



### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ย่านพาณิชย์กรรมอโคก ตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นใน เขตวัฒนา ซึ่งถือเป็นพื้นที่ใจกลางเมืองที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานครเป็นย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง CBD (Central Business District) มีถนนสายหลักคือถนนอโคก(ซอยสุขุมวิท21) เดิมพื้นที่สองข้างทางมีลักษณะเป็นบ้านพักอาศัยคุณภาพดี มีตลาดอโคกตั้งอยู่บริเวณทางแยกจุดตัด ระหว่างถนนอโคกกับถนนสุขุมวิท ภายหลังพื้นที่เมืองเจริญเติบโตขึ้นลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเปลี่ยนแปลงไป ลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม คือ เป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรมรวมอยู่ด้วยกันประกอบด้วยหน่วยงานราชการ เช่น สถานทูตญี่ปุ่น องค์การร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น สถานทูตอินเดีย สถานทูตศรีลังกา, สถานทูตบราซิล เป็นต้น ศูนย์การทางการค้าและธุรกิจ เช่น ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน, อาคาร ซีโนไทย อาคารอโคกทาวเวอร์ เซริมิตร์ทาวเวอร์ อาคารของบริษัทแกรมมีเอนเตอร์เทนเมนต์ อาคารสยาม ธนากร อาคารศรีวิภรณ์ โรงแรมและที่พัก เช่น โรงแรมแกรนด์แปซิฟิก โรงแรมแมนฮัตตันน์, และโรงแรมอันนี้ เป็นต้น สถาบันการศึกษา เช่น โรงเรียนอนุบาลมงคลทิพย์ โรงเรียนประถมสาธิตประสานมิตร โรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย สถานศึกษานานาชาติ และมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ด้านสาธารณสุข เช่น โรงพยาบาลจักรบุรีตมโนน ภายในพื้นที่โครงการจะพบเห็นอาคารสูง ซึ่งเป็นทั้งสำนักงาน และที่อยู่อาศัยของผู้มีระดับ หลังศึกสูงในซอยแยกต่างๆ จะมีบ้านพัก ชำรราชการผู้ใหญ่ คนดีทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ ซึ่งในแต่ละบ้านล้วนตกแต่งปลูกต้นไม้ไว้ร่มรื่นสวยงาม เป็นที่ตั้งของสถานทูต โรงแรมระดับ 5 ดาว และร้านอาหารที่มีชื่อเสียงจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นอาหารไทย จีน ฝรั่งเศส อิตาลี ญี่ปุ่น อีกทั้งยังมีสถานบันเทิง(ซอยสุขุมวิท 23) ที่นับได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวยามค่ำคืนรองมาจากซอยนานา นอกจากนี้ย่านธุรกิจดังกล่าวมีประชากรหลากหลายประเภททั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และผู้ที่อาศัย ประกอบอาชีพต่างๆในพื้นที่เป็นจำนวนมาก

อีกทั้งภายในพื้นที่โครงการยังมีการเชื่อมโยงระบบการสัญจรด้วยการเดินทางทั้งทางบกและทางน้ำ ทำให้พื้นที่รอบถนนอโคกเกิดการพัฒนามาไปตลอดสองข้างทาง นอกจากนี้ยังมีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีความสำคัญ คือ รถ-เรือ-รถไฟฟ้า ซึ่งเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของภาครัฐ ระบบหลักที่ใช้ คือระบบรถ ได้แก่ รถเมล์ รถยนต์รับจ้างและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ระบบเรือ ได้แก่ ท่าเรือ จำนวน 3 ท่า คือ ท่านานาชาติ ท่าอโคก และท่าประสานมิตร ระบบรถไฟฟ้า ได้แก่ รถไฟฟ้า(MRT) สถานีสุขุมวิท ผ่านพื้นที่ที่บริเวณแยกถนนอโคกตัดกับถนนสุขุมวิทและรถไฟฟ้า (MRT) สถานีเพชรบุรี แยกเพชรบุรี ซึ่งสามารถใช้บริการเดินเท้าในการเดินไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายทั้งสามระบบได้ อีกทั้งสามารถเชื่อมไปยัง Airport Rail Link สถานีย่อยมักกะสัน/อโคกของการรถไฟสู่นามบินสุวรรณภูมิอีกด้วย

จากลักษณะพื้นที่ศึกษาที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของพื้นที่พาณิชย์กรรมเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไปในแนวทางใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่ามากขึ้นเนื่องจากที่ดินมีราคาสูงเรื่อยๆ เหมาะสมกับพาณิชย์กรรมมากกว่าการเป็นที่อยู่อาศัย ประกอบกับมีระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญจำนวน 3 ระบบ

## 1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

**แนวทางการพัฒนา** (Development Guideline) แนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างสาธารณะในระดับ ชุมชน ย่าน และเมือง เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่

**พื้นที่ว่างในชุมชนเมือง** (Urban Open Space) หมายถึงพื้นที่เว้นว่างที่เปิดโล่งอยู่ในเขตเมืองซึ่งมีลักษณะเป็นที่เว้นว่างเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านสันตนาการโดยมีกฎหมายควบคุมหรือมีข้อบังคับรับรอง หรืออาจเป็นที่ว่างในความรับผิดชอบของเอกชนที่อนุญาตให้ใช้ประโยชน์ด้านสันตนาการสำหรับสาธารณะ เช่น สวนหย่อม ลานอเนกประสงค์ ลานกิจกรรม ฯลฯ รวมไปถึงถนนและทางเดินเท้า

**ที่สาธารณะ** (Public Space) หมายความว่า ที่ซึ่งเปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้เป็นทางสัญจรได้ ทั้งนี้ไม่ว่าจะการเรียกเก็บค่าตอบแทนหรือไม่

**พื้นที่ว่างสาธารณะ** (Public Open Space) พื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองในระดับชุมชน ย่าน เมือง เพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ อย่างหลากหลายประเภท และจงใจเว้นว่างให้เกิดประโยชน์แก่ชาวเมือง ได้แก่ ถนน ทางเท้า ที่สามารถใช้เป็นเส้นทางหรือทำกิจกรรม

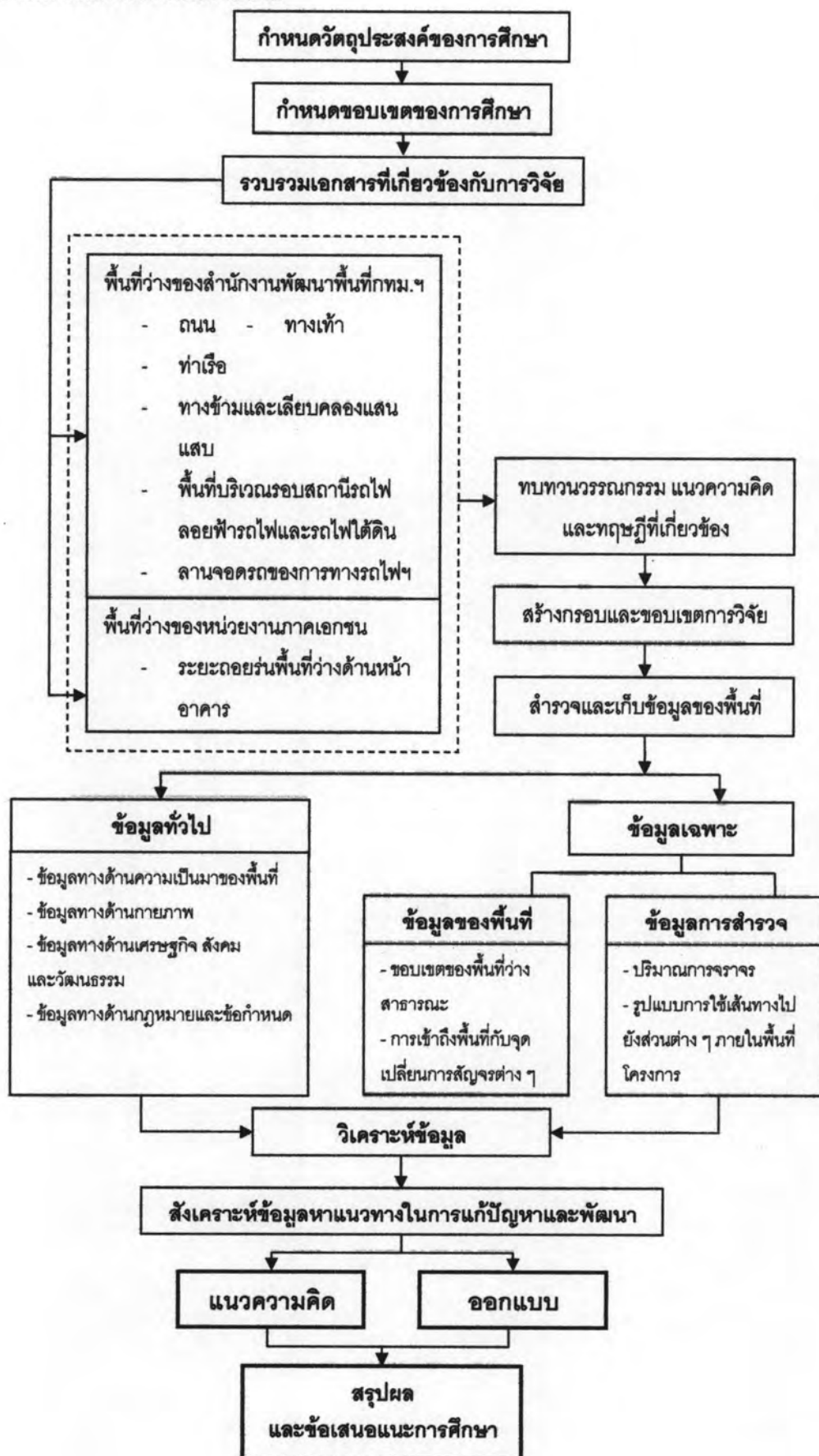
**ถนน** หมายถึง ทางเดินรถ ทางเท้า ขอบทาง ไหล่ทาง ทางข้าม ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร ทางบก ตรอก ซอย สะพาน หรือถนนส่วนบุคคล ซึ่งเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้เป็นทางสัญจรได้

**ทางเท้า** (Pedestrian) หมายถึง ทางข้างถนนที่มียกสูงขึ้นสำหรับให้คนเดินสัญจรไปมา

**ทางเท้า** (Pedestrian) หมายถึง พื้นที่ด้านข้างของทางสัญจรที่มีไว้เพื่อการเคลื่อนที่ด้วยเท้าเป็นหลัก หรือ อาจเป็นร่างกายส่วนใดส่วนหนึ่งของมนุษย์เองก็ได้ หรือ ยานพาหนะในกรณีของคนพิการเท่านั้น โดยมีระยะระหว่างพื้นที่จัดเตรียมไว้เพื่อการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ(ถนน)จนถึงกรรมสิทธิ์ในการครอบครองพื้นที่ของเจ้าของพื้นที่ หักกระทำการสิ่งใดในพื้นที่ตนเองได้ โดยจำกัดขอบเขตของพื้นที่ส่วนนี้ โดย ด้านหน้าที่เส้นทางสัญจรทางเท้าเป็นหลัก

**พื้นที่ว่างสาธารณะ** (Public Open Space) สำหรับการวิจัย คือ พื้นที่สาธารณะของเมือง ใช้เพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ อย่างหลากหลายประเภท และจงใจเว้นว่างให้เกิดประโยชน์แก่ชาวเมือง สำหรับในพื้นที่โครงการคือ ถนน ทางเท้า ทางข้าม รวมถึง ทางข้าม ท่าเรือ ทางเดินริมคลองและพื้นที่ว่างด้านหน้าหรือด้านข้างอาคารที่สามารถใช้เป็นเส้นทางหรือทำกิจกรรมได้ในพื้นที่โครงการเพื่อรองรับความเจริญก้าวหน้าในอนาคต

## 1.7 ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย



## 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 สามารถเข้าใจถึงสภาพของพื้นที่ทางเท้าและระบบพื้นที่ว่างสาธารณะที่ต้องใช้ร่วมกันของคนในย่านพาณิชย์กรรมอโคกว่ามีความเพียงพอที่จะรองรับปริมาณคนที่เพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคตได้หรือไม่ รวมถึงย่านใกล้เคียง

1.5.2 สามารถวิเคราะห์ ประมวลรูปแบบ กิจกรรมที่เชื่อมโยงกับการใช้พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนและประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เอกชน

1.5.3 สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา สำหรับพื้นที่เมืองที่มีความเจริญเติบโตอย่างหนาแน่น ซึ่งจำเป็นต้องมีการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะที่ใช้ร่วมกันกับพื้นที่เอกชนได้

## 1.6 วิธีดำเนินงานวิจัย

### 1.6.1 ขั้นทฤษฎี ข้อมูลด้านเอกสาร (Documentary Research)

- แผนที่ที่ตั้งพื้นที่ศึกษามุมกว้างและแผนที่ที่ตั้งอาคารเพื่อใช้วิเคราะห์ความหนาแน่นและตรวจสอบกิจกรรมการใช้ที่ดินในพื้นที่เพื่อนำมาใช้ในการคาดการณ์การเจริญเติบโตในอนาคต
- ระบบโครงข่ายการคมนาคม การใช้เส้นทางในการเดินเท้า และสภาพการสัญจรปัจจุบันในพื้นที่โครงการเพื่อวิเคราะห์ แนวโน้มเพื่อในการรองรับการสัญจรในพื้นที่ในอนาคต
- กรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ เช่น พื้นที่ทางเท้าและระยะถอยร่นหน้าอาคารที่ต่อเนื่องและสัมพันธ์กัน
- งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาแนวความคิดในการพัฒนาและระเบียบวิธีวิจัยที่ใช้เก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล
- เอกสารกรณีศึกษา มาตรฐานการออกแบบระยะหรือขนาดอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ทางเท้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ที่มีปัญหาคล้ายคลึงกัน
- กฎหมาย แผนพัฒนาเขต และ ข้อกำหนดที่มีผลบังคับใช้กับพื้นที่
- แผนพัฒนาของทางราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โครงการ

### 1.6.2 ขั้นปฐมภูมิ สัมภาษณ์ภาคสนามโดยการสังเกต (Observation Field Survey)

- ตรวจสอบข้อมูลด้านเอกสารที่มีอยู่ เช่น แผนที่ เพื่อสังเกตการเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ตรงกับการสำรวจภาคสนาม
- สัมภาษณ์วิธีการปริมาณผู้ใช้ทางเท้า รูปแบบการเดิน ทิศทาง ช่วงเวลาการใช้งานโดยใช้การสำรวจเชิงประจักษ์
- กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะ/การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ ประเภทของผู้ใช้และแนวโน้มในการพัฒนาของพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมอโคก
- สัมภาษณ์โครงข่ายเส้นทางเชื่อมต่อโดยละเอียด ได้แก่การสำรวจเรื่อง ขนาด ประเภท ที่ตั้ง สภาพทางกายภาพ ทิศทาง ลำดับความสำคัญและช่วงเวลาการใช้งาน
- กิจกรรมที่เกิดขึ้นพื้นที่รอบข้าง ความสัมพันธ์ของระบบการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ

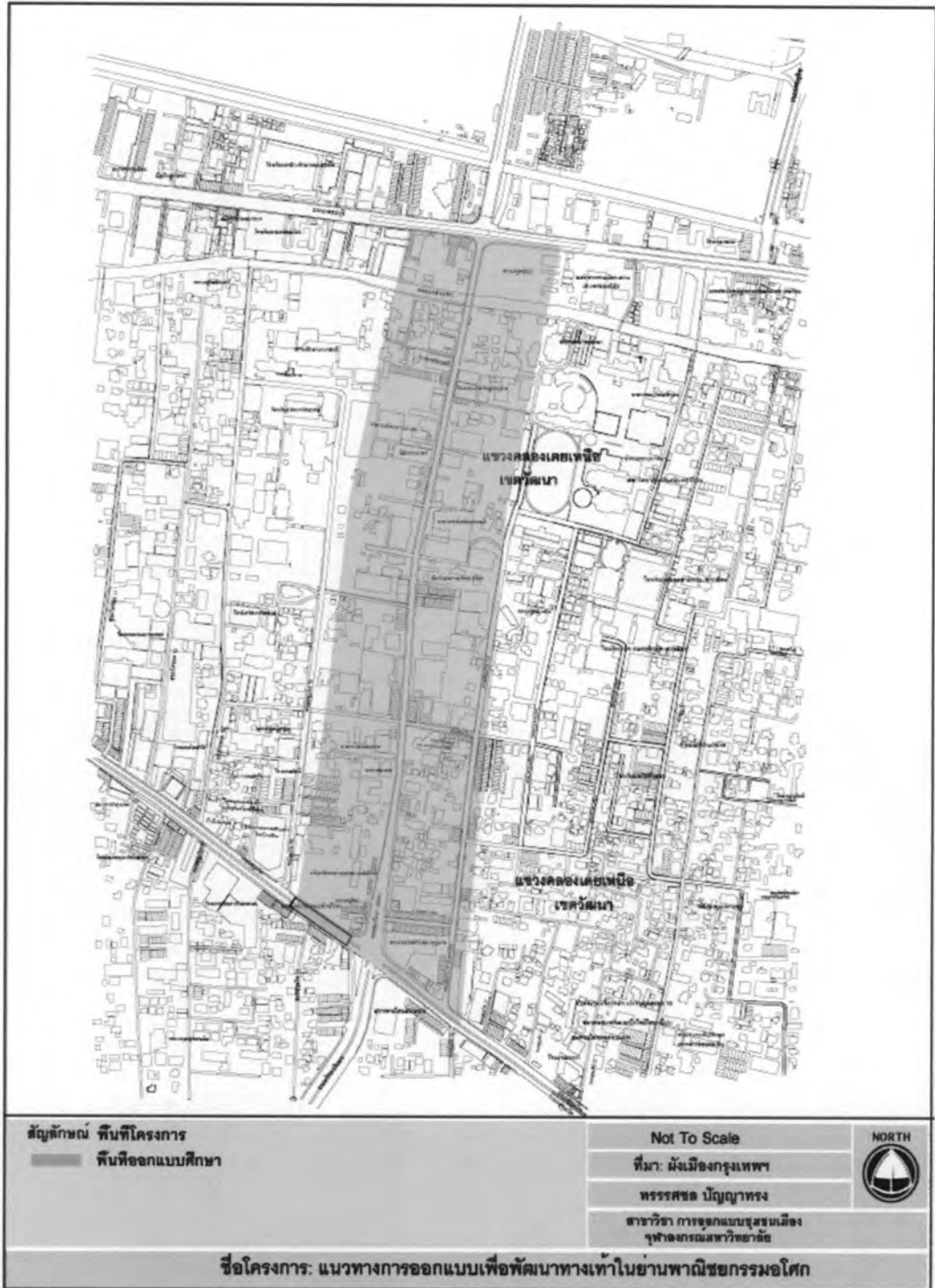
### 1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

- 1) ศึกษา และวิเคราะห์ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2) ศึกษารูปแบบทางกายภาพของพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะ
  - 2.1) พื้นที่ว่างสาธารณะที่เป็นพื้นที่ของกทมาฯ.
    - ถนน ทางเท้า ท่าเรือ
    - ทางข้ามและเลียบบคลองแสนแสบ
    - พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟลอยฟ้าและรถไฟใต้ดิน
    - ลานจอดรถของการทางรถไฟฯ
  - 2.2) พื้นที่ว่างสาธารณะที่เป็นพื้นที่ของหน่วยรัฐวิสาหกิจและเอกชน
    - ระยะเวลาว่างพื้นที่ว่างด้านหน้าอาคาร
- 3) ศึกษารูปแบบการใช้พื้นที่ กิจกรรม พฤติกรรมการใช้พื้นที่ ในการใช้ประโยชน์พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะ
- 4) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ ระหว่างรูปแบบทางกายภาพ เส้นทาง และรูปแบบการใช้พื้นที่ กิจกรรม พฤติกรรมการใช้พื้นที่ ในการใช้ประโยชน์พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะในพื้นที่โครงการ
- 5) วิเคราะห์ศักยภาพ ข้อจำกัดแผนและนโยบายของภาครัฐฯ แนวโน้มของแนวทางการใช้พื้นที่และรูปแบบกิจกรรมในพื้นที่
- 6) วิเคราะห์และกำหนดโปรแกรมของการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อการพาณิชย์ภายในพื้นที่โครงการ
- 7) สังเคราะห์และนำเสนอแนะแนวรูปแบบทางในการพัฒนาเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะ อย่างเป็นระบบระเบียบ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่รองรับการเจริญเติบโตของเมืองย่านพาณิชย์กรรมอโศกในอนาคต

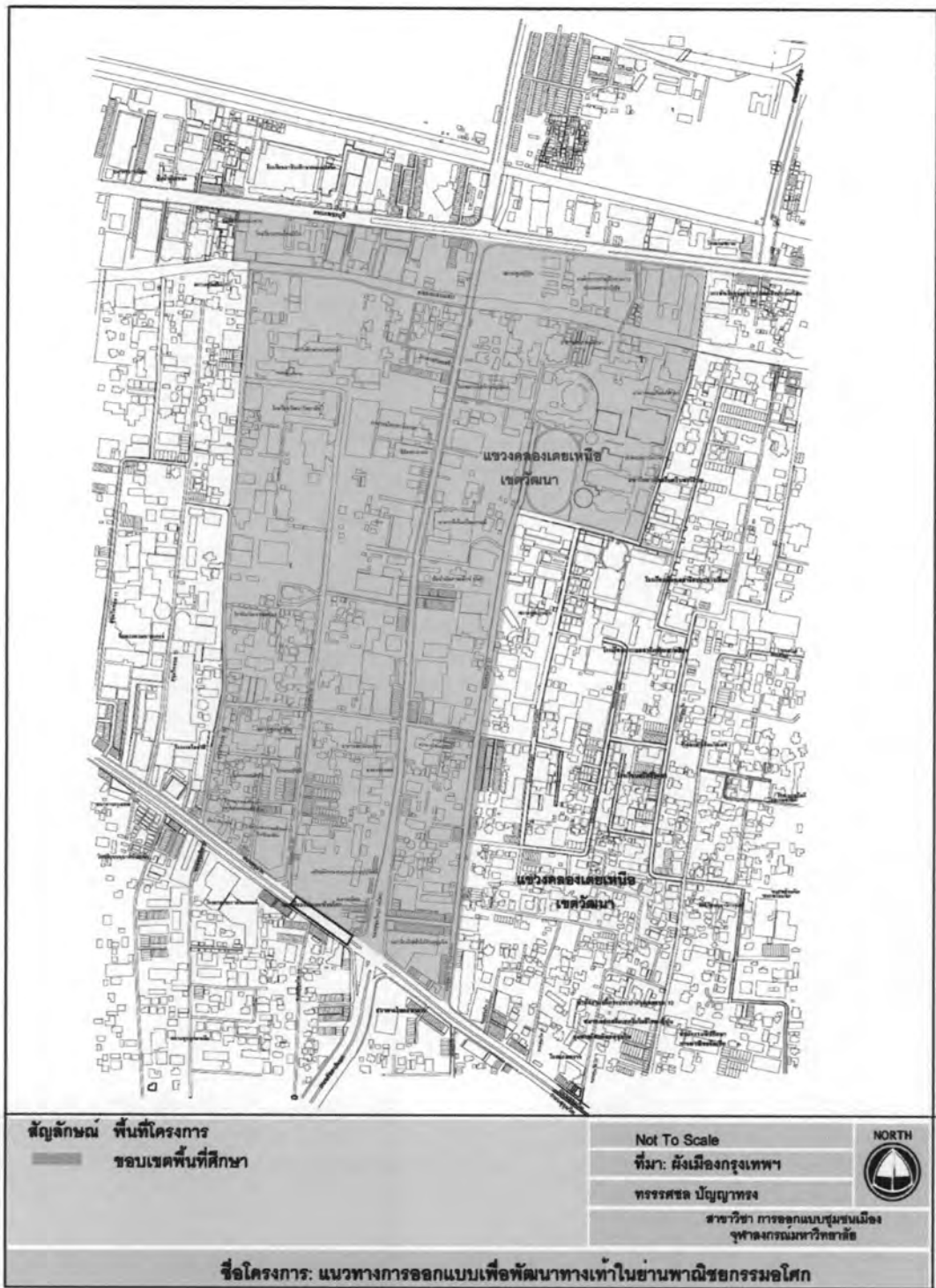
### 1.4 ข้อตกลงเบื้องต้นและข้อจำกัดในการทำวิจัย

เนื่องจากการวิจัยในครั้งนี้เป็นการกำหนดแนวทางการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อพัฒนาทางเท้าและระบบที่ว่างสาธารณะภายในย่านธุรกิจอโศกซึ่งมีประเด็นปัญหาที่หลากหลายด้วย เช่น ปริมาณขนาดทางเท้าต่อผู้ใช้ทางเท้าปัจจุบัน ปัญหาสิ่งกีดขวางบนทางเท้า เช่น ร้านค้าประเภทหาบเร่แผงลอยในพื้นที่ อย่างไรก็ตามก็คิดว่าขนาดของพื้นที่ศึกษามีขนาดใหญ่ ประกอบกับข้อจำกัดทางด้านเวลาทำให้ไม่สามารถครอบคลุมได้ทุกพื้นที่ จึงมุ่งเน้นการศึกษาเกี่ยวกับระบบพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะเฉพาะในพื้นที่สองฝั่งถนนอโศกตั้งแต่แยกอโศก-เพชรบุรีไปจนถึงแยกอโศก-สุขุมวิท โดยอาจนำเสนอรูปแบบข้อเสนอแนะการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นของที่ดินเอกชน อันจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการสัญจรบนทางเท้าให้ดียิ่งขึ้น และสำหรับพื้นที่เอกชนอาจเป็นเพียงแนวทางหรือข้อเสนอแนะในการออกแบบเพื่อให้เป็นรูปแบบเดียวกันเท่านั้น





แผนที่ 1.2 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาออกแบบ  
(ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย)



แผนที่ 1.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา  
 (ที่มา: จากการสำรวจของผู้วิจัย)

อีกทั้งยังมีแหล่งงาน และสถานศึกษา ที่เป็นศูนย์รวมผู้คนให้เข้ามาสู่พื้นที่จำนวนมาก เนื่องจากการเดินทางด้วยยานพาหนะต้องประสบปัญหาการด้านจราจรติดขัด ซึ่งนับได้ว่าเป็นปัญหาที่สำคัญและส่งผลกระทบต่อพื้นที่โครงการเป็นอย่างมาก จึงทำให้เกิดความต้องการของการใช้พื้นที่ว่างและทางสาธารณะร่วมกัน ทางเท้าจึงมีบทบาทที่สำคัญต่อการเดินทางไปยังจุดหมายต่าง ๆ เช่น สถานที่ อาคารสำคัญรวมถึงจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรประเภทต่าง ๆ ปัญหาที่พบจากสภาพทางเท้าปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา อาทิเช่น ปัญหาการถูกล้ำพื้นที่ทางเท้า จากการตั้งขายสินค้า ประเภท หาบเร่แผงลอย และตำแหน่งของอุปกรณ์ประดับถนนประเภทต่าง ๆ ที่ขาดการจัดการระบบระเบียบจึงเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ซ้อนทับกันบนพื้นที่ทางเท้า ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางเท้าอย่างเต็มประสิทธิภาพ

จากแผนพัฒนาเขต มีวิสัยทัศน์ในพัฒนาเขตวัฒนาให้ให้เป็น เมืองนานาชาติแห่งศตวรรษที่ 21<sup>3</sup> เพื่อรองรับความเจริญก้าวหน้าของพื้นที่ต่อไปในอนาคต ดังนั้นการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะร่วมกัน จึงเป็นส่วนประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่ง ในศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการสัญจรทางเท้าเป็นหลัก โดยเน้นการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง ที่มีการใช้งาน และมีกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดสองข้างทาง ดังนั้นควรมีการเดินทางอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้พื้นที่เป็นอย่างมาก เพื่อการเน้นสัญจรทางเท้าที่คล่องตัวรวมทั้งการปรับปรุงสภาพแวดล้อมสภาพและคุณภาพชีวิตที่ส่งเสริมสภาพของถนนเศรษฐกิจที่ดีในระยะยาวให้เหมาะสมกับย่านธุรกิจที่สำคัญ และเป็นมาตรฐานที่ยอมรับได้ในการใช้งานในระดับสากล

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 ศึกษาสภาพทางกายภาพของพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะปัจจุบันตลอดจนระบบขนส่งมวลชนที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะที่ใช้ร่วมกันโดยรอบถนนอโศกขวงแยก สุขุมวิทถึงแยกเพชรบุรี

1.2.2 ศึกษาและวิเคราะห์ประมวรูปร่างและกิจกรรมโครงข่ายการสัญจรที่เชื่อมโยงกับการใช้พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะที่สัมพันธ์เชื่อมโยงและความสัมพันธ์ของรูปแบบทางกายภาพของย่านธุรกิจอโศก

1.2.3 เพื่อนำผลจากวิเคราะห์ สังเคราะห์ และนำเสนอแนวทางในการออกแบบการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษาซึ่งมีรูปแบบของกิจกรรมหลากหลาย อีกทั้งเพื่อการใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพเกิดการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในย่านธุรกิจต่อไปในอนาคต

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

### 1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษา คือ บริเวณพื้นที่ขนานกับถนนอโศกขนาดของพื้นที่ประมาณ 875,906.27ตารางกิโลเมตร ระยะทางยาวประมาณ 1.4 กิโลเมตร มี และพื้นที่ข้างเคียงโดยมีขอบเขตดังนี้

ทิศเหนือ	จรดกับ	ถนนเพชรบุรี
ทิศตะวันออก	จรดกับ	ซอยสุขุมวิท 23 (ประสานมิตร)
ทิศใต้	จรดกับ	ถนนสุขุมวิท
ทิศตะวันตก	จรดกับ	ซอยสุขุมวิท 15