

ผลกระทบทางกายภาพต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

นางสาวศศิพิมพ์ อิศระวัฒนา



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

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

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PHYSICAL IMPACTS ON RELIGIOUS SITES
ALONG BANGKOK MASS TRANSIT SYSTEM ROUTES

Miss Sasipim Issarawattana



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Landscape Architecture Program in Landscape
Architecture

Department of Landscape Architecture

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2016

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลกระทบทางกายภาพต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้

ขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวศศิพิมพ์ อิศระวัฒนา

สาขาวิชา

ภูมิสถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.นวนัฐ โอศิริ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารศิลป์

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจิติ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(อาจารย์ ดร.ฉมาวงค์ สุริยจันทร์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์ ดร.นวนัฐ โอศิริ)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิมลรัตน์ อิศระธรรมบุญ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุจิโรจน์ อนามบุตร)

ศศิพิมพ์ อิศระวัฒนา : ผลกระทบทางกายภาพต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (PHYSICAL IMPACTS ON RELIGIOUS SITES ALONG BANGKOK MASS TRANSIT SYSTEM ROUTES) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รศ. ดร. นวณัฐ โอศิริ, 89 หน้า.

บทความนี้ศึกษาผลกระทบทางกายภาพต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (บีทีเอส) โดยมุ่งศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบ การเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ภายในบริเวณศาสนสถาน และมุมมองที่มีการเปลี่ยนแปลงหลังจากการก่อสร้างและเริ่มใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยเลือกกรณีศึกษาจากศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสายสุขุมวิทและสายสีลม ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมีทางเดินเท้าไม่เกิน 400 เมตรและสามารถมองเห็นได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วยศาสนสถานทั้งหมด 15 แห่ง ได้แก่ วัด 10 แห่ง คริสตจักร 3 แห่ง มัสยิด 1 แห่ง และ ศาลเจ้า 1 แห่ง

ระเบียบวิธีวิจัยใช้การเปรียบเทียบข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศและข้อมูลแผนที่สามมิติในช่วงเวลาดังแต่เริ่มเปิดใช้งานจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2542 - 2560) แล้วนำมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลจากการสังเกตสภาพพื้นที่โดยรอบ มุมมอง และกิจกรรม ตลอดจนสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มรรคทายก และผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน เพื่อสรุปผลการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ผลการศึกษาพบว่า การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะอาคารโดยรอบศาสนสถาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารคอนโดมิเนียมสูง 20-30 ชั้น ทำให้เกิดผลกระทบทางอ้อมต่อการใช้พื้นที่ภายในศาสนสถานเพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้น และเกิดผลกระทบด้านมุมมองของศาสนสถาน

การเปลี่ยนแปลงการใช้งานของพื้นที่ภายในศาสนสถานเพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้น เช่น การสร้างอาคารสำหรับทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนบริเวณด้านหน้าของศาสนสถาน การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ ผลกระทบด้านมุมมองของผู้ใช้งานจากทางสัญจรภายนอกจากโครงสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอส เช่น ตอม่อ บันไดทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าบดบังศาสนสถาน ผลกระทบด้านมุมมองของผู้ใช้งานจากรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สามารถมองเห็นศาสนสถานได้ชัดเจนขึ้นจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส และผลกระทบด้านมุมมองสถาปัตยกรรมที่สำคัญของศาสนสถานจากอาคารสูงที่เกิดขึ้นใหม่

ภาควิชา ภูมิสถาปัตยกรรม ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา ภูมิสถาปัตยกรรม ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2559

5973367625 : MAJOR LANDSCAPE ARCHITECTURE

KEYWORDS: PHYSICAL IMPACTS / VISUAL IMPACTS / BTS SKY TRAIN STATION / RELIGIOUS SITES / TEMPLES

SASIPIM ISSARAWATTANA: PHYSICAL IMPACTS ON RELIGIOUS SITES ALONG BANGKOK MASS TRANSIT SYSTEM ROUTES. ADVISOR: ASSOC. PROF. NAVANATH OSIRI, Ph.D., 89 pp.

The research explores the physical impacts on religious sites along Bangkok Mass Transit System routes (BTS) by focusing on land usage, surrounding buildings alteration and the changed usage on the land within the religious site affected by construction including the visual after the construction and start-up of BTS. All 15 case studies including 10 temples, 3 churches, 1 mosque and 1 shrine ,which can be seen from the BTS Skytrain, were selected from various religious site along the BTS Skytrain routes, Sukhumvit routes and Silom routes within 400 meters of the pedestrian radius from the BTS Skytrain station.

Comparison between aerial photo data and three-dimensional map data from 1997 to 2017 was used as research methodology and was analyzed together with observation data from surrounding context, visual impact and activities, as well as interviews with monks, pastors, and people in the religious sites, to draw the conclusion on changing effect.

The result shows that the physical impacts that occurred after the construction of the BTS Skytrain Line is the changes in land usage within the religious site for accommodate new activities, the visual impact of user from outside the religious sites, the visual impact of the BTS Skytrain users, and the impact on the views of users within the religious places.

Department: Landscape Architecture Student's Signature

Field of Study: Landscape Architecture Advisor's Signature

Academic Year: 2016

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เพราะได้รับความช่วยเหลือ และกำลังใจจากทุกท่าน จึงขอขอบพระคุณอย่างยิ่งมา ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. นวณัฐ โอศิริ สำหรับคำปรึกษาและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ตลอดการทำวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร. ฉมาวงศ์ สุริยจันทร์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วิมลรัตน์ อิศระธรรมบุญ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามบุตร ที่ให้คำปรึกษา ตลอดจนช่วยทบทวนเนื้อหา และเสนอแนะการแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

ขอขอบคุณทุกคนในครอบครัวที่คอยให้คำปรึกษา ให้กำลังใจ และความช่วยเหลือ เป็นแรงผลักดันให้การทำให้วิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ดำเนินไปได้ด้วยดี

ขอขอบคุณนางสาวจิตาภา โชติติลลิก นางสาวอรกมล นิละนนท์ นางสาวนภัสชนม์ สุวรรณ และเพื่อน ๆ พี่ ๆ ในสาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรมที่คอยดูแลช่วยเหลือ ให้กำลังใจกัน และมีประสบการณ์ดี ๆ ร่วมกันมาตลอด

ขอขอบคุณท่านเจ้าอาวาส ผู้ดูแลศาสนสถาน ตลอดจนผู้ใช้งานศาสนสถานทั้ง 15 แห่งทุกท่านที่ให้ความร่วมมือ และกรุณาตอบแบบสัมภาษณ์ให้เป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณทุกคนและทุกอย่างที่ผ่านเข้ามาในชีวิตในช่วงที่ทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ อาจมีความไม่ราบรื่นหลายประการ แต่ทุกอย่างก็สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะ เป็นประโยชน์ และช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีต่อศาสนสถานอันทรงคุณค่าตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสในอนาคต

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญภาพ	ฎ
สารบัญตาราง.....	ต
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามในการวิจัย	1
1.3 วัตถุประสงค์.....	1
1.4 ขอบเขตการวิจัย.....	2
1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่.....	2
1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา	5
1.5 นิยามคำศัพท์.....	5
1.5.1 ภูมิทัศน์	5
1.5.2 ศาสนสถาน.....	5
1.5.2 องค์ประกอบทางกายภาพ	5
1.6 ระเบียบวิธีวิจัย	6
2 ระยะเวลาและแผนการดำเนินงาน.....	9
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	10
2.1 หลักการและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ทางสายตาในภูมิทัศน์.....	10

2.1.1	ระยะในการมองเห็น	10
2.1.2	การบดบัง	11
2.1.3	ความขัดแย้ง	11
2.1.4	ตำแหน่งของผู้มอง	12
2.2	แนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาของภูมิทัศน์	13
2.2.1	แนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาของภูมิทัศน์โดยทั่วไป	13
2.2.1.1	คุณลักษณะทางภูมิทัศน์ (Landscape Character)	13
2.2.1.2	ความกลมกลืนทางสายตา (Visual Harmony)	13
2.2.1.3	มุมมองสำคัญ และผลกระทบทางสายตาต่อสถานที่สำคัญ (View and Vista)	14
2.2.2	แนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาจากสิ่งก่อสร้างประเภทอาคาร	14
2.2.2.1	การศึกษาข้อมูลพื้นฐาน	14
2.2.2.2	การคาดการณ์ผลกระทบเบื้องต้น	15
2.2.2.3	การศึกษาและสำรวจทรัพยากรทางสายตา	15
2.2.2.4	การกำหนดจุดควบคุมมุมมอง	15
2.2.2.5	การคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น	15
2.2.2.6	การประเมินผลกระทบทางสายตา	16
2.2.2.7	การเสนอแนะมาตรการบรรเทาผลกระทบทางสายตา	17
2.3	ตัวอย่างงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	17
2.3.1	ด้านการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพศาสนสถาน	17
2.3.2	ด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส	18
2.3.3	ด้านการประเมินผลกระทบทางสายตา	19
2.4	สรุปการศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	20

2.4.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพนอกพื้นที่.....	20
2.4.2 การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่	20
2.4.3 ผลกระทบด้านมุมมอง	21
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	22
3.1 ขั้นตอนศึกษารวบรวมเกณฑ์และเลือกศาสนสถานเพื่อเป็นพื้นที่ศึกษา	22
3.1.1 การกำหนดเกณฑ์การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	23
3.1.2 การจัดกลุ่มพื้นที่ศึกษา.....	24
3.2 ขั้นตอนการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา	36
3.2.1 การเก็บข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่และบริบทโดยรอบ	36
3.2.2 การเก็บข้อมูลพื้นที่จากการสำรวจทางกายภาพและสังเกตการณ์กิจกรรมที่เกิดขึ้น.....	37
3.2.3 การเก็บข้อมูลด้านมุมมองจากการศึกษาแผนที่ 3D.....	38
3.2.4 การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์	39
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	43
4.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพนอกพื้นที่	43
4.2 การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่	52
4.2.1 การเกิดอาคารใหม่และการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยภายในอาคารเดิมเนื่องจาก รถไฟฟ้าบีทีเอส	52
4.2.2 การแบ่งพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ	54
4.2.2.1 พื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในคอนโดมิเนียม.....	55
4.2.2.2 พื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้งานห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน	57
4.2.2.3 พื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้งานบีทีเอส.....	59
4.3 ผลกระทบด้านมุมมอง.....	60
4.3.1 มุมมองผู้ใช้งานภายนอกศาสนสถานจากเส้นทางสัญจรระดับถนน	60

1) ศาสนสถานที่เกิดผลกระทบด้านมุมมองมาก.....	60
2) ศาสนสถานที่เกิดผลกระทบด้านมุมมองไม่มากนัก.....	62
4.3.2 ศาสนสถานที่ได้รับประโยชน์จากมุมมองจากรถไฟฟ้าบีทีเอส.....	65
4.4 ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์	72
4.4.1 ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลประจำศาสนสถาน.....	72
4.4.1.1 จำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถาน.....	72
4.4.1.2 การใช้งานอาคาร-อาคารสร้างใหม่	73
4.4.1.3 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี	73
4.4.1.4 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่จอดรถ.....	74
4.4.2 ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานศาสนสถาน.....	74
4.4.2.1 การเข้าถึงศาสนสถาน.....	75
4.4.2.2 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี	75
4.4.2.3 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่จอดรถ.....	75
บทที่ 5 ผลสรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ	77
5.1 ผลสรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ	77
5.1.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพนอกพื้นที่.....	77
5.1.2 การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่	78
5.1.2.1 การเกิดอาคารใหม่และการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยภายในอาคารเดิม เนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอส.....	79
5.1.2.2 การแบ่งพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ	80
5.1.3 ผลกระทบด้านมุมมอง	82
5.1.3.1 มุมมองผู้ใช้งานภายนอกศาสนสถานจากเส้นทางสัญจรระดับถนน.....	82
5.1.3.2 ศาสนสถานที่ได้รับประโยชน์จากมุมมองจากรถไฟฟ้าบีทีเอส	82

5.2 ข้อเสนอแนะแนวทางในการทำวิจัยต่อไป 84

บรรณานุกรม..... 85

รายการอ้างอิง 87

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ 89



สารบัญภาพ

ภาพที่ 1	พื้นที่ทำการศึกษา	2
ภาพที่ 2	ศาสนสถานประเภทวัด ตามแนวรถไฟฟ้ามหานคร สายสุขุมวิท	3
ภาพที่ 3	ศาสนสถานประเภทวัด ตามแนวรถไฟฟ้ามหานคร สายสีลม	3
ภาพที่ 4	แสดงศาสนสถาน ประเภทคริสตจักร	4
ภาพที่ 5	แสดงศาสนสถาน ประเภทมัสยิด	4
ภาพที่ 6	แสดงศาสนสถาน ประเภทศาลเจ้า	4
ภาพที่ 7	แผนที่บริเวณสถานี Area Map สถานีโพธิ์นิมิตร	22
ภาพที่ 8	เกณฑ์การเลือกพื้นที่ศึกษา	23
ภาพที่ 9	พื้นที่ศึกษา	24
ภาพที่ 10	สถานที่ตั้งวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559	29
ภาพที่ 11	เขตพื้นที่ภายในวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559	29
ภาพที่ 12	พระอุโบสถ	30
ภาพที่ 13	พระเจดีย์	30
ภาพที่ 14	พระวิหาร	30
ภาพที่ 15	สถานที่ตั้งวัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559	30
ภาพที่ 16	เขตพื้นที่ภายในวัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559	31
ภาพที่ 17	พระอุโบสถ	31
ภาพที่ 18	พระสำเภาพระเจดีย์	31
ภาพที่ 19	สถานที่ตั้งวัดโพธิ์นิมิตรสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิตร) พ.ศ. 2559	32
ภาพที่ 20	เขตพื้นที่ภายในวัดโพธิ์นิมิตรสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิตร) พ.ศ. 2559	32
ภาพที่ 21	พระอุโบสถ	33
ภาพที่ 22	พระมหาเจดีย์	33

ภาพที่ 23 สถานที่ตั้งวัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	33
ภาพที่ 24 เขตพื้นที่ภายในวัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	34
ภาพที่ 25 พระอุโบสถ	34
ภาพที่ 26 พระมหาเจดีย์ ๘๔ พรรษา ราชนครินทร์	34
ภาพที่ 27 สถานที่ตั้งวัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559	35
ภาพที่ 28 เขตพื้นที่ภายในวัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559	35
ภาพที่ 29 พระอุโบสถ (กำลังปรับปรุง).....	35
ภาพที่ 30 พระมหาเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา.....	35
ภาพที่ 31 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2542	37
ภาพที่ 32 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559	37
ภาพที่ 33 การเก็บข้อมูลพื้นที่	38
ภาพที่ 34 แผนที่ GIS 3D จากสำนักผังเมือง	38
ภาพที่ 35 เปรียบเทียบภาพจำลองมุมมองจากแผนที่จำลองสามมิติก่อนและหลังการก่อสร้าง รถไฟฟ้าบีทีเอส	39
ภาพที่ 36 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2542	43
ภาพที่ 37 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559	44
ภาพที่ 38 Ideo Mix Phaholyothin (1).....	44
ภาพที่ 39 The Editor Saphan Khwai (2)	44
ภาพที่ 40 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2554.....	45
ภาพที่ 41 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559.....	45
ภาพที่ 42 Casa Condo Ratchada-ratchapreuk.....	45
ภาพที่ 43 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2556.....	46
ภาพที่ 44 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2559.....	46
ภาพที่ 45 Casa Condo Ratchada-ratchapreuk.....	46

ภาพที่ 46	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ) พ.ศ. 2556.....	47
ภาพที่ 47	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ) พ.ศ. 2559.....	47
ภาพที่ 48	The Tempo Grand Wutthakat	48
ภาพที่ 49	ภาพถ่ายทางอากาศ คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา) พ.ศ. 2542	48
ภาพที่ 50	ภาพถ่ายทางอากาศ คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา) พ.ศ. 2559	49
ภาพที่ 51	Q Sukhumvit (กำลังก่อสร้าง).....	49
ภาพที่ 52	Q Sukhumvit	49
ภาพที่ 53	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2542.....	50
ภาพที่ 54	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559.....	50
ภาพที่ 55	สยามพารากอน (1)	50
ภาพที่ 56	เซ็นทรัลเวิลด์ (2).....	50
ภาพที่ 57	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2542	51
ภาพที่ 58	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	51
ภาพที่ 59	เกตเวย์ เอกมัย	51
ภาพที่ 60	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559.....	53
ภาพที่ 61	อาคารทำบุญสังฆทาน วัดปทุมวนาราม	53
ภาพที่ 62	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	54
ภาพที่ 63	ศาลาทำบุญสังฆทาน วัดธาตุทอง.....	54
ภาพที่ 64	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559.....	55
ภาพที่ 65	พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดไผ่ตัน (1)	56
ภาพที่ 66	พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดไผ่ตัน (2)	56
ภาพที่ 67	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559.....	56
ภาพที่ 68	Casa Condo Ratchada-ratchapreuk.....	57
ภาพที่ 69	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559.....	57

ภาพที่ 70	พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดปทุมวนาราม (1).....	58
ภาพที่ 71	พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ วัดปทุมวนาราม (2).....	58
ภาพที่ 72	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	58
ภาพที่ 73	พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดธาตุทอง.....	58
ภาพที่ 74	ภาพถ่ายทางอากาศ วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า) พ.ศ. 2559	59
ภาพที่ 75	พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดประดู่บางจาก (1).....	59
ภาพที่ 76	พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดประดู่บางจาก (2).....	59
ภาพที่ 77	แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2542	61
ภาพที่ 78	แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	61
ภาพที่ 79	มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนสุขุมวิท ไปยัง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	61
ภาพที่ 80	แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2542	61
ภาพที่ 81	แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559	61
ภาพที่ 82	มุมมองจากผู้ใช้งานทางเท้าไปยัง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559.....	61
ภาพที่ 83	แบบจำลอง วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2542	62
ภาพที่ 84	แบบจำลอง วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559	62
ภาพที่ 85	มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนพระราม 1 ไปยัง วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559.....	62
ภาพที่ 86	แบบจำลอง วัดเซนต์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์) พ.ศ. 2542	63
ภาพที่ 87	แบบจำลอง วัดเซนต์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์) พ.ศ. 2559	63
ภาพที่ 88	มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนสาทรเหนือ ไปยัง วัดเซนต์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์) พ.ศ. 2559.....	63
ภาพที่ 89	แบบจำลอง วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2542.....	63
ภาพที่ 90	แบบจำลอง วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559.....	63
ภาพที่ 91	มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนพหลโยธิน ไปยัง วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559.....	64

ภาพที่ 92 แบบจำลอง วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2542	64
ภาพที่ 93 แบบจำลอง วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559	64
ภาพที่ 94 มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนสุขุมวิท ไปยัง วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559 ..	64
ภาพที่ 95 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559	65
ภาพที่ 96 มุมมองจากถนนเจริญกรุงไปยังวัดยานนาวา	66
ภาพที่ 97 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยังวัดยานนาวา.....	66
ภาพที่ 98 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิต) พ.ศ. 2559	66
ภาพที่ 99 มุมมองจากซอยเทอดไทยไปยังวัดโพธิ์นิมิต	66
ภาพที่ 100 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยังวัดโพธิ์นิมิต	66
ภาพที่ 101 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกนอก (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2559	67
ภาพที่ 102 มุมมองจากถนนราชพฤกษ์ไปยังวัดบางสะแกนอก	67
ภาพที่ 103 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง วัดบางสะแกนอก.....	67
ภาพที่ 104 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2559.....	68
ภาพที่ 105 มุมมองจากถนนราชพฤกษ์ไปยังวัดบางสะแกใน	68
ภาพที่ 106 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง วัดบางสะแกใน.....	68
ภาพที่ 107 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดใหม่ยานุ้ย (สถานีวุฒากาศ) พ.ศ. 2559	68
ภาพที่ 108 มุมมองจากซอยวุฒากาศ 24 ไปยังวัดใหม่ยานุ้ย.....	69
ภาพที่ 109 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง วัดใหม่ยานุ้ย.....	69
ภาพที่ 110 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า) พ.ศ. 2559	69
ภาพที่ 111 มุมมองจากถนนราชพฤกษ์ไปยังวัดประดู่บางจาก.....	70
ภาพที่ 112 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง วัดประดู่บางจาก	70
ภาพที่ 113 ภาพถ่ายทางอากาศ คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา) พ.ศ. 2559	70
ภาพที่ 114 มุมมองจากถนนสุขุมวิทไปยังคริสตจักรใจสมาน	70
ภาพที่ 115 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง คริสตจักรใจสมาน	70

ภาพที่ 116	ภาพถ่ายทางอากาศ ศาลเจ้าเจิวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559.....	71
ภาพที่ 117	มุมมองจากซอยเจริญกรุง 50 ไปยัง ศาลเจ้าเจิวเองเปี้ยว.....	71
ภาพที่ 118	มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง ศาลเจ้าเจิวเองเปี้ยว	71
ภาพที่ 119	ภาพถ่ายทางอากาศ มัสยิดดารุ้ลอะมาน (สถานีราชเทวี) พ.ศ. 2559.....	72
ภาพที่ 120	มุมมองจากถนนเพชรบุรีไปยังมัสยิดดารุ้ลอะมาน	72
ภาพที่ 121	มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง มัสยิดดารุ้ลอะมาน	72
ภาพที่ 122	ภาพจำลองการแก้ปัญหาผลกระทบด้านมุมมองของวัดปทุมวนาราม	78
ภาพที่ 123	ภาพจำลองการแก้ปัญหาผลกระทบด้านมุมมองของวัดบางนาใน.....	78
ภาพที่ 124	ผังจำลองการแก้ปัญหาพื้นที่จอดรถเข้าบริการ.....	80
ภาพที่ 125	ผังจำลองการแก้ปัญหาพื้นที่จอดรถเข้าบริการ.....	81
ภาพที่ 126	ภาพจำลองพื้นที่จอดรถเข้าบริการ วัดประดู่บางจาก	82
ภาพที่ 127	พื้นที่จำลองนที่จอดรถเข้าบริการ วัดธาตุทอง	82
ภาพที่ 128	ผังจำลองการแก้ปัญหาผลกระทบด้านมุมมอง	83

สารบัญตาราง

ตาราง 1 ตารางแสดงแผนการปฏิบัติงานตั้งแต่เดือน สิงหาคม 2559 - กรกฎาคม 2560	9
ตาราง 2 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทวัด	25
ตาราง 3 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทวัด	26
ตาราง 4 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทคริสต์จักร	27
ตาราง 5 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทมัสยิด	27
ตาราง 6 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทมัสยิด	28
ตาราง 7 ปีพ.ศ. ที่เริ่มใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอส	36
ตาราง 8 เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถานผู้ให้สัมภาษณ์	39
ตาราง 9 สัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน	41

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ศาสนสถานเป็นสถานที่สำหรับประกอบกิจกรรมทางศาสนา มีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิต สร้างความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชน เกิดความผูกพันแนบแน่นกับวิถีชีวิตของคนในสังคม ศาสนสถานจึงเป็นสถานที่ที่มีความสำคัญต่อผู้คนในสังคม เช่น แหล่งส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมและประเพณี ศูนย์กลางบริการทางการศึกษาและทางสังคม สถานที่แสดงเอกลักษณ์ของชุมชน เป็นต้น ซึ่งตลอดเส้นทางรถไฟฟ้าฟาร์รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (บีทีเอส) ทั้งสายสุขุมวิทและสายสีลมนั้นมีศาสนสถานที่มีคุณค่าต่อวิถีชีวิต ได้แก่ วัด โบสถ์คริสต์ มัสยิด และศาลเจ้าจีน

การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสตั้งแต่พ.ศ. 2542 ทำให้ความหนาแน่นของกิจกรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 400 เมตรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว (ตามนโยบายส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดิน) เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีขนาดใหญ่ขึ้น จำนวนประชากรที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทำให้ศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสเกิดการเปลี่ยนแปลงและได้รับผลกระทบทั้งทางด้านกายภาพ กิจกรรม การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบ รวมถึงผลกระทบต่อมุมมองของผู้สัญจรเข้าสู่ศาสนสถาน และมุมมองภายในศาสนสถานไปยังอาคารโดยรอบ

ด้วยเหตุนี้จึงเห็นควรที่จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบทางกายภาพ ลักษณะกิจกรรม และการเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ที่เกิดขึ้นภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาวางแผนปรับปรุงภูมิทัศน์และรับมือกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อให้ศาสนสถานยังคงความเป็นเอกลักษณ์และความสำคัญต่อสังคมต่อไปภายหลังการเปิดใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสสายอื่นๆในอนาคต

1.2 คำถามในการวิจัย

รถไฟฟ้าบีทีเอสมีผลกระทบทางกายภาพอย่างไรต่อศาสนสถานที่ตั้งอยู่ภายในรัศมี 400 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และควรมีแนวทางในการวางแผนปรับปรุงภูมิทัศน์ศาสนสถานอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์

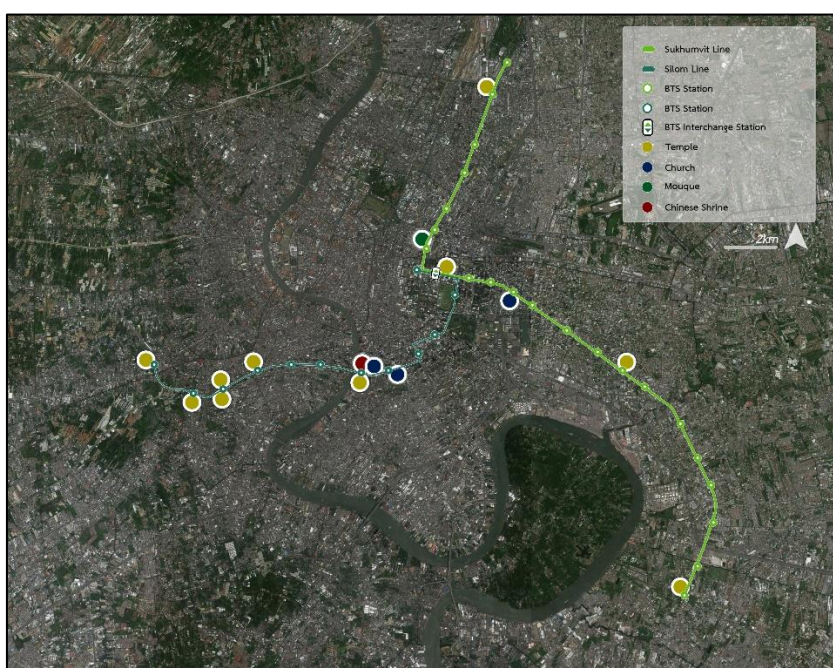
1) เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพ และลักษณะการใช้พื้นที่ของศาสนสถานบริเวณรถไฟฟ้าบีทีเอสว่ามีเปลี่ยนแปลงอย่างไรหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

2) เพื่อหาข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและวางแผนปรับปรุงภูมิทัศน์ที่ได้รับผลกระทบของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส

1.4 ขอบเขตการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

ในการวิจัยครั้งนี้ จะทำการศึกษาศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม (สถานีสนามกีฬา – สถานีบางหว้า) และสายสุขุมวิท (สถานีหมอชิต – สถานีแบริ่ง) โดยพบว่า มีศาสนสถานทั้งหมด 15 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ในเขตพญาไท เขตราชเทวี เขตปทุมวัน เขตวัฒนา เขตสาทร เขตบางรัก เขตคลองเตย เขตบางนา เขตธนบุรี และเขตภาษีเจริญ ประกอบไปด้วย วัด 10 แห่ง คริสตจักร 3 แห่ง มัสยิด 1 แห่ง และ ศาลเจ้า 1 แห่ง



ภาพที่ 1 พื้นที่ทำการศึกษา

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.

ศาสนสถาน ประเภทวัด 10 แห่ง ได้แก่

1) วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

เขตพญาไท ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ห่างจากสถานีสะพานควาย 250 เมตร

2) วัดปทุมวนาราม (สถานีสถานีสยาม)

เขตปทุมวัน ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทและสายสีลม ห่างจากสถานีสยาม 100 เมตร

3) วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)

เขตวัฒนา ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ห่างจากสถานีเอกมัย 120 เมตร

4) วัดบางนาใน (สถานีบางนา)

เขตบางนา ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ห่างจากสถานีบางนา 120 เมตร



ภาพที่ 2 ศาสนสถานประเภทวัด ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท

5) วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน)

เขตสาทร ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีสะพานตากสิน 200 เมตร

6) วัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิตร)

เขตธนบุรี ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีโพธิ์นิมิตร 150 เมตร

7) วัดบางสะแกนอก (สถานีตลาดพลู)

เขตธนบุรี ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีตลาดพลู 150 เมตร

8) วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู)

เขตธนบุรี ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีตลาดพลู 200 เมตร

9) วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ)

เขตธนบุรี ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีวุฒากาศ 100 เมตร

10) วัดประตู่บางจาก (สถานีบางหว้า)

เขตภาษีเจริญ ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลมห่างจากสถานีบางหว้า 200 เมตร



ภาพที่ 3 ศาสนสถานประเภทวัด ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม

ศาสนสถาน ประเภทคริสตจักร 3 แห่ง ได้แก่

1) **คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา)**

เขตคลองเตย ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ห่างจากสถานีนานา 120 เมตร

2) **วัดเขนต์หลุยส์ (สถานีสूरศักดิ์)**

เขตสาทร ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีสूरศักดิ์ 200 เมตร

3) **คริสตจักรสารธร (สถานีสะพานตากสิน)**

เขตบางรัก ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีสะพานตากสิน 150 เมตร



ภาพที่ 4 แสดงศาสนสถาน ประเภทคริสตจักร

ศาสนสถาน ประเภทมัสยิด 1 แห่ง ได้แก่

1) **มัสยิดดารุ้ลอะมาน (สถานีราชเทวี)**

เขตราชเทวี ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ห่างจากสถานีราชเทวี 350 เมตร



ภาพที่ 5 แสดงศาสนสถาน ประเภทมัสยิด

ศาสนสถาน ประเภทศาลเจ้า 1 แห่ง ได้แก่

1) **ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน)**

เขตสาทร ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม ห่างจากสถานีสะพานตากสิน 100 เมตร



ภาพที่ 6 แสดงศาสนสถาน ประเภทศาลเจ้า

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาครั้งนี้เน้นการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นทางกายภาพของศาสนสถานหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

- ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้งานของพื้นที่และกิจกรรมภายในศาสนสถาน
- ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารโดยรอบศาสนสถาน
- ศึกษาผลกระทบทางสายตาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสจากมุมมองผู้ใช้งานที่มาจากรถไฟฟ้าบีทีเอส รถยนต์ และชุมชนไปยังศาสนสถาน
- ศึกษาผลกระทบทางสายตาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสจากมุมมองผู้ใช้งานภายในศาสนสถานไปยังอาคารโดยรอบ

โดยสร้างตารางตรวจสอบความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับภูมิทัศน์ศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส และวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา

1.5 นิยามคำศัพท์

1.5.1 ภูมิทัศน์

ภูมิทัศน์ (landscape) หมายถึง ภาพรวมของพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ที่มนุษย์รับรู้ทางสายตาในระยะห่าง อาจเป็นพื้นที่ธรรมชาติที่ประกอบด้วยรูปทรงของแผ่นดิน น้ำ ต้นไม้ สัตว์และสรรพสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นในสภาพอากาศหนึ่งและช่วงเวลาหนึ่งซึ่งเรียกว่าภูมิทัศน์ธรรมชาติ หรือพื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะเด่นชัด เช่น ภูมิทัศน์ทะเล ภูมิทัศน์ภูเขา

1.5.2 ศาสนสถาน

ศาสนสถาน (religious place) หมายถึง สถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนา หรือศาสนพิธี เช่น การอาราธนาศีลและสมาทานศีลในวัด และการละหมาดในมัสยิดอิสลาม ศาสนสถานในพระพุทธศาสนา คือ วัด ซึ่งประกอบด้วย โบสถ์ วิหาร สถูป เจดีย์ ศาลาการเปรียญ เป็นต้น ศาสนาคริสต์ คือ โบสถ์หรือวิหาร ศาสนาอิสลาม คือ สุเหร่าหรือมัสยิด

1.5.2 องค์ประกอบทางกายภาพ

องค์ประกอบทางกายภาพ (Physical Elements) หมายถึง รูปสัญลักษณ์องค์ประกอบของศาสนสถาน ที่ปรากฏบนแผนที่ ที่แสดงให้เห็นลักษณะทางสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม เช่น อาคาร ทั้งถาวรและชั่วคราว ถนน ทางเดินเท้า รั้ว กำแพง บ่อน้ำ คู คลอง เป็นต้น โดยการศึกษาแบ่งออกเป็น 4 หมวดหมู่ใหญ่ๆ ได้แก่ องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม องค์ประกอบน้ำ ขอบเขตที่ดิน และองค์ประกอบถนนและที่ว่าง

1.6 ระเบียบวิธีวิจัย

1.6.1 ขั้นตอนการทบทวนวรรณกรรม

รวบรวมและศึกษาทบทวนวรรณกรรมจาก เอกสาร หนังสือ วารสาร สิ่งพิมพ์และสื่อต่างๆในหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับเกณฑ์และหลักการที่ใช้ในการพัฒนาและวางแผนปรับปรุงภูมิทัศน์ศาสนสถานในประเด็นต่อไปนี้

- 1) แนวความคิดการประเมินผลกระทบทางสายตา
 - การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ทางด้านสุนทรียภาพ (บัณฑิต จุลาสัย, 2547)
 - การประเมินผลกระทบทางสายตาจากสิ่งก่อสร้างประเภทอาคาร (รุจิโรจน์ อนุามบุตร, 2555)
- 2) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - รูปแบบการเดินทางและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามเส้นทางการให้บริการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (อาทิตย์ คงสมศักดิ์ศิริ, 2549)
 - การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานภายในกรุงรัตนโกสินทร์ (สรายุทธทรัพย์สุข, 2555)
 - ผลกระทบทางสายตาของอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยที่มีต่อวัดในบริเวณกรุงเทพมหานคร (วิมลญา สงค์อิม, 2557)

1.6.2 ขั้นตอนศึกษารวบรวมเกณฑ์และเลือกศาสนสถานเพื่อเป็นพื้นที่ศึกษา

ลงสำรวจเบื้องต้นของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทและสายสีลม เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ โดยศึกษาจากการเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารโดยรอบพื้นที่ศึกษาและสถานีรถไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ภายในพื้นที่ศึกษา

กำหนดพื้นที่ศึกษาของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทและสายสีลม โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้ในการเลือกพื้นที่ศึกษา

- อยู่ในรัศมีเดินเท้าไม่เกิน 400 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นระยะการเดินทางถึงภายในเวลา 10 นาที (Time-Saver Standard, 2003) ที่ผู้ใช้งานสามารถเดินได้จากรถไฟฟ้าบีทีเอส
- สามารถมองเห็นได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส

คัดเลือกศาสนสถานที่มีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ได้ทั้งหมด 15 แห่ง สามารถจัดกลุ่มของศาสนสถานออกเป็น 5 กลุ่มตามประเภทของศาสนา คือ วัดในพุทธศาสนา 10 แห่ง โบสถ์คริสต์ 3 แห่ง มัสยิด 1 แห่ง และศาลเจ้าจีน 1 แห่ง

1.6.3 ขั้นตอนการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา

1) เก็บข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่และบริบทโดยรอบ จากการศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศจากกรมแผนที่ทหารในช่วงเวลาเริ่มใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสได้แก่ พ.ศ.2542 พ.ศ.2554 พ.ศ.2556 และหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน (พ.ศ.2559) เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ

ศาสนสถานและสถานีรถไฟฟ้่าบีทีเอสที่มีการเปลี่ยนแปลงหลังจากการให้บริการรถไฟฟ้่าบีทีเอส เพื่อทราบปัจจัยผลกระทบโดยอ้อมที่เกิดจากการสร้างรถไฟฟ้่าบีทีเอสที่มีผลต่อศาสนสถาน

2) เก็บข้อมูลพื้นที่จากการสำรวจทางกายภาพและสังเกตการณ์กิจกรรมที่เกิดขึ้น แบ่งออกเป็นช่วงวันธรรมดา และวันสำคัญทางศาสนา เวลา 8.00-20.00 น. และทำการบันทึกภาพและจดบันทึกข้อมูลลงในแบบตรวจสอบรายการที่ได้จัดทำขึ้น โดยเก็บข้อมูลประเด็นดังต่อไปนี้ บริบทโดยรอบ อาคารสร้างใหม่ พื้นที่รองรับกิจกรรม พื้นที่จอดรถมุมมองที่มีการเปลี่ยนแปลง เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพและมุมมอง

3) เก็บข้อมูลด้านมุมมองจากการศึกษาแผนที่ GIS 3D จากสำนักผังเมือง โดยเปรียบเทียบข้อมูลแผนที่สามมิติในช่วงเวลาเริ่มใช้งานรถไฟฟ้่าบีทีเอสได้แก่ พ.ศ.2542 พ.ศ.2554 พ.ศ.2556 และหลังการให้บริการรถไฟฟ้่าบีทีเอสในปัจจุบัน (พ.ศ.2559) เพื่อศึกษามุมมองที่มีการเปลี่ยนแปลงจากภายนอกและภายในศาสนสถานเนื่องจากรถไฟฟ้่าบีทีเอส

4) เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถานทั้ง 15 แห่ง แห่งละ 2 คน ในช่วงเวลาที่ผู้ให้สัมภาษณ์สะดวก โดยเก็บข้อมูลประเด็นดังต่อไปนี้

- ปัญหาและการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษา
- ลักษณะกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่ศึกษา

5) เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถานจากชุมชนโดยรอบและรถไฟฟ้่าบีทีเอส สอบถามทั้งหมด 60 คน แบ่งออกเป็นแห่งละ 4 คน ในช่วงเวลาวันธรรมดา และวันสำคัญทางศาสนา

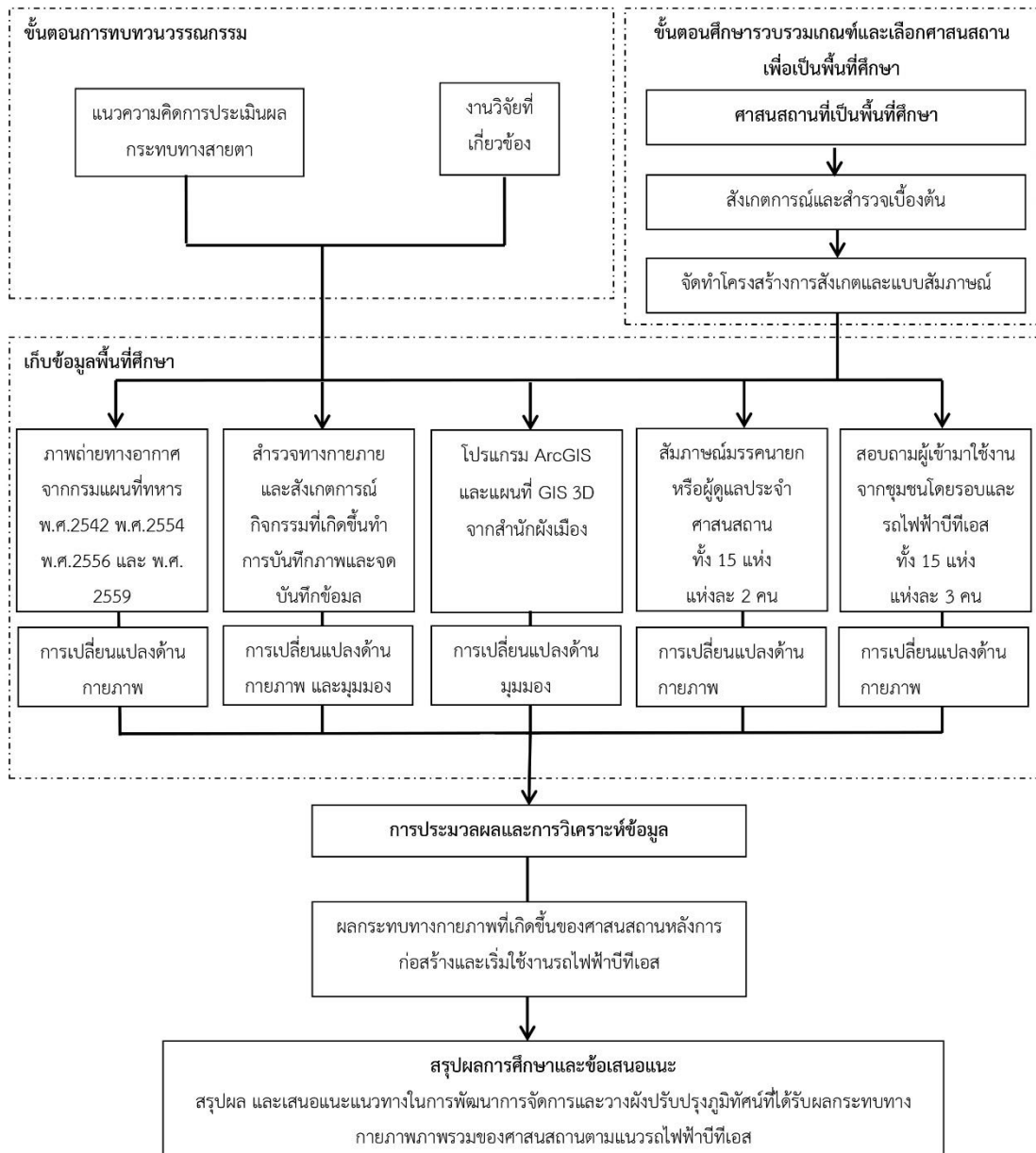
1.6.4 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและเก็บข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาให้เห็นว่าศาสนสถานได้รับผลกระทบและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรหลังการก่อสร้างและเริ่มใช้งานรถไฟฟ้่าบีทีเอสในประเด็นดังต่อไปนี้

1.6.5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สรุปผล และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาการจัดการและวางผังปรับปรุงภูมิทัศน์ที่ได้รับผลกระทบทางกายภาพภาพรวมของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้่าบีทีเอส

แผนภูมิสรุปขั้นตอนการดำเนินการศึกษา



2 ระยะเวลาและแผนการดำเนินงาน

ตาราง 1 ตารางแสดงแผนการปฏิบัติงานตั้งแต่เดือน สิงหาคม 2559 - กรกฎาคม 2560

ลำดับ ที่	รายการ	เดือน											
		ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.
1	กำหนดหัวข้อวิทยานิพนธ์	/											
2	เขียนโครงร่างเพื่อเสนอ วิทยานิพนธ์	/											
3	ปรับปรุงแก้ไขหัวข้อ วิทยานิพนธ์เพื่อขออนุมัติ	/											
4	ทบทวนวรรณกรรม รวบรวมเอกสาร ภาพถ่าย แผนที่	/	/	/	/								
	การสร้างเครื่องมือในการ เก็บข้อมูล		/	/									
	ลงสำรวจภาคสนาม		/	/	/	/							
	เก็บข้อมูลการสัมภาษณ์			/	/								
7	รวบรวมข้อมูล					/	/						
8	วิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล					/	/						
9	เขียนรายงานการวิจัย					/	/	/	/	/	/		
10	ส่งบทความในการประชุม วิชาการ							/					
11	เสนอบทความให้สาระ ศาสตร์								/				
12	แบบร่างวิทยานิพนธ์								/	/	/	/	
13	สอบวิทยานิพนธ์											/	
14	แก้ไขเล่มวิทยานิพนธ์												/
15	ส่งวิทยานิพนธ์ฉบับ สมบูรณ์												/

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) เพื่อได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่ศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้ามหานครปีทีเอส ในการวางแผนและจัดการภูมิทัศน์สร้างภาพลักษณ์ที่ชัดเจนให้แก่ศาสนสถาน

2) เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในการออกแบบ หรือพัฒนาศาสนสถาน ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางสายตาและสุนทรียภาพ และแนวทางในการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบศาสนสถานในอนาคต

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ทางสายตาของมนุษย์ และการศึกษา รายละเอียดแนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตา เพื่อใช้ในการกำหนดขั้นตอนการวิจัยที่เหมาะสมต่อไป แบ่งเป็น 3 หัวข้อหลัก ได้แก่

1. หลักการและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ทางสายตาในภูมิทัศน์
2. แนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาของภูมิทัศน์
3. ตัวอย่างงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

มีรายละเอียด ดังนี้

2.1 หลักการและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ทางสายตาในภูมิทัศน์

บัณฑิต จุลาสัย (2547) ได้ศึกษาเรื่อง องค์ประกอบในการรับรู้สภาพแวดล้อมของมนุษย์ที่มีความสำคัญ และมีบทบาทมากที่สุดต่อพฤติกรรมในสภาพแวดล้อมของมนุษย์ การรับรู้ทางการมองเห็น เนื่องจากตาหรือการมองเห็นเป็นประสาทสัมผัสที่ทำให้เกิดความรู้สึกได้ดีกว่าและรวดเร็วกว่าส่วนอื่น ดังนั้นในการวิจัยนี้จะมุ่งเน้นศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ทางการมองเห็น เพื่อให้เข้าใจพื้นฐานการรับรู้สภาพแวดล้อมของมนุษย์ สามารถปรับใช้ในการศึกษาผลกระทบทางด้านมุมมองของรถไฟฟ้าบีทีเอสและอาคารสูงที่เกิดขึ้นโดยรอบศาสนสถาน และนำไปปรับใช้ในการเสนอแนะแนวทางการป้องกันผลกระทบทางด้านมุมมองที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีรายละเอียดที่สามารถสรุปเป็นประเด็นที่จะนำมาใช้ในวิทยานิพนธ์ดังนี้

2.1.1 ระยะในการมองเห็น

การศึกษาเรื่องระยะในการมองเห็นของมนุษย์นั้นมีความยาวนานแล้ว โดยผู้ศึกษาไว้ในหลายประเด็น เช่น ความสัมพันธ์ของขนาดและระยะของภาพที่มองเห็น ขอบเขตของการมองเห็น ฯลฯ จนนำมาซึ่งการศึกษาอย่างกว้างขวางในเรื่อง ความสัมพันธ์ของระยะห่างระหว่างอาคารกับผู้มอง และความสูงของอาคาร สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ขอบเขตการมองเห็นของมนุษย์

การศึกษาของ Hans Maertens พบว่า มนุษย์จะมองเห็นภาพด้วยมุมมอง 60 องศาในแนวตั้ง คือ 40 องศาเหนือระดับสายตา และ 20 องศาใต้ระดับสายตา และที่อยู่ไกลได้ไม่เกิน 3.450 เท่าของขนาดความสูงของวัตถุนั้น

2) ความสัมพันธ์ของระยะห่างระหว่างอาคารกับผู้มองและความสูงของอาคาร

การศึกษาของ Dike พบว่า ความสัมพันธ์ของระยะห่างระหว่างอาคารกับผู้มอง (Distance: D) และความสูงของอาคาร (Height: H) มีลักษณะดังนี้

$D/H = 1$ (มุมมอง 45 องศา) จะสามารถเห็นรายละเอียดของภาพได้ชัดเจน กล่าวคือ สามารถเห็นรายละเอียดของอาคารได้ชัดเจน

$D/H = 2$ (มุมมอง 27 องศา) จะสามารถเห็นภาพได้ทั้งหมด กล่าวคือ สามารถเห็นอาคารได้ทั้งหมด

$D/H = 3$ (มุมมอง 18 องศา) จะสามารถเห็นภาพเด่นชัดในพื้นที่ภาพ กล่าวคือ สามารถเห็นอาคารเด่นชัดจากสภาพแวดล้อม

$D/H = 4$ (มุมมอง 12 องศา) จะเห็นภาพเป็นส่วนประกอบของพื้นภาพเท่านั้น กล่าวคือ จะเห็นอาคารเป็นส่วนหนึ่งของสภาพแวดล้อมเท่านั้น

ทฤษฎีระยะในการมองเห็นช่วยในการศึกษาผลกระทบด้านมุมมองที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษา และอธิบายความสัมพันธ์ของระยะห่างระหว่างอาคารสำคัญกับผู้มองและความสูงของอาคาร เพื่อเสนอแนะระยะห่างและพื้นที่ที่ควรสร้างอาคารใหม่ที่มีความสูงที่เหมาะสมโดยไม่กระทบต่อด้านมุมมองของศาสนสถาน

2.1.2 การบดบัง

ในภูมิทัศน์โดยทั่วไปของการรับรู้แบบสามมิตินั้น ย่อมมีโอกาสเกิดภาพมากกว่าหนึ่งภาพบนพื้นหลัง โดยหากทั้งสองภาพมีความสำคัญต่างกัน ภาพหนึ่งจะเป็นจุดสนใจ หรือเป็นเป้าหมายในการมอง และภาพอื่น ๆ จะเป็นตัวบดบัง ซึ่งจะทำให้การรับรู้ภาพเป้าหมายของผู้มองนั้นเปลี่ยนแปลงไป

การบดบังจะเกิดขึ้นถาวรหรือชั่วคราว เนื่องจากผู้มองเคลื่อนไหว ตัวเป้าหมายหรือตัวบดบังตัวใดตัวหนึ่งเคลื่อนไหว หรือทั้งผู้มอง ตัวบดบัง ตัวเป้าหมายเคลื่อนที่พร้อมๆกัน รวมทั้งแสงสว่างที่มีผลต่อผู้มองให้เห็นการบดบัง

สำหรับการบดบังแบบถาวรและแบบชั่วคราว หากการบดบังเกิดขึ้นในปริมาณที่ต่ำกว่า 5% ไม่ว่าเวลาในการกระตุ้นจะนานหรือน้อยก็ตาม ผู้มองจะไม่รู้สึกถึงความแตกต่าง หากมีปริมาณการบดบังเกิดขึ้นในปริมาณมากถึง 60% ในระยะเวลามากกว่า 50 millisec ผู้มองจะรู้สึกได้ตอบมากขึ้นเรื่อยๆ จนถึงเวลา 200 – 350 millisec จะเกิดความรู้สึกบดบังรุนแรง

2.1.3 ความขัดแย้ง

ความขัดแย้งเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ภูมิทัศน์ โดยเฉพาะเมื่อจุดสนใจ หรือเป้าหมายถูกรบกวนด้วยสิ่งอื่นหรือพื้นหลัง จนเกิดการรับรู้ได้ว่า องค์ประกอบต่าง ๆ ในภาพเกิดความแตกต่างอย่างเกินจริง เช่น ความต่างของโทนสี รูปร่าง ทิศทาง ขนาด เป็นต้น

2.1.4 ตำแหน่งของผู้มอง

ตำแหน่ง และกิจกรรมที่ผู้มองทำอยู่ขณะมองภาพนั้น เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการรับรู้ เช่น ความแตกต่างของการมองภูมิทัศน์จากมุมสูงและมุมต่ำ ความแตกต่างของการมอง ภูมิทัศน์จากมุมเปิดโล่งและมุมแคบ เป็นต้น ตำแหน่งผู้มองที่มีต่อการรับรู้ภูมิทัศน์แบ่งเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1) ตำแหน่งของผู้มองในแนวราบ

ความแตกต่างของการรับรู้ของผู้มองที่มีการเคลื่อนที่ หรือเปลี่ยนแปลงตำแหน่งของการมองเฉพาะในแนวราบ โดยระดับสายตาของผู้มองอยู่ในระดับเดียวกับภาพที่มองเสมอ แบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. มุมมองขณะผู้มองอยู่นิ่งกับที่ แบ่งเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

- **The Panoramas** คือ มุมมองภาพรวมที่แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ขององค์ประกอบในภูมิทัศน์ทั้งหมด ซึ่งจะเห็นองค์ประกอบในภูมิทัศน์เป็น 3 มิติได้อย่างชัดเจน

- **The Skyline** คือ มุมมองภาพรวมที่แสดงให้เห็นองค์ประกอบของเมืองต่อเนื่องในแนวนอนโดยการมองจากระดับพื้นดิน ซึ่งทำให้เห็นความสัมพันธ์ในเชิงความสูงขององค์ประกอบต่าง ๆ ในภูมิทัศน์ได้

- **The Vista** คือ มุมมองเฉพาะบริเวณ เกิดจากการมีองค์ประกอบต่าง ๆ ขนาบอยู่สองข้างในแนวการมองพุ่งตรงไปยังจุดสนใจ การรับรู้ในลักษณะนี้มักเกิดขึ้นขณะที่เคลื่อนที่ไปยังจุดสนใจ หรือทำให้เกิดความรู้สึกถูกดึงดูดเข้าไปยังจุดสนใจ ได้แก่ แนวการมองที่เกิดขึ้นเมื่อองค์ประกอบมีแบบแผน หรือมีลักษณะเป็นแนวแกน (The Formal Vista) และแนวการมองที่เกิดขึ้นเมื่อองค์ประกอบไม่ได้อยู่ในแนวแกนเดียวกับจุดสนใจ (The Informal Vista)

2. มุมมองขณะที่ผู้มองเคลื่อนที่ คือ การที่ภูมิทัศน์ปรากฏอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับในขณะเคลื่อนที่ไหว ทำให้ผู้มองได้สัมผัสถึงความสัมพันธ์ของระนาบและที่ว่างโดยรอบเรียกว่า การมองเป็นลำดับ (Serial Vista) ภาพที่ปรากฏแต่ละภาพจะก่อให้เกิดความรู้สึก และอารมณ์ที่แตกต่างกันออกไป โดยเมื่อนำภาพทั้งหมดมาลำดับต่อเนื่องกันก็จะเกิดเป็นภาพภูมิทัศน์ในจินตนาการของผู้มองได้

2) ตำแหน่งของผู้มองในแนวตั้ง

ความแตกต่างของการรับรู้ของผู้มองที่อยู่ในระดับความสูงที่ต่างกัน ทำให้มุมมองและระดับสายตาเปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ภาพของพื้นที่เดียวกันมีความแตกต่างกันออกไป แบ่งเป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

1. ตำแหน่งของผู้มองอยู่สูงกว่าภาพหรือภูมิทัศน์ที่มอง เป็น มุมมองที่มองเห็นภาพรวมขององค์ประกอบในภูมิทัศน์ โดยจะไม่เห็นรายละเอียดของสิ่งต่าง ๆ มากนัก ทำให้ผู้มองเกิดความรู้สึกตื่นเต้น สดชื่น เกิดจินตนาการที่กว้างไกลได้ ทั้งนี้หากมีธรรมชาติ หรือสิ่งก่อสร้างที่ขัดแย้งกับภาพรวมของภูมิทัศน์ในบริเวณนั้นอย่างรุนแรงก็อาจส่งผลกระทบต่อความรู้สึกของผู้มองได้เช่นเดียวกัน เช่น มุมมองจากจุดชมวิว เป็นต้น

2. ตำแหน่งของผู้มองอยู่ระดับเดียวกับภาพหรือภูมิทัศน์ที่มอง คือ มุมมองในระดับสายตาปกติที่สามารถมองเห็นรายละเอียดของสิ่งต่าง ๆ ได้ชัดเจน เช่น เส้น สี สัน รูปร่าง สัดส่วน พื้นผิว ฯลฯ ทำให้ผู้มองเกิดความรู้สึกเป็นกันเอง สบายใจ และปลอดภัย ทั้งนี้หากเกิดความไม่สมดุล หรือความไม่เป็นระเบียบของภาพ เช่น ป้ายโฆษณาต่าง ๆ ในเมือง ก็จะมีผลกระทบต่อความรู้สึกของผู้มองได้

3. ตำแหน่งของผู้มองอยู่ต่ำกว่าภาพหรือภูมิทัศน์ที่มอง คือ มุมมองในมุมเงยที่ระดับความละเอียดของภาพลดหลั่นกันไปตามระยะห่างของภาพที่มองเห็น กล่าวคือ ความชัดเจนอาจอยู่เฉพาะส่วนที่ใกล้ตา และลดลงเรื่อย ๆ เมื่อภาพนั้นอยู่ห่างออกไป ทำให้ผู้มองเกิดความรู้สึกเคารพยำเกรง และศรัทธา ทั้งนี้หากเกิดความบกพร่องของสัดส่วน ความไม่สมมาตรของวัตถุ และความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น อาคารที่ไม่สง่างาม ฯลฯ ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อความรู้สึกของผู้มองได้

ทั้งนี้ปัจจัยเรื่อง ตำแหน่งของผู้มองทั้งแนวราบและแนวดิ่งมีความผูกพันกับวิถีชีวิตของมนุษย์ตลอดเวลา จนยากจะสรุปได้ว่า การมองลักษณะใดจะรับรู้สภาพแวดล้อมได้สวยงามหรือไม่สวยงาม เนื่องจากสภาพแวดล้อมที่เคยสวยงามในมุมมองหนึ่ง อาจไม่สวยงามเมื่อมุมมองเปลี่ยนไป อันเป็นผลมาจากการจัดการเรื่องผังเมืองที่ไม่ดีพอ เช่น กรณีมุมมองบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ผู้มองจะมองเห็นความสวยงามของอนุสาวรีย์เมื่อจากระยะใกล้และหันหลังให้เส้นทางรถไฟฟ้า แต่หากผู้มองถอยหลังจนเลยเส้นทางรถไฟฟ้าออกมา ก็จะปรากฏภาพที่ไม่สวยงามของเส้นทางที่ขวางอนุสาวรีย์ทันที เป็นต้น

2.2 แนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาของภูมิทัศน์

2.2.1 แนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาของภูมิทัศน์โดยทั่วไป

บัณฑิต จุลาสัย (2547) ได้ศึกษาเรื่องการประเมินผลกระทบทางสายตา โดยการประเมินผลกระทบทางสายตาโดยทั่วไปนั้น จะคำนึงถึงภาพที่ปรากฏแก่สายตาเป็นหลัก โดยข้อมูลที่จะใช้ประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบทางสายตานั้น จะมุ่งเน้นศึกษาคุณภาพทางสายตา (Visual Quality) ของสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่โครงการ และบริเวณโดยรอบโครงการ โดยมีประเด็นที่ควรศึกษา 3 ประเด็น ดังนี้

2.2.1.1 คุณลักษณะทางภูมิทัศน์ (Landscape Character)

การศึกษาทำความเข้าใจคุณลักษณะทางภูมิทัศน์ที่เป็นอยู่ปัจจุบัน และแนวโน้มของการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่อาจส่งผลกระทบต่อลักษณะทางภูมิทัศน์ในอนาคต

2.2.1.2 ความกลมกลืนทางสายตา (Visual Harmony)

การศึกษาความกลมกลืน หรือขัดแย้งทางสายตาระหว่างโครงการกับบริเวณโดยรอบที่อาจเกิดขึ้นได้

2.2.1.3 มุมมองสำคัญ และผลกระทบทางสายตาต่อสถานที่สำคัญ (View and Vista)

การศึกษาบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบทางสายตาจากโครงการ โดยเฉพาะมุมมองจากเส้นทาง และสถานที่สำคัญที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หรือคุณค่าสถาปัตยกรรม

ทั้งนี้ ได้สรุปวิธีการสำหรับการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบทางสายตาไว้ 5 วิธี คือ

- 1) การใช้แบบวิเคราะห์
- 2) การบรรยายพร้อมภาพประกอบ
- 3) การใช้หุ่นจำลอง
- 4) การใช้เทคนิคภาพซ้อน
- 5) การสร้างภาพโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์

เทคนิคการบรรยายพร้อมภาพประกอบ การใช้หุ่นจำลอง การใช้เทคนิคภาพซ้อน การสร้างภาพโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ เป็นการสร้างภาพขึ้นมาวิเคราะห์ ซึ่งภาพถ่ายการสร้างภาพเชิงซ้อน การทำหุ่นจำลองสภาพแวดล้อมและโครงการการก่อสร้างแล้วนำเสนอโดยการถ่ายภาพ ตลอดจนการนำเอาความรู้เทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สร้างภาพโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ทั้งภาพ 2 มิติ ภาพ 3 มิติ และภาพเคลื่อนไหว ทั้งนี้ภาพที่ได้จะมีความถูกต้องชัดเจนและใกล้เคียงกับที่เกิดขึ้นจริง ขึ้นอยู่กับความสามารถและโปรแกรมที่ใช้

2.2.2 แนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาจากสิ่งก่อสร้างประเภทอาคาร

รุจิโรจน์ อนามัยบุตร และวิลาสินี สุขสว่าง (2555) ได้ศึกษาเรื่อง การประเมินผลกระทบทางสายตาของภูมิทัศน์จากสิ่งก่อสร้างประเภทอาคารในประเทศไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เริ่มมีมาตั้งแต่พ.ศ. 2518 จนมาถึงในปัจจุบันได้มีการพัฒนาทฤษฎี และแนวทางในการประเมินที่เหมาะสมกับการใช้งานในบริบทของประเทศไทย สามารถนำไปปรับใช้ในการศึกษาผลกระทบทางด้านมุมมองของศาสนสถานจากอาคารสูงที่เกิดขึ้นภายหลังการใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย 7 ขั้นตอน ดังนี้

2.2.2.1 การศึกษาข้อมูลพื้นฐาน

การศึกษาและรวบรวมข้อมูลของโครงการที่จะทำการก่อสร้างโดยละเอียด เพื่อให้เข้าใจลักษณะของโครงการ และเป็นส่วนสำคัญที่จะนำไปสู่การคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อไป

2.2.2.2 การคาดการณ์ผลกระทบเบื้องต้น

การคาดการณ์ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากข้อมูลต่าง ๆ เช่น ลักษณะพื้นที่ที่ตั้งโครงการ ผลกระทบที่เกิดจากโครงการที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน ฯลฯ เพื่อจำกัดขอบเขตพื้นที่ศึกษา

2.2.2.3 การศึกษาและสำรวจทรัพยากรทางสายตา

การสำรวจบริเวณโดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการ เพื่อให้เข้าใจสภาพทั่วไปของพื้นที่ สามารถอธิบายทรัพยากรทางสายตา และวิเคราะห์คุณภาพทางสายตาของพื้นที่ได้

2.2.2.4 การกำหนดจุดควบคุมมุมมอง

การกำหนดมุมมองที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบทางสายตามาก จุดควบคุมมุมมองแบ่งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- 1) จุดควบคุมการมอง เป็นการคาดการณ์เบื้องต้นจากการสำรวจพื้นที่ว่าเป็นจุดมองที่จะได้รับผลกระทบทางสายตาจากโครงการอย่างมีนัยยะสำคัญ
- 2) จุดควบคุมมุมมองวิกฤต เป็นจุดที่คัดเลือกแล้วว่า น่าจะได้รับผลกระทบทางสายตาอย่างมีนัยยะสำคัญสูง

มีเกณฑ์การพิจารณาเพื่อกำหนดจุดควบคุมมุมมอง 3 ประการ ได้แก่

- 1) สมรรถนะดูดกลืนทางสายตา (Visual Absorbability) คือ คุณสมบัติของพื้นที่ที่ช่วยลดความโดดเด่น หรือความชัดเจนในการมองเห็นโครงการ เช่น ลักษณะรูปทรงแผ่นดิน พืชพรรณ สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ เป็นต้น
- 2) ความอ่อนไหวทางสายตา (Visual Sensitivity) คือ ความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของพื้นที่กับลักษณะอาคารของโครงการ เช่น พื้นที่ที่มีความสำคัญมาก หากสร้างอาคารสูงมากย่อมมีความอ่อนไหวทางสายตามากกว่าอาคารเตี้ย หรือการสร้างอาคารในพื้นที่ที่ไม่ได้มีความสำคัญมาก ย่อมมีความอ่อนไหวทางสายตาน้อยกว่าพื้นที่ที่มีความสำคัญมาก เป็นต้น
- 3) ทักษะวิสัย (Visibility) คือ ความสามารถในการมองเห็นโครงการจากจุดควบคุมมุมมอง ขึ้นอยู่กับระยะในการมองเห็น และสภาพอากาศของพื้นที่บริเวณนั้น

2.2.2.5 การคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

การคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นระหว่าง และหลังจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อประเมินผลกระทบในขั้นต่อไป การคาดการณ์มักใช้การสร้างภาพจำลอง (Simulation) ด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น การสร้างโมเดลที่ถูกตัดตามมาตราส่วน การใช้ภาพที่สร้างสรรค์จากจินตนาการของศิลปิน เป็นต้น วิธี

ที่นิยมใช้กันมากที่สุดและได้ผลมากที่สุดในปัจจุบัน คือ การสร้างแบบจำลองซ้อนทับภาพถ่าย (Photomontage) โดยมีวิธี ดังนี้

- 1) วัตถุประสงค์ของการสร้างภาพจำลอง คือ ต้องทำให้เกิดความเข้าใจโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ เชื่อถือได้ และปราศจากอคติ
- 2) คุณสมบัติของภาพจำลอง คือ สามารถเป็นตัวแทนได้จริง แม่นยำ เหมือนจริง น่าเชื่อถือ มองเห็นภาพได้ชัดเจน น่าสนใจ และตรวจสอบได้
- 3) วิธีสร้างแบบจำลอง จะใช้ข้อมูลรายละเอียดของโครงการ เพื่อสร้างแบบจำลองโครงการ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่สามารถสร้างแบบจำลอง 3 มิติได้ แม่นยำ และถูกมาตรฐาน เช่น โปรแกรม SketchUp โปรแกรม Autocad โปรแกรม 3D Studio เป็นต้น จากนั้นจึงนำแบบจำลองที่ได้มาซ้อนทับภาพถ่ายในจุดควบคุมมุมมองที่กำหนด

2.2.2.6 การประเมินผลกระทบทางสายตา

การประเมินผลกระทบทางสายตาจากภาพตัวแทน ซึ่งเป็นภาพเชิงซ้อน (Photomontage) ของจุดควบคุมมุมมองวิกฤต โดยการประเมินจะต้องเลือกใช้กระบวนการ (Paragram) และวิธีการ (Methodology) ที่เหมาะสม เพื่อให้ผลการประเมินถูกต้อง และน่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดของการประเมิน ดังนี้

- 1) ลักษณะผลกระทบทางสายตา แบ่งเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้
 - การรบกวน (Disturbance) คือ การที่อาคารที่จะก่อสร้างปรากฏขึ้นรบกวนวิวทิวทัศน์ อาคารสำคัญ หรือมุมมองที่สำคัญ
 - การคุกคาม (Threaten) คือ การที่อาคารที่จะก่อสร้างปรากฏในตำแหน่งใกล้เคียงกับสถานที่สำคัญ แล้วทำให้สถานที่สำคัญนั้นมีความสวยงามหรือความสง่างามลดลง
 - การบดบัง (Obstruction) คือ การที่อาคารที่จะก่อสร้างปรากฏขึ้นที่ด้านหน้า บดบังอาคารหรือสถานที่สำคัญที่มีอยู่เดิม ทำให้มองเห็นสถานที่สำคัญนั้นได้น้อยลง
 - การแปลกแยก (Alienation) คือ การที่อาคารที่จะก่อสร้างปรากฏขึ้นอย่างแตกต่างกันมากกับบริเวณที่มีลักษณะพื้นที่ หรือสถานที่สำคัญเดิม
- 2) ผู้ประเมินผลกระทบทางสายตา แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลกระทบทางสายตา การออกแบบ ความงาม หรือด้านสภาพแวดล้อม และกลุ่มสาธารณชน
- 3) เครื่องมือในการประเมินผลกระทบ นิยมใช้การสัมภาษณ์กลุ่มผู้ประเมินด้วยแบบสอบถามประกอบรูปภาพ (Photo-questionnaire) เนื่องจากเป็นเครื่องมือที่สะดวก

มากที่สุด เป็นการดูภาพเชิงซ้อน (Photomontage) แล้วให้คะแนนบนสเกล (Likert Scale) เพื่อประเมินผลกระทบในประเด็นต่าง ๆ เช่น ความรุนแรงของผลกระทบ การยอมรับ ฯลฯ โดยสามารถกำหนดคำถามและระดับคะแนนได้ตามความเหมาะสม

2.2.2.7 การเสนอแนะมาตรการบรรเทาผลกระทบทางสายตา

การเสนอวิธีการลดผลกระทบทางสายตาที่เหมาะสมสำหรับแต่ละบริเวณ เช่น ลดขนาดอาคาร ลดความสูงอาคาร หรือหากไม่สามารถลดผลกระทบได้ อาจเสนอให้ยกเลิกโครงการ เป็นต้น

2.3 ตัวอย่างงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 ด้านการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพศาสนสถาน

สรายุทธ ทรัพย์สุขและจักรพร สุวรรณนคร (2555) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานภายในกรุงรัตนโกสินทร์จากแผนที่ประวัติศาสตร์ พ.ศ. 2430-2550 โดยดำเนินการศึกษาเฉพาะศาสนสถานในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในถึงชั้นนอก (พื้นที่ที่เป็นเกาะระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองผดุงกรุงเกษม โดยไม่รวมถึงฝั่งกรุงธนบุรี) ศาสนสถานที่ได้ทำการศึกษาทั้งหมด 41 แห่งประกอบด้วยศาสนสถานในศาสนาพุทธ 38 แห่ง ศาสนาพราหมณ์ 1 แห่ง (โบสถ์พราหมณ์เสาชิงช้า) ศาสนาคริสต์ 1 แห่ง (วัดกาลหว่าร์) และศาสนาอิสลาม 1 แห่ง (สุเหร่าจักรพงษ์)

โดยทางผู้วิจัยได้กำหนดนิยาม “องค์ประกอบทางกายภาพ” ที่ใช้ในการศึกษาว่าหมายถึง รูปสัญลักษณ์ องค์ประกอบของศาสนสถาน ที่ปรากฏบนแผนที่ ที่แสดงให้เห็นลักษณะทางสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม อาทิเช่น อาคารทั้งถาวรและชั่วคราว ถนน ทางเดินเท้า รั้ว กำแพง บ่อน้ำ คู คลอง เป็นต้น โดยการศึกษาแบ่งออกเป็น 4 หมวดหมู่ใหญ่ๆ ได้แก่ องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม องค์ประกอบน้ำ ขอบเขตที่ดิน และ องค์ประกอบถนนและที่ว่าง

ขั้นตอนการศึกษาประกอบด้วย การสังเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิโดยใช้ฐานข้อมูลจากโครงการวิจัยแผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ. 2430: การรวบรวมและจัดระบบฐานข้อมูลเพื่อการศึกษาสถาปัตยกรรมและเมืองกรุงเทพฯ (สกว.) โครงการวิจัยแผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ. 2450-2475: การรวบรวม และจัดระบบฐานข้อมูลเพื่อการศึกษาสถาปัตยกรรมและเมืองกรุงเทพฯ และแผนที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2550 นำมาประมวลกับข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามและนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแผนที่แสดงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานในกรุงรัตนโกสินทร์ปี พ.ศ. 2430 พ.ศ. 2450 พ.ศ. 2475 และ พ.ศ. 2550 ซึ่งแสดงตำแหน่งที่ตั้ง และองค์ประกอบทางกายภาพภายในศาสนสถาน

จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานทั้งสิ้น 41 แห่งจากแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2430 2450 2475 และ 2550 พบว่าองค์ประกอบน้ำ ถนน ที่ว่างของศาสนสถานส่วนใหญ่ที่ถูกสร้างขึ้นมีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะลดลง ซึ่งอาจเป็นผลจากการลดการสัญจรทางน้ำและกิจกรรม

การเกษตรในพื้นที่เมืองหลังรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ตลอดจนการเพิ่มพื้นที่ก่อสร้างอาคารทั้งในเขตพุทธาวาสและสังฆาวาส

งานวิจัยนี้พบว่า ถึงแม้ศาสนสถานที่ได้ทำการศึกษาจะเป็นศาสนสถานในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในถึงชั้นนอกซึ่งอยู่นอกเหนือจากศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่มีประโยชน์อย่างยิ่งด้านระเบียบวิธีวิจัยในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถาน โดยการสังเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ สร้างแผนที่แสดงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานในแต่ละช่วงปี แล้วนำมาประมวลกับข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม

2.3.2 ด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส

งานวิจัยเรื่อง “รูปแบบการเดินทางและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามเส้นทางการให้บริการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (บีทีเอส)” (อาทิตย์ คงสมศักดิ์ศิริ, 2549) เป็นการวิจัยที่มีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษารูปแบบการเดินทางกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตลอดเส้นทางเดินรถไฟฟ้าที่เกิดจากการให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสตั้งแต่เริ่มสร้างเส้นทาง เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งและสิ่งแวดลอมอันมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า โดยใช้วิธีการศึกษารวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามภาคสนาม และการสำรวจภาคสนามของกลุ่มผู้ใช้บริการบีทีเอสและกลุ่มผู้ประกอบการค้าในบริเวณสถานีบีทีเอส และข้อมูลในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับ เพศ อายุ รายได้ การศึกษาและสภาพสมรส แม้ว่าปัจจัยด้านลักษณะที่อยู่อาศัยและการถือครองพาหนะไม่มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการเป้าหมายปลายทางของผู้ใช้บริการคือสถานที่ทำงาน โรงเรียน มหาวิทยาลัย ศูนย์ธุรกิจหรือห้างสรรพสินค้า และผู้ใช้บริการเลือกใช้วิธีการเดินเท้าจากสถานีปลายทางไปยังที่หมาย ซึ่งแสดงว่าการเข้าถึงที่หมายปลายทางได้ง่ายเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของผู้ใช้บริการ และเพียง 9 สถานีจากจำนวนทั้งหมด 23 สถานีที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น ซึ่งสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามเส้นทางรถไฟฟ้า และกิจกรรมทางสังคมในแต่ละสถานี

จากการศึกษาได้แสดงถึงรูปแบบผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า สัมพันธ์กับการใช้ที่ดินซึ่งจำแนกตามระยะห่างจากศูนย์กลางเมือง พื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ เช่น ย่านสยามสแควร์ ชิดลม อโศกและสีลม มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินต่ำที่สุด ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงอาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้ามากขึ้น พื้นที่ย่านปรับเปลี่ยนและย่านที่อยู่อาศัยชานเมืองกลับมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสูง โดยพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยแบบเช่า การเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยตามซอยต่างๆ ส่งผลต่อปัญหาการจราจร

งานวิจัยนี้สามารถนำมาใช้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งส่งผลต่อศาสนสถานที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า แต่อย่างไรก็ตามงานวิจัยนี้ทำขึ้นเมื่อ ปี

พ.ศ. 2549 หรือหลังจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสเพียง 7 ปี ทำให้อาจมีข้อมูลไม่ครบถ้วนและขาดรายละเอียดเรื่องการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในส่วนสถานีต่อขยายที่มีการก่อสร้างในภายหลัง

2.3.3 ด้านการประเมินผลกระทบทางสายตา

วิมลญา สงค์อิม (2557) ได้ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบทางสายตาของอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยที่มีต่อวัดในบริเวณกรุงเทพมหานคร โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาผลกระทบทางสายตาของอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยที่ก่อสร้างใกล้วัด และหาแนวทางในการป้องกันหรือแก้ไข โดยใช้กรอบวิธีการประเมินคุณภาพเชิงทัศน (Visual Impact Assessment) จากวิธีการจัดทำแบบสอบถามตามคู่มือการประเมินผลกระทบทางสายตาจากสิ่งก่อสร้างประเภทอาคาร

ขั้นตอนการวิจัยประกอบด้วย การศึกษาและลงสำรวจวัดที่มีความสำคัญ ทรงคุณค่า ที่มีลักษณะแตกต่างกัน ซึ่งตั้งอยู่ในย่านธุรกิจการค้า และย่านชุมชนเมืองที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดการพัฒนาของอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยจำนวน 24 วัด กำหนดตัวแปรในการวิจัย ได้แก่ ลักษณะของวัด ลักษณะฉากหลังของวัด ความสูงของอาคารสร้างใหม่ ตำแหน่งของอาคารสร้างใหม่ และลักษณะของผู้สังเกต จัดกลุ่มวัดจากเกณฑ์ 3 ประเด็น คือ คุณค่าทางประวัติศาสตร์และคุณค่าศิลปะสถาปัตยกรรม อายุของวัด ฉากหลังของวัด ประกอบด้วยวัด 6 กลุ่ม แล้วเลือกวัดตัวแทนของแต่ละกลุ่ม ได้แก่ วัดปทุมวนาราม วัดอินทาราม วัดสวนพลู วัดมหาบุศย์ วัดธาตุทองและวัดกุนนทีรุทธาราม

เมื่อได้ตัวแทนวัดแต่ละกลุ่มแล้วจึงจัดทำแบบสอบถามประกอบรูปภาพ โดยจัดทำภาพเชิงซ้อน ณ มุมสำคัญของวัดที่มีอาคารสูงซ้อนทับอยู่ด้านหลัง (Photomontage) เก็บข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายโดยใช้การสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถามประกอบรูปภาพ (Photo-questionnaire) และให้คะแนนรูปภาพรวมถึงแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม แล้วจึงประมวลผลข้อมูลโดยวิธีทางสถิติและสรุปผล

ผลการวิจัยพบว่าอาคารสูงที่พัฒนาขึ้นมาใกล้วัดมีผลกระทบทางสายตาในทางลบต่อวัดในทุกลักษณะ ทั้งวัดที่มีอาคารในฉากหลังและวัดที่ไม่มีอาคารในฉากหลังอยู่แต่แรก โดยมีระดับผลกระทบต่างกัน ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับผลกระทบทางสายตามากที่สุด คือ ฉากหลังของภาพวัด รองลงมาคือความสูงของอาคารสร้างใหม่ในภาพวัด ตำแหน่งของอาคารสร้างใหม่ในภาพวัด และลักษณะเฉพาะบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

งานวิจัยนี้ให้ประโยชน์ด้านขั้นตอนการประเมินผลกระทบทางสายตาของอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยที่มีต่อวัด โดยมีวัดตัวแทน 2 วัดที่ตั้งอยู่ตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ วัดปทุมวนาราม และ วัดธาตุทอง แต่อย่างไรก็ตามขั้นตอนการประเมินผลกระทบทางสายตานี้ เป็นการประเมินผลกระทบทางสายตาของอาคารสูงที่ยังไม่เกิดขึ้น โดยใช้ทำภาพเชิงซ้อนของวัดที่มีอาคารสูงซ้อนทับอยู่ด้านหลัง (Photomontage) ซึ่งต่างจากการศึกษาผลกระทบทางด้านมุมมองที่เกิดจากโครงสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีการก่อสร้างแล้วในปัจจุบัน

2.4 สรุปการศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สรุปการศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิดในการพิจารณาเรื่อง การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพในพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่ และผลกระทบด้านมุมมอง

2.4.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพนอกพื้นที่

การศึกษาสภาพแวดล้อมภายนอกพื้นที่โดยพิจารณาตามแต่ละประเด็นดังต่อไปนี้ คือ การเกิดขึ้นของอาคารสูงอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ส่งผลกระทบต่อมุมมองและการเข้าถึงศาสนสถานจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ปัจจุบันความหนาแน่นของกิจกรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 500 เมตร เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มุ่งเน้นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบระบบขนส่งมวลชนและส่งเสริมให้ใช้การเดินทางเข้าถึงขนส่งมวลชนเป็นหลัก (ตามนโยบายส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดิน) ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีขนาดใหญ่ขึ้น จำนวนประชากรที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ส่งผลให้มีการเดินทางจากที่พักอาศัยเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสูงขึ้น อย่างไรก็ตามสภาพแวดล้อมการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามีอุปสรรคจากความหนาแน่นของการค้า กีดขวางทางเท้า ประกอบกับความไม่พร้อมของการรองรับปริมาณการเดินทางที่เปลี่ยนไป (กฤตแก้ว ชิโนรักษ์, 2558)

โดยเฉพาะอย่างยิ่งในงานวิจัยของอาทิตย์ คงสมศักดิ์ศิริ (2549) พบว่า การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกตามระยะห่างจากศูนย์กลางเมือง ได้แก่ พื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ พื้นที่ย่านปรับเปลี่ยน และย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง พื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ เช่น ย่านสยามสแควร์ ชิดลม อโศกและสีลม มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินต่ำที่สุด ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงอาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้ามากขึ้น พื้นที่ย่านปรับเปลี่ยนและย่านที่อยู่อาศัยชานเมืองกลับมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสูง โดยพบว่าการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยแบบเช่า การเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยตามซอยต่างๆ ส่งผลต่อปัญหาการจราจร

2.4.2 การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่

องค์ประกอบทางกายภาพที่ใช้ในการศึกษาว่าหมายถึง รูปสัญลักษณ์ องค์ประกอบของศาสนสถาน ที่ปรากฏบนแผนที่ที่แสดงให้เห็นลักษณะทางสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมอาทิเช่น อาคารทึบถาวรและชั่วคราว ถนน ทางเดินเท้า รั้ว กำแพง บ่อน้ำ คู คลอง เป็นต้น โดยนำการศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานภายในกรุงรัตนโกสินทร์จากแผนที่ประวัติศาสตร์ พ.ศ. 2430-2550 ของสรายุทธ ทรัพย์สุขและจักรพร สุวรรณนคร (2555) มาเป็นกรอบและแนวทางในการศึกษา โดยพิจารณาประเด็นด้านองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม และ องค์ประกอบถนนและที่ว่าง ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอันเนื่องมาจากการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นสำคัญ

การศึกษาการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่ที่สามารถศึกษาได้ด้วยวิธีการการสังเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ สร้างแผนที่แสดงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานในแต่ละช่วงปี แล้วนำมาประมวลกับข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม

2.4.3 ผลกระทบด้านมุมมอง

ลักษณะผลกระทบทางสายตา แบ่งเป็น 4 ลักษณะ คือ การรบกวน (Disturbance) การคุกคาม (Threaten) การบดบัง (Obstruction) และการแปลกแยก (Alienation) โดยการศึกษาผลกระทบด้านมูมมอมนั้น จะพิจารณาในประเด็นดังต่อไปนี้

- การรบกวน (Disturbance) คือ การที่อาคารที่จะก่อสร้างปรากฏขึ้นรบกวนวิวทิวทัศน์ อาคารสำคัญ หรือมูมมอมนที่สำคัญ
- การคุกคาม (Threaten) คือ การที่อาคารที่จะก่อสร้างปรากฏในตำแหน่งใกล้เคียงกับสถานที่สำคัญ แล้วทำให้สถานที่สำคัญนั้นมีความสวยงามหรือความสง่างามลดลง
- การบดบัง (Obstruction) คือ การที่อาคารที่จะก่อสร้างปรากฏขึ้นที่ด้านหน้า บดบังอาคารหรือสถานที่สำคัญที่มีอยู่เดิม ทำให้มองเห็นสถานที่สำคัญนั้นได้น้อยลง

การศึกษาผลกระทบด้านมูมมอมนั้นศึกษาวิธีสร้างแบบจำลอง เพื่อสร้างแบบจำลองโครงการ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่สามารถสร้างแบบจำลอง 3 มิติได้แม่นยำ และถูกมาตราส่วน เช่น โปรแกรม SketchUp โปรแกรม Autocad โปรแกรม 3D Studio เป็นต้น จากนั้นจึงนำแบบจำลองที่ได้มาซ้อนทับภาพถ่ายในจุดควบคุมมูมมอมนที่กำหนด หรือสถาปัตยกรรมที่สำคัญของศาสนสถาน

จากกรอบแนวคิดในการพิจารณาเรื่องการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพในพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่ และผลกระทบด้านมูมมอมนำไปสู่การวิเคราะห์ศาสนสถานที่เป็นกรณีศึกษาที่สำคัญ โดยในบทที่ 3 จะเป็นการเลือกกรณีศึกษาและวิธีการดำเนินการวิจัย และบทที่ 4 จึงจะวิเคราะห์กรณีศึกษาตามกรอบแนวคิดต่อไป

บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยได้ประยุกต์มาจากระเบียบวิธีวิจัยของการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพของศาสนสถานภายในกรุงรัตนโกสินทร์จากแผนที่ประวัติศาสตร์ พ.ศ. 2430 – 2550 (สรายุทธทรัพย์สุขและจักรพร สุวรรณนคร, 2555) และแนวทางการประเมินผลกระทบทางสายตาของภูมิทัศน์ โดยสรุปเป็นแนวทางในการดำเนินงานวิจัย 5 ขั้นตอน

ในบทนี้จะกล่าวถึงขั้นตอนการเลือกศาสนสถานเพื่อเป็นพื้นที่ศึกษา และขั้นตอนการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา ดังนี้

3.1 ขั้นตอนศึกษารวบรวมเกณฑ์และเลือกศาสนสถานเพื่อเป็นพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาข้อมูลของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทและสายสีลม โดยใช้แผนที่บริเวณสถานี Area Map ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งหมด 34 สถานีพบว่า มีศาสนสถานที่สามารถเข้าถึงโดยการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสิ้น 35 ศาสนสถานด้วยกัน



ภาพที่ 7 แผนที่บริเวณสถานี Area Map สถานีโพธิ์นิมิตร

ที่มา: บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). แผนที่บริเวณสถานี. (ออนไลน์). 2559.

<http://www.bts.co.th/customer/th/02-route-area.aspx> (1 สิงหาคม 2560)

ดำเนินการลงสำรวจเบื้องต้น ระหว่างวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2558 ถึง วันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2558 โดยมุ่งเน้นสำรวจสภาพแวดล้อมของศาสนสถาน การเข้าถึงศาสนสถานจากรถไฟฟ้าบีทีเอส พร้อมทั้งถ่ายภาพมุมมองของศาสนสถานจากรถไฟฟ้าบีทีเอสและมุมมองภายในศาสนสถาน เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ และกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา

3.1.1 การกำหนดเกณฑ์การเลือกพื้นที่ศึกษา

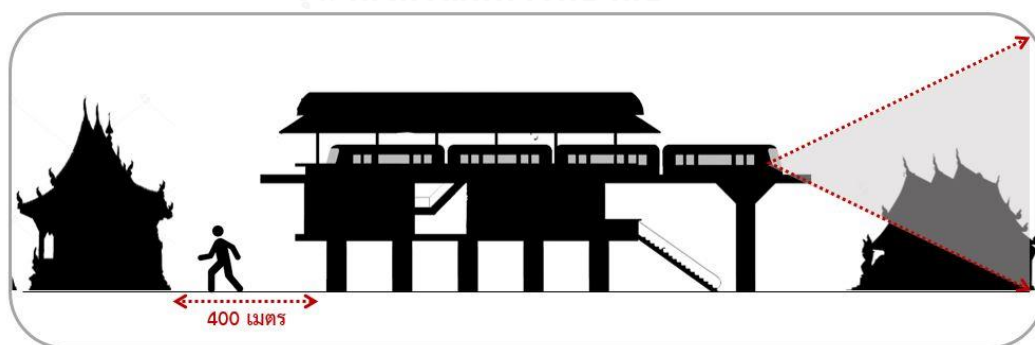
การกำหนดพื้นที่ศึกษาของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทและสายสีลม ใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้ในการเลือกพื้นที่ศึกษา

1) อยู่ในรัศมีเดินเท้าไม่เกิน 400 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

รัศมีเดินเท้าไม่เกิน 400 เมตร เป็นระยะเวลาเดินถึงภายในเวลา 10 นาที (Time-Saver Standard, 2003) เป็นระยะทางเฉลี่ยที่คนพร้อมที่จะเดินเท้าไปยังสถานที่ต่างๆ จากรถไฟฟ้าบีทีเอส อีกทั้งภายในระยะ 400 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ได้มีการเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีขนาดใหญ่ขึ้น จำนวนประชากรที่พักอาศัยเพิ่มขึ้น ความหนาแน่นของกิจกรรมเพิ่มขึ้น ตามนโยบายส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดิน

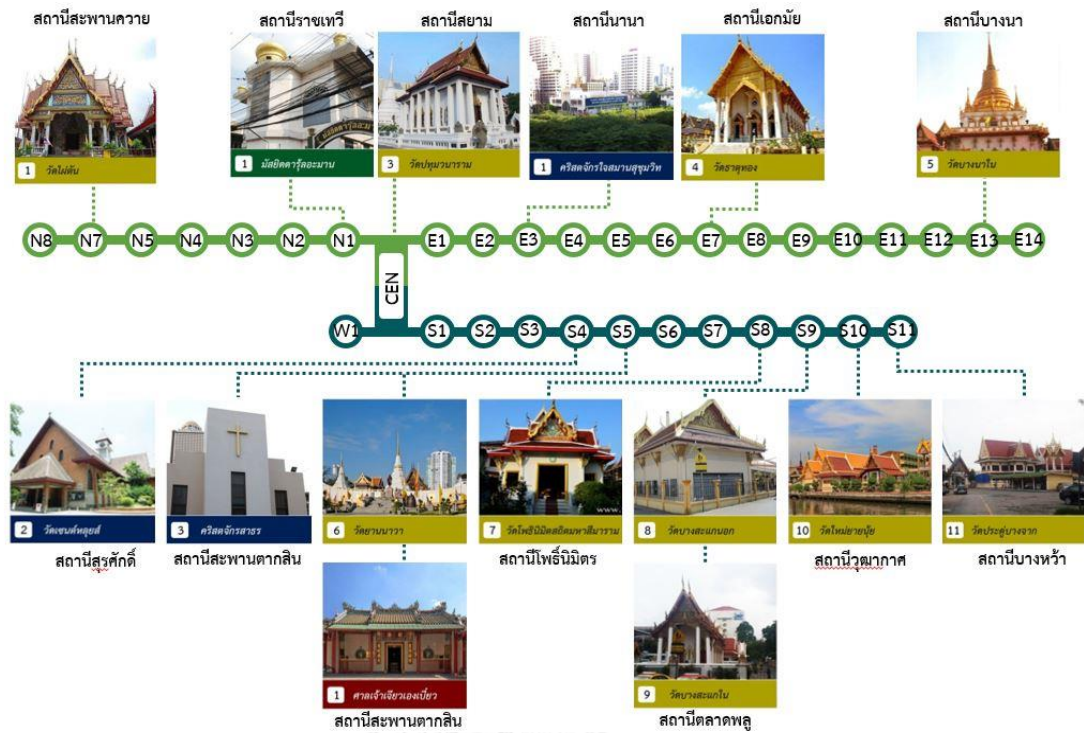
2) สามารถมองเห็นได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส

นอกจากระยะเดิน 400 เมตรที่ผู้คนสามารถเดินทางจากรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างสะดวกแล้ว พื้นที่ศึกษาควรเป็นศาสนสถานที่สามารถมองเห็นได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส ชานชาลารถไฟฟ้า หรือสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อให้ผู้ใช้งานรถไฟฟ้าสามารถสังเกตเห็นศาสนสถานได้ และเป็นการชักชวนให้ผู้คนเข้าไปใช้งานศาสนสถานเพิ่มขึ้น



ภาพที่ 8 เกณฑ์การเลือกพื้นที่ศึกษา

จากเกณฑ์การเลือกพื้นที่ศึกษาดังกล่าว สามารถคัดเลือกศาสนสถานที่มีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ได้ทั้งหมด 15 แห่งดังภาพด้านล่าง



ภาพที่ 9 พื้นที่ศึกษา

3.1.2 การจัดกลุ่มพื้นที่ศึกษา

การจัดกลุ่มพื้นที่ศึกษาสามารถจัดกลุ่มของศาสนสถานออกเป็น 5 กลุ่มตามประเภทของศาสนา คือ วัดในพุทธศาสนา 10 แห่ง โบสถ์คริสต์ 3 แห่ง มัสยิด 1 แห่ง และศาลเจ้าจีน 1 แห่ง พร้อมทั้งจัดลำดับความสำคัญของศาสนสถานแต่ละประเภท เพื่อศึกษาศาสนสถานที่ทรงคุณค่าควรค่าแก่การอนุรักษ์ โดยคำนึงจาก

- ศาสนสถานที่มีที่กรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานและได้ประกาศไว้ในพระราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ต้องค่าแก่การอนุรักษ์
 - ย่านที่ตั้งของศาสนสถาน เช่น พื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ พื้นที่ย่านปรับเปลี่ยนและย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน
 - สถานที่ตั้งของศาสนสถานติดแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือ ใกล้สถานีรถไฟ
- จากการลงสำรวจเบื้องต้นของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสจะได้ข้อมูล ดังนี้

ตาราง 2 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทวัด

ศาสนสถาน	ประเภทของวัด	การขึ้นทะเบียนโบราณสถาน	ย่านที่ตั้ง	สถานที่ตั้ง
ศาสนสถาน ประเภทวัด				
 วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)	วัดราษฎร์	-	ย่านที่อยู่อาศัย ชานเมือง แขวงสามเสนใน เขตพญาไท	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย พหลโยธิน 15
 วัดปทุมวนาราม (สถานีสถานีสยาม)	พระอารามหลวง ชั้นตรี ชนิดราชวรวิหาร	ขึ้นทะเบียนแล้ว	พื้นที่ศูนย์กลาง ทางธุรกิจ แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน	ติดแนวรถไฟฟ้า บีทีเอส อยู่บนถนน พระรามที่ 1
 วัดราตุทอง (สถานีเอกมัย)	พระอารามหลวง ชั้นตรี ชนิดสามัญ	-	พื้นที่ศูนย์กลาง ทางธุรกิจ แขวงพระโขนง เหนือ เขตวัฒนา	ติดแนวรถไฟฟ้า บีทีเอส อยู่บนถนน สุขุมวิท
 วัดบางนาใน (สถานีบางนา)	พระอารามหลวง ชั้นตรี ชนิดสามัญ	-	ย่านที่อยู่อาศัย ชานเมือง แขวงบางนา เขตบางนา	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย วัดบางนาใน
 วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน)	พระอารามหลวง ชั้นตรี ชนิดสามัญ	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ย่านปรับเปลี่ยน แขวงยานนาวา เขตสาทร	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่บนถนน เจริญกรุง


ตาราง 3 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทวัด

ศาสนสถาน	ประเภทของวัด	การขึ้นทะเบียนโบราณสถาน	ย่านที่ตั้ง	สถานที่ตั้ง
ศาสนสถาน ประเภทวัด				
 วัดโพธิ์นิมิตา (สถานีโพธิ์นิมิตร)	พระอารามหลวง ชั้นตรี ชนิดสามัญ	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ย่านที่อยู่อาศัย ชานเมือง แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย เขตต.ท. 19
 วัดบางสะแกนอก (สถานีตลาดพลู)	วัดราษฎร์	-	ย่านที่อยู่อาศัย ชานเมือง แขวงตลาดพลู เขตธนบุรี	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย เขตต.ท. 33
 วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู)	วัดราษฎร์	-	ย่านที่อยู่อาศัย ชานเมือง แขวงตลาดพลู เขตธนบุรี	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย เขตต.ท. 33
 วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ)	วัดราษฎร์	-	ย่านที่อยู่อาศัย ชานเมือง แขวงตลาดพลู เขตธนบุรี	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย วุฒากาศ 24
 วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า)	วัดราษฎร์	-	ย่านที่อยู่อาศัย ชานเมือง แขวงปากคลอง ภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย เพชรเกษม 36

ตาราง 4 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทคริสตจักร

ศาสนสถาน	การขึ้นทะเบียน โบราณสถาน	ย่านที่ตั้ง	สถานที่ตั้ง
ศาสนสถาน ประเภทคริสตจักร			
 คริสตจักรใจสมาน สุขุมวิท (สถานีนาเนา)	-	ย่านปรับเปลี่ยน แขวงคลองเตย เขตวัฒนา	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย สุขุมวิท 6
 วัดเซนต์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์)	-	ย่านปรับเปลี่ยน แขวงยานนาวา เขตสาทร	ติดแนวรถไฟฟ้า บีทีเอส อยู่บนถนน สาทรใต้
 คริสตจักรสาร (สถานีสะพานตากสิน)	-	ย่านปรับเปลี่ยน แขวงบางรัก เขตบางรัก	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่บนถนน สาทรเหนือ

ตาราง 5 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทมัสยิด

ศาสนสถาน	การขึ้นทะเบียน โบราณสถาน	ย่านที่ตั้ง	สถานที่ตั้ง
ศาสนสถาน ประเภทมัสยิด			
 มัสยิดดารุ้ลอะมาน (สถานีราชเทวี)	-	ย่านปรับเปลี่ยน แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี	ไม่ติดแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในซอย เพชรบุรี 7

ตาราง 6 การจัดกลุ่มศาสนสถาน ประเภทมัสยิด

ศาสนสถาน	การขึ้นทะเบียน โบราณสถาน	ย่านที่ตั้ง	สถานที่ตั้ง
ศาสนสถาน ประเภทมัสยิด			
 ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน)	-	ย่านปรับเปลี่ยน แขวงบางรัก เขตบางรัก	ติดแนวรถไฟฟ้า บีทีเอส อยู่ในซอย เจริญกรุง 50

ที่มา: สำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร, กองนโยบายและแผนงาน. รายงานการศึกษาโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2554, กันยายน 2555. เข้าถึงเมื่อ 6 สิงหาคม 2559, เข้าถึงได้จาก http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/strategy/DATA54/AN_BKK54.pdf

ที่มา: สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ, กองพุทธศาสนสถาน. รายงานทะเบียนวัด จังหวัดกรุงเทพมหานคร, 5 พฤศจิกายน 2557. เข้าถึงเมื่อ 7 สิงหาคม 2559, เข้าถึงได้จาก <http://datacenter.anamai.moph.go.th/CognosLogon/Doc/รายชื่อวัด%20ปี%202556.pdf>

จากการศึกษาพบว่าศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ทรงคุณค่าควรค่าแก่การอนุรักษ์ ประกอบด้วย วัดปทุมวนาราม (สถานีสถานีสยาม) วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) วัดโพธิ์นิมิตฯ (สถานีโพธิ์นิมิตร์) วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) และ วัดบางนาใน (สถานีบางนา) มีรายละเอียดดังนี้

วัดปทุมวนารามราชวรวิหาร (สถานีสยาม)

วัดปทุมวนาราม ตั้งอยู่บนถนนพระรามที่ 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน ระหว่างศูนย์การค้าสยามพารากอนและห้างเซ็นทรัลเวิลด์ เป็นพระอารามหลวงชั้นตรี ชนิดราชวรวิหาร นิกายธรรมยุต สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2400 โดยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเพื่ออุทิศถวายสมเด็จพระเทพศิรินทราบรมราชินี ได้รับการขึ้นทะเบียนโบราณสถานตามประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2492

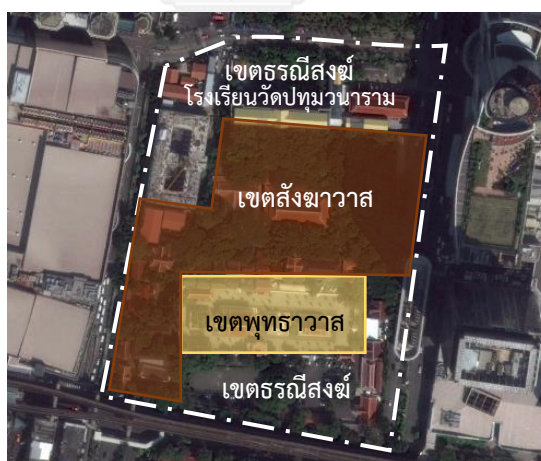


ภาพที่ 10 สถานที่ตั้งวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.

เขตพื้นที่ภายในวัดปทุมวนารามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

- 1) **เขตพุทธาวาส** ประกอบด้วย พระอุโบสถ พระเจดีย์ พระวิหาร หอระฆัง เรือนพระศรีมหาโพธิ์
- 2) **เขตสังฆาวาส** ประกอบด้วย กุฏิ หอฉัน พระสถูปเจดีย์แห่งราชสกุลมหิตล ศาลาพระราชศรัทธา สวนป่าพระราชศรัทธา
- 3) **เขตธรณีสงฆ์** ประกอบด้วย โรงเรียนวัดปทุมวนาราม อาคารประชาสัมพันธ์ อาคารทำบุญสังฆทาน พื้นที่จอดรถ



ภาพที่ 11 เขตพื้นที่ภายในวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.

สถาปัตยกรรมที่สำคัญของวัดปทุมวนารามประกอบด้วย

- 1) **พระอุโบสถ** มีพระใส (พระสายน์) เป็นพระประธานภายในพระอุโบสถ
- 2) **พระเจดีย์** ประดิษฐานพระพุทธรูปจำลองหินอ่อนและพระพุทธรูปโลหะสำริดหินอ่อน
- 3) **พระวิหาร** มีพระเสริมเป็นพระประธาน และมีพระแสนประดิษฐานอยู่



ภาพที่ 12 พระอุโบสถ



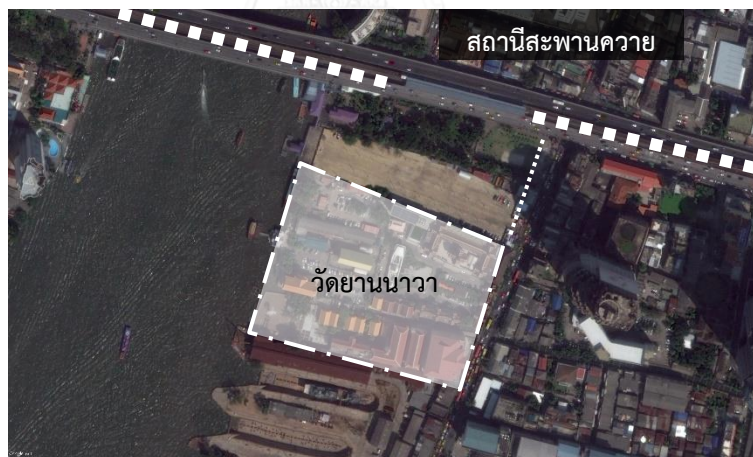
ภาพที่ 13 พระเจดีย์



ภาพที่ 14 พระวิหาร

วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน)

วัดยานนาวา ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง แขวงยานนาวา เขตสาทร ริมน้ำเจ้าพระยา เป็นพระอารามหลวง ชั้นตรี ชนิดสามัญ นิกายมหานิกาย เป็นวัดโบราณมีมาตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา เดิมชื่อ "วัดคอกควาย" ยกฐานะเป็นพระอารามหลวงในสมัยธนบุรี เรียกชื่อใหม่ว่า "วัดคอกกระบือ" ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ปฏิสังขรณ์และสร้างเรือสำเภาพระเจดีย์แทนพระสถูปเจดีย์ทั่วไป เพื่อให้คนรุ่นหลังได้เห็นรูปแบบเรือสำเภาซึ่งกำลังจะหมดไปจากเมืองไทย จึงได้เปลี่ยนชื่อจากวัดคอกกระบือเป็น "วัดยานนาวา"



ภาพที่ 15 สถานที่ตั้งวัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.

วัดยานนาวาเป็นวัดที่มีโบราณวัตถุสำคัญ กรมศิลปากร จึงได้มาทำการสำรวจและได้ขึ้นทะเบียนพระสำเภาพระเจดีย์ พระอุโบสถ พระวิหารเก๋งจีน และพระแท่นที่ประทับ ร.๓ ณ วัดยานนาวา เป็นโบราณสถาน ตามราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม พ.ศ.๒๕๒๖

เขตพื้นที่ภายในวัดยานนาวาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

- 1) เขตพุทธาวาส ประกอบด้วย พระอุโบสถ พระสำเภาพระเจดีย์ พระวิหารเก๋งจีน
- 2) เขตสังฆาวาส ประกอบด้วย กุฏิสงฆ์ หอฉัน ศาลาการเปรียญ หอพระไตรปิฎก

3) **เขตธรณีสงฆ์** ประกอบด้วย พระเศวตกุกฎาการมหาเจษฎาบดินทร์ ศาลเจ้าพระโพธิสัตว์กวนอิม หยกขาว ๓ ปาง พื้นที่จ่อตรง



ภาพที่ 16 เขตพื้นที่ภายในวัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.

สถาปัตยกรรมที่สำคัญของวัดยานนาวาในประกอบด้วย

- 1) **พระอุโบสถ** สร้างมาแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา แต่เดิมหันหน้าไปทางแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อมีการปรับปรุงใหม่จึงหันหน้าไปทางถนนเจริญกรุง มีพระพุทธรูปปางสมาธิเป็นพระประธานภายในพระอุโบสถ
- 2) **พระสำเภาพระเจดีย์** มีพระเจดีย์องค์ใหญ่และเล็กอยู่ในลำสำเภารวม 2 องค์



ภาพที่ 17 พระอุโบสถ



ภาพที่ 18 พระสำเภาพระเจดีย์

วัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิตร)

วัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม ตั้งอยู่บนถนนเทอดไทย แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี ระหว่างคลองบางยี่เรือ เป็นพระอารามหลวงชั้นตรี ชนิดสามัญ นิยามมหานิกาย สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2412 โดยสมเด็จพระวันรัตน์ (แดง) ได้อุทิศสร้างเป็นพระอาราม พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารค เพื่อถวายผ้าพระกฐินที่วัดโพธิ์นิมิตร และทรงรับวัดโพธิ์นิมิตรไว้เป็นพระอารามหลวง

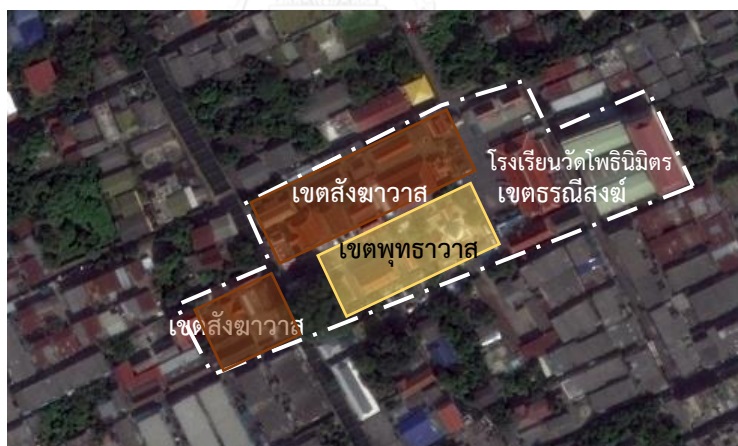


ภาพที่ 19 สถานที่ตั้งวัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิตร) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.

เขตพื้นที่ภายในวัดโพธิ์นิมิตรแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

- 1) เขตพุทธาวาส ประกอบด้วย พระอุโบสถ พระมหาเจดีย์ หอระฆัง
- 2) เขตสังฆาวาส ประกอบด้วย กุฏิสงฆ์ หอฉัน ศาลาการเปรียญ หอพระไตรปิฎก ศาลาเนกนิช
- 3) เขตธรณีสงฆ์ ประกอบด้วย โรงเรียนวัดโพธิ์นิมิตร พลับพลารับเสด็จรัชกาลที่ ๕ ศาลาทำน้ำ ศาลาและเมรุอาปณกิจ พื้นที่จอดรถ



ภาพที่ 20 เขตพื้นที่ภายในวัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิตร) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.

สถาปัตยกรรมที่สำคัญของวัดโพธิ์นิมิตรประกอบด้วย

- 1) พระอุโบสถ มีพระพุทธรูปปางมารวิชัยเป็นพระประธานภายในพระอุโบสถ
- 2) พระมหาเจดีย์ เจดีย์ทรงลังกาฐานสี่เหลี่ยมด้านเท่าสีขาว บรรจุอัฐิสมเด็จพระวันรัต (แดง) ผู้สร้างวัด



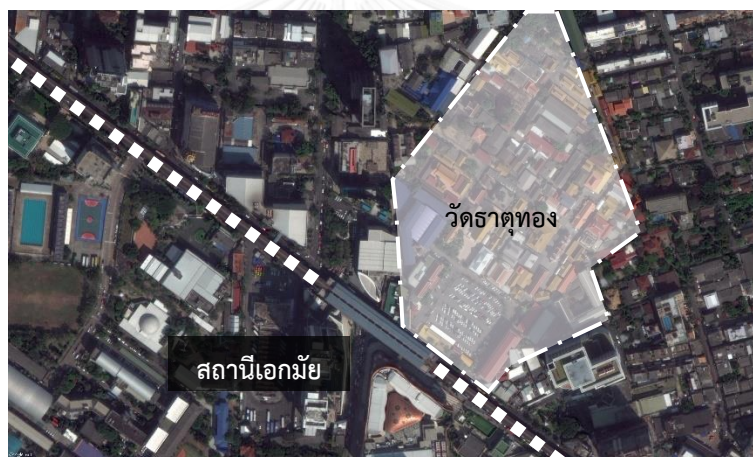
ภาพที่ 21 พระอุโบสถ



ภาพที่ 22 พระมหาเจดีย์

วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)

วัดธาตุทอง ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท แขวงพระโขนงเหนือ เขตวัฒนา เป็นพระอารามหลวงชั้นตรี ชนิดสามัญ นิกายธรรมยุต สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2481 มีเนื้อที่ 54 ไร่ 3 งาน 82 ตารางวา เดิมมีประวัติความเป็นมายาวนาน ก่อนจะย้ายมาตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิทในปัจจุบัน

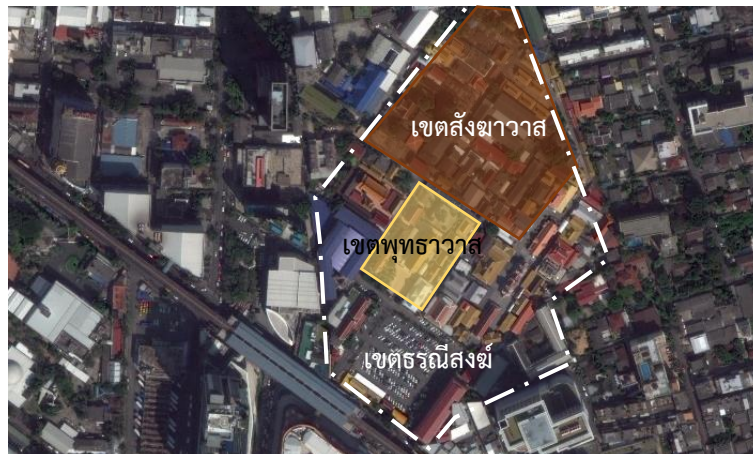


ภาพที่ 23 สถานที่ตั้งวัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.

เขตพื้นที่ภายในวัดธาตุทองแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

- 1) เขตพุทธาวาส ประกอบด้วย พระอุโบสถ พระมหาเจดีย์ (กำลังก่อสร้าง) พระวิหารลิมปาภรณ์
- 2) เขตสังฆาวาส ประกอบด้วย กุฏิสงฆ์ หอฉัน ศาลาการเปรียญ
- 3) เขตธรณีสงฆ์ ประกอบด้วย โรงเรียนวัดธาตุทอง อาคารศาลาบำเพ็ญกุศล ฌาปนสถานทรงไทย ศาลาทำบุญ พื้นที่จอดรถ



ภาพที่ 24 เขตพื้นที่ภายในวัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.

สถาปัตยกรรมที่สำคัญของวัดปทุมวนารามประกอบด้วย

- 1) พระอุโบสถ มีพระสัพพัญญูเป็นพระประธานภายในพระอุโบสถ
- 2) พระมหาเจดีย์ ๘๔ พรรษา ราชนครินทร์ บรรจุพระบรมสารีริกธาตุ
- 3) พระวิหารลิมปาภรณ์ มีพระพุทธรูปชินราชจำลองเป็นพระประธาน เป็นสถานที่ศึกษาพระอภิธรรม และ เป็นสถานที่เจริญสมาธิภาวนา



ภาพที่ 25 พระอุโบสถ



ภาพที่ 26 พระมหาเจดีย์ ๘๔ พรรษา ราชนครินทร์

วัดบางนาใน (สถานีบางนา)

วัดบางนาใน ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท แขวงบางนา เขตบางนา ริมคลองบางนา เป็นพระอารามหลวง ชั้นตรี ชนิดสามัญ นิกายมหานิกาย สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2433 มีเนื้อที่ 8 ไร่ 40 งาน

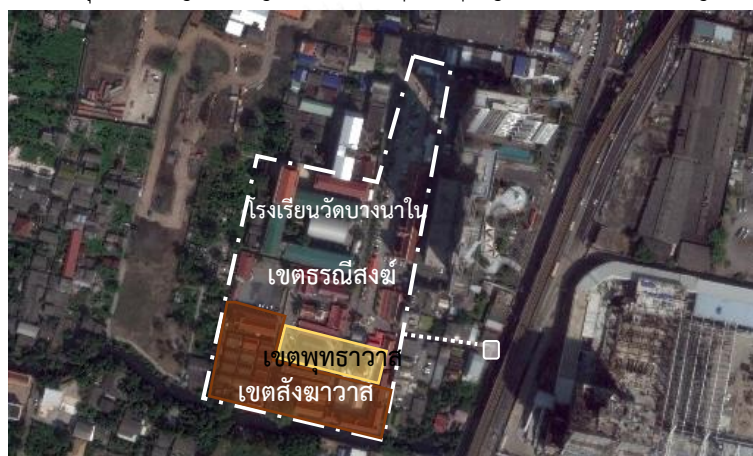
เขตพื้นที่ภายในวัดบางนาในแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

- 1) เขตพุทธาวาส ประกอบด้วย พระอุโบสถ พระมหาเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ
- 2) เขตสังฆาวาส ประกอบด้วย กุฏิสงฆ์ หอฉัน ศาลาการเปรียญ
- 3) เขตธรณีสงฆ์ ประกอบด้วย โรงเรียนวัดบางนาใน ศาลาและเมรุมาปนสถานกิจ พื้นที่จอดรถ



ภาพที่ 27 สถานที่ตั้งวัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 28 เขตพื้นที่ภายในวัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.

สถาปัตยกรรมที่สำคัญของวัดบางนาในประกอบด้วย

- 1) พระอุโบสถ หลังคามุงกระเบื้องดินเผา ตั้งอยู่ด้านข้างพระมหาเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ
- 2) พระมหาเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา เป็นเจดีย์ทรงกลมองค์สีทองบนยอดมีฉัตร มีพระพุทธรูปสามภูมิญาณเป็นพระประธาน ภายในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุจาก 8 ประเทศ



ภาพที่ 29 พระอุโบสถ (กำลังปรับปรุง)



ภาพที่ 30 พระมหาเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา

3.2 ขั้นตอนการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา

3.2.1 การเก็บข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่และบริบทโดยรอบ

เก็บข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่และบริบทโดยรอบ จากการศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศจากกรมแผนที่ทหารในช่วงเวลาเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้แก่ พ.ศ.2542 พ.ศ.2554 พ.ศ.2556 และหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน (พ.ศ.2559)

ตาราง 7 ปีพ.ศ. ที่เริ่มใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอส

เส้นทาง	ปีพ.ศ.ที่เปิดให้บริการ	ศาสนสถาน
สายสุขุมวิท (หมอชิต-อ่อนนุช) สายสีลม (สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน)	2542	วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) วัดปทุมวนาราม (สถานีสถานีสยาม) วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา) วัดเซนต์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์) คริสตจักรสาทร (สถานีสะพานตากสิน) มัสยิดดารุ้ลอะมาน (สถานีราชเทวี) ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน)
สายสุขุมวิท ส่วนต่อขยาย (บางจาก-แบร์รี่)	2554	วัดบางนาใน (สถานีบางนา)
สายสีลม ส่วนต่อขยาย (โพธิ์นิมิตร-บางหว้า)	2556	วัดโพธิ์นิมิตรสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิตร) วัดบางสะพานนอก (สถานีตลาดพลู) วัดบางสะพานใน (สถานีตลาดพลู) วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ) วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า)

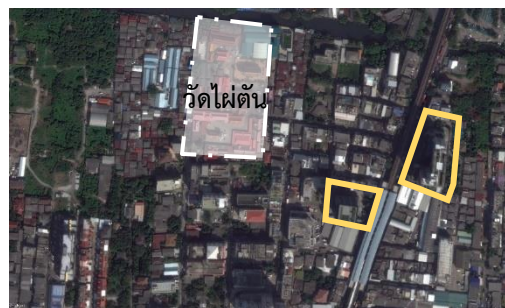
อีกทั้งการเปรียบเทียบข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศ เป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและศาสนสถานหลังให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อทราบถึงปัจจัยผลกระทบโดยอ้อมที่มีผลต่อศาสนสถานที่อยู่เกิดจากการสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอส



ภาพที่ 31 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

พ.ศ. 2542

ที่มา: ปรับปรุงจาก กรมแผนที่ทหาร, ภาพถ่ายทางอากาศ, กรุงเทพฯ: กรมแผนที่ทหาร, 2542



ภาพที่ 32 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

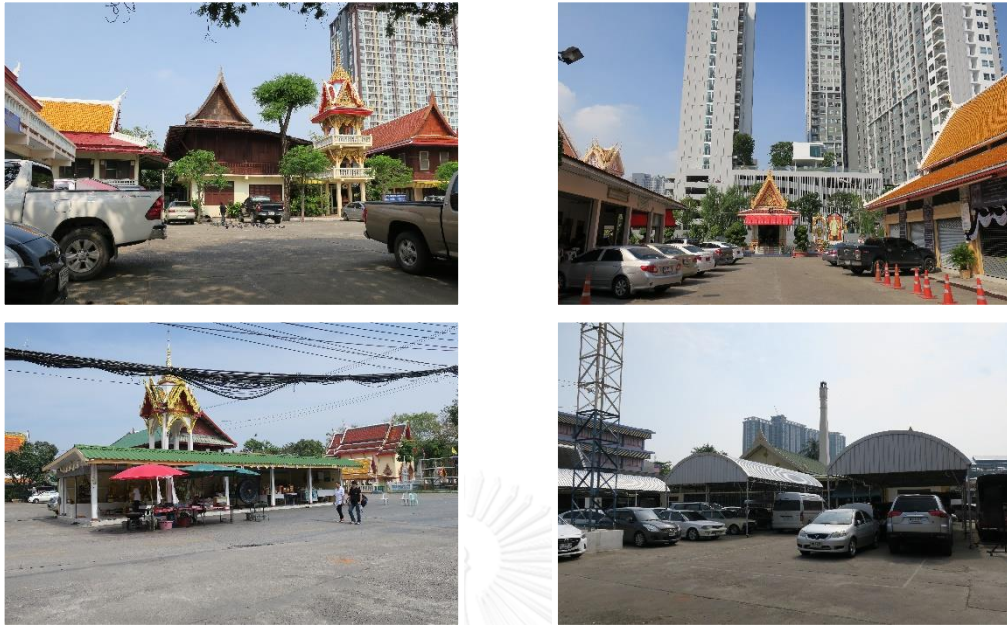
พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.

3.2.2 การเก็บข้อมูลพื้นที่จากการสำรวจทางกายภาพและสังเกตการณ์กิจกรรมที่เกิดขึ้น

เก็บข้อมูลพื้นที่จากการสำรวจทางกายภาพและสังเกตการณ์กิจกรรมที่เกิดขึ้น เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพและมุมมอง แบ่งออกเป็นช่วงวันธรรมดา และวันสำคัญทางศาสนา เวลา 8.00-20.00 น. และทำการบันทึกภาพและจดบันทึกข้อมูลลงในแบบตรวจสอบรายการที่ได้จัดทำขึ้น โดยเก็บข้อมูลประเด็นดังต่อไปนี้

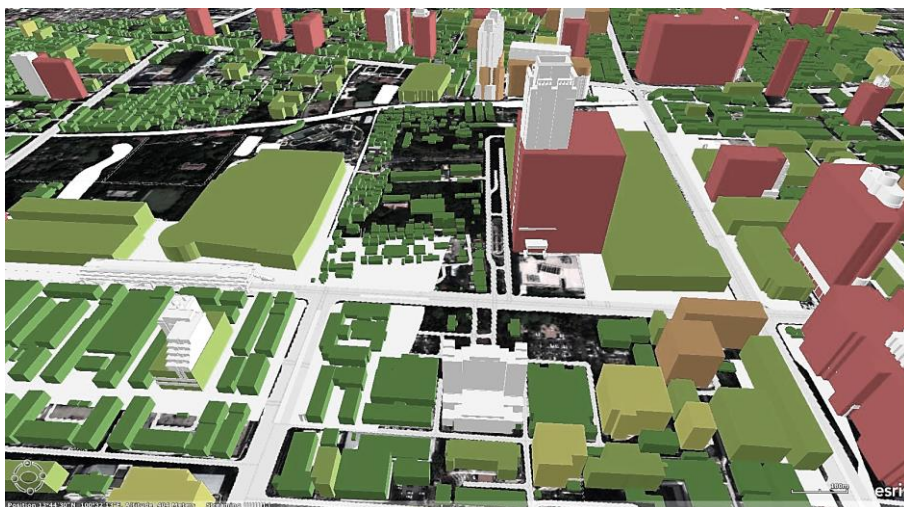
- 1) การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ภายนอกศาสนสถาน
 - การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ
 - การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่มีการเปลี่ยนแปลง
 - ความสูงอาคารที่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2) การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ภายในศาสนสถาน
 - ขอบเขตที่ดิน
 - การใช้ประโยชน์ภายในอาคาร
 - การใช้ประโยชน์ภายนอกอาคาร
 - พื้นที่กิจกรรมทางศาสนา
 - พื้นที่จอดรถ
 - พื้นที่สีเขียว
- 3) ผลกระทบด้านมุมมองภายนอกศาสนสถาน
 - มุมมองจากเส้นทางสัญจรรถยนต์
 - มุมมองจากเส้นทางสัญจรทางเท้า
 - มุมมองจากรถไฟฟ้าบีทีเอส
- 4) ผลกระทบด้านมุมมองภายในศาสนสถาน
 - จุดควบคุมมุมมอง หรือ สถาปัตยกรรมที่สำคัญ



ภาพที่ 33 การเก็บข้อมูลพื้นที่

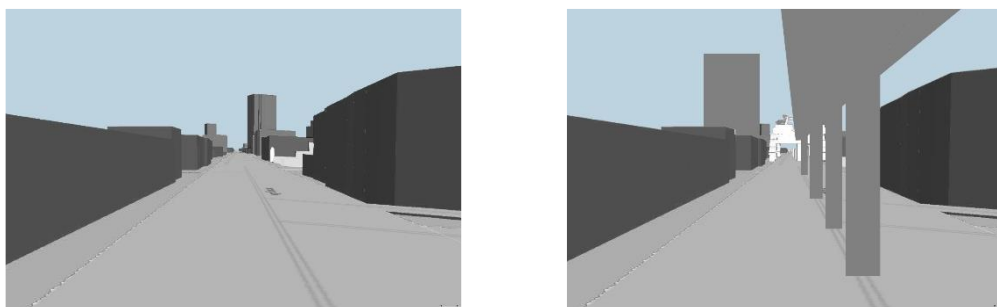
3.2.3 การเก็บข้อมูลด้านมุมมองจากการศึกษาแผนที่ 3D

เก็บข้อมูลด้านมุมมองจากการศึกษาแผนที่มิติ โดยสร้างแผนที่จำลองสามมิติในช่วงเวลาเริ่มใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสได้แก่ พ.ศ.2542 พ.ศ.2554 พ.ศ.2556 จากข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศจากกรมแผนที่ทหาร และศึกษาแผนที่สามมิติหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน (พ.ศ.2559) จากแผนที่ GIS 3D จากสำนักผังเมือง เพื่อศึกษามุมมองที่มีการเปลี่ยนแปลงจากภายนอกและภายในศาสนสถานเนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอส



ภาพที่ 34 แผนที่ GIS 3D จากสำนักผังเมือง

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร, ภาพถ่ายทางอากาศ, กรุงเทพฯ: กรมแผนที่ทหาร, 2542



ภาพที่ 35 เปรียบเทียบภาพจำลองมุมมองจากแผนที่จำลองสามมิติก่อนและหลังการก่อสร้างโรงไฟฟ้าบีทีเอส

3.2.4 การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์

1) การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลประจำศาสนสถาน

เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถานทั้ง 15 แห่ง แห่งละ 2 คน ในช่วงเวลาที่ผู้ให้สัมภาษณ์สะดวก

ตาราง 8 เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถานผู้ให้สัมภาษณ์

ศาสนสถาน	ผู้ให้สัมภาษณ์	วันเดือนปีที่สัมภาษณ์
วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)	1. พระครูสถิตสารสุนทร 2. นายชาญเทพ (ผู้ดูแลพื้นที่จอดรถ)	30 ตุลาคม 2560
วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)	1. พระครูสถิตสารสุนทร 2. นายสำอางค์ (ผู้ดูแลพื้นที่จอดรถ)	30 ตุลาคม 2560
วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)	1. พระรังสรรค์ ตรงค์เรือง 2. นายศิลา (ผู้ดูแลพื้นที่จอดรถ)	30 ตุลาคม 2560
วัดบางนาใน (สถานีบางนา)	1. พระมหาประทีป กิตติวฑฒโน 2. นางวาริน (ผู้ดูแลอาคารทำบุญสังฆทาน)	30 ตุลาคม 2560
วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน)	1. พระมหาจันทน์ ประไพ์ทิ้ง 2. นายสุทัศน์ (ผู้ดูแลอาคารทำบุญสังฆทาน)	6 พฤศจิกายน 2559
วัดโพธิ์นิมิต (สถานีโพธิ์นิมิตร)	1. พระวิศาล ปุญญสมปนโน 2. พระมหาสมศักดิ์ ฅชาวุธ	13 พฤศจิกายน 2559
วัดบางสะพานนอก (สถานีตลาดพลู)	1. พระประเสริฐ ปุณณโก 2. พระวิศักดิ์ อธิญาโณ	13 พฤศจิกายน 2559
วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู)	1. พระหาญ อภิปัญญา 2. พระครูวินัยธร วิโรจน์ อินทปัญญา	13 พฤศจิกายน 2559

ศาสนสถาน	ผู้ให้สัมภาษณ์	วันเดือนปีที่สัมภาษณ์
วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ)	1. พระบุญทัน อตตสนโต 2. พระวิชาญ สรราคำ	13 พฤศจิกายน 2559
วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า)	1. พระครูเมธีวรานุวัตร 2. พระอาจารย์สุวิน ธรรมสาโร	13 พฤศจิกายน 2559
คริสตจักรใจสมาน (สถานีนาเนา)	1. คุณพ่อทวีศักดิ์ แซ่เล่า 2. คุณเดชา อังคศุกรกุล	20 พฤศจิกายน 2559
วัดเซนส์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์)	1. คุณพ่อเปโตร กรณ์ 2. คุณพ่อพงษ์เกษม	6 พฤศจิกายน 2559
คริสตจักรสาธิต (สถานีสะพานตากสิน)	1. ศจ. พิเชษฐ คุณากรธีระมิตร 2. ศจ. สุรพล ไบบริวารกุล	6 พฤศจิกายน 2559
มัธยมดาร์ลุอะมาน (สถานีราชเทวี)	1. อีหมามมานิต ทองแสง 2. นายสมชาย แพจิตต	20 พฤศจิกายน 2559
ศาลเจ้าเจิวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน)	1. นางชิงวา ยี 2. นายสุเมธ (ผู้ดูแล)	6 พฤศจิกายน 2559

โดยเก็บข้อมูลประเด็นดังต่อไปนี้

จำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถาน

- การใช้งานบีทีเอส ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานหรือไม่
- ผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานในปัจจุบันมีจำนวนมากขึ้นหรือน้อยลง เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนมีการใช้งานบีทีเอส
- ทางศาสนสถานรับมืออย่างไรกับจำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานที่มีการเปลี่ยนแปลง
- การใช้งานบีทีเอส ส่งผลกระทบศาสนสถานหรือไม่ อย่างไรบ้าง

การใช้งานอาคาร-อาคารสร้างใหม่

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส ทางศาสนสถานมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารหรือไม่
- อาคารที่มีการเปลี่ยนแปลง มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- อาคารที่มีการเปลี่ยนแปลง เกิดการเปลี่ยนแปลงเพราะอะไร

การใช้พื้นที่ภายนอก-พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส ทางศาสนสถานมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ภายนอกหรือไม่
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี เกิดการเปลี่ยนแปลงเพราะอะไร

การใช้พื้นที่ภายนอก-พื้นที่จอดรถ

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานปีทีเอส ทางศาสนสถานมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่จอดรถหรือไม่
- พื้นที่จอดรถ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- พื้นที่จอดรถ เกิดการเปลี่ยนแปลงเพราะอะไร

2) การเก็บข้อมูลจากการสอบถามผู้ใช้งานศาสนสถาน

เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถานจากชุมชนโดยรอบและรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมด 60 คน แบ่งออกเป็นแต่ละ 4 คน ในช่วงเวลาวันธรรมดา และวันสำคัญทางศาสนา โดยแบ่งออกเป็นช่วงเวลาละ 2 คนต่อศาสนสถาน

ตาราง 9 สัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน

ศาสนสถาน	สัมภาษณ์วันธรรมดา	สัมภาษณ์วันสำคัญทางศาสนา
วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)	30 ตุลาคม 2560	19 กรกฎาคม 2559 (วันอาสาฬหบูชา)
วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)	30 ตุลาคม 2560	19 กรกฎาคม 2559 (วันอาสาฬหบูชา)
วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)	30 ตุลาคม 2560	19 กรกฎาคม 2559 (วันอาสาฬหบูชา)
วัดบางนาใน (สถานีบางนา)	30 ตุลาคม 2560	19 กรกฎาคม 2559 (วันอาสาฬหบูชา)
วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน)	6 พฤศจิกายน 2559	28 มกราคม 2560 (วันตรุษจีน)
วัดโพธิ์นิมิต (สถานีโพธิ์นิมิตร)	13 พฤศจิกายน 2559	11 กุมภาพันธ์ 2560 (วันวันมาฆบูชา)
วัดบางสะพานนอก (สถานีตลาดพลู)	13 พฤศจิกายน 2559	11 กุมภาพันธ์ 2560 (วันวันมาฆบูชา)
วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู)	13 พฤศจิกายน 2559	11 กุมภาพันธ์ 2560 (วันวันมาฆบูชา)
วัดใหม่ยานุ้ย (สถานีจตุรทิศ)	13 พฤศจิกายน 2559	11 กุมภาพันธ์ 2560 (วันวันมาฆบูชา)

ศาสนสถาน	สัมภรณ์วันธรรมดา	สัมภรณ์วันสำคัญทางศาสนา
วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า)	13 พฤศจิกายน 2559	11 กุมภาพันธ์ 2560 (วันวันมาฆบูชา)
คริสตจักรใจสมาน (สถานีนา)	20 พฤศจิกายน 2559	25 ธันวาคม 2559 (วันคริสต์มาส)
วัดเซนส์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์)	6 พฤศจิกายน 2559	25 ธันวาคม 2559 (วันคริสต์มาส)
คริสตจักรสาร (สถานีสะพานตากสิน)	6 พฤศจิกายน 2559	25 ธันวาคม 2559 (วันคริสต์มาส)
มัสยิดดารุ้ลอะมาน (สถานีราชเทวี)	20 พฤศจิกายน 2559	12 ตุลาคม 2559 (วันอาชูรอ)
ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน)	6 พฤศจิกายน 2559	28 มกราคม 2560 (วันตรุษจีน)

โดยเก็บข้อมูลประเด็นดังต่อไปนี้

การเข้าถึงศาสนสถาน

- ผู้ใช้งานมาจากที่ไหน
- ลักษณะวิธีการเข้าถึง
- เหตุผลที่ใช้งานศาสนสถานนี้
- การใช้งานบีทีเอส มีผลต่อการใช้งานศาสนสถานหรือไม่

การใช้พื้นที่ภายนอก-พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส มีผลต่อการใช้งานพื้นที่ภายนอกของศาสนสถานหรือไม่
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง

การใช้พื้นที่ภายนอก-พื้นที่จอดรถ

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส มีผลต่อการใช้งานใช้งานพื้นที่จอดรถหรือไม่
- พื้นที่จอดรถ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- ใช้งานพื้นที่จอดรถ เนื่องด้วยเหตุใด

บทที่ 4

ผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางกายภาพของศาสนสถานทั้ง 15 แห่งที่เกิดขึ้นหลังการสร้างแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพนอกพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่ และผลกระทบด้านมุมมองทั้งจากผู้ใช้งานภายนอกศาสนสถานและผู้ใช้งานภายในศาสนสถาน

4.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพนอกพื้นที่

การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าและอาจส่งผลกระทบต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงทั้งเป็นอาคารชุดที่พักอาศัย (คอนโดมิเนียม) อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและศูนย์การค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ว่าง หรือ อาคารพาณิชย์ 4-6 ชั้น เป็นอาคารชุดที่พักอาศัยสูง 20-30 ชั้น ศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ได้แก่

วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบวัดไผ่ตันมีการเปลี่ยนแปลงจากอาคารพาณิชย์ 4-6 ชั้นเป็นอาคารคอนโดมิเนียม ทางทิศตะวันออก (ด้านหน้า) ของศาสนสถาน ติดสถานีสะพานควาย

- 1) Ideo Mix Phaholyothin อาคารคอนโดมิเนียมสูง 23 ชั้น
- 2) The Editor Saphan Khwai อาคารคอนโดมิเนียมสูง 24 ชั้น



ภาพที่ 36 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2542

ที่มา: ปรับปรุงจาก กรมแผนที่ทหาร, ภาพถ่ายทางอากาศ, กรุงเทพฯ: กรมแผนที่ทหาร, 2542.



ภาพที่ 37 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 38 Ideo Mix Phaholyothin (1)



ภาพที่ 39 The Editor Saphan Khwai (2)

จากภาพที่ 38 จะเห็นได้ว่าอาคารคอนโดมิเนียม Ideo Mix Phaholyothin ตั้งอยู่เป็นฉากหลังของ ชุมประต้วัด เช่นเดียวกันกับ อาคารคอนโดมิเนียม The Editor Saphan Khwai ที่สร้างขึ้นแทนที่อาคาร พาณิชยกรรม บดบังมุมมองวัดจากถนนและสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบด้านมุมมอง เช่น การรบกวน (Disturbance) และการบดบัง (Obstruction) จากภายในและภายนอกศาสนสถาน

วัดบางนาใน (สถานีบางนา)

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบวัดบางนาในมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างและ บ้านพักอาศัยสูง 2 ชั้นเป็นอาคารคอนโดมิเนียม ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (ด้านหน้า) ของศาสนสถาน

- 1) Casa Condo Ratchada-ratchapreuk อาคารคอนโดมิเนียมสูง 28 ชั้น



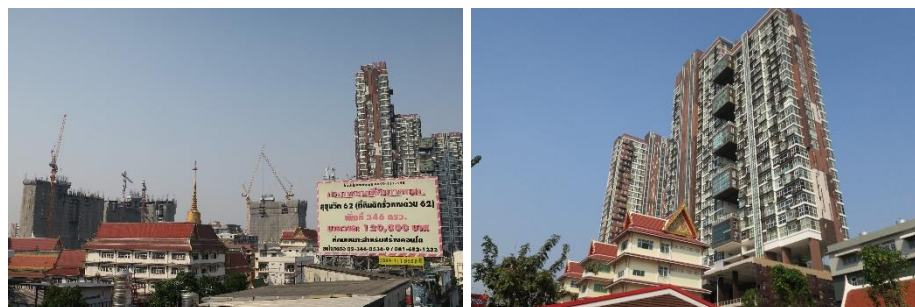
ภาพที่ 40 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2554

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 41 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 42 Casa Condo Ratchada-ratchapreuk

วัดบางนาใน (สถานีบางนา) ถูกคุกคาม (Threaten) โดยอาคารคอนโดมิเนียม Casa Condo Ratchada-ratchapreuk ซึ่งสร้างขึ้นในตำแหน่งใกล้เคียงกับสถาปัตยกรรมที่สำคัญอย่างพระเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา ทำให้มีความสวยงามหรือความสง่างามลดลง เห็นได้จากภาพที่ 42

วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู)

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบวัดบางสะแกในมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างและบ้านพักอาศัยสูง 2 ชั้นเป็นอาคารคอนโดมิเนียม ทางทิศเหนือของศาสนสถาน ดัดสถานีตลาดพลู

1) Casa Condo Ratchada-ratchapreuk อาคารคอนโดมิเนียมสูง 28 ชั้น



ภาพที่ 43 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2556

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 44 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 45 Casa Condo Ratchada-ratchapreuk

วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู) จากภาพที่ 45 จะเห็นได้ว่า วัดถูกการบดบัง (Obstruction) และถูกรบกวน (Disturbance) โดยอาคารคอนโดมิเนียม Casa Condo Ratchada-ratchapreuk ขึ้นเป็นฉากหลังของทัศนียภาพของวัด และบดบังวัดจากถนนและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ)

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบวัดวัดใหม่ยายนุ้ยมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างและบ้านพักอาศัยสูง 2 ชั้นเป็นอาคารคอนโดมิเนียม ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของศาสนสถาน

- 1) The Tempo Grand Wutthakat อาคารคอนโดมิเนียมสูง 24 และ 32 ชั้น



ภาพที่ 46 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ) พ.ศ. 2556

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 47 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



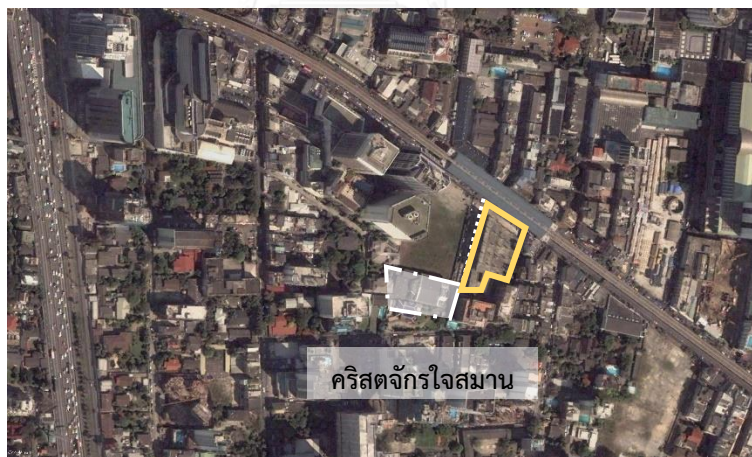
ภาพที่ 48 The Tempo Grand Wutthakat

วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวิฑฒากาศ) ถูกคุกคาม (Threaten) ถูกการรบกวน (Disturbance) โดยอาคารคอนโดมี The Tempo Grand Wutthakat ซึ่งขึ้นเป็นฉากหลังและในตำแหน่งใกล้เคียงกับสถาปัตยกรรมที่สำคัญอย่างพระอุโบสถและศาลเจ้า ทำให้มีความสวยงามหรือความสง่างามลดลง เห็นได้จากภาพที่ 48

คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา)

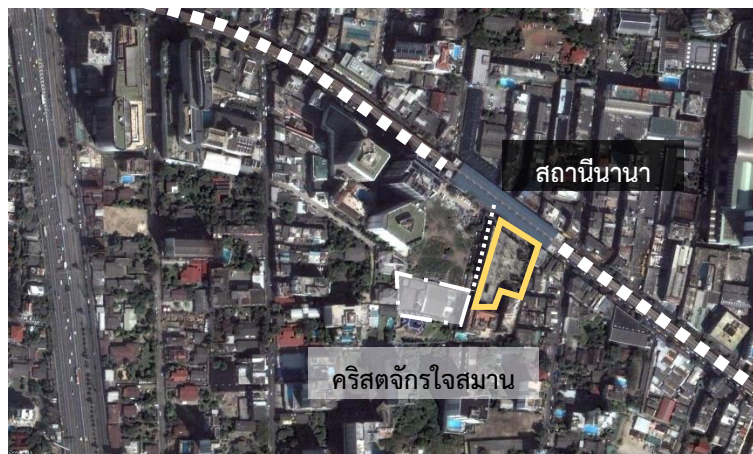
การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบคริสตจักรใจสมานสุขุมวิทมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างรกร้างเป็นคอนโดมิเนียม ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (ด้านหน้า) ของศาสนสถาน ติดสถานีนานา

- 1) Q Sukhumvit อาคารคอนโดมิเนียมสูง 40 ชั้น (กำลังก่อสร้าง)



ภาพที่ 49 ภาพถ่ายทางอากาศ คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา) พ.ศ. 2542

ที่มา: ปรับปรุงจาก กรมแผนที่ทหาร, ภาพถ่ายทางอากาศ, กรุงเทพฯ: กรมแผนที่ทหาร, 2542.



ภาพที่ 50 ภาพถ่ายทางอากาศ คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 51 Q Sukhumvit (กำลังก่อสร้าง)



ภาพที่ 52 Q Sukhumvit

ที่มา: Q Sukhumvit. [GALLERY](#). (ออนไลน์). 2559.

<http://www.qcondosukhumvit.com/gallery>

(11 เมษายน 2560)

อย่างไรก็ตาม พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินภายนอกศาสนสถานบางแห่งภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารสำนักงานธุรกิจการค้า ทั้งระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสยังเพิ่มความสะดวกสบายในการเข้าถึงอาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้ามากขึ้น ได้แก่

วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)

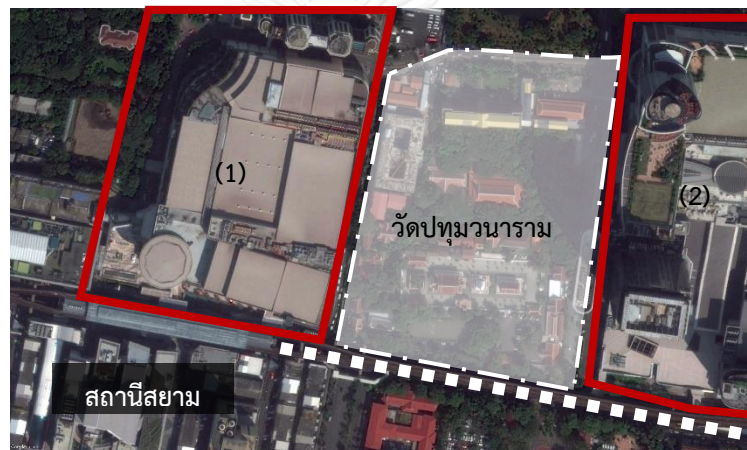
การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบวัดปทุมวนารามมีการเปลี่ยนแปลงจากโรงแรมสยามอินเตอร์คอนติเนนตัลเป็นห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน ทางทิศตะวันออก และมีการปรับปรุงและต่อเติมอาคารสำนักงานและศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์พลาซ่า ทางทิศตะวันตกของศาสนสถาน ดิถสถานีสยาม

- 1) สยามพารากอน อาคารสูง 6 ชั้น
- 2) เซ็นทรัลเวิลด์ อาคารสูง 45 ชั้น



ภาพที่ 53 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2542

ที่มา: ปรับปรุงจาก กรมแผนที่ทหาร, ภาพถ่ายทางอากาศ, กรุงเทพฯ: กรมแผนที่ทหาร, 2542.

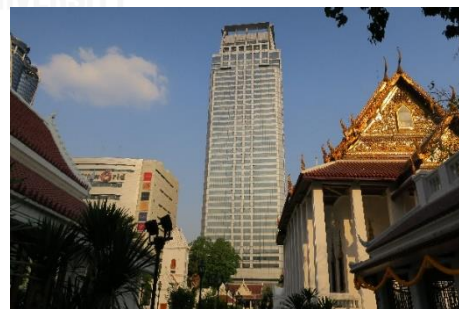


ภาพที่ 54 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 55 สยามพารากอน (1)



ภาพที่ 56 เซ็นทรัลเวิลด์ (2)

วัดปทุมวนารามได้รับผลกระทบด้านมุมมองจากอาคารสูงภายนอก เนื่องจากมีอาคารห้างสรรพสินค้า สยามพารากอน และศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกและทิศตะวันออก ขนาบทั้งสองข้างของ เขตพุทธาวาสของวัดปทุมวนาราม ทำให้มีอาคารห้างสรรพสินค้า สยามพารากอนและเซ็นทรัลเวิลด์ขึ้นเป็น ฉากหลังและลดทอนความโดดเด่นของพระอุโบสถ พระเจดีย์ และพระวิหาร

วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)

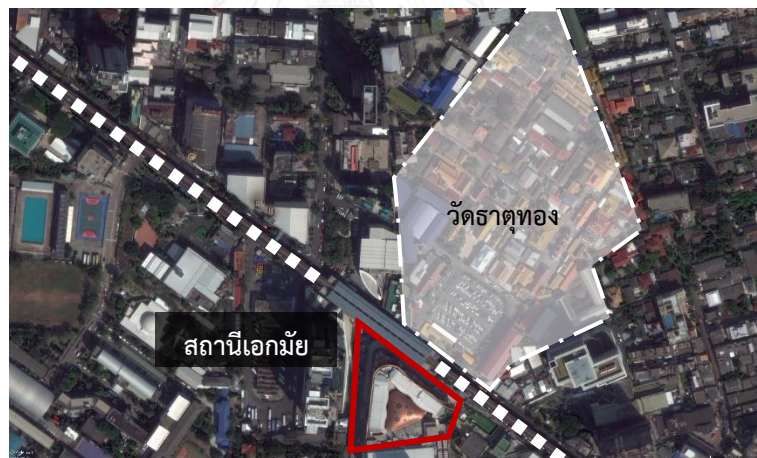
การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบวัดธาตุทองมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างรกร้าง เป็นศูนย์การค้าทางทิศใต้ (ฝั่งตรงข้าม) ของศาสนสถาน ดิถสถานเอกมัย

1) เกตเวย์ เอกมัย สูง 8 ชั้น



ภาพที่ 57 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2542

ที่มา: ปรับปรุงจาก กรมแผนที่ทหาร, ภาพถ่ายทางอากาศ , กรุงเทพฯ: กรมแผนที่ทหาร, 2542.



ภาพที่ 58 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 59 เกตเวย์ เอกมัย

จากข้อมูลดังกล่าวจะพบว่า 2 ใน 3 ของศาสนสถานทั้งหมดมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะอาคารโดยรอบศาสนสถาน ทั้งเป็นอาคารชุดที่พักอาศัย (คอนโดมิเนียม) อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและศูนย์การค้า โดยส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นคอนโดมิเนียมสูง 20-30 ชั้น ทำให้เกิดผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ภายในศาสนสถานเพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้น และเกิดผลกระทบต่อด้านมุมมองของศาสนสถานที่สำคัญ

4.2 การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่

การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินภายนอกศาสนสถานเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดกิจกรรมใหม่ของคนเมืองซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้งานของพื้นที่ภายในศาสนสถาน เช่น การสร้างอาคารสำหรับทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วน การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ

4.2.1 การเกิดอาคารใหม่และการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยภายในอาคารเดิมเนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอส

การเกิดอาคารใหม่ เช่น อาคารทำบุญสังฆทาน หรือร้านค้าสำหรับจำหน่ายสังฆภัณฑ์ เป็นอาคารที่สร้างขึ้นสำหรับประกอบกิจกรรมทำบุญหรือถวายสังฆทาน โดยมีพระพุทธรูปประดิษฐานพร้อมตู้รับบริจาคสำหรับทำบุญ หรือมีพระสงฆ์ประจำสำหรับถวายสังฆทาน อาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนนี้มักตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าหรือบริเวณทางเข้าของศาสนสถานประเภทวัดเพื่อความสะดวกรวดเร็วของผู้ใช้งานและประหยัดเวลาในการเข้าถึง

จากการสำรวจพบว่าศาสนสถานประเภทวัดที่ติดแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งอยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า จะมีการสร้างอาคารสำหรับทำบุญสังฆทานบริเวณด้านหน้าของศาสนสถาน เพื่อความสะดวกรวดเร็วและง่ายต่อการเข้าถึง เนื่องจากมีผู้คนเข้ามาใช้งานเพิ่มมากขึ้นจากการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่

วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)

อาคารทำบุญสังฆทานตั้งอยู่บริเวณประตูทางเข้า-ออกของวัด ไม่ได้บังคับโดยผู้คนส่วนใหญ่นอกจากจะมาทางรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้ว ยังมาจากห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน และเซ็นทรัลเวิลด์ โดยมีพระสงฆ์ประจำสำหรับถวายสังฆทาน พร้อมทั้งมีเครื่องสังฆทานที่ทางวัดจัดเตรียมไว้ภายในอาคารทำบุญสังฆทาน ผู้เข้ามาใช้งานเพียงแค่อยุบเครื่องสังฆทานไปถวายแต่พระสงฆ์ที่ประจำอยู่สำหรับถวายสังฆทานและถวายปัจจัย

จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลวัดพบว่า อาคารอาคารทำบุญสังฆทานสร้างขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2555 ตั้งอยู่บริเวณประตูทางเข้า-ออกของวัด แต่เดิมเป็นอาคารชั่วคราวย้ายตำแหน่งไปเรื่อยๆ บริเวณพื้นที่จอดรถหน้าเขตพุทธาวาส โดยผู้คนส่วนใหญ่มักเข้ามาใช้บริการอาคารทำบุญสังฆทานนี้ก่อนจะกลับออกไป หรือเดินเข้าไปยังพื้นที่ส่วนในของวัด



ภาพที่ 60 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 61 อาคารทำบุญสังฆทาน วัดปทุมวนาราม

วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)

ศาลาทำบุญตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าติดชุมประตูทางเข้าวัด ใกล้บันไดทางขึ้น-ลงสถานีเอกมัย เป็นเหตุให้ผู้ใช้งานบางส่วนไม่เข้าไปใช้งานเขตพุทธาวาสด้านในเนื่องจากตัวศาลาบังมุมมองพระอุโบสถของวัด โดยผู้ใช้งานส่วนใหญ่มาจากทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ศูนย์การค้าเกตเวย์ เอกมัย และผู้อยู่อาศัยโดยรอบ ศาลาทำบุญของวัดธาตุทองนี้จะมีพระพุทธรูปประดิษฐานพร้อมตู้รับบริจาคสำหรับทำบุญตามแต่ศรัทธา

จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลวัดพบว่า ศาลาทำบุญแต่เดิมเป็นเพียงศาลาไม้ประดิษฐานพระพุทธรูป ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าติดซุ้มประตูทางเข้าวัด หลังจากการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสจึงได้มีการต่อเติมตัวศาลาและตั้งตู้รับบริจาคสำหรับทำบุญขึ้นในปีพ.ศ. 2551 เนื่องจากศาลาทำบุญนี้ตั้งอยู่ใกล้บันไดทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟบีทีเอส ทำให้ผู้คนเข้าถึงง่ายและใช้งานมากจึงทำให้มีการต่อเติมศาลาให้ใหญ่ขึ้นเพียงพอต่อการรองรับผู้มีจิตศรัทธา



ภาพที่ 62 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 63 ศาลาทำบุญสังฆทาน วัดธาตุทอง

เป็นที่น่าสังเกตว่า อาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนทำให้ผู้ใช้งานบางคนใช้งานเพียงบริเวณอาคารทำบุญสังฆทานด้านหน้า ไม่เข้าไปใช้งานยังเขตพุทธาวาสด้านใน และในบางกรณีอาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนส่งผลกระทบต่อมุมมองการเข้าถึง เนื่องจากตัวอาคารบดบังสถาปัตยกรรมสำคัญของวัด เช่น พระอุโบสถ

4.2.2 การแบ่งพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างของศาสนสถานประเภทวัดเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการจอดแล้วจร (Park and ride) แก่ผู้พักอาศัยคอนโดมีเนียม ผู้ใช้งานห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน

หรือผู้ใช้งานรถไฟฟ้ายานบีทีเอส เนื่องมาจากความต้องการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยคอนโดมิเนียมที่สร้างขึ้นใหม่ จำนวนผู้ใช้งานห้างสรรพสินค้าและอาคารสำนักงานที่เพิ่มมากขึ้น หรือความต้องการพื้นที่จอดรถสำหรับเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากรถยนต์เป็นรถไฟฟ้ายานบีทีเอส ทำให้ทางวัดได้มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ว่างเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ โดยมีการเก็บค่าบริการบำรุงรักษาแบบรายวันและแบบรายเดือน

จากการสำรวจพบว่าศาสนสถานประเภทวัดที่มีพื้นที่ว่างจะเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ ซึ่งมีการเก็บค่าบริการเป็นค่าบริการรายวันหรือแบบรายเดือน สามารถแบ่งออกเป็น 3 กรณีคือ

4.2.2.1 พื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในคอนโดมิเนียม

วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

วัดไผ่ตันมีพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านหน้าของพระวิหารเขตพุทธาวาสและพื้นที่เขตธรณีสงฆ์ มีพื้นที่ประมาณ 1,500 ตารางเมตร แต่เดิมเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับผู้มางานศพหรือทำบุญสังฆทาน (ไม่เก็บค่าบริการ) ปัจจุบันเปิดเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในคอนโดมิเนียม รองรับจำนวนที่จอดรถยนต์ 50 คัน โดยเก็บค่าบริการ 30 บาท/วัน

จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลพบว่า ทางวัดได้ให้เปิดให้เช่าบริการพื้นที่จอดรถแบบเต็มวันและค้างคืนแก่ผู้คนที่อยู่อาศัยในอาคารคอนโดมิเนียมและที่พักอาศัยโดยรอบ โดยเก็บค่าบริการ ส่วนผู้ที่มีกิจกรรมทางศาสนาจะมีพื้นที่สำรองแยกไปอีกบริเวณหนึ่งโดยไม่คิดค่าบริการ



ภาพที่ 64 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](https://www.google.com/earth/) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 65 พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดไผ่ตัน (1)



ภาพที่ 66 พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดไผ่ตัน (2)

วัดบางนาใน (สถานีบางนา)

วัดบางนามีพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการตั้งอยู่ในพื้นที่เขตธรณีสงฆ์ มีพื้นที่ประมาณ 3,400 ตารางเมตร แต่เดิมเป็นชุมชนที่พักอาศัยแล้วถูกรื้อถอนปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่จอดรถของวัดบางนาใน ปัจจุบันยังเปิดให้บริการเป็นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในคอนโดมิเนียม รองรับจำนวนที่จอดรถยนต์ 100 คัน โดยเก็บค่าบริการ 40 บาท/วัน

จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลพบว่า ทางวัดได้ให้เปิดให้เช่าบริการพื้นที่จอดรถแบบเต็มวันและค้างคืนแก่ผู้คนที่อยู่อาศัยในอาคารคอนโดมิเนียมและที่พักอาศัยโดยรอบ โดยเก็บค่าบริการ ซึ่งเป็นพื้นที่จอดรถเดียวกับผู้ที่มีกิจกรรมทางศาสนาและคิดค่าบริการเช่นเดียวกัน



ภาพที่ 67 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 68 Casa Condo Ratchada-ratchapreuk

4.2.2.2 พื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้งานห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน

วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)

วัดปทุมวนารามมีพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้งานตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านหน้าของพระอุโบสถและพระเจดีย์เขตพุทธาวาสและพื้นที่เขตธรณีสงฆ์ทางด้านหน้าของวัด มีพื้นที่ประมาณ 3,000 ตารางเมตร รองรับจำนวนที่จอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์มากกว่า 200 คัน เก็บค่าบริการ 20 บาท/วัน

แต่เดิมเป็นพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ใช้งานวัดปทุมวนาราม ปัจจุบันมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่จอดรถยนต์บริเวณริมสระน้ำด้านหน้าวัดบางส่วนเป็นพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ใช้งานจากห้างสรรพสินค้าสยามพารากอนและอาคารสำนักงานเซ็นทรัลเวิลด์



ภาพที่ 69 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 70 พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดปทุมวนาราม (1)



ภาพที่ 71 พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ วัดปทุมวนาราม (2)

วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)

วัดธาตุทอง มีพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการตั้งอยู่ในพื้นที่เขตธรณีสงฆ์บริเวณด้านหน้าของวัด ซึ่งเป็นพื้นที่จอดรถเดิมตั้งแต่ก่อนมีการก่อสร้างบีทีเอส มีพื้นที่ประมาณ 5,500 ตารางเมตร รองรับจำนวนที่จอดรถยนต์ 200 คัน เก็บค่าบริการ 80 บาท/วัน

จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลพบว่า นอกจากจะให้บริการแก่ผู้มีกิจกรรมทางศาสนาเช่นเดิมแล้ว และยังให้บริการเพิ่มเติมสำหรับผู้ใช้งานจอดแล้วจรจากศูนย์การค้าเกตเวย์ เอกมัย ผู้คนโดยรอบ และสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สภาพพื้นที่จอดรถปัจจุบันไม่มีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากไม่มีความจำเป็นต้องขยายที่จอดรถหลังจากมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นอีกตัวเลือกหนึ่งมายังวัด



ภาพที่ 72 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 73 พื้นที่จอดรถเช่าบริการ วัดธาตุทอง

4.2.2.3 พื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้งานบีทีเอส

วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า)

วัดประดู่บางจาก มีพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้งานบีทีเอสอยู่ในพื้นที่เขตธรณีสงฆ์ระหว่างพระอุโบสถและหอระฆัง และพื้นที่เขตธรณีสงฆ์ใกล้เคียงสำหรับมาปนกิจ มีพื้นที่ประมาณ 3,000 ตารางเมตร รองรับจำนวนที่จอดรถยนต์ 250 คัน เก็บค่าบริการ 30 บาท/วัน

จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลพบว่า แต่เดิมเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับผู้มางานศพหรือทำบุญสังฆทาน (ไม่เก็บค่าบริการ) ปัจจุบันเปิดเป็นพื้นที่จอดรถลานคอนกรีตกว้างสำหรับผู้ต้องการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากรถยนต์เป็นรถไฟฟ้า ห่างจากสถานีบางหว้า 300 เมตร เมื่อมีความต้องการจอดรถเพิ่มขึ้น ได้มีการขยายพื้นที่จอดรถบางส่วนไปยัง เขตสังฆาวาสและด้านหน้าเขตพุทธาวาส ไม่มีการจัดระเบียบเส้นทางสัญจรหรือพื้นที่จอดรถแน่นอน

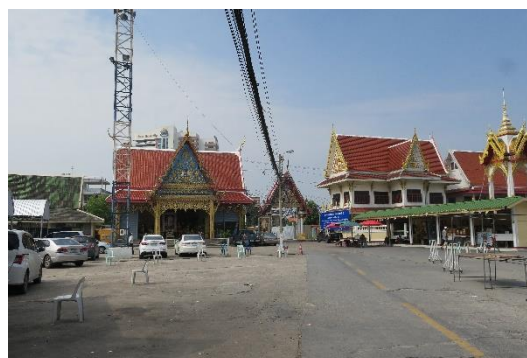


ภาพที่ 74 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 75 พื้นที่จอดรถเข้าบริการ วัดประดู่บางจาก (1)



ภาพที่ 76 พื้นที่จอดรถเข้าบริการ วัดประดู่บางจาก (2)

พื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการเป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างอย่างหนึ่งภายในวัด ส่งผลให้วัดมีรายได้จากการให้เช่าบริการพื้นที่จอดรถ และเป็นการทำสาธารณประโยชน์ให้แก่สังคม แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการที่ตั้งอยู่ด้านหน้าเขตพุทธาวาสส่งผลกระทบต่อสถาปัตยกรรมสำคัญของวัด ทำให้พระวิหารหรือพระอุโบสถถูกบดบังและลดคุณค่าลงจากการจอดรถยนต์ด้านหน้าสถาปัตยกรรมดังกล่าว ทั้งยังเป็นการทำลายบรรยากาศความสงบของวัดเนื่องจากมีรถยนต์สัญจรเข้าออกไปมา และเนื่องด้วยพื้นที่จอดรถส่วนใหญ่เป็นลานคอนกรีตขนาดใหญ่ ไม่มีต้นไม้ใหญ่ให้ร่มเงาทำให้อุณหภูมิร้อนชื้นและร้อนเกินไป

4.3 ผลกระทบด้านมุมมอง

4.3.1 มุมมองผู้ใช้งานภายนอกศาสนสถานจากเส้นทางสัญจรระดับถนน

การก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดผลกระทบด้านมุมมองแก่ผู้ใช้งานภายนอกที่จะมายังศาสนสถานทั้งจากเส้นทางสัญจรรถยนต์ เส้นทางเท้า หรือจากผู้โดยสารขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส

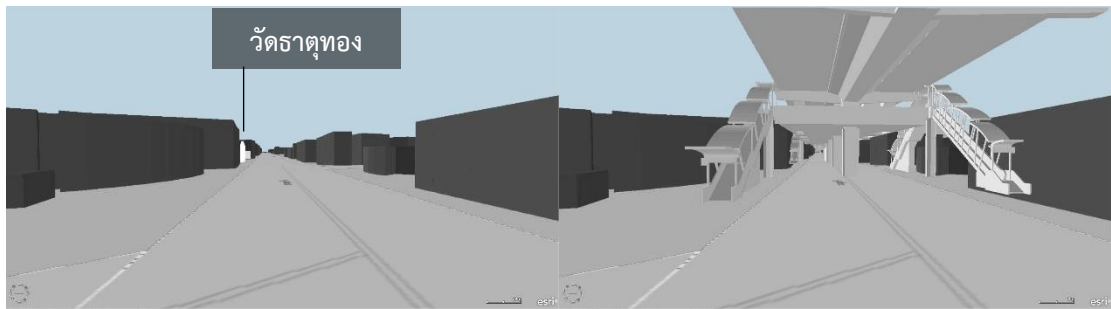
ศาสนสถานที่ตั้งติดแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นศาสนสถานที่เคยเดิมสามารถมองเห็นได้จากเส้นทางสัญจรรถยนต์และเข้าถึงได้ง่าย แต่เมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้โครงสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอส เช่น ตอม่อ บันไดทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าบดบังศาสนสถานและองค์ประกอบที่สำคัญ ส่งผลให้ไม่สามารถมองเห็นศาสนสถานได้ชัดเจนจากเส้นทางสัญจรรถยนต์ กระทบต่อมุมมองการเข้าถึง สามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณีคือ

1) ศาสนสถานที่เกิดผลกระทบด้านมุมมองมาก

ศาสนสถานที่ตั้งอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือมีสถานีรถไฟฟ้าคร่อมทับส่วนด้านหน้าของศาสนสถาน โครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าบดบังศาสนสถานและองค์ประกอบที่สำคัญ ทำให้เกิดความมืดทึบและไม่สามารถมองเห็นศาสนสถานได้ชัด

วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย)

วัดธาตุทองเป็นศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบจากการถูกบดบังมาก เนื่องจากมีโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าและบันไดทางขึ้น-ลงสถานี คร่อมทับส่งซุ้มประตูวัดและพื้นที่ด้านหน้าของวัด บดบังสถาปัตยกรรมสำคัญหรือพระอุโบสถ ทำให้ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากรถยนต์ถนนสุขุมวิท นอกจากนี้ โครงสร้างเสาและตอม่อยังบดบังวัดจากถนนสุขุมวิทฝั่งตรงข้ามเป็นช่วงๆ



ภาพที่ 77 แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2542

ภาพที่ 78 แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

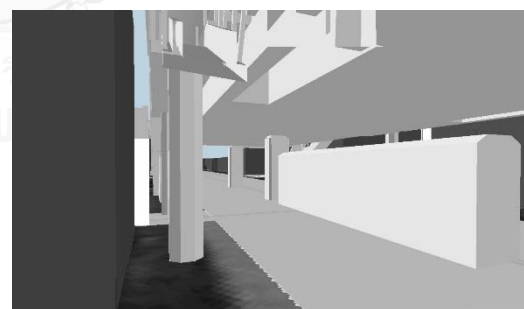


ภาพที่ 79 มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนสุขุมวิท ไปยัง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

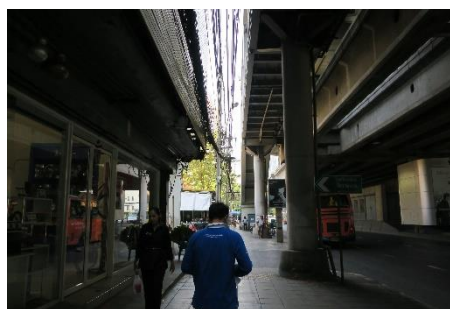
วัดธาตุทองเป็นศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบสูงจากการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าบริเวณด้านหน้าของวัด เนื่องจากมีโครงสร้างเสาของสถานีรถไฟฟ้าและบันไดทางขึ้น-ลงสถานี คร่อมทับทางเท้า กีดขวางทางสัญจรและทำให้ทางเดินคับแคบมีดทับ ไม่สามารถมองเห็นวัดได้ชัดเจน



ภาพที่ 80 แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2542



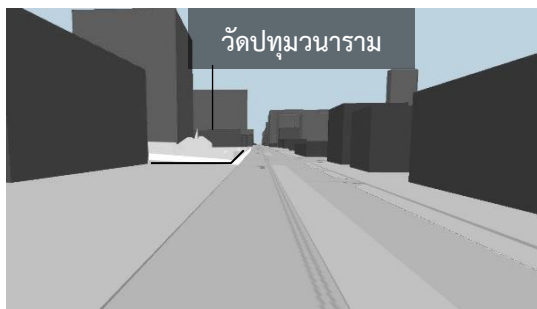
ภาพที่ 81 แบบจำลอง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559



ภาพที่ 82 มุมมองจากผู้ใช้งานทางเท้าไปยัง วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) พ.ศ. 2559

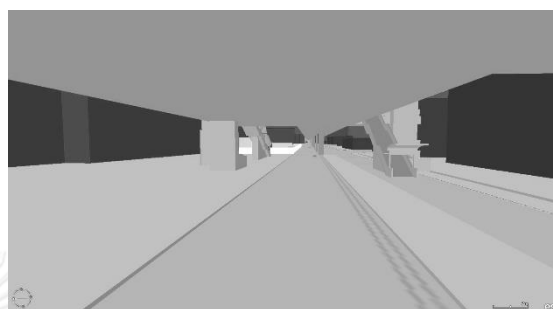
วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)

วัดปทุมวนารามเป็นศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบจากการถูกบดบังมาก เนื่องจากตั้งอยู่ติดกับโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าและบันไดทางขึ้น-ลงสถานี บดบังมุมมองการเข้าถึง นอกจากนี้โครงสร้างเสา-ตอม่อของรางรถไฟฟ้าและทางเดินสกายวอร์คยังบดบังสถาปัตยกรรมสำคัญ เช่น พระอุโบสถ พระเจดีย์ และพระวิหาร ทำให้ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากรถยนต์ถนนพระราม 1



ภาพที่ 83 แบบจำลอง วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)

พ.ศ. 2542



ภาพที่ 84 แบบจำลอง วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม)

พ.ศ. 2559



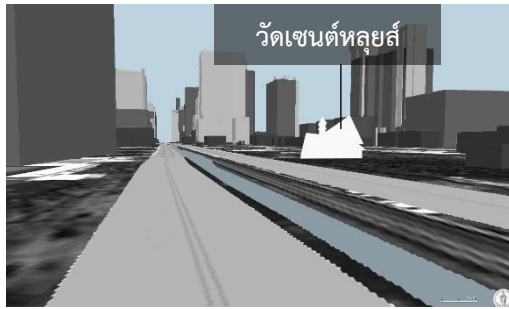
ภาพที่ 85 มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนพระราม 1 ไปยัง วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) พ.ศ. 2559

2) ศาสนสถานที่เกิดผลกระทบด้านมุมมองไม่มากนัก

ศาสนสถานที่ตั้งอยู่ติดแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสมีโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้า เช่น เสาหรือตอม่อของรางรถไฟฟ้า บดบังศาสนสถานและองค์ประกอบที่สำคัญเป็นช่วงๆ ส่งผลกระทบต่อมุมมองการเข้าถึงเล็กน้อย

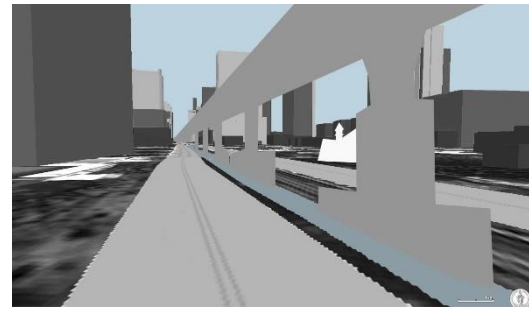
วัดเชนต์หลุยส์ (สถานีสุรศักดิ์)

วัดเชนต์หลุยส์เป็นศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบจากการถูกบดบังน้อย เนื่องจากมีตอม่อหรือเสาโครงสร้างรางรถไฟฟ้าบีทีเอสบดบังสถาปัตยกรรมเพียงบางส่วน ทำให้ยังสามารถมองเห็นโบสถ์วัดเชนต์หลุยส์ได้จากถนนสาทรเหนือเป็นบางช่วง



ภาพที่ 86 แบบจำลอง วัดเชนดฺหุลยส์ (สถานีสุรศักดิ์)

พ.ศ. 2542



ภาพที่ 87 แบบจำลอง วัดเชนดฺหุลยส์ (สถานีสุรศักดิ์)

พ.ศ. 2559



ภาพที่ 88 มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนสาทรเหนือ ไปยัง วัดเชนดฺหุลยส์ (สถานีสุรศักดิ์) พ.ศ. 2559

วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

วัดไผ่ตันเป็นศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบจากการถูกบดบังน้อย เนื่องจากมีเสาโครงสร้างสร้างรางรถไฟฟ้าบีทีเอสบดบังเพียงบางส่วน ทำให้ยังสามารถมองเห็นซุ้มประตูวัดไผ่ตันได้จากถนนพหลโยธินเป็นบางช่วง



ภาพที่ 89 แบบจำลอง วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

พ.ศ. 2542

ภาพที่ 90 แบบจำลอง วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย)

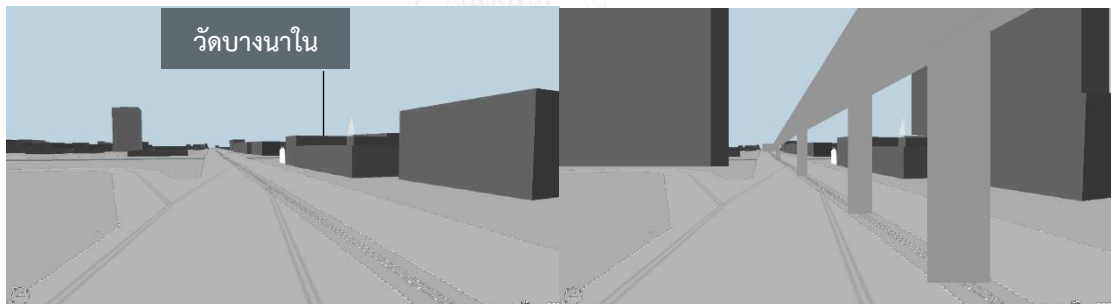
พ.ศ. 2559



ภาพที่ 91 มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนพหลโยธิน ไปยัง วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) พ.ศ. 2559

วัดบางนาใน (สถานีบางนา)

วัดบางนาในเป็นศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบจากการถูกคดบังน้อย เนื่องจากมีเสาโครงสร้างรางรถไฟฟ้าบีทีเอสคดบังเพียงบางส่วน ทำให้ยังสามารถมองเห็นซุ้มประตูวัดและพระเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษาได้จากถนนสุขุมวิทเป็นบางช่วง แต่ในอนาคตจะมีจะเปิดให้บริการทางเดินเชื่อมสกายวอร์คระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสุดมสุขกับสถานีบางนา อาจส่งผลกระทบต่อมุมมองของผู้ใช้งานจากถนนสุขุมวิท เนื่องจากโครงสร้างสกายวอร์คคดบังพระเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา



ภาพที่ 92 แบบจำลอง วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2542 ภาพที่ 93 แบบจำลอง วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559



ภาพที่ 94 มุมมองจากผู้ใช้งานรถยนต์ถนนสุขุมวิท ไปยัง วัดบางนาใน (สถานีบางนา) พ.ศ. 2559

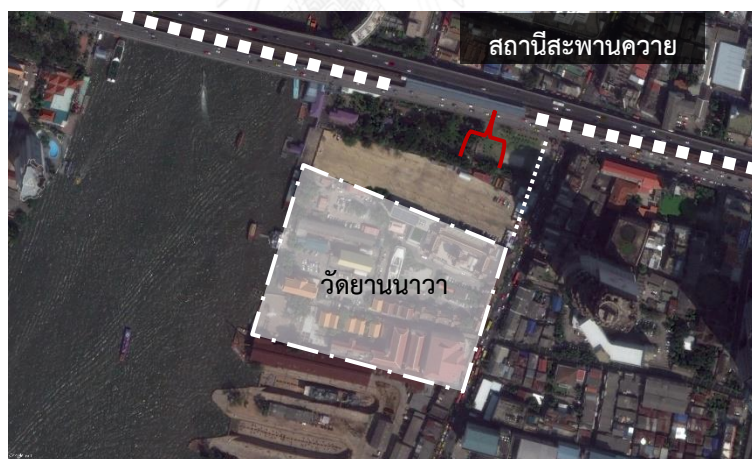
4.3.2 ศาสนสถานที่ได้รับประโยชน์จากมุมมองจากรถไฟฟ้าบีทีเอส

ศาสนสถานที่ไม่ติดแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นศาสนสถานที่แต่เดิมไม่สามารถมองเห็นศาสนสถานได้จากเส้นทางสัญจรรถยนต์ เนื่องจากศาสนสถานตั้งอยู่บนถนนรอง หรือ ซอยย่อยซึ่งห่างจากถนนหลักที่ขนานกับแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส และมีอาคารที่พักอาศัยเดิมสูง 4-6 ชั้นบดบัง

เมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้ศาสนสถานสามารถมองเห็นได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส เชิญชวนให้ผู้คนเข้ามาใช้งานในศาสนสถานมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามศาสนสถานก็ยังเข้าถึงได้ยากจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากศาสนสถานตั้งอยู่บนถนนรองหรือซอยย่อย ขาดความเชื่อมโยงและความต่อเนื่องจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และในอนาคตถ้ามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินภายนอกศาสนสถานจากอาคารที่พักอาศัยสูง 4-6 ชั้นเป็นอาคารสูงคอนโดมิเนียม อาจทำให้บดบังศาสนสถานและไม่สามารถมองเห็นได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส

วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน)

วัดยานนาวาตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง เดิมแม้จะสามารถมองเห็นวัดได้จากถนนสาทรใต้ สะพานตากสินและซุ้มประตูวัดจากถนนเจริญกรุง แต่เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นอาคารมหาเจษฎาบดินทร์ได้จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ชัดเจนขึ้น



ภาพที่ 95 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 96 มุมมองจากถนนเจริญกรุงไปยังวัดยานนาวา



ภาพที่ 97 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยังวัดยานนาวา

วัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิต)

วัดโพธิ์นิมิตตั้งอยู่บนซอยเทอดไท 19 ห่างจากถนนราชพฤกษ์ 200 เมตร ทำให้เข้าถึงได้ยากเนื่องจากไม่สามารถมองเห็นได้จากถนนราชพฤกษ์ เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นพระอุโบสถและพระมหาเจดีย์ได้จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ชัดเจนขึ้น แต่เข้าถึงได้ยากเช่นเดิม



ภาพที่ 98 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดโพธิ์นิมิตสถิตมหาสีมาราม (สถานีโพธิ์นิมิต) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 99 มุมมองจากซอยเทอดไทยไปยังวัดโพธิ์นิมิต



ภาพที่ 100 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยังวัดโพธิ์นิมิต

วัดบางสะแกนอก (สถานีตลาดพลู)

วัดบางสะแกนอกตั้งอยู่บนซอยเทอดไท 33 ห่างจากถนนราชพฤกษ์ 100 เมตรและถนนรัชดาภิเษก 180 เมตร ทำให้เข้าถึงได้ยากเนื่องจากไม่สามารถมองเห็นได้เพราะมีโครงสร้างทางด่วนบัง เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นซุ้มประตูวัดได้จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ชัดเจนขึ้น



ภาพที่ 101 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกนอก (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](https://www.google.com/earth/) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 102 มุมมองจากถนนราชพฤกษ์ไปยังวัดบางสะแกนอก



ภาพที่ 103 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง
วัดบางสะแกนอก

วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู)

วัดบางสะแกในตั้งอยู่บนซอยเทอดไท 33 แยก 2 ห่างจากถนนราชพฤกษ์ 130 และ 300 เมตร ทำให้เข้าถึงได้ยากและไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเนื่องจากมีโครงสร้างทางด่วนบังและอยู่ในซอยลึก เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นพระอุโบสถ หอระฆังและเมรุได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่ไม่สามารถมองเห็นได้จากสถานีรถไฟฟ้าเพราะมีอาคารคอนโดมิเนียมบัง



ภาพที่ 104 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดบางสะแกใน (สถานีตลาดพลู) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 105 มุมมองจากถนนราชพฤกษ์ไปยังวัดบางสะแกใน



ภาพที่ 106 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง
วัดบางสะแกใน

วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ)

วัดใหม่ยายนุ้ยตั้งอยู่บนซอยวุฒากาศ 24 ห่างจากซอยวุฒากาศ 22 และถนนราชพฤกษ์ 100 เมตร เข้าถึงได้ยากและไม่สามารถมองเห็นได้เนื่องจากมีโครงสร้างทางด่วนบังและอยู่ในซอยลึกและแคบ เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นพระอุโบสถ ศาลาการเปรียญ และอาคารเรียนโรงเรียนวัดใหม่ยายนุ้ยได้จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่เข้าถึงได้ยากเช่นเดิม



ภาพที่ 107 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดใหม่ยายนุ้ย (สถานีวุฒากาศ) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 108 มุมมองจากซอยจตุรภาค 24 ไปยังวัดใหม่ยายนุ้ย

ภาพที่ 109 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง
วัดใหม่ยายนุ้ย

วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า)

วัดประดู่บางจากตั้งอยู่บนซอยเพชรเกษม 34 ห่างจากถนนราชพฤกษ์ 100 เมตร ไม่สามารถมองเห็นได้จากถนนราชพฤกษ์เพราะอยู่ในซอยลึก เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นพระอุโบสถ พระวิหาร หอระฆัง เมรุและอาคารเรียนโรงเรียนวัดประดู่บางจากได้จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส



ภาพที่ 110 ภาพถ่ายทางอากาศ วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, [Google Earth](#) [computer program], California: Google, 2015.



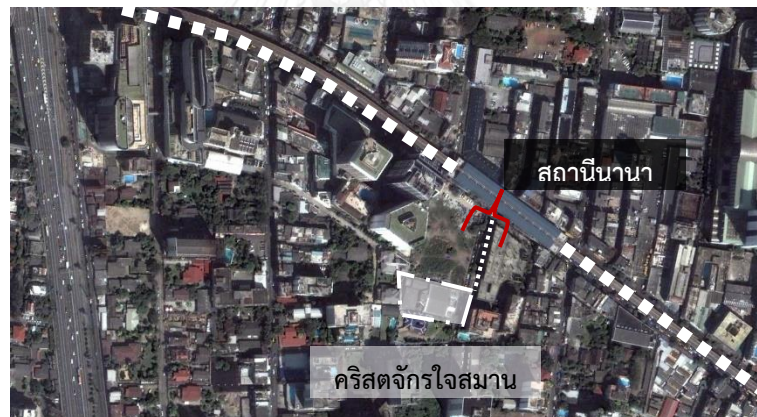
ภาพที่ 111 มุมมองจากถนนราชพฤกษ์ไปยังวัดประดู่บางจาก



ภาพที่ 112 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง
วัดประดู่บางจาก

คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา)

คริสตจักรใจสมานสุขุมวิทตั้งอยู่บนซอยสุขุมวิท 6 เดิมแม้จะสามารถมองเห็นโบสถ์คริสตจักรใจสมานได้จากถนนสุขุมวิท แต่เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นโบสถ์ได้จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ชัดเจนขึ้น ในอนาคตหากมีการก่อสร้างอาคารบนพื้นที่รกร้างด้านหน้าจะทำให้ไม่สามารถมองเห็นโบสถ์ได้จากทั้งถนนสุขุมวิทและสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส



ภาพที่ 113 ภาพถ่ายทางอากาศ คริสตจักรใจสมานสุขุมวิท (สถานีนานา) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



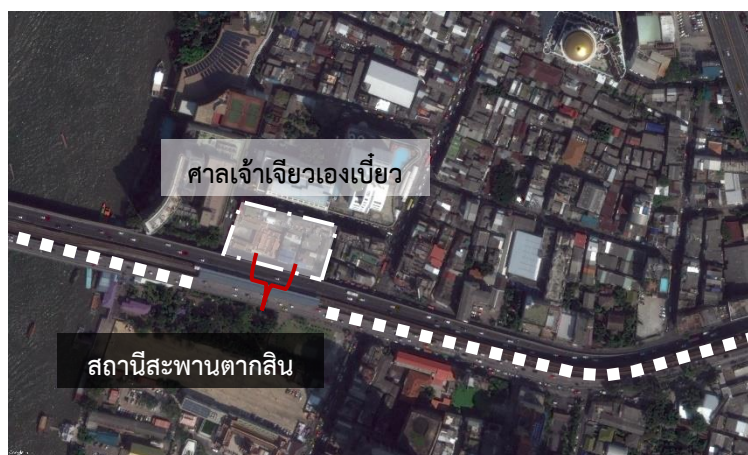
ภาพที่ 114 มุมมองจากถนนสุขุมวิทไปยังคริสตจักรใจสมาน



ภาพที่ 115 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง
คริสตจักรใจสมาน

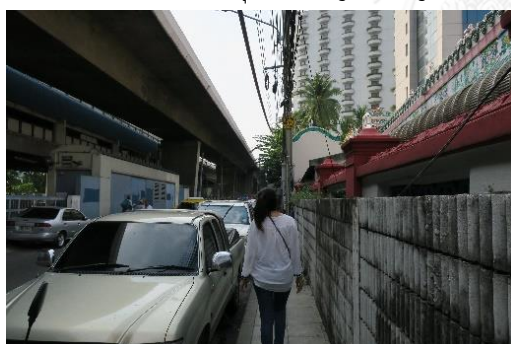
ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน)

ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยวตั้งอยู่บนซอยเจริญกรุง 50 ห่างจากถนนเจริญกรุง 100 เมตร เดิมสามารถมองเห็นศาลเจ้าได้บางส่วนจากถนนสาทรเหนือ ทางลงสะพานตากสินและไม่สามารถมองเห็นได้จากถนนเจริญกรุง แต่เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นตัวศาลเจ้าได้จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ชัดเจนขึ้น

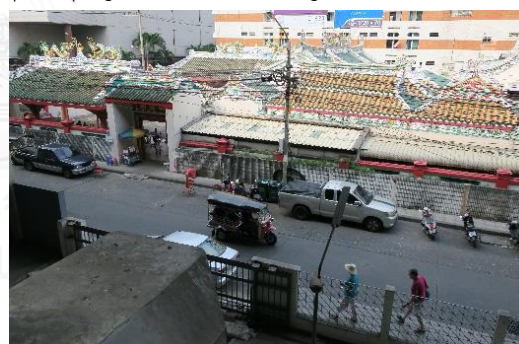


ภาพที่ 116 ภาพถ่ายทางอากาศ ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว (สถานีสะพานตากสิน) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015



ภาพที่ 117 มุมมองจากซอยเจริญกรุง 50 ไปยัง ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว



ภาพที่ 118 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยัง ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว

มัสยิดคารูอะมาน (สถานีราชเทวี)

มัสยิดคารูอะมานตั้งอยู่บนซอยเพชรบุรี 7 ห่างจากถนนเพชรบุรี 30 เมตร ไม่สามารถมองเห็นได้จากถนนเพชรบุรี แต่เมื่อมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้สามารถมองเห็นยอดโดมของมัสยิดได้จากขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส



ภาพที่ 119 ภาพถ่ายทางอากาศ มัสยิดดารุ้ลอะมาน (สถานีราชเทวี) พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google, Google Earth [computer program], California: Google, 2015.



ภาพที่ 120 มุมมองจากถนนเพชรบุรีไปยังมัสยิดดารุ้ลอะมาน

ภาพที่ 121 มุมมองจากขบวนรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสไปยัง

มัสยิดดารุ้ลอะมาน

4.4 ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์

4.4.1 ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลประจำศาสนสถาน

จากการสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถานทั้ง 15 แห่ง แห่งละ 2 คน ในช่วงเวลาที่ผู้ให้สัมภาษณ์สะดวก สามารถสรุปประเด็นได้ดังนี้

4.4.1.1 จำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถาน

การสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน ในประเด็นจำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถาน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่ารถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้เข้ามาใช้งานภายในศาสนสถานหรือไม่และมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างไรภายในศาสนสถาน โดยมีคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ดังนี้

- การใช้งานบีทีเอส ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานหรือไม่
- ผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานในปัจจุบันมีจำนวนมากขึ้นหรือน้อยลง เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนมีการใช้งานบีทีเอส
- ทางศาสนสถานรับมืออย่างไรกับจำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานที่มีการเปลี่ยนแปลง
- การใช้งานบีทีเอส ส่งผลกระทบต่อศาสนสถานหรือไม่ อย่างไรบ้าง

จากการสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน พบว่า ร้อยละ 80 ของศาสนสถานทั้งหมด การใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน แต่จำนวนผู้ใช้งานศาสนสถานในปัจจุบันมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากค่านิยมและวิถีชีวิตของคนในปัจจุบัน ยกเว้นช่วงวันสำคัญทางศาสนาที่มีผู้คนเข้ามาใช้งานเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ซึ่งแตกต่างจากวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) วัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) และ วัดยานนาวา (สถานีสะพานตากสิน) ที่มีผู้ใช้งานเพิ่มขึ้นทั้งจากรถไฟฟ้าบีทีเอสและอาคารโดยรอบ

4.4.1.2 การใช้งานอาคาร-อาคารสร้างใหม่

การสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน ในประเด็นการใช้งานอาคาร-อาคารสร้างใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารของศาสนสถานภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ดังนี้

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส ทางศาสนสถานมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารหรือไม่
- อาคารที่มีการเปลี่ยนแปลง มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- อาคารที่มีการเปลี่ยนแปลง เกิดการเปลี่ยนแปลงเพราะอะไร

จากการสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน พบว่า ร้อยละ 25 ของศาสนสถานทั้งหมด มีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารประเภทประสงค์เดิมบริเวณใกล้ด้านหน้าสำหรับทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วน เช่น วัดไผ่ตัน (สถานีสะพานควาย) วัดบางนาใน (สถานีบางนา) โดยเฉพาะอย่างยิ่งวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) และวัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) ที่มีการสร้างอาคารสำหรับทำบุญสังฆทานขึ้นใหม่บริเวณทางเข้าวัด

4.4.1.3 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี

การสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มัคทายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน ในประเด็นการใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ภายนอก ในส่วนของพื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธีของศาสนสถานภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ดังนี้

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส ทางศาสนสถานมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ภายนอกหรือไม่
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี เกิดการเปลี่ยนแปลงเพราะอะไร

จากการสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มีคนายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่รองรับกิจกรรม พื้นที่ประกอบพิธีในเขตพุทธาวาส โดยรอบพระอุโบสถ พระวิหาร และพระวิหารของวัดพุทฺธวนาราม (สถานีสยาม) โดยมีการปรับปรุงและขยายพื้นที่เพื่อรองรับผู้ใช้งานในวันสำคัญทางศาสนาที่เพิ่มมากขึ้น

4.4.1.4 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่จอดรถ

การสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มีคนายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน ในประเด็นการใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่จอดรถ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ภายนอก ในส่วนของพื้นที่จอดรถของศาสนสถานภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ดังนี้

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส ทางศาสนสถานมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ภายนอกหรือไม่
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี เกิดการเปลี่ยนแปลงเพราะอะไร

จากการสัมภาษณ์เจ้าอาวาส มีคนายกหรือผู้ดูแลประจำศาสนสถาน พบว่า พื้นที่จอดรถภายใน ศาสนสถานไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงขนาดพื้นที่หรือมีการสร้างพื้นที่จอดรถเพิ่ม เนื่องจากพื้นที่นอกอาคารของศาสนสถานส่วนใหญ่เป็นลานคอนกรีตกว้าง สามารถใช้เป็นพื้นที่จอดรถได้ แต่ภายหลังมีการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสและอาคารคอนโดมิเนียม ทำให้มีผู้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่จอดรถเพิ่มขึ้นโดยไม่มีกิจกรรมกับศาสนสถานแต่อย่างใด เนื่องด้วยเหตุนี้ร้อยละ 30 ของศาสนสถานจึงได้มีการเก็บค่าบริการพื้นที่จอดรถของศาสนสถาน

4.4.2 ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานศาสนสถาน

จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถานจากชุมชนโดยรอบและรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้งหมด 60 คน แบ่งออกเป็นแต่ละ 4 คน ในช่วงเวลาวันธรรมดา และวันสำคัญทางศาสนา โดยแบ่งออกเป็นช่วงเวลาละ 2 คนต่อศาสนสถาน สามารถสรุปประเด็นได้ดังนี้

4.4.2.1 การเข้าถึงศาสนสถาน

การสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน ในประเด็นการเข้าถึงศาสนสถาน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประเภทและลักษณะการเข้าถึงของผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ดังนี้

- ผู้ใช้งานมาจากที่ไหน
- ลักษณะวิธีการเข้าถึง
- เหตุผลที่ใช้งานศาสนสถานนี้
- การใช้งานบีทีเอส มีผลต่อการใช้งานศาสนสถานหรือไม่

จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน พบว่า ในวันธรรมดาร์้อยละ 90 ของผู้เข้ามาใช้งานเป็นบุคคลในพื้นที่และผู้ที่อยู่ในอาคารโดยรอบ มักใช้งานศาสนสถานโดยการสัญจรทางเท้า อีกร้อยละ 10 เป็นผู้มาใช้งานศาสนสถานโดยทางรถยนต์ จากพื้นที่ใกล้เคียง โดยผู้ใช้งานทั้งหมดเป็นผู้ที่คุ้นเคยและใช้งานศาสนสถานเป็นประจำอยู่ก่อนแล้ว ส่วนในวันสำคัญทางศาสนา พบว่าร้อยละ 50 เป็นผู้เข้ามาใช้งานของศาสนสถานจากทางรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากสะดวกสบายและรวดเร็วกว่ารถยนต์

4.4.2.2 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี

การสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน ในประเด็นการใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ภายนอก ในส่วนของพื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธีของศาสนสถานภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ดังนี้

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส มีผลต่อการใช้งานพื้นที่ภายนอกของศาสนสถานหรือไม่
- พื้นที่รองรับกิจกรรม-พื้นที่ประกอบพิธี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง

จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน พบว่า การใช้งานพื้นที่รองรับกิจกรรมพื้นที่ประกอบพิธีพบว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงขนาดพื้นที่ ยกเว้นวัดปทุมวนาราม(สถานีสยาม) ที่มีการจัดระเบียบพื้นที่เขตพุทธาวาสรอบพระอุโบสถ พระเจดีย์ และพระวิหาร ในบางวัดจะมีการจัดซุ้มให้บริการดอกไม้ธูปเทียน และซุ้มตู้ทำบุญบริจาคเพิ่มขึ้น

4.4.2.3 การใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่จอดรถ

การสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน ในประเด็นการใช้พื้นที่ภายนอก : พื้นที่จอดรถ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ภายนอก ในส่วนของพื้นที่จอดรถของศาสนสถานภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ดังนี้

- ตั้งแต่เริ่มมีการใช้งานบีทีเอส มีผลต่อการใช้งานใช้งานพื้นที่จอดรถหรือไม่
- พื้นที่จอดรถ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
- ใช้งานพื้นที่จอดรถ เนื่องด้วยเหตุใด

จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน พบว่า จากจำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานทางรถยนต์พบว่า เพียงร้อยละ 20 เป็นผู้ที่มีกิจกรรมกับศาสนสถาน เช่น ทำบุญ สัจฆทาน หรือร่วมงานฉาปนกิจเป็นผู้ใช้พื้นที่จอดรถเพียงชั่วคราวเท่านั้น ในทางกลับกันผู้ใช้งานพื้นที่จอดรถส่วนใหญ่ใช้งานพื้นที่จอดรถนานแบบทั้งวันหรือค้างคืน เป็นผู้ที่พักอาศัยอยู่ในอาคารคอนโดมีเนียมสร้างใหม่โดยรอบศาสนสถาน ผู้คนในชุมชน และผู้ที่ต้องการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องด้วยความสะดวกสบายและทางศาสนสถานเก็บค่าบริการต่ำ

ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลประจำศาสนสถานและผู้ใช้งานศาสนสถาน พบว่า ศาสนสถานส่วนใหญ่ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารและพื้นที่ภายนอกเพราะไม่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส มีศาสนสถานเพียง 4 -5 แห่งเท่านั้นที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารและพื้นที่ภายนอกอันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้เข้ามาใช้งานศาสนสถานภายหลังการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งทางวัดมีความยินดีที่จะปรับเปลี่ยนพื้นที่ดังกล่าวให้ตอบสนองต่อความต้องการของส่วนรวม ถือเป็นการสร้างสาธารณประโยชน์ให้แก่สังคมโดยที่ทางวัดจะได้ผลประโยชน์ร่วมด้วย และทางผู้ใช้งานศาสนสถานยินดีที่ได้รับความสะดวกสบายและรวดเร็วที่มาใช้บริการศาสนสถาน

บทที่ 5

ผลสรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้สามารถสรุปผลกระทบทางกายภาพและมุมมองที่เกิดขึ้นของศาสนสถานหลังจากการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนพัฒนาและจัดการภูมิทัศน์สร้างภาพลักษณ์ที่ชัดเจนให้แก่ศาสนสถาน นอกจากนี้สามารถนำแนวทางไปใช้ป้องกันปัญหาอันจะเกิดกับศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยผลสรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ มีดังนี้

5.1 ผลสรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและองค์ประกอบทางกายภาพนอกพื้นที่

การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีการเปลี่ยนแปลงทั้งเป็นอาคารชุดที่พักอาศัย (คอนโดมิเนียม) อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและศูนย์การค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ว่าง หรือ อาคารพาณิชย์ 4-6 ชั้น เป็นอาคารชุดที่พักอาศัยสูง 20-30 ชั้น อันสืบเนื่องมาจากแนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มุ่งเน้นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบระบบขนส่งมวลชน ตามนโยบายส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ย่านปรับเปลี่ยนและย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง

จากการสำรวจพบว่า พื้นที่กรณีศึกษา 7 แห่งจากทั้งหมด 15 แห่ง ได้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้ก่อให้เกิดผลกระทบร้ายแรงด้านมุมมองและการเข้าถึงต่อศาสนสถาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ศาสนสถานสำคัญที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ เช่น วัดพุทธราม (สถานีสยาม) และวัดบางนาใน (สถานีบางนา)

ในกรณีวัดพุทธราม (สถานีสยาม) สถาปัตยกรรมที่สำคัญของวัด เช่น พระอุโบสถ พระเจดีย์ และพระวิหาร ถูกรบกวน (Disturbance) วิวาททัศน์และมุมมองที่สำคัญโดยอาคารสยามพารากอนและตึกเซ็นทรัลเวิลด์ที่ขึ้นเป็นฉากหลังของพื้นที่

ในส่วนของวัดบางนาใน (สถานีบางนา) ถูกคุกคาม (Threaten) โดยอาคารคอนโดมิเนียม Casa Condo Ratchada-ratchapreuk ซึ่งสร้างขึ้นในตำแหน่งใกล้เคียงกับสถาปัตยกรรมที่สำคัญอย่างพระเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา ทำให้มีความสวยงามหรือความสง่างามลดลง

ข้อเสนอแนะ

การป้องกันและการแก้ปัญหาผลกระทบทางด้านมุมมองที่เกิดขึ้นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่ต้นเหตุ นั้น เช่น การควบคุมความสูงของสูงของอาคารสามารถเป็นไปได้ยาก ทางศาสนสถานจึงควรหาวิธีรับมือผลกระทบทางด้านมุมมองที่เกิดจากอาคารที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามปัญหาแต่ละกรณี เช่น

กรณีการรบกวน (Disturbance) ในวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) สถาปัตยกรรมที่สำคัญของวัด เช่น พระอุโบสถ พระเจดีย์ และพระวิหาร ซึ่งเป็นวิจิตรวิเศษและมุมมองที่สำคัญถูกรบกวนโดยอาคารสยามพารากอนและตึกเซ็นทรัลเวิลด์ที่ขึ้นเป็นฉากหลังของพื้นที่ ผลกระทบด้านมุมมองนี้ควรแก้ปัญหาด้วยการปลูกพืชพรรณขึ้นแทรกในจุดที่มีปัญหาเพื่อช่วยบดบังและลดทอดความรู้สึกรบกวนจากอาคารที่ขึ้นเป็นฉากหลังดังภาพที่ 122



ภาพที่ 122 ภาพจำลองการแก้ปัญหาลดผลกระทบด้านมุมมองของวัดปทุมวนาราม

จากภาพที่ 123 กรณีการคุกคาม (Threaten) ของวัดบางนาใน (สถานีบางนา) โดยอาคารคอนโดมิเนียม Casa Condo Ratchada-ratchapreuk ซึ่งสร้างขึ้นในตำแหน่งใกล้เคียงกับสถาปัตยกรรมที่สำคัญอย่างพระเจดีย์เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา ควรแก้ปัญหาด้วยการปลูกพืชพรรณที่มีลักษณะแผ่เพื่อสร้างแนวกำบังชั้นเหนือศีรษะ เพื่อลดทอดความรู้สึกคุกคามอันเนื่องมาจากอาคารสูงคอนโดมิเนียม



ภาพที่ 123 ภาพจำลองการแก้ปัญหาลดผลกระทบด้านมุมมองของวัดบางนาใน

5.1.2 การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพและการใช้สอยที่ดินในพื้นที่

การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินภายนอกศาสนสถานเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดกิจกรรมใหม่ของคนเมืองซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้งานของพื้นที่ภายในศาสนสถาน เช่น การเกิดอาคารใหม่และการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยภายในอาคารเดิมเนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอส การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างแ่งเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเช่าบริการ

5.1.2.1 การเกิดอาคารใหม่และการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยภายในอาคารเดิม เนื่องจากรถไฟฟ้ามหานคร

อาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วน เป็นอาคารที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองต่อวิถีชีวิตของคนเมืองในปัจจุบันที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งในการดึงดูดคนให้เข้ามาใช้งานภายในศาสนสถาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งวัดที่มีด้านหน้าติดกับถนนใหญ่และไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร เช่น วัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) และวัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) เป็นวัดที่สำคัญและควรค่าแก่การอนุรักษ์ และได้มีการก่อสร้างอาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนขึ้นเพื่อรองรับวิถีชีวิตและค่านิยมที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมของคนในปัจจุบัน ซึ่งตัวอาคารใหม่นี้จะตั้งอยู่ด้านหน้าของวัดติดถนนใหญ่เพื่อให้สะดวกสบายต่อการใช้งาน

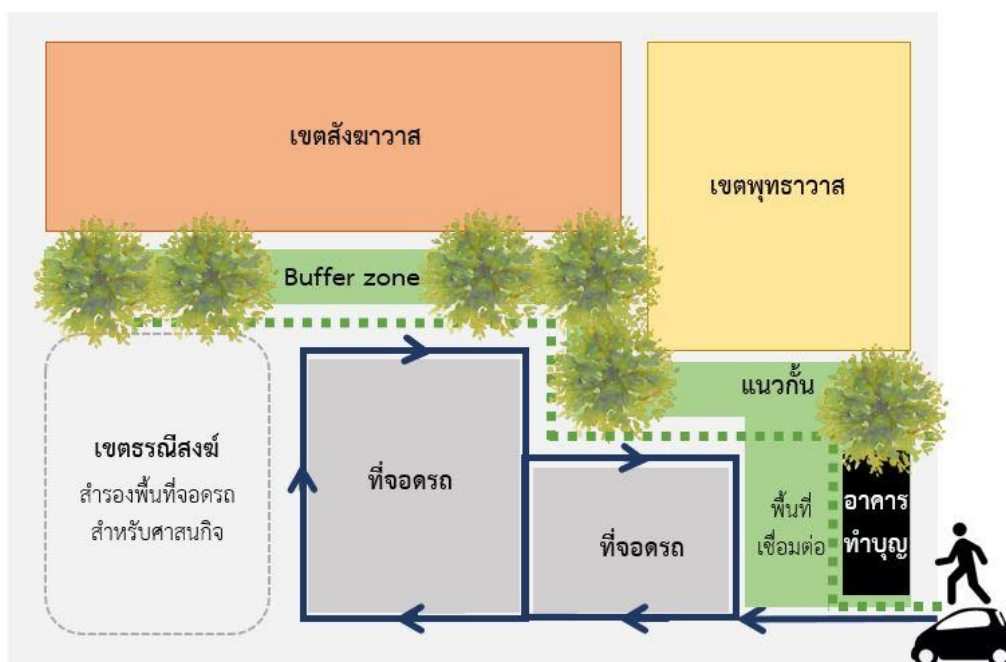
จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลประจำศาสนสถาน พบว่า อาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนเป็นหนทางหนึ่งที่ทำให้ศาสนสถานใกล้ชิดผู้คนในสังคมมากขึ้น โดยตอบสนองวิถีชีวิตที่ต้องการความสะดวกเร่งด่วนของคนในปัจจุบัน

จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน พบว่า การเกิดขึ้นอาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วน ช่วยตอบสนองความต้องการในการทำบุญให้เกิดความสะดวกและสบายง่ายขึ้น

อย่างไรก็ตาม อาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วน มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นเพิ่มเติมในอนาคตเนื่องจากความต้องการของศาสนสถานเองหรือวิถีชีวิตของคนสมัยใหม่ที่มีการเปลี่ยนแปลง อาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนที่จะเกิดขึ้นใหม่นี้จึงอาจส่งผลกระทบต่อมุมมองและภาพลักษณ์ของศาสนสถาน เช่น การบดบังมุมมองการเข้าถึง หรือสถาปัตยกรรมที่สำคัญภายใน เช่น พระอุโบสถ พระวิหาร หรือพระเจดีย์ในเขตพุทธาวาส

ข้อเสนอแนะ

อาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนนั้นนอกจากตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าของศาสนสถานเพื่อให้มองเห็นได้ชัดและง่ายต่อการเข้าถึงแล้ว ควรคำนึงถึงมุมมองที่อาคารที่อาจส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพภายใน ดังนั้นจึงไม่ควรตั้งบดบังสถาปัตยกรรมที่สำคัญภายใน เช่น พระอุโบสถ พระวิหาร หรือพระเจดีย์ในเขตพุทธาวาส และควรมีพื้นที่เชื่อมต่อ หรือ transition zone ไว้สำหรับรองรับผู้คนที่เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ ตั้งอยู่ใกล้กับอาคารทำบุญสังฆทานแบบเร่งด่วนไว้ดึงดูดผู้เข้ามาใช้งาน และเป็นสาธารณประโยชน์เป็นแหล่งพักผ่อนคลายให้แก่คนในสังคม



ภาพที่ 124 ผังจำลองการแก้ปัญหาพื้นที่จอดรถเข้าบริการ

5.1.2.2 การแบ่งพื้นที่จอดรถสำหรับเข้าบริการ

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างของศาสนสถานประเภทวัดเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเข้าบริการแก่ผู้พักอาศัยคอนโดมิเนียม ผู้ใช้งานห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน หรือผู้ใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากความต้องการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยคอนโดมิเนียมที่สร้างขึ้นใหม่ จำนวนผู้ใช้งานห้างสรรพสินค้าและอาคารสำนักงานที่เพิ่มมากขึ้น หรือความต้องการพื้นที่จอดรถสำหรับจอดแล้วจรเพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากรถยนต์เป็นรถไฟฟ้าบีทีเอส ทำให้ทางวัดได้มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ว่างหรือพื้นที่จอดรถเดิมที่ไม่ค่อยได้ใช้งานเป็นพื้นที่จอดรถสำหรับเข้าบริการเพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่เกิดขึ้น

จากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลประจำศาสนสถาน พบว่า การแบ่งพื้นที่จอดรถส่วนหนึ่งที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในวันธรรมดาไว้สำหรับเข้าบริการ ถือเป็นการทำงานสาธารณประโยชน์ ช่วยเหลือสังคม โดยทางวัดได้ประโยชน์เป็นปัจจัยในการทำนุบำรุงวัด

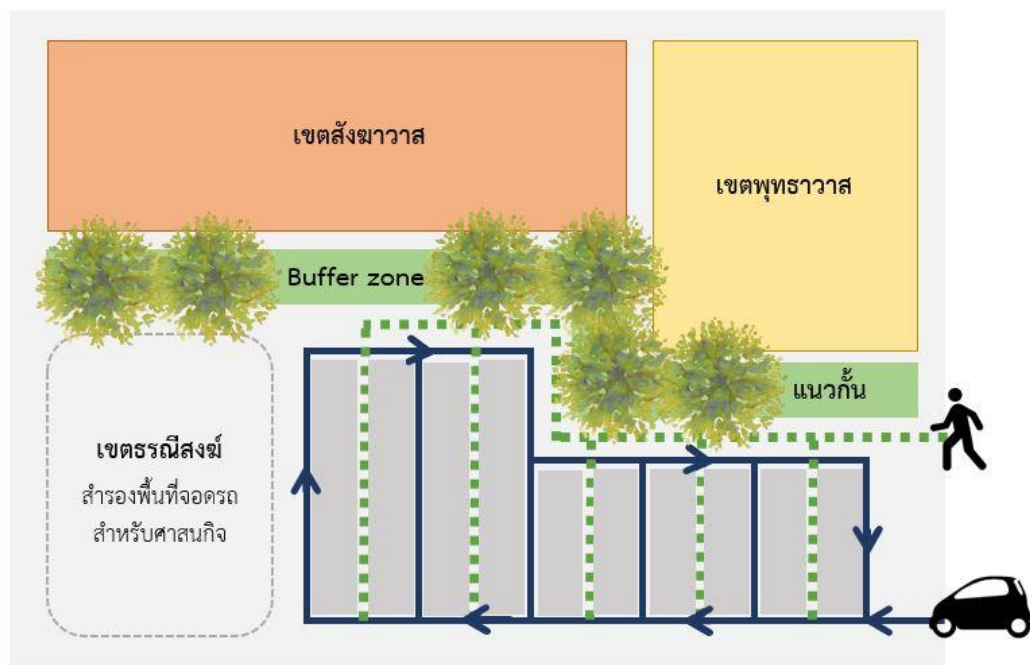
จากการสัมภาษณ์ผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถาน พบว่า การใช้พื้นที่จอดรถจอดแล้วจรของทางศาสนสถาน เป็นการเอื้อประโยชน์แก่ตน ทั้งยังสร้างความสะดวกสบาย ถึงแม้ว่าจะต้องมีการชำระค่าบริการแต่ก็ไม่ถือว่าเป็นปัญหาแต่อย่างใด

ถึงแม้ว่าผู้ดูแลประจำศาสนสถานและผู้เข้ามาใช้งานในศาสนสถานจะมีความเห็นร่วมกันว่าการแบ่งพื้นที่จอดรถสำหรับเข้าบริการสำหรับจอดแล้วจรถนั้นเป็นประโยชน์และส่งผลดีต่อทั้งสองฝ่าย แต่อย่างไรก็ตาม พื้นที่จอดรถสำหรับเข้าบริการที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้มีการวางแผนจัดระเบียบพื้นที่ให้บริการ ทำให้มีระบบการจอดที่ไม่เป็นระเบียบขัดกับระบบทางเดินเท้าและทัศนียภาพของ

สถาปัตยกรรมที่สำคัญ เช่น วัดประดู่บางจาก (สถานีบางหว้า) ที่ผู้ใช้งานนิยมมาจอดแล้วจรสำหรับเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากรถยนต์เป็นรถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่มีส่วนพื้นที่จอดชัดเจน เมื่อมีรถเข้าจอดหนาแน่นจะมีการขยับขยายพื้นที่จอดรถบางส่วนไปยังพื้นที่ใกล้เขตพุทธาวาสและสังฆาวาสบางส่วน ซึ่งทำให้เกิดผลเสียต่อการสัญจรทั้งทางรถและทางเท้าที่ขัดแย้งกัน และก่อให้เกิดผลกระทบทางทัศนียภาพแก่สถาปัตยกรรมที่สำคัญหากพื้นที่จอดรถตั้งอยู่ใกล้กับเขตพุทธาวาส

ข้อเสนอแนะ

พื้นที่จอดรถเช่าบริการ ถือเป็นสร้างสาธารณประโยชน์ให้แก่สังคมและหาปัจจัยสำหรับบำรุงวัดแต่อย่างไรก็ตามพื้นที่จอดรถเช่าบริการควรได้รับการจัดระเบียบเส้นทางสัญจรทั้งทางเท้าและทางรถ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร



ภาพที่ 125 ผังจำลองการแก้ปัญหาพื้นที่จอดรถเช่าบริการ

ไม่ควรตั้งพื้นที่จอดรถอยู่ด้านหน้าของเขตพุทธาวาส ซึ่งจะทำให้บดบังสถาปัตยกรรมสำคัญ เช่น พระอุโบสถ พระวิหาร หรือพระเจดีย์ที่ตั้งอยู่ในเขตพุทธาวาส หากมีความจำเป็นที่จะต้องจอดรถใกล้พื้นที่เขตพุทธาวาสหรือสังฆาวาสก็ควรมีแนวพืชพรรณกันทั้งสองบริเวณเพื่อไม่ให้ความวุ่นวายในพื้นที่จอดรถรบกวนความสงบภายในพื้นที่เขตพุทธาวาสและสังฆาวาส

ทั้งนี้ควรมีการปลูกต้นไม้ใหญ่เพื่อให้ร่มเงาแทนที่จะเป็นพื้นที่ลานคอนกรีตขนาดใหญ่เพียงอย่างเดียว เพื่อสร้างความร่มรื่นให้แก่พื้นที่และดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้งานพักผ่อนในศาสนสถาน นอกเหนือไปจากการใช้งานพื้นที่จอดรถเพียงอย่างเดียว



ภาพที่ 126 ภาพจำลองพื้นที่จอดรถเข้าบริการ วัดประดู่บางจาก



ภาพที่ 127 ภาพจำลองพื้นที่จอดรถเข้าบริการ วัดธาตุทอง

5.1.3 ผลกระทบด้านมุมมอง

การก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดผลกระทบด้านมุมมองแก่ผู้ใช้งานภายนอกที่จะมายังศาสนสถานทั้งจากเส้นทางสัญจรระดับถนน และให้ผลประโยชน์แก่ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส

5.1.3.1 มุมมองผู้ใช้งานภายนอกศาสนสถานจากเส้นทางสัญจรระดับถนน

ศาสนสถานที่ตั้งแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นศาสนสถานตั้งแต่เดิมสามารถมองเห็นได้จากเส้นทางสัญจรรถยนต์และเข้าถึงได้ง่าย แต่เมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้โครงสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอส เช่น ตอม่อ บันไดทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าบดบังศาสนสถานและองค์ประกอบที่สำคัญ ส่งผลกระทบให้การบดบัง (Obstruction) ศาสนสถานหรือสถาปัตยกรรมที่สำคัญที่มีอยู่เดิม ทำให้มองเห็นสถานที่สำคัญนั้นได้น้อยลงไม่ชัดเจน

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีของวัดปทุมวนาราม (สถานีสยาม) และวัดธาตุทอง (สถานีเอกมัย) ที่เป็นวัดที่สร้างติดถนนใหญ่ขนานแนวรถไฟฟ้าและใกล้สถานี ทำให้มีโครงสร้างสถานี เสา ตอม่อ บันไดทางขึ้น-ลง บดบังสถาปัตยกรรมสำคัญระดับแสงก่อให้เกิดพื้นที่ทางเข้าเกิดความมืดทึบไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

อีกทั้งโครงสร้างกีดขวางบริเวณทางสัญจรทางเท้า ทำให้เข้าถึงลำบาก ขาดการเชื่อมต่อที่ชัดเจนกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

5.1.3.2 ศาสนสถานที่ได้รับประโยชน์จากมุมมองจากรถไฟฟ้าบีทีเอส

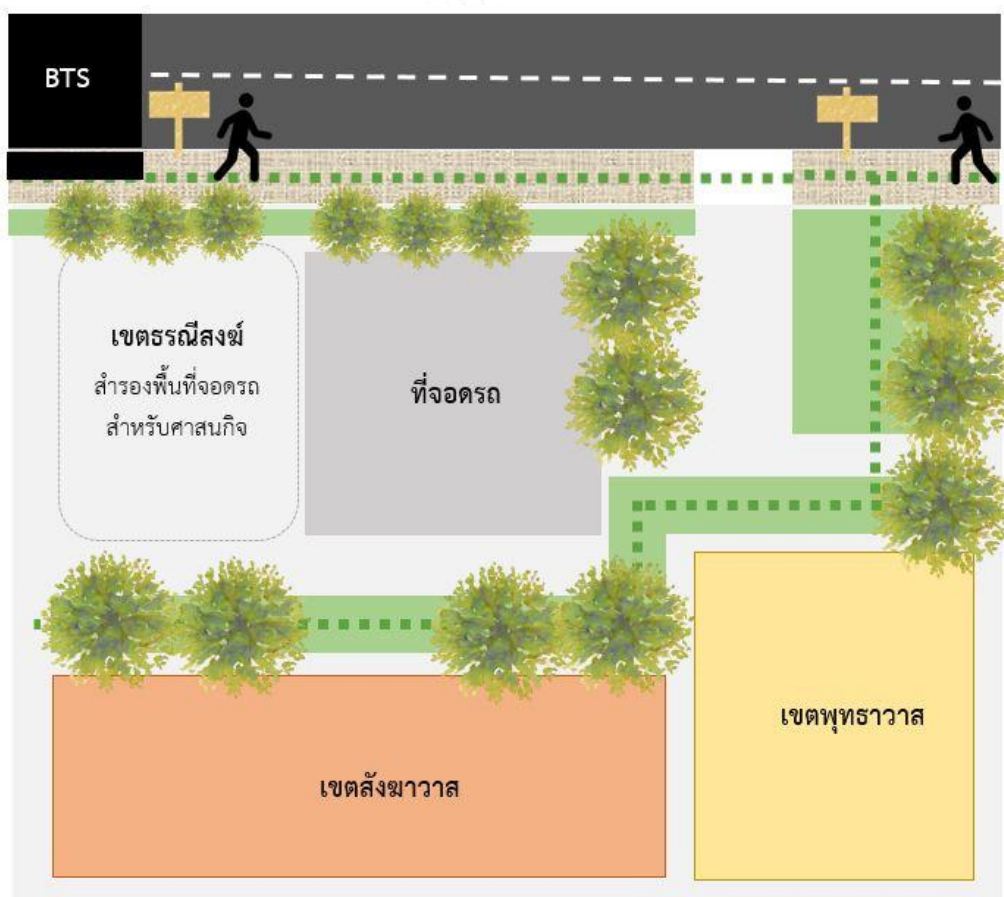
ศาสนสถานที่ไม่ติดแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นศาสนสถานตั้งแต่เดิมไม่สามารถมองเห็น ศาสนสถานได้จากเส้นทางสัญจรรถยนต์ เนื่องจากศาสนสถานตั้งอยู่บนถนนรองหรือ ซอยย่อยซึ่งห่างจากถนนหลักที่ขนานกับแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส และมีอาคารที่พักอาศัยเดิมสูง 4-6 ชั้นบดบัง

การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสถือเป็นการสร้างประโยชน์ประการหนึ่งให้แก่ศาสนสถาน โดยผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงศาสนสถานได้ง่ายขึ้น และสามารถเชิญชวนให้ผู้คน

เข้ามาใช้งานในศาสนสถานได้มากขึ้น จากการมองเห็นศาสนสถานได้จากสถานีหรือชบวนรถไฟฟ้าย่านบีทีเอส

ข้อเสนอแนะ

หากเพียงมีการสร้างความเชื่อมต่อและการเปิดมุมมองการเข้าถึงจากสถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอสไปยังศาสนสถาน เช่น การทำป้ายบอกทางเล่าเรื่องราวประวัติความเป็นมา นำไปสู่ศาสนสถานจากสถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอส การสร้างการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอสและศาสนสถานโดยใช้ลายกำแพง ลายพื้นที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของศาสนสถานเพื่อนำผู้ใช้งานจากบีทีเอสมาสู่พื้นที่ หรือ การปรับปรุงมุมมองการเข้าถึงทำให้สังเกตศาสนสถานได้ง่ายขึ้นเพื่อให้ผู้ใช้งานเข้าถึงได้สะดวกและไม่หลงทาง



ภาพที่ 128 ผังจำลองการแก้ปัญหาผลกระทบด้านมุมมอง

5.2 ข้อเสนอแนะแนวทางในการทำวิจัยต่อไป

5.2.1 การวิจัยนี้ยังสามารถทำการศึกษาผลกระทบของรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีต่อศาสนสถานในเชิงต่างๆได้ เช่น การศึกษาผลกระทบเชิงสังคมที่มีต่อชุมชนเดิมที่อาศัยอยู่ หรือ ผลกระทบทางด้านมุมมองอย่างละเอียด

5.2.1 ศาสนสถานที่เป็นกรณีศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิทและสายสีลม ข้อมูลไม่ครอบคลุมถึงศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าสายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต แต่สามารถนำไปศึกษาต่อยอดศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้

5.2.1 การวิจัยนี้สามารถต่อยอดไปยังการออกแบบทางภูมิสถาปัตยกรรมของกรณีศึกษาแต่ละแห่งซึ่งมีความสำคัญทั้งทางศาสนาและประวัติศาสตร์ ว่าควรออกแบบอย่างไรให้ศาสนสถานสามารถเข้าถึงเชื่อมโยงและสามารถใช้ประโยชน์ได้จากการมีอยู่ของรถไฟฟ้าบีทีเอส

สุดท้ายนี้ ถึงแม้จะเห็นได้ว่า รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (บีทีเอส) มีประโยชน์เป็นตัวเชื่อมโยงเมืองและสถานที่ต่างๆ อำนวยความสะดวกสบายและความรวดเร็วในการเข้าถึงของคนในสังคม แต่อย่างไรก็ตาม การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้นยังสร้างผลกระทบทางด้านกายภาพและมุมมองให้แก่ศาสนสถานและสถาปัตยกรรมที่สำคัญ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขและปรับปรุงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นดังกล่าวในอนาคต โดยพิจารณาวิธีแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อศาสนสถาน

บรรณานุกรม

- กุลศิริ อรุณภาคย์. ศาลเจ้า ศาลจีน ในกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : มิวเซียมเพรส, 2553.
- เกษม จันทร์แก้ว และคนอื่นๆ. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร : รายงานฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมโครงการสหวิทยาการบัณฑิตศึกษา, 2538.
- จิตรา ก่อันทเกียรติ. 200 ศาลเจ้าอายุเกิน 100 ปี ทั่วไทย. กรุงเทพฯ : จิตรา, 2555.
- เนตรนภิส นาควัชระ, ปิยนารถ บุนนาค และ จุฑาทศน์ พยาฆรานนท์. วัดในกรุงเทพฯ : การเปลี่ยนแปลงในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325-2525). กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- เนตรนภิส นาควัชระ, ปิยนารถ บุนนาค และ บัณฑิต จุลาสัย. การศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และสถานะแวดล้อมในบริเวณศาสนสถาน ในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยสถานะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.
- บัณฑิต จุลาสัย. การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ทางด้านสุนทรียภาพ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- พรสิริ สายด่าง. แนวทางออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ บีทีเอส ราชเทวี และย่านพาณิชย์กรรมประจวบ. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- มหาดไทย, กระทรวง. กรมโยธาธิการและผังเมือง. แบบมาตรฐานพุทธศาสนสถาน. กรุงเทพฯ : กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552.
- มหาดไทย, กระทรวง. กรมโยธาธิการและผังเมือง. แบบมาตรฐานมัสยิด. กรุงเทพฯ : กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552.
- มหาดไทย, กระทรวง. กรมโยธาธิการและผังเมือง. แบบมาตรฐานโบสถ์คริสต์. กรุงเทพฯ : กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน, 2556
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมศัพท์สถาปัตยกรรมศาสตร์ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน, 2554
- รุจิโรจน์ อนามัยบุตร และวิลาสินี สุขสว่าง. คู่มือการประเมินผลกระทบทางสายตาจากสิ่งก่อสร้างประเภทอาคาร. กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2555.
- วิมลญา สงค์อิม. ผลกระทบทางสายตาของอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยที่มีต่อวัดในบริเวณ

กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชน
เมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2557.

วิมลญา สงค์อ้อม และรุจิโรจน์ อนามบุตร, ผลกระทบทางสายตาของอาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยที่มีต่อ
วัดในบริเวณกรุงเทพมหานคร. Veridian E-Journal, Slipakorn University 8 (พฤษภาคม
– สิงหาคม 2558) : 3024-3041.

สรายุทธ ทวีทรัพย์สุข และจักรพร สุวรรณนคร. การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพ
ของศาสนสถานภายในกรุงรัตนโกสินทร์จากแผนที่ประวัติศาสตร์ พ.ศ. 2430 – 2550.
วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 61 (2555) : 137-
146.

สำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร. กองนโยบายและแผนงาน. รายงานการศึกษาโบราณสถานที่ยื่น
ทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2554. [ออนไลน์]. 2555. แหล่งที่มา:
http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/strategy/ DATA54/AN_BKK54.pdf [1
สิงหาคม 2559]

สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ. กองพุทธศาสนสถาน. ประวัติวัดทั่วราชอาณาจักรเล่ม 1.
กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ, 2549.

สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ. รายงานทะเบียนวัด จังหวัดกรุงเทพมหานคร. [ออนไลน์]. 2557.
แหล่งที่มา: [http://datacenter.anamai.moph.go.th/Cognos Logon/Doc/รายชื่อวัด%
20ปี%202556.pdf](http://datacenter.anamai.moph.go.th/Cognos Logon/Doc/รายชื่อวัด%20ปี%202556.pdf) [1 สิงหาคม 2559]

อาดิศร์ อิตริส รัชชมณี. แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับสถาปัตยกรรมมัสยิดในกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญา
ดุขฎิบัณฑิต. สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

อาดิศร์ อิตริส รัชชมณี. มัสยิดในกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : มติชน, 2557.

อาทิตย์ คงสมศักดิ์ศิริ. รูปแบบการเดินทางและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามเส้นทางการให้บริการ
รถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ศูนย์บริหารงานวิจัย, 2549.

Watson, Donald; Alan Plattus and Robert G Shibley. (2003). Time-Saver Standards for
Urban Design. New York: McGraw-Hill Press.

รายการอ้างอิง





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาว ศศิพิมพ์ อิศระวัฒนา เกิดเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 จังหวัดนครศรีธรรมราช ที่อยู่ปัจจุบัน 456/29 อาคารดิแอดเดรสสยาม ถนนเพชรบุรี แขวงถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

ประวัติการศึกษา พ.ศ. 2558 สำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2559 ศึกษาต่อระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



