

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬา  
แห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต



นาย ยุทธภูมิ เผ่าจินดา

## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

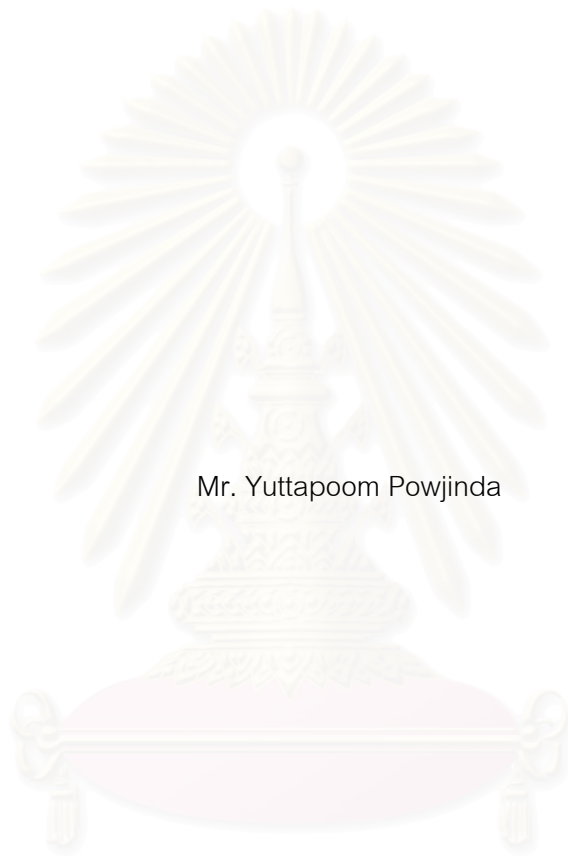
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2550

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

DESIGN GUIDELINES FOR PUBLIC AREAS AROUND BTS'S NATIONAL STADIUM,  
SIAM, CHIT LOM AND PHLOEN CHIT STATIONS



Mr. Yuttapoom Powjinda

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์    แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส  
สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต  
โดย                            นายยุทธภูมิ เผ่าจินดา  
สาขาวิชา                    การออกแบบชุมชนเมือง  
อาจารย์ที่ปรึกษา        ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เทิดศักดิ์ เตชะกิจจจร  
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม   อาจารย์มาร์ค อิศรางกูร ณ อยุธยา

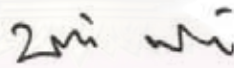
---

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น  
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต



.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(ศาสตราจารย์ ดร. บัณฑิต จุลาสัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



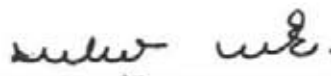
.....ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพนนท์ ตาปานานนท์)



.....อาจารย์ที่ปรึกษา  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เทิดศักดิ์ เตชะกิจจจร)



.....อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม  
(อาจารย์มาร์ค อิศรางกูร ณ อยุธยา)



.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร. บรรณโคภิษฐ์ เมฆวิชัย)

ยุทธภูมิ เผ่าจินดา: แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต (DESIGN GUIDELINES FOR PUBLIC AREAS AROUND BTS'S NATIONAL STADIUM, SIAM, CHIT LOM AND PHLOEN CHIT STATIONS) อ. ที่ปรึกษา: ผศ. ดร. เทิดศักดิ์ เตชะกิจขจร, อ. ที่ปรึกษาร่วม: อ. มาร์ค อิศรางกูร ณ อยุธยา, 225 หน้า.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงและหาแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะดังนี้ 1) เพื่อศึกษาสภาพการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะ(public areas) โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสี่สถานี 2) เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทางกายภาพที่เกิดขึ้นกับพื้นที่สาธารณะ(public areas) โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสี่สถานี 3) เพื่อเสนอแนวทางในการออกแบบและปรับปรุงทางกายภาพบริเวณพื้นที่สาธารณะ(public areas) โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสี่สถานี

การวิจัยครั้งนี้ ใช้การวิจัยเชิงสำรวจและการสังเกต จากการศึกษาพบว่าพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบมีการเปลี่ยนแปลงมากภายหลังจากการเกิดขึ้นของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สาธารณะในระดับที่สองที่เกิดขึ้นตามมากับระบบรถไฟฟ้ายกระดับ รวมถึงกิจกรรมที่ตามมาในพื้นที่สาธารณะในระดับที่สองที่เกิดขึ้น เช่นกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระหว่างระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสกับระบบเดิมที่ระดับพื้นดิน การเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมการค้าของแต่ละย่านบนพื้นที่ศึกษาด้วยพื้นที่สาธารณะใหม่ที่เกิดขึ้น และการเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมการสัญจร กิจกรรมการค้า และกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นซ้อนทับกันในพื้นที่สาธารณะใหม่พื้นที่ทั้งสี่สถานี

แนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เดิมกิจกรรมและระบบการขนส่งยกระดับ ดังนี้ 1) วางผังแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกันระหว่างระบบขนส่งมวลชนกับพื้นที่โดยรอบ 2) แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมทั้งระดับพื้นดิน ระดับที่สองหรือระดับที่สูงขึ้นไป 3) แนวทางการออกแบบพื้นที่ให้มีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวและส่งเสริมกิจกรรมของย่านการค้าทันสมัยใจกลางเมืองกับระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย

สุดท้ายในการวิจัยครั้งนี้ยังได้เสนอแนวทางในการปฏิบัติ เพื่อจะเป็นแนวทางในการพัฒนาตลอดจนข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่สาธารณะที่มีลักษณะใกล้เคียงกันหรือเหมือนกันต่อไป

สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง	ลายมือชื่อนิสิต	<u>ชัชวาลย์ เกตุทอง</u>
ปีการศึกษา	2550	ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา	<u>สุวิทย์ เกตุทอง</u>
		ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	<u>สุวิทย์ เกตุทอง</u>

# # 4874162025: MAJOR URBAN DESIGN

KEY WORD : DESIGN GUIDELINES / PUBLIC AREAS / BTS

YUTTAPOOM POWJINDA: DESIGN GUIDELINES FOR PUBLIC AREAS AROUND BTS'S NATIONAL STADIUM, SIAM, CHIT LOM AND PHLOEN CHIT STATIONS. THESIS ADVISOR: ASST.PROF. TURDSAK TACHAKITKAJOHN, Ph.D., THESIS COADVISOR: MARK ISARANGKUN NA AYUTHAYA, 225 pp.

The main purpose of this research is to study the design guidelines for public areas around 4 BTS stations (National Stadium, Siam, Chit Lom and Phloen Chit) and the characteristic changes of these public areas. The research also focused on 3 particular objectives: 1) Study physical changes of the public areas around BTS 4 stations 2) Analysis physical effects on the public areas 3) Present design guidelines and propose physical improvement guidelines

According to observation and field survey, the public areas around the BTS stations have been dramatically changing after the establishment of the BTS system. The major changes are the beginning of the elevated public areas, which were built together with the elevated railway system, and the activities taking place on the elevated public areas. For example, the transit from BTS system to on-ground roads, the commercial connections among trade zones of each 4 station (each trade zone was connected by the elevated public areas.), and the connections between mass transit, commercial activities and other activities coexisting on the public areas of the 4 BTS stations.

The design concept of the public areas around BTS has introduced 3 design and improvement guidelines which are equivalent to the characteristic of the areas, to the activities and to the elevated transportation system. 1) Plan out the improvement pattern of the public areas accorded with Mass transportation system and surrounding areas. 2) Set a design guidelines connection network between on-ground public areas (and their activities) and elevated public areas (and their activities). 3) Create a unique design for public areas to support activities in modern trade zones and modern mass transit.

Finally, the research also provided useful improvement guidelines and suggestions for other similar public areas.

Field of study : URBAN DESIGN

Academic Year: 2007

Student's signature: Yuttapoom Powjinda

Advisor's signature: Turdsak Tachakitkajohn

Co - Advisor's signature: Mark Isarangkun Na Ayuthaya

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสำเร็จจากความเมตตากรุณาจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เทิดศักดิ์ เตชะกิจขจร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และอาจารย์มาร์ค อิศรางกูร ณ อยุธยา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาผลักดันดูแลเอาใจใส่ด้านการให้คำปรึกษา รวมทั้งการชี้แนะ และให้ความกระจ่างในหลักการและวิธีคิดแก่ผู้วิจัย โดยไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อยแก่ผู้วิจัยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ทั้งสองท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพพันธ์ ตาปนานนท์ และรองศาสตราจารย์ ดร. บรรณโสภิษฐ์ เมฆวิชัย ที่เสียสละเวลาร่วมรับฟังการเสนอผลงานวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนกรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ และคณาจารย์ทุกท่านที่ให้ความรู้ตลอดมา

ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ ที่ทำให้มีกำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์และช่วยเหลือในด้านต่างๆ เพื่อนพี่น้องในสาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมืองทุกท่านที่ให้ข้อคิดในการทำงาน อีกทั้งการให้กำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์ด้วยดีตลอดมา และหากมีข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฏ
สารบัญแผนภูมิ.....	ต
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของวิทยานิพนธ์.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3
1.3 ขอบเขตในการศึกษา.....	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
1.5 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา.....	5
<b>บทที่ 2 แนวและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง</b>	8
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ.....	8
2.1.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะ.....	8
2.1.2 รายละเอียดในแนวความคิดของพื้นที่สาธารณะ.....	9
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง.....	14
2.2.1 ประวัติระบบขนส่งมวลชน.....	14
2.2.2 แนวความคิดความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง.....	15
2.2.3 โครงการรถไฟฟ้า.....	16
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาย่านการค้า.....	20
2.3.1 ประเภทของศูนย์การค้า.....	20

	หน้า
<b>บทที่ 3 การศึกษาและการวิเคราะห์สภาพของพื้นที่ศึกษา</b>	28
3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา.....	28
3.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	29
3.3 วิวัฒนาการของพื้นที่ศึกษา.....	30
3.3.1 วิวัฒนาการของพื้นที่.....	30
3.3.2 วิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะ.....	33
3.4 ลักษณะทางกายภาพทั่วไปของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	39
3.5 ลักษณะรูปแบบกิจกรรมที่ปรากฏในพื้นที่ศึกษา.....	43
<b>บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโปรแกรมการออกแบบ</b>	79
4.1 การจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	79
4.1.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส.....	79
4.1.2 พื้นที่สาธารณะที่ไม่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส.....	87
4.2 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพองค์ประกอบของพื้นที่สาธารณะ.....	88
4.3 การวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ.....	94
4.4 การวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ.....	101
4.5 ประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่ความเหมาะสมในการกำหนดแนวทางการ ออกแบบพื้นที่สาธารณะ.....	107
4.5.1 การวิเคราะห์ผลตามตำแหน่งพื้นที่.....	107
4.5.2 การวิเคราะห์ตามการจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะ.....	112
4.6 โครงการในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา.....	118
4.7 แนวทางในการพัฒนา.....	124
4.7.1 ศักยภาพในระดับย่านของพื้นที่.....	124
4.7.2 ศักยภาพในระดับพื้นที่เฉพาะ.....	125
4.7.3 แนวความคิดการพัฒนา.....	126
<b>บทที่ 5 แผนงาน โครงการ และการออกแบบ</b>	186
5.1 วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่.....	186
5.2 แนวคิดในการในการออกแบบ.....	187



	หน้า
5.2.1 แนวทางการออกแบบวางผังพื้นที่สาธารณะ.....	188
5.2.2 แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ.....	194
5.2.3 แนวทางการออกแบบพื้นที่เฉพาะ.....	200
<b>บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ</b>	<b>220</b>
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	220
6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ.....	222
6.3 ข้อเสนอแนะในการการวิจัยครั้งต่อไป.....	222
รายการอ้างอิง.....	224
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	225

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตาราง 2.1	22
ลักษณะของศูนย์การค้าแต่ละประเภทจากการจำแนกของ The Urban Land Institute (1985).....	
ตาราง 3.1	53
แสดงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา.....	
ตาราง 3.2	59
แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา.....	
ตาราง 3.3	70
แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา.....	
ตาราง 3.4	78
แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมทั้งหมดบนพื้นที่สาธารณะ.....	
ตาราง 4.1	128
แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	
ตาราง 4.2	145
แสดงการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพองค์ประกอบของพื้นที่สาธารณะ.....	
ตาราง 4.3	156
แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ.....	
ตาราง 4.4	167
แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ.....	
ตาราง 4.5	178
แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่ สาธารณะ.....	
ตาราง 5.1	217
แสดงแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ.....	

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 1.1 แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะเก่าที่เป็นลานกิจกรรมด้านล่างกับลักษณะใหม่ที่ เกิดขึ้นในระดับชั้นบนที่เกิดขึ้น.....	3
ภาพที่ 1.2 แสดงบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม และ เพลินจิต.....	4
ภาพที่ 1.3 แสดงลักษณะโครงสร้างทั่วไปของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร.....	4
ภาพที่ 1.4 แสดงพื้นที่สาธารณะในการศึกษา.....	5
ภาพที่ 3.1 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1932.....	29
ภาพที่ 3.2 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1967.....	30
ภาพที่ 3.3 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1977.....	31
ภาพที่ 3.4 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1993.....	32
ภาพที่ 3.5 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 2000.....	33
ภาพที่ 3.6 แสดงภาพลักษณะพื้นที่สาธารณะในช่วง พ.ศ.2516.....	34
ภาพที่ 3.7 แสดงลักษณะการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่รถไฟฟ้ามหานครกับสยามเซ็นเตอร์ในช่วง พ.ศ. 2544.....	35
ภาพที่ 3.8 แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อในช่วงก่อน พ.ศ.2544.....	36
ภาพที่ 3.9 แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อหลังจาก พ.ศ.2544.....	36
ภาพที่ 3.10 แสดงการก่อสร้างทางเชื่อมจากทางเดินลอยฟ้าเข้าสู่สยามดิสคัฟเวอร์ที่ชั้น 3 พ.ศ.2546.....	37
ภาพที่ 3.11 แสดงการก่อสร้างทางเชื่อมจากทางเดินลอยฟ้าเข้าสู่เซ็นทรัลเวิร์ดที่ชั้น 2 พ.ศ. 2547.....	38
ภาพที่ 3.12 แสดงพื้นที่สาธารณะของสยามพารากอนที่ถูกสร้างขึ้นใหม่หลังจากมีระบบ รถไฟฟ้า พ.ศ.2548.....	38
ภาพที่ 3.13 แสดงการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 11 ส่วน.....	40
ภาพที่ 3.14 แสดงระบบขนส่งมวลชนที่เป็นรูปแบบ(รถโดยสารประจำทาง).....	43
ภาพที่ 3.15 แสดงระบบขนส่งที่ไม่เป็นรูปแบบ(รถตุ๊กตุ๊ก).....	44

## ภาพที่

ภาพที่ 3.16 แสดงห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลีกที่เป็นลักษณะอาคาร.....	44
ภาพที่ 3.17 แสดงร้านค้าที่ผู้ประกอบการให้เข้าพื้นที่เพื่อการค้า.....	45
ภาพที่ 3.18 แสดงหาบเร่แผงลอย.....	45
ภาพที่ 4.1 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับทางเท้าประกอบ.....	80
ภาพที่ 4.2 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับส่วนของ สะพานลอยข้ามถนน เพื่อนำไปสู่ทางเท้า.....	80
ภาพที่ 4.3 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ พื้นที่ เชื่อมต่อในลักษณะของทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งแล้วถ่ายระดับลงสู่ทาง เท้า.....	81
ภาพที่ 4.4 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบกับทางเดินลอย ฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่สะพานลอยข้ามถนนแล้วถ่ายระดับลงสู่ทางเท้า.....	81
ภาพที่ 4.5 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับสะพานลอยข้ามถนน นำไปสู่ตัวอาคาร.....	82
ภาพที่ 4.6 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบกับพื้นที่เชื่อมต่อ ในลักษณะทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งนำไปสู่ตัวอาคาร.....	82
ภาพที่ 4.7 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ พื้นที่ เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร.....	83
ภาพที่ 4.8 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับสะพานลอย ข้ามถนนเดิม ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะ ทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร.....	83
ภาพที่ 4.9 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบกับ ทางเชื่อมต่อ ถ่ายระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร.....	84
ภาพที่ 4.10 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ ทางเดินลอย ฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่ทางเชื่อมต่อถ่ายระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร.....	85

## ภาพที่

ภาพที่ 4.11 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดเข้าสู่ตัวอาคาร.....	85
ภาพที่ 4.12 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย สะพานลอยข้าม ถนน, ทางเดินลอยฟ้า ทางเชื่อมต่อถ่ายระดับขึ้นหรือลง ประกอบด้วยพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคาร นำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อีกสถานี.....	86
ภาพที่ 4.13 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบด้วยสะพานลอยข้าม ถนน ทางเดินลอยฟ้า ทางเชื่อมต่อถ่ายระดับขึ้นหรือลง ประกอบด้วยพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคารประกอบด้วย พื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคารนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่ง, พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอีกสถานี.....	86
ภาพที่ 4.14 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย สะพานลอยข้าม ถนนทางเดินลอยฟ้า นำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อีกสถานี.....	87
ภาพที่ 4.15 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้า ประเภท1.1A.....	113
ภาพที่ 4.16 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้า ประเภท1.1B และประเภท 1.1D.....	114
ภาพที่ 4.17 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้า ประเภท.1C.....	115
ภาพที่ 4.18 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับอาคารประเภท1.2A ประเภท1.2D ประเภท1.2Fและประเภท1.2G.....	116
ภาพที่ 4.19 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับอาคารประเภท1.2C.....	117
ภาพที่ 4.20 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับอาคารประเภท1.2B.....	118
ภาพที่ 4.21 แสดงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร.....	120
ภาพที่ 4.22 แสดงทัศนียภาพอาคารหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร.....	122
ภาพที่ 4.23 แสดงทัศนียภาพอาคารดิจิทัลฮอลล์เซ็นเตอร์พอยต์ เกตเวย์ “สยามสแควร์”.....	123

ภาพที่

ภาพที่ 5.1 แสดงโมเดลแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่.....	187
ภาพที่ 5.2 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท A1.....	189
ภาพที่ 5.3 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท A2.....	190
ภาพที่ 5.4 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท B1.....	191
ภาพที่ 5.5 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท B2.....	192
ภาพที่ 5.6 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท B3.....	192
ภาพที่ 5.7 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท C1,C2และD.....	194
ภาพที่ 5.8 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้า ไปสู่ทางเท้าประเภท A1.....	195
ภาพที่ 5.9 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้า ไปสู่ทางเท้าประเภท A2.....	196
ภาพที่ 5.10 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้า ไปสู่ทางเท้าประเภท A3.....	197
ภาพที่ 5.11 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้า ไปสู่อาคารประเภท B1.....	198
ภาพที่ 5.12 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้า ไปสู่อาคารประเภท B2.....	199
ภาพที่ 5.13 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้า ไปสู่อาคารประเภท B3.....	200
ภาพที่ 5.14 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่ บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ.....	201
ภาพที่ 5.15 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ.....	201
ภาพที่ 5.16 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่ บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ.....	202
ภาพที่ 5.17 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ.....	203

## ภาพที่

ภาพที่ 5.18 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม.....	204
ภาพที่ 5.19 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม.....	204
ภาพที่ 5.20 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม.....	205
ภาพที่ 5.21 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณบริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม.....	206
ภาพที่ 5.22 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม.....	207
ภาพที่ 5.23 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม.....	207
ภาพที่ 5.24 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะบริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์.....	208
ภาพที่ 5.25 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะบริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์.....	209
ภาพที่ 5.26 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม.....	210
ภาพที่ 5.27 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม.....	210
ภาพที่ 5.28 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะบริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม.....	211
ภาพที่ 5.29 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะบริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม.....	212
ภาพที่ 5.30 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่ระหว่างรถไฟฟ้าสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต.....	213

## ภาพที่

ภาพที่ 5.31 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่ระหว่างรถไฟฟ้าสถานี ชิดลมกับสถานีเพลินจิต.....	213
ภาพที่ 5.32 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่ฝั่ง ตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต.....	214
ภาพที่ 5.33 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้า สถานีเพลินจิต.....	215
ภาพที่ 5.34 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่ฝั่ง ตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต.....	216
ภาพที่ 5.35 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่ฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้า สถานีเพลินจิต.....	216



## สารบัญแนภูมิ

หน้า

แนภูมิที่

แนภูมิ 1.1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา..... 7



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของวิทยานิพนธ์

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่ในกรุงเทพมหานครที่ถูกสร้างเพื่อการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วขึ้นท่ามกลางปัญหาการจราจรที่ติดขัดมากในเมืองที่เป็นศูนย์กลางของประเทศ ทำให้คนหันมาสนใจใช้การขนส่งรูปแบบใหม่นี้จำนวนมาก ดังนั้นในบริเวณที่เป็นจุดตั้งสถานีรถไฟฟ้าจึงเป็นแหล่งที่รวมของคนและกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าจำนวนมาก เนื่องจากระบบรถไฟฟ้านี้เป็นระบบยกระดับที่ถูกสร้างขึ้นมาจากฐานของเมืองเดิมที่การสัญจรใช้ถนนและทางเท้าเป็นหลักซึ่งกิจกรรมต่างๆของคนก็จะเกิดขึ้นในระดับพื้นล่างที่เกิดจากระบบการสัญจรและการขนส่งมวลชนรูปแบบเดิมที่อยู่ในระดับพื้นล่างเช่นกัน

ดังนั้นเมื่อเกิดรูปแบบของการขนส่งมวลชนแบบใหม่นี้ขึ้น ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเป็นอย่างมาก เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้นเป็นระบบยกระดับที่มีโครงสร้างลอยตัวอยู่ในระดับที่สูงเหนือระดับพื้นการสัญจรเดิม โดยเฉพาะจุดที่ตั้งสถานีซึ่งมีลักษณะคล้ายสะพานขนาดใหญ่ซ้อนกันอยู่สองชั้น (ในบางสถานีมีสามชั้น) ดังนั้นตัวสถานีรถไฟฟ้านี้จึงมีผลกระทบและอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่โดยรอบสถานีมาก ที่เห็นได้ชัดคือการเกิดขึ้นของกิจกรรมและองค์ประกอบทางกายภาพมิติที่ 3 ขึ้นมาตามระดับของสถานีรถไฟฟ้าทำให้เกิดโครงข่ายพื้นที่หรือกิจกรรมของคนกับสภาพของเมืองเดิมที่ซับซ้อนมากขึ้นที่ไม่ใช่ระดับพื้นล่างระดับเดียว ส่งผลให้เกิดปัจจัยทั้งในด้านบวกและด้านลบตามมา เช่น มีการใช้พื้นที่สาธารณะในแนวตั้งเพิ่มขึ้นตามสภาพโครงสร้างของรถไฟฟ้าทำให้การใช้พื้นที่เกิดประโยชน์มากขึ้น การมีทางเลือกใหม่ในการสัญจรจากเดิมที่เกิดในระดับพื้นล่างอย่างเดียวเป็นระดับชั้นสองเพิ่มความสะดวกสบายในการสัญจร การรับรู้ในกิจกรรมมีมากขึ้นเพราะมุมมองที่ขยายตามระดับที่สูงขึ้น ผลในด้านลบก็ตามมาเช่นความเป็นส่วนตัวในระดับชั้นสองหรือชั้นสามที่น้อยลง พื้นที่บางแห่งไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อใช้รองรับกิจกรรมหรือโครงข่ายในระดับชั้นสอง เป็นต้น

จากอิทธิพลของระบบรถไฟฟ้าโดยเฉพาะในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้านั้น ได้ก่อให้เกิดสภาพเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขึ้นในด้านกายภาพของพื้นที่จากอดีตจนถึงปัจจุบันทั้งด้านบวกและด้านลบแล้ว ซึ่งในภาพรวมแล้วถ้าพูดในด้านการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในทั้งสองสายแล้วจะมีความแตกต่างกันตามสภาพของพื้นที่และกิจกรรมในพื้นที่นั้นๆ แต่พื้นที่ที่มีความน่าสนใจใน

การศึกษาการเปลี่ยนแปลงนี้คือบริเวณสถานีสนามกีฬาแห่งชาติไปถึงสถานีเพลินจิต ประกอบไปด้วย สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ(สายสีลม) สถานีสยาม(สถานีเปลี่ยนถ่าย) สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต(สายสุขุมวิท) ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดศูนย์กลางด้านการค้าขายของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่อดีตมีคนและกิจกรรมต่างๆในพื้นที่จำนวนมากบนถนนสายพระราม1เป็นหลักมีการรวมกลุ่มธุรกิจการค้าการเชื่อมโยงย่านการค้า และพอมีระบบรถไฟฟ้าเข้ามาในพื้นที่ทั้ง4สถานีบริเวณดังกล่าวได้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของพื้นที่อย่างชัดเจนเพื่อตอบรับกับระบบรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้นโดยกระบวนการเปลี่ยนแปลงบนพื้นสาธารณณะที่เกิดขึ้น เช่น ปრაกฏการณ์ของการเกิดการเชื่อมต่อกันของศูนย์การค้าต่างๆในพื้นที่ในระดับชั้นสองและสามที่เชื่อมโยงกิจกรรมของคนในแต่ละสถานที่เข้าด้วยกันหรือแม้กระทั่งการเชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟฟ้าเข้าด้วยกันเอง โดยกระบวนการต่างๆที่เกิดขึ้นเกิดมาจากการวางแผนที่จะโยงโครงข่ายกิจกรรมและพื้นที่เข้าด้วยกันหรือไม่ได้วางแผนไว้ก็มีแม้กระทั่งบางที่ที่ไม่ได้ก็ให้เกิดผลต่อโครงข่ายกิจกรรมและพื้นที่เดิมเลยก็ตาม

ดังนั้นในการศึกษาสภาพการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดจากระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสของพื้นที่สาธารณะบนพื้นที่ดังกล่าวนำไปสู่แนวทางการออกแบบเพื่อปรับปรุงสิ่งที่มีอยู่และแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่กำลังจะเกิดขึ้นในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคตต่อไปทั้งในพื้นที่หรือในโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆในอนาคต จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจในการศึกษาทั้งในเรื่องสภาพการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพภายหลังเกิดระบบรถไฟฟ้าหรือผลที่เกิดขึ้นกับพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจากระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 1-1 แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะเก่าที่เป็นลานกิจกรรมด้านล่างกับลักษณะใหม่ที่เกิดขึ้นในระดับชั้นบนที่เกิดขึ้น

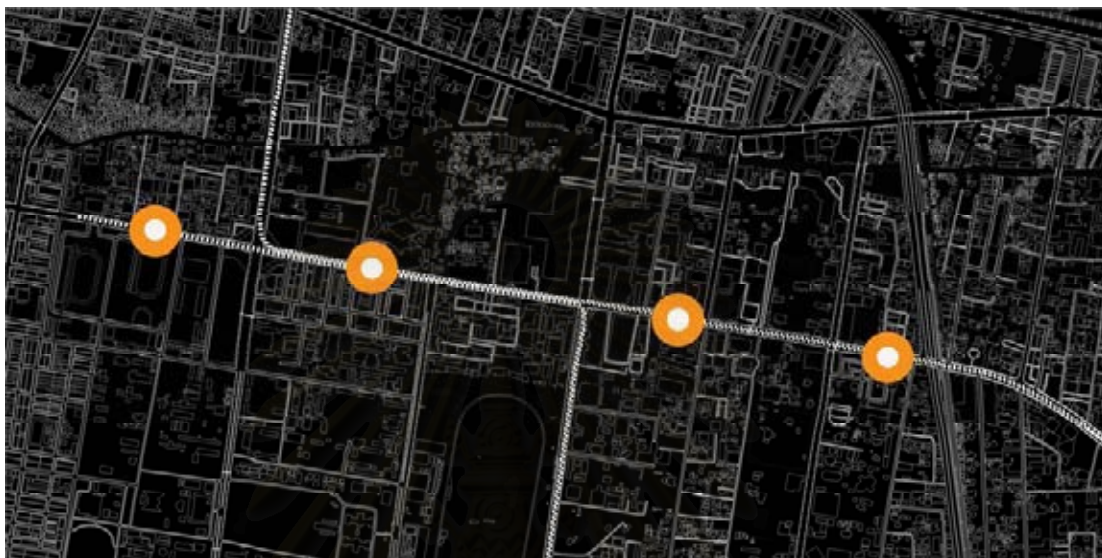
## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะ(public areas) ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้ง 4 สถานี ประกอบด้วยพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบ
2. เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทางกายภาพที่เกิดขึ้นกับพื้นที่สาธารณะ(public areas) ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้ง 4 สถานี ประกอบด้วยพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบ
3. เพื่อเสนอแนวทางในการออกแบบและปรับปรุงทางกายภาพบริเวณพื้นที่สาธารณะ(public areas) ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้ง 4 สถานี ประกอบด้วยพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบ

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

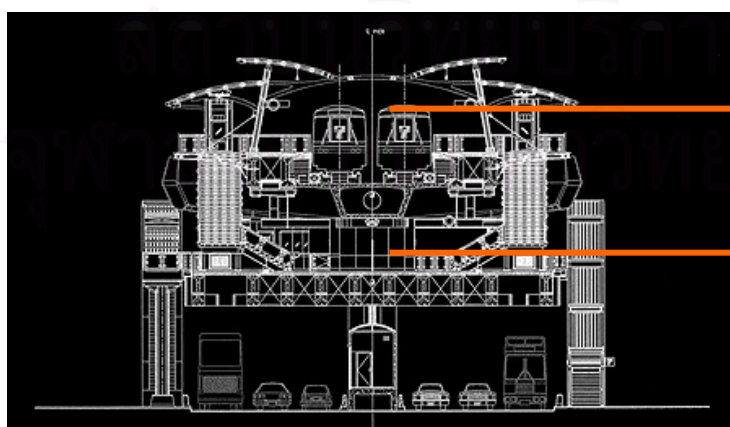
- 1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

1.1 พื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบของสถานีรถไฟฟ้าทั้ง4สถานีที่มีกรรมสิทธิ์ที่ดินติดกับแนวถนนพระราม1ถึงถนนเพลินจิตตลอดแนว คือ สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต บนถนนพระราม1ถึงถนนเพลินจิต ตั้งแต่แยกเจริญผลถึงทางด่วนเฉลิมนคร โดย

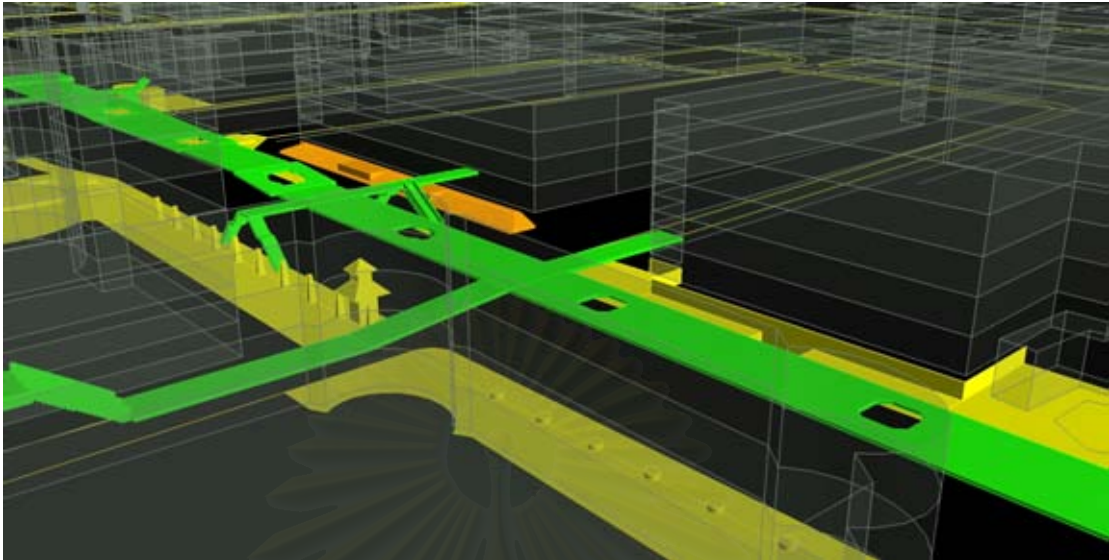


ภาพที่1-2 แสดงบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ สยาม ชิดลม และเพลินจิต ตามลำดับ

1.2 พื้นที่เชื่อมต่อที่เกิดขึ้นระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส คือตั้งแต่ออกจากบริเวณช่องจำหน่ายตั๋วโดยสาร(concourse) ออกมากับพื้นที่สาธารณะโดยรอบทั้งในระดับบนและระดับล่าง เช่นทางเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารโดยตรงในทุกระดับ ทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น



ภาพที่1-3 แสดงลักษณะโครงสร้างทั่วไปของสถานีรถไฟฟ้า



ภาพที่1-4 แสดงพื้นที่สาธารณะทั้งด้านบนบนเช่น ทางเดินลอยฟ้า สะพานลอยข้ามถนน(สี่เหลี่ยว) และด้านล่างทางเดินเท้า ลานกิจกรรมเอนกประสงค์(สี่เหลี่ยม)

## 2 ขอบเขตของการศึกษา

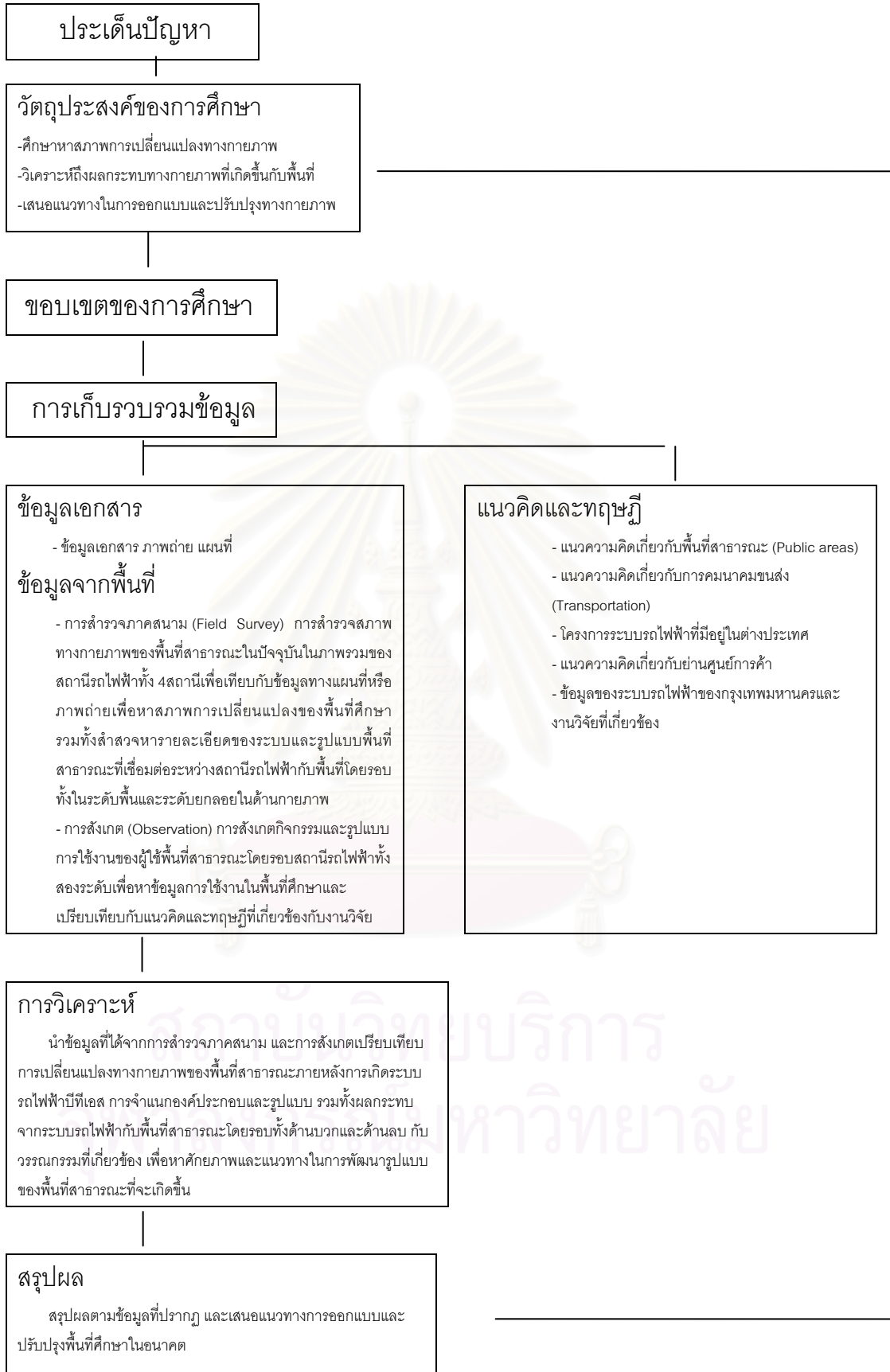
การศึกษาจะเน้นไปที่การหาสภาพการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะ(public areas)ที่เกิดขึ้นหลังจากการมีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การจำแนกรูปแบบของพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นโดยลักษณะทางกายภาพ และผลของการเปลี่ยนแปลงพื้นที่สาธารณะกับรูปแบบกิจกรรมทั้งในด้านการเดินทาง การค้าขายและลักษณะของกิจกรรมโดยทั่วไปหรือกิจกรรมพิเศษของคนที่ใช้ในพื้นที่ศึกษาภายหลังการมีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้ง 4 สถานีและผลกระทบทางกายภาพที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ(public areas) โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้ง4 สถานีศึกษา

### 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาสภาพการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ภายหลังการเกิดระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส แล้วหาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากสถานีรถไฟฟ้าในปัจจุบันจะนำไปสู่แนวทางในการออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าหรือตัวสถานีรถไฟฟ้าเองในอนาคตให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมเพื่อตอบรับกับกิจกรรมของคนที่ใช้ในพื้นที่ด้วยเป็นอย่างดี

### 1.5 ขั้นตอนในการดำเนินงานวิจัย

1. การเก็บข้อมูลพื้นฐาน (Background of Information) เป็นการเก็บรวบรวมเอกสาร ข้อมูลต่างๆของพื้นที่เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพของย่านการค้าที่ศึกษาทั้งย่านปทุมวัน ราชประสงค์และพลัดจิตทั้งที่เป็นเอกสาร ข้อมูลแผนที่หรือภาพถ่ายเพื่อนำมาประกอบ การศึกษา
2. ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ในเรื่อง
  - แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public areas)
  - แนวความคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง (Transportation)
  - โครงการระบบรถไฟฟ้าที่มีอยู่ในต่างประเทศ
  - แนวความคิดเกี่ยวกับย่านศูนย์การค้า
  - ข้อมูลของระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
3. การสำรวจภาคสนาม (Field Survey) การสำรวจสภาพทางกายภาพของพื้นที่ สาธารณะในปัจจุบันในภาพรวมของสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 4สถานีเพื่อเทียบกับข้อมูลทางแผนที่หรือ ภาพถ่ายเพื่อหาสภาพการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา รวมทั้งสำรวจหารายละเอียดของระบบ และรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่องระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่โดยรอบทั้งในระดับพื้นที่และ ระดับยกลอยในด้านกายภาพ
4. การสังเกต (Observation) การสังเกตกิจกรรมและรูปแบบการใช้งานของผู้ใช้พื้นที่ สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสองระดับเพื่อหาข้อมูลการใช้งานในพื้นที่ศึกษาและ เปรียบเทียบกับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย
5. การวิเคราะห์ (Analysis) นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม และการสังเกต เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะภายหลังการเกิดระบบรถไฟฟ้าบีที เอส การจำแนกองค์ประกอบและรูปแบบ รวมทั้งผลกระทบจากระบบรถไฟฟ้ากับพื้นที่สาธารณะ โดยรอบทั้งด้านบวกและด้านลบ กับวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาศักยภาพและแนวทางในการ พัฒนารูปแบบของพื้นที่สาธารณะที่จะเกิดขึ้น
6. สรุปผล (Conclusion) สรุปผลตามข้อมูลที่ปรากฏ เสนอแนวทางการออกแบบและ ปรับปรุงพื้นที่ศึกษาในอนาคต



แผนภูมิ 1.1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา



## บทที่ 2

### แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาในเรื่องแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 4 สถานีนั้นถึงแม้จะเป็นพื้นที่ในคนละส่วนกันแต่มีลักษณะของพื้นที่ที่ใกล้เคียงกันทางด้านกายภาพของลักษณะพื้นที่ เช่น การเป็นตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจร การเป็นแหล่งการค้าขนาดใหญ่บนถนนพระราม 1 จนถึงเพลินจิตที่มีความต่อเนื่องกันอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นจึงมีแนวทางในการศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องกันกับพื้นที่ศึกษาในเรื่อง พื้นที่สาธารณะ การขนส่งมวลชนและการค้า ดังมีแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

#### 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public Space)

##### 2.1.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะเป็นองค์ประกอบที่สำคัญกับเมืองมากเพราะเป็นพื้นที่ประกอบกิจกรรมและเกิดความสัมพันธ์กันระหว่างบุคคล และพื้นที่สาธารณะเกิดจากการประกอบกันขึ้นระหว่างองค์ประกอบต่างๆขึ้นมาเป็นพื้นที่(space) มี 2 ลักษณะคือ Urban space กับ Open space ซึ่ง Urban space เกิดจากการปิดล้อมจากสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นทั้งในระนาบพื้น ผนังและสิ่งปกคลุมส่วน Open space เป็นพื้นที่ว่างที่เป็นธรรมชาติอยู่แล้วหรืออาจเป็นการสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ใช้สอยของคนในเมืองซึ่งลักษณะพื้นที่ทั้ง 2 มีลักษณะที่เกี่ยวข้องกัน

พื้นที่ในงานสถาปัตยกรรม หมายถึงพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วย Solid Form นั่นคือ ผนังอาคาร (มุสดี ทิทัทศ, 2540:28-29) และการจัดสรรพื้นที่ในงานสถาปัตยกรรมมี 3 ลักษณะ คือ

1. พื้นที่ภายนอกอาคาร(Outer Space) คือพื้นที่ที่เกิดขึ้นระหว่างมวลหรือกลุ่มก้อนของอาคาร

2. พื้นที่ภายในอาคาร(Inner Space) คือพื้นที่ในปริมาตรของอาคารรวมไปถึงพื้นที่ต่อเนื่องจากพื้นที่ภายใน ซึ่งมีผนังอาคารเป็นตัวกำหนดขอบเขตของพื้นที่ภายในนั้น

3. พื้นที่สอดประสานระหว่างกัน(Interpenetration of Space) เป็นการสอดแทรกประสานระหว่างพื้นที่ภายนอกกับภายใน

Sucher (1995:25) กล่าวถึงพื้นที่สาธารณะว่า เป็นพื้นที่ซึ่งผู้คนเข้ามาพบปะและทำกิจกรรมทางสังคม กับคนที่คุ้นเคย รวมทั้งมีโอกาสได้ทำความรู้จักกับบุคคลอื่นได้ ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในพื้นที่จริงและสามารถจับต้องได้จริง

ดร.อภิรดี เกษมสุข / ดร.ต้นข้าว ปาณินท์ (2545) กล่าวว่า space ไม่ใช่ ที่ว่าง หรือวัตถุที่มีคุณสมบัติครบถ้วนในตัวเอง แต่องค์ประกอบสำคัญในการกำเนิดของ space ทางสถาปัตยกรรม คือ มนุษย์ วัตถุ การเคลื่อนไหว และวัตถุประสงค์ที่ประกอบกันเป็นเครือข่าย

Doreen Massey (2005) กล่าวว่า space มีความเคลื่อนไหวและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้เอง ที่ทำให้ space ถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือ ในการต่อรองทางอำนาจ และช่วงชิงพื้นที่ (ว่าง) ทางสังคม

ดังนั้นกล่าวได้ว่าพื้นที่สาธารณะ (Public Space) หมายถึงพื้นที่ที่เป็นของสาธารณะหรืออาจเป็นการครอบครองของบุคคลที่มีการให้บุคคลทั่วไปเข้ามาใช้กิจกรรมพบปะกันทางสังคมหรือรวมตัวกันทางสังคม โดยเป็นพื้นที่ภายนอกรวมทั้งยังประสานเข้ากับพื้นที่ภายในที่เป็นสาธารณะ ซึ่งส่วนใหญ่พื้นที่สาธารณะมักจะอยู่คู่กับอาคารหรือสิ่งก่อสร้างที่เป็นสาธารณะเพื่อเป็นการสอดประสานพื้นที่และกิจกรรมให้เกิดขึ้นชัดเจน

## 2.1.2 รายละเอียดในแนวความคิดของพื้นที่สาธารณะ

### ลักษณะของพื้นที่สาธารณะ

1. รูปร่างและบริเวณของพื้นที่สาธารณะ รูปร่างของพื้นที่สาธารณะจะเกิดจากหน้าที่ใช้สอยพื้นที่ รูปร่างของพื้นที่สาธารณะมีหลายชนิด ได้แก่ สีเหลี่ยมจัตุรัส สีเหลี่ยมผืนผ้า วงกลม วงรี รูปแปดเหลี่ยม หรือรูปร่างไม่แน่นอน รูปร่างตามธรรมชาติ รูปร่างนี้อาจเกิดจากการรวมกันของพื้นที่สาธารณะหลายรูปแบบมาเชื่อมต่อกันดังนั้นรูปร่างพื้นที่สาธารณะจึงมีผลมาจากระบบเส้นทาง ถนนและทางเท้าด้วย

2. ขอบเขตของพื้นที่สาธารณะ ขอบเขตของพื้นที่สาธารณะของเมืองมักจะถูกกำหนดด้วย 3 องค์ประกอบในสามมิติได้แก่

- ระนาบผนังหรือระนาบทางตั้ง(The Panel, Wall or Frame) ได้แก่โครงสร้างต่างๆ ที่เรียงรายโดยรอบอาคาร กำแพง รั้ว แนวเสา และหลังคาที่ยื่นออกจากตัวอาคาร แต่ไม่มากนัก หรือแนวต้นไม้
- ระนาบพื้น หรือระนาบทางแนวนอน(The Floor) จะถูกกำหนดโดยแนวของอาคาร แนวของถนน ทางเท้า หรือโดยลวดลายวัสดุที่ใช้
- ระนาบเพดาน หรือระนาบเหนือศีรษะ(The Ceiling) ซึ่งมักจะมีขอบเขตไม่แน่นอน อาจเปิดโล่ง หรือมีหลังคาคลุมได้แก่ ทางเดินที่มีหลังคาคลุม ทรงพุ่มของต้นไม้

ค. ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่สาธารณะ หรือการใช้งานของสถานที่นั้นๆอย่างชัดเจน อันเป็นผลมาจากความต้องการของประชาชนและแนวความคิดในการวางผังซึ่งพอจะสรุปตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่สาธารณะได้ดังนี้

- บริเวณใจกลางเมือง จะดูเหมือนว่าเป็นจุดศูนย์กลางของถนน ของอาคารหรือเป็นศูนย์กลางของการขยายตัวของเมืองทั้งหมด
- บริเวณที่เป็นจุดตัดของถนน จะอยู่บริเวณถนนสายหลัก ทางร่วมทางแยก เกิดเป็นสี่แยก สามแยกหรือวงเวียน บางครั้งอาจเกิดจุดเดียวกับศูนย์กลางเมือง
- บริเวณโดนรอบอาคารสาธารณะที่มีความสำคัญ เป็นเสมือนทางเข้าหลักไปสู่อาคารสาธารณะนั้น เช่น ศาลากลาง โบสถ์ ศาลเจ้า ตลาด หรือบริเวณที่เป็นย่านธุรกิจ ความสำคัญของพื้นที่สาธารณะจะเห็นได้จากอาคารสำคัญจะหันหน้าเข้าหาพื้นที่สาธารณะทั้งหมด
- บริเวณที่เป็นประตูทางเข้าเมืองส่วนมากมักเกิดในสมัยยุคกลาง ที่มักมีพื้นที่ภายในตรงจุดทางเข้า มักมีการใช้งานเป็นตลาดที่มีการซื้อขายสินค้ากันหรือเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ากันหรือเป็นจุดหยุดพัก พื้นที่สาธารณะเหล่านี้มักจะมีถนนแยกออกหลายสายกระจายไปสู่จุดต่างๆ

ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะนอกจากจะเป็นองค์ประกอบของเมืองแล้ว ยังเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเหล่านี้จะทำให้กิจกรรมเปลี่ยนแปลงไปด้วย ปัจจัยที่ทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะพิจารณาได้2ประเด็น ได้แก่

ก. ปัจจัยทางธรรมชาติ หรือปัจจัยทางกายภาพ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น4ส่วน ได้แก่

- สภาพอากาศและอุณหภูมิ ซึ่งมีอิทธิพลกับการเกิดพื้นที่สาธารณะเป็นอย่างมาก เช่นในเมืองที่มีอากาศอบอุ่น อากาศแจ่มใส ทำให้คนมีความกระตือรือร้นในการออกมาทำกิจกรรมทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะภายนอกอาคาร ส่วนในพื้นที่ที่มีอากาศหนาวเย็น พื้นที่สาธารณะมักเกิดขึ้นในอาคาร พื้นที่ๆมีแดดฝนมากๆพื้นที่สาธารณะจะมีหลังคาคลุมให้ผู้ใช้งานเกิดความสะดวกสบาย
- ระดับความสูงต่ำและความลาดชันของพื้นที่ ในเมืองที่มีความลาดชันไม่เท่ากัน พื้นที่สาธารณะเหล่านี้จะเปลี่ยนรูปไปได้แก่ การปรับเปลี่ยนพื้นที่สาธารณะให้มากที่สุดไปตามธรรมชาติเพื่อคงรูปร่างเดิมของธรรมชาติไว้ให้มากที่สุด(แนวคิดของกรีก) ส่วนในบางพื้นที่มักปรับให้ตอบสนองการใช้งานมากที่สุด อาจมาจากรูปแบบของทรงเรขาคณิต(แนวคิดของโรมัน)

ข. ปัจจัยทางวัฒนธรรมและพฤติกรรม ซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

- สภาพทางเศรษฐกิจ เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการรวมกลุ่มการค้าขาย ทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะ ซึ่งมีผลต่อขนาด รูปร่างและตำแหน่งของพื้นที่สาธารณะด้วย

- สภาพทางการเมือง พื้นที่สาธารณะอาจถูกใช้เป็นที่รวมกลุ่มกันทางการเมือง ทางทหาร โดยเฉพาะในยุคที่ระบอบประชาธิปไตยมีความรุ่งเรือง
- ความสำคัญของพื้นที่สาธารณะ

ก. เพื่อการค้า ด้วยกิจกรรมการค้าที่ต้องการการพบปะพูดคุย เลือกซื้อสินค้า พื้นที่ตลาดที่มีอยู่อาจไม่เพียงพอกับการใช้งาน หรือไม่ตรงกับเวลาทำให้พื้นที่สาธารณะอาจทำหน้าที่เป็นตลาดได้เช่น บริเวณถนนทางเท้า ลานวัด เป็นต้น

ข. เพื่อการสื่อสาร เป็นสถานที่เพื่อกิจกรรมทางสังคม เป็นจุดเปลี่ยนและถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน

ค. เพื่อการนันทนาการ ทั้งเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและเล่นกีฬา ซึ่งจะผสมผสานกับกิจกรรมอื่นๆไปในช่วงระหว่างวัน

ง. เพื่อการคาราวะศรัทธา มักจะเป็นบริเวณทางเข้าอาคารทางศาสนา เพื่อประกอบพิธีกรรมทางศาสนา การบูชา การสวดมนต์

จ. เพื่อเน้นให้ความสำคัญของสถานที่ หรือเป็นเอกลักษณ์ของอาคารที่มีความสำคัญ เช่น ศาลากลาง โบสถ์ ศาลเจ้า อนุสาวรีย์ หรือเน้นที่มีจุดที่ตัดกันของทางสัญจรสายสำคัญ

ฉ. เพื่อเป็นผลในการมองเห็น ในอาคารบางหลังที่มีความสำคัญจำเป็นต้องมีความจำเป็นต้องการให้พื้นที่โดยรอบอาคารสำคัญหรือสิ่งที่เป็นสัญลักษณ์ของเมือง และในบางครั้งอาจเพื่อกระจายคนจำนวนมากออกจากอาคารขนาดใหญ่

ลักษณะพื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพ

ก. พื้นที่สาธารณะที่มีคุณภาพจะต้องสามารถโอบอุ้มเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของพื้นที่ให้บริการอันมีหลายระดับ คือบ้านพักอาศัยแต่ละครอบครัว พื้นที่ในระดับละแวก พื้นที่ในระดับชุมชน ไปจนกระทั่งระดับเมือง

ข. พื้นที่สาธารณะจะต้องเชื่อมต่อถึงกันได้ง่าย มีระบบการเปิดปิดที่ดี ต้องเข้าถึงและใช้งานได้ง่ายแต่ต้องมีระบบที่สามารถป้องกันตัวเองได้ตามความต้องการ

ค. ต้องมีชีวิตชีวาไม่แออัด

ง. ต้องมีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้หลากหลายของกิจกรรม

จ. มีสาธารณูปโภคที่ดีและถูกสุขลักษณะ

ฉ. มีความงดงาม

ช. ช่องทางหรือเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะเหล่านี้ จะต้องมีความเชื่อมโยงกับกิจกรรมของพื้นที่ และต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อกิจกรรมในพื้นที่ทางวัฒนธรรม

Gehi (1987:11-14) ได้จำแนกกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่โล่งเป็น 3 ประเภทคือ

ก. กิจกรรมจำเป็น(Necessary activities) เป็นกิจกรรมที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินกิจวัตรประจำวันของคน จัดเป็นกิจกรรมของคนที่ไม่มีความเลือกในการเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ได้แก่ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการเดินทางไปทำงาน การรอรถประจำทาง ซั้วของ ทำธุระต่างๆ มักเกิดขึ้นได้ทุกสภาวะเกือบตลอดทั้งปี

ข. กิจกรรมทางเลือก หรือกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ(Optional or recreational activities) เป็นกิจกรรมที่ผู้ทำสามารถที่จะทำแล้วแต่ ช่วงเวลาและสถานที่ที่จะอำนวย มักจะเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจเป็นหลัก

ค. กิจกรรมผลลัพธ์ หรือกิจกรรมทางสังคม(Resultant or social activities) เป็นกิจกรรมที่เกิดต่อเนื่องจากกิจกรรมทั้ง 2 ข้างต้น ต้องมีผู้อื่นอยู่ร่วมทำกิจกรรมในพื้นที่ด้วยเช่น การละเล่น การสนทนา การพักผ่อน

โดย Gehi ได้สรุปว่าการใช้ประโยชน์ในโครงข่ายพื้นที่โล่งนั้น จะเป็นการผสมผสานกิจกรรมทั้ง 3 อย่างข้างต้นเข้าด้วยกัน แต่จะขึ้นอยู่กัปัจจัยทางสภาพแวดล้อม ถ้าปัจจัยทางสภาพแวดล้อมมีต่ำก็เกิดขึ้นเฉพาะกิจกรรมจำเป็นเท่านั้นแต่ถ้าสภาพแวดล้อมดีขึ้นจะมีแนวโน้มให้กิจกรรมการพักผ่อนตามมารวมทั้งกิจกรรมทางสังคมก็เกิดขึ้นตาม

English partnership, The housing cooperation และ Urban design alliance (2001:99-100) กล่าวถึงแนวทางการออกแบบพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะที่ควรพิจารณาไว้ เพื่อสร้างพื้นที่พบปะทางสังคม(Social interaction) ดังนี้

ก. การจัดวางตำแหน่งของกลุ่มกิจกรรมหลักในพื้นที่เปิดโล่ง ตำแหน่งศูนย์กลางของพื้นที่(Hot spots) ซึ่งสามารถเข้าถึงและมองเห็นได้ชัดเจน ควรใช้รองรับกิจกรรมหลักหรือเป็นที่ตั้งของภูมิลักษณะ(Landmark)ของพื้นที่เช่น น้ำพุ หอนาฬิกา ลานเวทีแสดง ควรใช้เป็นจุดดึงดูดความสนใจในโอกาสพิเศษ นอกจากนั้นบริเวณพื้นที่โดยรอบของพื้นที่ศูนย์กลางควรจัดที่นั่งหรือสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่

ข. การออกแบบพื้นที่รองรับกลุ่มผู้ใช้กิจกรรมแบบต่างๆ ควรจัดให้กลุ่มผู้ใช้ที่แตกต่างกันสามารถเข้ามาใช้พื้นที่ร่วมกันได้อย่างเหมาะสม

ค. การกำหนดเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าในพื้นที่เปิดโล่ง ควรกำหนดเส้นทางสัญจรให้ชัดเจนแยกกับพื้นที่กิจกรรมและเป็นทางที่สั้นที่สุด รวมทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับทางสัญจรเดิมและกิจกรรมที่อยู่ใกล้เคียง

ง. การส่งเสริมการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ใช้พื้นที่ นอกจากจะปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางสายตาให้ดีขึ้นแล้วยังควรพิจารณาประสาทสัมผัสด้านอื่นๆด้วย

แนวทฤษฎีเพื่อสร้างความเข้าใจพื้นที่สาธารณะ

มีการศึกษาถึง การเชื่อมต่อ(Linkage Theory) ของพื้นที่สาธารณะพูดถึงการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการสัญจร การเชื่อมต่อ การเคลื่อนไหวและความสำคัญของการกระจายตัวเพื่อนำไปสู่ความเข้าใจในเรื่องของการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะ ซึ่งการเชื่อมต่อของUrban Form เหล่านี้แบ่งได้เป็น 3 ลักษณะคือ

ก. Composition Form เป็นการเชื่อมต่อในลักษณะเป็นกลุ่มก้อน โดยให้ความสำคัญกับโครงสร้างหน้าที่ของเมืองเป็นหลัก



ข. Mega Form เป็นความสัมพันธ์ของเนื้อเมืองที่เชื่อมโยงกันในลักษณะแนวยาว ซึ่งสามารถบอกลำดับความสำคัญของพื้นที่สาธารณะได้



ค. Group Form เป็นผลมาจากการรวมกลุ่มกันของพื้นที่สาธารณะเองตามธรรมชาติหรือจากการสร้างขึ้น ซึ่งนิยมใช้ในการปรับปรุงพื้นที่เมืองประวัติศาสตร์



## 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง (Transportation)

### 2.2.1 ประวัติระบบขนส่งมวลชน

การเกิดของระบบขนส่งสาธารณะเริ่มจากชาวโรมันเป็นผู้ที่คิดและสร้างพาหนะสำหรับเช่าเพื่อใช้ในการเดินทาง มีลักษณะ 4 ล้อ และผ้าคลุมหลังคา ซึ่งให้บริการระหว่างเมืองใหญ่ๆ ในยุโรป ช่วงศตวรรษที่ 16 ต่อมาศตวรรษที่ 17 ได้ปรับเปลี่ยนรูปร่างพาหนะเป็นแบบ Stagecoaches (ลักษณะคล้ายพาหนะในภาพยนตร์ควบอย) ลักษณะโดยทั่วไปของระบบขนส่งสาธารณะประเภทนี้ใช้ม้าในการลากจูง แต่ด้วยสภาพของถนนในขณะนั้น ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่สะดวกสบายในการเดินทาง

ต่อมาในช่วงเริ่มต้นศตวรรษที่ 19 ประชาชนส่วนใหญ่เดินทางไปทำงาน เนื่องจากปัจจัยด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเมืองต่างๆ ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางด้วยพาหนะ ทำให้บริเวณแหล่งงานซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง มีผู้คนเดินเท้ากระจุกตัวอย่างหนาแน่น แต่สำหรับผู้มีรายได้สูงส่วนใหญ่พักอาศัยตามขอบเมือง (Outskirts) จะเดินทางเข้ามาทำงานด้วยรถม้า ซึ่งพวกเขามีกำลังทรัพย์ในการซื้อพาหนะประเภทนี้ ในขณะที่ประชาชนทั่วไปไม่สามารถเป็นเจ้าของได้ เนื่องจากมีราคาแพงมาก เหตุนี้ทำให้มีพาหนะรูปแบบสาธารณะเกิดขึ้นเพื่อให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป เช่น ในกรุงปารีส เรียกว่า “รถยนต์ประจำทาง (Omnibus)”

ต่อมาระบบขนส่งสาธารณะได้พัฒนาขึ้นเป็น “รถม้า (Horsecar)” ซึ่งนำมาให้บริการแทนรถยนต์ประจำทาง ระบบขนส่งประเภทนี้ไม่มีรูปแบบมาตรฐาน และต่อมาได้ปรับปรุงให้วิ่งอยู่บนรางเหล็ก แต่ระบบดังกล่าวไม่ให้เกิดประโยชน์ด้านการเงินแก่ผู้ลงทุนมากนัก เนื่องจากว่าร้อยละ 40 ของเงินทุนเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับม้า ทำให้ค่าบำรุงดูแลอยู่ในอัตราที่สูง จึงทำให้มีการพัฒนารูปแบบของระบบขนส่งมวลชนมาเป็น “รถราง (Cable car)” โดยใช้ลวดลากจูงขบวนรถที่วิ่งบนรางควบคุมด้วยเครื่องยนต์ที่ตั้งอยู่ปลายเส้นทาง ต่อมาระบบรางได้ยกเลิกและพัฒนาารูปแบบของพาหนะใหม่ขึ้นเป็น Electric Streetcar หรือเรียกว่า “รถไฟ (Train)” ซึ่งให้บริการประชาชนเรื่อยมา ขณะเดียวกันได้มีการพัฒนาพาหนะระบบขนส่งประเภทนี้ให้มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นตลอดมา

ส่วนการเกิดขึ้นของระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ นั้นเดิมมีความพยายามในการนำแนวคิดเกี่ยวกับระบบรถไฟใต้ดินและรถลอยฟ้า (Subway and Elevated) เข้ามาให้บริการในใจกลางเมืองมีมานานพอสมควร ซึ่งแรกเริ่มเป็นการนำเสนอน้ำให้ใช้รถไฟไอน้ำ (Steam Trains) และในที่สุดประสบผลสำเร็จ โดยเป็นรถไฟใต้ดิน ซึ่งถือได้ว่าแห่งแรกของโลกและกำเนิดขึ้นในกรุงลอนดอน เมื่อวันที่ 10 มกราคม ค.ศ. 1863 มีระยะทาง 3.7 ไมล์ (Bobrick, 1981 อ้างถึงใน Black, 1995:21) จากนั้นได้มีแนวคิดที่จะนำรถไฟไอน้ำดังกล่าวขึ้นมายังบนรางที่อยู่บนพื้นดิน ซึ่ง Charler T. Harvey เป็นผู้ออกแบบและสร้างระบบนี้ขึ้น โดยใช้เส้นลวดขนาดใหญ่ (Cable) เป็นตัว

ลากขบวนรถไฟ รถไฟระบบนี้เริ่มให้บริการบนถนนกรีนวิซ (Greenwich Street) ในเมืองนิวยอร์ก (New York City) ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อปี ค.ศ. 1869 ต่อมาในปีค.ศ. 1871 มีการพัฒนาระบบของรถรางใหม่และสร้างตัวรถจักรไอน้ำให้มีขนาดเล็กลง เรียกว่า "dummies" รถไฟดังกล่าวให้บริการในเส้นทางเมืองแมนฮัตตัน (Manhattan) เมืองบรูคลิน (Brooklyn) และเมืองควีน (Queens) เรื่อยมาจนเกือบสิ้นศตวรรษ

ต่อจากนั้นได้มีการพัฒนารูปแบบของรถไฟและระบบการขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า เป็นรถไฟที่วิ่งใต้ดินและเหนือระดับพื้นดิน ซึ่งรถไฟใต้ดินแห่งแรกของโลกที่ใช้ระบบไฟฟ้า เกิดขึ้นที่กรุงลอนดอน (London) ประเทศอังกฤษในปี ค.ศ. 1890 ส่วนรถไฟลอยฟ้าแห่งแรกของโลก เกิดขึ้นที่เมืองชิคาโก (Chicago City) ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม ค.ศ. 1895 (Black, 1995; 22)

ในเวลาต่อมาได้มีการนำแนวคิดเรื่องการนำระบบขนส่งมวลชนที่เป็นไฟฟ้าเข้ามาใช้ในเมืองมากขึ้น เพราะเป็นระบบที่ดึงดูดผู้คนที่ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้ในระบบขนส่งมวลชนชนิดนี้เยอะขึ้นและเพิ่มรายได้ให้กับท้องถิ่นได้ดีกว่าการไปปรับปรุงระบบขนส่งธรรมดา รวมทั้งระบบรถไฟฟ้ายังมีภาพลักษณ์ที่ดีในแง่ของการไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

#### 2.2.2 แนวความคิดความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง

Chapin (1957:256) กล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง ในการวางแผนการใช้ที่ดินนั้นเป็นไปได้ที่จะไม่คิดถึงการคมนาคมขนส่งและการวางแผนการคมนาคมขนส่งก็จำเป็นที่จะต้องดูเรื่องการใช้ที่ดินด้วยกัน เพราะว่าการใช้ที่ดินในเมืองนั้นประกอบไปด้วยย่านต่างๆที่มีหน้าที่ต่างๆกันไปแต่ย่านต่างๆไม่สามารถอยู่อย่างโดดเดี่ยวได้ลำพัง จึงจำเป็นต้องมีการเคลื่อนที่ไปมาระหว่างย่าน การเคลื่อนที่นั้นไม่ว่าจะเป็นการเคลื่อนที่ของประชากรหรือการเคลื่อนที่ของสินค้า ความจำเป็นดังกล่าวจึงต้องมีการพึ่งพาระบบคมนาคมขนส่ง

Needham (1977:132) กล่าวว่า หากการใช้ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลง รูปแบบของการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายย่อมเปลี่ยนแปลง รวมทั้งประเภทของยานพาหนะด้วย และถ้าหากรูปแบบการเดินทางเปลี่ยนแปลง การใช้ที่ดินก็ย่อมเปลี่ยนแปลงไปด้วย

Kamalas (1994:7) กล่าวว่า ในการออกแบบระบบการขนส่งคนจำนวนมาก การออกแบบพื้นที่ให้รองรับคนได้จำนวนมากนั้น อาจจะต้องมีสถานที่เพื่อจับจ่ายสินค้าที่ขนาดใหญ่พอสมควร ดังนั้นในเส้นทางเดินของระบบรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนควรที่จะตั้งอยู่ในย่านที่เป็นพาณิชยกรรม ย่านอุตสาหกรรมและที่พักอาศัย นอกจากนี้ในบริเวณที่เป็นสถานี ต้องมีการเชื่อมโยงกับประเภทของการเดินทางอื่นๆ รวมทั้งยังสามารถเข้าสู่ที่พักอาศัย โดยอาศัยทางเลื่อน (Foot bridges) บันไดเลื่อน (Escalator) เป็นต้น



Cervero (1997:309) ได้ทำการศึกษาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่อ่าวซานฟรานซิสโก ตลอด 20 ปีของการเปิดใช้งาน พบว่าระบบรถไฟฟ้ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเรื่องการใช้ที่ดินและการพัฒนาที่ดินน้อยมากในพื้นที่เขตใจกลางเมือง มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินแบบละแวกที่พักอาศัย (Neighborhood) หรือบริเวณที่ทำ Real Estate แล้วไม่ประสบผลสำเร็จ แต่ว่าในขณะที่เดียวกันระบบรถไฟฟ้าทำให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบศูนย์กลางเมือง โดยที่มีศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า โดยมีการสร้างอาคารสูงเกิดขึ้นและมีการจ้างงานในพื้นที่ด้วยเมื่อเทียบกับพื้นที่แบบเดียวกันกับในพื้นที่ที่ไม่มีการพาดผ่านของระบบรถไฟฟ้าที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก และจากการวิเคราะห์แล้วบริเวณที่ว่างเปล่าและมีพื้นที่ที่มีโอกาสพัฒนาได้ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อนักลงทุนและยังเป็นสาเหตุในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าด้วย และยังสรุปทิ้งท้ายไว้ว่า ระบบรถไฟฟ้าไม่สามารถจะเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ขนาดใหญ่ของเมืองได้ หากแต่เป็นสิ่งที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเท่านั้น

### 2.2.3 โครงการรถไฟฟ้า

#### โครงการรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยโดยกรุงเทพมหานครให้สัมปทานแก่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 เพื่อสร้างและจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนวงแหวนทางยกระดับ 2 สาย ในกรุงเทพมหานคร คือ สายสุขุมวิท จากสุขุมวิท 81 ถึง สถานีขนส่งหมอชิต และสายสีลม จากสนามกีฬาแห่งชาติ ถึง สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทางรวมประมาณ 23.5 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้ประชาชน

ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นระบบรถไฟฟ้ามาตรฐานที่ใช้กันแพร่หลายในเมืองใหญ่ๆ ทั่วไป โดยใช้มอเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนวิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทาง ไปและกลับ มีความปลอดภัยสูง ซึ่งควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ มีความจุมากกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ซึ่งจะให้บริการตั้งแต่เวลา 6:00-24:00 น. ทุกวัน

ผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมที่จะได้รับคือ จะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทำให้เศรษฐกิจมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเดินทางและการขนส่ง มีความสะดวกขึ้น ช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน และทำให้เกิดการพัฒนาการทางสังคมยิ่งขึ้น

#### -แนวเส้นทาง

1. สายสุขุมวิท ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา สาย 1”

เริ่มจากบริเวณสุขุมวิท 81 ผ่านถนนสุขุมวิท - ถนนเพลินจิต - ถนนพระราม 1 - ถนนพญาไท - ถนนสารวิทย์ชัยสมรภูมิ - สนามเป้า - สะพานควาย - จตุจักร ไปสิ้นสุดบริเวณสถานีขนส่งสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ (สถานี ขนส่งหมอชิต) รวมระยะทางประมาณ 17.0 กม. โดยมีสถานีทั้งสิ้นจำนวน 17 สถานี รวมสถานีร่วม สำหรับเปลี่ยนสายบนถนนพระราม 1

2. สายสีลม ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา สาย 2” เริ่มจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) ฝั่งกรุงเทพฯ - ถนนสาทร - ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) - ถนนสีลม - ถนนราชดำริ - ถนนพระราม 1 ไปสิ้นสุดบริเวณหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ รวมระยะทางประมาณ 6.5 กม. มีสถานีจำนวน 7 สถานี รวมสถานีร่วม

#### -โครงสร้าง

โครงสร้างทางวิ่งมีลักษณะเป็นทางยกระดับ (Viaduct) วางบนเสาเดี่ยว ซึ่งโดยทั่วไปจะสร้างอยู่ในเกาะกลางถนน ทางยกระดับนี้กว้างประมาณ 9 เมตร อยู่สูงจากพื้นโดยทั่วไปประมาณ 12 เมตร ใช้ระบบคอนกรีตหล่อสำเร็จ ชนิดนำมาประกอบในสถานีที่มีลักษณะเป็น Segmental Box Girder นำมาต่อกันด้วยวิธี Launching โดยไม่ต้องปิดการจราจร หรือปิดเพียงบางส่วนในระหว่างการประกอบ คล้ายกับการก่อสร้างโครงการทางด่วนขั้นที่สอง การเลือกใช้โครงสร้างดังกล่าว นอกจากจะกระทบต่อการจราจรน้อยแล้ว ยังดูสวยงามเป็นระเบียบ อีกทั้งการก่อสร้างสามารถทำได้รวดเร็วใช้นาน้อยกว่าแบบอื่นๆ สำหรับเสารองรับทางยกระดับสร้างด้วยคอนกรีตมีความกว้างประมาณ 2 เมตร ซึ่งสร้างขึ้นบริเวณกึ่งกลางถนน มีระยะห่างช่วงเสาประมาณ 30 - 35 เมตร

#### โครงการรถไฟฟ้าในต่างประเทศ

ในเมืองใหญ่ของแต่ละประเทศที่มีปัญหาคล้ายคลึงกันทางด้านการคมนาคม คือปัญหาจราจรติดขัดทำให้ต้องมีการพัฒนาโครงข่ายทางด้านถนนที่มากขึ้นจนถึงจุดที่การสร้างโครงข่ายถนนไม่สามารถพัฒนาต่อไปได้จะเนื่องด้วยจากเหตุผลใดๆก็ตามได้เป็นผลให้มีแนวคิดการพัฒนา รูปแบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษขึ้นมาที่สามารถจุผู้โดยสารได้ที่ละมากๆ และสร้างขึ้นได้บนพื้นที่ๆ จำกัด ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าก็เป็นอีกหนึ่งรูปแบบการขนส่งมวลชนที่ใช้กันมากไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินหรือแบบยกระดับแล้วแต่นโยบายของแต่ละประเทศ โดยมีโครงการรถไฟฟ้าของแต่ละประเทศดังนี้

#### รถไฟฟ้าในสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีประชาชนมาใช้บริการปีละ 0.35 ล้านคน (ในปีพ.ศ. 2530) จากจำนวนประชากรทั้งสิ้น 2.6 ล้านคน

### รถไฟฟ้าในไต้หวัน

ประสบปัญหาในการนำระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาใช้แก้ปัญหาจราจร ซึ่งปัญหานั้น คือ ความล่าช้าในการก่อสร้างของบริษัทผู้รับเหมา และเกิดอุบัติเหตุเพลิงไหม้ขบวนรถไฟฟ้า(ปี 2536) จนทำให้รัฐบาลของไต้หวันต้องสั่งระงับการให้บริการให้แก่ประชาชน

### รถไฟฟ้าในฮ่องกง

ในทศวรรษ 1960 รัฐบาลฮ่องกงได้ดำเนินการให้มีการสำรวจระบบขนส่งในฮ่องกงศึกษาถึงความต้องการของผู้โดยสารและการจัดระบบการจราจรที่ดีในอนาคต ปัญหาพื้นฐานคือ การเพิ่มขึ้นอย่างมากของประชากรในฮ่องกง โดยเฉพาะพื้นที่ขนาดเล็กของเกาะลูนและทางตอนเหนือของเกาะฮ่องกง ความหนาแน่นของประชากรในบริเวณนี้และความจำกัดด้านภูมิประเทศ ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับปรุงและขยายโครงข่ายการขนส่งที่มีอยู่ออกไป

ในปี 1976 ได้มีการเสนอให้ก่อสร้างระบบขนส่งในฮ่องกง ที่มีความสามารถในการขนส่งที่รวดเร็ว เพื่อที่เชื่อมโยงระหว่างเกาะฮ่องกงกับส่วนที่หนาแน่นของเกาะลูน แต่ระบบถนนนั้นไม่สามารถที่จะพัฒนาได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของการขนส่ง และได้มีข้อเสนอแนะในเรื่องระบบไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งเป็นแนวทางที่จะแก้ปัญหาได้ รัฐบาลฮ่องกงเล็งเห็นความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการ และการก่อสร้างตามโครงการนี้ได้แล้วเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 1979

### รถไฟใต้ดินในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

ในบริเวณพื้นที่ตัวเมืองโตเกียวประมาณ 75 ตารางกิโลเมตร ในขณะนี้กล่าวได้ว่ากิจการระบบขนส่งมวลชนทั้งหมด คือ รถประจำทาง รถราง รถไฟ และรถไฟใต้ดิน ดำเนินกิจการโดยหน่วยงานของรัฐ ส่วนย่านชานเมืองนั้นมีกิจการของเอกชนดำเนินการด้วย กิจการเอกชนนี้สืบทอดมาจากการดำเนินการในอดีต ซึ่งค่อยๆวิวัฒนาการมาเป็นลำดับ อย่างไรก็ตามขณะนี้หน่วยงานของรัฐบาล ได้ขยายขอบข่ายงานออกไปบริเวณชานเมืองกว้างขวางขึ้นทุกขณะ

### รถไฟใต้ดินในเมืองซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น

เมืองซัปโปโรเป็นเมืองหลวงของเกาะฮอกไกโด ซึ่งเป็นหมู่เกาะที่อยู่ทางเหนือสุดของประเทศญี่ปุ่น มีพื้นที่ประมาณ 1,118 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองที่ประสบปัญหาความเป็นศูนย์กลาง คือ ประชากรในเขตเมืองมีความหนาแน่นมากในพื้นที่ใจกลางเมืองย่านศูนย์กลางธุรกิจ เมื่อเทียบกับเขตโดยรอบ รัฐบาลท้องถิ่นจึงได้มีโครงการที่จะสร้างศูนย์กลางใหม่ขึ้นบริเวณ Atsubbetsu ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองซัปโปโร ห่างจากถนนวงแหวนไปประมาณ 7.5 กิโลเมตร โคนมีประชากรเข้ามาประกอบกิจกรรมในพื้นที่วันละ 5 แสนคน เมื่อสร้างเสร็จในปี 1982

การขนส่งในเมืองซัปโปโรว์ได้ใช้ระบบรถใต้ดิน รถราง และรถยนต์โดยสาร เช่นเดียวกับในโตเกียว ระบบรถใต้ดินถูกนำมาใช้ในเมืองซัปโปโรว์ ในขณะที่เมืองซัปโปโรว์มีพลเมืองประมาณล้านกว่าคนเท่านั้น ซึ่งนับว่าระบบรถใต้ดินได้พัฒนาขึ้นมาใช้เร็วมากเมื่อเทียบกับเมืองใหญ่ทั่วไป

### **ระบบขนส่งมวลชนในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ**

กรุงลอนดอนเป็นนครหลวงที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก การขนส่งสาธารณะเริ่มต้นตั้งแต่การไ้รถม้าแล้ววิวัฒนาการขึ้นมาเป็นลำดับ ผ่านรูปแบบของการขนส่งมาหลายรูปแบบ ทั้งชนิดของยานพาหนะในการขนส่งและการจัดองค์กร จนพัฒนามาเป็นการใช้รถไฟฟ้าใต้ดินผสมกับใช้รถยนต์โดยสารในปัจจุบัน และรูปแบบการจัดองค์กรก็ได้พัฒนามาเป็นองค์กรเดียว ที่รับผิดชอบการขนส่งมวลชนทั้งหมด

กรุงลอนดอนมีพื้นที่ 1,008 ตารางกิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่เกือบ 10 ล้านคน การขนส่งมวลชนดำเนินการโดย London Transport Executive ซึ่งจัดตั้งขึ้นในปี 1969 โดยรวมหน่วยงานหลายๆหน่วยที่ทำอยู่เดิมเป็นหน่วยงานเดียว หน่วยงานนี้มีหน้าที่ดำเนินการขนส่งมวลชนทั้งหมดในกรุงลอนดอน แนวความคิดนี้ได้รับการนำไปใช้ในการจัดระบบการขนส่งมวลชนของหลายๆประเทศด้วย

ในปัจจุบัน London Transport ดำเนินกิจการขนส่งมวลชนอยู่ 2 ประเภท คือรถยนต์โดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้าใต้ดิน สามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก ถือเป็นกิจการขนส่งในเมืองที่ใหญ่ที่สุดในโลก และได้รับความนิยมมากจากประชาชนในกรุงลอนดอน และรวมทั้งนักท่องเที่ยวด้วย การเดินทางไปทำงานในชีวิตประจำวันของชาวลอนดอนกว่าครึ่งใช้บริการนี้ ส่วนรถยนต์ส่วนตัวนั้นจะใช้สำหรับการไปพักผ่อนเป็นส่วนใหญ่

### **ระบบการขนส่งมวลชนในเมืองมิวนิค ประเทศเยอรมัน**

เมืองมิวนิค เป็นเมืองขนาดใหญ่อันดับ 3 ของเยอรมันมีเนื้อที่ประมาณ 5,000 ตารางกิโลเมตร ประชากรจะกระจุกตัวอยู่ใจกลางเมือง และกระจายออกไปรอบๆเมือง จำเป็นที่รัฐบาลต้องนำเอาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมาใช้

รถใต้ดินมีเส้นทาง 11 เส้นทาง ให้บริการครอบคลุมในพื้นที่กว่า 400 ตารางกิโลเมตรเป็นเส้นทางที่วิ่งเฉพาะภายในเมือง 2 สายเรียกว่า U-Bahn ที่เหลือเป็นเส้นทางที่วิ่งจากชานเมืองผ่านตัวเมืองและทะลุไปยังชานเมืองอีกด้านหนึ่ง เรียกว่า S-Bahn มีสถานีประมาณ 160 สถานี

### **รถไฟฟ้าในประเทศสหรัฐอเมริกา**

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีอยู่ด้วยกันหลายเครือข่ายในรัฐต่างๆ แต่เนื่องจากประชากรในหลายรัฐมีจำนวนน้อย และอาศัยอยู่อย่างกระจัดกระจายประกอบกับนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือรถประจำทางมากกว่า จึงทำให้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในหลายรัฐต้องประสบภาวะไม่คุ้มทุนในการดำเนินงาน

## รถไฟฟ้าในประเทศฝรั่งเศส

โดยเฉพาะในกรุงปารีสก็ได้รับความนิยมจากประชาชนและนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยเช่นกัน ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงปารีสนั้นมีความสะดวกและค่าโดยสารนั้นมีราคาไม่แพง ทั้งนี้เพราะรัฐบาลฝรั่งเศสให้หักภาษีจากประชาชนทั่วประเทศ ประมาณ 27% มาใช้ในการดำเนินงานของระบบขนส่งมวลชน

จะเห็นได้ว่าในเมืองใหญ่ๆของแต่ละประเทศชั้นนำของโลกนั้นได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบไฟฟ้ามากเพราะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรของเมืองใหญ่ที่มีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่และประชากรที่มากขึ้น ดังนั้นระบบขนส่งมวลชนที่สามารถรองรับผู้ใช้ได้ทีละมาก ๆ นั้นจึงเป็นทางเลือกที่ดีในการตัดสินใจ ส่วนการที่จะประสบผลสำเร็จในการดำเนินงานนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยอีกหลายอย่างของแต่ละพื้นที่

## 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาย่านการค้า(Shopping center development)

ในเมืองใหญ่ๆกิจกรรมการค้าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อเมือง คือมีหน้าที่เป็นแหล่งบริการในการจับจ่ายสินค้ารวมทั้งยังเป็นแหล่งที่ผู้คนเข้ามาทำกิจกรรมทางสังคม ไม่ว่าจะเป็นการพบปะพูดคุยกัน การพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นแหล่งที่มีการจ้างงานในเมือง และยังสร้างความคึกคักเพิ่มสีสันให้กับเมืองอีกด้วย ดังนั้นการศึกษาเรื่องแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาในย่านศูนย์การค้าจึงเป็นเนื้อหาสำคัญที่มีดังนี้

### 2.3.1 ประเภทของศูนย์การค้า

Berry(1963) ได้อธิบายรายละเอียดประเภทของศูนย์การค้า(Shopping Centers) ไว้ตามลำดับความสำคัญได้ 6 ประเภท โดยพิจารณาจากประเภทกิจกรรมการค้า ขนาดหรือขอบเขตของตลาด พื้นที่ จำนวนลูกค้า ซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

ก. ศูนย์การค้าตามหัวมุมถนน(Convenience Shopping Center) เป็นศูนย์การค้าที่มีลำดับต่ำสุดประกอบด้วยตัวร้านค้าใดๆ ขายสินค้าประเภทพื้นฐาน

ข. ศูนย์การค้าในละแวกอยู่อาศัย(Neighborhood Shopping Center) เป็นศูนย์การค้าที่ประกอบไปด้วยร้านค้าและบริการระดับต่ำ ที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน แต่มีประเภทของสินค้าและบริการมากกว่าแบบศูนย์การค้าตามหัวมุมถนน มักพบอยู่บริเวณ 2 ฝั่งถนน

ค. ศูนย์การค้าชุมชนหรือศูนย์การค้าท้องถิ่น(Community Shopping Center) ศูนย์การค้าประเภทนี้มีขนาดใหญ่กว่าสองประเภทแรก ทั้งในด้านขอบเขตและจำนวนร้านค้า ความหลากหลายของร้านค้าและสินค้า

ง. ศูนย์การค้าระดับภูมิภาค(Regional Shopping Center) เป็นศูนย์การค้าที่เกิดขึ้นภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง มีลักษณะที่เป็นศูนย์การค้าที่เน้นเฉพาะมากขึ้น ประกอบไปด้วยห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่อย่างน้อย 1 ห้างมีพื้นที่จอดรถกว้างขวาง สินค้ามีมากมายหลายชนิด

จ. ศูนย์การค้าภูมิภาคขนาดใหญ่(Super Regional Shopping Center) เป็นศูนย์การค้าที่ขายสินค้ามากมายหลายชนิด มีพื้นที่การค้ากว้างขวางอาจมากกว่า 1 ล้านตารางฟุต มีร้านค้าไม่ต่ำกว่า 150 ร้าน ลูกค้าน่ามาจากทุกส่วนของเมือง หรืออาจมาจากเมืองอื่นๆที่ใกล้เคียง มีห้างสรรพสินค้าอย่างน้อย 3 ห้าง ศูนย์การค้าประเภทนี้ไม่เพียงแต่เป็นสถานที่สำหรับจับจ่ายสินค้าเท่านั้น แต่ยังเป็นที่พักผ่อนสำหรับครอบครัวอีกด้วยและอาจเป็นที่ไว้จัดแสดงงานต่างๆ

ฉ. ศูนย์การค้าใจกลางมหานคร(Metropolitan Central Business District) โครงสร้างของพื้นที่ CBD โดยปกติจะประกอบไปด้วยตึกสูงระฟ้า มีคนเดินเท้าจำนวนมาก มีโรงแรมหรือสถาบันการเงิน ร้านอาหาร อาคารสำนักงาน และห้างสรรพสินค้ามากมาย และลักษณะสำคัญอีกประการคือ คนหนาแน่นและพลุกพล่านในช่วงเวลากลางวัน และเป็นศูนย์กลางหรือชุมทาง(Node) ของการขนส่งมวลชนภายในเมือง

Garvin(1996:102) ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับการแบ่งประเภทของศูนย์การค้าสามารถพิจารณาได้ 2 ลักษณะใหญ่ๆได้ดังนี้

ก. การแบ่งประเภทตามลักษณะทางกายภาพ แบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

- Shopping mall เป็นศูนย์การค้าที่เน้นกิจกรรมการค้าภายในบริเวณอาคารที่ถูกปิดล้อม สามารถควบคุมสภาพแวดล้อมภายในของอาคารแยกจากภายนอกได้อย่างดี มักจะมีมวลของอาคารขนาดใหญ่ ปิดทึบ มีความสูงหลายชั้น(Multi-level centers) ต้องมีการอาศัยการสัญจรในแนวตั้ง เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน เพื่อเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างชั้น

- Marketplace เป็นศูนย์การค้าที่เน้นกิจกรรมการค้าภายนอกอาคารรวมกับบริเวณพื้นที่ภายในที่ถูกปิดล้อม เน้นการให้ความสำคัญกับการออกแบบพื้นที่ภายนอกอาคารมาก มักมีมวลอาคารขนาดเล็ก เตี้ยๆ(Horizontal center) มีการกระจายตัวอาคารเป็นกลุ่มๆปิดล้อมพื้นที่เปิดโล่ง เน้นการสัญจรในแนวราบระดับดินเป็นหลัก

ข. การแบ่งประเภทของศูนย์การค้าตามลักษณะการให้บริการ แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

- Neighborhood Community และ Regional center Urban land institute ได้แบ่งประเภทศูนย์การค้าเป็น3ประเภทข้างต้น สามารถสรุปลักษณะของศูนย์การค้าแต่ละประเภทดังนี้

ตารางที่ 2.1 ลักษณะของศูนย์การค้าแต่ละประเภทจากการจำแนกของ The Urban Land Institute (1985)

ประเภทศูนย์การค้า	ผู้เช่าหลัก	ขนาดพื้นที่ให้เช่า (ตารางฟุต)	ขนาดพื้นที่ตั้งโครงการ (เอเคอร์)	จำนวนผู้ใช้บริการ
Neighborhood centers	ซูเปอร์มาร์เก็ต	30,000 – 100,000	3 – 10	3,000 – 40,000
Community centers	ศูนย์การค้าขนาดเล็ก หรือ กลาง แต่ไม่ได้ ให้บริการครบวงจร	100,000 – 300,000	10 – 30	40,000 – 150,000
Regional centers				
- Regional center	ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ให้บริการครบวงจร 1 แห่ง	300,000 – 900,000	10 – 60	150,000หรือมากกว่า
- Super regional center	ศูนย์การค้าให้บริการ ครบวงจร 3 แห่ง หรือ มากกว่า	500,000 – 1,500,000 หรือมากกว่า	15 – 100 หรือมากกว่า	300,000หรือมากกว่า

- Specialty centers เป็นศูนย์การค้าพิเศษเฉพาะ ไม่สามารถจัดอยู่ในประเภทใดประเภทหนึ่งข้างต้นได้ เนื่องจากมีคุณสมบัติไม่ครบตามที่แบ่งอย่างชัดเจน

แต่อย่างไรก็ตามลักษณะการแบ่งประเภทของศูนย์การค้าที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นนั้นเป็นการศึกษาและแนวความคิดของประเทศที่อยู่ในภูมิภาคตะวันตก ซึ่งลักษณะต่างๆอาจมีความแตกต่างกับประเทศที่อยู่ทางซีกตะวันออกอย่างประเทศไทยเราดังนั้นจึงมีการศึกษาลักษณะของย่านการค้าในแถบตะวันออกโดย Scott and McGee (1971) ได้กำหนดโครงสร้างลักษณะการค้าปลีกและระบบตลาดในประเทศกำลังพัฒนาในกลุ่มประเทศอาเซียน และแบ่งลักษณะของโครงสร้างออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

ก. ห้างสรรพสินค้าหรือร้านค้าแบบช่วยตัวเอง(Department or Supermarket) มีการนำเสนอและจำหน่ายสินค้าที่หลากหลายประเภท และจัดวางสินค้าแยกตามหมวดหมู่สินค้าและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

ข. ร้านค้าปลีกทั่วไป (Retail Store) มีตั้งแต่ร้านค้าประเภทจำหน่ายสินค้าระดับสูงไปจนถึงร้านค้าตามละแวกที่พักอาศัย ซึ่งจำหน่ายสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

ค. ร้านค้าที่ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ทำการค้า เช่น เช่าพื้นที่ตลาดสดสาธารณะ โดยทั่วไปร้านค้าประเภทนี้จะกำหนดขอบเขตพื้นที่การค้าที่ชัดเจนและมีหลังคาปกคลุมเดียวกัน

ง. หาบเร่แผงลอยตามถนน และทางเท้า(Vendors)

### 2.3.2 รายละเอียดในแนวความคิดของการพัฒนาย่านการค้า

Scott(1989:52-89) กล่าวถึงแนวโน้มของการออกแบบ ปรับปรุงศูนย์การค้าในปัจจุบันว่า ควรคำนึงถึงพื้นที่ 2 ส่วนใหญ่ๆของโครงการ ได้แก่

ก. พื้นที่รองรับผู้ใช้บริการโดยตรง (Front of the house)

- การปกคลุมพื้นที่สำหรับคนเดิน(Mall covering) พบมากทั้งในศูนย์การค้าแบบปิด ล้อมและการปรับปรุงศูนย์การค้าแบบเปิด โดยจะทำการปกคลุมพื้นที่ส่วนที่คนเดิน

- การออกแบบศูนย์การค้าให้เป็นสถานที่แห่งการพบปะสังสรรค์(Place for gathering) เป็นแนวคิดที่ออกแบบให้ศูนย์การค้าเป็นที่พบปะของคนในสังคม มีการทำกิจกรรมทางสังคมต่างๆ

- การออกแบบศูนย์การค้าร่วมกับการใช้งานประเภทอื่น(Mix used center) ศูนย์การค้าใจกลางเมืองหลายแห่งได้จัดให้มีพื้นที่ร่วมกับกิจกรรมอื่นๆ เช่น ห้องสมุด โบสถ์ ตลาดนัด สำนักงาน รวมถึงที่พักอาศัย เป็นการใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่ามีความเป็นชุมชนมากขึ้น แต่ต้องมีการออกแบบที่ดีเพื่อไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งของกิจกรรมที่แตกต่าง

- การใช้องค์ประกอบอื่นๆตามธรรมชาติที่เหมาะสมร่วมในการออกแบบ(Natural element in design) องค์ประกอบทางธรรมชาติ เช่นน้ำ พืชพันธุ์ แสงสว่าง เป็นองค์ประกอบพื้นฐานทางธรรมชาติที่มีความใกล้ชิดมนุษย์ การนำเอาสิ่งเหล่านี้มาช่วยในการออกแบบศูนย์การค้า จะช่วยให้ผู้ที่เข้ามาใช้บริการผ่อนคลายและมีความรู้สึกเป็นกันเองขณะเลือกจับจ่ายสินค้า

- การป้องกัน และการลดการทำลายทรัพย์สินของศูนย์การค้า(Minimizing vandalism) การทำลายทรัพย์สินมักเกิดขึ้นนอกช่วงเวลาทำการ โดยเฉพาะในมุมอับ เพราะฉะนั้นการออกแบบที่ดีจะช่วยลดปัญหาเหล่านี้ได้

ข. พื้นที่รองรับการบริการ(Back of the house)

- การออกแบบพื้นที่จอดรถ(Parking area) ควรสร้างความสมดุลระหว่างที่จอดรถกับทางเดินเท้า การจัดให้มีที่จอดรถเท่าที่จำเป็น

- การจัดเตรียมพื้นที่บริการ(Service area) พื้นที่นี้มักก่อให้เกิดการรบกวนทางเสียง กลิ่นและสายตากับพื้นที่อื่นๆ ถ้ามีการออกแบบที่ดีจะช่วยลดการขัดแย้งต่อพื้นที่อื่นได้

Mcbee และคณะ(1992:149-166) ได้กล่าวถึงแนวทางฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมกลางเมืองที่เกิดขึ้นแบ่งออกได้ 6 ลักษณะได้แก่

ก. การปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างเดิมของพื้นที่(Restructuring and renovating existing space) เน้นการส่งเสริมความร่วมมือพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน เพื่อสร้างให้เกิดเอกลักษณ์เฉพาะตัวของพื้นที่จากโครงสร้างทางกายภาพเดิมของพื้นที่ให้มากที่สุด



ข. การพัฒนาพื้นที่เพื่อการเดินเท้า (Developing pedestrian mall) เป็นการลดความขัดแย้งระหว่างผู้ที่เข้ามาใช้บริการกับรถยนต์ โดยออกแบบให้สภาพแวดล้อมของการเดินที่เหมาะสมและยังสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะได้

ค. การพัฒนารูปแบบย่านการค้าพิเศษภายในเมือง (Developing festival marketplaces) ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการค้าพิเศษย่านการค้าโดยมีรูปแบบที่โดดเด่นทางกายภาพ รูปแบบสินค้าและการบริการ สอดคล้องกับบริบทเดิมของย่าน มีการพักผ่อนหย่อนใจ การพบปะสังสรรค์ รวมทั้งยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของเมือง

ง. การพัฒนาศูนย์การค้าขนาดใหญ่ของเมือง (Creating new downtown regional centers) ส่งเสริมการสร้างให้เป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่เทียบเท่ากับรูปแบบของศูนย์การค้าชานเมือง เน้นพื้นที่จอดรถจำนวนมากตัวอาคารมีขนาดใหญ่มีความสูงหลายชั้น เน้นการค้าขายรูปแบบปิดล้อม

จ. การผนวกพื้นที่พาณิชยกรรมกับโครงการพัฒนาแบบผสมผสาน (Integrating retail spaces into mixed-use development) เป็นการจัดพื้นที่การค้าขายอยู่รวมกับการใช้งานประเภทอื่นอยู่ในอาคารเช่น โรงแรม ศูนย์ประชุม รวมทั้งศูนย์บริการสาธารณะของเมือง เช่น สถานีรถไฟฟ้า รถประจำทาง เน้นการรองรับกิจกรรมหลายรูปแบบ

ฉ. การกำหนดสัดส่วนของพื้นที่การค้าบริเวณใจกลางเมือง (Requiring retail space downtown) สร้างมาตรการควบคุม และจัดสัดส่วนพื้นที่การค้าให้เหมาะสม เช่น การจัดพื้นที่การค้าบริเวณชั้นล่างที่สัมพันธ์กับทางเดินเท้าหรือการเข้าถึงจากถนน และมีการมองเห็นค่อนข้างชัดเจน

## 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยและวิทยานิพนธ์ที่รวบรวมมานั้น มีทั้งงานที่ทำการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาและเป็นงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการศึกษา ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สมฤทัย เล็กศรีสกุล (2544) ศึกษาเรื่องเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่โล่งอันจำกัด และกิจกรรมของผู้ใช้แต่ละกลุ่มในแต่ละช่วงเวลาในย่านธุรกิจถนนสีลม เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบประสานระบบพื้นที่โล่งในมิติต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมซึ่งทำการศึกษาโดยอาศัยข้อมูลทุติยภูมิเป็นพื้นฐานในการสำรวจและสังเกตการณ์ในพื้นที่ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นปัญหาของระบบพื้นที่ได้ดังนี้ 1. ขาดแคลนพื้นที่รองรับกิจกรรม 2. ความขัดแย้งของกิจกรรมที่เกิดขึ้น 3. พื้นที่บางส่วนยังไม่ได้นำมาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ 4. สภาพภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ผู้ศึกษาวิจัยได้เสนอแนวทางการออกแบบโดย เพิ่มเส้นทางสัญจรและพื้นที่โล่ง เพื่อกระจาย

ความหนาแน่นจากพื้นที่เดิมแล้วทำการปรับปรุงพื้นที่รองรับที่มีอยู่เดิม โดยได้พิจารณาทางเลือกในการทำทางยกระดับเชื่อมต่อ ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและอาคารที่มีศักยภาพ เพื่อเพิ่มพื้นที่รองรับกิจกรรมและลดความขัดแย้งของกิจกรรมในพื้นที่เดิม

งานวิจัยเรื่องนี้เป็นที่เน้นไปในเรื่องการศึกษาพื้นที่โล่งของย่านสีลม โดยมีปริมาณของผู้ที่สัญจรผ่านและกิจกรรมเป็นตัวแปรที่นำมาสัมพันธ์กัน โดยมีการกล่าวในส่วนของระบบรถไฟฟ้า นำมาเกี่ยวข้องในเรื่องของทางยกระดับที่มีอยู่ในพื้นที่ และมีการเพิ่มการเชื่อมโยงพื้นที่โล่งระหว่างทางเดินยกระดับของระบบรถไฟฟ้ากับอาคารที่มีศักยภาพเพื่อเพิ่มพื้นที่รองรับกิจกรรมและลดความขัดแย้งกับพื้นที่เดิม

สุนทร มลทา(2542) ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบกิจกรรมที่มีผลต่อสภาพการสัญจรทางเท้า และผลของการเปลี่ยนแปลงจากการมีระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนให้บริการในพื้นที่สยามสแควร์-มาบุญครอง โดยมุ่งเน้นผลด้านขนาด รูปแบบทิศทางการเดินเท้าและการใช้บริการของผู้เดินทางเข้ามาในพื้นที่ เพื่อตรวจสอบความสามารถในการรองรับของทางเท้าแนวราบและต่างระดับตามแนวสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ให้สภาพการสัญจรทางเท้าในอนาคตมีความสะดวก คล่องตัวยิ่งขึ้นจากการสำรวจความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนไปใช้บริการรถไฟฟ้า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยระบบดังกล่าวมากถึงร้อยละ 63 โดยกลุ่มคนที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมีความต้องการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมากที่สุด แนวโน้มทิศทางการสัญจรของคนเดินเท้าในอนาคตจึงเปลี่ยนจุดตั้งต้นการเดินทางเข้าสู่พื้นที่จากที่จอดรถประจำทางเดิมไปที่สถานีรถไฟฟ้า นอกจากนี้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนจะมีส่วนช่วยดึงดูดให้ผู้คนหลังไหลเข้ามาเป็นจำนวนมาก เนื่องจากประสิทธิภาพการเข้าถึงสะดวกขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่มีกิจกรรมพิเศษ ส่งผลให้จำนวนคนเดินเท้าเพิ่มขึ้นด้วยการประมาณการณพบว่ามีจำนวนคนเดินเท้าในอนาคตรวมจะมี 133,200 คน โดยประมาณ ซึ่งพื้นที่โครงข่ายทางเท้าทั้ง 2 ระดับในปัจจุบัน สามารถรองรับได้ทั้งหมดราว 173,400 คน แต่พฤติกรรมการใช้ทางเท้าไม่กระจายตัวสม่ำเสมอทั่วพื้นที่บริเวณที่มีโอกาสรองรับกลุ่มคนเดินเท้ามากที่สุด คือทางเท้าถนนพระรามที่ 1 ซึ่งเป็นทางเท้าในแนวแกนสถานีรถไฟฟ้าทั้งสอง ส่วนทางเท้าในถนนพญาไท โดยเฉพาะบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทางหน้าศูนย์การค้ามาบุญครอง และหน้าไอศกริมที่แอดจะยังคงเป็นปัญหาต่อไปหากไม่แก้ไขปรับปรุง ดังนั้นเพื่อให้การสัญจรบนทางเท้ามีความสะดวก คล่องตัว สนองตอบผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม จึงจำเป็นต้องวางแผนป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ที่เสนอแนะในการดำเนินการวางแผนได้กำหนดเป็น 2 แนวทางตามการคาดการณ์รูปแบบโครงข่ายทิศทางการรองรับของพื้นที่ทางเท้า เน้นการแยก

คนเดินเท้าที่จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากจากโครงการรถไฟฟ้า ออกจากระบบทางเท้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน จัดโครงข่ายขึ้นใหม่ที่สามารรถประสานกับระบบทางเท้าเดิมในระดับดินได้อย่างเหมาะสม

สิทธิ กongsasana(2545) ศึกษาเกี่ยวกับการนำเสนอแนวทาง และรูปแบบการฟื้นฟู ศูนย์การค้าสยามสแควร์ด้วยกระบวนการออกแบบชุมชนเมือง (Urban design) เพื่อช่วยส่งเสริมศักยภาพ แก้ไขปัญหา และกำหนดบทบาทแนวโน้มของการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต โดยวิเคราะห์ลักษณะด้านกายภาพ ด้านกลุ่มผู้ใช้บริการ และรูปแบบกิจกรรม ตลอดจนลักษณะการบริหาร และจัดการธุรกิจ เพื่อนำผลสรุปไปสร้างแนวทางฟื้นฟูสยามสแควร์ แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ในครั้งนี้ ใช้แนวคิดการฟื้นฟูเมือง (Urban renewal) เป็นกรอบแนวคิดหลัก ด้านกายภาพแบ่งออกเป็น 4 ประเด็น คือ 1) รูปแบบการวางผัง เสนอให้รักษารูปแบบศูนย์การค้าเปิด เน้นการพัฒนาในแนวราบ ร่วมกับการเพิ่มการพัฒนาในแนวตั้งในบริเวณที่เหมาะสม และให้มีการจัดกลุ่มกิจกรรมการใช้พื้นที่ (Zoning) ให้เป็นสัดส่วน 2) รูปแบบการใช้อาคาร เสนอให้รักษาอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ปรับปรุงรูปลักษณะอาคารเดิมที่เก็บไว้บางส่วน และสร้างอาคารใหม่ที่เหมาะสม 3) รูปแบบการสัญจร เสนอให้ปรับปรุงระบบสัญจรของพื้นที่ใหม่ โดยเน้นการเดินเท้าร่วมกับการใช้ระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการใช้รถยนต์ 4) รูปแบบการใช้พื้นที่ภายนอกอาคาร เสนอให้ปรับปรุงคุณภาพพื้นที่เปิดโล่ง จัดระเบียบอุปกรณ์ประกอบถนน และระบบสาธารณูปโภคร่วมกัน สำหรับด้านรูปแบบกิจกรรม สินค้า และบริการ เสนอให้รักษารูปแบบเดิม และสร้างสรรครูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบทบาท และแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ส่วนด้านรูปแบบการบริหาร และจัดการธุรกิจ เสนอให้จัดระบบบริหาร และจัดการพื้นที่อย่างมืออาชีพ รูปแบบของการลงทุน การแบ่งส่วนงาน และช่วงเวลาปฏิบัติการ (Phasing) และการประเมินผลตอบแทนเบื้องต้นของโครงการฟื้นฟูศูนย์การค้าสยามสแควร์

งานวิจัยทั้งสองเรื่องข้างต้นนี้เป็นงานวิจัยที่มีพื้นที่ศึกษาอยู่ในบริเวณเดียวกันโดยที่งานวิจัยชิ้นแรกจะเน้นไปที่เรื่องระบบทางเท้ากับปริมาณผู้ใช้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อนำไปสู่แนวทางในการออกแบบโครงข่ายและทิศทางของระบบทางเท้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคตบริเวณสถานีสยามและสนามกีฬาแห่งชาติ ส่วนงานวิจัยถัดมาเป็นการเน้นในเรื่องการฟื้นฟูพื้นที่ในบริเวณย่านการค้าสยามสแควร์ไม่ใช่ด้านกายภาพอย่างเดียวแต่กล่าวรวมไปถึงด้านรูปแบบการบริหารและการจัดการธุรกิจอีกด้วย แต่งานวิจัยทั้งสองชิ้นยังไม่ได้กล่าวเน้นทางด้าน การเกิดและการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของพื้นที่ที่เกิดจากการเข้ามาของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

มาร์ค อิศรางกูร ณ อยุธยา(2549) ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องการเปลี่ยนแปลงรูปร่างของเมืองที่เกิดขึ้นจากการเข้ามาของระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครในย่านศูนย์การค้าในบริเวณตั้งแต่สี่แยกปทุมวันไปถึงสี่แยกราชประสงค์ ในรายละเอียดได้กล่าวถึงการพัฒนาการของระบบโครงข่ายของย่านการค้าทั้งสองที่เกิดขึ้นเริ่มตั้งแต่การเกิดของศูนย์การค้าสยามสแควร์

ในช่วงปี 2500 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบันและความเป็นเอกลักษณ์ของย่านการค้าทั้งสองย่าน และการเกิดขึ้นของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ถูกสร้างเพื่อการพยายามในการแก้ปัญหาความแออัดของโครงข่ายการสัญจรเดิม ที่ส่งผลให้เกิดวิวัฒนาการของการสอดประสาน การปรับตัวและการรับรู้ระหว่างระบบขนส่งมวลชนกับรูปแบบของเมืองเดิมที่มีอยู่ เพื่อนำไปสู่ ความเข้าใจใหม่ๆที่เกิดขึ้นกับที่ว่างและช่วงเวลาที่เกิดขึ้นกับกรุงเทพมหานคร

งานวิจัยชิ้นนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นระหว่างระบบขนส่ง มวลชนกับวิวัฒนาการของย่านศูนย์การค้าในกรุงเทพมหานคร ที่มีความเป็นลักษณะจำเพาะของ ย่านสูง รูปแบบของทางยกระดับที่เกิดขึ้นและการพัฒนาเข้ากับโครงข่ายเดิมของเนื้อเมืองเดิมใน ความเป็นจริงที่เกิดขึ้นแต่ยังไม่ได้กล่าวถึงประเด็นปัญหาหรือว่าแนวทางในการพัฒนาในเรื่องที่ ศึกษาอย่างเต็มรูปแบบ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 3

### การศึกษาและการวิเคราะห์สภาพของพื้นที่ศึกษา

#### 3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาดังอยู่ในเขตปทุมวัน บนถนนพระรามที่ 1 และถนนเพลินจิต มีประวัติความเป็นมาตั้งแต่ประมาณสองร้อยปีก่อน ท้องที่เขตปทุมวันมีลักษณะเป็นทุ่งนา มีสภาพเป็นชนบทชานเมือง การไปมาหาสู่ใช้เส้นทางคมนาคมเพียงทางเดียว คือ ทางเรือ โดยมีคลองแสนแสบเป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมกับคลองผดุงกรุงเกษม

ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ได้เสด็จทอดพระเนตรบริเวณนี้ พระองค์ทรงเห็นว่าบริเวณคลองแสนแสบ ด้านทิศตะวันออกซึ่งเป็นเขตนาหลวง มีบัวพันธุ์ไทย ขึ้นตามหนองบึงอยู่มาก จึงมีพระราชประสงค์จัดทำเป็นสระบัวชานกรุงขึ้นไว้สำหรับเป็นที่ประทับพักผ่อน ได้ทรงนิมนต์พระสงฆ์มารับบิณฑบาตโดยสม่าเสมอ ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระอารามหลวงขึ้น และพระราชทานพระอารามหลวงนั้นว่า "วัดปทุมวนาราม" ซึ่งมีความหมายว่า "ป่าบัว" บริเวณดังกล่าวจึงมีชื่อเรียกว่า "ตำบลปทุมวัน" ซึ่งได้แก่วัดปทุมวนารามและบริเวณใกล้เคียง ส่วนที่ประทับยามเสด็จประพาสสวนสระบัวก็คือ "พระราชตำหนักวังสระปทุม"

ด้านถนนพระรามที่ 1 (Thanon Rama I) เริ่มต้นจากสะพานกษัตริย์ศึก ถึงถนนราชดำริ อยู่ในพื้นที่เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ถนนพระรามที่ 1 เดิมชื่อ "ถนนปทุมวัน" สร้างในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ต่อมาในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2462 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อถนนปทุมวัน ตั้งแต่สะพานยศเส (สะพานกษัตริย์ศึก) ถึงถนนราชดำริ เป็น "ถนนพระรามที่ 1" เพราะถนนสายนี้เกี่ยวข้องกับพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชขณะมีบรรดาศักดิ์เป็นสมเด็จเจ้าพระยามหากษัตริย์ศึกในสมัยธนบุรีใช้เป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินกลับจากราชการที่เขมรเข้ามาปราบจลาจลในกรุงธนบุรี ปลายรัชสมัยสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โดยผ่านเส้นทางถนนพระรามที่ 1 ผ่านจุดที่เป็นสะพานยศเสซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นสะพานกษัตริย์ศึก และได้ทรงพักทำพิธีสระสนานที่วัดสะแกซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนนามเป็นวัดสระเกศราชวรมหาวิหาร

ถนนเพลินจิต (Thanon Phloen Chit) เป็นถนนในท้องที่แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีระยะทางตั้งแต่ถนนราชดำริ (สี่แยกราชประสงค์) ตัดกับถนนชิดลม (สี่แยกชิด

ลม) และถนนวิฑู (สี่แยกเพลินจิต) ไปจนถึงทางรถไฟเก่าสายช่องนนทรี ซึ่งจากทางรถไฟสายนี้ไปจะเป็นถนนสุขุมวิท

ถนนเพลินจิตสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2463 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยกรมสุขาภิบาล กระทรวงนครบาลได้ตัดถนนขึ้น 2 สาย คือ สายหนึ่งเริ่มตั้งแต่ถนนราชดำริตรงสะพานราชปรารภ ตรงไปทางตะวันออกถึงถนนขวางที่ตั้งวิทยุโทรเลข ซึ่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า "ถนนเพลินจิต" ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2464 ส่วนอีกถนนหนึ่งตัดเชื่อมถนนเพลินจิตกับถนนพระรามที่ 4 และพระราชทานนามว่า "ถนนวิฑู"



ภาพที่ 3-1 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1932

### 3.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพทั่วไป

พื้นที่ศึกษามีที่ตั้งดังต่อไปนี้

- ทิศเหนือ สี่แยกเจริญผลถนนพระรามที่ 1 ตัดกับถนนบรรทัดทอง
  - ทิศตะวันออก ทางด่วนเฉลิมนคร ถนนเพลินจิตตัดทางรถไฟ
- ครอบคลุมพื้นที่สี่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 4 สถานี ได้แก่
- สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ (สายสีลม) ตั้งอยู่บริเวณหน้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ (สนามศุภชลาศัย)
  - สถานีสยาม (จุดร่วมสายสีลมและสายสุขุมวิท) ตั้งอยู่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าสยามเซ็นเตอร์ สยามพารากอน และสยามสแควร์
  - สถานีชิดลม (สายสุขุมวิท) ตั้งอยู่บริเวณหน้าโรงเรียนมาแตร์เดอี
  - สถานีเพลินจิต (สายสุขุมวิท) ตั้งอยู่บริเวณหน้าอาคารมหาทุนพลาซ่า

ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กำหนดให้พื้นที่ศึกษาที่อยู่เขตปทุมวัน เป็นพื้นที่พาณิชย์ยกรรมหนาแน่น เนื่องจากพื้นที่แห่งนี้เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญของเมือง มีอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กตลอดริมสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 ถึงถนนเพลินจิต รวมทั้งอาคารสำนักงานและอาคารสำคัญๆ เช่น วัดปทุมวนาราม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น

### 3.3 วิวัฒนาการของพื้นที่ศึกษา

#### 3.3.1 วิวัฒนาการของพื้นที่

เดิมพื้นที่ศึกษามีลักษณะเป็นชนบทชานเมืองจนกระทั่ง พ.ศ.2508 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้มอบหมายให้บริษัทเซาท์อีสต์เอเชียก่อสร้างพัฒนาพื้นที่ซึ่งเคยเป็นชุมชนแออัดขนาด 63ไร่สร้างเป็นศูนย์การค้าแบบเชิงราบพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ สูง 3-4 ชั้น ชั้นล่างเป็นร้านค้า ชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัย จำนวน 610 คูหา มีการวางผังอาคาร ถนน อาคารที่จอดรถระบบสาธารณูปโภคและอาคารขนาดใหญ่ประกอบด้วยโรงภาพยนตร์จำนวน 3โรงธุรกิจที่เข้ามาเปิดดำเนินการส่วนใหญ่เป็นร้านอาหาร ร้านหนังสือ ร้านเสื้อผ้าและร้านตัดผมซึ่งย้ายหรือขยายสาขามาจากย่านอื่น เช่น วังบูรพา สุรวงศ์ สีลม ต่อมาในปี พ.ศ.2527ได้มีการรื้อโรงโบริ่งออกสร้างเป็นโรงแรมโนโวเทลสยามสแควร์ และเมื่อพ.ศ.2541 มีการปรับปรุงพื้นที่บริเวณซอย5 ให้เป็นศูนย์รวมวัยรุ่นมีลานกิจกรรมลานน้ำพุเรียกว่า เซ็นเตอร์พอยต์ เปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2542



ภาพที่ 3-2 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1967

โดยที่ฝั่งตรงข้ามเป็นที่ตั้งของโรงแรมบางกอกอินเตอร์คอนติเนนตัล ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นโรงแรมสยามอินเตอร์คอนติเนนตัล และพื้นที่ข้างๆกันได้ถูกสร้างเป็นศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ซึ่งเปิด

บริการในปีพ.ศ.2516 โดยได้มีการปรับปรุงเรื่อยมาจนกระทั่งครั้งล่าสุดเมื่อพ.ศ.2548 ได้มีการปรับปรุงให้มีใหญ่ขึ้น

ในขณะเดียวกันพื้นที่บริเวณห้วมุมแยกปทุมวันได้มีการเช่าพื้นที่ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อสร้างเป็นมานูญครองเซ็นเตอร์ โดยเปิดให้บริการในปีพ.ศ.2528 ก่อนจะถูกเครือดุสิตธานีซื้อไป ในส่วนของย่านราชประสงค์มีโรงแรมเอราวัณตั้งอยู่ตั้งตั้งแต่ปีพ.ศ.2499 และได้ปรับปรุงให้เป็นโรงแรมสูงขนาดใหญ่ในปีพ.ศ.2530 ย่านนี้มีอาคารพาณิชย์ 3-4 ชั้นและห้างโซโก้ตั้งอยู่ ในปีพ.ศ.2533ได้เริ่มมีการปรับปรุงพัฒนาจากห้างโซโก้เดิมเป็นอัมรินทร์พลาซ่า รวมถึงมีการสร้างห้างเกษรพลาซ่าขึ้น



ภาพที่ 3-3 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1977

พื้นที่มุมถนนราชดำริซึ่งตรงข้ามกับโรงพยาบาลตำรวจเป็นที่ดั้งเดิมของวังเพชรบูรณ์ วังที่ประทับของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าจุฑาธุชธราดิลก กรมขุนเพ็ชรบูรณ์อินทราชัย ต่อมาบริษัท วังเพชรบูรณ์ โดยนายอุเทน เตชะไพบูลย์ ได้ซื้อที่ดินนี้จากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เพื่อก่อสร้างห้างสรรพสินค้าเวสต์เอนด์เซ็นเตอร์ เริ่มก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. 2525 และเปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2532 ประกอบด้วยห้างสรรพสินค้าเซ็น (ZEN) และอิเซตัน (Isetan) เมื่อบริษัท วังเพชรบูรณ์ ประสบปัญหาทางการเงิน ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างโรงแรมและอาคารสำนักงานให้แล้วเสร็จ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์จึงเปิดโอกาสให้บริษัทอื่นเข้ามาประมูลเป็นผู้บริหารศูนย์การค้า ซึ่งบริษัทที่เสนอตัวเข้ามาคือ เซ็นทรัลและเดอะมอลล์ ปัจจุบันโครงการนี้บริหารงานโดย บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด(CPN) โดยในระยะแรกเป็นการปรับปรุงและต่อเติมอาคารสำนักงาน ที่ทางเจ้าของพื้นที่เดิมได้สร้างไว้แต่ยังไม่แล้วเสร็จ จากนั้นจึงเริ่มปรับปรุงในส่วนของศูนย์การค้าโดยเปลี่ยนชื่อเป็น เซ็นทรัลเวิลด์พลาซ่า (Central World Plaza) และสร้างเซ็นทรัลเวิลด์สกายวอล์ก (CentralWorld Skywalk) ทางเชื่อมลอยฟ้าระหว่างสถานี



รถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีชิดลมและสถานีสยาม โดยความร่วมมือกับกรุงเทพมหานครเพื่อรองรับลูกค้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคตต่อมาในปีพ.ศ.2549 บริษัทได้มีการปรับปรุงทั้งบริเวณโดยรอบทั้งหมด และเปลี่ยนชื่อศูนย์การค้าเป็นเซ็นทรัลเวิลด์

ในปีพ.ศ.2540 บริเวณห้วยมแยกปทุมวันได้มีการสร้างห้างสรรพสินค้าแห่งใหม่ขึ้นคือ สยามดิสคัฟเวอรี และต่อมาในปีพ.ศ.2545 โรงแรมสยามอินเตอร์คอนติเนนตัลถูกรื้อออกเพื่อสร้างเป็นห้างสยามพารากอนซึ่งเป็นหนึ่งในห้างสรรพสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างกลุ่มเดอะมอลล์และบริษัทสยามพิวรรณ์จำกัด โดยสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดอาคารศูนย์การค้าเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2548 สยามพารากอนเป็นอาคารสูง 8 ชั้น ตัวอาคารจะใช้แก้วตกแต่งเป็นหลัก มีลิฟต์แก้วที่ใช้กระจกทั้งหมดเป็นแห่งแรกของประเทศ(ปัจจุบันได้มีอีกที่หนึ่งคือ เซ็นทรัลเวิลด์) มีจำนวนลิฟต์ทั้งหมด 26 ตัว แบ่งเป็นลิฟต์แก้วแบบใช้กระจกทั้งหมด 2 ตัว ตั้งอยู่ที่โซน The Jewel (ฝั่งติดกับสยามเซนเตอร์) ลิฟต์แก้วแบบธรรมดา 2 ตัว ตั้งอยู่ที่โซน Star Dome (ฝั่งติดกับวัดปทุมวนาราม) และลิฟต์ธรรมดา 22 ตัว บันไดเลื่อน 85 ตัว ทางเลื่อน 4 ตัว มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 500,000 ตารางเมตร และใช้เงินลงทุนมากกว่า 15,000 ล้านบาท



ภาพที่ 3-4 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 1993



ภาพที่ 3-5 แสดงแผนที่ในย่านปทุมวันในปี ค.ศ. 2000

### 3.3.2 วิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะที่จะกล่าวถึงในการศึกษาครั้งนี้แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. พื้นที่ว่างสาธารณะ เช่น ตัวสถานีรถไฟฟ้า ทางเดินเท้า พื้นที่เว้นว่างของอาคาร  
ลานกิจกรรม และพื้นที่นันทนาการ เป็นต้น

2. พื้นที่เชื่อมต่อ เช่น สะพานลอย ทางเชื่อมระหว่างอาคาร เป็นต้น

ในด้านการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะก่อนมีรถไฟฟ้าบีทีเอส นั้น ระดับของพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ที่ระดับดิน ซึ่งเป็นทางเท้า พื้นที่สาธารณะที่สำคัญเป็นทั้งพื้นที่สัญจรและพื้นที่ที่ใช้ทำกิจกรรมของสาธารณะ ในพ.ศ.2507 สยามสแควร์(bd1) ได้เกิดพื้นที่การค้าแบบเปิดโล่งขึ้นโดยใช้ทางเดินเท้า(footpart)เป็นทางสัญจรหลัก ในพ.ศ.2517 เมื่อมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นมาทำให้มีพื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นจุดรองรับกิจกรรมของผู้มาใช้บริการ ได้แก่ห้างสยามเซ็นเตอร์ (bd2) ได้มีการยกระดับของพื้นที่หน้าอาคารสูงขึ้นและมีบันไดยาวตลอดแนวถนนพระรามที่ 1 เชื่อมระหว่างทางเท้าและทางเข้าอาคาร(ภาพที่ 3-6) ถือเป็นรูปแบบใหม่ของพื้นที่สาธารณะในบริเวณนี้ ส่วนทางฝั่งย่านราชประสงค์ห้างเซ็นทรัลชิดลม(bd3)ได้เปิดใช้งานเช่นกัน ต่อมาในพ.ศ. 2527 ห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง(bd4) เอรಾವัด(bd5) อัมรินทร์พลาซ่า(ไซโก้เดิม)(bd6) ถูกสร้างขึ้นได้สร้างพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่รอบอาคารซึ่งเป็นผลจากกฎหมายที่ต้องร่นระยะอาคารเข้าไปทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะไว้จัดกิจกรรมและใช้ประโยชน์ต่างๆขึ้นได้แก่ ลานกิจกรรมห้างมาบุญครอง(os1)



ภาพที่ 3-6 แสดงภาพลักษณะพื้นที่สาธารณะในช่วง พ.ศ.2516

ในพ.ศ.2537 ได้มีการเปิดห้างเวิร์ดเทรดเซ็นเตอร์(bd7) พร้อมกับลานเวิร์ดเทรด(os2) และห้างเกษรพลาซ่า(bd8) ในอีก 2ปีคือพ.ศ.2539 อาคารเพสซิเด็นท์ทาวเวอร์(bd9)และอาคาร มณีนยาเซ็นเตอร์(bd10)อาคารเวฟเพลส(bd11)เปิดใช้งาน ปีถัดมาห้างสยามดิสคัฟเวอร์รี (bd12)เปิดพร้อมกับลานกิจกรรม(os3) และในปีถัดมาคือพ.ศ.2541 สยามสแควร์ได้สร้างลาน กิจกรรมเซ็นเตอร์พอยต์(os4)ขึ้นภายในพื้นที่

ในขณะที่เดียวกันการเชื่อมต่อระหว่างกิจกรรมการค้าของห้างสรรพสินค้าในแต่ละย่านได้มีการสร้างสะพานลอยเพื่อเชื่อมต่อกิจกรรมของสองฟากถนนได้แก่ สะพานลอยหน้าห้างโตคิว (efb1) สะพานลอยหน้าสยามเซ็นเตอร์(efb2) สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า(efb3) สะพานลอยข้ามถนนราชดำริข้างลานเวิร์ดเทรด(efb4) สะพานลอยหน้าอัมรินทร์พลาซ่า(efb5) และ สะพานลอยข้ามแยกเพลินจิต(efb6) ต่อมา มีการเชื่อมต่อเข้าไปในอาคารโดยตรงจากสะพานลอย เพื่อเข้าสู่อาคารในชั้น 2 คือ สะพานเชื่อมเข้าห้างโตคิวและอัมรินทร์พลาซ่า

เห็นได้ว่าก่อนเกิดระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส รูปแบบและระดับของพื้นที่สาธารณะเป็น ลักษณะของพื้นที่ทางเท้า พื้นที่ระหว่างอาคาร พื้นที่หน้าอาคาร และสะพานลอย ซึ่งมีระดับไม่เกิน 6 เมตร (ระดับสะพานลอย) เพราะในพื้นที่ยังไม่มีความต้องการหรือเหตุผลที่จะสร้างพื้นที่ สาธารณะในระดับที่สูงกว่านี้ขึ้นเลย มีเพียงระบบของสะพานลอยข้ามถนนและทางเชื่อมเข้าสู่ตัว อาคารยังบริเวณชั้นสองเพียง2จุดเท่านั้นคือ สะพานลอยหน้าห้างโตคิว(efb1) และสะพานลอย หน้าอัมรินทร์พลาซ่า(efb5)

ต่อมาในปีพ.ศ.2542 เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้เกิดพื้นที่สาธารณะในระดับเหนือดิน ขึ้นได้แก่ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติที่ความสูง 7 เมตรทั้งฝั่งตะวันตก(N1)และฝั่ง ตะวันออก(N2) พร้อมทั้งยังสร้างทางเดินลอยฟ้าข้ามแยกปทุมวัน(N3) ที่ระดับความสูง 6 เมตร และยังมีทางเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างมาบุญครอง(AN1)ที่ชั้น 3ในระดับความสูงที่ 10เมตร พื้นที่สถานี

รถไฟฟ้าสยามเช่นกันถูกสร้างขึ้นระหว่างพื้นที่สยามสแควร์ซอย3 ถึงบริเวณแยกเฉลิมเผ่า ที่ระดับความสูง 7 เมตร ทั้งฝั่งตะวันตก(S1) บริเวณสถานีกลาง(S2) และฝั่งตะวันออก(S3) พร้อมทั้งยังสร้างทางเดินเชื่อมต่อไปยังสะพานลอยเดินข้ามแยกเฉลิมเผ่า(efb3)

ในทางย่านราชประสงค์สถานีรถไฟฟ้าชิดลมได้สร้างขึ้นที่บริเวณหน้าโรงเรียนมาแตร์เดอีที่ระดับความสูง 8 เมตร ทั้งฝั่งตะวันตก(C1)และทางฝั่งตะวันออก(C2) แต่ยังไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะใดนอกจากทางเดินเท้า ส่วนสถานีรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิตถูกสร้างขึ้นหน้าอาคารมหาทุนพลาซ่าที่ระดับความสูงที่มากที่สุดคือ 12 เมตร เพราะต้องยกระดับหลบทางด่วนเฉลิมนคร ทั้งฝั่งตะวันตก(P1) และฝั่งตะวันออก(P2) และยังไม่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะใดนอกจากทางเดินเท้าเช่นเดียวกับสถานีชิดลม

ในปีพ.ศ.2544 มีการสร้างทางเชื่อมลอยฟ้าขึ้น เริ่มจากทางเชื่อม(AP)ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตที่ความสูง 12 เมตร ลงมาที่สะพานลอยข้ามแยกความสูง 6 เมตร และเชื่อมเข้าสู่อาคารเวฟเพลส (โฮมโปรพลาซ่า) ชั้น 2 เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจร หลังจากนั้นเซ็นทรัลชิดลมได้ทำทางเชื่อม(AC1)จากสถานีรถไฟฟ้าชิดลมบนหัวมุมถนนชิดลมเข้าสู่อาคารในบริเวณชั้น 3 ความสูง 10 เมตร เพื่อเพิ่มความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส และห้างเซ็นทรัลชิดลม จากเดิมต้องเข้าจากชั้น 1 เท่านั้น ในขณะที่เดียวกันทางสยามเซ็นเตอร์ได้สร้างทางเชื่อม(AS1)จากสถานีรถไฟฟ้าสยามเข้าสู่ตัวอาคารในบริเวณชั้น 2 ที่ความสูง 5.5 เมตร การเปลี่ยนแปลงนี้เกิดจากเริ่มมีการปรับตัวของห้างสรรพสินค้าบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเพื่อประโยชน์ทางการค้า(ภาพที่ 3-7)



ภาพที่ 3-7 แสดงลักษณะการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่รถไฟฟ้ากับสยามเซ็นเตอร์ ในช่วง พ.ศ.2544

ในปีพ.ศ.2545 ทางศูนย์การค้าย่านราชประสงค์ได้ร่วมมือกันสร้างทางเชื่อมลอยฟ้า (AC2) ของแยกราชประสงค์จากบริเวณสถานีรถไฟฟ้าชิดลมค่อยๆถ่ายระดับลงมาจนเข้าสู่เกสรพลาซ่าและเอราวัณที่ความสูง 6 เมตร โดยเข้าสู่เกสรพลาซ่าบริเวณชั้น 3 และเอราวัณบริเวณชั้น 2 โดยมีโครงสร้างของสะพานลอยเดิมหน้าห้างอัมรินทร์พลาซ่า และเชื่อมเข้าสู่ห้างบริเวณชั้น 2 โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อตอบรับกระแสการเป็นเมืองแฟชั่นของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดให้มีโครงการต่างๆในย่านการค้าราชประสงค์(ภาพที่ 3-9)



ภาพที่ 3-8 แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อในช่วงก่อน พ.ศ.2544



ภาพที่ 3-9 แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อหลังจาก พ.ศ.2544

ในปีพ.ศ.2546 ห้างสยามดิสคัฟเวอรีมีการปรับปรุงทางเชื่อมทางเดินลอยฟ้าเดิมที่แยกปทุมวันให้มีบันไดเชื่อมต่อ(AN2)เข้าสู่ชั้นบริเวณ 3 ที่ความสูง 8 เมตร(ภาพที่ 3-10) ทำให้เกิดการเชื่อมกิจกรรมการสัญจร และการค้าระหว่าง 2 หัวมุมถนนของห้างมาบุญครองและสยามดิสคัฟเวอรี รวมไปถึงห้างโตคิวและสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติโดยไม่ต้องถ่ายระดับลงมาสู่พื้นดิน



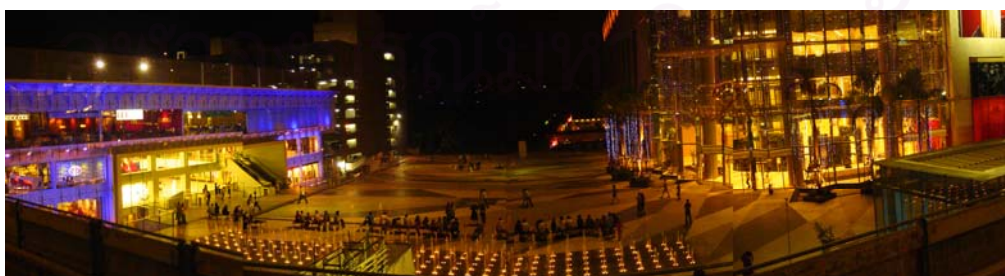
ภาพที่ 3-10 แสดงการก่อสร้างทางเชื่อมจากทางเดินลอยฟ้าเข้าสู่สยามดิสคัฟเวอรีที่ชั้น 3 พ.ศ.2546

ในปีพ.ศ.2547 ระหว่างดำเนินการสร้างสยามพารากอนและปรับปรุงเซ็นทรัลเวิลด์ มีการเปิดใช้อาคารออฟฟิศเซ็นทรัลเวิลด์(bd12)เมื่อตึกสำนักงานของเซ็นทรัลเวิลด์สร้างเสร็จทำให้มีพื้นที่ว่างหน้าอาคาร(os6)ในระดับ 1 เมตร เพื่อรองรับกิจกรรมพิเศษ และพื้นที่พักผ่อนของอาคารสำนักงาน รวมไปถึงทางเดินลอยฟ้าของห้างเซ็นทรัลเวิลด์(AC3)เพื่อเชื่อมระหว่าง สถานีรถไฟฟ้าสยาม (บริเวณสะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า) กับสถานีรถไฟฟ้าชิดลม (บริเวณทางเดินลอยฟ้าหน้าเกษรพลาซ่า) โดยมีจุดประสงค์ว่า เมื่อศูนย์การค้าต่างๆเสร็จสมบูรณ์ทำให้ย่านการค้าทั้ง 2 คือ ย่านปทุมวันและราชประสงค์เชื่อมต่อกันเป็นย่านการค้าที่ใหญ่ที่สุดในประเทศหรือในเอเชีย



ภาพที่ 3-11 แสดงการก่อสร้างทางเชื่อมจากทางเดินลอยฟ้าเข้าเซ็นทรัลเวิร์ดที่ชั้น 2 พ.ศ.2547

ในปีพ.ศ.2548 บริเวณทางเชื่อมเดิมระหว่างสยามเซ็นเตอร์กับสถานีรถไฟฟ้าสยาม (AS1) ถูกปรับปรุงพร้อมกับการปรับปรุงตัวห้าง โดยการเชื่อมจากเดิมที่ลงสู่ชั้น 2 อย่างเดียว ให้มีบันไดเลื่อนเพื่อเพิ่มการเชื่อมสู่บริเวณชั้น 3 ที่ระดับความสูง 9 เมตร (AS1-1) และช่วงปลายปี สยามพารากอน (bd14) ได้เปิดตัวขึ้นพร้อมกับลานสยามพารากอน (os6) พื้นที่สาธารณะแบบใหม่ที่เป็นพื้นที่โล่งสาธารณะหน้าอาคารระดับความสูงเดียวกับสถานีรถไฟฟ้าสยาม (7 เมตร) โดยเชื่อมเข้ากับสถานีเป็นทางลาดเพื่อความสะดวกในการสัญจร (ภาพที่ 3-12) พื้นที่สาธารณะนี้ถูกออกแบบเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจกรรมต่างๆ และยังเป็นการเว้นที่ว่างระหว่างตัวสถานีรถไฟฟ้ากับอาคาร ซึ่งเป็นรูปแบบใหม่ของพื้นที่สาธารณะ หลังจากเกิดระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พร้อมกันนั้น เซ็นทรัลเวิร์ดเปิดให้ใช้ทางเชื่อมต่อระหว่างทางเดินลอยฟ้า (Cw1) เพื่อเข้าสู่ตัวอาคารในบริเวณชั้น 2 ในขณะที่อาคารอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง (ภาพที่ 3-11)



ภาพที่ 3-12 แสดงพื้นที่สาธารณะของสยามพารากอนที่ถูกสร้างขึ้นใหม่หลังจากมีระบบรถไฟฟ้า พ.ศ.2548

ในปีพ.ศ.2549 พื้นที่ทางเท้าบริเวณซอย 3 ของสยามสแควร์ถูกปรับปรุงเพิ่มขนาดเพื่อให้ตอบรับกับการเดินทางเข้าสู่ทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้าสยาม ขณะเดียวกันมีการปรับปรุงสะพานลอย (efb2) ระหว่างสยามสแควร์กับสยามเซ็นเตอร์ จากเดิมต้องลงสู่ทางเท้าถูกเปลี่ยนให้เข้าสู่สยามเซ็นเตอร์โดยตรงบริเวณชั้น 3 (efb2-1)

ในปีพ.ศ.2550 เซ็นทรัลเวิลด์ได้สร้างทางเชื่อมต่อ (Cw2) ระหว่างทางเดินลอยฟ้าเข้ากับตัวห้างทางฝั่งถนนราชดำริที่ตั้งของเซ็น และอิเซตัน โดยทางเชื่อมนี้เป็นบันไดเลื่อนเข้าสู่ชั้น 3 ระดับความสูงที่ 12 เมตรบริเวณข้างอาคาร และมีพื้นที่เกี่ยวเนื่องถูกสร้างเพิ่มเติมจากผนังอาคารเดิมยาวไปจนถึงบริเวณชั้น 6 ระดับความสูง 25 เมตร ซึ่งนับว่าเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีการเชื่อมต่อด้านสูงที่สุดระยะทางยาว และเป็นรูปแบบที่สอดคล้องเข้าสู่ตัวอาคาร

จากวิวัฒนาการของรูปแบบพื้นที่สาธารณะ(ตารางที่3.1) หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส นั้น เห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงระดับที่ตั้งพื้นที่สาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด และยังมีรูปแบบที่หลากหลายตามความเหมาะสม ทั้งที่ได้รับการออกแบบไว้ล่วงหน้า และไม่ได้ตั้งใจ แสดงให้เห็นถึงผลที่เกิดขึ้นกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้อย่างชัดเจนในด้านกายภาพ

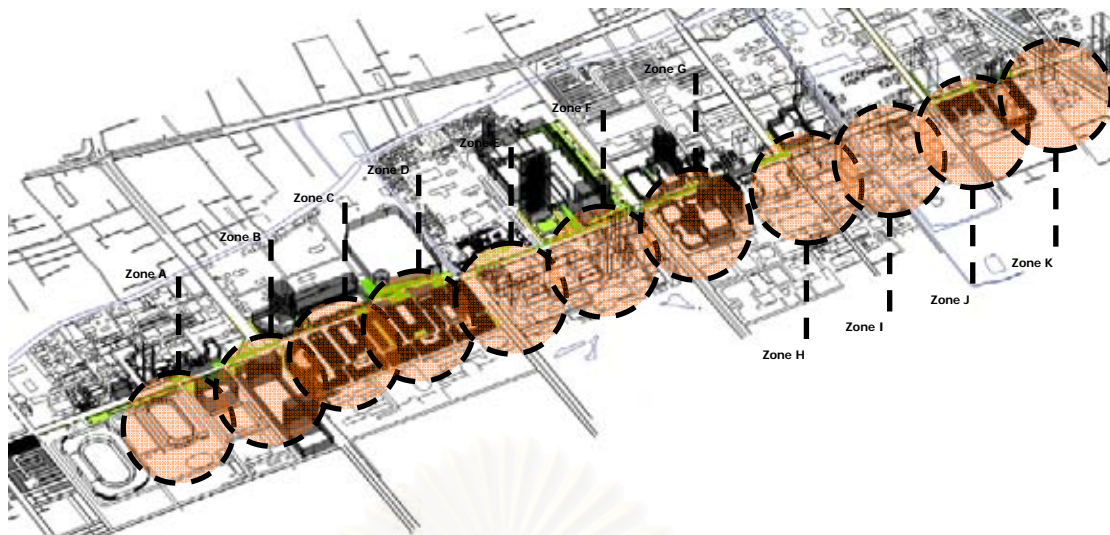
### 3.4 ลักษณะทางกายภาพทั่วไปของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา

อย่างที่ได้อธิบายไว้ในขั้นต้นว่า พื้นที่สาธารณะที่จะกล่าวถึงแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อ

โดยพื้นที่สาธารณะถูกแบ่งย่อยอีกตามระดับที่เกิดขึ้น เพราะในพื้นที่ศึกษานั้นตัวพื้นที่สาธารณะมีระดับที่ต่างกันมากโดยเกิดจากลักษณะของระบบรถไฟฟ้าที่เป็นแบบยกยกระดับแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ

1. พื้นที่สาธารณะระดับพื้นดิน คือพื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อที่อยู่ในระดับความสูงไม่เกิน 6 เมตร คือระดับความสูงไม่เกินระดับสะพานลอยข้ามถนนเดิม
2. พื้นที่สาธารณะระดับที่สอง คือ พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อระหว่าง 6 เมตร ขึ้นไปจนถึง 10 เมตร คือระดับความสูงส่วนใหญ่ของพื้นที่สาธารณะและระดับอาคารสองชั้นที่ปรากฏส่วนใหญ่ในพื้นที่
3. พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม คือ พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่เชื่อมต่อที่อยู่ระดับความสูง 10 เมตร ขึ้นไป





ภาพที่ 3-13 แสดงการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 11 ส่วนตามลำดับ

พื้นที่สาธารณะที่ปรากฏบนพื้นที่ศึกษาทั่วไปจะกล่าวตามพื้นที่ที่แบ่งไว้ 11 ส่วน(ภาพที่3-13) โดยใช้พื้นที่ระหว่างจุดตัดของถนนกับส่วนของตัวสถานีรถไฟฟ้าเป็นเกณฑ์ในการแบ่งพื้นที่ศึกษาเพื่อความสะดวกในการศึกษา โดยที่ตัวพื้นที่สถานีรถไฟฟ้านั้นได้ใช้ส่วนบริเวณชั้นขยายตัวเป็นหลักในการแบ่งซึ่งส่วนใหญ่มีสองฝั่งคือฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก ยกเว้นสถานีรถไฟฟ้าสยามที่มีสามส่วนโดยมีรายละเอียดทั่วไปดังนี้

1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ
  - พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบด้วยพื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 และลานกีฬาเอนกประสงค์บริเวณภายในสนามกีฬาแห่งชาติมีแนวรั้วกันและประตูเข้าออกชัดเจน
  - พื้นที่ระดับที่สองประกอบด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า (8 เมตร) และทางขึ้นลงสถานี 2 แห่ง
  - พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้
2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ
  - พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบด้วยทางเท้าทั้งสี่มุมแยกปทุมวัน ลานเอนกประสงค์บริเวณห้างมาบุญครองอยู่ที่ระดับ 0.6 เมตร
  - พื้นที่ระดับที่สองประกอบด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า (8 เมตร) พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวัน (7 เมตร) สะพานลอยข้ามถนน (6 เมตร) หน้าห้างโตคิว ทางขึ้นลงสะพานลอยเดิม ทางขึ้นลงทางเดินลอยฟ้าทั้งสี่จุดบริเวณหัวถนนแยกปทุมวัน จุดเชื่อมต่อเข้าห้างมาบุญครอง และสยามดิสคัฟเวอรี (0.5 เมตร) ที่บริเวณชั้น 3
  - พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้
3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบด้วยทางเท้าสองฟากถนนพระรามที่ 1 ทางเท้า  
ย่านการค้าสยามสแควร์ ลานกิจกรรมเซ็นเตอร์พอยต์ ลานกิจกรรมห้างสยามดิस्टัฟเวอร์รี่  
(1 เมตร)

- พื้นที่ระดับที่สอง พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยาม (8 เมตร) สะพานลอยข้ามถนน  
ระหว่างสยามสแควร์ซอย 1 กับซอย 2 (6 เมตร) ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ทางขึ้นลง  
สะพานลอยเดิม พื้นที่เชื่อมต่อเข้าห้างสยามเซ็นเตอร์ชั้นสามบริเวณสะพานลอยเดิม และ  
พื้นที่เชื่อมต่อเข้าชั้นสองและสามกับสถานีรถไฟฟ้า

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วยทางเท้าสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 ทางเท้า  
ภายในสยามสแควร์ ลานหน้าห้างสยามพารากอน

- พื้นที่ระดับที่สองประกอบไปด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยาม (7.5 เมตร) ลาน  
หน้าห้างสยามพารากอน (7.5 เมตร) ทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าทั้งสองฝั่ง  
ทางเดินเชื่อมลานหน้าห้างสยามพารากอน ทางเชื่อมเข้าห้างสยามเซ็นเตอร์ชั้นสองกับชั้น  
สาม

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วยทางเท้าสองฝั่งพระรามที่ 1 ทางเท้า  
ภายในสยามสแควร์ ลานภายในวัดปทุมวนาราม

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยาม (7.5 เมตร)  
สะพานลอยข้ามถนน (6 เมตร) ทางเดินลอยฟ้าห้างเซ็นทรัลเวิลด์ (6 เมตร) ทางเดินเชื่อม  
เข้าห้างสยามพารากอน (7.5 เมตร) ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ทางขึ้นลงสะพานลอยเดิม

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วยทางเท้าสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 และถนน  
ราชปรารภ ลานหน้าออฟฟิตเซ็นทรัลเวิลด์ (1 เมตร) ลานเอนกประสงค์ห้างเซ็นทรัลเวิลด์  
(1 เมตร) ลานเอนกประสงค์ห้างเกษรพลาซ่า พื้นที่พระพรหมแยกราชประสงค์

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบด้วย ทางเชื่อมต่อเข้าเซ็นทรัลเวิลด์ (6 เมตร) ทาง  
เชื่อมเข้าห้างเซน ทางขึ้นลงทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK)

- พื้นที่ระดับที่สามประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อห้างเซนและอิเซตัน (12 เมตร)  
และไล่ระดับขึ้นไปจนถึงบริเวณชั้น 4 ของเซ็นทรัลเวิลด์

7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วยทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต ลาน  
เอนกประสงค์ ห้างเกษรพลาซ่า และหน้าอาคารเพชรซิเด้นท์ทาวเวอร์

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) (6 เมตร)  
พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลม (10 เมตร) สะพานลอยข้ามถนนเดิม (6 เมตร) ทางขึ้นลงสถานี  
รถไฟฟ้า ทางขึ้นลงสะพานลอยเดิม ทางเชื่อมต่อเข้าห้างเกษรพลาซ่าชั้นสาม ทางเชื่อมเข้า  
เอราวัณชั้นสอง ทางเชื่อมเข้าอัมรินทร์พลาซ่าชั้นสอง ทางเชื่อมเข้ามณีนยาชั้นสอง

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลม (10 เมตร)  
ทางขึ้นลงสถานี ทางเชื่อมต่อเข้าห้างเซ็นทรัลชิดลมชั้นสาม

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต

- พื้นที่ระดับที่สองไม่ปรากฏในบริเวณนี้

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย ทางเท้าทั้งสองฝั่งของถนนเพลินจิต ลาน  
เอนกประสงค์อาคารเวฟเพลส (0.8 เมตร)

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย สะพานลอยข้ามถนนแยกเพลินจิต  
ทางเดินลอยฟ้าหน้าอาคารเวฟเพลส (6 เมตร) ทางเชื่อมต่อเข้าอาคารชั้นสองเวฟเพลส  
ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าและทางเชื่อมต่อใต้สถานี (6 เมตร)

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต (12 เมตร)

11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต พื้นที่ใต้  
ทางด่วนเฉลิมนคร

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ทางเชื่อมต่อใต้  
สถานีรถไฟฟ้า (6 เมตร)

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า (12 เมตร)  
ทั้งหมดที่ได้กล่าวมานั้นเป็นพื้นที่สาธารณะที่ปรากฏขึ้นในพื้นที่ศึกษาที่เกิดขึ้น  
ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส(ตารางที่3.2)

### 3.5 ลักษณะรูปแบบกิจกรรมที่ปรากฏในพื้นที่ศึกษา

ในการศึกษาคั้งนี้จะเน้นไปที่การศึกษากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร  
และการค้าขายซึ่งเป็นกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในส่วนที่ศึกษาเป็นสำคัญ และกิจกรรมอื่นๆที่ปรากฏ  
ต่อเนื่องกับกิจกรรมที่กล่าวมาข้างต้น โดยวิธีการสังเกตและสำรวจในพื้นที่ศึกษา

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

เป็นกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในพื้นที่ระหว่างระบบรถไฟฟ้าไปสู่ระบบย่อยต่างๆที่  
ปรากฏขึ้นในพื้นที่ ประกอบไปด้วย

1. ระบบขนส่งที่เป็นรูปแบบ คือ ระบบขนส่งมวลชนรถโดยสาร ซึ่งจะมีป้ายรอ  
รถโดยสารเป็นตัวกำหนดตำแหน่งของกิจกรรมที่ชัดเจน และเป็นรูปร่าง  
(ภาพที่3.13)
2. ระบบขนส่งที่ไม่เป็นรูปแบบ คือ ระบบขนส่งโดยรถส่วนบุคคล รถแท็กซี่  
รถตุ๊กตุ๊ก รถตู้โดยสาร และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ที่ไม่มีจุดรอหรือต่อสถานีที่  
ชัดเจนในการหยุดรถ ส่วนใหญ่จะใช้ความคุ้นเคยและจุดจอดร่วมต่อการ  
รับรู้การใช้บริการ(ภาพที่ 3-15)



ภาพที่ 3-14 แสดงระบบขนส่งมวลชนที่เป็นรูปแบบ(รถโดยสารประจำทาง)



ภาพที่ 3-15 แสดงระบบขนส่งที่ไม่เป็นรูปแบบ(รถตุ๊กตุ๊ก)

- กิจกรรมการค้าขาย

เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในพื้นที่เดิมอยู่แล้ว โดยส่วนใหญ่เป็นห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ทั้งสองย่าน คือ ย่านการค้าปทุมวัน ประกอบด้วย ห้างมาบุญครอง สยามดิศพ์เวอรี่ สยามเซ็นเตอร์ สยามพารากอน และสยามสแควร์ ย่านการค้าราชประสงค์ ประกอบด้วย ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ห้างเกษรพลาซ่า เอราวิถน์ ห้างอัมรินทร์พลาซ่า และยังมีร้านค้ามากมายตลอดแนวถนนพระรามที่ 1 และเพลินจิต แบ่งเป็น

1. ห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลีกที่เป็นลักษณะอาคาร(ภาพที่ 3-16)
2. ร้านค้าที่ผู้ประกอบการให้เช่าพื้นที่เพื่อการค้า(ภาพที่ 3-17)
3. หาบเร่แผงลอย(ภาพที่ 3-18)



ภาพที่ 3-16 แสดงห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลีกที่เป็นลักษณะอาคาร



ภาพที่ 3-17 แสดงร้านค้าที่ผู้ประกอบการให้เช่าพื้นที่เพื่อการค้า



ภาพที่ 3-18 แสดงหาบเร่แผงลอย

#### - กิจกรรมอื่นๆที่ปรากฏ

นอกจากกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและการค้าขายที่เกิดขึ้นแล้วยังมีกิจกรรมอื่นๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ อีกได้แก่ การเดินสัญจร การพบปะพูดคุย การพักผ่อนการพักผ่อนสันทนาการ การสักการบูชา และกิจกรรมพิเศษต่างๆ เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่สาธารณะในตารางรวมกิจกรรมที่แสดงไว้ในตารางที่ 3.3

สรุปภาพรวมลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ

1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การเปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจรจากรถไฟฟ้า บีทีเอส ไปสู่อรถแท็กซี่ หรือ ตุ๊กตุ๊ก ในบริเวณจุดทางลงหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ หรือรถประจำทางที่บริเวณจุดรถประจำทางหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ ส่วนบริเวณฝั่ง

ตรงข้ามมีเพียงการรอรถประจำทางและการเดินสัญจรผ่านที่เบาบางกว่าฝั่งสนามกีฬาแห่งชาติ

- กิจกรรมการค้าขาย กิจกรรมการค้าขายหลัก คือ รถเข็นบริเวณริมรั้วสนามกีฬาแห่งชาติที่มีผู้คนเดินสัญจรผ่าน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า บีทีเอส เท่านั้น เป็นการเดินสัญจรผ่าน หยุดเพื่อซื้อตั๋วโดยสาร กิจกรรมอื่นไม่ปรากฏในบริเวณนี้

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเท้า โดยเฉพาะฝั่งมาบุญครองที่หนาแน่นมากกว่าด้านอื่น และที่เบาบางสุด คือ ฝั่งของสยามดิสคัฟเวอร์ อีกรังยังมีจุดจอดรถแท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในฝั่งห้างมาบุญครองจำนวนมากบริเวณทางเท้าและถนน ในส่วนพื้นที่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ก็มีการเดินสัญจรผ่านไป อีกรังยังมีการนั่งพักผ่อนบริเวณพื้นที่ริมลานเอนกประสงค์ให้เห็นอยู่เกือบตลอดทั้งวัน และกิจกรรมพิเศษต่างๆที่ห้างได้จัดไว้ ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบนลานกิจกรรมเอนกประสงค์ฝั่งติดกับถนนพระรามที่ 1 ทำให้พื้นที่สาธารณะในด้านห้างมาบุญครองนี้มากและหลากหลายกว่าส่วนอื่น

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมหลักของการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ไปสู่ห้างสรรพสินค้าทั้งมาบุญครอง และสยามดิสคัฟเวอร์ที่เชื่อมต่อกันกับตัวสถานีรถไฟฟ้าด้วยทางเดินลอยฟ้า การซื้อขายตั๋วโดยสาร และในบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอส ยังแบ่งพื้นที่ไว้เพื่อการค้าขายอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการนั่งพักคอยในบริเวณทางเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างโตคิวทั้งพนักงานและลูกค้าช่วงเวลาก่อนที่ห้างจะเปิด ในส่วนของพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) มักจะพบกับกิจกรรมอื่นๆอีก เช่นการตกทายพบปะกัน และกิจกรรมพิเศษอื่นๆ

- กิจกรรมการค้าขาย การขายของหรือกิจกรรมของวัยรุ่นที่จับกลุ่มกันเล่นนันทนาการต่างๆ ขึ้นอยู่กับวาระที่มีการอนุญาตของเจ้าหน้าที่

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

### 3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเท้าโดยเฉพาะบริเวณฝั่งสยามสแควร์ที่หนาแน่นกว่าในฝั่งของสยามเซ็นเตอร์ ต่อเข้าไปยังพื้นที่ทางเท้าของสยามสแควร์เอง ซึ่งเป็นลักษณะของศูนย์การค้ากลางแจ้งที่ใช้พื้นที่ด้านนอกอาคารเป็นหลักและยังมีรถสาธารณะ เช่น รถตุ๊กตุ๊ก รถมอเตอร์ไซค์รับจ้างปากซอยสยามซอย 1 ถึง ซอย 3 และจุดจอดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างสยามเซ็นเตอร์ที่ผู้โดยสารจะนั่งรออยู่บริเวณบันไดทางขึ้นห้าง ซึ่งเกิดลักษณะนี้เป็นประจำทั้งก่อนที่จะเกิดระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และหลังจากนั้นยังมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณลานข้างห้างสยามดิศด์พเวอร์รี่ คือการเดินสัญจรผ่านระหว่างห้างและยังมีการจัดที่นั่งพักผ่อนไว้แต่สามารถปรับเปลี่ยนพื้นที่ไว้สำหรับกิจกรรมพิเศษต่างๆ

- กิจกรรมการค้าขาย มีกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณลานข้างห้างสยามดิศด์พเวอร์รี่ คือการขายอาหารในเวลากลางวัน หรือกิจกรรมพิเศษต่างๆตามช่วงเวลา ส่วนในด้านของพื้นที่สยามสแควร์มีพื้นที่ของเซ็นเตอร์พอยต์ที่ถูกปรับปรุงมาให้ เป็นพื้นที่กิจกรรมพิเศษของสยามสแควร์ โดยส่วนของลานน้ำพุมีที่ไว้นั่งพักผ่อน ส่วนพื้นที่เช่าขายของและส่วนของเวทีการแสดง ซึ่งในบริเวณนี้ถือว่าเป็นจุดศูนย์กลางกิจกรรมของพื้นที่สยามสแควร์ที่มีความหลากหลายมากในกิจกรรม และยังมีสวนพื้นที่หลังอาคารระหว่างซอย 1 และซอย 2 ที่ถูกสร้างเป็นร้านค้าแบ่งเป็นแผงและมีหลังคาคลุมตลอดแนวอาคาร

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอส ที่เป็นกิจกรรมการเดินสัญจรระหว่างระบบรถไฟฟ้ากับห้างสยามเซ็นเตอร์และพื้นที่สู่สยามสแควร์

- กิจกรรมการค้าขาย มีกิจกรรมการค้าเกิดขึ้นบนพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าโดยมีการแบ่งพื้นที่รถไฟฟ้าเป็นพื้นที่ขายของเป็นห้องๆอย่างชัดเจนและมีสัดส่วน

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

### 4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนล่างของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินทางระหว่างสาธารณะระบบต่างๆ ทั้งการคอยรถโดยสารประจำทางบนพื้นที่ทางเท้าระหว่างสยาม



ชอย 4 และชอย 5 รวมทั้งรถตู้โดยสาร รถมอเตอร์ไซด์ หน้าชอยสยามชอย 4 และ 5 ส่วนในฝั่งของสยามพารากอน ไม่พบกิจกรรมนี้มากนัก มีแต่การรอรถแท็กซี่ ในบริเวณจุดชอยที่ทางห้างจัดไว้ให้โดยเฉพาะทำให้การเกิดกิจกรรมบนพื้นที่ทั้งสองฝั่งจึงแตกต่างกันอย่างชัดเจน

- กิจกรรมการค้าขาย มีการค้าขายแบบหาบเร่แผงลอยหรือรถเข็นในบ้างช่วงเวลาเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสู่พื้นที่ด้านข้าง คือ ลานสยามพารากอน เพื่อเข้าสู่ห้างสยามพารากอนและห้างสยามเซ็นเตอร์ อีกฝั่งคือการเดินสัญจรเข้าสู่พื้นที่สยามสแควร์ ในส่วนของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้น ยังมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายตัวโดยสารเอง การนัดพบและทักทายกันในพื้นที่ทางลาดเชื่อมต่อกับลานสยามพารากอนนั้น ก็มีการนั่งพักผ่อนในพื้นที่ที่จัดไว้ให้ต่อเนื่องไปยังพื้นที่ลานสยามพารากอน และทางเชื่อมลงชั้นล่างแต่จะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเย็นถึงกลางคืน เพราะเป็นช่วงที่อากาศและอุณหภูมิเหมาะสม ในส่วนของลานสยามพารากอนนั้น ยังมีการจัดกิจกรรมพิเศษของห้างตามเวลาพิเศษต่างๆสลับสับเปลี่ยนไปเรื่อยๆตามช่วงเวลา แต่ถ้าไม่มีการจัดกิจกรรมใดๆพื้นที่ส่วนนี้จะไม่ได้ออกใช้งานมากนัก

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับระบบรถประจำทาง และรถสาธารณะต่างๆ โดยในฝั่งสยามสแควร์จะมีจุดจอดรถมอเตอร์ไซด์ขึ้นบริเวณปากชอย 6 และจุดรอรถประจำทางฝั่งถนนอังรีดูนัง ส่วนฝั่งสยามพารากอนมีการเดินสัญจรบนทางเท้าระหว่างห้างสยามพารากอนกับส่วนชอยข้างวัดปทุมวนารามและจุดรอรถโดยสารหน้าวัดปทุมวนาราม

- กิจกรรมการค้าขาย มีการค้าขายแบบหาบเร่แผงลอยหรือรถเข็นในบ้างช่วงเวลาเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินทางสัญจรผ่านระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส สู่ทางลาดเข้าห้างสยามพารากอนหรือไปยังสะพานข้ามถนนแยกเฉลิม

เผ่าไปสู่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ไปสู่ย่านราชประสงค์ หรือลงไปสู่จุดรถจรประจำทางหน้าวัดปทุมวนาราม

- กิจกรรมการค้าขาย จะเป็นการแบ่งพื้นที่ขายของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือการอนุญาตให้มีการตั้งแผงลอยขายของบนพื้นที่สะพานลอยข้ามถนนแยกเฉลิมเผ่า และการนั่งพักผ่อนในบริเวณทางลาดเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับห้างสยามพารากอนที่ถูกจัดไว้ให้

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

#### 6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การเดินสัญจรผ่านบนทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 แต่ก็ไม่หนาแน่น ในส่วนของพื้นที่ลานกิจกรรมห้างเซ็นทรัลเวิลด์มีการสัญจรผ่านระหว่างทางเข้าห้างฝั่งถนนราชปรารภกับจุดคอยรถโดยสารประจำทางแต่ไม่หนาแน่นมากนัก กิจกรรมที่พบอีกคือ การนั่งพักผ่อน และการพบปะพูดคุยกันนั้นไม่หนาแน่นมาก แต่จะมีมากในช่วงเย็นและกลางคืน ส่วนกิจกรรมพิเศษจะเกิดขึ้นในบางช่วงเวลาซึ่งจะมีคนใช้เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในส่วนของกิจกรรมต้อนรับปีใหม่ ที่ลานเซ็นทรัลเวิลด์ที่จัดกันมาต่อเนื่องทุกปี ในส่วนของลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างออฟฟิตเซ็นทรัลเวิลด์นั้นไม่ปรากฏการใช้งานบ่อยนักมักเป็นกิจกรรมพิเศษที่ห้างเป็นผู้จัดเองในบางช่วงเวลาเท่านั้น

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ระหว่างย่านการค้าปทุมวันกับย่านราชประสงค์ เข้าสู่ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ด้วยทางเชื่อมต่อบริเวณชั้น 2 และการนัดพบปะพูดคุยกันบ้าง ในส่วนทางเชื่อมเข้าสู่ห้างทางด้านเซนนั้นเป็นการเดินสัญจรผ่านเพื่อเข้าสู่เซนหรือต่อไปจนถึงอิเซตัน

- กิจกรรมการค้าขาย ในส่วนพื้นที่เชื่อมต่อยุ่ห้างทางด้านเซนพื้นที่นี้มีการตั้งโต๊ะของร้านค้าที่ติดกัน หรือยังเป็นพื้นที่จัดกิจกรรมพิเศษต่างๆของห้างเอง แต่ปริมาณการใช้ยังน้อยมากในส่วนที่ไกลออกไป

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านขึ้นไปสู่ชั้นที่สูงขึ้นไปเรื่อยๆจนถึงชั้น 5 ของห้างเซ็นทรัลเวิลด์

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

## 7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิตต่อเนื่องไปสู่ถนนราชดำริ การเปลี่ยนการสัญจรโดยมีจุดจอดรถประจำทางบริเวณหน้าองค์การโทรศัพท์

- กิจกรรมการค้าขาย กิจกรรมการค้าขายบนทางเท้าหน้าห้างเอราวัณที่ขายของสักการะพระพรหมต่อเนื่องไปยังพื้นที่พระพรหมที่มีการจัดกิจกรรมการสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่มีอยู่เกือบตลอดวัน ส่วนทางลานห้างเกษรพลาซ่าต่อเนื่องไปถึงลานหน้าอาคารอินเตอร์คอนติเนนทัล ปราบกฏกิจกรรมการพักผ่อนบ้างในลานที่จัดไว้ และกิจกรรมพิเศษตามโอกาสสำคัญหรือวาระพิเศษต่างๆ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เข้าสู่อาคารห้างสรรพสินค้าต่างๆ กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสชิดลม และการนัดพบปะพูดคุยกันต่อเนื่องไปจนถึงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

- กิจกรรมการค้าขาย บนพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามีการแบ่งพื้นที่เป็นร้านขายของบริเวณหน้าอาคารมณีนยาเซ็นเตอร์

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

## 8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่ทางเท้าสองฝั่งถนนเพลินจิตแต่จะมีกิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนทางฝั่งองค์การโทรศัพท์ต่อเนื่องไปยังทางเท้าริมห้างเซ็นทรัลชิดลม ในฝั่งตรงข้ามจะไม่ค่อยหนาแน่นนักในกิจกรรมระดับพื้นดิน

- กิจกรรมการค้าขาย มีการค้าขายแบบหาบเร่แผงลอยหรือรถเข็นในบ้างช่วงเวลาเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า เพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสู่ระดับพื้นดิน และเข้าสู่ห้างเซ็นทรัลชิดลมบริเวณชั้นสาม

- กิจกรรมการค้าขาย มีการแบ่งส่วนพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเป็นพื้นที่ขายของทำให้เกิดกิจกรรมซ้อนทับกันในพื้นที่สถานีฝั่งนี้

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

### 9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่ง แต่จะเบาบางกว่าในฝั่งของสถานชุตอังกฤษ

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สองไม่ปรากฏบริเวณนี้

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

### 10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเท้าทั้งสี่มุมถนนเพลินจิต แต่จะมีหนาแน่นในฝั่งตรงข้ามอาคารเวฟเพลส รวมไปถึงการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระหว่างรถไฟฟ้ากับรถโดยสารประจำทางที่มีจุดรอฝั่งถนนวิฑู

- กิจกรรมการค้าขาย ฝั่งตรงข้ามอาคารเวฟเพลสในส่วนนี้จะมีรถเข็นหาบเร่มาขายในจุดผ่อนผันบนพื้นที่ทางเท้าด้วย ทำให้มีกิจกรรมเกิดขึ้นหนาแน่น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เพื่อเปลี่ยนถ่ายจากระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสสู่ระดับพื้นดินหรือเข้าสู่ตัวอาคารเวฟเพลส และยังพบกิจกรรมการพบปะพูดคุยหรือการนัดพบกันบ้างแต่ไม่หนาแน่น

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

- กิจกรรมการค้าขาย กิจกรรมการค้าขายบนพื้นที่สถานี การซื้อขายตัวโดยสารรถไฟฟ้า และการนัดพบพูดคุยกัน แต่ไม่หนาแน่นมากนัก

### 11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดินประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินสัญจรผ่านบนพื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต การเปลี่ยนการสัญจรจากระบบรถไฟฟ้าสู่รถโดยสารสาธารณะที่มีจุดรอรถโดยสารทั้งสองฝั่งถนนหน้าอาคารมหาพูนพลาซ่า และมีรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างบริเวณป้ายรถเมล์ด้วย

- กิจกรรมการค้าขาย มีพื้นที่ขายของถูกสร้างขึ้นเล็กๆ บริเวณป้ายรถโดยสารหน้าอาคารมหาทุนพลาซ่า

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินทางเชื่อมใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเท่านั้น

- กิจกรรมการค้าขาย ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กิจกรรมการเดินทางผ่านพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กิจกรรมการค้าขาย กิจกรรมการค้าขายบนพื้นที่สถานี การซื้อขายตั๋วโดยสารรถไฟฟ้า และการนัดพบพูดคุยกัน แต่ไม่หนาแน่นมากนัก

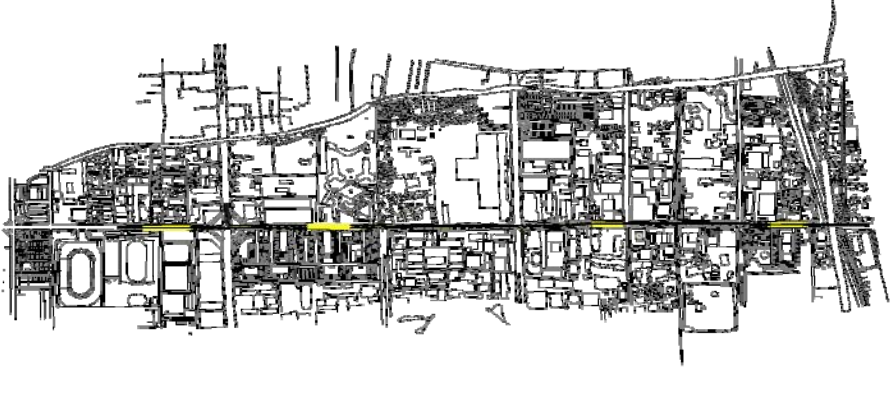







สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปี	การเปลี่ยนแปลงของย่าน District Morphology	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะของย่าน Public Areas Morphology	องค์ประกอบ Element	ระดับ Elevation
Before BTS			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-world trade bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m os1=0.6m efb1=6m efb2=6m efb3=6m os2=1m efb4=6m efb5=6m efb6=6m os3=1m os4=0.2m os5=0.8m
BTS 1999			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-world trade bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m os1=0.6m efb1=6m efb2=6m efb3=6m os2=1m efb4=6m efb5=6m efb6=6m N1=7m N2=7m N3=6m AN1=10m S1=7m S2=7m S3=7m C1=8m C2=8m P1=12m P2=12m
2000			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-world trade bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m os1=0.6m efb1=6m efb2=6m efb3=6m os2=1m efb4=6m efb5=6m efb6=6m N1=7m N2=7m N3=6m AN1=10m S1=7m S2=7m S3=7m C1=8m C2=8m P1=12m P2=12m

ตารางที่ 3.1 แสดงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปี	การเปลี่ยนแปลงของย่าน District Morphology	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะของย่าน Public Space Morphology	องค์ประกอบ Element	ระดับ Elevation
2001-1			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chittom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-world trade bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m S3=7m os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m os2=1m AP=6-12m efb4=6m efb5=6m efb6=6m N1=7m N2=7m N3=6m AN1=10m S1=7m S2=7m
2001-2			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chittom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-world trade bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m S3=7m os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m efb6=6m N1=7m N2=7m N3=6m AN1=10m S1=7m S2=7m
2001-3			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chittom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-world trade bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m S3=7m os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m N1=7m N2=7m N3=6m AN1=10m S1=7m S2=7m

ตารางที่ 3.1 แสดงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปี	การเปลี่ยนแปลงของย่าน District Morphology	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะของย่าน Public Space Morphology	องค์ประกอบ Element	ระดับ Elevation
2002			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-world trade bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m S3=7m os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m Os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m N2=7m N3=6m AN1=10m S1=7m S2=7m
2003			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-central world bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery	foot path=0.2m S3=7m os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m Os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m N3=6m AN1=10m S1=7m S2=7m
2004			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-central world bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office	foot path=0.2m S3=7m os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m Os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m AC3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m S1=7m S2=7m

ตารางที่ 3.1 แสดงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

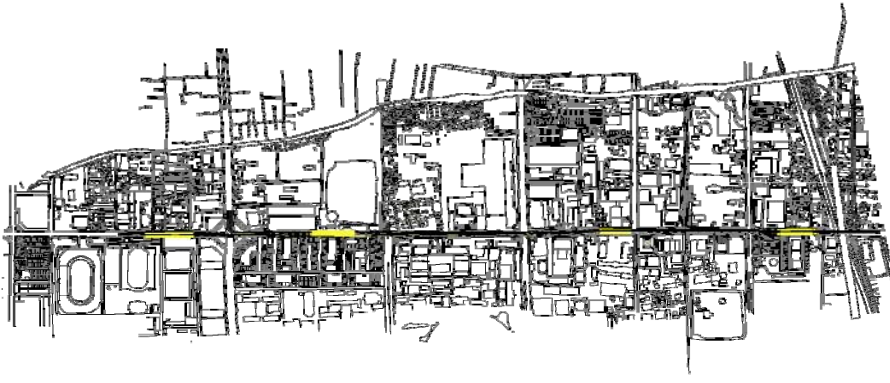

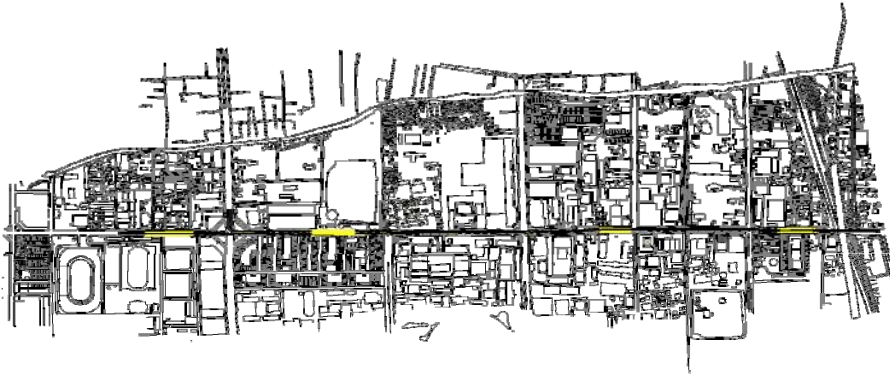



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ปี	การเปลี่ยนแปลงของย่าน District Morphology	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะของย่าน Public Space Morphology	องค์ประกอบ Element	ระดับ Elevation
2005-1			bd1-siam square <b>bd2-siam center</b> bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin <b>bd7-central world</b> bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office	foot path=0.2m S3=7m os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m 0s2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m Ac3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m <b>As1-1=5.5-9m</b> S1=7m S2=7m
2005-2			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-central world bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office <b>bd14-siamparagon</b>	foot path=0.2m S3=7m <b>AS3=7m</b> os1=0.6m C1=8m efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m 0s2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m Ac3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m As1-1=5.5-9m S1=7m <b>AS2=7m</b> S2=7m <b>os6=7m</b>
2005-3			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin <b>bd7-central world</b> bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office bd14-siamparagon	foot path=0.2m S3=7m <b>AS3=7m</b> os1=0.6m C1=8m <b>Cw1=6-7m</b> efb1=6m C2=8m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m 0s2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m Ac3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m As1-1=5.5-9m S1=7m AS2=7m S2=7m os6=7m

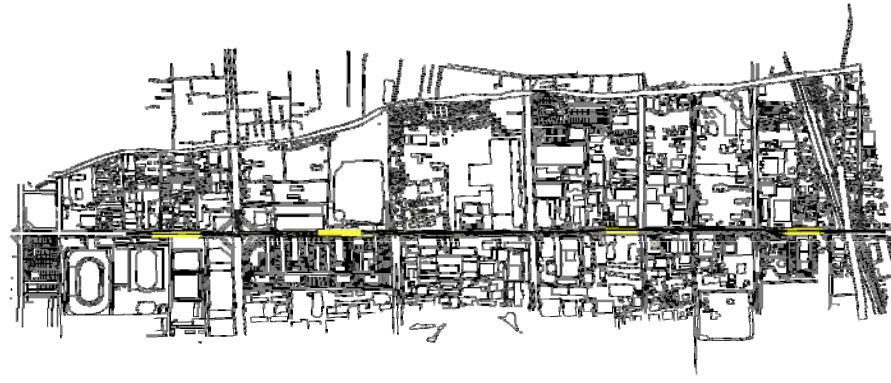

ตารางที่ 3.1 แสดงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

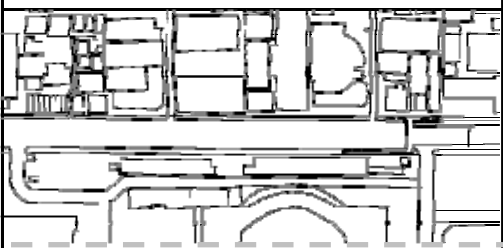

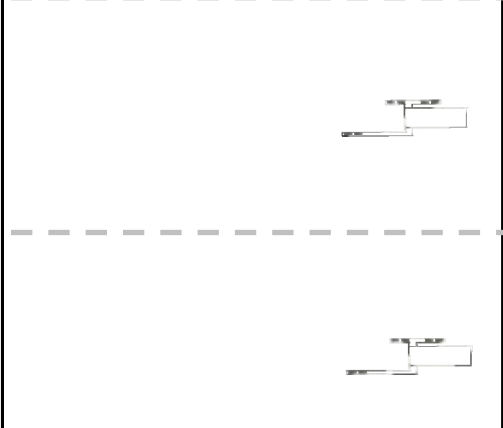
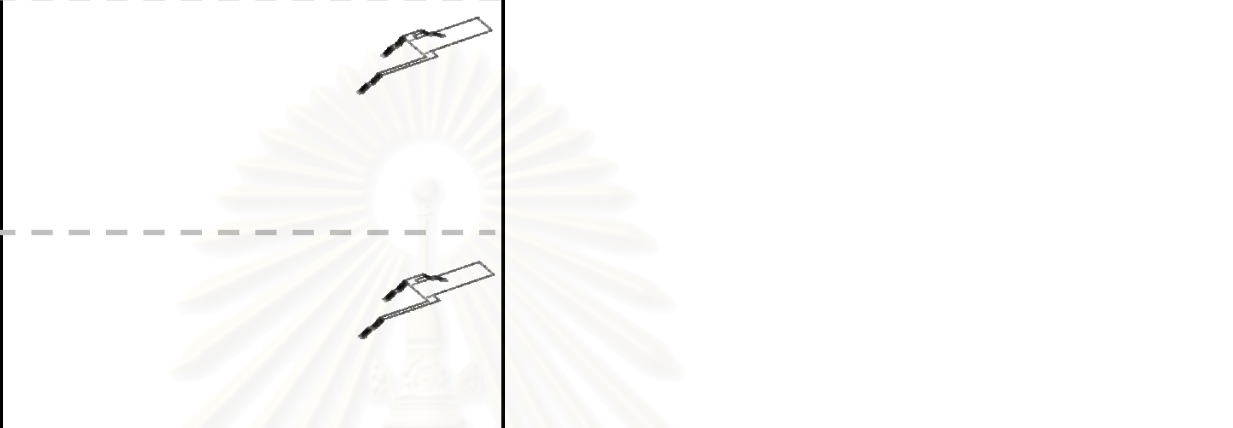


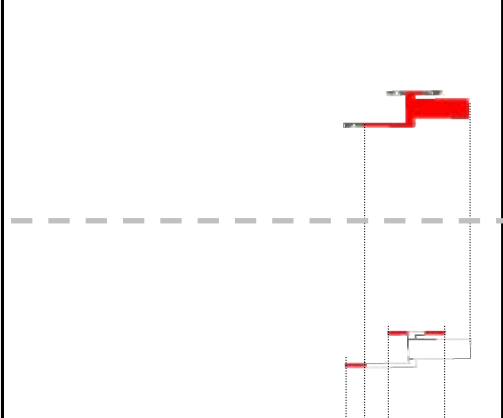
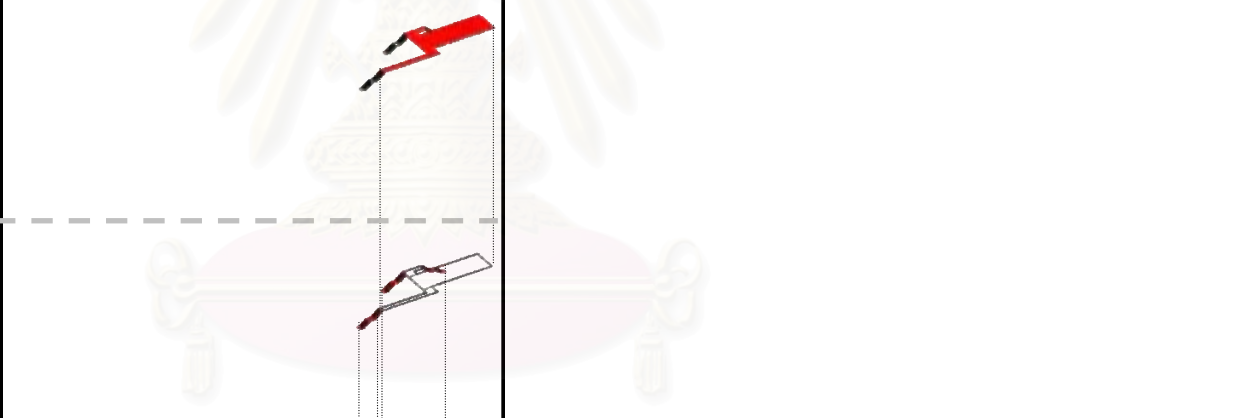


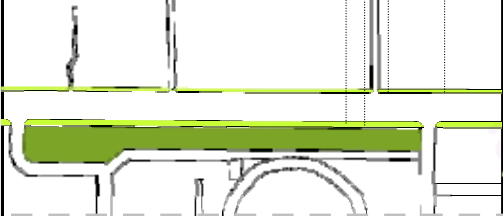

ปี	การเปลี่ยนแปลงของย่าน District Morphology	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะของย่าน Public Space Morphology	องค์ประกอบ Element	ระดับ Elevation
2006-1			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-central world bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office bd14-siamparagon	foot path=0.2m S3=7m AS3=7m os1=0.6m C1=8m Cw1=6-7m efb1=6m C2=8m foot path=0.2m efb2=6m P1=12m efb3=6m P2=12m Os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m Ac3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m As1-1=5.5-9m S1=7m AS2=7m S2=7m os6=7m
2006-2			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-central world bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office bd14-siamparagon	foot path=0.2m S3=7m AS3=7m os1=0.6m C1=8m Cw1=6-7m efb1=6m C2=8m foot path=0.2m efb2=6m P1=12m efb2-1=6-9m efb3=6m P2=12m Os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m Ac3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m As1-1=5.5-9m S1=7m AS2=7m S2=7m os6=7m
2006-3			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-central world bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office bd14-siamparagon	foot path=0.2m S3=7m AS3=7m os1=0.6m C1=8m Cw1=6-7m efb1=6m C2=8m foot path=0.2m efb2=6m P1=12m efb2-1=6-9m efb3=6m P2=12m Os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m Ac3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m As1-1=5.5-9m S1=7m AS2=7m S2=7m os6=7m

ตารางที่ 3.1 แสดงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปี	การเปลี่ยนแปลงของย่าน District Morphology	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะของย่าน Public Space Morphology	องค์ประกอบ Element	ระดับ Elevation
2007			bd1-siam square bd2-siam center bd3-chitlom bd4-mbk bd5-erawan bd6-amarin bd7-central world bd8-garsorn plaza bd9-intercontinental bd10-maneeya bd11-wave place bd12-discovery bd13-c w p office bd14-siamparagon	foot path=0.2m S3=7m AS3=7m os1=0.6m C1=8m Cw1=6-7m efb1=6m C2=8m foot path=0.2m efb2=6m P1=12m efb2-1=6-9m efb3=6m P2=12m CW2=11.5m Os2=1m AP=6-12m efb4=6m AC1=12m efb5=6m AS1=5.5m efb6=6m AC2=6-8m N1=7m AN2=8m N2=7m Ac3=6m N3=6m os6=1m AN1=10m As1-1=5.5-9m S1=7m AS2=7m S2=7m os6=7m

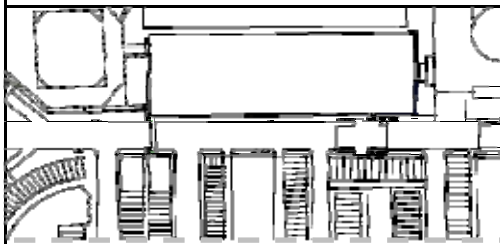

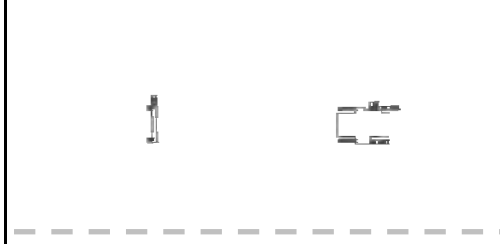

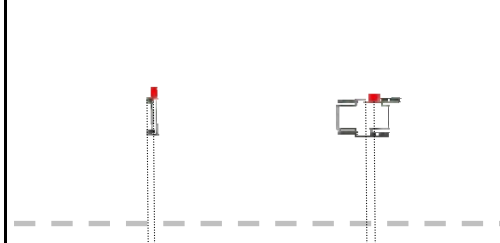

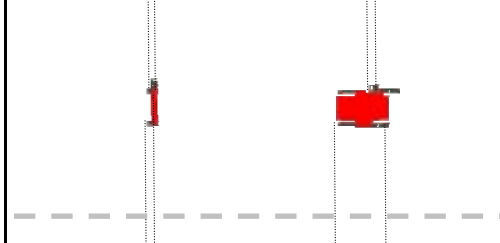

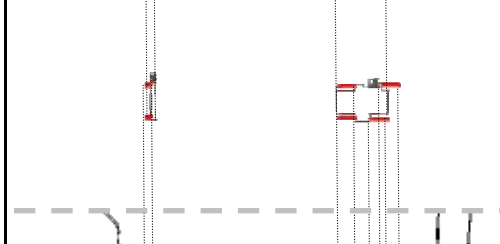
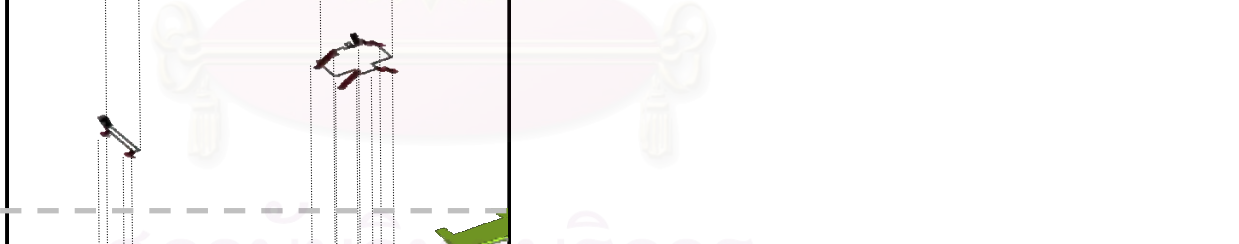
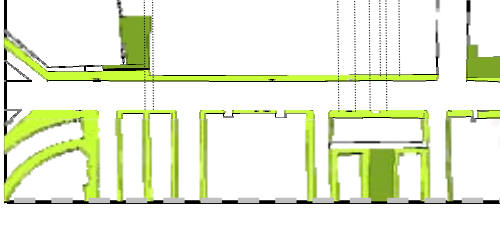

ตารางที่ 3.1 แสดงลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

zone-a สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันตก(แยกเจริญผล)		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้า สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบด้วยพื้นที่สถานีรถไฟ (8 เมตร) และทางขึ้นลงสถานี 2 แห่ง</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วยพื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 และลานกีฬา เอนกประสงค์บริเวณภายในสนามกีฬาแห่งชาติมีแนวรั้วกันและประตูเข้าออกชัดเจน</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต			

ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

zone-b สถานีสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออก(แยกปทุมวัน)		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้า สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า (8 เมตร) พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวัน (7 เมตร) สะพานลอยข้ามถนน (6 เมตร) หน้าห้างโตคิว ทางขึ้นลงสะพานลอยเดิม ทางขึ้นลงทางเดินลอยฟ้าทั้งสี่จุดบริเวณหัวถนนแยกปทุมวัน จุดเชื่อมต่อเข้าห้างมาบุญครอง และสยามดิสคโอเวอรี่ (0.5 เมตร) ที่บริเวณชั้น 3</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบด้วยทางเท้าทั้งสี่มุมแยกปทุมวัน ลานเอนกประสงค์บริเวณห้างมาบุญครองอยู่ที่ระดับ 0.6 เมตร</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต			

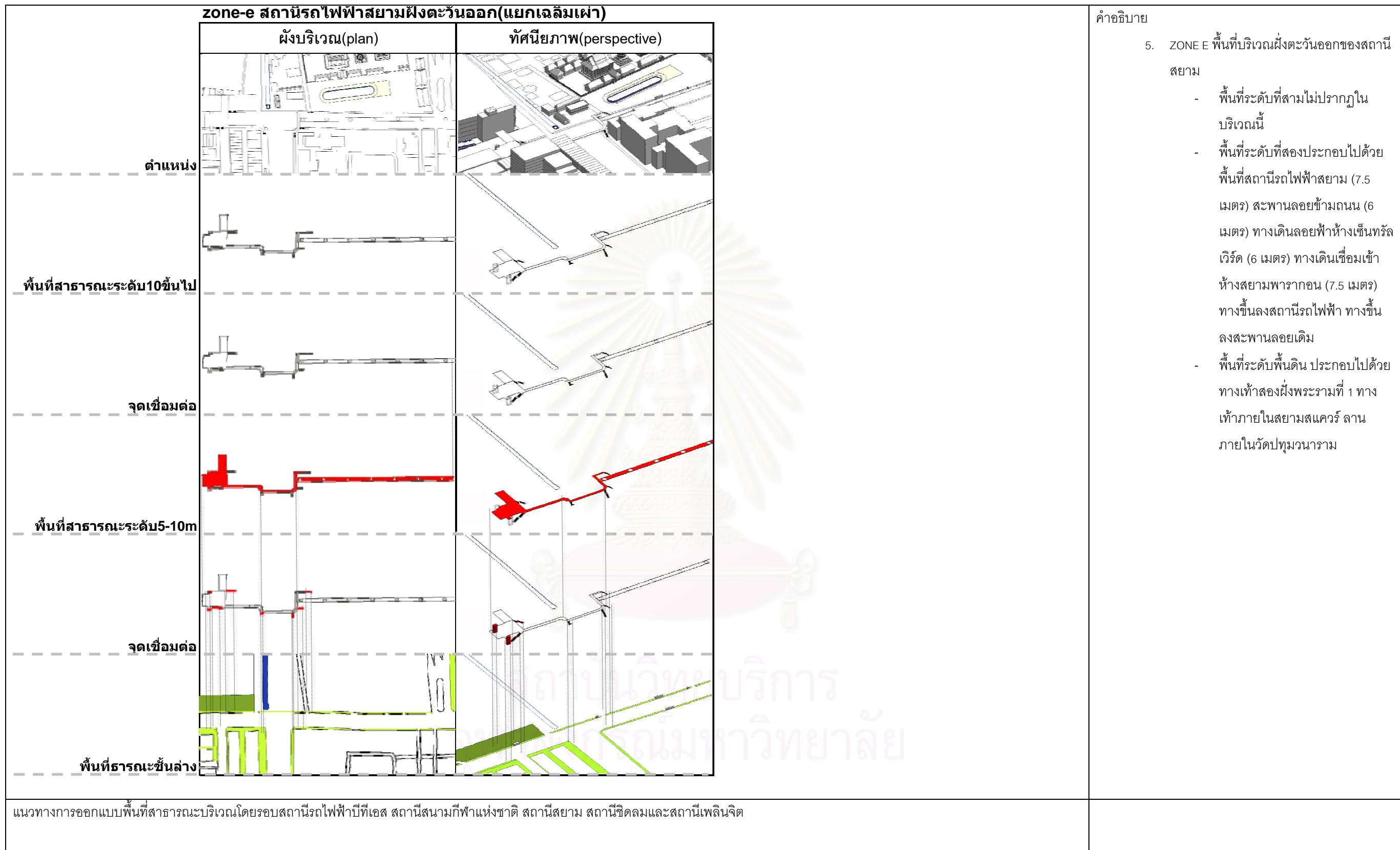
ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

zone-c สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันตก(สยามสแควร์ซอย1-3)		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยาม (8 เมตร) สะพานลอยข้ามถนนระหว่างสยามสแควร์ซอย1 กับซอย 2 (6 เมตร) ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าทางขึ้นลงสะพานลอยเดิม พื้นที่เชื่อมต่อเข้าห้างสยามเซ็นเตอร์ชั้นสามบริเวณสะพานลอยเดิม และพื้นที่เชื่อมต่อเข้าชั้นสองและสามกับสถานีรถไฟฟ้า</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบด้วยทางเท้าสองฟากถนนพระรามที่ 1 ทางเท้าธนาคารค้าสยามสแควร์ ลานกิจกรรมเซ็นเตอร์พอยท์ ลานกิจกรรมห้างสยามดิสคัควอร์รี่ (1 เมตร)</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต			

ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา


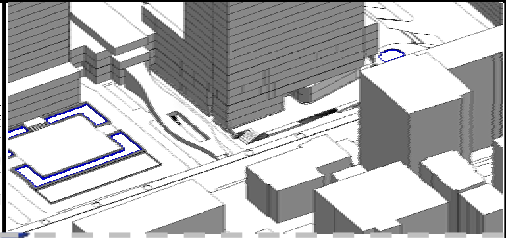
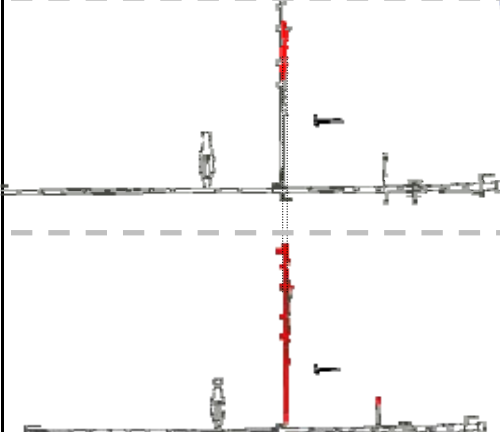
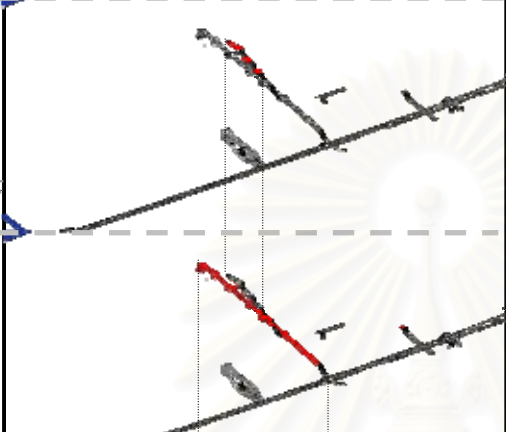

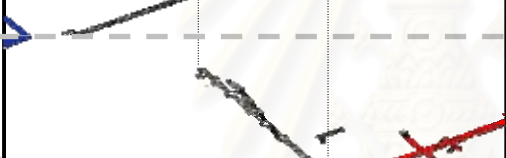
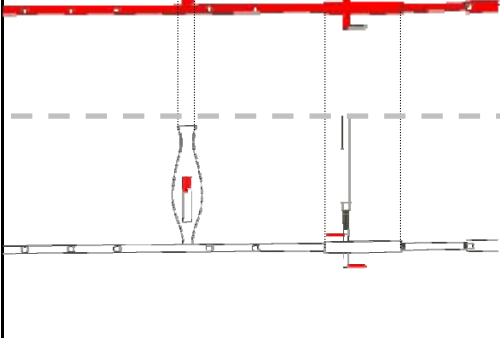
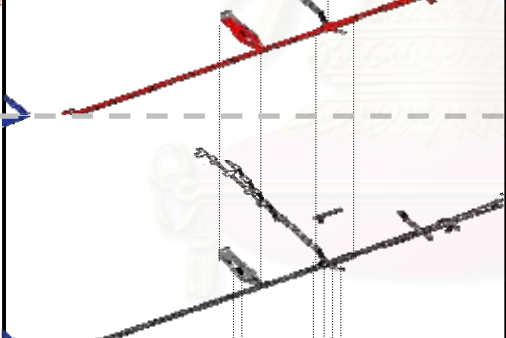
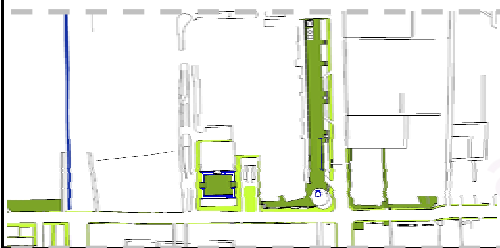
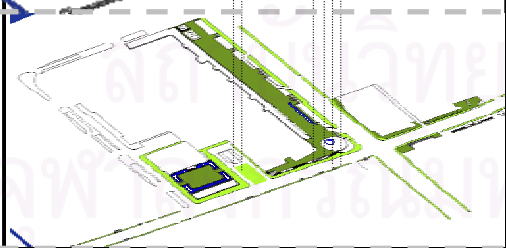
zone-d สถานีสยามส่วนกลาง(สยามพารากอน)		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบไปด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยาม (7.5 เมตร) ลานหน้าห้างสยามพารากอน (7.5 เมตร) ทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าทั้งสองฝั่ง ทางเดินเชื่อมลานหน้าห้างสยามพารากอน ทางเชื่อมเข้าห้างสยามเซ็นเตอร์ชั้นสองกับชั้นสาม</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วยทางเท้าสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 ทางเท้าภายในสยามสแควร์ ลานหน้าห้างสยามพารากอน</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต			

ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

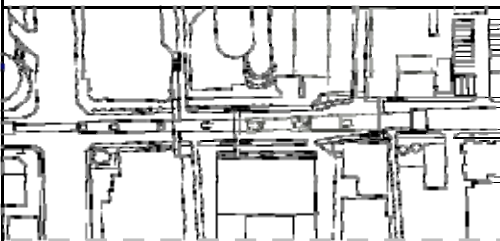
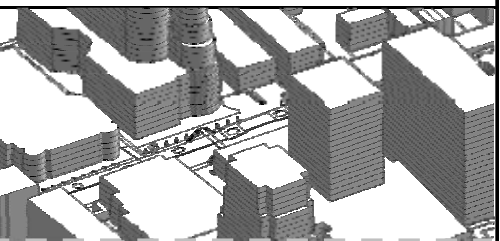
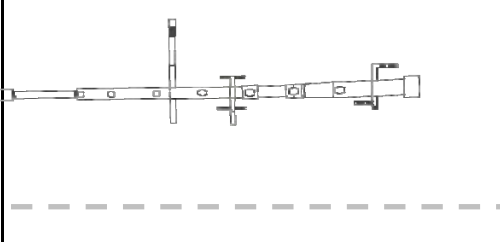
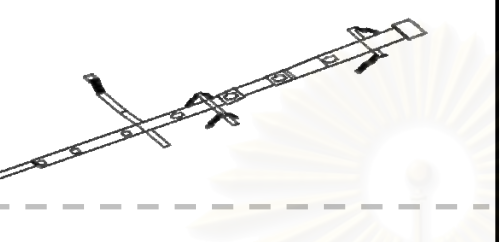
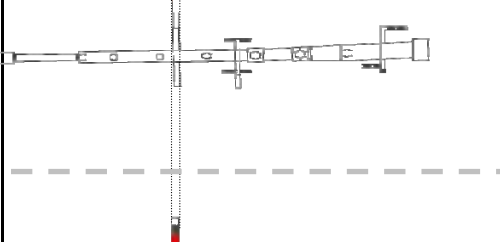
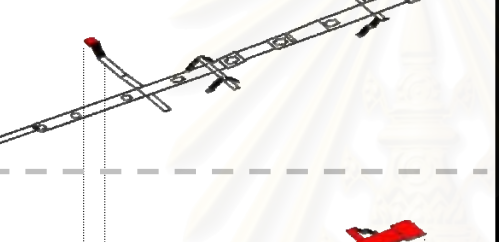
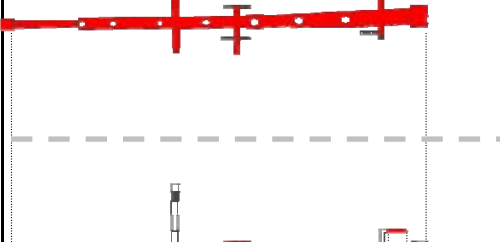

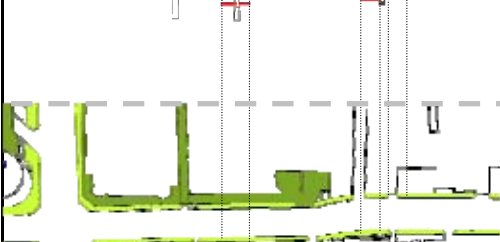
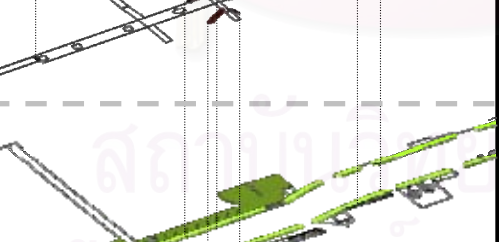




ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา



<b>zone-f บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์</b>		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามพื้นที่เชื่อมต่อทางเขนและอิเซตัน (12 เมตร) และไล่ระดับขึ้นไปจนถึงบริเวณชั้น 4 ของเซ็นทรัลเวิลด์</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบด้วย ทางเชื่อมต่อเข้าเซ็นทรัลเวิลด์ (6 เมตร) ทางเชื่อมเข้าห้างเซน ทางขึ้นลงทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK)</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย ทางเข้าสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 และ ถนนราชปรารภ ลานหน้าออฟฟิตเซ็นทรัลเวิลด์ (1 เมตร) ลานเอนกประสงค์ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ (1 เมตร) ลานเอนกประสงค์ห้างเกษรพลาซ่า พื้นที่พระพรหมแยกราชประสงค์</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>			

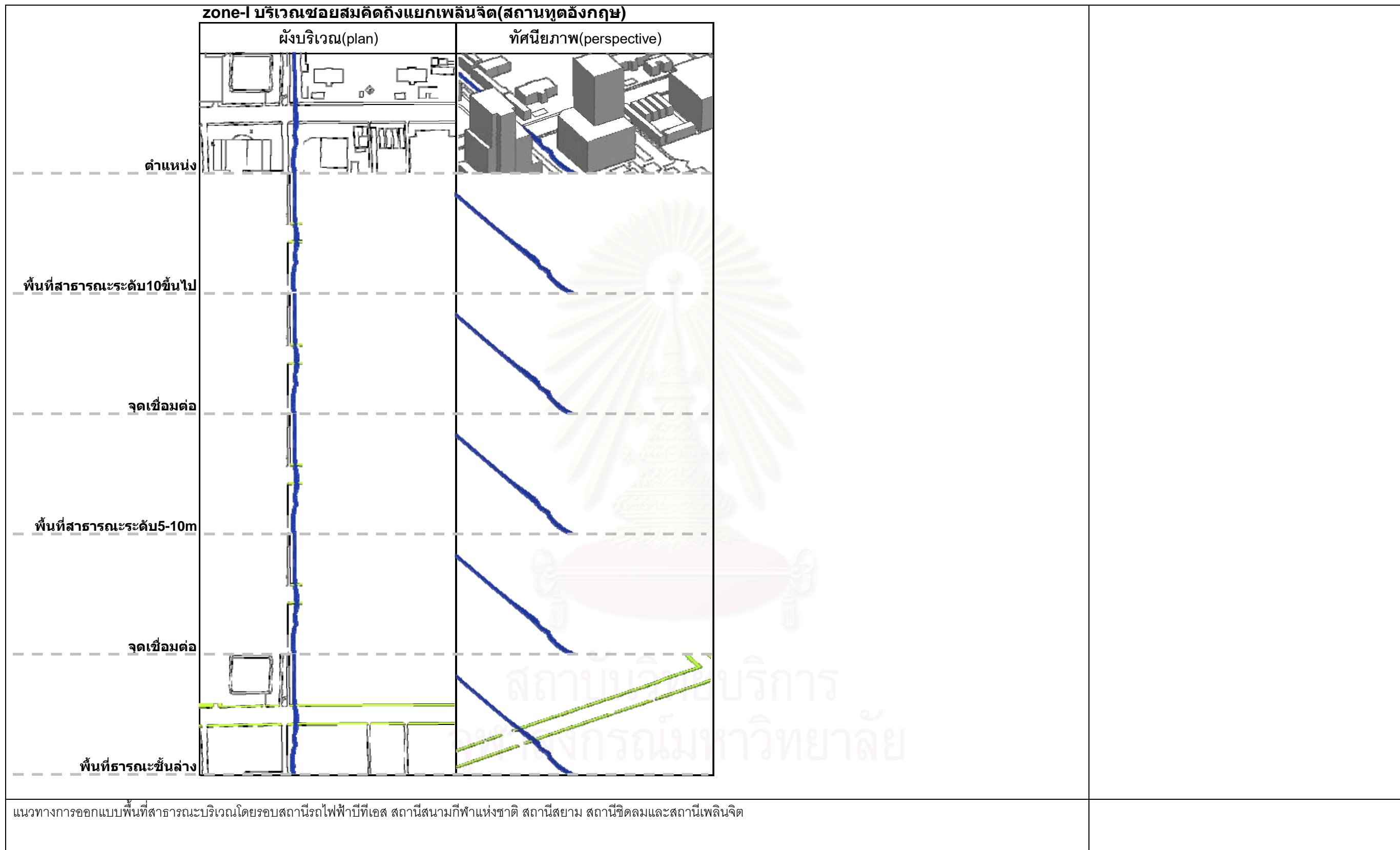
ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

<b>zone-g สถานีรถไฟฟ้าชัตลมฝั่งตะวันตก(แยกราชประสงค์)</b>		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้า สถานีชัตลม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบไปด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) (6 เมตร) พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชัตลม (10 เมตร) สะพานลอยข้ามถนนเดิม (6 เมตร) ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ทางขึ้นลงสะพานลอยเดิม ทางเชื่อมต่อเข้าห้างเกษรพลาซ่าชั้นสาม ทางเชื่อมเข้าเอราวัณชั้นสอง ทางเชื่อมเข้าอิมรินทร์พลาซ่าชั้นสอง ทางเชื่อมเข้ามณีนียาชั้นสอง</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต ลานเอนกประสงค์ ห้างเกษรพลาซ่า และหน้าอาคารเพชรสซิเด็นท์ทาวเวอร์</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชัตลมและสถานีเพลินจิต</p>			

ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

zone-h สถานีรถไฟฟ้าชัตลมฝั่งตะวันออก(เข็นทรัลชิดลม)		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบไปด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชัตลม (10 เมตร) ทางขึ้นลงสถานี ทางเชื่อมต่อเข้าห้างเซ็นทรัลชิดลมชั้นสาม</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วยทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต			

ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา



ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

zone-j สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตฝั่งตะวันตก(แยกเพลินจิต)		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>9. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามประกอบไปด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต (12 เมตร)</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบไปด้วยสะพานลอยข้ามถนนแยกเพลินจิต ทางเดินลอยฟ้าหน้าอาคารเวฟเพลส (6 เมตร) ทางเชื่อมต่อเข้าอาคารชั้นสองเวฟเพลส ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าและทางเชื่อมต่อใต้สถานี (6 เมตร)</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วยทางเท้าทั้งสองฝั่งของถนนเพลินจิต ลานเอนกประสงค์อาคารเวฟเพลส (0.8 เมตร)</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต			

ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

<b>zone-k สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตฝั่งตะวันออก(ทางด่วนเฉลิมนคร)</b>		คำอธิบาย	
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	
ตำแหน่ง			<p>10. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้า สถานีเพลินจิต</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ระดับที่สามประกอบไปด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า (12 เมตร)</li> <li>- พื้นที่ระดับที่สองประกอบไปด้วยทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ทางเชื่อมต่อใต้สถานีรถไฟฟ้า (6 เมตร)</li> <li>- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วยทางเข้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิตพื้นที่ใต้ทางด่วนเฉลิมนคร</li> </ul>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			
จุดเชื่อมต่อ			
พื้นที่ธารณะชั้นล่าง			
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณ โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>			

ตารางที่3.2 แสดงตำแหน่งพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

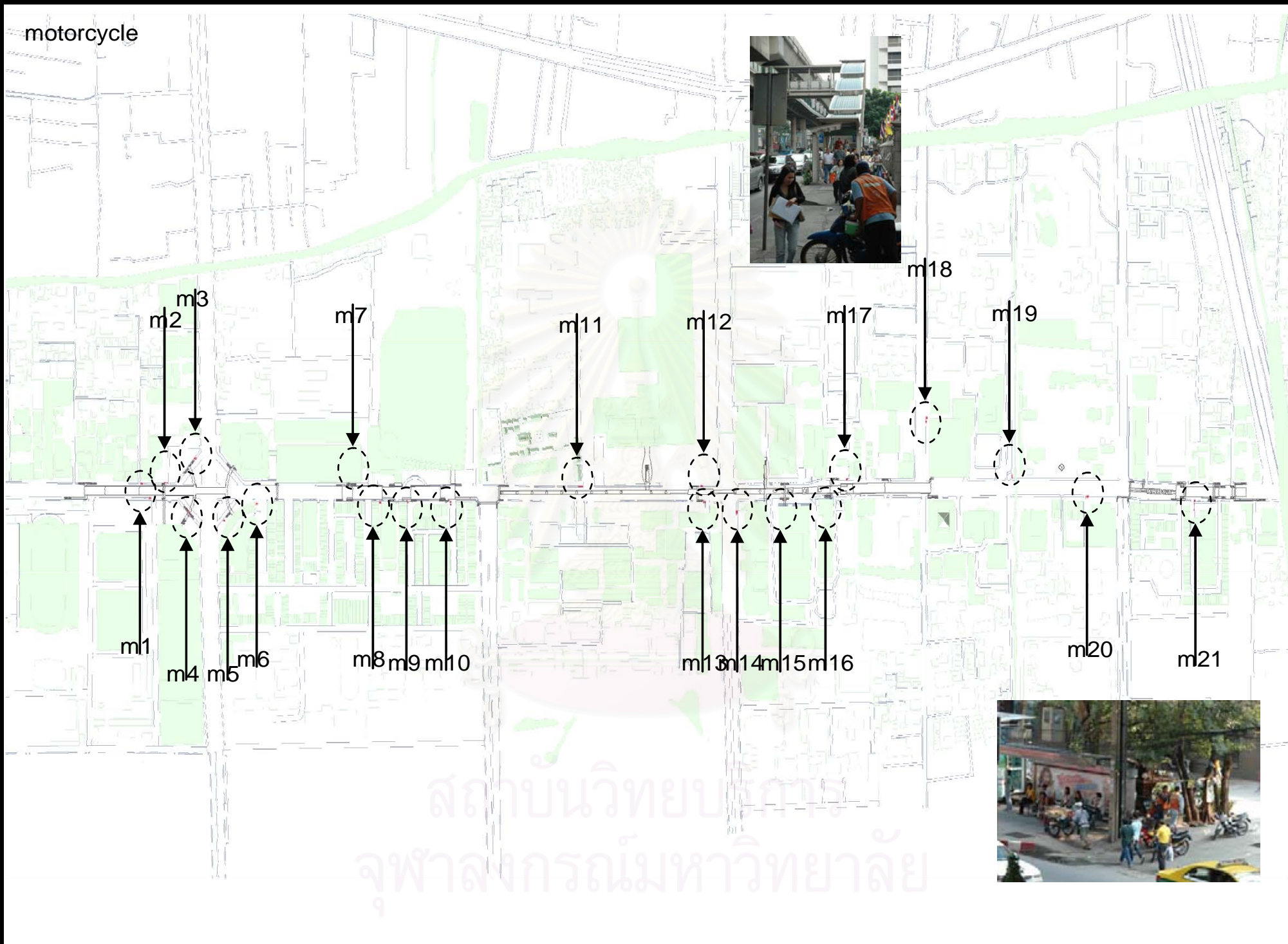
ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
<p>permanent</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>b1-ป้ายรถเมล์หน้าสนามกีฬาแห่งชาติ 2 ฟัง</li> <li>b2-ป้ายรถเมล์ข้างmbk</li> <li>b3-ป้ายรถเมล์หน้าดิสโคโนวี</li> <li>b4-ป้ายรถเมล์หน้าสยามสแควร์</li> <li>b5-ป้ายรถเมล์ข้างสยามสแควร์</li> <li>b6-ป้ายรถเมล์หน้าวัดสระปทุม 2 ฟัง</li> <li>b7-ป้ายรถเมล์หน้าองค์การโทรศัพท์</li> <li>b8-ป้ายรถเมล์หน้าเซ็นทรัลชิดลม</li> <li>b9-ป้ายรถบริการbtsเพลินจิต</li> <li>b10-ป้ายรถเมล์ข้างธนาคารกรุงศรีอยุธยา</li> <li>b11-ป้ายรถเมล์หน้ามหาทุน 2 ฟัง</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>		

ตารางที่ 3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

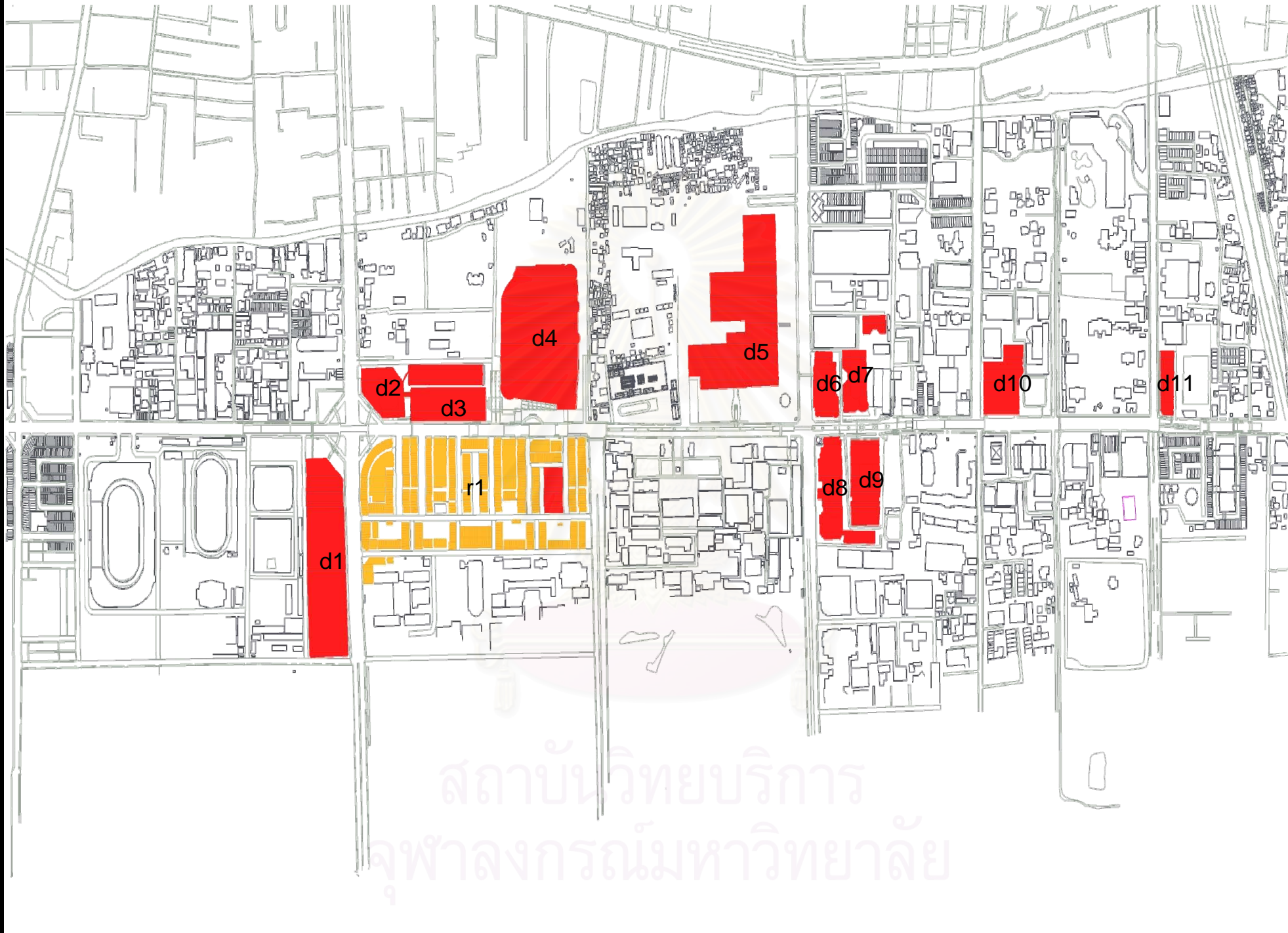
ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
<p>car</p> <p>non permanent</p>		<p>c1-หน้าสนามกีฬาแห่งชาติ                  c2-หน้าหอศิลป์(กำลังก่อสร้าง)                  c3-หน้าmbk                  c4-หน้าสยามสแควร์ซอย2                  c5-หน้าสยามสแควร์ซอย3                  c6-หน้าสยามสแควร์ซอย4                  c7-หน้าสยามสแควร์ซอย6</p>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>		

ตารางที่3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

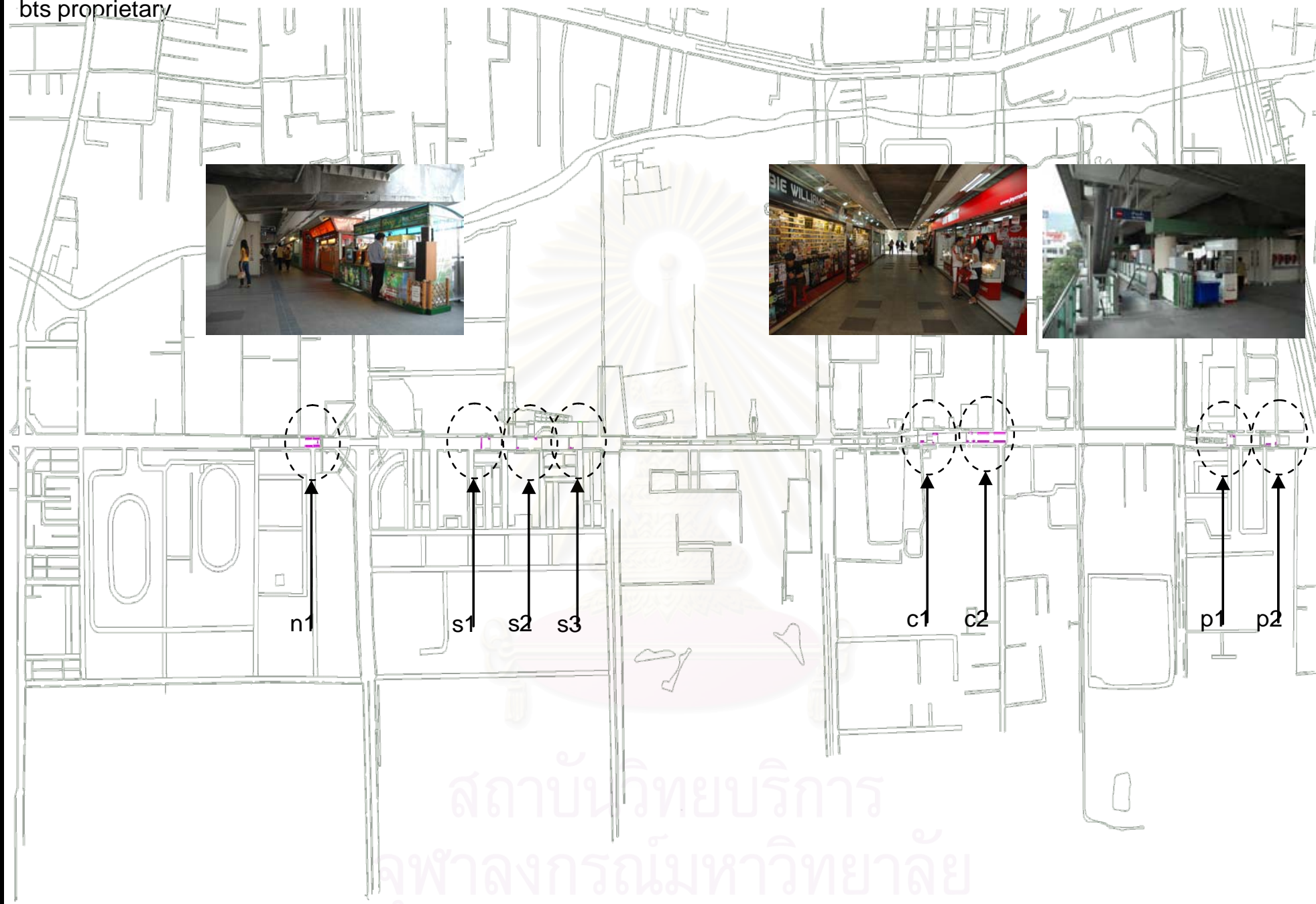


ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
non permanent	<p>motorcycle</p> 	<p>m1-หน้าสนามกีฬาแห่งชาติ                  m2-หน้าสะพานลอยข้ามโดคิว                  m3-หน้าหอศิลป์(กำลังก่อสร้าง)                  m4-หน้าmbk                  m5-หัวมุมสยามสแควร์                  m6-หน้าสยามสแควร์ซอย1                  m7-หน้าสยามเซ็นเตอร์                  m8-หน้าโรงพยาบาลสยาม                  m9-หน้าสยามสแควร์ซอย5                  m10-หน้าสยามสแควร์ซอย6                  m11-หน้าวัดสระปทุม                  m12-หน้าเซ็นทรัลเวิลด์ zen                  m13-หน้าโรงพยาบาลตำรวจ                  m14-ข้างพระพรม                  m15-หน้าอัมรินทร์พลาซ่า                  m16-หน้ามาถีนยา                  m17-หน้าองค์การโทรศัพท์                  m18-หลังเซ็นทรัลชิดลม                  m19-ข้างสถานทูตอังกฤษ                  กับเซ็นทรัลชิดลม                  m20-หน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา                  m21-หน้าอาคารมหาทุน</p>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>		

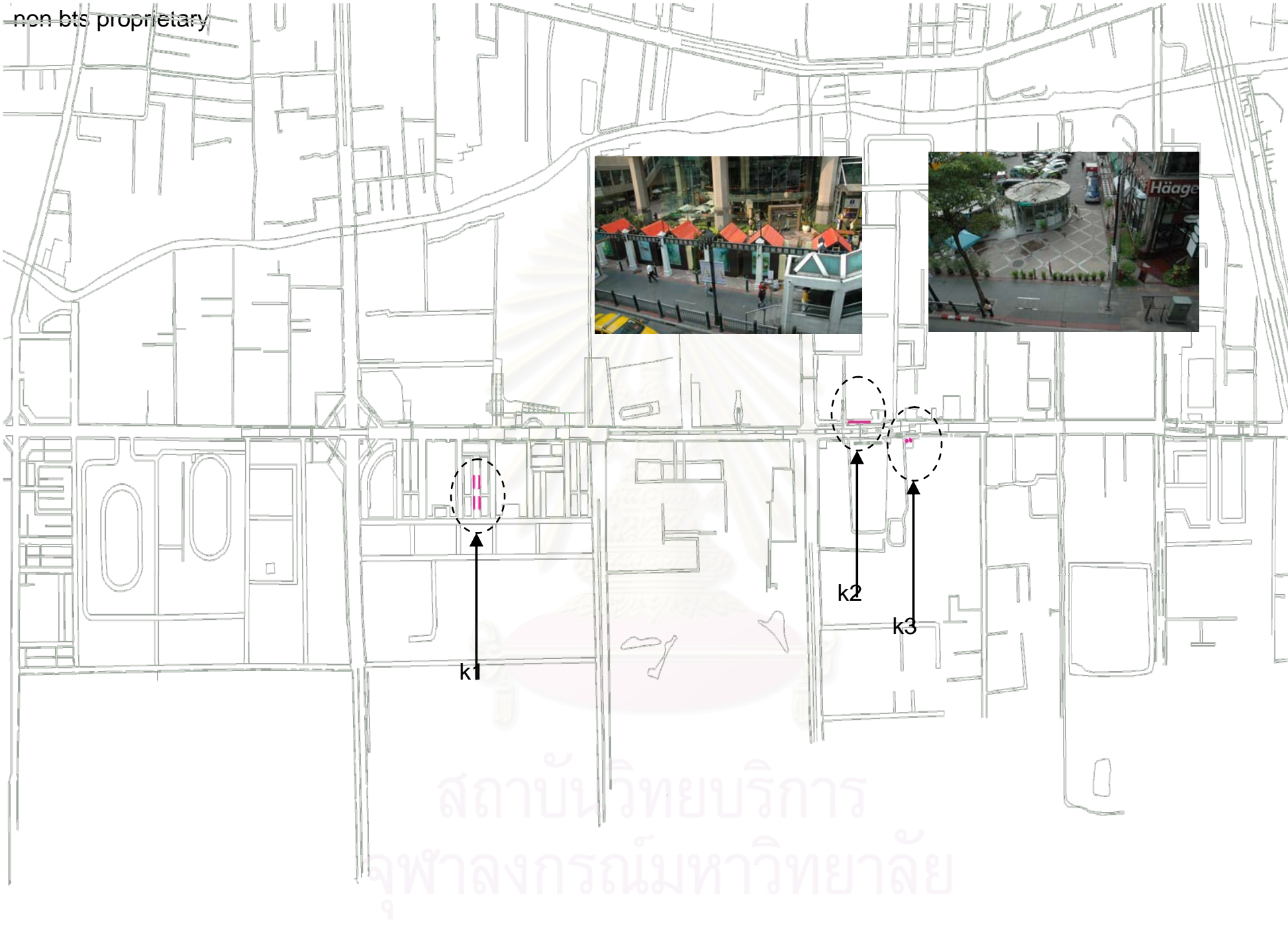
ตารางที่3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
department store and retail shop		d1-mbk d2-discovery d3-siamcenter d4-siam paragon d5-central world d6-gaysorn plaza d7-intercontinental d8-erawan d9-amarin plaza d10-central chitlom d11-wave place r1-siam square
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต		

ตารางที่3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
kios and boot	<p>bts proprietary</p> 	<p>n1-สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ด้านตะวันออก s1-สถานีสยามด้านตะวันตก s2-สถานีสยามกลาง s3-สถานีสยามด้านตะวันออก c1-สถานีชิดลมด้านตะวันตก c2-สถานีชิดลมด้านตะวันออก p1-สถานีเพลินจิต ด้านตะวันตก p2-สถานีเพลินจิต ด้านตะวันออก</p>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>		

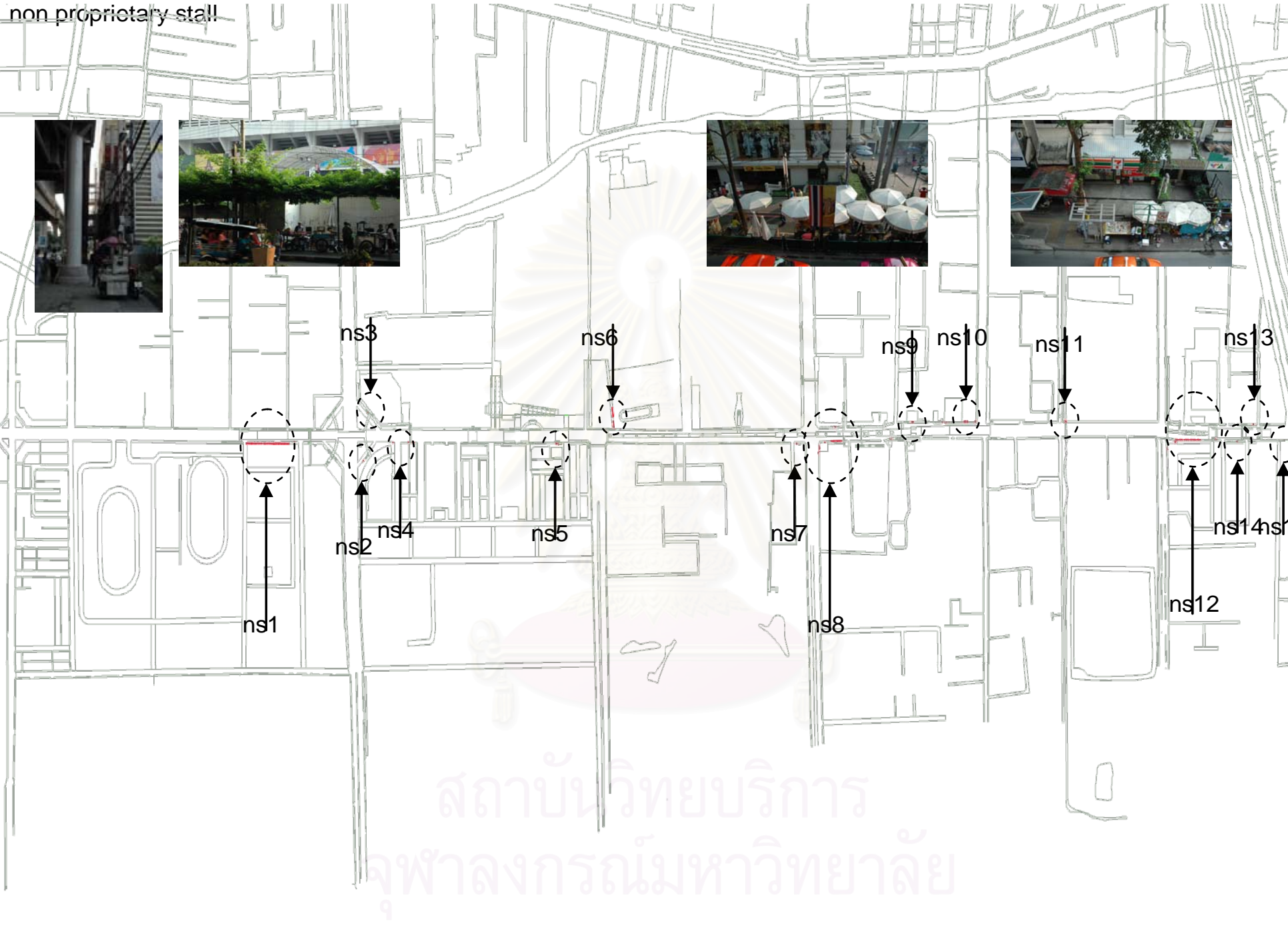
ตารางที่3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
<p>non bts proprietary</p> <p>kios and boot</p>		<p>k1-ร้านค้าบริเวณcenter point k2-ร้านหน้าcontinental k3-ร้านที่จอดรถmaneeeya</p>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>		

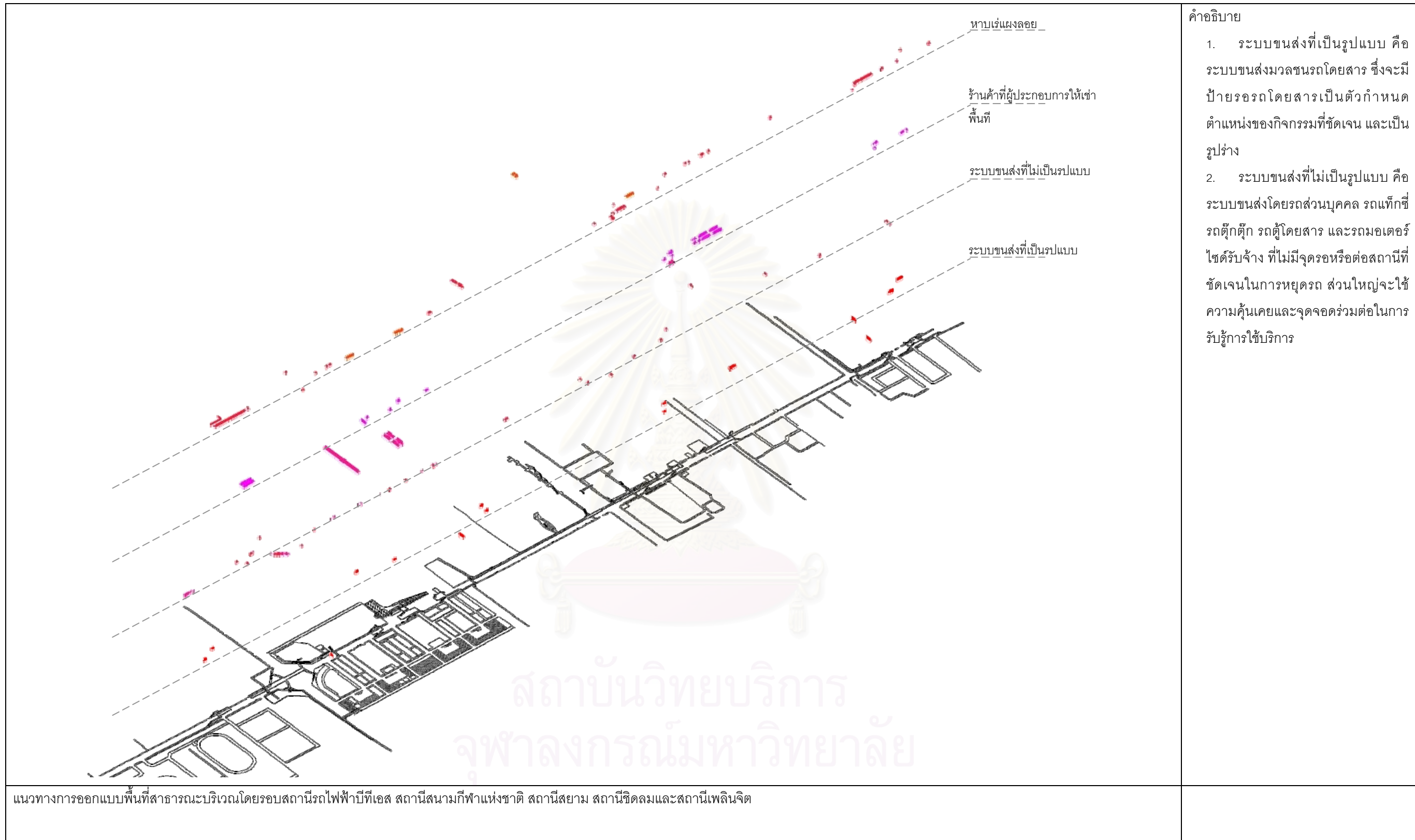
ตารางที่3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
stall		<p>ps1-ร้านใต้โรงภาพยนตร์ ลิโด</p> <p>ps2-ร้านใต้โรงภาพยนตร์สยาม</p> <p>ps3-ร้านค้าหน้าอาคารริมถนน เพลินจิต</p>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>		

ตารางที่3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา

ประเภท type	ตำแหน่ง location	ความหมาย
stall	<p>non proprietary stall</p> 	<p>ns1-แผงลอยหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ                      ns2-แผงลอยมุมสยามสแควร์                      ns3-แผงลอยหน้าดิสโคเวอริ์                      ns4-แผงลอยหน้าสยามสแควร์ ซอย1                      ns5-แผงลอยหน้าสยามสแควร์ ซอย6                      ns6-แผงลอยทางเข้าวัดสระประทุม                      ns7-แผงลอยหน้าโรงพยาบาลตำรวจ                      ns8-แผงลอยหน้าพระพรม                      ns9-แผงลอยหน้าองค์การโทรศัพท์                      ns10-แผงลอยหน้าการไฟฟ้านครหลวง                      ns11-แผงลอยข้างสถานทูตอังกฤษกับเซ็นทรัล                      ns12-แผงลอยหน้าอาคารริมถนนเพลินจิต                      ns13-แผงลอยป้ายรถเมล์หน้าบีเอ็มเอสเท็กซัส                      ns14-แผงลอยหน้าตึกมหาทูน                      ns15-แผงลอยริมทางด่วนมหานคร</p>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>		

ตารางที่3.3 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ศึกษา



คำอธิบาย

1. ระบบขนส่งที่เป็นรูปแบบ คือ ระบบขนส่งมวลชนรถโดยสาร ซึ่งจะมีป้ายรอรถโดยสารเป็นตัวกำหนดตำแหน่งของกิจกรรมที่ชัดเจน และเป็นรูปร่าง
2. ระบบขนส่งที่ไม่เป็นรูปแบบ คือ ระบบขนส่งโดยรถส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก รถตู้โดยสาร และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ที่ไม่มีจุดรอหรือต่อสถานีที่ชัดเจนในการหยุดรถ ส่วนใหญ่จะใช้ความคุ้นเคยและจุดจอดร่วมต่อการรับรู้การใช้บริการ

ตารางที่ 3.4 แสดงตำแหน่งและรูปแบบกิจกรรมทั้งหมดบนพื้นที่สาธารณะ

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโปรแกรมการออกแบบ

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสี่สถานีทั้งจากวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ ประกอบกับการสำรวจภาคสนามและการสำรวจในพื้นที่ ทำให้ได้ทราบข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ลักษณะ รูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะเพื่อให้เหมาะสมกับรูปแบบระบบขนส่งรถไฟฟ้าบีทีเอส กับพื้นที่การค้าโดยรอบสถานี โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 4.1 การจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะแล้วโดยอาศัยการสำรวจและการสังเกตจากรูปแบบที่มีการให้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลักในการพิจารณาได้จำแนกพื้นที่สาธารณะออกเป็น 2 รูปแบบหลักๆ คือ

1. พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
2. พื้นที่สาธารณะที่ไม่ได้เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ได้จำแนกย่อยไปถึงประเภทของรูปแบบพื้นที่สาธารณะหรือหน้าที่ของพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้น เช่น พื้นที่ทางเท้าสะพานลอยข้ามถนน พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ลานเอนกประสงค์ เป็นต้น ซึ่งเป็นการแยกลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบต่อไป

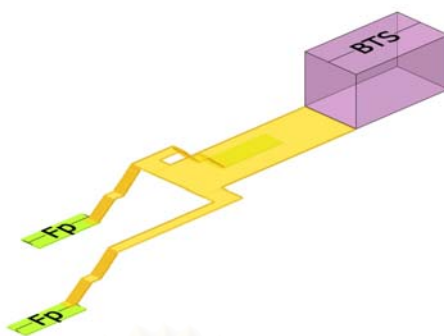
##### 4.1.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ในการจำแนกพื้นที่สาธารณะนี้ได้แบ่งย่อยออกเป็น 3 แบบ คือ

พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อกันระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับทางเท้า(ภาพที่4-1) ประกอบไปด้วย

- 1.1A คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ถ้ายกระดับลงไปสู่ทางเท้าได้โดยตรง ได้แก่ -พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติทางฝั่งตะวันตก(1.1A-1)  
-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามทั้ง 3 ส่วน(1.1A-2)  
-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลมทั้งสองฝั่ง(1.1A-3)  
-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตทั้งสองฝั่งเช่นกัน(1.1A-4)



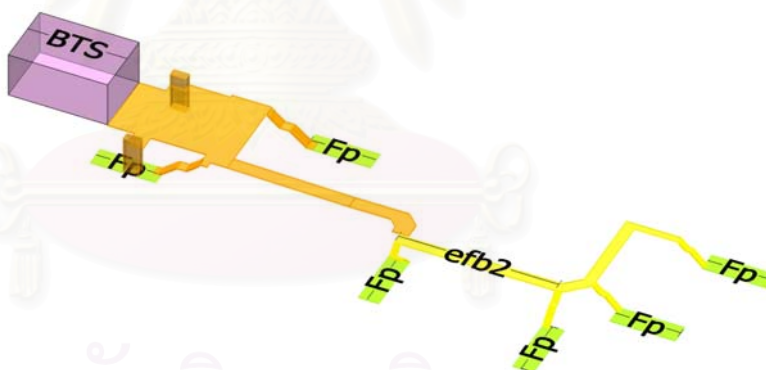


ภาพที่4-1 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับทางเท้าประกอบ

1.1B คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับส่วนของสะพานลอยข้ามถนน เพื่อนำไปสู่ทางเท้า(ภาพที่4-2) ได้แก่

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออกกับสะพานลอยข้ามถนนเดิมหน้าห้างโตคิว(1.1B-1)

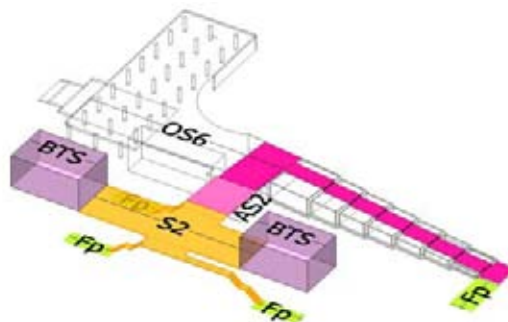
-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าฝั่งตะวันออกกับสะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า(1.1B-2)



ภาพที่4-2 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับส่วนของสะพานลอยข้ามถนน เพื่อนำไปสู่ทางเท้า

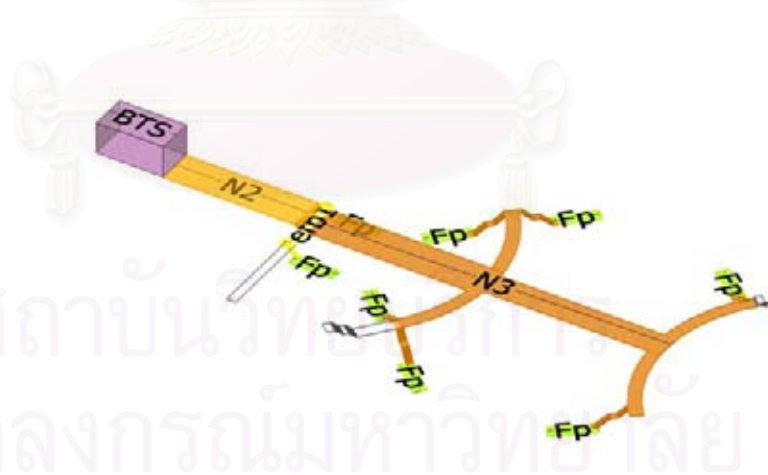
1.1C คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะของทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งแล้วถ้ายกระดับลงสู่ทางเท้า(ภาพที่4-3) ได้แก่

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามส่วนกลางต่อเนื่องไปถึงลานหน้าห้างสยามพารากอนลงไปถึงทางเดินเชื่อมน้ำตกลงสู่ลานหน้าห้างสยามพารากอนในระดับพื้นดิน (1.1C)



ภาพที่4-3 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะของทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งแล้วถ่ายระดับลงสู่ทางเท้า

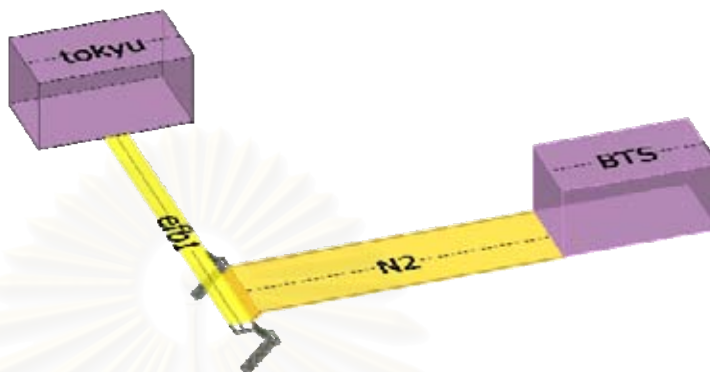
- 1.1D คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่สะพานลอยข้ามถนนแล้วถ่ายระดับลงสู่ทางเท้า(ภาพที่4-4) ได้แก่
- พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออกสะพานลอยข้ามถนนเดิมหน้าห้างโตคิวต่อไปยังทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวัน(1.1C-1)
  - พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามและสถานีชิดลมต่อไปยังทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK) สู่สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า(1.1D-2)
  - พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต ทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK) สู่สะพานลอยข้ามแยกเพลินจิต(1.1D-3)



ภาพที่4-4 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบด้วยทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่สะพานลอยข้ามถนนแล้วถ่ายระดับลงสู่ทางเท้า

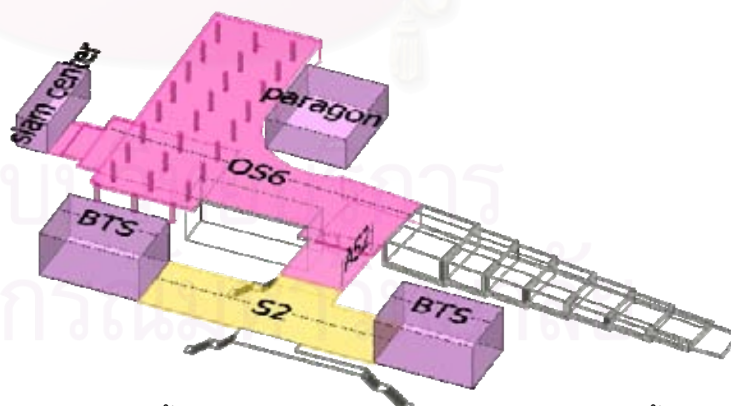
พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับอาคาร(ภาพที่4-5) ประกอบด้วย

- 1.2A คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับสะพานลอยข้ามถนน นำไปสู่ตัวอาคารได้แก่
- พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออกเข้าสู่สะพานลอยข้ามถนน ต่อเข้าไปยังชั้นสองของห้างโตคิว(1.2A)



ภาพที่4-5 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับสะพานลอยข้ามถนน นำไปสู่ตัวอาคาร

- 1.2B คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งนำไปสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-6) ได้แก่
- พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามส่วนกลาง ทางลาดเชื่อมต่อหน้าลานสยามพารากอน ลานกิจกรรมเอนกประสงค์หน้าสยามพารากอนเข้าสู่ห้างสยามพารากอนบริเวณ ชั้นสอง(1.2B)

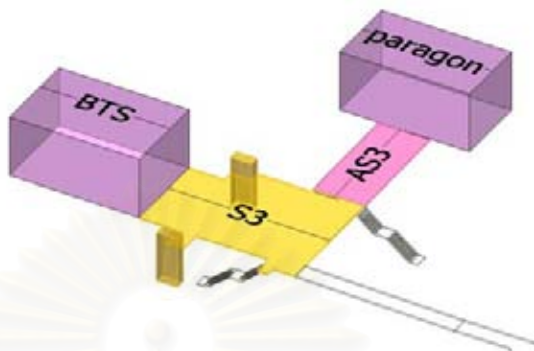


ภาพที่4-6 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบด้วยพื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งนำไปสู่ตัวอาคาร

- 1.2C คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-7) ได้แก่

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก ทางลาดเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างสยามพารากอนที่บริเวณชั้นสอง(1.2C-1)

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลม ทางลาดเชื่อมต่อเข้าสู่ชั้นสองอาคารมณีนียา(1.2C-2)

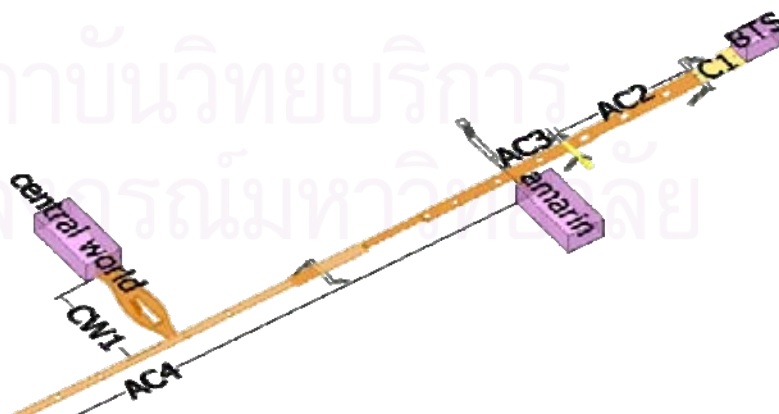


ภาพที่4-7 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร

1.2D คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วยสะพานลอยข้ามถนนเดิม ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-8) ได้แก่

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ของห้างเซ็นทรัลเวิลด์เข้าสู่เซ็นทรัลเวิลด์ที่ชั้นสอง(1.2D-1)

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลมฝั่งตะวันตก ทางเดินลอยฟ้าย่านราชประสงค์ สะพานลอยข้ามถนนหน้าอัมรินทร์พลาซ่าเข้าสู่อัมรินทร์พลาซ่าบริเวณชั้นสอง (1.2D-2)

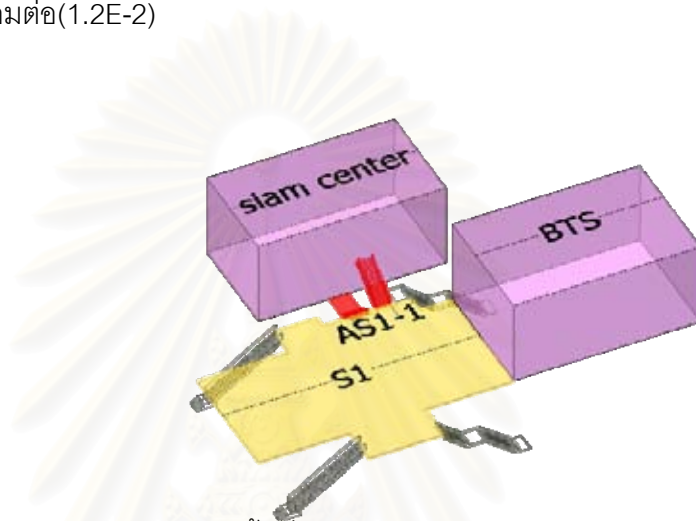


ภาพที่4-8 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วยสะพานลอยข้ามถนนเดิม ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร

1.2E คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสประกอบด้วย ทางเชื่อมต่อถ้ำระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-9) ได้แก่

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันตกเข้าสู่ห้างสยามเซ็นเตอร์ที่ชั้นสองและชั้นสามโดยบันไดเชื่อมและบันไดเลื่อน(1.2E-1)

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันออก เข้าสู่ห้างเซ็นทรัลชิดลมบริเวณชั้นสามโดยบันไดเชื่อมต่อ(1.2E-2)



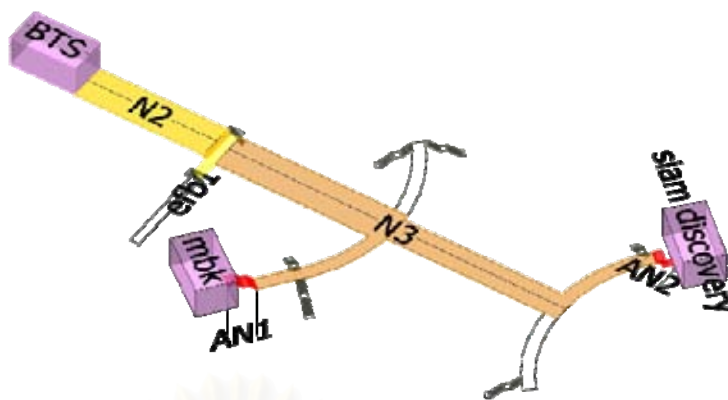
ภาพที่4-9 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสประกอบด้วย ทางเชื่อมต่อถ้ำระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร

1.2F คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ประกอบด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่ทางเชื่อมต่อถ้ำระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-10) ได้แก่

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันตกฝั่งตะวันออก สะพานลอยข้ามถนนหน้าห้างโตคิว ทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวันเข้าสู่ห้างมาบุญครอง และห้างสยามดิสคัฟเวอรีที่ชั้นสามเหมือนกันโดยบันไดเชื่อมต่อ(1.2F-1)

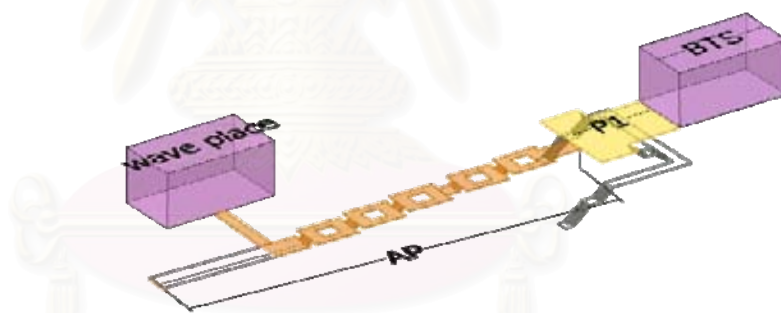
-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันออก สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า ทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK) ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ขึ้นสู่ชั้นสามของห้างเซ็นและเซ็นทรัลเวิลด์โดยบันไดเลื่อน(1.2F-2)

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันตก ทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK) ย่านราชประสงค์ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ขึ้นสู่ชั้นสามของห้างเซ็นและเซ็นทรัลเวิลด์โดยบันไดเลื่อน(1.2F-3)



ภาพที่4-10 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่ทางเชื่อมต่อถ้ายกระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร

1.2G คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดเข้าสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-11) ได้แก่ -พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตฝั่งตะวันตก ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) หน้าอาคารเวฟเพลส ลาดเข้าสู่ตัวอาคารเวฟเพลสที่บริเวณชั้นสอง(1.2G)

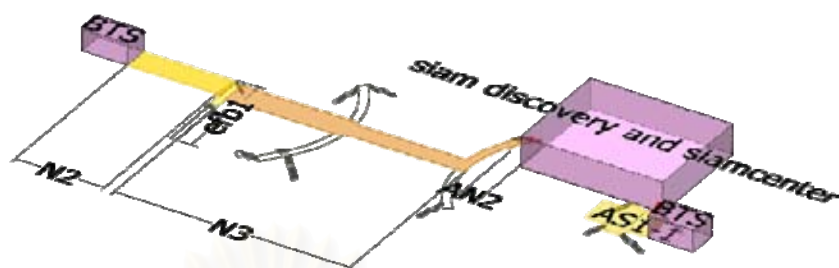


ภาพที่4-11 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดเข้าสู่ตัวอาคาร

พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

1.3A คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ สะพานลอยข้ามถนน, ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK), ทางเชื่อมต่อถ้ายกระดับขึ้นหรือลง ประกอบกับพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคาร นำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอีกสถานี(ภาพที่4-12) ได้แก่ -พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ สะพานลอยข้ามถนนหน้าห้างโตคิว ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวันเข้าสู่ห้างสยามดิสคัฟเวอรีที่

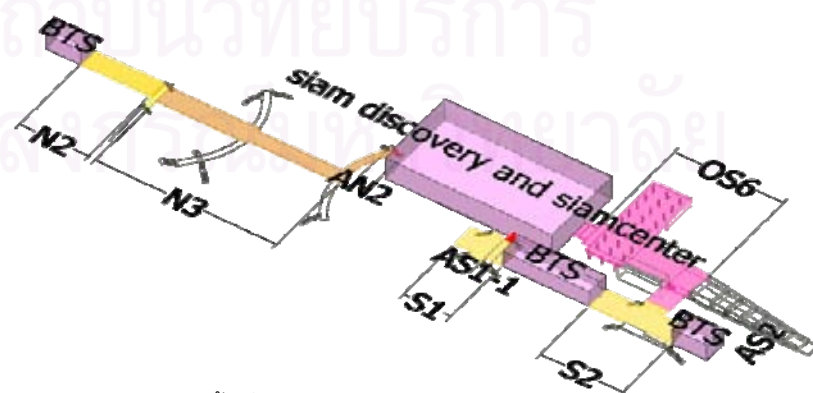
ชั้นสามโดยบันไดเชื่อมต่อ ผ่านพื้นที่ภายในอาคารที่ชั้นสี่เชื่อมต่อกับห้างสยามเซ็นเตอร์ ลงมาที่ชั้นสองหรือสาม เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันตก(1.3A)



ภาพที่4-12 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนน, ทางเดินลอยฟ้า ทางเชื่อมต่อถ้ายกระดับขึ้นหรือลง ประกอบด้วยพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคาร นำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อีกสถานี

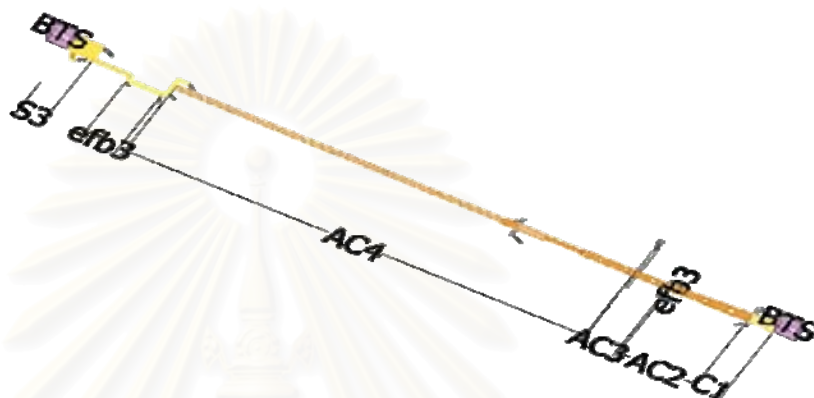
1.3B คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนน, ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK), ทางเชื่อมต่อถ้ายกระดับขึ้นหรือลง ประกอบด้วยพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคาร ประกอบด้วย พื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคารนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่ง, พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอีกสถานี(ภาพที่4-13) ได้แก่

-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ สะพานลอยข้ามถนนหน้าห้างโตคิว ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวันเข้าเข้าสู่ห้างสยามดิสคัฟเวอรีที่ชั้นสามโดยบันไดเชื่อมต่อ ผ่านพื้นที่ภายในอาคารที่ชั้นสี่เชื่อมต่อกับห้างสยามเซ็นเตอร์ ลงมาที่ชั้นสามลงไปสู่ลานหน้าห้างสยามพารากอน ทางลาดเชื่อมต่อพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามส่วนกลาง(1.3B)



ภาพที่4-13 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบด้วยสะพานลอยข้ามถนน ทางเดินลอยฟ้า ทางเชื่อมต่อถ้ายกระดับขึ้นหรือลง ประกอบด้วยพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคารประกอบด้วย พื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคารนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่ง, พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอีกสถานี

1.3C คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนนทางเดินลอยฟ้า(SKY WALK)นำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอีกสถานี(ภาพที่4-14) ได้แก่ -พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ สะพานลอยข้ามถนนหน้าอัมรินทร์พลาซ่า ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ย่านราชประสงค์เข้าสู่พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลมฝั่งตะวันตก(1.3C)



ภาพที่4-14 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนนทางเดินลอยฟ้า นำไปสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อีกสถานี

#### 4.1.2 พื้นที่สาธารณะที่ไม่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ในการจำแนกพื้นที่สาธารณะนี้ได้แบ่งย่อยออกเป็น 3 แบบ คือ ทางเท้าสาธารณะ คือ พื้นที่ทางเท้าสาธารณะริมถนนทั้งหมดที่เหลือ ได้แก่

- ทางเท้าหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ(2.1-1)
- ทางเท้าฝั่งหอศิลป์กรุงเทพมหานคร(กำลังก่อสร้าง)(2.1-2)
- ทางเท้าหน้าสำนักงานตำรวจแห่งชาติ(2.1-3)
- ทางเท้าหน้าอาคารออฟฟิตเซ็นทรัลเวิลด์(2.1-4)
- ทางเท้าโดยรอบห้างเกษรพลาซ่า(2.1-5)
- ทางเท้าห้างเซ็นทรัลเวิลด์ฝั่งถนนราชดำริ(2.1-6)
- ทางเท้าด้านพระพรหมเอราวัณ(2.1-7)
- ทางเท้าด้านหน้าองค์การโทรศัพท์(2.1-8)
- ทางเท้าด้านหน้าโรงเรียนมาแตร์เดอี(2.1-9)
- ทางเท้าโดยรอบห้างเซ็นทรัลชิดลม(2.1-10)
- ทางเท้าด้านหน้าอาคารเพลินจิตทาวเวอร์(2.1-11)
- ทางเท้าโดยรอบสถานทูตอังกฤษ(2.1-12)



- ทางเท้าด้านหัวมุมฝั่งตรงข้ามอาคารเวฟเพลส(2.1-13)
- ทางเท้ากึ่งสาธารณะ คือ พื้นที่ทางเท้าที่เอกชนสร้างขึ้นเองในพื้นที่ตนเองได้แก่
  - ทางเท้าของสยามซอย1 ถึงซอย3(2.2-1)
  - ทางเท้าโดยรอบลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิตเซ็นทรัลเวิร์ลด์(2.2-2)
- ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ของอาคารสาธารณะต่างๆ ได้แก่
  - ลานกีฬาภายในสนามกีฬาแห่งชาติ(2.3-1)
  - ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างมาบุญครอง(2.3-2)
  - ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างสยามดิสคัฟเวอรี(2.3-3)
  - ลานกิจกรรมเซ็นเตอร์พอยต์(2.3-4)
  - ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิตเซ็นทรัลเวิร์ลด์(2.3-5)
  - ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างเซ็นทรัลเวิร์ลด์(2.3-6)
  - ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างเกษรพลาซ่า(2.3-7)
  - ลานพระพรหมโรงแรมเอราวัณ(2.3-8)
  - ลานขายของอาคารมณีนียา(2.3-9)
  - ลานกิจกรรมเอนกประสงค์อาคารเวฟเพลส(2.3-10)

จากรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะที่จำแนกได้นั้น(ตาราง4.1) จะเห็นว่าประเภทของพื้นที่สาธารณะเชื่อมต่อกับพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ไปยังอาคารที่อยู่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส นั้นมีมากที่สุด และเป็นห้างสรรพสินค้าที่ต้องการให้ผู้ให้บริการเข้ามาใช้บริการอาคารของตนเองให้มากที่สุดและสะดวกที่สุดเพื่อหวังผลทางการค้า การที่มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผู้โดยสารมากเข้ามาในพื้นที่นั้นทำให้เกิดผลดีที่จะดึงดูดคนเข้ามาในห้างสรรพสินค้า จึงทำให้ลักษณะของพื้นที่สาธารณะที่รองรับคนจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่อาคารมากที่สุด

#### 4.2 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพองค์ประกอบของพื้นที่สาธารณะ

การวิเคราะห์นั้นจะแบ่งเป็น การวิเคราะห์ 2 เรื่อง คือ

1. รูปร่างของพื้นที่สาธารณะที่แบ่งเป็นลักษณะของรูปร่างระนาบ (Plate) กับลักษณะที่เป็นเส้นยาว (Line)
2. ขอบเขตของพื้นที่สาธารณะที่ประกอบกันเป็น องค์ประกอบ 3 มิติ ได้แก่ ระนาบผนัง หรือระนาบทางตั้ง
  - ระนาบพื้นหรือระนาบแนวนอน
  - ระนาบเพดานหรือระนาบเหนือศีรษะ

โดยจะแบ่งย่อยองค์ประกอบ 3 มิติ เป็นรูปแบบย่อยลงไปอีกในเลือกของการปิดล้อมพื้นที่ สาธารณะที่ประกอบนั้นมีความชัดเจนขององค์ประกอบดังกล่าวด้วย คือ

- มีความชัดเจนในระนาบ เช่น มีหลังคาคลุมจึงมีระนาบเหนือศีรษะอย่างชัดเจน
- ไม่มีความชัดเจนในระนาบ เช่น มีรั้วกันตึก คือ การมีระนาบทางตั้งกึ่งชัดเจน สามารถมองเห็นได้แต่เดินผ่านไม่ได้
- ไม่มีระนาบ เช่น ไม่มีหลังคาคลุม คือ ไม่มีระนาบเหนือศีรษะ

สรุปภาพรวมลักษณะกายภาพของรูปร่างและองค์ประกอบ 3 มิติที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ

#### 1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่เป็นเส้นขนานยาวตามถนนพระรามที่ 1 ตลอดแนว องค์ประกอบ 3 มิติของทางเท้าในฝั่งของสนามกีฬาแห่งชาติมีระนาบพื้นที่ชัดเจน แต่ในระนาบทางตั้งกับระนาบเหนือศีรษะนั้นไม่มีความชัดเจนแต่ยังปรากฏให้เห็นบ้าง ส่วนในฝั่งตรงข้ามมีความชัดเจนในองค์ประกอบ 3 มิติที่ชัดเจนทั้งหมดในด้านพื้นที่ลานกีฬาเอนกประสงค์ภายในสนามกีฬาแห่งชาติที่เป็นระนาบอยู่ด้านหน้าของสนามกีฬาแห่งชาติ โดยมีระนาบพื้นที่ชัดเจนส่วนระนาบทางตั้งกับระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นระนาบคร่อมบนถนนพระรามที่ 1 มีความชัดเจนทางด้านระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะอย่างชัดเจน ส่วนระนาบทางด้านตั้งไม่มีความชัดเจนเป็นแนวรั้วกันตึกเท่านั้น ส่วนในด้านทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้ามีลักษณะเป็นเส้นขนานไปกับพื้นที่ทางเท้าที่มีความชัดเจนทางด้านระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะอย่างชัดเจน ส่วนระนาบทางด้านตั้งไม่มีความชัดเจนเป็นแนวรั้วกันตึกเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

#### 2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่เป็นเส้นขนานยาวตามถนนพระรามที่ 1 และถนนพญาไทตลอดแนว ระนาบพื้นของทางเท้าทุกฝั่งมีความชัดเจน ระนาบทางตั้งในฝั่งของสยามสแควร์มีความชัดเจนตลอดแนว ในด้านพื้นที่ทางเท้าที่เหลือไม่มีความชัดเจนในระนาบทางตั้งมากเป็นเพียงเสาตั้งและพื้นที่ถูกยกยกระดับขึ้นเล็กน้อยเท่านั้น ระนาบเหนือศีรษะปรากฏในพื้นที่ทางเท้าฝั่งสยามสแควร์เท่านั้น ในด้านพื้นที่

สาธารณะอีกแห่งคือลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างมาบุญครองที่มีลักษณะเป็นระนาบ ที่มีระนาบพื้นอย่างชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน ส่วนในระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย บริเวณพื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอส ยาวตลอดไปจนถึงส่วนของพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ที่เป็นระนาบเหนือแยกปทุมวันอยู่ มีระนาบพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจนเป็นแนวรั้วกันตึกเท่านั้น ระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ ที่เหลือเป็นทางเชื่อมต่อและบันไดขึ้นลงสู่หัวมุมถนนทั้งสี่มุมที่มีรูปร่างเป็นเส้นยาวที่มีระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะชัดเจน ส่วนระนาบทางตั้งไม่ชัดเจนเป็นแนวรั้วกันตึกเท่านั้น

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

### 3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้ายาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่มีรูปร่างเป็นเส้นขนานไปตามถนนพระรามที่ 1 และพื้นที่ทางเท้าภายในสยามสแควร์ชอย 1-3 มีระนาบพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งและระนาบเหนือศีรษะไม่ชัดเจนยกเว้นทางเท้าฝั่งห้างสยามเซ็นเตอร์ที่ไม่ปรากฏระนาบเหนือศีรษะ ในส่วนพื้นที่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างสยามดิศค์พเวอร์รี่กับพื้นที่เซ็นเตอร์พอยต์ มีรูปร่างเป็นระนาบ องค์ประกอบ3มิติมีระนาบพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจนเป็นพื้นลดระดับหรือยกกระดืบ ระนาบเหนือศีรษะพื้นที่ลานเซ็นเตอร์พอยต์ไม่ชัดเจนมีหลังคาคลุมบางส่วนของพื้นที่ ส่วนในพื้นที่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างสยามดิศค์พเวอร์รี่ไม่ปรากฏระนาบเหนือศีรษะ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอส ที่มีรูปร่างเป็นระนาบมีองค์ประกอบ3มิติที่ชัดเจนทั้ง3องค์ประกอบ ส่วนพื้นที่สะพานลอยข้ามถนนระหว่างสยามชอย1และชอย2นั้นมีรูปร่างเป็นเส้นตั้งฉากกับถนนพระรามที่1 มีระนาบพื้นที่ชัดเจนส่วนระนาบที่เหลือไม่ชัดเจน ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าและสะพานลอยข้ามถนนมีรูปร่างเป็นเส้นมีระนาบพื้นชัดเจนระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน และระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

### 4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่มีรูปร่างเป็นเส้นขนานไปตามถนนพระรามที่ 1 และพื้นที่ทางเท้าภายในสยามสแควร์ชอย 4-5 มีระนาบพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งและระนาบเหนือศีรษะไม่ชัดเจน พื้นที่ลานหน้าห้างสยามพารากอนมีรูปร่างเป็นระนาบ องค์ประกอบ3มิติมีระนาบพื้นและระนาบทางตั้งที่ชัดเจน ระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ

-พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสยาม พื้นที่ทางลาดเชื่อมต่อ และลานหน้าสยามพารากอนที่มีรูปร่างเป็นระนาบมีระนาบพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน ระนาบเหนือศีรษะชัดเจนในส่วนของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสยาม พื้นที่ทางลาดเชื่อมต่อ ส่วนลานหน้าสยามพารากอนไม่ปรากฏระนาบเหนือศีรษะ พื้นที่ขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้ามีรูปร่างเป็นเส้นขนานกับถนนพระรามที่ 1 มีระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน และพื้นที่เชื่อมต่อกับลานพารากอนนั้นมีรูปร่างเป็นระนาบที่มีองค์ประกอบทางพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน ระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่มีรูปร่างเส้นยาวขนานตามถนนพระรามที่ 1 และพื้นที่ทางเท้าภายในสยามสแควร์ที่มีรูปร่างเป็นเส้นเช่นกัน ระนาบพื้นที่กับระนาบทางตั้งที่ปรากฏมีความชัดเจน ระนาบเหนือศีรษะไม่ชัดเจน ส่วนพื้นที่ในวัดพุทธมณฑลที่มีรูปร่างเป็นระนาบ ไม่มีความชัดเจนในระนาบพื้นและระนาบทางตั้ง ส่วนระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สะพานข้ามถนนแยกเฉลิมเผ่าไปสู่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ไปสู่ย่านราชประสงค์ ที่มีรูปร่างเป็นเส้นยาวตลอดแนวถนนพระรามที่ 1 มีระนาบพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งกับระนาบเหนือศีรษะไม่ชัดเจน ยกเว้นทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ไปสู่ย่านราชประสงค์ ที่มีระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ส่วนพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่ทางลาดเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างสยามพารากอน ที่มีรูปร่างเป็นระนาบ มีความชัดเจนทั้งสามองค์ประกอบยกเว้นพื้นที่ทางลาดเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างสยามพารากอนที่มีระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 และถนนราชดำริที่มีรูปร่างเป็นเส้นยาวตลอดแนวถนนมีความชัดเจนในระนาบพื้น ไม่ชัดเจนในระนาบทางตั้ง ระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ ในส่วนของพื้นที่ลานกิจกรรมห้างเซ็นทรัลเวิลด์และลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างอพิตเซ็นทรัลเวิลด์มีรูปร่างเป็นระนาบ มีความชัดเจนในระนาบพื้น ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน เป็นเพียงการยกระดับหรือลดระดับของพื้นที่ และไม่ปรากฏระนาบเหนือศีรษะ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ระหว่างย่านการค้าปทุมวันกับย่านราชประสงค์ ที่มีรูปร่างเป็นเส้นยาวตลอดแนวถนน กับพื้นที่ทางลาดเข้าสู่ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ชั้น 2 ที่มีรูปร่างเป็นระนาบ ปากกึ่งประกอบพื้นและระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ส่วนระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย ทางเชื่อมต่อทางด้านข้างเช่นต่อไปถึงชั้น 6 ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ที่มีรูปร่างเป็นระนาบที่ปากกึ่งประกอบพื้นที่ชัดเจน ส่วนระนาบทางตั้งและระนาบเหนือศีรษะไม่ชัดเจน เป็นผนังหรือหลังคากระจกใสเท่านั้น

#### 7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิตต่อเนื่องไปสู่ถนนราชดำริ มีรูปร่างเป็นเส้นตลอดแนวถนน ระนาบทางพื้นชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน ระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ ที่เหลือประกอบด้วยลานกิจกรรมเอนกประสงค์โดยรอบห้างเกษรพลาซ่า พื้นที่พระพรหมแยกราชประสงค์มีรูปร่างเป็นระนาบที่ปากกึ่งประกอบพื้นที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งชัดเจนในฝั่งเกษรพลาซ่า ไม่ชัดเจนในพื้นที่พระพรหมแยกราชประสงค์เป็นเพียงรั้วกันบริเวณโปร่งและไม่ปรากฏระนาบเหนือศีรษะ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เข้าสู่อาคารห้างสรรพสินค้าต่างๆ กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ชิดลมที่มีรูปร่างเป็นเส้นยาวตลอดแนวถนนเพลินจิต และทางเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างต่างๆที่มีรูปร่างเป็นเส้นตั้งฉากกับถนนเข้าสู่ตัวอาคาร มีองค์ประกอบพื้นและระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ส่วนองค์ประกอบทางตั้งไม่ชัดเจน

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าสองฝั่งถนนเพลินจิตที่มีรูปร่างเป็นเส้นยาวตลอดแนวถนนเพลินจิตมีระนาบพื้นชัดเจนทั้งหมด ระนาบทางตั้งมีปรากฏชัดเจนที่ฝั่งเซ็นทรัลชิดลม พื้นที่หน้าโรงเรียนมาแตร์เดอีไม่ชัดเจน ส่วนในฝั่งของอาคารเพลินจิตทาวเวอร์ไม่ปรากฏ ระนาบเหนือศีรษะทางฝั่งของพื้นที่ทางเท้าหน้าองค์การโทรศัพท์และโรงเรียนมาแตร์เดอีมีชัดเจน ฝั่งเซ็นทรัลชิดลมไม่ชัดเจน และฝั่งของเพลินจิตทาวเวอร์ไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีรูปร่างระนาบ มีความชัดเจนขององค์ประกอบ 3 มิติระนาบพื้น ระนาบทางตั้งและระนาบเหนือศีรษะ ส่วนทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าและทางเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างเซ็นทรัลชิดลมมีรูปร่างเป็นเส้นขนานตาม

แนวถนนเพลินจิต โดยมีระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะชัดเจน ส่วนระนาบทางตั้งไม่มีความชัดเจน

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่ง ที่มีรูปร่างเส้นยาวตลอดแนวสองฝั่งถนนเพลินจิต มีระนาบพื้นและระนาบทางตั้งที่ชัดเจน ระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏทั้งสองฝั่ง

- พื้นที่ระดับที่สองไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสี่มุมถนนเพลินจิตที่มีรูปร่างเป็นเส้นยาวตลอดแนวถนนมีระนาบพื้นและระนาบทางตั้งที่ชัดเจนทั้งพื้นที่ยกเว้นระนาบทางตั้งของฝั่งอาคารเพลินจิตทาวเวอร์ที่ไม่ชัดเจนมีเพียงพื้นที่ยกระดับแยกพื้นที่ทางเท้ากับลานกิจกรรมเท่านั้น ระนาบเหนือศีรษะมีปรากฏอยู่ที่ฝั่งตรงข้ามอาคารเพลินจิตทาวเวอร์เท่านั้นแต่ไม่ชัดเจน ส่วนพื้นที่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ของอาคารเพลินจิตทาวเวอร์มีรูปร่างเป็นระนาบที่มีระนาบพื้นและระนาบทางตั้งที่ชัดเจน ส่วนระนาบเหนือศีรษะไม่ปรากฏ

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ที่มีรูปร่างเป็นระนาบ ที่มีระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน ส่วนทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ทางเชื่อมต่อและทางขึ้นลงสะพานลอยข้ามแยกเพลินจิตมีรูปร่างเป็นเส้นที่มีระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจนเช่นกัน

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต มีรูปร่างระนาบที่มีระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน

#### 11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้ารูปร่างเป็นเส้นยาวตลอดแนวทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต มีระนาบพื้นที่ชัดเจนระนาบทางตั้งมีปรากฏชัดเจนในฝั่งตรงข้ามของอาคารมหาทุนพลาซ่า ทางฝั่งมหาทุนพลาซ่าไม่ชัดเจนเป็นเพียงกระบะต้นไม้ยกระดับเพื่อกันเขตเท่านั้น ส่วนระนาบเหนือศีรษะมีปรากฏชัดเจนเฉพาะในพื้นที่ใต้ทางด่วนเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเชื่อมใต้สถานีรถไฟฟ้ามีรูปร่างเป็นเส้นทั้งขนานและตั้งฉากกับแนวถนน ระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร มีรูปร่างระนาบที่มีระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะที่ชัดเจน ระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน

พื้นที่สาธารณะที่ระดับพื้นดินเกือบทั้งหมดเป็นรูปร่างเส้นที่เป็นแนวยาวตลอดแนวถนน ขนานกันไปยกเว้นทางทำภายในพื้นที่สยามสแควร์ที่ตั้งฉากกับแนวถนนเป็นไปตามลักษณะดั้งเดิมที่เป็นชอยในการกระจายคนเข้าสู่พื้นที่จากถนนพระรามที่1 ส่วนที่เหลือเป็นลานกิจกรรมเอนกประสงค์ที่เกิดจากเป็นพื้นที่เว้นว่างตามกฎหมายอาคารมีรูปร่างเป็นระนาบที่ไม่มีระนาบเหนือศีรษะเลยคือเป็นพื้นที่เปิดโล่งหมด ยกเว้นในส่วนของลานเซ็นเตอร์พอยต์ในสยามสแควร์ที่บางส่วนของพื้นที่มีหลังคาสูงปกคลุมอยู่ ในด้านองค์ประกอบ3มิติของพื้นที่สาธารณะส่วนใหญ่มีความชัดเจนในระนาบพื้นคือมีการแบ่งแยกพื้นที่ที่ชัดเจนในระนาบทางพื้น ส่วนระนาบทางตั้งพื้นที่สาธารณะระดับพื้นดินส่วนใหญ่มีความชัดเจนคือเป็นลักษณะของทางเท้าที่ขนานไปกับตัวอาคารที่มีผนังตลอดทั้งแนวหรือไม่ก็เป็นกำแพงแบ่งสัดส่วนของพื้นที่ที่เป็นอาคารหรือสถานที่ส่วนบุคคลต้องการความเป็นส่วนตัว แต่ในอาคารที่เป็นสาธารณะระนาบทางตั้งจะไม่ชัดเจนจะเปิดโล่งเข้าหาพื้นที่ทางเท้าอาจมีการยกหรือลดระดับเพื่อกันความเป็นเจ้าของเท่านั้น และระนาบเหนือศีรษะไม่มีความชัดเจนเป็นส่วนใหญ่หรือไม่มีเลย ยกเว้นในระนาบเหนือศีรษะในพื้นที่ระดับที่สองนั้นมีความชัดเจนเกือบตลอดทั้งแนวของพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 สถานี(ตารางที่4.2)

#### 4.3 การวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ

จากกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ เมื่อนำมาวิเคราะห์กิจกรรมแล้วแบ่งออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

1. กิจกรรมจำเป็น ได้แก่ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนถ่าย การสัญจรในพื้นที่สัญจร และการค้าขายซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นปกติในทุกวันบนพื้นที่สาธารณะ
2. กิจกรรมทางเลือก ได้แก่ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นสิ่งที่ผู้ใช้เลือกที่จะทำตามช่วงเวลาและสถานที่ ซึ่งจะใช้เวลาในการทำกิจกรรมนี้นานพอควร
3. กิจกรรมผลลัพธ์ ได้แก่ กิจกรรมการสนทนา การพักผ่อน การนัดพบต่างๆ เป็นกิจกรรมที่ผู้ใช้ทำต่อเนื่องจากกิจกรรมข้างต้นที่กล่าวมาแต่ใช้เวลาในการทำกิจกรรมน้อย

สรุปภาพรวมการวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ

1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากโดยเฉพาะทางฝั่งสนามกีฬาแห่งชาติ
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสังสรรค์ในพื้นที่มากในลานกิจกรรมเอนกประสงค์สนามกีฬาแห่งชาติ
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มาก
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มาก
  - กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง
- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้
2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มากในฝั่งห้างมาบุญครอง และเกิดขึ้นปานกลางในพื้นที่ที่เหลือ
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสังสรรค์ในพื้นที่มากในบริเวณลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างมาบุญครอง
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มากในฝั่งของห้างมาบุญครอง และเกิดขึ้นปานกลางในฝั่งสยามสแควร์
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มาก
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสังสรรค์ในพื้นที่มาก(ตามบางช่วงเวลา)
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มาก
- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบด้วย



- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากในบริเวณฝั่งสยามสแควร์
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสังสรรค์การในพื้นที่มากในพื้นที่ลานกิจกรรมห้างสยามดิस्टัฟเวอร์(บางช่วงเวลา) และในลานเซ็นเตอร์พอยต์
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มากในฝั่งของสยามสแควร์
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มาก
  - กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มาก
- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากในฝั่งสยามสแควร์
  - กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มากในฝั่งของสยามสแควร์
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มาก
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสังสรรค์การในพื้นที่มากในพื้นที่ลานกิจกรรมห้างสยามพารากอนและพื้นที่เชื่อมต่อ
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มากในพื้นที่ลานกิจกรรมห้างสยามพารากอนและพื้นที่เชื่อมต่อ
- พื้นที่สาธารณะระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้
5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มาก
  - กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการทักทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากใน
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจในพื้นที่มากพื้นที่เชื่อมต่อห้างสยามพารากอน
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการทักทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง
- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มากโดยเฉพาะหน้าวัดปทุมวนารามและทางเท้าฝั่งถนนราชดำริ
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสังสรรค์ในพื้นที่ย่านกลางในพื้นที่วัดปทุมวนารามและลานเอนกประสงค์ห้างเซ็นทรัลเวิร์ด
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการทักทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มาก
  - กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสังสรรค์ในพื้นที่ย่านกลาง(บางช่วงเวลา)บริเวณทางเชื่อมต่อเข้าห้างเซน
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการทักทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง
- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่ปานกลาง

- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง

#### 7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากในฝั่งพระพรหม
- กิจกรรมทางเลือก-เกิดกิจกรรมในการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสนทนาการในพื้นที่ปานกลางในลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างเกษรพลาซ่า
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มากในฝั่งพระพรหม และปานกลางในฝั่งลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างเกษรพลาซ่า

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มาก
- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง

- พื้นที่ระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากในฝั่งองค์การโทรศัพท์ต่อไปยังห้างเซ็นทรัลชิดลม
- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลางในฝั่งองค์การโทรศัพท์ต่อไปยังห้างเซ็นทรัลชิดลม

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มาก
- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มาก

- พื้นที่ระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่ปานกลาง
- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการพักท่ายบปะพุดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง

- พื้นที่ระดับที่สอง ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

- พื้นที่ระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากในฝั่งตรงข้ามอาคารเวฟเพลสและปานกลางในฝั่งที่เหลือ
- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการพักท่ายบปะพุดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลางฝั่งตรงข้ามอาคารเวฟเพลส

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มาก
- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการพักท่ายบปะพุดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลางในพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า(SKY WALK )

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มากและกิจกรรมการค้าขายปานกลาง
- กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการพักท่ายบปะพุดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง

#### 11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย

- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและกิจกรรมการค้าขายขึ้นในพื้นที่มากในฝั่งอาคารมหาทุนปลาซ่า
  - กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่มากในฝั่งอาคารมหาทุนปลาซ่า
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่ปานกลาง
  - กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
  - กิจกรรมผลลัพธ์-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบด้วย
- กิจกรรมจำเป็น-เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นในพื้นที่มากและกิจกรรมการค้าขายปานกลาง
  - กิจกรรมทางเลือก-ไม่ปรากฏในบริเวณนี้
  - กิจกรรมผลลัพธ์-เกิดกิจกรรมการตกทายพบปะพูดคุยหรือการนัดพบในพื้นที่ปานกลาง

กิจกรรมจำเป็นนั้นปรากฏขึ้นหนาแน่นในทุกพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้น เพราะเป็นกิจกรรมที่ทุกคนใช้ในทุกวันเวลาปกติไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายที่เป็นกิจกรรมเดิมที่มีปรากฏอยู่ก่อนแล้วในพื้นที่ย่านการค้าปทุมวันและย่านราชประสงค์ กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางรถสาธารณะที่มีอยู่ก่อนระบบรถไฟฟ้าจะเข้ามาแต่ระบบรถไฟฟ้าที่เข้ามาใหม่ในพื้นที่ทำให้เกิดระบบการเป็นถ่ายของกิจกรรมเกี่ยวกับการเดินทางมากขึ้นโดยสังเกตจากกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในระดับพื้นดินที่มักเกิดขึ้นในบริเวณทางลงสถานีรถไฟฟ้า และการเชื่อมต่อกันระหว่างกิจกรรมการเดินทางกับกิจกรรมการค้าที่ปรากฏมากขึ้นในระดับชั้นสองและสามในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นไปตามการเข้ามาของระบบรถไฟฟ้ายกระดับ ขณะเดียวกันกับกิจกรรมผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นมากในพื้นที่ของรถไฟฟ้าการนัดพบกันการตกทายพบปะพูดคุยในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าหรือถ้ามีพื้นที่เชื่อมต่อที่คนสามารถใช้ต่อเนื่องกันได้และได้จัดสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ด้วยนั้นคนก็จะเข้าไปใช้ในพื้นที่นั้นแทนเช่นพื้นที่ทางลาดเชื่อมต่อของห้างสยามพารากอนทั้งสองแห่งที่มีการออกแบบที่นั่งไว้ก็พบว่ามีการใช้งานในส่วนนี้แทนที่จะมานัดพบปะหรือตกทายกันในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าถือว่าเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการใช้พื้นที่สาธารณะในระดับที่สองหรือระดับที่สาม ส่วนของลานกิจกรรมเอนกประสงค์ต่างๆตามห้างสรรพสินค้าที่จัดไว้ให้ก็ยังคงพบกิจกรรมผลลัพธ์ขึ้นตามปกติเพราะเป็นส่วนที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อรองรับกิจกรรมการพบปะพูดคุยหรือกับ

หักทลายกันตามปกติอยู่แล้ว แต่พื้นที่ทั้งหมดขาดการเชื่อมต่อโดยตรงกับพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าทำให้เกิดการขาดหายไประหว่างการเชื่อมโยงกิจกรรมที่ดี ในส่วนของกิจกรรมทางเลือก ซึ่งเกิดขึ้นน้อยมากบนพื้นที่ระดับที่สองและสาม กล่าวคือ เกิดขึ้นเพียงบริเวณส่วนของพื้นที่รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ต่อเนื่องไปจนถึงทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวันในบางวันที่มีการอนุญาตให้มีการจัดกิจกรรมพิเศษ อีก 4 แห่งคือ ลานหน้าสยามพารากอน และพื้นที่เชื่อมต่อเข้าห้างเซ็น แต่ก็ไม่ได้เกิดตลอดทั้งวัน ในส่วนของพื้นที่ระดับพื้นดินนั้นจะเกิดขึ้นกับลานกิจกรรมเอนกประสงค์ต่างๆตามห้างสรรพสินค้าที่ได้จัดพื้นที่ไว้ให้(ตารางที่4.3)

#### 4.4 การวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

โดยการวิเคราะห์หาคุณภาพของพื้นที่สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เพื่อนำไปวิเคราะห์หรือร่วมกับลักษณะทางกายภาพเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนา เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบนั้น โดยใช้หลักเกณฑ์ดังนี้

1. การเชื่อมต่อกันง่ายคือ สามารถเชื่อมโยงความสัมพันธ์ที่เข้าถึงและใช้งานง่ายมีระบบที่ดี
2. ความมีชีวิตชีวาไม่แออัด
3. ความหลากหลายของกิจกรรม สามารถยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนการใช้งานได้
4. ความงดงามทั้งสภาพสิ่งก่อสร้างและภูมิทัศน์

โดยการให้ค่าคะแนนจากการสำรวจและสังเกตการณ์ ซึ่งมีการแบ่งลำดับการให้คะแนนดังนี้

1. เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพในเกณฑ์ต่ำ ต้องการการพัฒนามาก
2. เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพในเกณฑ์ปานกลาง ต้องการการพัฒนาปานกลาง
3. เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพในเกณฑ์ดี อาจจะพัฒนาหรือปรับปรุงเล็กน้อย

สรุปภาพรวมการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าในด้านการเชื่อมโยงกิจกรรมกันของระบบทางเท้าไม่ได้สะดวกนักยังมีระดับที่ต่างกันแต่ก็ยังใช้งานได้ง่าย มีความแออัดไม่มีชีวิตชีวา ทางฝั่งของหน้าสนามกีฬาแห่งชาติมีความหลากหลายของกิจกรรมจึงทำให้เกิดความแออัดในบางช่วงเวลาที่ผู้ใช้พื้นที่เยอะทั้งการเดินทางสัญจรและการค้าขายที่ซ้อนทับกันทำให้ความงดงามมีคุณภาพต่ำลงเพราะความไม่เป็นระเบียบของสถานที่ เมื่อเทียบกับฝั่งตรงข้ามที่ไม่ได้มีกิจกรรมที่หลากหลาย ส่วนในพื้นที่ลานกีฬาเอนกประสงค์ภายในสนามกีฬาแห่งชาติที่มีพื้นที่กว้างขวางไม่แออัด ใช้งานได้หลากหลายแต่เนื่องจากเป็น

พื้นที่ปิดทำให้การเชื่อมต่อกิจกรรมไม่สะดวกนักส่งผลให้การที่ผู้ใช้จะเข้าไปใช้กิจกรรมได้มากกว่านี้น้อยลงไป

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่ถูกสร้างมาเพื่อกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทำให้มีความสะดวกในการใช้งานอยู่แล้ว รูปแบบกิจกรรมก็ไม่ได้หลากหลายซึ่งเป็นเรื่องที่ดีเพราะพื้นที่ไม่ได้ต้องการให้มีกิจกรรมที่ซ้อนทับกัน ใช้สำหรับการเดินทางอย่างเดียว แต่ในส่วนของทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้ายังขาดความต่อเนื่องในการเชื่อมต่อที่ต้องใช้บันไดในการเดินขึ้นลง

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏบริเวณนี้

## 2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่เป็นเส้นขนานยาวตามถนนพระรามที่1 และถนนพญาไทในด้านการใช้งานมีความสะดวกสบายในฝั่งของสยามดิสคัฟเวอร์และสยามสแควร์ เนื่องจากทางเท้าเป็นพื้นระดับเดียวกันตลอด ในเรื่องความหลากหลายของกิจกรรมในฝั่งสยามดิสคัฟเวอร์เป็นพื้นที่ที่ไม่มีความหลากหลายในกิจกรรมมีการใช้เดินสัญจรเท่านั้น ทำให้ความอึดก็ไม่เกิดขึ้น ตรงกันข้ามในฝั่งของสยามสแควร์กับห้างมาบุญครองที่มีกิจกรรมที่ซ้อนทับกันมากกว่า โดยเฉพาะทางมาบุญครอง เช่น การเดินสัญจรผ่าน การเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เป็นต้น ทำให้เกิดความคับคั่งในการใช้พื้นที่ในบางเวลา ในด้านความงามในฝั่งห้างมาบุญครองกับฝั่งสยามดิสคัฟเวอร์มีความงามอยู่แล้วเพราะได้รับการออกแบบมาเพื่อประโยชน์ในการดึงดูดผู้ใช้ให้เข้ามาในพื้นที่ที่มีความงดงาม

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย บริเวณพื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอส ยาวตลอดไปจนถึงส่วนของพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เหนือแยกปทุมวันในด้านการใช้งานง่ายเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆได้ดี ในส่วนของการใช้งานสามารถปรับเปลี่ยนพื้นที่ให้จัดกิจกรรมได้หลากหลาย เกิดกิจกรรมที่ซ้อนทับกันได้แต่ไม่ปะปนกันระหว่างการเดินสัญจรกับกิจกรรมที่จัดอยู่ ส่วนการเชื่อมต่อกับระดับที่ต่างกันยังคงใช้บันไดที่ไม่สะดวกในการใช้งานนัก

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

## 3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าฝั่งสยามดิสคัฟเวอร์ที่มีความสะดวกในการใช้งานแต่พื้นที่ทางเท้าภายในสยามสแควร์ซอย 1-3 มีความต่างระดับกันหลายแห่งทำให้การใช้งานไม่ค่อยสะดวก ในส่วนของความหลากหลายของกิจกรรมมีความหลากหลายและการซ้อนทับกันของกิจกรรมมากโดยเฉพาะในฝั่งสยามสแควร์ จนใน

บางครั้งก่อให้เกิดความแออัดในพื้นที่ทางเท้าเพราะขนาดที่ไม่ได้กว้างนัก ในด้านความมุงดงของพื้นที่ก็ได้มีการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ดีในบางส่วน ในส่วนของพื้นที่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ของห้างสยามดิस्टริคท์และเซ็นเตอร์พอยต์ มีความสะดวกในการเชื่อมโยงกิจกรรมในขณะเดียวกันก็สามารถปรับเปลี่ยนพื้นที่ให้ใช้งานได้หลากหลายแต่ก็มีความชัดเจนในเส้นทางการสัญจรกับพื้นที่กิจกรรม แต่ในพื้นที่เซ็นเตอร์พอยต์ยังเกิดความแออัดในบางช่วงเวลาเนื่องจากพื้นที่ที่มีขนาดเล็กเกินกว่าจะรองรับกิจกรรมที่ซ้อนทับกันมากเกินไป ในเรื่องความมุงดงก็ได้มีการออกแบบที่ดีไว้แล้ว

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอส ที่มีการออกแบบเพื่อการเดินทางจึงมีความเชื่อมโยงที่ดีใช้งานง่าย มีกิจกรรมหลากหลายในบางครั้งก็มากจนทำให้เกิดความแออัดเพราะพื้นที่ไม่ได้ถูกออกแบบมาให้ใช้ทำกิจกรรมที่หลากหลาย

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่ไม่ค่อยสะดวกในการใช้งาน เนื่องจากพื้นที่มีระดับที่ต่างกันหลายจุด ความหลากหลายของกิจกรรมมีซ้อนทับกันเยอะในบางช่วงเวลาในฝั่งของพื้นที่สยามสแควร์ทำให้เกิดความแออัดในพื้นที่ แต่ในฝั่งของสยามพารากอนไม่มีความหลากหลายในกิจกรรมใช้เป็นเพียงทางสัญจรผ่านเท่านั้น ส่วนพื้นที่ของจุดรถโดยสารหน้าห้างสยามพารากอนมีความสะดวกในการใช้งานเพราะได้ถูกออกแบบมาเพื่อใช้งานเฉพาะอยู่แล้ว ทำให้เกิดกิจกรรมที่ไม่ทับซ้อนมีระเบียบชัดเจนและมุงดงแล้ว

-พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสยาม พื้นที่ทางลาดเชื่อมต่อ และลานหน้าสยามพารากอนที่ถูกออกแบบมาให้ใช้งานได้สะดวกสบาย แบ่งพื้นที่ไว้เป็นสัดส่วนอย่างชัดเจนระหว่างพื้นที่กิจกรรมและเส้นทางสัญจร ทำให้ในส่วนของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าก็มีเพียงกิจกรรมเกี่ยวกับการสัญจร และในพื้นที่เชื่อมต่อกับลานกิจกรรมหน้าสยามพารากอนก็ได้ถูกใช้งานกิจกรรมต่างๆที่มีอย่าง เป็นสัดส่วน และก็มี ความมุงดง แต่ในส่วนทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้ายังใช้บันไดในการขึ้นลงซึ่งไม่ค่อยสะดวกนักในการสัญจร ส่วนทางขึ้นลงลานหน้าสยามพารากอนถึงจะเป็นรูปแบบของบันไดแต่ก็มีความยาวช่วงพอที่จะมีพื้นที่พักสำหรับการเดินแต่มีข้อเสียคือใช้ระยะทางรบกวนมาก

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม



- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าที่มีรูปร่างเส้นยาวขนานตามถนนพระรามที่ 1 และพื้นที่ทางเท้าภายในสยามสแควร์ในด้านการใช้งานไม่ดีเพราะพื้นที่มีระดับที่แตกต่างกันหลายจุด ทำให้การใช้งานไม่สะดวก และในบางครั้งก็มีการจอดรถมอเตอร์ไซค์หรือการจอดรถเข็นขายของตามพื้นที่ทางเท้าในฝั่งของสยามสแควร์ทำให้เกิดความแออัดในการใช้งานและความงดงามของพื้นที่ก็ต่ำลงไปเช่นกัน ในด้านพื้นที่สระน้ำในวัดปทุมวนาราม การเข้าไปใช้งานไม่ดีมีการปิดกั้นพื้นที่โดยรั้วและแนวต้นไม้พุ่ม ผู้ใช้ต้องแอบเข้าไปใช้งาน และพื้นที่ก็ไม่ได้มีการดูแลรักษาดีเท่าที่ควร สภาพโดยรวมก็เป็นลานจอดรถบดบังความงดงามของสถานที่ที่ควรจะให้สวยงามได้

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สะพานข้ามถนนแยกเฉลิมเผ่าไปสู่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ไปสู่อำเภอราชประสงค์ ใต้อาคารเข้าไปใช้งานเหมาะสมแล้วเพราะพื้นที่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อใช้งานในการเดินสัญจรผ่านแต่ในช่วงสะพานข้ามถนนแยกเฉลิมเผ่า ในบางเวลาจะมีกิจกรรมการค้าขายขึ้นบนพื้นที่ ทำให้เกิดการซ้อนทับของกิจกรรมการเดินสัญจรและกิจกรรมการค้าขายบนพื้นที่ขนาดเล็ก ส่งผลให้เกิดความแออัดในพื้นที่ไม่สะดวกต่อการใช้งาน ส่วนในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า นั้น ได้ถูกออกแบบมาให้ใช้งานที่เหมาะสมอยู่แล้ว และมีพื้นที่ทางลาดเข้าสู่ห้างสยามพารากอนที่เป็นพื้นที่ในการพักผ่อนชัดเจนส่งผลให้ในพื้นที่มีความชัดเจนในด้านกิจกรรมบนพื้นที่ ไม่แออัดเท่าที่ควร

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 และถนนราชดำริการเข้าไปใช้งานในพื้นที่ที่มีความสะดวกเพราะระดับที่สม่ำเสมอเกือบตลอดแนวโดยเฉพาะในฝั่งเซ็นทรัลเวิลด์ กิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่หลากหลายเป็นเพียงการสัญจรผ่านพื้นที่ ในส่วนของพื้นที่ลานกิจกรรมห้างเซ็นทรัลเวิลด์และลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิตเซ็นทรัลเวิลด์ได้มีการออกแบบที่ดีในการเข้าไปใช้งาน แต่กิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่หลากหลายนักโดยเฉพาะลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิตเซ็นทรัลเวิลด์ในระหว่างวันไม่ได้เกิดกิจกรรมอื่นเลยนอกจากการสัญจรผ่านและพักผ่อนเล็กน้อยเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ได้ถูกออกแบบไว้ใช้งานที่ดีอยู่แล้ว ในด้านความหลากหลายของกิจกรรมก็ไม่ปรากฏมากนักมีเพียงการเดินสัญจรผ่านพบปะพูดคุยกันเล็กน้อย

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย ทางเชื่อมต่อทางด้านข้างเซนตอปไปถึงชั้น 6 ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ เป็นพื้นที่ที่ได้ถูกออกแบบมาให้ใช้งานส่งเสริมการเข้าถึงเฉพาะภายใน

อาคารเท่านั้นที่มีความสะดวกในการใช้งานด้วยระบบบันไดเลื่อน จึงพบแต่กิจกรรมการสัญจรผ่านที่รวดเร็วแล้วเข้าสู่ตัวอาคาร

#### 7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิตต่อเนื่องไปสู่ถนนราชดำริ มีความสะดวกในการใช้งานดีเพราะระดับของพื้นที่ที่สม่ำเสมอกันตลอดแนวพร้อมยังเชื่อมเข้ากับลานกิจกรรมเอนกประสงค์โดยรอบห้างเกษรพลาซ่า ในด้านกิจกรรมก็มีความหลากหลายทั้งการสัญจรผ่าน การพักผ่อน การพบปะพูดคุยกันเป็นสัดส่วน แต่ในฝั่งพระพรหมมีการตั้งแผงลอยขายของบนพื้นที่ทางเท้าทำให้เกิดความแออัดของพื้นที่ในช่วงเวลาที่ผู้ใช้มีเยอะ ส่วนพื้นที่พระพรหมแยกราชประสงค์มีกิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่หลากหลายเพราะเป็นพื้นที่เฉพาะมีการกั้นบริเวณด้วยรั้วเพื่อความสะดวกต่อการควบคุมผู้ใช้ เกิดความแออัดบ้างในบางเวลาที่มีผู้ใช้เข้ามาทำกิจกรรมพร้อมๆกัน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เข้าสู่อาคารห้างสรรพสินค้าต่างๆ กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ชิดลมที่ได้ถูกออกแบบให้ใช้งานได้สะดวกและง่ายอยู่แล้ว กิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่ได้หลากหลายมากนักเป็นกิจกรรมการเดินสัญจร การนัดพบหรือการพบปะพูดคุยกันเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าสองฝั่งถนนเพลินจิตการเข้าใช้งานก็ค่อนข้างเหมาะสมมีระดับที่ต่างกันบ้างบางช่วง มีกิจกรรมที่หลากหลายในด้านหน้าองค์การโทรศัพท์จนบางครั้งเกิดความแออัดในการใช้งานต่อเนื่องไปจนถึงพื้นที่โดยรอบห้างเซ็นทรัลชิดลม ส่วนในด้านความมั่งคั่งควมมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของพื้นที่ทั้งหมดให้ดีขึ้น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่ได้ถูกออกแบบเพื่อการใช้งานและการเข้าถึงที่ดีอยู่แล้ว มีกิจกรรมที่หลากหลายทั้งการเดินสัญจร การค้าขาย การพบปะพูดคุยกัน จนทำให้เกิดความแออัดบนพื้นที่บางเวลา

- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่ง การใช้งานอยู่ในระดับที่เหมาะสมมีระดับที่ต่างกันบ้างช่วง กิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่หลากหลาย มีเพียงการเดินสัญจรผ่านและพบปะกันเล็กน้อย ในด้านฝั่งสถานทูตอังกฤษมีความมั่งคั่งทางสภาพแวดล้อมที่ดีแล้วในปัจจุบัน

- พื้นที่ระดับที่สองไม่ปรากฏในบริเวณนี้
- พื้นที่ระดับที่สามไม่ปรากฏในบริเวณนี้

#### 10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกจรดไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสี่มุมถนนเพลินจิตมีความสะดวกในการใช้งานที่เหมาะสมมีระดับที่ต่างกันบ้างในบางจุด กิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่หลากหลายยกเว้นฝั่งตรงข้ามของอาคารเวฟเพลสที่มีการตั้งรถเข็นขายของตามช่วงเวลา ที่อนุญาตทำให้เกิดการซื้องานของกิจกรรมบนพื้นที่ส่งผลให้เกิดความแออัดขึ้น ในส่วนของลานกิจกรรมเอนกประสงค์อาคารเวฟเพลส มีความสะดวกในการใช้งานดี แต่ในด้านความหลากหลายของกิจกรรมยังไม่มี บางครั้งถูกใช้เป็นที่จอดรถของอาคาร

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ได้ถูกออกแบบมาให้ใช้งานได้สะดวก ไม่แออัด ความหลากหลายของกิจกรรมไม่ปรากฏอย่างอื่นนอกจากการเดินสัญจรผ่านและการนัดพบกันเล็กน้อย ในส่วนพื้นที่ทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าในระดับนี้ยังคงใช้รูปแบบของบันไดขึ้นลงผสมกับบันไดเลื่อน และการที่โครงสร้างสถานีรถไฟฟ้าที่ถูกยกตัวขึ้นไปอีกชั้นทำให้ในระดับนี้พื้นที่เป็นเพียงทางเชื่อมใต้สถานี กิจกรรมที่เกิดขึ้นจึงไม่มีความหลากหลายเป็นเพียงการเดินสัญจรผ่านเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตได้ถูกออกแบบเพื่อการใช้งานที่ดีอยู่แล้วมีความหลากหลายของกิจกรรมที่เหมาะสม ทั้งการเดินสัญจรการค้าขาย

#### 11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกจรดไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้ามีสภาพในด้านการใช้งานที่เหมาะสม มีระดับที่ต่างกันบางจุด ความหลากหลายของกิจกรรมในฝั่งอาคารมหาทุน พลาซ่าทั้งการเดินสัญจรผ่าน การเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การค้าขาย จนบางครั้งเกิดความแออัดขึ้นบนพื้นที่ ส่วนในพื้นที่ต่อเนื่องไปจนถึงใต้ทางด่วนเฉลิมนครที่มีสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีการเข้าใช้งานยากไม่เกิดความหลากหลายของกิจกรรม พื้นที่ไม่ได้ถูกใช้งานในบางจุด ส่งผลให้เกิดการตัดขาดจากพื้นที่อีกฝั่งของเส้นทางด่วน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเชื่อมใต้สถานีรถไฟฟ้ายังคงใช้รูปแบบของบันไดขึ้นลงผสมกับบันไดเลื่อน และการที่โครงสร้างสถานีรถไฟฟ้าที่ถูกยกตัวขึ้นไปอีกชั้นทำให้ในระดับนี้พื้นที่เป็นเพียงทางเชื่อมใต้สถานีกิจกรรมที่เกิดขึ้นจึงไม่มีความหลากหลายเป็นเพียงการเดินสัญจรผ่านเท่านั้น

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครได้ถูกออกแบบเพื่อการใช้งานที่ดีอยู่แล้วมีความหลากหลายของกิจกรรมที่เหมาะสม ทั้งการเดินทาง การค้าขาย

จากคุณภาพของพื้นที่สาธารณะในส่วนของคะแนนการเชื่อมต่อพื้นที่ การมีชีวิตชีวาไม่แออัดและความงดงามของพื้นที่สาธารณะนั้นในพื้นที่ที่ได้คะแนนน้อยนั้นสมควรที่จะได้รับการปรับปรุงคุณภาพพื้นที่ให้ดีขึ้นต่อไป แต่ในส่วนของคะแนนในเรื่องความหลากหลายในกิจกรรมนั้นต้องพิจารณาเป็นพื้นที่เฉพาะส่วนเพราะพื้นที่สาธารณะในบางประเทศไม่จำเป็นต้องมีความหลากหลายของกิจกรรมที่ซ้อนทับกันบนพื้นที่เพื่อความสะดวกในการใช้งาน เช่น ในพื้นที่ทางเดินเท้า พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครไม่จำเป็นต้องมีกิจกรรมอื่นๆปรากฏเพราะมีหน้าที่เฉพาะด้าน และความสะดวกในการใช้งานจึงจำเป็นต้องพิจารณาในด้านความเหมาะสมของคุณภาพในส่วนของความหลากหลายของกิจกรรมเป็นพื้นที่(ตารางที่4.4)

#### 4.5 สรุปประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่ความเหมาะสมในการกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

จากข้อมูลข้างต้นที่ได้กล่าวไว้แล้วสามารถแบ่งการประมวลผลไว้ 2 ส่วนคือ การสรุปผลข้อมูลตามพื้นที่ที่ได้แบ่งไว้และการวิเคราะห์ลักษณะการจำแนกของพื้นที่สาธารณะแต่ละประเภท ดังนี้

##### 4.5.1 การสังเคราะห์ผลตามตำแหน่งพื้นที่

###### 1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าบางส่วนยังไม่เชื่อมต่อกับทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้ามหานครหรือการใช้งานยังไม่สะดวก ความแออัดของพื้นที่ที่มีกิจกรรมซ้อนทับกันบนพื้นที่ ต้องมีการจัดสรรพื้นที่กิจกรรมให้ชัดเจนแยกเป็นสัดส่วน ประกอบกับเป็นสถานีรถไฟฟ้ามหานครสุดท้ายทางฝั่งตะวันตกที่จะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจึงควรที่ต้องมีความชัดเจนในพื้นที่กิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายที่ดี ส่วนในพื้นที่ลานกีฬาเอนกประสงค์ภายในสนามกีฬาแห่งชาติที่ถูกตัดขาดจากสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่ต้องเชื่อมต่อกันเพื่อการใช้งานที่มีประสิทธิภาพมากกว่านี้ เพื่อความหลากหลายในการใช้กิจกรรมและเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครที่มีการออกแบบที่เหมาะสมดีอยู่แล้วเพียงแต่ควรมีการเพิ่มเติมในส่วนเชื่อมต่อหรือทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

ที่สะดวกและรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้ในอนาคตที่ดีกว่านี้ มีทางเลือกในการใช้งานและทางเลือกในการไปสู่จุดหมายที่มากกว่านี้

- พื้นที่ระดับที่สาม อาจยังไม่จำเป็นในพื้นที่นี้

## 2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าควรพัฒนาให้มีความสะดวกในการเชื่อมโยงการจัดสรรพื้นที่ให้ชัดเจนและสอดคล้องกับกิจกรรมที่ปรากฏขึ้นเช่นการเปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจรจากรถไฟฟ้าเป็นรถโดยสารสาธารณะในระดับพื้นดิน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย บริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส ยาวตลอดไปจนถึงสวนของพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เหนือแยกปทุมวันที่มีความเหมาะสมในหลายๆด้านอยู่แล้ว อาจมีการส่งเสริมในด้านกิจกรรมเพื่อดึงดูดให้มีผู้ใช้ที่มากขึ้น การเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบต้องสะดวกกว่านี้หรือเพิ่มพื้นที่ในระดับที่สองให้เป็นลานกิจกรรมเพื่อรองรับปริมาณการใช้ของผู้ใช้ในอนาคตให้มากกว่านี้ส่งเสริมความเป็นจุดรวมกิจกรรมต่างๆและเชื่อมโยงกิจกรรมที่หลากหลายรูปแบบและหลากหลายระดับ การปรับปรุงองค์ประกอบ3มิติของพื้นที่ให้มีความหลากหลายเพื่อที่สามารถประกอบกิจกรรมได้ในทุกช่วงเวลา

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม มีความเป็นไปได้ในการเพิ่มพื้นที่ระดับนี้เพื่อรองรับกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตที่มีเพิ่มขึ้น

## 3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าในฝั่งทางด้านสยามดิศพ์เวร์ที่มีคุณภาพที่ดีอยู่แล้ว แต่การเชื่อมโยงระหว่าง2ฝั่งถนนควรมีเพิ่มขึ้น พื้นที่ทางเท้าในฝั่งสยามสแควร์ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงต้องจัดสรรพื้นที่กิจกรรมให้ดีขึ้นจะได้ไม่เกิดความแออัดบนพื้นที่และเพิ่มความสะดวกในการใช้ ในส่วนลานกิจกรรมเอนกประสงค์ของห้างสยามดิศพ์เวร์ขาดการเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าแต่ก็ยังสามารถเข้าถึงและรับรู้ได้จากพื้นที่ทางเท้าริมถนนพระรามที่1 แต่ในส่วนของพื้นที่ลานเซ็นเตอร์พอยด์นั้น นอกจากจะไม่ได้เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าได้แล้วยังขาดการรับรู้จากทางเท้าริมถนนพระรามที่1 และพื้นที่ประกอบกิจกรรมมีความแออัดและยังไม่เหมาะสม ควรมีการพัฒนาและปรับปรุง ในด้านขององค์ประกอบ3มิตินั้นเหมาะสมอยู่แล้วคือมีระนาบพื้นที่ดี มีระนาบเหนือศีรษะที่ไม่ชัดเจน เพราะสามารถใช้งานได้ในหลายช่วงเวลา

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีความเหมาะสมอยู่แล้วแต่ยังไม่เพียงพอกับความต้องการในการใช้งานและปริมาณผู้ใช้ในอนาคต ควรมีการเพิ่มพื้นที่ในระดับที่สอง ให้มากขึ้นและการเชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งสยามสแควร์ให้มากขึ้น

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม มีความเป็นไปได้ในการเพิ่มพื้นที่ระดับนี้เพื่อรองรับกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตที่มีเพิ่มขึ้น

#### 4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าในฝั่งสยามสแควร์ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงต้องจัดสรรพื้นที่กิจกรรมให้ดีขึ้นจะได้ไม่ให้เกิดความแออัดบนพื้นที่และเพิ่มความสะดวกในการใช้

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสยามที่มีความเหมาะสมอยู่แล้วรวมทั้งพื้นที่เชื่อมต่อและพื้นที่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ของห้างสยามพารากอน แต่ในฝั่งของสยามสแควร์ควรมีการเพิ่มการเชื่อมต่อหรือเพิ่มพื้นที่รองรับกิจกรรมขึ้นเพื่อรองรับอนาคต โดยปรับใช้องค์ประกอบทางกายภาพเดิมที่มีอยู่หรือการปรับปรุงใหม่

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม มีความเป็นไปได้ในการเพิ่มพื้นที่ระดับนี้เพื่อรองรับกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตที่มีเพิ่มขึ้น

#### 5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าในฝั่งสยามสแควร์ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงต้องจัดสรรพื้นที่กิจกรรมให้ดีขึ้นจะได้ไม่ให้เกิดความแออัดบนพื้นที่และเพิ่มความสะดวกในการใช้ ส่วนพื้นที่ในวัดปทุมวนารามควรปรับปรุงสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้มีคุณภาพและเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอกตามความเหมาะสม เพราะเป็นพื้นที่สีเขียวแห่งเดียวที่ปรากฏในพื้นที่ ดังนั้นควรพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะให้ได้เหมาะสมกว่าในปัจจุบัน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สะพานข้ามถนนแยกเฉลิมเผ่าที่มีความเหมาะสมในการใช้งานพอสมควร แต่ในพื้นที่ช่วงสะพานลอยเดิมควรมีการพัฒนาให้รองรับปริมาณกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตให้เหมาะสมกว่าปัจจุบัน การขาดระนาบเหนือศีรษะในบางช่วงทำให้เกิดปัญหาการใช้งานในบางช่วงเวลา ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ไปสู่ย่านราชประสงค์มีความสะดวกในด้านของการสัญจรเหมาะสมแต่ยังขาดในด้านความหลากหลายในกิจกรรมที่ควรจะมีมากกว่านี้เพื่อเพิ่มความน่าสนใจและคุณภาพความเป็นพื้นที่สาธารณะ

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม อาจยังไม่จำเป็นในพื้นที่นี้

#### 6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าในฝั่งวัดปทุมวนารามควรมีการพัฒนาและปรับปรุงต้องจัดสรรพื้นที่กิจกรรมให้ดีขึ้นจะได้ไม่ให้เกิดความแออัดบนพื้นที่

และเพิ่มความสะดวกในการใช้ ทางฝั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังขาดความงดงามยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้งดงามกว่านี้ได้ ในส่วนของพื้นที่ลานกิจกรรมห้างเซ็นทรัลเวิลด์ และลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิศเซ็นทรัลเวิลด์ได้มีความเหมาะสมในการเข้าใช้งานดีแล้วแต่ยังขาดความเชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่สองโดยตรงทำให้กิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่เหมาะสมต่อขนาดและความเป็นพื้นที่สาธารณะในปัจจุบัน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ไปสู่ย่านราชประสงค์มีความสะดวกในด้านของการสัญจรเหมาะสมแต่ยังขาดในด้านความหลากหลายในกิจกรรมที่ควรจะมีมากกว่านี้เพื่อเพิ่มความน่าสนใจและคุณภาพความเป็นพื้นที่สาธารณะ

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย ทางเชื่อมต่อทางด้านข้างเช่นต่อไปถึงชั้น 6 ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ มีความเหมาะสมในการใช้งานแต่ยังขาดการเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบเท่าที่ควร

#### 7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าควรพัฒนาให้มีความสะดวกในการเชื่อมโยงการจัดสรรพื้นที่ให้ชัดเจนและสอดคล้องกับกิจกรรมที่ปรากฏขึ้นเช่นการเปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจรจากรถไฟฟ้าเป็นรถโดยสารสาธารณะในระดับพื้นดิน เพราะยังขาดการเชื่อมต่อกับระดับที่สอง

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ย่านราชประสงค์มีความสะดวกในด้านของการสัญจรเหมาะสมแต่ยังขาดในด้านความหลากหลายในกิจกรรมที่ควรจะมีมากกว่านี้เพื่อเพิ่มความน่าสนใจและคุณภาพความเป็นพื้นที่สาธารณะ ส่วนพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีการออกแบบที่เหมาะสมดีอยู่แล้วเพียงแต่ควรมีการเพิ่มเติมในส่วนเชื่อมต่อหรือทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าที่สะดวกและรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้ในอนาคที่ดีกว่านี้ มีทางเลือกในการใช้งานและทางเลือกในการไปสู่จุดหมายที่มากกว่านี้

- พื้นที่ระดับที่สาม มีความเป็นไปได้ในการเพิ่มพื้นที่ระดับนี้เพื่อรองรับกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตที่มีเพิ่มขึ้น

#### 8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าสองฝั่งถนนเพลินจิตการเข้าใช้งานก็ค่อนข้างเหมาะสมมีระดับที่ต่างกันบ้างบางช่วง มีกิจกรรมที่หลากหลายในด้านหน้าองค์การโทรศัพท์จนบางครั้งเกิดความแออัดในการใช้งานต่อเนื่องไปจนถึงพื้นที่โดยรอบ

ห้างเซ็นทรัลชิดลม ส่วนใดด้านความมั่งคั่งควรมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของพื้นที่ทั้งหมดให้ดีขึ้น

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีการออกแบบที่เหมาะสมดีอยู่แล้วเพียงแต่ควรมีการเพิ่มเติมในส่วนเชื่อมต่อหรือทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าที่สะดวกและรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้ในอนาคตที่ดีกว่านี้ มีทางเลือกในการใช้งานและทางเลือกในการไปสู่จุดหมายที่มากกว่านี้

- พื้นที่ระดับที่สาม มีความเป็นไปได้ในการเพิ่มพื้นที่ระดับนี้เพื่อรองรับกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตที่มีเพิ่มขึ้น

#### 9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าทั้งสองฝั่งมีความเหมาะสมในการใช้งานอยู่แล้วทางด้านกายภาพ อาจมีการพัฒนาเพื่อรองรับอนาคต

- พื้นที่ระดับที่สอง มีความเป็นไปได้ในการเพิ่มพื้นที่ระดับนี้เพื่อรองรับกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตที่มีเพิ่มขึ้น

- พื้นที่ระดับที่สาม อาจยังไม่จำเป็นในพื้นที่นี้

#### 10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าบางส่วนยังไม่เชื่อมต่อกับทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าหรือการใช้งานยังไม่สะดวก ความแออัดของพื้นที่ที่มีกิจกรรมซ้อนทับกันบนพื้นที่ทางเท้าควรพัฒนาให้มีความสะดวกในการเชื่อมโยง การจัดสรรพื้นที่ให้ชัดเจนและสอดคล้องกับกิจกรรมที่ปรากฏขึ้นเช่นการเปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจรจากรถไฟฟ้าเป็นรถโดยสารสาธารณะในระดับพื้นดิน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) มีความสะดวกในด้านของการสัญจรเหมาะสมแต่ยังขาดในด้านความหลากหลายในกิจกรรมที่ควรจะมีมากกว่านี้เพื่อเพิ่มความน่าสนใจและคุณภาพความเป็นพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สะพานข้ามถนนแยกเพลินจิตที่มีความเหมาะสมในการใช้งานพอสมควร แต่ควรมีการพัฒนาให้รองรับปริมาณกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตให้เหมาะสมกว่าปัจจุบัน การขาดระนาบเหนือศีรษะในบางช่วงทำให้เกิดปัญหาการใช้งานในบางช่วงเวลา หรือการพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงสู่ย่านราชประสงค์

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีการออกแบบที่เหมาะสมดีอยู่แล้วเพียงแต่ควรมีการเพิ่มเติมในส่วนเชื่อมต่อหรือทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าที่สะดวกและรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้ในอนาคตที่ดีกว่านี้ มีทางเลือกในการใช้งานและทางเลือกในการไปสู่จุดหมายที่มากกว่านี้



#### 11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกโรงไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเท้าบางส่วนยังไม่เชื่อมต่อกับทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าหรือการใช้งานยังไม่สะดวก ความแออัดของพื้นที่ที่มีกิจกรรมซ้อนทับกันบนพื้นที่ ต้องมีการจัดสรรพื้นที่กิจกรรมให้ชัดเจนแยกเป็นสัดส่วน ในพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีคุณภาพต่ำควรมีการพัฒนาและปรับปรุงสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบที่ดีขึ้น เพื่อสามารถเชื่อมโยงพื้นที่กับอีกฝั่งได้อย่างเหมาะสม

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเชื่อมใต้สถานีรถไฟฟ้าที่มีความเหมาะสมในการใช้งานพอสมควร แต่ควรมีการพัฒนาให้รองรับปริมาณกิจกรรมและผู้ใช้ในอนาคตให้เหมาะสมกว่าปัจจุบัน การพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงสู่อาคารโดยรอบพื้นที่ในอนาคต

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีการออกแบบที่เหมาะสมคืออยู่แล้วเพียงแต่ควรมีการพัฒนาเพิ่มเติมในส่วนเชื่อมต่อหรือทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าที่สะดวกและรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้ในอนาคตที่ดีกว่านี้ มีทางเลือกในการใช้งานและทางเลือกในการไปสู่จุดหมายที่มากกว่านี้

#### 4.5.2 การสังเคราะห์ตามการจำแนกลักษณะเชิงสัญญาณของพื้นที่สาธารณะ

จากการจำแนกลักษณะเชิงสัญญาณของพื้นที่สาธารณะไว้ข้างต้นออกเป็น 2 รูปแบบหลักๆ คือ พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและพื้นที่สาธารณะที่ไม่ได้เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส จนได้รูปแบบที่ดูจากสถานีรถไฟฟ้าเป็นหลักไปสู่พื้นที่โดยรอบเป็น 3 ลักษณะคือ

- พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้า
- พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ตัวอาคาร
- พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่สถานีรถไฟฟ้า

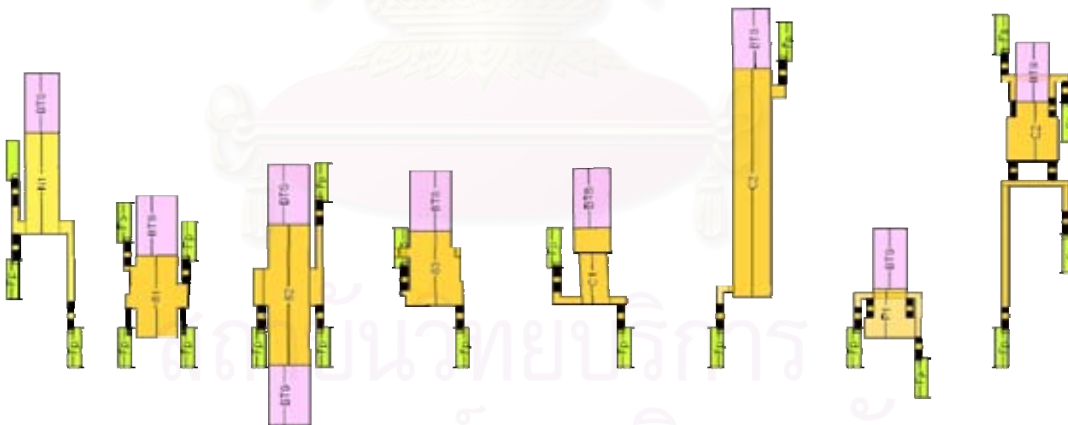
ซึ่งแต่ละประเภทก็ประกอบไปด้วยความหลากหลายของรูปแบบที่ต่างกันไปอีกโดยที่แต่ละรูปแบบก็เกิดจากการตั้งใจในการออกแบบเพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าไว้ บางรูปแบบก็เกิดจากความไม่ตั้งใจแตกต่างกันไป โดยที่พื้นที่สาธารณะที่เป็นประเภทของสะพานลอยข้ามถนนนั้นเป็นพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นมาก่อนที่จะมีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสพอได้เกิดระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสขึ้นมาพื้นที่สะพานลอยข้ามถนนนั้นก็ได้เป็นปัจจัยหนึ่งในการกำหนดทิศทางในการออกแบบที่จะเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะกับพื้นที่โดยรอบจึงถูกตัดแปลงให้กลายเป็นส่วนหนึ่งของทางเชื่อมในรูปแบบของทางเดินลอยฟ้าเลยได้กลายเป็นส่วนหนึ่งไปแล้วเพียงแต่ยังคงระดับหรือรูปลักษณะบางส่วนไว้

ในด้านของการเชื่อมต่อระบบระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสถานีรถไฟฟ้เข้าด้วยกันนั้นเป็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากรูปแบบของการเชื่อมต่อกันของพื้นที่สาธารณะระหว่างสถานีรถไฟฟ้กับตัวอาคารทำให้เกิดผลในการเชื่อมต่อกันระหว่างสถานีรถไฟฟ้ไปในตัวด้วย(ตารางที่4.5)

ดังนั้นจากการศึกษาจึงได้สรุปผลในรูปแบบของการจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะและปัจจัยที่เป็นผลจากการประกอบกันของพื้นที่สาธารณะเหล่านี้ทั้งในด้านบวกคือข้อดีของลักษณะที่เกิดขึ้น และปัจจัยลบคือข้อเสียของลักษณะที่เกิดขึ้นในแต่ละรูปแบบไว้ดังนี้

- A.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ไปสู่ทางเท้าประเภท1.1A คือพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้บีทีเอสถ่ายระดับลงไปสู่ทางเท้าได้โดยตรง(ภาพที่4-15)

- ลักษณะทั่วไป เป็นทางเชื่อมต่อที่ขนานไปกับตัวสถานีรถไฟฟ้และตั้งอยู่บนพื้นที่ทางเดินเท้าโดยตรง เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและการถ่ายระดับไปสู่พื้นที่ในระดับล่าง
- องค์ประกอบ3มิติ ส่วนใหญ่มีความชัดเจนในระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะ ส่วนระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน
- ปัจจัยด้านบวก เป็นรูปแบบที่รวดเร็วและระยะทางสั้น
- ปัจจัยด้านลบ ทำให้เกิดปัญหากับพื้นที่ทางเดินเท้าคับแคบ

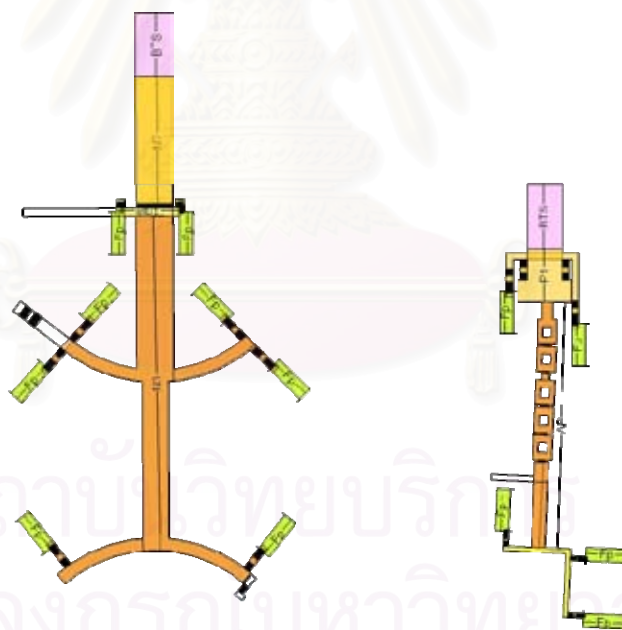


ภาพที่4-15 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ไปสู่ทางเท้าประเภท1.1A

- A.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ไปสู่ทางเท้าประเภท1.1B คือพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้บีทีเอส ประกอบกับส่วนของสะพานลอยข้ามถนน เพื่อนำไปสู่ทาง

เท้าและประเภท 1.1D คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ประกอบด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่สะพานลอยข้ามถนนแล้วถ่ายระดับลงสู่ทางเท้า(ภาพที่4-16)

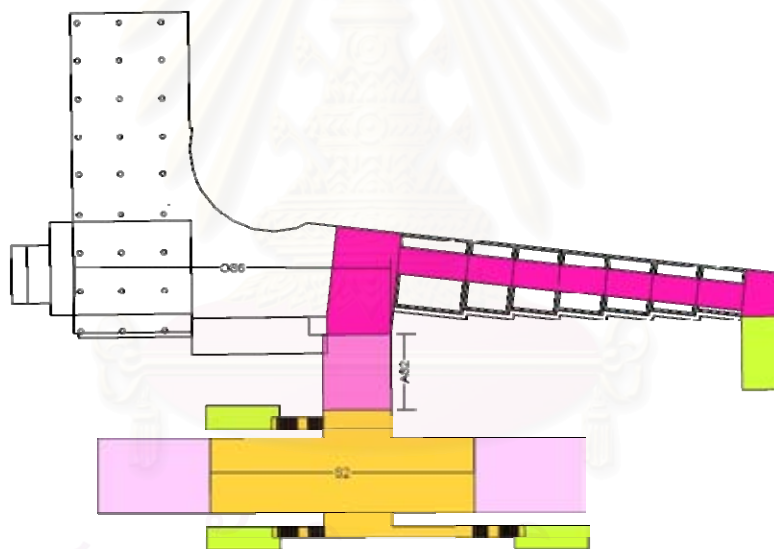
- ลักษณะทั่วไป เป็นทางเชื่อมต่อที่ขนานไปกับถนน หรือแผ่ขยายไปตามจุดต่างๆ เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและการถ่ายระดับไปสู่พื้นที่ในระดับล่าง
- องค์ประกอบ3มิติ ส่วนใหญ่มีความชัดเจนในระนาบพื้น ระนาบเหนือศีรษะมีความชัดเจนในบางจุดส่วนบางจุดไม่ชัดเจน และส่วนระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน
- ปัจจัยด้านบวก อำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายระดับที่เดียว เพราะแผ่ขยายพื้นที่ระดับที่ 2 ในบริเวณกว้างไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนระดับหลายรูปแบบ
- ปัจจัยด้านลบ ข้อจำกัดของพื้นที่ทำให้มีทางเลือกในการทำกิจกรรมน้อย และในบางจุดยังมีทางเลือกในการถ่ายระดับลงสู่พื้นที่ระดับล่างน้อย



ภาพที่4-16 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามหานครไปสู่ทางเท้าประเภท1.1B และประเภท 1.1D

-A.3 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าประเภท.1C คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะของทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งแล้วถ้ายกระดับลงสู่ทางเท้า(ภาพที่4-17)

- ลักษณะทั่วไป เป็นรูปแบบการเชื่อมต่อที่ตั้งฉากไปกับสถานีและถ้ายกระดับลงสู่พื้นล่างโดยพื้นที่โล่งลดระดับเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ้ายระดับของการสัญจรและกิจกรรม และยังเป็นพื้นที่ที่สามารถทำกิจกรรมได้
- องค์ประกอบ3มิติ มีระนาบพื้นชัดเจนระนาบทางตั้งและเหนือศีรษะไม่ปรากฏ
- ปัจจัยด้านบวก เป็นพื้นที่ที่ช่วยรองรับการใช้งานจากพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ได้ลดความแออัดและการซ้อนทับกันของกิจกรรม
- ปัจจัยด้านลบ มีการใช้พื้นที่มาก ระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางมาก

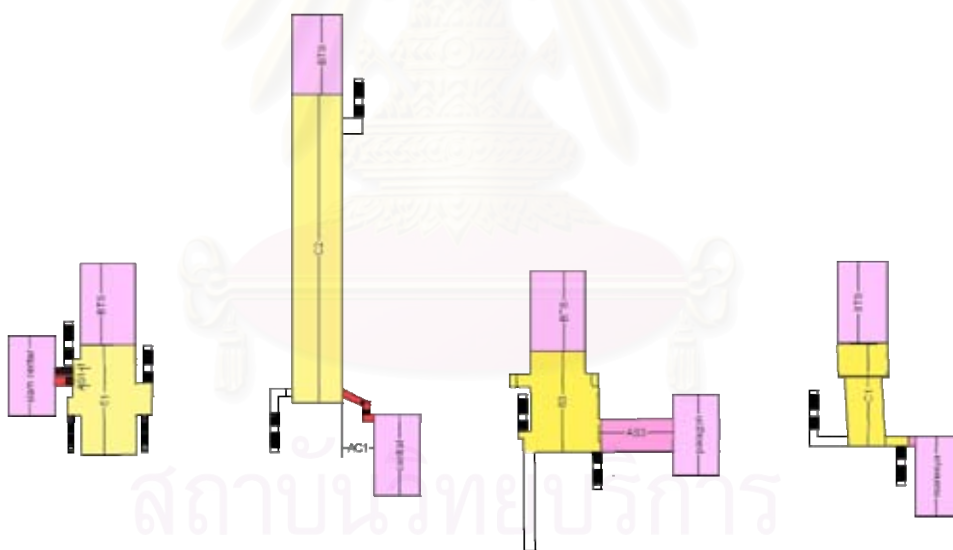


ภาพที่4-17 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าประเภท.1C

-B.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับอาคารประเภท 1.2A คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับสะพานลอยข้ามถนน นำไปสู่ตัวอาคารประเภท1.2D คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนนเดิมทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคารประเภท1.2F คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY

WALK) นำไปสู่ทางเชื่อมต่อถ่ายระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคารและประเภท1.2G คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ประกอบด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดเข้าสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-18)

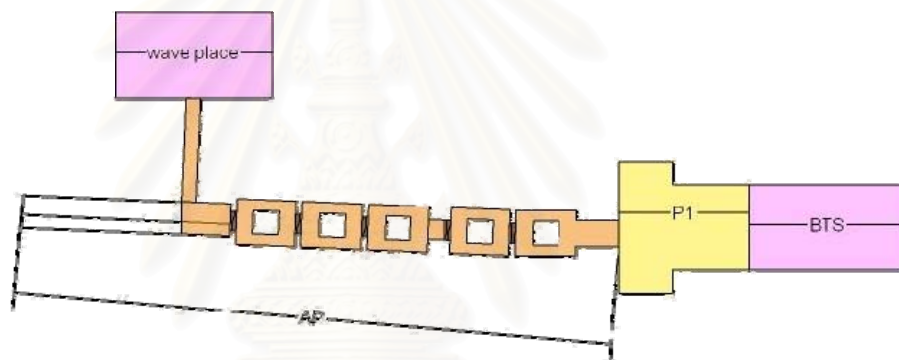
- ลักษณะทั่วไป เป็นทางเชื่อมต่อที่ขนานไปกับถนน หรือแผ่ขยายไปตามจุดต่างๆ เกิดกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรการเชื่อมต่อกิจกรรมการค้าและมีกิจกรรมเกิดขึ้นระหว่างทาง
- องค์ประกอบ3มิติ ส่วนใหญ่มีความชัดเจนในระนาบพื้น ระนาบเหนือศีรษะมีความชัดเจนในบางจุดส่วนบางจุดไม่ชัดเจน และส่วนระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน
- ปัจจัยด้านบวก สร้างความสะดวกในการเชื่อมต่อกิจกรรมในพื้นที่ระดับที่2 ใช้พื้นที่น้อยและประหยัดเวลา
- ปัจจัยด้านลบ การที่มีพื้นที่น้อยทำให้ขาดพื้นที่ทางเลือกในการทำกิจกรรม การกระจายตัวยังคงมีอยู่ในบริเวณที่ขนานไปกับถนนเท่านั้น



ภาพที่4-18 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามหานครกับอาคารประเภท1.2A ประเภท1.2D ประเภท1.2Fและประเภท1.2G

-B.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามหานครกับอาคารประเภท1.2C คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคารและประเภท1.2E คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ประกอบด้วย ทางเชื่อมต่อถ่ายระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-19)

- ลักษณะทั่วไป เป็นพื้นที่เชื่อมต่อที่ตั้งฉากกับตัวสถานีรถไฟฟ้าต่อเข้าสู่ตัวอาคารตามสภาพความเหมาะสม เกิดการเปลี่ยนถ่ายกิจกรรมการสัญจรกับกิจกรรมการค้าโดยตรง
- องค์ประกอบ3มิติ ส่วนใหญ่มีความชัดเจนในระนาบพื้นและระนาบเหนือศีรษะ ส่วนระนาบทางตั้งไม่ชัดเจน
- ปัจจัยด้านบวก สร้างความสะดวกและรวดเร็วในการใช้งาน ใช้พื้นที่น้อยระยะทางที่สั้น
- ปัจจัยด้านลบ การที่มีพื้นที่น้อยทำให้ขาดพื้นที่ทางเลือกในการทำกิจกรรม ในรูปแบบของทางลาดมีข้อจำกัดของระดับที่ต้องไม่ต่างกันมากจนไม่สามารถทำทางลาดได้

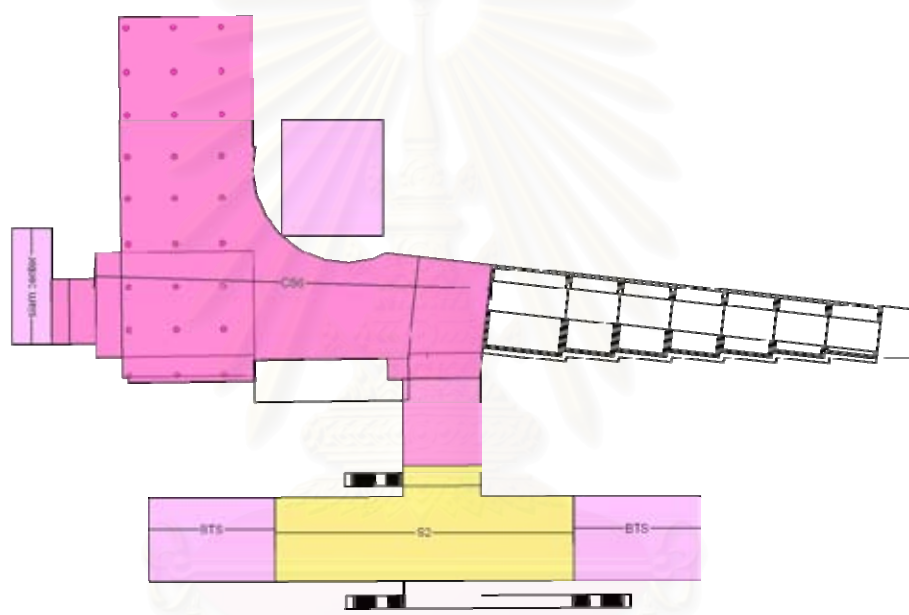


ภาพที่4-19 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารประเภท1.2C

- B.3 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับอาคารประเภท 1.2B คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบกับ พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งนำไปสู่ตัวอาคาร(ภาพที่4-20)

- ลักษณะทั่วไป เป็นพื้นที่เชื่อมต่อที่ตั้งฉากกับตัวสถานีรถไฟฟ้าต่อเข้าสู่พื้นที่เปิดโล่งและเข้าสู่ตัวอาคาร เกิดการเปลี่ยนถ่ายกิจกรรมการสัญจรกับกิจกรรมการค้าโดยตรง และยังเป็นพื้นที่ทำกิจกรรมได้อย่างหลากหลายและปรับเปลี่ยนได้หลายรูปแบบ

- องค์ประกอบ 3 มิติ มีระนาบพื้นที่ชัดเจนระนาบทางตั้งและเหนือศีรษะไม่ปรากฏ
- ปัจจัยด้านบวก สร้างความสะดวกในการเชื่อมต่อกิจกรรมในพื้นที่ระดับที่ 2 เป็นพื้นที่ที่ช่วยรองรับการใช้งานจากพื้นที่สถานีรถไฟใต้ดิน ลดความแออัดและการรบกวนกันของกิจกรรม
- ปัจจัยด้านลบ มีการใช้พื้นที่มาก การที่พื้นที่ขาดระนาบเหนือศีรษะทำให้มีข้อจำกัดในการเข้าไปใช้งานในบางช่วงเวลา



ภาพที่ 4-20 แสดงตัวอย่างรูปแบบพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟใต้ดินกับอาคารประเภท 1.2B

#### 4.6 โครงการในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

##### 1. โครงการขยายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง

โครงการขยายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง เป็นส่วนหนึ่งของ "โครงการแผนแม่บท (ภาพที่ 4-21) การขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง" ซึ่ง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับมอบหมายจาก

คณะรัฐมนตรีในปี 2541 ให้เร่งดำเนินงาน โดยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง (สบน.) ปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเดิม ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ จากความล้มเหลวของโครงการไฮปเวสต์ และวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540

#### รูปแบบโครงการ

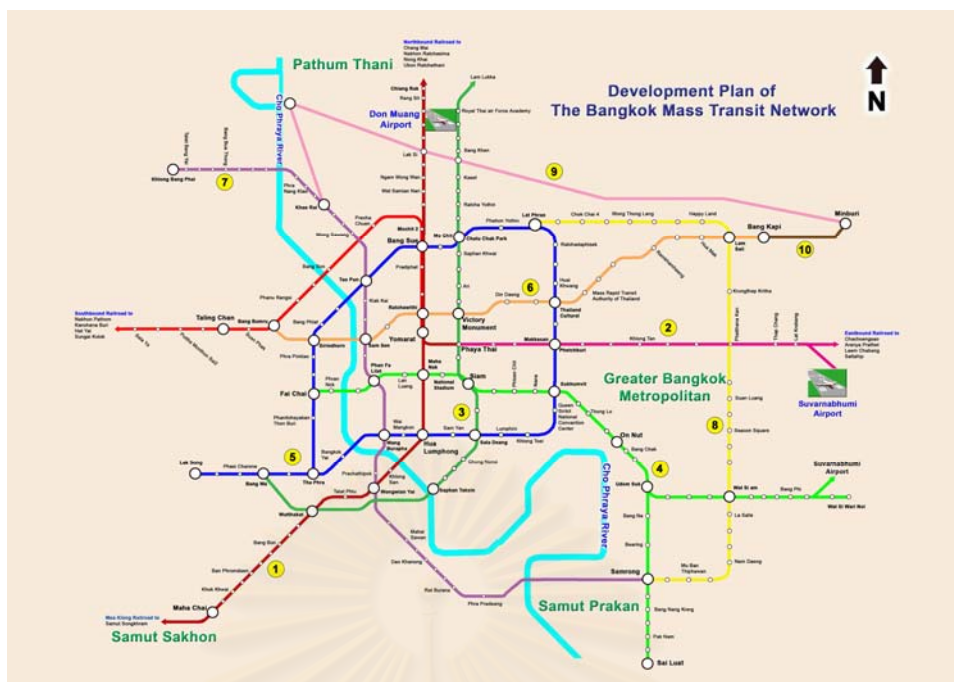
จากการคาดการณ์การเจริญเติบโตของเมืองในระยะนั้นๆ และแผนงบประมาณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงแบ่งการดำเนินโครงการ ออกเป็น 3 ระยะ คือ

- ระยะที่ 1 (ปี 2545-2554) เป็นระยะของการปรับตัวพัฒนา เพื่อการขนส่งภายในเมืองทั้งระบบ
- ระยะที่ 2 (ปี 2555-2564) เป็นระยะพัฒนาใหม่ที่ยั่งยืน เพื่อเปิดให้บริการเป็นเส้นรอบวง กระจายผู้โดยสารในเมืองอย่างทั่วถึง
- ระยะที่ 3 (หลังปี 2564) เป็นการพัฒนาระยะยาว เปิดเส้นทางสู่ย่านชานเมือง และรองรับผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ในเมือง

#### ประกอบด้วย

- สายเฉลิมพระเกียรติฯ 1 (สายสุขุมวิท)
- สายเฉลิมพระเกียรติฯ 2 (สายสีลม)
- สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)
- สายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กำลังก่อสร้าง)
- สายสีม่วง (โครงการ)
- สายสีส้ม (โครงการ)
- สายสีแดงเข้ม (โครงการ)
- สายสีแดงอ่อน (โครงการ)
- สายสีเหลือง (โครงการ)
- สายสีน้ำตาล (โครงการ)
- สายสีชมพู (โครงการ)





ภาพที่ 4-21 แสดงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง(ที่มา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

## 2. หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร (กำลังดำเนินการก่อสร้าง พ.ศ.2551)

หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร (BMA Contemporary Art Museum) หรือ หอศิลป์กรุงเทพฯ เริ่มต้นเป็นโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ.2537 โดยกลุ่มศิลปินร่วมสมัยแห่งประเทศไทยนับพันคนได้จัดแสดงผลงานที่ ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ โดยหวังให้สังคมเห็นว่า มีศิลปินมากพอที่ควรจะมี หอศิลป์ มาเป็นพื้นที่รองรับในการแสดงออกผลงาน และเก็บรักษาผลงานในอดีตและประวัติศาสตร์ เป็นที่รวมกลุ่มศิลปิน เพื่อพบปะ แลกเปลี่ยนความคิด แนวการทำงาน ผลก็คือการผลักดันให้เกิดการพัฒนาของวงการศิลปะในบ้านเมืองนี้

สมัยของ ดร.พิจิตต รัตตกุลได้รับตำแหน่งเป็นผู้นำ กทม. มีการผลักดันจนกระทั่ง กทม. มีนโยบายที่จะสร้างหอศิลป์ขึ้น มีการกำหนดพื้นที่ตั้งหอศิลป์ที่บริเวณสี่แยกปทุมวัน และผู้ชนะจากการประกวดแบบหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร ได้แก่ บริษัท Robert G. Boughey & Associates (RGB Architects) ความพร้อมทั้งหมดนี้เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2539 แต่ในสมัยของนายสมัคร สุนทรเวช ผู้ว่า กทม. คนต่อมา โครงการหอศิลป์กรุงเทพมหานครถูกรื้อถอนโครงการความคืบหน้าเดิมทิ้งทั้งหมด เปลี่ยนหน้าตาตามาเป็นพื้นที่การค้าตามรูปแบบการใช้พื้นที่แถบนั้น และมีส่วนแสดงศิลปะไว้เล็กน้อย ซึ่งบรรดาศิลปินและคนทำงานศิลปะในหลายแขนงต่างไม่พอใจในการยุบโครงการนี้เป็นอย่างมาก และได้เคลื่อนไหวเรียกร้องมาตลอดสมัยของนายสมัคร สุนทรเวช

จากการเคลื่อนไหวเรียกร้องต่อสู้เพื่อให้มีหอศิลป์โดยเครือข่ายประชาชนและกลุ่มศิลปินที่ยาวนาน จนกระทั่งกรุงเทพมหานคร โดยผู้ว่าราชการฯ นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ได้เล็งเห็น

ความสำคัญของศิลปวัฒนธรรม และได้วางนโยบายด้านศิลปวัฒนธรรมเป็นนโยบายหลัก โดยมุ่งเน้นการสร้างความรู้ ความเข้าใจ ของเด็ก เยาวชน และประชาชนในสังคม ให้ตระหนักถึงคุณค่าของศิลปวัฒนธรรม สภาแห่งกรุงเทพมหานครจึงได้อนุมัติงบประมาณดำเนินการก่อสร้างหอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร กว่า 60,000 ล้านบาท เพื่อผลักดันให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองแห่งศิลปวัฒนธรรม ซึ่งหอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร (Bangkok Art and Culture Centre) ได้เริ่มก่อสร้างในที่ดินของกรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกปทุมวัน และได้มีการเปิดโครงการหอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานครอย่างเป็นทางการ เมื่อวันศุกร์ที่ 19 สิงหาคม 2548

ในกำหนดการเดิม หอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร จะสร้างเสร็จช่วงปลายปี 2549 แต่การก่อสร้างได้ล่าช้าออกไปจากเดิม ซึ่งคาดการณ์กันว่าน่าจะก่อสร้างเสร็จราวๆปลายปี 2550 หรือต้นปี 2551

พื้นที่ใช้สอยและตัวอาคาร-ตัวอาคารสูง 9 ชั้น (บวกอีก 2 ชั้นใต้ดิน) โดยในตัวอาคารถูกออกแบบมาให้เป็นทรงกระบอก ซึ่งสามารถเชื่อมต่อระหว่างอาคารได้ด้วยทางเดินวน เป็นแนวเอียงขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้คนที่เข้ามาชมผลงาน สามารถชมได้ต่อเนื่องในแต่ละชั้น นอกจากนี้ตัวอาคารยังออกแบบมาให้สามารถรับแสงสว่างจากภายนอกได้ โดยที่แสงไม่แรงพอจะทะลุเข้ามาถึงขนาดทำลายผลงานศิลปะที่แสดงอยู่ข้างในได้ นอกจากนี้ห้องนิทรรศการที่มีอยู่หลายส่วนแล้ว ภายในยังมีส่วนที่เป็นห้องสมุดประชาชน, ห้องปฏิบัติการศิลปะ, ห้องอเนกประสงค์ 300 ที่นั่ง, ร้านค้า รวมไปถึงโรงภาพยนตร์-โรงละครขนาด 222 ที่นั่ง

สถานที่ตั้ง-บริเวณสี่แยกปทุมวัน หัวมุมถนนพระรามที่ 1 และถนนพญาไทตรงข้ามมาบุญครอง และ สยามดิศค์ฟเวอรีมีทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสนามกีฬาแห่งชาติ(ภาพที่ 4-22)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่4-22 แสดงทัศนียภาพอาคารหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร  
(ที่มา [www.font.com](http://www.font.com))

### 3. ดิจิตอลเซ็นเตอร์พอยต์ เกตเวย์ “สยามสแควร์”

จากแผนสรุปการวางผังแม่บทในช่วงปี พ.ศ. 2547 ได้วางผังแม่บทไว้ให้สยามสแควร์เป็น  
วอล์กกิง สตรีท มอลล์แห่งแรก และในปี 2551 เป็นช่วงจังหวะที่สัญญาเช่าพื้นที่ในหลาย ๆ จุดจะ  
หมดสัญญาลง สำนักงานจัดการทรัพย์สินจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ออกมาประกาศว่า จะพลิกโฉมสยามสแควร์  
ไปสู่รูปแบบการพัฒนาครั้งใหม่ โดยเริ่มจากพื้นที่ 1 ไร่เศษของลานเซ็นเตอร์พอยท์ระหว่างซอย 3  
และซอย 4 จึงได้ดำเนินตามผังแม่บทใหม่มีการเปิดประมูลให้เอกชนรายใหม่เข้ามาพัฒนาพื้นที่  
สำหรับผู้ที่จะชนะการประมูลในครั้งนี้คือบริษัท ทีพีพีพัฒนาอาร์ท จำกัด มานำเสนอรูปแบบของ  
"ดิจิตอลซิตี" มาเป็นจุดขาย คือสร้างทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าที่เรียกว่า "ดิจิตอล เกตเวย์"  
และมีการทางเดินยกระดับที่เปิดร้านให้เช่าด้วย

โครงการดิจิตอล เกตเวย์ ในอนาคตจะเป็นรูปแบบอาคาร 4 ชั้น รูปทรงของหลังคามี  
ลักษณะเป็นรูปทรงอิสระคล้ายคลื่น ใช้วัสดุก่อสร้างที่ทันสมัยที่สุด คือ กระฉก อะลูมิเนียม และ  
หลังคาผ้าใบ ภายในอาคารมีร้านค้าปลีก โดยเฉพาะชั้น 2 และชั้น 3 ที่ขายเสื้อผ้า และอาหาร มี  
สินค้าไอที และชั้นบนสุดเป็นลานกว้างและสวนต้นไม้ ที่เรียกว่า "Roof Garden" โดยส่วนชั้น 3  
ต่อเชื่อมกับดิจิตอล เกตเวย์หรือทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และชั้นล่างสุดคือลานแสดง  
เทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่เรียกว่า ดิจิตอล คอนเวนชัน ฮอลล์เป็นเหมือนศูนย์แสดงนิทรรศการ อีกทั้ง  
ทางเดินเชื่อมที่เรียกว่า "สกายวอล์ก" เพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่จากฝั่งราชประสงค์ และ ฝั่งมาบุญครอง

เข้ามาบริเวณสยามสแควร์และขยายธุรกิจการค้าขายลอยฟ้า โดยสกายวอล์กหรือทางเดินยกระดับจะทำให้บริเวณชั้นสองสาม มีมูลค่าการค้าขายมากขึ้นทั้งนี้มีการคาดการณ์ว่าจะมีคนมาจับจ่ายซื้อหาสินค้าและร่วมกิจกรรมประมาณปีละไม่ต่ำกว่า 7.5 ล้านคน

ส่วนพื้นที่บริเวณอื่น จะมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณด้านหลังโรงแรมโนโวเทล บริเวณร้านสุกี้แคนตัน เป็นโครงการอาคารจอดรถ 10 ชั้น มีเนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ครึ่ง ที่สามารถรองรับปริมาณการจอดรถได้ 800 คัน และ จัดพื้นที่ภายในเพื่อให้ร้านค้าเข้ามาเช่าภายในตัวอาคาร โดยจุฬาคเป็นผู้ลงทุนมูลค่าการลงทุน 1,000 ล้านบาท เริ่มดำเนินการก่อสร้างต้นปี 2551

สำหรับแผนระยะยาว คาดว่าจะมีอาคารจอดรถอีกแห่งที่คาดว่าจะดำเนินการขึ้นหลังจากโครงการจอดรถบริเวณด้านหลังโรงแรมโนโวเทลเสร็จสิ้นลง คือ อาคารจอดรถบริเวณหัวมุมถนนฝั่งมาบุญครอง บริเวณร้านฮาร์ดดิสก์คาเฟ่ สูง 10 ชั้น และโครงการต่อมาคือโครงการโรงแรม 3 ดาวครึ่ง ขนาด 25 ชั้น 400 ห้อง ติดกับโรงแรมโนโวเทล คาดว่าจะเป็นโครงการที่เกิดขึ้นพร้อม ๆ กับอาคารที่จอดรถแห่งใหม่ บริเวณร้านสุกี้แคนตัน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เป็นโรงแรมระดับ 3 ดาว เพื่อความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เน้นคนระดับกลางไม่หรูหราเกินไป(ภาพที่4-23)



ภาพที่4-23 แสดงทัศนียภาพอาคารดิจิทัลเซ็นเตอร์พอยต์ เกตเวย์ “สยามสแควร์”  
(ที่มา [www.positioningmag.com](http://www.positioningmag.com))

4. โครงการสถานทูตอังกฤษในเครือบริษัท เซ็นทรัล รีเทล คอร์ปอเรชั่น จำกัด
  - กลุ่มเซ็นทรัลได้ทำการประมูลที่สถานทูตอังกฤษบริเวณสี่แยกเพลินจิตและต้องสร้างตรงนี้ให้ เป็นลักซ์วารี เวิลด์คลาส โดยต่อยอดจากชิดลม โดยแข่งขันเชิงธุรกิจสกัดลูกค้าไม่ให้ไปพารา

ก่อน และดึงคนกลับมาทางซิดลม พร้อมทั้งจะลงทุนกว่า ห้าหมื่นล้านบาท เพื่อเนรมิตที่ดิน 9 ไร่ บริเวณสถานทูตอังกฤษ ให้เป็นรีเทลคอมเพล็กซ์ เพื่อให้สุขุมวิท กลายเป็นชอปปิงสตรีท เทียบชั้น สิงคโปร์ โตเกียว ปารีส ในอีก 20-30 ปีข้างหน้า คาดว่าโครงการ จะแล้วเสร็จในปี 2553

#### 4.7 แนวทางในการพัฒนา

##### 4.7.1 ศักยภาพในระดับย่านของพื้นที่

###### - ศักยภาพในด้านพาณิชยกรรม

เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ศึกษามีความสำคัญในด้านการเป็นย่านการค้าประเภท ศูนย์การค้าขนาดใหญ่แห่งจับจ่ายซื้อขายทันสมัยทั้งสองย่านบทแนวถนนพระรามที่1ต่อเนื่องไปจนถึงถนนเพลินจิต ได้แก่ ย่านการค้าสี่แยกปทุมวัน และย่านการค้าราชประสงค์ พร้อมทั้งยังคงมี แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันเป็นแหล่งศูนย์การค้าขนาดใหญ่ตลอดแนว ถือเป็นปัจจัย ด้านบวกเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ต่อไปในอนาคต และในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงยังมี ย่านการค้าที่สามารถเชื่อมโยงกันได้เช่น ย่านการค้าประตูน้ำทางทิศเหนือของห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ที่มีลักษณะเป็นย่านการค้าในรูปแบบใกล้เคียงกัน

###### - ศักยภาพในการคมนาคม

พื้นที่ศึกษาอย่างที่ให้เห็นในข้างต้นมีปัจจัยสำคัญในด้านคมนาคมคือเป็นพื้นที่ที่มีระบบ รถไฟฟ้าบีทีเอสผ่านตลอดแนว และถ้าดูจากระบบขนส่งระบบรถไฟฟ้าทั้งในปัจจุบันและอนาคต แล้วถือได้ว่าเป็นจุดศูนย์กลางในระบบที่จะทำให้ผู้ใช้มาถึงพื้นที่ได้โดยง่าย จึงเป็นปัจจัยด้านบวกที่ จะดึงดูดผู้ใช้จำนวนมากเข้ามายังพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้ง4สถานี พร้อมทั้งมีระบบ ขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียงเช่น การเปลี่ยนถ่ายเป็นระบบรถโดยสารใน ระดับพื้นดินที่มีอยู่ในทุกสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส มอเตอร์ไซค์รับจ้างที่สามารถพาไปยังพื้นที่ที่ยากใน การเข้าถึงและรวดเร็ว พร้อมทั้งในบริเวณพื้นที่คลองแสนแสบทางทิศเหนือของพื้นที่มีเส้นทางเดิน ของเรือโดยสารระหว่างคลองแสนแสบอยู่ โดยมีท่าเรืออยู่4 จุดคือ ท่าเรือหัวช้างอยู่ตรงสะพานหัว ช้างถนนพญาไท ท่าเรือประตูน้ำอยู่ระหว่างถนนราชดำริและซอยเพชรบุรี30 ท่าเรือซิดลมบริเวณ จุดตัดซอยเพชรบุรี34 และท่าเรือวิทยุบริเวณจุดตัดถนนวิทยุ ทั้งหมดเป็นศักยภาพทางด้านการ คมนาคมที่มีทางเลือกมาที่จะเข้ามายังพื้นที่โครงการ

###### - ศักยภาพในด้านพื้นที่สาธารณะ

บริเวณพื้นที่ศึกษาที่เป็นย่านการค้าและการคมนาคมด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้นทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะในระดับต่างๆทั้งระดับพื้นดิน ในระดับที่สองหรือระดับที่สาม ทั้งที่เกิดจาก ข้อกำหนดทางกฎหมายหรือจากการตั้งใจในการออกแบบก็ทำให้เกิดโครงข่ายการเชื่อมต่อ

ของพื้นที่สาธารณะเกือบตลอดแนวย่านตั้งแต่พื้นที่บริเวณแยกเจริญผลจนถึงพื้นที่บริเวณแยกเพลินจิต ทำให้เกิดปัจจัยทางด้านบวกที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระบบขนส่งและพื้นที่การค้า ที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงกิจกรรมทั้ง 2 และส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมอื่นๆ ในย่าน

#### 4.7.2 ศักยภาพในระดับพื้นที่เฉพาะ

##### 1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

ในพื้นที่บริเวณนี้มีสนามกีฬาแห่งชาติที่เป็นแห่งรวมกิจกรรมสันทนาการขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับผู้ใช้ได้ในปริมาณมากและยังเป็นสถานีปลายทางที่มีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในระบบอื่นไปสู่พื้นที่ฝั่งตะวันตกได้ต่อไป

##### 2. ZONE B พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

ในบริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมหลากหลายในอนาคตทั้งการมีศูนย์การค้าหลายรูปแบบและหลายระดับกลุ่มผู้ใช้ ในปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานครที่เป็นแหล่งกิจกรรมทางสังคมรูปแบบใหม่ที่จะเกิดขึ้น และยังเป็นจุดตัดในการสัญจรหลากหลายรูปแบบและท่าเรือหัวช้าง ทั้งยังมีพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญอยู่

##### 3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าหลากหลายรูปแบบทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 ทั้งยังมีพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญอยู่

##### 4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าหลากหลายรูปแบบทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 ทั้งยังมีพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญอยู่เช่นกัน และยังมีจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนทั้งระดับบนและพื้นล่าง

##### 5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าหลากหลายรูปแบบทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 และยังเป็นจุดตัดในการสัญจร

##### 6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์

ในพื้นที่บริเวณนี้มีวัดปทุมวนารามที่เป็นแห่งรวมกิจกรรมทางศาสนาและพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับผู้ใช้ได้ในปริมาณมาก ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ ทั้งยังมีพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญที่สามารถรองรับผู้ใช้ได้ในปริมาณมาก ยังเป็นจุดตัดในการสัญจรไปสู่ทิศเหนือ-ใต้ ท่าเรือประตูน้ำ และเชื่อมโยงไปสู่ย่านการค้าใกล้เคียงได้

##### 7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าหลากหลายรูปแบบทั้งสองฝั่งถนนพระรามที่ 1 ทั้งยังมีพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญอยู่ที่สามารถรองรับผู้ใช้ได้ในปริมาณมาก ยังเป็นจุดตัดในการ

สัญญาไปสู่ทิศเหนือ-ใต้ ทำเรือประตุน้ำ และเชื่อมโยงไปสู่ย่านการค้าใกล้เคียงได้และทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ

8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าและยังเป็นจุดตัดในการสัญจร ทำเรือชิดลม

9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าอาคารสำนักงานที่พักอาศัยและยังมีโครงการในอนาคตที่กำลังจะเกิดขึ้นส่งเสริมให้มีการใช้พื้นที่มากขึ้นในอนาคต

10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าหลากหลายรูปแบบทั้งสองฝั่งถนนเพลินจิต ทั้งยังมีพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญอยู่เช่นกัน จุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนระหว่างระดับบนและพื้นล่าง ทำเรือวิทย์ และยังมีพื้นที่วางที่รอการพัฒนา

11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

ในพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าอาคารสำนักงานที่พักอาศัยและยังเป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงสู่ย่านการค้าอื่นๆได้

#### 4.7.3 แนวความคิดการพัฒนา

ในการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพและศักยภาพของพื้นที่ศึกษาทั้งในระดับย่านและในพื้นที่เฉพาะ ได้พบแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เพื่อไปสู่การกำหนดโปรแกรมและแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสี่สถานี

โดยมีวัตถุประสงค์กรอบใหญ่ในการพัฒนาดังนี้

-การพัฒนาทางด้านกายภาพของพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกิจกรรมในอนาคตทั้งด้านการเดินทาง การค้าขาย และกิจกรรมอื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในระดับที่หลากหลายทั้งกลุ่มผู้ใช้และระดับพื้นที่ตามความเหมาะสม

-การกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในอนาคตให้สอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางและการค้าในอนาคต

โดยในรูปแบบของการพัฒนาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วย

-การพัฒนาแบบการเชื่อมต่อกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่างๆที่ปรากฏในพื้นที่ในระดับที่ต่างกัน การเชื่อมโยงกิจกรรมการค้าที่เป็นกิจกรรมหลักในพื้นที่ให้ประสานกันและมีทางเลือกที่หลากหลาย และการเชื่อมโยงกิจกรรมการสัญจรและกิจกรรมการค้าให้มีประสิทธิภาพ มีความสะดวกสบายในการใช้งาน ทั้งยังสามารถเชื่อมโยงสู่พื้นที่ใกล้เคียงเพื่อการดึงดูดคนเข้ามายังพื้นที่หรือเพื่อกระจายคนออกจากพื้นที่

-การพัฒนารูปแบบทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเพื่อการรองรับกิจกรรมการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่างๆที่ปรากฏในพื้นที่ในระดับที่ต่างกัน การจัดพื้นที่สาธารณะเพื่อการค้า กิจกรรมอื่นๆ ให้มีความหลากหลายและชัดเจนมีคุณภาพ รองรับผู้ใช้ในอนาคต เพื่อส่งเสริมให้เป็นย่านการค้าที่มีคุณภาพในการใช้งาน

-การพัฒนาแนวทางการออกแบบสถาปัตยกรรมในอนาคตที่สามารถสอดประสานเป็นหนึ่งเดียวกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบ และส่งเสริมความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

-การพัฒนาแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองที่สอดคล้องกับเอกลักษณ์ของพื้นที่ กำหนดรูปแบบและองค์ประกอบทางกายภาพที่เหมาะสม

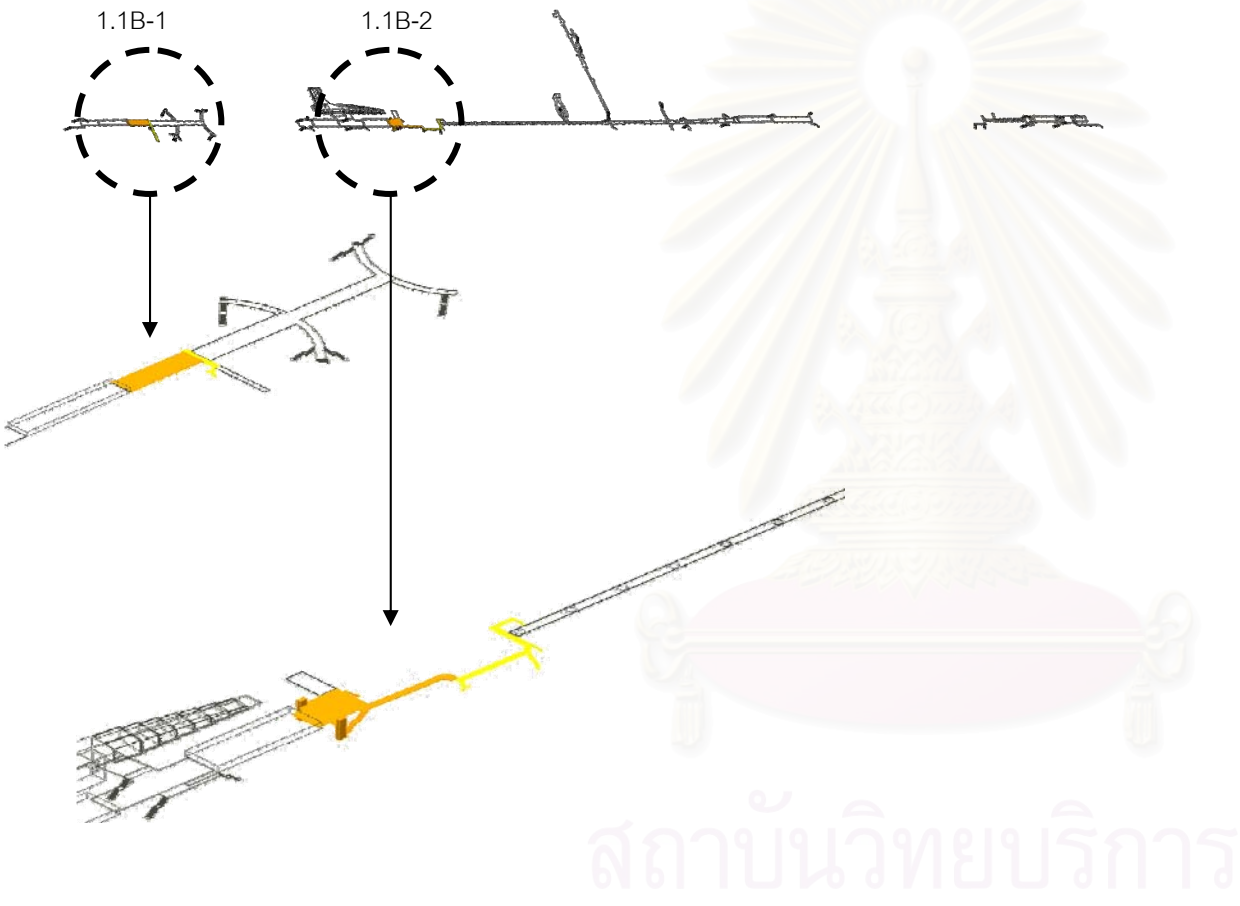
โดยวิธีดำเนินการพัฒนาได้คำนึงถึงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่โดยมีทั้งแบบการพัฒนาในระยะสั้นและแนวทางการพัฒนาในระยะยาว โดยนำเสนอให้มีทางเลือกของการพัฒนาในแต่ละพื้นที่เฉพาะเพื่อความเหมาะสมกับรูปแบบและกิจกรรมและความยั่งยืนต่อไปในอนาคต

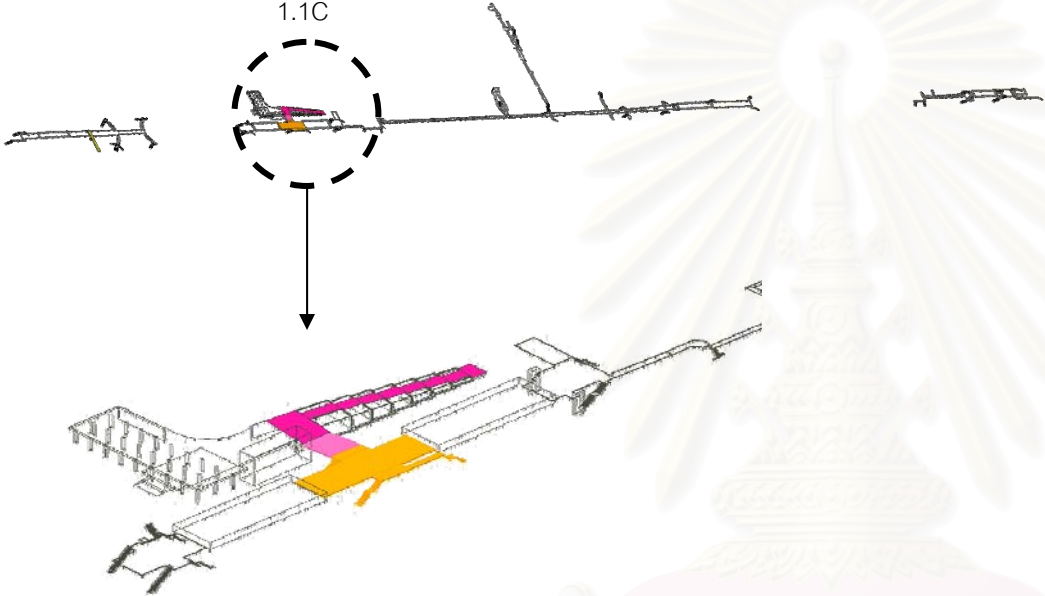


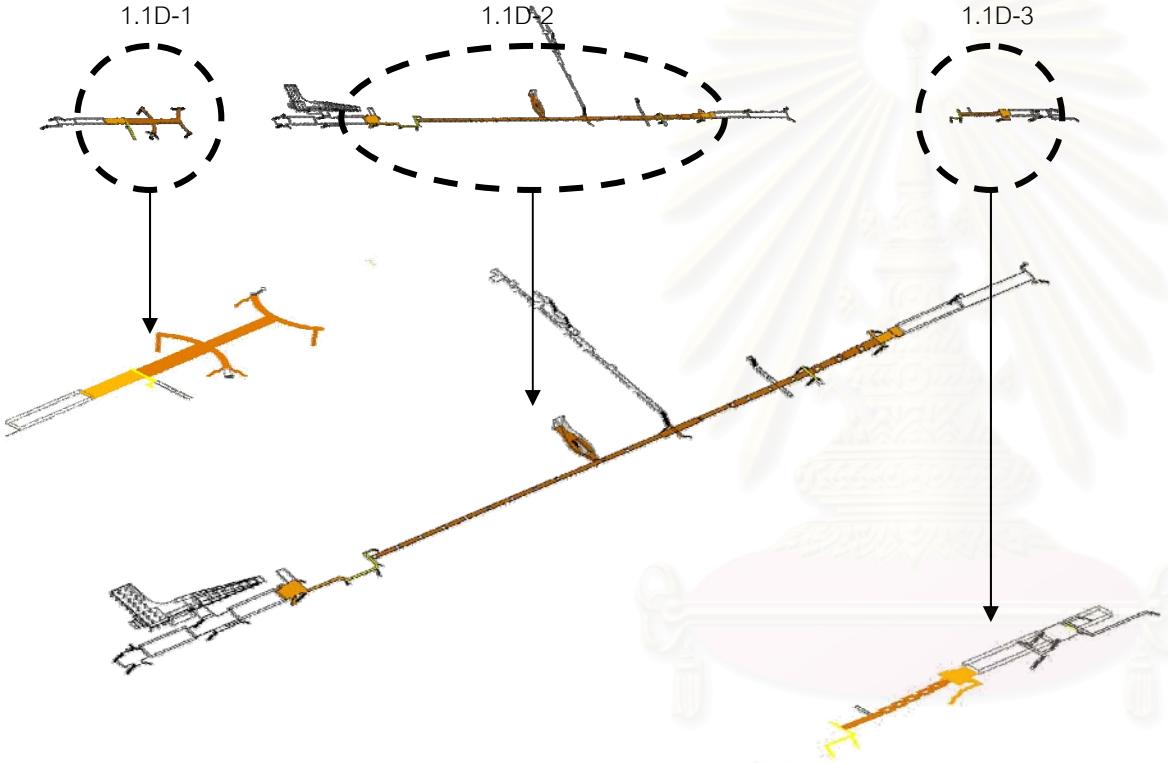
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




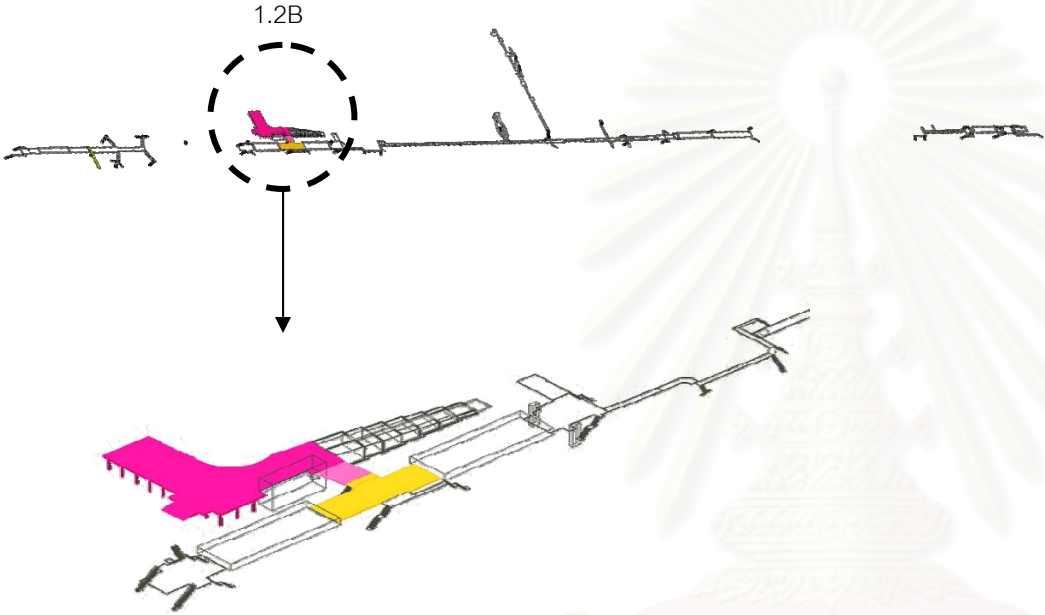
	<p style="text-align: center;">คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับทางเท้าประกอบไปด้วย 1.1A คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ถ่ายระดับลงไปสู่ทางเท้าได้โดยตรง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติทางฝั่งตะวันตก(1.1A-1)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามทั้ง 3ส่วน(1.1A-2)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลมทั้งสองฝั่ง (1.1A-3)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตทั้งสองฝั่งเช่นกัน (1.1A-4)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

	คำอธิบาย
<p>1.1B-1</p> <p>1.1B-2</p> 	<p>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</p> <p>1.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับทางเท้าประกอบไปด้วย 1.1B คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับส่วนของสะพานลอยข้ามถนน เพื่อนำไปสู่ทางเท้า ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออกกับสะพานลอยข้ามถนนเดิมหน้าห้างโตคิว (1.1B-1)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าฝั่งตะวันออกกับสะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า(1.1B-2)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

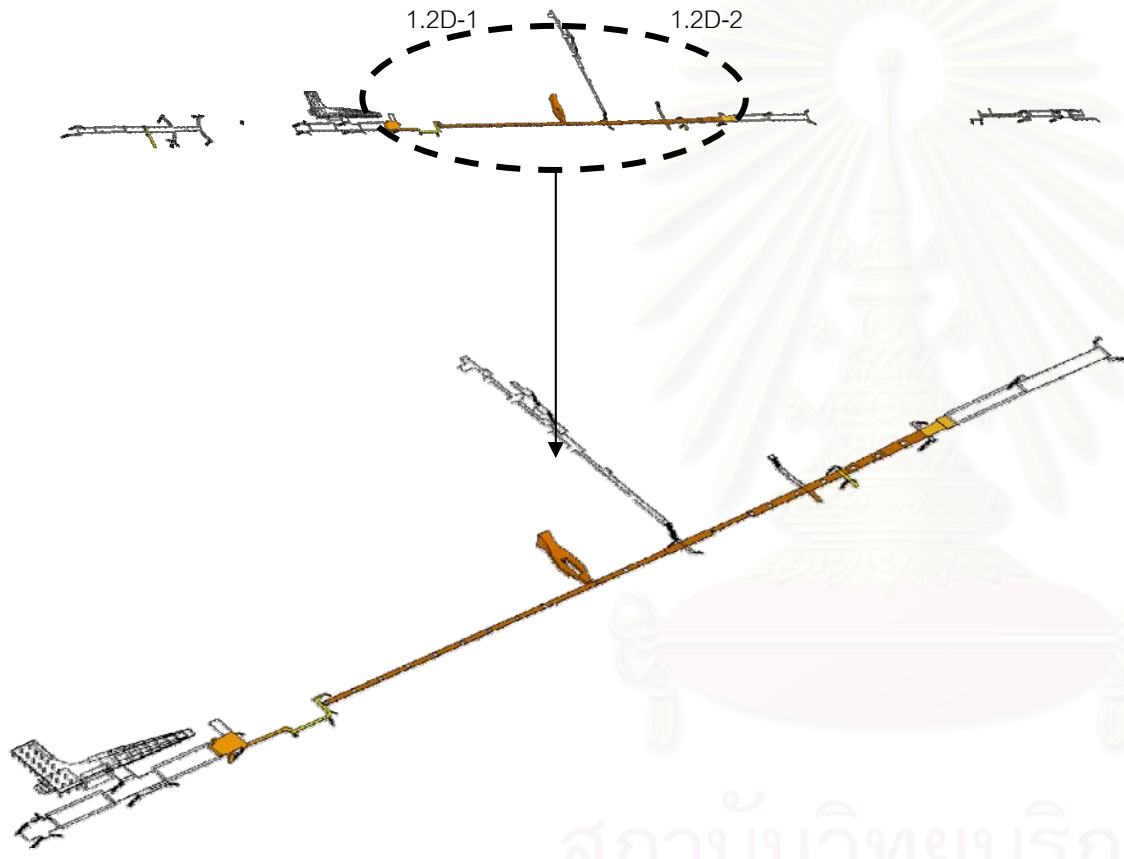
	<p>คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับทางเท้าประกอบไปด้วย</p> <p>1.1C คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับ พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะของทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งแล้วถ้ายกระดับลงสู่ทางเท้าได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามส่วนกลางต่อเนื่องไปถึงลานหน้าห้างสยามพารากอนลงไปถึงทางเดินเชื่อมน้ำตกลงสู่ลานหน้าห้างสยามพารากอนในระดับพื้นดิน(1.1C)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

	คำอธิบาย
<p>1.1D-1</p> <p>1.1D-2</p> <p>1.1D-3</p> 	<p>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</p> <p>1.1 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับทางเท้าประกอบไปด้วย 1.1D คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่ สะพานลอยข้ามถนนแล้วถ่ายระดับลงสู่ทางเท้าได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครที่ท่าอากาศยานดอนเมือง</li> <li>-พื้นที่ออกสะพานลอยข้ามถนนเดิมหน้าห้างโตคิวต่อไปยังทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK ) ข้ามแยกปทุมวัน (1.1C-1)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามและสถานีชิดลมต่อไปยังทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK ) สู่ สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า(1.1D-2)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต ทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK ) สู่สะพานลอยข้ามแยกเพลินจิต (1.1D-3)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

 <p>1.2A</p>	<p>คำอธิบาย</p> <p>1. พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</p> <p>1.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับอาคาร ประกอบไปด้วย สะพานลอยข้ามถนน นำไปสู่ตัวอาคารได้แก่ -พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออกเข้าสู่สะพานลอยข้ามถนนต่อเข้าไปยังชั้นสองของห้างโตคิว(1.2A)</p>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

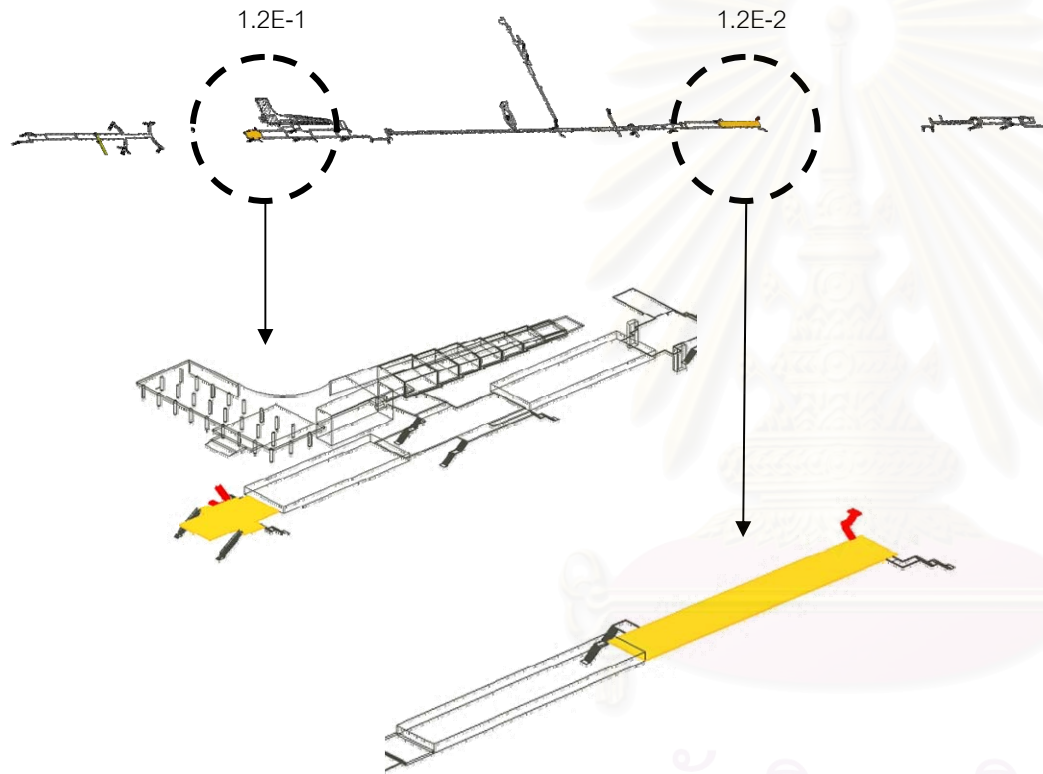
	<p>คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับอาคาร ประกอบด้วย</p> <p>1.2B คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งนำไปสู่ตัวอาคาร ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามส่วนกลาง ทางลาดเชื่อมต่อน้ำลานสยามพารากอน ลานกิจกรรม เอนกประสงค์น้ำสยามพารากอนเข้าสู่ห้าง สยามพารากอนบริเวณชั้นสอง(1.2B)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

	<p style="text-align: center;">คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับอาคาร ประกอบไปด้วย</p> <p>1.2C คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับ พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก ทางลาดเชื่อมต่อเข้าสู่ห้างสยามพารากอนที่บริเวณชั้นสอง(1.2C-1)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลม ทางลาดเชื่อมต่อเข้าสู่ชั้นสองอาคารมณีนียา(1.2C-2)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

คำอธิบาย	
	<p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับอาคาร ประกอบไปด้วย 1.2D คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับ สะพานลอยข้ามถนนเดิม ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ของห้างเซ็นทรัลเวิลด์ เข้าสู่เซ็นทรัลเวิลด์ที่ชั้นสอง(1.2D-1)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลมฝั่งตะวันตก ทางเดินลอยฟ้าย่านราชประสงค์ สะพานลอยข้ามถนนหน้าอัมรินทร์พลาซ่า เข้าสู่อัมรินทร์พลาซ่าบริเวณชั้นสอง(1.2D-2)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

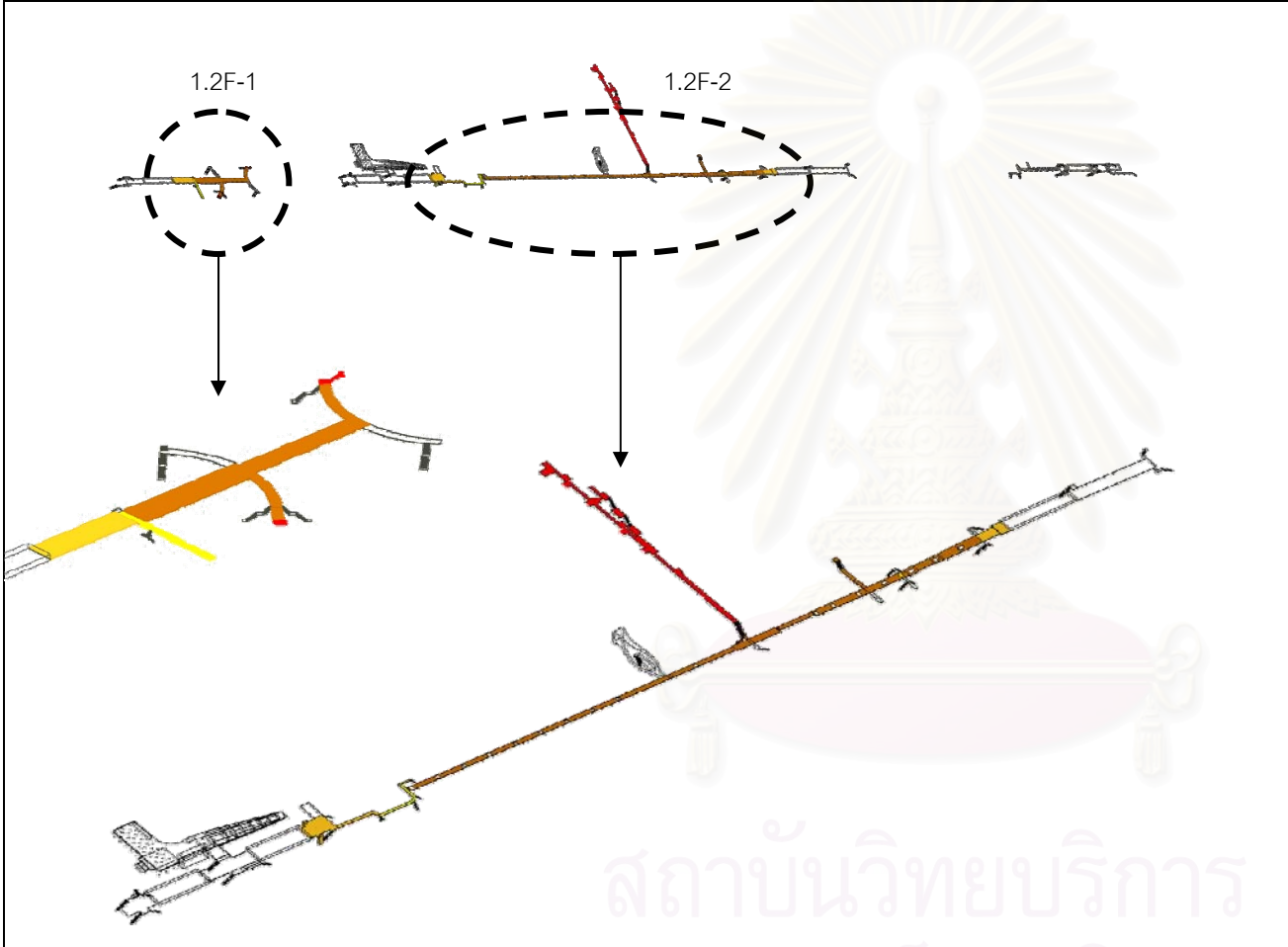


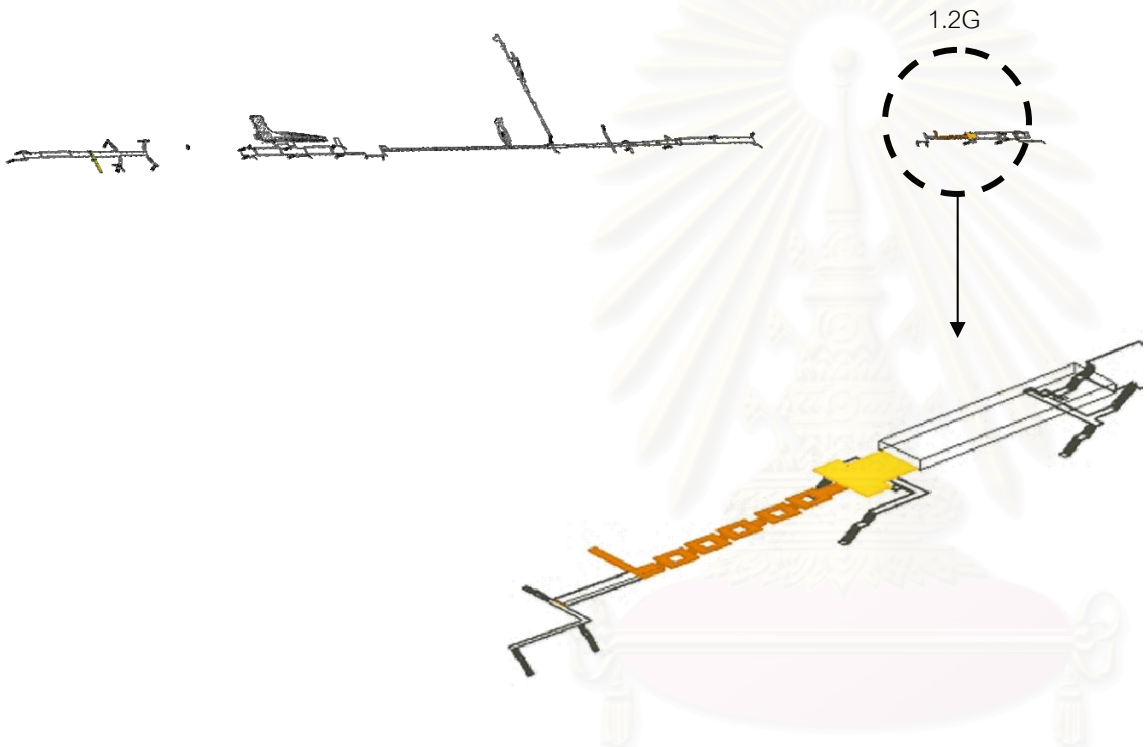
	คำอธิบาย
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

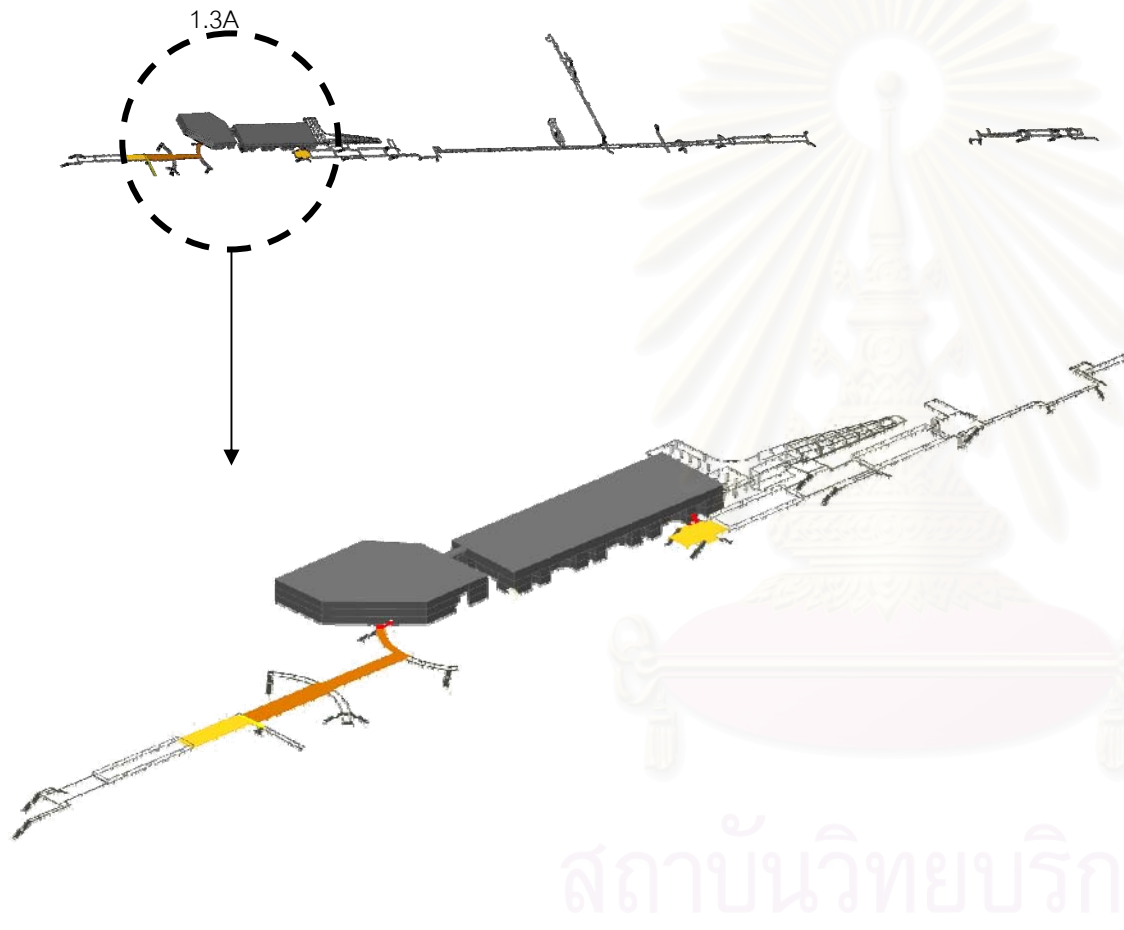


คำอธิบาย  
1. พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS

- 1.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับอาคาร ประกอบไปด้วย
- 1.2E คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับ ทางเชื่อมต่อด้วยระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคารได้แก่
- พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันตกเข้าสู่ห้างสยามเซ็นเตอร์ที่ชั้นสองและชั้นสามโดยบันไดเชื่อมและบันไดเลื่อน(1.2E-1)
  - พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลม เข้าสู่ห้างเซ็นทรัลชิดลมบริเวณชั้นสามโดยบันไดเชื่อมต่อ(1.2E-2)

	<p style="text-align: center;">คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับอาคาร ประกอบไปด้วย</p> <p>1.2F คือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่ทางเชื่อมต่อด้วยระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออก สะพานลอยข้ามถนนหน้าห้างโตคิว ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวันเข้าสู่ห้างมาบุญครองและห้างสยามดิสคัเวอรีที่ชั้นสามเหมือนกันโดยบันไดเชื่อมต่อ(1.2F-1)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ชั้นสู่ชั้นสามของห้างเซนและเซ็นทรัลเวิลด์ โดยบันไดเลื่อน(1.2F-2)</li> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลมฝั่งตะวันตก ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ย่านราชประสงค์ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ชั้นสู่ชั้นสามของห้างเซนและเซ็นทรัลเวิลด์โดยบันไดเลื่อน(1.2F-3)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสัญญาณของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

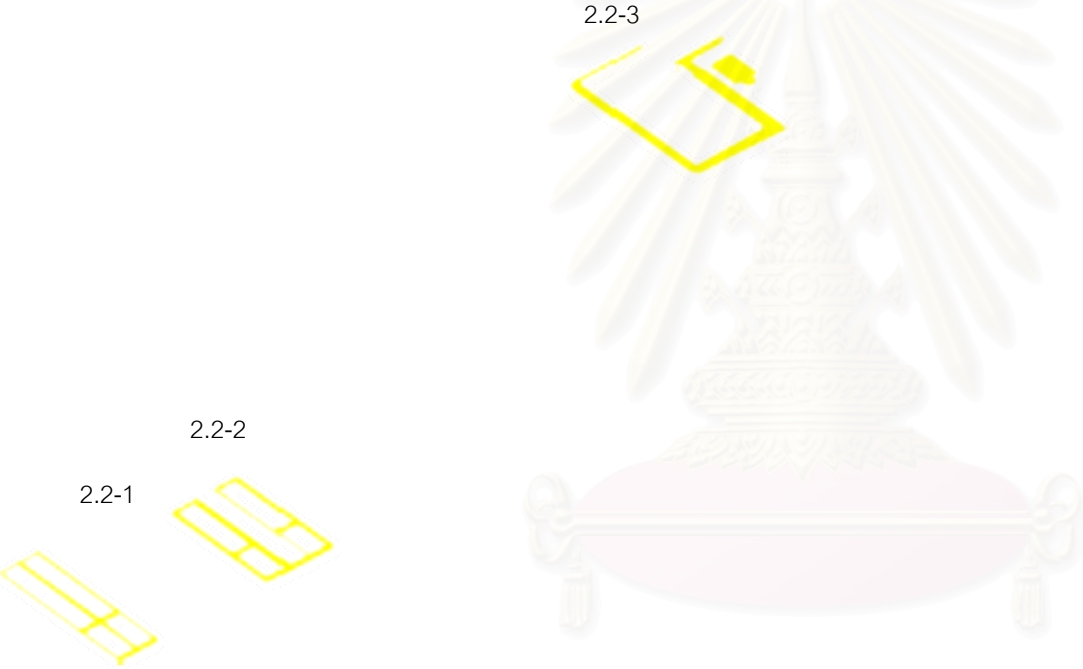
	<p>คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.2 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับอาคาร ประกอบไปด้วย</p> <p>1.2G คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบกับ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดเข้าสู่ตัวอาคาร ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตฝั่งตะวันตก</li> <li>ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) หน้าอาคารเวฟเพลส ลาดเข้าสู่ตัวอาคารเวฟเพลสที่บริเวณชั้นสอง(1.2G)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

	<p>คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.3 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับสถานีรถไฟฟ้า BTS</p> <p>1.3A คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนน, ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK), ทางเชื่อมต่อถ่ายระดับขึ้นหรือลง ประกอบด้วยพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคาร นำไปสู่ สถานีรถไฟฟ้า BTS อีกสถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ</li> <li>สะพานลอยข้ามถนนหน้าห้างโตคิว ทางเดินลอยฟ้า ( SKY WALK ) ข้ามแยกปทุมวันเข้าเข้าสู่ห้างสยามดิสคโอเวอรี่ที่ชั้นสามโดยบันไดเชื่อมต่อ ผ่านพื้นที่ภายในอาคารที่ชั้นสี่เชื่อมต่อกับห้างสยามเซ็นเตอร์ ลงมาที่ชั้นสองหรือสามเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันตก(1.3A)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

	<p>คำอธิบาย</p> <p><b>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>1.3 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับสถานีรถไฟฟ้า BTS</p> <p>1.3B คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนน, ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK), ทางเชื่อมต่อถ่ายระดับขึ้นหรือลง ประกอบด้วยพื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคาร ประกอบด้วย พื้นที่เกี่ยวเนื่องในอาคารนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่ง, พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ สถานีรถไฟฟ้า BTS อีกสถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ สะพานลอยข้ามถนนหน้าห้างโตคิว ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ข้ามแยกปทุมวันเข้าเข้าสู่ห้างสยามดิสคัควอร์รี่ที่ชั้นสามโดยบันไดเชื่อมต่อ ผ่านพื้นที่ภายในอาคารที่ชั้นสี่เชื่อมต่อกับห้างสยามเซ็นเตอร์ ลงมาที่ชั้นสามลงไปสู่ ลานหน้าห้างสยามพารากอน ทางลาดเชื่อมต่อ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามส่วนกลาง(1.3B)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

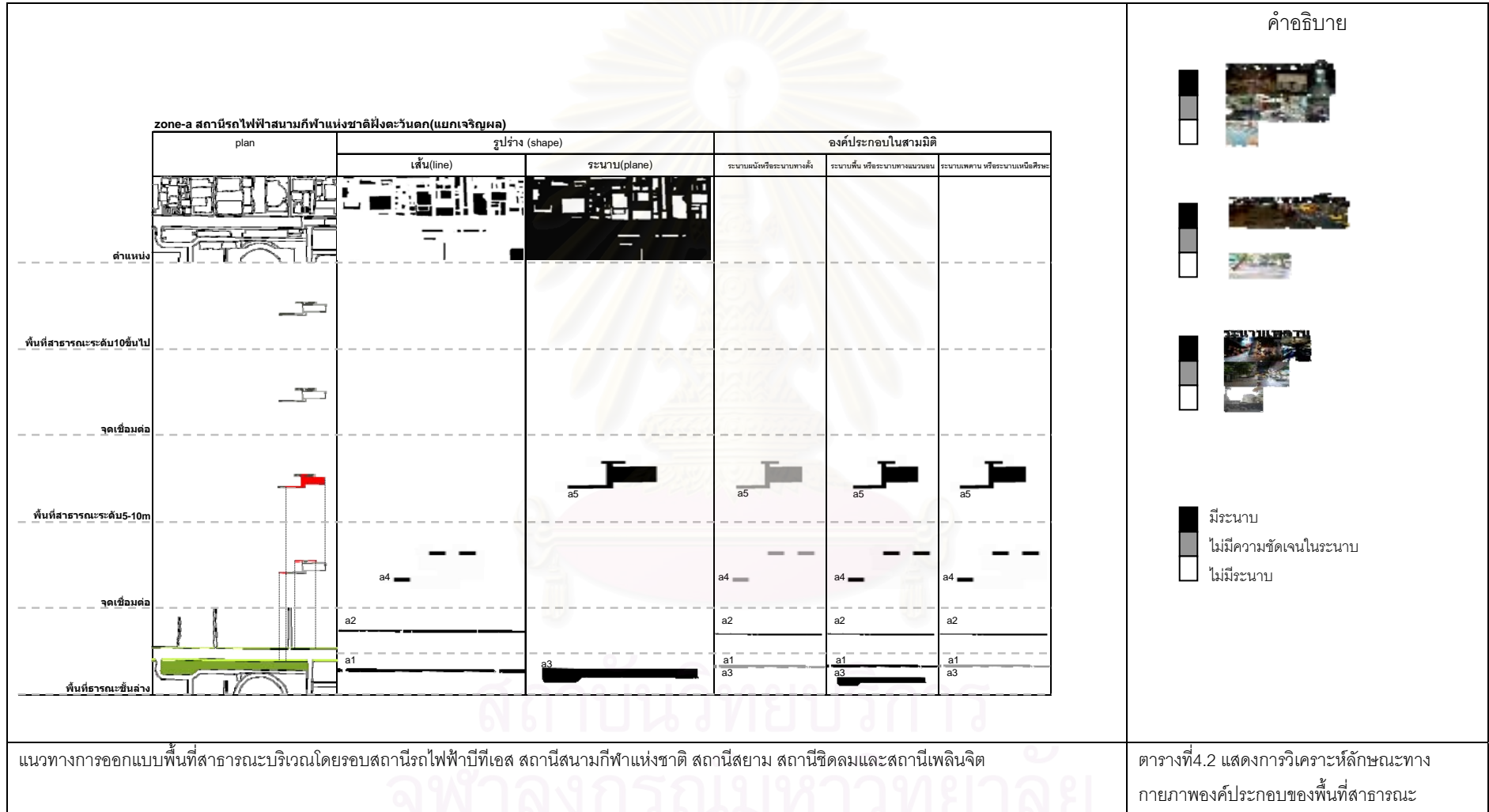
	<p>คำอธิบาย</p> <p>1.พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</p> <p>1.3 พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS กับสถานีรถไฟฟ้า BTS</p> <p>1.3C คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า BTS ประกอบด้วย สะพานลอยข้ามถนนทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่สถานีรถไฟฟ้า BTS อีกสถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก</li> <li>สะพานลอยข้ามแยกเฉลิมเผ่า ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ห้างเซ็นทรัลเวสต์</li> <li>สะพานลอยข้ามถนนหน้าอัมรินทร์พลาซ่า ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ย่านราชประสงค์เข้าสู่พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชิดลมฝั่งตะวันตก(1.3C)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

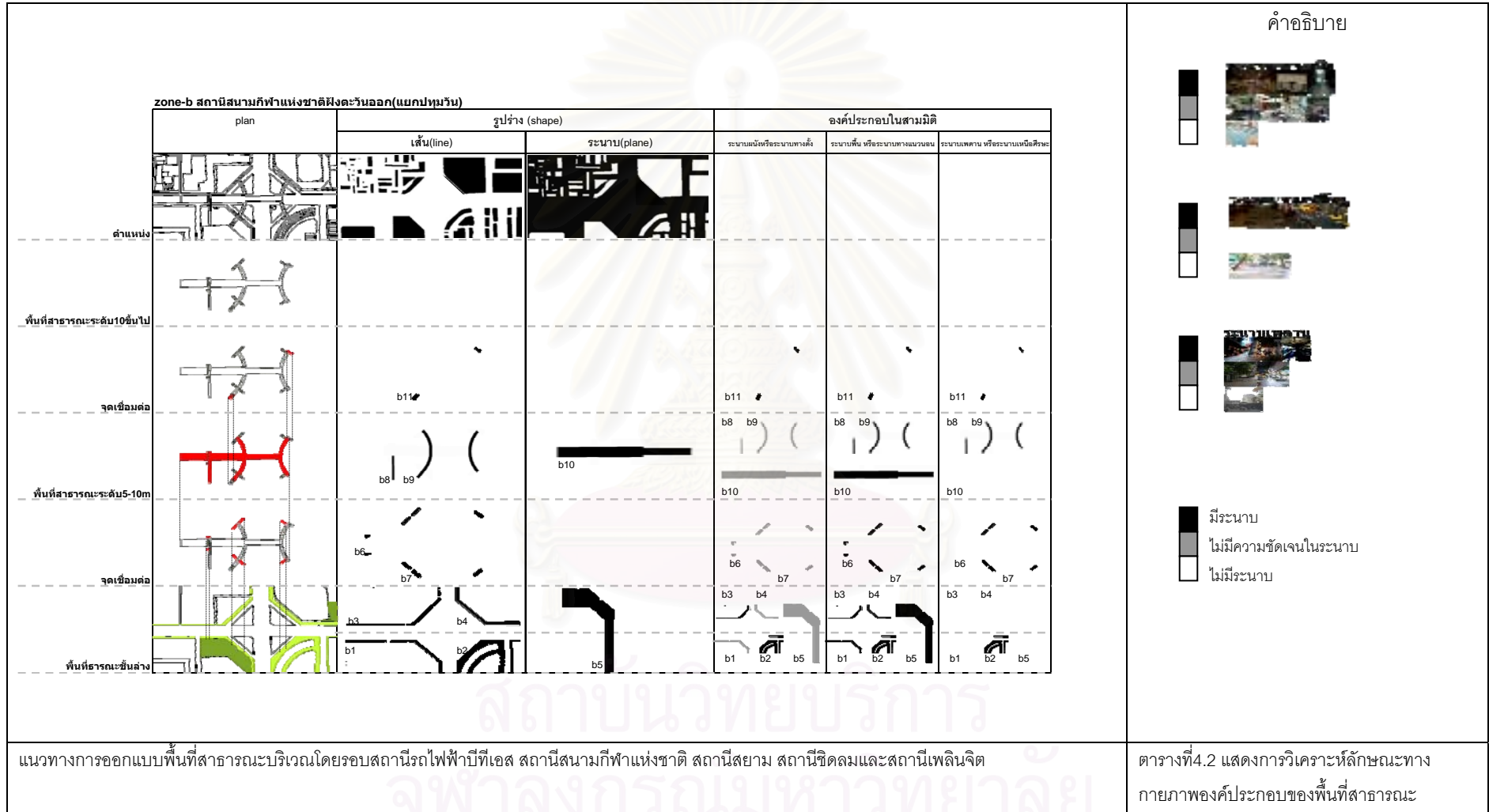
	<p style="text-align: center;">คำอธิบาย</p> <p><b>2. พื้นที่สาธารณะที่ไม่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>2.1 ทางเข้าสาธารณะ คือ พื้นที่ทางเข้าสาธารณะริมถนนทั้งหมดที่เหลือ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ทางเข้าหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ(2.1-1)</li> <li>-ทางเข้าฝั่งหอศิลป์กรุงเทพมหานคร(กำลังก่อสร้าง)(2.1-2)</li> <li>ทางเข้าหน้าอาคารอพฟิตเซ็นทรัลเวสต์(2.1-3)</li> <li>-ทางเข้าหน้าสำนักงานตำรวจแห่งชาติ(2.1-4)</li> <li>-ทางเข้าด้านข้างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ(2.1-5)</li> <li>-ทางเข้าโดยรอบห้างเกษรพลาซ่า(2.1-6)</li> <li>-ทางเข้าห้างเซ็นทรัลเวสต์ฝั่งถนนราชดำริ(2.1-7)</li> <li>-ทางเข้าด้านพระบรมเฮอร์อาวณ(2.1-8)</li> <li>-ทางเข้าด้านหน้าองค์การโทรศัพท์(2.1-9)</li> <li>-ทางเข้าด้านหน้าโรงเรียนมาแตร์เดอี(2.1-10)</li> <li>-ทางเข้าโดยรอบห้างเซ็นทรัลชิดลม(2.1-11)</li> <li>-ทางเข้าด้านหน้าอาคารเพลินจิตทาวเวอร์(2.1-12)</li> <li>-ทางเข้าโดยรอบสถานทูตอังกฤษ(2.1-13)</li> <li>-ทางเข้าด้านห้วมุมฝั่งตรงข้ามอาคารเวฟเพลส(2.1-14)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

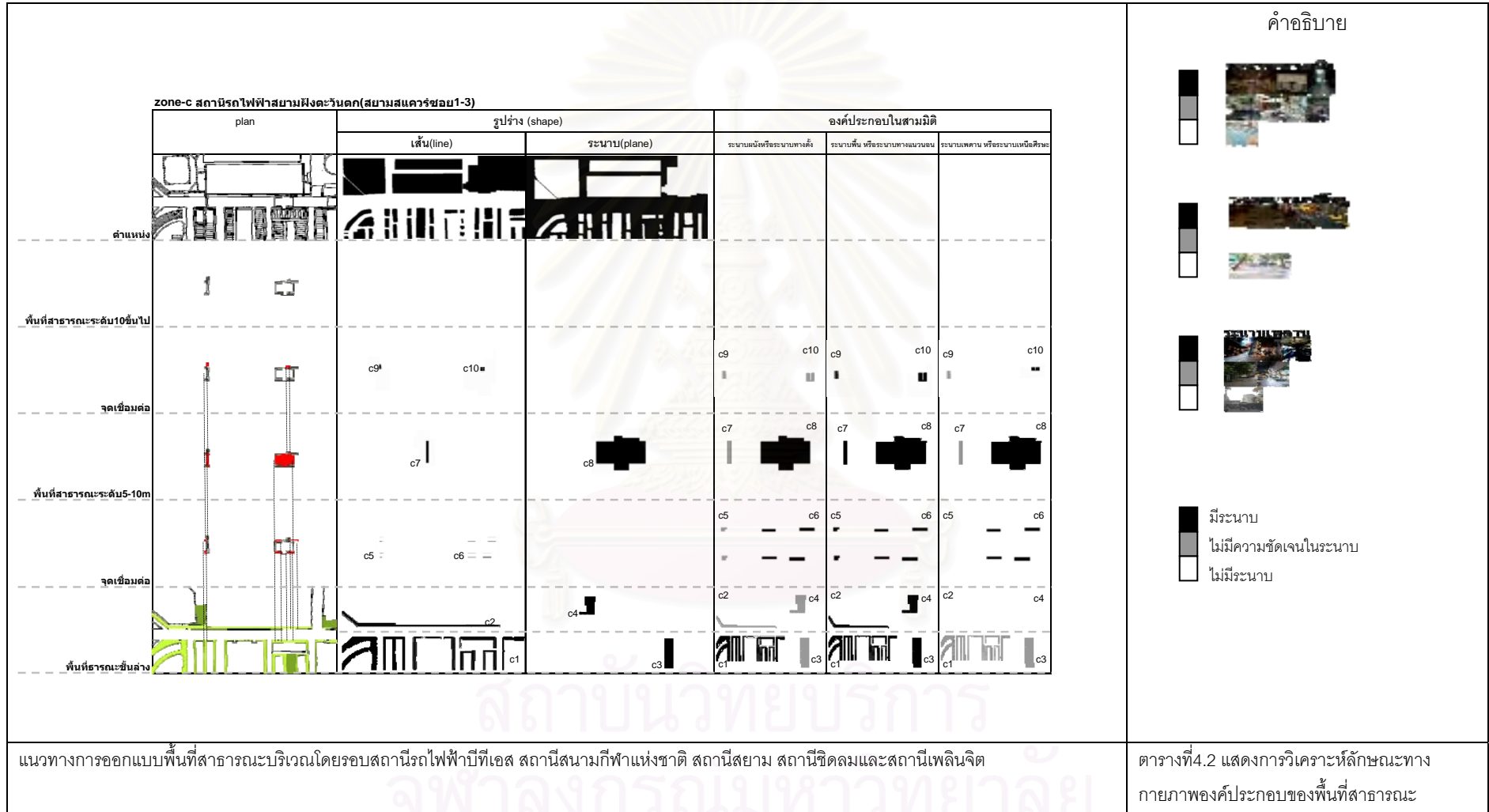
	<p>คำอธิบาย</p> <p><b>2. พื้นที่สาธารณะที่ไม่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>2.2 ทางเท้ากึ่งสาธารณะ คือ พื้นที่ทางเท้าที่เอกชนสร้างขึ้นเองในพื้นที่ตนเองได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ทางเท้าของสยามชอย1 ถึงชอย3(2.2-1)</li> <li>-ทางเท้าของสยามชอย4 ถึงชอย5(2.2-2)</li> <li>-ทางเท้าโดยรอบลานกิจกรรมเอนกประสงค์ ออฟฟิตเซ็นทรัลเวิร์ลด์(2.2-2)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสัญญาณของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

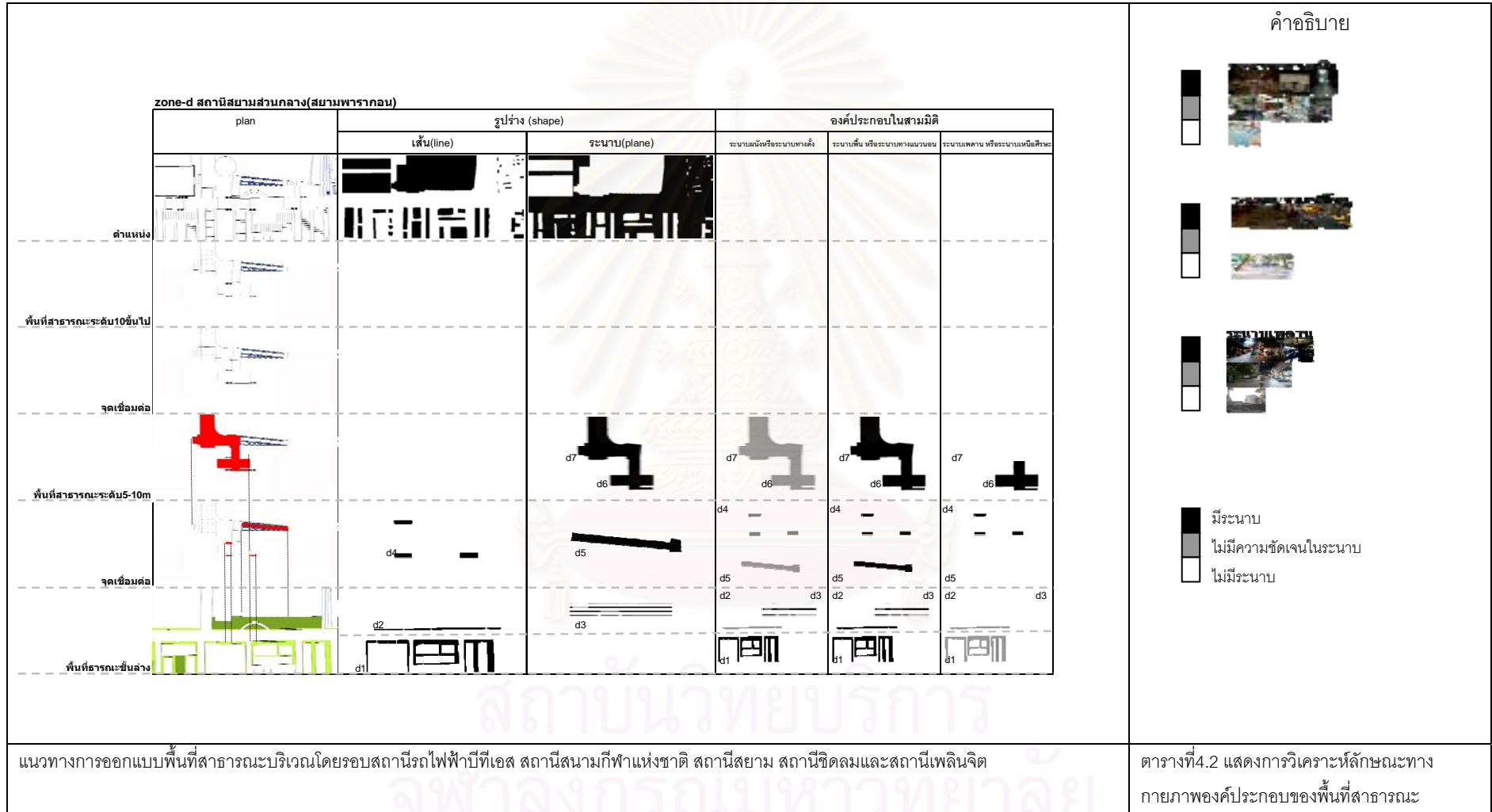


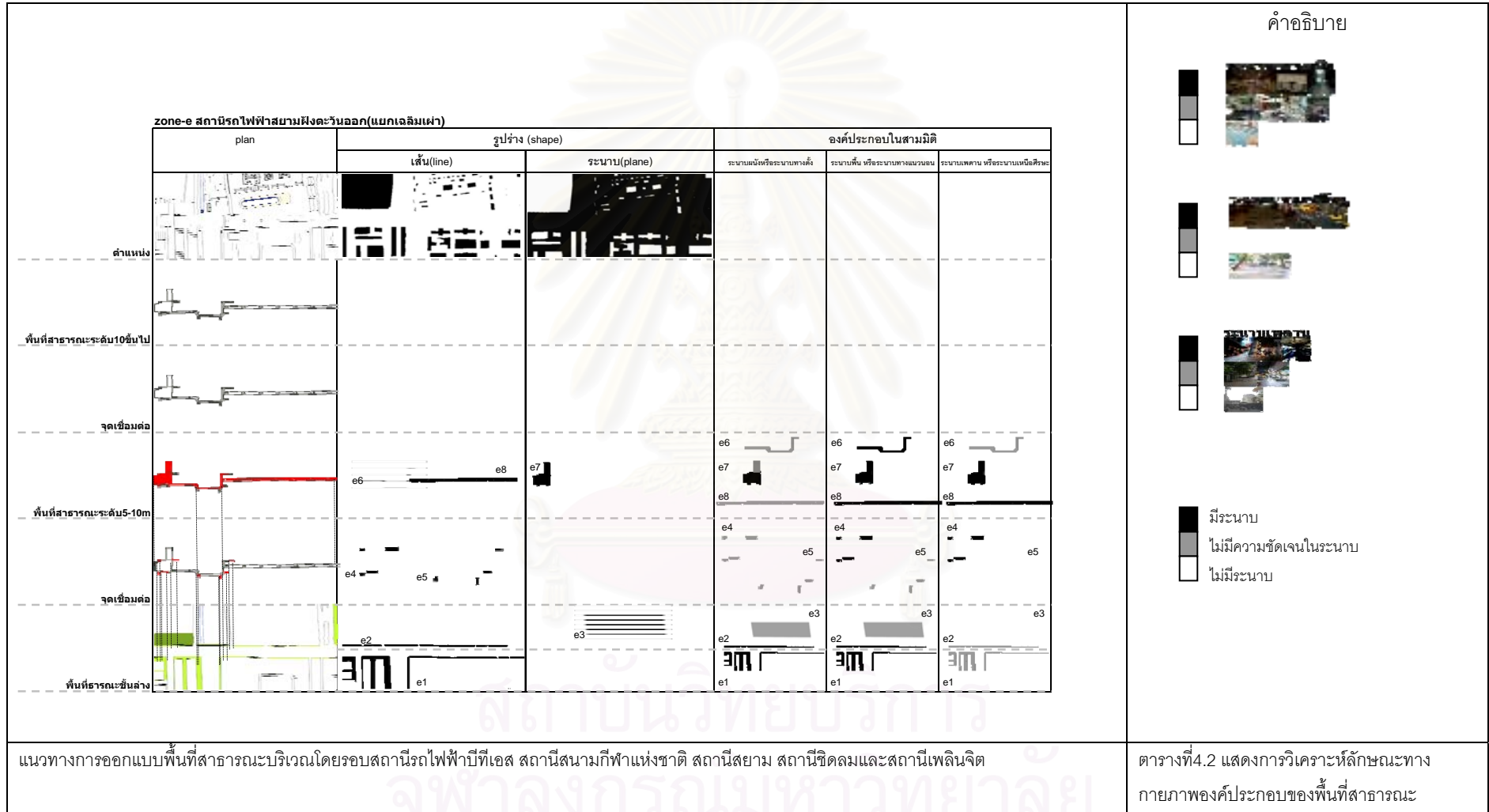
	<p>คำอธิบาย</p> <p><b>2. พื้นที่สาธารณะที่ไม่เชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS</b></p> <p>2.3 ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ของอาคาร สาธารณะต่างๆ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ลานกีฬาภายในสนามกีฬาแห่งชาติ(2.3-1)</li> <li>-ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างมาบุญครอง (2.3-2)</li> <li>-ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างสยามดิสคัควอร์รี่ (2.3-3)</li> <li>-ลานกิจกรรมเซ็นเตอร์พอยต์(2.3-4)</li> <li>-ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิต เซ็นทรัลเวิลด์(2.3-5)</li> <li>-ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ (2.3-6)</li> <li>-ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ห้างเกษรพลาซ่า (2.3-7)</li> <li>-ลานพระพรหมโรงแรมเอราวัณ(2.3-8)</li> <li>-ลานขายของอาคารมณีเียว(2.3-9)</li> <li>-ลานกิจกรรมเอนกประสงค์อาคารเวฟเพลส (2.3-10)</li> </ul>
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>	<p>ตารางที่ 4.1 แสดงการจำแนกลักษณะเชิงสีฐานของพื้นที่ สาธารณะในพื้นที่ศึกษา</p>

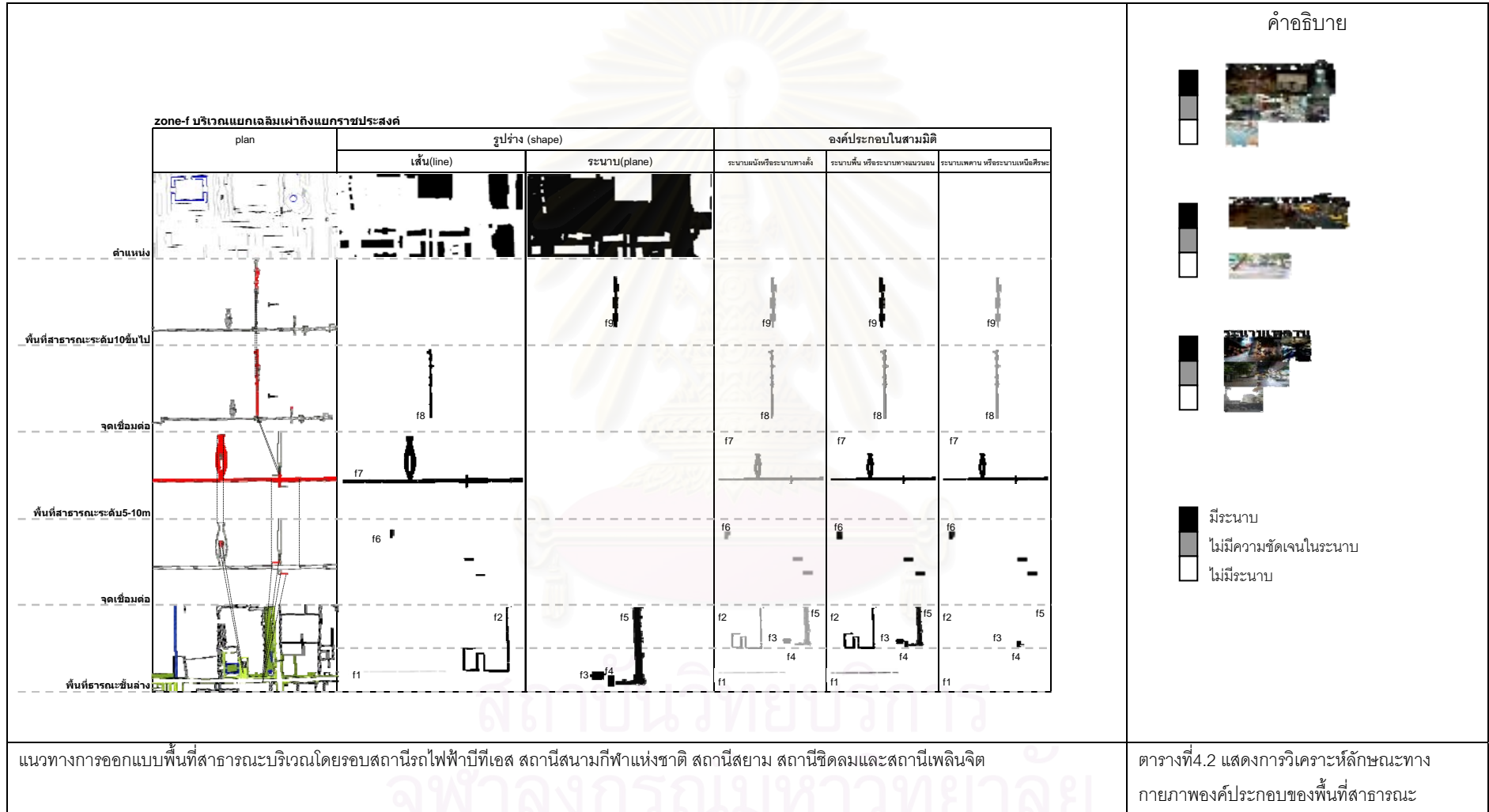


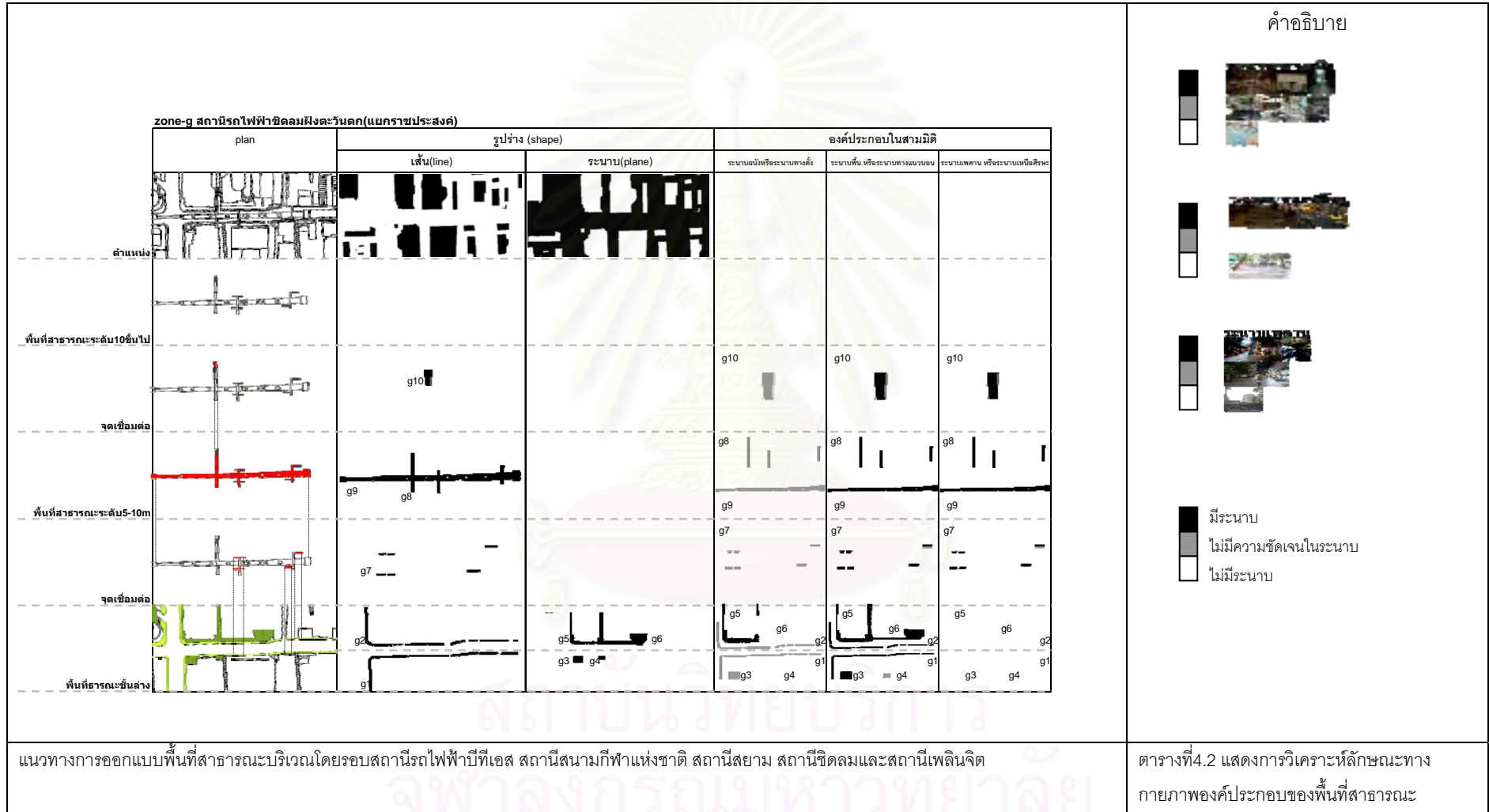




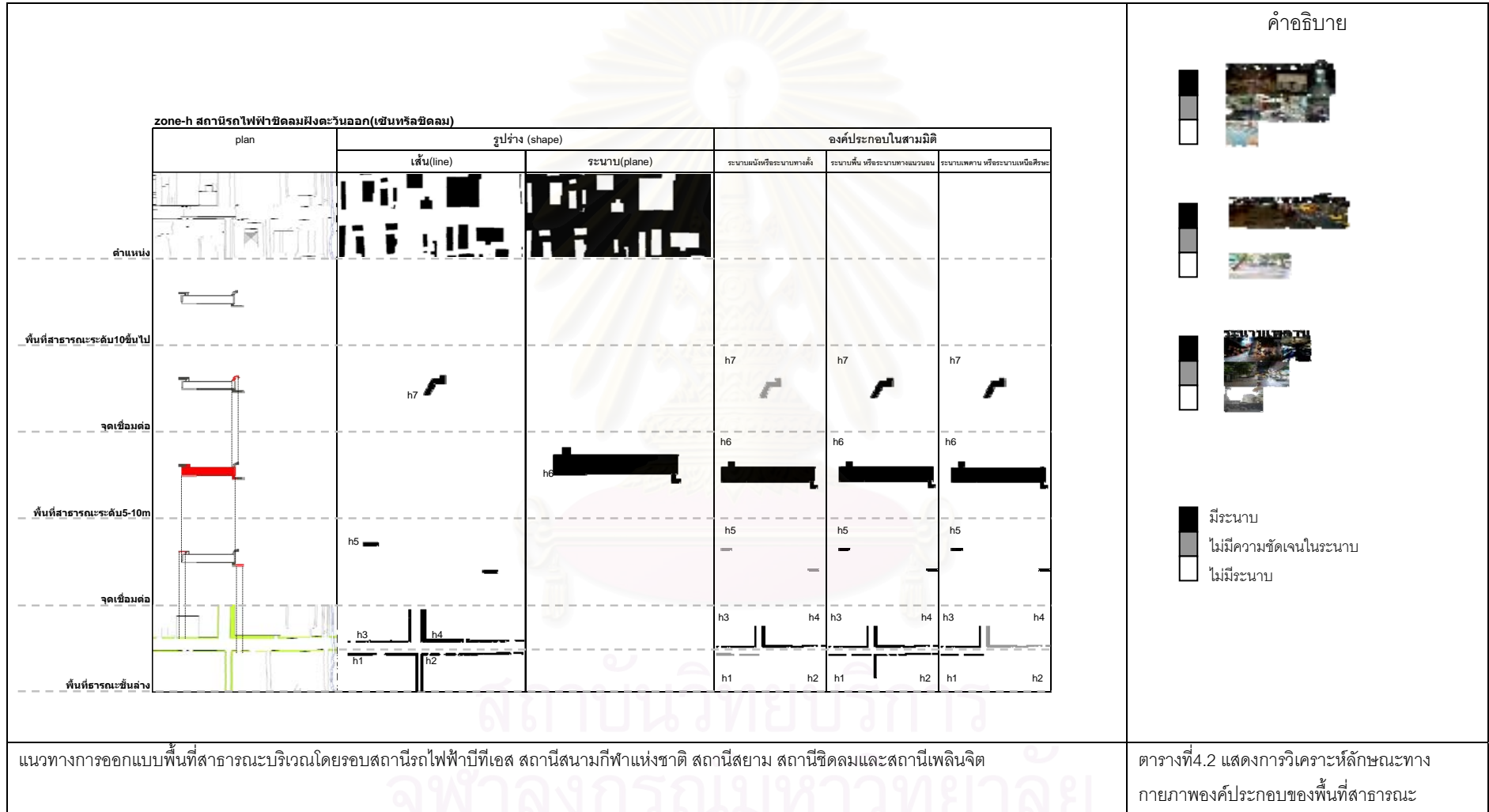


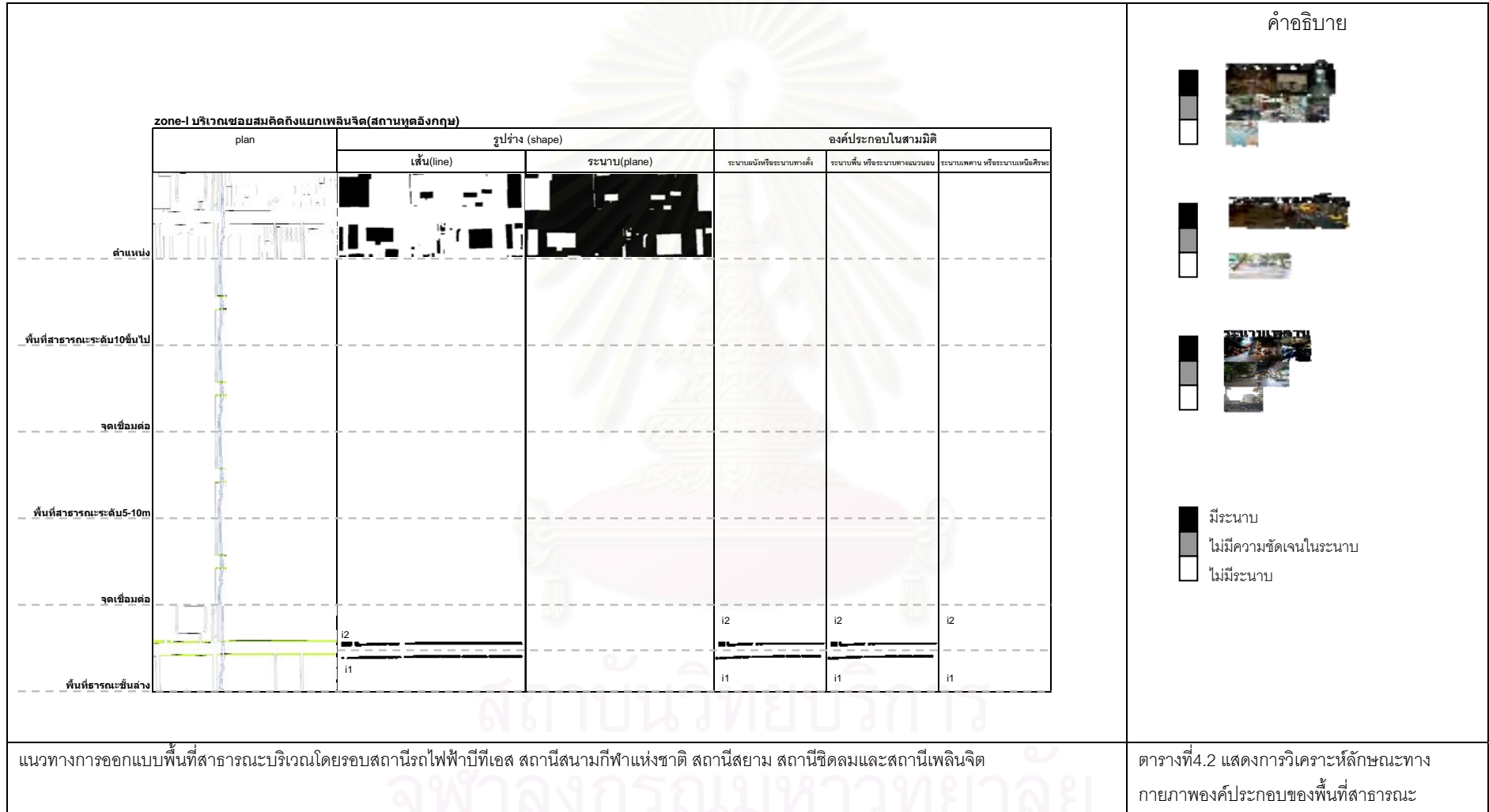


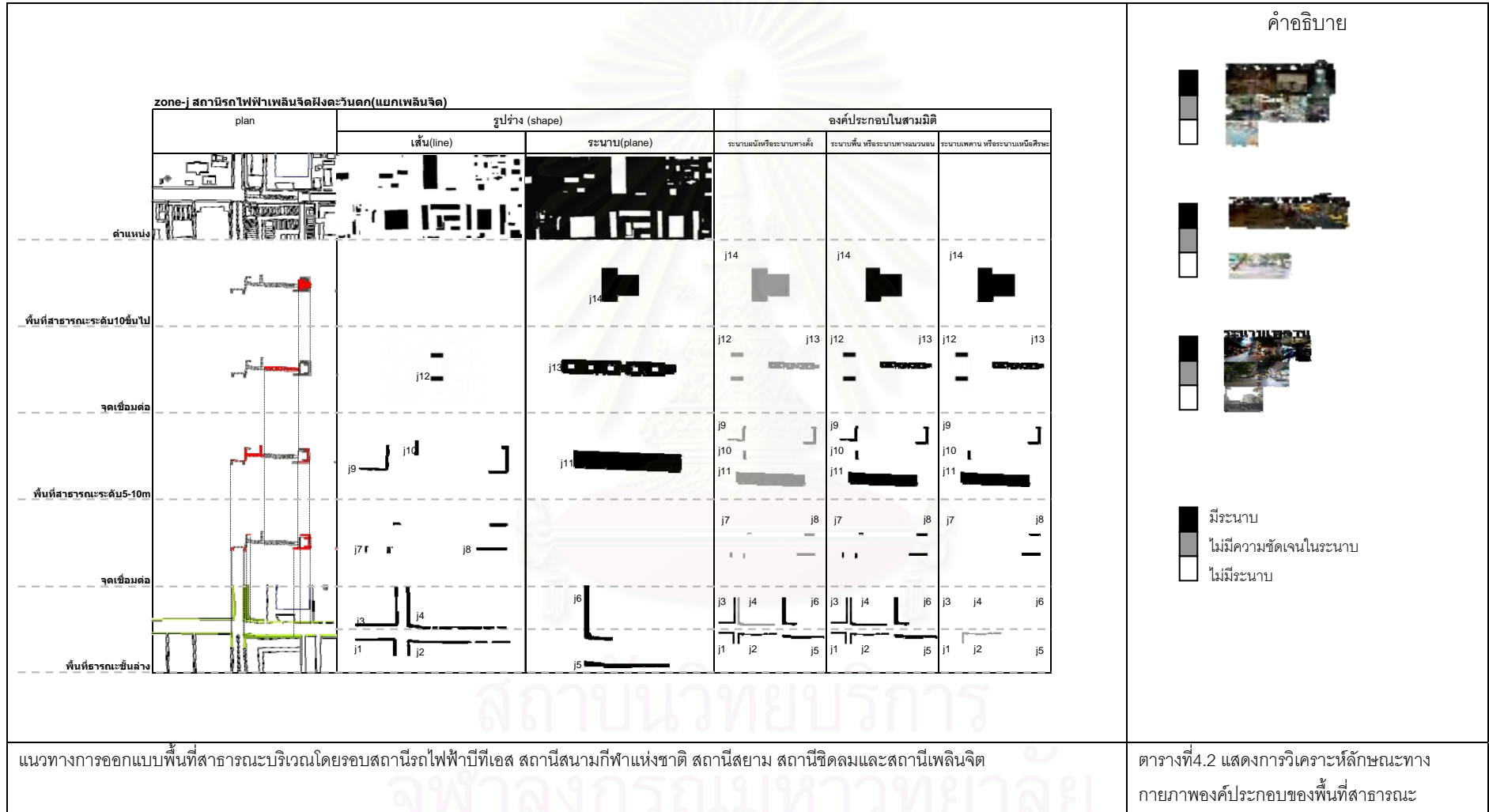


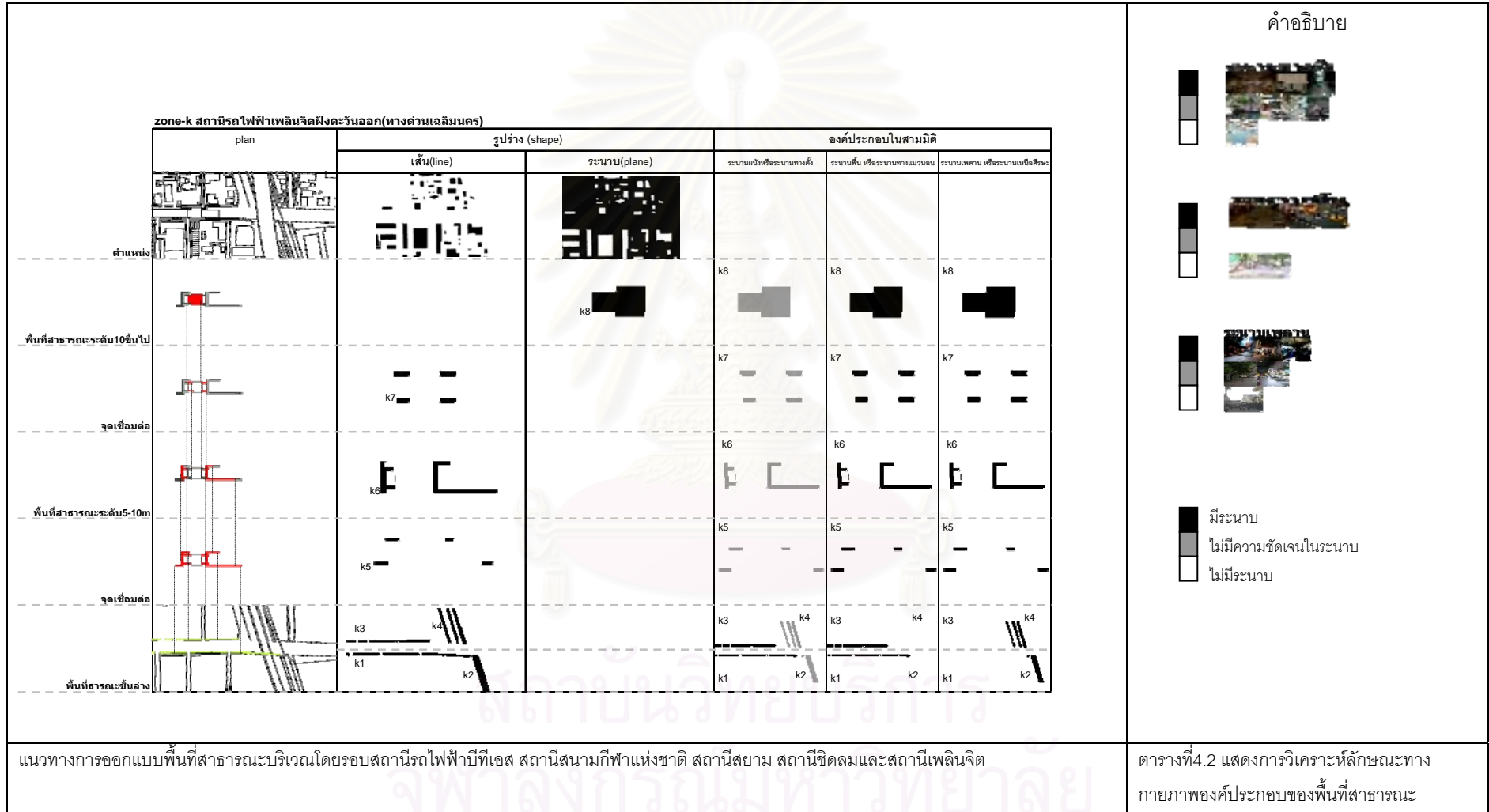












zone-a สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม (แยกเจริญผล)						คำอธิบาย
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	
ตำแหน่ง						<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: black; margin-right: 5px;"></div> <span>ปรากฏมาก</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: grey; margin-right: 5px;"></div> <span>ปรากฏปานกลาง</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <span>ไม่ปรากฏ</span> </div> </div>
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง						
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม สถานีสีลม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต						ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ

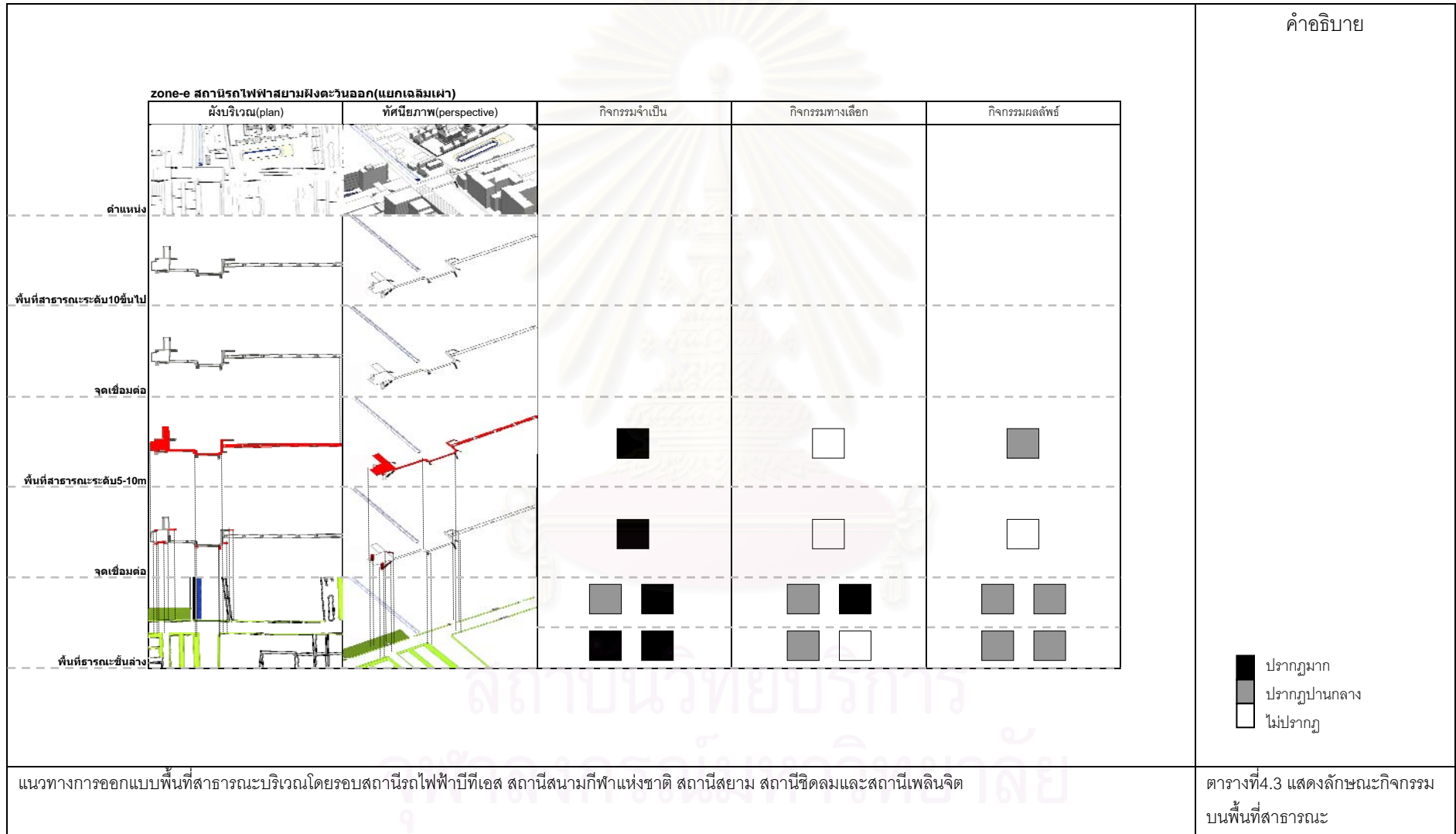
zone-b สถานีสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันออก(แยกปทุมวัน)					คำอธิบาย
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	
ตำแหน่ง					
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป					
จุดเชื่อมต่อ			■	□	□
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			■	□	■
จุดเชื่อมต่อ			■	□	□
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง			■ ■	□ ■	□ ■
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>					<p>■ ปรากฏมาก                  ■ ปรากฏปานกลาง                  □ ไม่ปรากฏ</p>
<p>ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ</p>					

zone-c สถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันตก(สยามสแควร์ซอย1-3)						คำอธิบาย
ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์		
ตำแหน่ง						
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง						
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันตก สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>						<p>ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ</p>

ปรากฏมาก  
 ปรากฏปานกลาง  
 ไม่ปรากฏ

zone-d สถานีสยามส่วนกลาง(สยามพารากอน)			คำอธิบาย		
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์
ตำแหน่ง					
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป					
จุดเชื่อมต่อ					
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			■	■	■
จุดเชื่อมต่อ			■	□	□
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง			■	■	■
			■	□	■
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต			<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: black; margin-right: 5px;"></div> <span>ปรากฏมาก</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: gray; margin-right: 5px;"></div> <span>ปรากฏปานกลาง</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <span>ไม่ปรากฏ</span> </div>		
<p>ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ</p>					





zone-f บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์					คำอธิบาย
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	
ตำแหน่ง					
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป					
จุดเชื่อมต่อ					
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m					
จุดเชื่อมต่อ					
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง					

ปรากฏมาก  
 ปรากฏปานกลาง  
 ไม่ปรากฏ

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ

zone-g สถานีรถไฟฟ้าชิดลมฝั่งตะวันตก(แยกราชประสงค์)					คำอธิบาย
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	
ตำแหน่ง					
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป					
จุดเชื่อมต่อ			■	□	□
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m			■	□	■
จุดเชื่อมต่อ			■	□	□
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง			■	■	■
			■	■	■

■ ปรากฏมาก  
 ■ ปรากฏปานกลาง  
 □ ไม่ปรากฏ

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ

zone-h สถานีรถไฟฟ้าชัตลมฝั่งตะวันออก(เซ็นทรัลชิดลม)						คำอธิบาย
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	
ตำแหน่ง						
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง						
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต						<p>ปรากฏมาก ปรากฏปานกลาง ไม่ปรากฏ</p>
ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ						

zone-I บริเวณเชื่อมสมคิดถึงแยกเพลินจิต(สถานีหุดฉิ่งกฤษ)					คำอธิบาย
ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	
ตำแหน่ง					
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป					
จุดเชื่อมต่อ					
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m					
จุดเชื่อมต่อ					
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง		■	□	□	
		■	□	■	

■ ปรากฏมาก  
 ■ ปรากฏปานกลาง  
 □ ไม่ปรากฏ

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ




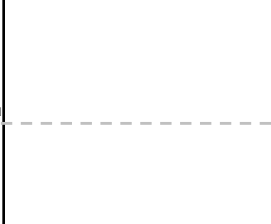
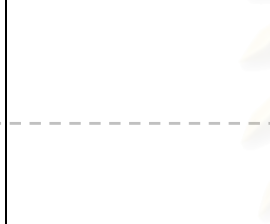
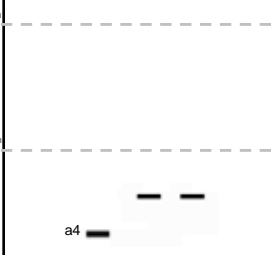
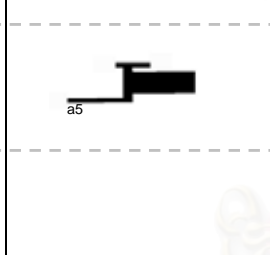


zone-j สถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันตก(แยกเพลินจิต)					คำอธิบาย
	ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	
ตำแหน่ง					
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป					
จุดเชื่อมต่อ					
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m					
จุดเชื่อมต่อ					
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง					
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครฝั่งตะวันตก สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>					<p>ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ</p>

ปรากฏมาก  
 ปรากฏปานกลาง  
 ไม่ปรากฏ

zone-k สถานีรถไฟฟ้ามหานคร(ทางด่วนเฉลิมนคร)						คำอธิบาย
ผังบริเวณ(plan)	ทัศนียภาพ(perspective)	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์		
ตำแหน่ง						
พื้นที่สาธารณะระดับ10ขึ้นไป						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะระดับ5-10m						
จุดเชื่อมต่อ						
พื้นที่สาธารณะชั้นล่าง						

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่เอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่4.3 แสดงลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ

zone-a สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติฝั่งตะวันตก(แยกเจริญผล)							คำอธิบาย คุณภาพแย่  คุณภาพดี
พื้นที่สาธารณะ (public space)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ				รวม	
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม		
>10m. 10mขึ้นไป							
จุดเชื่อมต่อ 5-10m. 5-10m			a5 3	a5 3	a5 2	a5 2	a5 10
จุดเชื่อมต่อ <5m. ชั้นล่าง			a4 2	a4 2	a4 1	a4 2	a4 7
			a2 2	a2 1	a2 1	a2 2	a2 6
			a1 a3 2 2	a1 a3 1 3	a1 a3 3 2	a1 a3 1 2	a1 a3 7 9
<p>แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต</p>							<p>ตารางที่4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ</p>

good=3 normal=2 poor=1



zone-b สถานสนามกีฬาแห่งชาติผดุงตะวันออก(แยกบทหมุน)						
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ				รวม
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม	
<p>ค่าแนวตั้ง &gt;10m.</p> <p>10mขึ้นไป</p>						
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>5-10m.</p> <p>5-10m</p>		<p>b11</p> <p>2</p>	<p>b11</p> <p>2</p>	<p>b11</p> <p>1</p>	<p>b11</p> <p>2</p>	<p>b11</p> <p>7</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>5-10m.</p> <p>5-10m</p>		<p>b8 b9 b10</p> <p>3 3 3</p>	<p>b8 b9 b10</p> <p>2 2 3</p>	<p>b8 b9 b10</p> <p>3 2 3</p>	<p>b8 b9 b10</p> <p>2 2 3</p>	<p>b8 b9 b10</p> <p>10 9 12</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>&lt;5m</p>		<p>b6 b7</p> <p>1 2</p>	<p>b6 b7</p> <p>1 2</p>	<p>b6 b7</p> <p>1 2</p>	<p>b6 b7</p> <p>1 2</p>	<p>b6 b7</p> <p>4 8</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>&lt;5m</p>		<p>b3 b4</p> <p>2 3</p>	<p>b3 b4</p> <p>2 3</p>	<p>b3 b4</p> <p>2 1</p>	<p>b3 b4</p> <p>2 3</p>	<p>b3 b4</p> <p>8 10</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>&lt;5m</p>		<p>b1 b2 b5</p> <p>2 3 3</p>	<p>b1 b2 b5</p> <p>2 2 3</p>	<p>b1 b2 b5</p> <p>3 2 3</p>	<p>b1 b2 b5</p> <p>3 2 3</p>	<p>b1 b2 b5</p> <p>10 9 12</p>

คำอธิบาย

คุณภาพดี

คุณภาพแย่

good=3 normal=2 poor=1

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

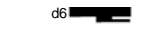




ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

zone-c สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันตก(สยามสแควร์ชอยา-3)							คำอธิบาย																					
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ				รวม																						
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม																							
<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">&gt;10m. 10mขึ้นไป</div> <div style="margin-bottom: 10px;">5-10m. 5-10m</div> <div>&lt;5m. ต่ำกว่า</div> </div>																												
	c9	c10	<table border="1"><tr><td>c9</td><td>c10</td></tr><tr><td>3</td><td>2</td></tr></table>	c9	c10	3	2	<table border="1"><tr><td>c9</td><td>c10</td></tr><tr><td>3</td><td>2</td></tr></table>	c9	c10	3	2	<table border="1"><tr><td>c9</td><td>c10</td></tr><tr><td>1</td><td>2</td></tr></table>	c9	c10	1	2	<table border="1"><tr><td>c9</td><td>c10</td></tr><tr><td>3</td><td>3</td></tr></table>	c9	c10	3	3	<table border="1"><tr><td>c9</td><td>c10</td></tr><tr><td>10</td><td>9</td></tr></table>	c9	c10	10	9	
	c9	c10																										
	3	2																										
	c9	c10																										
	3	2																										
c9	c10																											
1	2																											
c9	c10																											
3	3																											
c9	c10																											
10	9																											
	c7		<table border="1"><tr><td>c7</td><td>c8</td></tr><tr><td>3</td><td>3</td></tr></table>	c7	c8	3	3	<table border="1"><tr><td>c7</td><td>c8</td></tr><tr><td>3</td><td>2</td></tr></table>	c7	c8	3	2	<table border="1"><tr><td>c7</td><td>c8</td></tr><tr><td>1</td><td>3</td></tr></table>	c7	c8	1	3	<table border="1"><tr><td>c7</td><td>c8</td></tr><tr><td>2</td><td>2</td></tr></table>	c7	c8	2	2	<table border="1"><tr><td>c7</td><td>c8</td></tr><tr><td>9</td><td>10</td></tr></table>	c7	c8	9	10	
c7	c8																											
3	3																											
c7	c8																											
3	2																											
c7	c8																											
1	3																											
c7	c8																											
2	2																											
c7	c8																											
9	10																											
	c5	c6	<table border="1"><tr><td>c5</td><td>c6</td></tr><tr><td>1</td><td>3</td></tr></table>	c5	c6	1	3	<table border="1"><tr><td>c5</td><td>c6</td></tr><tr><td>1</td><td>2</td></tr></table>	c5	c6	1	2	<table border="1"><tr><td>c5</td><td>c6</td></tr><tr><td>1</td><td>2</td></tr></table>	c5	c6	1	2	<table border="1"><tr><td>c5</td><td>c6</td></tr><tr><td>1</td><td>2</td></tr></table>	c5	c6	1	2	<table border="1"><tr><td>c5</td><td>c6</td></tr><tr><td>4</td><td>9</td></tr></table>	c5	c6	4	9	
c5	c6																											
1	3																											
c5	c6																											
1	2																											
c5	c6																											
1	2																											
c5	c6																											
1	2																											
c5	c6																											
4	9																											
	c2	c4	<table border="1"><tr><td>c2</td><td>c4</td></tr><tr><td>3</td><td>3</td></tr></table>	c2	c4	3	3	<table border="1"><tr><td>c2</td><td>c4</td></tr><tr><td>3</td><td>3</td></tr></table>	c2	c4	3	3	<table border="1"><tr><td>c2</td><td>c4</td></tr><tr><td>3</td><td>3</td></tr></table>	c2	c4	3	3	<table border="1"><tr><td>c2</td><td>c4</td></tr><tr><td>2</td><td>3</td></tr></table>	c2	c4	2	3	<table border="1"><tr><td>c2</td><td>c4</td></tr><tr><td>11</td><td>12</td></tr></table>	c2	c4	11	12	
c2	c4																											
3	3																											
c2	c4																											
3	3																											
c2	c4																											
3	3																											
c2	c4																											
2	3																											
c2	c4																											
11	12																											
	c1	c3	<table border="1"><tr><td>c1</td><td>c3</td></tr><tr><td>2</td><td>3</td></tr></table>	c1	c3	2	3	<table border="1"><tr><td>c1</td><td>c3</td></tr><tr><td>2</td><td>2</td></tr></table>	c1	c3	2	2	<table border="1"><tr><td>c1</td><td>c3</td></tr><tr><td>3</td><td>3</td></tr></table>	c1	c3	3	3	<table border="1"><tr><td>c1</td><td>c3</td></tr><tr><td>2</td><td>3</td></tr></table>	c1	c3	2	3	<table border="1"><tr><td>c1</td><td>c3</td></tr><tr><td>9</td><td>11</td></tr></table>	c1	c3	9	11	
c1	c3																											
2	3																											
c1	c3																											
2	2																											
c1	c3																											
3	3																											
c1	c3																											
2	3																											
c1	c3																											
9	11																											

good=3 normal=2 poor=1

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ายูเอช สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

Zone-d สถานสยามส่วนกลาง(สยามพารากอน)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ					รวม	คำอธิบาย คุณภาพแย่  คุณภาพดี								
รูปร่าง (shape)		เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม											
เส้น(line)	ระนาบ(plane)															
<p>ตำแหน่ง</p> <p>&gt;10m.</p> <p>10mขึ้นไป</p>																
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>5-10m.</p> <p>5-10m</p>	 <p>d7</p>  <p>d6</p>	<p>d6 d7</p> <table border="1"> <tr><td>3</td><td>3</td></tr> </table>	3	3	<p>d6 d7</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d6 d7</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d6 d7</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d6 d7</p> <table border="1"> <tr><td>9</td><td>12</td></tr> </table>	9	12
3	3															
2	3															
2	3															
2	3															
9	12															
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>5m</p>	 <p>d4</p>  <p>d5</p>	<p>d4 d5</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>2</td></tr> </table>	2	2	<p>d4 d5</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d4 d5</p> <table border="1"> <tr><td>1</td><td>3</td></tr> </table>	1	3	<p>d4 d5</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d4 d5</p> <table border="1"> <tr><td>7</td><td>11</td></tr> </table>	7	11
2	2															
2	3															
1	3															
2	3															
7	11															
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>5m</p>	 <p>d2</p>  <p>d3</p>	<p>d2 d3</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d2 d3</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d2 d3</p> <table border="1"> <tr><td>1</td><td>3</td></tr> </table>	1	3	<p>d2 d3</p> <table border="1"> <tr><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	2	3	<p>d2 d3</p> <table border="1"> <tr><td>7</td><td>12</td></tr> </table>	7	12
2	3															
2	3															
1	3															
2	3															
7	12															
<p>พื้นที่ว่าง</p> <p>&lt;5m.</p>	 <p>d1</p>	<p>d1</p> <table border="1"> <tr><td>2</td></tr> </table>	2	<p>d1</p> <table border="1"> <tr><td>2</td></tr> </table>	2	<p>d1</p> <table border="1"> <tr><td>3</td></tr> </table>	3	<p>d1</p> <table border="1"> <tr><td>2</td></tr> </table>	2	<p>d1</p> <table border="1"> <tr><td>9</td></tr> </table>	9					
2																
2																
3																
2																
9																

good=3 normal=2 poor=1

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

zone-e สถานีรถไฟฟ้าสยามฝั่งตะวันออก(แยกเฉลิมเผ่า)																																				
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ				รวม																														
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม																															
<p>ตำแหน่ง</p> <p>&gt;10m.</p> <p>10mขึ้นไป</p>																																				
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>5-10m.</p> <p>5-10m</p>		<table border="1"> <tr><th>e6</th><th>e7</th><th>e8</th></tr> <tr><td>3</td><td>3</td><td>3</td></tr> </table>	e6	e7	e8	3	3	3	<table border="1"> <tr><th>e6</th><th>e7</th><th>e8</th></tr> <tr><td>2</td><td>2</td><td>3</td></tr> </table>	e6	e7	e8	2	2	3	<table border="1"> <tr><th>e6</th><th>e7</th><th>e8</th></tr> <tr><td>2</td><td>3</td><td>1</td></tr> </table>	e6	e7	e8	2	3	1	<table border="1"> <tr><th>e6</th><th>e7</th><th>e8</th></tr> <tr><td>1</td><td>2</td><td>2</td></tr> </table>	e6	e7	e8	1	2	2	<table border="1"> <tr><th>e6</th><th>e7</th><th>e8</th></tr> <tr><td>8</td><td>10</td><td>9</td></tr> </table>	e6	e7	e8	8	10	9
e6	e7	e8																																		
3	3	3																																		
e6	e7	e8																																		
2	2	3																																		
e6	e7	e8																																		
2	3	1																																		
e6	e7	e8																																		
1	2	2																																		
e6	e7	e8																																		
8	10	9																																		
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>5m</p>		<table border="1"> <tr><th>e4</th><th>e5</th></tr> <tr><td>2</td><td>1</td></tr> </table>	e4	e5	2	1	<table border="1"> <tr><th>e4</th><th>e5</th></tr> <tr><td>2</td><td>1</td></tr> </table>	e4	e5	2	1	<table border="1"> <tr><th>e4</th><th>e5</th></tr> <tr><td>1</td><td>1</td></tr> </table>	e4	e5	1	1	<table border="1"> <tr><th>e4</th><th>e5</th></tr> <tr><td>2</td><td>1</td></tr> </table>	e4	e5	2	1	<table border="1"> <tr><th>e4</th><th>e5</th></tr> <tr><td>7</td><td>4</td></tr> </table>	e4	e5	7	4										
e4	e5																																			
2	1																																			
e4	e5																																			
2	1																																			
e4	e5																																			
1	1																																			
e4	e5																																			
2	1																																			
e4	e5																																			
7	4																																			
		<table border="1"> <tr><th>e2</th><th>e3</th></tr> <tr><td>2</td><td>2</td></tr> </table>	e2	e3	2	2	<table border="1"> <tr><th>e2</th><th>e3</th></tr> <tr><td>2</td><td>2</td></tr> </table>	e2	e3	2	2	<table border="1"> <tr><th>e2</th><th>e3</th></tr> <tr><td>3</td><td>3</td></tr> </table>	e2	e3	3	3	<table border="1"> <tr><th>e2</th><th>e3</th></tr> <tr><td>1</td><td>1</td></tr> </table>	e2	e3	1	1	<table border="1"> <tr><th>e2</th><th>e3</th></tr> <tr><td>8</td><td>8</td></tr> </table>	e2	e3	8	8										
e2	e3																																			
2	2																																			
e2	e3																																			
2	2																																			
e2	e3																																			
3	3																																			
e2	e3																																			
1	1																																			
e2	e3																																			
8	8																																			
		<table border="1"> <tr><th>e1</th></tr> <tr><td>2</td></tr> </table>	e1	2	<table border="1"> <tr><th>e1</th></tr> <tr><td>2</td></tr> </table>	e1	2	<table border="1"> <tr><th>e1</th></tr> <tr><td>1</td></tr> </table>	e1	1	<table border="1"> <tr><th>e1</th></tr> <tr><td>1</td></tr> </table>	e1	1	<table border="1"> <tr><th>e1</th></tr> <tr><td>6</td></tr> </table>	e1	6																				
e1																																				
2																																				
e1																																				
2																																				
e1																																				
1																																				
e1																																				
1																																				
e1																																				
6																																				

คำอธิบาย

คุณภาพแย่

คุณภาพดี

good=3 normal=2 poor=1

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

Zone-1 บริเวณแยกเฉลิมเผ่าลงแยกราชประสงค์						
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ				รวม
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม	
<p>ค่าแนว</p> <p>&gt;10m.</p> <p>10mขึ้นไป</p>		<p>f9</p> <p>3</p>	<p>f9</p> <p>3</p>	<p>f9</p> <p>1</p>	<p>f9</p> <p>3</p>	<p>f9</p> <p>10</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>5-10m.</p> <p>5-10m</p>		<p>f8</p> <p>3</p>	<p>f8</p> <p>3</p>	<p>f8</p> <p>2</p>	<p>f8</p> <p>3</p>	<p>f8</p> <p>11</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>ชั้นล่าง</p>		<p>f7</p> <p>3</p>	<p>f7</p> <p>3</p>	<p>f7</p> <p>1</p>	<p>f7</p> <p>3</p>	<p>f7</p> <p>10</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>ชั้นล่าง</p>		<p>f6</p> <p>3</p>	<p>f6</p> <p>3</p>	<p>f6</p> <p>1</p>	<p>f6</p> <p>3</p>	<p>f6</p> <p>10</p>
		<p>f2 f3 f4 f5</p> <p>2 2 2 3</p>	<p>f2 f3 f4 f5</p> <p>3 3 3 3</p>	<p>f2 f3 f4 f5</p> <p>1 1 1 2</p>	<p>f2 f3 f4 f5</p> <p>3 3 3 3</p>	<p>f2 f3 f4 f5</p> <p>9 9 9 11</p>
		<p>f1</p> <p>2</p>	<p>f1</p> <p>2</p>	<p>f1</p> <p>1</p>	<p>f1</p> <p>2</p>	<p>f1</p> <p>7</p>

คำอธิบาย

คุณภาพแย่

คุณภาพดี

good=3 normal=2 poor=1

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

zone-g สถานรถ เพาะขุดลมผงดะวณคค(แยกราชบระรงค์)						
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ				รวม
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม	
<p>ค่าแบ่ง &gt;10m.</p> <p>10mขึ้นไป</p> <p>g10</p>		<p>g10</p> <p>3</p>	<p>g10</p> <p>2</p>	<p>g10</p> <p>1</p>	<p>g10</p> <p>2</p>	<p>g10</p> <p>8</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>5-10m.</p> <p>5-10m</p> <p>g9 g8</p>		<p>g8 g9</p> <p>3 3</p>	<p>g8 g9</p> <p>3 3</p>	<p>g8 g9</p> <p>2 3</p>	<p>g8 g9</p> <p>2 3</p>	<p>g8 g9</p> <p>10 12</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>g7</p> <p>g7</p>		<p>g7</p> <p>3</p>	<p>g7</p> <p>2</p>	<p>g7</p> <p>1</p>	<p>g7</p> <p>2</p>	<p>g7</p> <p>8</p>
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>ชั้นล่าง</p> <p>g2 g5 g6</p> <p>g1 g3 g4</p> <p>g3 g4</p>	<p>g5 g6</p> <p>g3 g4</p>	<p>g2 g5 g6</p> <p>3 3 3</p> <p>g1 g3 g4</p> <p>2 3 3</p>	<p>g2 g5 g6</p> <p>3 3 3</p> <p>g1 g3 g4</p> <p>2 3 3</p>	<p>g2 g5 g6</p> <p>2 2 2</p> <p>g1 g3 g4</p> <p>3 2 2</p>	<p>g2 g5 g6</p> <p>3 3 3</p> <p>g1 g3 g4</p> <p>2 3 3</p>	<p>g2 g5 g6</p> <p>11 11 11</p> <p>g1 g3 g4</p> <p>9 11 11</p>

คำอธิบาย

คุณภาพแย่

คุณภาพดี

good=3 normal=2 poor=1

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

zone-k สถานรถเพพาชดลมผดงตวบออก(เขนทรลชดลม)							รวม	คำอธิบาย คุณภาพแย  คุณภาพดี
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ						
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม			
ตำแหน่ง >10m. 10mขึ้นไป								
จุดเชื่อมต่อ								
5-10m. 5-10m			h7 2	h7 2	h7 1	h7 2	h7 7	
จุดเชื่อมต่อ								
5-10m. 5-10m			h5 2	h5 2	h5 1	h5 2	h5 7	
จุดเชื่อมต่อ								
<5m. ชั้นล่าง			h3 h4 2 3 h1 h2 2 2	h3 h4 1 2 h1 h2 1 2	h3 h4 2 1 h1 h2 1 2	h3 h4 1 3 h1 h2 1 2	h3 h4 6 9 h1 h2 5 8	
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต								good=3 normal=2 poor=1
ตารางที่4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ								

Zone-1 บริเวณเขยอสมคดถึงแยกเพลินจิต(สถานีตูดองกฤษ)						
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ				รวม
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม	
<p>ตำแหน่ง</p> <p>&gt;10m.</p> <p>10mขึ้นไป</p>						
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>5-10m.</p> <p>5-10m</p>						
<p>จุดเชื่อมต่อ</p> <p>&lt;5m.</p> <p>ชั้นล่าง</p>	<p>i2</p> <p>i1</p>	<p>i2</p> <p>3</p> <p>i1</p> <p>2</p>	<p>i2</p> <p>2</p> <p>i1</p> <p>2</p>	<p>i2</p> <p>1</p> <p>i1</p> <p>2</p>	<p>i2</p> <p>3</p> <p>i1</p> <p>2</p>	<p>i2</p> <p>9</p> <p>i1</p> <p>8</p>

คำอธิบาย

คุณภาพแย่

คุณภาพดี

good=3 normal=2 poor=1


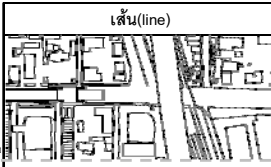
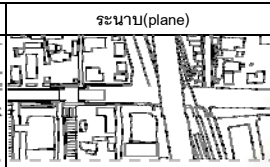
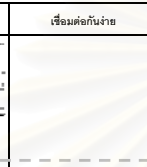

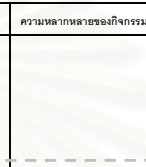




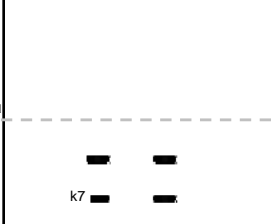
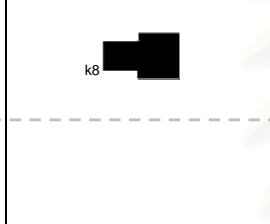
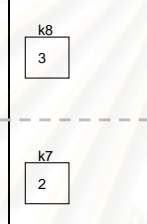
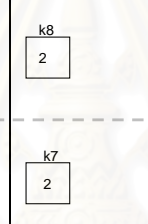
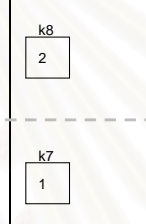
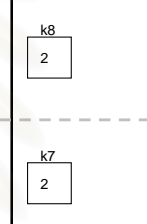
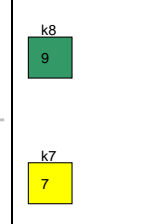


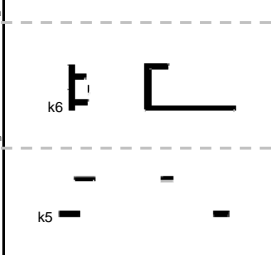

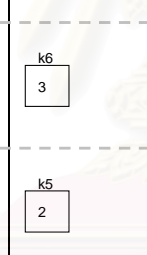
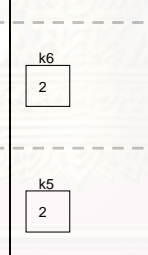
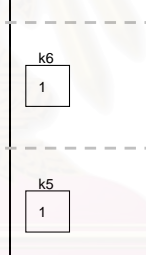
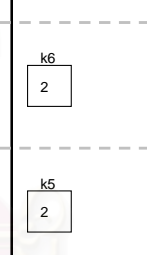
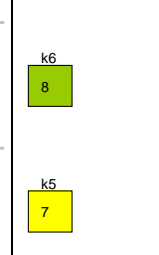

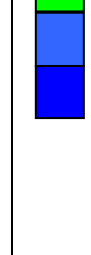
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ



zone-j สถานีรถไฟฟ้าเฟรมจตมดงตะวันตก(แยกเฟรมจต)							รวม	คำอธิบาย คุณภาพแย่  คุณภาพดี
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ						
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม			
<div style="text-align: right;">&gt;10m.</div> <div style="text-align: left;">10mขึ้นไป</div> 		j14 3	j14 2	j14 2	j14 2	j14 9		
<div style="text-align: right;">5-10m.</div> <div style="text-align: left;">จุดเชื่อมต่อ</div> 		j12 j13 2 2	j12 j13 2 2	j12 j13 1 2	j12 j13 2 2	j12 j13 7 8		
<div style="text-align: right;">5-10m.</div> <div style="text-align: left;">5-10m</div> 		j9 j10 j11 3 3 3	j9 j10 j11 2 3 2	j9 j10 j11 1 2 1	j9 j10 j11 1 3 2	j9 j10 j11 7 11 8		
<div style="text-align: right;">5-10m.</div> <div style="text-align: left;">จุดเชื่อมต่อ</div> 		j7 j8 1 2	j7 j8 2 2	j7 j8 1 1	j7 j8 1 2	j7 j8 5 7		
<div style="text-align: right;">&lt;5m.</div> <div style="text-align: left;">ชั้นล่าง</div> 		j3 j4 j6 3 2 3 j1 j2 j5 3 2 1	j3 j4 j6 3 3 3 j1 j2 j5 2 2 2	j3 j4 j6 1 1 1 j1 j2 j5 2 3 3	j3 j4 j6 3 3 3 j1 j2 j5 2 1 1	j3 j4 j6 10 9 10 j1 j2 j5 9 8 7		
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต							ตารางที่4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ	

good=3 normal=2 poor=1

zone-k สถานรถเพาเพลนจดผดงตะวนออก(ทางตวนเลมมตร)							รวม	คำอธิบาย คุณภาพแย่  คุณภาพดี
รูปร่าง (shape)		คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ						
เส้น(line)	ระนาบ(plane)	เชื่อมต่อกันง่าย	มีชีวิตชีวาไม่แออัด	ความหลากหลายของกิจกรรม	งดงาม			
<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&gt;10m.</div> 								
<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">5-10m.</div> 								
<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">5-10m.</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">5-10m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">5-10m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">5-10m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">5-10m</div>
<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m.</div> 								
<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m.</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">จุดเชื่อมต่อ</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>
<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m.</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">ชั้นวาง</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">ชั้นวาง</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">ชั้นวาง</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">ชั้นวาง</div>	<div style="text-align: right; padding-right: 5px;">&lt;5m</div>

good=3 normal=2 poor=1

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท และสถานีเพลินจิต

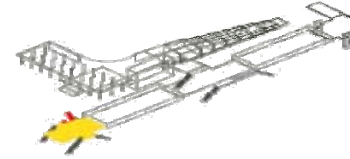
















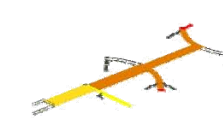


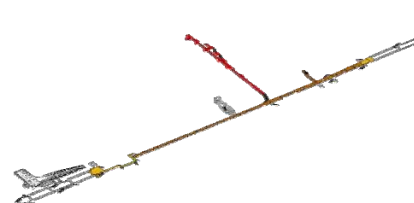


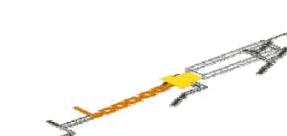
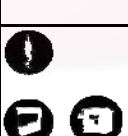

ตารางที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์คุณภาพของพื้นที่สาธารณะ

EXISTING TYPOLOGY การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม		LANDUSED AROUND AREAS ประโยชน์การใช้ที่ดินโดยรอบ		กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES ข้อเสนอแนวทางการออกแบบตามประเภท	คำอธิบาย
				กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน		
1.1 BTS TO FOOTPATH	1.1 A BTS SPACE	1.1A-1	พื้นที่นันทนาการ อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม อาคารสาธารณะอื่นๆ	☐	☐	☐	■	■	■	1.A	<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรม</li> <li>รถโดยสาร</li> <li>รถรับจ้าง</li> <li>จักรยานยนต์รับจ้าง</li> <li>ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ถาวร</li> <li>ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว</li> <li>หาบเร่</li> <li>การเดินสัญจร</li> <li>การพักผ่อน</li> <li>การพักผ่อน</li> <li>นันทนาการ</li> <li>การพบปะพูดคุย</li> </ul>
		1.1A-2	อาคารห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์กรรม	☐	☐	☐	■	■	■	1.A	
		1.1A-3	พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ อาคารพาณิชย์กรรม อาคารสาธารณะแบบผสม อาคารสาธารณะอื่นๆ	☐	☐	☐	■	■	■	1.A	
		1.1A-4	อาคารพาณิชย์กรรม อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม อาคารสาธารณะอื่นๆ	☐	☐	☐	■	■	■	1.A	
	1.1 B BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE	1.1B-1	อาคารสาธารณะอื่นๆ อาคารห้างสรรพสินค้า	☐	☐	☐	■	■	■	2.A	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีระนาบ</li> <li>ไม่มีความชัดเจนในระนาบ</li> <li>ไม่มีระนาบ</li> </ul>
		1.1B-2	พื้นที่ทางศาสนา อาคารพาณิชย์กรรม พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ	☐	☐	☐	■	■	■	2.A	
	1.1 C BTS SPACE and SLOPE and OPEN SPACE	1.1C	อาคารห้างสรรพสินค้า	☐	☐	☐	■	■	☐	3.A	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจำแนกประเภท</li> <li>A=BTS to FOOTPATH</li> <li>1.A BTSSPACE</li> <li>2.A BTSSPACE</li> <li>+SKYWALK</li> <li>3.A BTS SPACE</li> <li>+OPENSACE</li> <li>B=BTS to BUILDING</li> <li>1.B BTSSPACE</li> <li>+STEP or SLOPE</li> <li>2.B BTSSPACE</li> <li>+SKYWALK</li> <li>3.B BTSSPACE</li> <li>+OPENSACE</li> </ul>
	1.1 D BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE and SKYWALK	1.1D-1	อาคารห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์กรรม	☐	☐	☐	■	■	■	2.A	
		1.1D-2	อาคารห้างสรรพสินค้า พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ พื้นที่ทางศาสนา	☐	☐	☐	■	■	■	2.A	
		1.1D-3	อาคารห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์กรรม อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม	☐	☐	☐	■	■	■	2.A	
*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1											
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต											

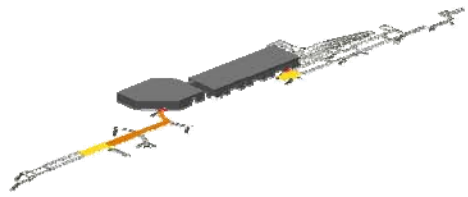


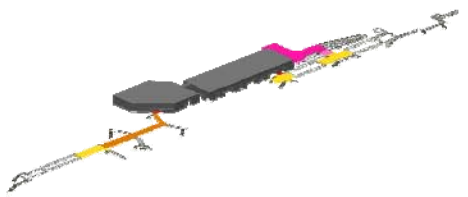






ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

EXISTING TYPOLOGY การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม	LANDUSED AROUND AREAS ประโยชน์การใช้ที่ดินโดยรอบ	กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES ข้อเสนอแนวทางการออกแบบตามประเภท	คำอธิบาย
		กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน		
1.2 BTS TO BUILDING	1.2 A BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE	1.2A 	อาคารห้างสรรพสินค้า					<b>2.B</b>	กิจกรรม รถโดยสาร รถรับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ที่ถาวร ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว หาบเร่ การเดินสัญจร การพักผ่อน การพักผ่อน นันทนาการ การพบปะพูดคุย มีระนาบ ไม่มีความชัดเจนในระนาบ ไม่มีระนาบ การจำแนกประเภท A=BTS to FOOTPATH 1.A BTSSPACE 2.A BTSSPACE +SKYWALK 3.A BTS SPACE +OPENSOURCE B=BTS to BUILDING 1.B BTSSPACE +STEP or SLOPE 2.B BTSSPACE +SKYWALK 3.B BTSSPACE +OPENSOURCE
	1.2 B BTS SPACE and SLOPE and OPEN SPACE	1.2B 	อาคารห้างสรรพสินค้า					<b>3.B</b>	
	1.2 C BTS SPACE and SLOPE	1.2C-1  1.2C-2 	อาคารห้างสรรพสินค้า อาคารสาธารณะอื่นๆ	 	 			<b>1.B</b> <b>1.B</b>	
	1.2 D BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE and SKYWALK	1.2D-1  1.2D-2 	อาคารห้างสรรพสินค้า					<b>2.B</b>	
*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1									
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต									

ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

EXISTING TYPOLOGY การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม		LANDUSED AROUND AREAS ประโยชน์การใช้ที่ดินโดยรอบ		กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES ข้อเสนอแนวทางการออกแบบตามประเภท	คำอธิบาย	
				กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน			
1.2 BTS TO BUILDING	1.2 E BTS SPACE and STEP	1.2E -1 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	■	1.B	กิจกรรม  รถโดยสาร  รถรับจ้าง  จักรยานยนต์รับจ้าง  ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ถาวร  ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว  หาบเร่  การเดินสัญจร  การพักผ่อน  การพักผ่อน  นันทนาการ  การพบปะพูดคุย ■ มีระนาบ ■ ไม่มีความชัดเจนในระนาบ □ ไม่มีระนาบ การจำแนกประเภท A=BTS to FOOTPATH 1.A BTSSPACE 2.A BTSSPACE +SKYWALK 3.A BTS SPACE +OPENSOURCE B=BTS to BUILDING 1.B BTSSPACE +STEP or SLOPE 2.B BTSSPACE +SKYWALK 3.B BTSSPACE +OPENSOURCE	
		1.2E -2 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	■	1.B		
		1.2 F BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE and SKYWALK	1.2F-1 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	■		2.B
		1.2F-2 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	■	2.B		
	1.2 G BTS SPACE and SKYWALK	1.2G 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	■	2.B		
*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1												
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต												

ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

EXISTING TYPOLOGY การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม		LANDUSED AROUND AREAS ประโยชน์การใช้ที่ดินโดยรอบ	กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES ข้อเสนอแนวทางการออกแบบตามประเภท	คำอธิบาย	
			กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน			
1.3 BTS TO BTS	1.3 A BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE and SKYWALK and STEP	1.3A 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	■	A and B เป็นผลลัพธ์ของแบบ A และ B	กิจกรรม รถโดยสาร รถรับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ที่ถาวร ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว หาบเร่ การเดินสัญจร การพักผ่อน การพักผ่อน นันทนาการ การพบปะพูดคุย มีระนาบ ไม่มีความชัดเจนในระนาบ ไม่มีระนาบ การจำแนกประเภท A=BTS to FOOTPATH 1.A BTSSPACE 2.A BTSSPACE +SKYWALK 3.A BTS SPACE +OPENSACE B=BTS to BUILDING 1.B BTSSPACE +STEP or SLOPE 2.B BTSSPACE +SKYWALK 3.B BTSSPACE +OPENSACE
	1.3 B BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE and SKYWALK and STEP and SLOPE and OPEN SPACE	1.3B 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	■	A and B เป็นผลลัพธ์ของแบบ A และ B	
	1.3 C BTS SPACE and EXISTING FOOTBRIDGE and SKYWALK	1.3C 	อาคารห้างสรรพสินค้า พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ พื้นที่ทางศาสนา				■	■	■	A and B เป็นผลลัพธ์ของแบบ A และ B	
*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1											
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต											

ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

EXISTING TYPOLOGY การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม			LANDUSED AROUND AREAS ประโยชน์การใช้ที่ดินโดยรอบ	กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES ข้อเสนอแนวทางการออกแบบตามประเภท	คำอธิบาย
2 NOT CONNECT	2.1 PUBLIC FOOTPATH			กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน		
				2.1-1	พื้นที่นันทนาการ						
		2.1-2	อาคารสาธารณะอื่นๆ อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม							CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	มีระนาบ ไม่มีความชัดเจนในระนาบ ไม่มีระนาบ
		2.1-3	พื้นที่ทางศาสนา							CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	การจำแนกประเภท A=BTS to FOOTPATH 1.A BTSSPACE 2.A BTSSPACE +SKYWALK
		2.1-4	พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ							CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	3.A BTS SPACE +OPENSOURCE
		2.1-5	พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ							CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	B=BTS to BUILDING 1.B BTSSPACE +STEP or SLOPE
		2.1-6	อาคารห้างสรรพสินค้า							CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	2.B BTSSPACE +SKYWALK
		2.1-7	อาคารห้างสรรพสินค้า							CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	3.B BTSSPACE +OPENSOURCE
*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1											
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต											

ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

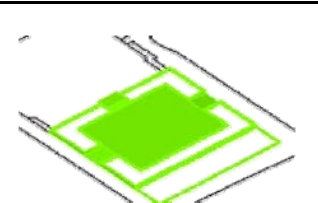
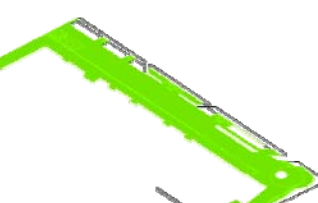

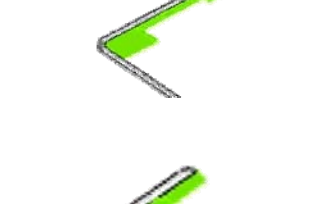

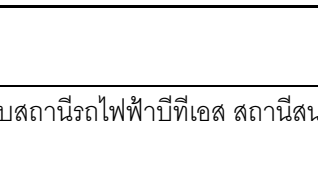
EXISTING TYPOLOGY		LANDUSED AROUND AREAS	กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES	คำอธิบาย	
การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม			กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน			
2 NOT CONNECT	2.1 PUBLIC FOOTPATH	2.1-8	อาคารห้างสรรพสินค้า อาคารสาธารณะอื่นๆ						CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรม</li> <li>รถโดยสาร</li> <li>รถรับจ้าง</li> <li>จักรยานยนต์รับจ้าง</li> <li>ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ถาวร</li> <li>ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว</li> <li>หาบเร่</li> <li>การเดินทาง</li> <li>การเดินสัญจร</li> <li>การพักผ่อน</li> <li>การพักผ่อน</li> <li>นันทนาการ</li> <li>การพบปะพูดคุย</li> <li>มีระนาบ</li> <li>ไม่มีความชัดเจนในระนาบ</li> <li>ไม่มีระนาบ</li> </ul>	
		2.1-9	อาคารสาธารณะอื่นๆ พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม								CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B
		2.1-10	พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ								CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B
		2.1-11	อาคารห้างสรรพสินค้า								CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B
		2.1-12	อาคารสาธารณะอื่นๆ อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม								CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B
		2.1-13	พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ								CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B
		2.1-14	อาคารสาธารณะอื่นๆ								CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B
*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1											
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต											

ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ



EXISTING TYPOLOGY		LANDUSED AROUND AREAS	กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES	คำอธิบาย	
การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม			กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน			
2 NOT CONNECT	2.2 SEMI-PUBLIC FOOTPATH	2.2-1	อาคารพาณิชย์กรรม				■	■	■	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเภท A หรือ B	<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจกรรม</li> <li>รถโดยสาร</li> <li>รถรับจ้าง</li> <li>จักรยานยนต์รับจ้าง</li> <li>ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ถาวร</li> <li>ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว</li> <li>หาบเร่</li> <li>การเดินทาง</li> <li>การพักผ่อน</li> <li>การพักผ่อน</li> <li>นันทนาการ</li> <li>การพบปะพูดคุย</li> <li>มีระนาบ</li> <li>ไม่มีความชัดเจนในระนาบ</li> <li>ไม่มีระนาบ</li> </ul>
		2.2-2	อาคารพาณิชย์กรรม				■	■	■	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเภท A หรือ B	
		2.2-3	อาคารสาธารณะอื่นๆ				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเภท A หรือ B	
	2.3 PLAZA	2.3-1	พื้นที่นันทนาการ				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเภท A หรือ B	
		2.3-2	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเภท A หรือ B	
		2.3-3	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเภท A หรือ B	
		2.3-4	อาคารพาณิชย์กรรม				■	■	■	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเภท A หรือ B	
	*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1										
	แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต										

ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

EXISTING TYPOLOGY การจำแนกลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเดิม		LANDUSED AROUND AREAS ประโยชน์การใช้ที่ดินโดยรอบ	กิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะ			องค์ประกอบ3มิติของพื้นที่			PROPOSE TO DESIGN GUIDELINES ข้อเสนอแนวทางการออกแบบตามประเภท	คำอธิบาย	
2 NOT CONNECT	2.3 PLAZA	2.3-5 	อาคารสาธารณะอื่นๆ	กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	มีระนาบ ไม่มีความชัดเจนในระนาบ ไม่มีระนาบ
				กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน		
		2.3-6 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	
		2.3-7 	อาคารห้างสรรพสินค้า อาคารสาธารณะอื่นๆ				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	
		2.3-8 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	
		2.3-9 	อาคารสาธารณะอื่นๆ				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	
		2.3-10 	อาคารห้างสรรพสินค้า				■	■	□	CONNECT TO BTS TYPE A or B เชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในประเภท A หรือ B	
*ตำแหน่งการจำแนกพื้นที่สาธารณะดูจากตารางที่4.1											
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต											

ตารางที่4.5 แสดงการประมวลผลข้อมูลเพื่อการนำเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

- กิจกรรม
  - รถโดยสาร
  - รถรับจ้าง
  - จักรยานยนต์รับจ้าง
  - ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ถาวร
  - ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว
  - หาบเร่
  - การเดินสัญจร
  - การพักผ่อน
  - การพักผ่อน
  - นันทนาการ
  - การพบปะพูดคุย
  - มีระนาบ
  - ไม่มีความชัดเจนในระนาบ
  - ไม่มีระนาบ
- การจำแนกประเภท
- A=BTS to FOOTPATH
  - 1.A BTSSPACE
  - 2.A BTSSPACE
  - +SKYWALK
  - 3.A BTS SPACE
  - +OPENSOURCE
  - B=BTS to BUILDING
  - 1.B BTSSPACE
  - +STEP or SLOPE
  - 2.B BTSSPACE
  - +SKYWALK
  - 3.B BTSSPACE
  - +OPENSOURCE

## บทที่ 5

### แผนงาน โครงการ และการออกแบบ

จากการวิเคราะห์และผลของการวิเคราะห์ ทำให้เห็นแนวทางและรูปแบบในการพัฒนาทางกายภาพและกิจกรรมของพื้นที่สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมต่อไป

#### 5.1 วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่

จากการวิเคราะห์และการหาคักยภาพของพื้นที่โดยรวมนั้นจะเห็นได้ว่าพื้นที่ศึกษามีศักยภาพและความสำคัญใน 2 ทางคือ ประการแรกการเป็นศูนย์กลางของระบบรถไฟฟ้าทั้งระบบเมื่อมีการสร้างระบบรถไฟฟ้าเสร็จเต็มรูปแบบสามารถดึงดูดกลุ่มผู้ใช้เข้ามาในพื้นที่ได้จำนวนมากและหลากหลายขึ้นได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ประการที่สองพื้นที่ศึกษาเดิมเป็นย่านการค้าที่สำคัญและตั้งอยู่ใจกลางกรุงเทพฯ ยังมีแนวโน้มในการพัฒนาเป็นย่านการค้าที่ใหญ่ขึ้นและความร่วมมือต่างๆของย่านการค้าทั้งย่านปทุมวันและย่านราชประสงค์ที่ตั้งใจจะทำให้พื้นที่ศึกษาเป็นย่านการค้าที่สำคัญในระดับภูมิภาคอีกด้วย จากศักยภาพของพื้นที่ทั้ง2ประการที่ได้กล่าวมานั้นทำให้เห็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ที่สำคัญคือการพัฒนาพื้นที่สาธารณะให้มีประสิทธิภาพและศักยภาพที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมพื้นที่ที่สำคัญนี้ในด้านต่างๆให้มีคุณภาพ เพื่อรองรับการใช้งานในอนาคตให้พื้นที่สาธารณะในพื้นที่เป็นตัวเชื่อมต่อกิจกรรมการเดินทางและการค้าที่เหมาะสมต่อไป

โดยแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เดิมกิจกรรมที่เป็นย่านการค้าและระบบการขนส่งมวลชนที่เป็นระบบยกระดับ และการพัฒนาพื้นที่ไปสู่อนาคต ดังนี้

- แนวทางการออกแบบวางผังการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกันระหว่างระบบขนส่งมวลชนแบบยกระดับกับระบบขนส่งมวลชนอื่นในระดับพื้นดินและระหว่างระบบขนส่งมวลชนแบบยกระดับกับพื้นที่ย่านการค้าโดยรอบ

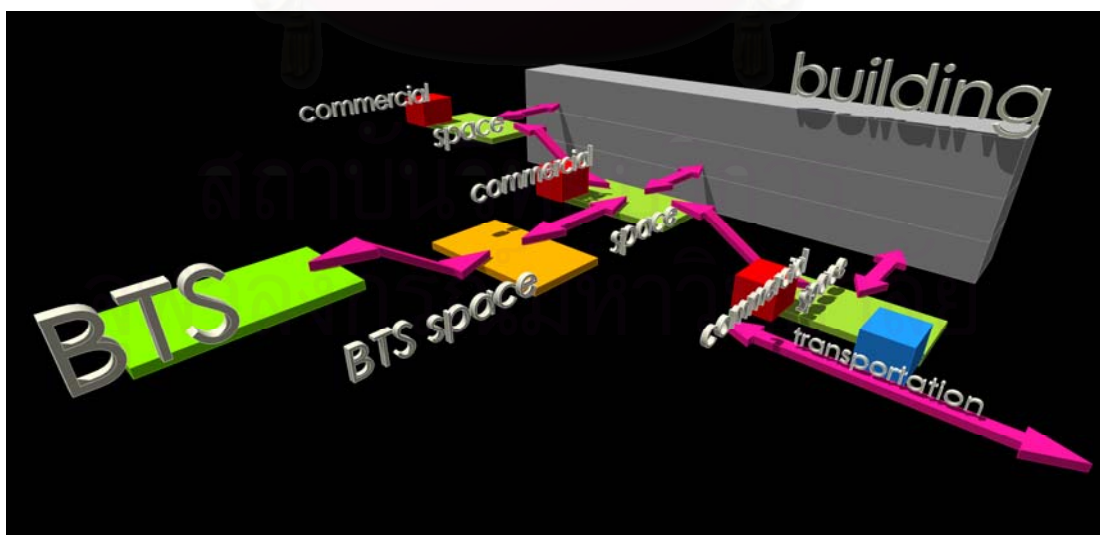
- แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับเนื้อเมืองและกิจกรรมทั้งระดับพื้นดิน ระดับที่สองหรือระดับที่สูงขึ้นไป

- แนวทางการออกแบบพื้นที่เฉพาะให้มีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวและส่งเสริมกิจกรรมของย่านการค้าทันสมัยใจกลางเมืองกับระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย

## 5.2 แนวความคิดในการออกแบบ

สำหรับแนวความคิดหลักเพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบพื้นที่นั้นคงคำนึงถึงระบบรถไฟฟ้าเป็นหลักในแนวทางการพัฒนาที่สำคัญโดยกำหนดให้เป็นศูนย์กลางของพื้นที่สาธารณะ โดยมีพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเป็นจุดรวมและกระจายคนออกไปสู่พื้นที่โดยรอบ ที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ย่านการค้าหลักของกรุงเทพฯ ที่มีขนาดใหญ่และหลากหลายรูปแบบ โดยพื้นที่กิจกรรมทั้ง2ประเภทนี้จะต้องมีการพัฒนาไปในแนวทางที่ส่งเสริมซึ่งกันและกันมีการสอดประสานระหว่างพื้นที่สาธารณะไม่ว่าจะเป็น พื้นที่ว่าง ทางเชื่อมต่อก ลานกิจกรรมหรือกระทั่งทางเดินเท้า เพื่อประสานกิจกรรมระหว่างกันได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

โดยแนวทางในการพัฒนาจะเน้นไปที่เรื่องของการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ทุกประเภท ให้มีคุณภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานโดยให้โครงข่ายของพื้นที่สาธารณะสอดประสานเข้ากับเนื้อเมืองอย่างเหมาะสมกลมกลืน เข้าไปใช้งานได้สะดวกเข้าใจง่าย ลดความขัดแย้งระหว่างกิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นการเดินทางที่เข้ากับระบบของยานพาหนะ กิจกรรมการเดินทางกับกิจกรรมอื่นๆ แต่ในขณะเดียวกันบนพื้นที่สาธารณะที่จัดไว้ให้ประกอบกิจกรรมต้องมีความสามารถในการปรับเปลี่ยนรูปแบบที่สามารถประกอบกิจกรรมได้อย่างหลากหลายรูปแบบตามความเหมาะสม ดึงดูดให้ผู้ใช้เข้ามาใช้พื้นที่ได้ทั้งปริมาณและคุณภาพตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ สามารถเข้ามาใช้งานได้ในความหลากหลายของช่วงเวลาตลอดทั้งวัน ขณะเดียวกันต้องไม่แออัด(ภาพที่5-1)



ภาพที่5-1 แสดงโมเดลแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่

ขณะเดียวกันในการใช้งานบนพื้นที่สาธารณะตัวพื้นที่สาธารณะต้องออกแบบให้มีทางเลือกที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นทางเลือกในการเดินทาง ทางเลือกในการการสัญจรและการประกอบกิจกรรม ความหลากหลายหรือทางเลือกที่เกิดขึ้นต้องมีทางเลือกทั้งในด้านรูปแบบในการสัญจร เช่น วิธีการเดินทางต่อ เส้นทางที่ใช้งาน รูปแบบของกิจกรรม เช่น การมีพื้นที่สาธารณะที่หลากหลายลักษณะเพื่อความเหมาะสมในการเลือกทำกิจกรรมให้หลากหลาย

#### 5.2.1 แนวทางการออกแบบวางผังพื้นที่สาธารณะ

ในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ย่านการค้าที่สำคัญมากอย่างที่กล่าวไว้ข้างต้น แต่ยังมีรูปแบบการใช้พื้นที่อื่นอีกที่ต้องพัฒนาไปพร้อมกัน เช่น พื้นที่สถาบันราชการ พื้นที่สำคัญทางศาสนาหรือพื้นที่พักอาศัย เพราะฉะนั้นในการวางแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะนั้นจำเป็นต้องคำนึงถึงการใช้งานพื้นที่ที่ต่างกันด้วย(ตารางที่5.1) โดยสามารถแบ่งพื้นที่เป็นรูปแบบการใช้ที่ดินได้ดังนี้

A.พื้นที่พาณิชย์กรรมที่มีการพัฒนาแล้วหรือกำลังดำเนินการพัฒนา พื้นที่เหล่านี้ยังคงเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมาแล้วและยังคงความเป็นลักษณะเดิมไปได้อีกนานได้แก่พื้นที่บริเวณดังนี้

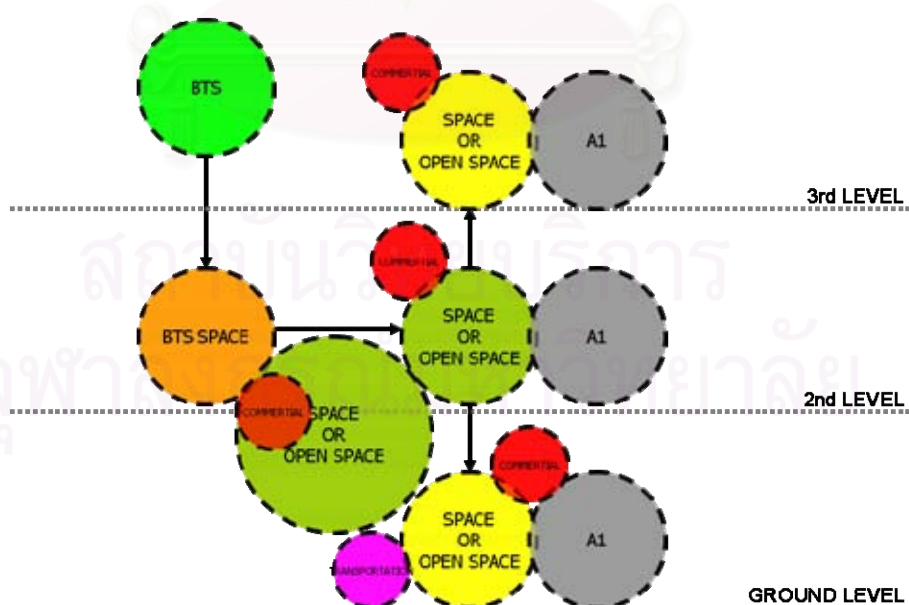
- พื้นที่ตลาดโลตัสบริเวณสี่แยกเจริญผล
- พื้นที่กลุ่มอาคารสำนักงานซอยเกษมสันต์3
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง
- พื้นที่หอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร (กำลังดำเนินการก่อสร้าง พ.ศ. 2551)
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าสยามดิสคัฟเวอรี
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าสยามเซ็นเตอร์
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าและอาคารสำนักงานเซ็นทรัลเวิลด์
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าเกษรพลาซ่า
- พื้นที่อาคารเพชชีเดินทาร์วเวอร์
- พื้นที่โรงแรมฮอลิเดอินท์
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าเอราวัณ
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าอัมรินทร์พลาซ่า
- พื้นที่อาคารมณีนยาเซ็นเตอร์
- พื้นที่ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลชิดลม
- พื้นที่กลุ่มอาคารสำนักงานและที่อยู่อาศัยระหว่างซอยหลังสวนกับถนนวิฑู

- พื้นที่อาคารเวฟเพลส
- พื้นที่อาคารมหาทุนพลาซ่า

โดยพื้นที่ทั้งหมดที่ได้กล่าวมาเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาแล้วมีการเว้นพื้นที่ว่างรอบอาคารตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ในแต่ละพื้นที่ และพื้นที่ต่างๆยังมีความแตกต่างของการใช้กิจกรรม กล่าวคือ แต่ละอาคารที่ต่างกันด้วยการเข้าไปใช้งานเช่น ห้างสรรพสินค้าสามารถเปิดโอกาสให้ผู้ใช้มีโอกาสเข้าไปในพื้นที่มากกว่าอาคารสำนักงานหรืออาคารบริการประเภทอื่นที่มีผู้ใช้เฉพาะกลุ่มเท่านั้นที่ใช้งาน จึงจำเป็นต้องวางแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในอนาคตและรูปแบบในการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ต่างๆกับระบบรถไฟฟ้าให้แตกต่างกัน โดยแบ่งได้ 8 ประเภทดังนี้

1A. อาคารห้างสรรพสินค้า ได้แก่ โลตัสบริเวณสี่แยกเจริญผล ห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง ห้างสรรพสินค้าสยามดิสคัฟเวอรี ห้างสรรพสินค้าสยามเซ็นเตอร์ ห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเวิลด์ ห้างสรรพสินค้าเกษรพลาซ่า ห้างสรรพสินค้าเอราวัณ ห้างสรรพสินค้าอัมรินทร์พลาซ่า ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลชิดลม และอาคารเวฟเพลส

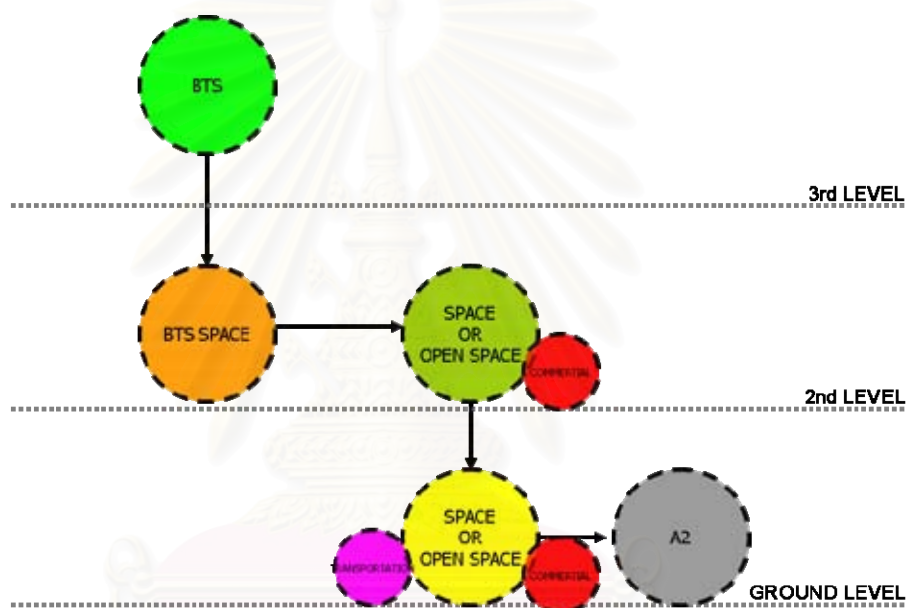
ในการวางแนวทางการพัฒนารูปแบบพื้นที่สาธารณะนั้น จำเป็นต้องดึงดูผู้ใช้เข้ามาในพื้นที่ให้สะดวกและมากที่สุด ดังนั้นระบบพื้นที่ว่าง ทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและพื้นที่อาคารกลุ่มนี้จำเป็นต้องมีปริมาณที่มาก ทั้งขนาดและจำนวน สามารถเชื่อมต่อโดยตรงจากสถานีรถไฟฟ้าได้ มีพื้นที่ว่างมากพอเพื่อรองรับในการประกอบกิจกรรมอื่นๆหรือรองรับปริมาณผู้ใช้ได้ มีความหลากหลายของระดับในการใช้งานทั้งระดับพื้นดินและระดับที่สูงขึ้นไปเพื่อประโยชน์ทางการค้าและบริการ(ภาพที่5-2)



ภาพที่5-2 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท 1A

2A. อาคารสำนักงาน โรงแรมและอาคารสาธารณะอื่นๆ ได้แก่ กลุ่มอาคารสำนักงานชอย เกษมสันต์3 หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร อาคารสำนักงานเซ็นทรัลเวิลด์ อาคารเพสซิ เด็นทาร์วเวอร์ โรงแรมฮอลิเดย์อินท์ อาคารมณีนยาเซ็นเตอร์ กลุ่มอาคารสำนักงานและที่อยู่อาศัย ระหว่างซอยหลังสวนกับถนนวิฑู อาคารมหาทุนพลาซ่า

ในการวางแผนทางการพัฒนารูปแบบพื้นที่สาธารณะในกลุ่มพื้นที่อาคารเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องดึงดูผู้เข้ามาในพื้นที่มาก แต่ต้องมีความสะดวกในการใช้งาน ดังนั้นระบบพื้นที่ว่าง ทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและพื้นที่อาคารกลุ่มนี้ไม่จำเป็นต้องมีพื้นที่มาก รองรับเพียงกลุ่มผู้ใช้ที่จำเป็นต้องเข้ามาในพื้นที่แต่ยังสามารถเชื่อมต่อโดยตรงจากสถานีรถไฟฟ้าได้ (ภาพที่5-2)



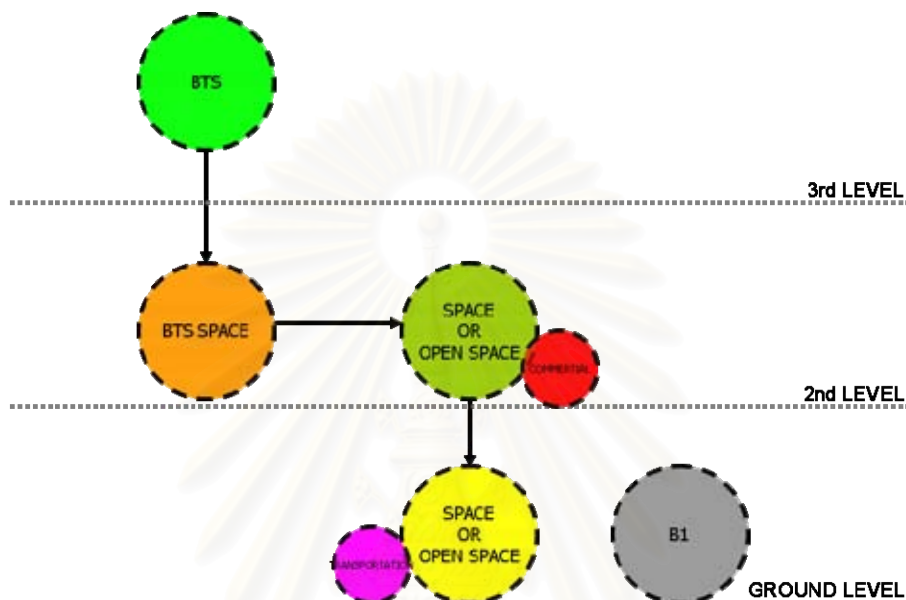
ภาพที่5-3 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท 2A

B. พื้นที่รักษาสภาพ คือพื้นที่ที่ไม่อนุญาตในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน แต่สามารถพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เหมาะสมกับการใช้งานและสภาพพื้นที่ได้แก่พื้นที่ดังนี้

- พื้นที่โรงเรียนช่างกลปทุมวัน
- พื้นที่สนามกีฬาแห่งชาติ
- พื้นที่วัดปทุมวนาราม
- พื้นที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- พื้นที่โรงเรียนมาแตร์เดอี

โดยพื้นที่ที่ได้กล่าวมาเป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนา สถาบันการศึกษาและพื้นที่ทางราชการที่มีข้อจำกัดในการพัฒนาหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้งานโดยแบ่งย่อยเป็น2ประเภทดังนี้

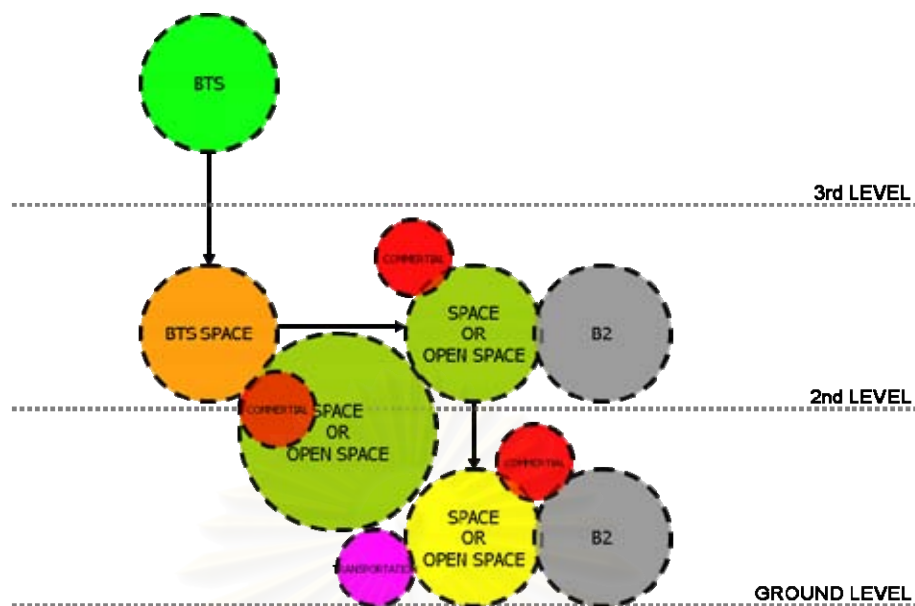
1B. พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ ได้แก่ โรงเรียนช่างกลปทุมวัน โรงเรียนมาแตร์เดอี และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นพื้นที่ที่มีกลุ่มผู้ใช้เฉพาะเจาะจงไม่จำเป็นต้องมีการสัญจรผ่านเข้ามาในพื้นที่มีช่วงเวลาในการเปิด-ปิด ต้องการความเป็นส่วนตัว ดังนั้น ในการวางระบบพื้นที่สาธารณะไม่จำเป็นต้องเข้าไปเกี่ยวข้องในพื้นที่ ต้องการความเป็นส่วนตัวในเรื่องความสงบ การรูล้ำจากผู้ใช้ที่ไม่เกี่ยวข้อง(ภาพที่5-3)



ภาพที่5-4 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท 1B

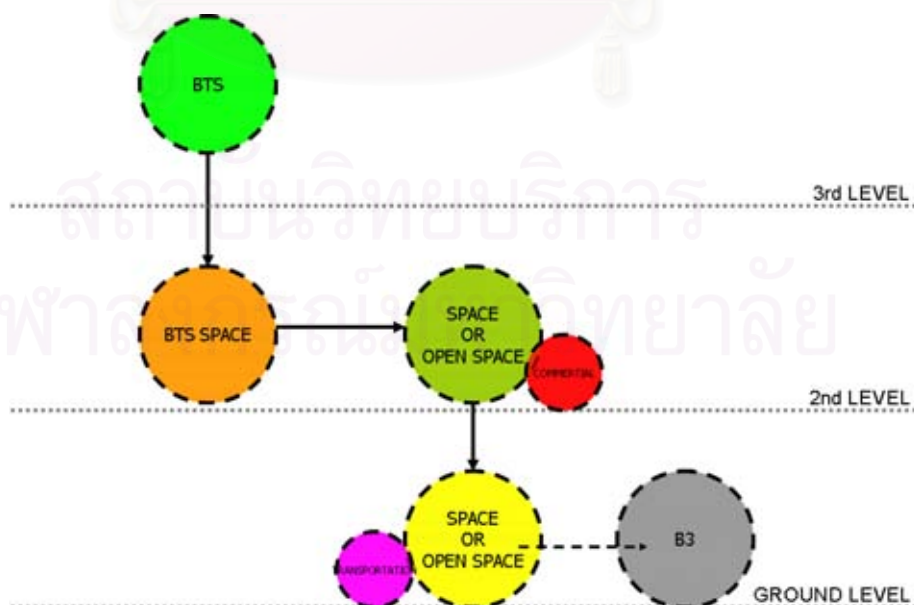
2B. พื้นที่นันทนาการ ได้แก่พื้นที่สนามกีฬาแห่งชาติเป็นสถานที่ที่มีผู้ใช้เฉพาะกลุ่มแต่มีความเป็นสาธารณะสูง รูปแบบกิจกรรมที่เกิดมีความเคลื่อนไหวที่มาก ผู้ใช้มีความกระตือรือร้น ผู้ใดสามารถเข้าไปใช้งานได้ มีเวลาเปิด-ปิด แต่ต้องมีพื้นที่รองรับปริมาณผู้ใช้ที่มีปริมาณมากและหลากหลายรูปแบบได้ การเข้าถึงที่สะดวกชัดเจนจากระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีความยืดหยุ่นในการใช้งานสูง แนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะนั้นจำเป็นต้องมีพื้นที่รองรับการใช้งานที่มากและเหมาะสม สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสได้โดยตรง(ภาพที่5-4)





ภาพที่ 5-5 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท 2B

3B. พื้นที่ทางศาสนา ได้แก่ วัดปทุมวนาราม เป็นพื้นที่ที่มีผู้ใช้เฉพาะกลุ่มแต่มีความเป็นสาธารณะสูงเช่นกัน รูปแบบกิจกรรมที่เกิดมีความเคลื่อนไหวน้อย เป็นสถานที่ที่ต้องการความสงบ การรบกวนต่ำ มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ แนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะจำเป็นต้องจำกัดในการเข้าถึงพื้นที่เพื่อลดการเคลื่อนที่ของผู้ใช้ แต่สามารถรองรับปริมาณการใช้งานได้และมีความหลากหลายในการจัดกิจกรรม ไม่จำเป็นต้องเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าได้ในทันทีแต่สามารถเชื่อมต่อได้อย่างสะดวก(ภาพที่ 5-5)



ภาพที่ 5-6 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท 3B

C. พื้นที่พาณิชย์กรรมรอการพัฒนา คือ พื้นที่พาณิชย์กรรมเดิมที่มีแนวโน้มการพัฒนาหรือรอการพัฒนาในอนาคต แนวทางการพัฒนาพื้นที่คือสนับสนุนให้มีการพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมในอนาคตที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ได้แก่พื้นที่ดังนี้

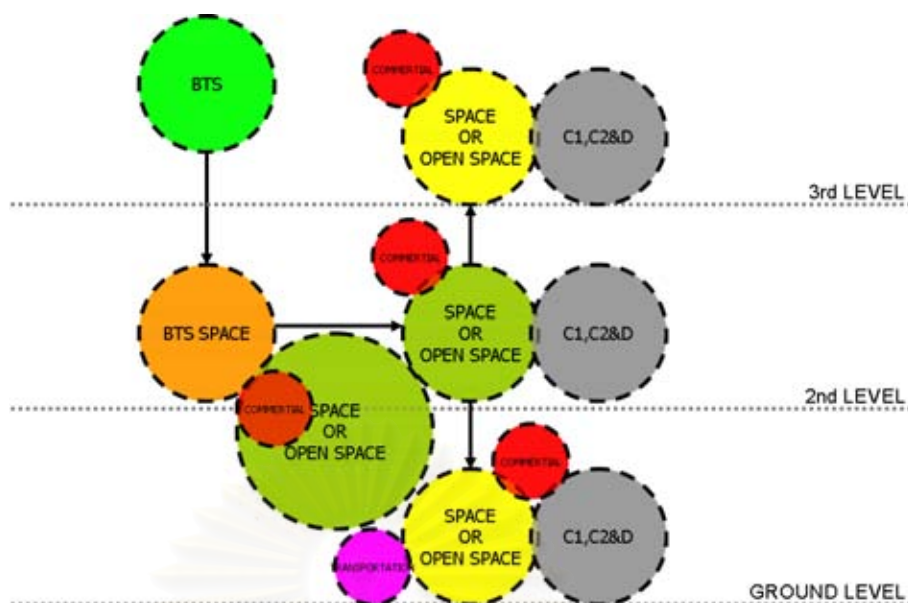
- พื้นที่อาคารพาณิชย์กรรมบริเวณแยกเจริญผล
- พื้นที่อาคารพาณิชย์กรรมข้างหอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร
- พื้นที่กลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมสยามสแควร์
- พื้นที่อาคารพาณิชย์กรรมมุมแยกเพลินจิต
- พื้นที่อาคารพาณิชย์กรรมข้างอาคารมหาทุนพลาซ่าและฝั่งตรงข้าม

โดยพื้นที่ที่กล่าวมาทั้งหมดส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีกรรมสิทธิ์ที่ดินเพียงรายเดียวทำให้มีแนวโน้มในการพัฒนาสูงและมีแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นอาคารขนาดใหญ่ได้โดยแบ่งได้ดังนี้

C1. พื้นที่อาคารพาณิชย์กรรม คือ พื้นที่สยามสแควร์ที่เดิมเป็นรูปแบบพื้นที่การค้าแบบเปิดโล่งที่เก่าแก่แห่งหนึ่งของย่านและยังคงรักษาเอกลักษณ์ไว้ตลอดมาตั้งนั้นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะและรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ยังคงความเป็นพื้นที่การค้าแบบเปิดโล่งผสมผสานกับรูปแบบของอาคารห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่รองรับกลุ่มผู้ใช้หลายประเภทจากการเดินทางให้มีทางเลือกที่หลากหลายรูปแบบมากขึ้นมีระดับการสัญจรที่หลากหลาย ลดประมาณการสัญจรของยานพาหนะลงส่งเสริมการเดินทางให้มากขึ้น เพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะที่สามารถรองรับปริมาณผู้ใช้ได้อย่างเหมาะสม สามารถรองรับผู้ใช้ได้จากสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรงและสะดวกรวดเร็ว มีทางเลือกในการสัญจร(ภาพที่5-5)

C2. พื้นที่อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม คือพื้นที่เดิมที่มีอาคารพาณิชย์กรรมแบบผสมที่เป็นที่พักอาศัยอยู่ด้วยมีแนวโน้มในการพัฒนาเป็นอาคารขนาดใหญ่ ดังนั้นการออกแบบพื้นที่สาธารณะจำเป็นต้องรองรับการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่เกิดขึ้นและรูปแบบอาคารที่เปลี่ยนไปจำเป็นต้องมีพื้นที่ว่างสาธารณะรองรับปริมาณผู้ใช้ที่มีปริมาณมากและหลากหลายได้ มีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างเหมาะสมสามารถเชื่อมต่อได้โดยตรงมีทางเลือกในการทำกิจกรรมหรือการสัญจร(ภาพที่5-5)

D พื้นที่ว่างรอการพัฒนา คือบริเวณพื้นที่ว่างหรือพื้นที่รกร้างที่มีอยู่ในพื้นที่ มีแนวโน้มในการพัฒนาเป็นพื้นที่โครงการขนาดใหญ่ดังนั้นพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นต้องรองรับกลุ่มผู้ใช้จำนวนมากและหลายประเภท จากการเดินทางให้มีทางเลือกที่หลากหลายรูปแบบมากขึ้นมีระดับการสัญจรที่หลากหลายเพิ่มพื้นที่ว่างสาธารณะที่สามารถรองรับปริมาณผู้ใช้ได้อย่างเหมาะสมสามารถรองรับผู้ใช้ได้จากสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรงและสะดวกรวดเร็ว และมีทางเลือกในการสัญจร(ภาพที่5-5)



ภาพที่ 5-7 แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประเภท C1, C2 และ D

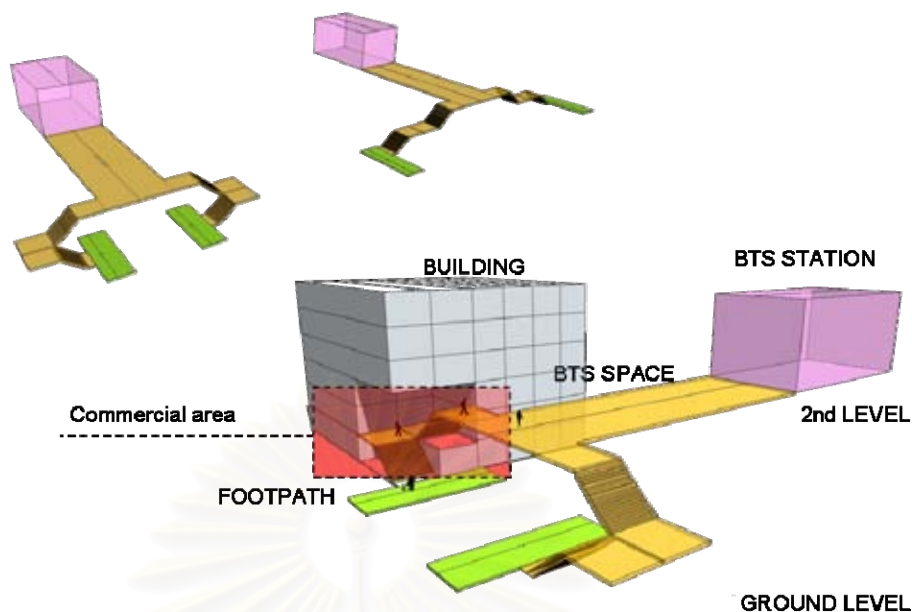
## 5.2.2 แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

A. แนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะตามลักษณะเชิง  
 สันฐาน

จากการวิเคราะห์ตามการจำแนกลักษณะเชิงสันฐานของพื้นที่สาธารณะได้นำมาสู่  
 แนวความคิดของรูปแบบการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะตามรูปแบบที่ปรากฏในพื้นที่ศึกษาและได้  
 กำหนดประเภทของรูปแบบการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพไว้ตามประเภทดังนี้

- 1A พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าคือ พื้นที่ของสถานี  
 รถไฟฟ้าบีทีเอสถานีระดับลงไปสู่ทางเท้าได้โดยตรง(ภาพที่ 5-6)

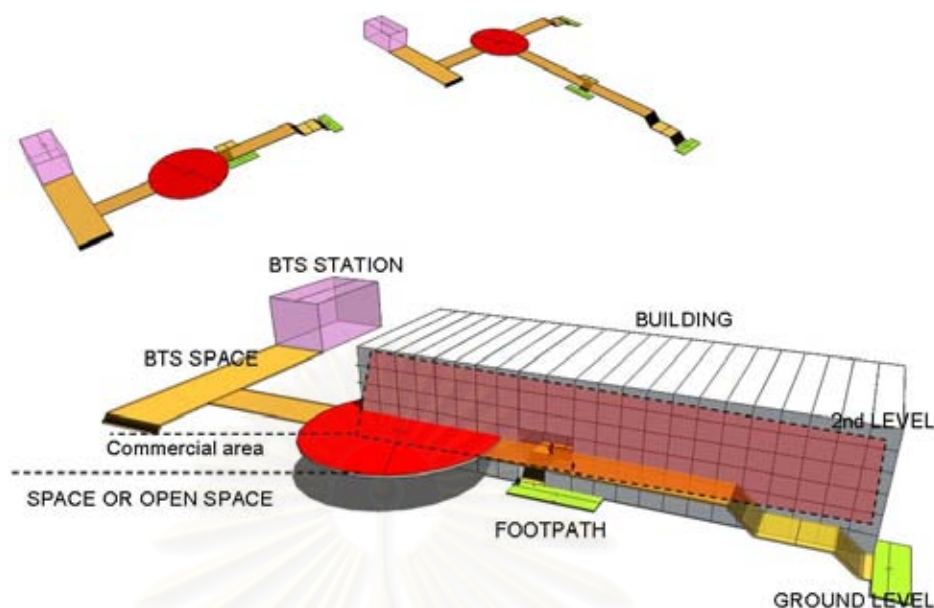
- ลักษณะทั่วไป จากเดิมเป็นทางเชื่อมต่อที่ขนานไปกับตัวสถานีรถไฟฟ้า  
 และตั้งอยู่บนพื้นที่ทางเดินเท้าโดยตรง ได้เสนอแนวทางให้เปลี่ยนเป็น  
 การเชื่อมตั้งฉากกับตัวสถานีรถไฟฟ้าเข้าไปสู่พื้นที่อาคารและลงสู่บริเวณ  
 ชั้นล่างของอาคารและทางเดินเท้าตามลำดับ
- ข้อเสนอแนะ จำเป็นต้องมีความร่วมมือกับอาคารข้างเคียงที่จะทำการ  
 เชื่อมต่อต้องเป็นอาคารสาธารณะและมีประโยชน์ทางการค้าร่วมกัน  
 เพราะสามารถมีกิจกรรมการค้าตลอดแนวของการเชื่อมต่อในรูปแบบนี้ที่  
 ส่งผลดีต่อผู้ให้ความร่วมมือ



ภาพที่5-8 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าประเภท 1A

- 2A พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าคือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบด้วย ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) แล้วถ้ายกระดับลงสู่ทางเท้า(ภาพที่5-7)

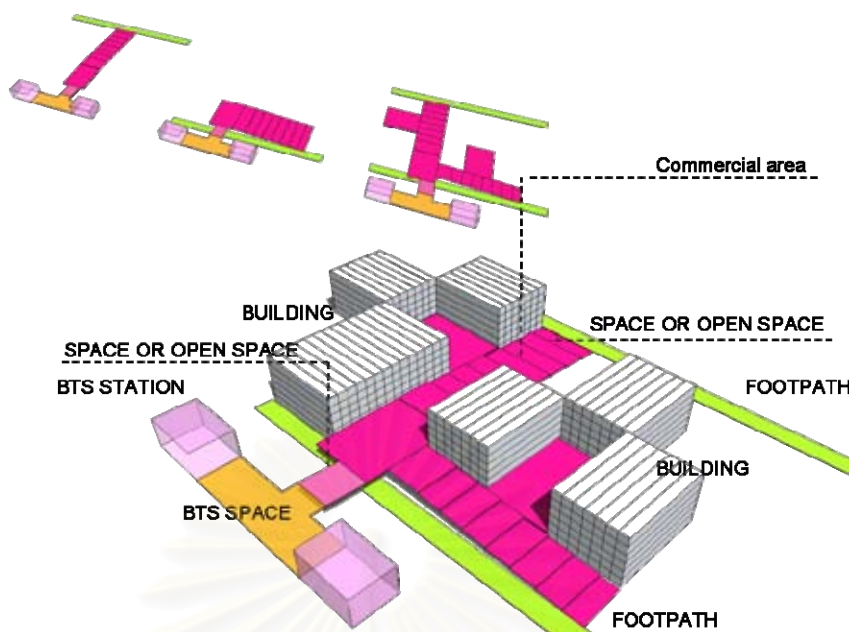
- ลักษณะทั่วไป เดิมเป็นทางเชื่อมต่อที่ขนานไปกับถนน หรือแผ่ขยายไปตามจุดต่างๆ ได้เสนอแนวทางการออกแบบที่ตั้งฉากกับสถานีรถไฟฟ้า และแผ่ขยายออกไปในหลายพื้นที่และหลายระดับชั้น สามารถอาศัยไปกับโครงสร้างอาคารสาธารณะประเภทพาณิชยกรรมได้ ส่วนรูปแบบที่เป็นสะพานลอยข้ามถนนเดิมยกเลิกไปได้
- ข้อเสนอแนะ จำเป็นต้องมีความร่วมมือกับอาคารข้างเคียงที่จะทำการเชื่อมต่อต้องเป็นอาคารสาธารณะและมีประโยชน์ทางการค้าร่วมกัน เพราะสามารถมีกิจกรรมการค้าตลอดแนวของการเชื่อมต่อในรูปแบบนี้ที่ส่งผลดีต่อผู้ให้ความร่วมมือ



ภาพที่5-9 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าประเภท 2A

- 3A พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าคือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะของทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งแล้วถ้ายกระดับลงสู่ทางเท้า(ภาพที่5-8)

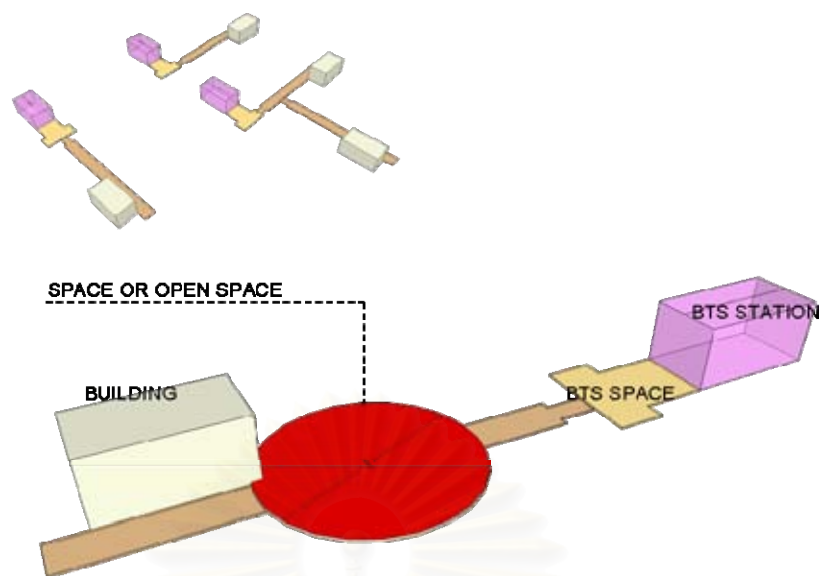
- ลักษณะทั่วไป เดิมเป็นรูปแบบการเชื่อมต่อที่ตั้งฉากไปกับสถานีและถ้ายกระดับลงสู่พื้นล่างโดยพื้นที่โล่งลดระดับไปสู่ทางเดินเท้า ได้นำเสนอแนวทางในการออกแบบไว้คือการเพิ่มระบบตั้งฉากกับตัวสถานีรถไฟฟ้า พื้นที่เปิดโล่งที่มีหลายระดับและรูปแบบ ทางลดระดับเปลี่ยนมาเป็นระบบทางลาดที่สามารถให้ผู้ใช้ทุกประเภทใช้ได้สะดวก
- ข้อเสนอแนะ เหมาะสำหรับพื้นที่โครงการขนาดใหญ่เพราะจำเป็นต้องใช้พื้นที่มาก แต่ในพื้นที่เปิดโล่งสามารถเป็นพื้นที่กิจกรรมที่หลากหลายของแต่ละโครงการได้ พร้อมยังสามารถเพิ่มพื้นที่ระดับล่างของลานโล่งให้เป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ได้ของโครงการ



ภาพที่5-10 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าประเภท 3A

-1B พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารคือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับ ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) นำไปสู่พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคาร หรือนำไปสู่ทางเชื่อมต่อถ้ายกระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร(ภาพที่5-9)

- ลักษณะทั่วไป เดิมเป็นทางเชื่อมต่อที่ขนานไปกับถนน หรือแผ่ขยายไปตามจุดต่างๆ ได้นำเสนอแนวทางในการออกแบบให้เพิ่มระบบที่ติดตั้งกับตัวสถานีรถไฟฟ้าออกไปและแผ่ขยายเข้าสู่ตัวอาคารสาธารณะได้โดยตรงหรืออาศัยโครงสร้างของตัวอาคารสาธารณะเพื่อใช้เป็นทางเดินลอยฟ้าไปได้ตลอดแนว
- ข้อเสนอแนะ เหมาะสำหรับพื้นที่โครงการขนาดใหญ่เพราะจำเป็นต้องใช้พื้นที่มาก แต่ในพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าสามารถเป็นพื้นที่กิจกรรมที่หลากหลายของแต่ละโครงการได้

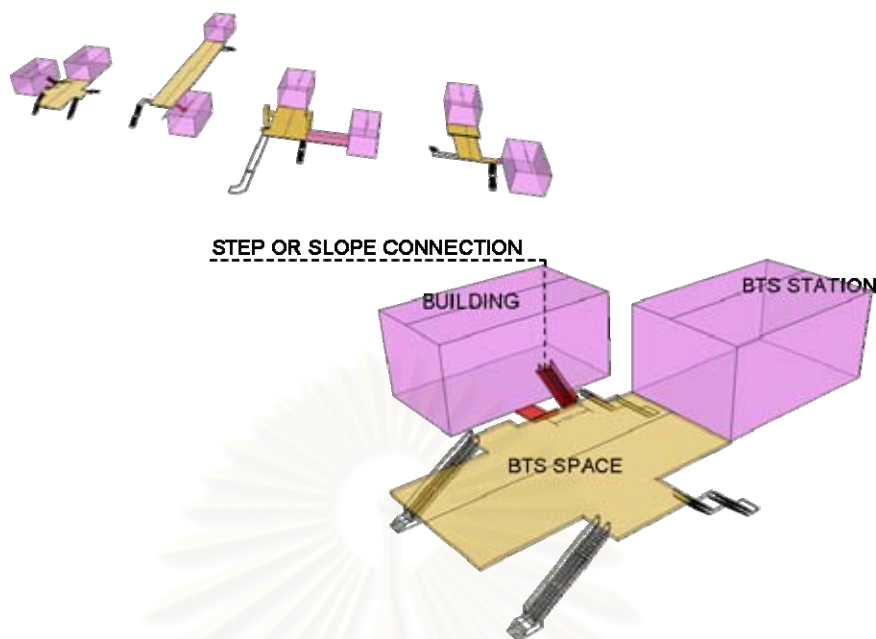


ภาพที่5-11 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่อาคารประเภท 1B

-2B พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารคือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบด้วย พื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่ตัวอาคารหรือ ทางเชื่อมต่อถ้ายกระดับขึ้นหรือลงสู่ตัวอาคาร(ภาพที่5-10)

- ลักษณะทั่วไป แนวทางในการออกแบบได้สนับสนุนรูปแบบเดิมไว้โดยที่เป็นพื้นที่เชื่อมต่อที่ตั้งฉากกับตัวสถานีรถไฟฟ้าต่อเข้าสู่ตัวอาคารตามสภาพความเหมาะสม
- ข้อเสนอแนะ เหมาะสำหรับพื้นที่โครงการที่จะเกิดขึ้นใหม่สามารถรักษาระดับให้ตรงกับพื้นที่รถไฟฟ้าได้และเพิ่มขนาดของทางลาดให้สามารถรองรับจำนวนและกิจกรรมของผู้ใช้ได้อย่างเหมาะสม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

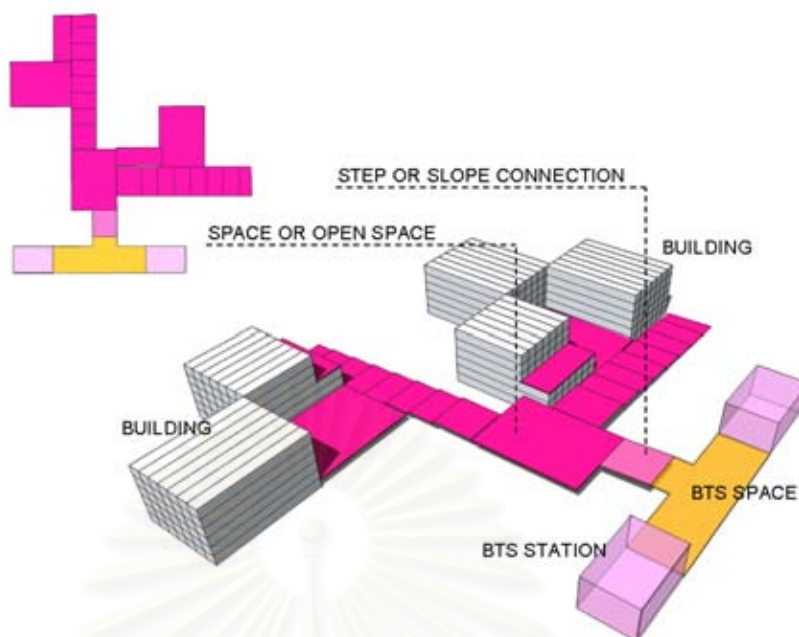


ภาพที่ 5-12 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่อาคารประเภท 2B

- 3B พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารคือ พื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบกับพื้นที่เชื่อมต่อในลักษณะทางลาดนำไปสู่พื้นที่เปิดโล่งนำไปสู่ตัวอาคาร(ภาพที่ 5-11)

- ลักษณะทั่วไป เดิมเป็นพื้นที่เชื่อมต่อที่ตั้งฉากกับตัวสถานีรถไฟฟ้าต่อเข้าสู่พื้นที่เปิดโล่งและเข้าสู่ตัวอาคาร ได้นำเสนอแนวทางในการออกแบบให้เพิ่มรูปแบบของพื้นที่เปิดโล่งให้มีหลายระดับมากขึ้น หรือตัวพื้นที่เปิดโล่งเองสามารถเป็นตัวถ่ายระดับได้ และมีรูปแบบตั้งฉากหรือแผ่ขยายออกจากพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า
- ข้อเสนอแนะ เหมาะสำหรับพื้นที่โครงการขนาดใหญ่ที่จะเกิดขึ้นใหม่สามารถรักษาระดับให้ตรงกับพื้นที่รถไฟฟ้าได้ ในพื้นที่เปิดโล่งสามารถเป็นพื้นที่กิจกรรมที่หลากหลายของแต่ละโครงการได้ พร้อมทั้งสามารถเพิ่มพื้นที่ระดับล่างของลานโล่งให้เป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ได้ของโครงการ





ภาพที่5-13 แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่อาคารประเภท 3B

ในส่วนของรูปแบบการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสถานีรถไฟฟ้านั้นคือเป็นภาพรวมของรูปแบบทั้งหมด โดยสามารถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าทั้งสี่สถานีได้ทางอ้อมโดยอาศัยรูปแบบการเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าทั้งสองแบบที่กล่าวมาข้างต้น

### 5.2.3 แนวทางการออกแบบพื้นที่เฉพาะ

1. ZONE A พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตก รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ(ภาพที่ 5-14)

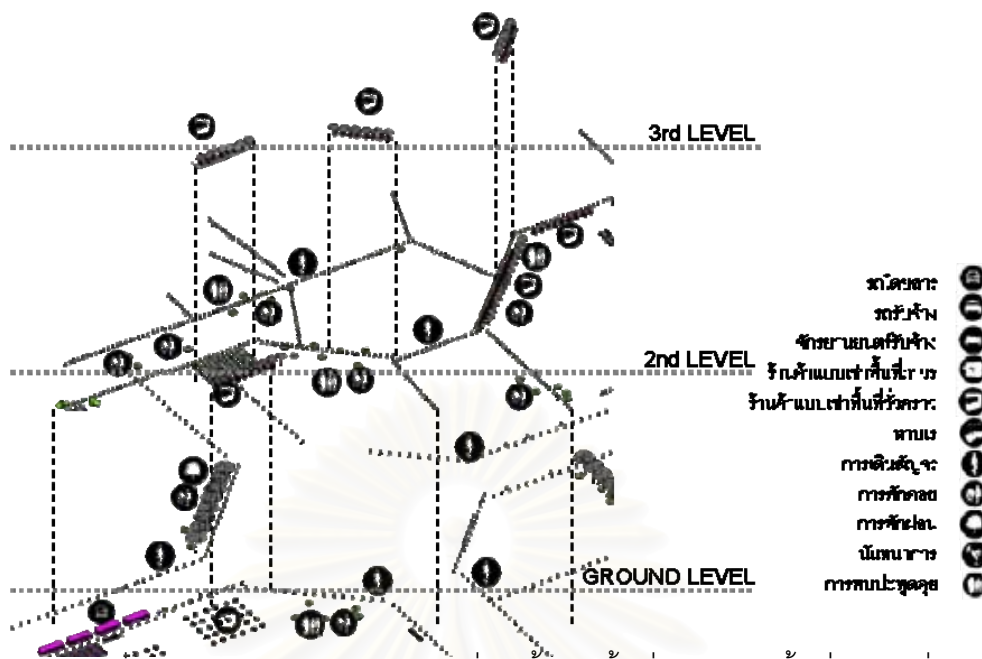
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินทำให้เป็นระดับเดียวกันลดความสำคัญของยานพาหนะตลอดแนว จัดให้มีพื้นที่เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่รองรับกับพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่ 2 ทางฝั่งสนามกีฬาแห่งชาติเพิ่มพื้นที่กิจกรรมหรือพื้นที่การค้าในระดับพื้นดินแยกกับพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย คงพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเดิมและไว้ยกระดับพื้นที่กิจกรรมฝั่งสนามกีฬาแห่งชาติให้เป็นระดับเดียวกับพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าและสามารถเชื่อมพื้นที่ให้ต่อเนื่องไปถึงลานกิจกรรมของห้างมาบุญครองได้ในระดับนี้และเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าด้วยทางลาด และมีการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินด้วยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน

- พื้นที่ระดับที่สาม ไม่จำเป็นในพื้นที่นี้







ภาพที่ 5-17 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออก  
รถไฟฟ้าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

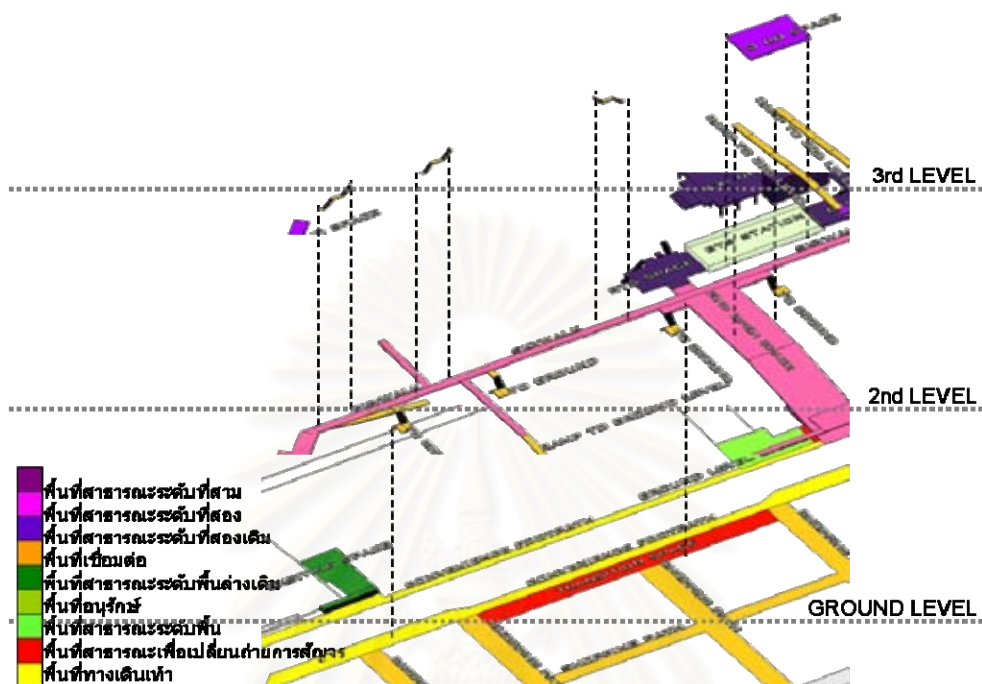
### 3. ZONE C พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม(ภาพที่ 5-18)

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง 2 ฝั่งถนนพระรามที่ 1 ตลอดจนเข้าไปสู่พื้นที่สยามสแควร์ยังคงการเป็นการเดินบนพื้นที่การค้าระดับพื้นดินอยู่เหมือนเดิม โดยสนับสนุนให้เป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าเท่านั้นและยังคงรักษาแนวทางเดินตามซอยเดิมของพื้นที่เพราะต้องการคงเอกลักษณ์ของพื้นที่เอาไว้โดยจะมีทางสำหรับยานพาหนะในช่วงซอย 7 จัดให้มีพื้นที่เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่รองรับกับพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่ 2 ในบริเวณพื้นที่สยามสแควร์ ส่วนในพื้นที่เซ็นเตอร์พ้อยท์เดิมให้เป็นพื้นที่อาคารประกอบกิจกรรมการค้า ทางด้านลานกิจกรรมห้างสยามดิสคัฟเวอรียังคงไว้เช่นเดิม

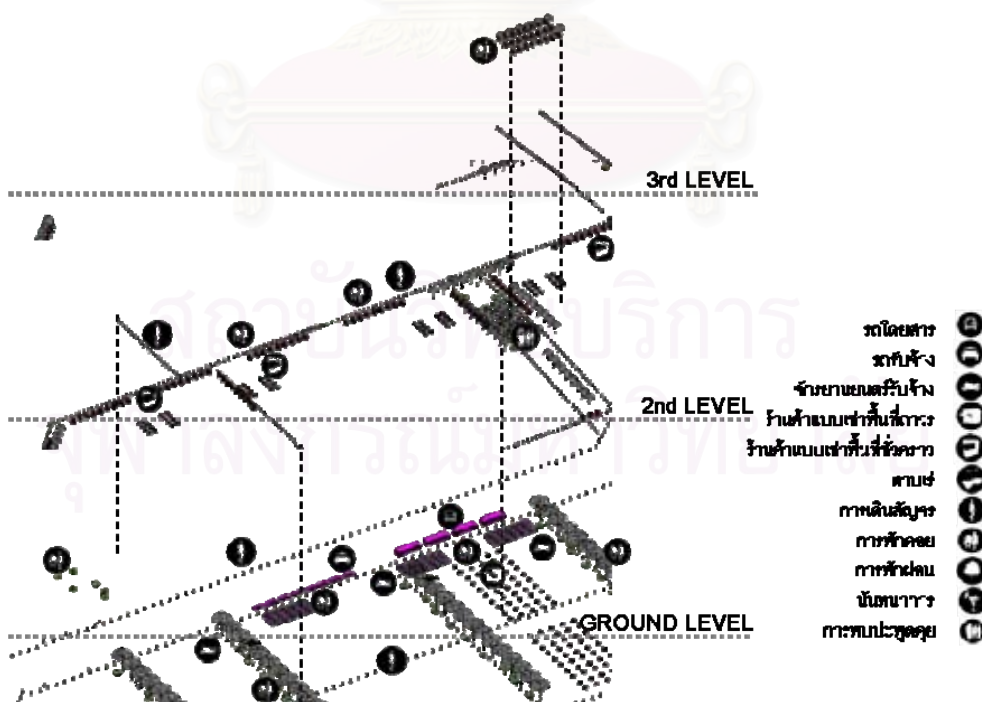
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอสที่ยังคงไว้เช่นเดิมโดยยกระดับพื้นที่ลานเซ็นเตอร์พ้อยท์เดิมให้อยู่ในระดับที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรง และสามารถถ่ายระดับสู่ระดับพื้นดินลงไปยังบริเวณซอย 7 ได้ ทางเดินลอยฟ้าสามารถเชื่อมพื้นที่ได้ตลอดแนวทั้งด้านถนนพระรามที่ 1 และพื้นที่ซอย 7 เพื่อเพิ่มระดับของกิจกรรมการค้าให้สูงขึ้นไปได้ ส่วนการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินมีการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินด้วยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่โล่งสุดแนวของพื้นที่เซ็นเตอร์พ้อยท์เพื่อเป็นจุดที่สามารถมองเห็นลานกิจกรรมในระดับที่สองได้และเป็นจุดจบในพื้นที่

โดยเชื่อมกับพื้นที่ระดับที่สองและสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรงด้วยทางลาด พื้นที่ลาดฟ้าอาคารบริเวณติดกับตัวชานชลาารถไฟฟ้าก็เพิ่มพื้นที่โล่งว่างเข้าไปเพื่อเพิ่มความเชื่อมต่อกันทางพื้นที่และกิจกรรมโดยทางสายตา



ภาพที่5-18 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม



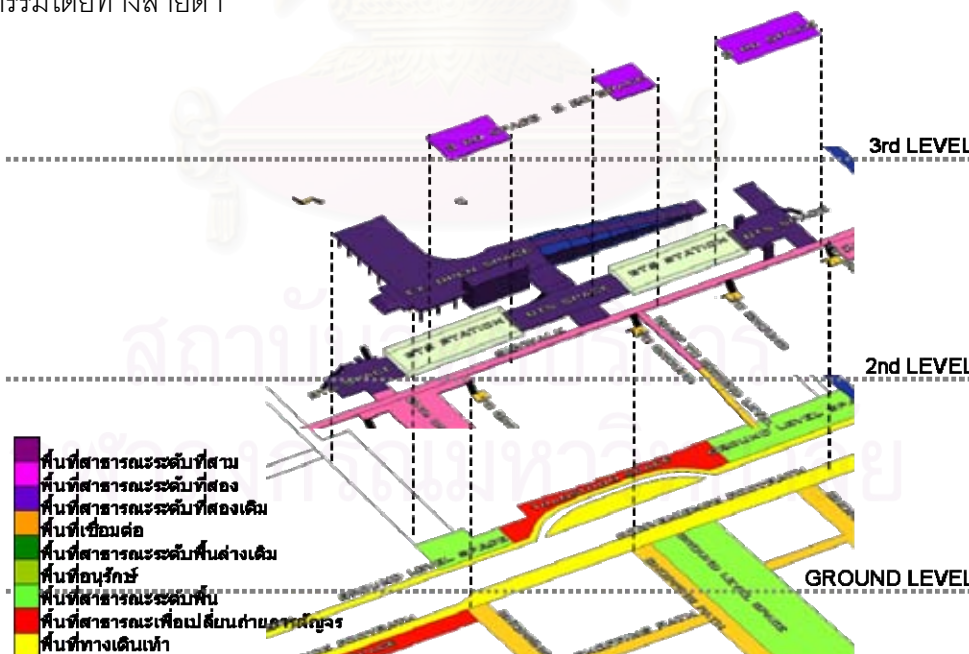
ภาพที่5-19 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสยาม

4. ZONE D พื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม(ภาพที่5-20)

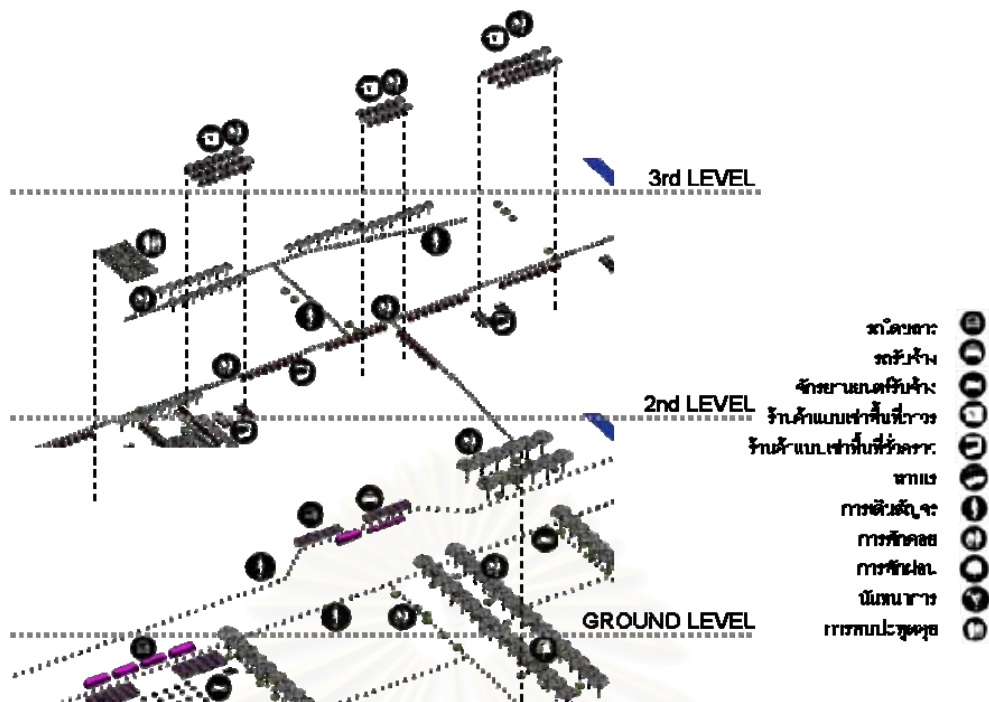
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง2ฝั่งถนนพระรามที่1 ตลอดจนเข้าไปสู่พื้นที่สยามสแควร์ยังคงการเป็นการเดินบนพื้นที่การค้ำระดับพื้นดินอยู่เหมือนเดิม โดยสนับสนุนให้เป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าเท่านั้นและยังคงรักษาแนวทางเดินตามชอยเดิมของพื้นที่เพราะต้องการคงเอกลักษณ์ของพื้นที่เอาไว้โดยจะมีทางสำหรับยานพาหนะในช่วงชอย7 จัดให้มีพื้นที่เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่รองรับกับพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่ 2 ในบริเวณพื้นที่ห้างสยามพารากอน เพิ่มพื้นที่โล่งว่างในฝั่งสยามสแควร์บนพื้นที่ที่ติดกับโรงแรมโนโวเทลเพื่อเป็นทางเลือกใหม่ในการทำกิจกรรม

-พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสยามและพื้นที่ลานกิจกรรมเอนกประสงค์ของห้างสยามพารากอนที่ยังคงรูปแบบไว้เหมือนเดิม แต่ในฝั่งของสยามสแควร์มีทางเดินลอยฟ้าตลอดแนวทั้งด้านถนนพระรามที่1 และพื้นที่ชอย7 เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ในระดับที่สองของสยามสแควร์ ส่วนการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินมีการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินด้วยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่คาดฟ้าอาคารบริเวณติดกับตัวชานชาลารถไฟฟ้าก็เพิ่มพื้นที่โล่งว่างเข้าไปเพื่อเพิ่มความเชื่อมต่อกันทางพื้นที่และกิจกรรมโดยทางสายตา



ภาพที่5-20 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม



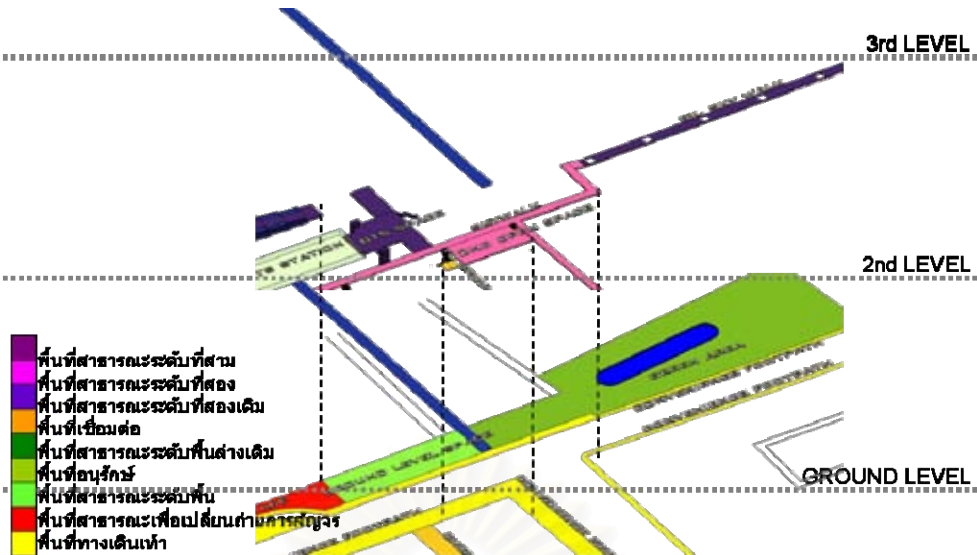
ภาพที่ 5-21 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณส่วนกลางของสถานีสยาม

#### 5. ZONE E พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม (ภาพที่ 5-22)

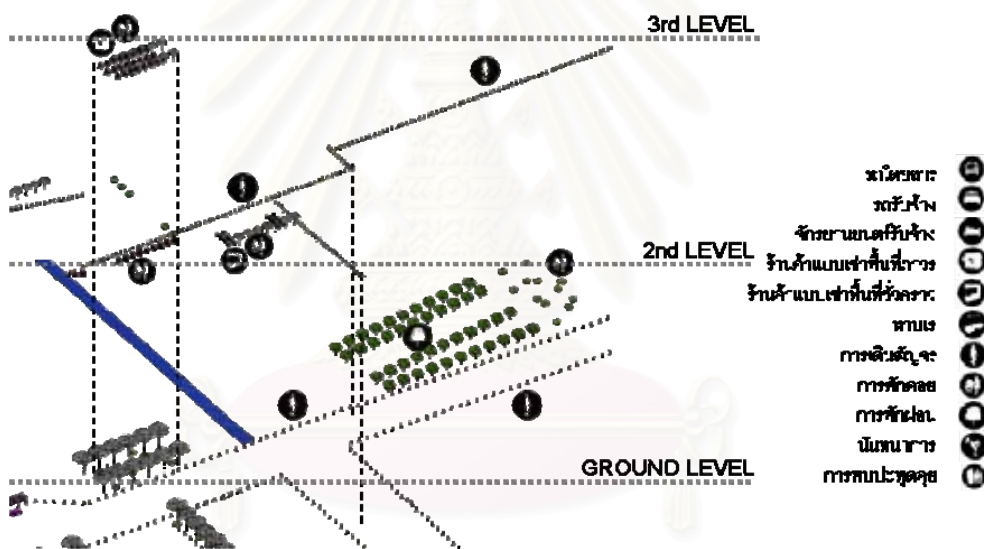
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง 2 ฝั่งถนนพระรามที่ 1 ตลอดจนเข้าไปสู่พื้นที่สยามสแควร์ยังคงการเป็นการเดินบนพื้นที่การดำรงระดับพื้นดินอยู่เหมือนเดิม ส่วนพื้นที่ในวัดปทุมวนารามออกแบบให้เป็นพื้นที่สาธารณะสีเขียวที่มีความสงบสามารถเข้ามาใช้พื้นที่ได้ง่ายแต่มีทางเข้าออกที่เป็นสัดส่วนเพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนพื้นที่มากเกินไป

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย ในฝั่งของสยามสแควร์มีทางเดินลอยฟ้าตลอดแนวทั้งด้านถนนพระรามที่ 1 และพื้นที่ซอย 7 เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ในระดับที่สองของสยามสแควร์ เพิ่มพื้นที่เปิดโล่งบริเวณห้วมุมสยามสแควร์เพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะที่สามารถมีมุมมองผ่านไปยังวัดปทุมวนารามได้ ทางด้านทางเดินลอยฟ้าเดิมของห้างเซ็นทรัลเวิลด์ยังคงไว้เหมือนเดิม โดยไม่มีการเพิ่มเติมเพราะไม่เป็นการรบกวนพื้นที่โดยรอบส่วนการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินมีการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินด้วยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน

- พื้นที่สาธารณะระดับที่สาม ไม่จำเป็นในพื้นที่นี้



ภาพที่5-22 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธาณณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม



ภาพที่5-23 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธาณณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีสยาม

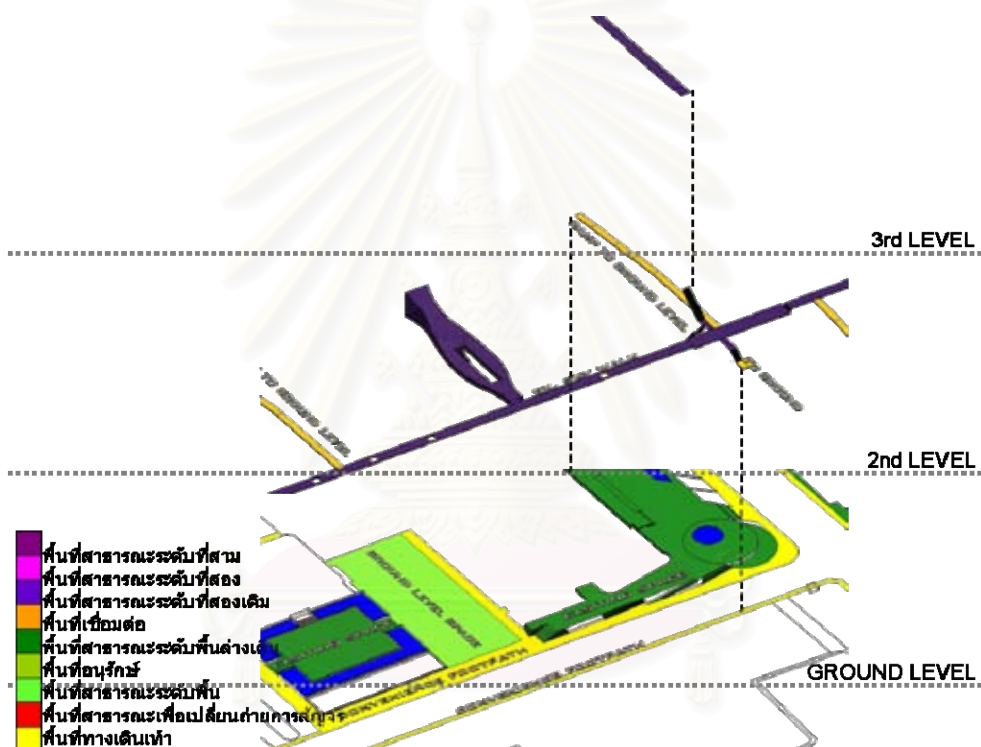
6. ZONE F บริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยกราชประสงค์(ภาพที่5-24)

- พื้นที่ระดัับพื้นี่ดิน ประกอบไปด้ว้ด้วย พื้นี่ลานกิจกรรมห่างเซ็นทรัลเวิลด์และลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิตเซ็นทรัลเวิลด์ที่ยังคงไว้เช่นเดิม โดยเพิ่มพื้นี่ว่างให้สามารถเชื่อมโยงลานทั้งสองลานได้เมื่อต้องใ้กิจกรรมร่ว้กัน การเชื่อมต่อดพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็้นระดัับเดีว้กันทั้ง2ฝั่งถนนพระรามที่1



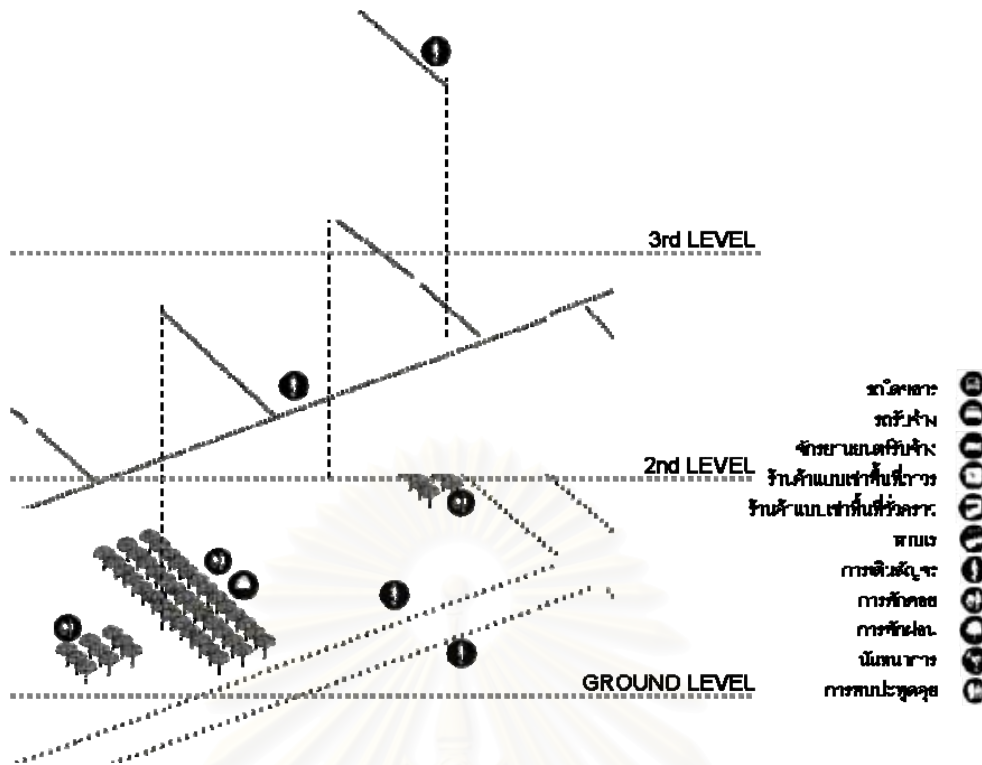
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้าไปสู่ย่านราชประสงค์ที่ยังคงไว้เช่นเดิม เพิ่มระบบทางลาดที่สามมาเชื่อมต่อกับพื้นที่ลานกิจกรรมห้างเซ็นทรัลเวิลด์และลานกิจกรรมเอนกประสงค์ออฟฟิศเซ็นทรัลเวิลด์ให้เข้าถึงได้โดยตรง

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย ทางเชื่อมต่อทางด้านข้างเช่นต่อไปถึงชั้น 6 ห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ที่ยังคงไว้เช่นเดิม มีการเพิ่มพื้นที่ว่างในระดับชั้นถัดไปเพื่อเป็นพื้นที่ที่สามารถประกอบกิจกรรมได้และเป็นมุมมองที่มองลงมาสู่ลานกิจกรรมห้างเซ็นทรัลเวิลด์ได้ การเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินมีการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินด้วยระบบทางลาดให้สามารถนำไปสู่พื้นที่ทำเรือประตุน้ำหรือย่านการค้าประตุน้ำได้โดยตรงเพื่อเพิ่มศักยภาพพื้นที่ให้มีความหลากหลายมากขึ้น



ภาพที่ 5-24 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะบริเวณแยกเฉลิมแผ้วถึแยกราชประสงค์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



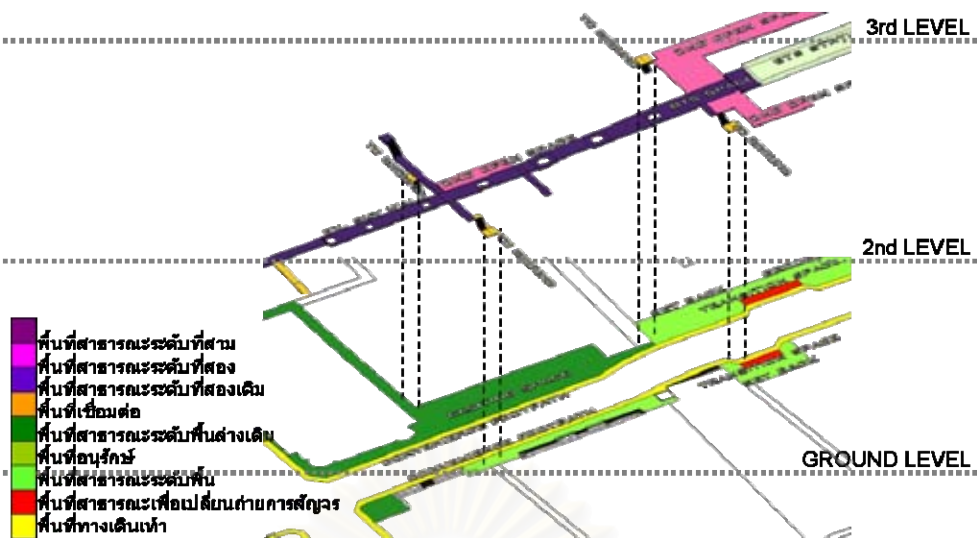
ภาพที่ 5-25 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะบริเวณแยกเฉลิมเผ่าถึงแยก  
ราชประสงค์

#### 7. ZONE G พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม(ภาพที่ 5-26)

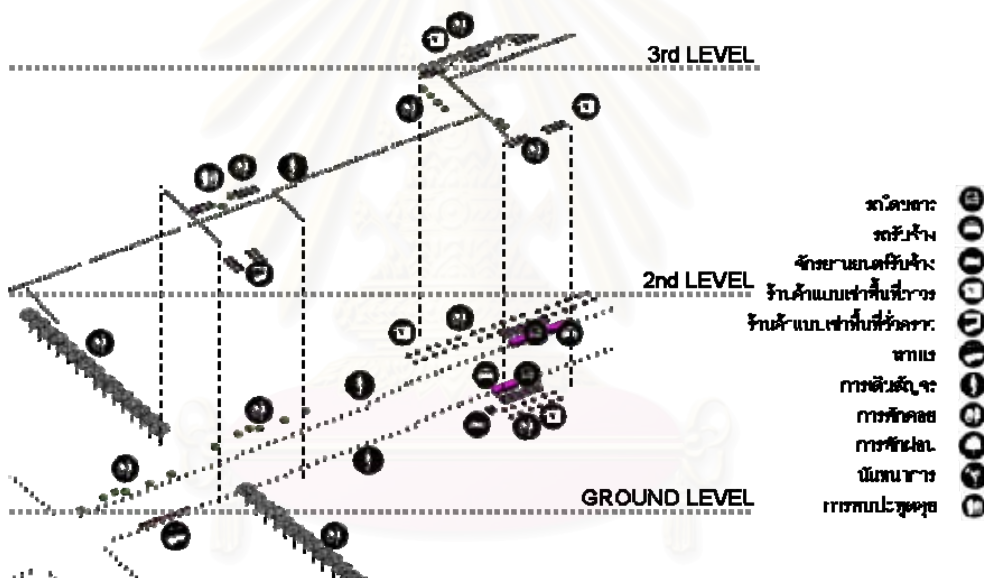
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย พื้นที่ลานเอนกประสงค์ของเกษตรพลาซ่า อาคารเพสซิเด็นทาวเวอร์เดิมที่มีศักยภาพและเหมาะสมอยู่แล้วและออกแบบให้มีพื้นที่สาธารณะแบบเปิดโล่งเพิ่มขึ้นในบริเวณนี้เพราะเป็นเอกลักษณ์ของย่านนี้ที่มีพื้นที่เปิดโล่งในระดับพื้นดินอยู่แล้ว และยังคงการเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินทำให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง 2 ฝั่งถนนโดยจัดให้มีพื้นที่เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่รองรับกับพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่ 2 โดยให้แยกส่วนออกจากทางเดินเท้าอย่างเป็นสัดส่วน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) ย่านราชประสงค์มีความสะดวกในด้านของการสัญจรเหมาะสมอยู่แล้ว โดยเพิ่มพื้นที่ว่างใช้งานในส่วนหน้าอาคารเพสซิเด็นทาวเวอร์เพื่อเป็นจุดทางเลือกในการประกอบกิจกรรม ออกแบบเพิ่มพื้นที่ระดับที่สองเพิ่มขึ้นอีกในบริเวณที่เชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรงในบริเวณพื้นที่จอดรถอาคารมณีนยาเซ็นเตอร์และฝั่งตรงข้าม เพื่อเป็นจุดรองรับผู้ใช้และกิจกรรมต่างๆที่จะเกิดขึ้นตามมา

- พื้นที่ระดับที่สาม ไม่จำเป็นในพื้นที่นี้



ภาพที่ 5-26 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม



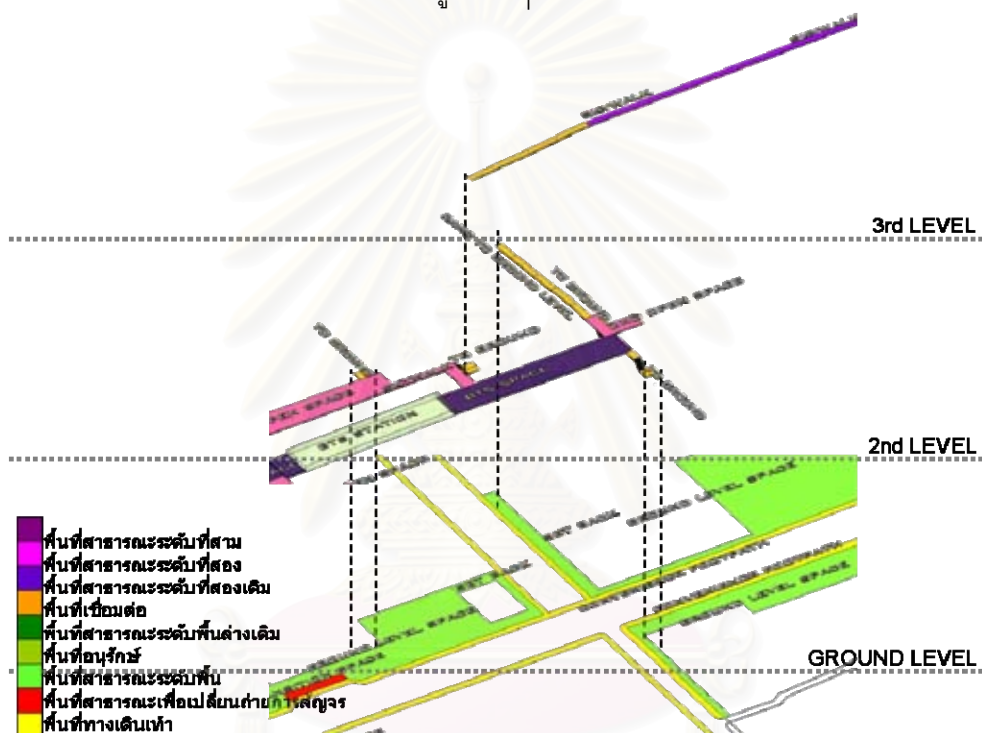
ภาพที่ 5-27 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

8. ZONE H พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม(ภาพที่ 5-28)

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การออกแบบให้มีพื้นที่สาธารณะแบบเปิดโล่งเพิ่มขึ้นในบริเวณนี้เพราะเป็นเอกลักษณ์ของย่านนี้ที่มีพื้นที่เปิดโล่งในระดับพื้นดินอยู่แล้ว และยังคงการเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง 2 ฝั่งถนนโดยจัดให้มีพื้นที่เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่รองรับกับพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่ 2 โดยให้แยกส่วนออกจากทางเดินเท้าอย่างเป็นสัดส่วน

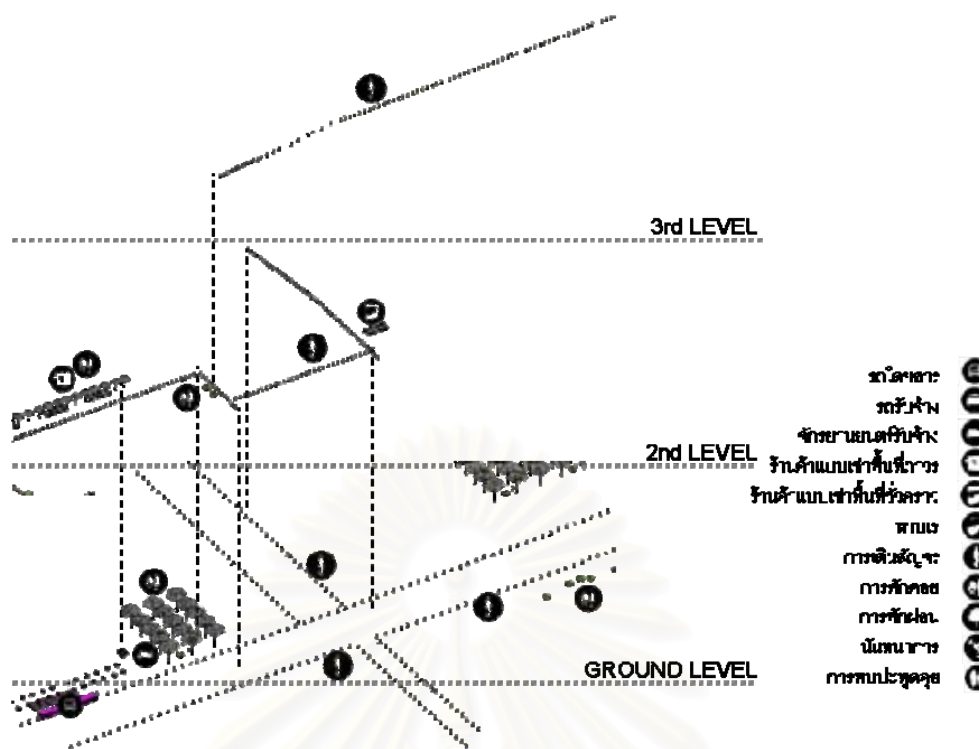
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีการออกแบบที่เหมาะสมดีอยู่แล้วและออกแบบเพิ่มพื้นที่ระดับที่สองเพิ่มขึ้นอีกในบริเวณที่เชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรงในบริเวณพื้นที่จะเป็นอนาคต และในบริเวณชั้นสองของห้างเซ็นทรัลชิดลม ส่วนการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินมีการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินด้วยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน

- พื้นที่ระดับที่สาม มีความเป็นไปได้ในการออกแบบทางเดินลอยฟ้าในระดับนี้เพื่อเชื่อมพื้นที่ไปยังแยกเพลินจิตโดยอาศัยโครงสร้างอาคารห้างเซ็นทรัลชิดลมเพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่โครงการใหม่บริเวณสถานทูตอังกฤษเดิม



ภาพที่ 5-28 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีชิดลม

สถาบันวิจัยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



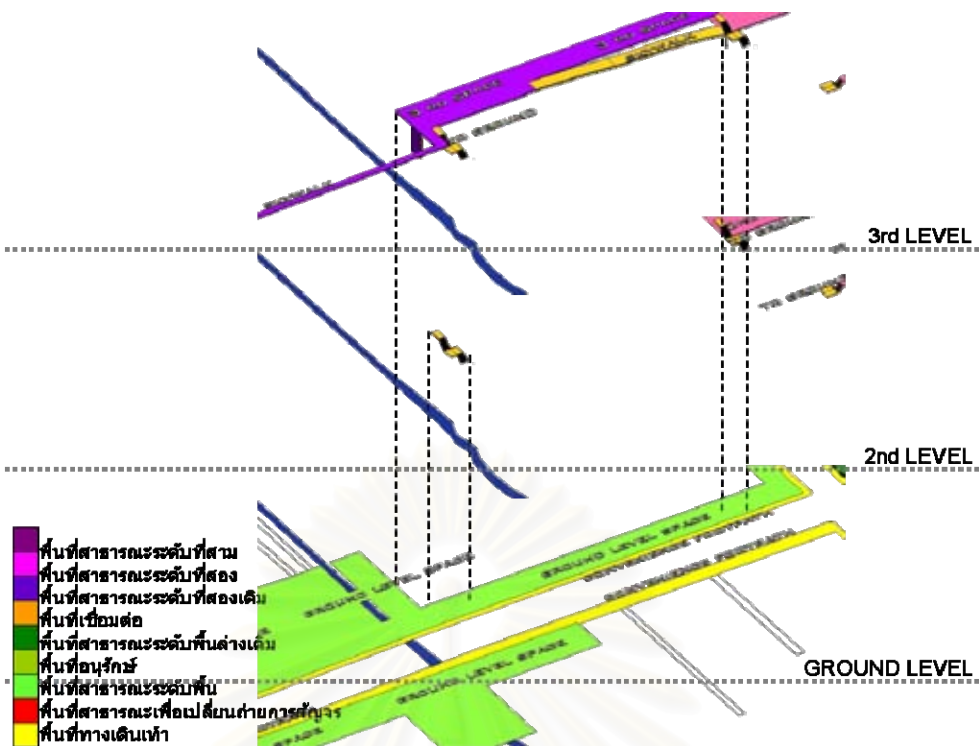
ภาพที่5-29 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออก  
รถไฟฟ้าสถานีชิดลม

#### 9. ZONE I พื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต(ภาพที่5-30)

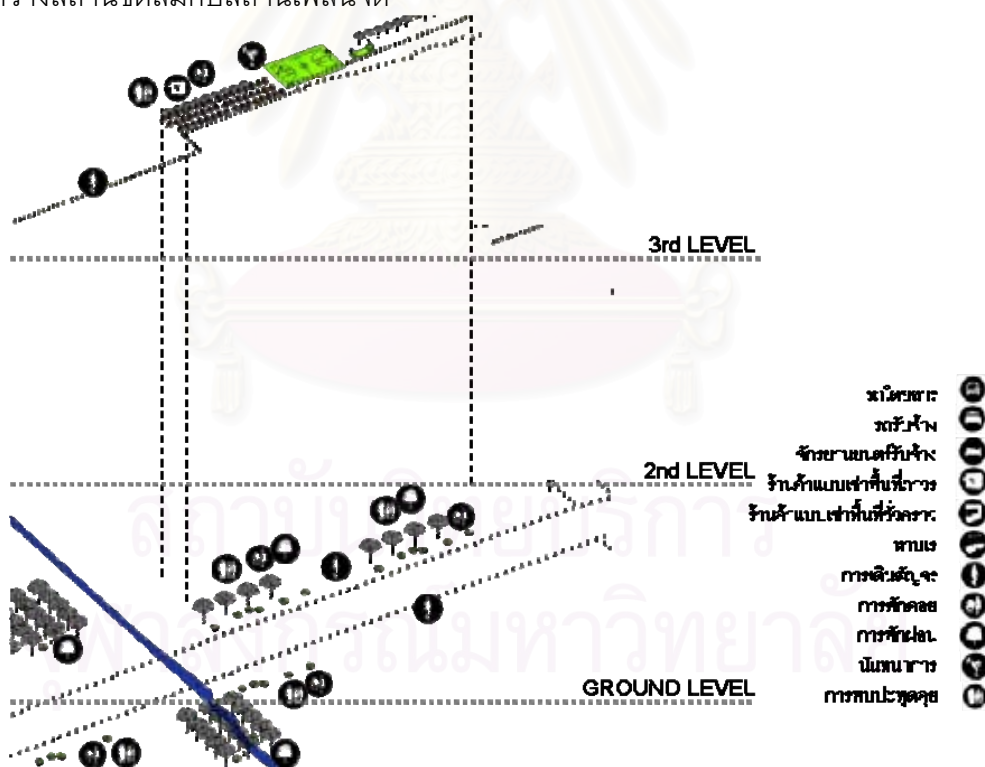
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การออกแบบให้มีพื้นที่สาธารณะแบบเปิด  
โล่งเพิ่มขึ้นในบริเวณนี้เพื่อเป็นการเชื่อมต่อกับพื้นที่โล่งในย่านเซ็นทรัลชิดลมนำมาสู่สี่แยก  
เพลินจิต รวมทั้งพื้นที่ฝั่งตรงข้ามที่เป็นอาคารสำนักงานและที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ให้มี  
พื้นที่ระดับพื้นดินเพื่อรองรับกิจกรรมสำหรับผู้ใช้อาคารและยังคงการเชื่อมต่อพื้นที่  
ทางเดินทำให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง2ฝั่งถนน

- พื้นที่ระดับที่สอง ในระดับนี้พื้นที่ระดับที่เหมาะสมถูกยกระดับขึ้นไปเพื่อให้  
สอดคล้องกับระดับของรถไฟฟ้าเพลินจิตที่ยกระดับขึ้นไปในระดับที่สาม

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สาธารณะแบบเปิดโล่งซึ่งเป็น  
ส่วนประกอบหนึ่งของตัวอาคารเพื่อรองรับกิจกรรมที่ถูกยกระดับขึ้นตามระดับสถานี  
รถไฟฟ้าเพลินจิต เพื่อเป็นแหล่งรวมกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นตามมาหลังจากมีโครงการ  
ก่อสร้างไม่ว่าจะเป็นรูปแบบของที่พักอาศัยขนาดใหญ่หรืออาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ก็  
สามารถจัดเป็นพื้นที่รองรับผู้ใช้อย่างเหมาะสม



ภาพที่5-30 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต



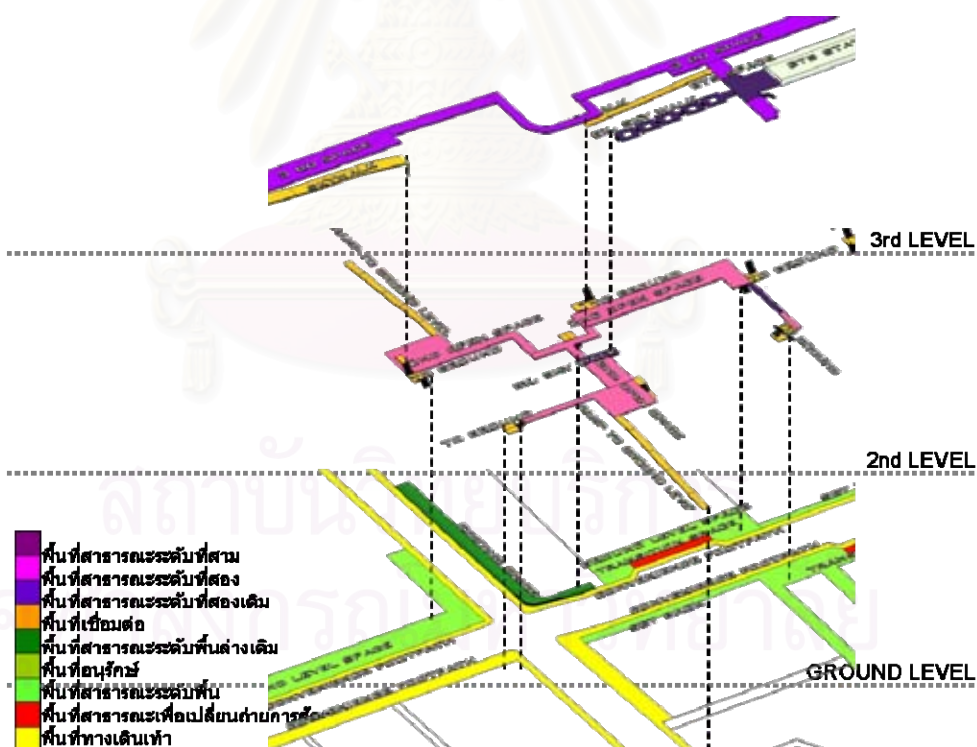
ภาพที่5-31 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่ระหว่างสถานีชิดลมกับสถานีเพลินจิต

10. ZONE J พื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต(ภาพที่5-32)

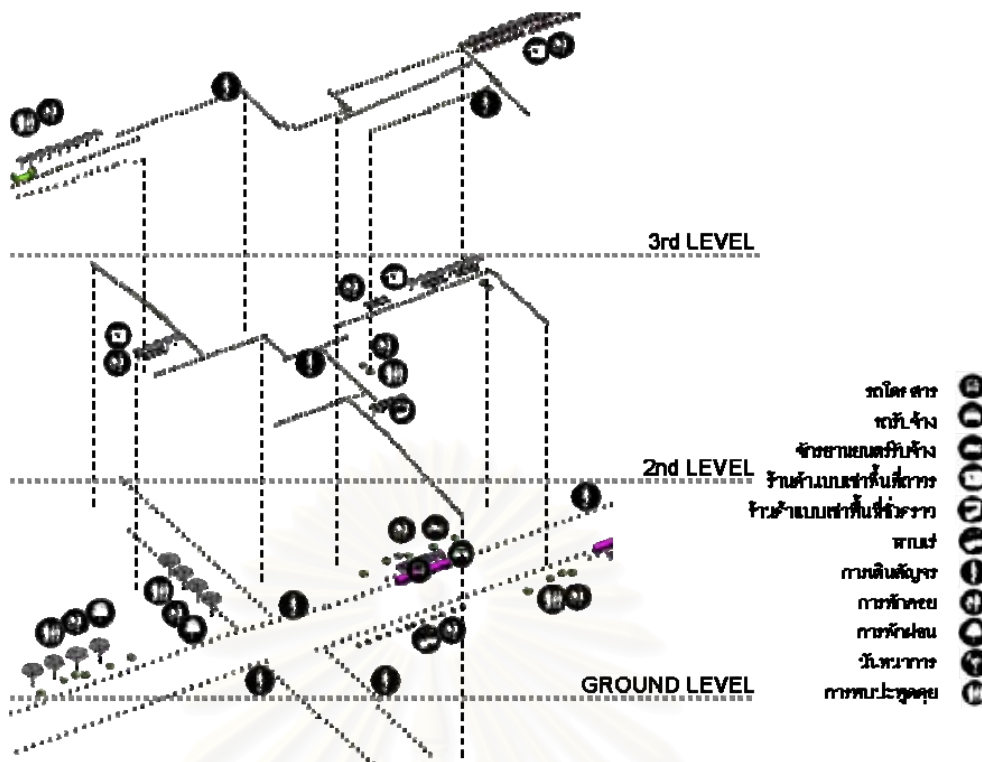
- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การออกแบบให้มีพื้นที่สาธารณะแบบเปิดโล่งเพิ่มขึ้นในบริเวณนี้เพราะเป็นเอกลักษณ์ของย่านนี้ที่มีพื้นที่เปิดโล่งในระดับพื้นดินอยู่แล้ว และยังคงการเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง2ฝั่งถนนโดยจัดให้มีพื้นที่เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่รองรับกับพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่ 2 โดยให้แยกส่วนออกจากทางเดินเท้าอย่างเป็นสัดส่วน

- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) เดิมที่มีความเหมาะสมออกแบบพื้นที่ระดับที่สองขนาดเล็กในบริเวณหน้าอาคารที่จะเกิดขึ้นใหม่เพื่อเป็นจุดที่สามารถใช้ประกอบกิจกรรมและรองรับผู้ใช้ที่สัญจรผ่านย่านนี้เพื่อความสะดวกในการข้ามแยกและสามารถเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินมีการเชื่อมต่อกับระดับพื้นดินด้วยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีการออกแบบที่เหมาะสมคืออยู่แล้ว ออกแบบเพิ่มพื้นที่ระดับสามเพิ่มขึ้นอีกในบริเวณที่เชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรงในบริเวณพื้นที่ลานหน้าอาคารและสามารถเชื่อมต่อกับระดับที่สองได้โดยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน



ภาพที่ 5-32 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต



ภาพที่5-33 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่ฝั่งตะวันตกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

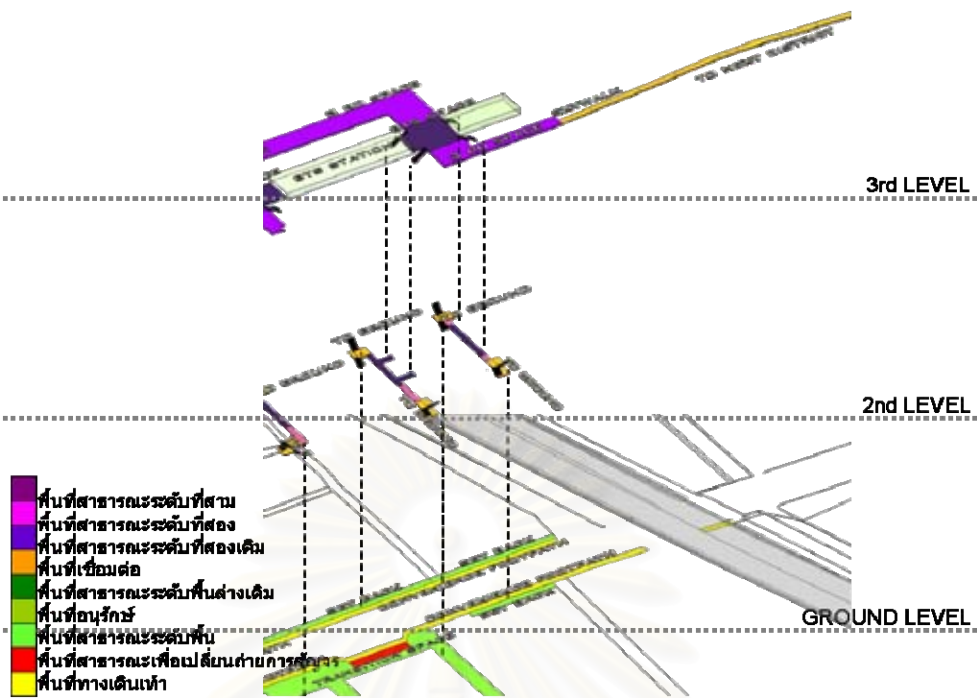
11. ZONE K พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต(ภาพที่5-34)

- พื้นที่ระดับพื้นดิน ประกอบไปด้วย การออกแบบให้มีพื้นที่สาธารณะแบบเปิดโล่งเพิ่มขึ้นในบริเวณนี้เพราะเป็นเอกลักษณ์ของย่านนี้ที่มีพื้นที่เปิดโล่งในระดับพื้นดินอยู่แล้ว และยังคงการเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเท้าให้เป็นระดับเดียวกันทั้ง2ฝั่งถนนโดยจัดให้มีพื้นที่เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่รองรับกับพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ระดับที่ 2 โดยให้แยกส่วนออกจากทางเดินเท้าอย่างเป็นสัดส่วน

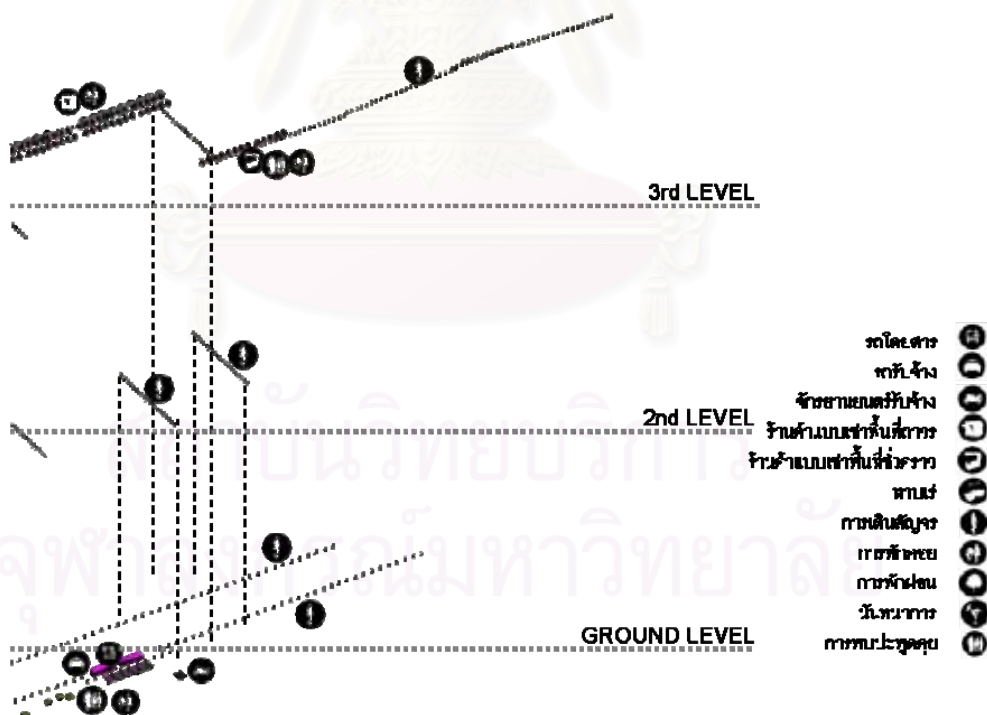
- พื้นที่ระดับที่สอง ประกอบไปด้วย พื้นที่ทางเชื่อมใต้สถานีรถไฟฟ้าที่มีความเหมาะสมในการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าให้เข้าไปสู่ตัวอาคารพาณิชย์ได้โดยตรงและถ่ายระดับลงสู่ทางเดินเท้าได้

- พื้นที่ระดับที่สาม ประกอบไปด้วย พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่มีการออกแบบที่เหมาะสมดีอยู่แล้ว ออกแบบเพิ่มพื้นที่ระดับสามเพิ่มขึ้นอีกในบริเวณที่เชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้าได้โดยตรงในบริเวณพื้นที่ลานหน้าอาคารและสามารถเชื่อมต่อกับระดับที่สองได้โดยระบบทางลาดและบันไดเพื่อความหลากหลายในการใช้งาน รวมทั้งยังสามารถเพิ่มระบบทางเดินลอยฟ้าที่อาศัยโครงสร้างอาคารขนาดใหญ่ที่ขนานกับทางด่วนเฉลิมนครเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ที่ถูกทางด่วนตัดขาดจากกันได้ในระดับที่สูงกว่าระดับทางด่วนเพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทาง

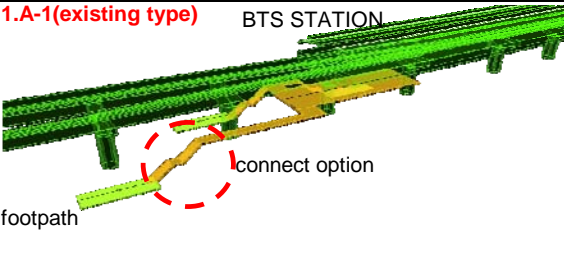




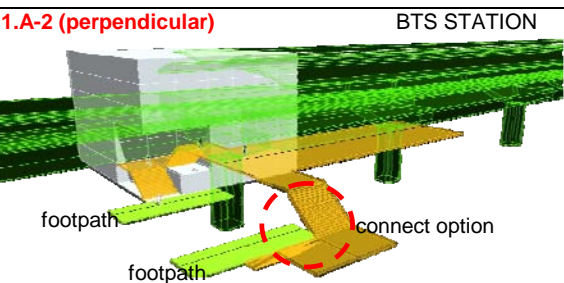




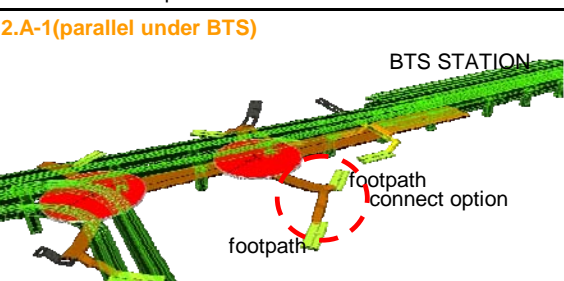




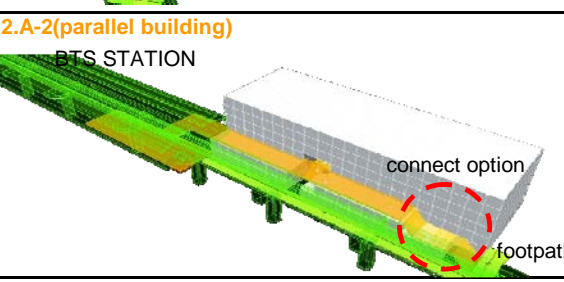




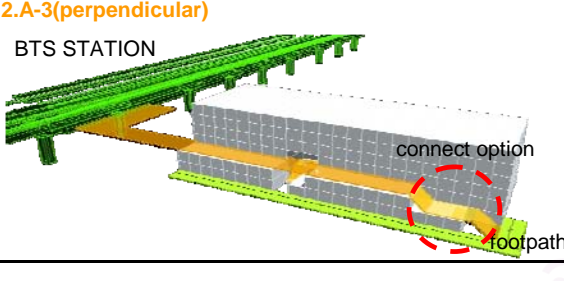








ภาพที่ 5-34 แสดงแนวทางการออกแบบระบบโครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกโรงไฟฟ้าสถานีเพลินจิต



ภาพที่ 5-35 แสดงรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกโรงไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

PROPOSED TYPOLOGY ประเภทของแนวทางการออกแบบแสดงตามลักษณะทางกายภาพ		connect option	LANDUSED(BUILDING USED) ประโยชน์การใช้ที่ดิน	กิจกรรม			องค์ประกอบสามมิติ			NOTE หมายเหตุ	คำอธิบาย	
				กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน			
A BTS TO FOOTPATH or SPACE	1.A BTS SPACE	1.A-1(existing type) BTS STATION 	1.A-1.1 ที่พักอาศัย B1 สถาบันการศึกษาและราชการ B3 พื้นที่ทางศาสนา									
		1.A-1.2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม										
		1.A-1.3 A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ									มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมีชานพักอย่างน้อย1.5 ม.	
		1.A-2(perpendicular) BTS STATION 	1.A-2.1 ที่พักอาศัย B1 สถาบันการศึกษาและราชการ B3 พื้นที่ทางศาสนา									
	1.A-2.2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม											
	1.A-2.3 A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ											
	2.A BTS SPACE and SKY WALK	2.A-1(parallel under BTS) BTS STATION 	2.A-1.1 ที่พักอาศัย B1 สถาบันการศึกษาและราชการ B3 พื้นที่ทางศาสนา									
		2.A-1.2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม										
2.A-1.3 A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ										มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมีชานพักอย่างน้อย1.5 ม.		
2.A-2(parallel building) BTS STATION 		2.A-2.1 ที่พักอาศัย B1 สถาบันการศึกษาและราชการ B3 พื้นที่ทางศาสนา										
2.A-2.2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม												
2.A-2.3 A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ									มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมีชานพักอย่างน้อย1.5 ม.			
2.A-3(perpendicular) BTS STATION 	2.A-3.1 ที่พักอาศัย B1 สถาบันการศึกษาและราชการ B3 พื้นที่ทางศาสนา											
2.A-3.2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม												
2.A-3.3 A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ									มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมีชานพักอย่างน้อย1.5 ม.			

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่ 5.1 แสดงแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

PROPOSE TYPOLOGY แนวทางการจำแนกประเภทของพื้นที่สาธารณะ	connect option	LANDUSED(BUILDING USED) ประโยชน์การใช้ที่ดิน	กิจกรรม			องค์ประกอบ สามีติ			NOTE หมายเหตุ	คำอธิบาย	
			กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน			
A BTS TO FOOTPATH or SPACE	3.A BTS SPACE and OPEN SPACE	3.A-1(parallel) BTS STATION connect option footpath	3.A-1.1 stairs							กิจกรรม(เดิม) รถโดยสาร รถรับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ถาวร ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว หาบเร่ การเดินสัญจร การพักผ่อน นันทนาการ การพบปะพูดคุย มีระนาบ ไม่มีระนาบ ไม่มีระนาบ กิจกรรม(ใหม่) รถโดยสาร รถรับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ถาวร ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว หาบเร่ การเดินสัญจร การพักผ่อน การพักผ่อน นันทนาการ การพบปะพูดคุย	
	3.A-1.2 ramp	A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ						มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมี ขานพีกอย่างน้อย1.5 ม.			
B BTS TO BUILDING	1.B BTS SPACE	3.A-2(perpendicular) BTS STATION connect option footpath	3.A-2.1 stairs							มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมี ขานพีกอย่างน้อย1.5 ม.	
		3.A-2.2 ramp	A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ								
	2.B BTS SPACE and SKY WALK	1.B-1(step connection) BTS STATION building connect option	1.B-1.1 stairs								มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมี ขานพีกอย่างน้อย1.5 ม.
		1.B-2(slope connection) BTS STATION building connect option	1.B-1.2 escalator 1.B-1.3 ramp	A2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ							
		2.B-1(parallel under BTS) BTS STATION building connect option	1.B-2.1 ramp	A2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ							
			2.B-1.1 ramp	A2 อาคารอาคารสาธารณะอื่นๆ C2 อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสม A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ							

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต

ตารางที่5.1 แสดงแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

PROPOSE TYPOLGY แนวทางการจำแนกประเภทของพื้นที่สาธารณะ	connect option	LANDUSED(BUILDING USED) ประโยชน์การใช้ที่ดิน	กิจกรรม			องค์ประกอบ สามมิติ			NOTE หมายเหตุ	คำอธิบาย	
			กิจกรรมจำเป็น	กิจกรรมทางเลือก	กิจกรรมผลลัพธ์	พื้น	ผนัง	เพดาน			
B BTS TO BUILDING	2.B BTS SPACE and SKY WALK	2.B-2(parallel building)	A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ							มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมี ขานพิกอย่างน้อย1.5 ม.	กิจกรรม(เดิม) รถโดยสาร รถรับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ที่ถาวร ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว หาบเร่ การเดินสัญจร การพักผ่อน การพักผ่อน นันทนาการ การพบปะพูดคุย มีระนาบ ไม่มีความชัดเจนในระนาบ ไม่มีระนาบ กิจกรรม(ใหม่) รถโดยสาร รถรับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้าง ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ที่ถาวร ร้านค้าแบบเช่าพื้นที่ชั่วคราว หาบเร่ การเดินสัญจร การพักผ่อน การพักผ่อน นันทนาการ การพบปะพูดคุย
		2.B-3(perpendicular)									
	3.B BTS SPACE and OPENSACE	3.B-1(parallel BTS)	A1 อาคารห้างสรรพสินค้า C1 อาคารพาณิชย์กรรม B2 พื้นที่นันทนาการ							มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมี ขานพิกอย่างน้อย1.5 ม.	
		3.B-2(perpendicular)								มีความกว้างกว่า0.9ม. ระยะยาวเกิน6ม. สัดส่วนทางความลาดเอียง1:20 และมี ขานพิกอย่างน้อย1.5 ม.	
แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีชิดลมและสถานีเพลินจิต											

ตารางที่5.1 แสดงแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

## บทที่ 6

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 สรุปผลการศึกษา

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่ในกรุงเทพมหานครที่ถูกสร้างเพื่อการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว ทำให้คนหันมาสนใจใช้การขนส่งรูปแบบใหม่นี้จำนวนมากและบริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าจึงกลายเป็นแหล่งที่รวมของคนและกิจกรรมต่างๆ จากอิทธิพลของระบบรถไฟฟ้าโดยเฉพาะในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าได้ก่อให้เกิดสภาพเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขึ้นในด้านกายภาพ จากวิวัฒนาการของรูปแบบพื้นที่สาธารณะหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้นเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงระดับที่ตั้งพื้นที่สาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด และยังมีรูปแบบที่หลากหลายตามความเหมาะสม ทั้งที่ได้รับการออกแบบไว้ล่วงหน้าและไม่ได้ตั้งใจ แสดงให้เห็นถึงผลที่เกิดขึ้นกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างชัดเจนในด้านกายภาพรวมทั้งรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นก็ปรากฏขึ้นอย่างหลากหลายโดยเฉพาะการเปลี่ยนถ่ายระบบการสัญจรและกิจกรรมการค้าตรงบริเวณพื้นที่สาธารณะโดยรอบระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

โดยลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสิ้น สถานีที่ได้ศึกษามานั้นจะเห็นได้ชัดว่ามีการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบพื้นที่สาธารณะ การเชื่อมต่อกันพื้นที่สาธารณะเข้าด้วยกันหรือเข้ากับอาคารภายหลังจากการมีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นระบบยกตัวสูงจากระดับพื้นดิน โดยในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบพื้นที่สาธารณะนั้นทั้งที่เกิดจากการตั้งใจหรือไม่นั้นเป็นเพื่อความต้องการประโยชน์จากระบบขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่นี้เพื่อทางการค้า โดยเฉพาะห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่ต้องการผู้ใช้จำนวนมากให้เข้าถึงพื้นที่ตนเองได้อย่างสะดวกและรวดเร็วที่สุด แต่จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นก็เกิดผลดีต่อพื้นที่สาธารณะและผู้ใช้คือเกิดพื้นที่สาธารณะที่ดีมีคุณภาพต่อการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่บางแห่งก็ไม่ได้ประสบความสำเร็จหรือไม่ได้ปรับตัวอย่างเหมาะสมให้เข้ากับระบบพื้นที่สาธารณะอย่างที่ควรจะเป็น เช่นพื้นที่สาธารณะบางจุดไม่ควรจะมีกิจกรรมที่ซ้อนทับกันมากแต่กลับมีมากเพราะขาดพื้นที่รองรับกิจกรรมหรือมีไม่เพียงพอต่อปริมาณผู้ใช้ทำให้เกิดความแออัดขึ้นในพื้นที่นั้นส่งผลให้ความต่อเนื่องของกิจกรรมไม่เต็มที่ และพื้นที่ขาดศักยภาพในการพัฒนา ดังนั้นในการวางแผนทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจึงมีความสำคัญและจำเป็นต่อการ

พัฒนาในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้แนวทางการพัฒนาสามารถมีแนวทางร่วมกันได้และเกิดประโยชน์ร่วมกันอย่างสูงสุด

โดยในแนวทางการศึกษาได้เริ่มจากการทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งก็ได้ข้อสรุปในเรื่องต่างๆ คือ แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นความหมายของคำว่าพื้นที่สาธารณะ แนวความคิดต่างๆที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ แนวความคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง และแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาย่านการค้าเพื่อนำไปสู่กรอบแนวความคิดในการออกแบบพื้นที่สาธารณะ โดยในแนวทางการพัฒนานั้นเป็นการนำเสนอแนวทางที่สามารถส่งเสริมศักยภาพโครงข่ายการเชื่อมต่อของพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในด้านต่างๆ ตามผลของการวิเคราะห์ที่ให้ออกมาเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน โดยมีวัตถุประสงค์กรอบใหญ่ในการพัฒนาดังนี้

-การพัฒนาทางด้านกายภาพของพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับกิจกรรมในอนาคตทั้งด้านการเดินทาง การค้าขาย และกิจกรรมอื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในระดับที่หลากหลายทั้งกลุ่มผู้ใช้และระดับพื้นที่ตามความเหมาะสม

-การกำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในอนาคตให้สอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางและการค้าในอนาคต

โดยแนวทางในการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เดิมกิจกรรมที่เป็นย่านการค้าและระบบการขนส่งมวลชนที่เป็นระบบยกระดับ และการพัฒนาพื้นที่ไปสู่อนาคต ดังนี้

- แนวทางการออกแบบวางผังการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกันระหว่างระบบขนส่งมวลชนแบบยกระดับกับระบบขนส่งมวลชนอื่นในระดับพื้นดินและระหว่างระบบขนส่งมวลชนแบบยกระดับกับพื้นที่ย่านการค้าโดยรอบโดยแบ่งได้ 8 ประเภทดังนี้ 1A) อาคารห้างสรรพสินค้า 2A) อาคารสำนักงาน โรงแรมและอาคารสาธารณะอื่นๆ 1B) พื้นที่สถาบันการศึกษาและราชการ 2B) พื้นที่นันทนาการ 3B) พื้นที่ทางศาสนา C1) พื้นที่อาคารพาณิชย์ยกรรม C2) พื้นที่อาคารพาณิชย์ยกรรมแบบผสม

- แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับเนื้อเมืองและกิจกรรมทั้งระดับพื้นดิน ระดับที่สองหรือระดับที่สูงขึ้นไป กำหนดประเภทของรูปแบบการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพไว้ตามประเภทดังนี้ 1A) พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าโดยพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 2A) พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าโดยทางเดินลอยฟ้า (SKY WALK) 3A) พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าไปสู่ทางเท้าโดยพื้นที่เปิดโล่ง 1B) พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารโดยพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 2B) พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารโดยทางเดิน

ลอยฟ้า (SKY WALK) 3B) พื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับอาคารโดยพื้นที่เปิดโล่ง และมีทางเลือกของการเชื่อมต่อทั้งระบบบันได(รูปแบบเดิม) บันไดเลื่อนและทางลาด (เพื่อคนพิการหรือการเดินทางโดยจักรยาน)

- แนวทางการออกแบบพื้นที่เฉพาะให้มีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวและส่งเสริมกิจกรรมของย่านการค้าทันสมัยใจกลางเมืองกับระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย

โดยวิธีดำเนินการพัฒนาได้คำนึงถึงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่โดยมีทั้งแบบการพัฒนาในระยะสั้นและแนวทางการพัฒนาในระยะยาว โดยนำเสนอให้มีทางเลือกของการพัฒนาในแต่ละพื้นที่เฉพาะเพื่อความเหมาะสมกับรูปแบบและกิจกรรมและความยั่งยืนต่อไปในอนาคต

## 6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ

ในขั้นตอนการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางที่วางไว้ในกรอบการออกแบบขึ้นอยู่กับความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐ และผู้ประกอบการในย่านการค้าโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

ในการควบคุมและกำกับดูแลให้เป็นไปตามแผนการพัฒนานั้นยังจำเป็นที่จะต้องอาศัยกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะพระราชบัญญัติควบคุมอาคารพ.ศ.2522 ที่ต้องมีพื้นที่เว้นว่างรอบอาคารตามข้อกำหนด โดยทั้งหมดเพื่อให้เกิดแนวทางในความคิด ความร่วมมือและสามารถปฏิบัติได้ถูกต้อง ในขณะเดียวกันในการออกมาตรการใดๆก็ตามควรจะมีการทำประชาพิจารณ์เพื่อให้มาตรการเหล่านั้นสามารถนำไปปฏิบัติด้วยความร่วมมือของผู้ประกอบการและจะทำให้มาตรการเหล่านั้นประสบความสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์

## 6.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาในครั้งนี้มุ่งเน้นในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงพื้นที่สาธารณะ ผลของระบบรถไฟฟ้าต่อพื้นที่สาธารณะและการเชื่อมต่อของพื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นพื้นที่ขนานไปกับแนวระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้งรูปแบบของพื้นที่ว่าง พื้นที่เปิดโล่งหรือทางเดินเท้าจำนวนมากบนพื้นที่ศึกษาทั้งพื้นที่รถไฟฟ้าสี่สถานี ทำให้จำเป็นต้องจำกัดเรื่องการศึกษาโดยมีพื้นที่ระบบรถไฟฟ้าเป็นศูนย์กลางในการคิดหรือกระทั่งการเลือกพื้นที่ตัวอย่างเพื่อนำมาเป็นพื้นที่ต้นแบบในการพัฒนาทางกายภาพของระบบพื้นที่สาธารณะโดยเป็นการเสนอให้เห็นถึงภาพรวมในการพัฒนาในแต่ละด้านตามวัตถุประสงค์ที่ได้กล่าวไว้ ส่วนกิจกรรม ผู้ใช้ รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่

ส่งผลต่อข้อมูลที่ไม่ได้กล่าวถึงหรือกล่าวเป็นเพียงตัวอย่าง เช่น วันหยุด วันเทศกาล ช่วงปิดเทอม เป็นต้น ทั้งนี้อาจทำให้ไม่สามารถเก็บข้อมูลได้อย่างครบถ้วน

อีกทั้งในการศึกษาคั้งนี้มีข้อจำกัดด้านเวลา ทำให้ผู้วิจัยไม่สามารถศึกษาข้อมูลในเชิงลึกได้อย่างครบถ้วน โดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงผู้ประกอบการในพื้นที่นั้น ๆ รวมไปถึงผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเอง โดยกระบวนการศึกษาจะเน้นการใช้วิธีการสำรวจและการสังเกตบนพื้นที่ภาคสนามเป็นหลัก และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ผ่านแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ดังนั้น แนวทางการออกแบบทางด้านกายภาพของพื้นที่พื้นที่สาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสี่สถานีที่ได้เสนอมานั้น อาจเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในระดับหนึ่งเท่านั้น โดยในการนำไปใช้กับพื้นที่อื่น ๆ ต้องมีการวิเคราะห์เป็นกรณีไป การเสนอแนวในการออกแบบในครั้งนี้อาจไม่ใช่เป็นแนวทางที่ดีที่สุดในการพัฒนาพื้นที่แต่ก็สามารถเป็นทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ได้อีกรูปแบบหนึ่งในอนาคตต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- สมฤทัย เล็กสกุล. แนวทางการออกแบบเพื่อประสานระบบพื้นที่โล่งในเมืองย่านธุรกิจ ถนนสีลม. กรุงเทพมหานคร: วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง เมือง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544
- สุนทร มลทา. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ เพื่อการสัญจรทางเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติกับพื้นที่พาณิชยกรรมเกี่ยวเนื่อง: วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการวางผังเมือง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542
- สิทธา กองสาสนะ. แนวทางการฟื้นฟูศูนย์การค้าสยามสแควร์: วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545

### ภาษาอังกฤษ

- Carr, S. and others. Public Space. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.
- Massey, Doreen. For space. London: Thousand Oaks, 2005
- Gehl, Jan. Life Between Buildings: Using Public Space. Denmark: The Danish Architectural Press, 2001
- Hillier, B. The Morphology of Urban Space: The Evolution of Syntactic Approach. In Architecture and Behavior, 1987.
- Krier, Rob. Urban Space. London: Academic Editions, 1984.
- Lynch, Kevin. The image of the City. London: The MIT press, 2000.
- Trancik, Roger. Finding lost space: Theories of Urban design. USA: John wiley & Sons, Inc., 1986.
- Sucher, David. City comforts : How to build an urban village. USA : City Comforts Press, 1995

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายยุทธภูมิ เผ่าจินดา เกิดวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2523 ที่โรงพยาบาลเพชรเวช กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะผลิตกรรมการเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้ ในปีการศึกษา 2545 และเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโท สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2548



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย