระหว่างถนนพีค (Peak Road) และถนนเคลเล็ต (Kellett Road) โดยใช้แนวลาดชันเป็นจุดเชื่อมต่อถนนสองเส้นซึ่งอยู่คนระดับเข้าด้วยกันพื้นที่ถูกล้อมด้วยกำแพงกันดินและต้นไม้หนาแน่น ทำหน้าที่กันเสียงและแยกพื้นที่ออกจากถนนด้านบน ด้วยลักษณะภูมิประเทศก่อให้เกิดลานหญ้ารูปสามเหลี่ยมขนาดเล็ก โดยมีศาลาพักผ่อนทรงดั้งเดิมเป็นจุดศูนย์กลาง พื้นที่นี้แสดงถึงการใช้ที่ดินจำกัดบนเนินเขาให้เกิดประโยชน์ในเชิงนันทนาการ และเป็นตัวอย่างของการจัดการช่องว่างที่เหลือจากโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ 2.6 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของสวนพักผ่อนพีลไรซ์
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 164-166)

2.4.1.3. ริฟต์ (Rift) : Geodynamic Filler

หมายถึง พื้นที่แทรกตัวระหว่างแนวภูมิประเทศ พื้นที่ประเภทนี้เกิดขึ้นตามแนวลาดชันหรือภูมิประเทศที่ไม่เสถียรของฮ่องกง ซึ่งถูกปรับปรุงด้วยการเสริมคันดิน ก่อกำแพงกันดิน หรือปรับระดับพื้นที่ เพื่อให้สามารถใช้สอยได้อย่างปลอดภัย พื้นที่นั่งพักและสวนพักผ่อนในกลุ่มนี้มักแทรกตัวอยู่ในรอยต่อเล็ก ๆ ตามร่องเขา รอยแยก หรือขอบทางลาด ที่ไม่เหมาะแก่การพัฒนาเชิงพาณิชย์ แต่สามารถดัดแปลงเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กที่ตอบสนองการพักผ่อนของชุมชนเมืองอย่างเงียบสงบและไม่โดดเด่น

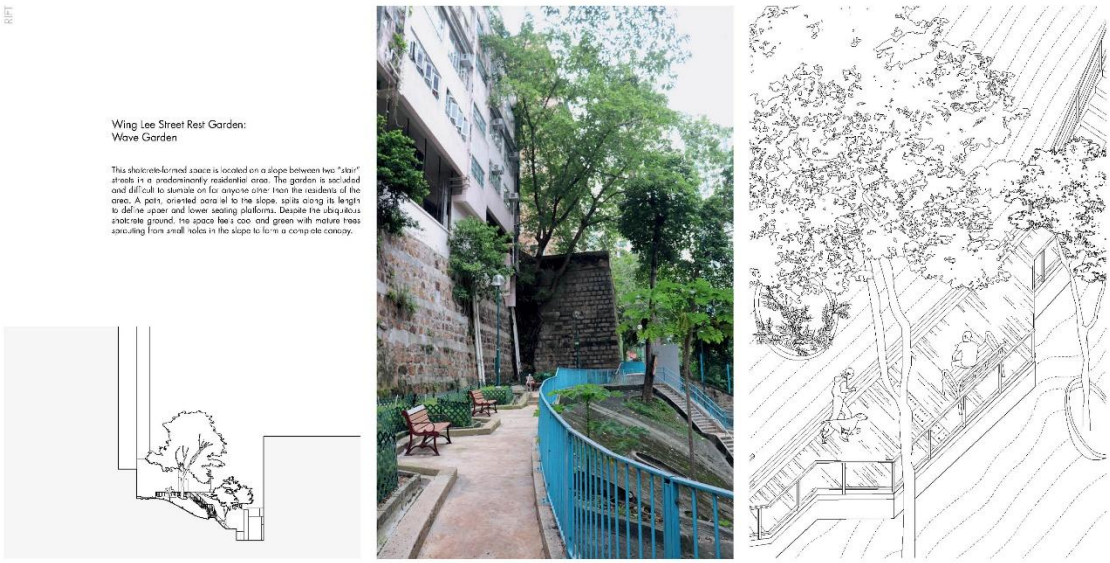


รูปที่ 2.7 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท ริฟต์
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 184,188,204)

- **<u>กรณีศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง</u>**

  สวนพักผ่อนวิงลี (Wing Lee Rest Garden) : สวนพริ้วไหว (Wave Garden)

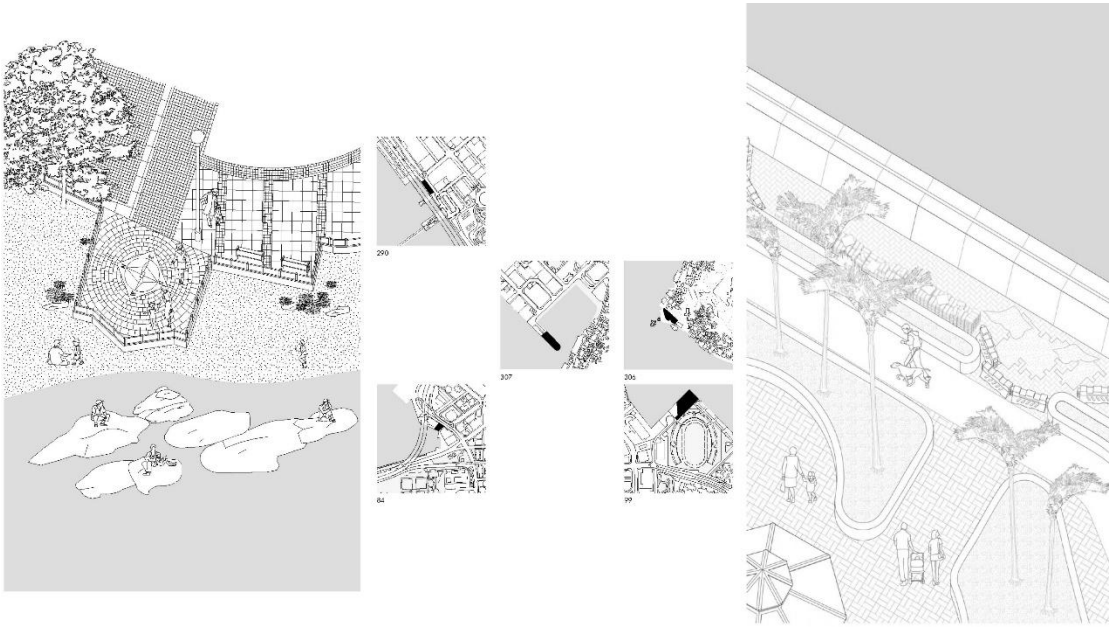
  พื้นที่สวนพักผ่อนขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ระหว่างถนนแบบบันไดสองสายในเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่น โดยมีลักษณะเฉพาะจากการใช้ ผิวดินแบบฉีดพ่นคอนกรีต (Shotcrete) และผนังกันดินที่ช่วยรองรับความลาดชัน เส้นทางเดินภายในสวนถูกจัดวางขนานไปตามแนวลาด พร้อมกับการแบ่งระดับเป็นชานพักสองระดับสำหรับนั่งพัก แม้โครงสร้างพื้นจะดูแข็งกระด้าง แต่บรรยากาศภายในกลับร่มรื่นจากต้นไม้ใหญ่ที่เติบโตขึ้นจากช่องว่างเล็ก ๆ บนทางลาด ก่อให้เกิดหลังคาเขียวตามธรรมชาติที่ให้ร่มเงาครอบคลุมพื้นที่ สะท้อนศักยภาพของพื้นที่ขนาดเล็กในสภาพภูมิประเทศที่ท้าทาย ซึ่งสามารถรองรับกิจกรรมสาธารณะของชุมชนได้อย่างกลมกลืน



รูปที่ 2.8 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของสวนสวนพักผ่อนวิงลี
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 202-204)

2.4.1.4. ลิตโทรัล (Littoral) : Terrestrial Anchor

หมายถึง พื้นที่ริมขอบน้ำ พื้นที่ที่ตั้งอยู่บริเวณชายขอบของแหล่งน้ำในเมือง เช่น อ่าว ท่าเรือ เขื่อน หรืออ่างเก็บน้ำ ซึ่งมักเกิดจากการถม ขุด หรือเสริมโครงสร้างป้องกันชายฝั่ง พื้นที่นั่งพักและสวนพักผ่อนในบริเวณเหล่านี้มีบทบาทในการเปิดมุมมองสู่ผืนน้ำ ช่วยให้ผู้คนสามารถเข้าถึงธรรมชาติริมเมืองได้สะดวกขึ้น ขณะเดียวกันยังเชื่อมโยงกิจกรรมพักผ่อนแบบดั้งเดิมกับกิจกรรมสันทนาการร่วมสมัยได้อย่างสอดคล้องกับบริบทปัจจุบัน อีกทั้งยังทำหน้าที่เป็น “จุดยึดโยง” ทางกายภาพระหว่างโครงสร้างเมืองกับขอบฟ้าทางธรรมชาติได้อย่างลงตัว



รูปที่ 2.9 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท ลิตโทรัล
ที่มา: (Lu et al., 2021, pp. 218,230,238)

- **<u>กรณีศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง</u>**

  พื้นที่พักผ่อนบริเวณถนนฮ่อยบุน (Hoi Bun Road Sitting-out Area)

  : ลานเดินร่วมสมัย (Plaster Promenade)

  พื้นที่สาธารณะแคบ ๆ ริมน้ำแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการฟื้นฟูเมือง ขนาดใหญ่ในย่านกวนตง โดยทอดตัวขนานไปกับแนวทางเดินริมน้ำและท่าเรือสาธารณะ จุดเด่นของพื้นที่คือการแทรกตัวอยู่ในช่องว่างระหว่างทางเท้ากับเขื่อนกันคลื่น ซึ่งแต่เดิมเป็นพื้นที่ใช้งานลำบาก การออกแบบเน้นการสร้างบรรยากาศที่ผสมผสานความร่วมสมัยกับความเป็นธรรมชาติ เช่น ราวกันตกกระจกใสที่ช่วยเปิดมุมมองสู่น้ำ และพื้นทางเดินไม้ที่ให้กลิ่นอายแบบชายหาด พื้นที่นี้จึงทำหน้าที่เป็นทั้งจุดพักผ่อนและพื้นที่เปลี่ยนผ่านจากเมืองสู่ขอบน้ำอย่างมีชีวิตชีวา

รูปที่ 2.10 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่พักผ่อนบริเวณถนนฮ่อยบุน
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 220,222-223)

2.4.1.5. แก็ป (Gap) : Density Deconstructor

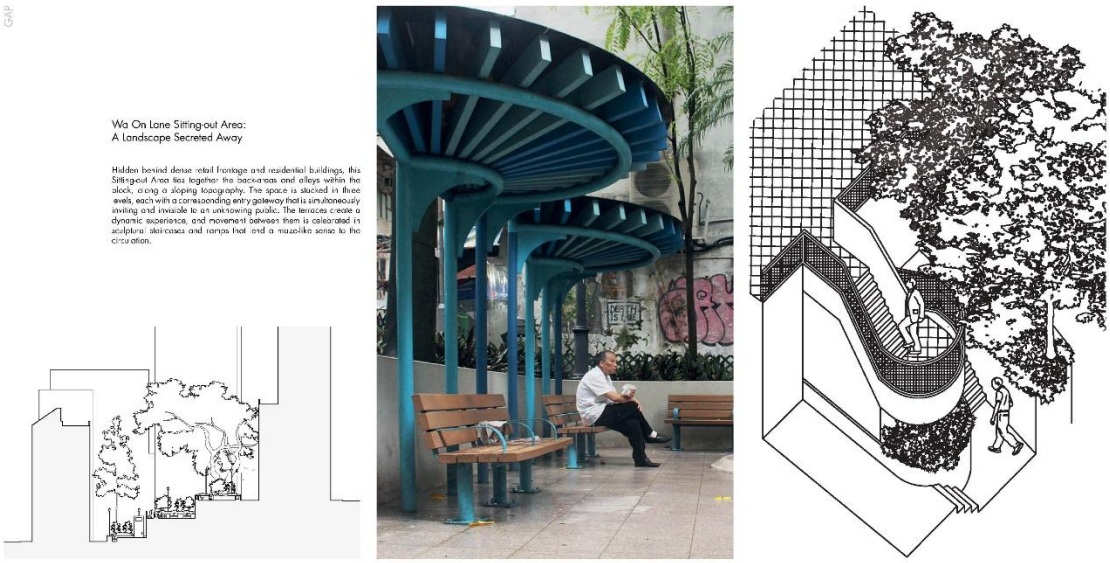
หมายถึง พื้นที่แทรกเพื่อลดความหนาแน่น มักเกิดขึ้นในช่องว่างระหว่างอาคาร ช่องถอยร่น หรือพื้นที่ที่เหลือจากการรื้อถอนอาคารเก่าในเขตเมืองหนาแน่น โดยถูกนำมาพัฒนาเป็นพื้นที่นั่งพักและสวนขนาดเล็ก เพื่อผ่อนคลายความหนาแน่นทางกายภาพของเมือง พื้นที่เหล่านี้มีลักษณะยืดหยุ่น สามารถปรับใช้ได้หลากหลาย รองรับการใช้งานแบบไม่เป็นทางการ และช่วยเยียวยาความไม่สอดคล้องของผังเมืองเดิมกับความต้องการใหม่ของผู้คนในปัจจุบัน

รูปที่ 2.11 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท แก็ป
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 240,248,264,)

- **<u>กรณีศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง</u>**

พื้นที่พักผ่อนว่าออนเลน (Wa On Lane Sitting-out Area) : ภูมิทัศน์ที่ซ่อนตัว (A Landscape Secreted Away)

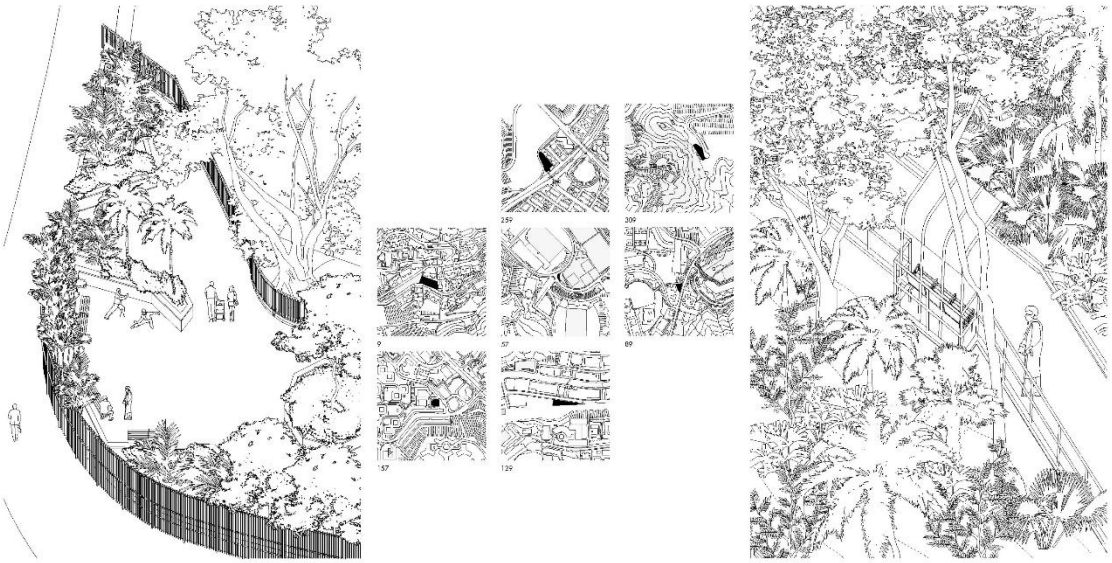
พื้นที่นั่งพักผ่อนขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ระหว่างแนวอาคารร้านค้าและที่อยู่อาศัยหนาแน่น โดยเชื่อมพื้นที่ด้านหลังและตรอกภายในผ่านภูมิประเทศที่ลาดเอียง ตัวพื้นที่แบ่งออกเป็นสามระดับ พร้อมทางเข้าแต่ละจุดที่ทั้งเชื้อเชิญและซ่อนเร้นจากสายตาสาธารณะ พื้นที่แต่ละชั้นเชื่อมต่อกันด้วยบันไดและทางลาดลักษณะประติมากรรม ก่อให้เกิดประสบการณ์การเคลื่อนไหวแบบซับซ้อนราวกับอยู่ในเขาวงกต สะท้อนศักยภาพของช่องว่างขนาดเล็กในการสร้างพื้นที่คุณภาพท่ามกลางความหนาแน่นของเมือง



รูปที่ 2.12 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่พักผ่อนว่าออนเลน
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 270-272)

2.4.1.6. ลาคูนา (Lacuna) : Ecological Amplifier

หมายถึง พื้นที่แทรกตัวทางระบบนิเวศ พื้นที่สีเขียวที่เกิดขึ้นจากการเว้นระยะหรือถูกละเลยจากกระบวนการพัฒนาเมือง แต่กลับมีบทบาทสำคัญในการฟื้นฟูและเสริมสร้างระบบนิเวศในเมือง พื้นที่ประเภทนี้กระจายและแทรกตัวอยู่ระหว่างโครงสร้างเมือง หรืออยู่ใกล้กับพื้นที่สีเขียวเดิม โดยส่งเสริมความหลากหลายทางชีวภาพ ช่วยดูดซับความร้อน ฝน และปรับสมดุลทางสิ่งแวดล้อม เป็นจุดเล็กๆ ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงธรรมชาติเข้ากับเมืองอย่างเงียบ ๆ แต่ทรงพลัง

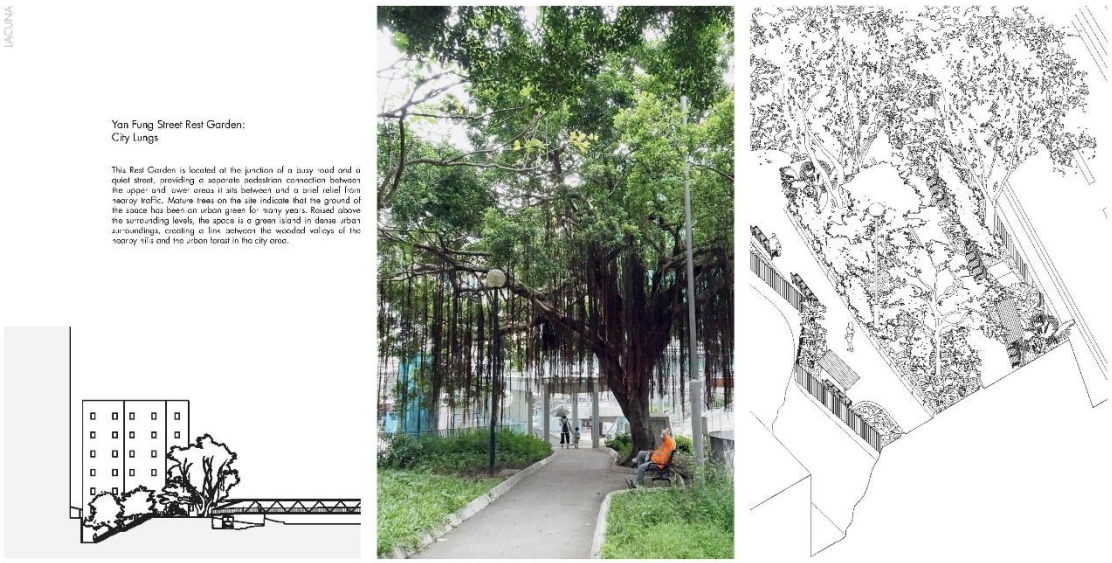


รูปที่ 2.13 ภาพแสดงแผนผังขอบเขตของพื้นที่และตัวอย่างภาพสเก็ตช์ ของพื้นที่ประเภท ลาคูนา
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 274,286,290)

- **<u>กรณีศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง</u>**

  สวนพักผ่อนถนนหยั่นฝง (Yan Fung Street Rest Garden) : ปอดกลางเมือง (City Lungs)

ซึ่งแทรกตัวอยู่ระหว่างถนนสายหลักที่พลุกพล่านและตรอกซอยที่เงียบสงบ ให้การเชื่อมต่อสำหรับการสัญจรของคนเดินเท้าระหว่างพื้นที่ระดับสูงและต่ำของภูมิประเทศ พร้อมมอบความร่มรื่นจากต้นไม้ใหญ่ซึ่งเป็นหลักฐานของพื้นที่สีเขียวที่มีมานาน พื้นที่นี้อยู่สูงกว่าระดับโดยรอบ จึงเสมือนเกาะสีเขียวท่ามกลางความหนาแน่นของเมือง ทำหน้าที่เชื่อมต่อป่าธรรมชาติบริเวณเนินเขากับผืนป่าเมืองภายในเขตชุมชนได้อย่างนุ่มนวล



รูปที่ 2.14 ภาพแสดงภาพรูปตัด ภาพถ่าย และภาพสเก็ตช์ ของสวนพักผ่อนถนนหยั่นฝง
ที่มา: Lu et al. (2021, pp. 276-278)

2.4.2. กรณีศึกษาเรื่องการออกแบบของพื้นที่แทรกตัว

ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างประเทศ ที่มีลักษณะใกล้เคียง เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบการแทรกตัวและการใช้ประโยชน์ที่สัมพันธ์กับบริบทของเมือง

2.4.2.1. พื้นที่นั่งหน้าโชว์รูม มาร์ซ็อตโต มิลาน, อิตาลี (Marsotto Milan Showroom, Italy)

พื้นที่นั่งขนาดเล็กที่ฝังตัวอยู่บริเวณหน้าร้านมาร์ซ็อตโตในเมืองมิลาน เป็นตัวอย่างของการใช้พื้นที่หน้าอาคารเอกชน (Commercial Building) อย่างเรียบง่ายและกลมกลืน โดยออกแบบให้เป็นส่วนหนึ่งของผนังอาคารด้วยวัสดุหินอ่อนซึ่งสะท้อนเอกลักษณ์ของแบรนด์ ทั้งยัง

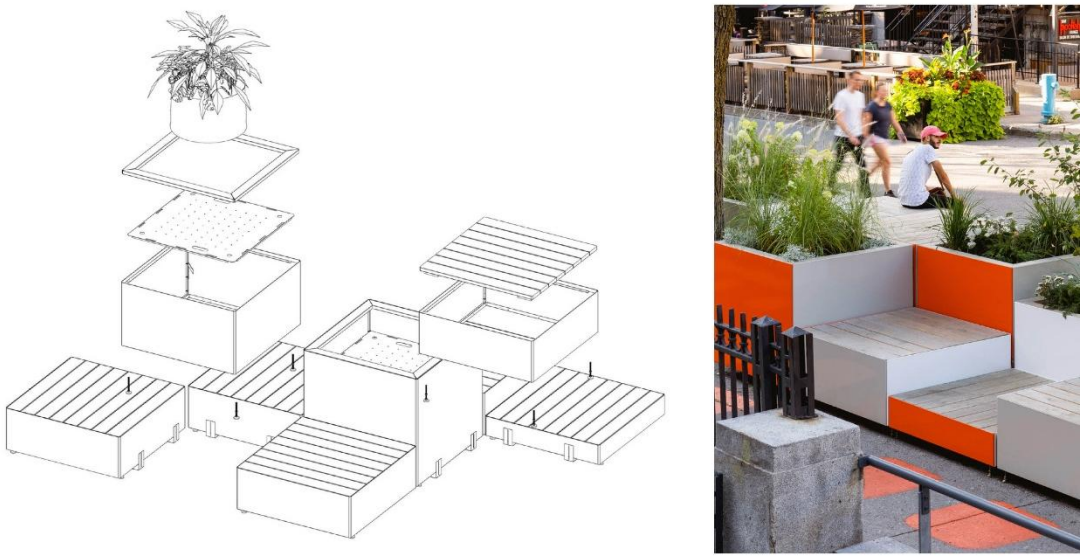
เปิดให้ประชาชนสามารถใช้งานได้อย่างอิสระ

รูปที่ 2.15 ภาพแสดงพื้นที่นั่งที่ฝังตัวอยู่บนหน้าโชว์รูม มาร์ซ๊อตโต มิลาน
ที่มา: https://www.archdaily.com/979525/marsotto-milan-showroom-nendo

2.4.2.2. อะโกรา แม็กซิมัส,มอนทรีออล, แคนาดา (Agora Maximus, Montreal, Canada)

โครงการ อะโกรา แม็กซิมัส เป็นการทดลองออกแบบการปิดถนนเพื่อคนเดินในช่วงฤดูร้อนระหว่างปี 2022 บนถนนแซงต์-เดอนีส์ (Saint-Denis) ใจกลางย่าน ควอเทียร์ ละติน (Quartier Latin) เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา โดยเริ่มติดตั้งบริเวณด้านหน้าห้องสมุดประวัติศาสตร์แซงต์-ซัลพิซ (St-Sulpice Library) ก่อนจะขยายต่อเนื่องในปี 2023–2024 ให้ครอบคลุมตลอดแนวถนน โดยเน้นแนวคิด การออกแบบเมืองเชิงกลยุทธ์ (Tactical Urbanism) ผ่านการใช้โครงสร้างแบบแยกส่วน (Modular Installation) ร่วมกับพื้นที่สีเขียวและศิลปะในเมืองอย่างสร้างสรรค์ ด้วยการออกแบบผสานสองสัญลักษณ์ของวัฒนธรรมละติน ได้แก่ “อะโกรา” (Agora - พื้นที่พบปะของพลเมืองในเมืองกรีกโบราณ) และ “เซอร์คัส แม็กซิมัส ” (Circus Maximus - ลานกิจกรรมและความบันเทิงในโรมัน) เข้ากับบริบทเมือง ผ่านการจัดวางชุดที่นั่งลักษณะพิกเซล (Pixel) สีสันสดใสสลับกับพื้นที่ปลูกต้นไม้ ที่แทรกตัวระหว่างพื้นที่หน้าอาคารกับถนน โดยทำหน้าที่เป็นที่นั่งพักผ่อน จุดชมกิจกรรม และพื้นที่เล่นแบบไม่เป็นทางการ ช่วยเติมความมีชีวิตชีวาให้กับถนนสายหลักของย่านวัฒนธรรม และยกระดับประสบการณ์การใช้งานพื้นที่ของประชาชน

รูปที่ 2.16 ภาพแสดงโครงการอะโกรา แม็กซิมัส ด้านหน้าห้องสมุดประวัติศาสตร์ แซงต์-ซัลพิซ (St-Sulpice Library) ประเทศแคนาดา ในปี 2022
ที่มา: https://www.archdaily.com/989808/agora-maximus-tactical-urbanism-project-laab-collective-plus-signature-design-communication?ad_source=search&ad_medium=projects_tab#

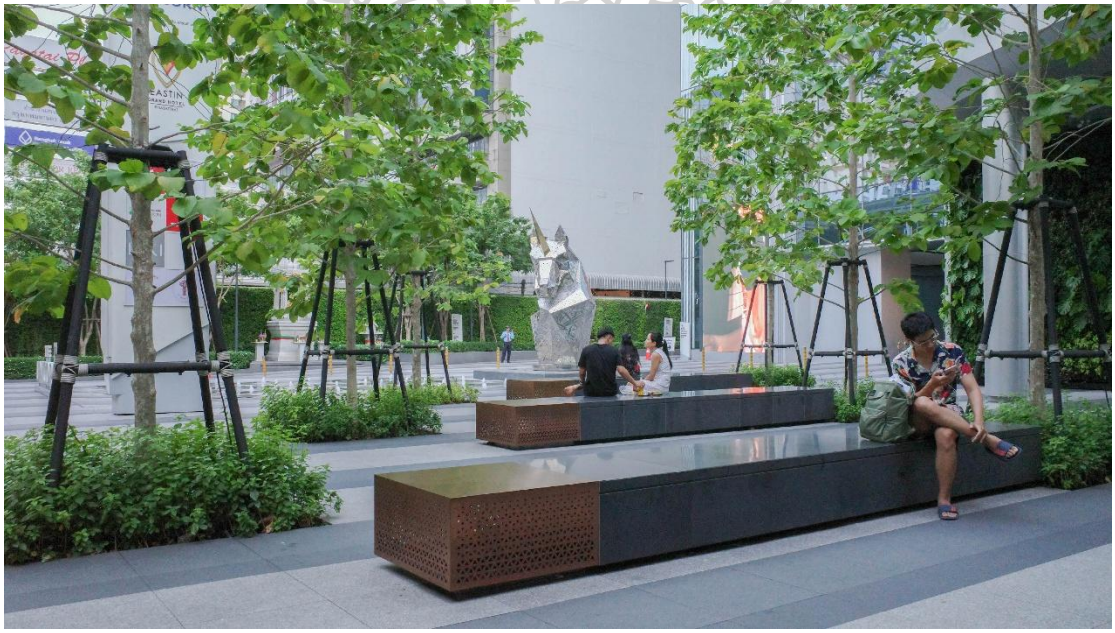


รูปที่ 2.17 ภาพแสดงระบบโครงสร้างแบบแยกส่วน (Modular Installation) ที่ผสมผสานพื้นที่นั่งและพื้นที่ปลูกต้นไม้เข้าด้วยกัน

ที่มา: https://www.archdaily.com/989808/agora-maximus-tactical-urbanism-project-laab-collective-plus-signature-design-communication?ad_source=search&ad_medium=projects_tab#

2.4.2.3. พื้นที่หน้าอาคารเดอะ ยูนิคอร์น, กรุงเทพมานคร (The Unicorn, Bangkok)

อาคารเดอะ ยูนิคอร์น เป็นอาคารแบบผสมผสาน (Mixed-Use Building) ที่ตั้งอยู่บริเวณถนนพญาไท โดยใช้พื้นที่ด้านหน้าอาคารซึ่งเป็นพื้นที่ขนาดเล็กที่จัดให้มีที่นั่งและต้นไม้แทรกตัวอยู่ระหว่างแนวอาคารกับทางเดินเท้าในเมือง มีลักษณะการออกแบบที่ไม่แบ่งแยกอย่างชัดเจนระหว่างพื้นที่ของอาคารกับพื้นที่สาธารณะ ส่งผลให้เกิดการใช้งานในลักษณะกึ่งสาธารณะ (semi-public) ซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้คนสามารถแวะพักหรือนั่งรอได้อย่างเป็นธรรมชาติ



รูปที่ 2.18 ภาพแสดงพื้นที่นั่งหน้าอาคาร เดอะ ยูนิคอร์น
ที่มา : ผู้วิจัย, 2568

2.4.2.4. พื้นที่หน้าอาคารวัน ซิตี้ เซ็นเตอร์, กรุงเทพมานคร (One City Centre / OCC , Bangkok)

อาคารวัน ซิตี้ เซ็นเตอร์ เป็นอาคารแบบผสมผสาน (Mixed-Use Building) ขนาดใหญ่ใจกลางย่านเพลินจิต ที่ออกแบบพื้นที่หน้าอาคารเป็นสวนหย่อมและพื้นที่พักผ่อนขนาดเล็กที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ ตัวอาคารมีทางเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS เพลินจิต ทำให้พื้นที่บริเวณหน้าอาคารกลายเป็นจุดพักและจุดผ่านที่มีการใช้งานอย่างต่อเนื่อง พื้นที่สีเขียวที่แทรกตัวระหว่างหน้าอาคารกับทางเดินเท้าจึงมีบทบาทสำคัญ ทั้งในด้านการเพิ่มคุณภาพภูมิทัศน์ของเมืองและการรองรับกิจกรรมของผู้คนจากทั้งภายในและภายนอกอาคาร

รูปที่ 2.19 ภาพแสดงพื้นที่หน้าอาคารวัน ซิตี้ เซ็นเตอร์
ที่มา : ผู้วิจัย, 2568

2.4.2.5. บรีซเซ่ มาร์เก็ต, หนิงโป, จีน (BREEZZE Market, Ningbo, China)

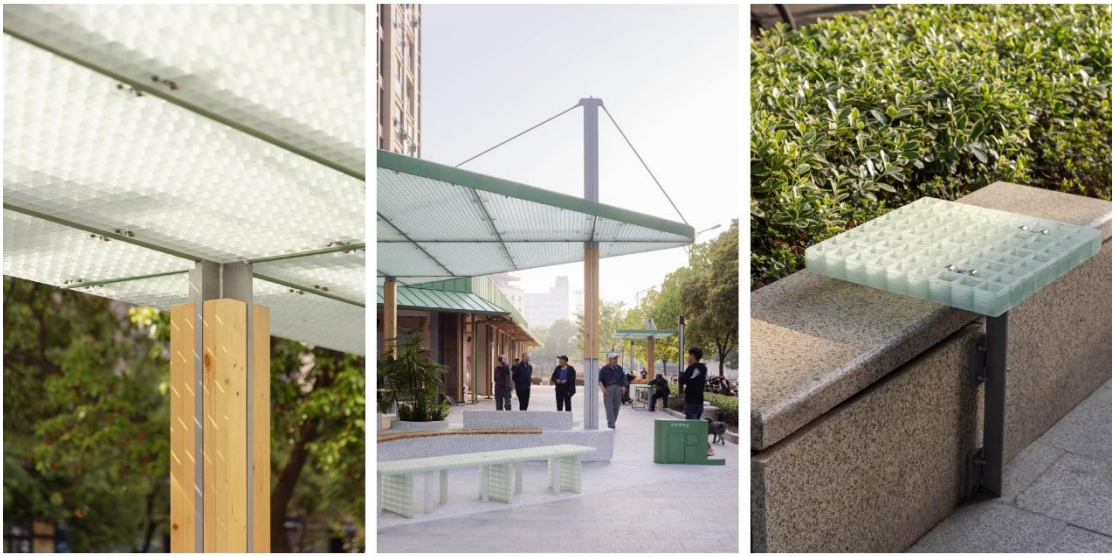
บรีซเซ่ มาร์เก็ต เป็นโครงการปรับปรุงและฟื้นฟูพื้นที่หน้าอาคารพาณิชย์ในเมืองหนิงโป ประเทศจีน โดยเปลี่ยนพื้นที่บริเวณชั้นล่างของอาคารให้กลายเป็นตลาดสดขนาดเล็ก (fresh market) ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่สาธารณะ ออกแบบโดย Displacement Architectural Design ซึ่งใช้แนวคิด “Minimal Intervention” ในการออกแบบพื้นที่กึ่งสาธารณะอย่างเรียบง่ายแต่มี

ประสิทธิภาพ ด้วยการต่อเติมหลังคาที่ยื่นออกจากชั้นล่างของอาคาร เพื่อสร้างพื้นที่กึ่งภายนอกที่เชื่อมโยงร้านค้ากับทางเดินเท้าภายในโครงการ ที่ทำหน้าที่เป็นจุดแวะพัก พบปะ หรือค้าขายของคนในชุมชน การออกแบบเน้นการใช้วัสดุโปร่งแสงและโครงสร้างเบา เช่น ตะแกรงไฟเบอร์กลาส (FRP Grating) และกระจกนิรภัย (Laminated Glass) ซึ่งช่วยกรองแสงธรรมชาติและลดความอึดอัดทางสายตา พร้อมที่นั่งหินและไม้ที่จัดวางร่นจากแนวทางเดินหลัก เพื่อเพิ่มความรู้สึกปลอดภัย โดยเฉพาะสำหรับผู้สูงอายุ

พื้นที่ว่างระหว่างร้านค้าและที่นั่งยังทำหน้าที่เป็น “พื้นที่ลบ” (negative space) ที่เปิดโอกาสให้เกิดกิจกรรมหลากหลายโดยไม่กำหนดรูปแบบตายตัว เช่น การสนทนา การพักผ่อน หรือการพบปะกันโดยไม่เป็นทางการ นอกจากการปรับปรุงทางกายภาพแล้ว โครงการยังสามารถช่วยฟื้นฟูความสัมพันธ์ของผู้คนในระดับชุมชน ผ่านการออกแบบพื้นที่ที่ผสานระหว่างการค้าและการพักผ่อนอย่างยืดหยุ่น ส่งเสริมให้เกิดปฏิสัมพันธ์ในชีวิตประจำวัน และสร้างสายสัมพันธ์ระหว่างผู้คนในพื้นที่ ทำให้พื้นที่หน้าอาคารที่เคยรกร้างกลับกลายเป็นพื้นที่มีชีวิตชีวาอีกครั้ง

รูปที่ 2.20 ภาพแสดงโครงการบรีซเซ่ มาร์เก็ต ที่แทรกตัวอยู่ระหว่างถนนกับหน้าอาคาร
ที่มา : https://www.archdaily.com/1029834/breezze-market-dispacement-architectural-design?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

รูปที่ 2.21 ภาพแสดงการต่อเติมหลังคาโครงสร้างเบาที่ยื่นออกจากชั้นล่างของอาคาร
ที่มา : https://www.archdaily.com/1029834/breezze-market-dispacement-architectural-design?ad_source=search&ad_medium=projects_tab



รูปที่ 2.22 ภาพแสดงวัสดุโปร่งแสงและโครงสร้างเบา ภายในรอบโครงการ
ที่มา : https://www.archdaily.com/1029834/breezze-market-dispacement-architectural-design?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

รูปที่ 2.23 ภาพแสดงกิจกรรมของประชาชนที่เกิดขึ้นระหว่างพื้นที่ร้านค้าและที่นั่งรอบโครงการ
ที่มา : https://www.archdaily.com/1029834/breezze-market-dispacement-architectural-design?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

2.4.2.6. เบียร์ยานัก เมโทรพลาซ่า, เตหะราน, อิหร่าน (Biryanak Metro Plaza, Tehran, Iran)

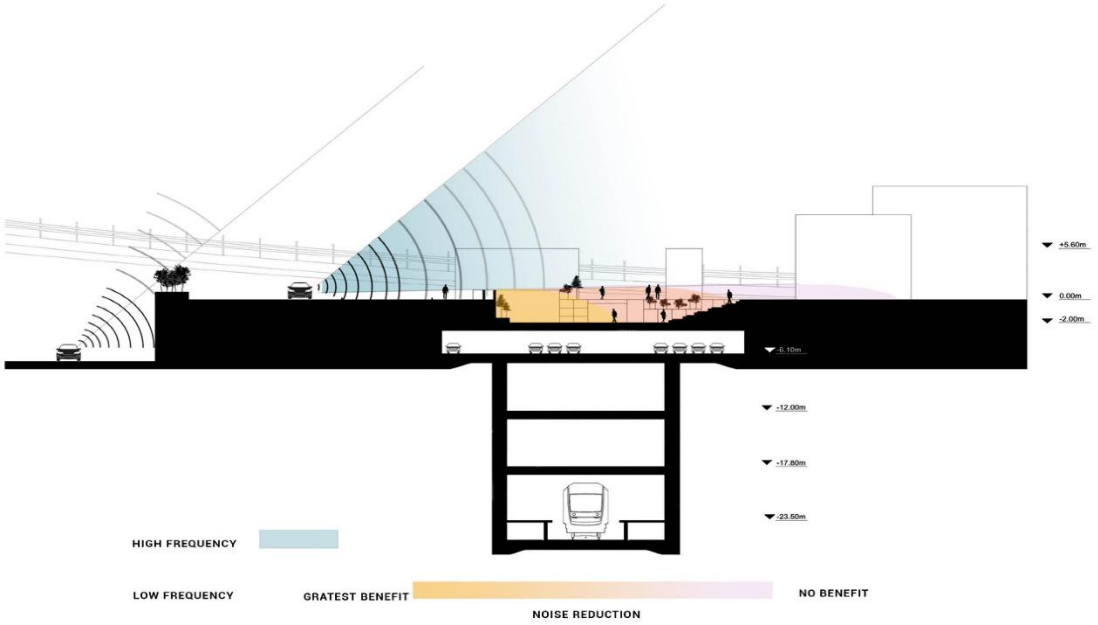
เบียร์ยานัก เมโทรพลาซ่า เป็นพื้นที่สาธารณะที่ตั้งอยู่เหนือสถานีรถไฟใต้ดินในกรุงเตหะราน ประเทศอิหร่าน ออกแบบโดยบริษัทสถาปนิก Ashrafi & Zad โดยแทรกตัวอยู่ระหว่างทางหลวงที่มีการจราจรหนาแน่นกับย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งมีข้อจำกัดทั้งเรื่องเสียงรบกวนและการเข้าถึง ทีมออกแบบจึงใช้ศักยภาพของระดับความสูงที่ต่ำกว่าถนนทางหลวงประมาณ 4 เมตร ซึ่งเกิดจากการเว้นพื้นที่เพื่อรองรับโครงสร้างรถไฟใต้ดิน มาใช้เป็นแนวกันเสียงตามธรรมชาติ พร้อมเสริมด้วยการปลูกต้นไม้พื้นถิ่นบริเวณขอบพื้นที่ เพื่อลดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนโดยรอบ และยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวม อีกทั้งยังออกแบบบันไดทางลงให้เชื่อมต่อกับถนนฝั่งชุมชนอย่างนุ่มนวล เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

พื้นที่แห่งนี้รองรับกิจกรรมสาธารณะที่หลากหลายซึ่งตอบสนองต่อความต้องการของชุมชน เช่น สนามเด็กเล่น ลานสเก็ต สนามบาสเกตบอล พื้นที่พักผ่อนสำหรับผู้สูงอายุ และร้านค้าขนาดเล็กที่กระจายตามจุดต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจระดับชุมชน และส่งเสริมการใช้งานพื้นที่ตลอดทั้งวัน โดยเลือกใช้วัสดุก่อสร้างแบบสำเร็จรูป (prefabricated materials) เช่น แผ่น

พื้นคอนกรีต กล่องปลูกต้นไม้ และบันไดรูปทรง L เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการก่อสร้าง

โครงการนี้สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่แทรกตัวในบริบทเมืองหนาแน่น ที่สามารถปรับเปลี่ยนให้กลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพ ผ่านการออกแบบที่ตอบรับกับข้อจำกัดเชิงกายภาพ พร้อมเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเข้ากับการใช้ชีวิตประจำวันของผู้คนอย่างกลมกลืน

รูปที่ 2.24 รูปภาพแสดงโครงการเบียร์ยานัก เมโทรพลาซ่า ที่แทรกตัวอยู่ระหว่างทางหลวงและชุมชน
ที่มา : https://www.archdaily.com/1013309/biryanak-metro-plaza-ashrafi-and-zad



รูปที่ 2.25 รูปตัดที่แสดงระดับความสูงที่ต่ำกว่าถนนทางหลวงประมาณ 4 เมตร เพื่อใช้เป็นแนวกันเสียงตามธรรมชาติ

ที่มา : https://www.archdaily.com/1013309/biryanak-metro-plaza-ashrafi-and-zad

รูปที่ 2.26 รูปภาพแสดงการเชื่อมต่อกับชุมชนด้านข้าง และวัสดุของการก่อสร้าง

ที่มา : https://www.archdaily.com/1013309/biryanak-metro-plaza-ashrafi-and-zad

รูปที่ 2.27 รูปภาพแสดงพื้นที่กิจกรรมของประชาชน และร้านค้าขนาดเล็กในโครงการ
ที่มา : https://www.archdaily.com/1013309/biryanak-metro-plaza-ashrafi-and-zad

2.5. สรุปปัจจัยที่จะได้จากกรณีศึกษา

จากการศึกษากรณีตัวอย่างพื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวในบริบทเมืองที่แตกต่างกัน ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ สามารถสรุปปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการนำไปใช้ในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก ให้สามารถรองรับกิจกรรมในชีวิตประจำวันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับบริบทของเมือง

2.5.1. ตำแหน่งที่ตั้งและความเชื่อมโยงกับการเดินทาง

พื้นที่ที่ตั้งอยู่ในแนวรอยต่อของโครงสร้างเมือง เช่น พื้นที่หน้าอาคารที่เชื่อมต่อกับทางเท้า มักเป็นจุดที่เข้าถึงได้ง่าย และมีศักยภาพในการใช้งานสูง โดยเฉพาะเมื่ออยู่ในตำแหน่งที่ผู้คนสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก พื้นที่ลักษณะนี้สามารถกลายเป็นจุดพักคอย พื้นที่พบปะ หรือพื้นที่ใช้งานชั่วคราวในชีวิตประจำวันได้

2.5.2. การใช้ลักษณะทางกายภาพเดิมให้เกิดประโยชน์

การนำลักษณะทางกายภาพเดิมที่เป็นข้อจำกัดของพื้นที่ เช่น ความลาดเอียง ระดับพื้นที่ที่แตกต่างกัน ต้นไม้สูงใหญ่บดบัง หรือช่องว่างระหว่างอาคาร มาใช้เป็นส่วนหนึ่งของการออกแบบอย่างเหมาะสม สามารถเปลี่ยนข้อจำกัดเหล่านั้นให้กลายเป็นจุดเด่นของพื้นที่ และช่วยเสริมความสามารถเฉพาะตัวของพื้นที่ให้มีเอกลักษณ์และศักยภาพในการใช้งานมากยิ่งขึ้น

2.5.3. การออกแบบที่เรียบง่าย ยืดหยุ่น และผสมผสานการใช้งาน

เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ขนาดเล็ก การออกแบบจึงควรเรียบง่ายและสามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้ เช่น การใช้ที่นั่งแบบถอดประกอบ (Modular Installation) ซึ่งสามารถเคลื่อนย้ายหรือจัดวางใหม่ได้ตามความเหมาะสม รวมถึงการผสมผสานการใช้งานอื่นไว้ในชิ้นเดียวกัน เช่น กล่องที่นั่งที่ต่อเชื่อมกับกระถางต้นไม้ หรือทำหน้าที่เป็นทั้งที่นั่งและแนวแบ่งเขตพื้นที่ในเวลาเดียวกัน แนวทางนี้ช่วยประหยัดพื้นที่ สามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย และปรับเปลี่ยนตามช่วงเวลาได้อย่างยืดหยุ่น

2.5.4. ขนาดและสัดส่วนที่พอเหมาะ

ขนาดและสัดส่วนในงานสถาปัตยกรรมมีความสัมพันธ์โดยตรงกับสัดส่วนของผู้ใช้งาน (Human Scale) เช่น ความสูงที่ไม่สูงจนเกินไป ความกว้างที่เหมาะสมกับการเดิน ความยาวที่พอดีกับระยะทาง หรือขนาดของเฟอร์นิเจอร์ที่สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้ ล้วนส่งผลต่อความรู้สึกในการใช้งาน และช่วยสร้างความใกล้ชิดระหว่างผู้ใช้กับพื้นที่ได้อย่างลงตัว

2.5.5. การเลือกใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อผู้ใช้งาน

การเลือกใช้วัสดุมีผลโดยตรงต่อการรับรู้ ความปลอดภัย และความสบายของผู้ใช้งาน โดยเฉพาะในพื้นที่ขนาดเล็กที่อยู่ใกล้ชิดกับสัดส่วนของร่างกายมนุษย์ (Human Scale) และมีการใช้งานต่อเนื่องตลอดทั้งวัน วัสดุที่มีคุณสมบัติโปร่งเบา ไม่ทึบตัน ระบายอากาศได้ดี หรือมีพื้นผิวที่ปลอดภัยและทนทานต่อการใช้งาน เช่น ไม้ กระจกโปร่งแสง ตะแกรงไฟเบอร์กลาส (FRP) หรือวัสดุสังเคราะห์จากพลาสติกชนิดต่างๆ ล้วนช่วยสร้างบรรยากาศที่น่าใช้งาน เข้าถึงง่าย และสอดคล้องกับการใช้งานของผู้คนในชีวิตประจำวัน

2.5.6. ความสว่างที่เหมาะสม

การออกแบบพื้นที่ให้สามารถเปิดรับแสงธรรมชาติอย่างเหมาะสม ไม่เพียงช่วยเพิ่มความสว่างในช่วงกลางวัน แต่ยังมีบทบาทสำคัญในการสร้างบรรยากาศที่ปลอดโปร่งและน่าใช้งาน โดยเฉพาะในพื้นที่ขนาดเล็ก เช่น การเพิ่มช่องเปิด การใช้วัสดุโปร่งแสง หรือการเว้นระยะจากผนังอาคาร เพื่อให้แสงสามารถส่องผ่านได้อย่างเพียงพอ

ขณะเดียวกัน แสงประดิษฐ์ก็มีบทบาทเสริมในช่วงเวลาที่แสงธรรมชาติไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในช่วงเย็นหรือเวลากลางคืน การเลือกอุณหภูมิสีของแสงประดิษฐ์อย่างเหมาะสมส่งผลต่อความรู้สึกของผู้ใช้งาน โดยแสงสีวอร์ม (Warm White) ซึ่งมีโทนสีเหลืองนวล มักให้ความรู้สึกอบอุ่น ผ่อนคลาย และเป็นมิตร จึงเหมาะสำหรับพื้นที่พักผ่อนหรือจุดพักคอย ในขณะที่แสงสีคูล (Cool White) ให้ความรู้สึกสว่าง ชัดเจน และปลอดภัย เหมาะสำหรับพื้นที่ที่เน้นการมองเห็น หรือเส้นทางสัญจรในช่วงกลางคืน การเลือกใช้แสงทั้งสองประเภทให้สัมพันธ์กับลักษณะของพื้นที่ ช่วยสร้างสมดุลระหว่างบรรยากาศและการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.5.7. สภาพแวดล้อมให้ความร่มเงาและสบาย

ในบริบทของเมืองร้อนชื้น พื้นที่ที่มีร่มเงาสำหรับพักคอยหรือพักผ่อนในระยะเวลาสั้นถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะพื้นที่เปิด (Open Space) ที่ได้รับการจัดวางให้สัมพันธ์กับตำแหน่งของต้นไม้ที่เป็นแนวร่มเงาธรรมชาติหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม จะสามารถลดความร้อนจากแสงแดดและความร้อนสะสมในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังช่วยให้อากาศสามารถถ่ายเทได้สะดวก ซึ่งส่งผลให้เกิดสภาวะแวดล้อมที่เย็นสบายและเหมาะสมกับการใช้งาน แม้ในพื้นที่ที่มีขนาดจำกัด

2.5.8. ความสามารถในการรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย

พื้นที่สาธารณะขนาดเล็กในเมืองควรมีศักยภาพในการรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย แม้จะมีข้อจำกัดด้านขนาด แต่สามารถใช้งานได้ในหลายรูปแบบ เช่น พื้นที่นั่ง พื้นที่กิจกรรม จุดพัก จุดรอ จุดชมวิว หรือพื้นที่สำหรับพบปะและแลกเปลี่ยน ช่วยเพิ่มความคุ้มค่าในการใช้งาน และสร้างความมีชีวิตชีวาในแต่ละช่วงเวลา การออกแบบที่ไม่จำกัดกิจกรรมไว้เพียงรูปแบบเดียว แต่เปิดโอกาสให้ผู้ใช้งานปรับเปลี่ยนพื้นที่ตามความต้องการ เช่น ที่นั่งที่ใช้เป็นพื้นที่เล่นของเด็ก พื้นที่พักคอยที่กลายเป็นจุดพักผ่อน ร้านค้าที่แทรกตัวอยู่ระหว่างทางเดิน หรือพื้นที่สีเขียวที่เปลี่ยนเป็นลานกิจกรรมในช่วงวันหยุดเทศกาล ล้วนส่งเสริมให้พื้นที่สาธารณะขนาดเล็กมีบทบาทรองรับการใช้ชีวิตประจำวันและเชื่อมโยงผู้คนเข้ากับบริบททางสังคมของเมืองได้

บทที่ 3
วิธีการวิจัย

3.1. รูปแบบงานวิจัย

การวิจัยนี้ใช้แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมุ่งเน้นการทำความเข้าใจพื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ในบริบทของเมืองที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณะ โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ซึ่งทำหน้าที่เป็นพื้นที่ระหว่างการเดินทางของผู้คนในชีวิตประจำวัน และยังครอบคลุมถึงการศึกษาปัจจัยด้านความต้องการของผู้ใช้งานระหว่างการเดินทาง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเปรียบเทียบกับแนวความคิดและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง อันจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวอยู่รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้า MRT ให้เหมาะสมกับบริบทของเมือง

3.2. กระบวนการดำเนินการวิจัย

กระบวนการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วยขั้นตอนที่เชื่อมโยงระหว่างการศึกษาทฤษฎี การวิเคราะห์กรณีศึกษา และการเก็บข้อมูลทางกายภาพ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่แทรกตัวอยู่ในบริบทเมืองที่หนาแน่น โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.2.1. ศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

เพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิดในการวางแผนการวิจัย กำหนดประเด็นในการสำรวจพื้นที่ทั้งหมดและพื้นที่ตัวอย่าง ตลอดจนเป็นพื้นฐานในการเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาและกลุ่มประชากร โดยสามารถสรุปแนวทางการนำไปใช้ได้ดังนี้

3.2.1.1. ใช้เป็นเกณฑ์ในการระบุพื้นที่ขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ระหว่างการเดินทาง ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยเฉพาะพื้นที่รอบบริเวณทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในเขตกรุงเทพมหานคร

3.2.1.2. ใช้เป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์และจัดกลุ่มพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในเชิงปริมาณ เพื่อคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างที่มีศักยภาพสูงสุดจากพื้นที่ศึกษาทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานคร

3.2.1.3. เป็นเกณฑ์ในการสำรวจลักษณะทางกายภาพและพฤติกรรมการใช้งานของประชาชนในพื้นที่ตัวอย่าง เพื่อประเมินศักยภาพและบทบาทของพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กที่แทรกตัวอยู่ในระบบการเดินทางของเมือง

3.2.2. วิเคราะห์กรณีศึกษา

ทำการศึกษากรณีตัวอย่างจากทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีลักษณะของพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กซึ่งแทรกตัวอยู่ในบริบทเมืองที่หนาแน่น โดยเน้นการวิเคราะห์ปัจจัยทางกายภาพ เช่น รูปแบบการจัดวางพื้นที่ ความสัมพันธ์กับโครงสร้างเมือง ความเชื่อมโยงกับทางเดินเท้า และองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่เอื้อต่อการใช้งาน เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับพื้นที่ที่ทำการสำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร และใช้เป็นแนวทางประกอบการวิเคราะห์พื้นที่ตัวอย่าง ทั้งในด้านศักยภาพการใช้งานในชีวิตประจำวัน และความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก

3.2.3. การสำรวจพื้นที่เชิงปริมาณเบื้องต้น

ดำเนินการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณจากพื้นที่โดยรอบทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานีในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ได้แก่ ขนาดพื้นที่ว่าง ลักษณะการเข้าถึง ความเชื่อมโยงกับทางเดินเท้า การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน และบริบทแวดล้อมของพื้นที่ ข้อมูลเหล่านี้ถูกรวบรวมผ่านการสำรวจเชิงพื้นที่ โดยอาศัยการวัดและประเมินจากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth) และภาพถ่ายสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบ (Google Street View) เพื่อนำไปจัดทำฐานข้อมูลสำหรับการจัดกลุ่มพื้นที่และคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างในขั้นตอนถัดไป

3.2.4. การจัดกลุ่มและคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่าง

หลังจากการรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานีในเขตกรุงเทพมหานคร พื้นที่ที่สำรวจได้รับการจัดกลุ่มตามลักษณะกายภาพของการเข้าถึง และระดับของการถูกปิดล้อมจากบริบทแวดล้อม จึงดำเนินการคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างจากกลุ่มที่มีลักษณะสอดคล้องกับเกณฑ์ที่ได้จากการศึกษาทฤษฎีและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การสรุปลักษณะเชิงกายภาพของพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก

3.2.5. การลงพื้นที่สำรวจทางกายภาพและพฤติกรรมการใช้งาน

ดำเนินการลงสำรวจพื้นที่ตัวอย่างที่ผ่านการคัดเลือก เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมของพื้นที่จริงและลักษณะการใช้งานของประชาชนในชีวิตประจำวัน โดยอ้างอิงแนวทางจากการศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านกายภาพของพื้นที่และพฤติกรรมการใช้งานของผู้คน ซึ่งสามารถจำแนกการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

3.2.5.1. การสำรวจลักษณะทางกายภาพ

เก็บข้อมูลเกี่ยวกับขนาดพื้นที่จริง ขนาดของพื้นที่ว่าง การเข้าถึง ความเชื่อมโยงกับทางเดินเท้า การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน องค์ประกอบสำคัญของพื้นที่ เช่น พื้นที่โล่ง ร่มเงา จุดนั่งพัก โครงสร้างเบาที่สนับสนุนการใช้งาน ตลอดจนบริบทแวดล้อมโดยรอบ

3.2.5.2. การสังเกตพฤติกรรมการใช้งาน

ศึกษารูปแบบการใช้งานของผู้คนในช่วงเวลาต่าง ๆ เช่น การเดินผ่าน การหยุดพัก การรอ การใช้พื้นที่เพื่อค้าขาย หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ โดยใช้วิธีการสังเกตแบบไม่รบกวน ควบคู่กับการบันทึกภาพถ่ายและการจัดทำแผนที่พฤติกรรม (Behavioral Mapping)

3.2.6. การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล

ข้อมูลจากการลงสำรวจในพื้นที่ตัวอย่างจะถูกนำมาวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกับกรอบแนวคิดที่ได้จากการศึกษาทฤษฎีและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง โดยเน้นการเชื่อมโยงระหว่างลักษณะทางกายภาพของพื้นที่กับ รูปแบบพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนในชีวิตประจำวัน เพื่อประมวลผลสู่ข้อสรุปเกี่ยวกับศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กรอบบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

3.2.7. เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กรอบบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

โดยใช้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงกายภาพจากพื้นที่ตัวอย่างที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก ร่วมกับข้อมูลพฤติกรรมการใช้งานของผู้คน โดยอ้างอิงกรอบแนวคิดทางทฤษฎีและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ข้อเสนอที่จัดทำขึ้นมีความสอดคล้องกับบริบทของเมืองที่มีความหนาแน่น และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบการใช้งานจริงของประชาชนได้อย่างเหมาะสม

แนวทางดังกล่าวครอบคลุมทั้งในด้านกายภาพ การเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชน และศักยภาพในการยกระดับคุณภาพของพื้นที่ให้เป็นพื้นที่สาธารณะในระดับจุลภาค ซึ่งจะนำเสนออย่างเป็นระบบในบทถัดไป

3.3. การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างและกลุ่มประชากร

3.3.1. พื้นที่ตัวอย่าง

การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างเพื่อนำมาเป็นพื้นที่นำร่องมีขั้นตอนดังนี้

3.3.1.1. คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาในเชิงปริมาณ

จากการสำรวจพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานีในเขตกรุงเทพมหานคร พบพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก รวมทั้งสิ้น 75 พื้นที่ โดยพิจารณาตามเกณฑ์เชิงกายภาพเบื้องต้น ดังนี้

1) ลักษณะของพื้นที่รอบสถานี

เป็นพื้นที่ว่างเปล่าหรือพื้นที่ที่ขาดการใช้ประโยชน์และการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงถูกปล่อยทิ้งไว้โดยไม่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน

2) ขนาด และรูปทรงของพื้นที่

เป็นพื้นที่มีขนาดเหมาะสมกับบริบทโดยรอบ ไม่เล็กจนเกินไปที่จะรองรับกิจกรรมสาธารณะ เช่น การพักคอย การเดินผ่าน หรือการค้าขายรายย่อย และมีรูปทรงที่เอื้อต่อการจัดการพื้นที่

3) การเข้าถึงและความเชื่อมโยง

สามารถเข้าถึงได้อย่างน้อย 1 ทิศทาง โดยคำนึงถึงการเชื่อมโยงกับทางเดินเท้า ทางข้ามถนน ทางจักรยาน และ ระบบขนส่งมวลชนในบริเวณใกล้เคียง เช่น สถานีรถไฟฟ้า จุดจอดรถประจำทาง จุดรอรถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือท่าเรือ หรืออย่างใดอย่างหนึ่ง

4) ความสัมพันธ์กับบริบทโดยรอบ

ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการใช้งานในชีวิตประจำวันของประชาชน เช่น อยู่ใกล้แหล่งชุมชน ย่านที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม ย่านธุรกิจ หรือพื้นที่สาธารณะอื่นๆ

3.3.1.2. การจัดกลุ่มพื้นที่ตามรูปแบบการเข้าถึงและการปิดล้อม

พื้นที่จำนวน 75 พื้นที่ที่ได้จากการสำรวจเชิงปริมาณ ถูกจำแนกตามลักษณะทางกายภาพของการเข้าถึงและระดับการถูกปิดล้อมจากบริบทแวดล้อม เพื่อทำความเข้าใจรูปแบบของพื้นที่แทรกตัวในบริบทเมืองหนาแน่น โดยจำแนกออกเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

1) ลักษณะที่ IN1 เข้าถึงได้จาก 1 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 3 ด้าน

2) ลักษณะที่ IN2 เข้าถึงได้จาก 2 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 2 ด้าน

3) ลักษณะที่ IN3 เข้าถึงได้จาก 3 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 1 ด้าน

4) ลักษณะที่ IN4 เข้าถึงได้จาก 4 ทิศทาง และไม่ถูกปิดล้อม

3.3.1.3. การแบ่งพื้นที่ตามย่านของเมือง

พื้นที่ที่ผ่านการจัดกลุ่มตามลักษณะทางกายภาพ ได้ถูกจำแนกเพิ่มเติมตามประเภทของย่านเมืองที่ตั้งอยู่ เพื่อให้การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างครอบคลุมลักษณะการใช้งานที่หลากหลายทั่วกรุงเทพมหานคร โดยพิจารณาจากลักษณะการใช้ที่ดิน และบทบาทของพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ซึ่งสามารถแบ่งประเภทออกเป็น 4 ย่านหลัก ได้แก่

1) ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area)

พื้นที่ที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่พักอาศัยหรือชุมชนเมือง ซึ่งมีผู้คนอยู่อาศัยหนาแน่น และใช้พื้นที่รอบสถานีเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางประจำวัน

2) ย่านพาณิชย์ (Commercial Area)

พื้นที่ที่อยู่ใกล้แหล่งค้าขาย เช่น ตลาด ห้างสรรพสินค้า หรือศูนย์การค้า ซึ่งมีความเคลื่อนไหวของผู้คนตลอดวัน

3) ย่านธุรกิจ (Business Area)

พื้นที่ที่แวดล้อมด้วยอาคารสำนักงาน อาคารราชการ หรือองค์กรเอกชน ซึ่งผู้ใช้งานหลักมักเป็นพนักงานประจำและกลุ่มที่เดินทางระหว่างวัน

4) ย่านเมืองเก่า (Old Town Area)

พื้นที่ที่อยู่ในบริบทเมืองดั้งเดิม ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพเฉพาะตัว และมีองค์ประกอบทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ หรือชุมชนดั้งเดิม

3.3.1.4. การประเมินและจัดอันดับของพื้นที่จากสถิติการใช้งานของสถานี

นำพื้นที่ที่ผ่านการจัดกลุ่มตาม 4 ลักษณะทางกายภาพ และจำแนกตามประเภทย่านเมือง มาคัดเลือกเพิ่มเติมโดยใช้ค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในช่วงระยะเวลา 2 ปี (พ.ศ. 2566–2567) เป็นเกณฑ์ประกอบการพิจารณา เพื่อระบุสถานีที่มีจำนวนผู้ใช้งานสูงที่สุดในแต่ละย่านของเมือง

3.3.1.5. การเลือกพื้นที่ตัวอย่าง 4 พื้นที่ที่มีศักยภาพมากที่สุด

หลังจากได้สถานีที่มีแนวโน้มการใช้งานสูงสุดในแต่ละย่าน จึงดำเนินการคัดเลือกพื้นที่ว่างที่อยู่ในบริเวณสถานีเหล่านั้น ด้วยการลงสำรวจพื้นที่เบื้องต้น

การคัดเลือกนี้มุ่งให้ได้พื้นที่ตัวอย่างจำนวน 4 พื้นที่ ซึ่งครอบคลุมทั้ง 4 ลักษณะทางกายภาพ และ 4 ประเภทย่านเมือง โดยพื้นที่ที่ผ่านการคัดเลือกจะถูกนำไปใช้ในการสำรวจภาคสนามในขั้นตอนถัดไป

3.3.2. กลุ่มประชากร

กลุ่มประชากรที่เกี่ยวข้องในการศึกษาครั้งนี้ครอบคลุมทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยพิจารณาจากบทบาทในการใช้งานพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น 4 กลุ่มหลัก ได้แก่

3.3.2.1. ผู้อยู่อาศัย (Residents)

ผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้สถานี ซึ่งมีแนวโน้มใช้พื้นที่เป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมในชีวิตประจำวัน เช่น การเดินผ่าน การพักผ่อน หรือใช้พื้นที่เป็นทางสัญจรเชื่อมต่อระหว่างที่พักอาศัยกับระบบขนส่งมวลชนหรือจุดหมายปลายทางอื่น

3.3.2.2. กลุ่มผู้ทำงาน (Working Professionals)

ผู้ที่เดินทางมาทำงานในบริเวณใกล้สถานี เช่น พนักงานออฟฟิศ ผู้ประกอบการ หรือผู้ประกอบอาชีพอิสระ โดยใช้พื้นที่ระหว่างช่วงเวลาเดินทางหรือช่วงพักระหว่างวัน

3.3.2.3. นักท่องเที่ยวและผู้สัญจร (Tourists and Visitors)

ผู้ที่เดินทางเข้ามายังพื้นที่ชั่วคราว เช่น ท่องเที่ยว ทำธุระ หรือเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง โดยมักใช้พื้นที่ในลักษณะหยุดพักรอ หรือเป็นทางผ่านระหว่างการเดินทาง

3.3.2.4. ผู้ประกอบอาชีพในพื้นที่ (Local Services)

กลุ่มที่ใช้พื้นที่รอบสถานีในการประกอบอาชีพในชีวิตประจำวันเช่น ผู้ค้ารถเข็น แผงลอย รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือผู้ให้บริการรายย่อยอื่นๆ รวมถึงผู้ที่หารายได้จากกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะ เช่น การแสดง หรือการแสดงดนตรี

3.4. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

1) แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ (Google Earth)

ใช้สำหรับการสำรวจเบื้องต้นและวิเคราะห์ขนาด การเข้าถึง และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานีในเขตกรุงเทพมหานคร

2) ภาพถ่ายบริบทแวดล้อม (Google Street View)

ใช้ตรวจสอบลักษณะกายภาพของบริบทแวดล้อมและองค์ประกอบพื้นที่ในเชิงภาพ ก่อนลงสำรวจพื้นที่จริง

3) แบบสำรวจภาคสนาม (Field Survey Checklist)

ใช้ในการลงพื้นที่สำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตัวอย่าง เช่น ความหนาแน่น เส้นทางเดินเท้า พื้นที่นั่งพัก พื้นที่ว่าง ความร่มรื่น ความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชน และอื่น ๆ

4) แบบบันทึกการสังเกตพฤติกรรม (Behavioral Mapping Template)

ใช้สำหรับบันทึกพฤติกรรมการใช้งานในพื้นที่ เช่น การเดิน การรอ การพักคอย การค้าขาย หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

5) กล้องถ่ายภาพและโทรศัพท์มือถือ

ใช้สำหรับเก็บภาพนิ่งและวิดีโอของพื้นที่จริง รวมถึงบันทึกพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนในแต่ละช่วงเวลา เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์

6) ซอฟต์แวร์สำหรับวิเคราะห์ข้อมูล (Microsoft Excel)

ใช้ในการรวบรวม บันทึก จัดระเบียบ และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ เช่น ขนาดและจำนวนพื้นที่ จำนวนสถานี การเข้าถึง และจำนวนผู้ใช้งาน เพื่อประเมินศักยภาพของพื้นที่เบื้องต้น

3.5. ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การเก็บข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม การเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ และการเก็บข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

3.5.1. การเก็บข้อมูลจากทบทวนวรรณกรรม

รวบรวมข้อมูลจากหนังสือ งานวิจัย เอกสารทางวิชาการ และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดพื้นที่แทรกตัว พื้นที่สาธารณะในเมืองที่หนาแน่น พื้นที่ขนาดเล็ก พฤติกรรมผู้ใช้งาน และแนวทางการออกแบบ เพื่อนำมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการวางแผนวิจัย กำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์พื้นที่ และจัดทำข้อเสนอแนวทางการออกแบบ

3.5.2. การเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ

ทำการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานีในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 75 พื้นที่ เพื่อใช้จัดกลุ่มและคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างสำหรับการศึกษาภาคสนามในขั้นตอนถัดไป

3.5.3. การเก็บข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

ดำเนินการสำรวจเชิงลึกในพื้นที่ตัวอย่าง 4 แห่งที่ผ่านการคัดเลือก โดยเก็บข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จริง และศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้งานบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เพื่อใช้เป็นแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กในบริบทเมืองที่หนาแน่น

3.6. การวิเคราะห์ข้อมูล

กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลในงานวิจัยนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ได้แก่

3.6.1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ข้อมูลลักษณะทางกายภาพที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ 75 พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ถูกจัดกลุ่ม จำแนก และเปรียบเทียบ โดยอ้างอิงเกณฑ์จากทฤษฎี กรณีศึกษา และข้อมูลสถิติ เพื่อระบุและชี้ให้เห็นพื้นที่ตัวอย่างที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กในลักษณะของพื้นที่นำร่อง

3.6.2. การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

ข้อมูลจากการเก็บภาคสนามในพื้นที่ตัวอย่าง 4 แห่ง ทั้งในด้านกายภาพและพฤติกรรมการใช้งาน ถูกวิเคราะห์ และเปรียบเทียบกับกรอบแนวคิดและกรณีศึกษา เพื่อนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอเชิงออกแบบสำหรับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะขนาดเล็กในเมืองอย่างเหมาะสม

3.7. ข้อจำกัดของการวิจัย

3.7.1. พื้นที่บางส่วนอยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือปรับปรุง

สถานีสามยอด (BL30) มีทางเข้าออกอยู่ภายในตัวอาคาร และบริเวณโดยรอบกำลังอยู่ระหว่างการปรับปรุงเพื่อรองรับการต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง

มหาวิทยาลัยศิลปากร

บทที่ 4

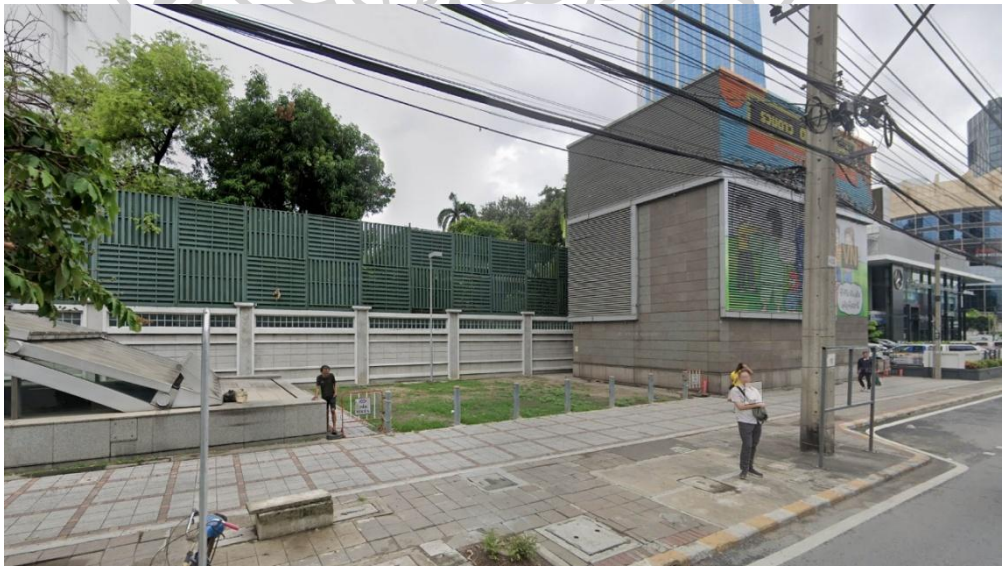
ผลการวิจัยและอภิปรายผล

4.1. การสำรวจพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

ในการศึกษาครั้งนี้ได้เลือกพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เฉพาะในส่วนของสถานี “ใต้ดิน” มาเป็นกรณีศึกษา เนื่องจากลักษณะของโครงสร้างพื้นฐานของสถานีประเภทนี้จำเป็นต้องมีการเวนคืนพื้นที่บนผิวดินเพื่อรองรับการก่อสร้างอาคารทางเข้าออก รวมถึงองค์ประกอบอื่น ๆ เช่น บันได ทางลาด ลิฟต์ ทางหนีไฟ ช่องระบายอากาศ และพื้นที่กันชน ส่งผลทำให้เกิด “พื้นที่ว่าง” ขึ้นระหว่างตัวทางเข้าออกของสถานีกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่โดยรอบ

พื้นที่ว่างเหล่านี้มักมีขนาดเล็กและไม่ได้รับการออกแบบให้เป็นพื้นที่ใช้งานโดยตรง หากแต่กลับมีศักยภาพในการรองรับการใช้งานของผู้คนในชีวิตประจำวัน เช่น เป็นพื้นที่พักรอ พื้นที่ระหว่างการสัญจร หรือพื้นที่กิจกรรมชั่วคราว ลักษณะเช่นนี้พบได้เด่นชัดในบริบทของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งมีโครงสร้างฝังตัวอยู่ภายใต้ระดับพื้นถนน แตกต่างจากสถานียกระดับที่มักตั้งอยู่บนโครงสร้างทางวิศวกรรมแบบลอยตัว

ดังนั้น การเลือกศึกษาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จึงเป็นการมุ่งเน้นไปยังช่องว่างเชิงกายภาพที่มีลักษณะแทรกตัวอยู่ระหว่างทางเข้าออกของสถานีกับบริบทโดยรอบของเมือง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่อง “พื้นที่แทรกตัว” ที่เป็นกรอบหลักในการวิเคราะห์ของงานวิจัยนี้



รูปที่ 4.1 ภาพพื้นที่ว่างรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL25 สถานีลุมพินี ทางออกที่ 1
ที่มา: Google Street View, 2567

4.1.1. การสำรวจพื้นที่เชิงปริมาณ

จากการศึกษาและการสำรวจเบื้องต้นของพื้นที่ว่างรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 22 สถานี โดยวิเคราะห์จากข้อมูลพื้นฐาน ภาพถ่ายทางอากาศ และภาพถ่ายระดับถนน พบว่ามีพื้นที่ที่มีศักยภาพจำนวนทั้งสิ้น 75 แห่ง ซึ่งผ่านการคัดเลือกตามเกณฑ์ ดังนี้

1) ลักษณะของพื้นที่รอบสถานี

เป็นพื้นที่ว่างเปล่าหรือพื้นที่ที่ขาดการใช้ประโยชน์และการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงถูกปล่อยทิ้งไว้โดยไม่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน

2) ขนาด และรูปทรงของพื้นที่

เป็นพื้นที่มีขนาดเหมาะสมกับบริบทโดยรอบ ไม่เล็กจนเกินไปที่จะรองรับกิจกรรมสาธารณะ เช่น การพักคอย การเดินผ่าน หรือการค้าขายรายย่อย และมีรูปทรงที่เอื้อต่อการจัดการและพัฒนาพื้นที่

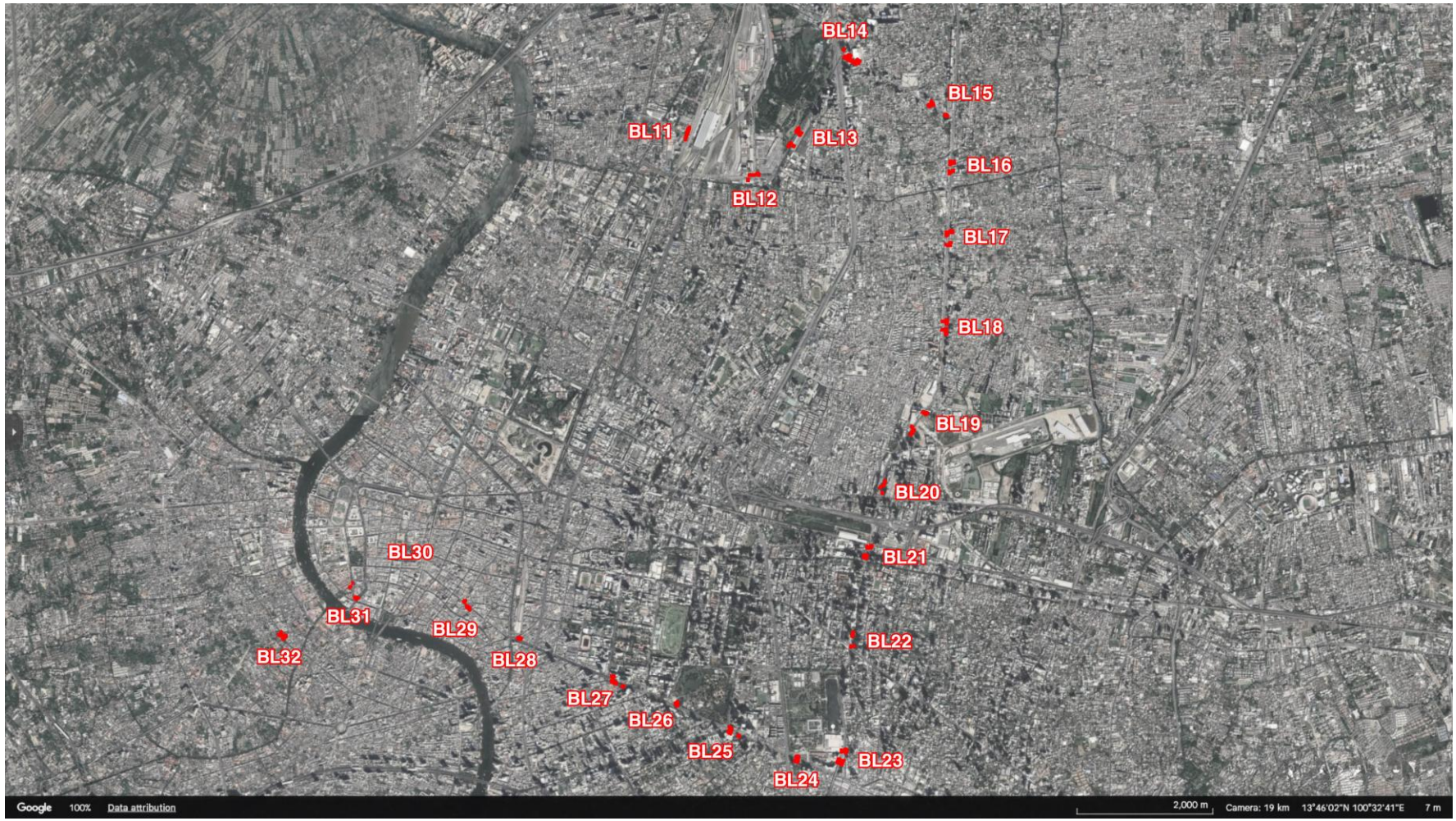
3) การเข้าถึงและความเชื่อมโยง

สามารถเข้าถึงได้อย่างน้อย 1 ทิศทาง โดยคำนึงถึงการเชื่อมโยงกับทางเดินเท้า ทางข้ามถนน ทางจักรยาน และ ระบบขนส่งมวลชนในบริเวณใกล้เคียง เช่น สถานีรถไฟฟ้า จุดจอดรถประจำทาง จุดรอรถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือท่าเรือ หรืออย่างใดอย่างหนึ่ง

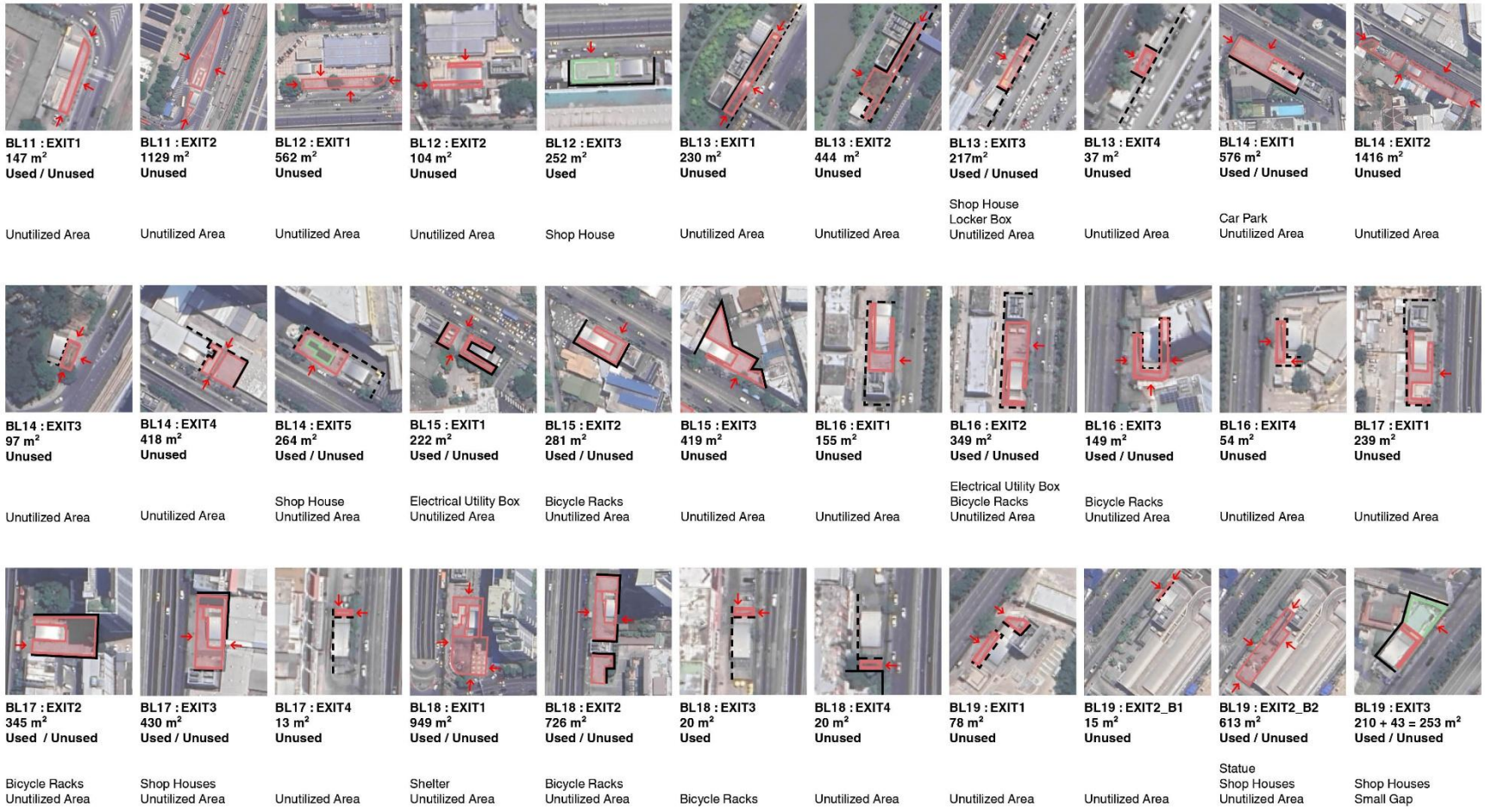
4) ความสัมพันธ์กับบริบทโดยรอบ

ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการใช้งานในชีวิตประจำวันของประชาชน เช่น อยู่ใกล้แหล่งชุมชน ย่านที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม ย่านธุรกิจ หรือพื้นที่สาธารณะอื่นๆ

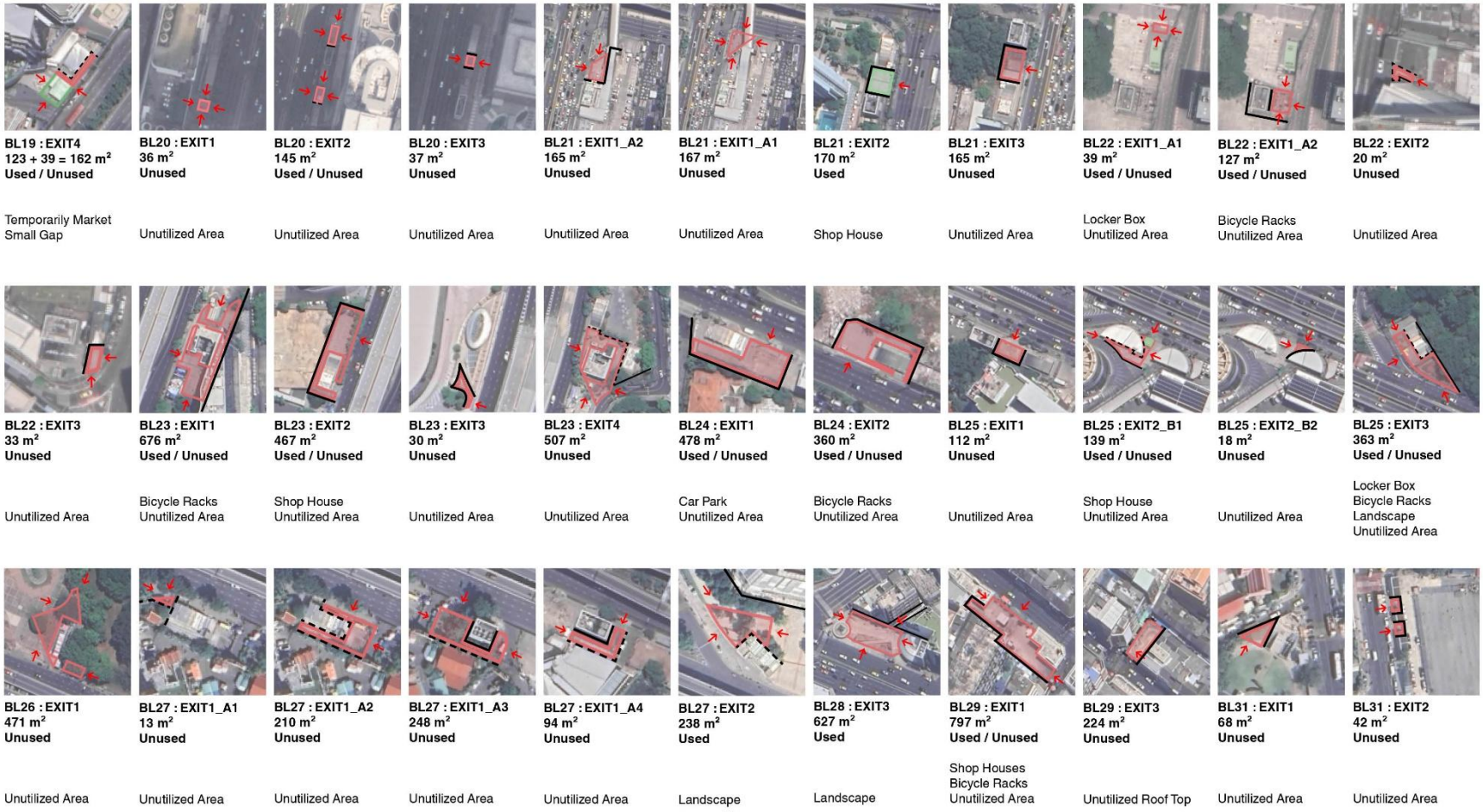
พื้นที่ทั้ง 75 แห่งที่ผ่านการคัดเลือกในเบื้องต้น จะถูกนำไปวิเคราะห์ในด้านลักษณะทางกายภาพ การใช้งาน ลักษณะการเชื่อต่อ และสภาพแวดล้อม เพื่อคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างสำหรับการศึกษาหาศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะในลำดับถัดไป



รูปที่ 4.2 ภาพแสดงตำแหน่งของพื้นที่จำนวน 75 แห่งที่ผ่านการคัดเลือกเบื้องต้นจากพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 22 สถานี ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.3 ภาพแสดงขอบเขตของพื้นที่จำนวน 75 แห่ง โดยเริ่มตั้งแต่ BL11 สถานีบางสื่อ ถึง BL32 สถานีอิสรภาพ ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.4 (ต่อ) ภาพแสดงขอบเขตของพื้นที่จำนวน 75 แห่ง โดยเริ่มตั้งแต่ BL11 สถานีบางสื่อ ถึง BL32 สถานีอิสรภาพ ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.5 (ต่อ) ภาพแสดงขอบเขตของพื้นที่จำนวน 75 แห่ง โดยเริ่มตั้งแต่ BL11 สถานีบางสื่อ ถึง BL32 สถานีอิสรภาพ ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

ตารางที่ 4.1 ตารางสรุปพื้นที่ที่ถูกคัดเลือกเบื้องต้นรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานี

รหัส	ชื่อสถานี	จำนวนทางออก	พื้นที่ทางออก 1 (ตร.ม.)	พื้นที่ทางออก 2 (ตร.ม.)	พื้นที่ทางออก 3 (ตร.ม.)	พื้นที่ทางออก 4 (ตร.ม.)	พื้นที่ทางออก 5 (ตร.ม.)
BL11	บางซื่อ	3	147	1129	-	-	-
BL12	กำแพงเพชร	3	562	104	252	-	-
BL13	สวนจตุจักร	4	230	444	217	37	-
BL14	พหลโยธิน	5	591	1416	97	418	264
BL15	ลาดพร้าว	4	217	216	419	-	-
BL16	รัชดาภิเษก	4	155	349	149	54	-
BL17	สุทธิสาร	4	239	562	430	13	-
BL18	ห้วยขวาง	4	949	726	20	20	-
BL19	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	4	78	628	43	39	-
BL20	พระราม 9	3	73	145	37	-	-
BL21	เพชรบุรี	3	333	170	165	-	-
BL22	สุขุมวิท	3	166	20	33	-	-
BL23	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	4	676	467	30	510	-
BL24	คลองเตย	2	478	360	-	-	-
BL25	ลุมพินี	3	112	157	363	-	-
BL26	สีลม	2	471	-	-	-	-
BL27	สามย่าน	2	565	238	-	-	-
BL28	หัวลำโพง	4	0	0	627	0	-
BL29	วัดมังกร	3	797	0	224	-	-
BL30	สามยอด	3	-	-	-	-	-
BL31	สนามไชย	5	68	42	53	93	695
BL32	อิสรภาพ	2	583	277	-	-	-

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

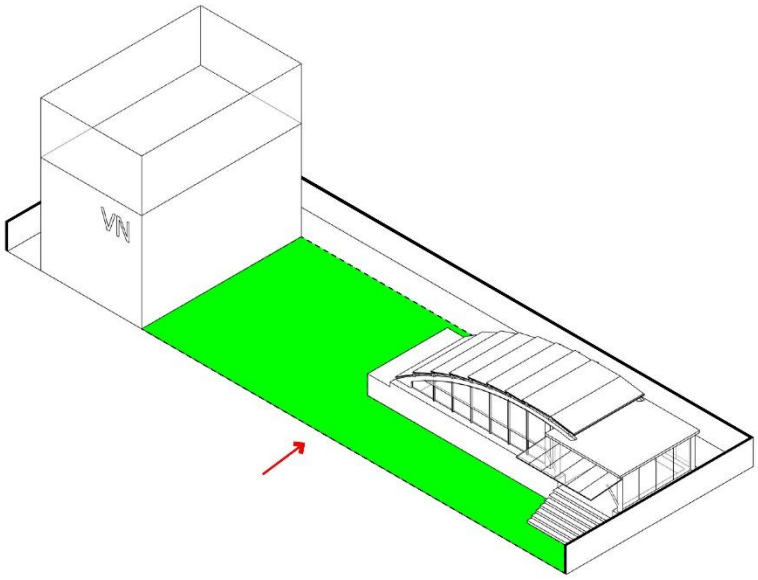
4.1.2. ลักษณะสำคัญของพื้นที่

จากการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ทำให้สามารถสรุปลักษณะที่เป็นปัจจัยสำคัญสำหรับใช้ในการคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างได้ดังนี้

4.1.2.1. ลักษณะทางกายภาพ

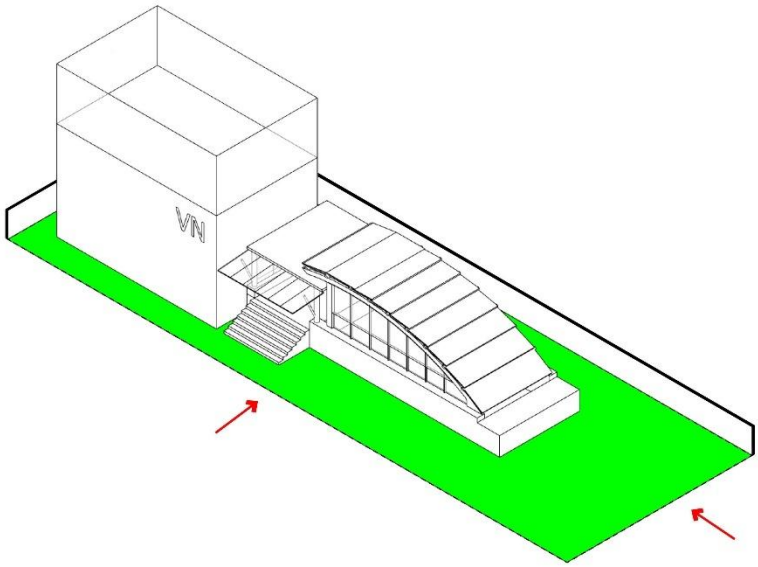
จากการศึกษาลักษณะของพื้นที่ว่างที่แทรกตัวอยู่ระหว่างทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวนทั้งสิ้น 22 สถานี รวม 75 พื้นที่ สามารถจำแนกพื้นที่เหล่านี้ออกเป็น 4 ประเภทหลัก โดยอาศัยเกณฑ์ในการพิจารณา 2 ประการ ได้แก่ จำนวนทิศทางที่สามารถเข้าถึงได้ และ จำนวนด้านที่พื้นที่ถูกปิดล้อมดังนี้

- **พื้นที่ลักษณะ IN1 เข้าถึงได้จาก 1 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 3 ด้าน**



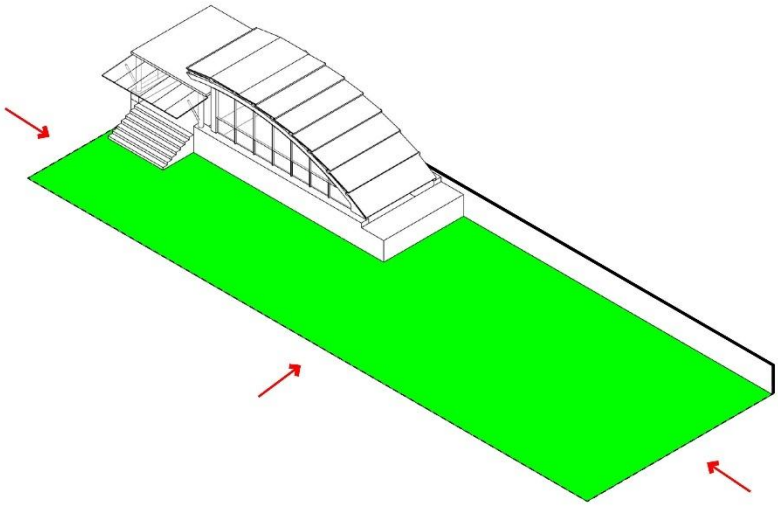
รูปที่ 4.6 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN1 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

- **ลักษณะ IN2 เข้าถึงได้จาก 2 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 2 ด้าน**



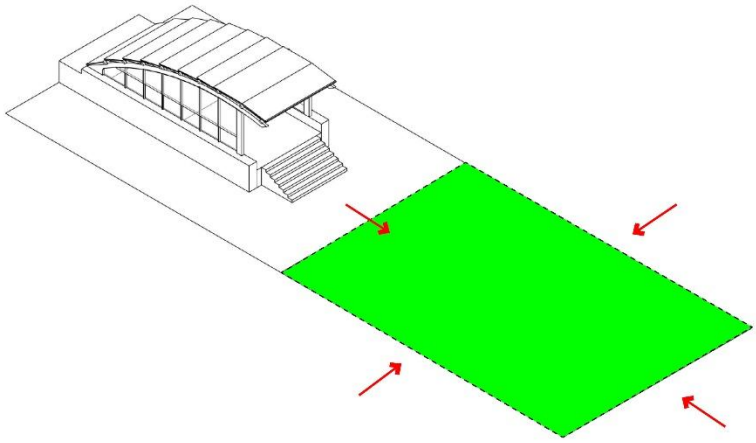
รูปที่ 4.7 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

- **ลักษณะ IN3 เข้าถึงได้จาก 3 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 1 ด้าน**



รูปที่ 4.8 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

- **ลักษณะที่ IN4** เข้าถึงได้จาก 4 ทิศทาง และไม่ถูกปิดล้อม



รูปที่ 4.9 ภาพแสดงพื้นที่ลักษณะ IN4 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.1.2.2. ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

จากการศึกษาพื้นที่รอบทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 22 แห่ง พบว่าระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อการเข้าถึงพื้นที่และรูปแบบการใช้งาน โดยสามารถจำแนกรูปแบบการเชื่อมต่อได้ดังนี้

1) การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนทางราง

- **รถไฟฟ้า BTS** สายสุขุมวิท

  สถานีหมอชิต, สถานีห้าแยกลาดพร้า, สถานีอโศก และ สถานีสีลม

- **รถไฟฟ้า Airport Rail Link**

  สถานีมักกะสัน

- **รถไฟฟ้า MRT** สายสีเหลือง และ สายสีม่วง (กำลังก่อสร้าง)

  สถานีลาดพร้าว (ลอยตัว) และ สถานีสามยอด (กำลังก่อสร้าง)

- **รถไฟฟ้า SRT** ชานเมืองสายสีแดง

สถานีกลางบางซื่อ

- **สถานีรถไฟ**

สถานีกลางบางซื่อ สถานีอโศก และ สถานีหัวลำโพง

2) การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนทางถนน

- **จุดจอดรถประจำทาง**
- **จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง**
- **จุดจอดรถโดยสารขนาดเล็ก** (รถสองแถวหรือรถตู้)

3) การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางน้ำ

- **ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา**

ท่าเรือราชินี

- **ท่าเรือเลียบคลอง**

ท่าเรืออโศก (คลองแสนแสบ), ท่าเรือสถานีหัวลำโพง (คลองผดุงกรุงเกษม) และ ท่าเรือสะพานเจริญพาศน์ (คลองบางกอกใหญ่)

4.1.2.3. ลักษณะด้านการใช้งาน

จากการศึกษาพื้นที่รอบทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 75 พื้นที่ สามารถแบ่งลักษณะการใช้งานของพื้นที่ได้ดังนี้

1) พื้นที่ว่าง

เป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งานโดยตรง และปล่อยทิ้งไว้เป็นพื้นที่ว่างเปล่ามาเป็นระยะเวลายาวนาน บางพื้นที่มีสิ่งอำนวนความสะดวกเช่น ที่จอดจักรยาน หรือ ตู้ฝากของ สามารถแบ่งย่อยได้เป็นสองลักษณะได้แก่ 1) ไม่มีการใช้งาน และไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก 2) ไม่มีการใช้งานแต่มีสิ่งอำนวยความสะดวก

รูปที่ 4.10 ภาพพื้นที่ว่างและไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL11 สถานีบางซื่อ ทางออกที่ 2 ที่มา: Google Street View, 2567

รูปที่ 4.11 ภาพพื้นที่ว่างและมีสิ่งอำนวยความสะดวกรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL24 สถานีคลองเตย ทางออกที่ 2 ที่มา: Google Street View, 2567

2) พื้นที่ลาน

เป็นพื้นที่เปิดโล่งบริเวณหน้าทางเข้าออกของสถานี ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าพื้นที่ทางเข้าออกทั่วไป พื้นที่ลักษณะนี้มักถูกใช้งานในรูปแบบของการนั่งพักคอย การยืนรอ หรือรองรับกิจกรรมชั่วคราว

รูปที่ 4.12 ภาพพื้นที่ลานหน้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL28 สถานีหัวลำโพง ทางออกที่ 3
ที่มา: Google Street View, 2567

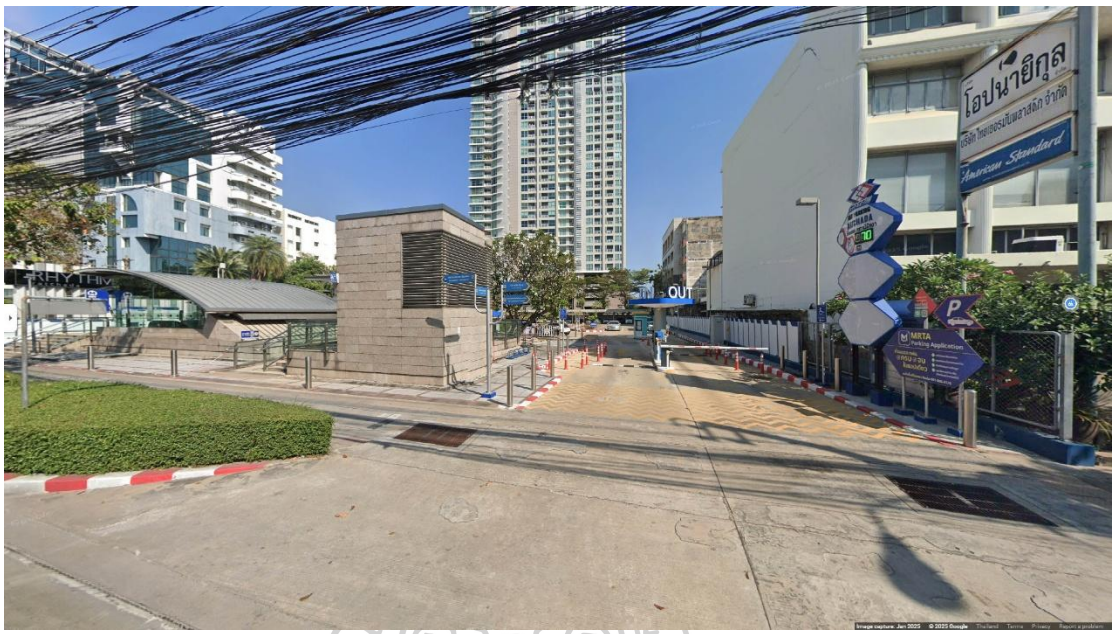
3) พื้นที่ในสวน

เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ภายในบริเวณของสวนสาธารณะ แม้จะอยู่ในขอบเขตที่ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับการพักผ่อนหรือกิจกรรมสาธารณะ แต่กลับไม่มีการใช้งานอย่างเป็นรูปธรรม บางส่วนของพื้นที่ถูกปล่อยทิ้งไว้ ขาดการดูแลรักษา หรือถูกใช้เป็นพื้นที่จอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์แทน

รูปที่ 4.13 ภาพพื้นที่รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL26 สถานีสีลม ทางออกที่ 1 ที่อยู่ภายในสวนลุมพินี ที่มา: Google Street View, 2567

4) พื้นที่จอดรถยนต์ และรถจักรยานยนต์

เป็นพื้นที่ที่ให้บริการสำหรับจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ทั้งในรูปแบบรายวันและรายเดือน โดยบางแห่งได้รับการพัฒนาเป็นอาคารจอดรถโดยเฉพาะ ขณะที่บางพื้นที่ใช้โครงสร้างเบาเพื่อให้ร่มเงาแก่ยานพาหนะ แม้จะมีการใช้งานที่ชัดเจน แต่พื้นที่เหล่านี้ไม่ได้ถูกออกแบบหรือส่งเสริมให้สร้างมูลค่าเชิงพื้นที่เพิ่มเติม นอกจากการใช้เป็นที่จอดรถเท่านั้น



รูปที่ 4.14 ภาพทางเข้าพื้นที่ลานจอดรถบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL16 สถานีรัชดาภิเษก ทางออกที่ 4 ที่มา: Google Street View, 2567

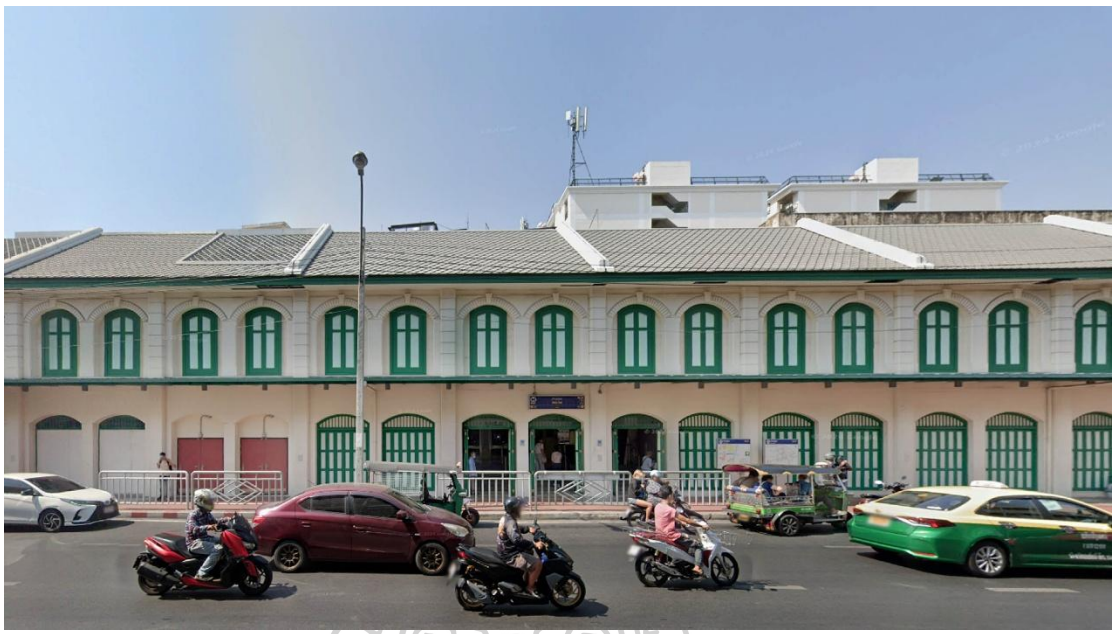
5) พื้นที่ที่ถูกใช้ในเชิงพาณิชย์

เป็นพื้นที่ที่ถูกจัดสรรหรือเช่าใช้เพื่อการค้า เช่น ร้านค้าขนาดเล็กที่ใช้โครงสร้างเบาในการก่อสร้าง โดยบางพื้นที่มีการใช้งานเพียงบางส่วน ขณะที่ส่วนที่เหลือยังคงถูกปล่อยว่าง ซึ่งสามารถนำมาจัดการเพิ่มเติมได้ พื้นที่ลักษณะนี้มีศักยภาพในการดึงดูดผู้คนที่สัญจรผ่านไปมา โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือบริเวณที่มีความหนาแน่นสูงของผู้ใช้งาน

รูปที่ 4.15 ภาพอาคารโครงสร้างเบาเชิงพาณิชย์บนพื้นที่รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL14 สถานีพหลโยธิน ทางออกที่ 5 ที่มา: Google Street View, 2567

6) พื้นที่ทางเข้าที่อยู่ภายในอาคาร

เป็นพื้นที่ทางผ่านที่ตั้งอยู่ภายในอาคาร ซึ่งทำหน้าที่เป็นทางเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยผู้ใช้งานจำเป็นต้องเดินผ่านพื้นที่ภายในอาคารนั้นจึงจะสามารถเข้าสู่สถานีได้ อาคารที่เชื่อมต่ออาจเป็นอาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน หรืออาคารที่ถูกออกแบบขึ้นเฉพาะเพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อกับสถานีโดยตรง



รูปที่ 4.16 ภาพทางเข้าที่อยู่ภายในอาคารของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL30 สถานีสามยอด ทางออกที่ 3 ที่มา: Google Street View, 2567

มหาวิทยาลัยศิลปากร

4.1.2.4. ลักษณะสภาพแวดล้อม

จากการพิจารณาลักษณะการใช้ที่ดินและบทบาทของพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 22 สถานี สามารถจำแนกลักษณะของสภาพแวดล้อมออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

1) ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area)

พื้นที่ที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่พักอาศัยหรือชุมชนเมือง ซึ่งมีผู้คนอยู่อาศัยหนาแน่น และใช้พื้นที่รอบสถานีเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางประจำวัน

รูปที่ 4.17 ภาพบริบทย่านที่อยู่อาศัย รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL32 สถานีอิสรภาพ
ที่มา: Google Street View, 2567

2) ย่านพาณิชย์ (Commercial Area)

พื้นที่ที่อยู่ใกล้แหล่งค้าขาย เช่น ตลาด ห้างสรรพสินค้า หรือศูนย์การค้า ซึ่งมีความเคลื่อนไหวของผู้คนตลอดวัน

รูปที่ 4.18 ภาพบริบทย่านพาณิชย์ รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL20 สถานีพระราม 9
ที่มา: Google Street View, 2567

3) ย่านธุรกิจ (Business Area)

พื้นที่ที่แวดล้อมด้วยอาคารสำนักงาน อาคารราชการ หรือองค์กรเอกชน ซึ่งผู้ใช้งานหลักมักเป็นพนักงานประจำและกลุ่มที่เดินทางระหว่างวัน

รูปที่ 4.19 ภาพบริบทย่านธุรกิจ รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL21 สถานีเพชรบุรี
ที่มา: Google Street View, 2567

4) ย่านเมืองเก่า (Old Town Area)

พื้นที่ที่อยู่ในบริบทเมืองดั้งเดิม ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพเฉพาะตัว และมีองค์ประกอบทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ หรือชุมชนดั้งเดิม

รูปที่ 4.20 ภาพบริบทย่านเมืองเก่า รอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL31 สถานีสนามไชย
ที่มา: Google Street View, 2567

มหาวิทยาลัยศิลปากร

4.2. การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่าง

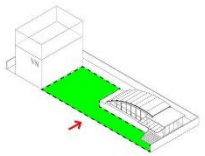
จากการสำรวจและคัดเลือกพื้นที่เบื้องต้นจำนวน 75 แห่ง งานวิจัยได้นำลักษณะสำคัญที่พบมาใช้ประกอบการพิจารณา เพื่อคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยมีขั้นตอนการคัดเลือกดังนี้

4.2.1. การจัดกลุ่มพื้นที่ตามลักษณะทางกายภาพ

นำพื้นที่จากการสำรวจทั้งหมดมาจัดกลุ่มตามลักษณะทางกายภาพ 4 ลักษณะ ดังนี้

- **ลักษณะ IN1** : ช่องทางเข้าถึง 1 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 3 ด้าน พบพื้นที่จำนวน 26 พื้นที่ และมีขนาดพื้นที่อยู่ในช่วงประมาณ 20 – 500 ตารางเมตร ดังรูปที่ 4.21
- **ลักษณะ IN2** : ช่องทางเข้าถึง 2 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 2 ด้าน พบพื้นที่จำนวน 22 พื้นที่ และมีขนาดพื้นที่อยู่ในช่วงประมาณ 10 – 750 ตารางเมตร ดังรูปที่ 4.22
- **ลักษณะ IN3** : ช่องทางเข้าถึง 3 ทิศทาง และถูกปิดล้อม 1 ด้าน พบพื้นที่จำนวน 16 พื้นที่ และมีขนาดพื้นที่อยู่ในช่วงประมาณ 20 – 800 ตารางเมตร ดังรูปที่ 4.23
- **ลักษณะ IN4** : ช่องทางเข้าถึง 4 ทิศทาง และไม่ถูกปิดล้อม พบพื้นที่จำนวน 11 พื้นที่ และมีขนาดพื้นที่อยู่ในช่วงประมาณ 30 - 1450 ตารางเมตร ดังรูปที่ 4.24

มหาวิทยาลัยศิลปากร



IN1

BL24 : EXIT1
478 m²
Used / Unused

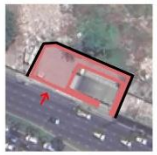
Car Park
Unutilized Area

BL23 : EXIT2
467 m²
Used / Unused

Shop House
Unutilized Area

BL15 : EXIT3
419 m²
Unused

Unutilized Area



BL24 : EXIT2
360 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

BL17 : EXIT2
345 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

BL16 : EXIT2
349 m²
Used / Unused

Electrical Utility Box
Bicycle Racks
Unutilized Area

BL15 : EXIT2
281 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

BL14 : EXIT5
264 m²
Used / Unused

Shop House
Unutilized Area

BL19 : EXIT3
210 + 43 = 253 m²
Used / Unused

Shop Houses
Small Gap

BL12 : EXIT3
252 m²
Used

Shop House

BL17 : EXIT1
239 m²
Unused

Unutilized Area

BL29 : EXIT3
224 m²
Unused

Unutilized Roof Top

BL13 : EXIT3
217m²
Used / Unused

Shop House
Locker Box
Unutilized Area

BL21 : EXIT2
170 m²
Used

Shop House

BL21 : EXIT3
165 m²
Unused

Unutilized Area

BL32 : EXIT2_B1
163 m²
Used / Unused

Unutilized Area

BL16 : EXIT1
155 m²
Unused

Unutilized Area

BL25 : EXIT1
112 m²
Unused

Unutilized Area

BL12 : EXIT2
104 m²
Unused

Unutilized Area

BL19 : EXIT1
78 m²
Unused

Unutilized Area

BL31 : EXIT1
68 m²
Unused

Unutilized Area

BL31 : EXIT2
42 m²
Unused

Unutilized Area

BL13 : EXIT4
37 m²
Unused

Unutilized Area

BL23 : EXIT3
30 m²
Unused

Unutilized Area

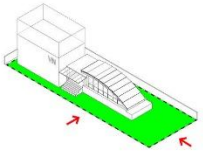
BL18 : EXIT4
20 m²
Unused

Unutilized Area

BL22 : EXIT2
20 m²
Unused

Unutilized Area

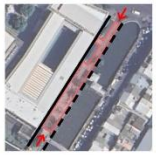
รูปที่ 4.21 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ IN1 ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



IN2

BL18 : EXIT2
726 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area



BL31 : EXIT5
695 m²
Unused

Unutilized Area

BL14 : EXIT1
576 m²
Used / Unused

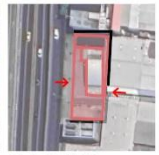
Car Park
Unutilized Area

BL32 : EXIT1_A2
561 m²
Used

Market

BL13 : EXIT2
444 m²
Unused

Unutilized Area



BL17 : EXIT3
430 m²
Used / Unused

Shop Houses
Unutilized Area

BL14 : EXIT4
418 m²
Unused

Unutilized Area

BL15 : EXIT1
222 m²
Used / Unused

Electrical Utility Box
Unutilized Area

BL27 : EXIT1_A2
210 m²
Unused

Unutilized Area

BL21 : EXIT1_A2
165 m²
Unused

Unutilized Area

BL27 : EXIT1_A4
94 m²
Unused

Unutilized Area

BL31 : EXIT4
93 m²
Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

BL31 : EXIT3_C1
68 m²
Used / Unused

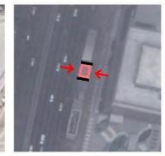
Bicycle Racks
Unutilized Area

BL32 : EXIT2_B2
47 m²
Unused

Unutilized Area

BL16 : EXIT4
54 m²
Unused

Unutilized Area



BL20 : EXIT3
37 m²
Unused

Unutilized Area

BL22 : EXIT3
33 m²
Unused

Unutilized Area

BL18 : EXIT3
20 m²
Used

Bicycle Racks

BL25 : EXIT2_B2
18 m²
Unused

Unutilized Area

BL19 : EXIT2_B1
15 m²
Unused

Unutilized Area

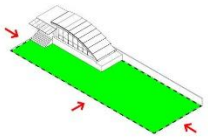
BL17 : EXIT4
13 m²
Unused

Unutilized Area

BL27 : EXIT1_A1
13 m²
Unused

Unutilized Area

รูปที่ 4.22 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ **IN2** ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



IN3

BL29 : EXIT1
797 m²
Used / Unused

Shop Houses
Bicycle Racks
Unutilized Area

BL23 : EXIT1
676 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

BL23 : EXIT4
507 m²
Unused

Unutilized Area

BL25 : EXIT3
363 m²
Used / Unused

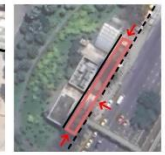
Locker Box
Bicycle Racks
Landscape
Unutilized Area

BL27 : EXIT1_A3
248 m²
Unused

Unutilized Area

BL27 : EXIT2
238 m²
Used

Landscape

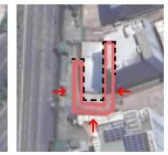


BL13 : EXIT1
230 m²
Unused

Unutilized Area

BL19 : EXIT4
123 + 39 = 162 m²
Used / Unused

Temporarily Market
Small Gap

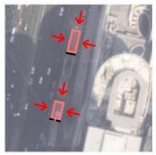


BL16 : EXIT3
149 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

BL11 : EXIT1
147 m²
Used / Unused

Unutilized Area



BL20 : EXIT2
145 m²
Used / Unused

Unutilized Area

BL25 : EXIT2_B1
139 m²
Used / Unused

Shop House
Unutilized Area

BL22 : EXIT1_A2
127 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

BL14 : EXIT3
97 m²
Unused

Unutilized Area

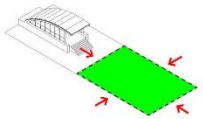
BL32 : EXIT2_B3
67 m²
Unused

Unutilized Area

BL32 : EXIT1_A1
22 m²
Used / Unused

Bicycle Racks
Unutilized Area

รูปที่ 4.23 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ **IN3** ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



IN4

BL14 : EXIT2
1416 m²
Unused

Unutilized Area

BL11 : EXIT2
1129 m²
Unused

Unutilized Area

BL18 : EXIT1
949 m²
Used / Unused

Shelter
Unutilized Area

BL19 : EXIT2_B2
613 m²
Used / Unused

Statue
Shop Houses
Unutilized Area

BL28 : EXIT3
627 m²
Used

Landscape

BL12 : EXIT1
562 m²
Unused

Unutilized Area

BL26 : EXIT1
471 m²
Unused

Unutilized Area

BL21 : EXIT1_A1
167 m²
Unused

Unutilized Area

BL31 : EXIT3_C2
152 m²
Used / Unused

Car Park
Unutilized Area

BL22 : EXIT1_A1
39 m²
Used / Unused

Locker Box
Unutilized Area

BL20 : EXIT1
36 m²
Unused

Unutilized Area

รูปที่ 4.24 แผนภาพแสดงการจัดกลุ่มพื้นที่ลักษณะ **IN4** ตามลำดับขนาดพื้นที่ของแต่ละสถานี ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

ตารางที่ 4.2 ตารางสรุปลักษณะกลุ่มพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จำนวน 22 สถานี

รหัส	ชื่อสถานี	ทางออก 1	ทางออก 2	ทางออก 3	ทางออก 4	ทางออก 5
BL11	บางซื่อ	IN3	IN4	-	-	-
BL12	กำแพงเพชร	IN4	IN1	IN1	-	-
BL13	สวนจตุจักร	IN3	IN2	IN1	IN1	-
BL14	พหลโยธิน	IN2	IN4	IN3	IN2	IN1
BL15	ลาดพร้าว	IN2	IN1	IN1	-	-
BL16	รัชดาภิเษก	IN1	IN1	IN3	IN2	-
BL17	สุทธิสาร	IN1	IN1	IN2	IN2	-
BL18	ห้วยขวาง	IN4	IN2	IN2	IN1	-
BL19	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	IN1	IN2(B1)/ IN4(B2)	IN1	IN3	-
BL20	พระราม 9	IN4	IN3	IN2	-	-
BL21	เพชรบุรี	IN2(A2)/IN4(A1)	IN1	IN1	-	-
BL22	สุขุมวิท	IN3(A2)/IN4(A1)	IN1	IN2	-	-
BL23	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	IN3	IN1	IN1	IN3	-
BL24	คลองเตย	IN1	IN1	-	-	-
BL25	ลุมพินี	IN1	IN2/ IN3(B1)	IN3	-	-
BL26	สีลม	IN4	-	-	-	-
BL27	สามย่าน	IN1(A2)/IN2(A1)(A4)/ IN3(A3)	IN3	-	-	-
BL28	หัวลำโพง	-	-	IN4	-	-
BL29	วัดมังกร	IN3		IN1	-	-
BL30	สามยอด	-	-	-	-	-
BL31	สนามไชย	IN1	IN1	IN2(C1)/ IN4(C2)	IN2	IN2
BL32	อิสรภาพ	IN2(A2)/ IN3(A1)	IN1(B1)/IN2(B2)/IN3(B3)	-	-	-

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.2.2. การจัดกลุ่มสถานีตามลักษณะทางสภาพแวดล้อมเมือง

เพื่อให้การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างครอบคลุมลักษณะการใช้งานที่หลากหลายและพื้นที่ที่สำคัญทั่วกรุงเทพมหานคร สามารถแบ่งได้ดังนี้

4.2.2.1. ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area)

BL11 บางซื่อ	BL15 ลาดพร้าว
BL16 รัชดาภิเษก	BL17 สุทธิสาร
BL24 คลองเตย	BL32 อิสรภาพ

4.2.2.2. ย่านพาณิชย์ (Commercial Area)

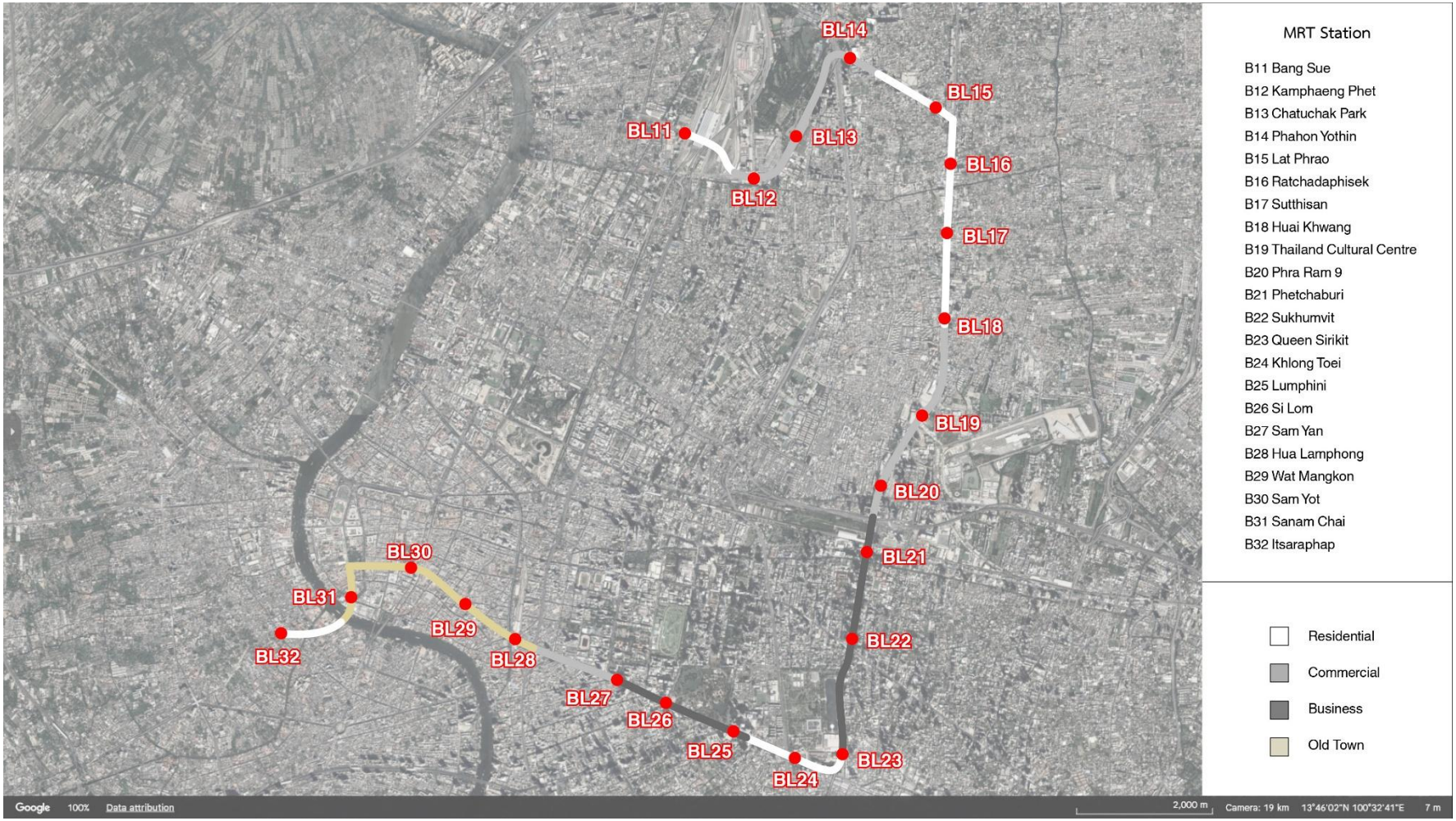
BL12 กำแพงเพชร	BL13 สวนจตุจักร
BL14 พหลโยธิน	BL18 ห้วยขวาง
BL19 ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	BL20 พระราม 9
BL27 สามย่าน	

4.2.2.3. ย่านธุรกิจ (Business Area)

BL21 เพชรบุรี	BL22 สุขุมวิท
BL23 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	BL25 ลุมพินี
BL26 สีลม	

4.2.2.4. ย่านเมืองเก่า (Old Town Area)

BL28 หัวลำโพง	BL29 วัดมังกร
BL30 สามยอด	BL31 สนามไชย



รูปที่ 4.25 ภาพแผนผังแสดงเส้นทางสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทั้ง 22 สถานี ผ่านตามลักษณะสภาพแวดล้อมของเมือง ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.2.3. การจัดลำดับสถานีตามจำนวนการใช้งาน

ผู้วิจัยได้นำพื้นที่ที่ผ่านการจัดกลุ่มตามลักษณะทางกายภาพทั้ง 4 ประเภท และจำแนกตามประเภทย่านเมือง มาพิจารณาร่วมกับข้อมูลค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในช่วงปี พ.ศ. 2566–2567 (ตารางที่ 4.7) เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกสถานีที่มีแนวโน้มการใช้งานสูงสุดในแต่ละย่าน

4.2.3.1. ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area) (ตาราง 4.3)

สถานีที่มีค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในย่านที่อยู่อาศัย เรียงตามลำดับ

- อันดับที่ 1 BL15 สถานีลาดพร้าว โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 3 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 2 ลักษณะ ได้แก่ IN1 และ IN2

- อันดับที่ 2 BL11 สถานีบางซื่อ โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 2 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 2 ลักษณะ ได้แก่ IN3 และ IN4

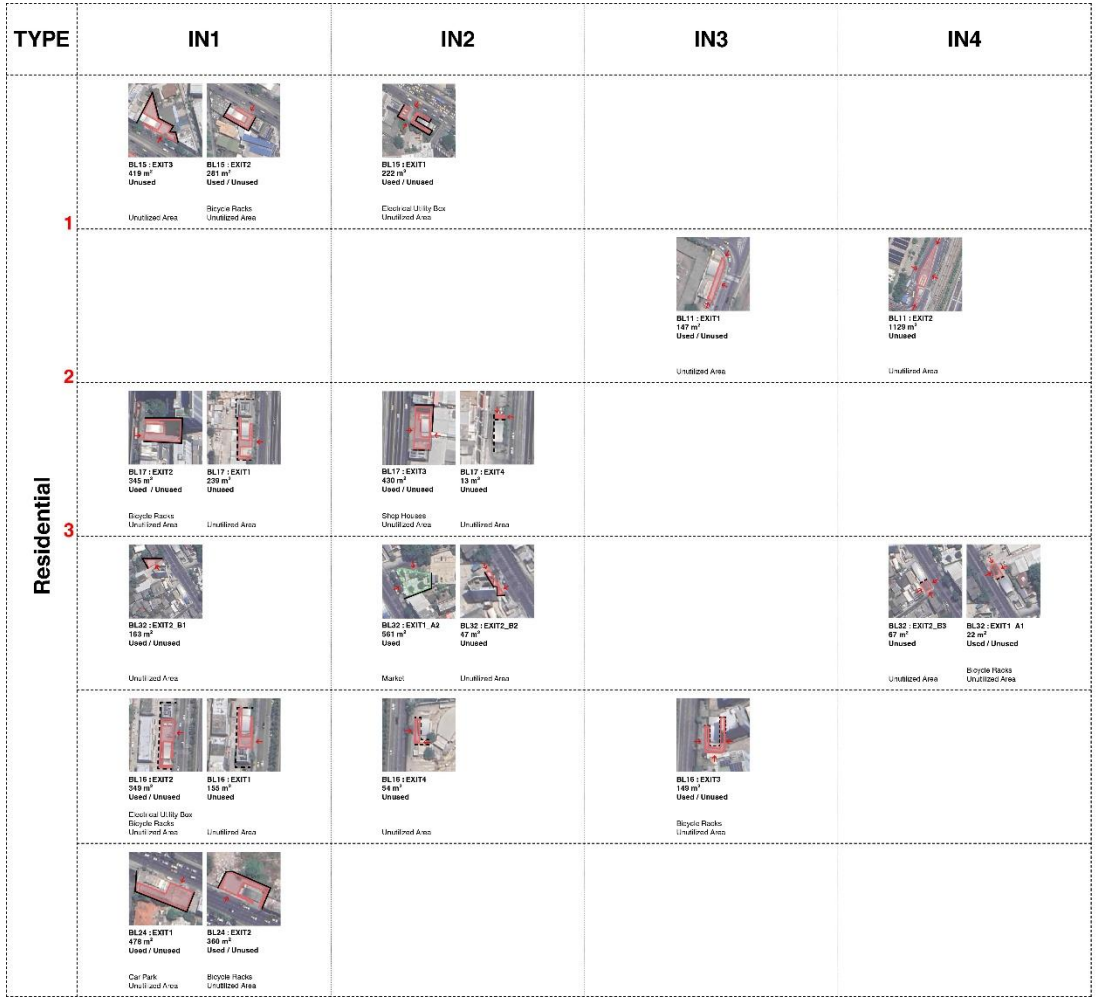
- อันดับที่ 3 BL17 สถานีสุทธิสาร โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 2 ลักษณะ ได้แก่ IN1 และ IN2

- อันดับที่ 4 BL32 สถานีอิสรภาพ โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 5 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 และ IN4

- อันดับที่ 5 BL16 สถานีรัชดาภิเษก โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 และ IN3

- อันดับที่ 6 BL24 สถานีคลองเตย โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 2 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 1 ลักษณะ ได้แก่ IN1

ตารางที่ 4.3 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านที่อยู่อาศัย



ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

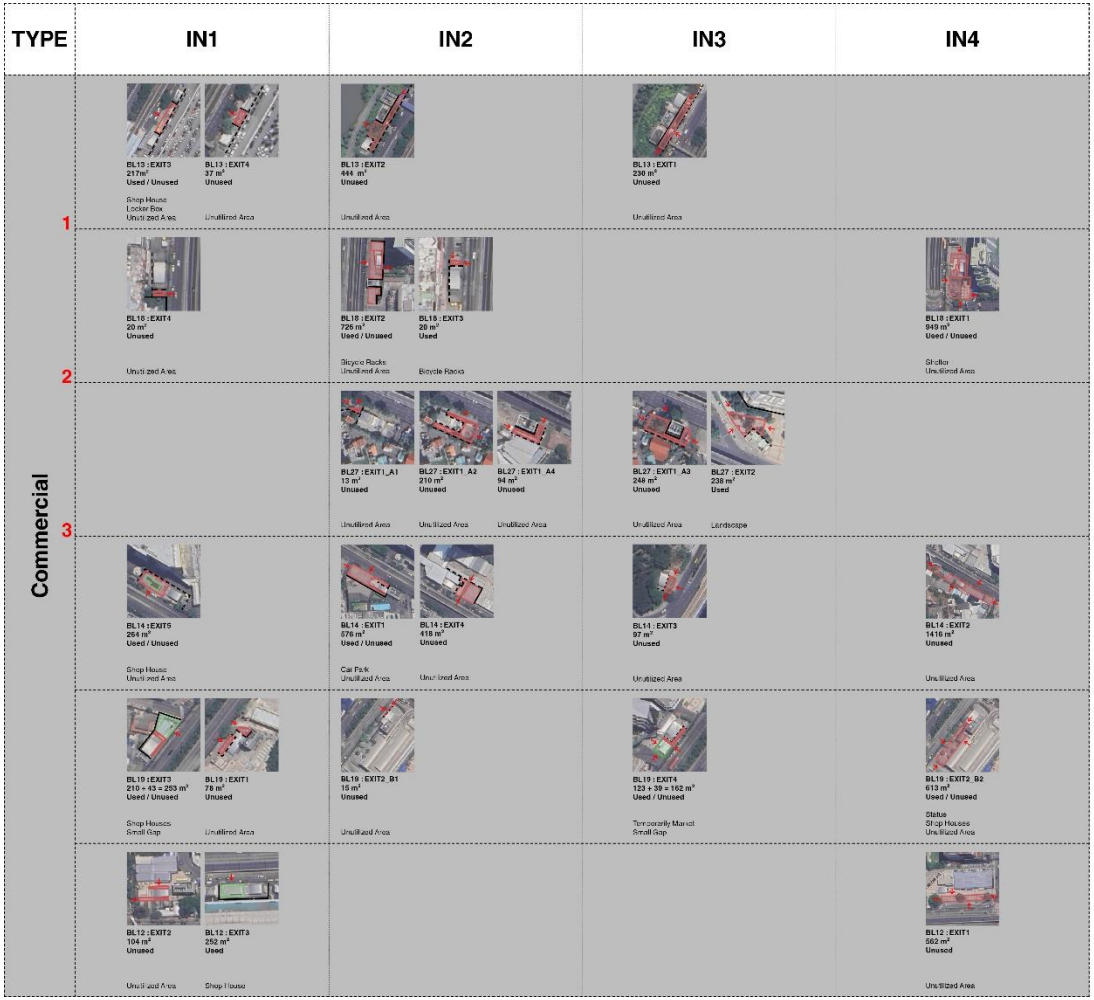
The average passenger numbers of MRT stations in 2023-2024

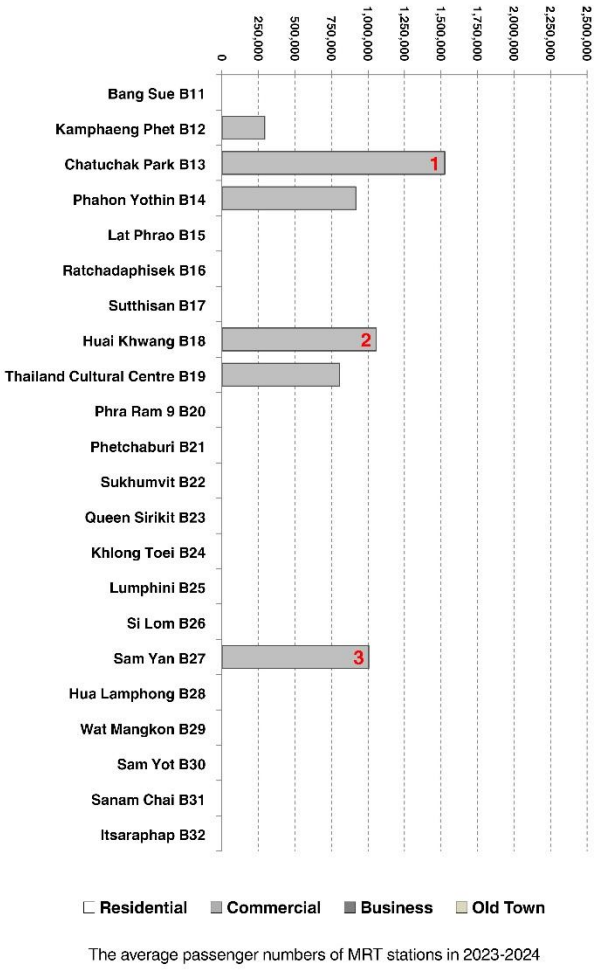
4.2.3.2. ย่านพาณิชย์ (Commercial Area) (ตาราง 4.4)

สถานีที่มีค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในย่านพาณิชย์ เรียงตามลำดับ

- อันดับที่ 1 BL13 สถานีสวนจตุจักร โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 และ IN3
- อันดับที่ 2 BL18 สถานีห้วยขวาง โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 และ IN4
- อันดับที่ 3 BL27 สถานีสามย่าน โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 5 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 2 ลักษณะ ได้แก่ IN2 และ IN3
- อันดับที่ 4 BL14 สถานีพหลโยธิน โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 5 และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 4 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 IN3 และ IN4
- อันดับที่ 5 BL19 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 5 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 4 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 IN3 และ IN4
- อันดับที่ 6 BL12 สถานีกำแพงเพชร โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 5 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 2 ลักษณะ ได้แก่ IN1 และ IN4

ตารางที่ 4.4 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านพาณิชย์





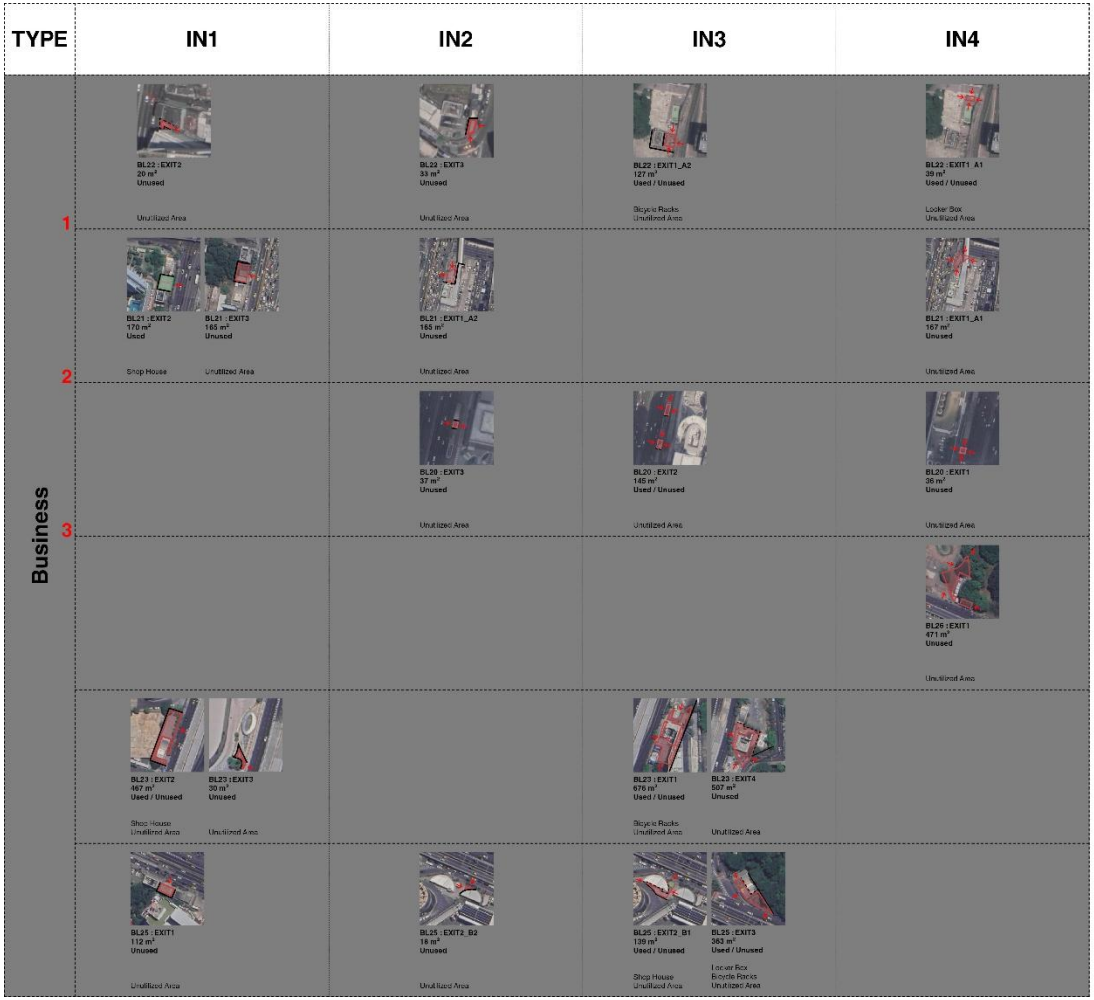
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

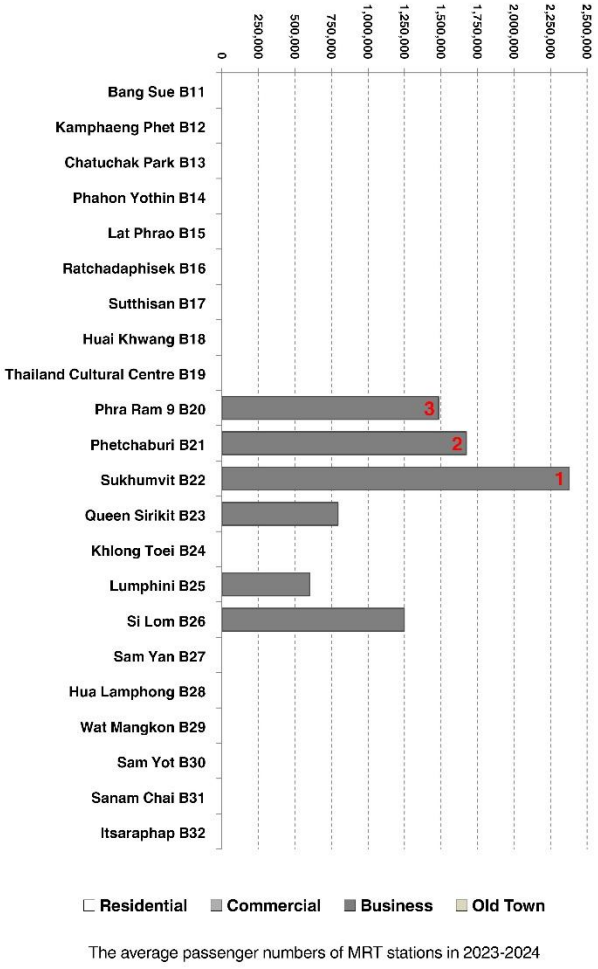
4.2.3.3. ย่านธุรกิจ (Business Area) (ตารางที่ 4.5)

สถานีที่มีค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในย่านธุรกิจ เรียงตามลำดับ

- อันดับที่ 1 BL22 สถานีสุขุมวิท โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 4 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 IN3 และ IN4
- อันดับที่ 2 BL21 สถานีเพชรบุรี โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 และ IN4
- อันดับที่ 3 BL20 สถานีพระราม 9 โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 3 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN2 IN3 และ IN4
- อันดับที่ 4 BL26 สถานีพหลโยธิน โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 1 และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 1 ลักษณะ ได้แก่ IN1
- อันดับที่ 5 BL23 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 2 ลักษณะ ได้แก่ IN1 และ IN3
- อันดับที่ 6 BL25 สถานีลุมพินี โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 4 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 และ IN3

ตารางที่ 4.5 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านธุรกิจ





The average passenger numbers of MRT stations in 2023-2024

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.2.3.4. ย่านเมืองเก่า (Old Town Area) (ตารางที่ 4.6)

สถานีที่มีค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในย่านเมืองเก่า เรียงตามลำดับ

- อันดับที่ 1 BL29 สถานีวัดมังกร โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 2 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 2 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN3

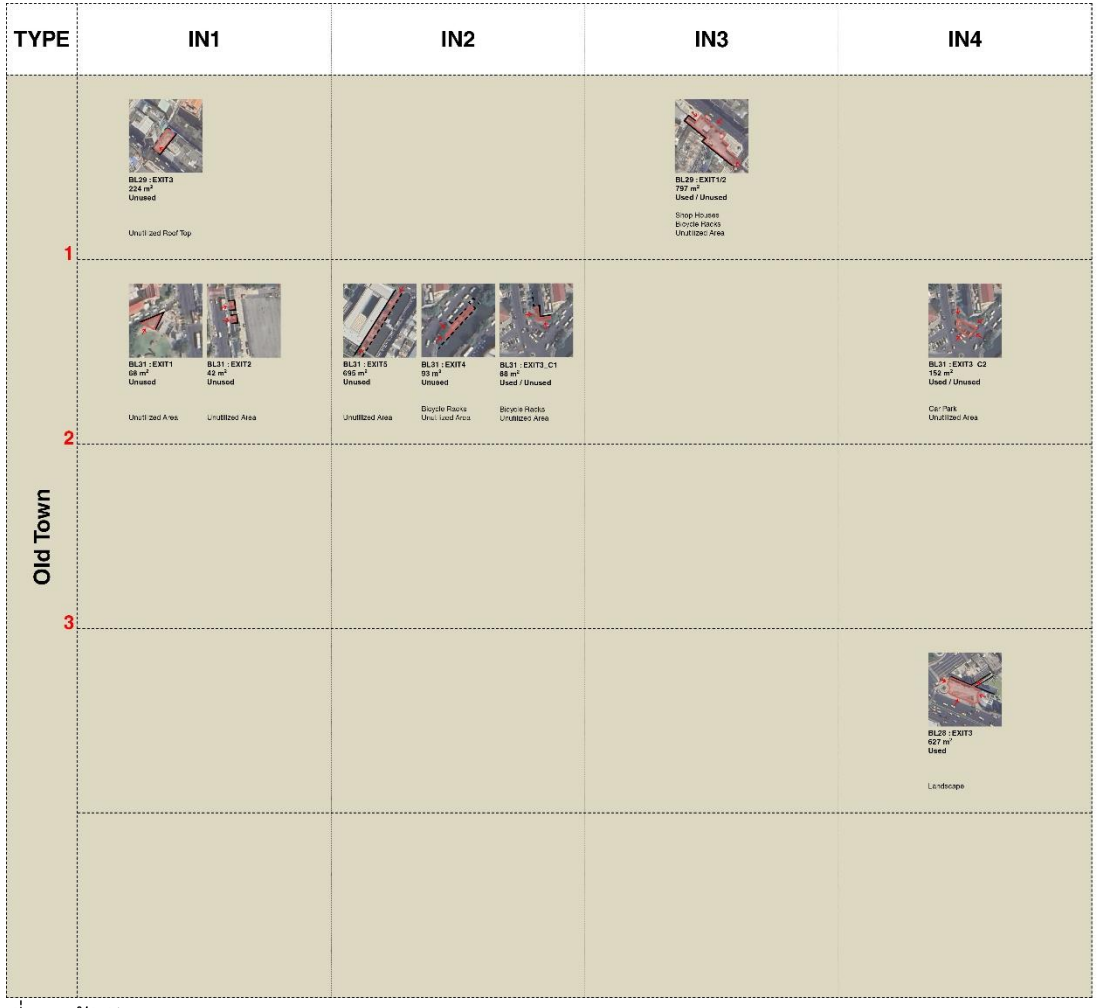
- อันดับที่ 2 BL31 สถานีสนามไชย โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 6 พื้นที่ และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 3 ลักษณะ ได้แก่ IN1 IN2 และ IN4

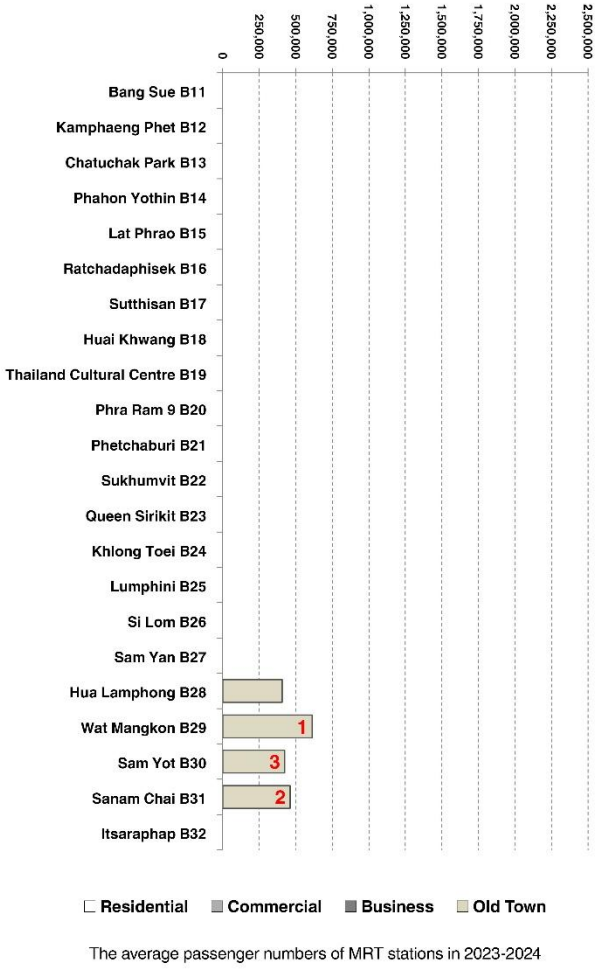
- อันดับที่ 3 BL30 สถานีสามยอด ไม่พบพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออก

- อันดับที่ 4 BL28 สถานีหัวลำโพง โดยมีพื้นที่ว่างรอบบริเวณตัวอาคารทางเข้าออกทั้งหมด 1 พื้นที่และมีกลุ่มลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ 1 ลักษณะ ได้แก่ IN4

มหาวิทยาลัยศิลปากร

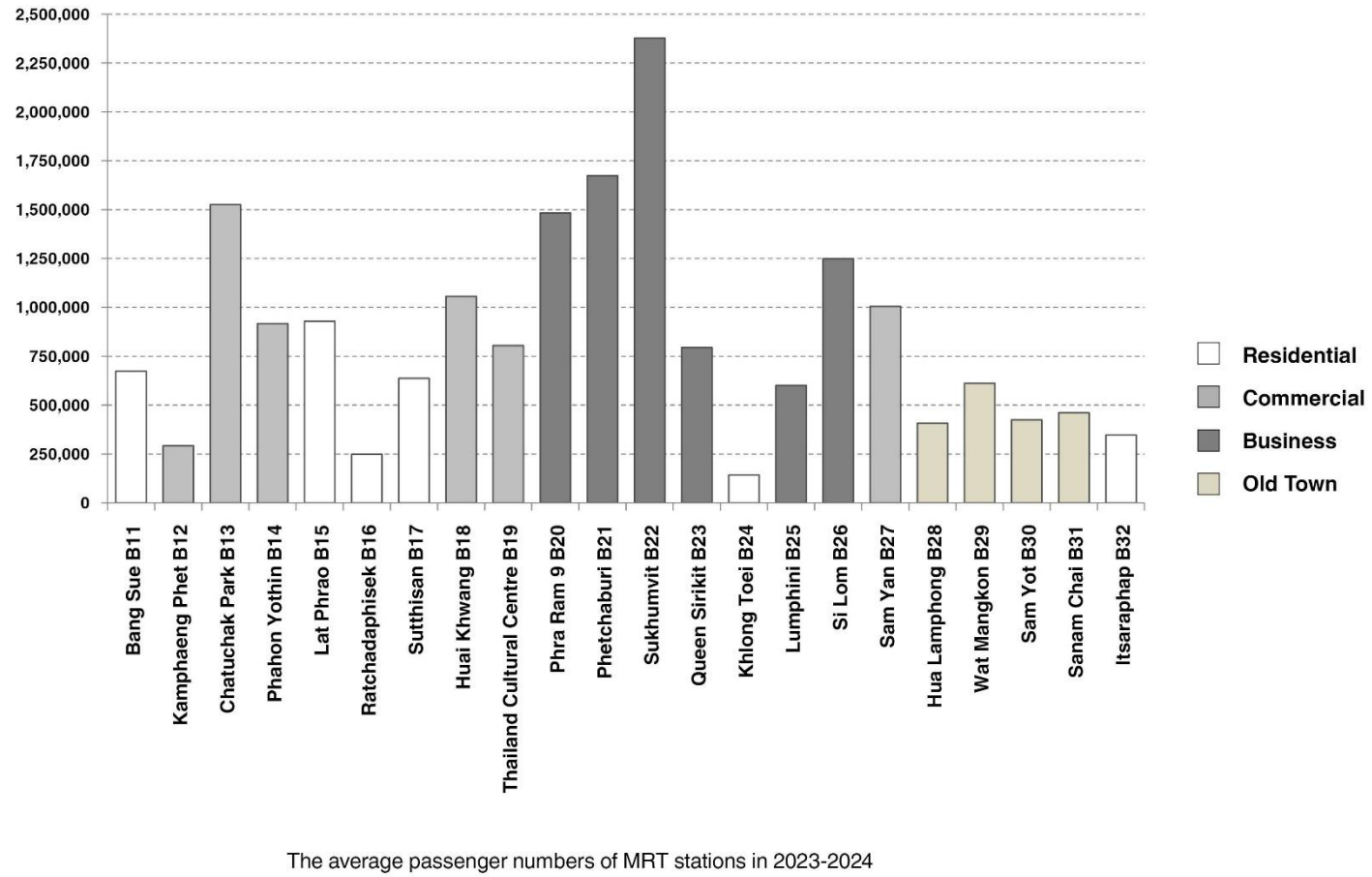
ตารางที่ 4.6 ตารางเปรียบเทียบลำดับของสถานีที่มีการใช้งานมากที่สุดและแสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในย่านเมืองเก่า





ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

ตารางที่ 4.7 กราฟแสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ตามประเภทของย่านเมือง



ที่มา: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA), ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2568

4.2.4. การคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่าง

หลังจากจัดลำดับสถานีตามค่าเฉลี่ยปริมาณการใช้งานของผู้โดยสารในแต่ละสถานี ผู้วิจัยได้สรุปสถานีที่มีจำนวนผู้ใช้งานมากที่สุด 3 ลำดับแรก ในแต่ละย่านทั้ง 4 ประเภท และได้ดำเนินการลงพื้นที่สำรวจเบื้องต้นเพื่อประเมินศักยภาพของพื้นที่ในแต่ละสถานี โดยผลการสำรวจดังกล่าวได้นำมาใช้ประกอบการพิจารณาในการคัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างในขั้นตอนสุดท้าย

4.2.4.1. การคัดเลือกสถานีตามศักยภาพของพื้นที่ในแต่ละย่าน

- **ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area)**

  อันดับที่ 1 BL15 ลาดพร้าว (สถานีที่เลือก)

  อันดับที่ 2 BL11 สถานีบางซื่อ

  อันดับที่ 3 BL17 สถานีสุทธิสาร

แม้ BL11 สถานีบางซื่อจะมีจุดแข็งด้านการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลายรูปแบบ แต่การใช้งานพื้นที่กลับกระจุกตัวอยู่ภายในหรือบริเวณหน้าอาคารของสถานีรถไฟกลางบางซื่อเป็นหลัก พื้นที่คัดเลือกจึงขาดการใช้งานที่ต่อเนื่องเมื่อเปรียบเทียบกับ BL15 สถานีลาดพร้าว และ BL17 สถานีสุทธิสาร ซึ่งมีพื้นที่ว่างและลักษณะทางกายภาพใกล้เคียงกัน แต่ BL15 แสดงศักยภาพที่ชัดเจนกว่าในแง่ของการเข้าถึงและการเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับคนเดิน ที่เอื้อต่อการใช้งานในชีวิตประจำวันได้ดี ในขณะที่ BL17 แม้จะมีพื้นที่ว่างคล้ายกัน แต่กลับมีข้อจำกัดจากสภาพแวดล้อม เช่น ถนนขนาดใหญ่หลายเลนและอุโมงค์ลอดรถยนต์ซึ่งทำให้การเดินเท้าเข้าถึงพื้นที่ทำได้ยากขึ้น ส่งผลต่อความยืดหยุ่นในการพัฒนาและใช้งานในอนาคต

- **ย่านพาณิชย์ (Commercial Area)**

  อันดับที่ 1 BL13 สถานีสวนจตุจักร (สถานีที่เลือก)

  อันดับที่ 2 BL18 สถานีห้วยขวาง

  อันดับที่ 3 BL27 สถานีสามย่าน

BL13 สถานีสวนจตุจักร มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ภายในสวนสาธารณะ ซึ่งมีศักยภาพในการต่อยอดและพัฒนา เช่นเดียวกับ BL18 สถานีห้วยขวาง ที่แม้พื้นที่โดยรอบถูกใช้เป็นลานจอดรถ แต่ก็มีศักยภาพในการนำมาพัฒนาเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในด้านการเชื่อมต่อ BL13 สถานีสวนจตุจักร มีความได้เปรียบอย่างชัดเจน โดยเป็นจุดศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนหลายรูปแบบ เช่น เชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต จุดจอดรถประจำทางและจุดรอรถบัสหลายตำแหน่ง ขณะที่ BL27 สถานีสามย่าน แม้จะมีระบบขนส่งมวลชนที่ค่อนข้างทั่วถึง แต่พื้นที่โดยรอบกลับมีขนาดเล็ก จำกัดการใช้งาน และบางส่วนอยู่ภายใต้กรรมสิทธิ์ของเอกชน จึงขาดความยืดหยุ่นในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ

- **ย่านธุรกิจ (Business Area)**

  อันดับที่ 1 BL22 สถานีสุขุมวิท (สถานีที่เลือก)

  อันดับที่ 2 BL21 สถานีเพชรบุรี

  อันดับที่ 3 BL20 สถานีพระราม 9

BL22 สถานีสุขุมวิท ตั้งอยู่ใจกลางย่านธุรกิจ และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS สถานีอโศก แม้จะมีพื้นที่ขนาดเล็ก แต่มีลานจอดรถขนาดพอเหมาะแทรกตัวอยู่ท่ามกลางกลุ่มอาคารสูง จึงมีศักยภาพในการพัฒนาในเชิงแนวตั้งได้ เมื่อเปรียบเทียบกับ BL21 สถานีเพชรบุรี ซึ่งมีพื้นที่เปิดโล่งและลานจอดรถ พร้อมการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลากหลายรูปแบบ แต่พื้นที่ศักยภาพที่คัดเลือกกลับตั้งอยู่ห่างจากย่านเล็กน้อย ส่วน BL20 สถานีพระราม 9 แม้จะมีพื้นที่ว่างขนาดใกล้เคียงกับ BL22 แต่ยังขาดลักษณะเฉพาะที่โดดเด่น และมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งเพียงทิศทางเดียว เมื่อเปรียบเทียบกับสถานีอื่นในกลุ่มเดียวกัน

- **ย่านเมืองเก่า (Old Town Area)**

  อันดับที่ 1 BL29 สถานีวัดมังกร (สถานีที่เลือก)

  อันดับที่ 2 BL31 สถานีสนามไชย

  อันดับที่ 4 BL29 สถานีหัวลำโพง

BL29 สถานีวัดมังกร แม้จะมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นค่อนข้างจำกัดเมื่อเทียบกับสถานีอื่นๆ แต่มีบริบทแวดล้อมที่โดดเด่นและมีลักษณะเฉพาะ เช่น การตั้งอยู่ติดกับถนนแปลงนามซึ่งเชื่อมโยงโดยตรงสู่ถนนเยาวราช อีกทั้งยังแวดล้อมด้วยสถานที่สำคัญของหลากหลายศาสนา จึงสะท้อนความหลากหลายและความลึกซึ้งของบริบทเมืองเก่าได้อย่างชัดเจน ขณะเดียวกัน พื้นที่รอบบริเวณสถานีมีลักษณะเป็นลานกว้างขนาดกลางที่มีระดับใกล้เคียงกับถนนโดยรอบ สร้างความต่อเนื่องทางสายตาและการใช้งานมากกว่า พื้นที่ลานหน้าทางเข้า BL30 สถานีหัวลำโพง (ทางออกที่ 3) ซึ่งไม่ได้มีลักษณะเป็นลานราบแบบต่อเนื่อง เป็นพื้นที่ยกระดับที่ประกอบด้วยบันไดและทางลาด หรือ BL31 สนามไชย ซึ่งแม้จะมีพื้นที่ว่างที่น่าสนใจ เช่น พื้นที่ริมคลอง หัวมุมถนนและบริเวณหน้าอาคารมิวเซียมสยาม แต่กลับมีระดับการใช้งานที่น้อยกว่าเมื่อพิจารณาในภาพรวม ทั้งบริบทแวดล้อมและลักษณะการใช้งานพื้นที่ สถานีวัดมังกรจึงมีศักยภาพสูงสุดในกลุ่มย่านเมืองเก่า

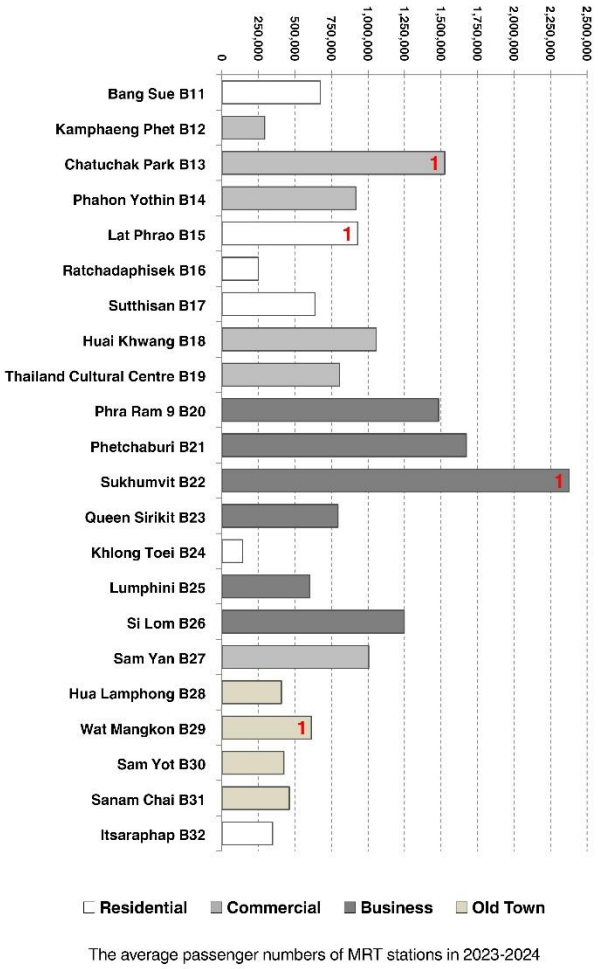
จากการลงสำรวจเบื้องต้นเพื่อคัดเลือกหาสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ที่มีพื้นที่ว่างซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะสามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 4.8)

- ย่านที่อยู่อาศัย BL15 สถานีลาดพร้าว
- ย่านพาณิชย์ BL13 สถานีสวนจตุจักร
- ย่านธุรกิจ BL22 สถานีสุขุมวิท
- ย่านเมืองเก่า BL29 สถานีวัดมังกร

ตารางที่ 4.8 ตารางแสดงพื้นที่ของสถานีที่ถูกคัดเลือกจากการลงสำรวจเบื้องต้น ในแต่ละประเภทย่าน

TYPE	IN1	IN2	IN3	IN4
Residential 1	 BL15 : EXIT3 419 m² Unused Unutilized Area BL15 : EXIT2 261 m² Used / Unused Bicycle Racks Unutilized Area	 BL15 : EXIT1 222 m² Used / Unused Electrical Utility Box Unutilized Area		
Commercial 1	 BL13 : EXIT3 217m² Used / Unused Shop House Locker Box Unutilized Area BL13 : EXIT4 37 m² Unused Unutilized Area	 BL13 : EXIT2 444 m² Unused Unutilized Area	 BL13 : EXIT1 230 m² Unused Unutilized Area	
Business 1	 BL22 : EXIT2 20 m² Unused Unutilized Area	 BL22 : EXIT3 33 m² Unused Unutilized Area	 BL22 : EXIT1_A2 127 m² Used / Unused Bicycle Racks Unutilized Area	 BL22 : EXIT1_A1 39 m² Used / Unused Locker Box Unutilized Area
Old Town 1	 BL29 : EXIT3 224 m² Unused Unutilized Roof Top		 BL29 : EXIT1/2 797 m² Used / Unused Shop Houses Bicycle Racks Unutilized Area	

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



The average passenger numbers of MRT stations in 2023-2024

4.2.4.2. การเลือกพื้นที่ตัวอย่างในแต่ละย่าน

ผู้วิจัยได้คัดเลือกพื้นที่ตัวอย่างจากสถานีที่ถูกคัดเลือกในแต่ละประเภทย่าน เพื่อใช้ในการลงพื้นที่สำรวจเชิงลึกในขั้นตอนถัดไป โดยประเมินจากเกณฑ์ดังนี้

1) ปริมาณการสัญจร

2) การเชื่อมต่อ

3) ขนาดที่เหมาะสม

4) ลักษณะทางกายภาพที่เอื้อต่อการพัฒนา

- **ย่านที่อยู่อาศัย BL15 สถานีลาดพร้าว**
  - พื้นที่บริเวณทางออกที่ 3 มีขนาดพื้นที่ 419 ตารางเมตร ลักษณะทางกายแบบ IN1

1) มีปริมาณการสัญจรของประชาชนผ่านไปมาบริเวณพื้นที่ทางเข้าออกนี้มากกว่าบริเวณทางเข้าออกอื่น

2) พื้นที่โดยส่วนใหญ่เชื่อมต่อกับเส้นทางเดินเท้าโดยตรง

3) เป็นพื้นที่ที่มีขนาดเหมาะสม ระดับพื้นที่สำหรับชุนชม

4) เป็นพื้นที่อยู่ใกล้ ร้านค้า ร้านอาหาร และ จุดรอรถประจำทาง

- **ย่านพาณิชย์ BL13 สถานีสวนจตุจักร**
  - พื้นที่บริเวณทางออกที่ 2 มีขนาดพื้นที่ 444 ตารางเมตร ลักษณะทางกายแบบ IN2
  - พื้นที่บริเวณทางออกที่ 3 มีขนาดพื้นที่ 217 ตารางเมตร ลักษณะทางกายแบบ IN1

1) พื้นที่ทั้งสองมีปริมาณการสัญจรสูง โดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้าและตอนเย็น
2) พื้นที่ทั้งสองเป็นทางผ่านหลักของเส้นทางสัญจร โดยเฉพาะการเชื่อมต่อไปยัง BTS
3) แม้แต่ละพื้นที่จะมีขนาดเล็ก แต่หากรวมกันจะมีขนาดที่เหมาะสมต่อการรองรับการใช้งาน
4) พื้นที่บางส่วนตั้งอยู่ภายในสวนสาธารณะ และเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลาย

- **ย่านธุรกิจ BL22 สถานีสุขุมวิท**
  - พื้นที่บริเวณทางออกที่ 1 พื้นที่ A1 มีขนาดพื้นที่ 39 ตารางเมตร ลักษณะทางกายแบบ IN4
  - พื้นที่บริเวณทางออกที่ 1 พื้นที่ A2 มีขนาดพื้นที่ 127 ตารางเมตร ลักษณะทางกายแบบ IN3

1) มีผู้คนสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเช้าและเย็นตลอดช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ของชั่วโมงเร่งด่วน
2) สามารถเข้าถึงได้โดยตรงจากเส้นทางเดินเท้า
3) ถ้าหากพิจารณาจากบริบทโดยรอบ พื้นที่ทั้งสองสามารถรวมกันและนำมาพัฒนาในเชิงแนวตั้งได้
4) มีลานจอดรถที่ขนาดเหมาะสมกับขนาดพื้นที่

- **ย่านเมืองเก่า BL29 สถานีวัดมังกร**
  - พื้นที่บริเวณทางออกที่ 1 และทางออกที่ 2 มีขนาดพื้นที่ 797 ตารางเมตร ลักษณะทางกายแบบ IN3
  1) มีผู้คนสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมากตลอดช่วงเวลาโดยเฉพาะวันหยุดหรือช่วงงานเทศกาล
  2) เป็นพื้นที่อยู่บนระดับเดียวกับถนนเมื่อเทียบกับพื้นที่อีกแห่ง
  3) มีขนาดพื้นที่เหมาะสำหรับผู้ใช้งานจำนวนมาก
  4) เป็นพื้นที่ใกล้กับ ตลาดและ สถานที่สำคัญทางศาสนา

พื้นที่ที่ผ่านการคัดเลือกเป็นพื้นที่ตัวอย่างเพื่อนำไปสู่การพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะ มีทั้งหมด 6 แห่ง ครอบคลุมทั้ง 4 ประเภทย่านและ 4 ลักษณะทางกายภาพ สรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 4.9)

- ย่านที่อยู่อาศัย BL15 สถานีลาดพร้าว พื้นที่บริเวณทางออกที่ 3
- ย่านพาณิชย์ BL13 สถานีสวนจตุจักร พื้นที่บริเวณทางออกที่ 2 และ 3
- ย่านธุรกิจ BL22 สถานีสุขุมวิท พื้นที่บริเวณทางออกที่ 1 A1 และ A2
- ย่านเมืองเก่า BL29 สถานีวัดมังกร พื้นที่บริเวณทางออกที่ 1 และ 2

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ตารางที่ 4.9 ตารางสรุปพื้นที่ตัวอย่างของแต่ละสถานี เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะในแต่ละประเภทย่าน

TYPE	IN1	IN2	IN3	IN4
Residential 1	 BL15 : EXIT3 419 m² Unused Unutilized Area			
Commercial 1	 BL13 : EXIT3 217m² Used / Unused Shop House Locker Box Unutilized Area	 BL13 : EXIT2 444 m² Unused Unutilized Area	 BL13 : EXIT1 238 m² Unused Unutilized Area	
Business 1			 BL22 : EXIT1_A2 127 m² Used / Unused Bicycle Racks Unutilized Area	 BL22 : EXIT1_A1 39 m² Used / Unused Locker Box Unutilized Area
Old Town 1			 BL29 : EXIT1/2 797 m² Used / Unused Shop Houses Bicycle Racks Unutilized Area	

- **BL15 Lat Phrao**
  M : 419 m²
- **BL13 Chatuchak Park**
  S - M : 217 - 444 m²
- **BL22 Sukhumvit**
  S : 127 - 39 m²
- **BL29 Wat Mangkon**
  L : 797 m²

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.3. การวิเคราะห์พื้นที่ตัวอย่างจากการลงสำรวจ

4.3.1. BL15 สถานีลาดพร้าว (ย่านที่อยู่อาศัย)

4.3.1.1. ลักษณะทางกายภาพ (Site Analysis)

1) สภาพทั่วไปของพื้นที่ (รูปที่ 4.26 และรูปที่ 4.27)

- อยู่ในเขตจตุจักร ตั้งอยู่ริมถนนลาดพร้าว ฝั่งเดียวกับอาคารจอดรถ 9 ชั้น ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ลาดพร้าว
- รูปร่างของพื้นที่ไม่สมมาตร มีขนาดพื้นที่ 419 ตารางเมตร สามารถเข้าถึงสถานีได้ด้านเดียว
- พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นพื้นดาดแข็ง ปูกระเบื้องคอนกรีต มีรั้วชั่วคราวกั้นไว้ ไม่สามารถเข้าไปใช้งานได้
- รอบพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนหนาแน่น ทั้งบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ และคอนโด

2) โครงข่ายสัญจร

- เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ทั้ง รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สถานีลาดพร้าว (สายสีเหลือง) รถประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตู้

3) ลักษณะการใช้งานพื้นที่ (รูปที่ 4.28)

- บริเวณทางเท้าหน้าสถานีมีจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง และร้านค้ารถเข็น
- ภายในพื้นที่ของรฟม.มีร้านค้าขนาดเล็กตั้งอยู่บริเวณด้านหลังของป้ายรถประจำทาง
- มีป้ายรถประจำทางตั้งอยู่ใกล้กับสถานี

4) ศักยภาพ

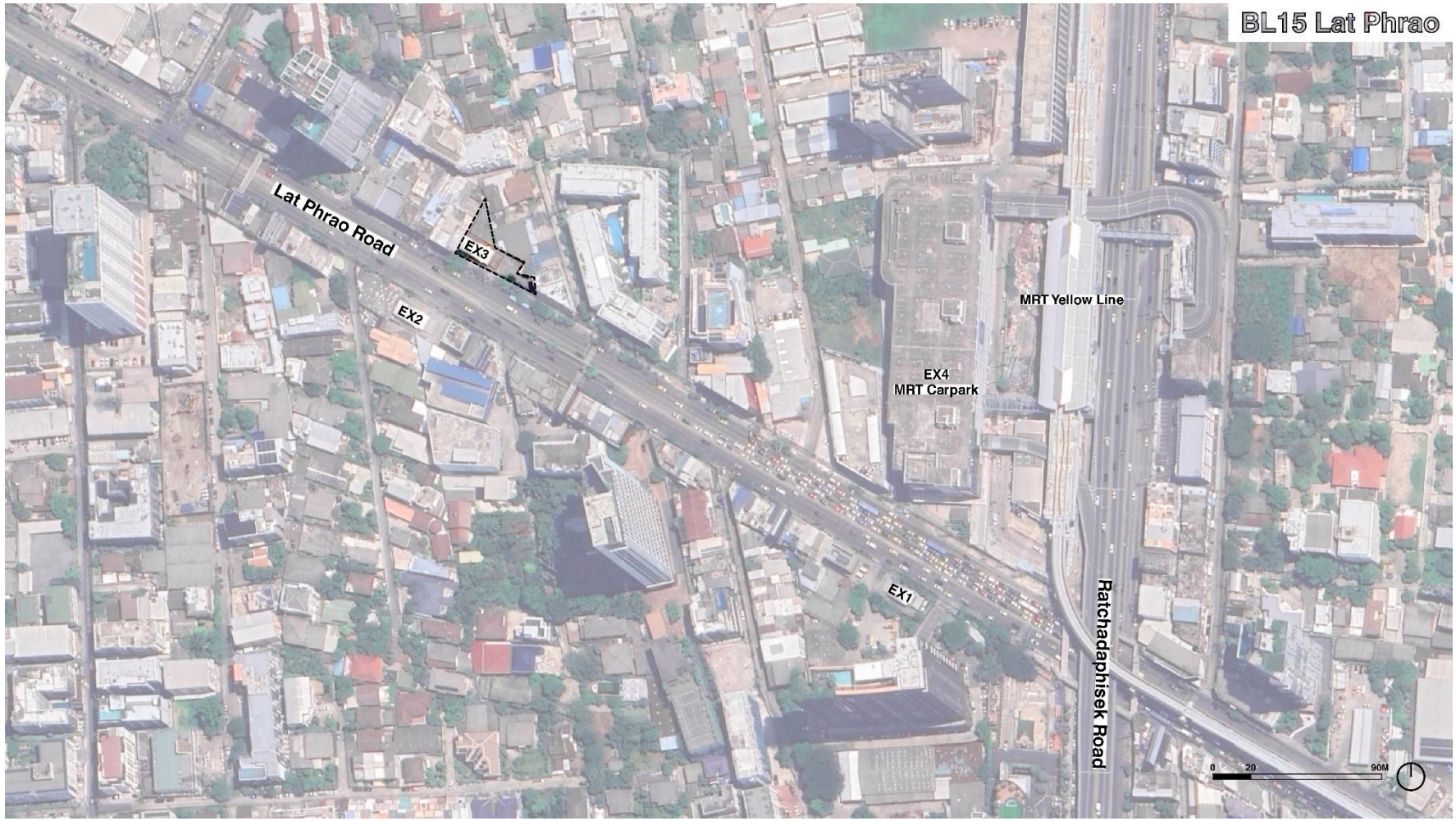
- มีพื้นที่ว่างเพียงพอสำหรับการพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก

- มีกลุ่มผู้ใช้งานในปริมาณที่หนาแน่นโดยเฉพาะช่วงเย็นหลังเลิกงาน

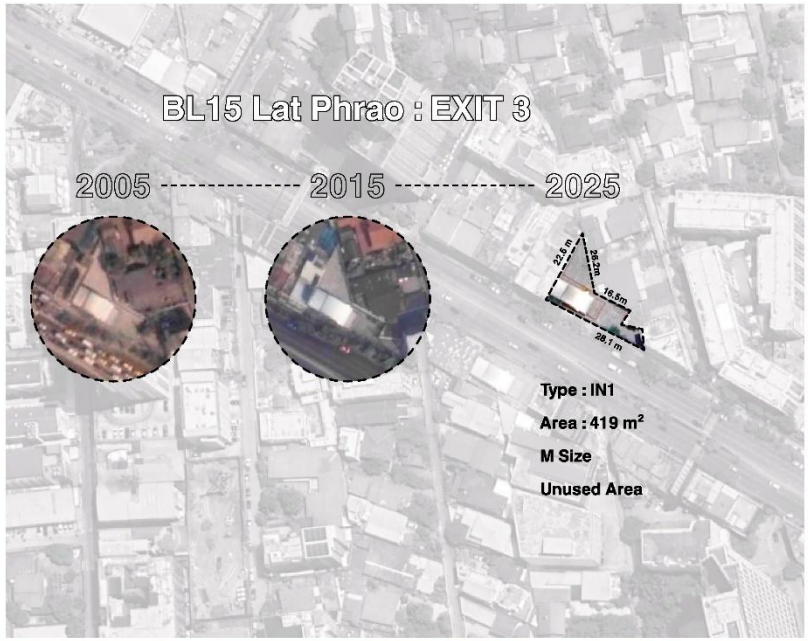
5) ปัญหา

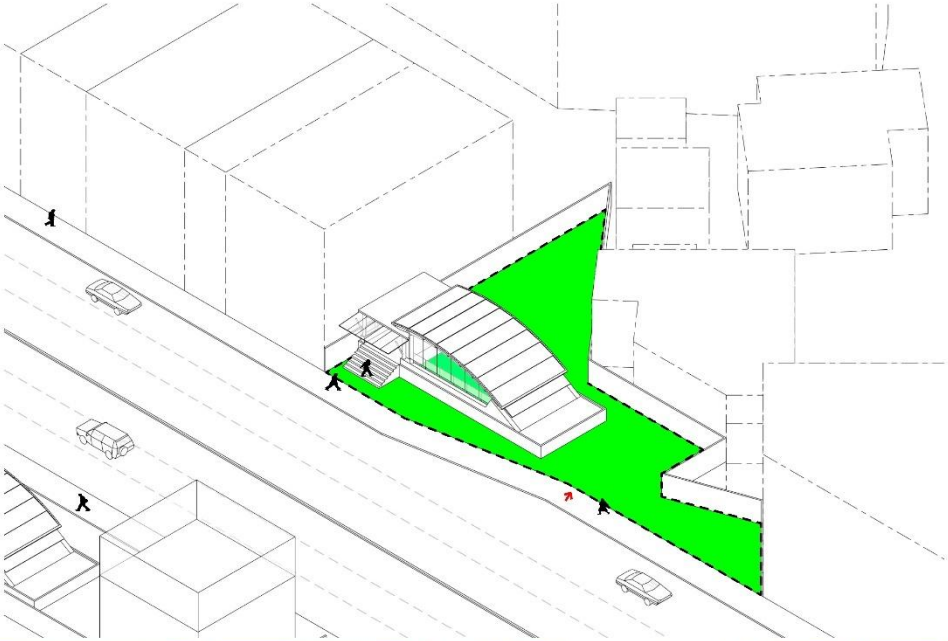
- พื้นที่ว่างไม่ถูกนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในขณะที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งด้านสร้างรายได้ให้กับฟรม. และด้านการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่
- จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างและร้านค้ารถเข็นกีดขวางทางเท้า
- ที่นั่งพักคอยในป้ายรถประจำทางไม่เพียงพอ ทำให้ผู้สัญจรต้องยืนบริเวณโดยรอบ ไม่มีที่กันแดดและกันฝน
- พื้นที่สีเขียวและร่มเงาไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในช่วงกลางวันที่มีแดดร้อน

มหาวิทยาลัยศิลปากร

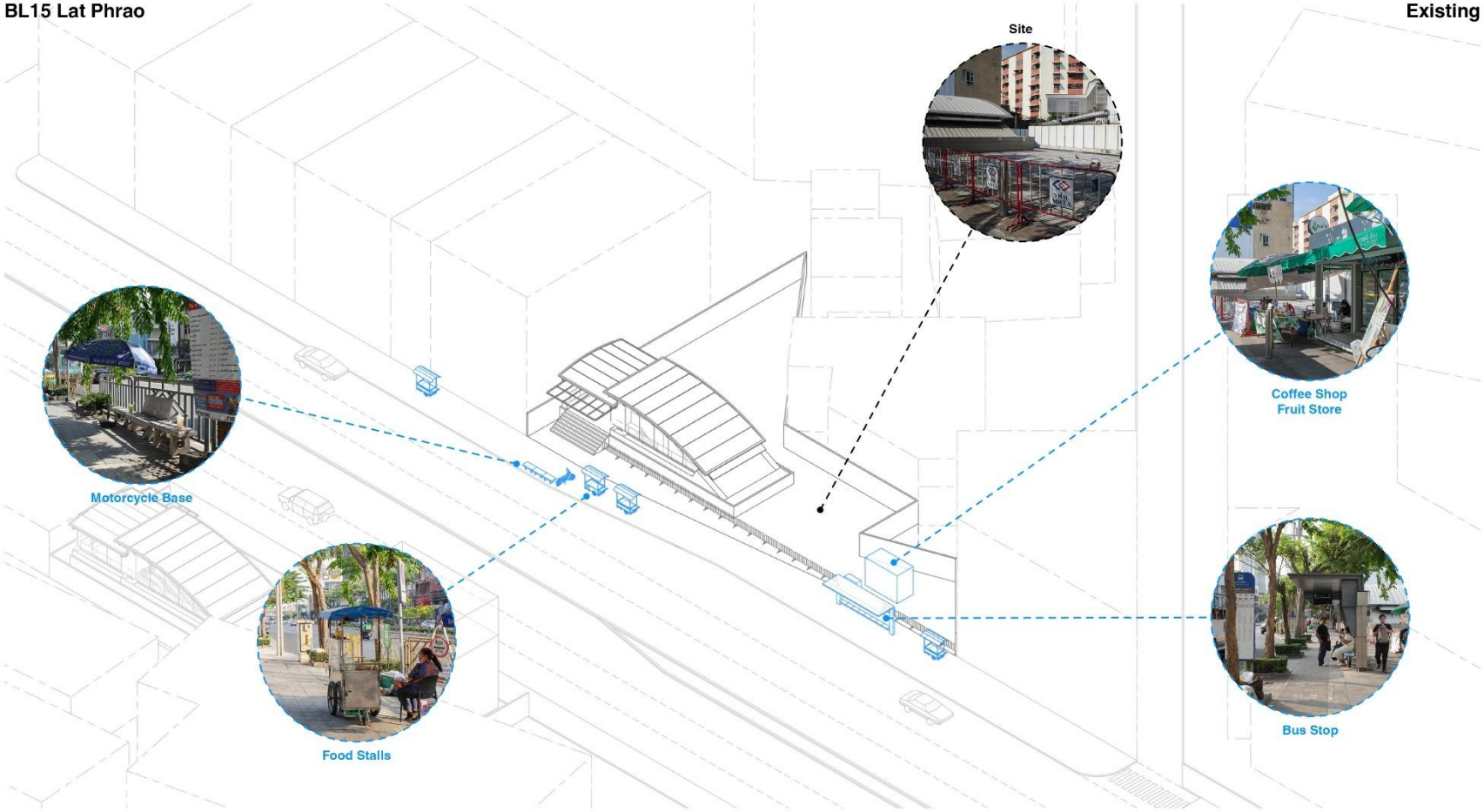


รูปที่ 4.26 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568





รูปที่ 4.27 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.28 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.3.1.2. ลักษณะพฤติกรรมการใช้งาน (User Analysis)

1) ประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งาน (รูปที่ 4.29)

- ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นผู้อยู่อาศัยในย่านลาดพร้าวและกลุ่มผู้ทำงานที่เดินทางมาทำงานในย่านนี้ มีทั้งวัยทำงานและผู้สูงอายุ
- ผู้ประกอบอาชีพในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ค้ารถเข็น แผงลอย และผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

รูปที่ 4.29 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าวที่มา: ผู้วิจัย, 2568

2) พฤติกรรมการใช้งาน (รูปที่ 4.30)

- กิจกรรมเคลื่อนไหว ประกอบด้วย เดินผ่าน เดินเข้าออกสถานี ซื้อ-ขายของ
- กิจกรรมอยู่กับที่ ประกอบด้วย นั่งพักบริเวณทางเข้าออกสถานี ยืนหรือนั่งรอรถโดยสารประจำทางและจักรยานยนต์รับจ้าง นั่งรอผู้โดยสารและลูกค้า

3) เวลาการใช้งาน (รูปที่ 4.31)

- ช่วงเวลาที่มีการใช้งานมากที่สุดคือช่วงเวลาเย็น (18.00-21.00) ทั้งวันธรรมดาและวันหยุด
- โดยมีพฤติกรรมการใช้งานในรูปแบบเคลื่อนไหวและอยู่กับที่ในปริมาณเท่ากัน

4) เส้นทางสัญจร (รูปที่ 4.32)

- เส้นทางเดินหลักคือ เส้นทางเข้าออกสถานีไปยังป้ายรถประจำทาง
- บริเวณที่ใช้หยุดรอคือป้ายรถประจำทาง หน้าพื้นที่ว่าง และริมทางเท้า

5) ความหนาแน่น (รูปที่ 4.33)

- บริเวณที่มีความหนาแน่นมากที่สุดคือ ป้ายรถประจำทางและพื้นที่รอบข้าง

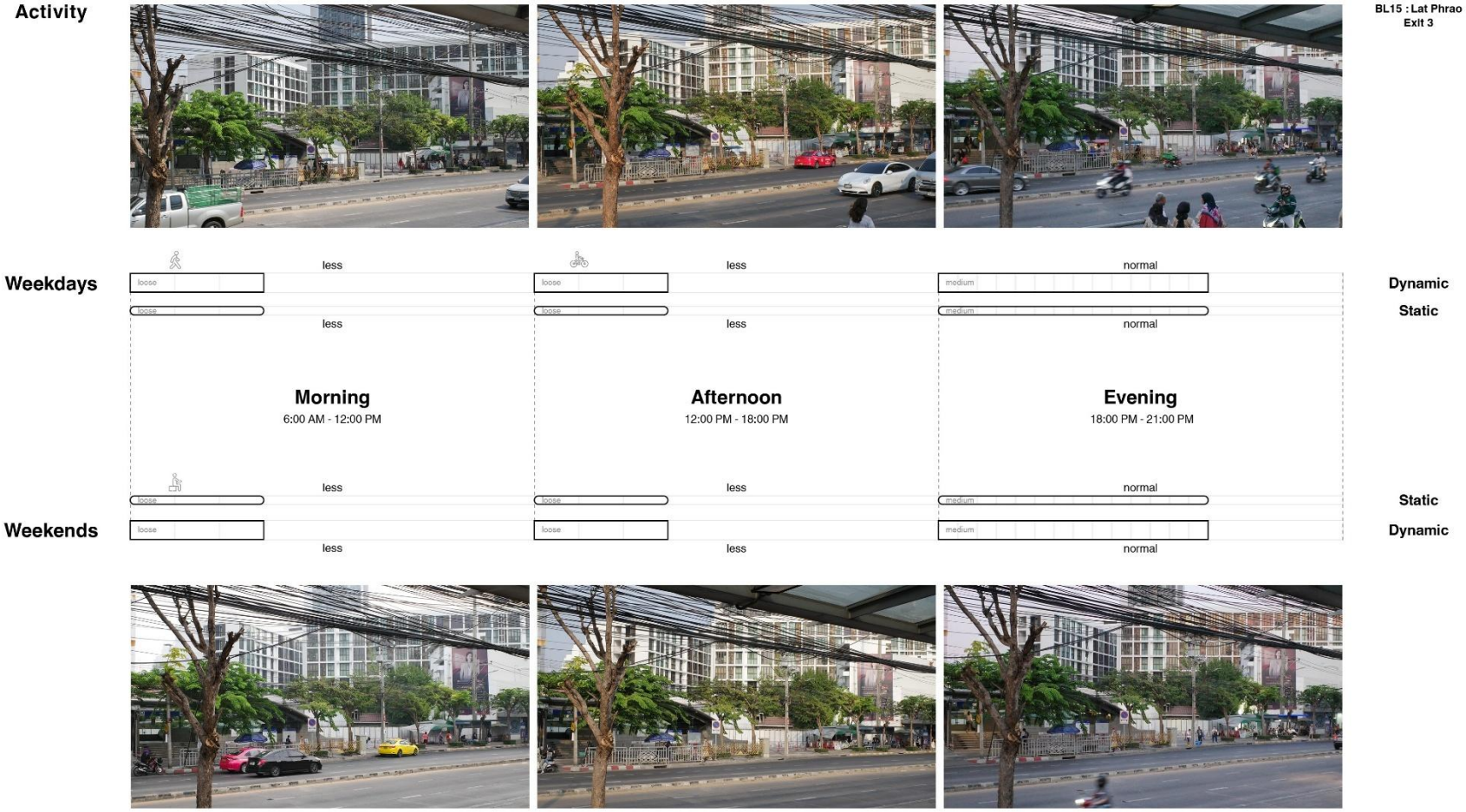
Movement Flow

(Dynamic)

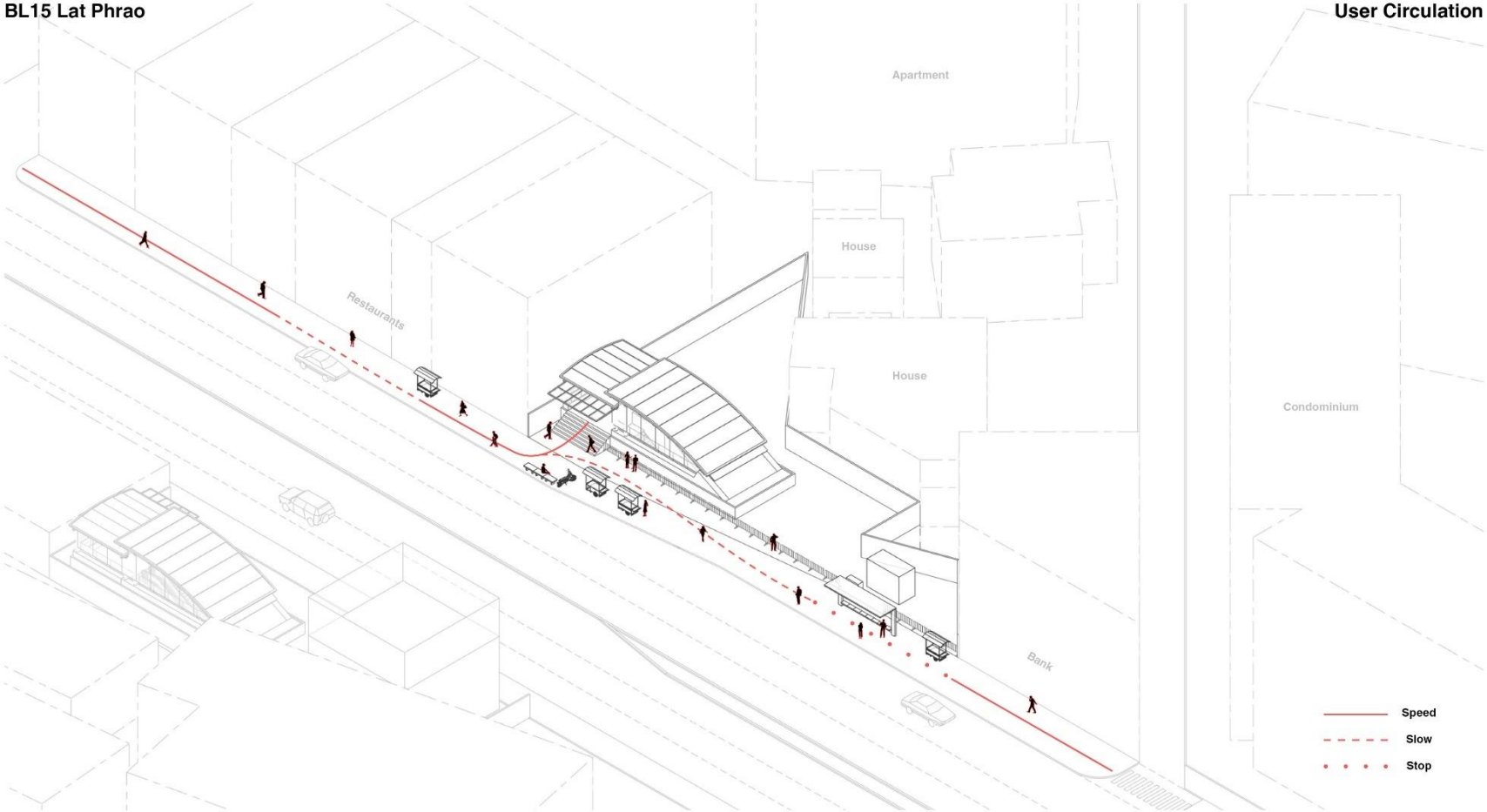
Stationary Activity

(Static)

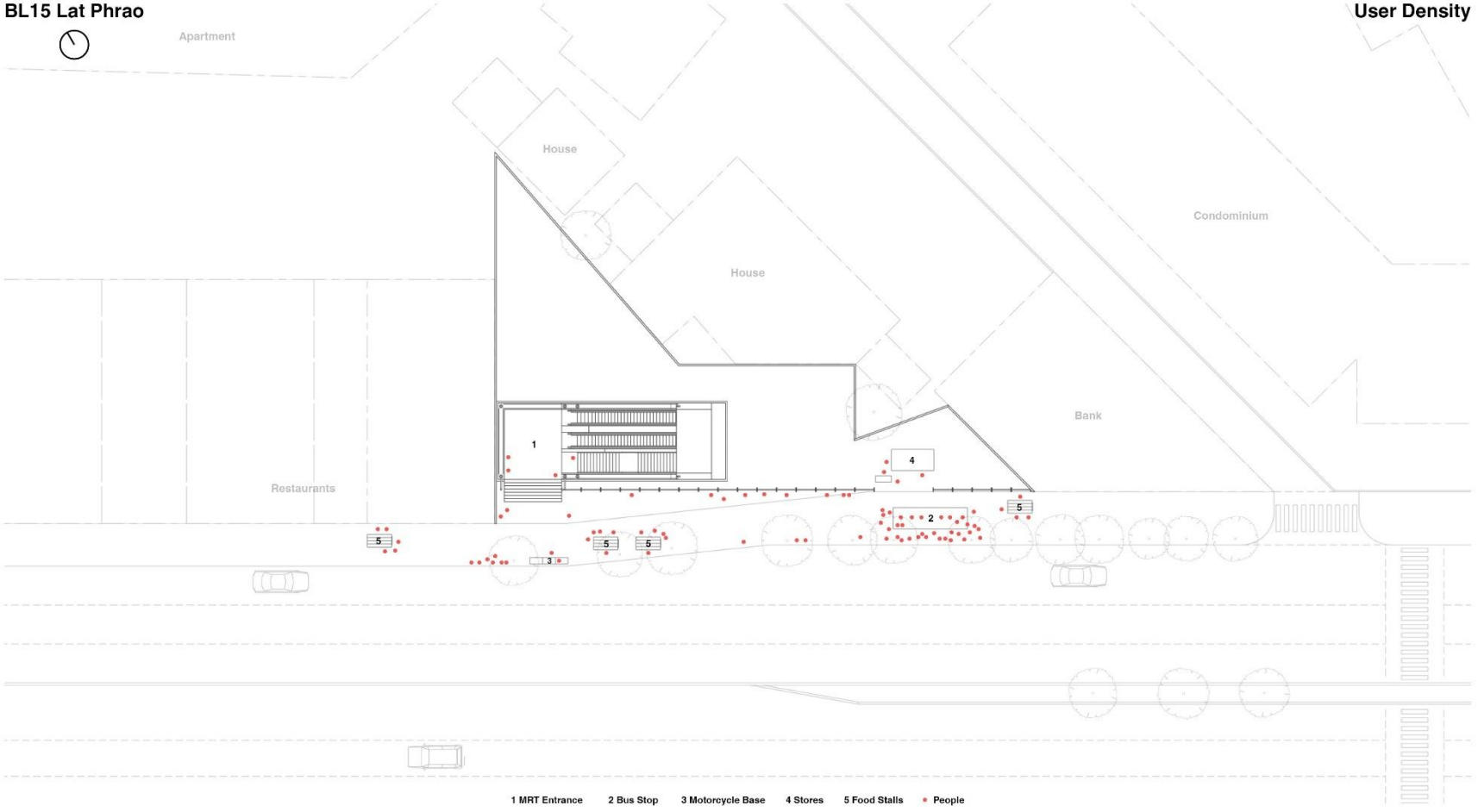
รูปที่ 4.30 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.31 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.32 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.33 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.3.2. BL13 สถานีสวนจตุจักร (ย่านการค้า)

4.3.2.1. ลักษณะทางกายภาพ (Site Analysis)

ทางออก 2

1) สภาพทั่วไปของพื้นที่ (รูปที่ 4.35 และรูปที่ 4.35)

- อยู่ในเขตจตุจักร ตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน พื้นที่ของทางออก 2 เป็นส่วนหนึ่งของสวนจตุจักร
- พื้นที่มีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีขนาดพื้นที่ 444 ตารางเมตร สามารถเข้าถึงสถานีได้ 2 ด้านคือ จากทางเท้าฝั่งริมถนนและจากภายในสวน
- พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นพื้นที่สีเขียว
- พื้นที่โดยรอบเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญคือ ตลาดนัดสวนจตุจักร สวนรถไฟ สวนโมกข์กรุงเทพ

2) โครงข่ายสัญจร

- เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ทั้ง รถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตู้

3) ลักษณะการใช้งานพื้นที่ (รูปที่ 4.37)

- บริเวณทางเท้าหน้าสถานีมีจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง และร้านค้ารถเข็น
- มีป้ายรถประจำทางตั้งอยู่ใกล้กับสถานี
- ใกล้กับบันไดทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า BTS หมอชิต
- ด้านหลังของสถานีเป็นสวนสาธารณะ ประชาชนเข้ามาใช้พักผ่อนและออกกำลังกาย

4) ศักยภาพ

- เป็นจุดเชื่อมต่อ (node) การสัญจรที่สะดวกและมีความหลากหลาย ถือเป็นจุดหนึ่งที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และยังเป็นจุดนัดพบสำหรับนักเดินทาง
- เป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ ใกล้กับบ่อน้ำในสวนซึ่งเป็นจุดที่มีคนใช้งานเป็นจำนวนมาก
- เป็นสถานีที่ผู้สัญจรใช้เดินทางมายังตลาดนัดจตุจักรซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวติดอันดับของประเทศไทย
- มีกลุ่มผู้ใช้งานหลากหลายและมีปริมาณมาก มีการใช้งานตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะช่วงเช้าและเย็น การพัฒนาพื้นที่จะเกิดประโยชน์กับกลุ่มคนเป็นจำนวนมาก
- พื้นที่ของรฟม. มีศักยภาพในการช่วยแก้ปัญหาเรื่องการใช้พื้นที่สาธารณะในระหว่างการเดินทาง

5) ปัญหา

- พื้นที่พักคอย จุดนั่งพัก จุดรอขึ้นรถไม่เพียงพอ ประชาชนส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ทางเท้า จนไม่สามารถเดินได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังไม่มีที่กันแดดและกันฝน
- จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างและร้านค้ารถเข็นกีดขวางทางเท้า

ทางออก 3

1) สภาพทั่วไปของพื้นที่ (รูปที่ 4.34 และรูปที่ 4.36)

- อยู่ในเขตจตุจักร ตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน พื้นที่ของทางออก 3 อยู่ติดกับลานจอดรถ BTS หมอชิต
- พื้นที่มีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าแนวยาว มีขนาดพื้นที่ 217 ตารางเมตร สามารถเข้าถึงสถานีได้จากทางเท้าฝั่งริมถนนและจากภายในลานจอดรถ
- พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นพื้นดาดแข็ง ปูกระเบื้องคอนกรีต มีรั้วชั่วคราวกั้นไว้ ไม่สามารถเข้าไปใช้งานได้
- พื้นที่โดยรอบเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญคือ ตลาดนัดสวนจตุจักร

2) โครงข่ายสัญจร

- เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ทั้ง รถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตู้

3) ลักษณะการใช้งานพื้นที่ (รูปที่ 4.37)

- บริเวณหน้าสถานีมีจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง และร้านค้ารถเข็น
- ภายในพื้นที่ของรฟม. ส่วนใหญ่เป็นที่ว่าง และมีบางส่วนเป็นที่ตั้งของจุดบริการตู้ล็อคเกอร์
- บริเวณทางเท้าหน้าพื้นที่ว่างของรฟม. มีแม่ค้าหาบแร่และแผงลอยมาตั้งขายสินค้า
- ใกล้กับบันไดทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า BTS หมอชิต
- เนื่องจากพื้นที่ลานจอดรถเป็นจุดขึ้นรถตู้ จึงมีการใช้พื้นที่บางส่วนเป็นจุดยืนรอ

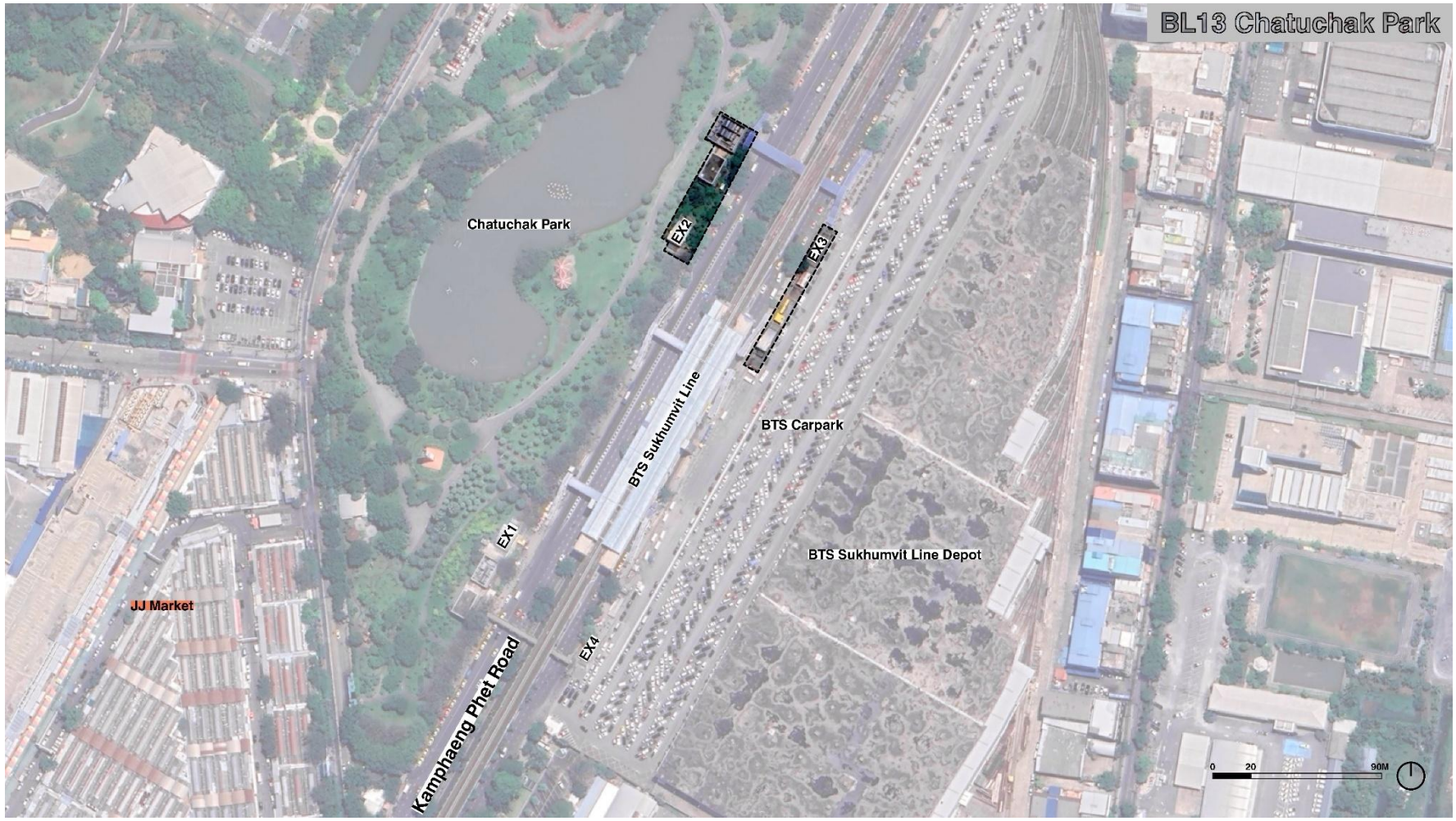
4) ศักยภาพ

- เป็นจุดเชื่อมต่อ (node) การสัญจรที่สะดวกและมีความหลากหลาย ถือเป็นจุดหนึ่งที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และยังเป็นจุดนัดพบสำหรับนักเดินทาง
- พื้นที่บริเวณทางออก 3 ติดกับที่จอดรถขนาดใหญ่และจุดรอขึ้นรถตู้ จึงถือว่าเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่มีปริมาณการสัญจรหนาแน่น
- มีกลุ่มผู้ใช้งานหลากหลายและมีปริมาณมาก มีการใช้งานตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะช่วงเช้าและเย็น การพัฒนาพื้นที่จะเกิดประโยชน์กับกลุ่มคนเป็นจำนวนมาก
- พื้นที่ของรฟม. มีศักยภาพในการช่วยแก้ปัญหาเรื่องการใช้พื้นที่สาธารณะในระหว่างการเดินทาง

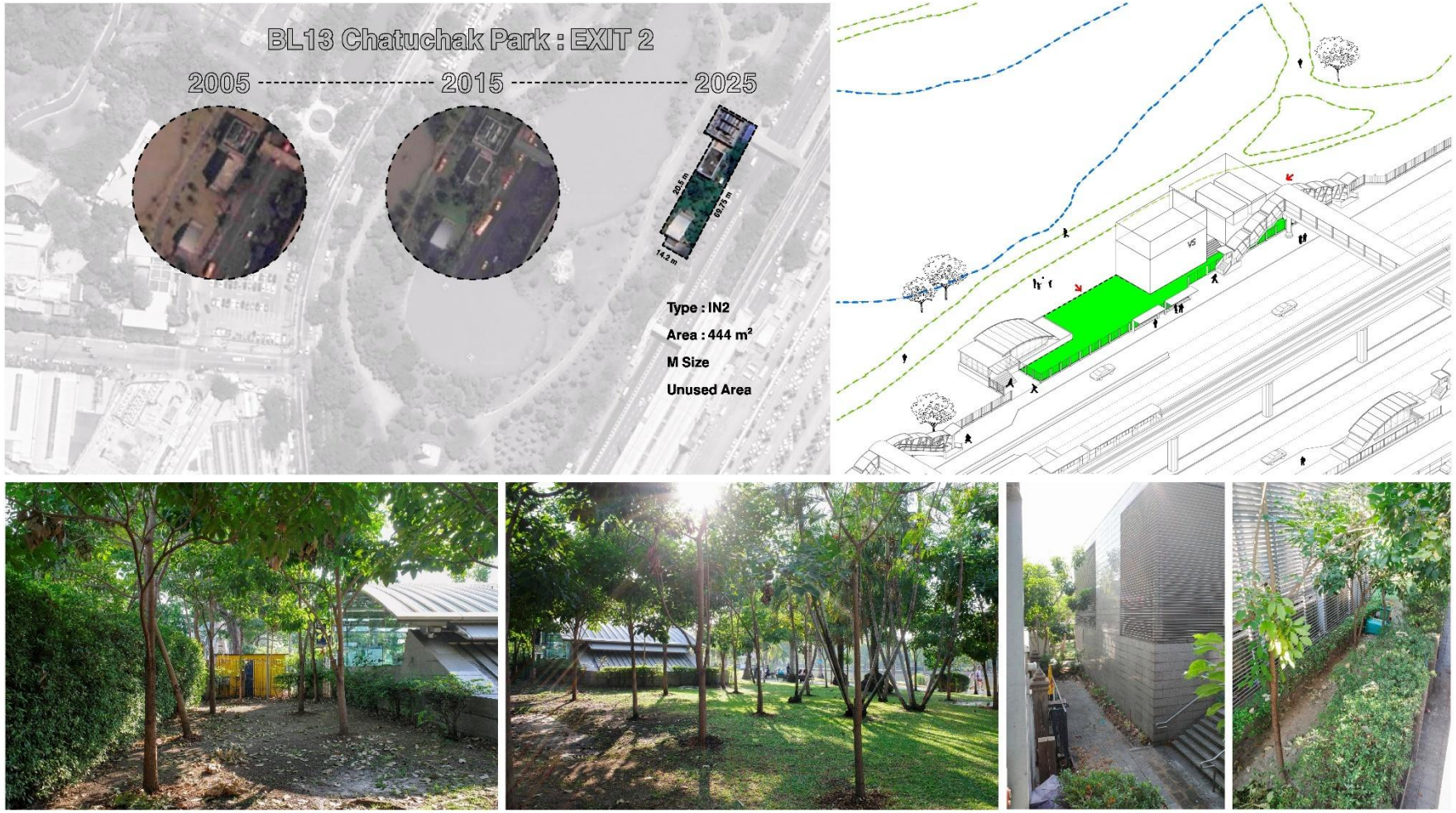
5) ปัญหา

- พื้นที่พักคอย จุดนั่งพัก จุดรอขึ้นรถไม่เพียงพอ ประชาชนส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ทางเท้า จนไม่สามารถเดินได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังไม่มีที่กันแดดและกันฝน
- ร้านค้ารถเข็น ร้านค้าหาบเร่ กีดขวางทางเท้า

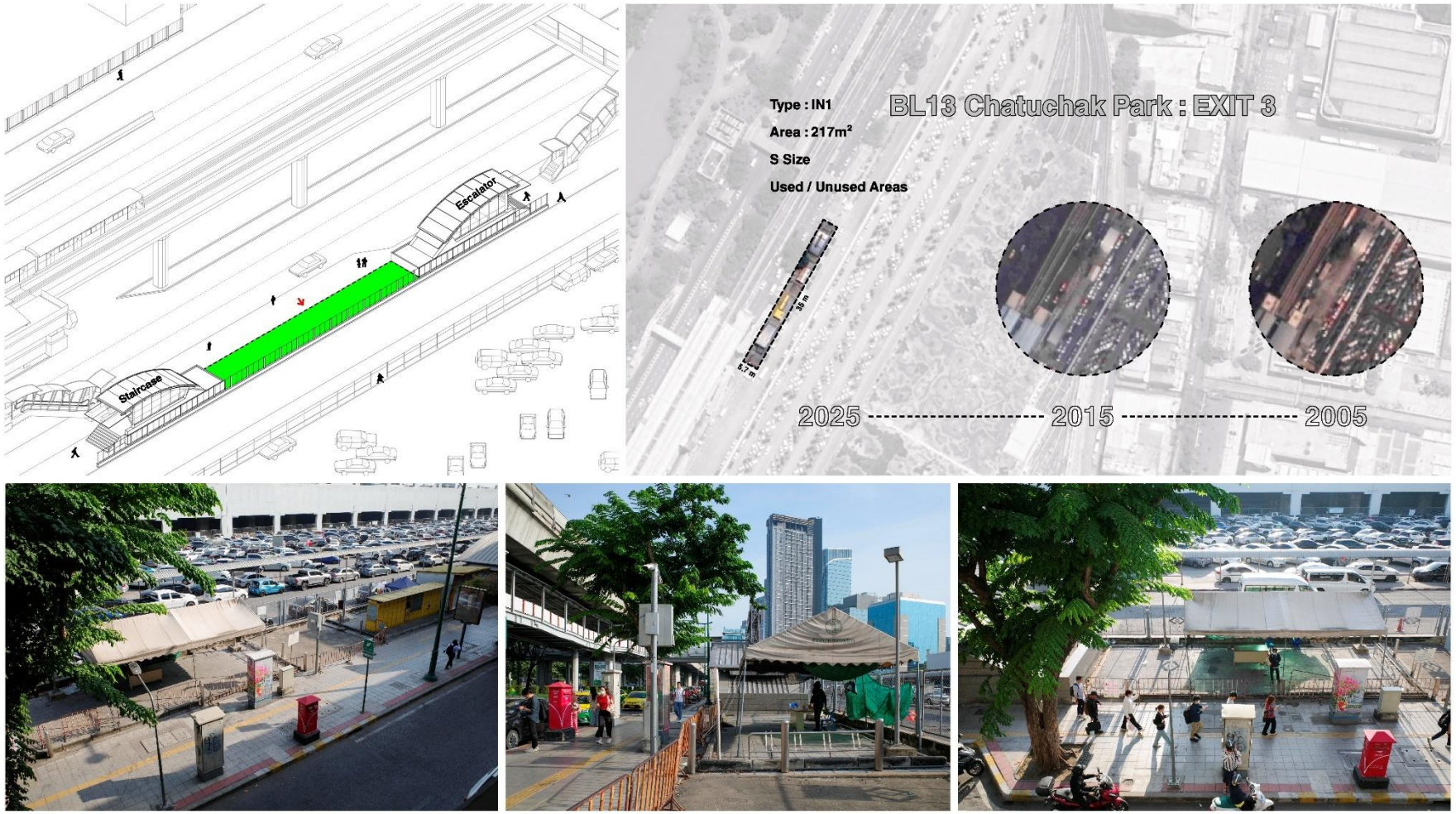
มหาวิทยาลัยศิลปากร



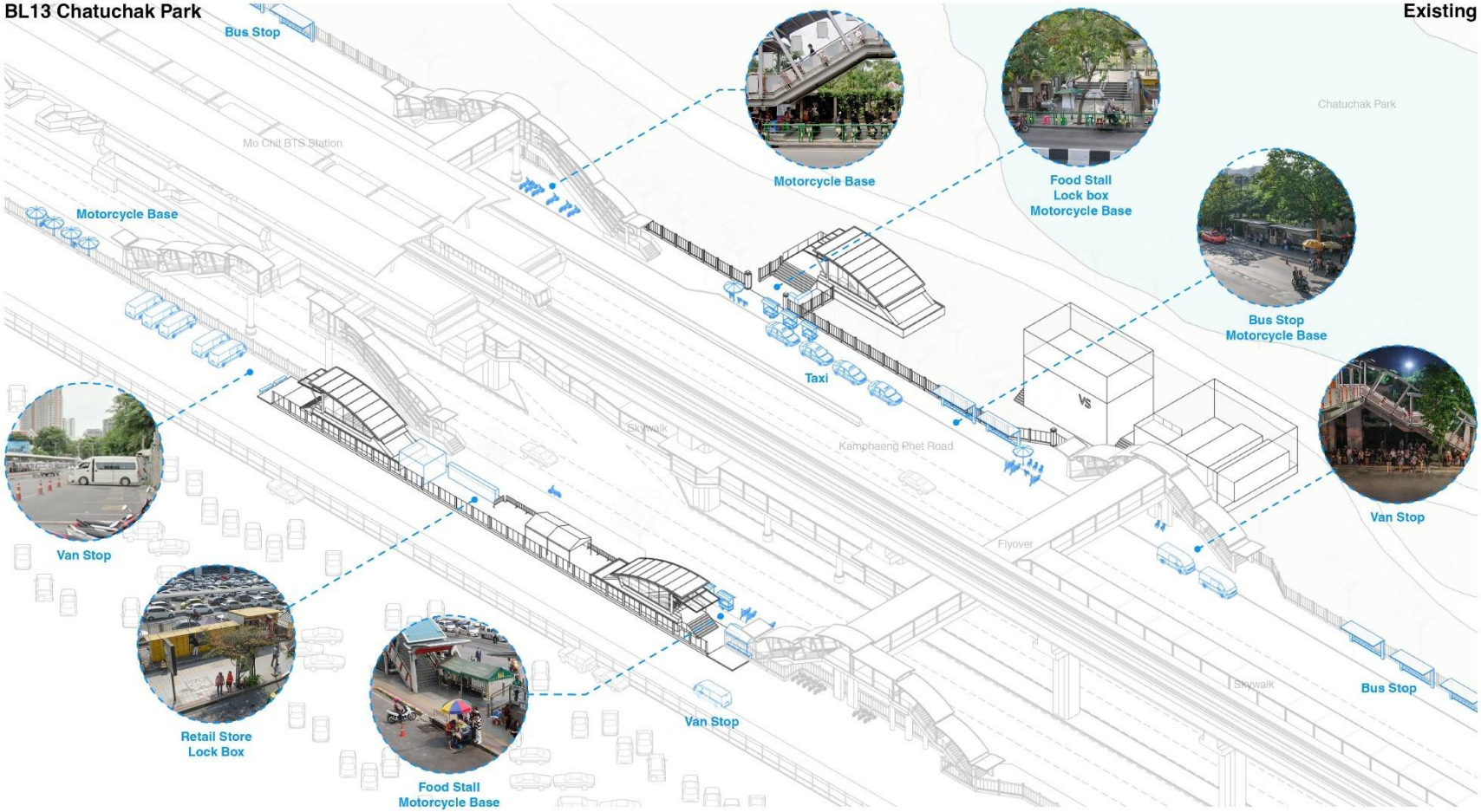
รูปที่ 4.34 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.35 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.36 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.37 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 25

4.3.2.2. ลักษณะพฤติกรรมการใช้งาน (User Analysis)

ทางออก 2

1) ประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งาน (รูปที่ 4.38)

- ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นผู้อยู่อาศัย โดยมีกลุ่มวัยทำงานและนักท่องเที่ยวเป็นลำดับรองลงมา ซึ่งมีทั้งวัยผู้สูงอายุ ผู้ใหญ่และวัยรุ่น
- ผู้ประกอบอาชีพในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ค้ารถเข็น แผงลอย ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ และผู้ขับขี่รถตู้

รูปที่ 4.38 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

2) พฤติกรรมการใช้งาน (รูปที่ 4.39 และ 4.40)

- กิจกรรมเคลื่อนไหว ประกอบด้วย เดินผ่าน เดินเข้าออกสถานีทั้งรถไฟฟ้า MRT และ BTS ซื้อ-ขายของ ออกกำลังกาย
- กิจกรรมอยู่กับที่ ประกอบด้วย นั่งพักบริเวณทางเข้าออกสถานี ยืนหรือนั่งรอรถโดยสารประจำทาง จักรยานยนต์รับจ้าง รถแท็กซี่ และรถตู้ นั่งรอผู้โดยสารและลูกค้า รวมถึงยังมีการนั่งพักผ่อนในสวนสาธารณะ

3) เวลาการใช้งาน (รูปที่ 4.41 และ 4.42)

- ช่วงเวลาที่มีการใช้งานมากที่สุดคือ ช่วงเวลาเย็น (18.00-21.00) ทั้งวันธรรมดาและวันหยุด
- โดยมีพฤติกรรมการใช้งานในรูปแบบเคลื่อนไหวและอยู่กับที่ในปริมาณเท่ากัน

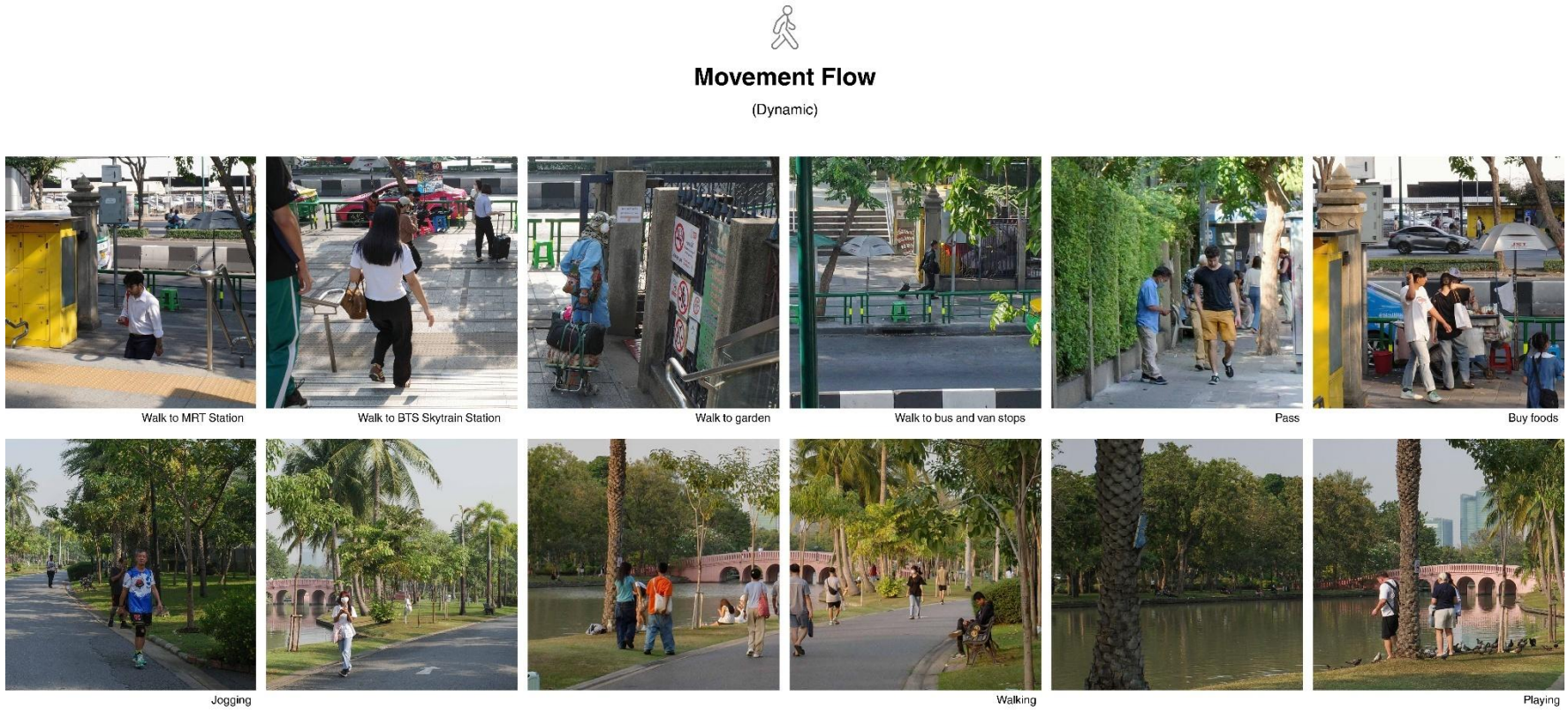
4) เส้นทางสัญจร (รูปที่ 4.43)

- เส้นทางเดินหลักคือ เส้นทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีรถไฟฟ้า BTS และป้ายรถประจำทาง
- บริเวณที่ใช้หยุดรอคือป้ายรถประจำทาง จุดรอขึ้นรถตู้ หน้าพื้นที่ว่างและริมทางเท้า

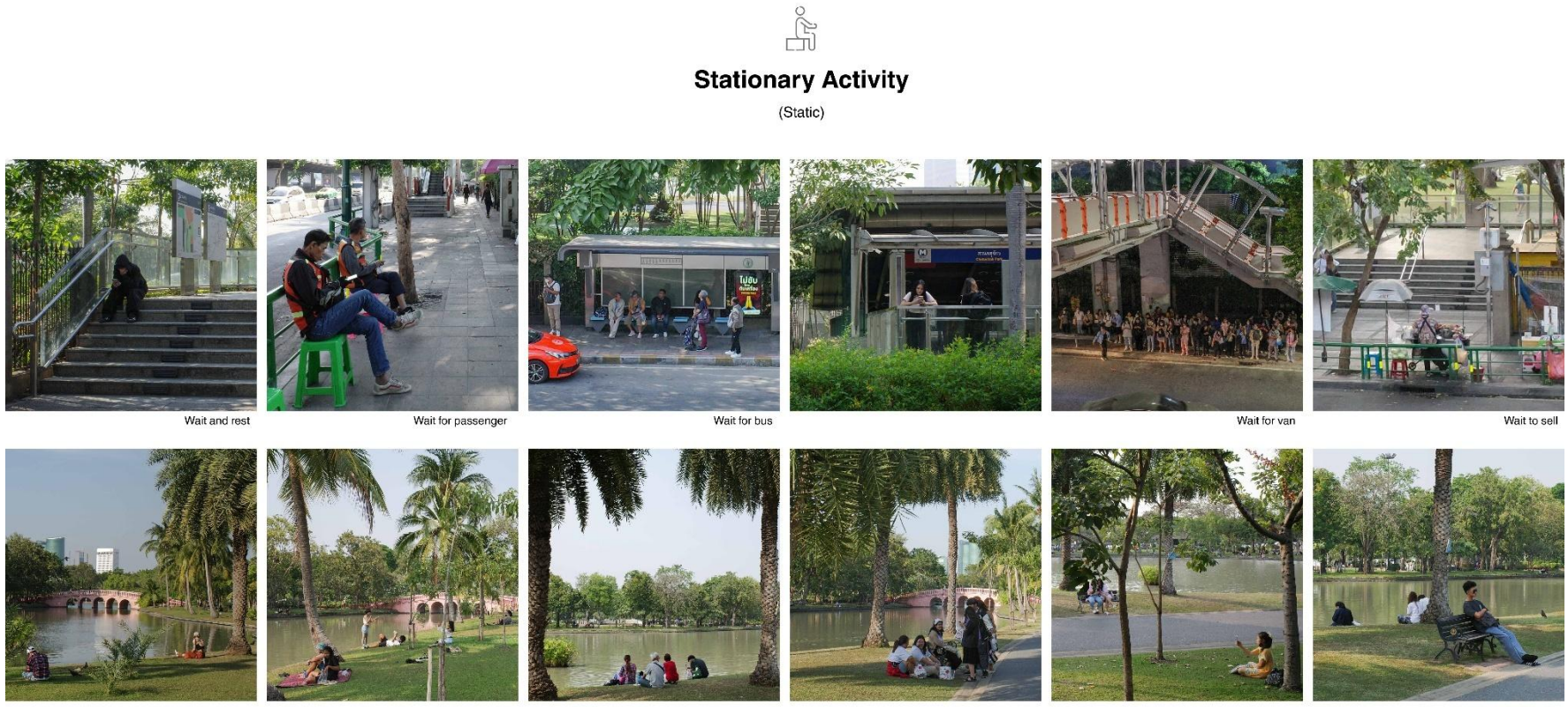
5) ความหนาแน่น (รูปที่ 4.44)

- บริเวณที่มีความหนาแน่นมากที่สุดคือ ป้ายรถประจำทางและจุดรอขึ้นรถตู้โดยเฉพาะช่วงเวลาเย็น

มหาวิทยาลัยศิลปากร



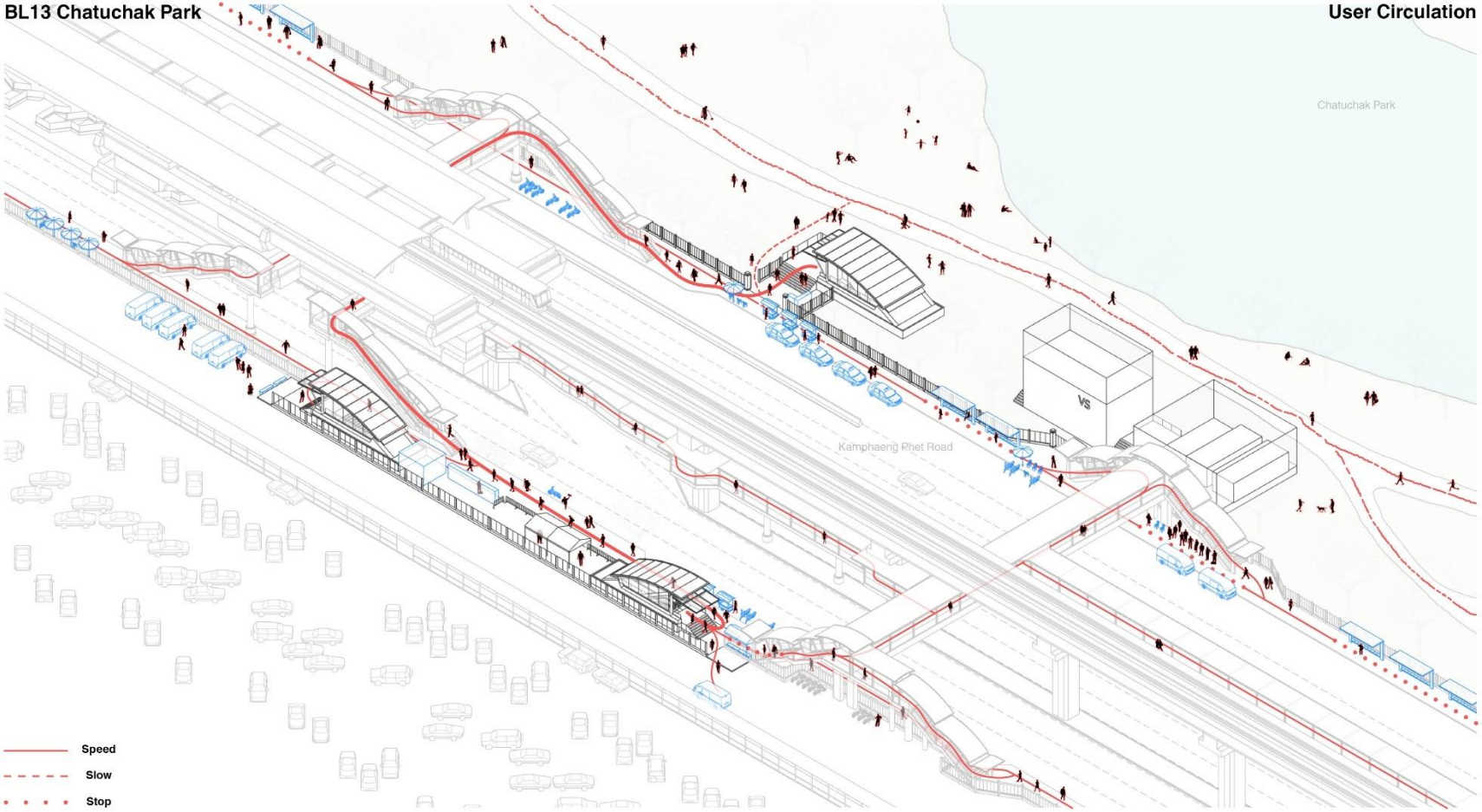
รูปที่ 4.39 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



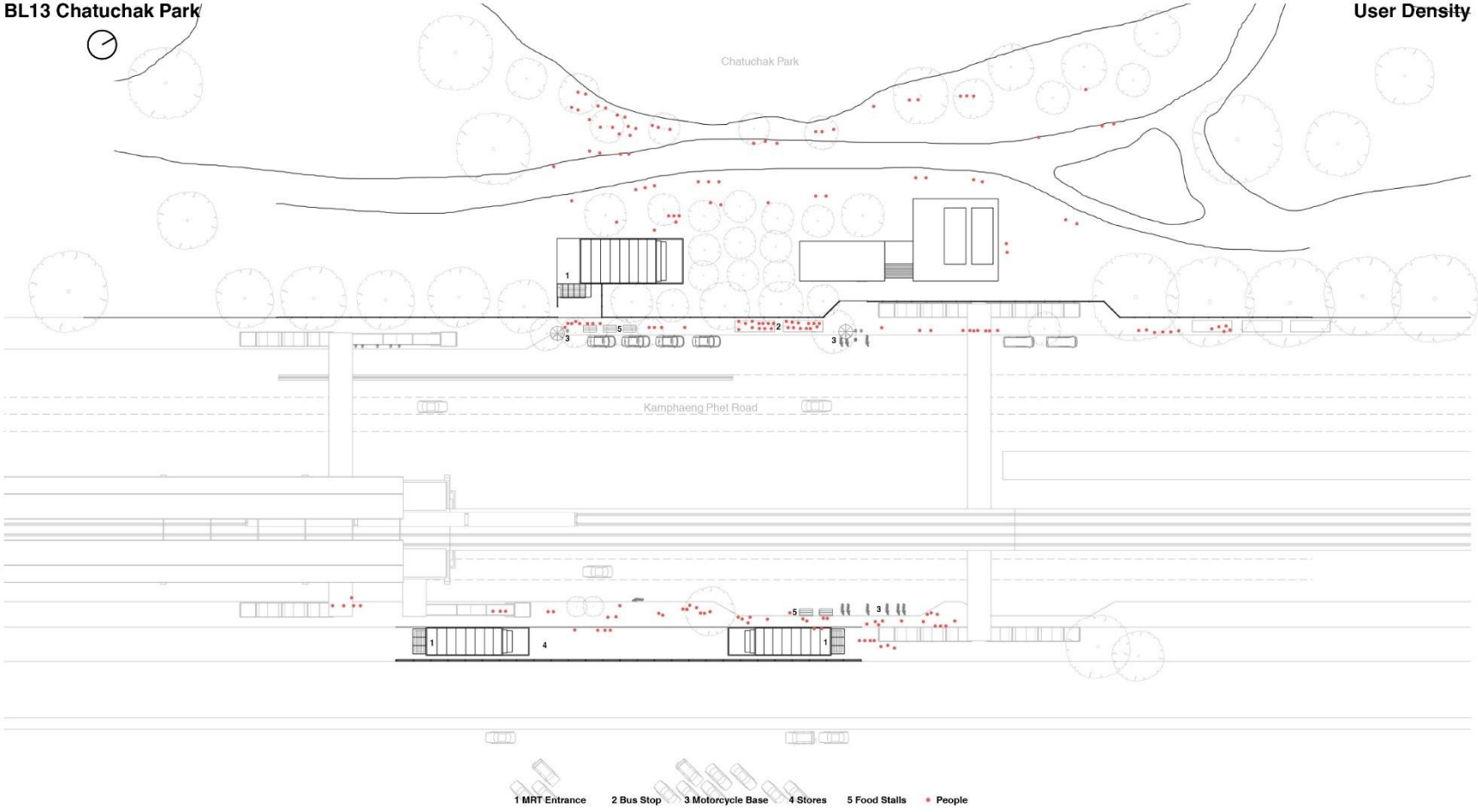
รูปที่ 4.40 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.41 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 (ริมถนน) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.42 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 (ภายในสวนสาธารณะ) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.43 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.44 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2 และทางออก 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

ทางออก 3

1) ประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งาน (รูปที่ 4.45)

- ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยทำงาน และนักท่องเที่ยวเป็นลำดับรองลงมา
- ผู้ประกอบอาชีพในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ค้ารถเข็น แผงลอย ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ และผู้ขับขี่รถตู้

รูปที่ 4.45 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก3

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

2) พฤติกรรมการใช้งาน (รูปที่ 4.46)

- กิจกรรมเคลื่อนไหว ประกอบด้วย เดินผ่าน เดินเข้าออกสถานีทั้งรถไฟฟ้า MRT และ BTS ซื้อ-ขายของ
- กิจกรรมอยู่กับที่ ประกอบด้วย นั่งพักบริเวณทางเข้าออกสถานี ยืนหรือนั่งรอรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถแท็กซี่ และรถตู้ นั่งรอผู้โดยสารและลูกค้า

3) เวลาการใช้งาน (รูปที่ 4.47)

- ช่วงเวลาที่มีการใช้งานมีค่าเฉลี่ยใกล้เคียงกันในช่วงเวลาเช้า (6.00-12.00) กลางวัน (12.00-18.00) และเย็น (18.00-21.00) ทั้งวันธรรมดาและวันหยุด
- โดยมีพฤติกรรมการใช้งานในรูปแบบเคลื่อนไหวมากกว่าอยู่กับที่อย่างเห็นได้ชัด

4) เส้นทางสัญจร (รูปที่ 4.43)

- เส้นทางเดินหลักคือ เส้นทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีรถไฟฟ้า BTS
- บริเวณที่ใช้หยุดรอคือจุดรอขึ้นรถตู้ หน้าพื้นที่ว่าง และริมทางเท้า

5) ความหนาแน่น (รูปที่ 4.44)

- มีความหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งเด่วนทั้งเช้าและเย็น

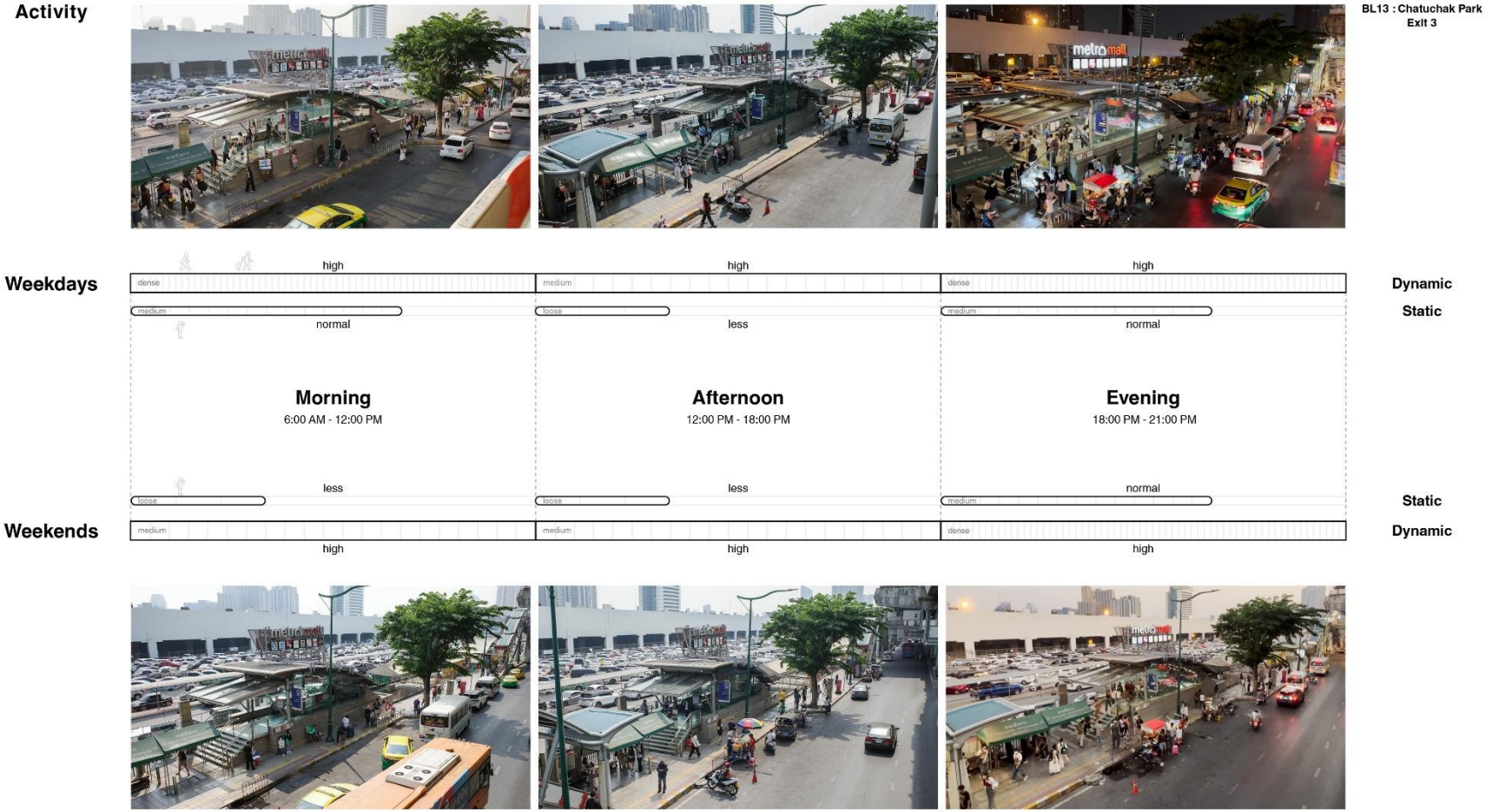
Movement Flow

(Dynamic)

Stationary Activity

(Static)

รูปที่ 4.46 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.47 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.3.3. BL22 สถานีสุขุมวิท (ย่านธุรกิจ)

4.3.3.1. ลักษณะทางกายภาพ (Site Analysis)

1) สภาพทั่วไปของพื้นที่ (รูปที่ 4.48 และรูปที่ 4.49)

- อยู่ในเขตวัฒนา ตั้งอยู่ริมถนนอโศกมนตรี
- พื้นที่มีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีขนาดพื้นที่ 166 ตารางเมตร สามารถเข้าถึงสถานีได้จากทางเท้าฝั่งริมถนน จากภายในลานจอดรถ และถนนภายในพื้นที่ของรฟม.
- พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นพื้นดาดแข็ง ปูกระเบื้องคอนกรีต มีรั้วชั่วคราวกั้นไว้บางส่วน
- พื้นที่โดยรอบเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญคือ ห้างสรรพสินค้า Terminal 21, อาคารอินเตอร์เชนจ์ 21, คอนโด Ashton Asoke, พิพิธภัณฑ์เรือนคำเที่ยง, คอนโด Celes Asoke, โรงแรม Hilton Bangkok Grande Asoke

2) โครงข่ายสัญจร

- เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ทั้ง รถไฟฟ้า BTS สถานีอโศก รถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3) ลักษณะการใช้งานพื้นที่ (รูปที่ 4.50)

- บริเวณหน้าสถานีเป็นจุดยืนรอรถ
- ภายในพื้นที่ของรฟม. มีบางส่วนเป็นที่ตั้งของจุดบริการตู้ล็อคเกอร์ จุดจอดจักรยาน ที่จอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์
- บริเวณทางเท้าเยื้องจากสถานีเป็นจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้าง

4) ศักยภาพ

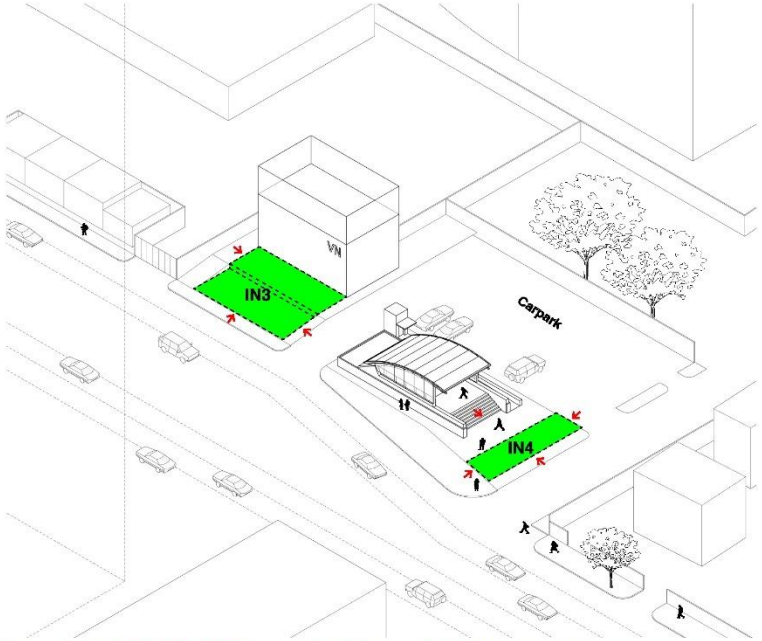
- เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางจากรถยนต์เป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
- มีกลุ่มผู้ใช้งานหลากหลายและมีปริมาณมาก

- เป็นพื้นที่ตัวแทนแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในย่านศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร (CBD) ที่มีความหนาแน่นสูง และมีวิถีชีวิตแบบเร่งรีบ

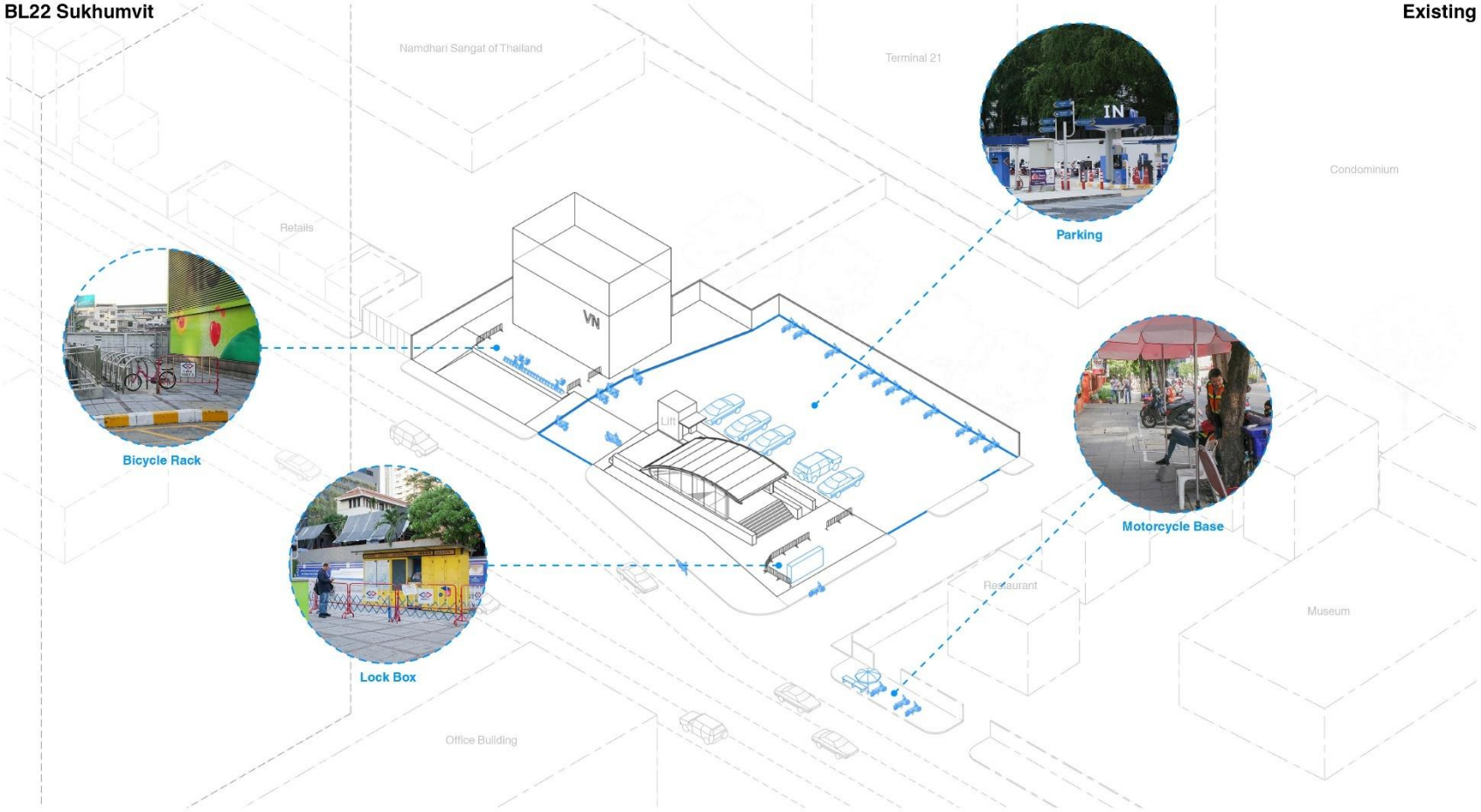
5) ปัญหา

- ไม่มีพื้นที่พักคอย จุดนั่งพัก และจุดรอขึ้นรถที่สามารถกันแดดและกันฝนได้
- จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างกีดขวางทางเท้า

รูปที่ 4.48 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.49 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.50 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.3.3.2. ลักษณะพฤติกรรมการใช้งาน (User Analysis)

1) ประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งาน (รูปที่ 4.51)

- ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นกลุ่มทำงานในย่านสุขุมวิท มีทั้งวัยทำงานและผู้สูงอายุ
- ผู้ประกอบอาชีพในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

รูปที่ 4.51 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

2) พฤติกรรมการใช้งาน (รูปที่ 4.52)

- กิจกรรมเคลื่อนไหว ประกอบด้วย เดินผ่าน เดินเข้าออกสถานี
- กิจกรรมอยู่กับที่ ประกอบด้วย นั่งพักบริเวณทางเข้าออกสถานี ยืนรอรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถแท็กซี่ นั่งรอผู้โดยสาร

3) เวลาการใช้งาน (รูปที่ 4.53)

- ช่วงเวลาที่มีการใช้งานมากที่สุดคือช่วงเวลาเช้า (6.00-12.00) และเวลาเย็น (18.00-21.00) ในวันธรรมดา
- โดยมีพฤติกรรมการใช้งานในรูปแบบเคลื่อนไหวเป็นส่วนใหญ่

4) เส้นทางสัญจร (รูปที่ 4.54)

- เส้นทางเดินหลักคือ เส้นทางเข้าออกสถานีไปยังทางเท้า
- บริเวณที่ใช้หยุดรอคือหน้าสถานี และริมทางเท้า

5) ความหนาแน่น (รูปที่ 4.55)

- มีความหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งเด่วนทั้งเช้าและเย็นของวันธรรมดา

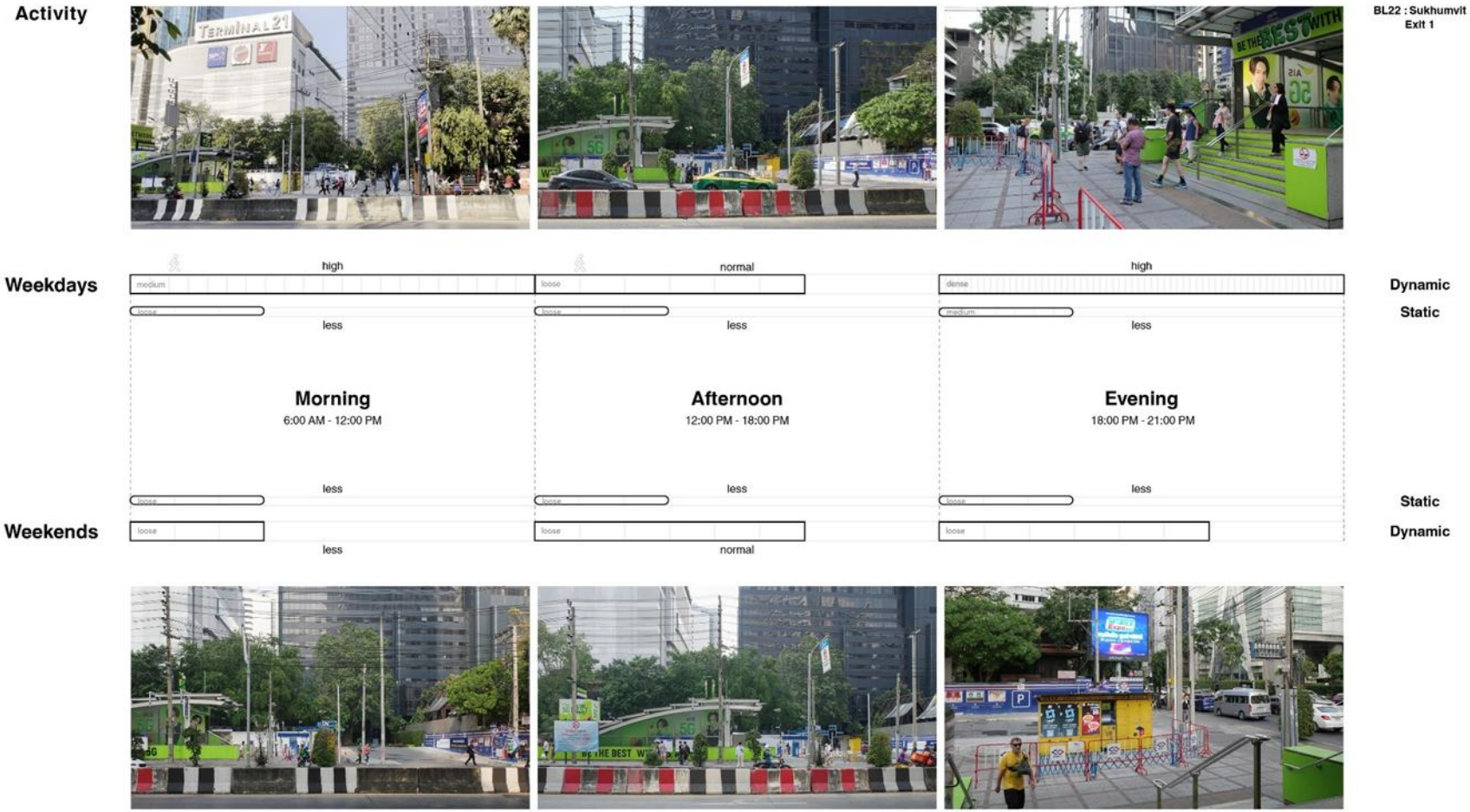
Movement Flow

(Dynamic)

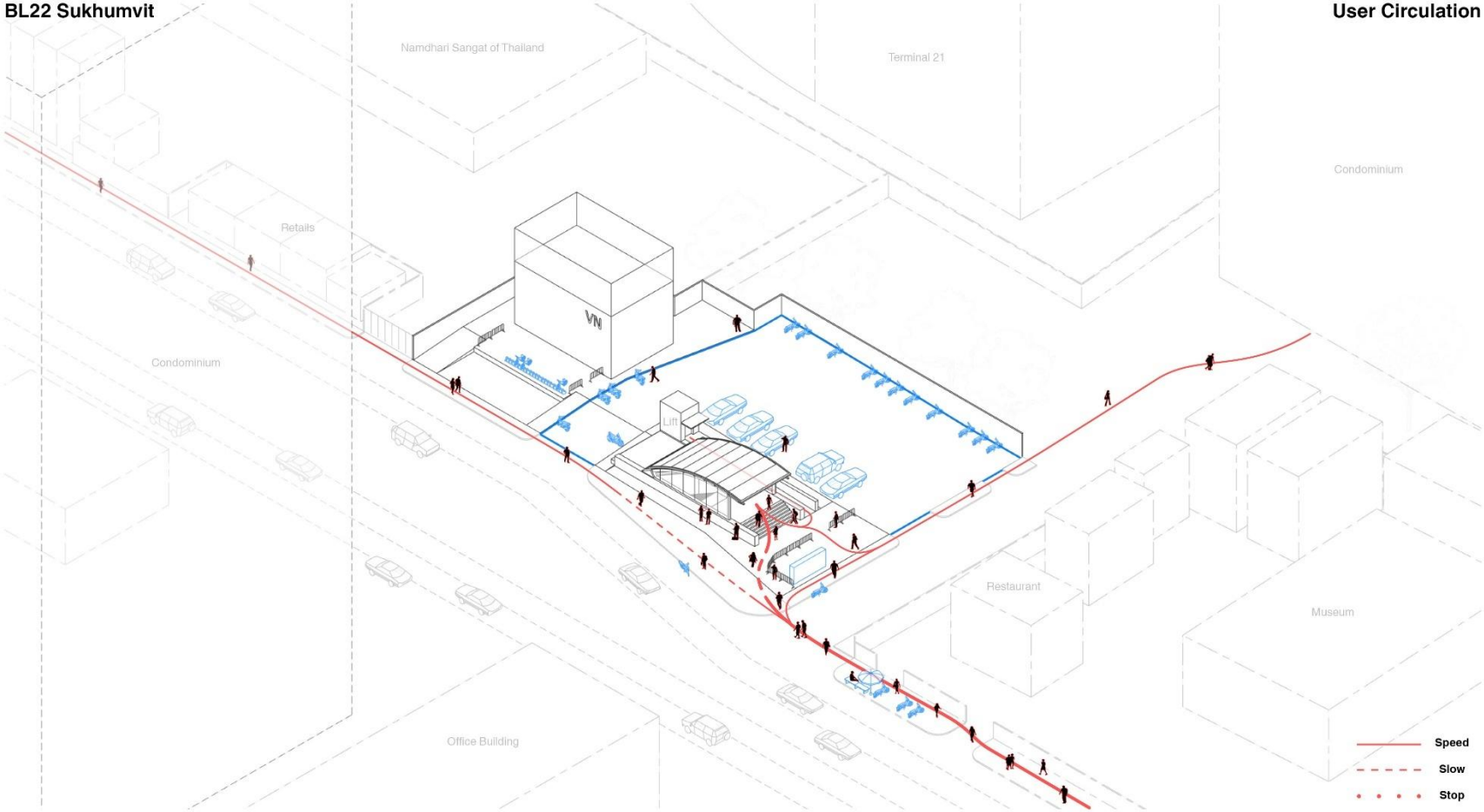
Stationary Activity

(Static)

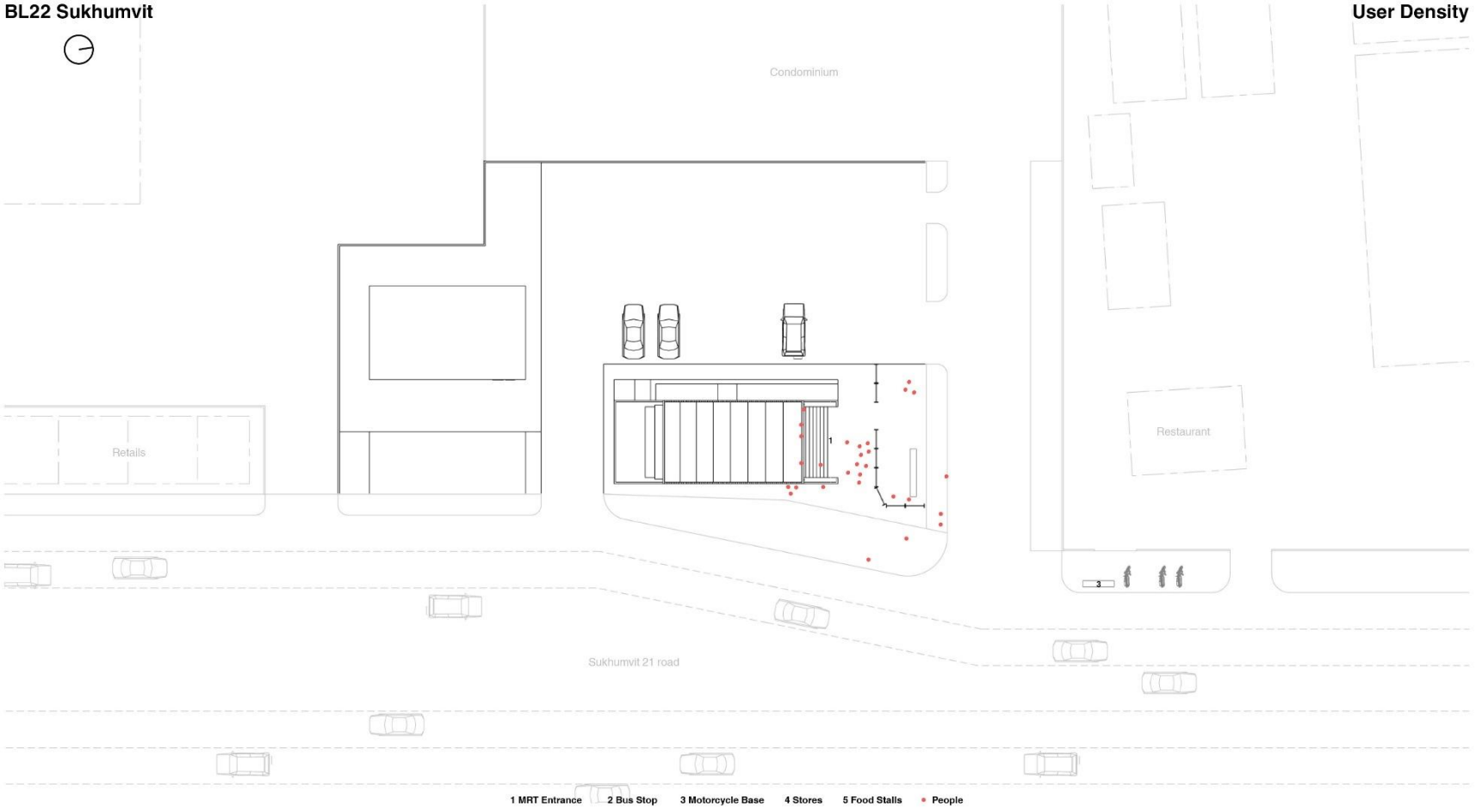
รูปที่ 4.52 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.53 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.54 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.55 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.3.4. BL29 สถานีวัดมังกร (ย่านเมืองเก่า)

4.3.4.1. ลักษณะทางกายภาพ (Site Analysis)

1) สภาพทั่วไปของพื้นที่ (รูปที่ 4.56 และรูปที่ 4.57)

- อยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ ตั้งอยู่ริมถนนเจริญกรุงและถนนแปลงนาม
- พื้นที่มีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า แนวยาว มีขนาดพื้นที่ 797 ตารางเมตร สามารถเข้าถึงสถานีได้จากทางเท้าฝั่งริมถนน
- พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นพื้นดาดแข็ง ปูกระเบื้องคอนกรีต มีต้นไม้วางเป็นแนวขนานกับถนน
- พื้นที่โดยรอบเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญคือ เยาวราช

2) โครงข่ายสัญจร

- สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ทั้งรถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3) ลักษณะการใช้งานพื้นที่ (รูปที่ 4.58)

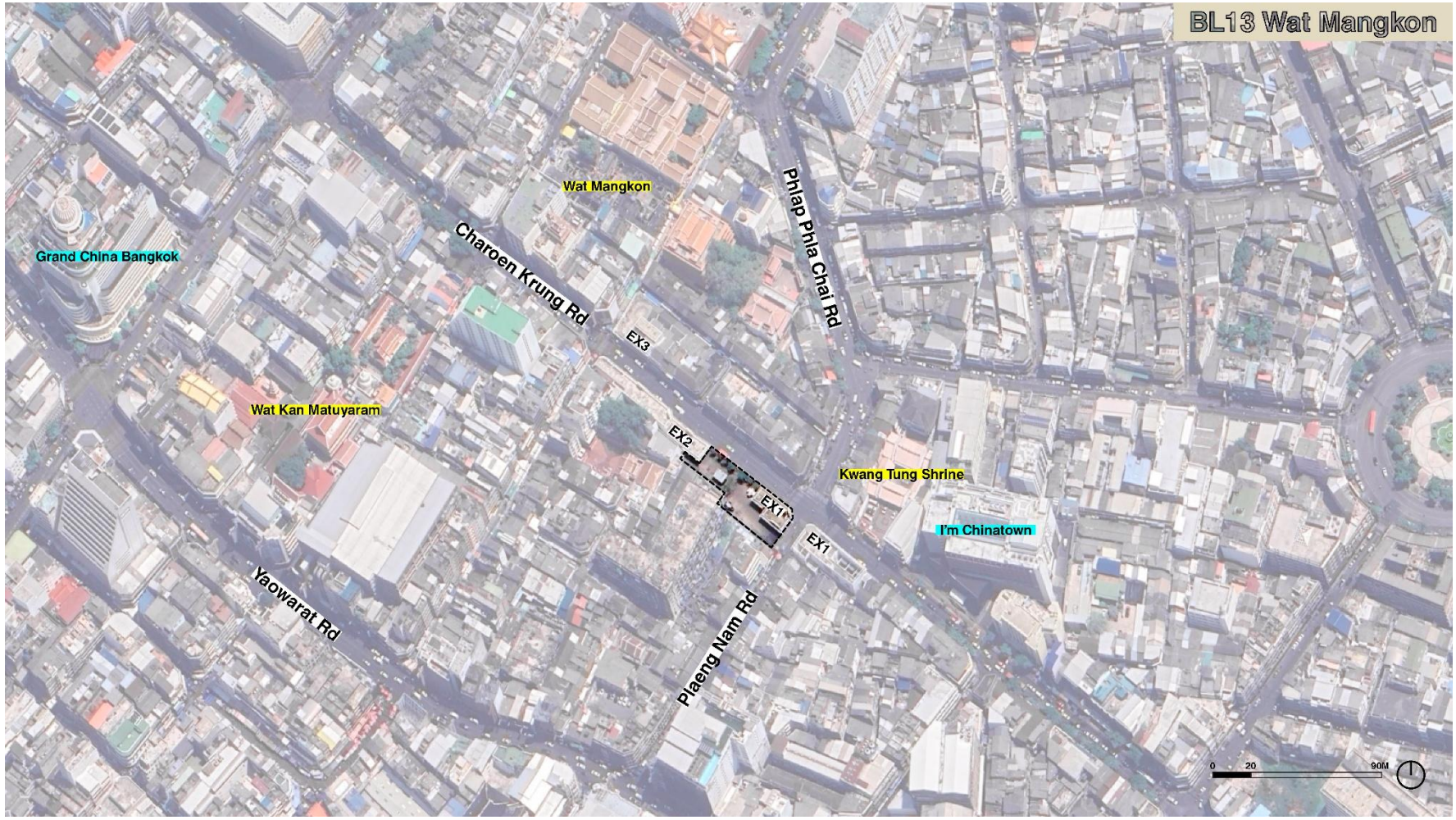
- หน้าสถานีมีจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้ารถเข็น และการแสดงดนตรี
- บริเวณรอบสถานีเป็นจุดยืนรอ นั่งพักคอย
- ภายในพื้นที่ของรฟม. มีบางส่วนเป็นที่ตั้งของร้านค้าขนาดเล็กจำนวน 2 ร้าน และจุดจอดจักรยาน

4) ศักยภาพ

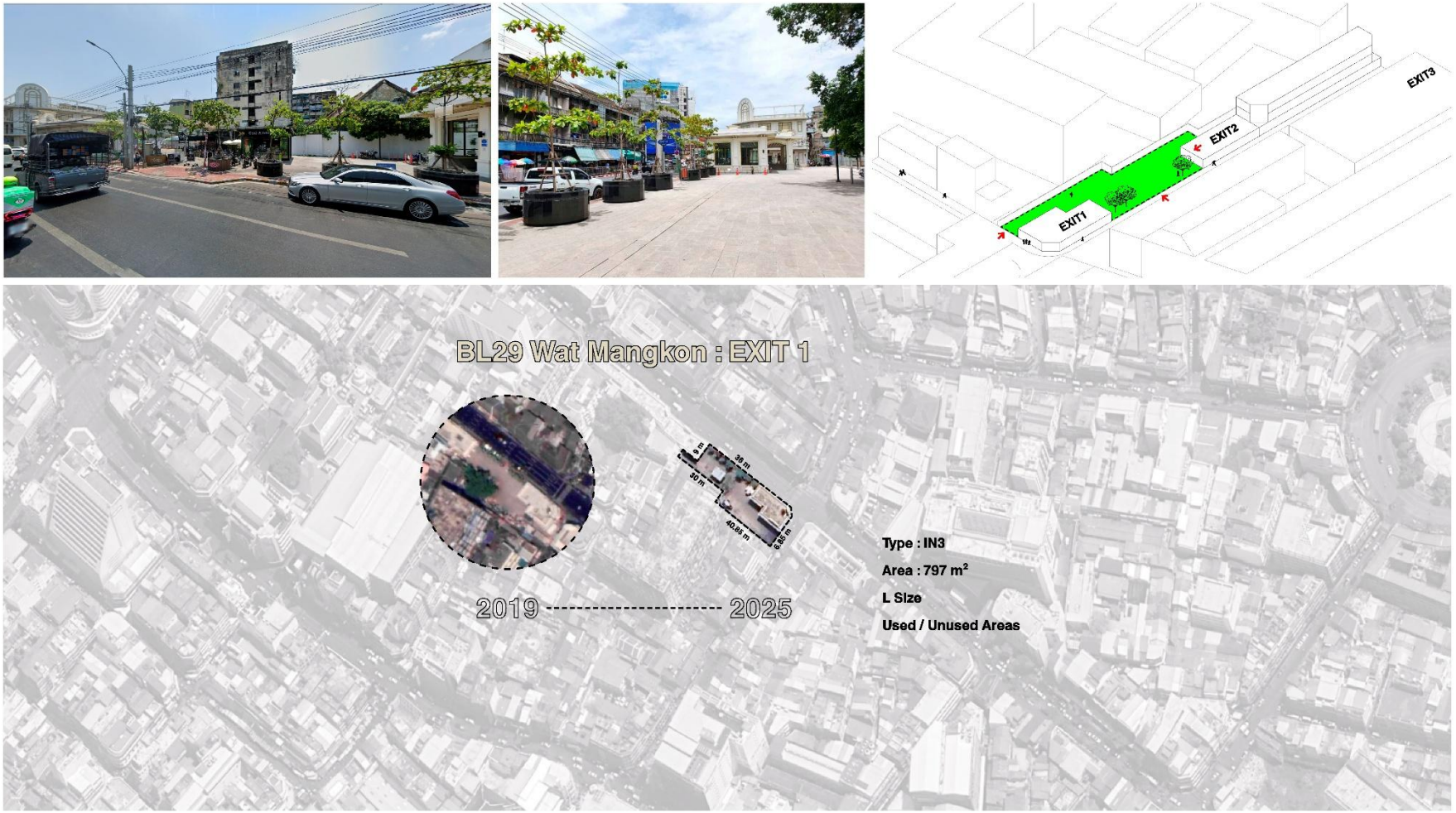
- อยู่ในย่านที่มีวัฒนธรรมเก่าแก่ มีเอกลักษณ์ และใกล้เยาวราชซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับประเทศ จึงเป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มในการสร้างพื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพได้
- มีกลุ่มผู้ใช้งานหลากหลายและมีปริมาณมากทั้งคนภายในประเทศและนักท่องเที่ยว หากมีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจะเกิดประโยชน์กับคนหมู่มาก

5) ปัญหา

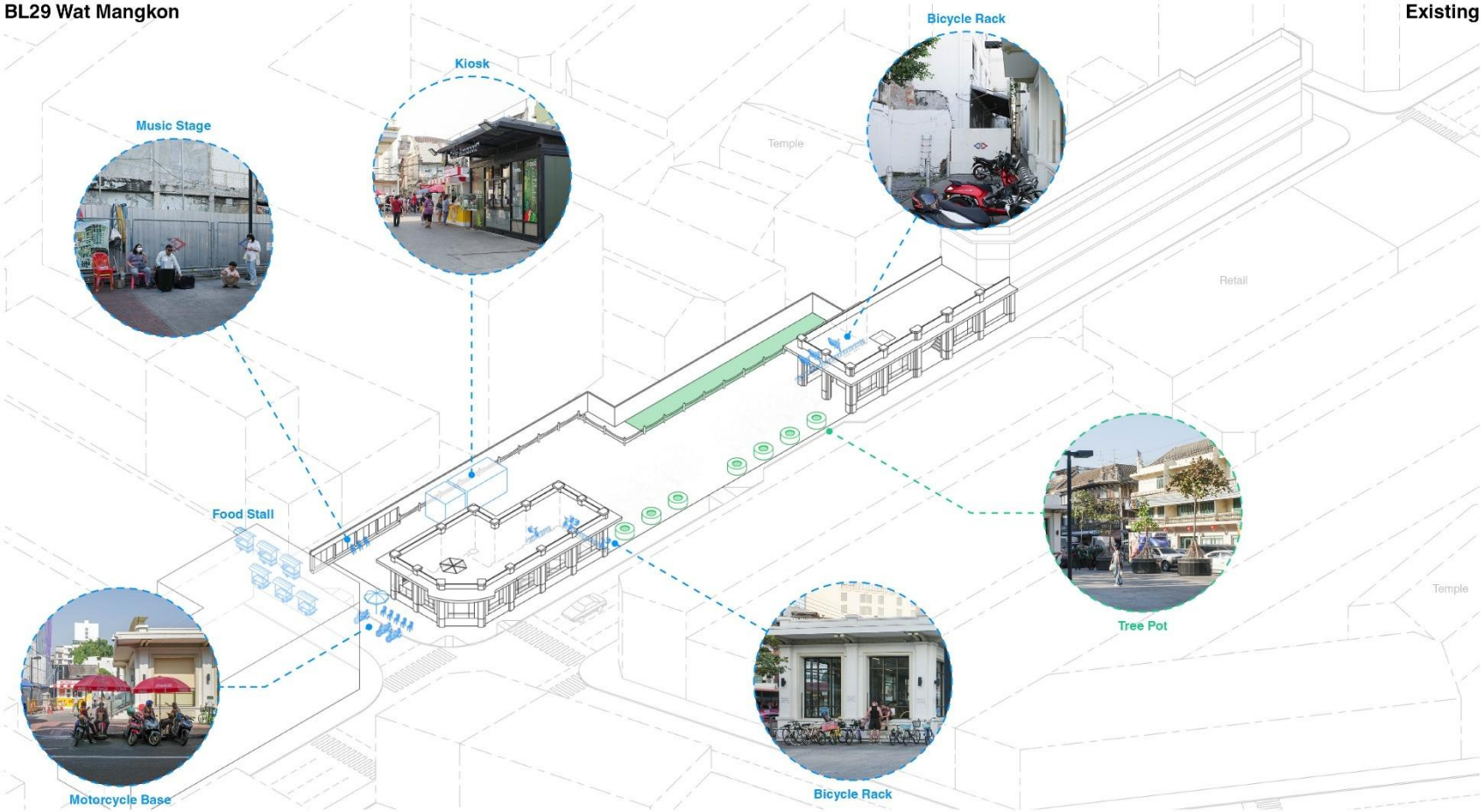
- ไม่มีพื้นที่พักคอย และจุดนั่งพัก ที่สามารถกันแดดและกันฝนได้
- ไม่มีร่วมเงา และร้อนโดยเฉพาะตอนกลางวันที่มีแดดจัด
- จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างกีดขวางทางเท้า



รูปที่ 4.56 แผนผังแสดงตำแหน่ง BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.57 ภาพแสดงสภาพทั่วไปของ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.58 ภาพแสดงลักษณะการใช้งานพื้นที่ในบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.3.4.2. ลักษณะพฤติกรรมการใช้งาน (User Analysis)

1) ประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งาน (รูปที่ 4.59)

- ผู้ใช้งานกลุ่มใหญ่คือนักท่องเที่ยว และมีผู้อยู่อาศัยในย่านนี้เป็นลำดับรองลงมา ซึ่งมีทั้งวัยผู้สูงอายุ วัยผู้ใหญ่ วัยรุ่นและเด็ก
- ผู้ประกอบอาชีพในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ค้าร้านขนาดเล็ก ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และผู้ที่หารายได้จากกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะ

รูปที่ 4.59 ภาพแสดงประเภทและช่วงอายุของผู้ใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

2) พฤติกรรมการใช้งาน (รูปที่ 4.60)

- กิจกรรมเคลื่อนไหว ประกอบด้วย เดินผ่าน เดินเข้าออกสถานี ซื้อ-ขายของ
- กิจกรรมอยู่กับที่ ประกอบด้วย นั่งพักรอบนแร็คจักรยานหรือยืนรอบริเวณทางเข้าออกสถานีและลานกลางแจ้ง ยืนรับประทานอาหาร นั่งรอผู้โดยสารและลูกค้า แสดงดนตรี

3) เวลาการใช้งาน (รูปที่ 4.61)

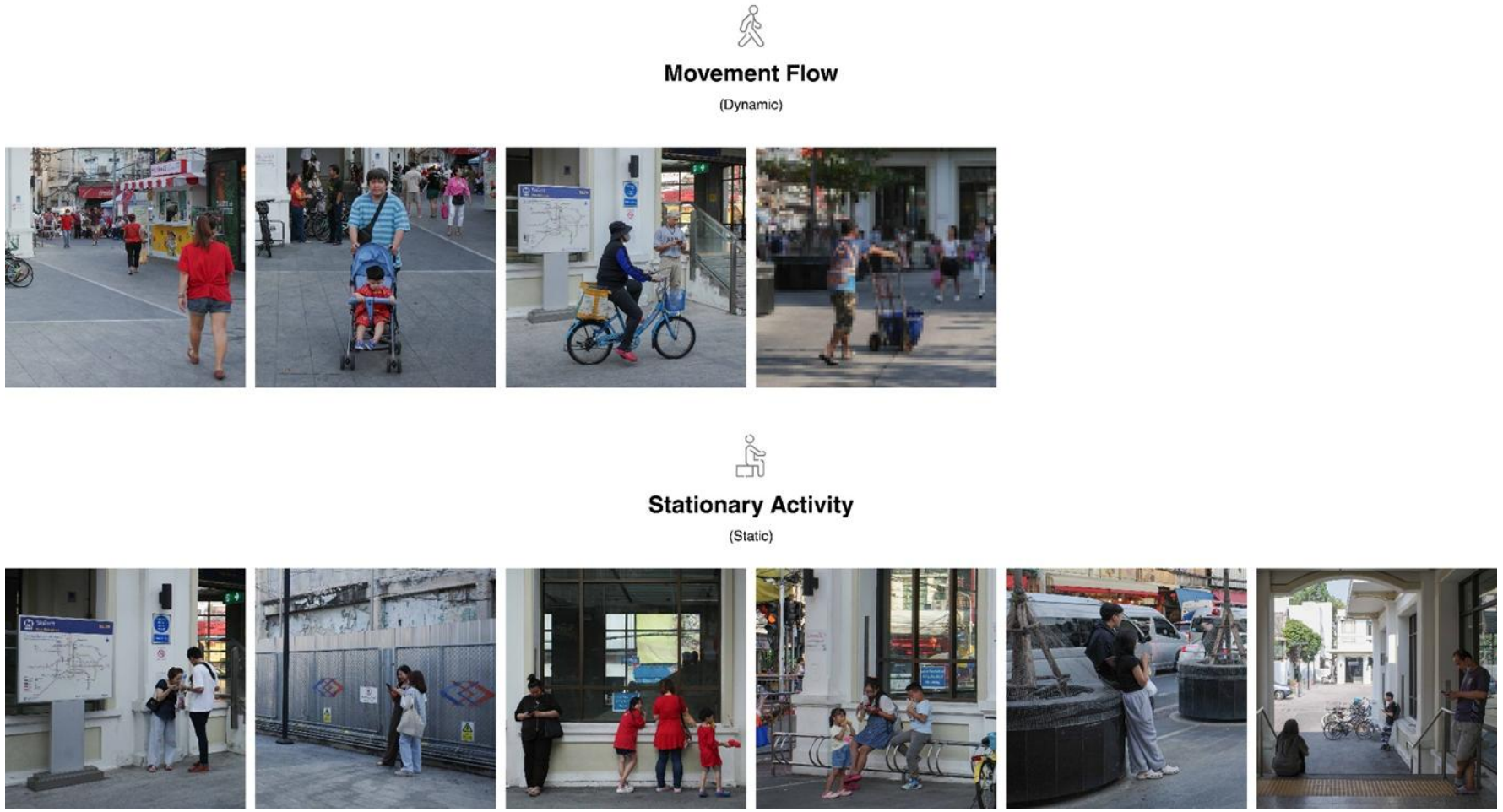
- ช่วงเวลาที่มีการใช้งานมากที่สุดคือช่วงเวลาเย็น (18.00-21.00) ทั้งวันธรรมดาและวันหยุด
- โดยมีพฤติกรรมการใช้งานในรูปแบบเคลื่อนไหวและอยู่กับที่ในปริมาณเท่ากัน

4) เส้นทางสัญจร (รูปที่ 4.62)

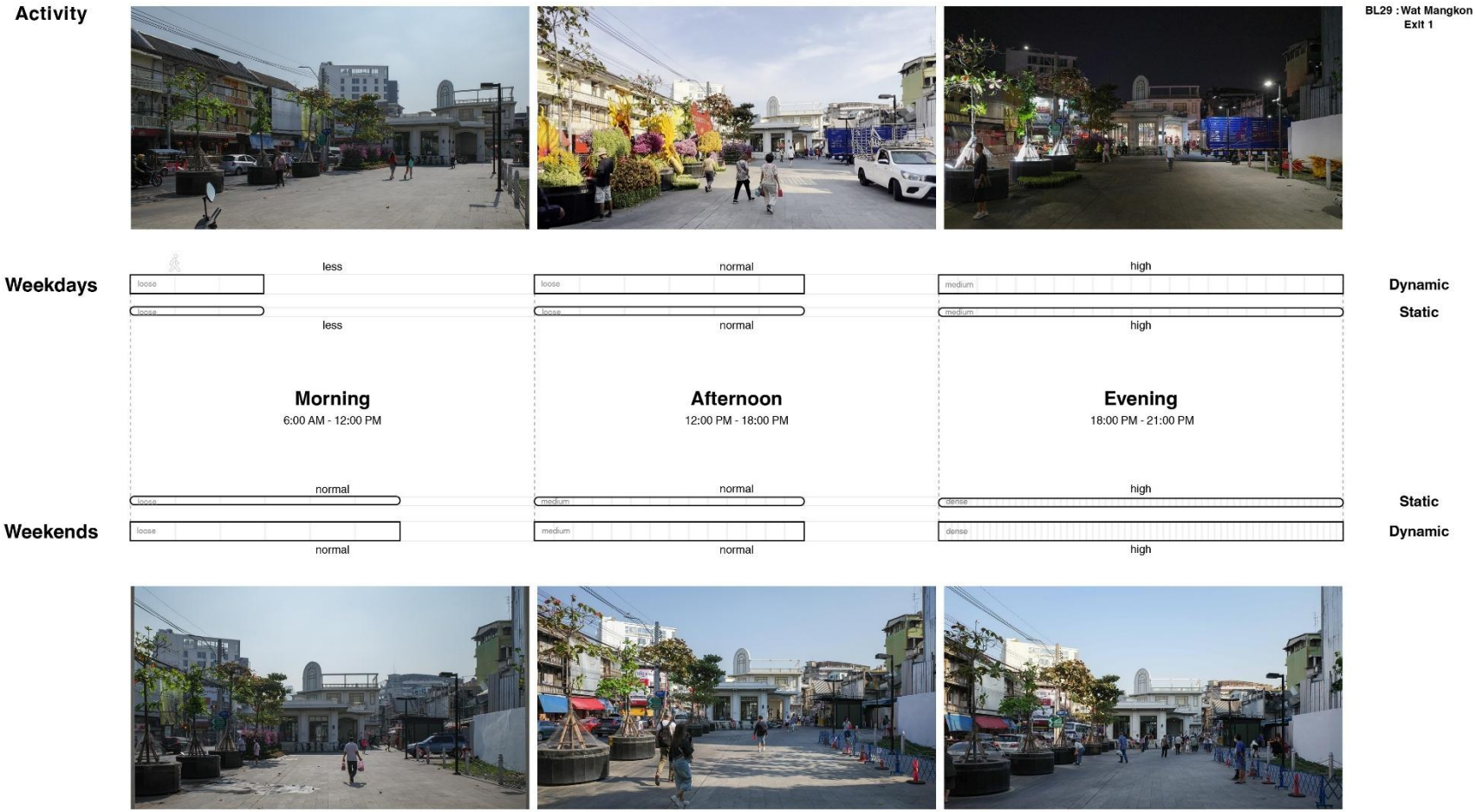
- เส้นทางเดินหลักคือ เส้นทางเข้าออกสถานีไปยังถนนแปลงนามเพื่อไปสู่ถนนเยาวราช
- บริเวณที่ใช้หยุดรอคือรอบสถานีและลานกลางแจ้ง

5) ความหนาแน่น (รูปที่ 4.63)

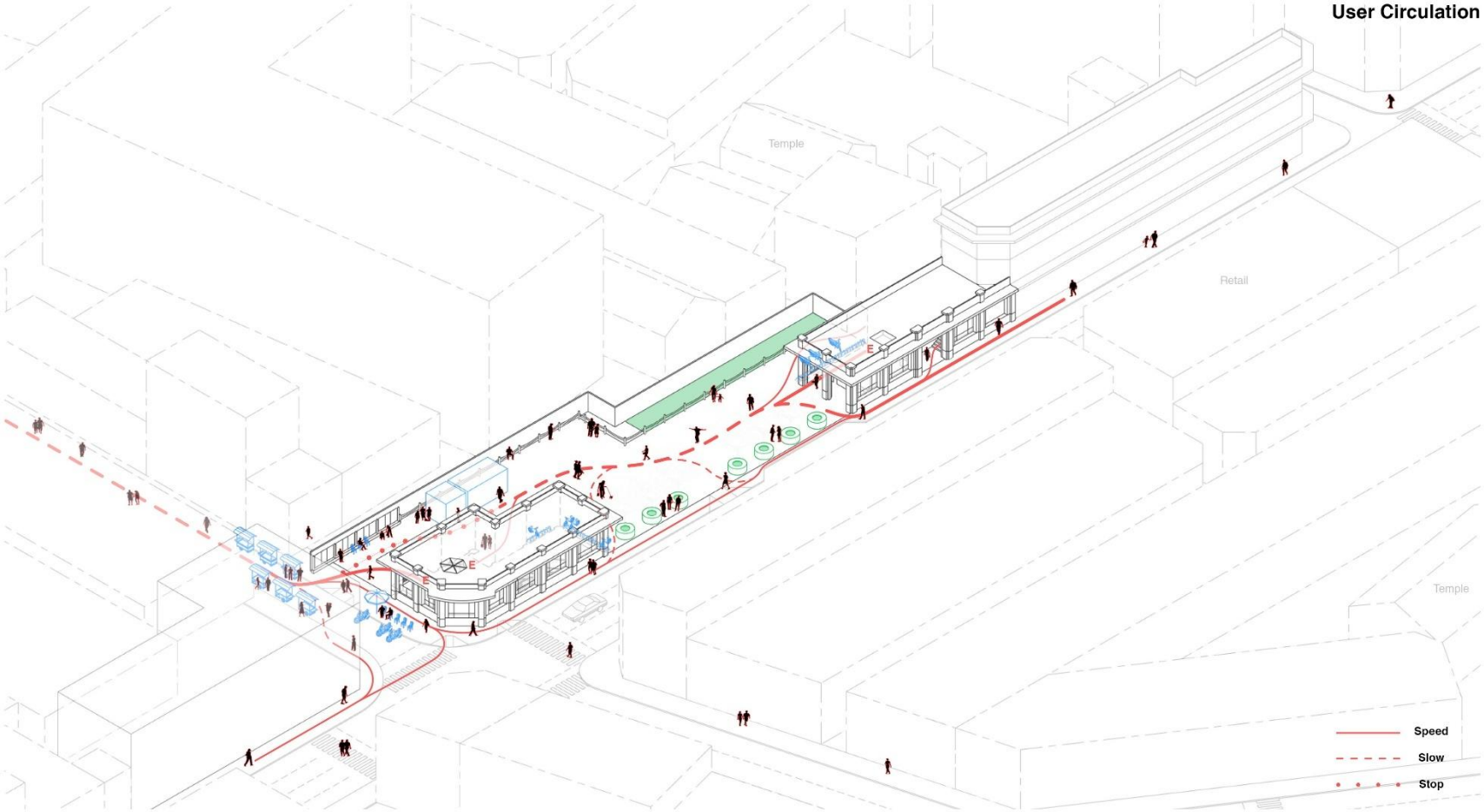
- บริเวณที่มีความหนาแน่นมากที่สุดคือ รอบสถานี



รูปที่ 4.60 ภาพแสดงพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



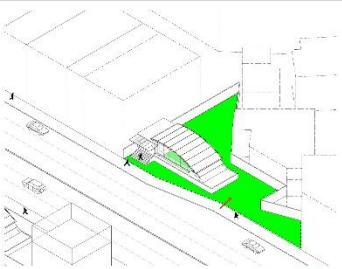
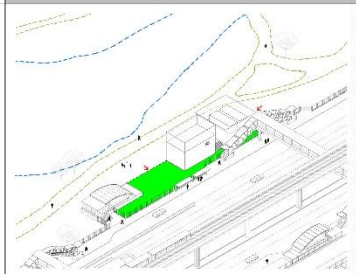
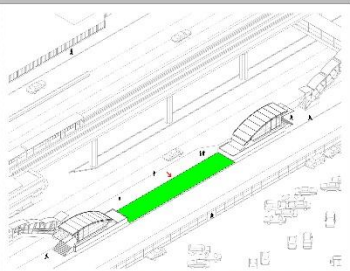
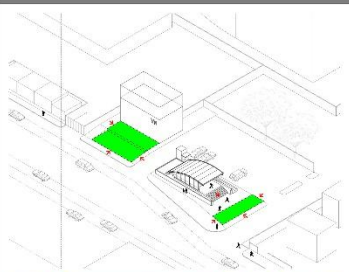
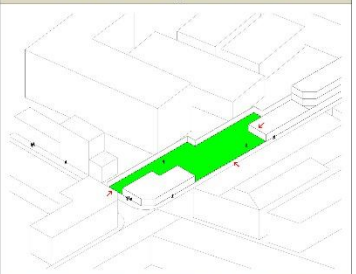
รูปที่ 4.61 ภาพแสดงเวลาการใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



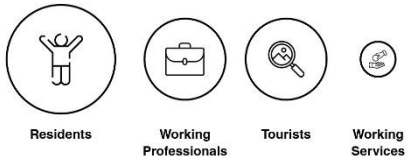
รูปที่ 4.62 ภาพแสดงเส้นทางสัญจรบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.63 ภาพแสดงความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

ตารางที่ 4.10 ตารางสรุปลักษณะทางกายภาพของ 4 สถานี

BL15 Lat Phrao Exit 3	BL13 Chatuchak Park Exit 2	BL13 Chatuchak Park Exit 3	BL22 Sukhumvit Exit 1	BL29 Wat Mangkon Exit 1&2
				

ตารางที่ 4.11 ตารางสรุปพฤติกรรมการใช้งานของ 4 สถานี

Station	User	Age	Activity Level	Activity
BL15 Lat Phrao Exit 3				Wait for bus, motorcycle and car Wait inside / near MRT Entrance Wait around the site area
Exit 2 **BL13** Chatuchak Park				Wait for bus, motorcycle car and van Wait inside / near MRT Entrance Wait around the site area Rest
Exit 3				Wait for bus, motorcycle car and van Wait inside / near MRT Entrance Wait around the site area
BL22 Sukhumvit Exit 1				Wait for motorcycle and car Wait inside / near MRT Entrance Wait around the site area
BL29 Wat Mangkon Exit 1 & 2				Wait for motorcycle and car Wait inside / near MRT Entrance Wait around the site area Rest and Play

4.4. การนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตัวอย่างเพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะ

4.4.1. แนวความคิดในการออกแบบ (Conceptual Design)

1) ใช้ประโยชน์จากลักษณะทางกายภาพเดิม (Existing condition) เปลี่ยนข้อจำกัดให้เป็นจุดเด่นของพื้นที่ ช่วยสร้างเอกลักษณ์และเพิ่มศักยภาพในการใช้งานมากยิ่งขึ้น

2) การออกแบบที่เน้นความเรียบง่าย ยืดหยุ่น และผสมผสานการใช้งาน (Simplicity-Flexibility-Mix of use) โดยใช้แนวคิดการการติดตั้งแบบโมดูลาร์ (Modular Installation) ทั้งในงานสถาปัตยกรรมและเฟอร์นิเจอร์ ซึ่งทำให้สามารถเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานได้อย่างสะดวก ทั้งยังมีการผสมผสานการใช้งานในองค์ประกอบเดียวกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่ รองรับกิจกรรมที่หลากหลาย และตอบสนองต่อสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม

3) การเลือกใช้วัสดุที่เป็นมิตร (Friendly material) โดยเฉพาะในพื้นที่ขนาดเล็กที่อยู่ใกล้ชิดกับมนุษย์ วัสดุที่ใช้มีคุณสมบัติโปร่งเบา ไม่ทึบตัน ระบายอากาศได้ดี หรือมีพื้นผิวที่ปลอดภัยและทนทานต่อการใช้งาน เช่น ไม้ กระจกโปร่งแสง ตะแกรงไฟเบอร์กลาส (FRP) หรือวัสดุสังเคราะห์จากพลาสติกชนิดต่างๆ เป็นต้น

4) สร้างสภาวะน่าสบาย (Comfort) ออกแบบพื้นที่ให้สามารถเปิดรับแสงธรรมชาติและการระบายอากาศอย่างเหมาะสม ช่วยสร้างบรรยากาศที่ปลอดโปร่งและน่าใช้งาน รวมถึงการสร้างพื้นที่ที่มีร่มเงาสำหรับพักคอยหรือพักผ่อนในระยะเวลาสั้น

5) การรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย (Variety of activities) ช่วยสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาใช้งานเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ใช้งานสามารถปรับเปลี่ยนพื้นที่ตามความต้องการ และยังเป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะขนาดเล็กในเมืองได้อย่างคุ้มค่า สามารถรองรับการใช้งานระหว่างการเดินทางในชีวิตประจำวัน

4.4.2. แนวความคิดเรื่องรูปแบบการใช้งาน (Program)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางสรุปลักษณะทางกายภาพ (ตารางที่ 4.10) และตารางสรุปพฤติกรรมการใช้งาน (ตารางที่ 4.11) ของทั้งพื้นที่ทั้ง 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สามารถกำหนดแนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ใช้สอยในบริเวณรอบสถานีให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งานในบริบทเมืองได้ 4 รูปแบบหลัก ดังนี้

1) พื้นที่สำหรับพักคอยและพักผ่อนทั้งสำหรับช่วงเวลาที่สั้นและช่วงเวลาที่ยาว ที่สามารถใช้กันแดดและกันฝนได้ (Commuting Unit)

พื้นที่ใช้สอยประเภทนี้มีความสำคัญต่อการเชื่อมต่อการเดินทางในแต่ละช่วง โดยพบว่าทั้ง 4 สถานี ขาดแคลนพื้นที่สำหรับพักคอย ไม่ว่าจะเป็นการรอรถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือยานพาหนะอื่น ๆ สำหรับต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้งานในช่วงเวลาสั้น อย่างไรก็ตาม ยังมีความต้องการพื้นที่สำหรับพักระหว่างทางในช่วงเวลาที่ยาวขึ้น เช่น การพักเหนื่อย การรับประทานอาหาร หรือการใช้เป็นจุดนัดพบ การจัดสรรพื้นที่ในลักษณะนี้ควรให้ความสำคัญกับการมีร่มเงา และองค์ประกอบที่สามารถป้องกันแดดหรือฝนได้ เพื่อสร้างความสะดวกสบายในการใช้งาน

2) พื้นที่สีเขียวเพื่อปรับปรุงคุณภาพสภาพแวดล้อม (O_2 Unit)

บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่มักเป็นพื้นที่ดาดแข็ง ซึ่งมีคุณสมบัติสะท้อนและสะสมความร้อน ส่งผลให้เกิดอุณหภูมิสูงในบริเวณโดยรอบ (ยกเว้นในบางพื้นที่ เช่น ทางออกที่ 2 ของสถานีสวนจตุจักร ซึ่งมีพื้นที่สีเขียวอยู่ภายในสวนสาธารณะ) การออกแบบจึงควรมุ่งเน้นการเพิ่มองค์ประกอบสีเขียว เช่น การปลูกต้นไม้และพุ่มไม้ เพื่อช่วยเพิ่มออกซิเจน ลดความร้อนสะสม และสร้างสภาวะแวดล้อมที่ร่มรื่นและน่าใช้งานมากยิ่งขึ้น

3) พื้นที่สร้างความมีชีวิตชีวาและส่งเสริมกิจกรรม (Activate Unit)

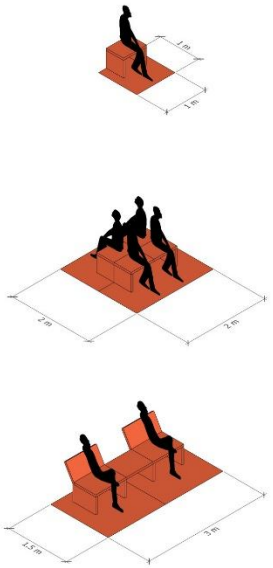
พื้นที่ในบริเวณสถานีมีลักษณะเป็นพื้นที่ว่างที่ขาดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ การปรับเปลี่ยนพื้นที่เหล่านี้ให้สามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น การจัดแสดงศิลปะ พื้นที่แสดงดนตรี พื้นที่เล่นสำหรับเด็ก ร้านค้าขนาดเล็ก หรือกิจกรรมเชิงนันทนาการ จะช่วยเพิ่มความน่าสนใจให้กับพื้นที่และสร้างประสบการณ์แก่ผู้ใช้งาน ทั้งนี้ การจัดสรรพื้นที่ควรพิจารณาให้

สอดคล้องกับบริบท สภาพแวดล้อม และวิถีชีวิตของผู้คนในพื้นที่โดยรอบ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและยั่งยืนในการใช้งาน

4) พื้นที่สำหรับผู้ให้บริการในพื้นที่ (Service Unit)

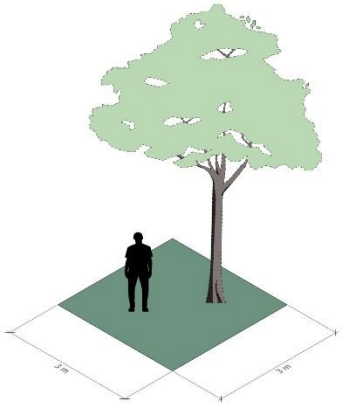
จากการสำรวจพบว่าบริเวณโดยรอบสถานีมักมีผู้ประกอบอาชีพในลักษณะไม่เป็นทางการ เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พ่อค้าแม่ค้ารถเข็น ผู้ค้าหาบเร่ ร้านค้าชั่วคราว รวมถึงผู้ให้บริการเช่าล็อคเกอร์ ซึ่งการใช้งานพื้นที่เหล่านี้มักเกิดขึ้นโดยไม่มีการจัดสรรที่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดการกีดขวางทางสัญจรและลดทอนคุณภาพของพื้นที่สาธารณะ ดังนั้น การออกแบบควรให้ความสำคัญกับการจัดระเบียบพื้นที่ให้รองรับกิจกรรมของผู้ให้บริการเหล่านี้อย่างมีระบบ เพื่อสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อย เสริมสร้างภาพลักษณ์ของพื้นที่ และเอื้อให้ประชาชนสามารถใช้งานพื้นที่สาธารณะได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

มหาวิทยาลัยศิลปากร



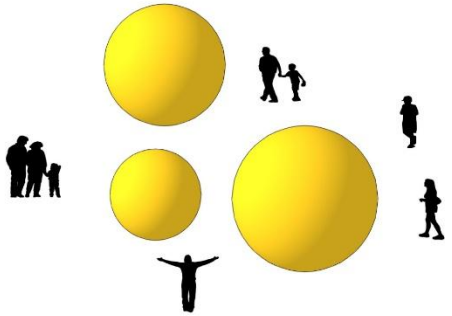
Commuting Unit

Short / Long stay seating



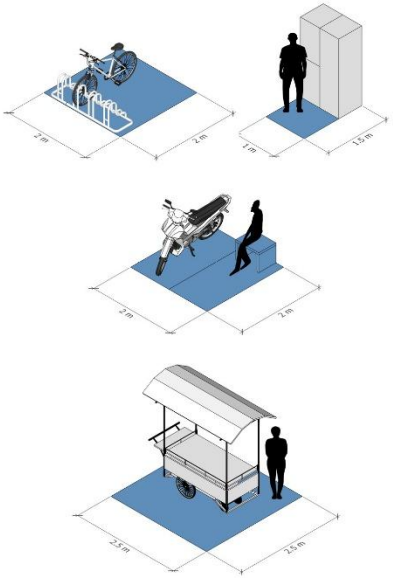
0_2 Unit

Green space



Activate Unit

Food garden
Duo Coffe shop & Bar
Art installation
Food market
Cultural playard
Quick nap



Service Unit

Bicycle Racks
Lock box
Motorcycle rest area
Mobile Stall area

รูปที่ 4.64 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งาน (Program) 4 ประเภท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

สามารถสรุปพฤติกรรมการใช้งานและรูปแบบของการใช้งาน (Program) ของพื้นที่ตัวอย่างทั้ง 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ได้ดังนี้ (ตารางที่)

1) BL15 สถานีลาดพร้าว **ทางออก 3**

- ระดับกิจกรรม กิจกรรมเคลื่อนไหวและกิจกรรมเฉพาะที่เท่ากัน
- ระดับการใช้เวลา สั้นและยาวเท่ากัน
- Commuting Unit พื้นที่นั่งแบบมีพนักพิงและไม่มีพนักพิง ความสูงมาตรฐาน 45 cm
- O_2 Unit: ต้นไม้ และ พื้นที่สีเขียว
- Activate Unit: Hidden restaurant, Coffee shop & Bar
- Service Unit: จุดจอดจักรยาน พื้นที่ร้านค้ารถเข็น จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้าง

2) BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 2

- ระดับกิจกรรม กิจกรรมเคลื่อนไหวและกิจกรรมเฉพาะที่เท่ากัน
- ระดับการใช้เวลา สั้นและยาวเท่ากัน
- Commuting Unit พื้นที่นั่งแบบมีพนักพิงและไม่มีพนักพิง สำหรับการนั่งทั้งในช่วงเวลาสั้นและยาว
- O_2 Unit พื้นที่สวนสาธารณะเดิม
- Activate Unit Food garden, Terrain trail
- Service Unit จุดจอดจักรยาน ตู้ล็อคเกอร์ พื้นที่ร้านค้ารถเข็น จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้าง

BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออก 3

- ระดับกิจกรรม ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมเคลื่อนไหว
- ระดับการใช้เวลา สั้น
- Commuting Unit พื้นที่นั่งแบบไม่มีพนักพิง สำหรับการนั่งใน

ช่วงเวลาสั้น

- O_2 Unit ต้นไม้
- Activate Unit Food kiosk
- Service Unit จุดจอดจักรยาน ตู้ล็อคเกอร์ พื้นที่ร้านค้ารถเข็น จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้าง

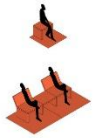
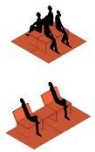
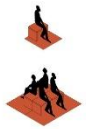
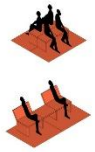
3) BL22 สถานี**สุขุมวิท ทางออก 1**

- ระดับกิจกรรม ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมเคลื่อนไหว
- ระดับการใช้เวลา สั้น
- Commuting Unit พื้นที่นั่งแบบไม่มีพนักพิง สำหรับการนั่งในช่วงเวลาสั้น
- O_2 Unit ต้นไม้, พื้นที่สีเขียวแนวตั้ง
- Activate Unit Quick nap, Terrace bar
- Service Unit จุดจอดจักรยาน ตู้ล็อคเกอร์ จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้าง

4) BL29 สถานี**วัดมังกร ทางออก 1 และ 2**

- ระดับกิจกรรม กิจกรรมเคลื่อนไหวและกิจกรรมเฉพาะที่เท่ากัน
- ระดับการใช้เวลา สั้นและยาวเท่ากัน
- Commuting Unit พื้นที่นั่งแบบมีพนักพิงและไม่มีพนักพิง สำหรับการนั่งทั้งในช่วงเวลาสั้นและยาว
- O_2 Unit ต้นไม้ และ พื้นที่สีเขียว
- Activate Unit สนามเด็กเล่น พื้นที่สำหรับการแสดง ร้านอาหาร พื้นที่แสดงงานศิลปะ
- Service Unit จุดจอดจักรยาน พื้นที่ร้านค้ารถเข็น จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางที่ 4.12 ตารางสรุปพฤติกรรมการใช้งานและรูปแบบของการใช้งาน (Program) ของพื้นที่ตัวอย่างทั้ง 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

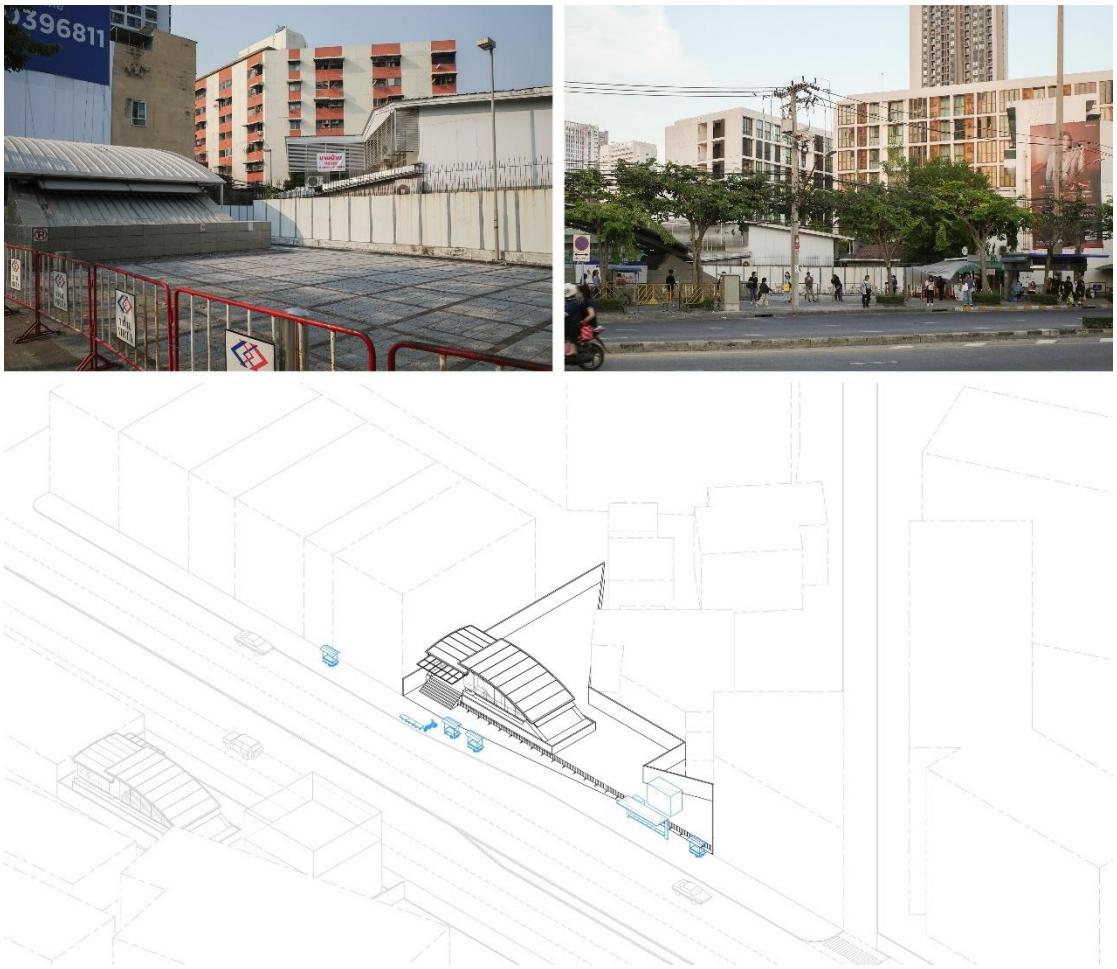
Station	Flow	Time spend	Commuting Unit	0_2 Unit	Activate Unit	Service Unit
BL15 **Lat Phrao** **Exit 3**	Dynamic Static	Short / Long	 Short / long stay seating	Tree box Green space	Hidden restaurant Coffe shop & Bar	Bicycle Rack Storage Mobile stall area Motorcycle rest area
Exit 2 **BL13** **Chatuchak Park** **Exit 3**	Dynamic Static	Short / Long	 Short / long stay seating	Exsiting garden	Food garden Terrain trail	Bicycle Rack Storage Mobile stall area Motorcycle rest area
	Dynamic Static	Short	 Short stay seating	Tree box	Food kiosk	Bicycle Rack Storage Mobile stall area Motorcycle rest area
BL22 **Sukhumvit** **Exit 1**	Dynamic Static	Short	Short stay seating	Tree box	Quick nap Terrace bar	Bicycle Rack Storage Motorcycle rest area
BL29 **Wat Mangkon** **Exit 1 & 2**	Dynamic Static	Short / Long	 Short / long stay seating	Tree box Green space	Cultural Playard Performance gap Traditional restaurant Art installation	Bicycle Rack Storage Motorcycle rest area

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.4.3. การออกแบบพื้นที่สาธารณะทางสถาปัตยกรรม (Architectural Design for Public Space)

4.4.3.1. BL15 สถานีลาดพร้าว (ย่านที่อยู่อาศัย)

พื้นที่บริเวณ ทางเข้าออกที่ 3 ขนาด 419 ตารางเมตร ลักษณะรูปแบบ IN1



รูปที่ 4.65 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL15 สถานีลาดพร้าว ทางออกที่ 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

- **ปัญหาที่ได้จากการสำรวจพื้นที่**

จากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ พบปัญหาว่า พื้นที่ว่างหลายส่วนมีลักษณะเป็น มุมแคบและไม่ต่อเนื่อง ซึ่งเกิดจากการยึดครองพื้นที่เพื่อก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินของสถานีรถไฟฟ้าในอดีตที่ขาดการจัดการอย่างเป็นระบบ ส่งผลทำให้ รูปทรงของพื้นที่โดยรวมมีความไม่สมมาตร และบางส่วนยังถูกปิดกั้นด้วยอาคารทางเข้าออกสถานี จึงไม่เอื้อต่อการใช้งานอย่าง

ต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริเวณจุดรอรถโดยสารประจำทางยังวางตำแหน่งกีดขวางแนวทางเดินเท้า ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรของผู้ใช้พื้นที่

จากการสำรวจพฤติกรรมผู้ใช้งานภายในพื้นที่ พบปัญหาว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะช่วงเย็นถึงค่ำ มีผู้โดยสารจำนวนมากยืนรอรถประจำทางบริเวณจุดรอที่ไม่มีพื้นที่นั่งและแสงสว่างที่เพียงพอ ผู้ใช้งานบางรายเลือกที่จะยืนหรือแม้แต่นั่งรอบริเวณภายในตัวอาคารทางออกของสถานี ถึงแม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับพฤติกรรมการพักคอยโดยตรง แต่ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกสบายและไม่เหมาะสมต่อการใช้งานพื้นที่ในระยะยาว

- **แนวทางทางแก้ไขปัญหา**

ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้สามารถใช้งานเป็นพื้นที่สาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยทำการ รื้อถอนอาคารทางเข้าเดิมบางส่วน เพื่อเปิดเส้นทางเดินเข้าสู่พื้นที่มุมแคบด้านในให้สามารถเข้าถึงและใช้งานได้ โดยยังคง รักษาตำแหน่งของทางเข้าเดิมไว้ เนื่องจากมีโครงสร้างบันไดทางลงที่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้ พร้อมทั้งปรับตำแหน่งจุดรอรถโดยสารประจำทางให้กลายเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ออกแบบ เพื่อจัดระเบียบการใช้งานและเปิดทางสัญจรหลักให้มีความชัดเจน โดยแยกพื้นที่ของผู้สัญจรผ่านทางเท้าออกจากพื้นที่พักคอยของผู้โดยสารอย่างเป็นสัดส่วน ซึ่งช่วยลดความแออัด และเพิ่มความสะดวกในการใช้งานพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วน

1) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 1

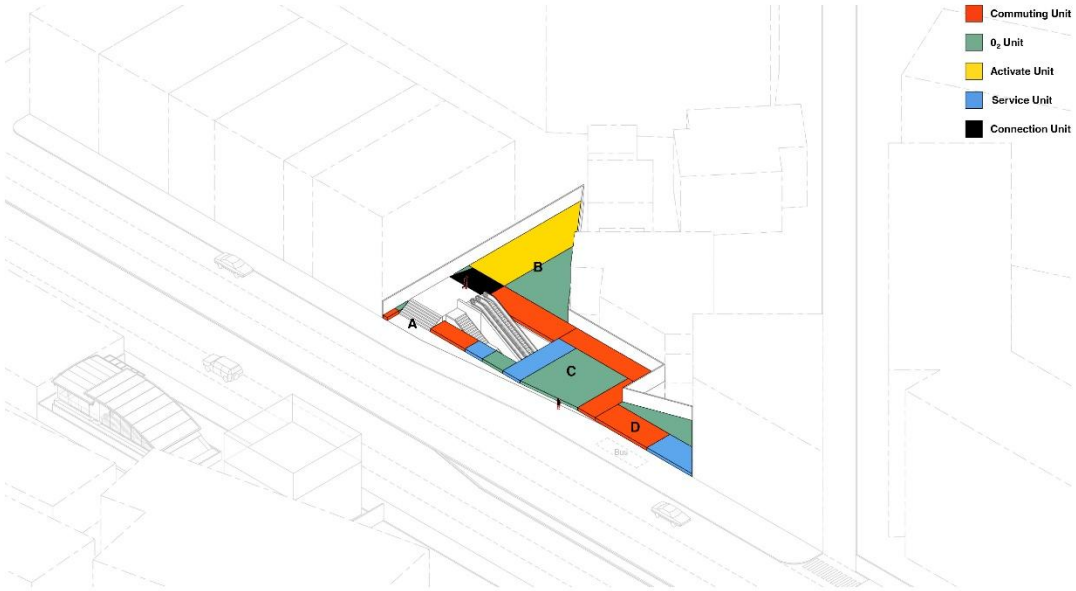
จากแนวความคิดในการออกแบบและแนวทางการแก้ไขปัญหา สามารถสรุปรูปแบบการใช้พื้นที่ (Zoning) ของพื้นที่โดยรอบได้ดังนี้ (รูปที่ 4.66)

Zone A : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ซึ่งอยู่ติดกับ พื้นที่นั่งพักคอยของผู้ให้บริการ (Service Unit) ใกล้บริเวณทางเข้า โดยมี พื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ถูกจัดวางแทรกอยู่ระหว่างทั้งสองรูปแบบการใช้งาน

Zone B : พื้นที่บริเวณนี้เชื่อมต่อมาจากทางเข้าหลัก หลังจากมีการรื้อถอนอาคารทางเข้าเดิม เพื่อเปิดเส้นทางสู่พื้นที่ Hidden Restaurant (Activate Unit) โดยมี พื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ทำหน้าที่เป็นตัวคั่นระหว่างพื้นที่ร้านอาหารกับพื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit)

Zone C : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) เป็นแกนกลางที่อยู่ ระหว่างพื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) และ พื้นที่สำหรับรถเข็น แผงลอย (Service Unit) ซึ่งอยู่ติดกับแนวทางสัญจรหลักของทางเดินเท้า

Zone D : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งสำหรับรอรถโดยสารประจำทาง (Commuting Unit) ที่วางตัวติดกับ พื้นที่ขายสินค้าหรือพื้นที่จอดจักรยาน (Service Unit) โดยมีพื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ประกบอยู่ด้านข้างของทั้งสองพื้นที่ เพื่อเพิ่มความร่มรื่นและช่วยเต็มช่องว่างของพื้นที่ที่มีลักษณะไม่ต่อเนื่องในบริเวณโดยรอบ



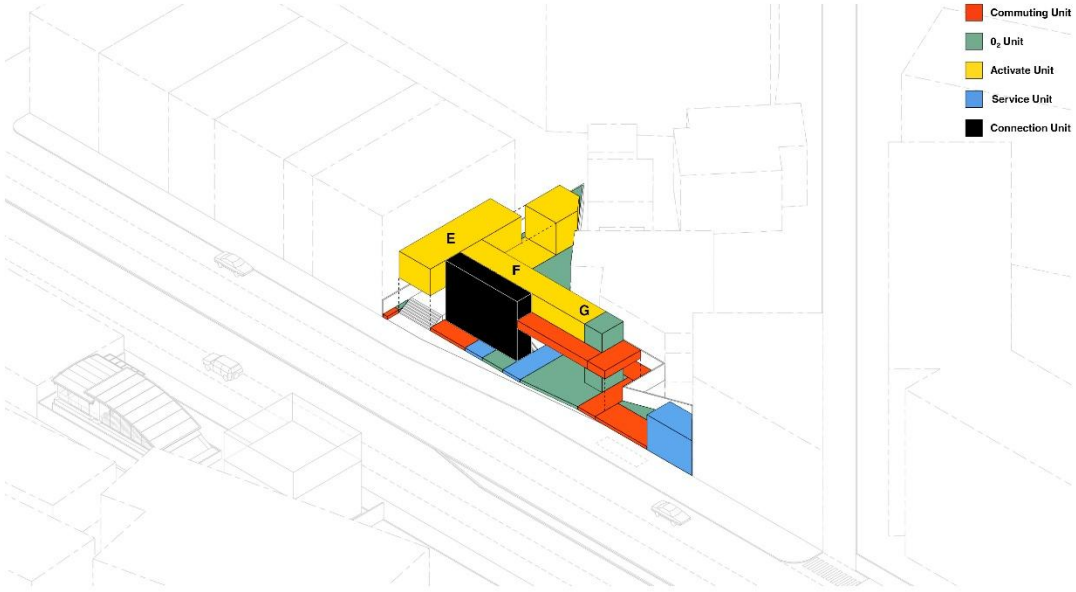
รูปที่ 4.66 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL15 สถานีลาดพร้าว
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

จากแนวความคิดในการออกแบบที่มุ่งเน้นการสร้าง สภาวะน่าสบาย (Comfort) ผู้วิจัยได้ทดลองรูปแบบการใช้งานพื้นที่ในลักษณะยกตัวขึ้น เพื่อให้เกิด พื้นที่ร่มเงาสำหรับการพักคอยบริเวณด้านล่าง โดยมีการเชื่อมต่อกับ กล่องสีดำ (Connection Unit) ที่ทำหน้าที่เป็นทางขึ้นสู่พื้นที่ชั้นสอง ที่ถูกแบ่งออกเป็น 3 ส่วน

Zone E : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่ Coffee Shop & Bar (Activate Unit) ที่ถูกเชื่อมต่อด้วย บันได (Connection Unit) โดยมีที่มีพื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) อยู่กระนาบข้างระหว่างทาง

Zone F : บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งของร้าน Coffee Shop & Bar (Activate Unit) ซึ่งอยู่กับพื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ในแนวตั้งจากชั้นล่าง เป็นพื้นที่ส่งผ่านยังไปพื้นที่สุดท้าย

Zone G : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งของร้าน Duo Coffee Shop & Bar (Activate Unit) ซึ่งอยู่ต่อเนื่องจาก Zone F และอยู่ตรงบริเวณขอบสุดของชั้น 2 โดยติดกับ พื้นที่สีเขียว (O2 Unit) ที่เชื่อมในแนวตั้งมาจากพื้นที่ชั้นล่างบริเวณใจกลาง และมีแนวขอบเขตด้านหนึ่งติดกับถนนสาธารณะ



รูปที่ 4.67 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ชั้น 2 ภายในพื้นที่ BL15 สถานีลาดพร้าว
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

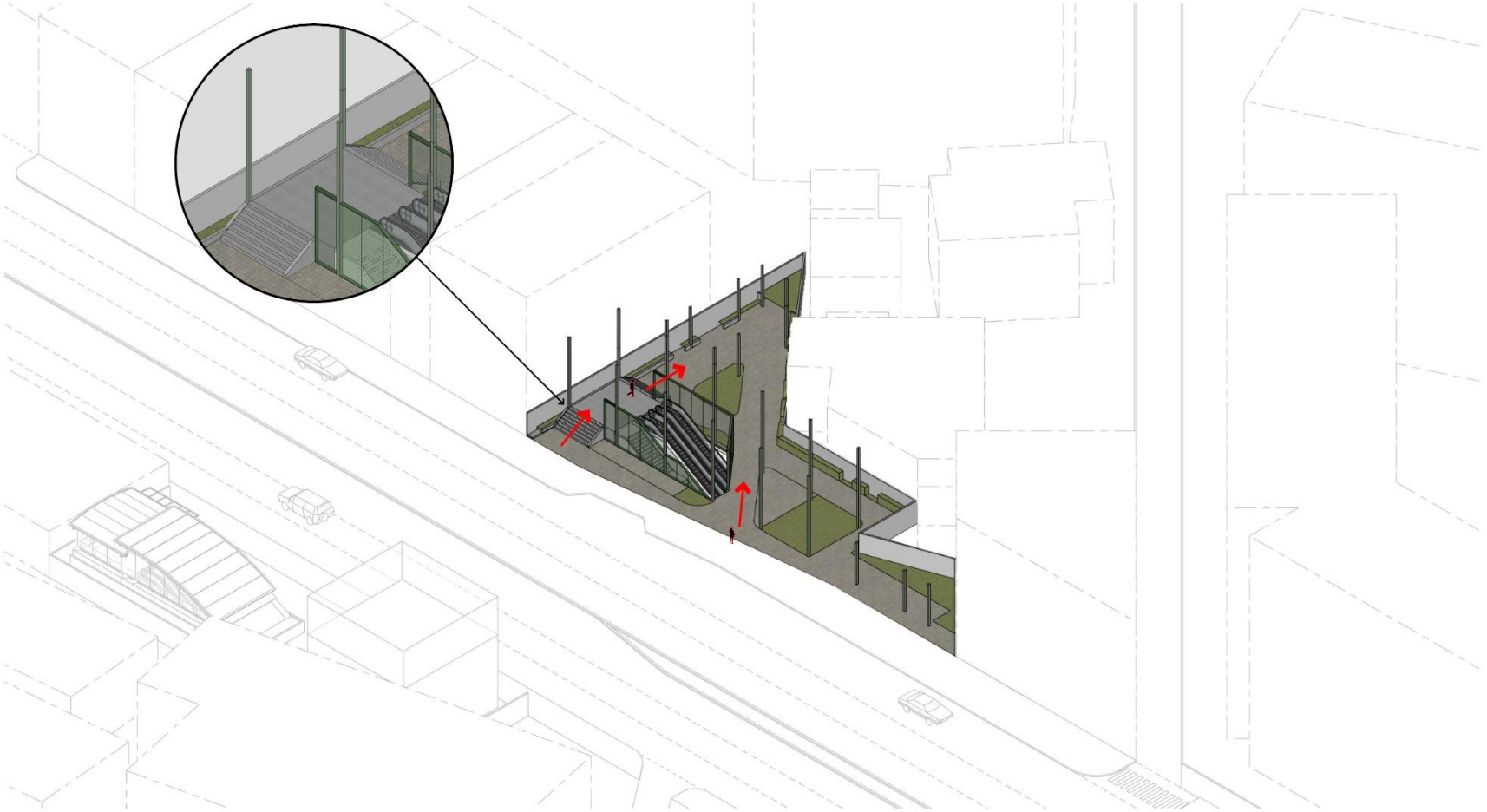
2) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2

จากข้อจำกัดของพื้นที่ซึ่งไม่สามารถรองรับโครงสร้างหนักได้ เนื่องจากด้านล่างเป็นพื้นที่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ผู้วิจัยจึงเลือกใช้ โครงสร้างเบา (lightweight structure) เป็นแนวทางหลักในการพัฒนารูปแบบทางสถาปัตยกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทเชิงกายภาพดังกล่าว อีกทั้งแนวคิดนี้ยังได้รับแรงบันดาลใจจากกรณีศึกษาที่เน้นการใช้วัสดุร่วมกับการต่อเติมจากพื้นที่หรืออาคารเดิม ซึ่งเหมาะกับสภาพแวดล้อมเมืองที่มีข้อจำกัดด้านโครงสร้างและการใช้พื้นที่

ในการออกแบบ (รูปที่ 4.68) ผู้วิจัยได้เริ่มต้นทดลองวางโครงสร้างเบาบนแนวโครงสร้างของอาคารทางเข้าเดิม และขยายต่อเนื่องไปยังพื้นที่จุดรอรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้เกิด ร่มเงาครอบคลุมพื้นที่ใช้งานหลัก โดยเฉพาะบริเวณพักคอย ซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้สะดวกและน่าใช้งานมากยิ่งขึ้น

ภายหลังจากการรื้อถอนอาคารทางเข้าเดิม นอกจากทางเข้าหลักที่สามารถเชื่อต่อไปยังพื้นที่มุมแคบด้านในโดยตรงแล้ว ได้มีการกำหนดเส้นทางการสัญจรภายในพื้นที่เพิ่มเติม โดยปรับแนวการเดินให้สอดคล้องกับทิศทางของรูปแบบพื้นที่ ผ่านการเพิ่มทางเข้าใหม่ตรงบริเวณพื้นที่ส่วนกลาง เพื่อเปิดมุมมองและดึงสายตาผู้สัญจรทางเดินเท้าหลักเข้าสู่พื้นที่มุมแคบด้านใน

มหาวิทยาลัยศิลปากร



รูปที่ 4.68 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL15 สถานีลาดพร้าว ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

3) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 3

ขั้นตอนนี้เป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการเปลี่ยนแปลง “กล่อง” ของรูปแบบการใช้งานพื้นที่ชั้น 1 (First Floor Zoning) (รูปที่ 4.66) ให้กลายเป็นพื้นที่นั่งพักและพื้นที่พักคอย ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบหลักในการออกแบบครั้งนี้ (รูปที่ 4.69)

Zone A พื้นที่นั่ง (Commuting Unit) ถูกจัดวางบริเวณหน้าทางเข้าออกหลัก โดยมีทั้งที่นั่งสำหรับการใช้งานระยะสั้น (ไม่มีพนักพิง) และระยะปานกลาง (มีพนักพิงหลัง) โดยระดับความสูงของที่นั่งถูกกำหนดตามมาตรฐานที่ 45 เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาระยะเวลาการใช้งานกิจกรรมที่อยู่ในระดับเท่ากัน โดยที่นั่งขนาดเล็ก (ไม่มีพนักพิง) เป็นส่วนหนึ่งของกำแพงปลูกต้นไม้ที่แนบชิดกับผนังกั้นพื้นที่ และที่นั่งแบบมีพนักพิง ซึ่งรวมเข้ากับกล่องปลูกต้นไม้ (O_2 Unit) ที่ทำหน้าที่แบ่งพื้นที่ เพื่อสร้างความเป็นส่วนตัวให้กับพื้นที่พักคอยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (Service Unit) พร้อมทั้งช่วยเพิ่มร่มเงาและบรรยากาศร่มรื่นให้กับบริเวณโดยรอบ

Zone B พื้นที่นั่งของร้าน Hidden Restaurant (Activate Unit) ถูกออกแบบให้เชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวส่วนกลาง (O2 Unit) ซึ่งทำหน้าที่เป็น “พื้นที่ระหว่าง” ที่ช่วยบรรเทาความทับซ้อนของกิจกรรม ระหว่างผู้ใช้งานสองกลุ่ม ได้แก่ ลูกค้าภายในพื้นที่ร้านอาหาร และบุคคลทั่วไปที่ใช้พื้นที่นั่งพักคอยรูปตัวโค้งบริเวณหน้าทางเข้าร้าน ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวนี้ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการ แบ่งระดับความเป็นส่วนตัวของการใช้งานพื้นที่ โดยไม่ปิดกั้นการรับรู้ของผู้ใช้จากทั้งสองฝั่ง ผู้ใช้งานยังสามารถรับรู้ถึงการมีอยู่ของกันและกันผ่านการมองเห็น (Visual Connection) ทั้งยังช่วย ยกระดับคุณภาพเชิงบรรยากาศ ด้วยการสร้างร่มเงาและความร่มรื่นให้กับพื้นที่โดยรอบ

Zone C พื้นที่สีเขียว (O2 Unit) ทำหน้าที่เป็น “พื้นที่ศูนย์กลาง” ที่เชื่อมโยงรูปแบบการใช้งานประเภทต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยเริ่มจากพื้นที่สำหรับรถเข็นและแผงลอย (Service Unit) ที่วางตัวอยู่บริเวณด้านหน้าติดทางเดินเท้าหลัก และตลอดแนวทางเดินเข้าสู่พื้นที่ด้านใน ซึ่งนี้เปิดโอกาสให้กลุ่มผู้ประกอบการรายย่อยสามารถสร้างรายได้ในพื้นที่ ถัดเข้ามาเป็นพื้นที่นั่งพักคอย ซึ่งมีลักษณะผสมผสานระหว่างที่นั่งแบบไม่มีพนักพิง และที่นั่งแบบมีพนักพิงสูงกว่ามาตรฐานจนสามารถรองรับศีรษะได้ เพื่อรองรับการใช้เวลาที่นานขึ้นและเพิ่มความสะดวกสบายของผู้ใช้งานใน

พื้นที่ นอกจากนี้ พื้นที่สีเขียวส่วนกลางนี้ยังสามารถทำหน้าที่เป็นพื้นที่อเนกประสงค์ (Activate Unit) ที่เปิดให้มีการจัดกิจกรรมชั่วคราวหรือกิจกรรมตามฤดูกาลต่างๆ ได้อีกด้วย ทั้งหมดนี้ช่วยเสริมศักยภาพของพื้นที่ให้รองรับการใช้งานที่หลากหลายและปรับเปลี่ยนได้ตามบริบทและช่วงเวลา

Zone D พื้นที่สำหรับจุดรอรถโดยสารประจำทาง (Commuting Unit) ถูกออกแบบให้เชื่อมโยงกับองค์ประกอบของพื้นที่สีเขียว (O2 Unit) และพื้นที่ขายสินค้าขนาดเล็ก (Service Unit) ซึ่งช่วยเสริมให้พื้นที่มีความหลากหลายในการใช้งาน และ ส่งเสริมซึ่งกันและกัน ทั้งในด้านการใช้พื้นที่และคุณภาพเชิงบรรยากาศระหว่างการรอคอย บริเวณเดียวกันนี้ยังมีจุดจอดจักรยานที่ออกแบบให้เป็นส่วนหนึ่งร่วมกับพื้นที่นั่งพักคอย โดยติดตั้งชิดกับกำแพงด้านข้างของพื้นที่ ซึ่งในกรณีที่ไม่มีการจอดจักรยาน พื้นที่ดังกล่าวสามารถปรับใช้งานเป็นที่นั่งเพิ่มเติมได้อย่าง สอดคล้องกับแนวคิดการใช้งานแบบผสมผสาน (Integrated Use) ที่ให้องค์ประกอบเดียวกันรองรับการใช้ที่หลากหลายในพื้นที่จำกัด

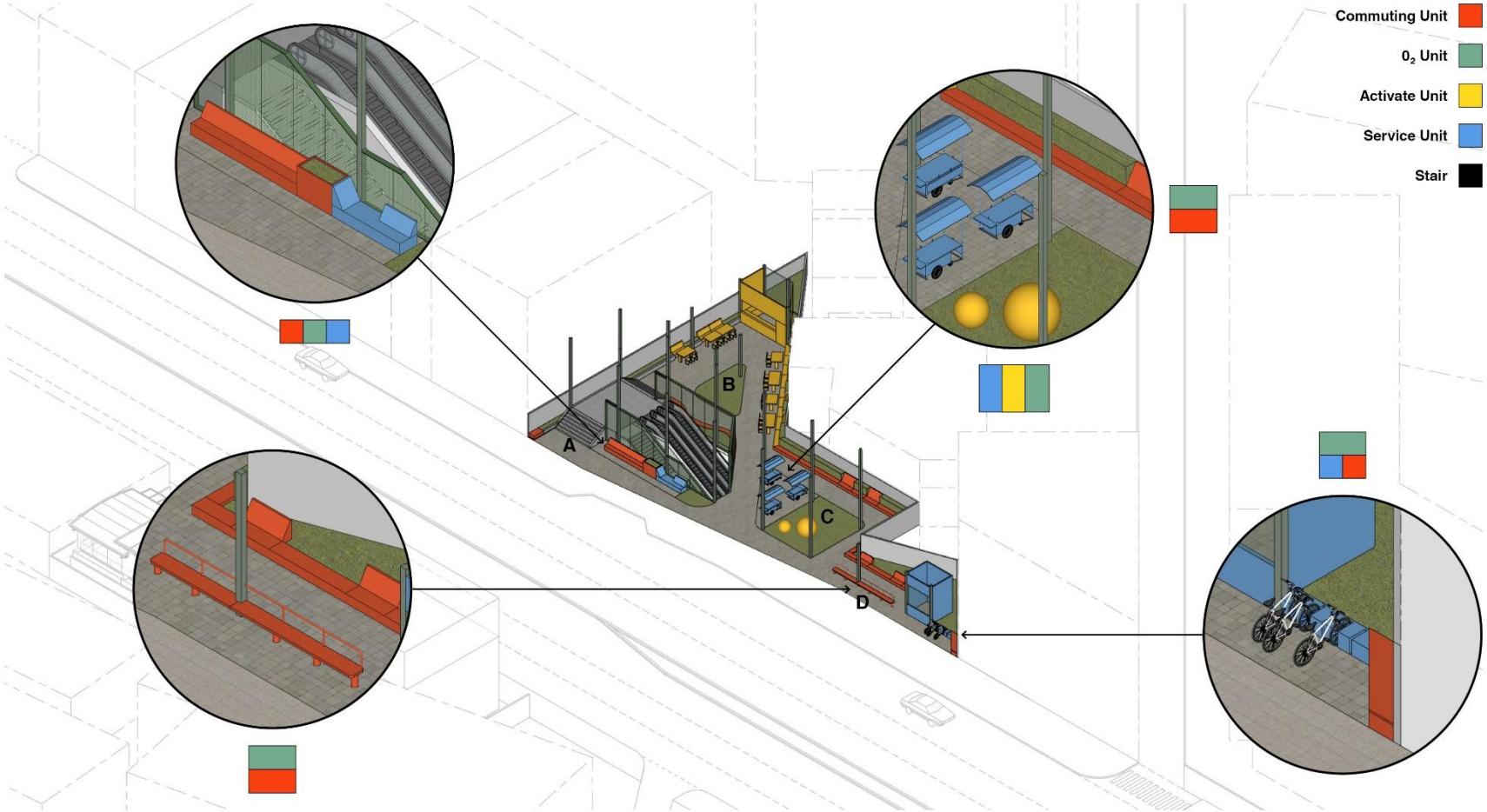
กระบวนการเปลี่ยนแปลง กล่องของรูปแบบการใช้งานพื้นที่ชั้น 2 (2nd Floor Zoning) (รูปที่ 4.67) สามารถแบ่งลำดับออกได้ดั้งนี้ (รูปที่ 4.70 และ 4.71)

Zone E เริ่มต้นจากบันไดทางขึ้น (Connection Unit) ซึ่งถูกจัดวางขนานไปกับพื้นที่สีเขียว (O2 Unit) ที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อไปยังร้าน Duo Coffee Shop & Bar (Activate Unit) โดยพื้นที่นั่งภายในร้านสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็นสองส่วนด้วยการแบ่งจากระดับการใช้เวลา ได้แก่

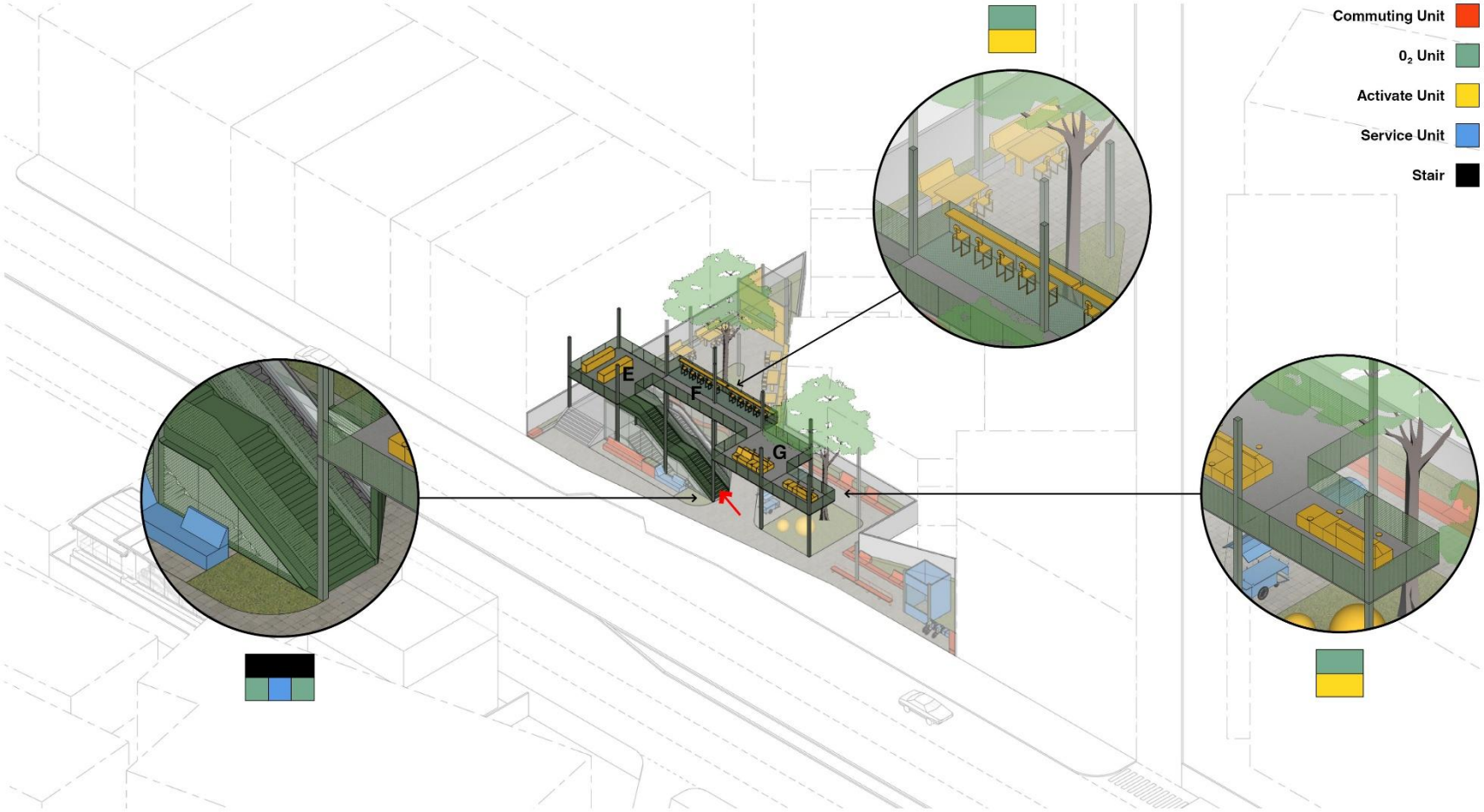
Zone F ระดับแรก การใช้งานในช่วงเวลาสั้นถึงปานกลาง เนื่องจากเป็นพื้นที่นั่งริมทางเดินที่เป็นตัวเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ถัดไป ระดับการใช้พื้นที่จึงเป็นพื้นที่กึ่งสาธารณะ ซึ่งขยายตัวไปใกล้ชิดกับพื้นที่สีเขียว (O2 Unit) ในแนวตั้งของชั้นล่าง โดยประกอบด้วยเก้าอี้สูง 65 เซนติเมตร กับกับโต๊ะสูง 100 เซนติเมตร กว้าง 40 เซนติเมตร ที่ติดขอบราวกันตก ซึ่งเหมาะสำหรับการนั่งรับประทานอาหารหรือเครื่องดื่มในช่วงเวลาสั้น ๆ

Zone G ระดับที่สอง: การใช้งานในช่วงเวลาปานกลางถึงยาว พื้นที่ส่วนนี้อยู่บริเวณท้ายสุดของชั้นสอง จึงเหมาะสมกับลักษณะการใช้งานแบบกึ่งส่วนตัว โดยประกอบด้วยชุดที่นั่งแบบลอยตัว (Modular Installation) ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดวางได้อย่างยืดหยุ่น มีความสูงมาตรฐานที่ 45 เซนติเมตร และได้รับการจัดวางให้สัมพันธ์กับพื้นที่สีเขียว

ของชั้นล่างและบริเวณด้านหน้าของตัวอาคาร เพื่อสร้างความต่อเนื่องของมุมมองและบรรยากาศระหว่างพื้นที่ใช้งานทั้งสองระดับ



รูปที่ 4.69 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.70 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.71 ภาพแสดงลักษณะโดยรวมของพื้นที่หลังการปรับปรุง ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 4

กระบวนการนี้เป็นกระบวนการที่มุ่งเน้นการ เพิ่มพูนประสบการณ์ของผู้ใช้งาน ผ่านการเลือกใช้วัสดุตกแต่ง แสงไฟ และช่องแสงธรรมชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้าง บรรยากาศที่เอื้อต่อความรู้สึกผ่อนคลาย ความปลอดภัย และความน่าสนใจของพื้นที่

Zone A : ช่องทางเข้าของอาคารที่ถูกปรับปรุงใหม่ สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่มุมแคบด้านใน โดยเน้นการใช้โครงสร้างเบา เช่น เหล็ก ไม้ กระจก หรือแผ่นตะแกรงเจาะรู (Perforated Panel) ที่สอดคล้องกับแนวทางการออกแบบของพื้นที่ภายในสถานีใต้ดิน ร่วมกับ วัสดุและโทนสีธรรมชาติ สีโทนธรรมาชาติที่ให้รู้สึกผ่อนคลาย และเป็นมิตรต่อผู้ใช้งาน (รูปที่4.72)

รูปที่ 4.72 ภาพบรรยากาศอาคารทางเข้าที่ถูกปรับปรุงใหม่ ที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่มุมแคบด้านใน ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.73 ภาพบรรยากาศพื้นที่ภายในอาคารหลังการปรับปรุง ที่เชื่อมต่อกับทางขึ้นจากสถานีใต้ดิน
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

Zone B : พื้นที่ภายใน Hidden Restaurant ที่อยู่ระหว่างสวนและพื้นที่นั่งพักคอยทรงโค้ง โดยเน้นการเจาะช่องเปิด เพื่อรับแสงธรรมชาติจากภายนอกเข้าสู่ภายในพื้นที่ โดยมีการใช้ แผงระแนงไม้ เป็นองค์ประกอบสำคัญในการกรองความเข้มของแสง ช่วยสร้างบรรยากาศที่นุ่มนวล (รูปที่ 4.74)

รูปที่ 4.74 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Hidden Restaurant มองออกไปยังทางเข้าออกสถานี ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

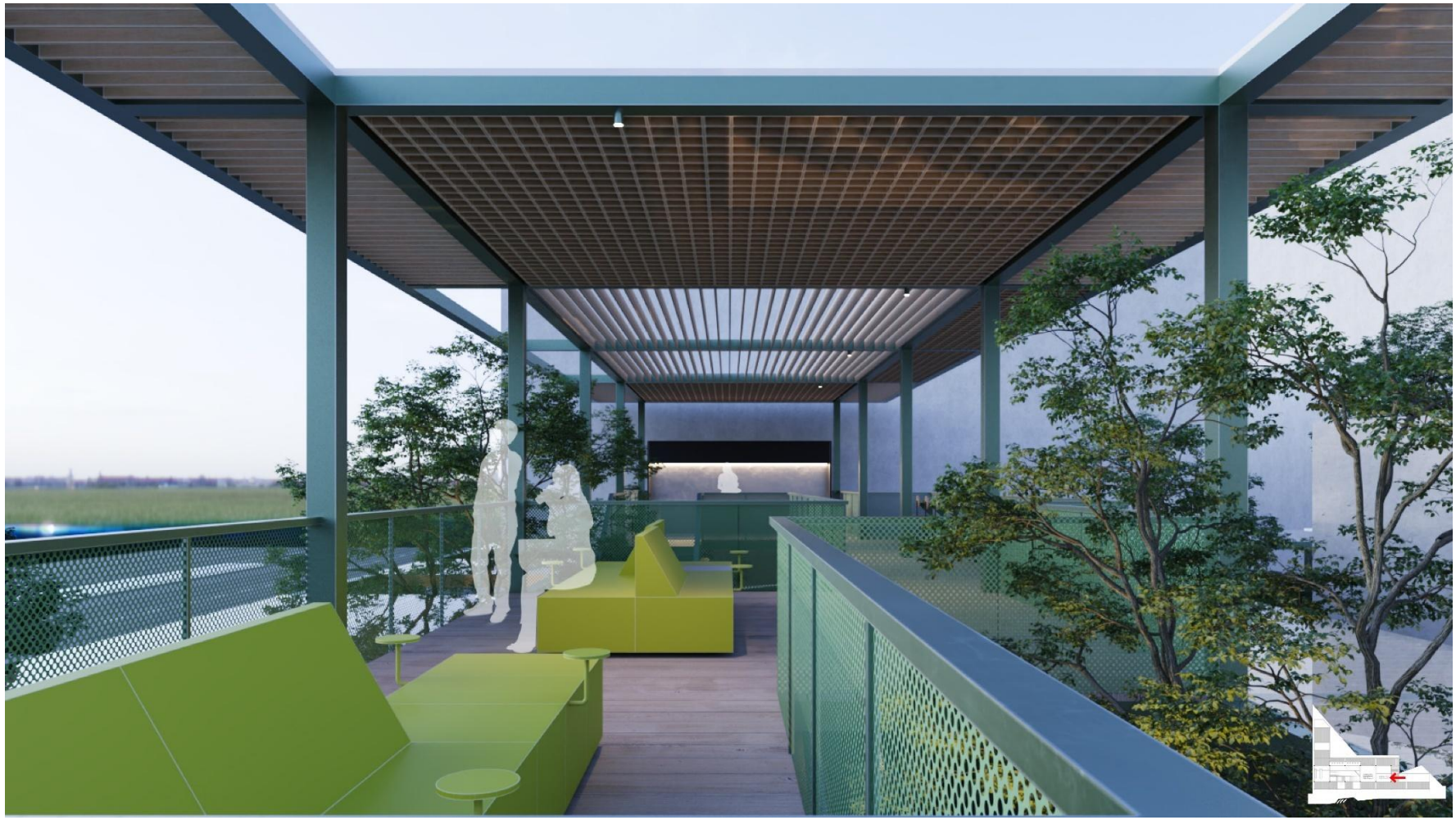
รูปที่ 4.75 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Hidden Restaurant เมื่อมองมาจากทางเข้าตรงกลางของพื้นที่ ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.76 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Zone C พื้นที่ตรงกลาง ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.77 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Zone C พื้นที่ตรงกลาง ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.78 ภาพบรรยากาศภายในพื้นที่ Zone D พื้นที่รอรถประจำทาง ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.79 ภาพบรรยากาศภายใน Coffee Shop & Bar พื้นที่ Zone E มองไปยังพื้นที่นั่ง Zone F และ Zone G ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



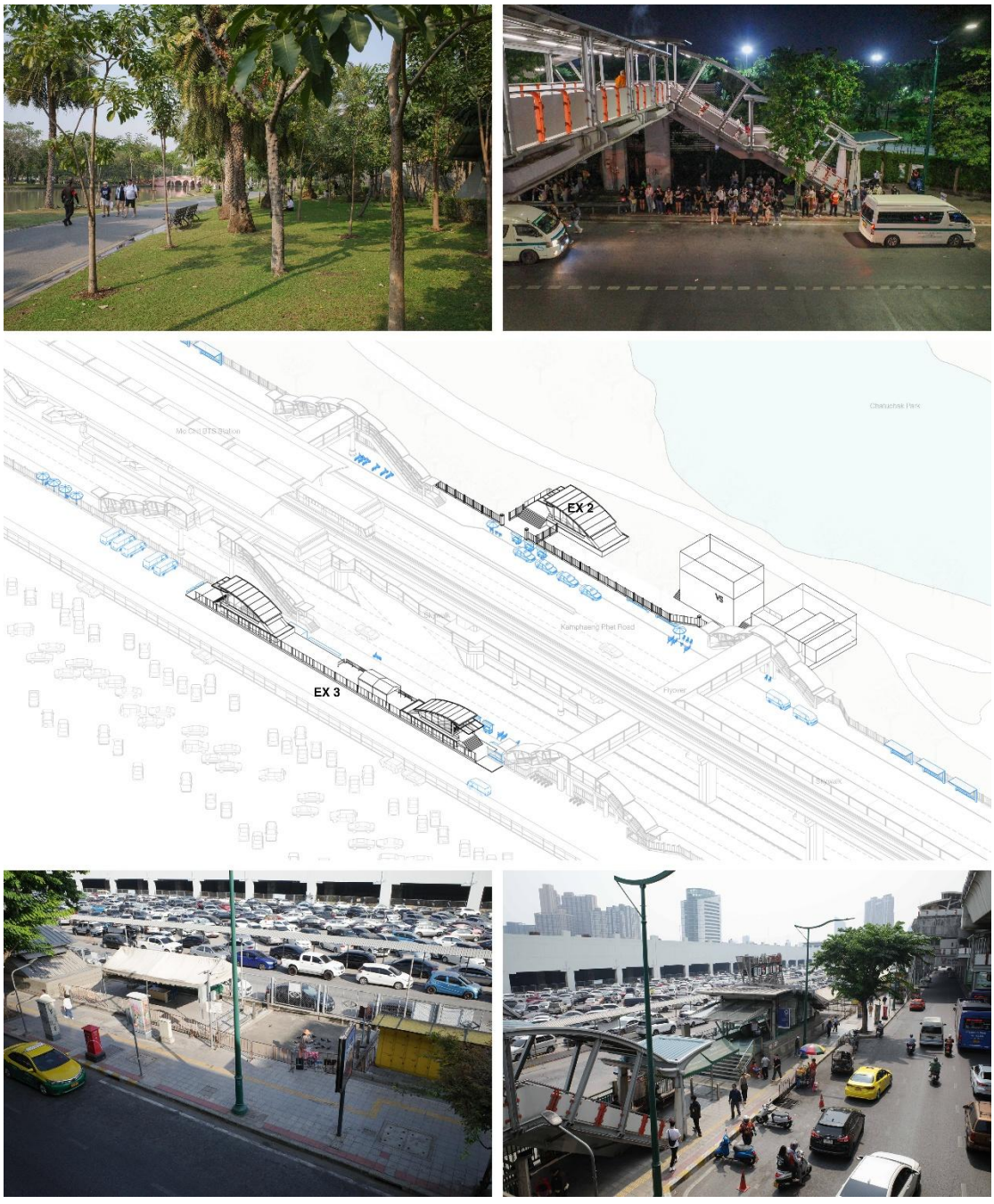
รูปที่ 4.80 ภาพบรรยากาศตอนค่ำภายในพื้นที่นั่ง Zone G มองไปยัง Coffee Shop & Bar ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.81 ทัศนียภาพโดยรวมของการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ตัวอย่าง บริเวณสถานี BL15 ลาดพร้าว ทางออกที่ 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.4.3.2. BL13 สถานีสวนจตุจักร (ย่านพาณิชย์)

พื้นที่บริเวณ ทางเข้าออกที่ 2 ขนาด 444 ตารางเมตร ลักษณะรูปแบบ IN2

พื้นที่บริเวณ ทางเข้าออกที่ 3 ขนาด 217 ตารางเมตร ลักษณะรูปแบบ IN1



รูปที่ 4.82 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL13 สถานีสวนจตุจักร ทางออกที่ 2 และ 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

- **ปัญหาที่ได้จากการสำรวจพื้นที่**

จากการสำรวจพื้นที่ทางออกที่ 2 บริเวณริมถนนพบว่า ไม่มีพื้นที่พักคอยที่เหมาะสมสำหรับผู้โดยสารรถตู้ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนของตอนเย็น ส่งผลทำให้ผู้โดยสารจำนวนมากต้องยืนรอในพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ไม่สะดวกสบายและปลอดภัย เช่น ขาดที่นั่งรอ ขาดแสงสว่าง หรือ ไม่มีหลังคากันฝน ขณะเดียวกัน พื้นที่ทางเดินเท้ายังถูก กีดขวางด้วยทางขึ้นบันไดเลื่อนของรถไฟฟ้า BTS รถเข็น แผงลอย และ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้เส้นทางสัญจรมีความแออัด และไม่สะดวกต่อการใช้งาน ส่วนพื้นที่ด้านในบริเวณสวน แม้มีการปลูกต้นไม้ทดแทนเพื่อเพิ่มความร่มรื่น แต่ก็ยัง ขาดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ และไม่ได้ถูกออกแบบให้เอื้อต่อกิจกรรมของผู้คนโดยรอบ

จากการสำรวจพื้นที่ทางออกที่ 3 พบปัญหาว่าพื้นที่ว่างระหว่างอาคารทางของสถานี ขาดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ พื้นที่พักรอตามจุดต่างๆของระบบขนส่งมวลชนอื่นมีไม่เพียงพอ เช่น พื้นที่รอรถจักรยานยนต์รับจ้างหน้าทางเข้าออกสถานี ซึ่งผู้โดยสารต้องยืนรอขึ้นไปตามขั้นบันไดสะพานลอย ขณะเดียวกัน เส้นทางสัญจรบนทางเท้าในบริเวณดังกล่าวยังมีข้อจำกัดด้านความสะดวกในการใช้งาน เมื่อผู้โดยสารเดินออกจากสถานี จะต้องเดินเบี่ยงไปทางด้านขวา เพื่อไปยังจุดขึ้นบันไดเลื่อนที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS ซึ่งวางตัวอยู่ในแนวที่ขวางทางเดินหลัก

- **แนวทางทางแก้ไขปัญหา**

ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้สามารถใช้งานเป็นพื้นที่สาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย

ทางออกที่ 2 ดำเนินการปรับปรุงทางเข้าออกใหม่ให้สอดคล้องกับแนวทางความคิดในการออกแบบและรูปแบบการใช้งานของพื้นที่ พร้อมทั้งขยับแนวรั้วด้านหน้าสวนและบันไดเลื่อนของรถไฟฟ้า BTS ลึกเข้าไป เพื่อเปิดพื้นที่เส้นทางสัญจรให้กว้างขึ้นและนำพื้นที่ที่ขาดการจัดการ ให้สามารถใช้งานในฐานะพื้นที่สาธารณะ โดยมุ่งเน้นการเพิ่มพื้นที่พักรอ พื้นที่ค้าขายขนาดเล็ก และพื้นที่กิจกรรมที่เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม

ทางออกที่ 3 ดำเนินการปรับปรุงทางเข้าออกใหม่ให้สอดคล้องกับแผนการจัดการพื้นที่ โดยเน้นการเพิ่มพื้นที่พักคอยระยะสั้นในจุดรอระบบขนส่งมวลชนต่างๆ เพื่อรองรับผู้ใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วนได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ มีการขยับตำแหน่งของบันไดเลื่อน

สถานี BTS เข้ามาภายในพื้นที่ว่าง เพื่อจัดระเบียบแนวทางเดินเท้าให้มีความต่อเนื่อง และรื้อถอนรั้วกั้นด้านที่ติดกับลานจอดรถ เพื่อเปิดเส้นทางสัญจรให้เชื่อมต่อกันอย่างครอบคลุม

1) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 1

จากแนวความคิดในการออกแบบและแนวทางการแก้ไขปัญหา สามารถสรุปรูปแบบการใช้พื้นที่ (Zoning) ของพื้นที่โดยรอบได้ดังนี้ (รูปที่ 4.83-4.84)

- **ทางออกที่ 3**

Zone 3A: พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ซึ่งอยู่ติดกับ พื้นที่นั่งพักคอยของผู้ให้บริการ และพื้นที่สำหรับรถเข็น แผงลอย (Service Unit) ใกล้บริเวณทางเข้า โดยมี พื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ถูกจัดวางแทรกอยู่ระหว่างทั้งสองรูปแบบการใช้งาน

Zone 3B : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) โดยมี พื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ถูกจัดวางแทรกอยู่ระหว่างกลาง

- **ทางออที่ 2**

Zone 2A: พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่สำหรับรถเข็น แผงลอย (Service Unit) ที่แทรกตัวอยู่ระหว่าง พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ซึ่งอยู่ใกล้ พื้นที่นั่งพักคอยของผู้ให้บริการ (Service Unit)

Zone 2B : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอยแบบใช้เวลา (Commuting Unit) ที่ติดกับ พื้นที่สีเขียวในสวน (Existing O_2 Unit)

Zone 2C: พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งรอรถประจำทาง และ พื้นที่นั่งรอรถตู้โดยสาร (Commuting Unit) แทรกตัวอยู่ระหว่าง พื้นที่สีเขียวในสวน (Existing O2 Unit) และพื้นที่นั่งพักคอยของผู้ให้บริการ (Service Unit)

จากแนวความคิดในการออกแบบที่มุ่งเน้นการสร้าง สภาวะน่าสบาย (Comfort) ผู้วิจัยได้ทดลองรูปแบบการใช้งานพื้นที่ในลักษณะยกตัวขึ้น เพื่อให้เกิด พื้นที่ร่มเงาสำหรับการพักคอยบริเวณด้านล่าง โดยมีการเชื่อมต่อกับ กล่องสีดำ (Connection Unit) ที่ทำหน้าที่เป็นทางขึ้นสู่พื้นที่ชั้น2 และเชื่อมต่อทางเข้าออกของสถานีทั้ง 2 ฝั่งเข้าด้วยกัน ซึ่งถูกแบ่งออกได้ตามช่องทางออกดังนี้

- **ทางออกที่ 3 ชั้น 2**

Zone 3C : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ที่แทรกตัวพื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) และ และพื้นที่ร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk - Activate Unit) โดยทั้งหมดถูกจัดวางอยู่ระหว่างแนวเส้นทางเชื่อมต่อ (Connection Unit)

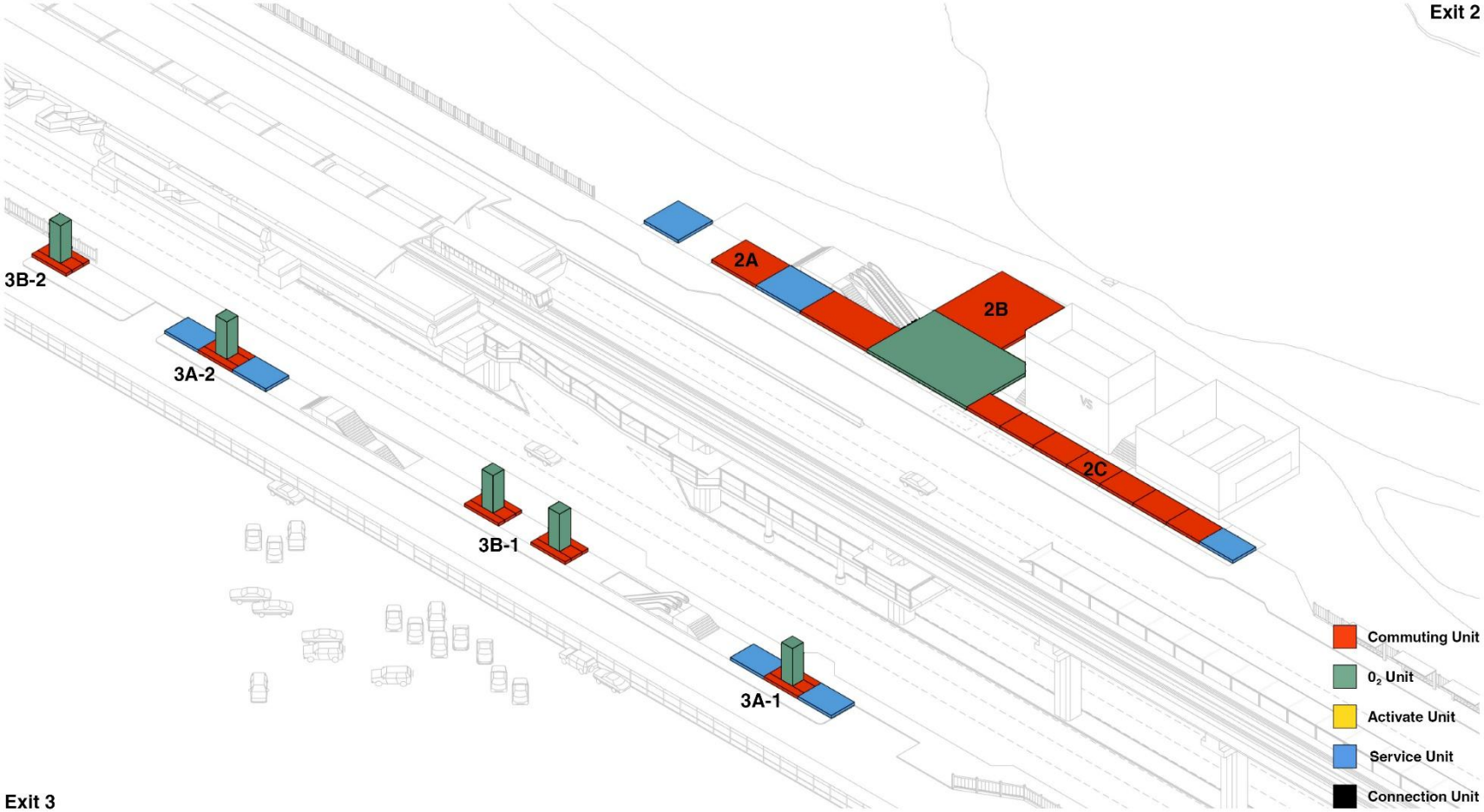
- **ทางออกที่ 2 ชั้น 2**

Zone 2D-1 : พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ติดกับ Food Garden (Activate Unit) ที่แทรกตัวเข้าไปในพื้นสวน (Existing O_2 Unit)

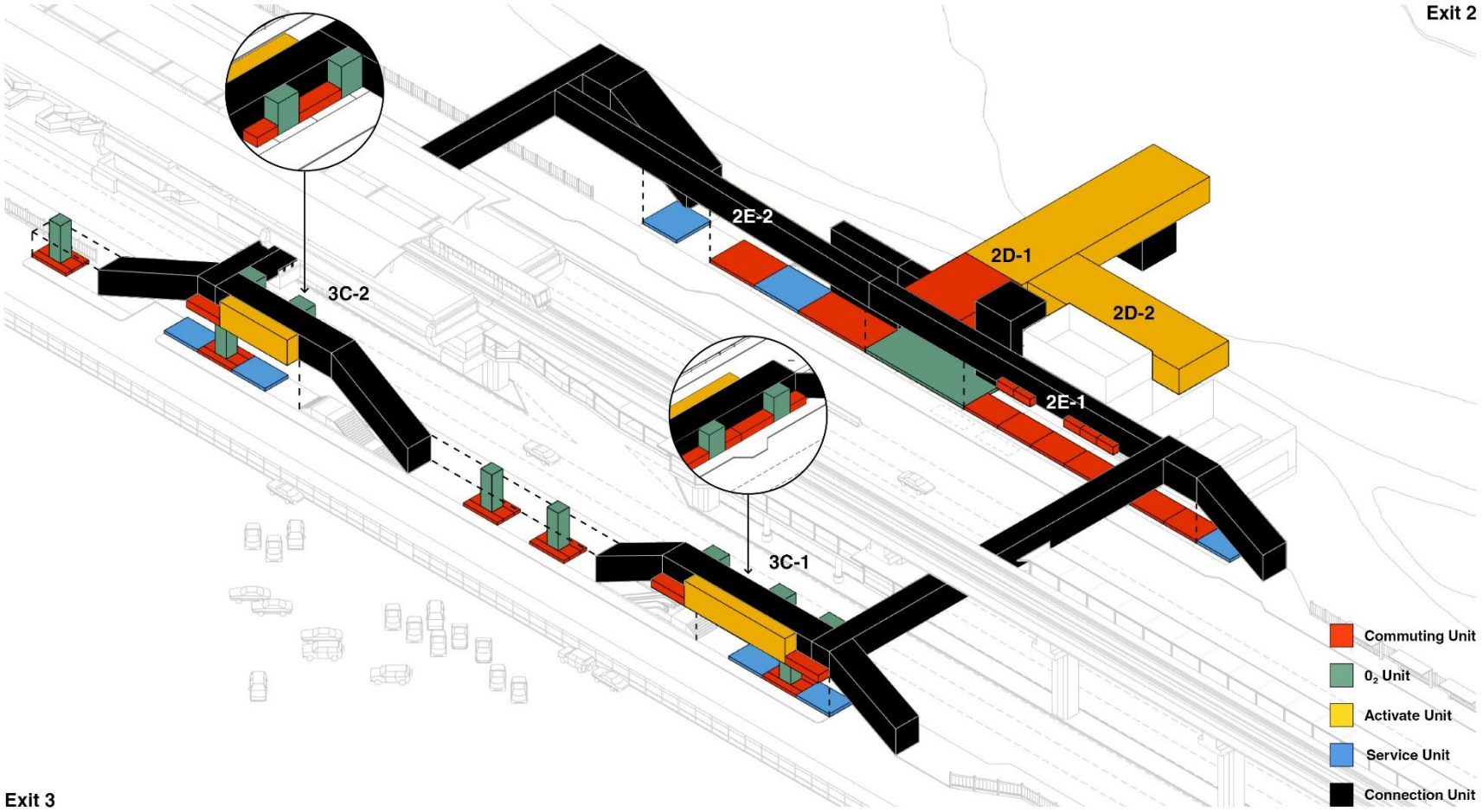
Zone 2D-2 : พื้นที่บริเวณนี้คือ Terrain Trail (Activate Unit) ซึ่งทำหน้าที่เป็นทั้งพื้นที่กิจกรรมและทางเชื่อม (Connection Unit) ระหว่างพื้นที่ชั้น 2 กับพื้นที่สวนด้านล่าง

Zone 2E-1 : พื้นที่บริเวณนี้ทำหน้าที่เป็นทางเชื่อม (Rest Connector - Connection Unit) ที่ต่อเนื่องมาจาก Zone 3C-1 บริเวณชั้น 2 ฝั่งทางออกที่ 3 โดยเป็นเส้นทางข้ามเหนือจุดรอรถตู้โดยสารและรถโดยสารประจำทางด้านล่าง เพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ Zone 2D-1 ซึ่งตามแนวทางเชื่อมมีพื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) เกาะตัวเรียงตามแนวทางเดิน

Zone 2E-2 : พื้นที่บริเวณนี้ทำหน้าที่เป็นทางเชื่อมแบบทางลาด (Slope Connector - Connection Unit) ที่เชื่อมต่อจาก Zone 2E-1 หรือ Zone 2D-1 เพื่อเข้าสู่แนวเส้นที่เชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้า BTS รวมถึงบันไดเลื่อนที่นำลงสู่ Zone 2A



รูปที่ 4.83 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL13 สถานีสวนจตุจักร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.84ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ชั้น 2 ภายในพื้นที่ BL13 สถานีสวนจตุจักร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

2) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2

จากแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ตัวอย่าง BL15 สถานีลาดพร้าว ผู้วิจัยได้เล็งเห็นข้อจำกัดด้านกายภาพของพื้นที่ที่คล้ายกันในหลายจุด โดยเฉพาะข้อจำกัดของการใช้โครงสร้างหนัก ซึ่งไม่เหมาะสมกับพื้นที่ที่มีโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าใต้ดินรองรับอยู่ด้านล่าง จึงเลือกใช้ “โครงสร้างเบา” เป็นแนวทางหลักในการพัฒนา (รูปที่ 4.85)

- **ในการออกแบบพื้นที่ทางออกที่ 3**

เริ่มต้นจากการรื้อถอนอาคารทางเข้าเดิม โดยยังคงโครงสร้างหลักของบันไดไว้ และทดลองวางโครงสร้างเบาทดแทนในแนวอาคารเดิม ทั้งฝั่งเข้าและออก เพื่อครอบคลุมพื้นที่ว่างระหว่างทางเข้าออกทั้งสองฝั่ง จากนั้นมีการกำหนดเส้นทางเดินใหม่

(ลูกศรที่ 1) ขยับตำแหน่งบันไดเลื่อนของสถานี BTS เข้ามาในแนวพื้นที่ว่าง เพื่อเปิดแนวทางเดินเท้าหลักให้ถูกใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ และรวมบันไดทางขึ้น-ลงเดิมเข้ากับตำแหน่งใหม่ของบันไดเลื่อน เพื่อสร้างความต่อเนื่องและการเข้าถึงจุดรอรถตู้โดยสาร

(ลูกศรที่ 2) รื้อรั้วกั้นผนังฝั่งที่ติดกับลานจอดรถ เพื่อเปิดทางเดินเท้ารองจากจุดลงรถตู้โดยสารให้เชื่อมต่อกับทางเดินเท้าหลัก

- **ในการออกแบบพื้นที่ทางออกที่ 2**

ด้วยศักยภาพของพื้นที่ฝั่งสวนที่ยังไม่ได้รับการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ผู้วิจัยจึงเลือก เก็บรักษาแนวต้นไม้เดิม ซึ่งถูกจัดวางไว้เป็นแนวตาราง (Grid) ของสวนไว้ใช้เป็นส่วนหนึ่งของงานออกแบบ พร้อมทั้ง เริ่มต้นจากการรื้อถอนอาคารทางเข้าเดิม โดยยังคงโครงสร้างหลักของบันไดไว้ และทดลองวางโครงสร้างเบาทดแทนในแนวอาคารเดิม และให้ครอบคลุมพื้นที่ใช้งานไปถึงบริเวณจุดรอรถตู้โดยสาร เพื่อสร้างร่มเงาอย่างต่อเนื่อง จากนั้นกำหนดเส้นทางเดินใหม่

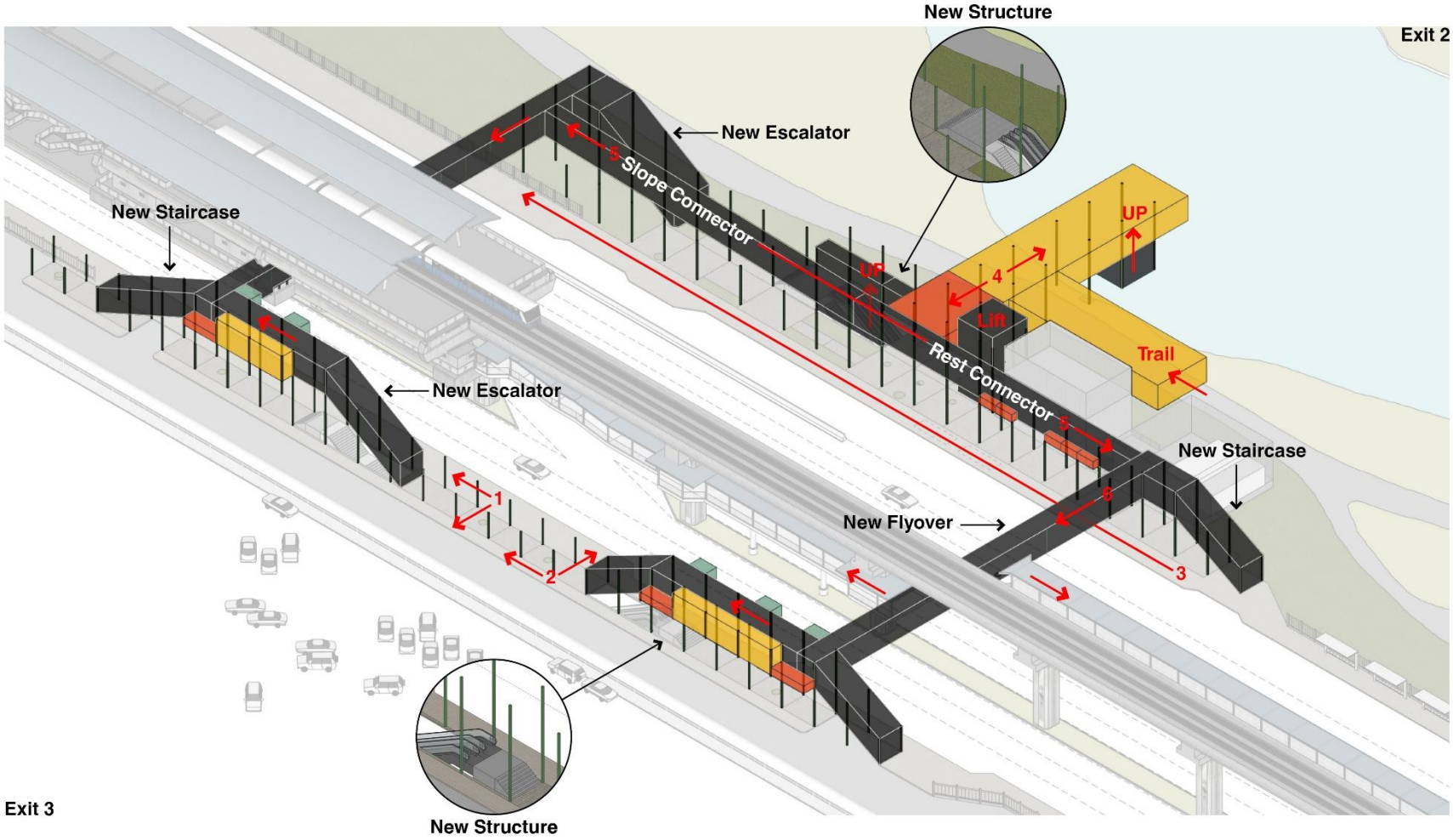
(ลูกศรที่ 3) ขยับแนวรั้วของสวน รวมถึงปรับตำแหน่งบันไดเลื่อนของสถานี BTS ให้ร่นเข้ามาด้านใน เพื่อเปิดแนวทางสัญจรหลัก และปรับปรุงพื้นที่ว่างที่เคยขาดการใช้งานให้กลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกยิ่งขึ้น

(ลูกศรที่ 4) กำหนดช่องทางขึ้นลงของพื้นที่ชั้นสอง ประกอบด้วย 1. บันไดจากตัวอาคารสถานีที่ถูกปรับปรุงใหม่ 2. ลิฟต์ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับทางเข้าสู่พื้นที่สาธารณะและจุดรอรถประจำทาง 3. เส้นทางเดินเท้าแบบ Terrian Trail 4. บันไดลอยน้ำ (Floating Staircase) สำหรับเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ Food Garden และสวนสาธารณะด้านล่าง 5. เส้นทางเดินยกระดับ (Skywalk) Slope and Rest Connector

(ลูกศรที่ 5) เพิ่มเส้นทางเดินยกระดับ (Skywalk) ซึ่งเชื่อมต่อจากทางเชื่อมของสถานีรถไฟฟ้า BTS และทอดยาวต่อเนื่องจนถึงบันไดทางขึ้นลงบริเวณจุดรอรถตู้โดยสารและรถประจำทาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความแออัดของเส้นทางสัญจรบนทางเท้า และสร้างประสบการณ์การเดินทางรูปแบบใหม่

(ลูกศรที่ 6) เชื่อมต่อเส้นทางเดินยกระดับ (Skywalk) เข้ากับสะพานลอย (New Flyover) ที่ได้รับการปรับปรุงใหม่ เพื่อเชื่อมต่ออย่างต่อเนื่องไปยังอาคารทางออกที่ 3 และทางเดินยกระดับเดิมของสถานีรถไฟฟ้า BTS

มหาวิทยาลัยศิลปากร



รูปที่ 4.85 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL13 สถานีสวนจตุจักร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

3) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 3

ขั้นตอนนี้เป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการเปลี่ยนแปลง “กล่อง” ของรูปแบบการใช้งานพื้นที่ (Zoning) (รูปที่4.83-4.84) ให้กลายเป็นพื้นที่นั่งพักและพื้นที่พักคอย ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบหลักในการออกแบบครั้งนี้ (รูปที่ 4.86-4.89)

พื้นที่ทางออก 3

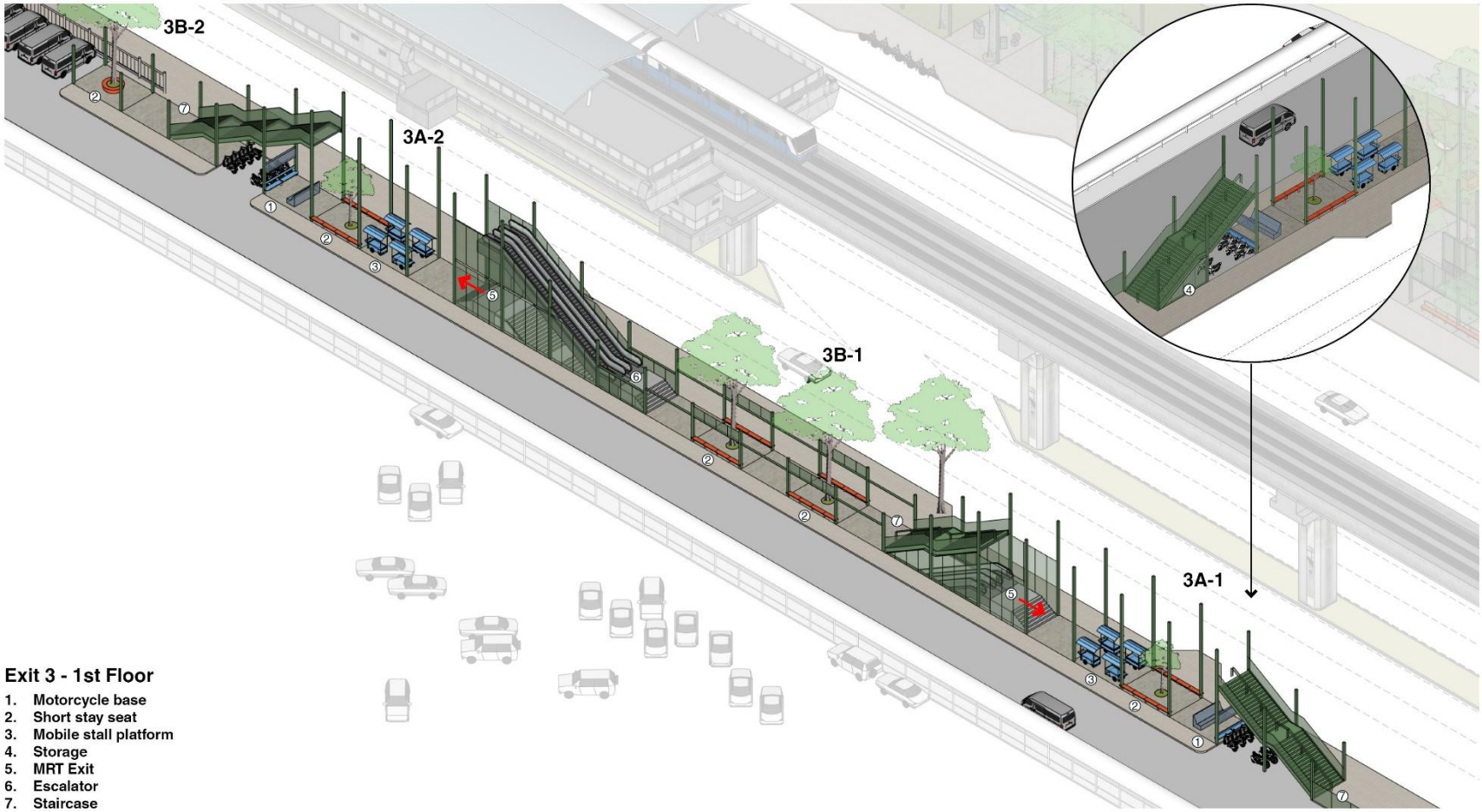
Zone 3A: พื้นที่นั่งคอย (Commuting Unit) ถูกจัดวางบริเวณหน้าทางเข้าออกหลัก โดยมีทั้งที่นั่งสำหรับการใช้งานระยะสั้น (ไม่มีพนักพิง) โดยระดับความสูงของที่นั่งตามมาตรฐานที่ 45 เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาระยะเวลาการใช้งานกิจกรรมที่อยู่ในระดับสั้น แทรกตัวอยู่ระหว่างพื้นที่ พักคอยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีเก้าอี้ยาวและพนักพิงที่สูงที่ช่วยบดบังสายตาจากคนสัญจรผ่าน และพื้นที่สำหรับรถเข็น แผงลอย (Service Unit) ที่ให้พื้นที่ร่มเงาจากโครงสร้างอาคารใหม่ และความผ่อนคลายจากพต้นไม้ขนาดเล็ก (O_2 Unit) อยู่ตรงกลาระหว่างพื้นที่นั่งพักคอย

Zone 3B: พื้นที่นั่งพักคอยระยะสั้นสำหรับผู้สัญจรระหว่างทาง ถูกจัดวางอย่างเรียบง่ายเพื่อรองรับการใช้งานชั่วคราว โดยมีต้นไม้ขนาดกลางแทรกตัวอยู่บริเวณกึ่งกลางของพื้นที่ เพื่อช่วยเพิ่มความร่มรื่นและเสริมบรรยากาศที่ผ่อนคลายให้กับพื้นที่โดยรอบ

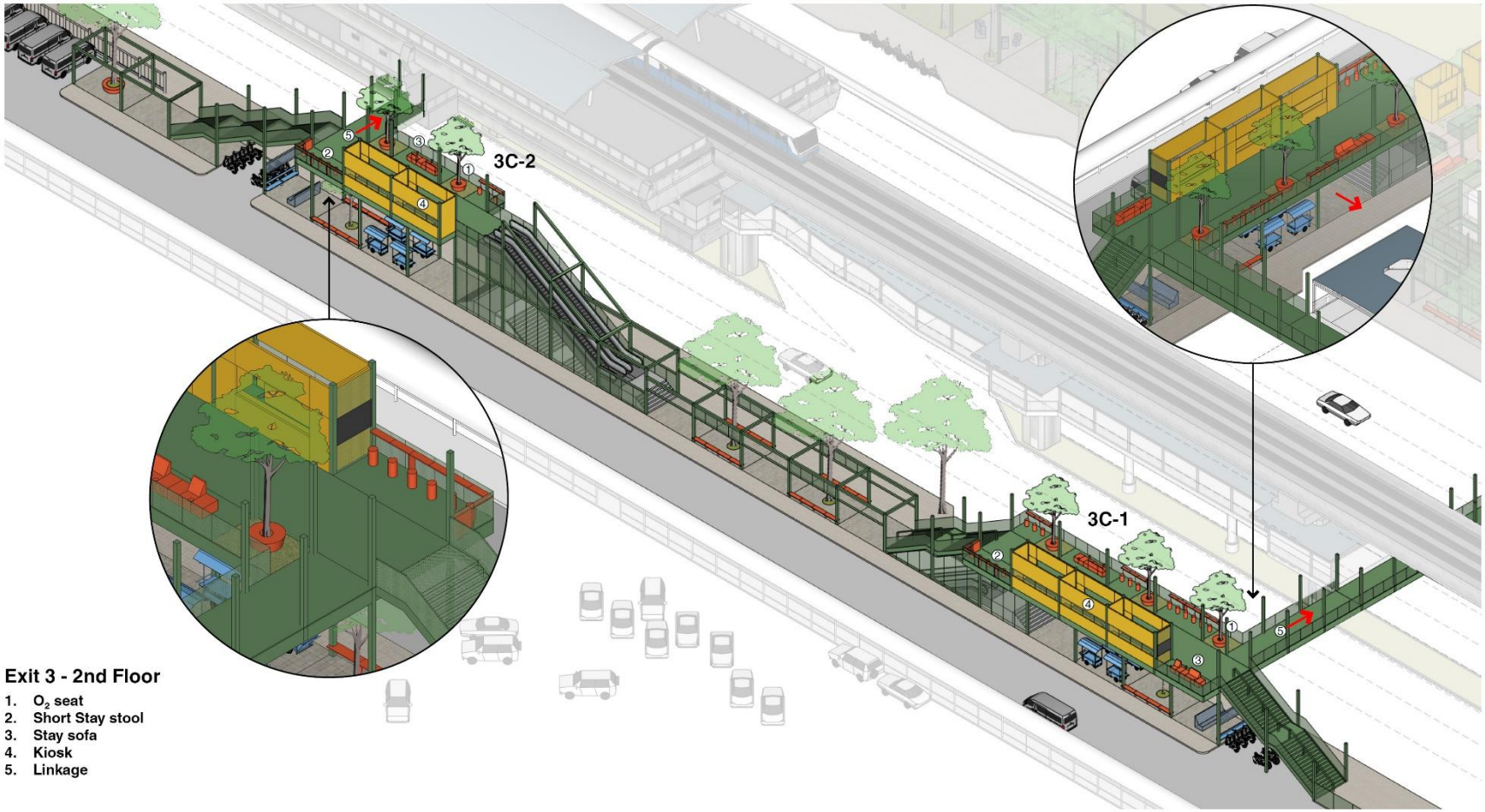
Zone 3C : พื้นที่บริเวณชั้น 2 ถูกออกแบบให้เป็นพื้นที่นั่งพักคอยระยะสั้นและระยะปานกลาง โดยมีการจัดวางเก้าอี้สูง 65 เซนติเมตร คู่กับโต๊ะสูง 100 เซนติเมตร กว้าง 40 เซนติเมตร ติดกับราวกันตก เพื่อรองรับการนั่งรับประทานอาหารหรือเครื่องดื่มในช่วงเวลาสั้นๆ สลับกับชุดที่นั่งแบบปรับเปลี่ยนรูปแบบได้ ความสูงมาตรฐาน 45 เซนติเมตร เพื่อรองรับการพักคอยระยะปานกลาง เพิ่มความยืดหยุ่นในการใช้งาน

พื้นที่นั่งทั้งหมดแทรกตัวด้วยต้นไม้ขนาดเล็ก เพื่อสร้างบรรยากาศร่มรื่นและลดความแข็งกระด้างของบริบทเมือง นอกจากนี้ ยังมีร้านค้าขนาดเล็ก (Kiosk - Activate Unit) ช่วยกระตุ้นกิจกรรมการใช้พื้นที่ เพิ่มความหลากหลายของการใช้งาน

พื้นที่ Zone 3C-1 เชื่อมต่อกับฝั่งสวนสาธารณะผ่านสะพานลอยที่ได้รับการปรับปรุงใหม่ ในขณะที่ Zone 3C-2 เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS



รูปที่ 4.86 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 ทางออกที่ 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.87 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 ทางออกที่ 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

พื้นที่ทางออก 2

Zone 2A: พื้นที่บริเวณทางเข้าออกหลักของทางออกที่ 2 ได้รับการปรับปรุงอาคารใหม่ให้เชื่อมต่อกับบันไดเลื่อนของสถานีรถไฟฟ้า BTS ซึ่งถูกย้ายตำแหน่งให้ถอยร่นเข้ามาในพื้นที่สวนสาธารณะ เพื่อเปิดเส้นทางสัญจรทางเท้าให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความต่อเนื่องในการเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งทั้งสองระบบ

ภายในพื้นที่มีการจัดวางที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ทั้งแบบมีพนักพิงและไม่มีพนักพิง โดยใช้ความสูงมาตรฐาน 45 เซนติเมตร ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้งานในลักษณะการพักคอยระยะปานกลางถึงระยะยาว

ซึ่งพื้นที่นั่งดังกล่าวแทรกตัวอยู่ระหว่างพื้นที่พักคอยของผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งในบริเวณนี้มีผู้ให้บริการจำนวนมาก จึงได้จัดเตรียมชุดเก้าอี้ที่สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบได้ตามลักษณะการใช้งาน พร้อมทั้งพื้นที่สำหรับรถเข็นหรือแผงลอย (Service Unit) ที่ได้รับร่มเงาจากโครงสร้างอาคารใหม่ และความร่มรื่นจากต้นไม้ภายในสวนสาธารณะ (Existing O2 Unit) ช่วยเสริมบรรยากาศให้พื้นที่มีความผ่อนคลายและเป็นมิตรต่อผู้ใช้งาน

Zone 2B: พื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ตัวอย่างที่ถูกศึกษา ซึ่งขาดการใช้งานอย่างเป็นประโยชน์ โดยมีการจัดวางต้นไม้เดิมเรียงตามแนวตาราง (Grid) ซึ่งผู้วิจัยได้นำลักษณะการวางตัวดังกล่าวมาใช้ในการจัดการพื้นที่นั่ง โดยวางตำแหน่งพื้นที่นั่งให้สอดคล้องกับตำแหน่งต้นไม้เดิมที่มีอยู่ เพื่อให้การใช้งานกลมกลืนกับบริบทของสวนสาธารณะ พื้นที่นั่งภายในบริเวณนี้ออกแบบมาเพื่อรองรับการพักผ่อนแบบระยะยาว โดยจัดวางที่นั่งแบบยาวที่สามารถเอนตัวหรือนอนได้ พร้อมทั้งเพิ่มเปลนอน (Hammock) เพื่อรองรับพฤติกรรมการใช้งานที่หลากหลาย

พื้นที่นี้สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานเป็นพื้นที่กิจกรรมในบางช่วงเวลา และมีการเชื่อมต่อกับสวนสาธารณะด้านหลังโดยตรง รวมถึงลิฟต์และบันไดที่นำไปสู่พื้นที่ชั้นสองได้อย่างสะดวกสอง

Zone 2C: พื้นที่บริเวณนี้ทำหน้าที่รองรับการใช้งานเป็นจุดรอรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสาร โดยมีการปรับปรุงพื้นที่นั่งพักคอยใหม่ให้รองรับพฤติกรรมการใช้งานที่หลากหลายมากขึ้น ประกอบด้วยที่นั่งสองลักษณะ ได้แก่ ที่นั่งมาตรฐานความสูง 45 เซนติเมตร

สำหรับการพักคอยทั่วไป และที่ยืนกึ่งนั่ง (Lean-on Seat) ที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ต้องต่อคิวยาวในการรอขึ้นรถตู้ โดยสามารถยืนพิงพักเพื่อบรรเทาความเมื่อยล้าได้

นอกจากนี้ ยังมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมโดยรอบให้เหมาะสมกับการใช้งานจริง เช่น การใช้โครงสร้างเบาที่ต่อเนื่องมาจากอาคารทางเข้าเพื่อให้ร่มเงาและกันฝน รวมถึงการติดตั้งระบบแสงสว่างที่เพียงพอในช่วงเวลากลางคืน เพื่อให้พื้นที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยตลอดทั้งวัน

Zone 2D-1: พื้นที่บริเวณชั้นสองของโครงการ ผู้วิจัยได้ใช้ศักยภาพของพื้นที่สีเขียวเดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยอ้างอิงจากแนวต้นไม้ที่วางตัวเป็นตาราง (Grid) ในสวนชั้นล่าง จึงมีการเจาะช่องเปิดบนพื้นชั้นสอง เพื่อให้ต้นไม้สามารถแทรกตัวขึ้นมาได้ ช่วยสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่นและส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเชิงพื้นที่แนวตั้ง พื้นที่ภายใน Zone นี้สามารถจำแนกออกเป็น 2 ส่วนหลัก ได้แก่

ส่วนที่ 1 พื้นที่พักคอย (Commuting Unit) ทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อจากชั้นล่าง ผ่านทางบันได ลิฟต์ และเส้นทางเดินยกระดับด้านหน้า โดยมีการจัดวางที่นั่งแบบมาตรฐานตลอดแนวระเบียง เพื่อรองรับการใช้งานของผู้สัญจร และสร้างจังหวะการใช้งานของพื้นที่ทั้งยังทำหน้าที่เป็น พื้นที่เปลี่ยนผ่าน ก่อนเข้าสู่พื้นที่ที่มีระดับกิจกรรมและลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน

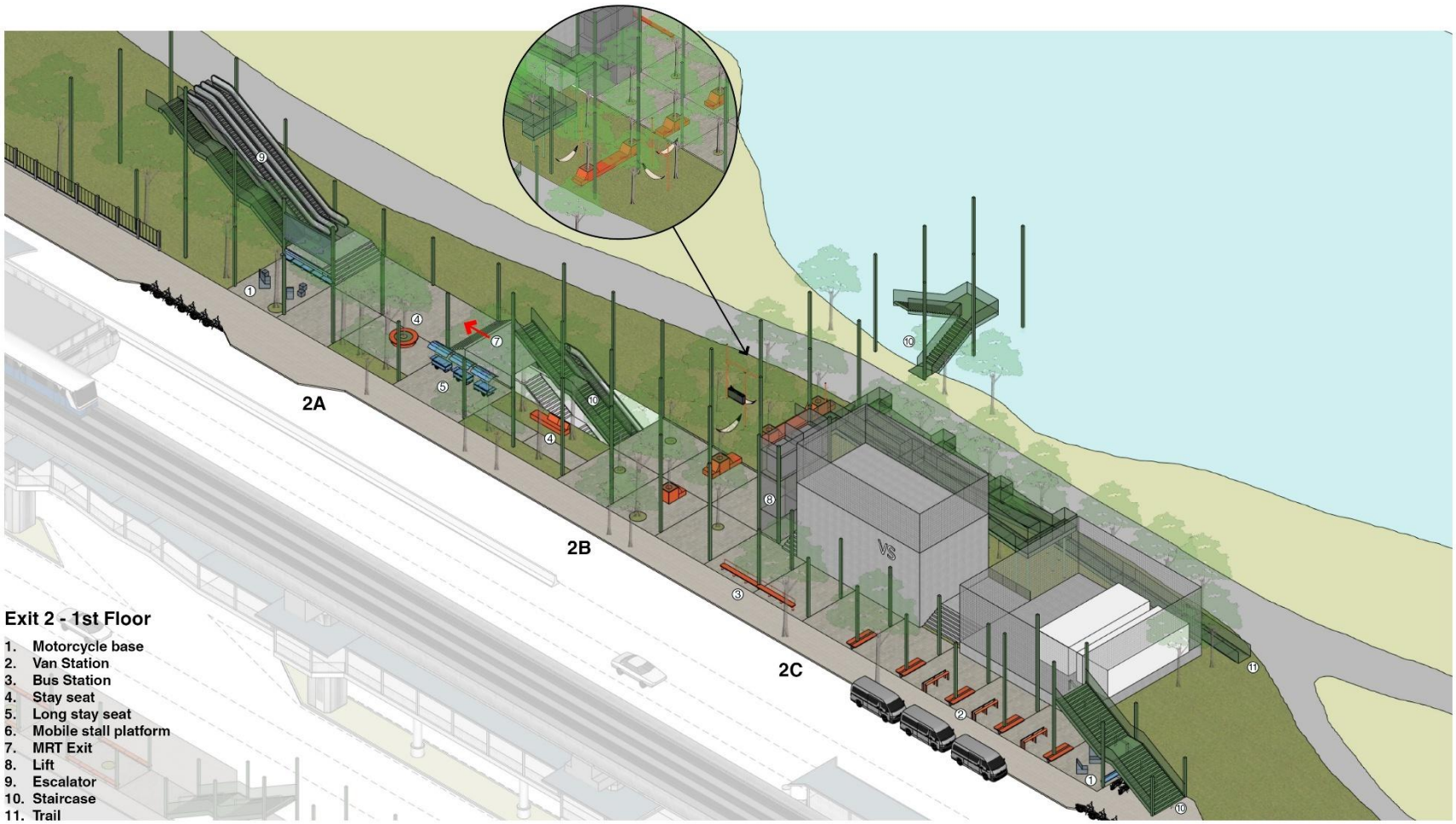
ส่วนที่ 2 พื้นที่ Food Garden (Activate Unit) เป็นพื้นที่ที่แทรกตัวเข้าสู่บริเวณสวนสาธารณะ จนถึงบางส่วนของบ่อน้ำ โดยออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่สีเขียวภายในประกอบด้วยร้านค้าขนาดย่อม (Kiosk) ที่กระจายตัวตามแนวทางเดินทั้งสองฝั่ง ซึ่งที่นั่งสองประเภท ประกอบด้วย ที่นั่งแบบสูง เหมาะสำหรับการใช้งานระยะสั้น เช่น รับประทานอาหารในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือก่อนกลับบ้าน และที่นั่งแบบมาตรฐาน ที่จัดวางบริเวณริมน้ำ เพื่อรองรับการใช้งานที่ต่อเนื่องและผ่อนคลายมากขึ้น

นอกจากนี้ พื้นที่ Food Garden ยังช่วยเพิ่มทางเลือกของกิจกรรมให้กับผู้ใช้งานที่มาจากฝั่งสวนและฝั่งริมถนน เช่น การนั่งพักรับประทานอาหารในบรรยากาศร่มรื่น หรือใช้เวลาพักผ่อนระหว่างวันในพื้นที่สาธารณะ ทำให้พื้นที่นี้กลายเป็นอีกจุดหนึ่งที่สามารถดึงดูดผู้คนเข้าสู่ระบบพื้นที่สาธารณะในแนวตั้งได้

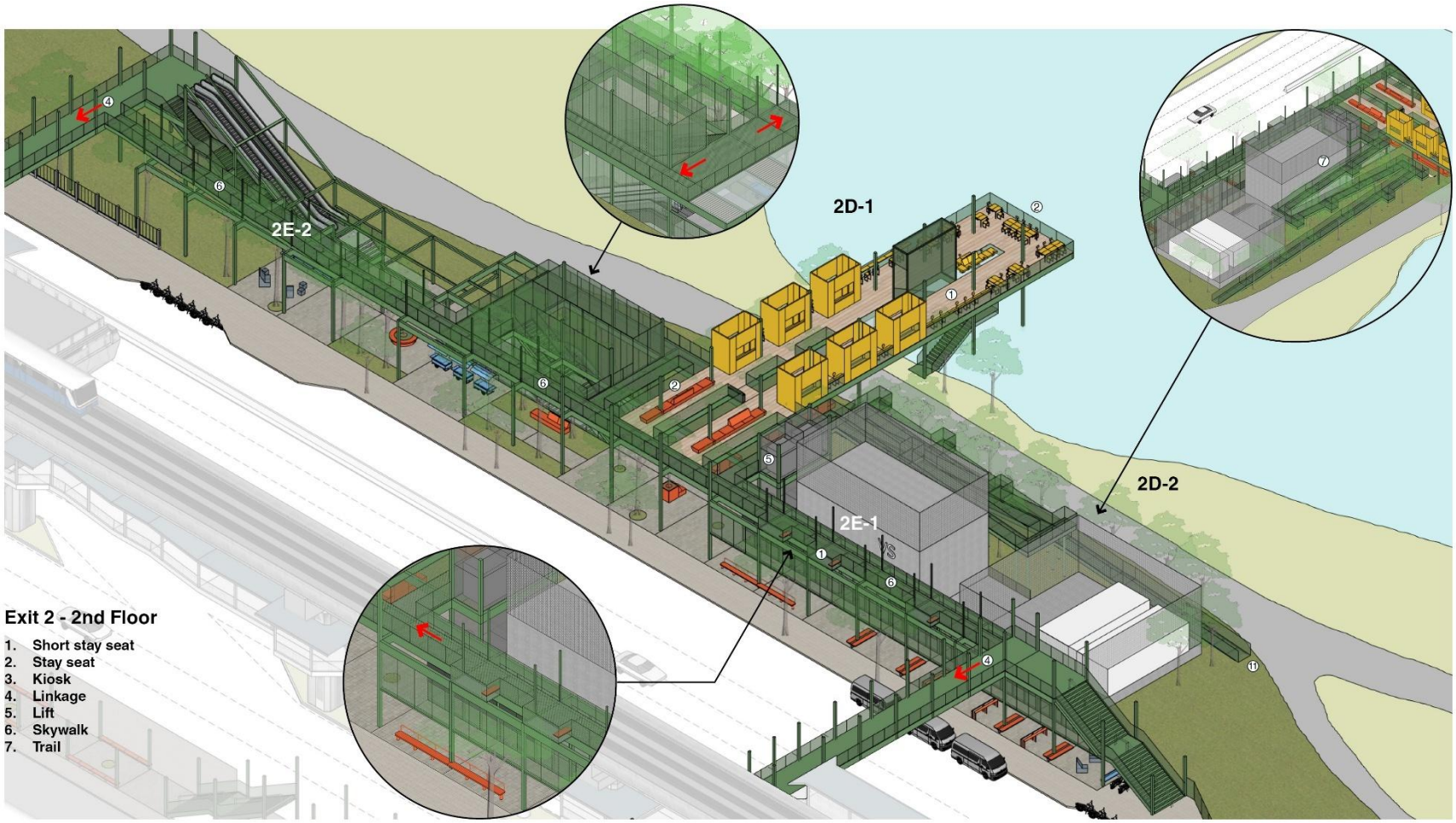
Zone 2D-2: พื้นที่บริเวณนี้เป็นส่วนหนึ่งของสวนสาธารณะที่เดิมขาดการจัดการและไม่ได้รับการใช้งานอย่างเหมาะสม ผู้วิจัยจึงเสนอการพัฒนาเป็นทางเดิน Terrain Trail ที่ปรับภูมิทัศน์ให้สามารถใช้งานได้อย่างสร้างสรรค์ โดยออกแบบเส้นทางเดินให้ลัดเลาะไปตามแนวต้นไม้เดิม พร้อมจัดสรรจุดนั่งพักและจุดชมวิวเป็นระยะตลอดเส้นทาง เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการเดินเล่น การพักผ่อน และการใช้งานพื้นที่อย่างมีคุณภาพ เส้นทางนี้ยังทำหน้าที่เป็นสะพานเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่สวนชั้นล่างกับพื้นที่สาธารณะในชั้นสองได้อย่างต่อเนื่อง

Zone 2E-1: เส้นทางเดินยกระดับ Rest Connector ที่เชื่อมต่อมาจากสะพานลอยฝั่งทางออกที่ 3 และบันไดทางขึ้นจากจุดรอระบบขนส่งมวลชนบริเวณด้านล่าง เส้นทางนี้นำผู้ใช้งานเข้าสู่พื้นที่ภายในสวนสาธารณะอย่างต่อเนื่อง และสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้า BTS ได้โดยตรง ระหว่างทางมีการจัดวางพื้นที่นั่งพักคอยและจุดสังเกตการณ์ในจังหวะที่เหมาะสม เพื่อแบ่งจังหวะการเดิน ลดความรู้สึกของเส้นทางที่ยาว และสร้างประสบการณ์การสัญจรที่รื่นรมย์มากขึ้น ทั้งยังช่วยลดความแออัดในบริเวณจุดจอดรถโดยสารด้านล่าง

Zone 2E-2: เส้นทางเดินยกระดับแบบทางลาด Slope Connector ซึ่งเชื่อมต่อจากพื้นที่ส่วนกลางและ Rest Connector โดยออกแบบให้ปรับระดับความสูงของเส้นทางเดินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรจบกับช่องทางเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้า BTS ที่ได้รับการปรับปรุงใหม่ เส้นทางนี้ได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงการเข้าถึงอย่างเท่าเทียม (Universal Design) ทำให้สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกทั้งสำหรับผู้ใช้งานทั่วไปและผู้พิการ รวมถึงผู้ใช้วีลแชร์หรือรถเข็นเด็ก ช่วยเพิ่มความต่อเนื่องของระบบสัญจรในแนวราบภายในพื้นที่สาธารณะชั้นสองอย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ 4.88 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 ทางออกที่ 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.89 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 ทางออกที่ 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 4

กระบวนการนี้เป็นกระบวนการที่มุ่งเน้นการ เพิ่มพูนประสบการณ์ของผู้ใช้งาน ผ่านการเลือกใช้วัสดุตกแต่ง แสงไฟ และช่องแสงธรรมชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้าง บรรยากาศที่เอื้อต่อความรู้สึกผ่อนคลาย ความปลอดภัย และความน่าสนใจของพื้นที่

รูปที่ 4.90 ภาพบรรยากาศพื้นที่ขายสินค้าและพื้นที่นั่งพักคอยบริเวณหน้าสถานี ทางออกที่ 3 (Zone 3A-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.91 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยที่อยู่ระหว่าง ทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า BTS (Zone 3B-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.92 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยและร้านค้าขนาดเล็ก บริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า BTS (Zone 3C-2) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.93 ภาพบรรยากาศพื้นที่ขายสินค้าและพื้นที่นั่งพักคอยบริเวณหน้าสถานี ทางออกที่ 2 (Zone 2A) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.94 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยภายในพื้นที่ Long stay seat (Zone 2B)ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

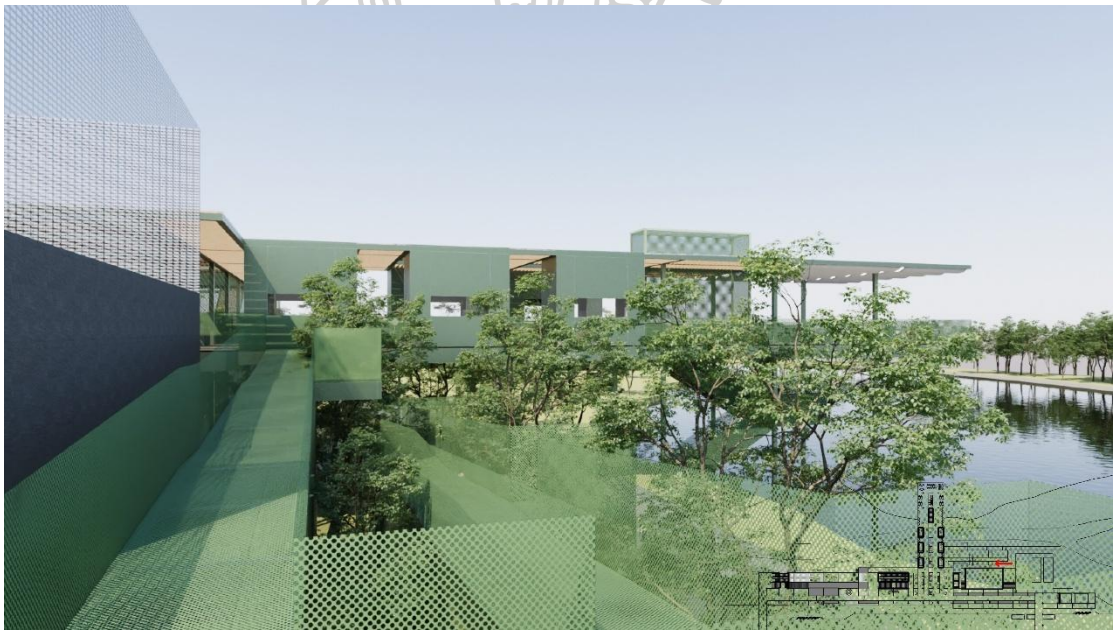
รูปที่ 4.95 ภาพบรรยากาศบริเวณทางเข้า Food garden แสดงพื้นที่นั่งพักผ่อนและร้านค้า (Zone 2D-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.96 ภาพบรรยากาศบริเวณที่นั่งรับประทานอาหารของ Food garden ชมวิวสวน (Zone 2D-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

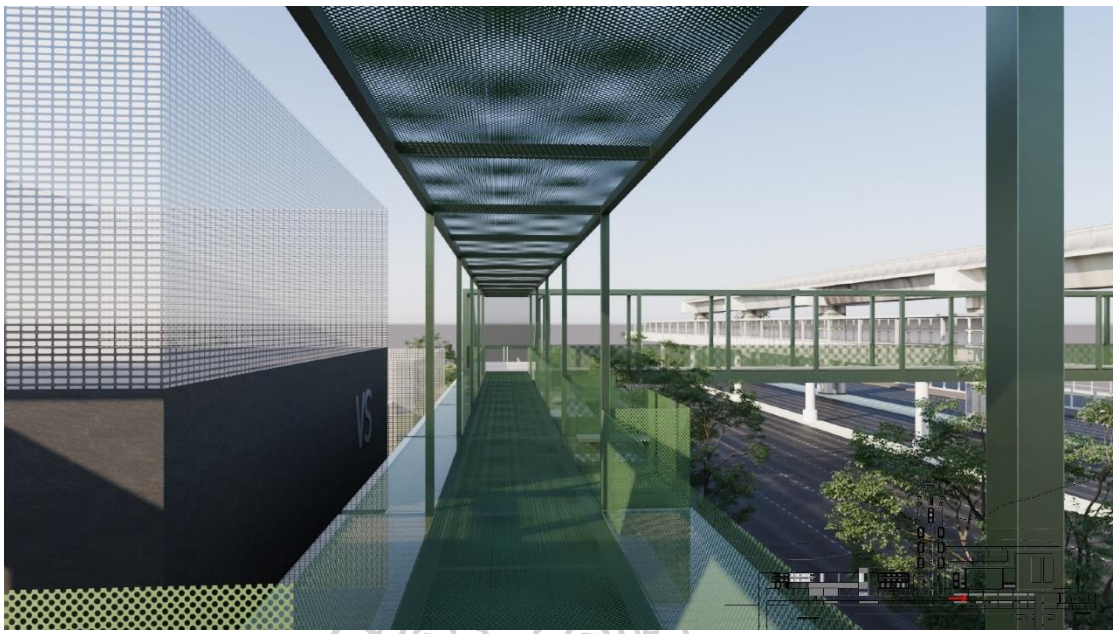
รูปที่ 4.97 ภาพบรรยากาศบริเวณที่นั่งรับประทานอาหารและที่พักผ่อนของ Food garden (Zone 2D-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.98 ภาพภายนอกของอาคารบริเวณ Food garden มองจากริมน้ำ ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.99 ภาพบรรยากาศทางเดินขึ้น Terrain trail (Zone 2E-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.100 ภาพบรรยากาศทางเดิน Terrain trail ที่เชื่อมต่อกับ Food garden (Zone 2E-1) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

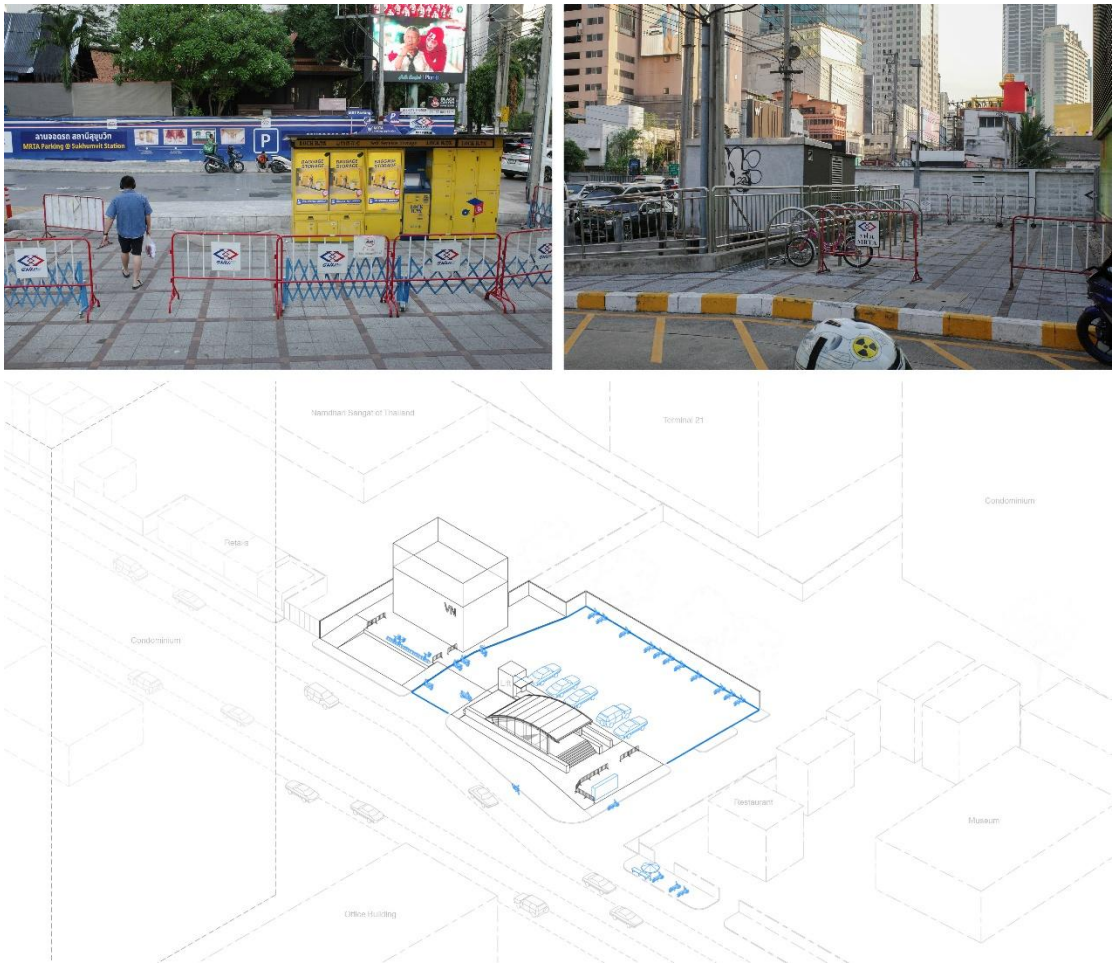


รูปที่ 4.101 ภาพบรรยากาศทางเดิน Rest connector ชั้น 2 เชื่อมไปยังทางลงบันไดจุดรอรถโดยสาร และทางเชื่อมไปอาคารทางออกที่ 3 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.102 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยสำหรับรอรถประจำทางและรถตู้โดยสาร (Zone 2C) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.4.3.3. BL22 สถานีสุขุมวิท (ย่านธุรกิจ)

พื้นที่บริเวณ ทางเข้าออกที่ 1 **ขนาด** 166 ตารางเมตร ลักษณะรูปแบบ IN3 และ IN4



รูปที่ 4.103 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL22 สถานีสุขุมวิท ทางออกที่ 1 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

- **ปัญหาที่ได้จากการสำรวจพื้นที่**

จากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ พบปัญหาว่า พื้นที่หน้าสถานีและจุดจอดจักรยานถูกปิดกั้นด้วยรั้วชั่วคราว ส่งผลให้ไม่สามารถใช้งานพื้นที่อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ใกล้กับสถานียังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่กีดขวางการสัญจรของคนเดินเท้า

จากการสำรวจพฤติกรรมผู้ใช้งานภายในพื้นที่ พบปัญหาว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะช่วงเย็นถึงค่ำ มีผู้โดยสารยืนรอรถสาธารณะบริเวณหน้าสถานี ไม่มีที่นั่งพักคอย

- **แนวทางทางแก้ไขปัญหา**

ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการออกแบบที่มุ่งเน้นการฟื้นฟูพื้นที่สาธารณะให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการจัดสรรพื้นที่ให้เกิดการใช้ประโยชน์ในรูปแบบใหม่ โดยมีการรื้อถอนโครงสร้างหลังคาเดิมของสถานี และรวมทางเข้าออกของสถานีเข้ากับอาคารใหม่ เพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลาย เช่น พื้นที่พักคอย บาร์ ร้านค้าสะดวกซื้อ โรงแรม และจุดจอดจักรยาน เป็นต้น ทั้งนี้ยังได้มีการจัดระเบียบตำแหน่งของจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อให้ทางเท้าสามารถเดินได้สะดวกขึ้นโดยเฉพาะในเวลาช่วงเร่งด่วน ที่มีผู้สัญจรอย่างหนาแน่น

1) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 1

จากแนวความคิดในการออกแบบและแนวทางการแก้ไข้ปัญหา สามารถสรุปรูปแบบการใช้พื้นที่ (Zoning) ของพื้นที่โดยรอบได้ดังนี้ (รูปที่ 4.104-4.106)

Zone A : บริเวณทางเข้าออกและรอบสถานี พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่นั่งพักคอยของผู้ให้บริการ (Service Unit) ส่วนพื้นที่อีกฝั่งเป็นพื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) และจุดจอดจักรยาน จากแนวความคิดในการออกแบบที่มุ่งเน้นการสร้างสภาวะน่าสบาย (Comfort)

ผู้วิจัยได้ทดลองรูปแบบการใช้งานพื้นที่ที่มีความหลากหลายในลักษณะแนวตั้ง เพื่อให้เกิดพื้นที่ร่มเงาสำหรับการพักคอยบริเวณด้านล่าง โดยมีการเชื่อมต่อกับกล่องสีดำ (Connection Unit) ที่ทำหน้าที่เป็นทางขึ้นสู่พื้นที่ชั้นสอง

Zone B : ร้านค้าสะดวกซื้อและที่นั่งพักคอย พื้นที่ของร้านค้า (Activate unit) และพื้นที่นั่งพักคอยแบบระยะยาว (Commuting Unit) ถูกจัดวางไว้ที่ชั้น 2 สามารถเข้าถึงได้ทั้ง 2 ทางคือ บันไดเลื่อนที่ติดกับทางเข้าออกสถานี ซึ่งเป็นบริเวณที่มีผู้ใช้งานหนาแน่น และบันไดจากทางฝั่งโรงแรม

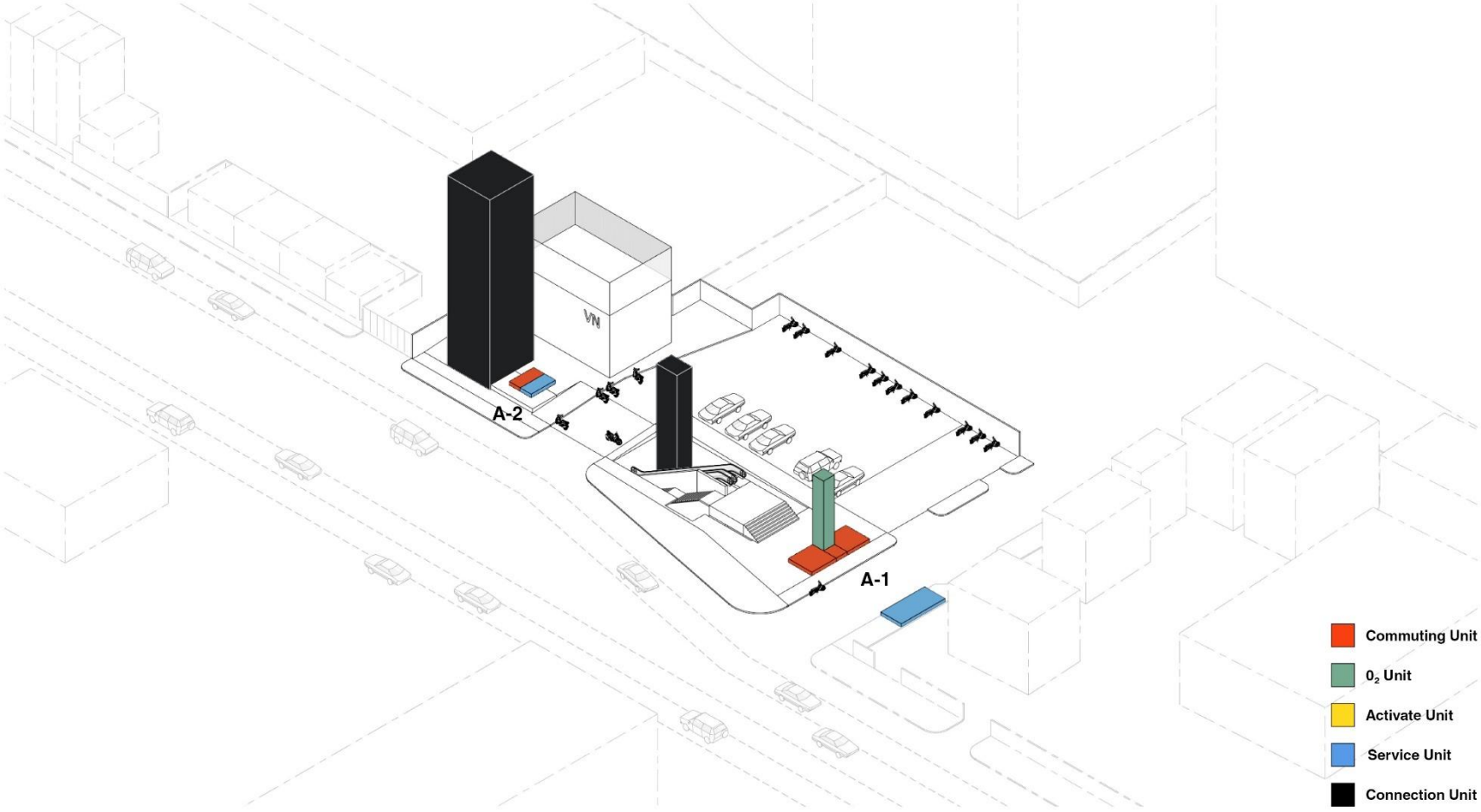
Zone C : Terrace Bar (Activate unit) พื้นที่เคาน์เตอร์และที่นั่งถูกออกแบบให้ผสานกับพื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) และเวทีแสดงดนตรี

Zone D : Quick Nap Lobby เป็นพื้นที่สำหรับ check-in ของผู้มาใช้บริการโรงแรมหรือบุคคลทั่วไปที่ต้องการขึ้นไปยัง Rooftop Garden โดยเชื่อต่อจากกล่องสีดำแนวตั้งยาวตลอดแนวจนดึงชั้นบนสุด

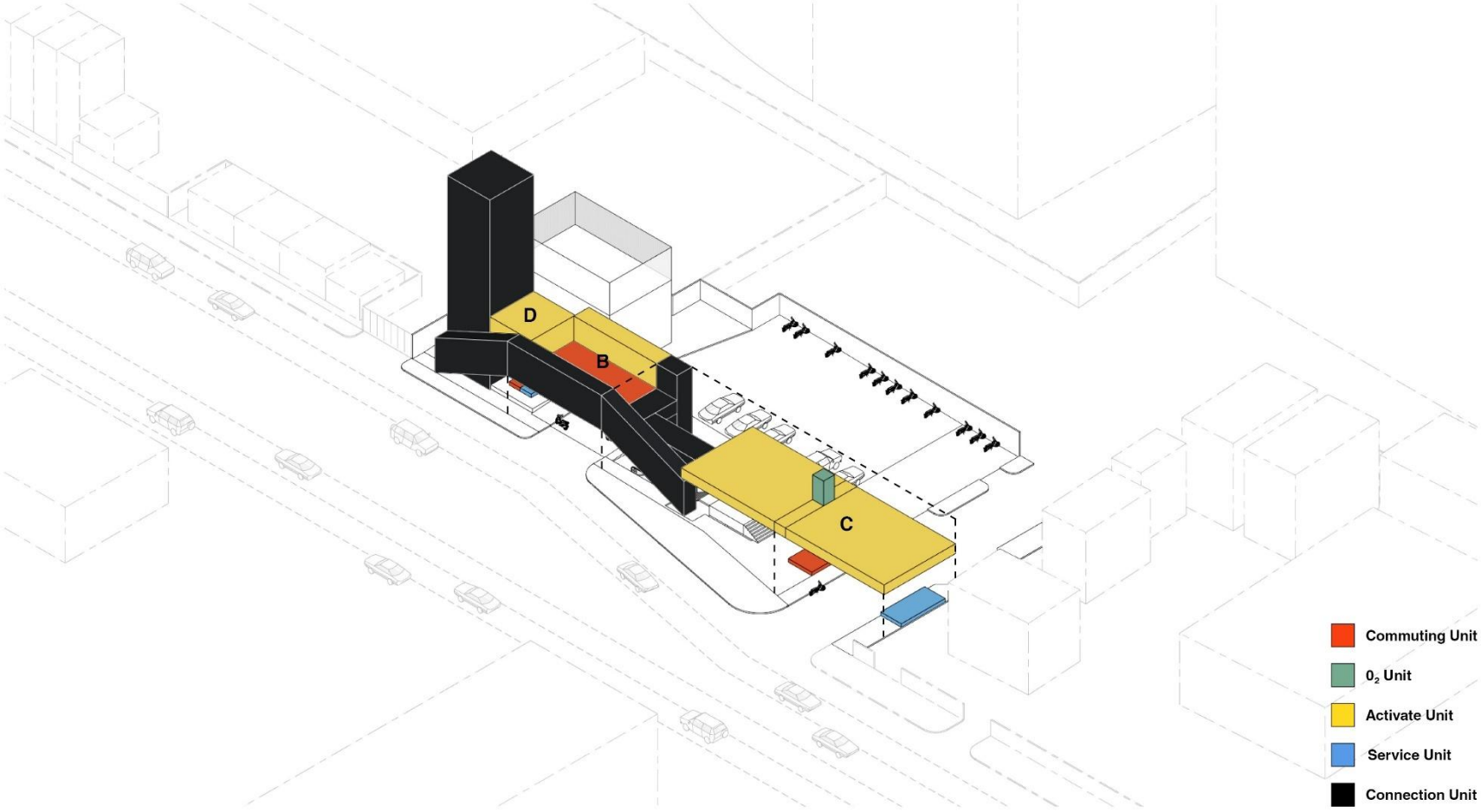
Zone E : ห้องพักโรงแรม Quick Nap (Activate unit) อยู่ชั้น 3 -6 ซึ่งห้องพักทุกห้อง ถูกจัดวางติดกับพื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ด้วยการวางตัวกล่องของห้องพักสลับกันเพื่อเปิดช่องให้ลมผ่านตัวอาคารได้

Zone F : สวนบนดาดฟ้า (Rooftop Garden) เป็นการใช้พื้นที่หลังคาให้เกิดประโยชน์ ให้เป็นพื้นที่สีเขียว (O_2 Unit) ที่แทรกอยู่ตัวในเมืองที่มีความหนาแน่น

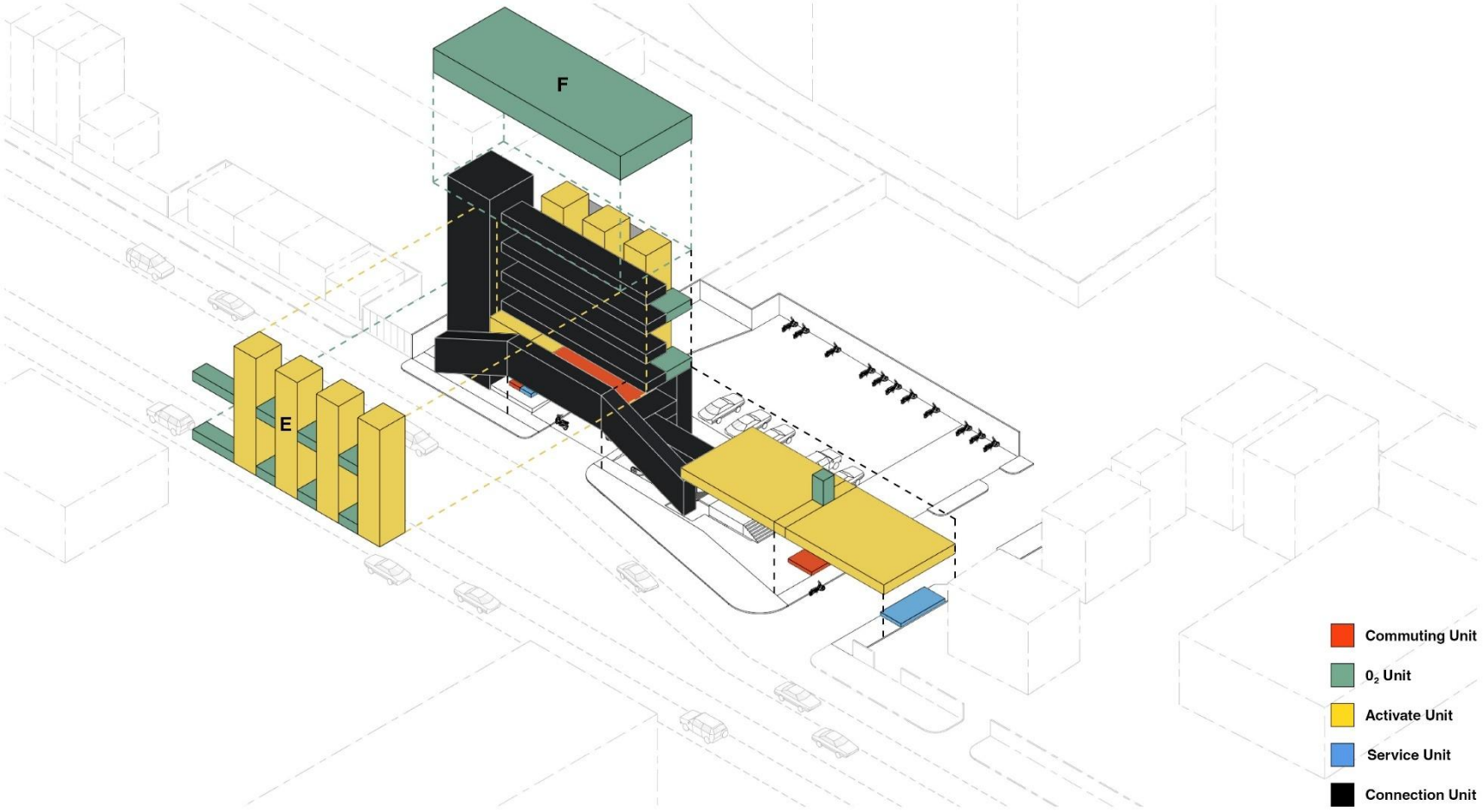
มหาวิทยาลัยศิลปากร



รูปที่ 4.104 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.105 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning)) ชั้น 2 ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568



รูปที่ 4.106 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning)) ชั้น 3-7 ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

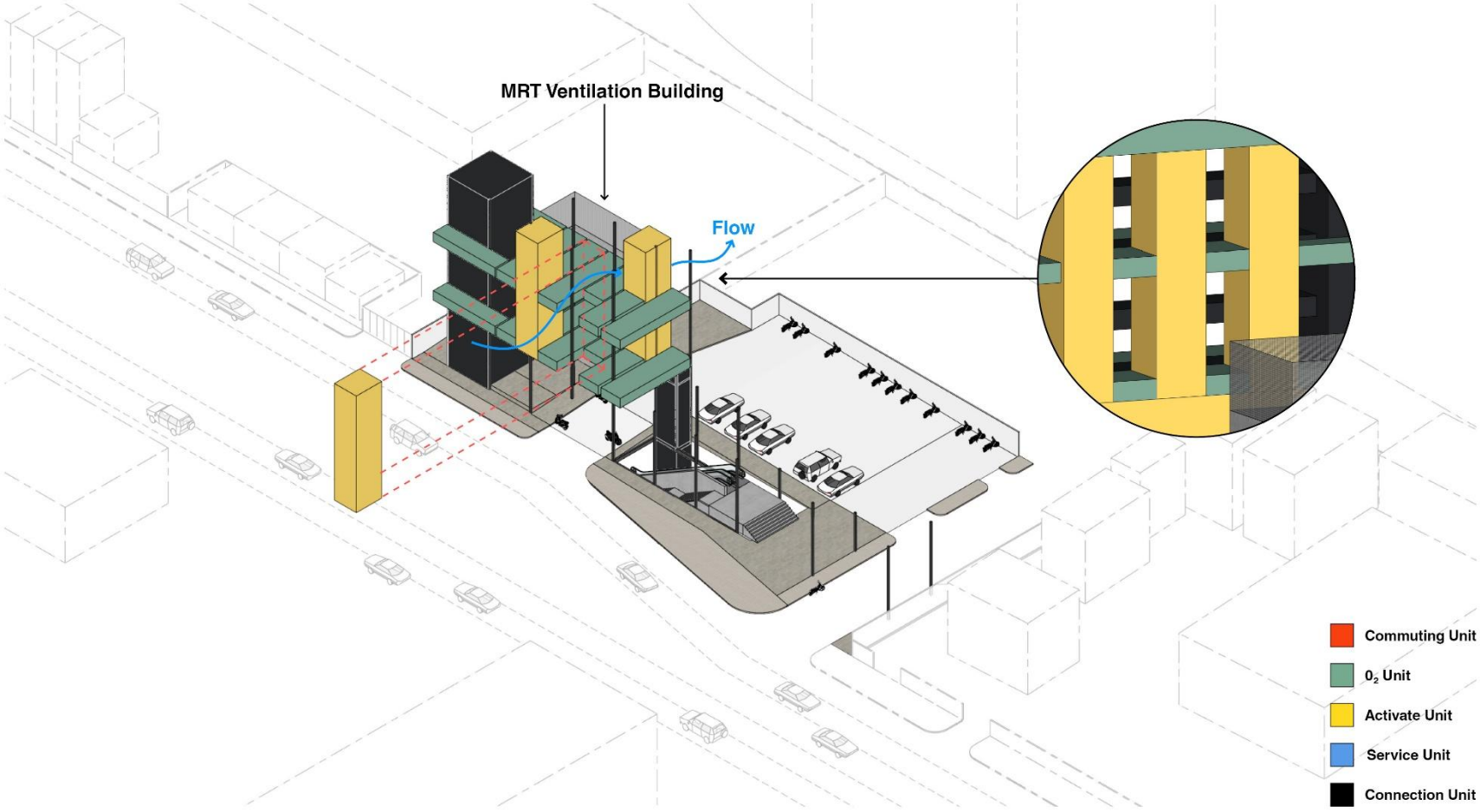
2) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2

ด้วยข้อจำกัดของพื้นที่ที่มีขนาดเล็กและตั้งอยู่ในย่านธุรกิจใจกลางเมือง ซึ่งมีมูลค่าที่ดินสูง ผู้วิจัยเล็งเห็นว่า การพัฒนาพื้นที่ในแนวตั้งเป็นแนวทางที่เหมาะสมกว่าการใช้พื้นที่แนวราบเพียงอย่างเดียว เนื่องจากบริบทโดยรอบมีอาคารสูงรายล้อมหนาแน่น การใช้พื้นที่แนวราบจึงมีข้อจำกัดอย่างชัดเจน

(รูปที่ 4.107) จากบริบทดังกล่าว จึงเกิดแนวคิดในการออกแบบพื้นที่ในลักษณะ “พื้นที่ระหว่าง” ที่ทำหน้าที่บรรเทาความแออัดของเมือง ผ่านการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในแนวตั้ง (Vertical O_2 Unit) ซึ่งมีบทบาทในการปรับปรุงคุณภาพสภาพแวดล้อมในพื้นที่เมืองหนาแน่น ทั้งในแง่ของการลดอุณหภูมิบริเวณโดยรอบ การช่วยดูดซับฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ และการสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อสุขภาวะของผู้คนในเมือง โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่แนวราบ พื้นที่สีเขียวในแนวตั้งจึงเป็นทางเลือกสำคัญในการคืนธรรมชาติสู่ระบบเมือง

เนื่องจากภานในบริเวณพื้นที่มีอาคารระบายอากาศ (Ventilation Building) ของ MRT ที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ว่างซึ่งไม่ได้รับการใช้ประโยชน์ ผู้วิจัยจึงออกแบบอาคารแนวตั้งใหม่ให้กลมกลืนกับอาคารระบายอากาศ โดยแทรกชั้นพื้นที่สีเขียวในแนวตั้งสลับกับห้องพักของโรงแรม Quick Nap (Activate Unit) เพื่อสร้างช่องเปิดที่เอื้อต่อการระบายอากาศร่วมกันระหว่างอาคารทั้งสอง และช่วยเสริมบรรยากาศที่น่าใช้งานในพื้นที่

ทั้งนี้ จากข้อจำกัดด้านโครงสร้างใต้ดินของระบบรถไฟฟ้า MRT ซึ่งไม่สามารถรองรับโครงสร้างหนักได้ ผู้วิจัยจึงเลือกใช้โครงสร้างเบา (Lightweight Structure) เป็นแนวทางหลักในการพัฒนารูปแบบทางสถาปัตยกรรม พร้อมจำกัดความสูงของอาคารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยได้รื้อถอนอาคารทางเข้าเดิมของสถานี MRT และติดตั้งโครงสร้างเบาตามแนวโครงสร้างเดิม พร้อมขยายแนวหลังคาให้ครอบคลุมพื้นที่ใช้งานโดยรอบ เพื่อสร้างร่มเงาและปรับสภาพแวดล้อมให้สะดวกและน่าใช้งานยิ่งขึ้น



รูปที่ 4.107 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL22 สถานีสุขุมวิท ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

3) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 3

ขั้นตอนนี้เป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการเปลี่ยนแปลง “กล่อง” ของรูปแบบการใช้งานพื้นที่ (Zoning) (รูปที่ 4.104-4.106) ให้กลายเป็นพื้นที่นั่งพักและพื้นที่รูปการณ์ใช้งานอื่นๆ (รูปที่ 4.108-4.110)

Zone A: พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ถูกจัดวางบริเวณหน้าทางเข้าออกหลัก โดยออกแบบให้เป็นที่นั่งสำหรับการใช้งานระยะสั้น และนำพื้นที่นั่งพักคอยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง (Service Unit) มาไว้ในตำแหน่งที่ใกล้สถานีและไม่กีดขวางทางเท้า อีกทั้งยังมีหลังคากันแดดกันฝนได้อีกด้วย ส่วนพื้นที่อีกฝั่งเป็นพื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) ที่ติดริมถนนและที่นั่งภายในซึ่งออกแบบให้สามารถใช้งานผสมผสานร่วมกับจุดจอดจักรยาน (Integrated Use)

กระบวนการเปลี่ยนแปลง กล่องของรูปแบบการใช้งานพื้นที่ชั้น 2 (2nd Floor Zoning) (รูปที่) สามารถแบ่งลำดับออกได้ดังนี้ (รูปที่)

Zone B: พื้นที่ของร้านค้า (Activate unit) และพื้นที่นั่งพักคอยแบบระยะยาว (Commuting Unit) โดยประกอบด้วยชุดที่นั่งแบบลอยตัว (Modular Installation) ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดวางได้อย่างยืดหยุ่น และชุดโต๊ะเก้าอี้เหมาะสำหรับนั่งทำงานรับประทานอาหาร ซึ่งพื้นที่นี้สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากชั้น 1 ทั้งทางบันไดเลื่อนและบันได ผู้ใช้งานสามารถทำกิจกรรมที่นานขึ้นได้ในพื้นที่ที่ถูกแบ่งไว้เป็นสัดส่วน ซึ่งเชื่อมต่อไปยัง Bar และ Lobby ของโรงแรมที่อยู่ในชั้นเดียวกัน

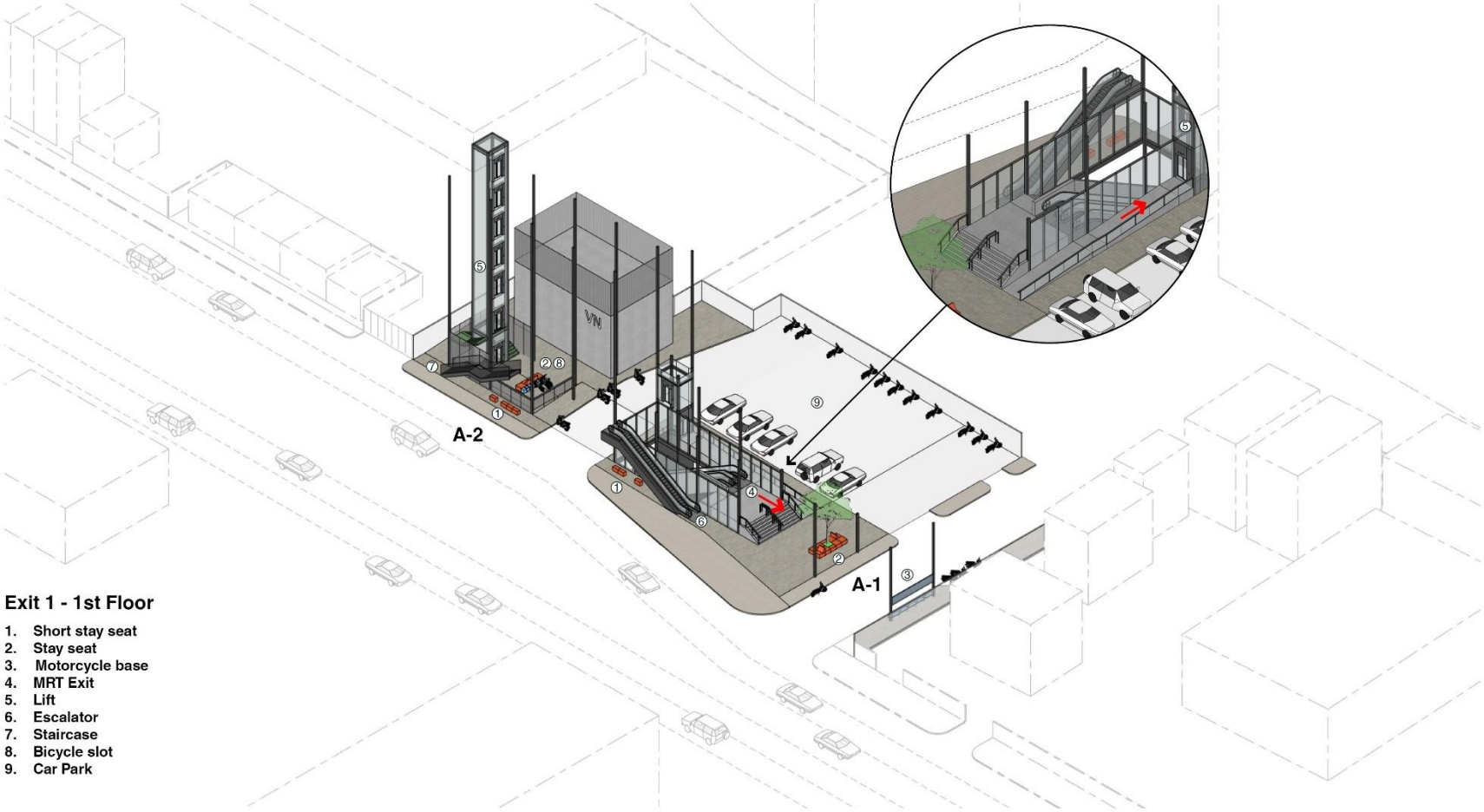
Zone C: Terrace Bar (Activate Unit) ช่วยสร้างบรรยากาศหลังเลิกงานที่คึกคักและมีสีสันให้กับพื้นที่แห่งนี้ โดยมีที่นั่งหลากหลายรูปแบบ ประกอบด้วย นั่งที่เคาน์เตอร์บาร์ท่ามกลางต้นไม้ (O_2 Unit) ชุดโต๊ะบาร์ชมวิวเมือง อยู่ฝั่งถนนสำหรับผู้ที่อาจจะไม่ต้องการนั่งนานมาก และชุดที่นั่งสำหรับการนั่งนานจะอยู่ด้านใน ส่วนด้านหลังฝั่งที่จอดรถจะเป็นพื้นที่ back of the house

Zone D: Quick Nap Lobby (Activate Unit) เป็นพื้นที่ของโรงแรมที่อยู่ติดกับพื้นที่พักคอยใน Zone B ซึ่งอาจจะมีการใช้พื้นที่ร่วมกันในการทำกิจกรรมของทางโรงแรมและกิจกรรมสาธารณะ

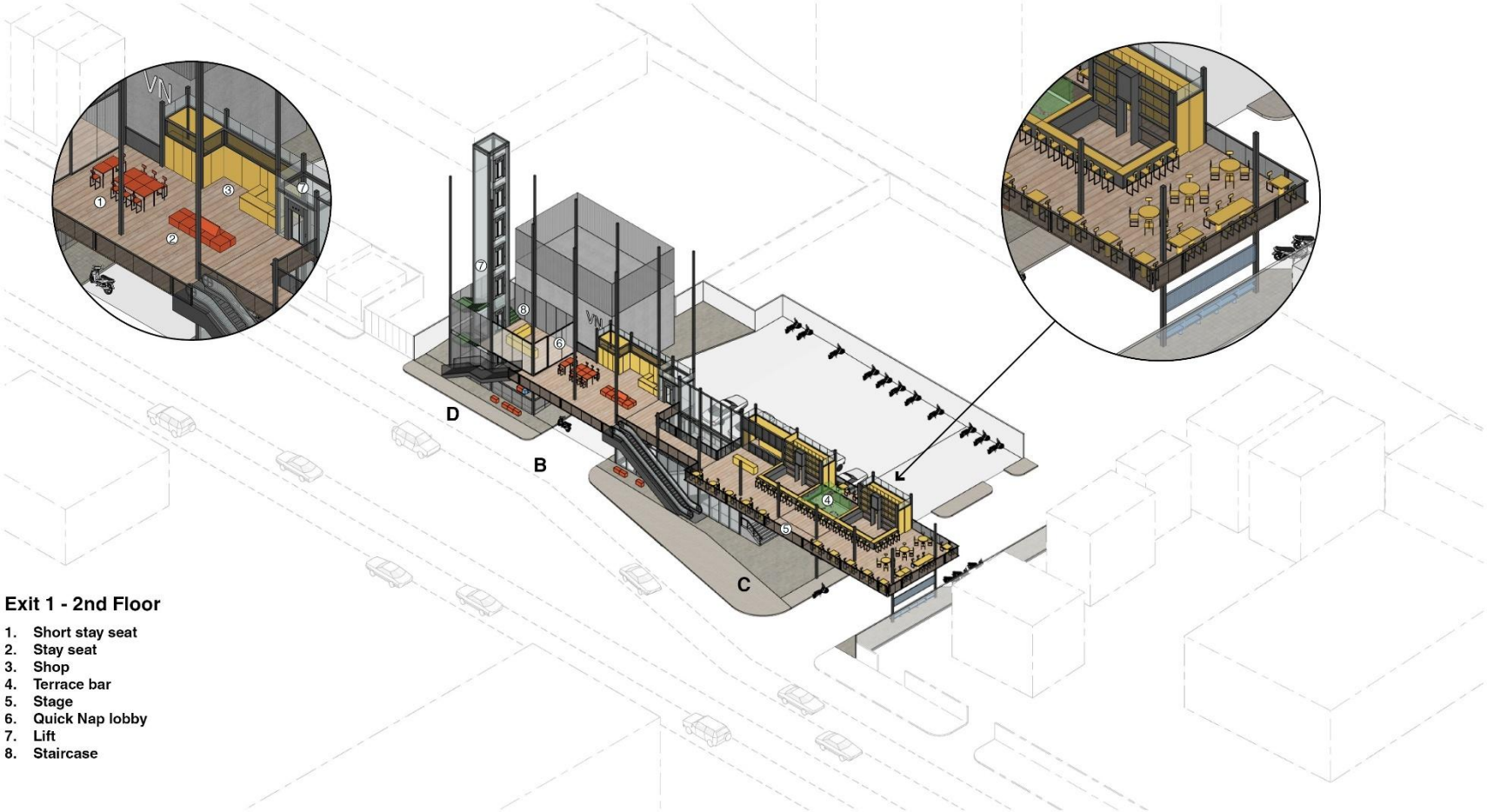
Zone E: ห้องพักโรงแรม Quick Nap (Activate Unit) ใช้สำหรับการนอนในระยะสั้นที่อาจจะล้าจากการเดินทาง การทำงาน หรือ กิจกรรมสังสรรค์ในย่านสุขุมวิท ถึงแม้จะใช้เวลาไม่นาน แต่ผู้วิจัยยังเล็งเห็นความสำคัญกับการออกแบบพื้นที่สีเขียวที่จะช่วยผ่อนคลายให้กับแขกผู้มาเยือน

Zone F: สวนบนดาดฟ้า (Rooftop Garden) (O_2 Unit) เป็นพื้นที่สีเขียวขนาดเล็กที่เหมาะกับผู้สัญจรที่อาจจะต้องการแวะพักระหว่างการเดินทาง หรือแขกที่มาใช้บริการโรงแรม หรือแม้กระทั่งให้ผู้คนในย่านได้มีพื้นที่กึ่งส่วนตัวได้มาพักหายใจจากความวุ่นวายในเมือง

มหาวิทยาลัยศิลปากร



รูปที่ 4.108 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 1 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

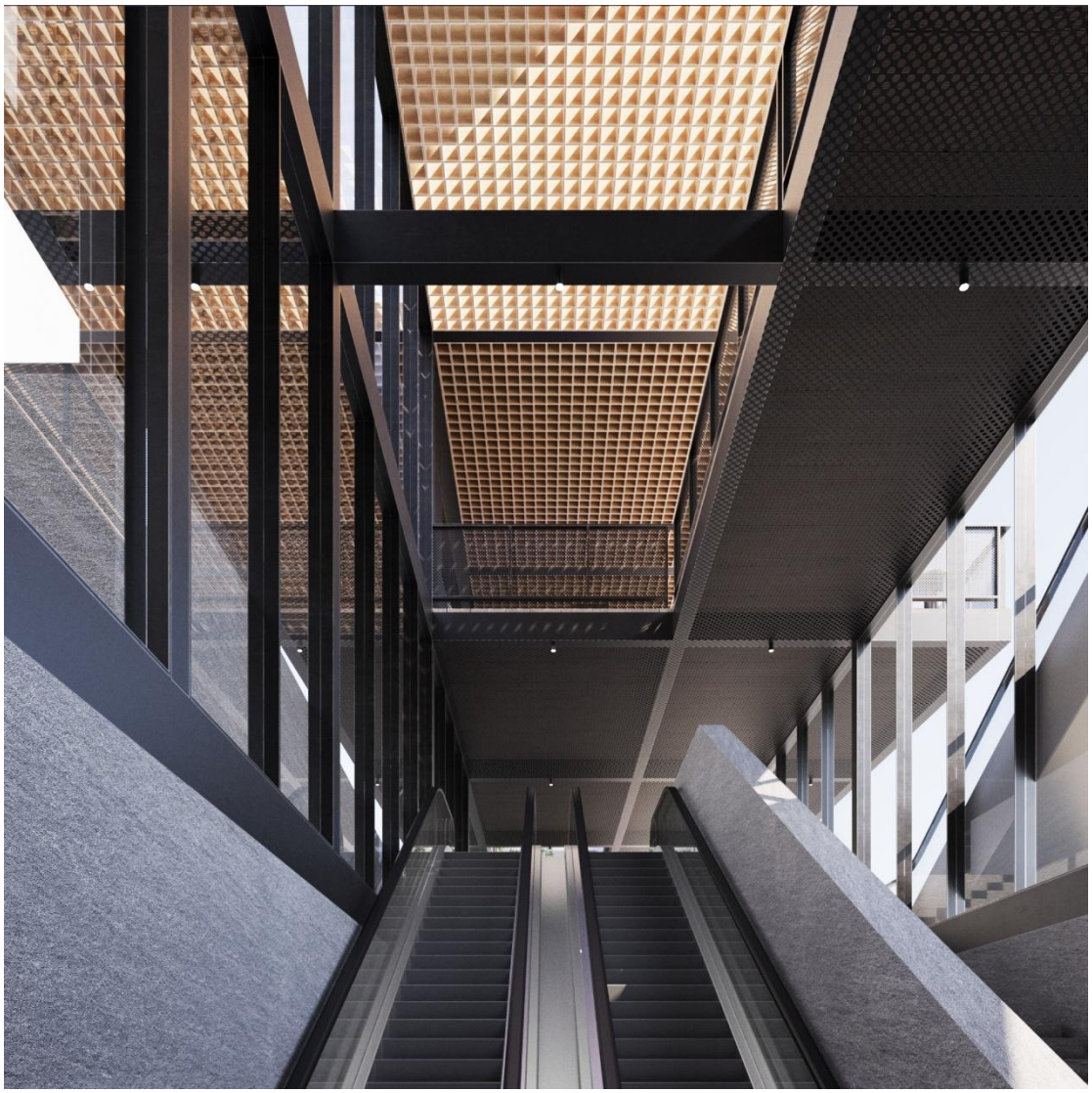


รูปที่ 4.109 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ชั้น 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.110 ภาพแสดงแนวการออกแบบด้านหน้าอาคาร ของช่องว่างระหว่างห้องพักกับพื้นที่สีเขียวแนวตั้ง ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 4

กระบวนการนี้เป็นกระบวนการที่มุ่งเน้นการ เพิ่มพูนประสบการณ์ของผู้ใช้งาน ผ่านการเลือกใช้วัสดุตกแต่ง แสงไฟ และช่องแสงธรรมชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อความรู้สึกผ่อนคลาย ความปลอดภัย และความน่าสนใจของพื้นที่



รูปที่ 4.111 ภาพบรรยากาศพื้นที่ภายในอาคารหลังการปรับปรุง ที่เชื่อมต่อกับทางขึ้นจากสถานีใต้ดิน
ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.112 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยและจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างหน้าสถานี (Zone A) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.113 ภาพบรรยากาศภายในร้านค้าสะดวกซื้อและที่นั่งพักคอย บริเวณชั้น 2 (Zone B) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.114 ภาพบรรยากาศพื้นที่ Terrace bar ที่มีพื้นที่สีเขียวแทรกอยู่ระหว่างกลาง ในช่วงเวลาเย็น (Zone C) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.115 ภาพบรรยากาศพื้นที่ Terrace bar ในช่วงเวลากลางคืน (Zone C) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.116 ภาพบรรยากาศพื้นที่ Terrace bar ในช่วงเวลาเย็น (Zone C) ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.117 ภาพรวมการพัฒนาพื้นที่บริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท มุมมองจากถนน ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.118 ภาพรวมการพัฒนาพื้นที่บริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท มุมมองจากทางเท้าฝั่งตรงข้าม ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.119 ภาพรวมการพัฒนาพื้นที่บริเวณ BL22 สถานีสุขุมวิท มุมมองจากถนน ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4.4.3.4. BL29 สถานีวัดมังกร (ย่านเมืองเก่า)

พื้นที่บริเวณ ทางเข้าออกที่ 1 ขนาด 797 ตารางเมตร ลักษณะรูปแบบ IN3

รูปที่ 4.120 ภาพแสดงพื้นที่ตัวอย่าง BL29 สถานีวัดมังกร (ย่านเมืองเก่า) ทางออกที่ 1ที่มา: ผู้วิจัย, 2568ปัญหาที่ได้จากการสำรวจพื้นที่

จากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ พบปัญหาว่า ในช่วงเวลากลางวัน ไม่มีการใช้งานที่ลานกลางแจ้งซึ่งเป็นลานที่อยู่ติดกับสถานีทั้งทางออกที่ 1 และ 2 เนื่องจากพื้นที่ลานเป็นคอนกรีต จึงมีการสะสมความร้อนและไม่มีร่วมเงาที่เพียงพอ ส่งผลให้พื้นที่ไม่น่าใช้งาน รวมถึงจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างวางในตำแหน่งกีดขวางทางเดินเท้า ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรของผู้ใช้พื้นที่

จากการสำรวจพฤติกรรมผู้ใช้งานภายในพื้นที่ พบปัญหาว่า การใช้พื้นที่ยังมีลักษณะทับซ้อนระหว่างผู้สัญจรและผู้ค้าขายริมทาง เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง แผงลอย และ

ร้านค้าบริเวณอาคารโดยรอบสถานี ยังขาดการจัดการพื้นที่สาธารณะอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะพื้นที่นั่งสำหรับนั่งพักคอย พักผ่อน รับประทานอาหาร หรือเป็นจุดนัดพบ ผู้ใช้งานเลือกที่จะยืนรับประทานอาหารหรือแม้แต่นั่งบนที่จอดจักรยาน รอบตัวอาคารทางออกของสถานี ถึงแม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับพฤติกรรมการพักคอยโดยตรง แต่ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกสบายและไม่เหมาะสมต่อการใช้งานพื้นที่ในระยะยาว ซึ่งปัญหาเหล่านี้สะท้อนถึงข้อจำกัดเชิงพื้นที่และการขาดความเชื่อมโยงของโครงสร้างเมืองเก่ากับโครงสร้างพื้นฐานสมัยใหม่

- แนวทางทางแก้ไขปัญหา

ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการออกแบบโดยการใช้ประโยชน์จากอาคารเดิม ซึ่งพื้นที่ชั้น 2 ไม่ได้ถูกใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้สอดแทรกการใช้งานที่น่าสนใจและสอดคล้องกับวัฒนธรรมของย่าน เพื่อกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมใหม่ๆ ส่วนพื้นที่ลานได้ถูกออกแบบโดยยังคงรักษาความเป็นพื้นที่โล่ง (open space) ที่แทรกตัวอยู่ในชุมชนพาณิชยกรรมดั้งเดิม ทีมีความหนาแน่น ให้มีความร่มเงา โปร่งโล่ง สร้างสภาวะน่าสบาย ที่สามารถรองรับกิจกรรมที่หลากหลายทั้งกิจกรรมที่มีอยู่เดิมและกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นใหม่ เพื่อสร้างให้พื้นที่แห่งนี้มีชีวิตชีวา สามารถตอบสนองตามความต้องการของผู้ใช้งานได้อย่างครบถ้วน อีกทั้งยังมีการจัดระเบียบจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างให้มีความเรียบร้อย เพิ่มความสะดวกในการสัญจรทางเท้ามากขึ้น

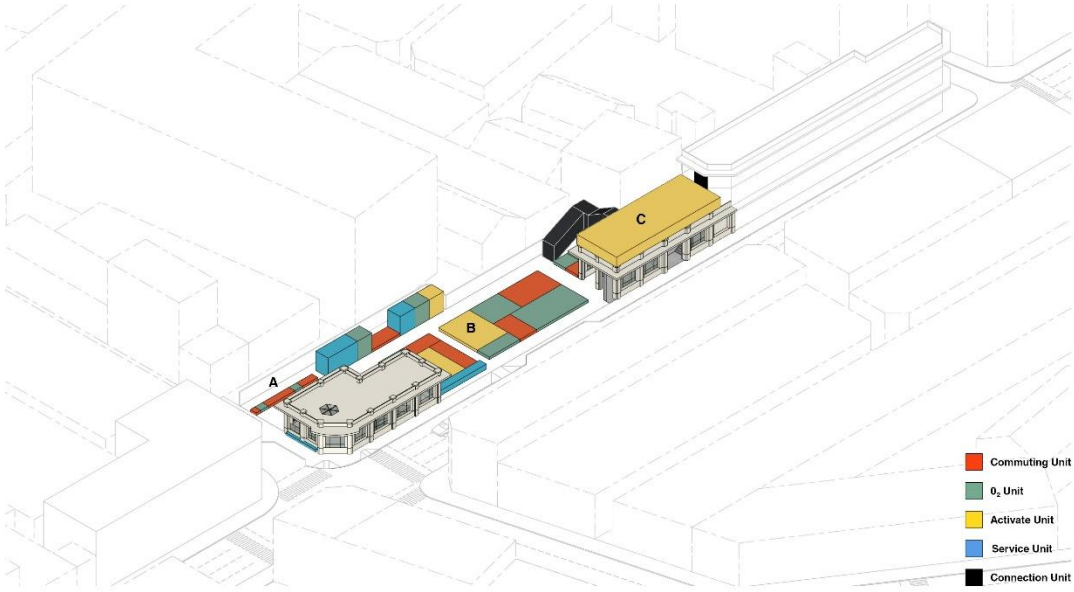
1) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 1

จากแนวความคิดในการออกแบบและแนวทางการแก้ไขปัญหา สามารถสรุปรูปแบบการใช้พื้นที่ (Zoning) ของพื้นที่โดยรอบได้ดังนี้ (รูปที่ 4.121)

Zone A : บริเวณทางเข้าออกสถานี พื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วย พื้นที่นั่งพักคอย (Commuting Unit) แทรกอยู่ใต้ต้นไม้ (O2 Unit) และติดกับร้านขายเครื่องดื่มที่มีอยู่เดิม ส่วนด้านข้างของสถานีได้มีการจัดเตรียมพื้นที่นั่งของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง (Service Unit)

Zone B : พื้นที่ลาน บริเวณที่ติดกับทางเท้าได้ถูกออกแบบเป็นพื้นที่สีเขียว ที่มีที่นั่งพักคอยหลากหลายรูปแบบ (Commuting Unit) ทั้งแบบนั่งในระยะสั้นและแบบใช้เวลานาน รวมถึงได้มีพื้นที่สำหรับแสดงดนตรีและศิลปะ (Activate Unit) แทรกตัวอยู่ ส่วนพื้นที่ด้านในเป็นพื้นที่สำหรับนั่งรับประทานอาหารและนั่งเล่น

Zone C : พื้นที่บริเวณชั้น 2 ของอาคารสถานีรถไฟฟ้าทางออกที่ 2 ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นร้านน้ำชาแบบชั้นดาดฟ้า (Roof Top Tea – Activate Unit) โดยสามารถเข้าถึงได้ผ่านทางบันไดที่สร้างใหม่บริเวณด้านข้างอาคาร และลิฟต์ภายในอาคารทางออก เพื่อเพิ่มทางเลือกในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และสร้างจุดหมายปลายทางใหม่ที่ส่งเสริมกิจกรรมในพื้นที่



รูปที่ 4.121 ภาพแสดงการจัดรูปแบบการใช้งาน (Zoning) ภายในพื้นที่ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

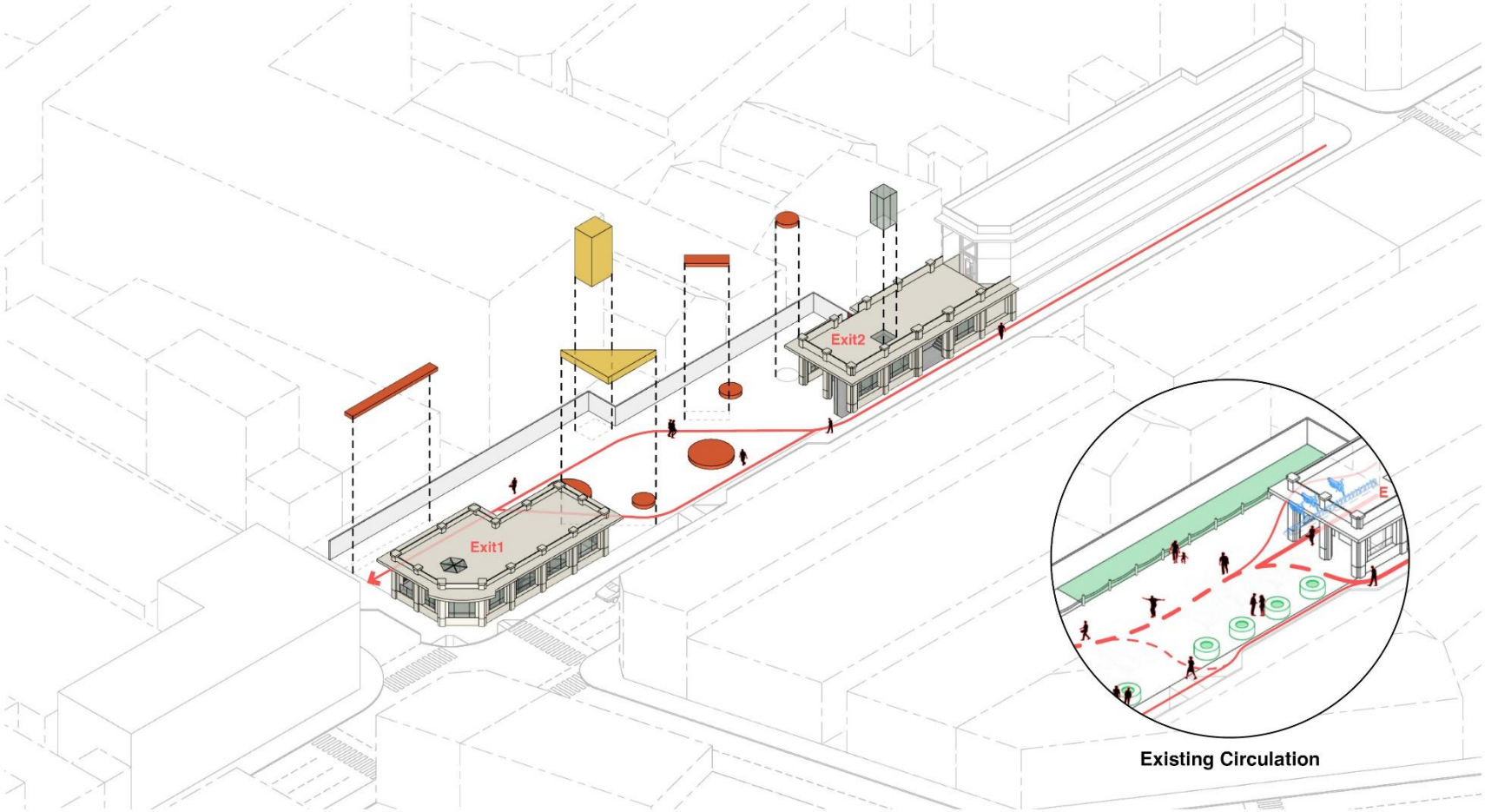
2) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2

ด้วยบริบทของพื้นที่ซึ่งตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่า การออกแบบและต่อเติมสิ่งใหม่จำเป็นต้องคำนึงถึงการเคารพพื้นที่เดิม ทั้งในด้านกายภาพและวัฒนธรรมดั้งเดิมของบริเวณโดยรอบ จากการศึกษาพื้นที่บริเวณอาคารสถานีทางออกในบริเวณนี้ผู้วิจัยพบว่า อาคารดังกล่าวแม้จะเป็นอาคารที่สร้างขึ้นใหม่ แต่ได้รับการออกแบบให้สอดคล้องรูปแบบของอาคารและบริบทสถาปัตยกรรมเดิมโดยรอบ เพื่อให้เกิดความกลมกลืนกับบริบทสถาปัตยกรรมดั้งเดิมในพื้นที่ ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงเลือกแนวทางการ “แทรกตัว” ของรูปทางเลขคณิต เข้าไปในพื้นที่อย่างเรียบง่าย โดยอิงจากพฤติกรรมการใช้งานของผู้ใช้พื้นที่เป็นหลัก

กระบวนการเริ่มต้นจากการปรับปรุงเส้นทางสัญจรของผู้ใช้งานบริเวณด้านข้าง ของทางเข้าอาคารสถานีทางออกที่ 2 (รูปที่ 4.122) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในช่องทางเข้าสำคัญของพื้นที่

โดยมีการปรับแนวทางเดินเท้าริมถนนใหม่ และรื้อถอนกระถางต้นไม้ทรงกลมที่กีดขวางเส้นทางออก เพื่อเปิดให้เกิดทางเดินที่มีความต่อเนื่องและสะดวกต่อการใช้งาน เมื่อเส้นทางสัญจรถูกปรับเปลี่ยนใหม่ จึงเกิดขอบเขตการใช้งานพื้นที่ตามแนวทางเดินโดยธรรมชาติ จึงได้ทำการแทรกองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่มีรูปทรงเรขาคณิตหลากหลายเข้าไปในจุดต่าง ๆ ของพื้นที่ โดยคำนึงถึงลักษณะการใช้งานและบริบทเฉพาะของแต่ละจุด เช่น ใน Zone A ซึ่งเป็นพื้นที่แนวยาวขนานกับอาคารสถานีทางออกที่ 1 ได้แทรกองค์ประกอบรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้าตามแนวขนาน เพื่อรองรับการใช้งานตามลักษณะของพื้นที่ หรือ ภายใน Zone B รูปทรงสามเหลี่ยมมุมฉากที่วางแนบกับแนวกำแพงของอาคาร ทำหน้าที่เป็นองค์ประกอบนำสายตา ช่วยกำหนดทิศทางการเดิน และในขณะเดียวกันก็สามารถใช้งานได้ทั้งพื้นที่เล่นสำหรับเด็กและพื้นที่นั่งพักคอย

การจัดวางองค์ประกอบเหล่านี้ ไม่เพียงแต่สร้างความชัดเจนของการใช้งานในพื้นที่แต่ละส่วนเท่านั้น หากยังช่วยเสริมความหลากหลายของกิจกรรม และเพิ่มคุณภาพเชิงประสบการณ์ให้กับผู้ใช้งานพื้นที่อีกด้วย



รูปที่ 4.122 ภาพแสดงการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 2 ภายในพื้นที่ BL29 สถานีวัดมังกร ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

3) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 3

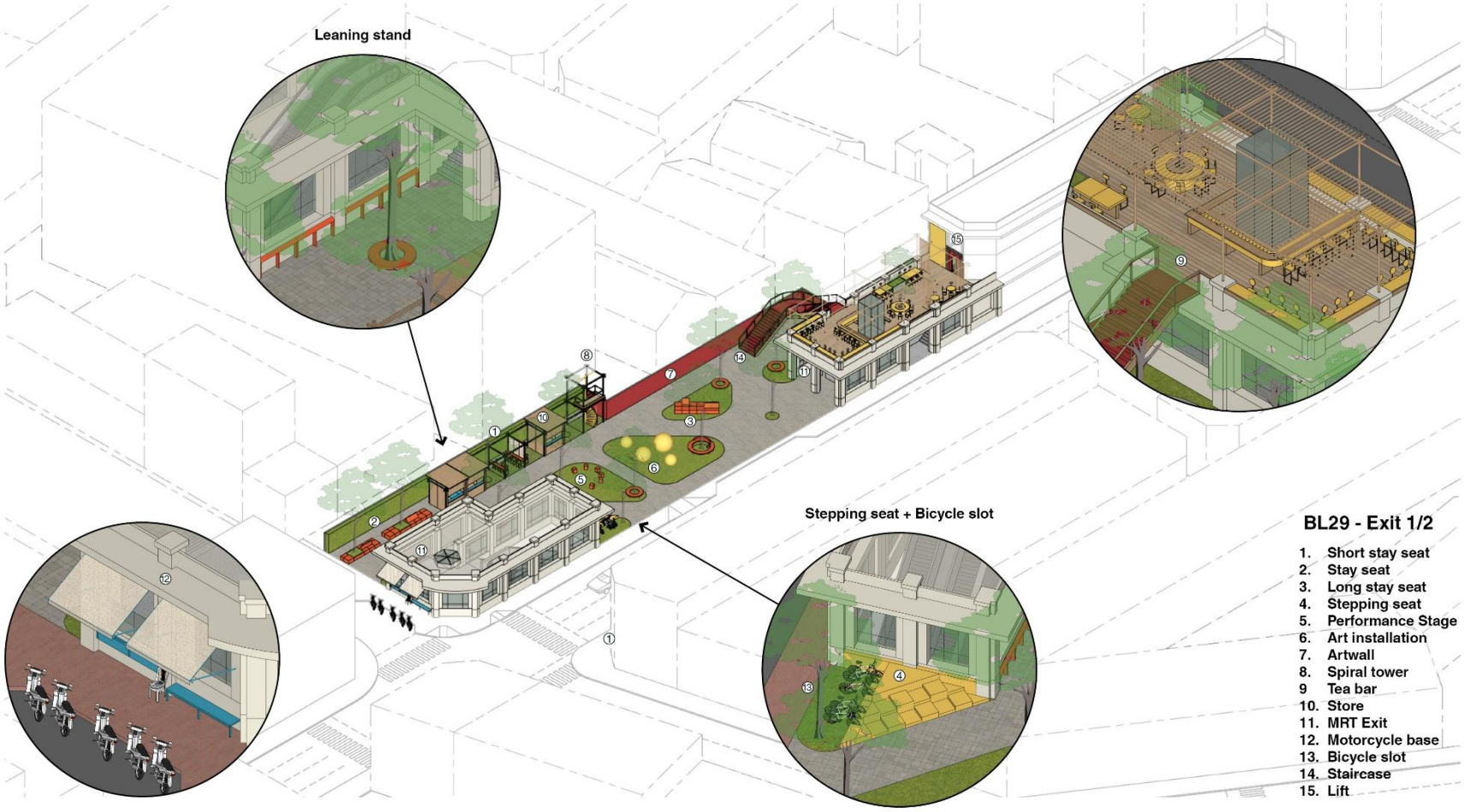
การออกแบบพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 โซนดังนี้ (รูปที่ 4.123)

Zone A : พื้นที่นั่ง (Commuting Unit) ถูกจัดวางบริเวณหน้าทางเข้าออกหลัก โดยมีที่นั่งสำหรับการใช้งานระยะสั้น (ไม่มีพนักพิง) สลับกับกระบะต้นไม้ (O2 Unit) ที่แทรกตัวระหว่างที่นั่งในแนวเดียวกัน ส่วนด้านข้างสถานีได้ออกแบบที่นั่งสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง (Service Unit) ที่สามารถพับเก็บได้ ในเวลาที่ไม่ได้ใช้งาน จะได้ไม่กีดขวางทางสัญจร เนื่องจากบริเวณนี้มีนักท่องเที่ยวสัญจรค่อนข้างหนาแน่น พร้อมทั้งได้เพิ่มกันสาดที่ยื่นออออกมาจากตัวอาคารเพื่อสร้างร่มเงาในขณะรอผู้โดยสาร และได้มีการจัดระเบียบพื้นที่สำหรับจอดจักรยานยนต์ให้เรียบร้อย

Zone B : พื้นที่ลาน ถูกออกแบบจากพื้นคอนกรีตเป็นพื้นที่สีเขียวขนาดเล็กที่มีรูปร่างโค้งมน (O2 Unit) เป็นการแบ่งระหว่างพื้นที่ทำกิจกรรมและทางเดินให้มีความชัดเจน พื้นที่สีเขียวนี้จะช่วยสร้างบรรยากาศที่มีความร่มรื่น พร้อมกับที่นั่งพักคอยหลากหลายรูปแบบ (Commuting Unit) ทั้งแบบนั่งในระยะสั้นและแบบใช้เวลานานที่มีพนักพิง ให้ผู้ใช้งานได้เลือกตามความต้องการ รวมถึงยังมีที่นั่งแบบเป็นลำดับชั้น (Step) ขนาดเล็กที่ใช้สำหรับนั่งชมการแสดงดนตรี (Activate Unit) และยังเป็นที่นั่งที่ออกแบบให้เป็นเฟอร์นิเจอร์ที่ใช้เป็นจุดจอดจักรยานได้อีกด้วย ตามแนวคิดการผสมผสานการใช้งาน 2 รูปแบบเข้าไว้ด้วยกัน (Integrated Use) อีกทั้งพื้นที่ในสวนยังมีงานแสดงศิลปะ (Activate Unit) ที่ช่วยสร้างความรื่นรมย์และเป็นที่จดจำได้ง่ายให้กับพื้นที่แห่งนี้

ส่วนพื้นที่ด้านในเป็นพื้นที่สำหรับนั่งรับประทานอาหารและนั่งเล่น ที่แทรกตัวอยู่กับต้นไม้และร้านค้า มีการออกแบบขอบเขตให้ชัดเจน เพิ่มความเป็นมุมส่วนตัวในพื้นที่สาธารณะ ทำให้ผู้ใช้งานสามารถนั่งได้อย่างสบายใจ

Zone C : ร้านน้ำชา ทำหน้าที่เป็นโปรแกรมที่เพิ่มความน่าสนใจกระตุ้น และดึงดูดให้เกิดการกิจกรรมใหม่ๆ (Activate Unit) ที่สามารถสะท้อนวัฒนธรรมของย่านจีน อีกทั้งยังช่วยสร้างเอกลักษณ์ให้กับสถานีวัดมังกรและสร้างรายได้ให้กับรฟม. ส่วนการออกแบบได้ใช้บันไดสีแดงในการนำสายตาไปสู่ชั้น 2 ซึ่งจะพบกับที่นั่งจิบชา ชมวิวบนดาดฟ้าที่เป็นรูปแบบเคาน์เตอร์ยาว ที่นั่งแบบโต๊ะกลมสไตล์จีน หรือที่นั่งโต๊ะยาว ให้นักท่องเที่ยวได้ใช้เวลากับย่านนี้ได้นานขึ้น



รูปที่ 4.123 ภาพแสดงรูปแบบการใช้งานภายในพื้นที่ ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

4) กระบวนการก่อรูปทางสถาปัตยกรรม 4

กระบวนการนี้เป็นกระบวนการที่มุ่งเน้นการ เพิ่มพูนประสบการณ์ของผู้ใช้งาน ผ่านการเลือกใช้วัสดุตกแต่ง แสงไฟ และช่องแสงธรรมชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อความรู้สึกผ่อนคลาย ความปลอดภัย และความน่าสนใจของพื้นที่

รูปที่ 4.124 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งพักคอยที่อยู่ด้านหน้าทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT BL29 สถานีวัดมังกร ทางออกที่ 1 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.125 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่ง Stepping seat มองไปยัง Spiral Tower ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.126 ภาพบรรยากาศพื้นที่นั่งโดยรวม และพื้นที่กิจกรรมภายในพื้นที่มองออกมาจากทางออกที่ 2 ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

รูปที่ 4.127 ภาพบรรยากาศพื้นภายในร้าน Roof top Tea ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1. ผลสรุป

ตารางที่ 5.1 ตารางสรุปเปรียบเทียบแนวทางการออกแบบของพื้นที่ตัวอย่างทั้ง 4 สถานี

ด้านการปกป้อง (Protection)				
ประเด็น	**BL15 ลาดพร้าว**	**BL13 จตุจักร**	**BL22 สุขุมวิท**	**BL29 วัดมังกร**
● จัดระเบียบพื้นที่	กำหนดจุดบริการสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้ารถเข็น และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ให้เป็นสัดส่วนและไม่กีดขวางทางสัญจร	กำหนดจุดบริการสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถตู้ร้านค้ารถเข็น และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ให้เป็นสัดส่วนและไม่ขวางทางสัญจร	กำหนดจุดบริการสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นสัดส่วนและไม่กีดขวางทางสัญจร และกำหนดจุดจอดจักรยานใหม่	กำหนดจุดบริการสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นระเบียบไม่ขวางทางสัญจร ปรับและกำหนดตำแหน่งร้านค้าขนาดเล็กและจุดจอดจักรยาน
● แยกทางเท้าหลักกับพื้นที่ของสถานี	ทางเท้าหลักไม่มีสิ่งกีดขวาง ทำให้ผู้สัญจรใช้ทางเท้าได้อย่างปลอดภัย	ทางเท้าหลักไม่มีสิ่งกีดขวาง ทำให้ผู้สัญจรใช้ทางเท้าได้อย่างปลอดภัย	-	ลดสิ่งกีดขวางที่ทางเท้า
● ป้องกันแดดและฝน	เพิ่มพื้นที่ที่มีหลังคา สามารถหลบแดดหลบฝนระหว่างการสัญจรได้อย่างสะดวก	เพิ่มพื้นที่ที่มีหลังคา สามารถหลบแดดหลบฝนระหว่างการสัญจรได้อย่างสะดวก	เพิ่มพื้นที่ที่มีหลังคา สามารถหลบแดดหลบฝนระหว่างการสัญจรได้อย่างสะดวก	-

ด้านความสะดวกสบาย (Comfort)				
ประเด็น	**BL15 ลาดพร้าว**	**BL13 จตุจักร**	**BL22 สุขุมวิท**	**BL29 วัดมังกร**
● พื้นที่สีเขียว สร้างร่มเงาและภาวะน่าสบาย	โดยการปลูกต้นไม้และไม้พุ่มเพิ่มเติม รวมถึงมีการออกแบบพื้นที่ช่วยให้ลมพัดผ่านและระบายอากาศได้ดีขึ้น ส่งผลให้พื้นที่โดยรวมมีความน่าสบาย	เพิ่มต้นไม้	เพิ่มพื้นที่สีเขียวในแนวตั้งและบนดาดฟ้าของอาคาร	ปรับตำแหน่งและเพิ่มต้นไม้สนามหญ้าให้ครอบคลุมพื้นที่
● ที่นั่งพักคอย ที่นั่งพักผ่อน จุดยืนรอ	จัดให้มีที่นั่งสำหรับพักคอยและพักผ่อนอย่างเพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้งาน รวมถึงจัดวางที่นั่งรูปแบบต่าง ๆ ในหลายตำแหน่งเพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้ใช้งานอย่างทั่วถึง	จัดให้มีที่นั่งสำหรับพักคอยและพักผ่อนอย่างเพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้งาน รวมถึงจัดวางที่นั่งรูปแบบต่าง ๆ ในหลายตำแหน่ง เพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้ใช้งานอย่างทั่วถึง	จัดให้มีที่นั่งสำหรับพักคอย	จัดให้มีที่นั่งสำหรับพักคอยและพักผ่อนอย่างเพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้งาน รวมถึงจัดวางที่นั่งรูปแบบต่าง ๆ ในหลายตำแหน่งเพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้ใช้งานอย่างทั่วถึง

ด้านความเพลิดเพลิน (Enjoyment)				
ประเด็น	**BL15 ลาดพร้าว**	**BL13 จตุจักร**	**BL22 สุขุมวิท**	**BL29 วัดมังกร**
● กิจกรรมหลากหลาย	พื้นที่พักคอยและพักผ่อน, ร้านอาหารและเครื่องดื่ม, ร้านรถเข็น	พื้นที่พักคอยและพักผ่อน, ร้านค้าขนาดเล็ก, ร้านรถเข็น, จุดชมวิว	พื้นที่พักคอย บาร์ โรงแรม	พื้นที่พักคอยและพักผ่อน, ร้านน้ำชา
● มุมมองน่าสนใจ	สร้างมุมมองใหม่ให้กับเมือง (urban fabric) และเปิดมุมมองจากทางเข้าออกของสถานีไปสู่พื้นที่รอบสถานี รวมถึงเชื่อมมุมมองชั้นล่างและชั้นบนเข้าด้วยกัน	เพิ่มพื้นที่พักผ่อนที่ชั้น 2 เห็นยอดไม้และสวนสาธารณะในมุมกว้าง รวมถึงสร้างมุมมองเชื่อมกับบ่อน้ำ	สร้างมุมมองใหม่ให้กับเมือง (urban fabric)	เพิ่มพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ขนาดเล็ก และย่านที่มีความหนาแน่น

ด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ (Utilization)				
ประเด็น	**BL15 ลาดพร้าว**	**BL13 จตุจักร**	**BL22 สุขุมวิท**	**BL29 วัดมังกร**
● พื้นที่กิจกรรมนันทนาการ	พื้นที่พักคอยและพักผ่อน	พื้นที่พักคอยและพักผ่อน	พื้นที่พักคอย	พื้นที่พักคอยและพักผ่อน พื้นที่แสดงดนตรี จุดแสดงงานศิลปะ
● พื้นที่พาณิชยกรรม	ร้านอาหารและเครื่องดื่ม	ร้านค้าขนาดเล็ก	บาร์และโรงแรม	ร้านค้าขนาดเล็ก ร้านชา
● พื้นที่บริการ	ป้ายรถประจำทาง จุดจอดมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จุดจอดจักรยานและร้านรถเข็น	ป้ายรถประจำทาง จุดจอดมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จุดรอขึ้นรถตู้ จุดจอดจักรยานและร้านรถเข็น	จุดจอดมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จุดจอดจักรยาน	จุดจอดมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จุดจอดจักรยาน

ที่มา: ผู้วิจัย, 2568

จากการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า MRT ทั้งสี่แห่งในงานวิจัยนี้ พบว่ามีองค์ประกอบบางประการที่คล้ายคลึงกัน ได้แก่ ความต้องการพื้นที่สำหรับการพักคอยและพักผ่อนซึ่งสามารถใช้หลบแดดและฝนได้ระหว่างการสัญจรได้อย่างสะดวก รวมถึงความจำเป็นในการจัดพื้นที่สำหรับจุดบริการที่สำคัญของเมืองอย่างเป็นระเบียบ ไม่ว่าจะเป็นจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้ารถเข็น หรือป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ การออกแบบพื้นที่บริการเหล่านี้สามารถพัฒนาเป็นต้นแบบ (typology) เพื่อประยุกต์ใช้กับสถานีอื่น ๆ ต่อไปในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิผล ในขณะเดียวกัน จุดที่มีความแตกต่างกันระหว่างสถานีคือรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเชิงพาณิชยกรรมและกิจกรรมอื่น ๆ ซึ่งควรพิจารณาตามความต้องการและบริบทเฉพาะของแต่ละสถานี เพื่อสร้างความหลากหลายของกิจกรรมและสะท้อนอัตลักษณ์ของย่านนั้น ๆ ได้อย่างเหมาะสม

การออกแบบพื้นที่รอบทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ที่ปรากฏในงานวิจัยนี้ แสดงให้เห็นถึงบทบาทของพื้นที่แทรกตัวขนาดเล็กในการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในบริบทเมืองหนาแน่น โดยการคำนึงถึง “การปกป้อง” ที่ช่วยลดปัญหาความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ เช่น การกีดขวางจากร้านค้ารถเข็น จุดจอดรถจักรยานยนต์ หรือป้ายรถประจำทาง รวมถึงการเพิ่มหลังคาที่ใช้สำหรับหลบแดดหลบฝน ซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยและความมั่นใจในการใช้งานของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนในด้าน “ความสะดวกสบาย” การเพิ่มพื้นที่สีเขียวและจุดนั่งพักคอยที่กระจายทั่วพื้นที่ ช่วยลดความเหนื่อยล้าจากการเดินทาง และเอื้อต่อการใช้งานของผู้สูงอายุหรือผู้มีข้อจำกัดทางร่างกาย ในขณะเดียวกันการออกแบบที่คำนึงถึง “ความเพลิดเพลิน” มีการเตรียมพื้นที่ที่รองรับกิจกรรมที่มีความหลากหลาย ได้สะท้อนให้เห็นว่าพื้นที่สาธารณะสามารถกลายเป็นพื้นที่ชีวิต ไม่ใช่เพียงแค่พื้นที่สัญจร โดยมีการผสมผสานกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กิจกรรมนันทนาการและกิจกรรมสร้างสรรค์ ที่ช่วยเปิดมุมมองใหม่ของเมือง และช่วยลดภาวะตึงเครียดจากความหนาแน่นของสภาพแวดล้อมเมือง ตามทษฎีการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่ดีของ Gehl (2010)

โดยสรุป แนวทางการออกแบบพื้นที่แทรกตัวรอบสถานี MRT ในงานวิจัยนี้ มิได้เป็นเพียงการปรับปรุงกายภาพพื้นที่ แต่ยังเป็นการส่งเสริมให้พื้นที่สาธารณะขนาดเล็กมีบทบาทต่อความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันของประชาชน สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของ “พื้นที่ระหว่าง” ในการสร้างคุณภาพเมืองที่ดีขึ้น ทั้งในด้านความปลอดภัย การเข้าถึง ความน่าอยู่ และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน

5.2. ข้อเสนอแนะ

5.2.1. ควรดำเนินการสัมภาษณ์เพื่อรวบรวมข้อมูลความต้องการของผู้ใช้งานและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มเติม โดยข้อมูลที่ได้รับจะช่วยให้การออกแบบสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งยังก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ของผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่สาธารณะได้รับการดูแลรักษาจากทุกภาคส่วนอย่างยั่งยืน

5.2.2. หากมีโอกาสต่อยอดงานวิจัยนี้สู่การดำเนินโครงการจริง ควรนำแนวคิดและผลการออกแบบของแต่ละสถานีไปสอบถามความคิดเห็นจากผู้ใช้งาน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เจ้าของพื้นที่ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง (เช่น กรุงเทพมหานคร) เพื่อให้แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะมีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและบริบทของเมืองอย่างแท้จริง

5.2.3. แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า MRT ที่นำเสนอในงานวิจัยนี้ควรถูกนำไปประยุกต์ใช้กับสถานี MRT อื่น ๆ รวมถึงพื้นที่ระหว่างการเดินทางประเภทอื่น ซึ่งประกอบด้วย สถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link ท่าเรือ สถานีคนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ท่ารถสองแถว และพื้นที่ทางแยก (Junction) โดยคำนึงว่าผลลัพธ์ที่ได้อาจมีทั้งส่วนที่คล้ายคลึงหรือแตกต่างจากผลการศึกษาในงานวิจัยฉบับนี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริบทและปัจจัยเฉพาะของแต่ละสถานีที่นำไปประยุกต์ใช้

5.2.4. ในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในด้านการบริหารจัดการและการดูแลรักษาพื้นที่ควบคู่ไปด้วย เนื่องจากปัจจัยเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยให้พื้นที่สาธารณะสามารถดำรงอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

รายการอ้างอิง

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* (2nd Ed.). London, UK

Routledge.

Crawford, M. (1999). Everyday Urbanism. In J. C. M. C. J. Kaliski (Ed.). New York: The Monacelli Press.

Franck, K. A., & Stevens, Q. (2007). *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*. London and New York: Routledge.

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.

Gehl, J. (2011). *Life between Buildings*: Island Press.

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

Lu, X., Trumpf, S., & Valin, I. (2021). *Interstitial Hong Kong* (1st ed.). Berlin: Jovis.

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

Madanipour, A. (1999). Why are the design and development of public spaces significant for cities? *Environment and Planning B: Planning and Design, 26*(6), 879–891.

Madanipour, A. (2003). *Public and Private Spaces of the City*. London, UK: Routledge.

Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Oxford: Blackwell.

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C.: Conservation Foundation.

อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี้. (2562). อะไรคือ ‘พื้นที่สาธารณะ’ กันแน่. *Public Realm.* Retrieved from https://theurbanis.com/public-realm/06/12/2019/204

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล ชัชวินทร์ ธนสารทรัพย์

วุฒิการศึกษา พ.ศ.2555 สำเร็จการศึกษาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาสถาปัตยกรรมภายใน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี